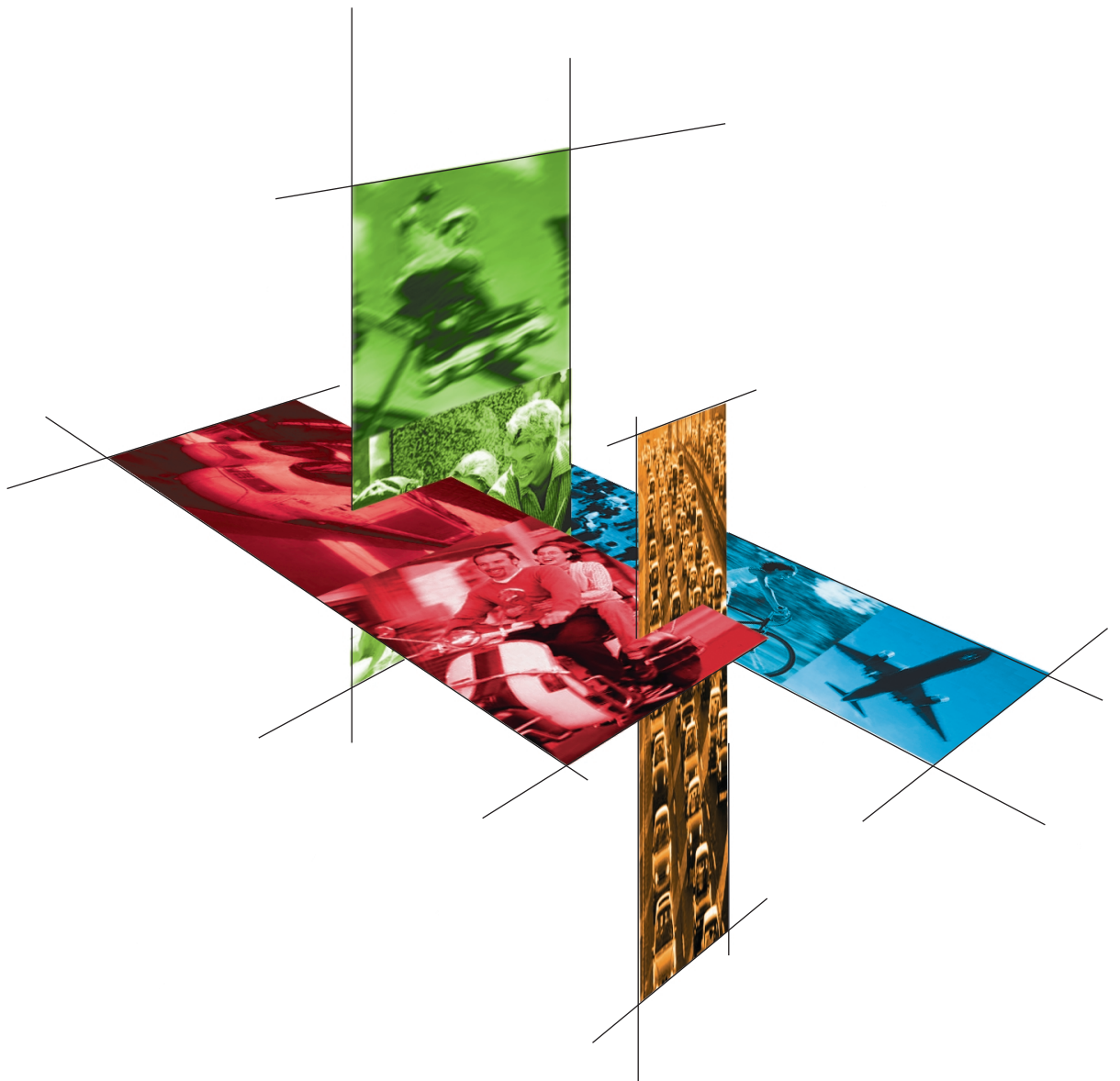


# Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag

Ulrike Schulz



Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund

**Die soziale Konstitution  
von Raum und Mobilität  
im jugendkulturellen Alltag**

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades Dr. rer. pol.

vorgelegt von

Ulrike Schulz

Gutachter: 1. Prof. Dr. Klaus M. Schmals

2. Prof. Dr. Heide Funk

Dortmund im Mai 2003

## **Erklärung**

Hiermit erkläre ich eidesstattlich, dass ich meine Dissertation mit dem Thema  
»Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag«  
selbständig und ohne unerlaubte Hilfe angefertigt habe. Alle verwendeten Quellen  
und Hilfen wurden genannt.

Die Dissertation wurde in ihrer jetzigen, oder einer ähnlichen Form, noch bei keiner  
anderen Hochschule eingereicht und hat noch keinen anderen Prüfungszwecken ge-  
dient.

## **Dank**

Ohne die in der Erklärung gemachten Aussagen zu relativieren, möchte ich folgenden Personen für ihre direkte oder indirekte Mithilfe danken.

Besonderer Dank gilt Herrn Prof. Dr. Klaus M. Schmals. Ohne seine intensive wissenschaftliche Betreuung wäre diese Arbeit nicht realisiert worden. Für seine Anregungen, konstruktive Kritik und seine Unterstützung möchte ich ihm an dieser Stelle ganz herzlich danken.

Danken möchte ich auch Frau Prof. Dr. Heide Funk für das Interesse an dieser Arbeit und ihre Bereitschaft, die Arbeit zu begutachten.

Dank gilt auch Herrn Dr. Claus J. Tully für inhaltliche Anregungen. Weiter möchte ich dem Deutschen Jugendinstitut in München e.V. für die Möglichkeit danken, Daten aus dem Projekt U.Move, in dem ich dort tätig war, für die vorliegende Arbeit zu verwenden.

Für ihre Anregungen und Ermunterungen sowie das Lektorat der Arbeit danke ich ganz herzlich Frau Maria Schreiber-Kittl.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>AUSGEWÄHLTE THEORIEN ZU RAUM UND MOBILITÄT .....</b>	<b>14</b>
2.1	Das symbolisch-interaktionistische Paradigma .....	14
2.2	Raum und seine Interpretationsmöglichkeiten.....	26
2.2.1	Raum: absolut – relativ.....	27
2.2.2	Subjektiv gestalteter und durch gesellschaftliche Praxis konstituierter Raum .....	35
2.2.3	Das Verhältnis von sozialem und physischem Raum.....	41
2.2.4	Raum hat viele Gesichter .....	44
2.2.5	Fazit: Symbolisch-interaktionistischer Raum .....	49
2.3	Raum im Kontext der modernen Gesellschaft .....	51
2.3.1	Differenzierungsprozesse der modernen Gesellschaft.....	51
2.3.2	Die Bedeutung gesellschaftlicher Differenzierung für Raum .....	56
2.3.3	Fazit .....	66
2.4	Gestalt und Stellenwert von Mobilität .....	67
2.4.1	Was ist Mobilität? .....	67
2.4.2	Der Zusammenhang von sozialer und räumlich-regionaler Mobilität.....	69
2.4.3	Möglichkeiten und Zugang zur Mobilität: Freiwillige oder erzwungene Mobilität? .....	73
2.4.4	Zum gesellschaftlichen Stellenwert von Mobilität – Arbeitskategorien und ihre Auswirkungen auf Mobilität .....	81
2.4.5	Fazit: Symbolisch-interaktionistische Mobilität .....	90
2.5	Exkurs: Die Statusfunktion von Mobilität; dargestellt anhand der Geschichte des Reisens .....	91
2.5.1	Chronologie des Reisens .....	91
2.5.2	Reisen in (post)modernen Gesellschaften .....	105
<b>3</b>	<b>CHARAKTERISTIKA DER LEBENSPHASE JUGEND .....</b>	<b>110</b>
3.1	Soziodemographische Merkmale der Lebensphase Jugend.....	111
3.1.1	Alter.....	111
3.1.2	Geschlecht .....	112
3.2	Jugendrelevante Sozialräume .....	115
3.2.1	Schule und Ausbildung – Verlängerung der Jugendphase.....	115

3.2.2	Die Peergroup .....	118
3.2.3	Die Familie .....	120
3.2.4	Jugend(sub)kulturen und jugendliches Freizeitverhalten .....	122
3.3	Fazit .....	127
<b>4</b>	<b>DIE U.MOVE-STUDIE .....</b>	<b>131</b>
4.1	Untersuchungsstrategie der Studie .....	131
4.2	Auswahl der Stichprobe und der Untersuchungsregionen .....	132
4.3	Erhebungsmethoden und Auswertungsverfahren .....	135
<b>5</b>	<b>RAUM UND MOBILITÄT IM JUGENDKULTURELLEN ALLTAG .....</b>	<b>139</b>
5.1	Mobilitätsstiftende Indikatoren im Jugendalter.....	140
5.1.1	Alter.....	140
5.1.2	Geschlecht .....	147
5.1.3	Schulische und berufliche Situation.....	149
5.1.4	Ökonomische Situation .....	151
5.1.5	Mobilität im städtischen oder ländlichen Raum .....	155
5.1.6	Die Beurteilung städtischer und ländlicher Räume.....	162
5.1.7	Fazit .....	165
5.2	Die Bildung von Mobilitätstypen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen .....	168
5.3	Wesentliche soziodemographische Merkmale der Mobilitätstypen .....	170
5.3.1	Die Teilgruppe der unter 18-jährigen.....	170
5.3.1.1	Technik- und Autoorientierte unter 18 .....	170
5.3.1.2	Junge Technikfans .....	171
5.3.1.3	Ökosensibilisierte unter 18 .....	171
5.3.1.4	Unauffällige .....	171
5.3.1.5	Distanzierte unter 18 .....	172
5.3.2	Die Teilgruppe der ab 18-jährigen.....	172
5.3.2.1	Technik- und Autoorientierte ab 18 .....	172
5.3.2.2	Etablierte Autonutzer.....	172
5.3.2.3	Ökosensibilisierte ab 18 .....	173
5.3.2.4	Übergangsphase.....	173
5.3.2.5	Distanzierte ab 18 .....	173
5.4	Die Mobilitätstypen im Vergleich .....	174

5.4.1	Bildungssituation .....	175
5.4.1.1	Die Teilgruppe der unter 18-jährigen Mobilitätstypen .....	175
5.4.1.2	Die Teilgruppe der ab 18-jährigen Mobilitätstypen .....	177
5.4.2	Freizeitpräferenzen und Mobilitätspraxis .....	179
5.4.2.1	Die Teilgruppe der unter 18-jährigen Mobilitätstypen .....	179
5.4.2.2	Die Teilgruppe der ab 18-jährigen Mobilitätstypen .....	184
5.4.3	Fazit .....	187
5.5	Die Ausbildung und Deutung jugendlicher Mobilitätspraxis – dargestellt an drei biographischen Fällen .....	189
5.5.1	Simone – Mobilität als Erziehungsfrage .....	193
5.5.2	Markus – autozentrierte Mobilität .....	201
5.5.3	Christine – mobile Immobilität .....	215
5.5.4	Fazit .....	223
<b>6</b>	<b>SCHLUSSBETRACHTUNG .....</b>	<b>225</b>
	<b>LITERATUR .....</b>	<b>233</b>
	<b>ANHANG .....</b>	<b>248</b>

## **TABELLENVERZEICHNIS**

Tabelle 1: Zeittafel Reisen .....	92
Tabelle 2: Führerscheinbesitz nach Führerscheinklassen und Alter.....	141
Tabelle 3: Führerscheinbesitz nach Führerscheinklasse und Geschlecht .....	147
Tabelle 4: Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung differenziert nach Stadt/ Land .	156
Tabelle 5: Beurteilung der Freizeitmöglichkeiten am Wohnort.....	161
Tabelle 6: Freizeitbeschäftigungen der Jugendlichen.....	162
Tabelle 7: Mobilitätstypen der U.Move-Studie .....	169
Tabelle 8: Freizeitpräferenzen der unter 18-jährigen Mobilitätstypen .....	180
Tabelle 9: Freizeitpräferenzen der ab 18-jährigen Mobilitätstypen .....	185
Tabelle 10: Erwerb gesetzlich festgelegter Teilreifen nach Alterstufen.....	248
Tabelle 11: Führerscheinklassen.....	249
Tabelle 12: Typkonstituierende Merkmale der Typenbildung .....	250
Tabelle 13: Einstellungen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl – unter 18- jährige Mobilitätstypen.....	257
Tabelle 14: Einstellungen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl – ab 18- jährige Mobilitätstypen.....	258

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 1: Die Konstruktion des Raumes .....	26
Abbildung 2: Erhebungsschritte der U.Move-Studie .....	136
Abbildung 3: Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten am Wohnort .....	143
Abbildung 4: »Auto/ Motorrad/ Moped fahren« als Freizeitbeschäftigung .....	144
Abbildung 5: Einkommensquellen der Jugendlichen .....	152
Abbildung 6: Monatlich frei verfügbares Budget der Jugendlichen .....	153
Abbildung 7: Geldausgaben der Jugendlichen .....	154
Abbildung 8: Fahrzeugverfügung differenziert nach Stadt/ Land .....	157
Abbildung 9: Fahrzeugverfügbarkeit der Mädchen und jungen Frauen differenziert nach Wohnregion und Altersgruppe .....	158
Abbildung 10: Fahrzeugverfügbarkeit der Jungen und jungen Männer differenziert nach Wohnregion und Altersgruppe .....	159
Abbildung 11: Höchster angestrebter Schulabschluss der unter 18-jährigen Mobilitätstypen.....	176
Abbildung 12: Höchster erreichter Schulabschluss der ab 18-jährigen Mobilitätstypen.....	178
Abbildung 13: Monatlich frei verfügbare Mittel der unter 18-jährigen	



Mobilitätstypen.....	251
Abbildung 14: Monatlich frei verfügbare Mittel der ab 18-jährigen Mobilitätstypen .	252
Abbildung 15: Führerscheinbesitz und Fahrzeugbesitz der unter 18-jährigen Mobilitätstypen.....	253
Abbildung 16: Führerscheinbesitz und Fahrzeugbesitz der ab 18-jährigen Mobilitätstypen.....	254
Abbildung 17: Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot am Wohnort – unter 18-jährige Mobilitätstypen.....	255
Abbildung 18: Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot am Wohnort – ab 18-jährige Mobilitätstypen.....	255
Abbildung 19: Geldausgaben der unter 18-jährigen Mobilitätstypen für verschiedene Verkehrsmittel .....	256
Abbildung 20: Geldausgaben der ab 18-jährigen Mobilitätstypen für verschiedene Verkehrsmittel.....	256

# 1 EINLEITUNG

Mobilität und Mobilitätsbeschränkungen sind bestimmend für die moderne Gesellschaft. Differenzierungs- und Individualisierungsprozesse im Zuge der Modernisierung haben dazu geführt, dass das alltägliche Leben eine Vielzahl sozialer und physischer Räume umfasst. Eine Verbindung der verschiedenen Räume und somit eine gesellschaftliche Teilhabe ist nur über Mobilität möglich. So bewegen wir uns zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf, in der Freizeit, am Wochenende und im Urlaub.

Zentrales Thema der vorliegenden Arbeit ist die Beschreibung der *sozialen Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag*. Dabei geht es darum, gesellschaftliche Mobilitätsanforderungen und »individuelle«, sprich subjektive Mobilitätsmotive zu ergründen. Aus jugendsoziologischer Perspektive und mit Bezug auf das symbolisch-interaktionistische Paradigma erfolgt die Darstellung jugendlichen Aufwachsens in der heutigen (auto)mobilen Gesellschaft. Es wird untersucht, in welcher Weise Jugendliche im Verlauf ihrer Sozialisation mit den Notwendigkeiten und Möglichkeiten von Mobilität konfrontiert werden, welche Bedeutung Mobilität im jugendkulturellen Alltag hat und wie es zur Ausbildung unterschiedlicher Mobilitätsformen kommt. Da Mobilitätsformen raumbezogene Prozesse sind, ist es in diesem Zusammenhang notwendig, sich mit der Bedeutung von Raum zu befassen und die Prozesse der sozialen Konstitution von Raum zu erläutern. Interpretation und Bewertung von Räumen – dies soll in der vorliegenden Arbeit am Beispiel jugendlicher Mobilität gezeigt werden – nehmen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der betreffenden Individuen.

Die Arbeit beinhaltet eine theoretische Auseinandersetzung mit Raum und Mobilität als sozial konstituierte Bereiche der alltäglichen Lebenswelt. Mit Bezug auf das symbolisch-interaktionistische Paradigma wird im theoretischen Teil erläutert, wie Raum- und Mobilitätsbilder sozial konstituiert und gesellschaftlich vermittelt werden, und auf Grund welcher Faktoren Individuen unterschiedliche Interpretationen dieser Bilder entwickeln. Im Anschluss daran steht die Charakterisierung der Lebensphase Jugend im Hinblick darauf, welche mobilitätsbezogenen Anforderungen die Gesellschaft an die Jugendlichen stellt und welche Bedeutung Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag haben. Anhand der Ergebnisse von »U.Move«, einer Studie zum Mobilitätsverhalten Jugendlicher<sup>1</sup>, an der ich während meiner Beschäftigung am Deutschen Jugendinstitut<sup>2</sup> tätig war, erfolgt die Illustration zentraler Thesen zur Bedeutung von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag. Die Konzeption der U.Move-Studie beinhaltete die Erhebung und Auswertung jugendspezifischen Mobilitätsverhaltens. Zu den personenbezogenen, individuellen Orientierungen und den raum- und mobilitätsbezogenen Einstellungen, die in der Studie berücksichtigt werden, zählen bei-

---

<sup>1</sup> »U.Move. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter, intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche«. Das Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 19 M 9822A 1-7 im Forschungsschwerpunkt »Mobilität besser verstehen« gefördert. Die Studie umfasste einen Zeitraum von 3 Jahren. Eine ausführliche Beschreibung der Studie findet sich in Kapitel 4.

<sup>2</sup> Das Deutsche Jugendinstitut e.V. (DJI) ist ein zentrales sozialwissenschaftliches Forschungsinstitut auf Bundesebene, das sich mit den Themenbereichen Jugend und Jugendhilfe, Sozialberichterstattung, Jugend und Politik, Geschlechterforschung und Frauenpolitik, Familie und Familienpolitik, Kinder und Kinderbetreuung sowie dem Forschungsschwerpunkt Übergänge in Arbeit befasst.

spielsweise Einstellungen zu bestimmten Verkehrsmitteln und die Beurteilung städtischer und ländlicher Lebensverhältnisse. Zudem geht es um die Frage, in wie weit ökologisches Bewusstsein das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen beeinflusst. Um die spezifischen raum- und mobilitätsrelevanten Orientierungs- und Handlungsmuster Jugendlicher detaillierter darstellen zu können, werden in der vorliegenden Arbeit (im Anschluss an die Auswertung der U.Move-Studie) drei biographische Fallbeispiele vorgestellt. Anhand der Auswertung narrativer Interviews mit Jugendlichen, die zuvor an der U.Move-Studie teilgenommen haben, erfolgt eine Darstellung der Ausbildung spezifischer, das heißt subjektiver Interpretationsmuster von Raum und der Entwicklung spezifischer mobilitätsbezogener Handlungsmuster.

Mit den hier zugrundeliegenden Fragen, *welche Bedeutung Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag haben und welche Faktoren bei der Interpretation von Raum und der Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen maßgeblich sind*, haben sich bislang nur wenige soziologische Arbeiten auseinandergesetzt. Zurückzuführen ist dies wohl in erster Linie darauf, dass »Raum« an sich innerhalb der Soziologie über lange Zeit kein zentrales Forschungsthema war. Die Thematik »Raum« wurde entweder ganz außer Betracht gelassen oder nur ansatzweise eingebunden. Obwohl Georg Simmel bereits im Jahre 1903 eine »Soziologie des Raumes« beschrieben hat, konnte sich eine »Raumsoziologie« als eigenständige Forschungsrichtung nicht etablieren. Mittlerweile scheint sich jedoch eine Wendung gegen die »Raumbblindheit« soziologischer Studien zu vollziehen (vgl. Schmals 1999a). Zu nennen sind hier unter anderem Arbeiten von Pierre Bourdieu (»Sozialer Raum und Klassen«, 1985), Detlef Ilsen (»Raumbilder«, 1997 und 1987), Dieter Läßle (»Essay über den Raum«, 1991b), Richard Sennett (»Fleisch und Stein«, 1997), Gabriele Sturm (»Wege zum Raum«, 1997) und Martina Löw (»Raumsoziologie«, 2001)<sup>3</sup>.

Auf Grund der Tatsache, dass »Raum« innerhalb der soziologischen Disziplin generell nur wenig Beachtung fand, gibt es auch nur wenige Arbeiten, die sich diesem Thema im Hinblick auf Altersgruppen widmen und speziell den Aspekt Jugend und Raum behandeln. Wie im theoretischen Teil (Kapitel 2.2) erläutert wird, meint »Raum« in vielen Fällen zunächst physischen Raum, wird also im Sinne eines landschaftsbezogenen Raumkonzeptes verstanden, welches nicht der Soziologie, sondern der Geographie zuzuordnen ist. Geographische Ansätze berücksichtigen jedoch nur in wenigen Fällen – innerhalb der Sozialgeographie – soziale Aspekte der Beziehungen von Raum und sozialen Gruppen. Ein erster umfassenderer deutschsprachiger Entwurf stammt von Gerhard Hard (1973). In seinem Buch »Die Geographie. Eine wissenstheoretische Einführung« befasst sich Hard mit der Anthropogeographie aus verhaltenstheoretischer Perspektive. Seiner Ansicht nach ist ein tieferes Verständnis der Verhaltensweisen von Individuen Voraussetzung zur Erklärung räumlicher Strukturen und Prozesse. Zudem geht er davon aus, dass das Verhalten von Individuen wesentlich von der Umweltwahrnehmung mitbestimmt ist (vgl. dazu auch Hard 1981).

Ein grundlegendes Problem bei der Untersuchung der Thematik »Raum« ist zudem, dass keine allgemeine fachübergreifende Definition von Raum zu existieren scheint. Statt dessen sind unterschiedliche Raumverständnisse zu beobachten, sowohl zwi-

---

<sup>3</sup> Zu bereits länger zurückliegenden Arbeiten zählen »Mensch und Raum« von Otto F. Bollnow (1963) und »Der Raum« von Alexander Gosztonyi (1976).

schen verschiedenen Forschungsdisziplinen als auch innerhalb ein und derselben Disziplin. Raumkonzepte lassen sich jedoch weder auf rein physische noch auf rein soziale Aspekte beschränken, sondern sollten diese miteinander verbinden. Dabei besteht die Schwierigkeit darin, sich von dem Konzept eines dreidimensionalen Behälterraumes zu lösen, das vielen wissenschaftlichen Arbeiten zugrunde liegt, und das uns auch im Alltagsleben in der Regel begegnet und durch seinen weitgehend unreflektierten Umgang mit Raum charakterisiert ist. So kommt es nicht oder nur selten zu einer Auseinandersetzung mit der sozialen Beschaffenheit des Raumes, wie es beispielsweise bei dem »gesellschaftlich produzierten« Raumkonzept von Dieter Läßle (1991a) der Fall ist.

Um raumbezogene Phänomene und Verhaltensweisen von Individuen, die sich in ihrer Art und Weise ebenso wie in ihrer Motivation unterscheiden können, zu erklären, ist es meines Erachtens notwendig, sich von dem Begriff eines »naturgegebenen Raumes« zu lösen, da dem Individuum nach diesem Raumverständnis eine Einflussnahme auf die Gestaltung des Raumes abgesprochen und zugleich von einem für alle gleichermaßen gültigen Raum ausgegangen wird. Wie in der vorliegenden Arbeit gezeigt wird, existiert jedoch eine Vielzahl von Räumen nebeneinander, und nicht ein sich für alle Individuen gleich darstellender Raum. Gleiches gilt für die Vielzahl von Mobilitätsformen. In soziologisch-theoretischer Hinsicht heißt das, dass ein Forschungszugang, der den zu beobachtenden Gegenstand allein erklärend behandelt, nicht ausreichend ist. Vielmehr gilt es, die Bedeutung zu berücksichtigen, die das untersuchte Phänomen für die Beteiligten hat. Als theoretische Grundlage dient in der vorliegenden Arbeit dafür die Theorie des Symbolischen Interaktionismus (vgl. Kapitel 2.1). Wesentlich ist dabei eine kontinuierliche Interaktion zwischen dem Individuum und seiner sozialen Umwelt. Unter Einfluss seiner Umwelt kann das Individuum seine Persönlichkeitsmerkmale entwickeln, umgekehrt verändert es auch seine Umwelt, indem es Situationen definiert und Situationen als dem Handeln vorgegebene Probleme löst. Dabei löst das Individuum diese Probleme (das heißt die Situationen) »... nach seinen Definitionen, seinen Wünschen und den Tendenzen, die seiner Persönlichkeit immanent sind. So schafft das Individuum im Handeln *neue Wirklichkeit* auf Grund der Merkmale *seiner Persönlichkeit*. Aber zugleich entwickelt sich seine Persönlichkeit auf Grund der in der Umwelt angelegten Potentiale« (Helle 1977, S. 66; Hervorhebungen im Original). Diese Eigenschaft des Individuums, soziale Wirklichkeit zu schaffen, gilt auch im Hinblick auf Raum. Ausgehend davon, dass die soziale Konstruktion der Alltagswelt sowohl eine gesellschaftliche als auch eine subjektive Dimension beinhaltet, werden Räume in der vorliegenden Arbeit als symbolisch-interaktionistische Räume charakterisiert (Kapitel 2.2 und 2.3).

Die Tatsache, dass Mobilität ein wesentlicher Bestandteil des Lebens in der modernen Gesellschaft ist, verschiedene gesellschaftliche Teilräume durchzieht und im privaten ebenso wie im beruflichen oder wirtschaftlichen Bereich eine unerlässliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe ist, wirft Fragen hinsichtlich der Entwicklung der Bedeutung von Mobilität auf. Mobilität steht für Selbstverwirklichung und die Wahrnehmung von Lebenschancen. Mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten beinhalten sowohl die Bindung an einen physischen Ort als auch die Einschränkung der gesellschaftlichen Teilhabe. Mobilität im Sinne von Bewegungsfreiheit beinhaltet die Wahlfreiheit, selbst entscheiden zu können, wo wir leben möchten (Wohnungs- oder Arbeitsplatzsuche) oder wohin wir uns bewegen wollen (in beruflicher Hinsicht, aber auch in der Freizeit oder im Urlaub). Werden wir in unseren

auch in der Freizeit oder im Urlaub). Werden wir in unseren Mobilitätsmöglichkeiten eingeschränkt, so wirkt sich dies auf verschiedene Bereiche des gesellschaftlichen Lebens aus, beispielsweise verringern sich die Chancen zum Eintritt und Verbleib auf dem Arbeitsmarkt, wenn wir an einen bestimmten Raum gebunden und nicht mobil sind. Jugendsoziologisch von besonderem Interesse ist die Frage, *wie Jugendliche, die mit diesem Mobilitätsbild konfrontiert werden, damit umgehen und welche Faktoren ausschlaggebend dafür sind, dass das gesellschaftlich vermittelte Mobilitätsbild übernommen oder abgelehnt wird.* In der vorliegenden Arbeit wird darlegt, wie es zur Entstehung des erhöhten Mobilitätsbedarfs moderner Gesellschaften kommt und welche Konsequenzen für die Gesellschaftsmitglieder damit verbunden sind.

Im Hinblick auf die Beschreibung der sozialen Konstitution von Mobilität bedarf es jedoch zunächst einer Klärung, was unter Mobilität zu verstehen ist (Kapitel 2.4). In soziologischen Untersuchungen meint Mobilität meist *soziale* Mobilität, das heißt sozialen Auf- oder Abstieg zwischen oder die Bewegung innerhalb sozialer Klassen/ Schichten/ Milieus. Die Untersuchung des Tatbestandes der räumlichen Mobilität im Sinne von Bewegung zwischen räumlichen Standorten ist dagegen in soziologischen Untersuchungen bislang nicht weit verbreitet. Eine Ausnahme bilden Arbeiten, die Migrationsbewegungen als Folge politischer oder wirtschaftlicher Krisensituationen behandeln, oder Untersuchungen sozialräumlicher Entwicklungen in städtischen Bereichen, die sich in erster Linie mit Prozessen sozialräumlicher Segregation beschäftigen. Es gibt bislang nur wenige Arbeiten, die sich, zumindest teilweise, aus soziologischer Perspektive mit der Untersuchung räumlicher Mobilität beschäftigen<sup>4</sup>. Mit Mobilität ist jedoch immer auch ein räumlicher Aspekt verbunden. Dies gilt sowohl für soziale Mobilität als auch für räumlich-regionale Mobilität. Die Arbeit geht aus diesem Grund auf die Wechselwirkungen zwischen Raum und Mobilität ein. Sie geht darauf ein, dass die Interpretation von Räumen zu einem bestimmtem Mobilitätsverhalten führt und *Mobilität eine Voraussetzung für die Erschließung sozialer und physischer Räume ist.* In einem Exkurs wird zudem – anhand der Geschichte des Reisens – auf die *Statusfunktion von Mobilität* eingegangen (Kapitel 2.5).

Die Erforschung jugendlichen Mobilitätsverhaltens beschränkt sich in vielen Arbeiten weitgehend auf eine überwiegend statistisch ausgerichtete Betrachtung zurückgelegter Wege, Zeiten oder benutzter Verkehrsmittel. Dies liefert jedoch keine Hinweise auf die Motive für Mobilität. Auch kann auf diese Art nicht ausreichend erklärt werden, warum Jugendliche unterschiedliche Mobilitätsansprüche und unterschiedliche Formen der Mobilitätspraxis ausbilden. Um dies zu leisten, werden hier charakteristische Sozialräume Jugendlicher beschrieben und die Lebensphase Jugend im Hinblick auf mobilitätsstiftende Faktoren des Jugendalltags untersucht (Kapitel 3).

Um die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag differenziert beschreiben zu können, werden in der vorliegenden Arbeit drei Dimensionen berücksichtigt: Zum einen die gesellschaftlichen Verhältnisse, in denen Jugendliche

---

<sup>4</sup> Zu den diesen Studien, die sich in der Regel mit der Mobilität spezifischer Gesellschafts- oder Nutzungsgruppen befassen, zählen beispielsweise Groß 1998 (Untersuchung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher), Nobis 1997 (Untersuchung des Mobilitätsverhaltens von Schülern und Studenten), Hermann 1997 (Die Bedeutung des Autos für junge Frauen), Flade 1992 (Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen). Eine umfangreiche Analyse jugendlicher Mobilität aus psychologischer und soziologischer Perspektive bieten Hunecke/ Tully/ Bäumer (2002).

heutzutage aufwachsen, zum zweiten die Räume (Stadt oder Land), in denen die Jugendlichen leben, und zum dritten die »individuelle«, sprich subjektiv empfundene Situation, in der sich die oder der Jugendliche befindet. Wie erläutert wird, haben Faktoren wie Geschlecht, Alter, schulische, berufliche und finanzielle Situation großen Einfluss auf die Mobilitätsgestaltung. Ebenso sind für die Lebensphase Jugend charakteristische Merkmale wie die Ablösung von der Herkunftsfamilie, das Eingehen fester Partnerschaften, der Wunsch nach Freiräumen und die Autonomie von Handlungsräumen zu berücksichtigen.

In Abhängigkeit von den jeweiligen Sozialisationsbedingungen entwickeln die Jugendlichen – so die zentrale These der vorliegenden Arbeit – *unterschiedliche Interpretationen von Räumen* und darauf aufbauend *unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und -formen*. Mit Bezug auf das symbolisch-interaktionistische Paradigma der Soziologie werden dazu die differenzierten gesellschaftlichen Bereiche Raum, Mobilität und Jugend erläutert. Wesentlich ist dabei, dass es nicht um eine Auseinandersetzung mit *dem* Raum, *der* Mobilität oder *der* Jugend geht. Vielmehr geht es darum, die Entstehung der vielfältigen Formen von Raum, Mobilität und Jugend zu klären und diese bei der Untersuchung jugendlichen Mobilitätsverhaltens zu berücksichtigen.

Mobilität ist ein komplexes soziales Phänomen. Um das Mobilitätsverhalten und die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Jugendlichen analysieren und beschreiben zu können, erfolgt eine Verknüpfung quantitativer und qualitativer Analysemethoden. Empirisches Material aus der U.Move-Studie, einer Untersuchung jugendlichen Mobilitätsverhaltens, dient der Illustration zentraler Thesen. Nach der Vorstellung der Studie (Kapitel 4) werden mittels quantitativen und qualitativen Materials zunächst mobilitätsstiftende Faktoren des Jugendalltags dargestellt (Kapitel 5.1). Im Anschluss daran steht die Beschreibung der im U.Move-Projekt ermittelten jugendlichen Mobilitätstypen (Kapitel 5.2 bis 5.4). Über die vergleichende Betrachtung ausgewählter Faktoren werden wesentliche Unterschiede und Charakteristika der Mobilitätstypen aufgezeigt. Um die subjektive Dimension des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen darzustellen, werden in einem weiteren Schritt ausgewählte Mobilitätstypen anhand von biographischen Fällen charakterisiert. Die Fallbeispiele ermöglichen, die Ausbildung raum- und mobilitätsrelevanter Orientierungs- und Handlungsmuster von Jugendlichen detailliert nachzuzeichnen (Kapitel 5.5).

Abschließend werden zentrale Ergebnisse der empirischen Untersuchung und der theoretischen Ausführungen zusammengefasst und im Hinblick auf politische und pädagogische Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert (Kapitel 6).

## 2 AUSGEWÄHLTE THEORIEN ZU RAUM UND MOBILITÄT

### 2.1 Das symbolisch-interaktionistische Paradigma

Wie einleitend angesprochen, basiert die vorliegende Arbeit auf dem theoretischen Ansatz des symbolisch-interaktionistischen Paradigmas. Dies soll im Folgenden erläutert werden.

Der geographische Ursprung des Symbolischen Interaktionismus liegt in Chicago<sup>5</sup>. Personell ist er mit George H. Mead<sup>6</sup> verbunden, dessen schriftliches Werk posthum durch seinen Schüler Herbert Blumer veröffentlicht wurde. Ohne selbst den Begriff des Symbolischen Interaktionismus zu verwenden, entwickelte Mead eine Konzeption symbolvermittelter Interaktion im Rahmen einer anthropologischen Kommunikationstheorie im Vergleich tierischer und menschlicher Kommunikationsweisen:

»Mir scheint das Grundprinzip der gesellschaftlichen Organisation des Menschen die Kommunikation zu sein, die Anteilnahme an den anderen voraussetzt. Dazu ist das Auftreten der anderen in der eigenen Identität notwendig, die Identifikation der anderen mit der Identität, die Erreichung des Bewusstseins seiner selbst durch die anderen. Diese Anteilnahme wird durch die dem Menschen mögliche Kommunikation ermöglicht – eine Kommunikation, die sich von der anderer Gattungen unterscheidet, die nicht dieses gesellschaftliche Ordnungsprinzip aufweisen.« (Mead 1978, S. 299f.).

Zentraler Gedanke der Ausführungen Meads ist, dass sich der Mensch seine Umwelt über symbolische Bedeutungen erschließt und Kommunikation »Voraussetzung für eine Gesellschaftsordnung« (a.a.O., S. 39) ist. Dabei sind die Persönlichkeit und das soziale Handeln durch Symbole geprägt. Die Symbole werden im Sozialisationsprozess erworben und in der Interaktion von den an der Interaktion Beteiligten wechselseitig bestätigt oder verändert (vgl. Abels 1998, S. 16).

Das sozialwissenschaftlich-theoretische Konzept des Symbolischen Interaktionismus markiert in der Geschichte der Soziologie einen theoretischen Neuanfang. Gegenüber Arbeiten in der Tradition des Positivismus, die soziale Tatsachen unabhängig von dem erfahrenden und erkennenden Subjekt sahen, und die die Haltung des Verstehens als sinnlos erachteten (vgl. Helle 1977, S. 22ff.), forderte die Theorie der Symbolischen Interaktion die Berücksichtigung der *Bedeutung*, die das untersuchte Phänomen für den oder die Beobachter hat. Ferner ist der Handelnde entgegen positivistischer Ansicht nicht den sozialen Tatsachen passiv und ohnmächtig ausgesetzt, sondern er ist an der Gestaltung seiner Welt aktiv beteiligt, indem er durch Definition und Interpretation einer Situation diese herstellt. Das heißt, soziale Wirklichkeit resultiert aus dem wechselseitig aneinander orientierten und interpretierenden Handeln von Individuen. Dabei handelt das Individuum entsprechend seiner Definitionen,

---

<sup>5</sup> Die Chicagoer Schule gilt als eine der einflussreichsten Schulen der amerikanischen Soziologie. Sie ging aus dem Department für Soziologie an der Universität von Chicago hervor. In dem Zusammenhang mit der Ausbildung des Symbolischen Interaktionismus stehen die interdisziplinär angelegte Erforschung der soziokulturellen Persönlichkeit, der Persönlichkeitsstörungen, die Stadtsoziologie und der soziale Wandel (vgl. Hillmann 1994, S. 126). Zeitgleich entstand in Deutschland die »Verstehende Soziologie« Max Webers und Georg Simmels (vgl. Helle 1977, S. 5).

<sup>6</sup> Georg H. Mead war von 1894 bis 1931 Professor für Philosophie und Sozialpsychologie an der Universität von Chicago.

Wünsche und der Tendenzen, die seiner Persönlichkeit immanent sind (vgl. a.a.O., S. 66).

Bei der Entwicklung des Symbolischen Interaktionismus stand die Motivation im Vordergrund, die Einseitigkeiten des Positivismus, insbesondere den Verzicht auf das Verstehen, zu überwinden. Dabei dient »Erklären« zwar als ein Mittel des Erkenntnisprozesses, ist aber allein nicht ausreichend; es geht vielmehr – so Rudolf Richter – um das »Verstehen«, wie es schon von Max Weber beschrieben wurde:

»Der Symbolische Interaktionismus kann als eine moderne Variante der Verstehenden Soziologie aufgefasst werden, obwohl er keineswegs direkt auf Max Weber aufbaut. Vielmehr entsteht er in Amerika auf der Grundlage der genuin amerikanischen Denkweise des Pragmatismus. ... Das bedeutet, dass Wahrheit nicht in einer abstrakten Erkenntnistheorie gesucht, sondern der Wahrheitsbegriff in die Praxis des sozialen Handelns verlegt wird.« (Richter 2001, S. 187; vgl. auch Helle 1977, S. 49f.).

Dies bedeutet, dass das Wesen des Menschen in seinen Handlungen zu erkennen ist und Denken und Entscheidungen des Menschen nach dem Nutzen des sich daraus ergebenden Verhaltens beurteilt werden. Eine Handlung gelingt nur dann, wenn der Handelnde zuvor richtige Annahmen über die Wirklichkeit getroffen hat. Beeinflusst durch Pragmatismus und Behaviorismus steht auch im Symbolischen Interaktionismus die Untersuchung von menschlichem Handeln im Vordergrund. Besonderes Gewicht kommt dabei – unter Berücksichtigung sozialer, sozialpsychologischer und kultureller Aspekte – der *Bedeutung* zu, die Menschen mit ihrem Handeln verbinden.

Kennzeichnend für Meads Theorie der Kommunikation, die im Folgenden erläutert wird, sind der symbolvermittelte Charakter sozialer Handlungen und die Bedeutung von Selbstwahrnehmung und Verhaltensantizipation, die aus bloßen stimmlichen Lautgebärden bedeutungsvolle (vokale) Symbole werden lassen. Signifikante Symbole, das heißt Sprache und Gesten, bezeichnen das, was die Handelnden verstehen und mit Hilfe derer sie sich ihre Umwelt schaffen. Durch die Verwendung solcher Symbole unterscheidet sich der Mensch in seinem Verhalten maßgeblich vom Tier:

»Die Geburt und Entwicklung der menschlichen Intelligenz spielte sich im Bereich der Gesten ab, durch den Prozess der Symbolisierung von Erfahrungen, den die Gesten – insbesondere vokale Gesten – möglich machten.« (Mead 1978, Fußnote S. 52).

Als Geste gilt dabei jede Handlung, auf die das Individuum, das sie wahrnimmt, entsprechend ihres Kommunikationsgehaltes reagiert. Im Gegensatz zum Tier bedient sich der Mensch der Sprache als Kommunikationsmittel und ist in der Lage, im Prozess des Denkens seine Reaktion zu verzögern und aus verschiedenen Reaktionsmöglichkeiten auszuwählen. Das Tier hingegen »antwortet« auf die ihm entgegengebrachten Gesten mit automatischen Reaktionen:

»Der Mensch erfasst diese verschiedenen Reaktionsmöglichkeiten im Rahmen der von ihnen dargebotenen verschiedenen Reize, und es ist seine Fähigkeit, sie festzuhalten, was seinen Geist ausmacht. ... Das unterscheidet die Handlungen der reflektiv intelligenten Wesen vom Verhalten der Tiere. Der Mechanismus, der dies ermöglicht, ist die Sprache.« (a.a.O., S. 165).

Im Unterschied zum Tier ist der Mensch in der Lage, die konkrete Situation zu verallgemeinern, indem er nach der Idee fragt, die mit der Geste zum Ausdruck gebracht werden soll, mit anderen Worten, er *interpretiert* die Geste (vgl. Abels 1998, S.18). Möglich wird die Interpretation durch die Verwendung von signifikanten, das heißt



allen an einer Handlung Beteiligten gleichermaßen bekannten, Symbolen. Die Verwendung solcher signifikanten Symbole ist Voraussetzung für die Kommunikation zwischen den Individuen; eine vokale Geste wird zu einem signifikanten Symbol, wenn sie wechselseitig in der gleichen Weise verstanden wird:

»Man sagt etwas, das bei allen anderen eine ganz bestimmte Reaktion auslöst, vorausgesetzt, dass das Symbol in der Erfahrung aller anderen ebenso wie für uns existiert.« (Mead 1978, S. 189).

»Entscheidend für die Kommunikation ist, dass das Symbol in der eigenen Identität das Gleiche wie im anderen Individuum auslöst. Es muss die gleiche Universalität für jede Person aufweisen, die sich in der gleichen Situation befindet. Sprache ist immer dann möglich, wenn ein Reiz ein Individuum so wie ein anderes beeinflussen kann.« (a.a.O., S. 191).

Signifikante Symbole sind demnach die Grundlage der Kommunikation zwischen den Individuen. Zudem ist die Ausbildung solcher signifikanten Symbole für eine weitere Form der Kommunikation maßgeblich, und zwar dafür, dass sich eine Person in eine andere hineinversetzen und somit ihre Rolle übernehmen kann (Mead spricht diesbezüglich von »role-taking«). Auf diese Weise wird zwischen den Handelnden die wechselseitige Interpretation ihres Handelns möglich:

»Indem sie (die Person; U.S.) diese Rolle der anderen übernimmt, kann sie sich auf sich selbst besinnen und so ihren eigenen Kommunikationsprozess lenken. Diese Übernahme der Rolle anderer ... ist nicht nur zeitweilig von Bedeutung; sie ist nicht nur das zufällige Ergebnis der Geste, sondern für die Entwicklung der kooperativen Gesellschaft wichtig. Die unmittelbare Wirkung dieser Übernahme einer Rolle liegt in der Kontrolle, die der Einzelne über seine eigenen Reaktionen ausüben kann.« (a.a.O., S. 301).

Das bedeutet, dass die Person durch das Hineinversetzen in andere nicht nur sich selbst wahrnimmt, sondern sich auch mit den Augen des oder der anderen sieht. Dadurch vollzieht sich Selbstkontrolle als Widerspiegelung sozialer Kontrolle. In Form des Denkens, dem nach innen verlegten Gespräch mit sich selbst, findet im Prozess der Rollenübernahme somit Kommunikation innerhalb des Individuums statt:

»Bei jeder Übermittlung von Gesten innerhalb des gesellschaftlichen Prozesses, ob nun äußerlich (zwischen verschiedenen Wesen) oder innerlich (zwischen einem Wesen und sich selbst), hängt das Bewusstsein von Inhalt und Fluss der jeweiligen Bedeutung bei diesem Wesen ab, dass es die Haltung des anderen gegenüber seinen eigenen Gesten einnimmt. Auf diese Weise steht jede Geste innerhalb der jeweiligen gesellschaftlichen Gruppe oder Gemeinschaft für eine bestimmte Handlung oder Reaktion, nämlich jene Handlung oder Reaktion, die sie explizit im angesprochenen und implizit im sie ausführenden Individuum auslösen. In dieser besonderen Handlung oder Reaktion, für die sie steht, liegt ihre Bedeutung als signifikantes Symbol.« (a.a.O., S. 86).

Dadurch, dass die Individuen die Perspektive wechseln, indem sie sich in andere hineinversetzen, sind sie in der Lage, das Verhalten der anderen zu antizipieren. Der Mensch schlüpft in der Interaktion gewissermaßen ständig in die Haut von anderen. Er verhält sich entsprechend dem Verhalten, das er von dem oder den Interagierenden erwartet.

Die Fähigkeit des Menschen, sich in andere hineinversetzen zu können (role-taking), sowie das nach innen verlegte Gespräch (das Denken) sind für Mead Voraussetzung

zur Ausbildung von *Identität* (»Self«<sup>7</sup>). Identität ist eine von drei charakteristischen Facetten des aktiv handelnden und vernunftbegabten Menschen. Die beiden anderen Bereiche bezeichnen das *Selbst* und die *Gesellschaft*, das »I« und das »Me«. »I« meint die *individuellen* Wünsche und Bedürfnisse, die Reaktion des spontanen Individuums auf die Erwartungen der oder des anderen; das »Me« vertritt die Perspektive des oder der anderen, ist das *soziale* Selbst, in dem sich eine Bezugsperson oder Bezugsgruppe in dem Subjekt niederschlägt:

»Das ›Ich‹ reagiert auf die Identität, die sich durch die Übernahme der Haltungen anderer entwickelt. Indem wir diese Haltungen übernehmen, führen wir das ›ICH‹ ein und reagieren darauf als ein ›Ich‹.« (a.a.O., S. 217).

Die von Mead beschriebenen Formen »I« und »Me« bezeichnen dabei weniger das Subjekt selbst, sondern sind als Phasen des Handelns zu verstehen; das menschliche Handeln entspricht in diesem Sinne der Interaktion zwischen »I« und »Me«:

»In einem ständigen Dialog zwischen ›I‹ und ›me‹ pendelt sich das Handeln des Menschen ein, wobei immer der spontane Wille des ›I‹, auf eine konkrete Situation zu reagieren, sich anpassen muss an die Vorstellung von dem kontinuierlichen Bild, das von dem Betreffenden gleichsam in der öffentlichen Meinung angetroffen werden kann.« (Helle 1977, S. 87).

Dabei gilt es, wie Mead festhält, zu beachten, dass die Ich-Identität (das »I«) nicht in den anderen hineinprojiziert wird, sondern »Die anderen und die Ich-Identität entstehen zusammen im sozialen Handeln.« (Mead 1983, S. 219). Durch die Übernahme der Perspektive anderer kommt es in der Interaktion mit anderen zur Ausbildung des sozialen Selbst. Das »Me« (als Gesellschaft im Subjekt) wird so im Verlauf des Sozialisationsprozesses entwickelt; ein Prozess, den Mead anhand der These vom »generalisierten Anderen« beschreibt: Sozialisation als Perspektivenwechsel erfolgt zunächst über die sogenannten »signifikanten Anderen«, über nahestehende Personen wie Eltern, Freundinnen und Freunde oder Nachbarn. Erweitert auf andere Personen, das heißt ausgehend von einer Verallgemeinerung von Verhalten – Handeln, an dem sich alle in der gemeinsamen Situation gleichermaßen orientieren – übernimmt das Subjekt die Perspektive des sogenannten »generalisierten Anderen«.

Dieser Prozess ist nach Mead zugleich Voraussetzung für die Ausbildung von Identität und verbindet individuelle und gruppenbezogene Perspektiven miteinander, indem die Identität des Subjekts nur über die Vorstellungen, die die anderen von dem Subjekt beziehungsweise der Situation haben, und der sich das Subjekt über die Rollenübernahme bewusst wird, ausbilden kann. Wesentlich ist dabei die Intersubjektivität, das heißt die kommunikative Beziehung zwischen den Subjekten, den verschiedenen »I«-s. Nur über die Wahrnehmung des oder der anderen, die für die Interpretation der Interagierenden Voraussetzung ist, kann es zur kommunikativen Beziehung, zur Interaktion kommen:

»Im Prozess der Kommunikation ist das Individuum ein anderer, bevor es es selbst ist. Indem es sich selbst in der Rolle eines anderen anspricht, entsteht seine Ich-Identität in der Erfahrung. Die Entwicklung von organisierten Gruppenaktivitäten in der menschlichen

---

<sup>7</sup> Der im englischen Original von Mead verwendete Begriff des »Self« wurde mit »Identität« übersetzt; den Begriffen »I« und »Me« entsprechen in der deutschen Übersetzung (Mead 1978) die Bezeichnungen »Ich« und »ICH«.

Gesellschaft – und die Entwicklung des organisierten Spiels aus den einfachen Spielen in der Erfahrung des Kindes – teilte dem Individuum eine Vielzahl verschiedener Rollen zu – sofern diese Teile der sozialen Handlung waren –, und gerade aus der Organisation dieser Rollen zu einer Gesamt-Handlung ergab sich die ihnen gemeinsame Eigenschaft: Sie zeigten dem Individuum an, was es zu tun hatte. Das Individuum kann jetzt als generalisierter Anderer in der Einstellung der Gruppe oder Gemeinschaft zu sich selbst Stellung nehmen.« (a.a.O., S. 217f.).

Der »generalisierte Andere« ist mit anderen Worten »... das Bild, das ›man‹ in einer Gesellschaft von einer bestimmten Rolle oder einem bestimmten sozialen Zusammenhang hat.« (Abels 1998, S. 30). Es ist gewissermaßen das Werkzeug, das dem Individuum für die Interaktion zur Verfügung steht und es erhält einen objektiven, institutionellen Charakter, in dem es von allen Beteiligten geteilt wird. Dieses Bild (Mead nennt es »social perspective«) ist also in zweierlei Hinsicht bedeutsam: Zum einen dient es dem Individuum zum Verständnis seiner kulturellen, sozialen und physischen Umwelt, zum anderen ist es – wie oben erläutert – Voraussetzung für die Ausbildung der Identität des Individuums. Bedeutsam ist auch, dass dieses Bild nicht statischer Natur ist, sondern einen dynamischen Charakter aufweist, der sich darin ausdrückt, dass eine zuvor objektive Perspektive zu einer subjektiven wird und durch neue überindividuelle Zusammenschlüsse neue objektive Perspektiven gebildet werden:

»Was ich behaupte, ist, dass dieser Prozess, in dem eine Perspektive aufhört, objektiv zu sein, – wenn man so will –, subjektiv wird, und dass dieser Prozess, in dem neues gemeinsames Bewusstsein und neue gemeinsame Perspektiven entstehen, ein Beispiel für die Organisation von Perspektiven in der Natur, für den schöpferischen Fortschritt der Natur ist.« (Mead 1983, S. 221).

Die Erläuterung der zentralen Aussagen der Theorie der symbolischen Interaktion zusammenfassend, möchte ich an dieser Stelle – mit Bezug auf Herbert Blumer (1969) – drei Prämissen des Symbolischen Interaktionismus festhalten:

1. Menschen handeln in Dingen (das heißt Menschen, Situationen oder Wertvorstellungen) gegenüber entsprechend der Bedeutung, die diese Dinge für sie haben.
2. Die Bedeutung der Dinge resultiert aus der sozialen Interaktion, die man mit seinen Mitmenschen eingeht.
3. Die Bedeutungen sind wandelbar, sie werden in einem interpretativen Prozess, den die Person in ihrer Auseinandersetzung mit den ihr begegnenden Dingen benutzt, gehandhabt und verändert. Somit sind die Bedeutungen, die Dinge, Personen oder Situationen für die jeweilige Person haben, nicht statischer Art; die Person interpretiert sie und kann sie verändern.

Wie erläutert, steht die Bedeutung, die Menschen, Sachverhalten, Gegenständen oder Institutionen beigemessen wird, im Symbolischen Interaktionismus im Mittelpunkt. Die Bedeutung resultiert aus der wechselseitigen Interpretation der Handlungen, an denen die Individuen beteiligt sind. Für die soziale Wirklichkeit, in der sich die Individuen bewegen, die Gesellschaft, heißt das:

»(Gesellschaft entsteht dann; U.S.) ... wenn das Individuum nicht nur in seiner eigenen Perspektive, sondern auch in der Perspektive von anderen insbesondere in der gemeinsamen Perspektive einer Gruppe handelt. Die Grenzen sozialer Organisation sind in der

Unfähigkeit von Individuen zu suchen, die Perspektive von anderen zu übernehmen, sich an ihre Stelle zu versetzen.« (Mead 1983, S. 215).

Gesellschaft ist folglich nicht per se existent, sondern resultiert aus dem wechselseitig aneinander orientierten und interpretierenden Handeln von Individuen, sie ist Produkt symbolischer Interaktion.

Wie aus den Ausführungen zu Mead hervorgeht, entwickeln die Individuen über die Ausbildung signifikanter Symbole ein Instrument, das allen Mitgliedern einer Gruppe (Familie, Staat, Religion etc.) verständlich ist und mit dem sie Situationen interpretieren. Zurückzuführen ist die gleichartige Interpretation innerhalb einer sozialen Gruppe auf die gemeinsame Sozialisation ihrer Mitglieder. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Mitglieder anderer Gruppen die Symbole in anderer Weise interpretieren. Aus der unterschiedlichen Interpretation der verschiedenen Gruppen können somit Konflikte resultieren können.

Betrachten wir beispielsweise Jugendliche beim Besuch einer Diskothek. Für Jugendliche bedeuten Diskotheken eine Möglichkeit der Freizeitgestaltung. Dort treffen sie mit Freundinnen und Freunden zusammen und hier bietet sich auch ein Raum, neue Bekanntschaften zu machen. Die Jugendlichen sind »unter sich«, unter Gleichaltrigen, deren kulturelle Normen und Werte ähnlich sind. Zudem entziehen sich ihre Aktivitäten an diesem Ort der Kontrolle der Erwachsenen (etwa der Eltern oder der Lehrer). Die Generation der Eltern dagegen, im Sinne einer sozialen Gruppe, die auf Grund ihrer Sozialisation eine andere Bedeutung der Situation Diskothekenbesuch ausgebildet hat, interpretiert den Besuch einer Diskothek in erster Linie als Lärm(Belästigung) und daraus resultierende gesundheitliche Schädigungen. Auch eventuelle sexuelle Freizügigkeit und möglicher Alkoholbeziehungsweise Drogenkonsum der Jugendlichen sind Bedenken, die Erwachsene im Hinblick auf Diskothekenbesuche ihrer Kinder haben. Der Besuch einer Diskothek wird von verschiedenen Teilgruppen der Gesellschaft also unterschiedlich interpretiert und beurteilt. Die Diskothek ist nicht für alle Mitglieder der Gesellschaft von gleicher räumlicher Art, sondern stellt sich für den einzelnen Menschen über dessen symbolisch-interaktionistische Deutung durchaus unterschiedlich dar. Maßgeblich sind dabei sowohl institutionalisierte Interpretationsmuster als auch individuelle Faktoren, auf die im Folgenden eingegangen werden soll.

Auch wenn Mead den Menschen vorrangig als Resultat gesellschaftlicher Einflüsse ansieht, bedeutet dies nicht, dass er dem Individuum jede Form von Einmaligkeit abspricht. Denn über die Kommunikation mit sich selbst entwickelt das Individuum eine ihm eigene Kombination von objektiver (dem «Me») und subjektiver Perspektive (dem »I«). Diese individuelle Verbindung des sozialen Selbst und des spontanen Individuums erklärt, wie es dazu kommt, dass Situationen von verschiedenen Personen in unterschiedlicher Weise interpretiert werden.

Im Folgenden möchte ich diesen Umstand näher erläutern. Dabei wird zunächst mit Bezug auf Peter L. Berger und Thomas Luckmann die Struktur der Gesellschaft, der sozialen Wirklichkeit, erläutert. Den Autoren zufolge ist die soziale Wirklichkeit durch einen »Doppelcharakter« gekennzeichnet. Dieser Doppelcharakter beruht darin, dass Gesellschaft zum einen über Institutionalisierung seitens der Individuen hergestellt wird, zum anderen durch einen spezifischen Sozialisationsprozess geprägt ist, den jedes Individuum durchläuft und der neben gemeinsamen Erfahrungen auch in-

dividuelle Merkmale beinhaltet. Dieser »individuelle« oder subjektive Aspekt der Sozialisation wird anschließend anhand der Bedeutung des Kapitals, wie es Bourdieu definiert und erläutert, näher ausgeführt.

In ihrem Buch »Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie.« versuchen Berger/ Luckmann (1980) aufzuschlüsseln, wie die Wirklichkeit, die sich den Mitgliedern der Gesellschaft darstellt und in der sie leben, überhaupt entsteht<sup>8</sup>. Sie beschreiben Gesellschaft als Wirklichkeit, die symbolisch strukturiert ist und von den Subjekten durch ihr Deuten und Handeln alltäglich reproduziert wird. Dabei gehen sie (in ähnlicher Weise wie Mead) davon aus, dass »die« Wirklichkeit als solche nicht existent ist, sondern einen Doppelcharakter hat, der darauf fußt, dass Gesellschaft sowohl »objektive Wirklichkeit« (Institutionalisierung, Traditionsbildung, Legitimierung) als auch »subjektive Wirklichkeit« (Sozialisation und Persönlichkeitsentwicklung des Individuums) ist. Gesellschaft entsteht über Interpretationsprozesse der miteinander agierenden Individuen. Somit ist alle gesellschaftliche Wirklichkeit interpretierte Wirklichkeit, womit impliziert ist, dass es weder bevorrechtigte Interpreten gibt, noch alle Interpretationen gleichwertig sind (vgl. Berger 1997, S. 4).

Was heißt dies nun für ein Individuum, das in diese Wirklichkeit (durch Geburt) eintritt? Zunächst einmal erscheint dem Individuum die Wirklichkeit bereits objektiviert, sie ist schon geordnet durch »... eine Anordnung der Objekte, die schon zu Objekten deklariert worden waren ...« (Berger/ Luckmann 1980, S. 125). Innerhalb einer Gesellschaft stehen die Individuen in einem wechselseitigen Verhältnis sowohl zueinander als auch zur Gesellschaft. Durch die interpretative Wechselbeziehung konstruieren die Menschen die Welt, in der sie leben und werden gleichzeitig »... von den so geschaffenen historischen Welten, in die sie hineingeboren werden, wiederum selbst geprägt ...« (Luckmann 1997, S. 8).

Geschaffen wird die Ordnung der Objekte über Typisierungen, die die Individuen (vorangegangener Generationen) entwickelt haben. Sich häufig wiederholende Handlungen werden über bestimmte Bedeutungen, die ihnen zugewiesen werden, generalisiert. Das Verhalten wird so zum typischen Verhalten, zur Institution:

»Institutionalisierung findet statt, sobald habitualisierte Handlungen durch Typen von Handelnden reziprok typisiert werden. Jede Typisierung, die auf diese Weise vorgenommen wird, ist eine Institution. ... Wenn habitualisierte Handlungen Institutionen begründen, so sind die entsprechenden Typisierungen Allgemeingut. Sie sind für alle Mitglieder

---

<sup>8</sup> In ihrer wissenssoziologischen Arbeit nehmen die Autoren Bezug auf Max Scheler und Karl Mannheim, untersuchen jedoch – in Abgrenzung zu diesen – die Beziehung zwischen Bewusstseinsstrukturen und institutionellen Strukturen. Dabei entwickeln sie ihre theoretische Grundlage einer Soziologie des Wissens im Rahmen einer Mischung aus Phänomenologie und Weberscher Theorie, während soziologische Arbeiten zuvor von einer »... Hegemonie des Strukturfunktionalismus in der Theorie und einem engen Positivismus der alltäglichen Arbeit der meisten Soziologen ...« (Berger 1997, S. 2) geprägt waren. Sie beziehen sich auf Edmund Husserls Konzept, das durch exakte Methoden der Phänomenologie die universalen Strukturen der Lebenswelt des Menschen freilegt und auf Alfred Schütz, der mit seinen Arbeiten Phänomenologie und Soziologie (vor allem die Max Webers) verbindet. Die Autoren sind bemüht, die Schützsche Phänomenologie mit der Wissenssoziologie zu verbinden. Zudem berücksichtigen sie Arbeiten der modernen Humanbiologie und philosophischen Anthropologie (vor allem Helmuth Plessner) und entwickeln eine Synthese zwischen der »verstehenden« Soziologie Max Webers, der »positivistischen« Soziologie Emile Durkheims, der Institutionstheorie Gehlens und der Sozialpsychologie George H. Meads.

der jeweiligen gesellschaftlichen Gruppe *erreichbar*.« (Berger/ Luckmann 1980, S. 58; Hervorhebung im Original).

Somit lassen sich in wiederkehrenden Situationen Handlungen antizipieren und es muss nicht jede Situation wiederholt Schritt für Schritt neu gedeutet werden. Auf diese Weise wird beispielsweise das Erkennen bestimmter Orte möglich, wird den Orten auf Grund von Typisierungen eine bestimmte Funktion zugewiesen, werden sie in einer bestimmten Weise interpretiert. Wir erkennen einen Bahnhof als Bahnhof, eine Kirche als Kirche, ein Kaufhaus als Kaufhaus etc. und bewegen uns entsprechend den damit verbundenen Verhaltensmustern. Institutionen üben somit Kontrolle auf menschliches Verhalten aus<sup>9</sup>. Wie Berger/ Luckmann ausführen, werden durch ständige Wiederholung jedoch nicht nur die Handlungen, sondern auch die Handlungsausführenden typisiert, sie werden zu Rollenträgern:

»Als Träger einer Rolle – oder einiger Rollen – hat der Einzelne Anteil an einer gesellschaftlichen Welt, die subjektiv dadurch für ihn wirklich wird, dass er seine Rollen internalisiert.« (Berger/ Luckmann 1980, S. 76).

»Mittels der Rollen, die er spielt, wird der Einzelne in einzelne Gebiete gesellschaftlich objektivierten Wissens eingewiesen, nicht allein im engeren Sinne, sondern auch in dem des ›Wissens‹ um Normen, Werte und sogar Gefühle.« (a.a.O., S. 81).

Das heißt, das Individuum spiegelt durch die Übernahme von Rollen, die sich durch einen institutionellen Charakter auszeichnen, die gesellschaftliche Wirklichkeit. Die Autoren beziehen sich hier auf die Rollentheorie Meads, erweitern diese jedoch, wie sie selbst anmerken (a.a.O., Fußnote 38), um den Aspekt der Institution. Durch die Definition eines dynamischen Institutionsbegriffes wird darauf hingewiesen, dass das Individuum – auch wenn es durch den Prozess der Verdinglichung Institutionen als etwas Äußeres erlebt<sup>10</sup> – »... sich seiner Mitwirkung an der gesellschaftlichen Konstruktion der Wirklichkeit immer bewusst bleiben – und sie einfordern – muss.« (Abels 1998, S. 103). Zudem muss es hinsichtlich seiner produktiven Leistungen auch Verantwortung übernehmen.

Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass ein Individuum nicht nur eine Rolle, sondern eine Vielzahl von Rollen übernimmt. Und da jede Rolle ihr eigene Funktionen und Verhaltensweisen impliziert, verhält sich das Individuum der jeweiligen Rolle entsprechend und interpretiert Situationen dementsprechend in unterschiedlicher Weise. Ein(e) Jugendliche(r) beispielsweise übernimmt die Rollen als Tochter/ Sohn, Schülerin/ Schüler, Auszubildende/ Auszubildender, Mitschülerin/ Mitschüler, Freundin/ Freund innerhalb der Peergroup, Mitglied in einem Verein, Verkehrsteilnehmerin/ Verkehrsteilnehmer etc. und jede dieser Rollen impliziert ihr eigene Verhaltenswei-

---

<sup>9</sup> »Die primäre soziale Kontrolle ergibt sich ... durch die Existenz von Institutionen überhaupt. Wenn ein Bereich menschlicher Tätigkeit institutionalisiert ist, so bedeutet das eo ipso, dass er unter sozialer Kontrolle steht. Zusätzliche Kontrollmaßnahmen sind nur erforderlich, sofern die Institutionalisierungsvorgänge selbst zum eigenen Erfolg nicht ausreichen.« (Berger/ Luckmann 1980, S. 59).

<sup>10</sup> »Verdinglichung bedeutet, menschliche Phänomene aufzufassen, als ob sie Dinge wären, das heißt als außer- oder gar übermenschlich. Man kann das auch so umschreiben: Verdinglichung ist die Auffassung von menschlichen Produkten, als wären sie etwas anderes als menschliche Produkte: Naturgegebenheiten, Folgen kosmischer Gesetze oder Offenbarungen eines göttlichen Willens. ... Eine verdinglichte Welt ist per definitionem eine enthumanisierte Welt. Der Mensch erlebt sie als fremde Faktizität, ein opus alienum, über das er keine Kontrolle hat, nicht als opus proprium seiner eigenen produktiven Leistung.« (Berger/ Luckmann 1980, S. 94f.).

sen. Verhaltensweisen, die die oder der Jugendliche von der Gesellschaft (der jeweiligen Gruppe) an sich gestellt sieht und die es zu erfüllen gilt, da andernfalls mit negativen Sanktionen zu rechnen ist.

Wie erläutert, greift das Individuum bei der Interpretation der Alltagswelt auf zuvor ausgebildete Institutionen zurück. Zudem bedient es sich, wie es auch Alfred Schütz beschreibt, unterschiedlicher Wissensvorräte, die in Form alltäglicher Routinen in das Handeln einfließen und nicht permanent bewusst reflektiert werden. Das Individuum handelt auf Grund von Erfahrungen, die es innerhalb der institutionellen Ordnung macht. Diese Erfahrungen führen zu einer Legitimation sozialer Wirklichkeit, sofern alle Mitglieder einer Gruppe oder Gesellschaft über dieselben Erfahrungen verfügen (vgl. Berger/ Luckmann 1980, S. 98ff.). Resultat dieser Legitimierung sind Formeln wie »das tut man nicht« oder »das gehört sich so«. Derartige Formeln dienen dazu, die soziale Ordnung zu erklären und zu rechtfertigen, wie dies im Verhältnis von Generationen zueinander gegeben ist, wenn der Sinn von Institutionen, die von der älteren Generation ausgebildet wurden, der jüngeren Generation (noch) nicht zugänglich ist. Über Legitimierungen wird diese institutionelle Ordnung der jüngeren Generation vermittelt.

Neben der über Institutionalisierung, Traditionalisierung und Legitimierung konstruierten und vermittelten »objektiven Wirklichkeit« existiert, wie Berger/ Luckmann beschreiben, noch eine andere, eine »subjektive Wirklichkeit«. Dabei ist subjektiv jedoch nicht als individuell im Sinne von gesellschaftsunabhängig anzusehen. Die subjektive Wirklichkeit resultiert vielmehr aus der Vielzahl von Sozialisationsprozessen, über die Gesellschaft im Individuum verankert wird. Wie schon am Symbolischen Interaktionismus Meads erläutert, entwickelt sich auch bei Berger/ Luckmann Identität über die Kommunikation und Interaktion mit anderen:

»Um gewiss zu bleiben, dass er tatsächlich ist, der er zu sein glaubt, braucht der Mensch nicht nur die indirekte Gewissheit seiner Identität, die ihm noch die zufälligsten Alltagskontakte geben, sondern die ausdrückliche und gefühlsgetragene Gewissheit, die ihm seine signifikanten Anderen entgegenbringen.« (a.a.O., S. 161).

Die Autoren gliedern den Sozialisationsprozess, die Einführung des Individuums in die objektive Welt der Gesellschaft, in eine primäre und eine sekundäre Sozialisation. Ort der primären Sozialisation ist die (Herkunfts-)Familie, in der die Eltern als Wissensvermittler fungieren und das Kind deren Rollen und Einstellungen übernimmt. Somit spiegeln sich im Selbst des Kindes (Mead sprach von »Self«) Einstellungen, die andere (in diesem Fall die Eltern) gegenüber diesem Kind gehabt haben, wider. Es kommt zu einer, durch die »signifikanten Anderen« vermittelten, subjektiven Aneignung von Identität.

Die subjektive Wirklichkeit, die das Individuum über die primäre Sozialisation ausbildet, bekommt durch die sekundäre Sozialisation, die Entwicklung von Spezialwissen beziehungsweise rollenspezifischem Wissen, Konkurrenz und muss überlagert werden:

»Die Formen der sekundären Sozialisation werden durch ihre fundamentale Schwierigkeit bestimmt: Da sie immer einen vorhergegangenen Prozess der Primärsozialisation voraussetzt, muss sie mit einem schon geprägten Selbst und einer schon internalisierten Welt rechnen. ... Damit ergibt sich ein Problem, weil nämlich bereits internalisierte Wirklichkeit die Neigung hat, haften zu bleiben. Welche neuen Inhalte auch zu internalisieren

sind, irgendwie muss die schon vorhandene Wirklichkeit überlagert werden.« (a.a.O., S. 150).

In dem Maße, in dem das Individuum im Verlauf seiner (sekundären) Sozialisation mehr und mehr Rollen einnimmt, entwickelt es in Abhängigkeit von den entsprechenden Rollen mehrere Wirklichkeiten. Das heißt, es interpretiert und verhält sich – wie oben bereits angesprochen – entsprechend der jeweiligen Rolle, die es zum Zeitpunkt der Interaktion einnimmt.

Über seine Rollenzugehörigkeiten bildet das Individuum, wie es Georg Simmel in seinen Arbeiten zu den »Formen der Vergesellschaftung« (1968; Original 1908) ausgeführt hat, trotz aller gesellschaftlichen Einflüsse, eine Form von Individualität aus. Einzigartigkeit entwickelt sich Simmel zufolge über die wachsenden Kombinationsmöglichkeiten potentieller Rollenzugehörigkeit als Folge einer für moderne Gesellschaften charakteristischen Rollendifferenzierung. Das heißt, je größer die Anzahl der zur Auswahl stehenden Rollen, desto größer die Kombinationsmöglichkeiten und desto unwahrscheinlicher ist es, dass mehrere Personen die gleiche Kombination aufweisen (siehe auch Kapitel 2.3).

Bezüglich der von Simmel beschriebenen Wahlfreiheit ist jedoch kritisch anzumerken, dass sie den Individuen nicht objektiv gegeben, sondern in Abhängigkeit von sozialen und ökonomischen Faktoren zu sehen ist. Die theoretisch gegebene Möglichkeit der Wahlfreiheit bei der Rollenauswahl lässt sich in der Realität nur beschränkt umsetzen. So ist die Wahlfreiheit unter anderem vom Bildungsgrad der betreffenden Person abhängig. So schafft beispielsweise ein höheres Maß an Bildung, ein höherer Bildungsabschluss größere Freiheit und günstigere Voraussetzungen bei der Berufswahl als ein niedrigerer Bildungsabschluss. Mögen rein aus der Veränderung gesellschaftlicher Strukturen mehr Rollen zur Auswahl stehen, so hängt doch die Handlungsfähigkeit, diese Rollen annehmen und erfüllen zu können, von der individuellen kulturellen, familialen und ökonomischen Lage der oder des Einzelnen ab. Ebenso hängt die Fähigkeit zur Interpretation, die Grundlage für jede Handlung ist, von den Ressourcen ab, über die ein Individuum verfügt. Die unterschiedliche Interpretation, das unterschiedliche Verhalten von Individuen ist demnach nicht nur auf die verschiedenen Rollen zurückzuführen, die es einnimmt, sondern auch auf die Ressourcen, auf die es zurückgreifen kann. Entsprechend gesellschaftlicher und individueller sozial-struktureller Bedingungen nehmen die Individuen die Welt unterschiedlich wahr und interpretieren sie auch in verschiedener (ihnen typischer) Weise. Unterschiedliche Biographien führen zu verschiedenartigem Handeln. Da Handlungen – ebenfalls auf Grund der Biographie – von den Individuen differenziert interpretiert werden, entstehen für die Individuen verschiedenartige soziale Wirklichkeiten. Dies soll im Folgenden anhand eines Beispiels und mit Bezug auf Pierre Bourdieu erläutert werden.

Eine alltäglich anmutende Situation, beispielsweise ein Kinobesuch, kann konträr erlebt und interpretiert werden. Nehmen wir an, zwei Personen sehen sich gemeinsam einen Film an, eine romantische Komödie. Während nun Person A den Film als unterhaltsam empfindet, ist Person B vom Besuch des Kinos enttäuscht und beurteilt den Film als unrealistisch und kitschig. Betrachten wir die beiden (konstruierten) Personen, ihre biographische Entwicklung und ihre momentane Lebenssituation genauer, so wird das unterschiedliche Empfinden des Films verständlich. A ist 17 Jahre alt



und hat nach dem Realschulabschluss vor einem halben Jahr seine Ausbildung zum Mediengestalter für Digital- und Printmedien begonnen. Auf diesem Wege verbindet er seine privaten Interessen mit seiner künftigen beruflichen Tätigkeit. Er konzentriert sich derzeit auf die Gestaltung seiner beruflichen Zukunft und genießt sein »Single-dasein«, da er sich unabhängig und in seinen Entscheidungen frei fühlen will. Der 19-jährige B steht kurz vor seinem Schulabschluss und muss sich intensiv auf die Abiturprüfung vorbereiten, da er in zwei Fächern die jeweils nötige Punktzahl noch nicht erreicht hat. Zudem hat sich vor kurzer Zeit seine Freundin, mit der er zwei Jahre zusammen war, von ihm getrennt. Eine neue Beziehung kann er sich in seiner jetzigen Gemütsverfassung und Lebenslage nicht vorstellen. Auf Grund der geschilderten divergierenden Lebenssituationen wird die romantische Filmgeschichte von den beiden Personen unterschiedlich interpretiert und beurteilt.

Zurückzuführen ist dies zum einen auf die konkrete Lebenssituation, in der sich die Personen befinden, zum anderen – in Anlehnung an Bourdieu<sup>11</sup> – auf die unterschiedlichen Ressourcen (Bourdieu verwendet den Begriff »Kapital«), mit denen die Individuen ausgestattet sind. Der Mensch ist nach Bourdieu »Habitus-Träger«. Der Habitus beinhaltet das, was den Menschen zum gesellschaftlichen Wesen macht, seine Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe oder Klasse. Welchen Habitus jemand einnimmt, in welchem sozialen Raum (Bourdieu verwendet diesbezüglich auch den Begriff »Feld«) sich jemand befindet, ist von der Verfügung und Akkumulation von Kapital abhängig. Dabei wird zwischen ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital unterschieden, wobei Bourdieu dem kulturellen Kapital besondere Bedeutung zumisst. Habitus ist Klassenhabitus; Beruf, Berufsrolle und kulturelles Kapital fungieren als Indikatoren der Klassenlage. Die Klassenlage alleine ist jedoch nicht ausreichend, den Habitus zu bestimmen, auch Kriterien wie Alter, Geschlecht, soziale Stellung, soziale Herkunft und ethnische Zugehörigkeit sind Determinanten. Bourdieu sieht den Habitus »... als ein zwar subjektives aber nicht individuelles System verinnerlichter Strukturen, als Schemata der Wahrnehmung, des Denkens und Handelns ..., die allen Mitgliedern derselben Gruppe oder Klasse gemein sind.« (Bourdieu 1979, S. 187f.). Damit weist er auf den Zusammenhang hin, der seiner Ansicht nach zwischen der Position, die jemand im gesellschaftlichen Raum einnimmt, und dem Lebensstil einer Person besteht. Er formuliert weiter, dass, obwohl Mitglieder eines sozialen Feldes (sozialen Raumes) nicht dieselben Erfahrungen machen, sie über ihre Sozialisation doch einen ähnlichen und vor allem von anderen sozialen Feldern differierenden Habitus ausbilden.  
In der Einleitung zu seiner »Theorie der feinen Unterschiede« (1993) schreibt Bourdieu, dass die Wahrnehmung und Deutung von Kunstobjekten eine gewisse Beherrschung einer »Geheimschrift« oder eines »Codes« voraussetzt:

»Die Fähigkeit des Sehens bemisst sich am Wissen, oder wenn man möchte, an den Begriffen, den Wörtern mithin, über die man zur Bezeichnung der sichtbaren Dinge verfügt und die gleichsam Wahrnehmungsprogramme erstellen.« (Bourdieu 1993, S. 19).

---

<sup>11</sup> In seiner Arbeit »Theorie der feinen Unterschiede« vereint Bourdieu (1993) Elemente klassischer marxistischer Theorie mit moderner kultursoziologischer Forschung. Das von ihm dargestellte Gesellschaftsmodell geht von einem ökonomisch orientierten Klassenbegriff aus, der um die kulturelle und soziale Dimension des Geschmacks – die Bewertung von Dingen und den Symbolgehalt von Äußerlichkeiten – erweitert wird. Hintergrund seines komplexen Gesellschaftsmodells bilden drei Theorieebenen: Die Theorie des Habitus, der Kapitalsorten und des sozialen Raumes (Feldes).

Nur wer über die entsprechenden Begriffe verfügt, wer den entsprechenden Code besitzt, ist fähig, den entsprechenden Kunstgegenstand per Interpretation zu deuten. Dieser Code, den Bourdieu als »Kultur« oder »Bildung« bezeichnet, ist das kulturelle Kapital, mit dem das Individuum interpretiert und das, »... da ungleich verteilt, automatisch Distinktionsgewinne abwirft.« (a.a.O., S. 20, Fußnote 3).

Im Hinblick auf die Konstruktion der Wirklichkeit, auf die Interpretation von Dingen, bedeutet dies, dass die Individuen – innerhalb der gemeinsam über Institutionen gestalteten Wirklichkeiten – in Abhängigkeit von den ihnen zur Verfügung stehenden Ressourcen unterschiedliche Wirklichkeiten entwickeln. Situationen werden von den Individuen folglich unterschiedlich interpretiert, die Individuen haben unterschiedliche Erfahrungsräume und ihr interpretatives Verhalten erfährt in diesem Sinne einen subjektiven Charakter. Ich verwende den Begriff subjektiv (nicht individuell), da die Ausbildung von Ressourcen selbst auch über die Gesellschaft determiniert ist, das Individuum seine Ressourcen in Abhängigkeit von der Gesellschaft entwickelt, von den Möglichkeiten, die die Gesellschaft stellt und der Begriff individuell als eine gesellschaftsunabhängige Ausbildung der Ressourcen missverstanden werden kann.

## Fazit

Das hier vorgestellte Konzept symbolisch-interaktionistischer Forschung wird im Folgenden herangezogen, um die jugendliche Aneignung von Raum und das Mobilitätsverhalten Jugendlicher zu verdeutlichen. Das Handeln der Menschen, in der vorliegenden Arbeit der Jugendlichen, ist über die Bedeutungen, die sie ihrem Handeln beimessen, zu verstehen. Die Bedeutungen selbst entstehen aus der *sozialen Interaktion* und können nur in einem Prozess der *interpretativen Auseinandersetzung* mit der sachlichen, persönlichen und ideellen Umwelt gehandhabt und verändert werden. Dabei verhalten sich Akteurinnen und Akteure nicht nur als Reagierende, sondern sind auch aktiv an der Gestaltung ihrer Wirklichkeit beteiligt, indem sie sich in der interpretativen Auseinandersetzung durch Sinndeutungen der Erwartungen oder möglichen Verhaltensweisen der entsprechenden Handlungspartner aufeinander beziehen.

Für die Bereiche Raum, Mobilität und Jugend soll nun dargestellt werden, in welcher Art und Weise die Bereiche und die mit ihnen verbundenen Verhaltensweisen und Erwartungen sozial vermittelt sind. Dass sich ein Individuum entsprechend verhalten kann, wird durch die Theorie des Symbolischen Interaktionismus erklärt, dadurch, dass Situationen und Dinge (dazu zählen auch Personen) von den Mitgliedern einer Gruppe oder Gesellschaft in (annähernd) gleicher Weise interpretiert und angestrebt werden. Auf Grund unterschiedlicher Sozialisationsprozesse und -stadien kommt es jedoch auch zu »individuellen«, sprich subjektiven Interpretationsleistungen, werden spezifische Verhaltensweisen entwickelt. Daraus resultieren, wie im anschließenden Kapitel erläutert wird, unterschiedliche Formen der Interpretation von Raum und Raumaneignung und unterschiedliche Mobilitätsformen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Ressourcen, das Angestrebte zu erreichen, in Abhängigkeit vom jeweiligen Sozialisationsprozess unterschiedlich gestaltet sein können, ein Faktum, aus welchem letztendlich soziale Ungleichheit resultiert.

## 2.2 Raum und seine Interpretationsmöglichkeiten

Bevor im Weiteren auf die Bedeutung von Raum und Mobilität im Alltag Jugendlicher eingegangen wird, ist eine Erläuterung von »Raum« und den damit verbundenen Interpretationsmöglichkeiten notwendig. Hinter dem Begriff »Raum« verbirgt sich eine Vielzahl von Deutungen, je nachdem aus welcher wissenschaftlichen Perspektive – der Physik, der Raumplanung, der Sozialgeographie oder der Soziologie – Raum betrachtet wird. Auch innerhalb der einzelnen wissenschaftlichen Disziplinen trifft man auf unterschiedliche Definitionen und unterschiedliche Forschungsansätze beziehungsweise Forschungsschwerpunkte von Raum.

Das dieser Arbeit zugrundeliegende Raumkonzept ist dem symbolisch-interaktionistischen Paradigma zuzuordnen. Grundlegend ist die Annahme, dass Raum durch die in ihm lebenden Menschen und in ihm befindlichen Dinge sowie deren Verhältnis zueinander konstituiert wird. Raum ist hier nicht als eine absolute Kategorie zu verstehen, deren Eigenschaften unabhängig von den im Raum vorhandenen materiellen Gegenständen sind (vgl. Kapitel 2.2.1). Mit Raum ist vielmehr eine sowohl soziale als auch physische Konstruktion gemeint, die sich dem Individuum durch dessen Wahrnehmung und Interpretation erschließt.

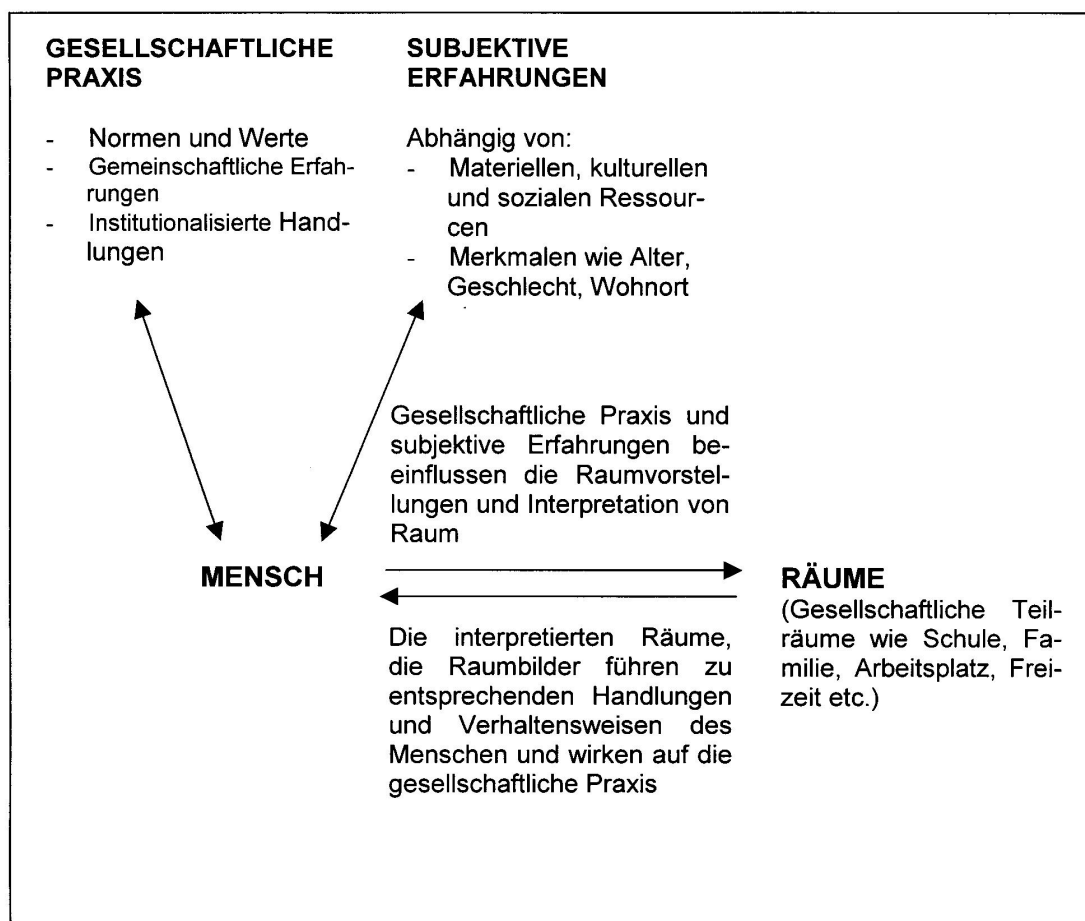


Abbildung 1: Die Konstruktion des Raumes

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Wie eingangs anhand der Theorie der Symbolischen Interaktion erläutert, entwickeln Individuen innerhalb ihres Sozialisationsprozesses und in Abhängigkeit von gemeinschaftlichen und persönlichen Erfahrungen die Fähigkeit der Wahrnehmung und Interpretation. Der Prozess der Interpretation ist durch zwei wesentliche Aspekte gekennzeichnet. Zum einen sind es gesellschaftlich vermittelte, institutionalisierte Vorstellungen und Empfindungen, die als »Instrumente« der Interpretation dienen. Zum anderen existiert eine subjektive Dimension der Interpretationsleistung des Individuums. Diese ist abhängig von Merkmalen wie Alter, Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, sowie den materiellen, kulturellen und sozialen Ressourcen, über die verfügt werden kann.

Diese subjektive Dimension führt dazu, dass Situationen von verschiedenen Personen auch verschieden interpretiert werden und die Personen sich gemäß ihrer Interpretation auch unterschiedlich verhalten. Im Hinblick auf Raum bedeutet dies, dass aus der subjektiven und von anderen differierenden Interpretation von Raum eine Vielzahl unterschiedlicher Räume resultiert. Raum stellt sich nicht für alle Individuen gleich dar, sondern er wird in unterschiedlicher Weise interpretiert (siehe Abbildung 1). Die Interpretierenden verhalten sich entsprechend ihrer Interpretation in unterschiedlicher Weise im beziehungsweise zum Raum (vgl. Kapitel 2.2.2).

Im Folgenden möchte ich nun die Entwicklung des hier zugrundeliegenden Raumkonzeptes erläutern. Ich nehme dabei unter anderem Bezug auf Arbeiten von Georg Simmel, Pierre Bourdieu, Dieter Läßle, Martina Löw und Gabriele Sturm.

### **2.2.1 Raum: absolut – relativ**

Bevor im weiteren das Konzept eines symbolisch-interaktionistisch vermittelten Raumes nachgezeichnet wird, möchte ich zunächst auf einen grundlegenden Gegensatz innerhalb der wissenschaftlichen Raumdiskussion eingehen, der verschiedene Disziplinen wie Physik, Philosophie, Soziologie und Raumplanung betrifft. Die gegensätzlichen Denkweisen beinhalten auf der einen Seite den Entwurf von Raum als einer *absoluten* Kategorie (Aristotelische Raumvorstellung<sup>12</sup>), auf der anderen Seite die Betonung der *Relativität* von Raum (G. W. Leibniz).

In der absoluten Position bestehen Raum und Körper (Akteure und ihr Handeln) unabhängig voneinander. Demzufolge ist Raum auch unabhängig vom Handeln existent. Da bei dieser Vorstellung von einem Raum ausgegangen wird, in dem die Körper enthalten sind, wird hier von einem Konzept des »Behälterraumes« beziehungsweise des »Container-Raumes« gesprochen (vgl. Löw 2001, Läßle 1991a, b).

In relativen Raumkonzeptionen hingegen konstituiert sich Raum über die in ihm enthaltenen Körper und deren Beziehungen zueinander. Raum ist somit eine Folge von Beziehungen zwischen Körpern und ist nicht von den Körpern unabhängig existent. Im Unterschied zum absoluten Raumdenken besteht hier ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Aktivität des Handelns und der Produktion beziehungsweise Konstitution von Raum.

---

<sup>12</sup> Konzeptionen eines absoluten Raumes gab es bereits in der Antike, beispielsweise die Aristotelische Raumvorstellung eines endlichen, durch die Fixsterne begrenzten Raumes, in dessen Zentrum die unbewegliche Erde steht (Geozentrismus) (vgl. Sturm 2000, S. 95ff.).

Im Folgenden werde ich die beiden genannten Grundannahmen zum Raum anhand der Ansätze von Isaac Newton und Gottfried Wilhelm Leibniz näher erläutern<sup>13</sup>, denn der physikalische Raum ist – wie anschließend kritisch betrachtet wird – auch Bezugspunkt soziologischer Raumtheorien.

Der Physiker und Mathematiker Isaac Newton (1643-1727) gilt als Begründer der klassischen theoretischen Physik. Er fand unter anderem die Bewegungsgesetze der klassischen Mechanik und erklärte mit dem von ihm gefundenen Gravitationsgesetz die Planeten- und Mondbewegungen. In Abkehr von dem antiken Weltbild, das ein endliches, stetiges und geozentrisches Modell des Kosmos beinhaltete<sup>14</sup>, entwirft Newton den Raum als unendlich. Raum ist für ihn (ebenso wie Zeit) eine vorgegebene Koordinate, »... in die alles Geschehen eingebettet ist wie in ein unveränderliches und unendliches Gefäß.« (Ciampi 1988, S. 83). Mit Bezug auf die euklidische Geometrie geht Newton (1988, Original 1687) von einem »absoluten Raum« mit eigener Existenz aus, der als »Container aller körperlichen Objekte« (Sturm 1999, S. 93) verstanden werden kann. Da der Raum ein unendlicher und allumfassender Raum ist, kann der Mensch nur als im Raum existent verstanden werden.

Bemerkenswert ist, dass Newton, obwohl er den Raum als absolut entwirft, nicht jegliche Relativität ausschließt. Vielmehr differenziert er zwei Arten von Räumen:

»Newton unterscheidet zwischen dem alles umschließenden Behälterraum und der Vielzahl durch Relationen entstandener Teilräume, bestehend aus Beziehungen zwischen Körpern in diesem Behälter.« (Löw 2001, S. 27).

Während er in seinen physikalischen Arbeiten zur Mechanik die Relativität räumlicher Bezugssysteme herausarbeitet, beruht sein Weltbild jedoch auf der Vorstellung eines absoluten Raumes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Newton neben seinen mathematischen und physikalischen Arbeiten intensiv mit theologischen Fragen befasste. Deutlich wird dies unter anderem durch seine »Gleichsetzung der Allgegenwart des Raumes mit der Allgegenwart Gottes« bei der Beschreibung des von ihm definierten »absoluten Raumes« (vgl. Jammer 1960 in Sturm 2000, S. 113). Dies ist insofern bedeutsam, als der Entwurf eines absoluten Raumes für seine Mechanik nicht notwendig war (vgl. Sturm 2000, S. 115; Löw 2001, S. 25ff.), dieser Entwurf vielmehr auf seine theologischen Überlegungen zurückzuführen ist:

»Gideon Freudenthal (1982) zufolge steht Newton unter dem Druck der Schöpfungsgeschichte, in der Gott im leeren Raum die Welt erschaffen hat. Newton unterstreiche ›die Freiheit Gottes, Welten nach Belieben, das heißt vollkommen frei zu erschaffen‹ (Freudenthal 1982, S. 272). In der Vorstellung Newtons ist der Raum eine Naturgegebenheit, die nur durch Gott wieder aufgelöst werden kann.« (Löw 2001, S. 26).

Diesem absoluten Raumverständnis Newtons setzt der Mathematiker und Philosoph G. W. Leibniz (1646-1716) einen »relativen Raum« entgegen, der durch die in ihm enthaltenen materiellen Körper definiert wird. Leibniz widerstrebt die Vorstellung eines selbständigen Gebildes »Raum«. Demzufolge stellt er in seiner Arbeit die Räum-

---

<sup>13</sup> Eine ausführliche Auseinandersetzung mit den verschiedenen Verständnisweisen des (physikalischen) Raumbegriffes findet sich in der Arbeit von Martina Löw (2001).

<sup>14</sup> Eine umfangreiche Schilderung von Raumwelten antiker Kosmologie und Physik enthält die Arbeit von Gabriele Sturm (2000).

lichkeit der Körper und die »Lage« der Körper in den Vordergrund<sup>15</sup>:

»Ich habe mehrfach betont, dass ich den Raum ebenso wie die Zeit für etwas rein Relatives halte; für eine Ordnung der Existenzen im Beisammensein, wie die Zeit eine Ordnung des Nacheinander ist.« (Leibniz 1966, Original 1715/ 1716, S. 134 zitiert in Löw 2001, S. 27).

Aus dieser Relativität des Raumes ergibt sich eine Perspektivenvielfalt, da Raum dem Betrachter in Abhängigkeit vom Blickpunkt, den er gerade einnimmt, in unterschiedlicher Art und Weise erscheint.

In den genannten Konzepten werden erste Bemühungen ersichtlich, in Abkehr vom antiken geozentrischen Weltbild, einen subjektiven Zugang zum Begriff »Raum« zu finden. Wenn auch die Raumdiskussion zuweilen noch vom Glauben geprägt ist, so zeigt sich doch das Bestreben, ein rationales und emotionales Verhältnis zum Raum beziehungsweise ein rationales und emotionales Verständnis von Raum zu entwickeln. Dieter Läßle spricht bezüglich der Entwicklung der Galilei-Newtonschen Physik von einer »Revolution der Denkart«, da er in ihr die »... Ablösung anthropozentrischer Raumbegriffe der traditionellen Gesellschaft durch einen naturzentrierten physikalischen Raumbegriff ...« sieht (Läßle 1991a, S. 37f.).

Ich erwähne diese beiden Konzepte an dieser Stelle, da sie grundlegend für das Verständnis von Raum sind und ihre Inhalte die philosophischen Diskussionen des 18. und 19. Jahrhunderts maßgeblich beeinflussten (vgl. Sturm 2000, S. 114ff.). Immanuel Kant beispielsweise, ein vorrelativer Raumtheoretiker, übernahm zu Beginn des 18. Jahrhunderts, nachdem er sich mit beiden Konzeptionen kritisch auseinandergesetzt hatte, das Raumverständnis Newtons in abgewandelter Form als »absolutes erstes Prinzip« in seine philosophischen Überlegungen. Kant beschrieb Raum (ebenso wie Zeit) als ein »a priori«, als die Grundlage sinnlicher Wahrnehmung durch den Menschen, seiner Anschauung und Erkenntnis:

»Kant betrachtete Zeit wie Raum als reine ›Formen der Anschauung‹, die allerdings nicht für sich allein, sondern nur als dem menschlichen Verstand ›vor aller Erfahrung notwendige Vorstellungen‹ existieren würden (›Aber diese Anschauung muss a priori, das heißt vor aller Wahrnehmung eines Gegenstandes in uns angetroffen werden, mithin reine, nicht empirische Anschauung sein‹, sagt er vom Raum, und von der Zeit: ›Die Zeit ist eine notwendige Vorstellung, die allen Erscheinungen zum Grunde liegt‹, und ›So ist die Zeit eine Bedingung a priori von aller Erscheinung überhaupt‹)« (Ciampi 1988, S. 83).

Damit transformiert er, so Martina Löw, »... den absoluten Raum Newtons von einem physikalischen Konzept in ein erkenntnistheoretisches Verständnis ... Raum wird nun zum ordnenden Prinzip, das jeder Erfahrung vorausgeht.« (Löw 2001, S. 29). Auch Georg Simmel spricht innerhalb seiner Ausführungen zu den »Formen der Vergesellschaftung« – mit Bezug auf Kant – von einem unendlichen (Behälter-)Raum.

Andere Autorinnen und Autoren argumentieren in der relativen Tradition. So ist nach

---

<sup>15</sup> Leibniz erlangte unter anderem durch seine mathematischen Arbeiten große Bedeutung. Er war jedoch auch Geschichtsforscher und Philosoph. Zentraler Begriff ist bei Leibniz die sogenannte »Monade« (das Subjekt oder die Seele), die er an die Stelle toter Atome setzt. Die Monaden sind lebendige, einfache Einheiten, aus denen das Weltganze aufgebaut ist. Der Prozess der Perzeption bildet Falten in der Seele, die Monade ist folglich von innen mit Falten ausgekleidet. Gott ist die Urmonade; er hat alle Monaden zu einem harmonisch geordneten Kosmos abgestimmt, daher ist nach Leibniz unsere Welt die beste aller möglichen Welten (vgl. Sturm 2000).

Pierre Bourdieu der soziale Raum als »Feld« über Relationen bedingt. Auch die Relativitätstheorie Albert Einsteins wird soziologischen Untersuchungen zugrunde gelegt. Martina Löw weist diesbezüglich auf die Vorteile eines relativen Ansatzes hin:

»Anregend, und für viele soziale Phänomene auch treffender als der starre Newtonsche Raum, ist die Vorstellung, dass Raum gekrümmt ist, dass er bewegt ist und dass er nicht länger als homogen konzeptualisiert wird.« (Löw 2001, S. 21).

Wie die Arbeiten von Martina Löw (2001) und Gabriele Sturm (2000) zeigen, wurden in sozialwissenschaftlichen Arbeiten verschiedene Theorieansätze zum Raum mit Bezug auf physikalische Raumschauungen entwickelt. In der vorliegenden Arbeit liegt der theoretische Schwerpunkt auf dem symbolisch-interaktionistischen Paradigma. Raum wird in diesem Sinne durch die in ihm lebenden, interpretierenden und handelnden Menschen (und durch im Raum vorhandene Gegenstände) und deren Verhältnis zueinander gestaltet. Raum ist nicht als ein »Behälterraum« zu verstehen, sondern als ein sozial gestalteter Raum. Insbesondere Ansätze eines absoluten Raumentwurfs erscheinen für soziologische Arbeiten unzureichend, da sie den Menschen in einen von der Natur gegebenen Raum stellen. Damit wird dem Menschen die Fähigkeit zu aktiver Gestaltung seiner Umwelt abgesprochen und davon ausgegangen, dass er lediglich auf die ihn umgebende und auf ihn wirkende Umwelt reagiert. Dem Raum wird auf diese Weise unabhängig vom Handeln der Menschen eine eigene Realität zugesprochen. Raum wird gewissermaßen als »Behälter« des sozialen Geschehens entworfen und den Individuen die Möglichkeiten verwehrt, aktiv auf ihre Umwelt einzuwirken. Wie noch erläutert wird, wirkt jedoch nicht allein die Umwelt auf den Menschen, sondern es ist davon auszugehen, dass die Individuen über soziale Interaktion miteinander Einfluss auf die Umwelt nehmen. Zwischen den Individuen und den Räumen, in denen sie handeln und in denen sie sich bewegen, besteht ein wechselseitiges Verhältnis; sie wirken gegenseitig aufeinander. Für die Untersuchung jugendlichen Verhaltens im Raum bedeutet dies:

»Handlungs- und Erfahrungszusammenhänge der vielfältigen Jugendkulturen und jugendlicher Gangs können nur durch die detaillierte Analyse der jeweiligen Lebenswelten erfasst und verstanden werden. Diese Wechselbeziehungen zwischen sozialer Umwelt und sozialem Verhalten ist in Beziehung auf jugendliche Gruppierung bisher nur unzureichend untersucht und analysiert worden. Eine solche sozialökologische Betrachtung allerdings ist die wohl einzige Möglichkeit, Aneignungs- und Verdrängungsprozesse von Jugendkulturen und Gangs zu beschreiben und nachvollziehen zu können. Sie erhebt den Anspruch, Individuen in ihren konkreten Lebenszusammenhängen zu untersuchen.« (Thiele/ Taylor 1998, S.23).

Auch wenn die oder der Einzelne Raum im Alltäglichen nicht als unendlich, sondern als begrenzt erlebt und sieht (vgl. a.a.O., S. 22), so darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass Raum vielfältig gestaltet ist und in seiner Wahrnehmung und Interpretation eine unendliche Fülle aufweist. Für das Verhältnis von Individuum und Raum kennzeichnend sind beispielsweise die Aneignung und Interpretation von Raum, die Bewahrung eines angeeigneten Raumes oder die Verdrängung aus demselben. Zu berücksichtigen sind zudem »bestimmte räumliche Gegebenheiten« (a.a.O., S. 20) zwischen verschiedenen Räumen, das Verhältnis unterschiedlicher Räume zueinander, etwa zwischen privatem und öffentlichem Raum, zwischen Raum der Familie und Raum der Gesellschaft, Raum der Freizeit und Raum der Arbeit:

»Schließlich hat jeder Raum gegenüber dem verbleibenden eine Funktion. Das Haus, die Wohnung hat die Funktion, die Familie zu binden, sie zu schützen und Raum zur Entwicklung zu bieten. Das Seniorenheim hat die Funktion, alten Menschen einen angenehmen Lebensabend zu ermöglichen. Der Jugendklub die Funktion, jungen Menschen einen Verwirklichungs- und Erprobungsraum zu geben.« (a.a.O., S. 22).

In Abhängigkeit von der jeweiligen Lebenslage übernimmt Raum unterschiedliche Funktionen, wird in unterschiedlicher Weise sozial gestaltet. Ich gehe bei meinen Überlegungen davon aus, dass menschliches Handeln den Raum im sozialen ebenso wie im physischen Sinn strukturiert. Mensch und Raum wirken wechselseitig aufeinander ein. Dabei sind die (Raum-)Wahrnehmung und Interpretationsleistungen des Akteurs von Bedeutung, die sowohl von gesellschaftlichen als auch von subjektiven Erfahrungen abhängig sind. Dies wird später erläutert (siehe Kapitel 2.2.2). Im Hinblick auf den hier zu untersuchenden Gegenstand – die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im Alltag von Jugendlichen – erscheint ein naturzentrierter physikalischer Raumbegriff nicht ausreichend, da in ihm der Mensch und seine Handlung hinsichtlich der Konstruktion von Raum keine beziehungsweise nur unzureichende Berücksichtigung finden. Dies erscheint mir jedoch für eine soziologische Betrachtung raumbezogener Strukturen und Prozesse unverzichtbar. Ein absoluter, von Akteuren und ihren Handlungen unabhängiger Raum wird dem Tatbestand nicht gerecht, dass sich Raum für Akteure in vielschichtiger Art und Weise darstellen kann und sich die Akteure gemäß ihren Interpretationen in verschiedener Weise im Raum bewegen, wie am Beispiel jugendlichen Mobilitätsverhaltens noch gezeigt wird (vgl. Kapitel 5).

Im Folgenden werde ich auf Georg Simmels Ausführungen zum Raum eingehen, der in seiner »Soziologie des Raumes« (1989, Original 1903) erläutert, dass Räumlichkeit über die Vorstellungen von Menschen produziert wird. Somit ist Räumlichkeit oder Raum, wie auch in der vorliegenden Arbeit, gesellschaftlich produziert und erhält dadurch soziale Qualitäten. Vorgestellt werden die von Simmel beschriebene formgebende Bedeutung von Raum und die durch menschliches Handeln geschaffenen Eigenschaften (»Grundqualitäten«) des Raumes<sup>16</sup>. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass Simmels Auseinandersetzung mit dem soziologischen Tatbestand des Raumes im Zusammenhang mit den von ihm untersuchten Vorgängen der Vergesellschaftung und Vergesellschaftung steht. Zentrales Thema dabei ist:

»(Die; U.S.) Bedeutung, die die Raumbedingungen einer Vergesellschaftung für ihre sonstige Bestimmtheit und Entwicklungen in soziologischer Hinsicht besitzen.« (Simmel 1989, S. 236).

Simmel unterscheidet zwei Arten von Raum. Mit Bezug auf Immanuel Kants Raumvorstellung kategorisiert er den unendlichen, leeren Raum als eine *Abstraktion*, der er aber hinsichtlich des Prozesses der Vergesellschaftung keine besondere Funktion zuspricht, sie sogar als eine »an sich wirkungslose Form« (Simmel 1968, S. 460) bezeichnet, als eine Art *Behälter* für gesellschaftliche und »seelische Inhalte« (a.a.O., S. 461; vgl. auch Läßle 1991b, S. 166). Räumlichkeit – das heißt Räumlich-

---

<sup>16</sup> Zu den Grundqualitäten des Raumes – das heißt sozial bedeutsamen Grundaspekten räumlicher Dimension – zählen unter anderem die »Ausschließlichkeit des Raumes«, die »Mobilität/ Immobilität von Objekten und Artefakten« und »Distanz und Nachbarschaft«.



keit sozialer Beziehungen und räumliche Ordnung von Gesellschaften – hingegen entwickelt sich für ihn nur über Menschen, die sie in ihrer Vorstellung, durch ihre Empfindungen generieren. So ist »Raum überhaupt nur eine Tätigkeit der Seele« (Simmel 1989, S. 222) und weiter:

»Nicht der Raum, sondern die von der Seele her erfolgende Gliederung und Zusammenfassung seiner Teile hat gesellschaftliche Bedeutung.« (Simmel 1968, S. 461).

Der Raum erlangt somit formgebende Bedeutung allein durch die Menschen, die durch Empfinden und Vorstellung die Räumlichkeit der Dinge gestalten, ebenso wie die Menschen Gesellschaft produzieren. Simmel untersucht Raum »... auf der Ebene (inter)subjektiver Sinnbesetzung, die ihn gliedert und zu Einheiten zusammenfasst. Als solcher wird er für die Wechselwirkung oder die Form der Vergesellschaftung relevant.« (Konau 1977, S. 42f.). Von zentraler Bedeutung ist dabei der Begriff der »Wechselwirkung« zwischen den Menschen, die den Raum zwischen ihnen füllen und beleben; Raum ist soziologisch gesprochen »die Möglichkeit des Beisammenseins« (Simmel 1968, S. 462):

»Die Wechselwirkung unter Menschen wird – außer allem, was sie sonst ist, – auch als Raumerfüllung empfunden. Wenn eine Anzahl von Personen innerhalb bestimmter Raumgrenzen isoliert nebeneinander haust, so erfüllt eben jede mit ihrer Substanz und ihrer Tätigkeit den ihr unmittelbar eignen Platz, und zwischen diesem und dem Platz der nächsten ist unerfüllter Raum, praktisch gesprochen: Nichts. In dem Augenblick, in dem diese beiden in Wechselwirkung treten, erscheint der Raum zwischen ihnen erfüllt und belebt.« (a.a.O., S. 461f.).

Für die vorliegende Arbeit ist relevant, dass Simmel davon ausgeht, dass die Räumlichkeit der Dinge durch Empfindungen und Vorstellungen der Menschen produziert wird. Mit seinen Ausführungen grenzt sich Simmel gegen einen Raumdeterminismus ab, wie er seiner Zeit in der Geopolitik und der Anthropogeographie vorherrschend war (vgl. Konau 1977, S. 42)<sup>17</sup>. Demzufolge galt Raum lange Zeit als Domäne der Naturwissenschaft, nicht der Sozialwissenschaft und wurde in allgemeinen Gesellschaftsanalysen nicht berücksichtigt (vgl. Garhammer 1999, S. 3). Entgegen den naturdeterministischen Forschungsrichtungen formuliert Simmel, dass die räumliche Verfasstheit von Dingen und Vorgängen noch nichts über inhaltliche Kondition aussagt:

»Nicht die Form räumlicher Nähe oder Distanz schafft die besonderen Erscheinungen der Nachbarschaft oder Fremdheit, so unabweislich dies scheinen mag. Vielmehr sind dies durch seelische Inhalte erzeugte Tatsachen, ... (Simmel 1968, S. 460f.).

---

<sup>17</sup> Dieser Sachverhalt wird auch in der Literatur zur Geschichte sozialgeographischer Forschung bemängelt, da in geographischen Arbeiten soziale Aspekte weder analytisch noch argumentativ berücksichtigt wurden (vgl. Werlen 2000, S.111). Da Raum und Gesellschaft jedoch nur schwer von einander abzugrenzende Felder sind, gilt es vielmehr, eine Brücke zwischen geographischer und soziologischer Forschung zu schlagen. »Eine sozialwissenschaftliche Geographie kann den ›Raum‹ nicht als vorgegeben akzeptieren. Vielmehr hat man nach der Konstitution von ›Raum‹ zu fragen, nach den unterschiedlichen Formen der gesellschaftlichen Konstruktion von ›Raum‹.« (a.a.O., S. 309). So war die traditionelle Allgemeine Geographie vom Natur- beziehungsweise Geodeterminismus dominiert, vor allem in der Länderkunde und der Landschaftsgeographie. Erst in der sogenannten »funktionalen Phase« der Geographie – dem Vorläufer der Sozialgeographie – wird die Argumentationslinie des Naturdeterminismus aufgebrochen und ein zunehmendes Interesse an Einflüssen menschlicher Tätigkeiten auf erdräumliche Strukturen und Anordnungsmuster ersichtlich.

Die von Simmel beschriebenen sozialen Qualitäten des Raumes ergeben sich daraus, dass sich der Mensch Raum durch seine Vorstellungen und seine Handlungen schafft. Raum wird dadurch zur Basis sozialer Organisation (vgl. a.a.O., S. 513ff.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Simmels Arbeiten vor dem Hintergrund der Untersuchung von Vergemeinschaftungen und Vergesellschaftungen entstanden sind und er eine historisch ausgerichtete Analyse raumbezogenen Handelns für differenzierte Gesellschaften vornimmt (vgl. Konau 1977, S. 61). Indes betrachtet er auch eine in der historischen Entwicklung sich vollziehende Eliminierung des Raumes als konstitutiven Faktor der Vergesellschaftung und nennt die Geldwirtschaft als wesentlichen Faktor, der die Bedeutung von Raum schmälert.

Obschon der Fokus bei Simmel auf einem sozial strukturierten Raum(begriff) liegt, so findet sich bei ihm dennoch die Vorstellung eines absoluten Raumes. Martina Löw (2001) spricht diesbezüglich von einer dualistischen Raumkonzeption:

»Unter ›Raum‹ versteht Simmel sowohl die wissenschaftliche Abstraktion eines unendlichen leeren Raumes als auch, und das ist der seiner Meinung nach wesentliche Aspekt, die Form, die Menschen im konkreten Empfinden den Dingen geben.« (Löw 2001, S. 58f.).

Diese dualistische Konzeption beinhaltet zum einen die Räumlichkeit der Dinge (die im Raum enthalten sind), zum anderen die Räumlichkeit des absoluten Raumes. Die Räumlichkeit der Dinge ist durch Empfindungen und Vorstellungen der Menschen hervorgebracht und für Simmel von zentraler Bedeutung. Den alles umschließenden Raum sieht er in Anlehnung an Kant »... eben ›nur‹ als reines Gedankending und dementsprechend zu vernachlässigen.« (a.a.O., S. 59f.). Das heißt, Simmel entwirft zwar das Bild eines absoluten, endlichen Raumes, schreibt diesem aber hinsichtlich des Prozesses der Vergesellschaftung keine weitere Funktion zu. Gesellschaftsrelevante Bedeutung haben allein die Empfindungen und Vorstellungen der Menschen, die durch eben diese Empfindungen Raum strukturieren.

Durch die Einbeziehung der menschlichen Vorstellungen finden soziale Belange des Raumes Berücksichtigung und räumliche Tatbestände werden nicht allein physisch-geographischen Ursachen geschuldet. Dadurch unterscheidet sich Simmel von geodeterministischen Ansätzen, in denen menschliches Zusammenleben als von der Natur determiniert angesehen wird. Simmel lässt in seinen Ausführungen eine erklärende Verbindung von sozialen und räumlichen Phänomenen erkennen. Simmel macht deutlich, dass bei der Generierung von Raum die Empfindungen der Menschen maßgeblich sind. Die von Simmel genannten *Grundqualitäten des Raumes (Raumqualitäten)* resultieren »... aus der subjektiven Anschauung ... (und; U.S.) sind an der Unmittelbarkeit des erfahrenen, gegebenen Raumes orientiert.« (Konau 1977, S. 43)<sup>18</sup>.

Neben den Grundqualitäten des Raumes, die aus dem Handeln und der subjektiven Anschauung der Menschen resultieren, spricht Simmel von »*Raumgebilden*«. Diese

---

<sup>18</sup> Auf den Zusammenhang von räumlichen Strukturen und menschlichem Handeln geht in jüngeren soziologischen Arbeiten Anthony Giddens (1988) ein. Der Mensch schafft Giddens zufolge in seinem Handeln über sich wiederholende soziale Praktiken eine »Regionalisierung« von Raum, das heißt die Aufteilung von Raum in Zonen. Charakteristisch für solche Zonen (»Regionen«) ist, dass sie durch soziales Verhalten strukturiert sind (vgl. Giddens 1988, S. 171ff. und in der vorliegenden Arbeit Kapitel 2.3).

sind Ergebnisse der Einwirkung sozialer Prozesse auf die räumliche Umwelt. Als Beispiel kann man ein Haus, ein Gebäude anführen, eine Raumkonfiguration, die als Ergebnis der Einwirkung sozialer Prozesse auf die räumliche Umwelt, »als im und durch soziales Handeln strukturierter Raum« (a.a.O., S. 46) anzusehen ist. Die sozialen Gruppen sind auf den Raum bezogen, in dem sich das soziale Handeln objektiviert. Städte, Gebäude etc. sind dementsprechend als sozial strukturierter Raum anzusehen. So stellt ein Haus »... den Gesellschaftsgedanken dar, in dem es ihn lokalisiert.« (Simmel 1968, S. 519). Auf diese Weise werden gesellschaftliche Vereinigungen in räumliche Gebilde umgesetzt, im Gegensatz zu Vergesellschaftungen, die im bloßen Bewusstsein gemeinsamer Überzeugungen und paralleler Bestrebungen bestehen, wie Freundschaften oder Genossenschaften.

Wenngleich die Ausführungen Simmels zum Raum von Martina Löw oder Dieter Läßle der absoluten Denktradition zugeordnet und in dieser Hinsicht kritisch behandelt werden (vgl. Löw 2001, S. 62f.; Läßle 1991a)<sup>19</sup>, so waren sie doch für die sozialräumliche Forschung von großer Bedeutung. Von seinen Schülern Robert E. Park und Ernest W. Burgess wurde in den 1920er Jahren die Sozialökologie entwickelt, »das Konzept einer Konkurrenz um knappen Raum« (Garhammer 1999, S. 3; siehe dazu auch Werlen 2000, S. 88f.). Park gilt als Begründer der *Chicagoer Schule*, die in ihren verschiedenen Sektionen Themengebiete der Demographie und der Sozialökologie (insbesondere stadtsoziologische Fragestellungen) behandelte, die eng mit der Entwicklung des Symbolischen Interaktionismus und den sozialpsychologischen Arbeiten von Georg H. Mead verbunden ist (vgl. Kapitel 2.1)<sup>20</sup>.

Die von Simmel in seiner »Soziologie des Raumes« beschriebene kognitive Konstruktion von Raum findet sich auch in jüngeren soziologischen Arbeiten. Dieter Läßle beispielsweise spricht bezüglich seines Entwurfes eines »gesellschaftszentrierten Raumkonzeptes« davon, dass Räume das »Resultat menschlicher Syntheseleistung« sind (Läßle 1991a, S. 37)<sup>21</sup>. Und auch Manfred Garhammer knüpft in seinen Ausführungen über »Die Bedeutung des Raumes für die regionale, nationale und globale Vergesellschaftung« an Simmel an, wenn er schreibt, dass sich der Raum dem Menschen nur durch soziale Wahrnehmung und Praxis erschließt (vgl. Garhammer 1999, S. 3).

Auch für die hier vorliegende Arbeit ist dieser Aspekt der Arbeiten Simmels – die Konstitution von Räumen als eine menschliche Konstruktionsleistung – bedeutsam. Während Simmel – nach Meinung von Martina Löw – jedoch dem Newtonschen Raumentwurf verwandt ist und die von ihm beschriebene menschliche Konstruktionsleistung daher nur innerhalb der Euklidik besteht (vgl. Löw 2001, S. 66), wird in der

---

<sup>19</sup> Das Modell eines absoluten Raumes wird auch von Dieter Läßle zurückgewiesen, weil ihm die »Externalisierung des ›Raumproblems« aus dem gesellschaftlichen Erklärungszusammenhang immanent ist. Denn wenn der Raum von sich gegeben ist und den Menschen quasi nur enthält, so ist er für eine gesellschaftliche Betrachtung nicht relevant.

<sup>20</sup> Siehe dazu Park 1952 und Park/ Burgess/ Mac Kenzie 1925.

<sup>21</sup> Auf das »gesellschaftliche Raumkonzept« Dieter Läßles wird an späterer Stelle noch eingegangen werden. Hier sei einleitend erwähnt, dass der von ihm entworfene »Matrix-Raum« sowohl »Resultat menschlicher Syntheseleistung« als auch »materiell-physisches Substrat« ist (vgl. Läßle 1991a). Räume sind demzufolge relationale Anordnungen und an menschliche Konstruktionsleistungen gebunden und haben eine eigene Materialität. Darüber hinaus ist die Handlungskompetenz des Menschen eine Schlüsselkategorie der Ausführungen Läßles.

vorliegenden Arbeit nicht von einem absoluten, unabhängig von Körper und Handeln existenten Raum ausgegangen. Vielmehr konstituiert sich Raum über die Anordnungen und Interpretationsleistungen der Körper (Akteure). Somit sind die Handlungen der im Raum befindlichen Akteure als raumbildende Prozesse anzusehen. Es wird weiter davon ausgegangen, dass Rauminterpretation und -aneignung subjektiven Charakter haben. Soziale Aspekte, die Lebenslage und die Ressourcen des betreffenden Individuums können nicht vernachlässigt werden, wenn es darum geht, raumwirksame Prozesse wie das Mobilitätsverhalten zu untersuchen.

Im Folgenden wird – mit Bezug auf Pierre Bourdieu, welcher in seinen Arbeiten neben dem menschlichen Handeln die Kapitalausstattung der Akteure berücksichtigt – darauf eingegangen, in welcher Weise Raum subjektiv wahrnehmbar und gestaltbar ist. Zudem wird erläutert, dass Raum auch gesellschaftlich vermittelter Raum ist.

### **2.2.2 Subjektiv gestalteter und durch gesellschaftliche Praxis konstituierter Raum**

Die von Simmel beschriebene Bedeutung raumstrukturierender Empfindungen und Vorstellungen des Menschen findet eine Fortschreibung in Arbeiten des Symbolischen Interaktionismus. So ist der Begriff der »Interaktion«, wie er im Symbolischen Interaktionismus verwendet wird, dem Begriff der Wechselwirkung bei Simmel gleichzusetzen. Und wie Simmel setzt sich auch der Sozialpsychologe Georg H. Mead kritisch mit naturalistischen Vorstellungen auseinander, die die Bedeutung der Umwelt des erkennenden Individuums betonen und dies unabhängig davon, wie sich das Individuum zu dieser Umwelt verhält. Mead zufolge lebt das Individuum jedoch nicht nur in einer natürlichen, sondern zugleich auch in einer symbolisch vermittelten Welt. Die Symbole – Wörter oder Gesten – haben jeweils bestimmte Bedeutungen, die von den innerhalb einer Kultur lebenden Menschen weitgehend gemeinsam geteilt werden. Sie ermöglichen die Definition beziehungsweise Redefinition sozialer Situationen und ein wechselseitig orientiertes Handeln – die *Interaktion*. Wahrnehmung geschieht innerhalb von Handlung als Interaktion. Dabei nimmt sich das Individuum nicht nur für sich selbst, sondern auch mit den Augen des oder der anderen wahr:

»Insofern nun der Einzelne in sich die Haltungen der anderen auslöst, entwickelt sich eine organisierte Gruppe von Reaktionen. Und nur dank der Fähigkeit des Einzelnen, diese Haltungen der anderen einzunehmen, soweit sie organisierbar sind, wird er sich seiner Identität bewusst. Die Übernahme aller dieser organisierten Haltungen gibt ihm sein »ICH«, das heißt die Identität, derer er sich bewusst wird.« (Mead 1978, S. 218).

Mit dieser These beschreibt Mead, dass für die Bildung von Identität Intersubjektivität vorausgesetzt ist. Nur über die Interaktion mit anderen, über den »generalisierten Anderen« und durch die Adaption und Auseinandersetzung mit deren Sichtweisen gelingt es, zu sich selbst Stellung zu nehmen.

Wie Simmel argumentiert, dass soziale Räume über die Wechselwirkungen der Individuen gestaltet werden (vgl. Simmel 1968, S. 461f.), so gibt es auch in der Theorie der symbolischen Interaktion soziale Wirklichkeit nicht von sich aus. Dies verdeutlicht die »Theorie der Definition der Situation« von William Isaac Thomas, einem amerikanischen Sozialpsychologen und Mitbegründer der Chicaguer Schule. Seine These –

das sogenannte Thomas-Theorem – besagt, dass Situationen erst über die Interpretation und Definition der beteiligten Individuen real werden. Dabei hängt die Art der Definition einer gegebenen Situation von dem Zusammenspiel einer Vielzahl von Faktoren ab, von biologischen, physiologischen, psychologischen, sozialen und kulturellen Faktoren:

»Die Situationsdefinition ist eine notwendige Voraussetzung für jeden Willensakt, denn unter gegebenen Bedingungen und mit einer gegebenen Kombination von Einstellungen wird eine unbegrenzte Vielzahl von Handlungen möglich, und eine bestimmte Handlung kann nur dann auftreten, wenn diese Bedingungen in einer bestimmten Weise ausgewählt, interpretiert und kombiniert werden und wenn eine gewisse Systematisierung dieser Einstellungen erreicht wird, so dass eine von ihnen zur vorherrschenden wird und die anderen überragt. So kommt es schließlich dazu, dass ein bestimmter Wert sich unmittelbar und ohne weitere Überlegung aufdrängt und sofort zur Handlung führt, oder dass eine Haltung, sobald sie auftritt, die übrigen Einstellungen verdrängt und sich ohne Zögern in einem Handlungsvorgang ausdrückt. In diesen Fällen, für welche Reflex- und Instinkthandlungen die radikalsten Beispiele darstellen, wird dem Einzelnen die Definition bereits durch äußere Bedingungen oder durch seine eigenen Neigungen vorgegeben. Meistens aber vollzieht sich ein Vorgang des Nachdenkens, wonach entweder eine bereits liegende soziale Definition angewandt oder eine neue persönliche Definition ausgearbeitet wird.« (Thomas 1965, S. 85).

Die Definitionen von Situationen fließen in das soziale Zusammenleben in Form von Regeln, Vorschriften, Richtlinien, Traditionen und standardisierten Sozialbeziehungen ein und üben auf diese Weise eine gewisse Kontrolle über das Individuum aus:

»In dem Vorgang der Sozialisierung will die Gruppe erreichen, dass der Einzelne ihre Definitionen verinnerlicht, sie zu einem Bestandteil seiner Gewohnheiten macht. Selbstverständlich kann die Definition der eigenen Situation nur vom Einzelnen selbst vorgenommen werden, und nur der Einzelne kann sich entsprechend verhalten, aber die Gruppe will, dass er die Situation nach ihren Maßstäben definiert, damit das Verhalten den sozialen Normen entspricht. Im Wesentlichen besteht der ganze Vorgang darin, dass dem Einzelnen die Existenz der Gruppe und ihr kollektives Urteil so zum Bewusstsein gebracht werden, dass sie zu Faktoren in allen Situationen werden.« (Volkart in Thomas 1965, S. 22).

Trotzdem obliegt die aus der Definition der Situationen resultierende Handlung dem Einzelnen oder der jeweiligen Gruppe selbst. Auf Grund unterschiedlicher subjektiver Erfahrungen und Einstellungen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Situation in gleicher Weise definiert und entsprechend auch in gleicher Weise gehandelt wird:

»Jeder Einzelne und jede Gruppe kommt in die Situation mit einem verschiedenen Bestand von Erfahrungen, mit unterschiedlicher Auffassung und Perspektive, und diese werden ihrerseits zum Faktor in der Gesamtsituation und führen zu verschiedenen ›Definitionen‹ der Situation und folglich auch zu verschiedenem Verhalten.« (a.a.O., S. 20).

Soziale Wirklichkeit ist durch das wechselseitig aneinander orientierte und interpretierende Handeln der Individuen bedingt. Berger/ Luckmann (1980) zufolge ist dabei von zwei Wirklichkeitsformen auszugehen, der objektiven und der subjektiven Wirklichkeit. Objektivität zeigt sich – wie in Kapitel 2.1 ausgeführt – in Form von Institutionalisierung, Traditionsbildung und Legitimierung. Subjektive Wirklichkeit definiert sich über Sozialisation und Persönlichkeitsentwicklung des Individuums (vgl. Berger/ Luckmann 1980, S. 139ff. und Treibel 1994, S. 124).

Was bedeutet dies nun im Hinblick auf Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag? Übertragen auf Raum kann davon ausgegangen werden, dass es »den« Raum, das heißt einen allgemeinen – für alle Individuen sich gleich darstellenden – Raum nicht gibt, sondern er sich vielmehr für jedes Individuum in besonderer Weise offenbart. Dies gilt sowohl für soziale wie für physische Räume. Anhand eines Beispiels aus dem alltäglichen Leben möchte ich verdeutlichen, in welcher Weise Raum, Mobilität und Jugend in Verbindung zueinander stehen und Raum und Mobilität in unterschiedlicher Weise interpretiert werden können. Stellen wir uns die Situation einer Wohnungsbesichtigung vor. Es handelt sich dabei um eine Zweizimmerwohnung mit circa 50qm in einem mehrgeschossigen Mietshaus in einem innenstadtnahen Stadtteil einer Großstadt. Diese Wohnung wird von zwei (konstruierten) Personen besichtigt. Person A ist von der Wohnung positiv überrascht, empfindet sie als großzügig geschnitten und beurteilt auch das lebhaftes Wohnumfeld positiv. Person B hingegen nimmt die besichtigten Räumlichkeiten als beengend wahr, zudem ist ihr die Umgebung zu laut und zu hektisch. Angesichts der unterschiedlichen Erfahrungen, die diesen Empfindungen zugrunde liegen, überrascht die differierende Raumwahrnehmung nicht. Für die 20-jährige A wäre es die erste eigene Wohnung. Zu Hause teilte sie mit einer Schwester ein Zimmer und während ihrer Ausbildung zur Hotelfachfrau im 120km entfernten Ausbildungsort bewohnte sie ein 11qm großes Zimmer in einem Wohnheim. Für sie stellt sich die besichtigte Wohnung als weiträumig dar und sie begrüßt das lebendige Viertel, in dem sie liegt, da es dort vielfältige Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten gibt. Zudem ist sie froh, in ihre Heimatstadt zurückkehren zu können. Den 19-jährigen B hingegen hat es zu Beginn seines Studiums erstmals in eine Großstadt »verschlagen«. Er ist in einer ländlichen ruhigen Umgebung aufgewachsen, Platzmangel ist ihm unbekannt, weder auf Wohnraum noch auf Parkplätze bezogen. Seine Wahrnehmung der Wohnung ist eine andere. Er findet sie klein und auch zu teuer, vor allem im Vergleich zu den Mietpreisen an seinem Heimatort. Dem Leben in der Großstadt steht er zwiespältig gegenüber; einerseits begrüßt er das vielfältige kulturelle Angebot, andererseits fühlt er sich vom Verkehrslärm und den vielen Menschen beeinträchtigt.

Dieses Beispiel dient der Verdeutlichung, dass sich Räume, in diesem Fall eine Wohnung und der Stadtteil, in dem sich die Wohnung befindet, den Individuen unterschiedlich präsentieren. Die Wohnung wird auf Grund institutionalisierter Vorstellungen von den beiden Personen zwar gleichermaßen als solche erkannt, auf Grund unterschiedlicher Sozialisation aber unterschiedlich interpretiert. Zum einen werden gemeinsame Rauminterpretationen wirksam, die aus gemeinsamen gesellschaftlichen Werten und Normen resultieren. Zum anderen wirken auf Grund individueller Besonderheiten konstituierte Interpretationen des Raumes. Die Bedeutung, die bestimmten Räumen zukommt, ist darauf zurückzuführen, dass die Interpretation der Räume und die Abläufe in ihnen in sozialen Prozessen erlernt wurden. Demnach ist es durch eine typische Kombination von Sachen möglich, eine Situation zu erkennen, beziehungsweise legen Situationen bestimmte Verhaltensweisen und Wertungen nahe oder schließen sie aus. Der Raum nimmt erst durch seine Wahrnehmung und Interpretation Form an:

»So kann man sagen, dass es keinen Raum gibt, der nicht erst durch Wahrnehmung soziale Bezüge erlangte. Eben darin liegt die ›soziale Natur des Raumes‹ begründet, dass er nicht existiert außer in der durch soziale Kategorien bestimmten Wahrnehmung, und dass diese Wahrnehmung immer und unausweichlich durch soziale Bezüge vorgeformt und vermittelt stattfindet. Damit wird Raum zu einer soziologisch gehaltvollen Kategorie.« (Hamm/ Neumann 1996, S. 55).

Raum ist kein neutraler Behälter. Vielmehr werden Räume in sozialen Prozessen produziert und definiert. Die auf diese Weise produzierten Räume wirken auf das soziale Verhalten der Menschen zurück, woraus sich Wechselwirkungen zwischen Mensch und Raum ergeben:

»... jede Bezugnahme auf den Raum ist bereits durch soziale Erfahrung geprägt. Das materielle Substrat der Räume ist gebildet aus Menschen und Sachen. ... Raum existiert daher immer erst in der Interpretation der Menschen.« (Löw 2001, S. 55).

Um Raum und sich im Raum abspielende Situationen interpretieren zu können, müssen die Akteure im Verlauf ihrer Sozialisation über die Interaktion mit anderen Akteuren die Definition beziehungsweise Redefinition sozialer Situationen und wechselseitig orientierten Handelns erlernt haben. Wie schon bei Simmel werden hier die Wechselwirkungen zwischen Mensch und Raum herausgestellt. Im Prozess der Interpretation wird der Raum durch das Individuum wahrgenommen und beurteilt, der Raum fungiert dabei als Informationsträger institutionalisierten Verhaltens. Wenn beispielsweise Verkehrsteilnehmer sich einer Ampel nähern, verhalten sie sich üblicherweise entsprechend der jeweiligen Farbe, die die Ampel anzeigt. Welche Farbe welche Reaktion auslöst, ist in sozialen Interaktionsprozessen ausgehandelt und erlernt worden, somit nimmt die gesellschaftliche Praxis Einfluss auf das Verhalten im Raum. Dass Wahrnehmung als ein wesentlicher Aspekt des Handelns verstanden werden muss, erläutert auch Martina Löw, indem sie ausführt, dass die im Raum vorhandenen »sozialen Güter« über Gerüche, Töne etc. vom Menschen wahrgenommen werden und diesen in seinen Handlungen beeinflussen (vgl. Löw 2001, S. 195ff.)<sup>22</sup>. Darüber hinaus werden über die Wahrnehmung soziale Güter und Menschen, denen man begegnet, zu Räumen verknüpft<sup>23</sup>.

Bei der Interpretation des Informationsträgers Raum ist jedoch neben dem institutionalisierten Verhalten auch die individuelle Anschauung bedeutsam, die auf persönliche Erfahrungen und auf die jeweiligen Ressourcen der Individuen zurückzuführen ist. Hinsichtlich der Gestaltung von Raum möchte ich an dieser Stelle noch einmal

---

<sup>22</sup> »Soziale Güter« sind nach Löw Körper der Raumkonstitution, wobei zwischen primär materiellen und primär symbolischen Gütern unterschieden werden kann. Primär impliziert, dass »... soziale Güter niemals nur materiell oder symbolisch sind, sondern beide Komponenten aufweisen, je nach Handlung jedoch eine Komponente stärker in den Vordergrund tritt.« (Löw 2001, S. 153). Zu den primär materiellen Gütern zählen beispielsweise Tische, Stühle oder Häuser, zu den primär symbolischen dagegen Werte oder Vorschriften.

<sup>23</sup> Als ein Beispiel nennt Löw den Raum, »... den man erlebt, wenn man als Neuankömmling auf einer Feier erscheint. Dieser Raum wird zwar auch durch die (An)Ordnungen des Zimmers, das Buffet, Sitzgelegenheiten etc. gebildet, aber ebenso sind die (An)Ordnungen der Menschen und Menschengruppen, die man beim Eintreten erblickt, raumprägend.« (Löw 2001, S. 154). Somit werden Räume nicht nur von Menschen geschaffen, sondern die Menschen können (über ihre (An)Ordnungen) auch Bestandteil dessen sein, was zu Räumen zusammengefasst wird.

festhalten, dass die Konstruktion von Raum eine auf den Vorstellungen und Empfindungen der Akteure basierende kognitive Leistung ist, auf die sowohl gesellschaftliche als auch subjektive Erfahrungen wirken<sup>24</sup>. Am genannten Beispiel einer Wohnungsbesichtigung stellt sich dies folgendermaßen dar: Auf Grund institutionalisierter Definitionen wird die Wohnung als Wohnung wahrgenommen. Darüber hinaus wird ihre Qualität jedoch auf Grund des jeweiligen subjektiven Sozialisationsprozesses, den die beiden Personen durchlaufen haben, in unterschiedlicher Weise interpretiert. Person A beurteilt die Wohnung als großzügig geschnitten und für ihre Bedürfnisse ausreichend. Anders Person B, die in einer anderen Umgebung aufgewachsen ist und dementsprechend differierende Wertvorstellungen und ein anderes Raumempfinden entwickelt hat, in deren Folge sie die Wohnung als zu klein und nicht für sich geeignet interpretiert. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Umstände, die dazu geführt haben, dass sich die beiden Personen nun überhaupt in der Situation »Wohnungsbesichtigung« befinden. Die 20-jährige A hat die Entscheidung, in die Stadt zu ziehen, freiwillig getroffen. Sie mag das Stadtleben, hier sieht sie die besten Möglichkeiten, sich beruflich etablieren und ihren Freizeitinteressen nachgehen zu können. Der 19-jährige B hingegen hätte eine Kleinstadt in der Nähe seines Heimatortes als Studienort bevorzugt, hat dort jedoch keinen Studienplatz bekommen. Er ist somit auf Grund äußerer Faktoren gezwungen, sich in der Großstadt zurecht zu finden, wenn er sein Studium nicht aufgeben möchte. Auf Grund der unterschiedlichen Lebenssituationen und Sozialisationsbedingungen der beiden Personen differiert ihre Beurteilung vom Leben in der Stadt.

Mit Bezug auf Pierre Bourdieu werde ich im Folgenden erläutern, in welcher Weise subjektive Sozialisationsbedingungen die Aneignung und Beurteilung von Raum formen. Bourdieu sieht den Menschen in erster Linie durch dessen Habitus geprägt (vgl. Kapitel 2.1). Das Ausmaß der Akkumulation von ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital entscheidet – neben den Faktoren Alter, Geschlecht, soziale Herkunft, ethnische Zugehörigkeit etc. – darüber, welche Klassenlage eingenommen wird, in welchem sozialen Feld beziehungsweise sozialen Raum man positioniert ist. Zum Zusammenhang von Kapital und raumbezogenem Verhalten schreibt Bourdieu:

»Das Kapital erlaubt es, unerwünschte Personen oder Sachen auf Distanz zu halten und zugleich sich den ... erwünschten Personen und Sachen zu nähern. ... Die Nähe im physischen Raum erlaubt es der Nähe im Sozialraum, alle ihre Wirkungen zu erzielen, indem sie die Akkumulation von Sozialkapital erleichtert, beziehungsweise genauer gesagt, indem sie es ermöglicht, dauerhaft von zugleich zufälligen und voraussehbaren Sozialkontakten zu profitieren, die durch das Frequentieren wohlfrequentierter Orte garantiert ist.« (Bourdieu 1998, S. 22).

Dabei sind bei der Aneignung von Raum neben ökonomischem Kapital, welches den Erwerb bestimmter Güter (etwa Grundbesitz) ermöglicht, auch soziales und kulturelles Kapital relevant. Für Bourdieu ist das kulturelle Kapital wesentlich, es ist das Kapital, über das ein Mensch durch seine Ausbildung verfügt, das heißt, es ist Bil-

---

<sup>24</sup> Ich orientiere mich damit an Dieter Läßle. Ihm zufolge sind Räume »... das Resultat von intellektuellen Syntheseleistungen, die nur im Zusammenhang mit bestimmten gesellschaftlichen Entwicklungen und den jeweiligen Erkenntnisinteressen zu verstehen sind.« (Läßle 1991a, S. 36). Und auch an Martina Löw, wonach in der Syntheseleistung soziale Güter und Menschen via Wahrnehmungs-, Vorstellungs- und Erinnerungsprozessen zu Räumen zusammengefasst werden (vgl. Löw 2001, S. 158).



dungskapital (vgl. Treibel 1994<sup>25</sup>). Je höherwertig die Bildung beziehungsweise Ausbildung, desto größer ist das kulturelle Kapital. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das kulturelle Kapital auch durch Familientradition vererbbar ist beziehungsweise angeeignet werden kann. Beeinflusst wird das kulturelle Kapital jedoch auch vom ökonomischen Kapital, welches als Fundament betrachtet werden kann: Nimmt dieses ab, so wirkt sich dies vermindern auf die Höhe des kulturellen Kapitals aus. Für die Fähigkeit, einen (physischen oder sozialen) Raum einzunehmen, bedeutet dies: Eine gewisse finanzielle Ausstattung macht die Objektivierung von kulturellem Kapital möglich, so zum Beispiel den Erwerb von Gemälden oder den Besuch eines Theaters. Mobilität im Sinne von (Bildungs-)Reisen ist auch nur mit Hilfe von ökonomischem Kapital möglich, gleichzeitig führt sie zum Ausbau des kulturellen Kapitals.

Das soziale Kapital beinhaltet in erster Linie Beziehungen, auf die der Mensch zurückgreifen kann. Bestimmte Räume »... verleihen soziales und symbolisches Kapital durch den ihnen eigenen ›Club-Effekt‹, basierend auf der dauerhaften Ansammlung ... von Personen und Dingen, denen es gemein ist, nicht gemein zu sein.« (Bourdieu 1998, S. 25). Im Gegenzug werden kapitallose Akteure auf Distanz gehalten:

»Der Mangel an Kapital verstärkt die Erfahrung der Begrenztheit: er kettet an einen Ort.« (a.a.O., S. 23).

Kapital- und damit habitusabhängig ist jedoch nicht nur die Raumeignung, sondern auch die Wahrnehmung. Der Einfluss der Sozialisation auf den Wahrnehmungsprozess zeigt sich darin, dass Wahrnehmung nicht für alle Menschen gleichermaßen vonstatten geht, sondern habitusabhängig ist:

»Menschen lernen im Prozess der Sozialisation und Bildung zum Beispiel, Sinne besser oder schlechter auszubilden oder sich auf Sinne unterschiedlich zu verlassen. Relevanzkriterien sind habituell vorstrukturiert. So sind Raumvorstellungen und Bildungsprozesse ein Einflussfaktor auf die Wahrnehmung, aber sie konditionieren diese nicht.« (Löw 2001, S. 197).

Demzufolge ist Wahrnehmung nicht etwas Unmittelbares, sondern sie wird durch Bildung und Sozialisation vorstrukturiert. Sie ist Bestandteil des Handelns und betrifft sowohl die Syntheseleistung bei der Konstitution von Raum als auch die Positionierung von sozialen Gütern und Menschen im Raum<sup>26</sup>.

In Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen (Bourdieu spricht von Kapital) bewegen sich die Akteure in ungleichen Räumen. Auch die Möglichkeiten der Raumeignung und der Bewegung im Raum sind ressourcenabhängig. Dabei sind sowohl ökonomische als auch soziale und kulturelle Ressourcen relevant. Differierende Ausstattung bewirkt unterschiedliche Raumzugänge, was später anhand der im Projekt

---

<sup>25</sup> »In welchem sozialen Raum jemand sich aufhält und welchen Habitus jemand einnimmt, ist von der Verfügung über und von der Akkumulation von Kapital abhängig. Das klassische ›ökonomische‹ oder ›materielle‹ Kapital interessiert Bourdieu dabei weniger als die indirekter wirkenden Mechanismen der anderen Kapitalformen.« (Treibel 1994, S. 212).

<sup>26</sup> Martina Löw spricht bezüglich dieser Positionierung von »Spacing«. Spacing und »Syntheseleistung« sind wesentliche Prozessformen bei der Konstitution von Räumen. Spacing meint das Errichten, Bauen oder Positionieren. Demzufolge konstituiert sich Raum »... durch das Plazieren von sozialen Gütern und Menschen beziehungsweise das Positionieren primär symbolischer Markierungen, um Ensembles von Gütern und Menschen als solche erkenntlich zu machen (zum Beispiel Ortseingangs- und -ausgangsschilder).« (Löw 2001, S. 158). In der Syntheseleistung werden Güter und Menschen via Wahrnehmungs-, Vorstellungs- und Erinnerungsprozesse zu Räumen zusammengefasst.

U.Move ermittelten Mobilitätstypen erläutert wird (Kapitel 5.2). Die individuelle Wahrnehmung von Situationen und Räumen führt dazu, dass von einem allgemeingültigen gleichförmigen Raum nicht ausgegangen werden kann (dies wird im Kapitel 5.5 anhand von drei biographischen Fällen verdeutlicht). Vielmehr ist anzunehmen, dass aus individuellen (Raum-)Erfahrungen und Interpretationen eine Vielzahl von Räumen resultiert, und zwar in Abhängigkeit davon, was das Individuum erlernt hat und über welche Kompetenzen es verfügen kann.

Im anschließenden Kapitel werde ich darauf eingehen, in welcher Weise Raum strukturiert wird und in welcher Weise Strukturen des sozialen Raumes im physischen Raum sichtbar werden.

### **2.2.3 Das Verhältnis von sozialem und physischem Raum**

Wie erläutert, ergeben sich aus den jeweiligen Ressourcen der Akteure heterogene Sozialräume. Wenn Bourdieu nun vom sozialen Raum oder vom Sozialraum spricht, so ist der Sozialraum eines Akteurs seine Zugehörigkeit zu einer gesellschaftlichen Klasse oder Schicht. Dabei ist sozialer Raum durch die wechselseitige Ausschließung (Distinktion) der ihn konstituierenden Positionen charakterisiert, durch eine »Struktur des Nebeneinanders von sozialen Strukturen« (Bourdieu 1991, S. 26). Demzufolge sind die sozialen Akteure an einem Ort (Feld) des sozialen Raumes lokalisiert, der sich durch seine *relative* Stellung (im Sinne einer Rangordnung) definiert, das heißt durch seine Lage oberhalb oder unterhalb anderer Orte, ebenso wie durch seine Entfernung zu diesen:

»Ein sozialer Raum ist ... ein Raum sozialer Beziehungen. Er bezeichnet eine (An)Ordnung von Personengruppen auf der Basis gleicher bzw. unterschiedlicher Verfügungsmöglichkeiten über ökonomisches, soziales und kulturelles Kapital, welches sich in einem ähnlichen oder unterschiedlichen Habitus zeigt.« (Löw 2001, S. 181).

Bezüglich des Zusammenhangs von sozialer Stellung, Kultur und Herrschaft geht Bourdieu davon aus, dass sich soziale Klassen nicht nur hinsichtlich der sozioökonomischen Lage ihrer Mitglieder, sondern auch hinsichtlich ihrer kulturellen Verhaltensweisen und Geschmacksmuster unterscheiden:

»Vermittelt über die entsprechenden sozialen und ökonomischen Bedingungen, stehen die verschiedenen ... Arten, sich zu den Realitäten und den Fiktionen zu stellen, an die Fiktionen oder die von diesen simulierten Realitäten zu glauben, in engem Zusammenhang mit den diversen möglichen sozialen Positionen und sind dadurch auch weitgehend in die charakteristischen Dispositionssysteme (Habitus) der verschiedenen Klassen und Klassenfraktionen eingebunden. Geschmack klassifiziert – nicht zuletzt den, der die Klassifikationen vornimmt.« (Bourdieu 1993, S. 25).

Mit dem von Bourdieu stammenden Ausspruch »Es ist der Habitus, der das Habitat macht« (Bourdieu 1991, S. 32) wird deutlich, dass sich in Abhängigkeit von den verfügbaren Kapitalsorten Geschmackspräferenzen ausbilden, die auch in unterschiedlichen Standorten sichtbar werden:

»Tatsächlich setzen bestimmte Räume, allen voran die am meisten abgeschotteten und erlauchtsten, nicht nur ein bestimmtes Niveau ökonomischen und kulturellen Kapitals voraus, sondern erfordern auch soziales Kapital.« (Bourdieu 1998, S. 25).

Wohnungen oder Stadtteile werden dem Einkommen entsprechend und abhängig

von kulturellem und sozialem Kapital ausgewählt. Durch diese »Wahl« wiederum werden die am jeweils vorhandenen Ort herrschenden Klassenstrukturen reproduziert:

»Je nach Klassenlage treten unterschiedliche Vorlieben für Wohnlagen und Wohnungsausstattungen auf. Die Konkurrenz um Raum und die Verfügung über bestimmte Quartiere ist nach seiner (Bourdieu; U.S.) Theorie eine Dimension von Status- und damit Lebensstilkonflikten.« (Schneider/ Spellerberg 1999, S. 83f.; siehe dazu auch Löw 2001, S. 182).

Der soziale Raum schlägt sich auf diese Weise im physischen Raum nieder<sup>27</sup>. Denkt man an die unterschiedliche Sozialstruktur, die verschiedene Stadteile einer Großstadt aufweisen und an die mit bestimmten Wohnvierteln einer Stadt verbundenen *assoziativen Zuschreibungen* der jeweiligen Bewohner, wird deutlich, wie soziale Gegensätze im physischen Raum objektiviert werden können. Raumbezogene Unterscheidungsprinzipien schlagen sich in der Wahrnehmung und im Denken nieder, werden zu »kognitiven Strukturen« (Bourdieu 1998, S. 20). In Bezug auf die Kategorien Stadt und Land lässt sich dies anhand folgender Begriffspaare zum Ausdruck bringen: städtisch/ ländlich, aufgeschlossen/ rückständig, unterhaltsam/ langweilig, aber auch: hektisch/ ruhig, umweltverschmutzt/ natürlich. Dieser *Naturalisierungseffekt* wird hervorgerufen durch die »dauerhafte Einschreibung der sozialen Realitäten in die physische Welt« (Bourdieu 1991, S. 26). Mit anderen Worten, dieser Effekt entsteht durch die Transformation des sozialen Raumes in den angeeigneten physischen Raum. Umgekehrt werden mit bestimmten Gesellschaftsgruppen spezifische Räume verbunden, bei Jugend sind dies beispielsweise Schule oder Diskothek. Hinzu kommen Treffpunkte von Jugendlichen im öffentlichen Raum wie Bushaltestellen oder Eingangsbereiche von Kaufhäusern.

Der Akteur ist folglich durch den Platz gekennzeichnet, den er durch seine Eigenschaften oder seinen Besitz im Raum einnimmt, Bourdieu nennt dies »angeeigneten Raum«. Welche Bedeutung physischer Raum für die soziale Position eines Individuums haben kann, drückt sich dadurch aus, dass der angeeignete Raum eine Form der »ostentativen Zurschaustellung von Macht« ist (a.a.O., S. 26). Der Kapitalbesitz vermittelt Macht über den Raum, wodurch der metaphorische Sozialraum im physischen Raum zur Geltung kommt, die Macht im angeeigneten physischen Raum deutlich wird:

»Die Position eines Akteurs im Sozialraum spiegelt sich in dem von ihm eingenommenen Ort im physischen Raum wider (derjenige, den man als jemanden ›ohne Heim und Herd‹ oder als ›Obdachlosen‹ bezeichnet, hat sozusagen keine gesellschaftliche Existenz), wie auch in der relativen Position, die er bei zeitlich begrenzten (zum Beispiel Ehrenplätze, protokollarische Platzzuweisungen) im Verhältnis zu den Lokalisierungen der anderen Akteure innehat. Diese Position drückt sich des weiteren im Platz aus, den er rechtlich mittels seiner Besitztümer wie Häuser, Wohnungen, Büros, Baugrundstücke etc. einnimmt.« (Bourdieu 1998, S. 19).

Im physischen Raum findet sich folglich eine Projektion des sozialen Raumes, er

---

<sup>27</sup> Während der soziale Raum Bourdieus über Beziehungen bestimmt ist, wird der physische Raum ihm zufolge jedoch nicht über Anordnungen zum Raum bestimmt, sondern »... in ihm werden die relationalen Anordnungen realisiert. Während also der eine Raum (der relationale) nur metaphorisch gemeint ist, wird der andere Raum (der ›wirkliche‹) nicht relational konzipiert. Auf und in ihm schlagen sich nur die relationalen (An)Ordnungen nieder.« (Löw 2001, S. 182; Hervorhebung im Original).

stellt die »soziale Struktur in objektiviertem Zustand« dar (Bourdieu 1991, S. 28), die Folge von Handlungen der Akteure im sozialen Raum. Es findet eine Vergegenständlichung des sozialen Raumes im physischen Raum statt. Das heißt, dass sich der soziale Raum im physischen Raum »in Form einer bestimmten distributionellen Anordnung von Akteuren und Eigenschaften« (a.a.O., S. 26) niederschlägt. Umgekehrt kann von der physischen Raumeignung auf den sozialen Raum geschlossen werden:

»Daraus folgt, dass alle Unterscheidungen in Bezug auf den physischen Raum sich wiederfinden im reifizierten sozialen Raum ... dass der von einem Akteur eingenommene Ort und sein Platz im angeeigneten physischen Raum hervorragende Indikatoren für seine Stellung im sozialen Raum abgeben.« (a.a.O.).

In dieser Weise wird der beschriebene soziale Raum durch kognitive Leistung reifiziert. Das heißt, soziale Strukturen verwandeln sich – durch wiederholte Erfahrungen räumlicher Distanzen, in denen sich soziale Erfahrungen behaupten – schrittweise in Denkstrukturen und Prädispositionen. So wird »... Annäherung oder Entfernung betreffs eines zentralen und wertbesetzten Ortes sprachlich zum Ausdruck gebracht.« (Bourdieu 1998, S. 21). Als Beispiel führt Bourdieu den Ausdruck »nach Paris hochfahren« an, anhand dessen eine »soziale Qualifizierung des Raumes« erfolgt<sup>28</sup>.

Kritisch ist hier anzumerken, dass Bourdieu bezüglich des Zusammenhangs von sozialem und physischem Raum von einer einseitigen Strukturierung ausgeht. Demzufolge beeinflusst die Klassenlage, das heißt die Position im sozialen Raum, zwar die Beschaffenheit von Räumen, Bourdieu ignoriert jedoch die Möglichkeiten von Wechselwirkungen zwischen Sozialem und Räumlichem, indem er einen absoluten Begriff des angeeigneten sozialen Raumes verwendet. Somit wirkt das Soziale einseitig strukturierend auf das Räumliche und die strukturierende Wirkung von Räumen bleibt unberücksichtigt (vgl. Löw 2001, S. 183).

Physische Räume können jedoch sehr wohl auf soziale Räume strukturierend einwirken. Der Raum, in dem ein Mensch aufwächst, bestimmt beispielsweise durch seine Inhalte, seine infrastrukturelle Ausstattung, die Möglichkeiten, die dem Individuum zur Gestaltung seines alltäglichen Lebens zur Verfügung stehen. Mobilitäts- und Freizeitangebote, Versorgungs-, Arbeits- und Bildungsmöglichkeiten sowie die Anzahl sozialer Kontakte sind Faktoren, die den sozialen Raum mitgestalten. Das wechselseitige Verhältnis von sozialem und physischem Raum zeigt sich unter anderem am Beispiel der *Segregation*, der räumlichen Trennung beziehungsweise räumlich ungleichen Verteilung von Bevölkerungsgruppen:

»Soziale Ungleichheit setzt sich – wenn es keine sozialstaatliche Intervention gibt – in sozialräumliche Segregation um; diese führt zu sich selbst verstärkenden Prozessen sozialer Selektion, an deren Ende Quartiere stehen, die von einer kumulativen Abwärtsentwicklung betroffen sind: Mit jeder Stufe der Verschärfung der sozialen Probleme verlassen diejenigen Haushalte, die noch über Wahlmöglichkeiten verfügen, die Quartiere, womit dann die Konzentration und Dichte sozialer Problemlagen weiter zunimmt.« (Häußermann 2000, S. 17; vgl. auch Friedrichs 1983).

---

<sup>28</sup> Analog wurde im Projekt U.Move bei der Befragung Jugendlicher im niederbayrischen Raum wiederholt der Ausspruch »nach München hochfahren« beobachtet.

Wie der physische Raum auf den sozialen Raum der Bewohner eines bestimmten Stadtraums einwirkt, so wirkt im Gegenzug das sozialräumliche Verhalten auf die Struktur des physischen Raumes. Das Abwandern sozial begünstigter Haushalte führt dazu, dass aus sozial heterogenen Stadtgebieten Quartiere werden, in die oft nur arme oder sozial benachteiligte Haushalte ziehen. Doch nicht nur räumliche, auch soziale Mobilität kann zu sozialräumlicher Segregation führen:

»Damit verschlechtert sich kollektiv die soziale Lage der Bevölkerung innerhalb eines Gebietes – einem ›Fahstuhleffekt‹ gleich; die Verarmung der Quartiersbevölkerung ist dann Ergebnis einer sozialen (Abwärts)Mobilität der ansässigen Bevölkerung. Mit der Arbeitsmarktkrise nimmt die Arbeitslosigkeit und der Anteil der Sozialhilfebezieher zu, die Kaufkraft sinkt, das Quartier sinkt ab: Aus einem ›Arbeiterviertel‹ ist ein ›Armutsviertel‹ geworden, ohne dass jemand weg- oder zugezogen ist.« (Kapphan u.a. 2002, S. 12).

Soziale und räumliche Mobilität können zu einem räumlichen Sortierungsprozess der Wohnbevölkerung nach ethnischen, sozialen oder lebensstilbedingten Differenzen führen. Neben erzwungenen Segregationen, etwa in Folge von steigenden Mieten oder Arbeitslosigkeit und sozialem Abstieg gibt es jedoch auch Formen freiwilliger Segregation. Dies ist beispielsweise bei der räumlichen Absonderung reicher Bevölkerungsgruppen der Fall (vgl. Häußermann/ Siebel 1990).

Anhand spezifischer Rauminhalte (Mobilitäts- und Freizeitangebote, Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten etc.) und seiner persönlichen Interessen und Vorstellungen beurteilt der Mensch den entsprechenden Raum in einer ihm eigenen Weise. Konsequenz der unterschiedlichen Interpretation von Raum ist die Entwicklung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsformen<sup>29</sup>. Welche Faktoren dabei eine Rolle spielen, und was das für das Verständnis von Raum bedeutet, wird im folgenden Kapitel beschrieben.

#### **2.2.4 Raum hat viele Gesichter**

Wenn hier von Raum gesprochen wird, dann in dem Sinne, dass es nicht *einen* Raum gibt, sondern Raum unterschiedlich interpretiert und angeeignet wird. Zurückzuführen ist diese verschiedenartige Interpretation auf die unterschiedliche Ressourcenverfügbarkeit der betreffenden Akteure. Wie oben am Beispiel »Wohnungsbesichtigung« erläutert, führen unterschiedliche Biographien der Akteure dazu, dass ein objektiv gegebener Raum subjektiv in einer dem jeweiligen Akteur eigenen Weise wahrgenommen und interpretiert wird. Der objektive Raum beinhaltet dementsprechend eine Vielzahl von Räumen und ist in diesem Sinn mehrdimensional.

Auf die Mehrdimensionalität von Raum geht auch Dieter Läßle (1991a, b) mit seinem Entwurf eines »gesellschaftlichen Raumkonzeptes« ein. Sein Entwurf beinhaltet diverse Komponenten, die verdeutlichen, dass Raum tiefengeschichtet ist und aus diversen Teilräumen besteht, die aus dem sozialen Handeln, der Interaktion der Menschen miteinander, resultieren. Da sich Läßle auf den »erlebten Raum« Friedrich O. Bollnows bezieht, werde ich diesen kurz erläutern, um anschließend auf Läßles »gesellschaftliches Raumkonzept« einzugehen.

---

<sup>29</sup> Dies wird im Kapitel 5.1.6 anhand fokussierter Interviews aus der U.Move-Studie und vertieft im Kapitel 5.5 mittels narrativer Interviews erläutert.

In seiner Untersuchung »Mensch und Raum« (1963) definiert Bollnow Räume als das Ergebnis menschlicher Arbeit, der materiellen Aneignung von Natur. Demnach werden Räume in sozialen Prozessen produziert, angeeignet und ständig erneuert. Raum ist für Bollnow nicht etwas, das sich der Mensch nur vorstellt, und er ist auch nicht auf geometrische Beziehungen zu reduzieren. In Abgrenzung gegen einen rein mathematischen Raumbegriff verwendet Bollnow daher den Begriff eines »erlebten Raumes« und spricht vom »Raum als Medium des menschlichen Lebens« (Bollnow 1963, S. 18).

Während er den mathematischen Raum im Wesentlichen durch Homogenität gekennzeichnet sieht, betont er die Unstetigkeit des erlebten Raumes und den Umstand, dass der erlebte Raum, »... durch Lebensbeziehungen fördernder wie hemmender Art auf den Menschen bezogen (ist; U.S.).« (a.a.O.). Das heißt, er ist kein gleichbleibendes neutrales Medium. Der Raum existiert nicht *neben* dem Menschen, der Mensch ist nicht wissenschaftlicher Beobachter außerhalb des Raumes. Vielmehr sind Mensch und Raum eng miteinander verbunden, es besteht eine wechselseitige Beziehung, der Mensch wirkt durch sein Handeln auf den Raum und umgekehrt. Dies impliziert, dass Raum für verschiedene Menschen ein verschiedener Raum sein kann:

»Jede Veränderung ›im‹ Menschen bedingt eine Änderung *seines* gelebten Raumes. So betont Graf Dürckheim<sup>30</sup>: ›Der konkrete Raum ist ein anderer je nach dem Wesen, dessen Raum er ist, und je nach dem Leben, das sich in ihm vollzieht. Er verändert sich mit dem Menschen, der sich in ihm verhält, verändert sich mit der Aktualität bestimmter Einstellungen und Gerichtetheiten, die – mehr oder weniger augenblicklich – das ganze Selbst beherrschen.‹ « (Bollnow 1963, S. 20f.; Hervorhebung und Fußnote U.S.).

Dass Räume in sozialen Prozessen produziert, angeeignet und ständig erneuert werden, weist auf den prozesshaften, dynamischen Charakter von Raum hin. Raum verändert sich mit und durch den Menschen, der sich in ihm verhält und er verändert sich auch mit den Einstellungen des Menschen.

Wie Bollnow, so wendet sich auch Dieter Läßle gegen die Auffassung eines absoluten, gleichförmigen Raumes. Bollnows Begriff des »erlebten Raumes« aufnehmend, widerspricht Läßle in seinen Ausführungen zu einem Konzept gesellschaftlicher Räume der These, Raum sei etwas wirklich Gegenständliches. Er begründet dies damit, dass das Konzept eines dreidimensionalen euklidischen Raumes, der sich durch Homogenität und Unendlichkeit auszeichnet, im Widerspruch zu den alltäglichen Raumerfahrungen im gelebten Raum steht. Jedoch seien vielerorts menschliche Raumvorstellungen durch die Raumauffassung der klassischen Physik im Sinne eines dreidimensionalen euklidischen Raumes quasi »kolonisiert« (vgl. Läßle 1991a, S. 36)<sup>31</sup>. Eine derart geprägte Vorstellung von Raum wird jedoch dem Umstand, dass Raum »erlebter« Raum ist und soziale Aspekte von Raum im Alltäglichen relevant sind, nicht gerecht.

---

<sup>30</sup> Dürckheim, Graf K. 1932, S. 390.

<sup>31</sup> »Die Befangenheit in physikalischen Raumauffassungen ist meines Erachtens auch ein wesentliches Hindernis für die Entwicklung einer Theorie gesellschaftswissenschaftlicher Stadt- und Regionalforschung. Ausgangspunkt dieses Beitrages ist dementsprechend die kritische Zurückweisung der von vielen Gesellschaftswissenschaftlern vertretenen Auffassung, der ›Raum‹ sei ›etwas wirklich Gegenständliches‹ beziehungsweise eine ›physikalische Größe‹ ... « (Läßle 1991a, S. 36).

Für Läßple ist Raum keine apriorische Naturgegebenheit, sondern ergibt sich aus der (Raum)Wahrnehmung und ist »Resultat menschlicher Syntheseleistung, ... eine Art Synopsis der einzelnen ›Orte‹, durch die das örtlich Getrennte in einen simultanen Zusammenhang, in ein räumliches Bezugssystem gebracht wird.« (a.a.O., S. 37). Läßple weist darauf hin, dass zwischen dem »konkreten Ort« der Raumerfahrung und einem abstrakten Raumbegriff ein schwieriges Verhältnis besteht und es eines langen Entwicklungsprozesses vom »konkreten Aktionsraum« zum »abstrakten Darstellungsraum bedurfte« (a.a.O., S. 37).

Mit Bezug auf Albert Einstein führt Läßple aus der modernen klassischen Physik zwei Raumbegriffe an, den »relationalen Ordnungsraum« und den »Behälterraum«. In diesen beiden Begriffen finden sich die Konzepte wieder, die bereits im Verlauf der vorliegenden Arbeit angeführt wurden. Es handelt sich dabei zum einen um eine Raumauffassung, die sich dadurch auszeichnet, dass sie Raum durch die Beziehungen (Relationen) der im Raum enthaltenen Körper beschreibt. Zum anderen um die Auffassung, Raum sei unabhängig von in ihm enthaltenen Körpern existent, gewissermaßen eine apriorische Naturgegebenheit (wie unter anderem von Kant beschrieben).

Für die Entwicklung eines gesellschaftlichen Raumkonzeptes erscheinen Läßple beide Raumverständnisse nicht ausreichend. Das Modell eines absoluten Raumes wird zurückgewiesen, weil ihm die »Externalisierung des ›Raumproblems‹« (a.a.O., S. 41) aus dem gesellschaftlichen Erklärungszusammenhang immanent ist. Denn wenn Raum aus sich selbst heraus gegeben ist und den Menschen quasi nur enthält, ist er für eine gesellschaftliche Betrachtung nicht relevant, da er in dieser Form nicht in Beziehung zu den Menschen und ihren Handlungen zu setzen ist.

Auch der »relationale Ordnungsraum« ist für Läßple kein befriedigendes Konzept, er wird von ihm als (zu) passiv empfunden. Mit Bezug auf Alexander Gosztonyi begründet er dies damit, dass sich durch mathematische und physikalische Raumkonzepte nur »die durch Wirkung zur Manifestation gelangte Raumstruktur« erfassen ließe, jedoch nicht »die dynamische ›geistige Matrix‹, die für die Struktur verantwortlich ist.« (Gosztonyi 1976 in Läßple 1991a, S. 42).

Konsequenz der Ablehnung naturzentrierter Raumbegriffe für gesellschaftsbezogene Fragestellungen ist Läßples Entwurf eines »gesellschaftszentriertes Raumkonzeptes«, das den Akteur und seine Handlungen stärker berücksichtigt, da anderenfalls:

»... die Raumbezüge nur als Eigenschaften der stofflichen Welt erscheinen. Raumprobleme oder räumliche Strukturen werden bei einem derartigen Raumverständnis der Gesellschaftswissenschaften a priori nur negativ, als externe Restriktionen sozialer Prozesse definiert, die für die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit durch die handelnden Subjekte keine oder keine nennenswerte Relevanz zu besitzen scheinen.« (Läßple 1991a, S. 40).

Um gesellschaftliche Räume aus ihrem »qualitativen«, das heißt ihrem gesellschaftlichen Kontext heraus erklären zu können, bedarf es demnach eines erweiterten Raumkonzeptes. Dieses gesellschaftliche Raumkonzept, so fordert Läßple, muss die gesellschaftlichen Kräfte berücksichtigen, »... die das materiell-physische Substrat dieses Raumes und damit auch die Raumstrukturen ›formen‹ und ›gestalten‹.« (a.a.O., S. 42). Läßple hebt die Handlungskompetenz des Menschen hervor, denn Raum wird ihm zufolge gesellschaftlich hergestellt (vgl. auch Löw 2001, S. 138). Auf-

bauend auf dem relationalen Ordnungsraum entwirft Läßple sein gesellschaftliches Raumkonzept des »Matrix-Raumes«<sup>32</sup>. Dieser ist durch folgende Komponenten gekennzeichnet, die – um einen gesellschaftlichen Raum fassen und erklären zu können – nicht isoliert, sondern in Beziehung zueinander gesetzt betrachtet werden müssen:

- a) Das *materiell-physische Substrat*: dieses Substrat bezeichnet materielle Erscheinungsformen des gesellschaftlichen Raumes, die Nutzungsstruktur der vom Menschen überformten Natur. Es ist »gesellschaftlich produziertes« Substrat und Spiegel der Geschichte der gesellschaftlichen Entwicklung, ihr »kollektives Gedächtnis« (vgl. Läßple 1991a, S. 42f.).
- b) Die *gesellschaftlichen Interaktions- und Handlungsstrukturen*: Diese Strukturen sind auf die Nutzung und Aneignung des Raumes durch den Menschen zurückzuführen. Der Mensch fungiert als sozialer Akteur und handelt, so Läßple, entsprechend seiner »klassenmäßigen Differenzierung«. Daraus folgt, dass die *gesellschaftliche Praxis* in Abhängigkeit von spezifischen lokalen Klassen- und Machtverhältnissen zu sehen ist und durch örtlich begrenzte Traditionen und Identitäten geformt wird.
- c) Ein *institutionalisiertes und normatives Regulationssystem*: dieser Komponente schreibt Läßple vermittelnde Funktion zwischen dem Erscheinungsbild des Raumes (dem materiell-physischen Substrat) und der gesellschaftlichen Praxis zu. Es umfasst Eigentumsformen, rechtliche Regelungen, Planungsrichtlinien, soziale und ästhetische Normen etc. und regelt »den Umgang mit den raumstrukturierenden Artefakten« wie zum Beispiel Arbeitsstätten, Verkehrswegen, Kommunikationswegen (a.a.O., S. 43).
- d) Ein *räumliches Zeichen-, Symbol- und Repräsentationssystem*: Innerhalb dieses Systems strukturieren die im Raum enthaltenen Artefakte als Symbol- und Zeichenträger durch ihre funktionale oder ästhetische Gestaltung räumliches Verhalten der Akteure vor. Das heißt, die soziale Funktion der Artefakte ist kognitiv erkennbar, sie vermitteln eine affektive Identifikationsmöglichkeit und tragen gewissermaßen eine »Gebrauchsanweisung« in sich, die das räumliche Verhalten der Menschen vorstrukturiert« (a.a.O.).

Zusammenfassend lassen sich aus Läßples Entwurf des »Matrix-Raumes« für die vorliegende Arbeit folgende Schlüsse ziehen: Durch die materielle Aneignung der Natur durch den Menschen ist gesellschaftlicher Raum zunächst ein gesellschaftlich produzierter Raum:

»Seinen gesellschaftlichen Charakter entfaltet er allerdings erst im Kontext der gesellschaftlichen Praxis der Menschen, die in ihm leben, ihn nutzen und ihn reproduzieren. Durch diese unmittelbare gesellschaftliche Dimension erklärt sich auch sein Charakter als »Matrix-Raum«, das heißt, ein sich selbst gestaltender und strukturierender Raum.« (a.a.O.).

Die Produktion und Nutzung des Raumes wird in *gesellschaftlichen Interaktions- und*

---

<sup>32</sup> Martina Löw zufolge bezieht Läßple den Matrixbegriff »... auf dessen ursprüngliche Bedeutung, nämlich »Stammutter« oder »ursächliche Kraft«. Damit will Läßple den von ihm als passiv wahrgenommenen Einsteinschen Raum in einen formschaffenden und gestaltgebenden Raum wandeln.« (Löw 2001, S. 137).



*Handlungsstrukturen* ersichtlich. Dabei determiniert die gesellschaftliche Praxis das Verhalten im Raum ebenso wie spezifische lokale Klassen- und Machtverhältnisse. Der Raum hat ein dynamisches Wesen. Das bedeutet, dass gesellschaftliche Veränderungen, wie auch Veränderungen in der Biographie einer oder eines Einzelnen zu anderen Interpretationen von Raum führen können. Das Verhältnis zwischen *materiell-physischem Substrat* und gesellschaftlicher Praxis wird durch ein *institutionalisiertes und normatives Regulationssystem* beeinflusst, die Akteure verhalten sich gesellschaftlichen Normen und Werten entsprechend. Zudem ist der Raum durch die in ihm enthaltenen Artefakte insofern strukturiert, als die Artefakte als *Symbol- und Zeichenträger* das räumliche Verhalten der Akteure vorstrukturieren.

Auch Raumbilder, wie sie Detlev Ipsen beschreibt, haben eine vorstrukturierende Wirkung auf räumliches Verhalten. Raumbilder sind nicht einfach gegeben, sondern sozial bestimmt. Sie entstehen durch Handlungen und sind ein Spiegel der räumlichen Entwicklung:

»Raumbilder werden nicht mit Papier und Bleistift entworfen, sondern handlungsaktiv. Das Raumbild besteht durch und in einem Lebensstil, dem Muster räumlich bezogener Verhaltensweisen.« (Ipsen 1987, S. 149).

»Der Raum schafft sich durch seine Entwicklung oder Nicht-Entwicklung ein kulturelles Bild und zugleich wird ein bestimmter Entwicklungstypus durch das Bild auf den konkreten Raum projiziert. Raumentwicklung und Raumbild gehen eine nur schwer zu lösende Beziehung ein, die in manchen Situationen und Perioden der Entwicklung äußerst günstig ist. ... In anderen Phasen ist das Bild retardierend ...« (a.a.O., S. 140).

Über die gesellschaftliche Praxis werden Raumbilder institutionalisiert und erlangen somit ein gewisses Maß an Allgemeingültigkeit. Über das Verhalten werden Bilder produziert und wiederholtes gleichgestaltetes Verhalten führt dazu, dass sich das Raumbild selber trägt (vgl. a.a.O., S. 149). So sind mit städtischen und ländlichen Räumen bestimmte Eigenschaften impliziert: Das Land ist ruhig und dient der Erholung, dort ist die Natur noch intakt und das Leben »beschaulich«, zuweilen auch langweilig. Die Stadt hingegen gilt als Ort des Fortschrittes, hier »pulsiert das Leben«, hier ist es jedoch auch laut und die Umweltbelastung (beispielsweise die Luftverschmutzung) spürbarer (vgl. die Ausführungen Jugendlicher zum Leben in Stadt und Land im Kapitel 5.1.6).

Es ist festzuhalten, dass gesellschaftliche Räume das Ergebnis gesellschaftlicher Beziehungen sind, die in großem Umfang ausdifferenziert sind. Daraus folgert Läßple, »... dass sie sich dementsprechend auch in einer Vielzahl von gesellschaftlichen ›Teilräumen‹ darstellen.« (Läßple 1991a, S. 44). Der gesamtgesellschaftliche Raum beinhaltet folgerichtig vielfältige ökonomische, kulturelle, soziale und politische ›Teilräume‹<sup>33</sup>, die durch ein wechselseitiges Beziehungs- und Spannungsverhältnis gekennzeichnet sind. Dabei ist auch das Kapitalverhältnis als dominierendes gesellschaftliches Verhältnis maßgeblich, denn die »Verwertungsbedingungen« des Kapitals beeinflussen die raumstrukturierenden Möglichkeiten (vgl. Läßple 1991a, S. 46). Grundlegende Bedeutung bei der Entstehung der Teilräume kommt – eben weil sie

---

<sup>33</sup> Mit Bezug auf Elmar Altvater nennt Läßple diese Teilräume »Funktionsräume« (vgl. Läßple 1991a, S. 44).

gesellschaftlich produziert sind – den in ihnen lebenden Akteuren zu<sup>34</sup>.

Meines Erachtens sollte hinsichtlich der Vielzahl beziehungsweise der Vielschichtigkeit von Räumen zudem berücksichtigt werden, dass jeder Akteur – in Ergänzung der gesellschaftlichen Praxis – durch die ihm eigene Biographie und die ihm verfügbaren Ressourcen in seinem Handeln im Raum ausgezeichnet ist. Dies führt dazu, dass Räume und räumliches Verhalten von den Akteuren über die gesellschaftliche Praxis hinaus durchaus unterschiedlich konstituiert und interpretiert werden können. Zudem kann – je nach Perspektive – ein soziales Gut oder ein Mensch zum einen Bestandteil einer Raumkonstruktion sein, zum anderen auch als Raum selbst gesehen werden. Eine Stadt, ein Zimmer, ein Möbelstück kann soziales Gut einer Raumkonstitution sein oder auch selbst als Raum wahrgenommen werden. Ein Stadtteil kann sowohl als Element der Raumkonstitution angesehen werden (innerhalb des Raumes Stadt), oder aber als Raum selbst, als ein Ensemble bestehend aus Straßenzügen, Häusern, Grünflächen etc. Somit ist jede Konstitution von Raum auch dadurch charakterisiert, dass sie sowohl durch die sozialen Güter und Menschen an sich als auch durch deren Beziehung zueinander bestimmt wird (vgl. Löw 2001, S. 157).

Im nächsten Kapitel werden nun noch einmal die wichtigsten Eigenschaften von Raum und die wesentlichen Aspekte der Konstruktion von Raum dargestellt.

### **2.2.5 Fazit: Symbolisch-interaktionistischer Raum**

Der symbolisch-interaktionistische Raum ist dadurch charakterisiert, dass Raum durch die in ihm enthaltenen Körper (Menschen, Dinge) und deren Verhältnis zueinander sowie durch die Interpretationsleistungen der Menschen gestaltet wird. Maßgeblich für die Rauminterpretation, die Symbolik von Raumbildern und daraus resultierendem Verhalten sind die Wahrnehmung und Interpretationsleistungen der Akteure.

In Abhängigkeit von gemeinschaftlichen und persönlichen Erfahrungen sowie in Abhängigkeit von der jeweiligen Lebenslage, den materiellen, kulturellen und sozialen Ressourcen, über die es verfügen kann, entwickelt jedes Individuum eine spezifische Fähigkeit der Interpretation sowie ihm immanente Vorstellungen und Empfindungen in Bezug auf Raum. Dementsprechend ist von einer Vielzahl von interpretierten Räumen auszugehen, nicht von einem sich für alle Individuen gleich darstellenden Raum. Konsequenz daraus ist verschiedenartiges Handeln der Akteure in Abhängigkeit von der Beurteilung des entsprechenden Raumes. Ähnliche Sozialisationsbedingungen und Erfahrungen können jedoch zu ähnlichen Interpretationsleistungen und daraus resultierendem Verhalten führen<sup>35</sup>.

Entsprechend sind bei einer Untersuchung des Verhaltens, des sich Bewegens im

---

<sup>34</sup> Neben den Teilräumen unterscheidet Läßle auch zwischen dem »konkreten Ort« und dem »globalen Raum«: »Der konkrete ›Ort‹ ist zwar Teil des globalen ›Raumes‹, geht jedoch nicht in ihm auf. Die jeweilige Besonderheit des ›Ortes‹ reproduziert sich in Abhängigkeit von der Artikulation der spezifischen lokalen oder regionalen Bedingungen mit den nationalen und globalen Tendenzen und damit letztendlich über die durch die lokalen Klassen- und Machtverhältnisse geprägte Praxis der in diesem regionalen Raum lebenden Menschen.« (a.a.O., S. 46).

<sup>35</sup> Dies wird im späteren Teil der Arbeit (Kapitel 5.2) anhand der in der U.Move-Studie ermittelten Mobilitätstypen erläutert.

physischen und sozialen Raum, die sozialen Aspekte des Alltags der betreffenden Akteure in die Untersuchung einzubeziehen, eben weil sie durch Handlungen im Raum zum Ausdruck gebracht werden. In einer Untersuchung jugendlichen Mobilitätsverhaltens ist es nicht ausreichend, allein zurückgelegte Wege und gewählte Verkehrsmittel zu betrachten. Vielmehr gilt es, soziale Aspekte und Einflüsse sowie individuelle Lebenslagen zu berücksichtigen, denn die Motivationen und Möglichkeiten, Raum wahrzunehmen und sich anzueignen, hängen – über die gesellschaftlich vermittelte Praxis hinaus – davon ab, über welche Ressourcen der jeweilige Akteur verfügt. Ökonomisches, soziales und kulturelles Kapital sind bei der Aneignung von Raum relevant. Aus dem Umstand verschiedenartiger Ressourcenverfügung resultiert eine differenzierte Wahrnehmung von Raum. Als Fazit aus dem bisher diskutierten möchte ich deshalb für die vorliegende Arbeit festhalten:

- Raum ist nicht als absoluter Behälter zu verstehen, der den Menschen gewissermaßen nur »enthält«. Er hat keinen starren, vorgegebenen Charakter und soll hier nicht als Naturgegebenheit verstanden werden, wie dies in physikalischen Raumvorstellungen (zum Beispiel in denen Isaac Newtons) verbreitet ist.
- Raum ist als soziale und physische Konstruktion zu sehen, die sich dem Individuum durch dessen Wahrnehmung und Interpretation erschließt.
- Physischer und sozialer Raum stehen in einem Wechselverhältnis zueinander. Bei der Untersuchung räumlichen Verhaltens sind daher sowohl physische als auch soziale Raumeigenschaften zu berücksichtigen.
- Darüber hinaus sind für die Raumgestaltung Wahrnehmungen und Interpretationsvermögen der Individuen maßgeblich. Die Fähigkeit zu Wahrnehmung und Interpretation entwickeln die Individuen im Verlauf ihrer Sozialisation.
- Die Art und Weise, Wahrnehmungen zu interpretieren, resultiert aus gesellschaftlichen und »individuellen«, das heißt subjektiven Erfahrungen. Bedeutsam dafür sind die materiellen, kulturellen und sozialen Ressourcen, über die der Akteur verfügen kann, und die biographische Situation, in der er sich befindet. Daraus folgt, dass es nicht »den« oder »einen« Raum gibt, sondern eine Vielzahl von Räumen, in Abhängigkeit von Standpunkt und Status des betreffenden Individuums.
- Dem Begriff Raum immanent sind Kontraste hinsichtlich des wahrgenommenen und des materiell-physischen Raumes. Das heißt, ein objektiver, durch sein materielles Substrat charakterisierter physischer Raum kann sich – der jeweiligen Interpretation entsprechend – in seiner Wirkung auf die Individuen als unterschiedlich erweisen.
- Für das Verhältnis von Mensch und Raum charakteristisch ist die Wechselwirkung zwischen beiden. Raum ist nicht statisch, sondern hat ein dynamisches Wesen, da er gesellschaftlich von Individuen produziert ist. Da sich Gesellschaft unter anderem dadurch auszeichnet, dass sie differenziert und wandelbar ist, ist auch der gesellschaftliche Raum ein differenzierter und wandelbarer und beinhaltet verschiedene Teilräume wie beispielsweise soziale, ökonomische, kulturelle und politische Teilräume.

Im anschließenden Kapitel wird nun detailliert auf den Raum der modernen westlichen Gesellschaft eingegangen, auf den gesellschaftlichen Raum, in dem die Jugendlichen heute aufwachsen, mit dem sie sich auseinandersetzen und in dem sie sich zurechtfinden müssen.

## 2.3 Raum im Kontext der modernen Gesellschaft

In den vorangegangenen Kapiteln wurde erläutert, dass in der vorliegenden Arbeit nicht von »dem« Raum, das heißt einem allgemeinen, sich für alle Mitglieder einer Gesellschaft gleich darstellenden, sozialen beziehungsweise physischen Raum ausgegangen wird. Dies wurde in erster Linie darauf zurückgeführt, dass individuelle Erfahrungen und Wahrnehmungen individuelle Interpretationen und Empfindungen von Raum entstehen lassen und zu konträrem Verhalten im Raum führen können. Doch die Vielfalt der Räume ist zudem das Ergebnis von Prozessen gesellschaftlicher Differenzierung. Um die Relevanz gesellschaftlicher Modernisierung für Raum aufzuzeigen, werde ich im Folgenden auf die Differenzierung der modernen Gesellschaft eingehen.

### 2.3.1 Differenzierungsprozesse der modernen Gesellschaft

Die moderne Gesellschaft zeichnet sich gegenüber der vormodernen in erster Linie dadurch aus, dass sie eine differenzierte Gesellschaft ist. Bezüglich der Ursachen der Differenzierung gibt es unterschiedliche Erklärungsansätze. Uwe Schimank behandelt in seinem Buch »Theorien gesellschaftlicher Differenzierung« (1996) sowohl klassische als auch aktuelle differenzierungstheoretische Ansätze. Aus dem Zusammenhang der verschiedenen Theorien stellt Schimank bei der Betrachtung des gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses (insbesondere hinsichtlich der zunehmenden »Ungleichartigkeit der Bausteine der modernen Gesellschaft«) vor allem »*Rollendifferenzierung*« und »*teilsystematische Ausdifferenzierung*« heraus.

Die *teilsystematische Ausdifferenzierung* beinhaltet, dass wirtschaftliches Handeln nicht mehr in gesellschaftliche Bezüge religiöser, familialer oder politischer Art eingebettet ist, sondern freigesetzt nur noch dem eigenen Leitwert der Gewinnerzielung folgt. Diese Ausdifferenzierung gilt jedoch auch für andere Gesellschaftsbereiche, beispielsweise für eine nur auf Machterwerb ausgerichtete Politik oder eine rein auf Wahrheitssuche fixierte Wissenschaft. Im Folgenden werde ich mich auf die Erläuterung der Entstehung und Auswirkungen der Rollendifferenzierung konzentrieren, da sie mir im Kontext der Betrachtung von Raum maßgeblich erscheint.

Die *Rollendifferenzierung* schließt in erster Linie eine zügig fortschreitende berufliche Arbeitsteilung ein, wie sie durch die technisch vorangetriebene Spezialisierung von Arbeitstätigkeiten ermöglicht wurde<sup>36</sup>. Mit den Ursachen und Konsequenzen der Arbeitsteilung setzte sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts Emile Durkheim auseinander. Durkheim sah den Prozess der Arbeitsteilung für die gesellschaftliche Differenzierung verantwortlich und unterschied Gesellschaften hinsichtlich ihres Differenzierungsprinzips in einfache »segmentäre« und in »höhere« Gesellschaften (Durkheim 1996). Die moderne Gesellschaft stellt die höchstentwickelte Form dieser »höheren« Gesellschaften dar, maßgebliches Kriterium der Klassifizierung ist das Aus-

---

<sup>36</sup> Der Prozess der Rollendifferenzierung beschränkt sich nicht nur auf den Bereich der Wirtschaft. Schimank zufolge übertrug er sich in der Folge auch auf andere Gesellschaftsbereiche, zum Beispiel das Militär, die öffentliche Verwaltung, das Gesundheits- und Bildungswesen (vgl. Schimank 1996, S. 10).

maß gesellschaftlicher Arbeitsteilung (vgl. Schimank 1996, S. 32)<sup>37</sup>.

Als Triebkräfte der Differenzierung beschrieb Durkheim fehlende Ausweichmöglichkeiten der in einem begrenzten (physischen) Raum befindlichen wachsenden Bevölkerungszahl, die auf Grund der industriellen Revolution zu einer steten Zunahme der »sozialen Dichte« führt. Mit Bezug auf die Darwinsche Lehre ging Durkheim davon aus, dass es im Zuge einer von den Akteuren angestrebten Konkurrenzvermeidung zur gesellschaftlichen Differenzierung im Sinne arbeitsteiliger Prozesse kommt. Um die Solidarität zu erhalten, wird die Konkurrenz durch Arbeitsteilung beschränkt:

»Die Arbeitsteilung ist also ein Ergebnis des Lebenskampfes, aber in abgemilderter Form. Dank der Arbeitsteilung brauchen sich die Rivalen nicht gegenseitig zu beseitigen, sie können im Gegenteil nebeneinander existieren.« (Durkheim 1996, S. 330).

Durch die Spezialisierung gegenüber anderen Gesellschaftsmitgliedern erhalten die Rollenträger zudem ein gewisses Maß an Autonomie:

»Über das, was die Spezialisten zu tun und zu lassen haben, können legitimerweise in hohem Maße nur noch sie selbst auf Grund ihres Sonderwissens entscheiden.« (Schimank 1996, S. 43).

Somit kann die Spezialisierung als wirksame Strategie angesehen werden, durch die die Akteure ihr Bedürfnis nach Autonomiesteigerung befriedigen können. Aus der Befriedigung dieses Bedürfnisses resultiert, so Schimank, per Spezialisierung eine zunehmende Rollendifferenzierung. Es kann demnach nicht von einer zielgerichteten Differenzierung ausgegangen werden:

»Dieses Erklärungsmodell führt, wie Durkheims, arbeitsteilige Differenzierung nicht auf ein darauf ausgerichtetes Streben der betreffenden gesellschaftlichen Akteure zurück. Differenzierung wird vielmehr als unbeabsichtigtes Nebenprodukt des Zusammenwirkens eines andersartig motivierten Handelns Vieler gesehen.« (a.a.O.).

Dem dargestellten Autonomiebedürfnis vergleichbar ist die von Georg Simmel beschriebene und im Kapitel 2.1 angesprochene Einzigartigkeit und Selbstbestimmtheit, die er bezüglich des modernen Individualismus als Resultat gesellschaftlicher Differenzierung herausstellt. Die Individualität einer Person zeigt sich darin, dass sie in ihrem Auftreten unverwechselbar, in ihren Handlungen trotz aller sozialen Einflüsse selbstbestimmt erscheint. Dabei ist zu berücksichtigen, dass verschiedenartige Situationen ein abweichend starkes oder schwaches Bild dieser Individualität vermitteln. Einzigartigkeit entwickelt sich Simmel zufolge über die wachsenden Kombinationsmöglichkeiten denkbarer Rollenzugehörigkeit. Das heißt, je größer die Anzahl der zur Auswahl stehenden Rollen, desto größer die Kombinationsmöglichkeit und desto unwahrscheinlicher, dass mehrere Personen die gleiche Kombination aufweisen:

»Die Gruppen, zu denen der Einzelne gehört, bilden gleichsam ein Koordinatensystem, derart, dass jede neu hinzukommende ihn genauer und unzweideutiger bestimmt. ... je mehr es werden, desto unwahrscheinlicher ist es, dass noch andere Personen die glei-

---

<sup>37</sup> Da eine zunehmende Differenzierung dazu führen könnte, dass die Gesellschaft als Ganzes zerfällt, untersucht Durkheim auch den Zusammenhang von Differenzierung und Integration. Verantwortlich für die Integration der Individuen in die Gesellschaft sind ihm zufolge in der »segmentären« Gesellschaft die »mechanische Solidarität«, in höheren Gesellschaften die »organische Solidarität« (vgl. Durkheim 1996, S. 27-43).

che Gruppenkombination aufweisen werden, dass diese vielen Kreise sich noch einmal in einem Punkte schneiden.« (Simmel 1968, S. 312).

Die Selbstbestimmtheit und Einzigartigkeit ergibt sich aus der Wahlfreiheit, die der Einzelne in Bezug auf die Rollenauswahl hat. Im beruflichen wie auch im privaten Bereich erhält er die Möglichkeit, sowohl aus einer zunehmenden Anzahl von Rollen zu wählen, als auch eine Rolle wieder abzugeben, wenn er »... sich nicht länger den an diese (Rolle; U.S.) adressierten Erwartungen beugen will. Wer etwa mit der Rolle des Ehemanns nicht zurechtkommt, kann sich heute scheiden lassen und fortan ledig bleiben.« (Schimank 1996, S. 48).

Es ist in diesem Zusammenhang jedoch auf die Gefahren zunehmender Selbstbestimmtheit hinzuweisen. Diese liegen darin, dass sowohl gewachsene Wahlmöglichkeiten als auch die Zugehörigkeit zu einer Vielzahl von Gruppen (Simmel spricht von »Kreisen«) und die damit verbundenen Erwartungen an sie, die einzelne Person überfordern können. Es besteht die Gefahr, »... dass durch die Mehrheit der sozialen Zugehörigkeiten Konflikte äußerer und innerer Art entstehen, die das Individuum mit seelischem Dualismus, ja Zerreißung bedrohen ...« (Simmel 1908, S. 313 in Schimank 1996, S. 49).

Trotz dieser potentiellen Kehrseite<sup>38</sup> der Individualität und der Möglichkeit, dass zunehmende Individualität die soziale Ordnung gefährden könnte – zum Beispiel durch normwidriges Verhalten zur Verdeutlichung der Individualität – weisen nach Schimank sowohl Durkheim als auch Simmel darauf hin, »... dass die Individualität der Person ein funktionales Erfordernis fortschreitender gesellschaftlicher Differenzierung ist. ... Dass jeder von uns sich selbst als einzigartig und selbstbestimmt begreift und dementsprechend handelt, ist weniger ein Gefährdungspotential als vielmehr ein unerlässlicher Garant der Ordnung moderner Gesellschaften.« (Schimank 1996, S. 50).

Es ist festzuhalten, dass die zunehmende Rollendifferenzierung dazu geführt hat, dass Anzahl und Verschiedenartigkeit inkongruenter Rollen, die ein Individuum innerhalb der Gesellschaft einnehmen kann, gewachsen sind (vgl. a.a.O., S. 47). Dies beschränkt sich nicht auf die Bereiche Wirtschaft und Arbeit, sondern lässt sich auch anhand der »Redefinition der Familie« (Beck 2001) verdeutlichen. Die »Normalfamilie«, wie sie noch in den 1950er Jahren in der westlichen Welt verbreitet war, wird mehr und mehr durch neue Formen familialen Zusammenlebens, durch Formen »postfamilialer Familien« (Beck-Gernsheim 1994) verdrängt. Gegenüber der vorindustriellen Familie, die im Kern eine Arbeits- und Wirtschaftsgemeinschaft darstellte, und auch die Ungleichheit von Männern und Frauen beinhaltete, hat sich die Familie der modernen Gesellschaft gewandelt. Die traditionelle Familie stellte eine enge Gemeinschaft dar, deren gemeinsames Ziel die Erhaltung von Hof oder Handwerksbetrieb war:

---

<sup>38</sup> Mögliche Probleme sind nach Schimank »situative Akkordierungsprobleme«, konfligierende Erwartungen ein und derselben Bezugsgruppe an das Rollenhandeln einer Person, Komplementaritätsprobleme aufeinander bezogenen Rollenhandelns und Inter-Rollenkonflikte (vgl. Schimank 1996, S. 51). Diese Probleme lassen sich nicht mehr allein durch normative Regelungen lösen, sondern machen einzelfallspezifische Lösungen notwendig. Dadurch kommt dem Individuum die Aufgabe zu, die soziale Ordnung unter kritischen Umständen aufrecht zu erhalten, indem es sich in andere Personen hineinversetzt und soziale Umsicht entwickelt.

»Nicht die Einzelperson zählte, sondern die gemeinsamen Zwecke und Ziele. In diesem Sinne war die vorindustrielle Familie eine ›Notgemeinschaft‹, durch einen ›Zwang zur Solidarität‹ ... zusammengehalten.« (Beck-Gernsheim 1994, S. 6).

Mit der Industrialisierung hat sich das Bild der Familie stark verändert. Waren es zunächst nur die Männer, die einer außerhäuslichen Erwerbsarbeit nachgingen, während sich die Frauen in ihrer Tätigkeit auf Haushalt und Kinder konzentrierten, werden (vor allem seit den 1960er Jahren) mehr und mehr Frauen »... durch Veränderungen in Bildung, Beruf, Familienzyklus, Rechtssystem usw. aus der Familienbindung zumindest teilweise herausgelöst.« (a.a.O., S. 7) und sind zunehmend auch außerhäuslich beruflich tätig:

»Die Frauen haben in der westlichen Welt ... in der Bildung mit den Männern gleichgezogen, sie in einigen Bereichen überholt; entsprechend – wenn auch nicht in demselben Ausmaß – ist die Erwerbsbeteiligung von Frauen, ja von Müttern gestiegen.« (Beck 2001, S. 5).

Mit der Verlegung der Erwerbsarbeit aus dem häuslichen Bereich heraus sowie mit dem Umstand, dass auch Kinder zunehmend mehr Zeit in Schule und außerhäuslichen – oft organisierten – Freizeitmöglichkeiten wie Sportvereinen oder Musikunterricht verbringen, ist eine Vielzahl geographischer Orte verbunden, an denen der Alltag vollzogen wird. Helga Zeiher (1994) spricht diesbezüglich von der »Verinselung« der Kindheit, worauf später noch eingegangen wird. Eine Konsequenz der Verteilung von Aktivitäten auf vielzählige geographische Räume ist ein gestiegenes Mobilitätsbedürfnis. Im Gegensatz dazu bewegten sich die Mitglieder traditioneller Familien meist in einem überschaubaren Radius, das heißt innerhalb ihres Hofes oder Handwerksbetriebes (vgl. Beck-Gernsheim 1994, S. 8). Waren in der vormodernen Gesellschaft, bezogen auf den Prozess der Arbeitsteilung, »... kaum getrennte Gemeinlagen unterschiedlichster Betätigung in wenigen Rollen konzentriert ...« (Schimank 1996, S. 47), führt die Moderne hingegen zur Ausdifferenzierung von Individuallagen, zu Institutionalisierung und Standardisierung von Lebenslagen:

»... an die Stelle von Ständen treten nicht mehr soziale Klassen, an die Stelle sozialer Klassen tritt nicht mehr der stabile Bezugsrahmen der Familie ... die Individuen werden innerhalb und außerhalb der Familie zum Akteur ihrer marktvermittelten Existenzsicherung und der darauf bezogenen Biographieplanung und -organisation.« (Beck 1986, S. 119).

Wie Ulrich Beck anhand biographischer Interviews in dem Buch »Eigenes Leben« (1995) verdeutlicht, führt die Individualisierung innerhalb der hochdifferenzierten Gesellschaft dazu, dass die oder der Einzelne in steigendem Maße selbstbestimmt und eigenverantwortlich ihr oder sein Leben gestalten kann und auch gestalten muss. Die Differenzierung der Gesellschaft in eine Vielzahl von Funktionsbereichen hat zur Konsequenz, dass die Individuen jeweils nur unter Teilaspekten eingebunden sind. Sie sind Vater, Mutter, Tochter, Autofahrer(in), Wähler(in), Konsument(in), Schüler(in), Angestellte(r) usw. und »... werden im andauernden Wechsel zwischen verschiedenartigen, zum Teil unvereinbaren Verhaltenslogiken gezwungen, sich auf die eigenen Beine zu stellen und das, was zu zerspringen droht, selbst in die Hand zu nehmen: Das eigene Leben.« (Beck 1995, S. 10). Was bedeutet dies nun für die Lebensverläufe? Herausgelöst aus traditionellen Klassenbedingungen und Versorgungsbezügen der Familie sind die Individuen vermehrt auf sich selbst verwiesen:

»Die moderne Gesellschaft integriert die Menschen nicht als ganze Person in ihre Funktionssysteme, sie ist vielmehr im Gegenteil darauf angewiesen, dass Individuen gerade *nicht integriert* werden, sondern nur teil- und zeitweise als permanente Wanderer zwischen den Funktionswelten an diesen teilnehmen.« (a.a.O., S. 10; Hervorhebung im Original).

Somit werden zuvor verbreitete ungebrochene Lebensentwürfe verstärkt durch neue Lebensentwürfe ersetzt. In Bezug auf den Bereich Bildung und Arbeit heißt dies, dass der Verlauf »Schule – Ausbildung – Erwerbstätigkeit im erlernten Beruf« nicht mehr Regelfall ist, sondern zunehmend Diskontinuitäten im Erwerbsverlauf zu beobachten sind. So sind beispielsweise vermehrt Formen der Unterbeschäftigung, etwa durch Teilzeitbeschäftigung und Zeiten der Erwerbslosigkeit als Teil der Erwerbsbiographie zu beobachten (vgl. Schreiber-Kittl 2001). Für den Bereich der Familie beinhalten die neuen Lebensentwürfe, dass die traditionelle Familie (Ehepaar mit leiblichen Kindern) an quantitativer Bedeutung verliert und Formen »postfamiliärer Familien« zunehmen<sup>39</sup>. Zudem spielen Institutionen eine wichtige Rolle:

»An die Stelle traditioneller Bindungen und Sozialformen (soziale Klasse, Kleinfamilie) treten sekundäre Instanzen und Institutionen, die den Lebenslauf des Einzelnen prägen und ihn gegenläufig zu der individuellen Verfügung, die sich als Bewusstseinsform durchsetzt, zum Spielball von Moden, Verhältnissen, Konjunkturen und Märkten machen.« (Beck 1986, S. 211).

Daraus folgt der scheinbare Widerspruch, dass die Individuen den Verlauf ihrer Biographie zwar zunehmend selbst gestalten müssen, dabei aber auf Institutionen angewiesen sind:

»Die Menschen müssen ein eigenes Leben führen unter Bedingungen, die sich weitgehend ihrer Kontrolle entziehen« (Beck 1995, S. 10).

Der Versuch, das »eigene Leben« zu gestalten, erweist sich beispielsweise als abhängig von Verkehrsanbindungen und Verkehrsverhältnissen (Verkehrsstau), Kindergartenöffnungszeiten und Einkaufsmöglichkeiten. Im Hinblick auf die entwickelte Arbeitsmarktgesellschaft zeigt sich als Konsequenz der Freisetzung aus den traditionellen Verbindungen der Umstand, dass die Individuen arbeitsmarktabhängig und somit auch bildungsabhängig werden. Darüber hinaus spricht Beck bezüglich der »institutionenabhängigen Individuallagen« auch von Abhängigkeiten im Bereich sozialrechtlicher Regelungen und Versorgungen, der Verkehrsplanung, von Konsumangeboten, medizinischer und pädagogischer Beratung etc. (vgl. Beck 1986, S. 119)<sup>40</sup>. Aus dem Umstand, dass die Menschen aus vorgegebenen Fixierungen herausgelöst werden, zieht Beck folgenden Schluss:

»Die Entscheidungen über Ausbildung, Beruf, Arbeitsplatz, Wohnort, Ehepartner, Kinderzahl usw. mit all ihren Unterentscheidungen können nicht nur, sondern *müssen* getroffen werden.« (a.a.O., S. 216; Hervorhebung U.S.).

---

<sup>39</sup> Zu diesen Formen zählen unter anderem das Zusammenleben verschiedengeschlechtlicher Paare ohne Trauschein mit und ohne Kinder, das gleichgeschlechtlicher Paare mit oder ohne Trauschein, alleinerziehende Mütter und Väter (vgl. Beck-Gernheims 1994).

<sup>40</sup> An dieser Stelle sei erwähnt, dass Beck in seiner Beschreibung und Erklärung der »Risikogesellschaft« seine Argumentation auf sieben Thesen aufbaut, wobei ich mich in der vorliegenden Arbeit im Wesentlichen auf den Aspekt der Individualisierung hinsichtlich ihrer Bedeutung für Raum konzentriere.



Die oder der Einzelne sieht sich demzufolge einem gewissen Zwang zur Selbstorganisation gegenübergestellt. Diese Notwendigkeit der Entscheidung aber kann dazu führen, dass die oder der Einzelne mit der Situation überfordert ist und sich angesichts der Wahlfreiheit Orientierungslosigkeit einstellt. Ulrich Beck spricht bezüglich der »Wahlbiographie« auch von der »Risikobiographie«, da »eigenes Leben« auch »eigenes Scheitern« beinhaltet kann (vgl. Beck 1995, S. 11f.). Auf die Gefahren, die mit der Individualisierung von Lebenslagen verbunden sind, verweist auch Richard Sennett:

»... Lebensläufe müssen heute individueller, jedenfalls eigensinniger und auch eigenverantwortlicher komponiert werden. Die Auflösung tradierter Einrichtungen der Sinnstiftung, die Zersplitterung von Karrieremustern, die Erosion beruflicher Mobilitätsregimes sind dabei keineswegs ohne Risiko. Vergemeinschaftung wird nicht mehr in Stereotypen generiert, sondern muss sich kleinteiliger und flexibler konstituieren.« (Sennett 1998, S. 36).

Die hier angesprochene Individualisierung und individuelle Organisation von Lebensläufen hat, wie am Beispiel der Familie bereits skizziert wurde, die Pluralisierung von Lebensstilen zur Folge. An späterer Stelle (Kapitel 5.2 bis 5.4) wird dies anhand jugendlicher Mobilitätspraxis verdeutlicht. Zunächst wird jedoch der Frage nachgegangen, was die Differenzierung der modernen Gesellschaft im Hinblick auf Raum bedeutet.

### **2.3.2 Die Bedeutung gesellschaftlicher Differenzierung für Raum**

In Anlehnung an die Ausführungen zu Dieter Lämples Raumkonzept komme ich zu dem Schluss, dass entsprechend der gewachsenen Rollendifferenzierung von einer Differenzierung von Räumen im gesellschaftlichen Kontext auszugehen ist. In seinem »Gesellschaftszentrierten Raumkonzept« (1991a) geht Lämple darauf ein, dass mit der Differenzierung der Gesellschaft – durch funktionale Spezialisierung und strukturelle Ausdifferenzierung – differenzierte Räume verbunden sind. Er plädiert dafür, »... ›gesellschaftliche Räume‹ als das Resultat ›gesellschaftlicher Beziehungen‹ zu bestimmen ...« und folgert aus der Ausdifferenzierung der gesellschaftlichen Beziehungen, »...dass sie (die gesellschaftlichen Beziehungen; U.S.) sich dementsprechend auch in einer Vielzahl von gesellschaftlichen ›Teilräumen‹ darstellen.« (a.a.O., S. 44). Entsprechend den gesellschaftlichen Beziehungen haben diese »Teilräume« sozialen, ökonomischen, kulturellen oder politischen Charakter. Die gesellschaftliche Differenzierung beinhaltet demnach eine Differenzierung sozialräumlicher Verhältnisse. Um diesen Zusammenhang zu verdeutlichen, werden im Folgenden anhand ausgewählter Studien beispielhaft mögliche Auswirkung gesellschaftlicher Differenzierung auf sozialräumliche Verhältnisse nachgezeichnet.

Zu welchen sozialräumlichen Veränderungen Prozesse des gesellschaftlichen Wandels und der Differenzierung führen können, beschreiben Helmut Berking und Sighard Neckel (1990) in ihrer Analyse der »Politik der Lebensstile in einem Berliner Bezirk«. Am Beispiel des Berliner Stadtteils Schöneberg gehen die Autoren der Frage nach, ob »... Hinweise dafür zu finden sind, wie und mit welchen Problemen unter den Bedingungen fortschreitender Individualisierung und pluraler Lebensstile soziale Räume neu strukturiert werden und sich das in veränderter Form zusammensetzt, was man städtische Lebenswelten ... nennen kann.« (Berking/ Neckel 1990, S. 483):

»Lebensstile sind *symbolisch gesicherte Territorien* mit festen Zugehörigkeitsmerkmalen und Ausschlussregeln. Zwar treten Lebensstile auch als sozialräumlich unspezifische Muster auf, die auf Grund ihres jeweiligen Vorbildcharakters Identifikationen stiften und räumlich und zeitlich diffundieren; hinsichtlich ihrer alltäglichen Vergesellschaftungsleistung jedoch sind sie *an Zeit und Raum gebunden*. ... In dieser Perspektive bietet es sich an, dort den Lebensstilen nachzuforschen, wo sie sich besonders verdichten, und sie es sind, die Gruppen und Milieus ... von innen her konstituieren. In den großstädtischen Räumen fungieren Lebensstile nicht nur als Leitwährung im sozialen Verkehr. Die Stadt selbst ist es, die als sozialökologische Ressource bestimmte Lebensstile erst möglich macht.« (a.a.O., S. 482; Hervorhebungen im Original).

Auf Grund ihrer Untersuchung<sup>41</sup> kommen die Autoren zu dem Schluss, dass sich soziale Folgewirkungen gesellschaftlichen Wandels in der Struktur und den Erscheinungsbildern von Städten niederschlagen, und der von ihnen untersuchte Stadtteil »... die räumliche Verdichtung einer generellen gesellschaftlichen Tendenz am Ende der 1980er Jahre ...« (a.a.O., S. 498) darstellt. Am Beispiel des Schöneberger Winterfeldplatzes zeichnen die Autoren sozialräumliche Veränderungen im Laufe der 1980er Jahre nach. Mit Beginn der 1980er Jahre zeichnete sich dieser Raum in erster Linie durch die Entwicklung einer »starken linksalternativen Hegemonie« aus (a.a.O., S. 484), die in engem Zusammenhang mit der damaligen Sanierungswelle in diesem Stadtgebiet zu sehen ist. Das Sanierungsgeschehen stieß bei einem Großteil der Bewohner auf Widerstand, der sich nicht zuletzt in Form von Hausbesetzungen zeigte. Der Winterfeldplatz avancierte in diesen Jahren zu einem Ort des Aufstandes, der Gegenkultur und auch zum Zentrum einer neuen Jugendbewegung, der Punks. Nachdem Mitte der 1980er Jahre bis auf zwei Häuser alle anderen geräumt waren, begann sich das sozialräumliche Umfeld des Winterfeldplatzes zu verändern, »eine neue Runde der Vergesellschaftung« begann (a.a.O., S. 486) und die sozialen Gruppen, die bereits zuvor vorhanden waren, »im gemeinsamen Aktivitätsrausch aber nicht so sichtbar wurden« (a.a.O.), traten nun im Zuge der Normalisierung in all ihren distinkten Merkmalen deutlicher hervor. Heute ist das Gebiet Schönebergs »... in drei Zonen eingeteilt, von der neuen Mittelschicht im Westen, dem Amalgam von Arbeiterschaft, Deklassierten, Ausländern und Alternativen im Süden und Nordosten bis hin zum Territorium der sozial Schwächsten an der Bezirksgrenze nach Kreuzberg.« (a.a.O., S. 492).

Die Auswirkungen gesellschaftlicher Differenzierung auf die Struktur des sozialen Raumes behandeln auch Vester u.a. (2001) in ihrer Untersuchung sozialer Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Ziel dieser Untersuchung war es, »... das Gesamtbild der sozialen Gruppen, ihrer Grundhaltungen, ihrer Beziehungen und ihrer Veränderungen in einer ›sozialen Landkarte‹ zu beschreiben.« (Vester u.a. 2001, S. 15). Diese »Landkarten« zeigen die räumliche Gliederung der sozialen Milieus in West- und Ostdeutschland sowie in Frankreich, Großbritannien und Italien.

Wie die von den Autoren entworfenen »Landkarten« beziehungsweise Raumbilder zeigen, gliedert sich der soziale Raum in verschiedene Dimensionen. Vertikal lassen

---

<sup>41</sup> Bei der Untersuchung handelt es sich um eine qualitativ ausgerichtete empirische Fallstudie. »Auf der Basis einer ausführlichen Recherche zur sozialstrukturellen und politischen Entwicklung des hier in Rede stehenden Gebietes (Schöneberg; U.S.) wurde anhand von Stilinterpretationen und einer Analyse der jeweiligen Selbstbeschreibungs- und Fremdwahrnehmungsmuster eine Rekonstruktion der örtlichen Lebensstilbildungen unternommen.« (Berking/ Neckel 1990, Fußnote 7, S. 483).

sich drei gesellschaftliche Stufen unterscheiden<sup>42</sup>. Die horizontale Struktur ist dadurch gekennzeichnet, dass sich »... Milieus auf der gleichen vertikalen Rangstufe des Einkommens oder des Ansehens ... in Lebensstil und Mentalität erheblich voneinander unterscheiden (können; U.S.).« (a.a.O., S. 29) und sich wenigstens fünf (in sich weiter unterteilbare) Traditionslinien sozialer Milieus unterscheiden lassen<sup>43</sup>.

Die Untersuchung hat zudem gezeigt, dass sich die Milieus durch historische Umgestaltungen auszeichnen, und sich innerhalb der großen Traditionslinien Veränderungen in den Unterteilungen finden, die als »Milieu-Mobilität« bezeichnet werden können:

»Diese horizontalen und vertikalen Bewegung, die jeweils eine Modernisierung der Milieus bedeuteten, sind historisch nicht neu, sondern offenbar ein Prinzip der Umstellung aller Milieus auf neue äußere Bedingungen und, für die oberen Milieus, der Erneuerung der Eliten durch den Generationenwechsel.« (a.a.O., S. 35).

Ein zentrales Ergebnis der Studie ist, dass die Entwicklung sozialer Ungleichheit zwar in Abhängigkeit von ökonomischer Ungleichheit zu sehen ist, sie zugleich aber ein eigenständiges soziokulturelles Phänomen ist:

»Der Wandel der Milieus und auch die ›Individualisierung‹ wird danach auch von den Milieus selbst hervorgebracht, und zwar durch den Generationenwechsel. Die Milieutraditionen haben eine *longue durée*: Sie fächern sich wie Familienstammbäume immer weiter auf. Die modernen Milieus sind somit die Nachfahren der historischen Stände, Klassen und Schichten.« (agis 2001, S. 7).

Den Autoren ist es mit ihrer Untersuchung gelungen (repräsentativ für die Gesamtbevölkerung), den Wandel der Berufsverhältnisse, der Mentalitäten, des sozialen Zusammenhalts und der politischen Grundeinstellungen nachzuzeichnen und erstmals eine nationale Typenbildung zu entwerfen. Die von den Autoren entworfenen Raumbilder verdeutlichen die mehrdimensionalen gesellschaftlichen Gesamtstrukturen, die im Zuge der Modernisierung der Gesellschaft entstanden sind<sup>44</sup>.

Die Folgen des gesellschaftlichen Wandels für die sozialräumliche Struktur einer Stadt stellt Hartmut Häußermann (1998) am Beispiel der Stadt Berlin dar. Häußermann

---

<sup>42</sup> Für Westdeutschland lassen sich folgende Milieus (von oben nach unten) festhalten: Führende gesellschaftliche Milieus (Bildung, Macht und Besitz), mittlere Volksmilieus (Arbeiter, Angestellte und Dienstleistende, kleine Selbständige), unterprivilegierte Volksmilieus (gering Qualifizierte) (vgl. Vester u.a. 2001, S. 26f.).

<sup>43</sup> Zu den Traditionslinien der obersten gesellschaftlichen Stufe zählen »wirtschaftliche und hoheitliche Elite-Milieus«, »humanistische und dienstleistende Elitemilieus« und »Avantgarde«. Die mittleren »respektablen Volksmilieus« teilen sich in zwei historische Traditionslinien (»ständisch-kleinbürgerliche Traditionslinie« und »Traditionslinie der Facharbeit und der praktischen Intelligenz«) und eine von diesen abgesetzte Jugendkultur. Die »unterprivilegierten Volksmilieus« orientieren sich an den Strategien der mittleren Traditionslinien und differenzieren sich dementsprechend in drei Teilgruppen (vgl. Vester u.a. 2001, S. 29-32).

<sup>44</sup> Dazu haben die Autoren die von ihnen zuvor entwickelten Milieutypen der alltäglichen Lebensführung (Milieus) in den von Bourdieu entworfenen sozialen Raum eingetragen (vgl. Vester u.a. 2001, S. 44f.). Dieser soziale Raum ist unter anderem dadurch charakterisiert, dass »... zwischen dem Ort eines Milieus im Raum der Berufe und seinem Ort im Raum des Habitus ...« eine Entsprechung oder »Homologie« besteht (vgl. a.a.O., S. 44). Mit anderen Worten, jeder Berufsgruppe entsprechen bestimmte äußere Lebensstile. Ein anderes Kennzeichen ist die Differenzierung der Berufe nach kulturellem Kapital auf der horizontalen Achse des sozialen Raumes; die vertikale Verortung erfolgt über kulturelles und ökonomisches Kapital.

mann beschreibt die ökonomischen, sozialen und räumlichen Veränderungen innerhalb Berlins seit der Wiedervereinigung der Stadt, und erläutert, wie sich soziale Ungleichheit in einer Großstadt auch räumlich in der sozialen Differenzierung der Wohnquartiere abbildet<sup>45</sup>. Sozialräumliche Ungleichheit wird im Wesentlichen durch zwei Prozesse hervorgerufen und verstärkt: Zum einen durch den kollektiven Abstieg der Bewohner in einem bestimmten Quartier als Folge der Krise von Arbeitsmarkt und Sozialstaat, zum anderem durch selektive Wanderungsprozesse.

Wie die Studie zeigt, sind die beobachteten Umzugsbewegungen sozial selektiv und »... führen zu einer räumlichen Konzentration von Haushalten, die von staatlichen Transferleistungen abhängig sind.« (a.a.O., S. 14). Die Menschen wandern entsprechend ihrer sozialen Ausdifferenzierung im Raum, das heißt, entsprechend den ihnen zur Verfügung stehenden sozialen, kulturellen und ökonomischen Ressourcen. Innerstädtische Gebiete beispielsweise verlieren insbesondere Erwerbstätige und Familien mit Kindern, der Anteil an Erwerbslosen und Ausländern nimmt dagegen in diesen Gebieten zu:

»Dies verstärkt die Wegzugsabsichten von Familien noch mehr, denn die Angst, dass die eigenen Kinder wegen des hohen Ausländeranteils in der Schule schlechtere Bildungschancen haben, ist eines der wichtigsten Motive für die Abwanderung aus den multikulturell zusammengesetzten Quartieren.« (a.a.O.).

Insgesamt, so stellt Häußermann fest, sind für das Stadtgebiet stärkere Sortierungsprozesse nach Einkommen, Nationalität und Familienstand zu verzeichnen, als vor der Wiedervereinigung.

Das Gutachten weist vier verschiedene Gebietstypen aus, die durch einen sozialen Entmischungsprozess gekennzeichnet sind, der so ausgeprägt ist, dass Handlungsbedarf besteht. Zu diesen Gebieten zählen innerstädtische Altbaugebiete im Westteil Berlins, innerstädtische Altbaugebiete im Ostteil Berlins, Wohnkomplexe des sozialen Wohnungsbaus im Westteil der Stadt und Großsiedlungen am Stadtrand im Ostteil der Stadt (Plattenbausiedlungen). Diese Gebiete sind durch »... Anzeichen von Verwahrlosung des öffentlichen Raums, zunehmend gewaltförmige Auseinandersetzungen – insbesondere zwischen Jugendgruppen –, Drogenkriminalität, Alkoholismus, wachsende Verbreitung von Gefühlen der Unsicherheit und Bedrohung.« (a.a.O., S. 15) charakterisiert. Zu den statistisch belegten Merkmalen dieser Quartiere zählen eine hohe Bevölkerungsfluktuation, ein hoher Ausländeranteil, eine hohe Arbeitslosigkeit sowie Sozialhilfedichte, ein hoher Zuzug von Zuwanderern aus dem Ausland sowie der Wegzug von Familien mit Kindern und Erwerbstätigen<sup>46</sup>.

Wie die Studie von Häußermann zeigt, schlagen sich im Raum die sozialen Strukturen der in ihm befindlichen Gesellschaftsteile nieder. Soziale Differenzierungsprozesse innerhalb der Gesellschaft wirken – beispielsweise über Umzugsbewegungen –

---

<sup>45</sup> Dabei handelt es sich um ein Gutachten im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie. Das Gutachten basiert auf den Ergebnissen einer Befragung aller 23 Bezirke der Stadt Berlin sowie Daten aus der amtlichen Statistik.

<sup>46</sup> Die Gründe für diese Entwicklungen, so Häußermann, liegen nicht in den Quartieren selbst: »Die benannten Gebiete haben eine Entwicklung genommen, deren Ursachen sicher nicht in den Gebieten selbst liegen: Arbeitslosigkeit, verfehlte Einwanderungspolitik und Verteuerung des Wohnens in großen Teilgebieten der Stadt. Diese Entwicklungen liegen überwiegend außerhalb der Eingriffsmöglichkeiten der Stadtpolitik.« (Häußermann 1998, S.16).

auf das räumliche Erscheinungsbild von Stadtgebieten.

Die gesellschaftliche Differenzierung beinhaltet demnach eine Differenzierung sozial-räumlicher Verhältnisse. Raum als gesellschaftlich produzierter Raum beinhaltet als Folge gesellschaftlicher Differenzierung differenzierte Teilräume. Jugendliche wachsen demgemäß heute in einem differenzierten gesellschaftlichen Raum auf. Die veränderten Sozialisationsbedingungen führen dazu, dass zu der tradierten Vorstellung eines homogenen Raumes die Erfahrung kommt, in unterschiedlichen Räumen zu leben. Zu diesen veränderten Sozialisationsbedingungen zählt beispielsweise die »Verinselung« kindlichen Alltags, die hier kurz nachgezeichnet werden soll.

Mit den 1970er Jahren veränderte sich die räumliche Vergesellschaftung für Kinder dergestalt, dass sie Raum nicht »... als etwas Einheitliches sie Umgebendes kennen lernen, den sie mit zunehmendem Alter mehr und mehr entdecken, sondern dass Kinder einzelne Räume kennen« (Löw 2001, S. 83). Diese Räume liegen wie Inseln über die Stadt verteilt und erlangen nur durch die eigene biographische Erfahrung einen Zusammenhang. Es entsteht ein neuer Vergesellschaftungstypus. Verstärkt wird dieses Phänomen der Verinselung dadurch, dass die Kinder in der Regel von Elternteilen mit dem Pkw von einer »Insel« zur anderen gefahren werden, die Zwischenräume bleiben – im Sinne von nicht oder unzureichend wahrgenommen – »unerfahren«. Das Wohnumfeld wird erst im Alter von neun oder zehn Jahren eigenständig erkundet (vgl. Ahrend 1997). Zeiher/ Zeiher (1994) verdeutlichen die Verinselung kindlichen Alltags in ihrer Studie zu Orten und Zeiten von Großstadtkindern. Die Untersuchung zeigt, dass das unmittelbare Wohnumfeld den Kindern meist fremd bleibt, während sie in über die Stadt verteilten Kinderorten aufwachsen, beispielsweise in der Krabbelgruppe, im Sportverein oder beim Musikunterricht (vgl. auch Deutsches Jugendinstitut 1992). Von der Erfahrung verinselter Räume besonders betroffen sind Mädchen und Kinder beziehungsweise Jugendliche aus ländlichen Regionen. Bei den Mädchen liegt es daran, dass sie von den Eltern in besonderem Maße geschützt werden. In den ländlichen Regionen führt die mangelnde Infrastruktur – bezüglich (öffentlicher) Mobilitätsangebote und jugendspezifischer Freizeiteinrichtungen – dazu, dass die Kinder und Jugendlichen von ihren Eltern von Ort zu Ort gefahren werden.

Durch die Verinselung des Alltags kommt es zu einer Diskrepanz zwischen vermittelten und erfahrenen Räumen, denn pädagogische und mathematische Übungen vermitteln den Kindern das Bild eines homogenen Raumes, in der Realität jedoch erfahren sie Raum als heterogen:

»Von einer topologisch, heterogenen Wahrnehmung ausgehend kann für frühere Kindergenerationen angenommen werden, dass sie Raum nicht nur über ihre Ausbildung, sondern auch über Erkundungen als ein einheitlich sie umgebendes Gebilde erfahren. Das Aufwachsen in einer verinselten Kindheit führt nun dazu, dass Raum (auch) als ›Stückwerk‹, als viele einzelne, heterogene Räume erfahren wird, die gar nicht oder nur über schnelle, schwer nachvollziehbare Bewegung verknüpft werden.« (Löw 2001, S. 85).

Neben der erlernten euklidischen Raumvorstellung entwickelt sich also eine neue Raumvorstellung. Martina Löw zufolge tritt neben die Vorstellung des umgebenden Raumes (»der Raum, in dem gelebt wird«) die Vorstellung eines vernetzten Raumes (vgl. a.a.O., S. 112). Dabei werden die Inseln zum einen als umschließende, einheitliche Räume erfahren, in denen sich mittels der angeeigneten Orientierung bewegt

werden kann, zum anderen wird jedoch der Raum außerhalb der Inseln als heterogen erlebt. Neben der Verinselung bewirken auch neue Technologien, insbesondere das Internet, die Konstitution einer neuer Raumvorstellung. So entsteht »... durch multimediale und verinselte Vergesellschaftung die Vorstellung vom Raum als fließendem Netzwerk.« (a.a.O.).

Doch nicht nur Kinder erleben verinselte Räume. Die Differenzierung der Gesellschaft in Funktionsbereiche beziehungsweise Sozialräume wie beispielsweise Arbeit, Familie und Freizeit führt zu einer Differenzierung der Räume. Es existieren demnach Räume der Arbeit, der Familie, der Freizeit, der Versorgung, der Wirtschaft, der Politik etc. Da es wie erläutert auch innerhalb der Funktionsräume Differenzierungen gibt, kann zudem nicht von einem sich für alle gleich vermittelnden Raum der Arbeit, Familie etc. ausgegangen werden, sondern es ergibt sich eine weitere Raumvielfalt dadurch, dass es eben nicht mehr *die* Familie und *das* Arbeitsmodell gibt, sondern differenziertere Formen. Und die Möglichkeiten, Raum zu konstituieren, hängen in starkem Maße davon ab, über welche Ressourcen verfügt werden kann. Zur Erinnerung sei an dieser Stelle auch nochmals erwähnt, dass diese Teilräume – in Abhängigkeit von den verschiedenen Rollen und den damit verbundenen Aufgaben, die der Akteur innerhalb seines gesellschaftlichen Alltags einnimmt – unterschiedlich wahrgenommen und eingenommen werden.

Zu den maßgeblichen Faktoren der Konstitution von Raum zählen finanzielle Ausstattung, Bildung, Alter, Geschlecht, ethnische oder religiöse Zugehörigkeit, sexuelle Präferenzen, mentale und körperliche Fähigkeiten. Hinsichtlich der unterschiedlichen Möglichkeiten zur Raumkonstitution ist daran zu denken, dass sich daraus zwangsläufig eine Dimension sozialer Ungleichheit ergibt. Martina Löw schreibt diesbezüglich:

»Da die Strukturprinzipien Klasse und Geschlecht alle Ebenen der Konstitution durchziehen und über sie gesellschaftlich Begünstigungen und Benachteiligungen sowie Abgrenzungen und Einschlüsse verankert werden, ist auf jeder Ebene der Konstitution von Raum die Reproduktion sozialer Ungleichheit systematisch möglich und faktisch gegeben.« (a.a.O., S. 210).

Anhand der vier Dimensionen Reichtum, Wissen, Rang und Assoziation charakterisiert Martina Löw soziale Ungleichheit hinsichtlich der Konstitution von Räumen, die in der (An)Ordnung sozialer Güter und Lebewesen an Orten besteht (vgl. Kapitel 2.2.2). Daher ist der Zugang zu den sozialen Gütern für die Fähigkeit, Raum zu konstituieren, von Bedeutung. *Unterschiedlicher Zugang* (»Reichtums-Dimension«) bedingt unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten. Typischerweise verfügen höhere Klassen (und Männer gegenüber Frauen) über bessere Möglichkeiten der Raumkonstitution. Auch *Wissen* lenkt die Zugangsmöglichkeiten und bedingt mitunter Ausschlüsse. Zu unterscheiden ist zwischen dem Wissen um materielle Vorgänge und dem Wissen um symbolische Vorgänge:

»Dabei ist das Wissen um den Umgang mit den materiellen Komponenten der Räume leichter zugänglich als das Wissen um die symbolischen Zuordnungen, da dieses über den Habitus gesteuerten Interpretationsprozessen unterliegt. Darüber hinaus bestehen geschlechtsspezifische Wissensreservate. Frauen interessieren sich mehr für geistes- und gesellschaftswissenschaftliche Fragen, Männer für technische und naturwissenschaftliche. Je nach Wissensspektrum können unterschiedliche Räume geschaffen werden mit den damit einhergehenden Machtverhältnissen.« (a.a.O., S. 213).

Die Position in der *sozialen Hierarchie* (»Rand-Dimension«) ist ebenfalls ein wesentlicher Einfluss für Gestaltungsmöglichkeiten von Raum:

»Menschen, die über eine hohe Position in der sozialen Hierarchie verfügen, wird mehr Raum, und zwar symbolisch und materiell, zugesprochen als jenen, die niedrigere Positionen innehaben. Die Lebenschancen verteilen sich unterschiedlich, je nachdem in welchem Stadtteil man aufgewachsen ist etc. ...« (a.a.O., S. 213).

Letzte der vier Dimensionen ist die *Assoziation*. Sie impliziert, dass die Zugehörigkeit beziehungsweise Nicht-Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe die Chancen zur Konstitution von Raum begünstigt beziehungsweise benachteiligt. Im Ablauf der Synthese werden über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse soziale Güter oder Lebewesen zu Räumen verbunden. Mit der Entwicklung von Raum verbunden ist die Unterscheidung von »im Raum eingeschlossen« oder »ausgeschlossen« zu sein. So wird, was bei der Konstitution nicht einbezogen wurde, ausgeschlossen. Darüber hinaus besteht bei der Synthese von Raum die Möglichkeit der Reproduktion von Rang und Assoziation:

»Strukturprinzipien werden einverleibt und gehen als Wahrnehmungs- und Relevanzschema in den Habitus ein. Es entstehen objektivierte Muster der Wahrnehmung und des Ausdrucks, die die Unterwerfung unter die gemeinsame Wirklichkeit gewährleisten. Wie Räume synthetisiert werden, wird dadurch abhängig vom geschlechts- und klassenspezifischen Habitus. Einschluss und Ausschluss muss deshalb in vielen Räumen nicht über Verbot oder physische Gewalt organisiert werden, sondern geschieht über Selbstausschluss durch Habituspräferenzen.« (a.a.O., S. 215).

Die bereits angesprochene Verinselung ist nicht allein ein Phänomen kindlichen Alltags. Über Verkehrsmittel wie Flugzeug oder Pkw machen auch Jugendliche und Erwachsene die Erfahrung verinselter Räume. Doch nicht nur beim freizeitlichen Reisen, sondern auch im Alltäglichen konstituiert sich Raum durch die Verknüpfung verschiedener Inseln, beispielsweise beim Pendeln zwischen Arbeitsplatz, Wohnung, Einkaufsstätten und Freizeiteinrichtungen. Eine besondere Bedeutung bei der Wegbewältigung hat die Wahl des Verkehrsmittels, da dieses die »Erfahrung«, das heißt die Wahrnehmung des Raumes beeinflusst:

»Als Fußgänger oder Fahrradfahrerin mag man den Weg, den man zurücklegt, als homogenen Raum erleben, im Auto, Bus oder in der U-Bahn werden die einzelnen Orte nur über die Prothese ›Verkehrsmittel‹ verbunden. Es handelt sich dabei nicht einfach um eine Überwindung von Raum, sondern Raum konstituiert sich in dem Prozess durch die Herstellung von Verknüpfungen.« (Löw 2001, S. 114).

Es besteht demzufolge ein enger Zusammenhang zwischen Mobilitätsform und Raumwahrnehmung.

Wie erläutert, beinhaltet die gesellschaftliche Differenzierung eine Differenzierung des gesellschaftlichen Raumes in verschiedene Funktionsräume wie Räume der Schule, der Arbeit, der Ausbildung, der Familie, der Freizeit etc. Für eine oder einen Jugendliche heißt das, dass sie oder er zugleich Schülerin/ Schüler oder Auszubildende/ Auszubildender und Tochter/ Sohn ist. Hinzu kommt die Rolle, die innerhalb der Peergroup eingenommen wird sowie weitere aus dem Bereich der Freizeitaktivitäten (Mitglied in einem Sportverein, einer Umweltgruppe etc.). Jede dieser Rollen beinhaltet einen ihr eigenen sozialen Raum, der durch spezifisches Verhalten und spezifische Aufgaben an die Interagierenden gekennzeichnet ist. Dementsprechend

sieht sich beispielweise die oder der Jugendliche als Schülerin/ Schüler innerhalb der Schule – vor allem den Lehrern gegenüber – in einer anderen Situation als im privaten Zusammentreffen mit Gleichaltrigen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Situationen unterschiedliche Anforderungen und Handlungsweisen implizieren. Bezüglich der Situationen kann man von institutionalisierten Räumen sprechen, da in ihnen institutionalisierte (An)Ordnungen in regelmäßigen sozialen Praktiken im Handeln reproduziert werden:

»Räume werden in Routinen immer wieder auf die gleiche Weise hergestellt. Viele Routinen werden von Kind an gelernt, so dass Menschen ein praktisches Bewusstsein über die Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Konstitution haben.« (a.a.O., S. 166).

In den Routinen werden gesellschaftliche Institutionen reproduziert und eigenes Handeln habitualisiert. Institutionalisierte Räume sind folglich dadurch charakterisiert, dass bei ihnen die (An)Ordnung über das eigene Handeln hinaus wirksam bleibt und genormte Syntheseleistung und Positionierung von Gütern und Menschen nach sich zieht.

Auch bei Anthony Giddens fungieren Routinen als wichtige Kategorie bei der Konstitution von Raum. In seinen Ausführungen zu »Zeit, Raum und Regionalisierung« beschreibt Giddens (1988) eine Vielzahl von (regionalisierten) Räumen als Folge der Differenzierung moderner Gesellschaften<sup>47</sup>. Wenn Giddens von Regionalisierung spricht, meint dies die Aufteilung von Raum und Zeit in Zonen. In diesem Sinne werden zum Beispiel Häuser in Zimmer, Flure, Stockwerke regionalisiert, zeitlich sind Tag und Nacht zur Unterscheidung von Schlaf- und Arbeitsperioden zu nennen. Bezüglich geographischer Regionen betont Giddens, dass diese – ähnlich dem Naturalisierungseffekt bei Bourdieu – mit sozialer Zuweisung beziehungsweise Orientierung verbunden sind. Er verdeutlicht dies am Beispiel Großbritanniens:

»Der ›Norden‹ (von Großbritannien; U.S.) ist nicht bloß ein geographisch abgegrenztes Gebiet, sondern trägt seit je auch distinktive soziale Charakterzüge. Unter dem ›Charakter‹ von Regionalisierung verstehe ich die Weisen, in denen die Raum-Zeit-Organisation von Orten innerhalb umfassender sozialer Systeme geordnet wird.« (Giddens 1988, S. 174).

Über die Regionalisierung, die Zonierung von Orten in Raum und Zeit, werden Gesellschaften Giddens zufolge stark ausdifferenziert, indem Regionen durch routinemäßige Interaktionen bis über weite Raum-Zeit-Distanzen hinweg geschaffen werden:

»Zentral ist für Giddens immer die Festlegung, dass Orte und Regionen in ihrer Raum-Zeit-Ordnung in Ordnungen von größeren Systemen eingebettet sind. Dies ist der erste Hinweis auf Giddens Vorstellung von einer Sozial- und Systemintegration.« (Hamedinger 1998, S. 153).

Wesentlich für Giddens Region-Orte-Konzeption sind die Interaktionen, die alltäglichen Praktiken der Individuen, die »... ›praktisch‹ ihre Orte gleichsam produzieren,

---

<sup>47</sup> Raum und Zeit sind Kernstück von Giddens Theorie der Strukturierung und zentrale Kategorien des Handelns der Subjekte und der Konstitution von sozialen Systemen: »Primordial für das Handeln ist für ihn die Situiertheit in Raum und Zeit. Jede soziale Praxis konstituiert sich demzufolge aus den Dimensionen Raum, Zeit und ›Strukturiertheit‹ als Vergegenwärtigung von Strukturen ...« (Hamedinger 1998, S. 148).



indem sie diese in einen Kontext für eine Interaktion bringen.« (a.a.O.). Über seine Interaktion erfährt der Akteur meist eine Sozialintegration (das heißt Kopräsenz) und eine Systemintegration (das heißt eine Positionierung im sozialen System). Eine rein physisch-objektive Betrachtung von Raum lehnt Giddens ab, für ihn wird das soziale Leben, das Dasein durch die Kategorien von Raum und Zeit strukturiert:

»Der Begriff der Region wird manchmal in der Geographie gebraucht, um ein physisch abgegrenztes Gebiet auf einer Karte der physischen Eigenschaften der materiellen Umwelt zu bezeichnen. So möchte ich diesen Begriff nicht verwenden, welcher im hiesigen Gebrauch immer auf das Phänomen der Strukturierung sozialen Verhaltens über Raum und Zeit verweist.« (Giddens 1988, S. 174).

Auch in der vorliegenden Arbeit wird Raum als soziale Kategorie verstanden, wobei die Akteure den Raum über ihre Interpretation und ihr Handeln konstituieren und strukturieren. Jedoch soll der physische Raum hier nicht gänzlich aus der Betrachtung verschwinden, da Verflechtungen zwischen sozialen und physischen Räumen bestehen (vgl. Kapitel 2.2.3).

In modernen Gesellschaften zu leben heißt, sich parallel in verschiedenen Räumen befinden, agieren und auch bewegen zu müssen. Die Modernisierung der Gesellschaft hat dazu geführt, dass die Individuen aus den traditionellen engmaschigen sozialen Beziehungen gelöst sind und sich in verschiedenen Bindungen wie Schule, Betrieb, Peergroup, Verein, Interessengemeinschaft etc. wiederfinden (vgl. Beck 1986). Dabei können die unterschiedlichen Räume durchaus in einem Spannungsverhältnis zueinander stehen.

Ich möchte dieses Spannungsverhältnis am Beispiel der sozialen Räume »Wohnen/ Familienleben« und »Arbeiten«<sup>48</sup> erläutern. Waren wirtschaftliche Produktion und Familienleben in vormodernen Gesellschaften in ein und derselben sozialen Einheit vereinigt (vgl. Schimank 1996, S. 49), so zeichnen sich moderne Gesellschaften dadurch aus, dass diese Einheit vielerorts aufgebrochen und dem sozialen Raum »Arbeit« wie auch dem sozialen Raum »Wohnen/ Familienleben« ein spezifischer physischer Raum zuzuordnen ist. Mittlerweile hat die Flexibilisierung von Arbeitsverhältnissen jedoch dazu geführt, dass der soziale Raum »Arbeit« durchaus verschiedene physische Räume beinhalten kann. So ist es möglich, dass ein(e) Erwerbstätige(r) sowohl in den Räumen des entsprechenden Unternehmens als auch zu Hause arbeitet (als sogenannter »Teleworker«)<sup>49</sup>. Hier ist anzumerken, dass es bei der Aufhebung dieser strikten Trennung unter Umständen auch zu Konflikten zwischen den sozialen Räumen »Arbeit« und »Wohnen/ Familienleben« kommen kann. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass in sozialen Prozessen eine bestimmte Art der Wahrnehmung des Raumes »Arbeit« erlernt wurde, die spezifische Denk- und Verhaltensweisen impliziert. Analog weist auch der Raum »Wohnen/ Familienleben« ihm immanentes Handeln auf. Das »Verschmelzen« der Räume kann nun dazu führen, dass die oder der Betreffende es als problematisch empfindet, dass ein sozialer Raum den anderen dominiert beziehungsweise verdrängt. Für den Bereich Arbeit würde das heißen, dass der bislang dem Wohnen und somit dem privaten Bereich vorbehaltene physische Raum nun mit der Arbeit eine neue Funktion erhält. Die oder

---

<sup>48</sup> »Arbeit« bedeutet hier Erwerbsarbeit.

<sup>49</sup> Wenn auch davon auszugehen ist, dass in den meisten Fällen noch eine strikte Trennung der genannten Bereiche vorherrscht.

der Betreffende muss ihren beziehungsweise seinen Alltag neu strukturieren und das Handeln dementsprechend ausrichten.

Unabhängig von der Anzahl physischer Räume, die einem sozialen Raum zugeordnet werden können, erfordert die Vielzahl an sozialen Räumen an sich ein gewisses Maß an Flexibilität seitens der Individuen, da die jeweiligen Räume durch spezifische Interpretationen und Handlungen charakterisiert sind. Dies kann sich als problematisch erweisen, da an möglichen Schnittpunkten sozialer Räume eine Synthese der jeweiligen Identifikationsbezüge notwendig werden kann. Diesbezüglich ist von den Individuen eine soziale Umsicht für die Räume derer zu entwickeln, mit denen sie interagieren, da hier unter Umständen gänzlich verschiedene Raumvorstellungen aufeinander treffen, die über das Verhalten im physischen Raum sichtbar werden können. Unterschiedliche soziale wie physische Räume implizieren durch ihre Struktur differierende Verhaltensweisen und strukturieren den Handlungsrahmen der in ihm verweilenden Personen, bieten unterschiedliche Identifikationsbezüge.

Gerade in gemeinsam genutzten öffentlichen Räumen kann es zu einem Spannungsverhältnis hinsichtlich des eingenommen und empfundenen Raumes kommen. In einer U-Bahn beispielsweise lässt sich differenziertes Verhalten im Raum gut beobachten. Während manche Fahrgäste lesen, Musikhören (mit Walk- oder Diskman) oder »einfach nur da sitzen« und scheinbar darauf bedacht sind, innerhalb dieses doch öffentlichen Raumes »für sich zu bleiben«, gibt es andere Fahrgäste, die um Kommunikation bemüht sind. Damit treffen sie jedoch nicht immer auf Verständnis, da sich die angesprochenen Personen bedrängt oder belästigt fühlen können. Dies kann auch dann der Fall sein, wenn sie gar nicht direkt angesprochen werden, sondern sozusagen nur »Ohrenzeuge« der Kommunikation Dritter sind. Die Reaktionen der unfreiwilligen Zuhörer reicht dabei von verhaltenen Unmutäußerungen (inklusive der entsprechenden Mimik), die die betreffenden Personen in der Regel gar nicht erreichen, bis hin zur direkten Ansprache, meist mit der Bitte um Ruhe und Rücksichtnahme auf »die anderen Fahrgäste«, wobei meist davon ausgegangen wird, dass sich »die anderen« in gleichem Maße gestört fühlen.

In welcher unterschiedlicher Weise Jugendliche öffentliche Räume besetzen, beschreibt Klaus M. Schmals (1999a) am Beispiel des Alexanderplatzes in Berlin. Die dort im Rahmen einer teilnehmenden Beobachtung untersuchten Jugendgruppen reichten von Punks, Skins, über Skater und Street Boys bis zu Sportfreaks. Unter Zugrundelegung des Matrix-Raumes von Dieter Läßle wurde deutlich, dass innerhalb dieses Matrixraumes je nach Gruppe verschiedene Raumbilder, Interaktionsnetze und Verregelungsstrukturen entstehen:

»... einmal eher passiv zurückhaltende, zum Zweiten aggressiv, gewaltbereit provozierende Raumbilder oder zum Dritten – über Sport, Mode, Technik und Körperkultur – auch aktiv gestaltete und provozierende Raumkonzepte wie die Arena der Skater, die Stadtlandschaften der Sprayer oder die Spielfelder der Volley-, Street- und Beachballer.« (Schmals 1999a, S. 77).

Gemeinsam ist den unterschiedlichen Raumbildern »... die Forderung nach einem eigenen – nicht funktionalisierten – Raum in der Gesellschaft ...« (Schmals 1999, S. 77); dies wird jedoch von »einer in der Regel eiligen, uninteressierten, erschrockenen oder aggressiven Stadtöffentlichkeit« meist nur wenig geschätzt »... und von den Planungsfachleuten ... nicht ernstgenommen bzw. aufgegriffen.« (a.a.O.). Wün-

schenswert wäre eine Zurücknahme der Funktionalisierung und Kontrolle von Räumen in soweit, dass sich qualitative Unterschiede innerhalb der Räume aufheben lassen.<sup>50</sup>

In Abhängigkeit von gruppenspezifischen raumbezogenen Bedürfnissen und Erwartungen werden von Jugendgruppen generell unterschiedliche Strategien zur Strukturierung von (Sozial-)Räumen entwickelt. Grundlegend ist dabei der Wunsch »... sich dinglich, kulturell und sozial einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen erst die gruppenspezifischen Bedürfnisse zur Entfaltung und Realisierung kommen können.« (Becker/ Eigenbrodt/ May 1984, S. 16). Konsequenz ist eine Verschiedenartigkeit von Raumschaffen und Raumeignung, die – sofern die raumstrukturierenden Prozesse und raumbezogenen Handlungen innerhalb desselben physischen Raumes vonstatten gehen – unter Umständen zu konkurrierenden oder auch konfliktreichen Situationen führen kann, sofern sich eine Gruppe (oder auch ein einzelnes Individuum) in »ihrem« (»seinem«) Raum gestört fühlt.

### **2.3.3 Fazit**

Angesichts der geschilderten Differenzierungsvorgänge, die die moderne Gesellschaft strukturieren und der Annahme, dass Raum in Abhängigkeit von Ausstattung und sozialer Lage des Menschen von diesem interpretiert und gestaltet wird, ist von einer Vielzahl daraus resultierender Räume und Raumbilder auszugehen. Raum ist demnach kein abgeschlossener, eindeutig definierter konstanter Raum, eben weil er ein *sozial* konstituierter, ein gesellschaftlich produzierter (vgl. Läßle 1991a) Raum ist. Der gesellschaftliche Raum, in dem Jugendliche heute aufwachsen und der Grundlage ihrer Rauminterpretationen und Ausbildung von Raumbildern ist, wird durch folgende Faktoren charakterisiert:

- Entsprechend einer gewachsenen Differenzierung der modernen Gesellschaft ist auch in Bezug auf Raum von differenzierten Räumen auszugehen. Das heißt, gesellschaftliche Räume als Resultat gesellschaftlicher Beziehungen stellen sich in einer Vielzahl von gesellschaftlichen Teilräumen dar.
- Zudem sind innerhalb der gesellschaftlichen Teilräume Differenzierungsprozesse zu beobachten. Der soziale Raum Arbeit ist beispielsweise dadurch gekennzeichnet, dass die moderne Gesellschaft eine Vielzahl von Arbeitsmodellen kennt; ebenso weist der soziale Raum Familie differenzierte Formen auf.
- Veränderte Sozialisationsbedingungen, wie etwa die Verinselung des gesellschaftlichen Alltags sind für die Konstitution von Raum maßgeblich, denn Raum wird durch den Prozess der Verinselung nicht mehr als etwas Einheitliches wahrgenommen. Vielmehr entwickelt sich die Vorstellung eines vernetzten Raumes; erfahren werden einzelne Teilräume, die jedoch nicht unmittelbar aneinandergrenzen und deren Zwischenräume wie »weiße Flecken auf einer Landkarte« un-

---

<sup>50</sup> »Stadt sollte ... nicht in reiche und arme, in geschlossene und offene Räume, in Räume für Frauen und Männer, für Deutsche und Ausländer oder für alte und junge Menschen zerlegt werden. Jugend würde so schrittweise und milieuspezifisch im Raum segregiert, voneinander und von der Gesellschaft getrennt. Hiermit würde einem weiteren und folgenschweren Entstrukturierungsprozess – aus sozialräumlicher Perspektive – Vorschub geleistet.« (Schmals 1999, S. 77).

erkannt bleiben. Mit der Verinselung verknüpft ist Mobilität, die geleistet werden muss, um die Teilräume miteinander zu verbinden.

- Die Vielzahl von Räumen erklärt sich auch über die Ressourcen, über die das Individuum verfügen kann. Räume werden unterschiedlich wahrgenommen und eingenommen, ein objektiv gegebener Raum kann somit – je nach Perspektive – verschieden interpretiert werden.
- Aus unterschiedlicher Ressourcenverfügung resultiert jedoch auch ein unterschiedlicher Zugang zum Raum und somit eine Dimension sozialer Ungleichheit. Habituspräferenzen und eine zunehmende Funktionalisierung der Räume können zu Segregationsprozessen innerhalb der Räume oder zum Ausschluss aus diesen Räumen führen.
- Da in Abhängigkeit von den Ressourcen unterschiedliche Raumwahrnehmungen und Raumeignungen zu erwarten sind, ist von den Individuen ein gewisses Maß an sozialer Umsicht zu entwickeln, um die Wahrnehmung von Räumen von anderen Personen und deren Räume selbst nicht zu verletzen oder zu zerstören.
- Soziale und physische Räume können in einem Spannungsverhältnis zueinander stehen, wenn innerhalb eines physischen Raumes verschiedene soziale Räume aufeinander treffen und ein sozialer Raum einen anderen dominiert oder gar verdrängt. Für das betreffende Individuum bedeutet dies, die mit dem bisher vorhandenen Raum verbundenen Wahrnehmungen und Handlungsweisen zu bedenken und den veränderten Gegebenheiten anzupassen, was ein gewisses Maß an Flexibilität seitens des Individuums voraussetzt.

Was bedeutet die Teilhabe an den differenzierten Räumen der modernen Gesellschaft nun für die Mobilität der Gesellschaftsmitglieder im Allgemeinen und die der Jugendlichen im Besonderen? Da unterschiedliche Rollen auch (physisch) in unterschiedlichen Räumen angesiedelt sind, ist davon auszugehen, dass die Teilhabe an diesen verschiedenen sozialen Kontexten nur über einen erhöhten Kommunikations- und Mobilitätsbedarf zu meistern ist. Im Folgenden wird darauf eingegangen werden, wie Mobilität zu definieren ist und welche Mobilitätsanforderungen die heutige Gesellschaft an ihre Mitglieder stellt und von welchen Faktoren der Zugang zu Mobilität und die Gestaltung von Mobilität abhängig sind.

## **2.4 Gestalt und Stellenwert von Mobilität**

Ebenso wie »Raum« ist »Mobilität« kein einfach zu fassender Begriff. Da das Verständnis von Mobilität vielseitig ist, soll zunächst erklärt werden, was unter Mobilität zu verstehen ist und wie dieser Begriff hier Verwendung findet. Im Anschluss daran werden mobilitätsfördernde und mobilitätshemmende Faktoren erläutert und auf die Bedeutung von Mobilität in der modernen Gesellschaft eingegangen. Danach wird in einem Exkurs anhand der geschichtlichen Entwicklung des Reisens die Statusfunktion von Mobilität erläutert.

### **2.4.1 Was ist Mobilität?**

Während in der Soziologie mit Mobilität die Bewegung von Menschen innerhalb sozialer Gruppen und Schichten beschrieben wird (*soziale Mobilität*), findet der Begriff in

der Geographie Anwendung, wenn von *räumlich-regionaler Bewegung* die Rede ist, zum Beispiel bei einem Wohnortwechsel oder dem Weg zur Arbeit. In der Psychologie beschreibt Mobilität *geistliche Beweglichkeit*. Mobilität kann jedoch auch als *Möglichkeitsraum* verstanden werden, als Bewegung in möglichen Räumen im Unterschied zu Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen. Zunächst möchte ich mich jedoch der *sozialen* Mobilität zuwenden.

Eine detaillierte Darstellung von sozialer Mobilität lieferte der Soziologe Pitirim A. Sorokin in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts. Er beschrieb mit der *sozialen* und *kulturellen Mobilität* die Bewegung von Menschen in sozialen Schichten sowie den kulturellen Wandel. Innerhalb der sozialen Mobilität unterschied er zwischen *horizontaler* und *vertikaler* Mobilität:

»Mit horizontaler sozialer Mobilität oder Verschiebung ist der Wechsel eines Individuums oder eines sozialen Objekts von einer sozialen Gruppe zu einer anderen gemeint, die sich auf dem gleichen Niveau befindet. Wechsel von Individuen, wie von den Baptisten zu den Methodisten, von einer Staatsangehörigkeit zu einer anderen, von einer Fabrik zu einer anderen unter Beibehaltung des gleichen Berufsstatus sind alles Beispiele sozialer Mobilität.« (Sorokin 1959, S. 133).

Die *vertikale (soziale)* Mobilität beinhaltet Auf- oder Abstiegsprozesse im Lebensverlauf eines Individuums, beispielsweise im Arbeitsleben. Wie angesprochen, umfasst der Begriff Mobilität bei Sorokin auch den Aspekt des sozialen Wandels. Er spricht diesbezüglich von *kultureller* Mobilität, der Bewegung von Kulturelementen wie beispielsweise Ideen, Werte, Sprache oder Kommunikationsformen.

Über Sorokin hinaus kann soziale Mobilität einen Positionswechsel von Personen in der Gesellschaft, in einem symbolischen Raum bedeuten. Sie kann als ein wesentliches Merkmal einer oder eines Einzelnen, einer Gruppe oder einer Gesellschaft verstanden werden, denn soziale Mobilität, das heißt Aufstiegschancen und die Bereitschaft zur horizontalen Mobilität, sind wichtige Voraussetzungen zur Entfaltung des Leistungspotentials und der wirtschaftlichen Entwicklungskräfte einer Gesellschaft. Hohe Mobilität kann somit als ein Kennzeichen moderner dynamischer Gesellschaften gedeutet werden (siehe auch Kapitel 2.4.3):

»Moderne Gesellschaften zeichnen sich durch eine nachhaltige ›Verflüssigung‹ sozialer Strukturen aus – ein Prozess, der als Individualisierung und Mobilisierung gleichermaßen beschrieben werden kann. Denn der individualisierte ist ein hochmobiler Mensch, der unter den Bedingungen der modernisierten Moderne mit wachsenden räumlichen, zeitlichen und sozialen Flexibilitätszumutungen konfrontiert ist.« (Bonß/ Kesselring 1999, S. 39; vgl. dazu auch Lash/ Urry 1994).

Die sozialen Flexibilitätszumutungen sind im Hinblick auf die Untersuchung sozialer Ungleichheit von großer Bedeutung, denn soziale Mobilität bezeichnet »... die Beweglichkeit, das heißt die denkbare Möglichkeit für Personen, Familien oder Bevölkerungskategorien, ihre jeweilige Position zu verändern, sei es einen ›bewertbaren‹ Auf- oder Abstieg zu erfahren (vertikale Mobilität), sei es in eine andere Position mit gleichbleibendem Standortwert überzuwechseln (horizontale Mobilität).« (Wallner/ Funke-Schmidt-Rink 1980, S. 13; Hervorhebungen im Original). Aus dem Umstand, dass nicht alle Gesellschaftsteile über gleiche Mobilitätsmöglichkeiten verfügen, resultiert soziale Ungleichheit. In Abhängigkeit von Bildungsstand, kulturellem Niveau, ökonomischer Lage, Traditionen und Werten ergeben sich für die Mitglieder einer Gesellschaft differenzierte Mobilitätschancen und damit auch differenzierte Optionen

hinsichtlich möglicher Auf- oder Abstiegsprozesse. Dass diese Prozesse innerhalb sozialer Schichten auch mit räumlich-regionaler Mobilität verbunden sind und durch diese bedingt sein können, darauf wird im nächsten Kapitel eingegangen. Zunächst möchte ich den Begriff räumlich-regionaler Mobilität erläutern.

Im geographischen Kontext wird für den Begriff Mobilität zwischen Wanderungen als Verlagerungen von Funktionsstandorten und dem Verkehr als Bewegung oder Transport zwischen Funktionsstandorten unterschieden. Nach der Enquete-Kommission (1994, S. 126) beinhaltet *räumliche* Mobilität alle »... außerhäusigen Bewegungsvorgänge außerhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes«. Generell sind bei räumlich-regionaler Mobilität Bewegungen, die aus einem individuellen Bedürfnis heraus entstehen, von Bewegungen zu unterscheiden, die aus sachlicher Notwendigkeit erfolgen. Zu diesen sachlichen Notwendigkeiten zählen in erster Linie die Wege zur Schule oder zum Arbeitsplatz sowie Wege, die der Versorgung dienen. Im Gegensatz dazu stehen Bewegungen, die auf den ersten Blick nicht zwingend erscheinen, das heißt vor allem Bewegungen im Freizeitbereich.

In der vorliegenden Arbeit wird der Begriff »Mobilität« – sofern nicht andere Bedeutungen explizit genannt werden – im Sinne einer *sozial-räumlichen* Mobilität verwendet. Das heißt, bei den Untersuchungen zur Bewegung im physischen Raum sollen deren sozial wirkende Aspekte berücksichtigt werden, denn die Art und Weise der Fortbewegung einer Person ist ein Merkmal der jeweiligen sozialen Positionierung der sich bewegend Person. Ebenso hat die Position, die im sozialen Raum eingenommen wird, Auswirkungen auf die Mobilitätspraxis, denn diese wird durch den Lebensstil und die jeweilige Lebenssituation der betreffenden Person mitbestimmt.

Darüber hinaus ist Mobilität als symbolisch-interaktionistische Mobilität zu verstehen, als gesellschaftlich konstruiert und gesellschaftlich vermittelt, wie im Folgenden erläutert wird (vgl. Kapitel 2.4.2 und 2.4.5). In diesem Sinne soll Mobilität in der vorliegenden Arbeit verstanden werden. Es geht um die Untersuchung räumlich-regionaler Mobilität Jugendlicher mit den damit verbundenen sozialen Aspekten. Bei den räumlichen Bewegungen handelt es sich in erster Linie um Formen zirkulärer Mobilität, bei der der bestehende Wohnsitz Ausgangs- und Endpunkt der Bewegung(en) bleibt und nicht um residentielle Mobilität im Sinne von Migrationen.

Im folgenden Kapitel wird nun erläutert, in welcher Weise soziale und räumlich-regionale Mobilität wechselseitig aufeinander einwirken und wie es – in Abhängigkeit von gesellschaftlich vermittelten Leitbildern und subjektiven Motiven – zur Ausbildung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse kommt.

#### **2.4.2 Der Zusammenhang von sozialer und räumlich-regionaler Mobilität**

Der Zusammenhang von sozialer und räumlich-regionaler Mobilität wird unter anderem bei der Betrachtung der Definition von Mackensen u.a. deutlich, wenn von Mobilität als dem »... Wechsel eines oder mehrerer Individuen zwischen den festgelegten Einheiten eines Systems« gesprochen wird (Mackensen u.a. 1975, S. 8). System meint hier nicht nur den geographischen Raum, sondern auch soziale Kategorien, zum Beispiel Betriebe mit den dazugehörigen Arbeitsplätzen. Die räumlich-regionale Mobilität schließt hier soziale Mobilität in gewissem Umfang mit ein, denn ein Wechsel innerhalb des Systems Betrieb kann – neben räumlichen Veränderungen – auch

vertikale oder horizontale soziale Mobilität bedeuten. Vertikal durch den Erhalt eines höher oder niedriger entlohnten Arbeitsplatzes, horizontal bei gleichbleibendem Lohn, jedoch anderen Aufgabenbereichen.

Der sich hier andeutende Zusammenhang zwischen räumlich-regionaler und sozialer Mobilität soll nun anhand der Betrachtung von Wohnstandorten innerhalb von Großstädten konkretisiert werden. Sozial selektiv wirkende Um- und Wegzüge innerhalb einer Großstadt beschreibt Hartmut Häußermann (2000) anhand der »selektiven Mobilität«. Sie ist eine Ursache dafür, dass sich in Großstädten Quartiere herausbilden, in denen sich marginalisierte Einheimische und diskriminierte Zuwanderer sammeln, da sie in »besseren« Stadtvierteln keine Wohnung finden. Verstärkt wird diese Konzentration durch die Abwanderung von ökonomisch besser ausgestatteten Haushalten an Wohnstandorte »im Grünen«, das heißt Standorte, die am Rande oder außerhalb der Großstädte liegen. Motivationen für die Abwanderung sind schlechte Umweltqualitäten (Lärm, Luftverschmutzung) in den verdichteten Großstadtgebieten sowie der Wunsch nach einer privaten Grünfläche. Dieser Wunsch ist vor allem dann vorhanden, wenn sich Kinder im Haushalt befinden. Darüber hinaus – so Häußermann – spielt auch das Verlangen eine Rolle, sich von Nachbarn, deren Kultur und Lebensgewohnheiten man nicht teilt, räumlich distanzieren zu können. Die sozial selektierende Wirkung der freiwilligen Abwanderung »ins Grüne« wird dadurch verstärkt, dass für jeden abgewanderten Haushalt ein Haushalt nachzieht, der auf Grund seines Einkommens oder wegen kultureller Diskriminierung keine andere Option hat. Gerade für Kinder und Jugendliche ergeben sich im »Quartier als Lernraum« aus dieser Konzentration sozial weniger gut gestellter Haushalte Konsequenzen für ihre weitere Entwicklung:

»Beispiele dafür gibt es genug: Wenn Kinder oder Jugendliche überhaupt niemanden mehr kennen, der einer regelmäßigen Erwerbsarbeit nachgeht, entwickeln sie keine Vorstellung davon, dass pünktliches und regelmäßiges Aufstehen sowie die Aufrechterhaltung einer äußeren Ordnung (Selbstdisziplin) eine Lebensmöglichkeit darstellen, die mit gewissen Vorteilen verbunden sein kann.« (Häußermann 2000, S. 20).

Auf diese Weise kommt es durch nicht vorhandene Repräsentation sozialer Rollen, die ein »normales« Leben charakterisieren, zur Einschränkung kindlicher und jugendlicher Erfahrungswelt. Die somit eingeschränkten Möglichkeiten sozialen Lernens führen zu einer Benachteiligung der Kinder und Jugendlichen.

Das Phänomen der selektiven Mobilität zeigt, dass soziale und räumlich-regionale Mobilität in ihren Wirkungen aufeinander eng miteinander verbunden sind. Es handelt sich bei Mobilität nicht allein um die technische Seite von Raumüberwindung durch Verkehrswege oder -mittel. Bewegungen im physischen Raum haben soziale und kulturelle Wirkung auf die sich bewegenden Personen und sie verändern auch den Raum selbst. In der Folge werden zudem der Raum und die sich bewegenden Personen in anderer Weise wahrgenommen und interpretiert. So kann der Umzug in ein »besseres« Stadtviertel dazu führen, dass sich der soziale Status des betroffenen Individuums durch diese räumliche Bewegung erhöht. Ferner bedingt der Status eines Individuums innerhalb einer Gesellschaft (insbesondere über die ökonomische Situation) einen bestimmten Zugang zur Mobilität, das heißt spezifische Mobilitätsmöglichkeiten wie beispielsweise die Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Somit ist die Fähigkeit zur Bewegung im Raum durchaus vom sozialen Status der jeweiligen Person abhängig.

Anhand der selektiven Mobilität wird zudem ersichtlich, dass die Interpretation von Räumen die Mobilitätsbewegungen beeinflusst. Stadtviertel werden beispielsweise als »bessere« oder »schlechtere« Stadtviertel klassifiziert. In Abhängigkeit von der Interpretation und Bewertung des jeweiligen Raumes entscheidet sich das betreffende Individuum – entsprechend seiner ökonomischen, kulturellen und sozialen Ressourcen – für den Verbleib in dem jeweiligen Raum oder für einen Umzug in ein anderes Wohnumfeld. Entscheidend für die Mobilität ist hier die Symbolik von (Raum-)Bildern, von mit dem Raum assoziierten Eigenschaften. Diese können sowohl positiver als auch negativer Art sein, wesentlich ist – wie im Kapitel 2.2.3 beschrieben – dass mit einem Raum unterschiedliche Konnotationen verbunden sein können, dass Räume unterschiedlich interpretiert und bewertet werden. Dies führt zu unterschiedlichem Verhalten im Raum und somit auch zu unterschiedlichem Mobilitätsverhalten, zu Verbleib oder Fortzug. Ein Wohngebiet, ein Stadtviertel kann als ruhig und idyllisch oder aber als laut und verschmutzt beurteilt werden. Was eine Person als ruhig und angenehm empfindet, kann für eine andere Person langweilig und somit uninteressant sein, was als laut und unangenehm wahrgenommen wird, aber auch als lebhaft und wünschenswert interpretiert werden.

Mit Bezug auf Alfred Schütz und seine Erläuterungen zu den Strukturen der Lebenswelt (Schütz 1971a und 1971b) lassen sich im Hinblick auf selektive Mobilität unterschiedliche Mobilitätsmotive charakterisieren. Zum einen Bewegungen, die aus dem subjektiven Sinn resultieren, den die oder der Handelnde mit seinem Handeln verbindet; Schütz spricht hierbei von »Um-Zu-Motiven« (vgl. Schütz 1971a, S. 80f.), zu denken ist hier beispielsweise an einen selbstgewählten »Umzug ins Grüne«. Darüber hinaus gibt es Bewegungen, denen ein sogenanntes »Weil-Motiv« zugrunde liegt. Das Handeln folgt in diesem Fall Motiven, die durch lebensgeschichtliche, soziale oder kulturelle Faktoren bedingt sind und der oder dem Handelnden nicht unmittelbar als subjektiver Sinn gegenwärtig sind. Auch die von Schütz beschriebene Verschränkung von »Um-Zu-Motiven« und »Weil-Motiven« in sozialen Interaktionen lässt sich am Beispiel selektiver Mobilität erläutern. So kann eine Vielzahl von »Um-Zu-Motiven« der einen Handelnden zu »Weil-Motiven« für andere Handelnde führen, indem beispielsweise der freiwillige Umzug ökonomisch besser gestellter Haushalte in ein bestimmtes Quartier eine »Aufwertung« desselben bewirken kann, in deren Folge andere, ökonomisch weniger gut gestellte Haushalte, aus dem Quartier abwandern müssen.

Relevant ist hierbei auch, dass die Interpretationsleistungen der Individuen nicht allein aus ihren eigenen Erfahrungen resultieren, sondern auch auf sozialen, das heißt gesellschaftlich vermittelten Erfahrungen beruhen. Schütz spricht diesbezüglich davon, dass lediglich ein kleiner Teil des Alltagswissens der Menschen aus persönlicher Erfahrung stammt, der überwiegende Teil jedoch »sozial abgeleitet«, von Freunden, Eltern, Lehrern auf den Menschen übertragen ist. So wird den Einzelnen gelehrt, »... typische Konstruktionen in Übereinstimmung mit dem Relevanzsystem zu formen, das von dem anonymen, gemeinsamen Standpunkt der Eigengruppe übernommen wird. Diese Konstruktionen umfassen die Lebensweise, umfassen Methoden, in der Umwelt zurechtzukommen, also brauchbare Anleitungen zur Benutzung typischer Mittel, um typische Ziele in typischen Situationen erreichen zu können.« (Schütz 1971a, S. 15). Dies gilt auch für Mobilität als eine Methode, der sich der Mensch bedient, um in der sozialen und räumlichen Umwelt zurechtzukommen.



Mobilität kann, wie Markus Canzler und Weert Knie zeigen, auch als »Möglichkeitsraum« verstanden werden. Dieser Möglichkeitsraum zeichnet sich durch zwei Dimensionen aus, eine horizontale und eine vertikale. Die horizontale Dimension umfasst den geographischen Bewegungsraum, der physische Beweglichkeit mittels infrastruktureller Ausstattung und Grenzen ermöglicht oder beschränkt<sup>51</sup>. Da sich der geographische Möglichkeitsraum in den vergangenen Jahrzehnten permanent ausgedehnt hat, kann man davon sprechen, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Anzahl potentieller Reiseziele mobiler geworden ist.

Die vertikale Dimension des Möglichkeitsraumes beinhaltet »... das Vermögen, eigene Lebensentwürfe zu erarbeiten und durchzusetzen.« (Canzler/ Knie 2000, S. 31). Maßgebliche Faktoren sind dabei die gesellschaftliche Verfassung, die Positionierung in Milieus und die Verfügung über geistige und materielle Ressourcen. Durch die Verbindung der horizontalen und der vertikalen Dimension stellt der von Canzler und Knie gefasste Möglichkeitsraum eine Schnittmenge zwischen sozialer und räumlich-regionaler Mobilität dar:

»Der Möglichkeitsraum jeder Einzelnen und jedes Einzelnen schließt die physische Erreichbarkeit mit Hilfe von Verkehrsmitteln ebenso mit ein wie die geistige Beweglichkeit und die Chancen des sozialen und ökonomischen Aufstiegs.« (a.a.O.).

Da es zahlreiche Abhängigkeiten und Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität gibt, müssen die Mobilitätsformen gemeinsam gedacht werden. Das Zusammenspiel lässt sich am Beispiel der Wohnortwahl verdeutlichen. Diese hängt (neben sozialen Faktoren) nicht zuletzt von der Verfügbarkeit über Verkehrsmittel ab, die es ermöglichen, die differenzierten sozialen Räume (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit) miteinander zu verbinden. Die Differenzierung, maßgebliches Kennzeichen moderner Gesellschaften, hat über die räumliche Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung<sup>52</sup> zu einer neuen Form, dem Verkehr geführt, oder anders gewendet, nur durch Verkehr konnte diese Trennung überhaupt vollzogen werden.

Mobilität ist ein »Signum der Moderne« (vgl. Simmel 1984, Original 1903). Sowohl räumliche als auch soziale Mobilität sind – ebenso wie die soziale Differenzierung – Charakteristika der Moderne:

»Die außerordentliche Steigerung des Unterschiedsbedürfnisses bei den modernen Menschen greift gleichzeitig nach beiden Formen, nach dem Ortswechsel und nach der Differenziertheit ...« (Simmel 1968, S. 499).

Dabei ist das Verhältnis von Mobilität und Moderne durch eine wechselseitige Einflussnahme gekennzeichnet (vgl. Rammler 1999). Auf der einen Seite ermöglicht der Verkehr die raumzeitliche Integration der sozialen Differenzierung, gestattet Bewegung die Erhaltung von »face-to-face-Kontakten«, die für die Sozialintegration erforder-

---

<sup>51</sup> Hier sei zudem erwähnt, dass die Autoren zwischen Mobilität und Verkehr unterscheiden und Mobilität als Bewegung in möglichen Räumen, Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen verstehen.

<sup>52</sup> Die Trennung der genannten Funktionen geht auf die sogenannte »Charta von Athen« zurück, die 1933 auf einem internationalen Städtebaukongress entwickelt und 1941 veröffentlicht wurde. Sie enthält einen programmatischen Thesen- oder Forderungskatalog; Kern der Forderungen war die räumliche Trennung der Funktionen Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Verkehr im Städtebau, das heißt eine systematische Aufgliederung der Stadt in räumlich klar getrennte Funktionsbereiche (vgl. Heineberg 2000, S. 121f.).

derlich sind (technisch vermittelte Kommunikation und Geldwirtschaft hingegen führen zu einer systemischen Integration). Auf der anderen Seite erzeugt Verkehr erneute Differenzierung, indem er die Erschließung neuer Räume ermöglicht.

Im nächsten Kapitel werden nun die gesellschaftlichen Hintergründe von Mobilität erläutert. Dazu zählen unterschiedliche Mobilitätszugänge, gestiegene Mobilitätsanforderungen im Zuge der Modernisierung (insbesondere in der Arbeitswelt) und die Statusfunktion von Mobilität. Dabei geht es darum, den gesellschaftlichen Stellenwert von Mobilität zu beleuchten, das Mobilitätsbild, das die Gesellschaft entwirft und das den Jugendlichen vermittelt wird.

### **2.4.3 Möglichkeiten und Zugang zur Mobilität: Freiwillige oder erzwungene Mobilität?**

Mobilität an sich ist nicht allen Menschen gleichermaßen möglich. Es sind diverse Faktoren, die hier regulierend und oft auch einschränkend wirken. So spielt neben dem Geschlecht und dem Alter der jeweiligen Person auch deren ökonomische Situation eine entscheidende Rolle. Auch die Infrastruktur des betreffenden Raumes liefert wichtige Voraussetzungen zur möglichen Beweglichkeit, wobei der städtische Raum meist mit einer differenzierteren Verkehrsstruktur ausgestattet ist als der ländliche Raum. Zudem muss zwischen Alltags- und Freizeitmobilität unterschieden werden, da hier unterschiedliche Determinanten auf die Gestaltung der Mobilität wirken. Besonders für den Eintritt und den Verbleib in der Arbeitswelt ist Mobilität von Bedeutung. In welcher Weise die genannten Faktoren den Zugang zur Mobilität und ihren Vollzug beeinflussen können, wird für Jugendliche anhand der U.Move-Studie im Kapitel 5.1 detailliert erläutert werden. Im Folgenden wird auf das gesellschaftlich vermittelte Bild und den Stellenwert von Mobilität eingegangen.

Wie anhand der Theorie des Symbolischen Interaktionismus erläutert wurde, werden innerhalb der Gesellschaft Bilder («social perspectives») und Anleitungen zu Interpretationen von Situationen institutionalisiert. Dies gilt auch für das Verständnis von Mobilität. Mobilitätsanforderungen und Interpretationen von Mobilität sind gesellschaftlich vermittelt. Maßgeblich wirken hier die Strukturen der Lebenswelt, wie sie Alfred Schütz beschrieben hat. Der Mensch trifft, sowie er geboren ist, auf eine »objektivierte« Welt, in der das Wissen abgelagert ist, das andere vor ihm gesammelt haben und das ihm einen Rahmen des Denkens und Handelns vorgibt:

»Der Mensch wird in einer Welt geboren, die vor ihm bestand, und diese Welt ist von Anfang an nicht bloß eine physische, sondern auch eine soziokulturelle Welt, deren besondere Struktur das Ergebnis eines historischen Prozesses ist und daher sich für jede Kultur und jede Gesellschaft anders darstellt.« (Schütz 1972, S. 206; vgl. auch Abels 1998, S. 70).

Mobilität als ein Teil dieser besonderen Struktur der soziokulturellen Welt kann als ein kultureller, von der Gesellschaft geschaffener Gegenstand angesehen werden, dessen Ursprung und Bedeutung über die Tätigkeiten menschlicher Individuen zu deuten ist (vgl. Schütz 1971a, S. 12). Jugendliche werden im Prozess des Aufwachsens mit bereits vorhandenen Regeln und Interpretationsanleitungen konfrontiert, dies gilt auch für den Bereich Mobilität. Jede Interpretation dieser Welt, in der die Jugendlichen aufwachsen, beruht nicht nur auf dem Vorrat eigener Erfahrungen, sondern auch auf den durch Dritte vermittelten früheren Welterfahrungen, die über das

»verfügbare Wissen« ein Bezugsschema bilden, einen Rahmen für die zu leistenden Interpretationen (vgl. Schütz 1971a, S. 11f.).

Im Hinblick auf Mobilität in der heutigen modernen Gesellschaft bedeutet dies, dass Jugendliche einen Mobilitäts-Wissensvorrat vorfinden, der sich – jedenfalls in technisch entwickelten Gesellschaften – stark auf die Nutzung des Automobils konzentriert. Die von der oder dem Jugendlichen subjektiv erlebte und erfahrene Lebenswelt (in unserem Fall das Leitbild der Auto-Mobilität) ist gleichzeitig sozial konstituiert, sie ist das Resultat gesellschaftlichen Handelns und vergesellschaftlichter Erfahrungen. Diese Lebenswelt ist bereits durch Institutionen und Produkte menschlichen Handelns strukturiert und wirkt somit auf das Handeln des Menschen zurück, gibt ihm einen gewissen Handlungsrahmen vor. Für das vorliegende Thema ist relevant, dass Jugendliche die Erfahrung machen, dass Mobilität in unserer Gesellschaft eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe ist, und mangelnde Mobilitätsbereitschaft unter Umständen gesellschaftlichen Ausschluss zur Folge haben kann. Zudem erfahren sie symbolische Dimensionen (wie Freiheit oder Status), die mit Mobilität verbunden sind. Diese Erfahrungen lagern sich – so Schütz – als typische Erfahrungen in einem Wissensvorrat (»stock of knowledge«) ab:

»Jedes Handeln verweist in seinem Entworfen-Sein auf Vorerfahrungen, die im jeweils verfügbaren Wissensvorrat organisiert sind. Dieser besteht somit aus den Sedimentierungen früher erfahrener Handlungen mitsamt ihren Generalisierungen, Formalisierungen und Idealisierungen.« (a.a.O., S. 169).

Die typischen Erfahrungen des Wissensvorrates wirken auf das Handeln, in unserem Fall auf das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen. Es kommt zur Bildung von Handlungsmustern (hier Mobilitätsmustern), die sich im Alltag bewährt haben und in der Routine des Handelns bestätigt werden. Für den Bereich Mobilität kann die Autonutzung beziehungsweise die Fixiertheit auf die Autonutzung, als ein solches Handlungsmuster gedeutet werden.

Die symbolische Dimension, die den Jugendlichen gesellschaftlich vermittelt wird, lässt sich gerade am Beispiel des Automobils gut verdeutlichen. Mit dem Auto verbunden sind in erster Linie Interpretationen wie Unabhängigkeit und Freiheit, schnelle Fortbewegung und Anerkennung bei anderen Gesellschaftsmitgliedern (Statusfunktion). Insbesondere die Werbung vermittelt den Gesellschaftsmitgliedern dieses Bild. Dabei beinhaltet das Auto für die Mitglieder der Gesellschaft, die es propagiert, auch erhebliche Nachteile. Zu nennen sind hier Verkehrsoffer (Tote und Verletzte)<sup>53</sup>, zunehmende chaotische Verkehrsverhältnisse (vermehrtes Stauaufkommen), Umweltschäden (Zerstörung von Lebensraum, Luft- und Lärmverschmutzung) und andere mit dem Autoverkehr verbundene Kosten<sup>54</sup>. Diese Seiten werden jedoch in der

---

<sup>53</sup> Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Juni 2002) wurden im Jahr 2001 in Deutschland in Verkehrsunfällen 6.977 Personen getötet und 494.775 Personen verletzt.

<sup>54</sup> Nach Angaben des Umwelt- und Prognose-Institutes (UPI) standen im Jahr 1996 den staatlichen Einnahmen durch den Kfz-Verkehr in Höhe von 63,7 Milliarden DM quantifizierbare Kosten des Kfz-Verkehrs in Höhe von 301 Milliarden DM gegenüber. Damit ergibt sich für das Jahr 1996 ein jährliches volkswirtschaftliches Defizit des Kfz-Verkehrs von rund 240 Milliarden DM. Die Kostenbilanz des Kraftfahrzeugverkehrs berücksichtigte neben den Kosten des Straßennetzes folgende ökologische oder soziale Kostenarten: Unfälle, sofern die Kosten nicht durch die Kfz-Versicherung getragen werden, Lärm, Luftverschmutzung, Wasserbelastung, Treibhauseffekt durch CO<sub>2</sub> und Flächenverbrauch (vgl. Umwelt- und Prognose-Institut 1994).

Regel nur von kleineren Gesellschaftsgruppen (beispielsweise von Versicherungsanbietern oder Umweltschützern) mit dem Auto in Verbindung gebracht. Etabliert hat sich dagegen ein überwiegend positives Bild, mit dem Jugendliche in der automobilen Gesellschaft aufwachsen und auf das sie hin sozialisiert werden (vgl. Tully 1998, S. 37ff.).

Es gilt darüber hinaus aber auch zu berücksichtigen, dass der tatsächlich verfügbare Wissensvorrat eines Individuums im Verlauf des Lebens verschieden gestaltet sein kann:

»Der verfügbare Wissensvorrat jedes Einzelnen ist zu jedem Zeitpunkt seines Lebens in Zonen verschiedenen Grades der Klarheit, Unterscheidbarkeit und Genauigkeit strukturiert. Diese Struktur geht aus dem vorherrschenden Relevanzsystem hervor und ist damit biographisch bestimmt.« (Schütz 1971a, S. 16).

Wissen ist – so Schütz – sozial verteilt. Was der Einzelne weiß, unterscheidet sich demnach vom Wissen seines Mitmenschen ebenso wie die Art und Weise, in der die beiden »gleiche« Tatsachen kennen und interpretieren.

Im Folgenden möchte ich den Blick auf die Hintergründe des gewachsenen Mobilitätswangs innerhalb der gesellschaftlichen Modernisierung richten. Es wird erläutert, welche Faktoren zur Ausbildung des gesellschaftlich vermittelten Bilds von (Auto)Mobilität führen, und welche Anforderungen die Gesellschaft an ihre Mitglieder bezüglich Mobilität stellt. Dabei gilt es, Prozesse der gesellschaftlichen Modernisierung dahingehend zu untersuchen, welche Auswirkungen sie für die in der Gesellschaft lebenden Individuen im Hinblick auf ihre sozialen Beziehungen, ihren sozialen Alltag, die Arbeitswelt und ihre Kommunikations- und Mobilitätsmöglichkeiten hat.

Zur Erläuterung möchte ich an dieser Stelle ein Bild anführen, das Peter A. Berger entworfen hat:

»Bildhaft ausgedrückt, kann dies (die Entfaltung individualisierter Lebenslaufregimes; Anmerkung U.S.) als Umstieg von einem Verkehrssystem in ein anderes – oder zumindest als Gewichtsverlagerung zwischen Verkehrssystemen, die unterschiedlichen Organisationsprinzipien folgen – beschrieben werden: Es gibt nicht nur neue Anfangs-, Zwischen- und Endstationen, nicht nur die Sitz- und Stehplätze sind ungleich verteilt und unterschiedlich komfortabel ausgestattet, nicht nur neue Routen kommen dazu und andere Fahrpläne treten in Kraft. Vielmehr scheint es sich um einen – im Westen allmählichen, im Osten plötzlichen – Übergang von einem *Eisenbahnmodell* individueller und kollektiver Lebensverläufe, das zwar unterschiedliche Routen und einige Optionen enthält, diese jedoch letztlich an ein fixes Streckennetz und definitive Kursbücher bindet, zu einem *Automodell* zu handeln, das weit mehr Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Abfahrtszeiten, Zielen und Routen vorsieht.« (Berger 1996, S. 51; Hervorhebungen im Original).

Mit anderen Worten, Individualisierungsprozesse innerhalb der modernen Gesellschaft führen zu neuen verschiedenartigen Modellen der Lebensführung. Dabei beinhaltet die »Mobilisierung der Gesellschaft« jedoch ein gewisses Risiko für die oder den Einzelne(n), da sie zu Unsicherheiten führen und desintegrativ wirken kann (vgl. die Ausführungen zu Ulrich Beck im Kapitel 2.3).

Auch Zygmunt Baumann befasst sich mit den Folgen von Individualisierungsprozessen. Er beschreibt die Wahlmöglichkeiten und die Problematik der qualitativen Veränderung der Identitätsfindung in postmodernen Zeiten anhand von Metaphern. Während der »Pilger« Baumann zufolge die treffendste Metapher für die Lebensstra-

tegie der Moderne ist, sind es in der Postmoderne vier verschiedene Typen: der »Flaneur«, der »Vagabund«, der »Tourist« und der »Spieler«. Die genannten vier Typen treten nicht in strikter zeitlicher Reihenfolge auf, sondern wechselseitig und ineinandergreifend. Die Postmoderne zeichnet sich nach Bauman dadurch aus, dass sie den Individuen keine dauerhafte Identität mehr bieten kann:

»Denn ging es beim *modernen* ›Identitätsproblem‹ darum, wie Identität konstruiert und bewahrt werden könne, so geht es beim *postmodernen* ›Identitätsproblem‹ vor allem darum, wie Festlegungen vermieden und Optionen offengehalten werden können. Hieß das Schlüsselwort der Moderne – im Falle der Identität, wie in anderen Fällen – Herstellung, so heißt das Schlüsselwort der Postmoderne Recycling.« (Bauman 1994, S. 389; Hervorhebungen im Original).

Identität hat nicht mehr die Bedeutung, die ihr in der Moderne zukam, da eine einmal gewählte Identität nicht mehr für das ganze Leben Bestand hat, sondern nur für eine gewisse Episode im Leben.

Den von Baumann entworfenen vier Typen postmoderner Identitätsbildung ist eine moralische und politische Verkümmern gemein. Feste Bindungen und langfristige Konsequenzen werden gemieden, ebenso der Aufbau dauerhafter Netze. Oder anders gesagt, der Abstand zwischen dem Individuum und dem anderen wird befürwortet und gefördert. Allen Typen gemein ist ein gewisses Maß an Ortslosigkeit, jedoch haben sie im Umgang damit unterschiedliche Strategien entwickelt. Der Vagabund beispielsweise zeichnet sich dadurch aus, dass er sich – im Gegensatz zu Pilger oder Flaneur – mit der eigenen Ortslosigkeit arrangiert zu haben scheint, und er seine Heimatlosigkeit zur Tugend gemacht hat<sup>55</sup>. Im Gegensatz zur Moderne, in der der Vagabund durch besiedelte Gebiete wanderte, ist sein Leben in der Postmoderne dadurch geprägt, dass es nur noch wenige Orte der Sesshaftigkeit gibt:

»Die ›dauerhaft ansässigen‹ Bewohner wachen auf und entdecken, dass die Orte (in einer Gegend, in der Gesellschaft und im Leben), wo sie ›hingehören‹, nicht mehr existieren oder unbewohnbar geworden sind; schöne Wohnviertel werden zu Ghettos, Fabriken verschwinden mitsamt den Arbeitsplätzen, Fertigkeiten finden keine Käufer mehr, Wissen verwandelt sich in Unwissenheit, berufliche Erfahrung wird zur Belastung, sichere Netzwerke von Beziehungen fallen auseinander und verschmutzen den Ort mit verwesenden Abfällen. Der Vagabund ist jetzt nicht mehr Vagabund, weil er die Sesshaftigkeit scheut oder schwierig findet, sondern weil es nur noch wenige Orte der Sesshaftigkeit gibt.« (a.a.O., S. 400).

Wie der Vagabund ist auch der Tourist ständig unterwegs, ist stets »am Ort«, jedoch nicht »Teil des Ortes«. Im Gegensatz zu den Vagabunden sind die Touristen aber meist selbstbestimmt unterwegs, »... ziehen aus eigener Absicht los, suchen bewusst nach Erfahrung und haben irgendwo einen häuslichen Ort, zu dem sie zurückkehren können. Es wird vorausgesetzt, dass man ein Zuhause hat, wenn auch kein bestimmtes Gebäude, keine bestimmte Straße oder Landschaft. Der Tourist sucht »nach ästhetischen Abenteuern, aus denen er auch wieder aussteigen kann.«

---

<sup>55</sup> Der Pilger steht für den Identitätssuchenden der Moderne. Seine Ziele liegen, räumlich wie zeitlich, in weiter Ferne. Wohnort des Pilgers ist nach Baumann die Wüste, die weder durch Verpflichtungen noch durch Kontrollen oder Erwartungen eine Eingrenzung erfährt. Diese Wüste bewirkt, dass sich der Pilger aufmacht, auf der Suche nach einem Zweck, zur Ausbildung einer Identität. Die postmoderne Figur des Flaneurs kennzeichnet die Flüchtigkeit, die Oberflächlichkeit und Folgenlosigkeit seiner Begrenzungen (vgl. Baumann 1994).

(Hoppmann 2000, S. 105). In der Postmoderne sieht Baumann das Problem, dass »... die touristischen Eskapaden immer mehr Lebenszeit verbrauchen.« (Baumann 1994, S. 402). Dies führt dazu, dass das Leben an sich zunehmend einer touristischen Reise gleicht, und dass Unsicherheit darüber besteht, »... welcher der besuchten Orte nun der Heimatort ist ...« (a.a.O.). Die Auflösung sozialer Strukturen führt dazu, dass sich die oder der Einzelne mit Hilfe der genannten vier Strategien durch die postmoderne Welt durchzuschlagen hat, mit der Absicht, eine Identität zu entwickeln, die für alle Situationen und Orte geeignet ist (vgl. Hoppmann 2000, S. 106).

Da die Handlungs- und Interpretationsmuster einer Person aus den gesellschaftlichen Verhältnissen resultiert, unter denen die Person aufgewachsen ist, ist die Entwicklung einer Identität, die für verschiedene Situationen und gesellschaftliche Teilräume greift, jedoch problematisch. Welche Schwierigkeiten damit verbunden sind, sich als Fremder in den Kreis einer bislang unbekannt Gruppe (Gesellschaft oder gesellschaftlicher Teilraum) zu integrieren, soll im Folgenden mit Bezug auf Alfred Schütz (1972) erläutert werden. In seinem Aufsatz »Der Fremde« verdeutlicht Schütz seine Thesen am Beispiel des Immigranten, jedoch kann dies auch auf andere sich bewegende Personenkreise übertragen werden:

»Wer sich in einem geschlossenen Club um Mitgliedschaft bewirbt, der zukünftige Bräutigam, der in die Familie seines Mädchens aufgenommen werden möchte, der Junge vom Land, der auf die Universität geht, der Städter, der sich in einer ländlichen Gegend niederlässt, der ›Freiwillige‹, der in die Armee eintritt, eine Familie, wo der Vater arbeitslos war, und die jetzt in eine wirtschaftlich expandierende Stadt zieht – hier sind sie alle Fremde ...« (Schütz 1972, S. 53).

Charakteristisch ist, dass, wer als Fremder die Integration in eine Gruppe anstrebt, mit der Tatsache konfrontiert wird, dass er die in der Gruppe herrschenden Zivilisations- und Kulturmuster nicht teilt, da er nicht an der lebendigen geschichtlichen Tradition teilgenommen hat, die diese Muster ausgebildet hat (vgl. a.a.O., S. 59):

»Der Fremde nähert sich deshalb der anderen Gruppe wie ein Neuankömmling im wahren Sinne des Wortes. Bestenfalls ist er willens und fähig, die Gegenwart und die Zukunft mit der Gruppe, welcher er sich nähert, in lebendiger Weise und unmittelbarer Erfahrung zu teilen. Er bleibt jedoch unter allen Umständen von den Erfahrungen ihrer Vergangenheit ausgeschlossen.« (a.a.O., S. 59f.).

Der Umstand, dass der Fremde nicht über die Zivilisations- und Kulturmuster der Gruppe verfügt, der er sich nähert, sondern über die seiner Heimatgruppe, führt dazu, dass er beginnt, seine neue Umwelt im Sinne seiner biographisch bedingten Muster, seines »Denkens-wie-üblich<sup>56</sup>« zu deuten (vgl. a.a.O., S. 60). Die Zivilisations- und Kulturmuster der neuen Gruppe haben für ihn nicht die Autorität eines bereits bewährten Systems von Rezepten. Um eine Integration zu gewährleisten, muss der Fremde, wie Schütz es beschreibt, vom Zuschauer zum Mitspieler werden, er muss die entsprechenden Zivilisations- und Deutungsmuster in sein Handeln aufnehmen:

---

<sup>56</sup> Das »Denken-wie-üblich« meint »... ein Wissen von vertrauten Rezepten, um damit die soziale Welt auszulegen und um mit Dingen und Menschen umzugehen ... (Es; U.S.) ist die Funktion der Kultur- und Zivilisationsmuster, ermüdende Untersuchungen auszuschließen, indem es fertige Gebrauchsanweisungen anbietet, und die schwer zu erreichende Wahrheit durch bequeme Wahrheiten zu ersetzen und um das Selbstverständliche mit dem Fragwürdigen zu vertauschen.« (Schütz 1972, S. 58).

»Nicht nur das Bild, das der Fremde von den Kultur- und Zivilisationsmustern der Gruppe, welcher er sich nähert, mitbrachte, sondern das ganze bisher unbefragte Auslegungsschema, das ihm in seiner Heimatgruppe geläufig war, wird durchgestrichen. Es kann nicht mehr als Orientierungsschema in der neuen sozialen Gruppe gebraucht werden.« (a.a.O., S. 62).

Demzufolge muss der Fremde mit Brüchen rechnen, wie Dinge interpretiert und Situationen behandelt werden. Um dem zu entgegnen muss er das Auslegungsschema der Gruppe (ähnlich einer Fremdsprache) für sich übersetzen, um für die soziale Interaktion die passenden Rezepte zur Hand zu haben.

Übertragen auf moderne Gesellschaften bedeutet dies Folgendes: Leben in modernen Gesellschaften heißt, sich parallel in verschiedenen Räumen zu befinden, zu agieren und auch bewegen zu müssen. Entsprechend einer gewachsenen Differenzierung der modernen Gesellschaft stellt sich der gesellschaftliche Raum, als Resultat gesellschaftlicher Beziehungen, in einer Vielzahl gesellschaftlicher Teilräume dar. Differenzierungsprozesse haben dazu geführt, dass die Teilhabe an den verschiedenen sozialen Kontexten nur über einen erhöhten Kommunikations- und Mobilitätsbedarf zu meistern ist. Das Individuum, das sich zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Teilräumen bewegt, muss sich – im Bestreben nach gesellschaftlicher Teilhabe – mit einer Vielzahl von Interpretations- und Handlungsmustern auseinandersetzen und sich die entsprechenden Rezepte aneignen, um in dem jeweiligen Teilraum integriert zu werden und mit den anderen Individuen interagieren zu können. Das Individuum der modernen Gesellschaft benötigt somit – in Anlehnung an Schütz – ein gewisses Repertoire an Auslegungs- und Ausdrucksschemata, eine Sammlung von »... Rezepte(n; U.S.), die für die soziale Interaktion gemacht wurden.« (a.a.O., S. 65).

Die für moderne und postmoderne Gesellschaften charakteristische Auflösung sozialer Strukturen beinhaltet – wie für Baumanns Typen Vagabund und Tourist beschrieben – einen »Verlust der Ortsbindung«. Um diesen Verlust zu bewältigen »... und die damit verknüpften Chancen zu nutzen, werden ökonomische, soziale, kulturelle, politische und persönliche Kontakte mit anderen an irgendwelchen Orten der Welt geknüpft, es entstehen Verkehrsmobilitäten, es werden Daten und Waren um den Globus verschoben, Sozialstrukturen verflüssigen sich, und es bilden sich neue vertikale und horizontale soziale Mobilitäten heraus.« (Bonß/ Kesselring 1999, S. 45).

Unstrittig ist, so Bonß/ Kesselring, dass Individualisierungsprozesse im Sinne der Giddenschen Entbettung die Verflüssigung und Mobilisierung der Sozialstruktur bewirken. Über die möglichen Folgen dieser Prozesse gibt es den Autoren zufolge jedoch gegenteilige Ansichten:

»Auf der einen Seite finden sich jene, die, wie Durkheim, Parsons, Merton oder Sennett die potentiellen Gefahren in den Vordergrund stellen und die möglichen, sozial desintegrativen Folgen von Individualisierung und Mobilität betonen. Auf der andern Seite gibt es aber auch eine entgegengesetzte Interpretation, die, wie bei Simmel, Inglehart oder Albrow zu beobachten, die Chancen der Individualisierung hervorheben, nämlich den Freiheitsaspekt und die neuen Möglichkeiten zur Gestaltung der eigenen Biographie.« (a.a.O.).

Wenn die Bewertung der Konsequenzen der Individualisierungsprozesse auch diffe-

riert, so kann doch festgehalten werden, dass Mobilität im Zuge eben dieser Prozesse immer mehr zur Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe geworden ist<sup>57</sup>. Sie steht für die Möglichkeit zur Selbstverwirklichung und für die Wahrnehmung von Lebenschancen:

»Je moderner und offener die Gesellschaft, desto größer die soziale Differenzierung und Individualisierung. ... Individualisierung und die Zugehörigkeit zu unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen werden so ganz nebenbei zum Beleg einer wachsenden Bedeutung individueller Mobilität in der Gesellschaft.« (Tully 1998, S. 61f.).

Unstrittig ist auch, dass hohe räumliche und soziale Mobilität als ein Merkmal moderner differenzierter Gesellschaften angesehen werden können. Dabei besteht ein enger Zusammenhang mit der im Kapitel 2.3 erläuterten Differenzierung von Raum. Soziale Differenzierung und Individualisierung haben in unserer Gesellschaft zu einem veränderten Umgang mit Raum und Zeit geführt. Die Individualisierung von Zeit zeigt sich unter anderem in der Arbeitswelt. Arbeitszeitflexibilisierungen (Gleit-, Teil- und Schichtarbeit) haben die sogenannte Normalarbeitszeit anteilsmäßig längst überholt. Für den Raum sind hier im Wesentlichen zwei Entwicklungen zu nennen, zum einen die Verinselung von Räumen als Folge sozialer Differenzierung und zum anderen ein gestiegenes Bedürfnis nach Privatheit und geschützten Räumen. Beiden ist gemeinsam, dass sie den Aufwand, der betrieben werden muss, um den Kommunikations- und Mobilitätsbedarf zu erfüllen, ansteigen lassen.

Durch die Verinselung erfüllen viele Lebensräume nun mehr nur noch eine oder wenige Funktionen. Um Aufgaben, Wünsche und Bedürfnisse befriedigen zu können, wird sich daher gewissermaßen »von Insel zu Insel« bewegt. Jedoch ist es dabei nicht möglich, mit dem verinselten Lebensraum gleichermaßen zu verwachsen wie mit dem traditionellen einheitlichen Lebensraum:

»Die räumlichen Trennungen und Entfernungen, die Isolationsbedrohungen machen es nötig, aktiver als im einheitlichen Lebensraum soziale Beziehungen herzustellen, sich um Freunde zu bemühen und sich für andere attraktiv zu machen.« (Zeiger 1994, S. 366).

Ein veränderter Umgang mit Raum tritt auch durch einen gestiegenen Raumkonsum zu Tage<sup>58</sup>. Grundlegend dafür ist – so Canzler/ Knie – ein gewachsenes Verlangen nach Privatheit und geschützten Räumen:

»Der Wunsch nach Distinktion lässt Bedürfnisse nach sozialen Abgrenzungen in kollektiv genutzten Räumen entstehen. Gerade vor dem Hintergrund starker Stressmomente durch individuelle Zeittakte ist die Bedeutung von Eigenräumen, die verfügbar und sicher erscheinen und eine intime Atmosphäre garantieren, offenbar sehr groß<sup>59</sup>«. (Canzler/ Knie 2000, S. 35; Fußnote im Original).

---

<sup>57</sup> Zur Vertiefung der Diskussion über die »... mobilitätstheoretische Reformulierung und Erweiterung der Theorie der Modernisierung bzw. der Individualisierung, ihrer Ursachen und Folgen ...« vgl. Bonß/ Kesselring 1999.

<sup>58</sup> »So ist die durchschnittliche Wohngröße in Deutschland von 71m<sup>2</sup> im Jahre 1967 auf über 86m<sup>2</sup> im Jahre 1998 gestiegen. Pro Kopf gerechnet, liegt die Wohnfläche im Jahr 1998 in Deutschland bei 39,3m<sup>2</sup>.« (Canzler/ Knie 2000, S. 34).

<sup>59</sup> »Vgl. Felix Beutler, Von der Automobilität zur Multimobilität. Mobilitätsmuster in der Berliner Innenstadt, (Diplomarbeit am Fachbereich Politische Wissenschaften der Freien Universität Berlin), Berlin 1996, S. 56f.; Robert Fishman, Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts. Raum, Zeit und Sprawl, in: Bernd Meurer (Hg.), Die Zukunft des Raumes, Frankfurt/ M. 1994, S. 104.« (Canzler/ Knie 2000, S. 35).



Dieser gestiegene Bedarf an Eigenräumen als Folge sozialer Differenzierung hat, ebenso wie die Verinselung, einen vermehrten und für die Integration erforderlichen Kommunikationsbedarf zur Folge:

»Der Raum- und Verkehrsbedarf moderner Gesellschaften ... ist die Folge fortschreitender sozialer Differenzierung. Mit ihr scheinen permanente Ab- und Ausgrenzungswünsche verbunden. Das Herauslösen aus fest verankerten Ordnungen, die Auflösung kollektiver Raum-Zeit-Muster führt – aktiv betrieben oder passiv erduldet – zu immer stärker eigenständig operierenden Individuen, die nur noch lose miteinander assoziiert sind. Der Kommunikationsaufwand wird demzufolge höher und für das Gelingen sozialer Integrationsprozesse auch wichtiger.« (a.a.O.).

Kommunikation aber bedeutet immer auch Mobilität, denn wenn das Angebot technischer Kommunikationshilfen auch gewachsen ist und neben dem althergebrachten Telefon (Festnetzanschluss), Mobiltelefon, SMS und E-Mail weiten Teilen der Gesellschaft als Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen, so ersetzen diese Dienste (noch) nicht die »face-to-face-Kontakte«. Zudem sind sie auch mit nicht unerheblichen Kosten verbunden<sup>60</sup>. Der Mensch in der modernen, auch räumlich differenzierten Gesellschaft muss den gestiegenen Mobilitätserfordernissen gerecht werden, um seine gesellschaftliche Teilhabe ausüben zu können. Je mobiler der Mensch, desto größer sind seine Möglichkeiten, zu kommunizieren. Umgekehrt schränkt mangelnde Mobilitätsbereitschaft oder -möglichkeit die Kommunikation erheblich ein.

Ein wesentlicher Aspekt des gestiegenen Kommunikationsaufwands ist, dass daraus ein Zwang zur Mobilität resultieren kann und Personen, die diesen erhöhten Mobilitäts- und Kommunikationsanforderungen nicht gerecht werden können, im schlimmsten Fall die gesellschaftliche Ausgrenzung droht. Sind sie beispielsweise auf Grund ihrer ökonomischen Situation in ihrer Mobilitätsgestaltung eingeschränkt, so wird dadurch auch die gesellschaftliche Teilhabe, in der Arbeitswelt wie im Freizeitbereich, beschränkt. Ebenso wirkt das zur Verfügung stehende Angebot an Verkehrsmitteln auf die Mobilitätsgestaltung über die Erreichbarkeit von bestimmten Zielen auf die gesellschaftliche Teilhabe; etwa bezüglich der Wahl des Arbeits- oder Wohnortes und die Möglichkeit, Freizeiteinrichtungen zu besuchen und soziale Kontakte zu pflegen.

Für den Bereich Kommunikation ist es in erster Linie ein sozialer Ausschluss, der droht. Dies wird unter anderem daran deutlich, dass – wer nicht über ein Mobiltelefon und/ oder E-Mail verfügt – gewissermaßen »abgemeldet« ist. Ständige Erreichbarkeit ist im Zuge eines hochmobilen Lebensstils zum Leitmotiv avanciert. Gerade Jugendliche nennen als Anschaffungsgrund für ein Mobiltelefon wiederholt den Gruppenzwang, dem sie sich ausgesetzt fühlen. Die Jugendlichen wollen »in« sein, um aus der Gruppe der Gleichaltrigen nicht ausgeschlossen zu werden (vgl. Stössel 2001, S. 18f.). Das dies eine realistische Einschätzung ist, zeigen folgende Zitate aus der U.Move-Studie:

*»Das Problem beim Handy ist aber schon, dass ich, weil ich keins habe, auch viele Sachen verpasse. Weil 90% meiner Freunde ein Handy haben, bei denen läuft alles über SMS ab und da werde ich schon mal leicht unabsichtlich vergessen.« (ID 405053).*

---

<sup>60</sup> Gerade für Jugendliche mit wenig Taschengeld und knapper Ausbildungsvergütung erweist sich das Handy zunehmend als Schuldenfalle. So kommt es vor, dass die Handyrechnung eines Jugendlichen sein Gehalt um das dreifache übersteigt (vgl. Stössel 2001, S. 18).

*»Technik ist auf jeden Fall wichtig, wenn man nicht am Ball bleibt mit der Technik, dann hat man irgendwann die Arschloch-Karte gezogen. Zum Beispiel wenn man kein Handy hat: Es werden fast nur Handynummern ausgetauscht, und wenn man jemanden kennen lernt, kriegt man fast immer nur die Handynummer. Und wenn man kein Handy hat, dann hat man Pech gehabt, lernt die Leute nicht kennen und irgendwann bleibt man so weit zurück, dass man nur noch allein zu Hause sitzt und denkt, ja was mach ich jetzt.« (ID 306089).*

Hohes Ansehen haben innerhalb der Peergroup auch die Jugendlichen, die mobil sind, besonders wenn über ein eigenes (motorisiertes) Fahrzeug verfügt werden kann. Nur wer mobil ist, kann die vielfältigen Freizeitangebote der modernen Gesellschaft überhaupt wahrnehmen. Für Jugendliche, die sich in einer Phase der Ablösung befinden, und die bemüht sind, eigene Räume zu erkunden und sich anzueignen, hat die Möglichkeit, sich individuell und unabhängig bewegen zu können, besonderes Gewicht (vgl. dazu auch Tully/ Schulz 1999; Grell/ Waldmann 1999).

Am Beispiel des Arbeitsmarktes wird nun im Folgenden detailliert darauf eingegangen, welche Mobilitätsanforderungen die moderne Gesellschaft an ihre Mitglieder stellt und welche Konsequenzen sich aus mangelnder Bewegungsmöglichkeit ergeben können.

#### **2.4.4 Zum gesellschaftlichen Stellenwert von Mobilität – Arbeitskategorien und ihre Auswirkungen auf Mobilität**

Ulrich Beck (1986) zufolge sind Erwerbsarbeit und Beruf im Industriezeitalter gewissermaßen zur »Achse der Lebensführung« geworden und bestimmen gemeinsam mit der Familie das Leben in dieser Epoche. Arbeit gilt beinahe als alternativloser Wert- und Integrationskern moderner Gesellschaften (vgl. Beck 2000, S. 17) und der Bereich des Berufslebens wirkt sich auf soziale Aspekte des Lebens aus:

*»Der Beruf ist ein Ort, an dem soziale Wirklichkeit in der Teilnahme, sozusagen aus erster Hand, erfahren werden kann.« (Beck 1986, S. 221f.)*

Familie und Beruf wurden über lange Zeit als Bereiche angesehen, die dem Menschen in der Moderne Stabilität geben. Heute jedoch hat der Beruf (wie im Übrigen auch die Familie) die bisherigen Sicherheiten und Schutzfunktionen in weiten Teilen eingebüßt. Die Erwerbsarbeit als Basis der Identitätsbildung ist brüchig geworden:

*»Arbeit hat sich von festgelegten Funktionen und klaren Karrierepfaden auf beschränktere und wechselnde Aufgaben verlagert. Die Arbeit liefert dem Arbeitenden keine stabile Identität mehr.« (Sennett 1996, S. 47).*

Die industriell-kapitalistische Gesellschaft hat vor allem durch die Arbeit eine verlässliche Einbettung ermöglicht. Jedoch nimmt die vorhandene Erwerbsarbeit kontinuierlich ab und die Vorstellung, alle Menschen in die Erwerbsarbeit zu integrieren, erhält immer mehr illusorischen Charakter.

Individualisierungsprozesse in der Arbeitswelt im Sinne von »Freisetzungen aus institutionellen Bindungen« (Degele 1999, S. 348) bewirken, dass die Individuen sich vermehrt den Risiken einer Arbeitsmarktunabhängigkeit ausgesetzt sehen. Individuelle Entscheidungen werden – da kollektive Verbindlichkeiten und Vorgaben abnehmen – zunehmend wichtiger. Das Individuum erhält zwar zunehmende Entscheidungsfreiheit, muss jedoch auch mehr Verantwortung für sich selbst übernehmen.

Das heißt, die oder der Einzelne muss gewissermaßen zum »... Planungsbüro in Bezug auf seinen eigenen Lebenslauf, seine Fähigkeiten, Orientierungen, Partnerschaften usw. ...« werden (Beck 1986, S. 217). In diesem Lebenslauf spielt die Erwerbsbiographie eine zentrale Rolle. Veränderungen in der Arbeitswelt, insbesondere vertragliche Flexibilisierungen der Arbeitsverhältnisse haben zur Auflösung der Grenzen zwischen Arbeit und Nichtarbeit geführt. So ist beispielsweise in den USA und Großbritannien nur noch ein Drittel der Arbeitenden im klassischen Sinne »vollbeschäftigt«, in Deutschland arbeitet bereits ein Drittel in »Nicht-Normal-Arbeitsverhältnissen«, Tendenz steigend (vgl. Beck/ Giddens/ Lash 1996, S. 30f.). Es scheint eine Abkehr von dauerhafter Vollzeitbeschäftigung vollzogen worden zu sein, die in den 1960er und 1970er Jahren in der Bundesrepublik Deutschland noch als »Normalarbeitsverhältnis« vorherrschte. Seit den 1980er Jahren ist nun eine Zunahme befristeter, flexibler – und damit prekärer – Arbeitsverhältnisse zu beobachten. Dabei gilt es speziell, die Situation der Frauen in der Erwerbsarbeit zu beachten:

»Insbesondere die weibliche ›Normal‹Biographie ließ und lässt sich wegen ihrer vielen Diskontinuitäten weder in Deutschland noch in anderen Industrienationen nach dem Muster langfristig stabiler Vollzeitbeschäftigung beschreiben.« (Berger 1996, S. 56).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (2000)<sup>61</sup> arbeiteten in Deutschland im April 1999 von den 32,5 Millionen abhängig Beschäftigten fast 20% (6,3 Millionen) in Teilzeit. 1991 lag dieser Anteil noch bei 14% (4,7 Millionen). Im Jahr 1999 waren 5% aller abhängig erwerbstätigen Männer und 38% aller abhängig erwerbstätigen Frauen teilzeitbeschäftigt. Somit waren 87% der Teilzeitbeschäftigten Frauen. Bezüglich des Rückgangs der Vollerwerbstätigkeit spricht Ulrich Beck davon, dass in Deutschland (wie auch in anderen westlichen Gesellschaften) in zehn Jahren lediglich jeder zweite abhängig Beschäftigte einen dauerhaften Vollzeitarbeitsplatz einnehmen wird (vgl. Beck 2000, S. 8).

Vor diesem Hintergrund entwickelt Beck sein Modell der Bürgerarbeit. Er plädiert dafür, »... das neue Prekäre der Beschäftigungsformen in ein Recht auf diskontinuierliche Erwerbstätigkeit, ein Recht auf wählbare Zeit, auf eine in tarifliche Rahmenbedingungen eingebettete neue Arbeitszeit-Souveränität umzuwandeln ...« (a.a.O., S. 13), um neue Freiräume in der Abstimmung von Arbeit, Leben und politischem Handeln zu ermöglichen:

»Jedem Menschen wird es somit ermöglicht, sein Leben über einen Zeitraum von einem oder mehreren Jahren im Übergang von Familie, Erwerbstätigkeit, Muße, politischem Engagement mit den Ansprüchen und Anforderungen anderer abzustimmen und selbsttätig zu gestalten.« (a.a.O., S. 13f.).

Voraussetzung dafür ist die Schaffung von gewissen Rahmenbedingungen. Dazu zählt nach Beck (vgl. a.a.O., S. 13), dass eine Arbeitszeitverkürzung im Bereich der Vollerwerbsarbeit für alle erfolgt. Zudem soll jeder – Frau wie Mann – die Möglichkeit zur Erwerbsarbeit haben, was eine Umverteilung der Familienverpflichtungen zwischen Frauen und Männern voraussetzt. Gleichzeitig ist es notwendig, dass Elternarbeit, Arbeit mit Kindern, künstlerische, kulturelle und politische Bürgerarbeit ebenso gesellschaftlich anerkannt werden wie Erwerbsarbeit. Dazu gehört auch, dass An-

---

<sup>61</sup> Ergebnisse aus dem Mikrozensus, der jährlichen Befragung der amtlichen Statistik bei einem Prozent der Haushalte in Deutschland.

sprüche auf Rente und Krankenversicherung gewährt werden.

Doch die Gegenwart sieht (noch) anders aus. Folge der Flexibilisierung der Arbeit ist eine Individualisierung von Arbeit, »die Normalbiographie wird zur Wahl- oder Bastelbiographie« (a.a.O., S. 77) und Mobilität wird zur Voraussetzung der Teilnahme am modernen Gesellschaftsleben:

»Die meisten Rechte, Anspruchsvoraussetzungen für Unterstützungsleistungen des Wohlfahrtsstaates sind, wie gesagt, auf Individuen zugeschnitten, nicht auf Familien. Sie setzen in vielen Fällen Erwerbsbeteiligung (oder, im Falle von Arbeitslosigkeit, Erwerbsbereitschaft) voraus. Erwerbsbeteiligung wiederum setzt Bildungsbeteiligung, beides Mobilität und Mobilitätsbereitschaft voraus, alles Anforderungen, die nicht befehlen, aber das Individuum dazu auffordern, sich gefälligst als Individuum zu konstituieren: Zu planen, zu verstehen, zu entwerfen, zu handeln – oder die Suppe selbst auszulöffeln, die es im Falle seines ›Versagens‹ dann selbst eingebrockt hat.« (Beck/ Beck-Gernsheim 1994, S. 14).

Somit beinhaltet die »Bastelbiographie« im Hinblick auf gesellschaftliche Teilhabe nicht nur Wahlfreiheit, sondern auch einen gewissen Zwang zu wählen:

»In die traditionelle Gesellschaft wurde man hineingeboren (wie etwa in Stand und Religion), für die neuen Vorgaben muss man selbst etwas tun, aktiv, findig und pfiffig werden, Ideen entwickeln, schneller, wendiger, kreativer sein, um sich in der Konkurrenz durchzusetzen – und dies nicht einmal, sondern täglich. Die Einzelnen werden zu Akteuren, Konstrukteuren, Jongleuren, Inszenatoren ihrer Biographie, ihrer Identität, aber auch ihrer sozialen Bindungen und Netzwerke.« (Beck 1995, S. 11).

Die Flexibilisierung der Erwerbsarbeit führt beispielsweise dazu, dass sich die Räume, an denen bisher überwiegend gearbeitet wurde, verändern und Arbeitsprozesse zeitlich, vertraglich und auch räumlich zerstückelt werden. Arbeitnehmer nehmen sich Arbeit mit nach Hause oder arbeiten (mittels technischer Entwicklungen wie Palmtop oder Notebook) auch unterwegs, der Arbeitsweg führt nicht mehr allein zur Arbeit, er wird bereits genutzt, um Arbeit zu verrichten. Notwendig geworden ist dies sowohl durch gestiegene Qualifikationsansprüche, denen sich die Erwerbspersonen ausgesetzt sehen, als auch durch räumliche Dekonzentration:

»Der betriebliche Kooperationszusammenhang kann schon jetzt zumindest in Teilbereichen (Verwaltung, Schreibbüro, Management, Dienstleistungen) elektronisch hergestellt und damit dezentral, sozusagen ›ortsdiffus‹, ›ortsunabhängig‹ organisiert werden. Diese räumliche Dekonzentration der Erwerbsarbeit kann dabei in vielen Formen erfolgen: Von der Lockerung der Anwesenheitsregelungen über ortsdiffuse Neuvernetzungen von Abteilungen und Teams bis hin zur Auslagerung von Teilfunktionen in Gestalt teilweiser oder vollständiger elektronischer Heimarbeit.« (Beck 1986, S. 225).

Konsequenz dieser Entwicklung ist eine Auflockerung des Zusammenhangs gesellschaftlicher Arbeits- und Produktionsprozesse. Außerhäusliche Arbeit war für die Industriegesellschaft in den letzten Jahrzehnten selbstverständlich. Durch Veränderungen und vor allem Lockerungen in Anwesenheitsregelungen und durch die elektronische Vernetzung kommt es zur Dezentralisierung von Arbeitsplätzen, deren Auswirkungen auf die Gesellschaft sich – so Beck – nur erahnen lassen:

»Entlastung des täglichen Berufsverkehrs, damit Entlastung der natürlichen Umwelt und menschlichen Mitwelt, mögliche Entstädterung der Städte, Einschränkung der alltäglichen Ortsmobilität, die gleichsam elektronisch delegiert und so bei räumlicher Immobilität sogar noch gesteigert werden kann usw.« (a.a.O., S. 227).

Angesichts der allmorgendlich und -abendlich zu beobachtenden Verkehrsstauungen

– vor allem in den Ballungsräumen – mutet das von Beck geschilderte Szenario jedoch noch utopisch an. Doch sind sicherlich Auswirkungen veränderter Arbeitskategorien auf Mobilitätsanforderungen und -verhalten denkbar. Im Folgenden soll dies erläutert werden<sup>62</sup>. Wenden wir uns nun den verschiedenen Formen veränderter Arbeitskategorien zu, die im Zuge der Flexibilisierung und Deregulierung der Arbeitswelt entstanden sind:

1. *Lockerung der Anwesenheitsregelungen*: Beispielsweise Gleitzeit und jahreszeitliche Schwankungen, sie bedingen Arbeitszeitkonten.
2. *Räumliche Dekonzentration* der Erwerbsarbeit: Sie beinhaltet ortsdiffuse Neuvernetzung von Abteilungen, Auslagerungen von Teilfunktionen in Form von elektronischer Heimarbeit.
3. *Umschichtung* in der Arbeitswelt: Aufnahme eines Zweit- oder Nebenjobs.
4. *Neue Organisationsformen* von Erwerbsarbeit: Teilzeitmodelle und Telearbeit.

Alle diese Veränderungen haben mehr oder weniger auch Auswirkungen auf die Mobilität der betroffenen Erwerbstätigen. Es werden neue Wege notwendig oder bestehende Wegelängen und/ oder -zeiten verkürzt oder verlängert und somit auch die Wahl des Transports- oder Verkehrsmittels beeinflusst. Im Extremfall wird gar die Verlagerung des Wohnortes nötig. Durch *veränderte Arbeitszeitregelungen*, insbesondere durch Gleitzeit; ergeben sich unterschiedliche Arbeitsanfangszeiten und auch -endzeiten im Berufsverkehr, so dass hinsichtlich des individuellen Pkw-Verkehrs und der Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote eine Entlastung möglich ist. Der Einsatz von Betriebsbussen oder die Organisation von Fahrgemeinschaften wird dadurch hingegen erschwert, und in ländlichen Regionen – in denen das ÖPNV<sup>63</sup>-Angebot weniger gut ausgebaut ist als in Ballungsräumen – kann sich die Gleitzeit für Personen, die nicht über einen Pkw verfügen und somit auf das örtliche ÖPNV-Angebot angewiesen sind, als unsinnig erweisen, wenn der Bus nur jeweils einmal am Morgen und am Abend fährt und somit die Gestaltung einer flexiblen Mobilität nicht möglich ist. Durch jahreszeitliche Schwankungen entstehen Arbeitszeitkonten (etwa bei der Altersteilzeit), die im Verlauf eines Jahres eine unterschiedliche Nachfrage nach dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Konsequenz haben können. Vor den genannten Änderungen in der Arbeitswelt war es leichter, Fahrpläne und Firmenarbeitszeiten aufeinander abzustimmen. War die Arbeitszeit festgelegt, so war auch die Wegbewältigung geregelt. Auch das Verhältnis von Arbeitsweglänge und Arbeitszeit hat sich gewandelt. Wurden früher für einen 8-Stunden-Tag Strecken von bis zu 50km (das heißt 1½ bis 2 Stunden, je nach Verkehrsmittel) zurückgelegt, so wird dies heute auch für 4- oder 5-Stunden-Tage in Kauf genommen. Davon betroffen sind insbesondere Frauen, da sie eine Vielzahl von Teilzeitstellen besetzen.

Auch die *räumliche Dekonzentration* der Erwerbsarbeit hat ihre Auswirkungen auf die Mobilität, sie zieht eine Zunahme der Transport- und Arbeitswege nach sich. Zwi-

---

<sup>62</sup> An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass sich die genannten Veränderungen innerhalb der Arbeitswelt selbstverständlich nicht nur auf mobilitätsrelevante Aspekte des gesellschaftlichen Lebens auswirken, diese in der vorliegenden Arbeit jedoch zentral behandelt werden. Bezüglich der sozialen und politischen Auswirkungen verweise ich auf Arbeiten von Beck (2000), Blaschke (1999) und Bosch (1998).

<sup>63</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr.

schen den Standorten ist Kommunikation erforderlich, und diese hat in vielen Fällen räumliche Mobilität (beispielsweise Materialtransport) zur Folge. Ebenso entstehen durch die Aufnahme einer *Nebentätigkeit* – wenn man von einer Tätigkeit im eigenen Haushalt absieht – zusätzliche Wege.

Ein weiteres *neues Organisationsmodell* stellt die sogenannte Telearbeit dar. Verschiedene Formen der Telearbeit wurden vom Forschungsverbund Lebensraum Stadt (1994) hinsichtlich ihrer Verkehrswirkung (zum Beispiel Auswirkungen auf Verkehrsströme wie dem Tagespendlerverkehr) untersucht. Als verkehrsmindernd wirkt sich der Studie zufolge die Teleheimarbeit aus, dies zeigte sich insbesondere zu Hauptverkehrszeiten. Sogenannte Satelliten- und Nachbarschaftsbüros können – in Abhängigkeit von ihrer Lage zu den Wohnorten der Beschäftigten – sowohl verkehrsmindernde als auch verkehrserzeugende Wirkung haben<sup>64</sup>. Dezentrale Lösungen hängen mit einer Abnahme der Erschließbarkeit des ÖPNV zusammen, insbesondere wenn es sich um schienengebundene, radial ausgerichtete Verkehrssysteme handelt. Die Studie des Forschungsverbunds Lebensraum Stadt zeigt, dass durchaus Wechselwirkungen zwischen Veränderungen der Arbeitswelt und dem Mobilitätsaufkommen bestehen, wenn auch in unterschiedlichem Umfang. Auf Grund des noch vergleichsweise geringen Anteils von Telearbeit innerhalb des Arbeitsmarkts ist jedoch das Ausmaß der verkehrsmindernden Auswirkungen bislang noch sehr beschränkt. Festzuhalten ist hingegen, dass Längen und Zeiten der Arbeitswege in den letzten Jahren zugenommen haben. So hat sich der Anteil der Fernpendler in Deutschland von 1,5% im Jahre 1978 auf 4,6% im Jahr 1996 mehr als verdreifacht (vgl. Vogt u.a. 2001)<sup>65</sup>.

Wie erläutert, sind mit dem Eintritt und dem Verbleib im Arbeitsmarkt auf Grund der veränderten Arbeitsverhältnisse vielzählige Mobilitätsprozesse verbunden. Mobilität sichert die gesellschaftliche Teilhabe und ermöglicht Eintritt und Verbleib auf dem Arbeitsmarkt. Mobilität kann zudem, mit Bezug auf Schütz/ Luckmann (1984) als ein Mittel charakterisiert werden, das erlaubt, die Wirkzone der handelnden Person zu vergrößern, die Zone unmittelbaren Handelns innerhalb seiner Welt der potentiellen Reichweite. Grundsätzlich kann sich eine Person ihr unbekannte Sachen der Welt in ihre Reichweite bringen. Empirisch ist dies jedoch sowohl »... nach subjektiven Wahrscheinlichkeitsstufen als auch nach physischen, technischen usw. Vermögensgraden gegliedert« (Schütz/ Luckmann 1984, S. 66; Hervorhebungen im Original). Die Vermögensgrade sind abhängig von der Stellung der Person in einer bestimmten Zeit und Gesellschaft. Darüber hinaus ist für die »erlangbare Reichweite« die biographische Situation einer Person relevant:

»Hinzu kommen jedoch noch meine biographische Situation, die sich daraus ergebenden Pläne und Planhierarchien und die damit verknüpften subjektiven Wahrscheinlichkeiten (Ich könnte nach Hongkong fliegen, aber es ist für *mich* unwahrscheinlich, dass ich es tun werde)«. (a.a.O., S. 66; Hervorhebung im Original).

---

<sup>64</sup> Unter Satellitenbüros sind ausgelagerte Büroabteilungen einzelner Unternehmen am Stadtrand beziehungsweise im suburbanen Raum zu verstehen. Nachbarschaftsbüros – oder auch »local work centers« beziehungsweise »business exchanges« genannt – stellen Bürozentren dar, die von mehreren Unternehmen gemeinsam genutzt werden und sich in oder am Rand von Wohngebieten befinden.

<sup>65</sup> Als Fernpendler gelten Erwerbstätige, die einen Arbeitsweg mit einer einfachen Wegstrecke von 50km oder mehr zurücklegen.

Wer mobil ist und sich dementsprechend frei bewegen kann, dem bietet sich prinzipiell die Möglichkeit, sich jeden Raum zu erschließen. Unterschiedliche Räume – und dies gilt auch für unterschiedliche Räume innerhalb der Arbeitswelt – bedingen unterschiedliche Mobilitätsanforderungen. Derjenige, der es versteht, sich erfolgreich in den verschiedenen Teilräumen zu bewegen, kann auch beruflich erfolgreiche Teilhabe erlangen. Um dies zu erreichen ist ein entsprechender Wissensvorrat notwendig, der sedimentierte vergangene Erlebnisse enthält. Auf Grund des Wissensvorrates kann der Handelnde die Chancen für geplante Handlungen abwägen und sein Vermögen, dieses oder jenes Ziel zu erlangen, bewerten (vgl. a.a.O., S. 67). In Abhängigkeit vom jeweiligen Sozialisationsprozess wirken neben diesen kulturellen auch ökonomische Ressourcen auf die Möglichkeiten zur Mobilitätsgestaltung.

## **Konsequenzen**

Es kann festgehalten werden, dass mit dem Eintritt und dem Verbleib im Arbeitsmarkt vielzählige Mobilitätsprozesse verbunden sind. Die steigende Zahl befristeter Arbeitsverhältnisse und der zunehmend erforderliche Wechsel des Arbeitsplatzes im Verlauf der Erwerbsbiographie führen zu einem erhöhten Mobilitätsbedarf seitens der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer:

»Mit dem Eintritt in den Arbeitsmarkt sind Mobilitätsprozesse verbunden, die die Lebensläufe der Menschen aus traditionellen Bahnen herauslösen, durcheinanderwirbeln und den Einzelnen – bei Strafe seines ökonomischen Ruins – dazu zwingen, sich als Organisator eines eigenen Lebensweges zu sehen. Der Arbeitsmarkt erweist sich durch die von ihm in Gang gesetzte Mobilität (Berufs-, Orts-, Betriebs- und Arbeitsplatzmobilität, Auf- und Abstiege) als ein Motor der Individualisierung von Lebensläufen. Die Lebenswege der Menschen verselbständigen sich gegenüber den Bindungen, aus denen sie stammen oder die sie neu eingehen (Familie, Nachbarschaft, Freundschaft, Kooperation), und gewinnen diesen gegenüber eine Eigenrealität, die sie überhaupt erst als ein persönliches Schicksal erlebbar und identifizierbar machen.« (Beck 1994, S. 47).

Was bedeuten die genannten Veränderungen nun für die Gruppe der Jugendlichen, die zukünftig in dieser Arbeitswelt Fuß fassen möchte im Hinblick auf ihr Mobilitätsverständnis und ihr Mobilitätsverhalten? Angesichts der alltäglich zu beobachtenden Pendlerströme drängt sich der Schluss auf, dass das Aufwachsen in einer (auto-)mobilen Gesellschaft zu einem nicht oder nur gering reflektierten Umgang mit Mobilität führt. Das oft über weite Strecken vollzogene Pendeln ist zur Normalität geworden, mehr noch, es ist oftmals Voraussetzung für den Eintritt und den Verbleib in der Arbeitswelt. Dementsprechend drastisch können die Folgen eines »Sichentziehens« oder einer unmöglichen Erfüllung der Mobilitätsanforderungen sein, denn mangelnde Mobilitätsbereitschaft und/ oder -möglichkeit kann den Ausschluss bedeuten, auf jeden Fall verringert es die Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Dabei spielt es keine Rolle, ob freiwillig – beispielsweise aus umweltpolitischer Überzeugung – auf ein (eigenes) Auto verzichtet wird, oder ob es äußere Faktoren (insbesondere ökonomische) sind, die den Erwerb eines eigenen Fahrzeugs nicht zulassen. Ist eine Jugendliche oder ein Jugendlicher beispielsweise nicht eigenmotorisiert, so ist sie oder er bei der Wahl des Ausbildungs- oder Arbeitsplatzes auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und somit eingeschränkt. Dies gilt insbesondere im ländlichen Raum, aber auch in Ballungsräumen, in denen in jüngerer Zeit Betriebe ihre Standorte aus (Miet-)Kostengründen in das Umland verlegt haben. Der Anschluss an das Netz des öffent-

lichen Verkehrs wird dabei nur bedingt berücksichtigt, vielfach scheint davon ausgegangen zu werden, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer über ein motorisiertes Fahrzeug verfügen können. Dieser Umstand weist auf die automobilen Gesellschaft hin, in der wir leben, und darauf, wie selbstverständlich Bereitschaft und Möglichkeit eines (auto-)mobilen Lebens vorausgesetzt werden (vgl. Canzler/ Knie 1998; Canzler 1996; Kuhm 1997).

Der Aspekt sozialer Bindungen hingegen wird im gesellschaftlich vermittelten (Auto)Mobilitätsbild nicht berücksichtigt, gleichwohl er indirekt Bestandteil desselbigen ist. Mobilität ist im Zuge der Differenzierung des gesellschaftlichen Raumes zur Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe geworden. Das gegenwärtig von der Gesellschaft vermittelte Mobilitätsbild transportiert ausschließlich positive Eigenschaften von Mobilität und betont dabei insbesondere den Autonomiegewinn, den Mobilität ermöglicht. Außer Acht gelassen wird, dass Immobilität durchaus positiv zu bewerten ist: Sesshaftigkeit ermöglicht nicht nur den Aufbau und Erhalt sozialer Beziehungen, sie ist eine Voraussetzung dafür. Technische Kommunikationsmittel können – langfristig betrachtet – den persönlichen, den »face-to-face-Kontakt« nicht ersetzen, der für die Interaktion mit anderen, zur Gestaltung sozialer Beziehungen und Bindungen notwendig ist.

Im Hinblick auf jene Gesellschaftsgruppen, die den an sie gestellten Mobilitätsanforderungen nicht gewachsen sind, stellt sich die Frage, welche Konsequenzen gestiegene Mobilitätsanforderungen in sich bergen? Mangelnde Mobilitätsbereitschaft oder -möglichkeit scheint sich im schlimmsten Falle als ein gesellschaftliches Ausschlusskriterium zu erweisen, und dies nicht nur in der Arbeitswelt. Wenn man die siedlungspolitischen Entwicklungen – in Städten wie in ländlichen Regionen – betrachtet, so ist auffällig, dass vielerorts Funktionen der alltäglichen Versorgung aus ihrem bisherigen Umfeld verschwunden beziehungsweise »ausgelagert« wurden. So ist immer wieder zu beobachten, dass Einzelhandelsgeschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs (Lebensmittelgeschäfte, Bäckereien oder Reinigungen) aus den Stadtvierteln oder dem Dorfkern verschwinden<sup>66</sup>. Gleichzeitig beziehungsweise ursächlich entstehen andernorts riesige Supermärkte, in ländlichen Regionen gar ganze Einkaufszentren »auf der grünen Wiese«. Für die Einzelne oder den Einzelnen verlangt diese Auslagerung die Bewältigung neuer, meist weiterer Wege, um sich zu versorgen. Von den genannten Entwicklungen besonders betroffen sind – neben Jugendlichen, die sich (noch) nicht eigenmotorisiert bewegen können – unter anderem Senioren und Personen mit körperlichen Gebrechen. Sie verlieren – in ihrer Mobilität physisch eingeschränkt – mit den strukturellen Veränderungen neben den bisherigen Versorgungsmöglichkeiten auch einen Teil ihrer alltäglichen Kommunikationsmöglichkeiten. Ihr Wohnumfeld verliert an nachbarschaftlicher Bedeutung, mit anderen Worten:

»Die Ferne wird wichtiger als die Nähe. Mehr noch: Wo in älteren Vierteln die Nachbarschaften auf die kurzen und wendigen Strecken des Fußgängers zugeschnitten und verdichtet waren, wird begradigt und vereinheitlicht, ... Der Nahraum wird zum Transportraum abgewertet.« (Sachs 1982, S. 39).

Durch die Zentralisierung der Lebensverhältnisse in unserer Gesellschaft kommt es

---

<sup>66</sup> Wie eine Jugendstudie von Jürgen Zinnecker u.a. belegt, benennt ein knappes Drittel der befragten Jugendlichen (28%) – im Hinblick auf Beurteilung ihrer räumlichen Situation – das Problem, keine Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe zu haben (vgl. Zinnecker u.a. 2002).



zu Formen der Verinselung. Lebensbereiche wie Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen werden in zunehmendem Maße räumlich voneinander getrennt. Im Freizeitsektor äußert sich dies dadurch, dass mancherorts sozusagen aus dem Nichts ganze Vergnügungszentren und Freizeitparks entstehen. Freizeit findet konsequenterweise nicht mehr im unmittelbaren Wohnumfeld statt. Man muss sich aus dem Wohnumfeld hinaus bewegen, nicht nur zur Arbeit und zur Versorgung, sondern insbesondere auch im Freizeitbereich. Konsequenz ist ein hohes Maß an erwarteter Mobilität, wie Manuel Castells konstatiert:

»As time becomes more flexible, places become more singular, as people circulate among them in an increasingly mobile pattern.« (Castells 1996, S. 428f.).

Flexible Arbeitsbedingungen und vielfältige soziale Vernetzungen führen zu einer Vielzahl von Funktionsstandorten und damit auch zu erhöhtem Mobilitätsbedarf. Kommunikationsflüsse zwischen verschiedenen räumlichen Orten sind wesentliches Merkmal des von Castells beschriebenen »Raumes von Flüssen« (»space of flows«):

»Jede Funktion, oder jede Einheit, ist weiterhin räumlich abhängig und mit einer spezifischen sozialräumlichen Umgebung verbunden. Aber die räumliche Logik des Systems insgesamt ist abhängig von einem Raum von Flüssen, der Lokalitäten und daher lokale und nationale Gesellschaften transzendiert. Nicht die Enträumlichung der menschlichen Tätigkeit folgt daraus, sondern die Schaffung einer neuen Form von Raum, die sich von den historisch determinierten, ortsbezogenen Formen der räumlichen Determination unterscheidet.« (Castells 1991, S. 142).

Wenn auch Funktionen weiterhin räumlich abhängig sind, so spricht Castells doch davon, dass der Raum von Flüssen den Raum von Orten ersetzt. Orte werden zu Knoten in der »Netzwerkgesellschaft«, die sich in ihrer Wichtigkeit voneinander unterscheiden und somit in ihrer Position innerhalb des Netzwerkes. Dadurch entsteht eine Hierarchie, welche jedoch stetigem Wandel unterliegt. Innerhalb des »space of flows« erhält Mobilität – das heißt die Bewegung von Personen und Gütern und der Austausch von Informationen – wachsende Bedeutung, der physische Raum wird durch Informationstechnologie immer unwichtiger. Dass der Raum durch zunehmende Mobilität an Bedeutung verliert, darauf geht auch Richard Sennett (1997) in seinem Buch »Fleisch und Stein« ein. Nach Ansicht von Sennett führt die zunehmende Mobilität zur Zerstörung der Wahrnehmung von Raum. Städtische Räume werden – als Folge ihrer Ausrichtung nach den Bedürfnissen des Verkehrs – zu neutralen Räumen, zu Transiträumen.

Die Individualisierung und Differenzierung der Gesellschaft führt dazu, dass von den Gesellschaftsmitgliedern ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität gefordert wird. Jedoch ist nicht für alle Individuen innerhalb einer Gesellschaft gleicher Zugang zur Mobilität gewährleistet. Zudem ist zwischen »erzwungener« oder »freiwilliger« Mobilität, zwischen Arbeits- und Freizeitmobilität zu unterscheiden. Denn Arbeitsmobilität korreliert in hohem Maße mit äußeren Faktoren, auf die die oder der Einzelne keinen Einfluss nehmen kann, bei Freizeitmobilität hingegen sind vermehrt persönliche Wünsche und Motive zu berücksichtigen. Wenn es darum geht, den alltäglichen Weg zu Schule, Ausbildung oder Arbeit zu bewältigen, ist wohl kaum von freiwilliger Mobilität zu sprechen. Diese Wege werden »pflichtgemäß« absolviert, sie dienen dem Aufbau und der Sicherung der Existenz, sind Bestandteil der Bildung oder der Arbeitsaufnahme. In diesem Kontext ist Zeit ein wichtiger Aspekt, der nicht vernachlässigt

sigt werden sollte. Das Zeitbudget, welches der jeweiligen Person zur Verfügung steht, wird in vielen Argumentationen bezüglich der vollzogenen Mobilitätspraxis ins Feld geführt. Es geht darum, schnell ans Ziel zu kommen. Angesichts veränderter Strukturen räumlicher und auch gesellschaftlicher Rahmenbedingungen erhält die Zeitfrage zunehmend Relevanz, denn die Wege, die täglich zurückgelegt werden müssen, um den Ausbildungsort oder den Arbeitsplatz zu erreichen, scheinen doch mancherorts länger geworden zu sein und die Zahl der Pendler ist enorm gestiegen.<sup>67</sup>

Zum einen ist dies wohl darauf zurückzuführen, dass die Distanz zwischen Arbeits- und Wohnort durch siedlungsstrukturelle Entwicklungen der letzten Jahrzehnte gewachsen ist. Der Umzug in die Vororte und in das Umland von Ballungsräumen ist ein Beleg dafür. Gewohnt wird »im Grünen«, für die Aufnahme der Arbeit muss sich nun täglich wieder gen Zentrum bewegt werden. Im umgekehrten Falle zieht die Standortverlagerung des Arbeitgebers in Randgebiete – auf Grund zu hoher Mieten und zu geringer räumlicher Expansionsmöglichkeiten in den Kernstädten – den Pendlerstrom aus der Stadt heraus nach sich. Sicherlich wird auch in einigen Fällen »der Arbeit nachgezogen«, doch ist dies meist mit Einbußen verbunden, denn neben finanziellen Abstrichen bedeutet dies auch den Verlust des bisherigen sozialen Wohnumfeldes.

Zum anderen ist die erhöhte Pendlerzahl auf die technischen Entwicklungen im Verkehrswesen zurückzuführen, da sie es erlaubten, nicht an ein und demselben Ort arbeiten und wohnen zu müssen:

»Je schneller ein Verkehrsmittel, um so größer die Stadt. Die elektrischen Straßenbahnen, und später die S-Bahn, weil sie – in der Regel radial vom Zentrum zur Peripherie führend – an den Stadträndern und über diese hinaus eine an den Verkehrssträngen ausgerichtete Besiedlung ermöglichten und nahe legten.« (Krämer-Badoni/ Kuhn 1998, S. 162).

Demzufolge breitet sich die Stadt unter Voraussetzung eines industriellen Wachstumsdrucks innerhalb der Grenzen aus, welche die jeweiligen Verkehrstechnologien sowie deren räumliche und soziale Organisation vorgeben.

Für den Umstand, dass in heutigen Tagen weitere Strecken bei der Fahrt zum Arbeitsplatz zu beobachten sind, ist zudem die veränderte Arbeitsmarktsituation von Bedeutung. Angesichts des Risikos von Arbeitslosigkeit ist manche(r) bereit, längere Arbeitswege auf sich zu nehmen und somit Freizeit, das heißt frei verfügbare Zeit, zu verlieren, wenn die Alternative Arbeitslosigkeit bedeuten könnte. Die genannten Einbußen und auch die steigende Zahl prekärer Arbeitsverhältnisse erschweren auch eine Entscheidung für eine Wohnortverlagerung hin zum Arbeitsplatz. Mangelnde Möglichkeit oder Bereitschaft zur Mobilität kann sich mancherorts, wie etwa in der Arbeitswelt, als ein soziales Ausschlusskriterium erweisen und deutet auf den hohen Stellenwert hin, den Mobilität in unserer Gesellschaft besitzt.

---

<sup>67</sup> »In der Bundesrepublik stieg die Zahl der Berufspendler von drei Millionen im Jahr 1950 auf über zehn Millionen 1993. Mehr als ein Drittel aller Beschäftigten pendelt und legt dabei durchschnittlich 58 Kilometer am Tag zurück.« (Gleich 1998, S. 123).

#### **2.4.5 Fazit: Symbolisch-interaktionistische Mobilität**

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass Mobilität zu einem Leitmotiv modernen Lebens avanciert ist. Mit anderen Worten, die Gesellschaft vermittelt ihren Mitgliedern, und somit auch den Jugendlichen, die in dieser Gesellschaft aufwachsen, ein gewisses Bild von Mobilität. Dieses Bild ist in vielerlei Hinsicht positiv besetzt, wer mobil ist, ist sozusagen »fit fürs Leben«. Vermittelt wird dies nicht zuletzt durch die Medien. Mit dem richtigen Fahrzeug, so suggerieren es vielzählige Werbespots, scheint Frau beziehungsweise Mann in der Lage, die vielfältigsten Situationen im Leben meistern zu können; vom Autoflirt an der roten Ampel über eine Rettungsaktion für Wildschweine vor einer Jagdgesellschaft (das Auto als Beschützer der Natur!) bis zur problemlosen Bewältigung von Wegen in Wüsten und Gebirgen. Und tatsächlich führt mangelnde (Auto-)Mobilität durchaus dazu, dass die oder der Einzelne gewisse Situationen nicht bewältigen kann, also in seinen Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt ist. Dies beschränkt sich jedoch nicht nur auf genannte Beispiele aus der Werbung, sondern beinhaltet existentielle Bereiche des alltäglichen Lebens wie Bildung, Arbeit, Versorgung und soziale Kontakte.

Wenn nun gesagt wurde, dass (Auto-)Mobilität ein von der Gesellschaft vermitteltes Bild ist, so heißt dies jedoch nicht, dass es von allen Mitgliedern der Gesellschaft in gleicher Weise wahrgenommen und interpretiert wird. Das vermittelte Bild kann im Sinne der symbolisch-interaktionistischen Interpretation als das grundlegende »Werkzeug« zur Entwicklung und Gestaltung von Mobilität angesehen werden. Jedoch bewegen sich nicht alle Gesellschaftsmitglieder in der gleichen Art und Weise. Für die Ausbildung unterschiedlicher Mobilitätsformen maßgeblich sind die Faktoren, die das Leben beziehungsweise den Lebensstil der jeweiligen Person bedingen. Sozialisationsbedingungen, das heißt Alter, Geschlecht, ökonomische Lage, berufliche und Bildungssituation sowie Wohnort führen zur Ausbildung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsmöglichkeiten; ebenso kann ein politisches, ökologisches Bewusstsein, das Wissen um den Zusammenhang von (Auto)Verkehr und Umweltbelastung, Einfluss auf die Mobilitätsgestaltung nehmen (für das Jugendalter wird dies ab Kapitel 5.1 anhand der U.Move-Studie gezeigt). Mobilitätsgestaltend wirken auch Freizeitinteressen und in diesem Zusammenhang die Beurteilung des örtlichen Freizeitangebotes. Differierende Mobilitätsformen resultieren zudem daraus, wie das gesellschaftlich vermittelte Mobilitätsbild von der oder dem Einzelnen interpretiert wird. So bleibt doch, trotz genannter Mobilitätswänge und drohender Konsequenzen bei eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeiten ein Spielraum, Mobilität individuell zu gestalten.

Welcher Art die Zusammenhänge von Sozialisationsbedingungen und Mobilitätspraxis sein können, darauf wird später (Kapitel 5.2 bis 5.4) anhand ausgewählter Mobilitätstypen der U.Move-Studie eingegangen. Zunächst wird in einem Exkurs die Statusfunktion von Mobilität erläutert.

## 2.5 Exkurs: Die Statusfunktion von Mobilität; dargestellt anhand der Geschichte des Reisens

Mobilität ist nicht nur schlichte Bewegung von einem Ort zu einem anderen oder die Fahrt beziehungsweise der Weg zwischen zwei Orten. Mobilität beinhaltet auch Prestige, Emotionen und Wünsche. Anhand der Geschichte des Reisens soll deshalb die Statusfunktion von Mobilität erläutert werden. Dabei beschreibt der Status die soziale Position einer Person, die sie im Hinblick auf bestimmte sozial relevante Merkmale im Verhältnis zu anderen Personen einer Gesellschaft einnimmt. Zu diesen sozial relevanten Merkmalen gehören sowohl ökonomische als auch kulturelle Faktoren, etwa finanzielle Ausstattung, Beruf, Bildung und Konsum. Die Mobilität einer Person – oder anders gesprochen ihr Reisen, ihr Unterwegssein – beschreibt ihre sozial relevanten Merkmale und zeugt von ihrer ökonomischen und kulturellen Position.

Es sollen hier die verschiedenartigen Formen und Beweggründe von Reisen aufgezeigt werden, wobei *Reisen* im Sinne von Mobilität, von Unterwegssein, »sich auf dem Weg befinden« und nicht wie heute weit verbreitet vorwiegend als Urlaubsreise zu verstehen ist. Darauf weist auch die etymologische Betrachtung von »Reisen« hin:

»Ursprünglich kommt das Wort aus dem Mittelhochdeutschen und bedeutet ›Aufbruch; Unternehmen, Zug, Fahrt; Heerfahrt.« (Hlavin-Schulze 1998, S. 13).

In Anlehnung an Bernd Hey soll Reise als »ein vorübergehender Ortswechsel von beschränkter Dauer« verstanden werden, innerhalb derer »... die Bewegung im Raum den stationären Verbleib in der Regel überwiegt.« (Hey 1998, S. 11).

### 2.5.1 Chronologie des Reisens

Ausgehend von Reiseformen der Vorgeschichte bis zum gegenwärtigen Jahrhundert werden nun Art und Weise sowie die Motivationen des Unterwegsseins geschildert. Im Anschluss daran werden die wesentlichen Motivationsunterschiede und die Bedeutung der Mobilität, vor allem in gegenwärtigen westlichen Gesellschaften, erläutert. Eine kurze Übersicht über Reiseformen im Laufe der Geschichte gibt Tabelle 1.

Wie die Tabelle zeigt, ist Mobilität keine Erfahrung moderner Gesellschaften. Mobilität hat den Menschen seit Anbeginn stets begleitet:

»(Sie ist; U.S.) ... die früheste, prähistorische *Conditio Humana*, die Sesshaftigkeit der menschlichen Rasse (ist; U.S.) ein historisch erst sehr viel später zu verortendes Phänomen.« (Hlavin-Schulze 1998, S. 19).

»Die Geschichte der Reise beginnt ... an dem Tage, an dem die Menschen sesshaft wurden. Zuvor waren sie eigentlich immer unterwegs gewesen; als Jäger und Sammler, ... da sie keinen festen Wohnsitz hatten, kann man nicht sagen, dass sie sich auf Reisen befanden, denn der Begriff ›Reise‹ beinhaltet die Heimkehr; die Reise ist die temporäre Unterbrechung der sesshaften Lebensweise.« (Müllenmeister 1998, S. 94).

Die Beweggründe für Mobilität haben sich im Laufe der Geschichte allerdings gewandelt. Art und Weise des Reisens spiegeln den Lebensstil und technischen Fortschritt der jeweiligen Epoche wieder. Unterschiedliche Motivationen wie politische Gründe, Gewinnstreben, Existenzerhaltung, religiöse Beweggründe, Bildungsdrang,

Forschungsinteresse, Sorge um die Gesundheit, Abwechslung und Unterhaltung sind dabei ebenso kennzeichnend wie die jeweils verfügbaren Verkehrsmittel.

**Tabelle 1: Zeittafel Reisen**

Epoche	Art/ Zweck der Reise
Vorgeschichte	Handelsreisen
Griechische Antike	Handelsreisen Die Reise zu den Olympischen Spielen
Römische Antike	Handelsreisen Reisen im Regierungsauftrag Freizeitreisen
Mittelalter	Seefahrten/ Eroberungszüge Pilgerreisen Kreuzzüge Handelsreisen »Fahrendes Volk«
Neuzeit	Bildungs- und Vergnügungsreisen Wissenschaftliches Reisen/ Expeditionen Eroberungszüge Eisenbahnreisen
Beginnendes 20. Jahrhundert	»Romantisches Wandern«: Wandervögel, Naturfreunde Arbeiterjugendreisen KdF-Reisen Erste Autoreisen
Seit Mitte des 20. Jahrhundert	Beginnender Massentourismus: Autotourismus, Flugreisen Pendlerwesen Geschäfts- und Dienstreisen

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Bereits in der *Jungsteinzeit* und *Bronzezeit* handelten Fernkaufleute mit Salz, Bernstein, Rohstoffen und Handwerkserzeugnissen. Diese Fernhändler waren es wohl auch, die in den letzten drei Jahrtausenden vor unserer Zeitrechnung die Salz-, Zinn- und Bernsteinstraßen gebahnt haben (vgl. Schadendorf 1961, S. 9; Temming 1978, S. 24). Für Ägypten ist bereits um 3500 vor Christus frühe Schifffahrt belegt, vor allem zum Transport von Zedernholz für den Schiffsbau (vgl. Löschburg 1977, S. 9).

In der *griechischen Antike* betrieben Kaufleute vor allem im Mittelmeerraum Rohstoffhandel. Der Transport der Waren, Zedernholz und Wolle, erfolgte zumeist auf dem Wasserweg. Als eine frühe Form des Freizeitreisens kann die Reise zu den Olympischen Spielen, die alle vier Jahre stattfanden und Besucher aus der Fremde anlockten, angesehen werden.

Zu den Freizeitreisen der *römischen Antike* zählte unter anderem die Seereise privilegierter Schichten nach Ägypten. Diese verfügten darüber hinaus über Villen an den italienischen Küsten, wo sie die Sommermonate verbrachten, oder sie unternahmen Kurreisen zu den Heilbädern an der Bucht von Neapel. Wirtschaftlich und politisch motivierte Reisen im Regierungsauftrag konnten mit Hilfe der Staatspost, des »cur-

sus publicus« bewerkstelligt werden (vgl. Hitzer 1971, S. 39f.). Grundlegend dafür, als auch für viele Handelsreisen war der Bau eines weitreichenden Straßennetzes durch ganz Europa<sup>68</sup>.

Für das *Mittelalter* charakteristisch waren Pilgerreisen, Kreuz- und Raubzüge sowie Handelsreisen. Eine herausragenden Rolle spielte die Seefahrt. Zu Beginn des frühen 9. Jahrhunderts sind zahlreiche Eroberungs- und Raubzüge der Normannen an den Küsten Europas belegt und um 1000 nach Christus erreichte der Wikinger Leif Erikson gar den amerikanischen Kontinent.

Die Pilgerschaft war eine weit verbreitete Form des Reisens im Mittelalter. Zahllose Pilger zogen in das Heilige Land und die Stadt Jerusalem. Auch Rom wurde von Pilgern bereist. Im Gegensatz zu Reiseformen, die eher wirtschaftlichen oder politischen Zwecken dienen, ist die Pilgerschaft als ein Instrument der religiösen Identitätsfindung anzusehen. Die Pilger waren unterwegs auf der Reise ihres Lebens und die Pilgerreise war durch ihren religiöser Charakter geprägt:

»Die Pilgerfahrt war wohl die Reisesehnsucht, die am tiefsten in die europäische Geschichte eingegriffen hat, wenn wir einmal von den Entdeckungsfahrten absehen ... Die Pilgerreise ist die mittelalterliche Reise schlechthin.« (Schadendorf 1961, S. 7 und S. 18).

Auch Zygmunt Baumann spricht bezüglich dieser Form des Unterwegsseins von einer Sonderstellung. Der Pilger sucht auf seiner Wanderung »... die Wahrheit andernorts, der wahre Ort liegt immer in zeitlicher und räumlicher Ferne. Wo der Pilger sich auch gerade befinden mag, er ist nicht dort, wo er sein sollte, und nicht dort, wo er gerne wäre.« (Bauman 1994, S. 391). Kennzeichnend für die Pilgerschaft sind das religiöse Motiv und der Umstand, dass der Pilger ein nicht nur zeitweise, sondern ein oft fortdauernd ortsfremder, heimatloser Wanderer ist.

Von den friedlichen Pilgerreisen in ihrer Intention gänzlich zu unterscheiden sind die kriegerischen Kreuzzüge, die gegen Ende des 11. Jahrhunderts begannen. Nicht persönliche religiöse Erfüllung stand hier im Vordergrund, sondern religiöser Fanatismus, Abenteuerlust und ökonomische Interessen, denen unzählige Menschen zum Opfer fielen.

Auf wirtschaftliches Ansinnen gehen die (Fern-)Handelsreisen des Mittelalters zurück. Auf der Seidenstraße, dem bedeutendsten Fernhandelsweg von Europa nach Fernost wurden bis zur Entdeckung des Seeweges nach Indien Gewürze, Seide, Edelmetalle und Glas transportiert (vgl. Hitzer 1971, S. 93ff.; Temming 1978, S. 45f.). Im nordeuropäischen Raum hatte die »Deutsche Hanse« große Geltung. Innerhalb des Nord- und Ostseeraumes diente sie einem intensiven wirtschaftlichen Austausch und sicherte jahrhundertlang den Getreidebedarf Norwegens und Westeuropas und deckte die Nachfrage nach Tuchen, Salz und Fertigwaren im Heiligen Römischen Reich, Osteuropa und Nordeuropa.

Neben religiös oder ökonomisch bedingter Reisemotivation weist das *ausgehende*

---

<sup>68</sup> »Die Römer brachten uns die Straße, ein weitgreifendes und vielverzweigtes Netz von 90.000km gut instandgehaltenen Fahrbahnen mit zweigleisig ausgebauten Alleen, ... Dieses Straßensystem reichte von der Nordsee bis zur Sahara, von der Küste des Atlantik bis zu den Donauländern und nach Mesopotamien und gehörte zu den bewundernswürdigsten Schöpfungen jener Zeit.« (Löschburg 1977, S. 13).

*Mittelalter* noch weitere Formen des Unterwegsseins auf. Auf den mittelalterlichen Straßen waren die verschiedensten Reisenden anzutreffen. Fahrende Schüler und Studenten – »Schützen« und »Baccanten« genannt – wanderten von Klosterschule zu Klosterschule und zu den großen Universitäten nach Paris, Bologna und Prag (vgl. Schadendorf 1961, S. 14). Zudem war in vielen Handwerksberufen die Walz zu einem festen Ausbildungsbestandteil geworden. Das Gesellenwandern beinhaltete, einige Jahre in der Fremde (mindestens 50km Entfernung) zu arbeiten, um die eigenen Kenntnisse und Fertigkeiten zu erweitern. Darüber hinaus belebten fahrende Sänger, Gaukler, Schausteller und Kleinkrämer das Bild der mittelalterlichen Reisen. Für einen großen Teil der Bevölkerung, vor allem für die Bauern – oft unfrei und an ihre Scholle gebunden – war das »fahrende Volk« die einzige Verbindung zur Welt und somit wichtige Nachrichtenquelle (vgl. Löschburg 1977, S. 34f.).

Der Erweiterung des Wissensstandes dienten die von Europa ausgehenden großen Entdeckungsfahrten des *späten Mittelalters* und der *Neuzeit*. Zuvor war die bereits im Altertum einsetzende Erkundung fremder Gebiete vor allem im Kontext von Kriegszügen und der Ausdehnung des Handels erfolgt. Wirtschaftliche Interessen waren neben Abenteuerertum, Missionierung und wissenschaftlichem Forschungsdrang auch treibende Kraft der überseeischen Expansion europäischer Seefahrernationen. Der Handel spielte beispielsweise bei den Reisen des Venezianers Marco Polo nach Zentral-, Ost- und Südasiens (1271 bis 1295) eine große Rolle<sup>69</sup>. Im 15. Jahrhundert machten sich in erster Linie Spanier und Portugiesen auf, bis dahin wenig bekannte Regionen zu erforschen und zu erschließen. Im Jahre 1492 entdeckte Christoph Kolumbus Amerika, 1498 erschloss Vasco da Gama den Seeweg nach Indien und Ferdinand Magellan unternahm von 1519 bis 1522 die erste Reise um die Welt. Erwähnt seien an dieser Stelle auch die blutigen Eroberungszüge, die an die großen Entdeckungsfahrten anschlossen. Beispielsweise die der Konquistadoren Ferdinand Cortez und Francisco Pizarro in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, die in Mittel- und Südamerika die indianischen Reiche der Azteken und Inka unterwarfen.

Im 17. und 18. Jahrhundert waren es vor allem Engländer und Holländer, die Handelskompanien gründeten und in Indien und im Malaiischen Archipel die Grundsteine für ihre Kolonialreiche legten. Naturforscher wie Alexander von Humboldt, der 1799 bis 1804 Süd- und Mittelamerika bereiste und später die mehrjährige Weltreise Charles Darwins (1832 bis 1837) schufen Standardwerke wissenschaftlicher Reisebeschreibung (vgl. Gleich 1998, S. 88f.).

Neben Entdeckungsreisen und Eroberungsreisen in ferne Regionen wurden mit Beginn des 16. Jahrhunderts zunehmend auch Bildungs- und Vergnügungsreisen unternommen. Reiseberichte weckten die Sehnsucht nach fernen Zielen wie beispielsweise Tahiti in der Südsee. Vorrangig waren jedoch europäische Reiseziele, allen voran Italien. Die Italienreise galt als klassische Bildungsreise. Stellvertretend für die vielen Italienreisenden seien hier der Maler Johann H. W. Tischbein, der Historiker August Ludwig von Schlözer und die Schriftsteller und Dichter Johann Wolfgang von Goethe und Johann Gottfried von Herder genannt<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> Marco Polo hinterließ mit dem »Buch der Welt der Wunder« eine Beschreibung seines jahrelangen Reisens (vgl. Löschburg 1977, S. 49).

<sup>70</sup> Eine umfangreiche Schilderung der Italienreisen findet sich bei Löschburg 1977, S. 91ff.

Mit Beginn der Renaissance und des Humanismus wurde im 16. Jahrhundert das Reisen um des Reisens willens, wie es auch schon bei den Römern betrieben wurde, neu belebt<sup>71</sup>. War das Unterwegssein bis dahin vorwiegend an handfeste Zwecke gebunden, beispielsweise bei Kurieren, Pilgern, Soldaten und Kaufleuten, erschlossen sich – allerdings nur für wohlhabende Gesellschaftskreise – zunehmend Möglichkeiten zu Bildungs- und Vergnügungsreisen. Zu nennen sind hier die Badereisen, die von führenden Gesellschaftsteilen seit dem 14. Jahrhundert in Europa unternommen wurden und die im 16. Jahrhundert ihren Höhepunkt fanden:

»Die Heilbäder wurden zum Treffpunkt der ›vornehmen Welt‹, Reiseziel von Kaisern, Königen, hohen Standespersonen und Künstlern sowie zum glanzvollen Rahmen für Festlichkeiten, Vergnügungen, aber auch Begegnungen und Konferenzen der großen Politik.« (Löschburg 1977, S. 64).

Allerdings galt dies nur für privilegierte Gesellschaftsteile. Familien des Adels und des Bürgertums schickten ihre Söhne auf oft mehrjährige Auslandsreisen. Frauen und weniger gut situierte Gesellschaftsteile waren davon jedoch meist ausgeschlossen.

Als eine »Gegenbewegung« zu den Reisen des Adels in die Kurorte und Seebäder ist, so Barbara Zimmers, die »Sommerfrische« anzusehen, der Erholungs- und Sommeraufenthalt des städtischen Bürgertums in Regionen an der See, im Mittelgebirge und in den Alpen. Die Sommerfrische hatte den Charakter eines Familienurlaubs, Flanieren und gesellschaftliche Aspekte waren weniger von Belang. Der Ausbau des Verkehrssystems und die damit verbundene Kostensenkung der Verkehrsmittelnutzung führten dazu, dass ab Mitte des 19. Jahrhunderts auch zunehmend Reisende aus dem Mittelstand in die Sommerfrische fuhren (vgl. Zimmers 1995, S. 46).

Vergnügungsreisen, ob vom Adel oder vom Bürgertum, wurden jedoch auch kritisch beurteilt. Dies zeigt die Erziehungsliteratur der damaligen Zeit, die das Umherfahren, das allein der Unterhaltung dient, verurteilt. Bildungsreisen genossen oft ein höheres Ansehen als reine Vergnügungsreisen. Als ein Beispiel ist die »grand tour« zu nennen, die Bildungsreise der jungen und in der Regel männlichen Adligen, die zumeist einen politischen Hintergrund hatte und der Kontaktaufnahme mit anderen Herrschaftshäusern diente. Gereist wurde mit der Pferdekutsche, deren Art und Aussehen Gradmesser des gesellschaftlichen Ranges des Reisenden waren. Festzuhalten ist, dass Reisen über einen langen Zeitraum Bewegung innerhalb geschlossener Sozialsysteme meinte und die Gesellschaftsschichten auf ihren Reisen unter sich blieben. Dementsprechend war die »grand tour« den Adligen und dem neureichen Bürgertum vorbehalten, die Walz hingegen, das Reisen zu Fuß, war Reiseform der Handwerksgesellen. Erst im Zuge der Aufklärung wurden die starren Grenzen dieser Sozialsysteme aufgelöst (vgl. Hvalin-Schulze 1998, S. 166).

Das *Industriezeitalter*, insbesondere die Erfindung der Eisenbahn, die als ein Meilenstein in der Entwicklung des Landreiseverkehrs anzusehen ist, ermöglichte einer

---

<sup>71</sup> »Mit dem Beginn des 16. Jahrhunderts aber befreite sich unter dem weckenden Anruf der Renaissance und des Humanismus der Mensch von den letzten mittelalterlichen Bindungen. Die Reise war nicht nur einer der Motoren dieser Bewegungen, sie war eine eigenständige Macht, die der Bereicherung des Lebens durch Bildung, der Verschönerung der Welt durch Freude dienen sollte.« (Schaden-dorf 1961, S. 29).



breiteren Bevölkerung zumindest technisch die Möglichkeit zu reisen. Darüber hinaus waren es, wie später noch erläutert wird, Wandlungen im Verhältnis von Arbeit und Freizeit, wie beispielsweise das Anrecht auf bezahlten Urlaub, die das Reisen auch bis dahin weniger Privilegierten gestattete. Im Jahre 1825 baute der Engländer George Stephenson die erste Lokomotive, die zunächst im Kohlenbergbau eingesetzt wurde. Der erste Eisenbahnverkehr wurde 1830 auf der Strecke Liverpool-Manchester eröffnet. Die erste Eisenbahnstrecke Deutschlands führte fünf Jahre später von Nürnberg nach Fürth. Der rasche Ausbau des Schienenverkehrs<sup>72</sup> bewirkte, dass die Eisenbahn den bis dahin herrschenden – auf Grund der schlechten Straßenverhältnisse aber zumeist unbequemen – Postkutschenverkehr in weiten Teilen ablöste. Die Eisenbahn bot erstmals die Möglichkeit, eine große Anzahl von Menschen schnell und bequem zu transportieren und führte gewissermaßen zu einer Demokratisierung des Reisens:

»Zwar war die ständische Schichtung nicht aufgehoben – in den meisten europäischen Ländern gab es bei den Bahnlinien drei Klassen, beziehungsweise zwei Klassen plus Salonwagen und in Preußen sogar vier Klassen –, aber durch den großen Zustrom des Bürgertums ergab sich eine nie gekannte Massenhaftigkeit des Personenverkehrs.« (a.a.O., S. 101).

Die Eisenbahn zeichnete sich jedoch nicht nur dadurch aus, dass sie viele Menschen transportieren konnte, sie beschleunigte das Reisen auch enorm. So benötigte die erste Eisenbahn von Leipzig nach Dresden lediglich drei Stunden, während die Fahrtzeit mit der Postkutsche zuvor 21 Stunden betragen hatte (vgl. Temming 1976, S. 38). Die Beschleunigung des Reisens wiederum veränderte maßgeblich das Empfinden des Reisens:

»Durch die Schnelligkeit der Eisenbahn wurde für die Zeitgenossen der Raum zwischen zwei Orten gleichsam bis zur Annihilation zusammengedrückt.« (Hey 1998, S. 18).

Somit verwandelte sich die Intensität des Reisens, da die neue Geschwindigkeit die Wahrnehmung der durchreisten Landschaft erheblich veränderte. Die Landschaft schien nun am Reisenden »vorbeizufliegen« und die Reisenden hatten Mühe, ihren Blick darauf einzustellen (vgl. Schivelbusch 1977, S. 52ff.; Kuhm 1995, S. 21ff.). Ein in diesem Zusammenhang oft verwendeter Ausspruch ist der, dass die Eisenbahn den Raum, den sie durchquert gewissermaßen »vernichtet«, da sie nur Start und Ziel kennt:

»Dieser Zwischenraum oder Reiseraum, der im langsamen und arbeitsintensiven eotechnischen Transport sozusagen voll ausgekostet wurde, verschwindet im Eisenbahntransport.« (Schivelbusch 1977, S. 39).

Wenn auch technische Entwicklungen wie die der Eisenbahn das Reisen in großem Umfang veränderten, so waren doch auch gesellschaftliche Veränderungen notwendig, um das »freie«, sprich freizeitliche Reisen einer breiteren Bevölkerungsschicht zu ermöglichen:

---

<sup>72</sup> Im Jahre 1835 gab es weltweit zunächst 2.400km Bahnstrecke (vgl. Temming 1976, S. 32). Von 1830 bis 1842 wurden allein in England über 2.080km Gleise verlegt und in Amerika vergrößerte sich das Schienennetz von 1840 bis 1860 um mehr als das Zehnfache von 4.480km auf 49.016km (vgl. Herring 2000, S. 11ff.).

»Vor dem Hintergrund der Veränderungen von Kultur- und Produktionsformen vollzog sich dann die Abgrenzung beziehungsweise auch der Gegensatz von Arbeitszeit und freier Zeit. Freizeit, wie wir sie heute verstehen, ist daher ein relativ junges Phänomen, dessen Anfänge vom städtischen Bürgertum getragen sind.« (Hlavin-Schulze 1998, S. 125).

Die zunehmende Unterscheidung zwischen Freizeit und Arbeit und die beginnende Institutionalisierung von Urlaub führten unter anderem dazu, dass Mitte des 19. Jahrhunderts erste Reisebüros gegründet wurden, 1841 in England und 1842 in Deutschland. Die Reisebüros entwickelten sich in vielen Fällen aus Auswanderungsagenturen heraus, die zunehmend Einzelreisen und Gesellschaftsreisen mit in ihr Angebot aufnahmen (vgl. Fuss 1960, S. 27f. und S. 43).

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gründete sich eine Vielzahl von Wandergruppen und Wandervereinen, die insbesondere für Jugendliche organisierte Wanderungen anboten. Mit dem sogenannten romantischen Wandern sollte ein ursprüngliches Erleben der Natur und das Aufheben des Dualismus von Natur und Vernunft ermöglicht werden. Der 1901 gegründete »Wandervogel«, der zugleich ein Ausgangspunkt der deutschen bürgerlichen Jugendbewegung war, erlebte einen rasanten Zuwachs; innerhalb von 15 Jahren stieg die Zahl der Mitglieder auf etwa 40.000 an. Auch in anderen europäischen Ländern ließ sich eine ähnliche Entwicklung beobachten, beispielsweise in England, wo vielerorts sogenannte »Boy-Scout-Groups« eingerichtet wurden. Motivation waren zum einen Abenteuerlust, Wandern, Naturerlebnis und Gemeinschaftsgeist, zum anderen war es jedoch auch »... eine Art romantische Fluchtbewegung aus der Gesellschaft und Kultur, dem sozialen Wandel, der von der Industrialisierung hervorgerufen wurde.« (Zimmers 1995, S. 49). Damit reagierte die bürgerliche Jugend auf die »... patriarchalisch geprägte Form des Sonntagsausflugs und der Sommerfrische und gegen die dabei geltenden Verhaltensnormen ...« des Bürgertums (Stadler 1975, S. 243 in Zimmers 1995, S. 48).

Den Schülern folgten alsbald Studenten und Arbeiterjugendliche<sup>73</sup>. Im Jahre 1905 gründeten die Naturfreunde, die 1895 erstmals in Österreich auftraten, ihre erste Ortsgruppe in Deutschland. Die Naturfreunde waren, im Gegensatz zum bürgerlichen Alpenverein, eine proletarische Wanderorganisation, deren Entstehung im Zusammenhang mit der Arbeiterbewegung Ende des 19. Jahrhunderts zu sehen ist. Das Konzept der Organisation war ein »soziales Wandern«, das Angebot eines preiswerten Volkstourismus in umwelt- und sozialverträglicher Form (vgl. Zimmers 1995, S. 53f.)<sup>74</sup>. Im Jahre 1929 wurde auf einer Tagung von SPD und freien Gewerkschaften in Leipzig zum ersten Mal die Entwicklung touristischer Einrichtungen für Arbeiter thematisiert. Damit beginnend wurden die Arbeiter eine »... neue soziale Gruppe unter den Reisenden. Und während milieugebundene Interessensorganisationen Reisen für Arbeiter organisierten, entdeckte die kommerzielle ›Fremdenindustrie‹ die

---

<sup>73</sup> Im Jahre 1919 führten Wandervogel und Jugendbewegung zur Gründung des Deutschen Jugendherbergswerk und somit zur »Demokratisierung der Jugendreisen«, da nunmehr nicht nur Jugendliche des Bürgertums einbezogen waren (vgl. Zimmers 1995, S. 49; Stadler 1975, S. 243; Opaschowski 1989, S. 75f.).

<sup>74</sup> »Als ein besonders wichtiger Punkt in der Geschichte des Tourismus sind die von den Naturfreunden organisierten Pauschalreisen und Ferien für minderbemittelte Schichten anzusehen. Entgegen der weit verbreiteten Meinung, dass der Arbeitertourismus erst mit den KdF-Reisen im Nationalsozialismus ... entstand, sieht Keitz (1991) in diesen Reisen die Anfänge ...« (Zimmers 1995, S. 54f.).

›Masse‹ als Käufergruppe und begann sie gezielt zu umwerben.« (Keitz 1997, S.10):

»Vor dem ersten Weltkrieg besaßen in Deutschland nur circa 10 Prozent aller Arbeiterinnen und Arbeiter einen Rechtsanspruch auf Urlaub, während es bei den Angestellten bereits zwei Drittel, bei den Beamten von je her alle Beschäftigten waren.« (a.a.O., S. 33).

Somit war allerdings eine wesentliche Voraussetzung für die Entstehung des modernen Massentourismus zum damaligen Zeitpunkt noch nicht gegeben. In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden durch die verbesserte Verkehrsinfrastruktur (Einführung von Sonntagssonderzügen und -omnibussen) zunächst vermehrt Tagesausflüge am Wochenende (die »Fahrt ins Grüne«) und damit eine mobile Freizeitgestaltung möglich. Das 1918/ 1919 erzielte Tarifvertragswesen führte dann dazu, dass im Jahre 1928 bereits 95% der Arbeiterinnen und Arbeiter einen geregelten Anspruch auf Urlaub hatten, damit war ein Grundstein für die Entwicklung des modernen Massentourismus gelegt (siehe a.a.O., S. 34). Mit dieser Entwicklung ist auch eine Form der »Emanzipation des Reisens« verbunden:

»Die klassische Aufgabenteilung – zu jedem mobilen Mann gehört eine sesshafte Frau – bröckelte erst in diesem Jahrhundert. ... Seit es den organisierten Tourismus gibt, ist der weibliche Aktionsradius gewachsen. Professionelle Reisebegleiter ersetzen den männlichen Schutz, den früher die guten Sitten forderten.« (Gleich 1998, S. 199).

In dieser Hinsicht kann weibliches Reisen als ein Schritt zur Gleichberechtigung angesehen werden. Die Möglichkeit zu reisen im Allgemeinen kann als ein Maß für gesellschaftliche Freiheit verstanden werden.

Katastrophale Lebensbedingungen als Folge des NS-Regimes und des zweiten Weltkrieges ließen den Gedanken an Urlaub nach dem zweiten Weltkrieg vorerst nicht mehr zu. Vorrangig waren Sorgen um Wohnsituation und Versorgung mit Lebensmitteln. Räumliche Mobilität war in diesen Zeiten erzwungene Mobilität infolge von Zerstörung und schlechter Versorgungslage. Erst in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts hatten sich Wirtschaft und Bevölkerung so weit erholt, dass eine Wiederaufnahme von Freizeitreisen möglich war. In diese Zeit fällt die eigentliche Entstehung des modernen Massentourismus. So wurde für westliche moderne Gesellschaften der Urlaub »... etwa Mitte der sechziger Jahre zum Bestandteil des Lebensstils der Mittelschichten, zu einem kulturellen Muster und zu einem Fluchtpunkt der städtischen Arbeiter und Angestellten.« (Luger 1998, S.100).

Bereits im Jahr 1948 wurde in Artikel 24 der Resolution »Allgemeine Erklärung der Menschenrechte« der Generalversammlung der Vereinten Nationen ein universeller Anspruch auf Urlaub proklamiert, jedoch ohne bindende Wirkung für die Unterzeichnerstaaten (vgl. Hlavin-Schulze 1998, S. 130). Im Jahre 1963 verpflichteten sich dagegen in der Europäischen Sozialcharta 20 europäische Länder, das Recht auf Arbeit und auf gerechte Arbeitsbedingungen, dazu zählte auch ein bezahlter Jahresurlaub von mindestens zwei Wochen, zu gewährleisten. In Deutschland lieferten das Bundesurlaubsgesetz (BUrIG) 1963 sowie Tarif- und Einzelverträge die Rechtsgrundlage für den Urlaubsanspruch.

Neben der Schaffung sozialer und politischer Voraussetzungen waren für die Entwicklung des individuellen Reisens im 19. und 20. Jahrhundert zwei technische Erfindungen maßgeblich, die des Fahrrads und später die des Automobils:

»Mit dem Fahrrad war die Erfahrung individueller und flexibler Fortbewegung verknüpft; außerdem die Idee, die Straße zum Vergnügen zu benutzen. Die kleinräumige, die lokale Mobilität wurde durch das Fahrrad wesentlich angefast. Es verbreitete sich rasch auch im Arbeitermilieu, und erlangte eine gewisse Bedeutung als Mittel des Autonomie-Zuwachses für Frauen.« (Burkart 1994, S. 219).

Das Fahrrad kann in technischer sowie in kultureller Hinsicht als Vorläufer des Automobils angesehen werden. Aus dem technischen Bereich wurde beispielsweise die Idee luftgefüllter Reifen übernommen, kulturell betrachtet war man bei beiden Entwicklungen bestrebt, eine individuelle und vergleichsweise schnelle Fortbewegung zu ermöglichen (vgl. a.a.O., S. 219; Sachs 1984; Radkau 1989).

Das Automobil war, nachdem Carl Friedrich Benz 1886 das erste Modell der Öffentlichkeit vorstellte, über Jahrzehnte hinweg zunächst Vergnügungs- und Sportgerät privilegierter, das heißt finanziell besser gestellter Gesellschaftsteile. Erst durch die Massenproduktion revolutionierte der Auto(fremden)verkehr die Möglichkeit des Reisens, ähnlich wie seinerseits die Erfindung der Eisenbahn:

»Das Automobil war das erste Verkehrsmittel, das die Individualität der Fortbewegung mit maschinell erzeugter Schnelligkeit verband und dadurch neue Erlebnisdimensionen eröffnete.« (Burkart 1994, S. 220).

Im Jahre 1908 ging Henry Ford in Amerika mit dem Modell T »Tin Lizzy« in Serie, von dem zwischen 1908 und 1927 rund 15 Millionen Stück produziert wurden (vgl. Temming 1978, S. 176f.). In Deutschland war es nach dem zweiten Weltkrieg der Volkswagen (»VW Käfer«), der den automobilen Individualverkehr und eine neue Periode des »Reisens für jedermann« gestattete. Die eigentliche Massenmotorisierung vollzog sich in Westdeutschland in den 1960er Jahren (vgl. Kuhm 1995, S. 14). Losgelöst von Schienenführung und Fahrplan eröffneten sich bei der Reiseplanung neue Möglichkeiten. Ziel und Route konnten nun – im Gegensatz zum Kollektivverkehrsmittel Eisenbahn – individueller bestimmt werden.

Mit der Etablierung des Automobils als Verkehrsmittel waren auch soziokulturelle Wandlungen verbunden. Insbesondere für amerikanische Jugendliche avancierte das Auto zum »Symbol der Loslösung vom Elternhaus« (vgl. Burkart 1994, S. 223), indem es einen neuen Autonomieraum erschloss. Bereiche des jugendkulturellen Alltags wie »dating« und »courtship<sup>75</sup>« waren ohne Auto bald undenkbar:

»The automobile broke down the small neighborhood as the social unit for courtship. It also greatly extended the radius of movement for the social contacts of young people, which was necessary precondition for dating.« (Burgess/ Wallin 1953, S. 63 in Burkart 1994, S. 223).

Zeitverzögert wurde das Auto auch in anderen westlichen Industrienationen zu einem fixen Bestandteil der Lebenskultur. Welchen Stellenwert es für Jugendliche in der heutigen Gesellschaft einnimmt, darauf wird im Kapitel 5 anhand der Ergebnisse aus der U.Move-Studie eingegangen.

Als jüngste und das Reisen dramatisch verändernde technische Errungenschaft – neben der konsequenten Weiterentwicklung bestehender Verkehrsmittel – gilt das Flugzeug. Nur etwas mehr als 30 Jahre vergingen zwischen den Gleitflügeln Otto Li-

---

<sup>75</sup> »Courtship«: englischer Ausdruck für umwerben, werben um, den Hof machen.

lienthals Ende des 19. Jahrhunderts und der Gründung der Deutschen Lufthansa AG im Jahre 1926. Die Entwicklung des Flugverkehrs vollzog sich in rasantem Tempo und schon bald entstanden auf internationaler Ebene mehrere Fluggesellschaften. Den größten Aufschwung erhielt der zivile Flugverkehr jedoch erst nach dem zweiten Weltkrieg. 1953 tauchen erste Pauschalflugreisen in den Prospekten der Reiseveranstalter auf. Ab den 1960er Jahren gab es ein vermehrtes Angebot an Charterflügen und erste Angebote für Fernreisen, der Trend zu Auslandsreisen verstärkte sich. Angesichts der langen und oft umständlichen Anreise wurden Flugreisen zunächst nur zögernd angenommen<sup>76</sup>. Nach und nach wurden jedoch größere und schnellere Maschinen eingesetzt und somit die Anreise verkürzt. Die Flugpreise sanken und eine Auslandsreise wurde für immer mehr Personen erschwinglich (vgl. Spode 1987, S. 35; Zimmers 1995, S. 66f.). Flugreisen und der organisierte Massentourismus – zunächst mit seinen standardisierten Pauschalangeboten, später durch »Last-Minute-Buchungen« – ermöglichten zunehmend breiten Bevölkerungsschichten Urlaubsreisen auch in ferne Länder.

Doch nicht nur im Urlaub befindet sich der Mensch in der modernen Gesellschaft auf Reisen. Erweitert man den Begriff des Reisens im Sinne einer wie auch immer gearbeteten Grenzüberschreitung, so strukturiert Reisen das Leben in modernen Gesellschaften:

»Nur wenige von uns essen, schlafen, arbeiten und erholen sich an ein und demselben Ort – das wäre geradezu der Inbegriff dessen, was wir unter Eingeschlossenheit und Unfreiheit verstehen. In der Regel ist unser Alltag aufgeteilt in die verschiedenen Bereiche von Arbeit, Erholung und Privatsphäre, die räumlich miteinander verbunden sind durch die Gänge, Straßen- und Schienennetze der modernen Großstadtwelt ...« (Leed 1993, S. 17).

So ist neben der Urlaubsreise das Pendeln, die Fahrt zwischen Wohnstätte und Arbeitsplatz eine in modernen Gesellschaften weit verbreitete Form des Unterwegsseins. Nicht zu vergessen die Vielzahl von Dienst- und Geschäftsreisen, die trotz neuer technischer Kommunikationsmittel (Internet, E-Mail, Bildtelefon, Telefon-Konferenzschaltungen) bislang nicht abgenommen zu haben scheinen. Konferenzschaltungen erweisen sich beispielsweise nur für Routinegespräche als geeignet, in Konfliktsituationen wird meist der direkte Kontakt bevorzugt (vgl. Gleich 1998, S. 151).

## Fazit

Nach der chronologischen Übersicht der Entwicklung von Reisen möchte ich an dieser Stelle noch einmal wesentliche Unterschiede der Motivation des Unterwegsseins herausstellen. So ist zum einen zwischen Reisefreiheit und -zwang zu differenzieren. Zum anderen resultieren aus Art und Zeitpunkt des Reisens und je nach Personenkreis unterschiedliche Ansprüche an das Reisen.

Im Gegensatz zu freiwillig angetretenen Reisen wie Bildungs- und Vergnügungsreisen steht das Unterwegssein aus der Not oder einem äußeren Zwang heraus. Von

---

<sup>76</sup> Im Jahre 1956 kostete eine 17-Tage-Reise nach Teneriffa DM 1.095,-. Die Flugzeit (in einer 36-sitzigen Vickers Viking) betrug knapp 2 Tage bei 6 Zwischenlandungen in Lyon, Barcelona, Madrid, Tanger, Casablanca und Agadir (vgl. Prahl 1988 in Zimmers 1995, S. 66f.)

bestimmten privilegierten Kreisen der jeweiligen Gesellschaft wie Adel, Künstler und Philosophen abgesehen, war und ist für viele Menschen lange Zeit eine von äußeren Umständen bedingte, aufgezwungene, unfreiwillige Mobilität vorherrschend:

»So viele Menschen wie heute waren noch nie fern der Heimat unterwegs. Die moderne Völkerwanderung beruht selten auf der freien Entscheidung Einzelner. Vielmehr wird sie ausgelöst von strukturellen Zwängen, die ganze Gruppen zum Aufbruch nötigen. Migration bewegt sich, wie andere Formen der Mobilität, stets entlang eines Gefälles.« (a.a.O., S. 174).

Ursachen für diese »erzwungenen« Migrationen sind Krieg, Umweltzerstörung, Krankheiten, Verfolgung, globale Beschäftigungskrise und Armut<sup>77</sup>. Im Vergleich zur heutigen Zeit, in der das Reisen zumindest in westlichen Industrienationen von guter finanzieller Lage der Reisenden zeugt, waren in früheren Zeiten vielfach finanziell weniger gut gestellte Personen durch äußere Umstände dazu gezwungen, sich auch ohne konkretes Ziel »auf den Weg zu machen«<sup>78</sup>. Dabei ist festzuhalten, dass dieses Reisen nicht generell auf Zustimmung seitens der Gesellschaft stieß:

»Wer, ohne durch besondere Privilegien dazu befugt zu sein, die sozialen Sphären durchkreuzte, dem begegnete man mit Misstrauen: Als betrügerisch galten Händler oder Kaufleute, als unzuverlässig Angehörige des sogenannten fahrenden Volkes: Die Gaukler und Schausteller. Durch ihre Mobilität entzogen sie sich der sozialen Kontrolle.« (Hlavín-Schulze 1998, S. 17).

Hier zeigt sich deutlich der Unterschied hinsichtlich der Bewertung von Reisen, nämlich abhängig davon, *wer* reiste, und ob sich die Person freiwillig oder gezwungenermaßen auf Reisen befand.

Handelsreisen, politisch motivierte Reisen und kriegerische Feldzüge sind seit Anbeginn des Unterwegsseins von Menschen zu beobachten und ziehen sich durch alle Epochen. Anders verhält es sich mit der Entwicklung von Freizeit- und Urlaubsreisen. Bis zur Entstehung des modernen Massentourismus war diese Form des Reisens lediglich den Privilegierten der jeweiligen Epoche vorbehalten. Zu den ersten Touristen zählten vor allem Söhne von Adligen oder Bildungsbürgern. Ältere Menschen, Frauen, Kinder und Jugendliche waren dagegen nur selten unterwegs und auch Familienreisen etablierten sich erst später. Zurückzuführen ist diese »enge soziale Begrenztheit« der touristischen Anfänge zum einen auf den enormen Aufwand an Zeit und Geld, der für standesgemäßes Reisen betrieben werden musste. Zum anderen waren die notwendigen »sozialpsychologischen Voraussetzungen«, das heißt »... eine neue Wertschätzung der Vergangenheit, ein Unbehagen am Fortschritt, dessen Basis ein zunehmendes sozio-kulturelles Gefälle war ...«, vorerst nur für die Eliten

---

<sup>77</sup> Zu denken ist in diesem Zusammenhang an die Auswanderungen nach Amerika als Folge der Weltwirtschaftskrise Anfang des 20. Jahrhunderts, an die Emigration als Folge der wirtschaftlichen Krisensituation und mangelnden Arbeitsbeschäftigungen in Europa oder auch an die Migrationen während und nach dem zweiten Weltkrieg, wo sich bis zu 20 Millionen Menschen in Migrationsprozessen befanden (Heimatvertriebene, Deportierte oder zur Zwangsarbeit verschleppte Menschen).

<sup>78</sup> Dabei darf nicht vergessen werden, dass auch heute noch in vielen Teilen der Welt erzwungene Mobilität durch Kriege, Naturkatastrophen, Krankheiten, Armut oder Politik verbreitet ist: »Nach Angaben der Vereinten Nationen stieg die Zahl der Flüchtlinge von 1,3 Millionen in den 60er Jahren auf mehr als 23 Millionen heute. Dazu kommen noch einmal 26 Millionen Vertriebene, die im eigenen Land umherirren. ... Die Zahl der Armut- und Arbeitsmigranten wird weltweit grob auf 100 Millionen geschätzt.« (Gleich 1998, S. 174).

der Gesellschaft gegeben (Spode 1987, S. 13)<sup>79</sup>.

Freiwilliges Unterwegssein im Sinne von Bildungsreisen oder politischen Reisen war meist von positivem Ansehen begleitet, ebenso Pilgerfahrten mit ihrem religiösen Charakter. Kriegszüge, die der Sicherung oder dem Ausbau des jeweiligen Landes oder Staates dienen sollten, wurden von den Herrschenden als »heroisch« idealisiert. Jedoch muss hierbei berücksichtigt werden, dass für die teilnehmenden Soldaten freiwilliges Reisen nicht pauschal unterstellt werden kann.

Reisende, die durch äußere Faktoren dazu gebracht wurden, ihre Heimat zu verlassen, wurden häufig mit Argwohn behandelt, insbesondere wenn sie finanziell weniger gut gestellt waren. Erklären lässt sich dies womöglich mit der Furcht vor dem Nicht-Alltäglichen, vor dem Fremden aber auch vor Krankheit und dem Verlust von Hab und Gut. Auch dass sich Personen durch ihre Mobilität der unmittelbaren sozialen Kontrolle entzogen, stieß nicht immer auf Zustimmung:

»Die Gesetzgeber der Elisabethanischen Epoche waren besessen von dem Verlangen, die Fahrenleute von den Straßen zu vertreiben und in die Gemeinden zurückzubringen, ›wo sie hingehörten‹ (und die sie doch genau deswegen verlassen hatten, weil sie dort *nicht mehr* hingehörten).« (Bauman 1994, S. 399f.; Hervorhebung im Original).

Hier wird der *Freiheitsaspekt* von Reisen ersichtlich, denn Reisen beinhaltet auch die Befreiung von den Zwängen des Lebens:

»Das Recht zu reisen ging in die abendländische Definition des freien, autonomen Individuums ein, dessen Beziehungen zu anderen das Resultat bewusst eingegangener Verbindungen, Verpflichtungen und Kontrakte sind.« (Hlavin-Schulze 1998, S. 28).

Der hohe Stellenwert von Mobilität in einer Gesellschaft resultiert unter anderem aus dem Wunsch, selbst entscheiden zu können, wann und wohin oder wie weit man geht, fährt oder fliegt. Der Wunsch nach Bewegungsfreiheit zeichnet sich dadurch aus, dass mit der Entfernung vom Heimatort die Entlastung von Normen und gewohnten Sozialbeziehungen zu wachsen scheint. Obliegt diese Entscheidungsfreiheit nicht der oder dem Einzelnen, so kann sich ein Gefühl von Unfreiheit entwickeln. In diesem Zusammenhang ist Mobilität auch mit Macht verbunden, beispielsweise indem ein Staat seine Bürgerinnen und Bürger durch Reiseeinschränkungen zu kontrollieren versucht<sup>80</sup>. Einschränkungen dieser Art können jedoch den Wunsch, sich aus den Notwendigkeiten des Alltags zu lösen, verstärken. Freiheit wird demnach oft und auch zu recht im Sinne von *Bewegungsfreiheit* verstanden und Mobilität kann als ein Gradmesser für gesellschaftliche Freiheit angesehen werden:

---

<sup>79</sup> »Der beschleunigte Modernisierungsprozess erzeugte Ungleichzeitigkeit auf drei Ebenen: a) auf geographischer Ebene zwischen Zentrum und Peripherie; sowohl zwischen den einzelnen Staaten als auch innerhalb der Staaten zwischen verschiedenen entwickelten Regionen und zwischen Stadt und Land. b) auf ökonomischer und sozialpsychologischer Ebene zwischen den Klassen und Schichten der Gesellschaft; die gestiegenen Anforderungen ›rationaler Lebensführung‹ galten zunächst allein für die bürgerlichen und adeligen Oberschichten. Schließlich entstand c) eine Ungleichzeitigkeit auf entwicklungspsychologischer Ebene innerhalb der Oberschichten, nämlich zwischen Erwachsenen und Nicht-Erwachsenen, die in der nun verlängerten Entkulturationsphase die neuen Verhaltensstandards erst mühsam zu erlernen und zu verinnerlichen hatten, und die ihre noch vorhandene Emotionalität (›Gefühle‹, ›Empfindsamkeit‹) gegen die Vernunft der Väter stellten.« (Spode 1987, S. 13f.).

<sup>80</sup> Zu denken ist hier beispielsweise an die erheblich eingeschränkten Reisemöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger der ehemaligen DDR.

»Die individuelle Bewegungsfreiheit des Einzelnen gilt als wichtige demokratische Errungenschaft. Sobald es verfassungsrechtlich verankert und ökonomisch möglich ist, wird dieses Grundrecht wahrgenommen, wie wir in den letzten fünf Jahren beobachten konnten.« (Romeiß-Stracke 1998, S. 111)<sup>81</sup>.

Wie erläutert, existieren in Abhängigkeit vom Reisezweck Unterschiede im Ansehen der betreffenden Person. Dabei darf die Wahl des Verkehrsmittels nicht vergessen werden, denn diese zeugt, wie kaum ein anderer Faktor, von der finanziellen Lage der oder des Reisenden. Vor der Erfindung des Automobils und der Eisenbahn reiste, wer es sich leisten konnte, zu Pferd, per Mietkutsche oder mit dem eigenen Fuhrwerk, meist eine plumpe und ungefederte Kutsche. Die einfachen Leute, etwa kleine Händler, arme Studenten und Handwerksburschen hingegen gingen zu Fuß. Das Automobil bot wie kein anderes (motorisiertes) Verkehrsmittel die Möglichkeit, sich schnell und unabhängig fortzubewegen und gehört in der modernen Gesellschaft gewissermaßen schon zur Grundausstattung eines jeden »vollwertigen« Gesellschaftsmitgliedes (vgl. Burkart 1994; Kuhm 1995). Es ist Sinnbild für die enge Verbundenheit von Mobilität und Individualismus als wesentliche Bestandteile des kulturellen Wertesystems unserer Gesellschaft:

»Die Zugehörigkeit zur Normalität wird sozusagen zunehmend über das Auto reguliert, Konformität mit einer mobilen, also einer schnellen und beweglichen Lebensweise wird ein wesentlicher Integrationsmechanismus. ... das Auto ist dafür das zentrale Symbol.« (Burkart 1994, S. 224).

Auch im Hinblick auf den Wunsch nach Bewegungsfreiheit nimmt das Auto eine herausragende Stellung ein, da es im Vergleich zu Bahn und Bus nicht an vorgegebene Strecken und Fahrpläne gebunden ist, und es somit größeren Freiraum bei der Mobilitätsgestaltung bietet.

Für die Wirkung, die der (Urlaubs-)Reisende auf seine Umgebung hat, sind ferner Reiseziel und Reishäufigkeit von Bedeutung. Anhand des Ausspruchs »wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen« wird deutlich, dass Reisen den Reisenden zu einer interessanten und unterhaltsamen Person macht. Dabei gilt meist auch, je weiter man gereist ist, je exotischer die Reiseziele, desto interessanter erscheint der Reisende für seine Umgebung und je öfter man verreist, desto mehr kann berichtet werden. Dies kann dazu führen, dass ein sozialer Druck entsteht, nach Möglichkeit mehrmals im Jahr in Urlaub zu fahren.

Darüber hinaus spielt beim Reisen die Suche nach der eigenen Identität eine Rolle<sup>82</sup>. Reisen bietet durch die Abwesenheit von Heimat und Arbeitsort die Möglichkeit zur Reflexion über die eigene Person, ist Mittel zur Selbstverwirklichung, wobei Selbst-

---

<sup>81</sup> Die Autorin spielt damit auf die gestiegene Reiseaktivität der Bürgerinnen und Bürger aus den neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung an, die gewissermaßen ein »Nachholbedürfnis« an Reisen hatten.

<sup>82</sup> Ein traditionelles Motiv des Reisens – das sich teilweise auch in zeitgenössischen Betrachtungen, etwa bei Camus, wiederfindet – sieht die Reise als eine Art Prüfung, Möglichkeit zur Buße und Läuterung an (wie etwa bei den Reisen von Gilgamesch oder Odysseus). Leed (1993) beschreibt dies wie folgt: »Die Angst des Reisenden und der mit primitiven Reisebedingungen verbundene Verlust an Sicherheit bedeuten einen Zuwachs an Offenheit und Sensibilität gegenüber der Welt ... Die Mühsal der Reise vereinfacht paradoxer Weise das Leben und lässt die Objektivität einer Welt hervortreten, innerhalb derer der Reisende sich seiner nicht weiter reduzierbaren Subjektivität, das heißt seines Selbst bewusst wird.« (a.a.O., S. 24f.).



verwirklichung all das impliziert, was im Alltäglichen nicht oder nur begrenzt möglich ist und in (Urlaubs-)Reisen gesucht wird:

»Reisen ist mehr als die letztlich illusionäre Befreiung *von*, es ist auch die Befreiung *für* etwas; als – ganz im Sinne von Montaignes – die geistige Aufnahme neuer Wertinhalte und fremdartiger Erfahrungen, die zu einem neuen Verhältnis des Einzelnen zur Welt und sich selbst führen können.« (Hlavin-Schulze 1998, S. 164; Hervorhebungen im Original).

Für viele Bewohner westlicher Industrienationen ist Reisen heutzutage – abgesehen von beruflichen Reisen – meist ein Vergnügen, ein freiwilliges Abenteuer, es symbolisiert Freiheit und ist Ausgleich für die alltäglichen Erfordernisse, denen wir uns gegenübergestellt sehen:

»In der Tat ist es so, dass ›Vergnügungsreisen‹ immer noch Ausdruck von (wirtschaftlichem; U.S.) Erfolg und gehobenem Status sind, während notwendig oder sogar gezwungenermaßen unternommene Ortsveränderungen eher das Schicksal der gewöhnlich Sterblichen kennzeichnen.« (a.a.O., S. 16).

Mit anderen Worten, es gilt als ein Vergnügen, ohne bestimmte (wirtschaftliche) Notwendigkeit zu reisen. Der Massentourismus hat dazu geführt, dass (Fern-)Reisen vielen Menschen in Ländern Westeuropas, den USA und Japan zugänglich geworden sind<sup>83</sup>:

»Allein schon die Menge von Reisenden, die die Bahnhöfe und Straßen, die heiligen Stätten, die Märkte und Kaufhäuser bevölkern, führt uns anschaulich vor Augen, dass wir eine Gesellschaft von Reisenden sind. In dieser Gesellschaft ist das Reisen der normale Weg, miteinander in Kontakt zu treten und die Welt in ›Schauplätzen‹ zu konsumieren« (a.a.O., S. 16).

So gaben die deutschen Bundesbürger 1998 rund 42,2 Milliarden Euro bei ihren Reisen ins Ausland aus, im Gegenzug wurden von 15,6 Millionen ausländischen Gästen in Deutschland 14,8 Milliarden Euro ausgegeben<sup>84</sup>.

Der Mensch in der modernen Gesellschaft befindet sich jedoch nicht nur im Urlaub auf Reisen. Mobilität hat sich vielerorts als Lebensprinzip durchgesetzt, sie ist »... zur Chiffre für die menschlichen Träume und Wunschbilder vom schöneren Leben geworden. Sie steigert die Freude am Leben und hält auch innerlich mobil.« (Opaschowski 1995, S. 6). Zudem ist Mobilität auch im Arbeitsalltag von großer Bedeutung, dies zeigen das Pendeln und die Vielzahl an Geschäfts- und Dienstreisen.

Im Folgenden Kapitel wird nun – unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen und sozialen Wandels von Gesellschaften – auf die Bedeutung von Reisen in (post)modernen Gesellschaften eingegangen.

---

<sup>83</sup> Auch wenn sich heute der Tourismus in vielen Ländern als kultureller Lebensbestandteil etabliert und zuweilen eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung erlangt hat, so darf nicht vergessen werden, dass dies nicht für alle Regionen der Welt zutrifft, sondern viele Menschen auf Grund wirtschaftlicher oder politischer Faktoren von freiwilligen (Vergnügungs-)Reisen ausgeschlossen sind.

<sup>84</sup> Angaben des Statistischen Bundesamts 1999; die dort angegebenen DM-Beträge wurden mit dem Faktor 1,95583 in Euro umgerechnet.

## 2.5.2 Reisen in (post)modernen Gesellschaften

Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, haben strukturelle Veränderungen der modernen Gesellschaften, insbesondere die Trennung von Wohnung und Arbeiten und die »Verinselung« des alltäglichen Lebens dazu geführt, dass die Individuen in zunehmendem Maße unterwegs, das heißt »auf Reisen« sind. Die Dynamik der Moderne geht – wie Anthony Giddens ausführt – auf »... die Trennung von Raum und Zeit und deren Neuverbindung in Formen zurück, die die Einteilung des sozialen Lebens in präzise Raum-Zeit-Zonen« gestatten.« (Giddens 1995, S. 27f.). Der Kommunikation in Form von physischen Bewegungen im Raum kommt dabei – neben dem Austausch von Daten und Informationen – besondere Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für berufliche als auch für private Bereiche des Lebensalltags.

Für die Ausbildung von Reiseerfordernissen, -wünschen und -formen sind sowohl veränderte *gesellschaftliche* Bedingungen als auch *individuelle* Biographien und Lebenssituationen der Individuen relevant. Die *gesellschaftlichen* Bedingungen beruhen auf strukturellen Veränderungen und sozialem Wandel der Gesellschaften, die in das individuelle, das »eigene Leben« (Beck 1995) hineinwirken. Wie erläutert, zeichnet sich die moderne Gesellschaft in erster Linie dadurch aus, dass sie eine differenzierte Gesellschaft ist. Individualisierungsprozesse innerhalb hochdifferenzierter Gesellschaften führen dazu, dass die Individuen in steigendem Maße selbstbestimmt und eigenverantwortlich ihr Leben gestalten können und auch gestalten müssen. Der von Ulrich Beck eingeführte Terminus des »eigenen Lebens« impliziert unter anderem eine Notwendigkeit zur Selbstorganisation des Lebensalltags und dies beinhaltet unter den gegebenen differenzierten sozialräumlichen Verhältnissen auch eine Notwendigkeit zur Selbstorganisation von Mobilität. Mobilität ist zu einer Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe in modernen Gesellschaften geworden und das Auto nimmt dabei einen zentralen Stellenwert ein (vgl. Knie/ Rammler 1999).

Mit Mobilität sind – wie auch mit Raum – gesellschaftlich vermittelte Symbole und Bilder verbunden. Vorherrschendes Symbol eigenbestimmter Bewegung ist seit der Moderne in unserer Gesellschaft das Automobil. Eigengestaltete Mobilität meint daher in der Regel Automobilität:

»Die Technikgeschichte, insbesondere die Geschichte ›Großer Technischer Systeme‹, kann als eine permanente Ausweitung der Ambivalenz von individuellem Freiheitsgewinn und der Zunahme mittelbar-kollektiver Abhängigkeiten interpretiert werden (Mayntz 1993). Engt man diese Frage auf Verkehrstechniken ein, gerät schnell das Auto in den Mittelpunkt des Interesses. Denn das Auto ist nicht nur ein generell taugliches und nicht selten überlegendes technisches Mittel, um Räume zu überwinden und Güter zu transportieren.« (Canzler 1996, S. 195).

Das Auto hat nicht nur Raumüberwindungs- und Transportfunktion, es erfährt eine kulturelle Aufladung (vgl. a.a.O.), indem ihm beispielsweise eine nicht unerhebliche freiheitliche Bedeutung zugeschrieben wird<sup>85</sup>. Zudem fungiert es als Statusobjekt. In Abhängigkeit von Wagentyp, Größe und Ausstattung des Autos werden der Besitze-

---

<sup>85</sup> Die freiheitliche Bedeutung, die mit dem Auto assoziiert wird, zeigt sich bereits im Wort »Automobil« selbst, das aus »auto« (griechisch: selbst; eigen) und »mobil« (lateinisch: beweglich) zusammengesetzt ist und »Selbstbeweger« bedeutet. Automobilität meint folglich eigen- beziehungsweise selbstbestimmte Mobilität.

rin oder dem Besitzer bestimmte Eigenschaften zugeschrieben. Insbesondere die Automarke weist auf die ökonomische Situation hin und veranschaulicht, »was man sich leisten kann«. Wie später anhand von Interviews erläutert wird (Kapitel 5.1), ist die Automarke für viele Jugendlichen von großer Bedeutung, wenn es um die Gestaltung der eigenen Mobilität geht.

Ein weiteres Bild, das mit Mobilität verknüpft ist und vor allem über die Medien vermittelt wird, ist, dass wer mobil ist, auch flexibel, leistungsfähig und dynamisch ist:

»Wer reist ist mobil, wer mobil ist zeigt seine Fitness, wer fit ist kann sich gesellschaftlich behaupten und wer sich behaupten kann, wird etwas erleben.« (Evangelische Akademien in Deutschland e.V. 1996, S. 1).

Dieses Zitat trifft einen zentralen Punkt des Leitbilds Mobilität in unserer (post)modernen Gesellschaft. Wer mobil ist, kann sich gesellschaftliche Teilhabe sichern, im beruflichen wie im privaten Lebensalltag. Immobilität hingegen führt zu Exklusion, mit anderen Worten »wer nicht mobil ist, ist out« (vgl. auch die Ausführungen zu selektiver Mobilität in Kapitel 2.4.2).

Relevant für die Ausbildung von Reisewünschen im privaten (Freizeit-)Bereich sind darüber hinaus gesellschaftlich vermittelte »touristische Raumbilder«, wie sie Jörg Borghardt (2002) beschreibt. Diese touristischen Raumbilder beinhalten die Projektion von Träumen und Utopien auf Räume. Historisch gewachsene und gesellschaftlich vermittelte individuell-psychische Dispositionen werden dem Autor zufolge auf Objekte im Raum projiziert:

»Ein solcher Vorgang speist sich aus dem gemeinsamen kulturellen Hintergrundwissen einer Gesellschaft, welches historisch veränderbar ist und sich im Laufe der Moderne zunehmend ausdifferenziert hat. ›Verdichten‹ sich solche individuellen Projektionen zu kollektiven Bildern und Utopien, und werden sie von einer größeren gesellschaftlichen Gruppe auf ein Objekt bzw. auf ein Arrangement von Objekten im Raum oder gleich auf ganze Regionen bezogen, kann man von Raumbildern (Ipsen 1986; 1997) sprechen.« (a.a.O., S. 55).

Touristische Raumbilder haben heute eine stark diversifizierte Vielfalt. Daher sollte die Analyse von Raumbildern mit einer Analyse der Diversifizierung von Lebensstilen verbunden sein, die wiederum von den strukturellen Veränderungen und dem sozialen Wandel von Gesellschaften abhängig ist. Borghardt spricht von einer »postmodernen« Vielfalt ästhetischer Symbolwelten. Waren touristische Semiotik und Raumbilder zu Beginn der Moderne noch durch romantische Literatur beeinflusst, so sind sie in »postmodernen« Zeiten medial geprägt:

»Insbesondere hat die massenmedial vermittelte Bilderwelt den Konsum von Zeichen und Symbolen und damit deren gewachsenen sozialen Gebrauchswert stark erhöht und zu einer inflationären Ausweitung touristischer Sehenswürdigkeiten geführt (Urry 1990, S. 82ff.). Dem ausdifferenzierten und diversifizierten Tourismus entspricht mittlerweile eine Vielfalt touristischer Raumbilder.« (Borghardt 2002, S. 58)<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> »Klassische« Raumbilder, die von romantischen Utopien, dem »romantic gaze« wie Urry (1990, S. 64) es ausdrückt, geprägt sind, kommen vor allem noch bei der Erschließung neuer touristischer Räume in der Peripherie ärmerer Länder zum Tragen. Ähnliches gilt für die touristische Restrukturierung hiesiger ländlicher Räume, wo sich gezeigt hat, dass eine austauschbare Infrastruktur allein nicht erfolgsversprechend ist und die Betonung regionaler »romantischer« historischer Eigenart wieder in den Vordergrund gerückt wird.« (Borghardt 2002, S. 58).

Der Wunsch, sich aufzumachen um neue Räume zu bereisen, hat seinen »... Ursprung in der Phantasie des Reisenden, dessen Kopf mit einer ganzen Welt von Bildern und Vorstellungen gefüllt ist.« (Leed 1993, S. 154); Bildern und Vorstellungen, die gesellschaftlich vermittelt werden.

Neben der gesellschaftlichen Dimension zeigt sich jedoch – in Abhängigkeit von den Sozialisationsbedingungen des einzelnen Individuums – eine *subjektive* Seite von Reisen in Form einer »eigenen« Reise- beziehungsweise Mobilitätsbiographie. Zurückzuführen ist dies auf die spezifische Art und Weise, wie die Individuen die gesellschaftlich vermittelten Raumbilder und Mobilitätsbilder interpretieren und welchen Stellenwert sie ihnen in ihrem persönlichen Lebensentwurf einräumen können oder müssen. Welche unterschiedlichen Mobilitätsbiographien Jugendliche – in Abhängigkeit von ihrer Sozialisation und ihrer Interpretation sozialräumlicher Bedingungen und Entwicklungen – ausbilden, wird später anhand einer Beschreibung jugendlicher Mobilitätstypen und der Vorstellung ausgewählter biographischer Fallbeispiele detailliert erläutert (Kapitel 5.5).

Im Folgenden geht es um die Bedeutung gesellschaftlich vermittelter (touristischer) Raumbilder für den Bereich jugendlicher Reisen. Wie wirkt sich die angesprochene gesellschaftlich vermittelte Statusfunktion von Reisen auf jugendliches Reiseverhalten aus und welche Rolle spielen andere Motive dabei? Steht für Jugendliche beim freizeitlichen Reisen nicht das Zusammensein mit Freunden, die Freizeitgestaltung in der Gruppe der Gleichaltrigen – und dies vor allem unabhängig von den Eltern – im Vordergrund? In wie weit treffen bei dieser Altersgruppe von außen herangetragene Implikationen hinsichtlich von Reisen zu?

Bei jugendlichem Unterwegssein ist zunächst, wie bei Mobilität allgemein, zwischen Alltags- und Freizeitmobilität zu unterscheiden, das heißt zwischen Mobilität aus sächlichen Zwängen heraus (im Berufsalltag) und zur Freizeitgestaltung (Ablösung von Familie und Erschließung von Autonomieräumen). Für beide Bereiche gilt, dass sich Jugendliche dem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis und -zwang innerhalb der Gesellschaft kaum entziehen können ohne sich der Gesellschaft zu entziehen, denn sie werden darauf hin sozialisiert.

Für den Bereich Arbeitsmobilität heißt dies, dass mangelnde (Auto)Mobilitätsbereitschaft oder -möglichkeit die Teilhabe am Berufsleben einschränkt oder gar gefährdet und damit auf ökonomische Bereiche der oder des Betreffenden einwirkt. Kurz gefasst, wer erfolgreich sein will, muss mobil sein und bleiben. Dies kann jedoch Verluste im privaten und sozialen Bereich bedeuten, etwa durch wiederholtes Umziehen oder auch das tägliche Pendeln, das für viele einen nicht unerheblichen Teil privater Zeit in Anspruch nimmt.

Für den Bereich der Freizeitmobilität lässt sich festhalten, dass auf Grund der geschilderten Statusfunktion von (Urlaubs-)Reisen das Unterwegssein – vor allem im Ausland – das Ansehen der oder des Einzelnen erhöht. Daraus kann der Zwang entstehen, möglichst interessant zu reisen, um Anerkennung im sozialen Umfeld zu erhalten. Neben dem »interessanten« Reisen sind es zunehmend Funsportarten, die den Alltag der erlebnismobilen Jugend bereichern sollen. Auffällig sind hier die dem Englischen entlehnten Bezeichnungen. Wer sagt heute noch, er geht Rollschuh laufen oder Fahrradfahren? Es wird »geskatet«, »gebladet« und »gebiket«, letzteres – auch in der Stadt – vornehmlich mit einem »Mountainbike«. Herkömmliche Freizeit-

aktivitäten werden gewissermaßen zu »Events« (vgl. Opaschowski 2000, S. 20)<sup>87</sup>. Die sogenannten Trendsportarten machen einen wichtigen Anteil des jugendspezifischen Reiseangebotes aus (vgl. Scheftschik 1998, S. 53). Dies zeigt sich auch bei der Suche nach dem Stichwort »Jugendreisen« im Internet. Dort findet sich ein breit gefächertes Angebot von Jugendreisen in Deutschland, das von »Paragliding über Schloß Neuschwanstein« über »Freeclimbing in der Sächsischen Schweiz« bis zum »Canyoning in den Schluchten der deutschen Alpen« (vgl. Internetauftritt der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V.<sup>88</sup>) reicht.

Doch ist es Jugendlichen wichtig, allein einem gängigen Mobilitätsbild gemäß ihre Freizeit zu organisieren? Von Bedeutung ist nach wie vor auch das gemeinsame Erleben mit den Gleichaltrigen (der Peergroup), so ist denn auch nicht immer das Ziel der Reise ausschlaggebend, sondern die Gestaltung eines Autonomieraumes, ohne Eltern und regelnde Institutionen. Im Vordergrund stehen dabei erlebnisbezogene und sozial-kommunikative Motive (vgl. Waldmann 1999). Losgelöst von bindenden gesellschaftlichen Normen und persönlichen Beziehungen bietet das Unterwegssein, die Reise, sofern es sich hier nicht um den Weg zu Schule, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz handelt, die Möglichkeit zur Lockerung und zur Entlastung:

»Im Urlaub gelten gemeinhin andere Prioritäten und Toleranzschwellen als zu Hause: Übermäßiger Konsum, sorgloser Umgang mit Geld, ein mitunter sich darauf abstützendes Herrschaftsgebaren. Man ist schließlich im Urlaub!« (Hlavin-Schulze 1998, S. 133).

Der Aspekt der freiheitlichen Bewegung ist gerade für Jugendliche von Bedeutung, denn die Lebensphase Jugend zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass die Jugendlichen um Ablösung von Familie und anderen primären Sozialisationsinstanzen bemüht sind und das Zusammensein mit Gleichaltrigen zunehmend wichtiger wird. In diesem Sinne ist Reisen für Jugendliche Option zu selbstbestimmter Mobilität und erschließt ihnen neue Autonomieräume.

Die besondere Rolle des Reisens für Jugendliche in unserer Gesellschaft wird deutlich, wenn man ihre Reiseintensität betrachtet. Jugendliche weisen gegenüber der Gesamtbevölkerung eine überdurchschnittliche Reiseintensität auf. Nach Angaben der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. unternahmen 1998 78,2% aller 14 bis unter 19-jährigen aus Deutschland mindestens eine Reise von mindestens 5 Tagen Dauer. Damit liegt die Reiseintensität dieser Altersgruppe um 1,8% höher als die der Gesamtbevölkerung (vgl. Bundesforum Kinder- und Jugendreisen; auch Korbus u.a. 1997, S. 29f.)<sup>89</sup>. Dabei variiert die Reiseform in Abhängigkeit vom Alter. Minderjährige nehmen oft an organisierten Jugendreisen teil. Diese erfolgen zwar

---

<sup>87</sup> Ein aktuelles Beispiel sind die sogenannten »Blade-Nights«, die unter anderem in München stattfinden. Innerhalb einer Blade-Night rollen bis zu 35.000 Inlineskater über eigens für diesen Anlass gesperrte Straßen der Innenstadt und »erobern« somit, wenn auch für begrenzte Zeit, den sonst vom Autoverkehr besetzten Raum (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 04.05.2001).

<sup>88</sup> <http://www.deutschland-tourismus.de/d/5592.html>

<sup>89</sup> Ein Indiz für die wachsende Bedeutung von Kinder- und Jugendreisen ist zudem, dass 1999 auf der Internationalen Tourismusbörse mit dem »Youth Travel Center« dem Jugendtourismus erstmals ein eigenes Forum geboten wurde (vgl. Smeets 1999, S. 114) und im Jahre 2002 erstmals touristische Großveranstalter (IST und TUI) betreute Jugendreisen in ihr Programm aufnahmen. Damit boten sie erstmals betreute Gruppenreisen für Minderjährige an, die bislang vor allem von gemeinnützigen Organisationen (Sportvereine, Kirche etc.) durchgeführt wurden, die auf Fördergelder angewiesen sind (vgl. Scheftschik 1998).

unter Aufsicht, jedoch ohne Eltern und in einer größeren Gruppe Gleichaltriger. Bei den ab 18-jährigen wird die Reise – sofern verfügbar – meist mit einem Auto angetreten. Auch Flug- und Busreisen in den Süden Europas sind bei Jugendlichen beliebt. In der Clique zählen zu den Hauptreisemotiven das Gruppenerlebnis unter Gleichaltrigen, die »Abnabelung« von den Eltern sowie Flirt und Liebe (vgl. Korbus u.a. 1997). Das Urlaubsziel hingegen scheint (bislang) nur bedingt ausschlaggebend, auch wenn der Großteil jugendlicher Reisen ihr Ziel im Ausland hat. Im Vordergrund steht vielmehr der Wunsch »Hauptsache raus« und damit die (zeitweise) Lösung von Alltag und Familie.

Um die Relevanz dieser Ablösungsprozesse von Alltag und Familie zu verdeutlichen, werden im anschließenden Kapitel determinierende Faktoren der Lebensphase Jugend erläutert.

### 3 CHARAKTERISTIKA DER LEBENSPHASE JUGEND

»Die Jugend von heute gibt es und kann es deswegen nicht geben, weil die Verschiedenheit der Lebensbedingungen auch in einer nivellierten Massengesellschaft in Wirklichkeit so groß ist, dass diese Jugend entsprechend ihrer Verschiedenartigkeit der Lebensumstände sehr unterschiedliche Gesichter zeigt.« (Hornstein 1966, S. 322; Hervorhebung U.S.).

Diese Aussage Walter Hornsteins aus der Mitte der 1960er Jahre hat heute immer noch ihre Gültigkeit, denn Jugend als soziale Lebensphase zeichnet sich dadurch aus, dass sie differenziert und von einer Fülle von Faktoren geprägt ist. Sie ist sowohl eine biologische als auch eine sozial und kulturell geformte Lebensphase, sie ist gesellschaftliche Teilkultur und soziale Gruppe. Jugend gilt zudem als Phase der Ablösung von der Herkunftsfamilie und anderen Sozialisationsinstanzen, und sie dient der Identitätsfindung und der Vorbereitung auf das Erwachsenenleben. Darüber hinaus ist Jugend ein »idealer Wertbegriff«, der in vielen Völkern und Kulturen positiv besetzt ist (vgl. Schäfers 2001, S. 17).

Bei all diesen Definitionen, die mit Jugend verbunden sind, darf jedoch nicht die Sicht der Jugendlichen selbst vergessen werden. Denn während Erwachsene Jugend in erster Linie als »Vorbereitungsphase auf den Erwachsenenstatus« begreifen, beinhaltet das Selbstverständnis der Heranwachsenden doch vielmehr den Aspekt »jetzt zu leben«, also das gegenwärtige Leben (vgl. Hornstein 1980, S. 76).

Jugend als soziale Gruppe zeichnet sich durch ein Zusammengehörigkeitsgefühl der Jugend als Altersgruppe aus, mit bestimmten Verhaltensweisen und Einstellungen. Das dieser Arbeit zugrundeliegende sozialisationstheoretische Konzept beinhaltet, dass die Ausbildung der Verhaltensweisen und Einstellungen im Verlauf des Sozialisationsprozesses durch die »... Entwicklung der Persönlichkeit in wechselseitiger Abhängigkeit von der gesellschaftlich vermittelten sozialen und materiellen Umwelt ...« (Geulen/ Hurrelmann 1980, S. 51) erfolgt. Dabei wird von einer wechselseitigen Beziehung (Interaktion) zwischen Subjekt und gesellschaftlich vermittelter sozialer Umwelt und einem Zusammenhang zwischen individueller und gesellschaftlicher Entwicklung ausgegangen. Das menschliche Subjekt steht somit in einem »... gesellschaftlichen Kontext, der subjektiv aufgenommen und verarbeitet wird, der in diesem Sinn also auf das Subjekt einwirkt, aber immer auch zugleich durch das Subjekt beeinflusst, verändert und gestaltet wird.« (Hurrelmann u.a. 1985, S. 24).

Die Rahmenbedingungen der Lebensphase Jugend, innerhalb derer das Individuum die Voraussetzungen für selbstständiges Handeln in allen gesellschaftlichen Bereichen erwirbt, werden von dem jeweiligen soziokulturellen Gesellschaftssystem bestimmt, Jugend ist also stets auch Jugend der gesellschaftlichen Verhältnisse (vgl. Jaide 1988, S. 8). Zu den Rahmenbedingungen der Lebensphase Jugend, den Sozialisationsbedingungen, die im Folgenden erläutert werden, zählen Alter, Geschlecht und die verschiedenen jugendlichen Lebensbereiche beziehungsweise Sozialräume Schule, Beruf, Peergroup, Familie, Jugend(sub)kulturen und Freizeit. Sie beschreiben zusammengenommen den Raum, in dem ein(e) Jugendliche(r) aufwächst, und nehmen Einfluss auf ihre beziehungsweise seine Sozialisation und Verhaltensweisen, nicht zuletzt auf die Raum- und Mobilitätsvorstellungen sowie das Mobilitätsverhalten.

## 3.1 Soziodemographische Merkmale der Lebensphase Jugend

### 3.1.1 Alter

Jugend ist biologisch betrachtet der Übergang von der Kindheit zum Erwachsenenalter, der mit der Pubertät beginnt und verschiedene Entwicklungsphasen durchläuft. Das kalendarische Alter betrachtend, umfasst Jugend heute junge Menschen von 13 bis etwa 25 Jahren. Als Jugendliche im engeren Sinne sind dabei die 13 bis 18-jährigen anzusehen, 18 bis 21-jährige werden als Heranwachsende und 21 bis 25-jährige als junge Erwachsene bezeichnet (Bernart 1998, S. 352)<sup>90</sup>. Das Erwachsenenalter und damit das Ende der Jugend ist erreicht, wenn eine selbständige Lebensführung anfängt, wenn eine eigene Haushaltsführung und/ oder wirtschaftliche Unabhängigkeit besteht oder eine eigene Familie (Heirat oder Kinder) gegründet wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Jugendliche die volle Autonomie der einzelnen Bereiche der Gesellschaft zu verschiedenen Zeitpunkten erreichen:

»So kann es etwa sein, dass Jugendliche in bestimmten gesellschaftlichen Bereichen bereits wie Erwachsene behandelt werden (z.B. in den Feldern von Konsum und Freizeit), während sie in anderen Bereichen noch als unselbständig bzw. abhängig kategorisiert werden (etwa im Beschäftigungssystem), bzw. dass ihnen bestimmte gesellschaftliche Handlungsbereiche gänzlich verschlossen bleiben. Der Übergang ins Erwachsenenalter ist erst dann beendet, wenn in allen relevanten gesellschaftlichen Handlungsbereichen die vollgültigen Mitgliedschaftsrechte erworben worden sind.« (Olk 1993, S. 183).

Welche Bereiche zu diesen zentralen gesellschaftlichen Handlungsbereichen zählen, hängt von der jeweiligen Gesellschaft und dem historischen Zeitpunkt ab. In den westlichen Industrienationen kann davon ausgegangen werden, dass »... Abschluss der beruflichen Ausbildung und Eintritt in die Erwerbstätigkeit bzw. Gründung einer eigenen Zeugungsfamilie (Heirat) die zentralen Statusübergänge vom Jugend- in das Erwachsenenalter sind.« (a.a.O.).

In Abhängigkeit vom jeweiligen Alter bestehen für Bereiche wie eigenständiges juristisches Handeln, Strafmündigkeit und Wahlberechtigung unterschiedliche Bestimmungen. Mit zunehmendem Alter verlieren die gesetzlichen Regelungen an einschränkender Wirkung, das zunehmende Alter eröffnet neue Möglichkeiten (siehe dazu Tabelle 10 im Anhang). Der Führerscheinwerb verändert beispielsweise die Fortbewegungsmöglichkeiten, die Jugendlichen können bei der Suche nach Autonomieräumen eigenmotorisiert weiter vordringen und sich unabhängig(er) von Fahrplänen oder der Mitnahme durch Dritte fortbewegen.

Das Ende der Jugend im Sinne einer selbständigen Lebensführung ist auf Grund von Veränderungen gesellschaftlicher Rahmenbedingungen immer schwerer zu definieren. Beobachtbar ist eine sogenannte »Verlängerung der Jugendphase« durch längere Schul-, Ausbildungs- und Studienzeiten, die die Jugendlichen durchlaufen (vgl. Kapitel 3.2.1). Die Verlängerung von Bildungs- und Ausbildungszeiten hat dazu geführt, dass heutzutage das Ende der Jugend später erfolgt:

---

<sup>90</sup> Nach dem Gesetz sind Jugendliche durch die Altersklasse der 14 bis 18-jährigen definiert, wobei das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet sein darf.



»Nicht mehr der volle Erwerb aller sog. ›Teilreifen‹ (der z.T. rechtlich festgelegte Erwerb unterschiedlicher *Mündigkeiten*, wie z.B. Religions- und Strafmündigkeit; Ehemündigkeit und Geschäftsfähigkeit) ist ausschlaggebend, sondern eine altersmäßig darüber hinausweisende ›künstliche‹ Verlängerung der Jugend-Phase bis weit in das dritte Lebensjahrzehnt, die neuerdings als *Post-Adoleszenz* umschrieben wird.« (Schäfers 1992, S. 146f.; Hervorhebungen im Original).

In dieser Phase der Post-Adoleszenz haben die jungen Frauen und Männer zwar die Ablösung vom Elternhaus meist vollzogen und leben teilweise bereits in eheähnlichen Verhältnissen, jedoch ist die wirtschaftliche und berufliche Situation größtenteils noch offen und eine ökonomische Selbständigkeit noch nicht unbedingt erreicht (vgl. Hurrelmann 1999, S. 22f.; Ferchhoff 1997, S. 68; Baake 1993, S. 79ff.).

### **3.1.2 Geschlecht**

Jugend als Jugend der gesellschaftlichen Verhältnisse zeigt sich unter anderem in einer sozialen Überformung und Interpretation von physiologischen Unterschieden zwischen den Geschlechtern. Trotz des bereits eingetretenen Wandels in der Geschlechtsrollen-Differenzierung (vgl. Schäfers 2001, S. 89) ist der jugendliche Sozialisationsprozess in machen Bereichen noch immer von sozial wirkenden geschlechtsspezifischen Unterschieden geprägt. Bezüglich typisch »weiblicher« und typisch »männlicher« Lebensmuster stellt die Shell-Jugendstudie 2000 fest, dass solche – zumindest bei den westdeutschen Jugendlichen – nicht existieren, sondern im Hinblick auf Werte, Zukunftsvorstellungen, Lebenskonzepte und biographische Planung ein Angleichungsprozess zwischen den Geschlechtern zu beobachten ist. Gleichwohl gibt es noch eher männerdominierte Bereiche (Technik, Politik, Computer, Internet, Sport, Vereinsleben) und Bereiche, die eher Mädchen und jungen Frauen zugeschrieben werden (Einkaufsbummel, Spazieren gehen, Umweltschutz, soziales Engagement) (vgl. Jugendwerk der Deutschen Shell 2000, S. 21; Hurrelmann u.a. 2002, S. 37f.; ferner Hauk/ Hermesmeyer-Kühler 1991). Mit einer Einschränkung gilt die Angleichung der Lebensvorstellungen zwischen den Geschlechtern auch für die Familien- und Berufsorientierung:

»Die Verbindung von Familien- und Berufsorientierung ist eine bei Jungen wie Mädchen geteilte gemeinsame biographische Zielvorstellung. Dies aber gilt bei Jungen und Mädchen nur bis zu dem Alter, in dem sich die Frage nach Kindern konkreter stellt. Dann sind Mädchen (nach wie vor) eher bereit, ihre Orientierungen zugunsten von Familie zu ändern.« (Jugendwerk der Deutschen Shell 2000, S. 21).

Geschlechtsspezifische Unterschiede werden also bei der Berufswahl beziehungsweise der Entscheidung zwischen Beruf und zukünftiger Familie noch immer deutlich, denn hierbei steht die weibliche Jugend in einem Rollenkonflikt zwischen den beiden Bereichen:

»... der Beruf gilt als Zwischenstation zwischen Schule und Ehe, nötigenfalls als Rückversicherung in der Ehe. ... Die weibliche Rolle wird vorwiegend in derjenigen der Hausfrau gesehen – der Beruf überbrückt einen sozial nicht definierten Leerraum.« (Schiffer 1977, S. 102).

Auch wenn sich die Chancen auf gleiche Bildung der Geschlechter angenähert ha-

ben mögen<sup>91</sup>, zeigen sich bei der Berufswahl noch deutlich geschlechtsspezifische Unterschiede. Zwar finden sich zunehmend auch Frauen in sogenannten »Männerberufen«, die Mehrzahl der Mädchen und jungen Frauen wählt jedoch nach wie vor »frauentypische Berufe« wie etwa Arzthelferin, Bürokauffrau oder Friseurin (vgl. Schäfers 2001, S. 126; auch Krüger 1991, S. 157). Zwar hat nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in den vergangenen Jahren der Anteil weiblicher Studienanfänger und in der Folge auch der Frauenanteil in allen Stufen der akademischen Laufbahn zugenommen, jedoch werden höhere Positionen noch überwiegend von Männern eingenommen<sup>92</sup>.

Die Entscheidung, wer innerhalb einer Familie erwerbstätig ist, und wer zu Hause bleibt und sich um Kinder und/ oder Haushalt kümmert, ist in vielen Fällen von dem unterschiedlichen Lohnniveau von Frauen und Männern abhängig. Der Umstand, dass Frauen in der Regel weniger verdienen, führt dazu, dass die Frau wegen des geringeren Verdienstes als Hausfrau tätig wird. Es kann diesbezüglich also in den wenigsten Fällen von einer freien Entscheidung ausgegangen werden. Oft sind es finanzielle Aspekte, die zu dieser Entscheidung führen, auch wenn der Ehemann grundsätzlich bereit wäre, die Aufgaben im Haushalt und/ oder die Kinderbetreuung zu übernehmen. Zudem erschweren mangelnde Krippen- und Kindergartenplätze die Aufnahme einer Erwerbstätigkeit, insbesondere für alleinerziehende Mütter und Väter, wobei der Anteil der alleinerziehenden Frauen den der Männer überwiegt<sup>93</sup>. Konsequenz eines mangelnden Kinderbetreuungsangebotes ist, dass viele Alleinerziehende auf andere Finanzierungsmodelle wie Unterhaltszahlungen und/ oder Sozialhilfe angewiesen sind.

Wie in den vorangegangenen Ausführungen zu Raum und Mobilität schon angesprochen wurde, zeigen sich auch hinsichtlich der Aneignung von Räumen und der verfügbaren Mobilitätsmittel Unterschiede zwischen den Geschlechtern:

»Man kann sogar sagen, dass sich die elterliche Kontrolle des Ausgehverhaltens, wenn überhaupt vorhanden, praktisch allein auf die Mädchen beschränkt.« (Frey 1983, S. 8; vgl. auch Schilling 1977).

---

<sup>91</sup> »So können zum Beispiel statistische Daten über das allgemeinbildende Schulsystem im Sinne einer Auflösung der geschlechtsspezifischen Unterschiede interpretiert werden. Im Zuge der Bildungsexpansion hat sich innerhalb weniger Jahrzehnte die Zahl der Mädchen, die eine höhere Schulbildung absolviert haben verdreifacht: An Gymnasien haben sie seit 1975 konstant mit rund 51% ihre Mitschüler überrundet; mit einem Anteil von 55% sind Mädchen am stärksten unter den Schülern mit Realschulabschluss vertreten (Grund- und Strukturdaten 1986/87). Als Folge dieser Entwicklung sind Frauen vermehrt im öffentlichen Bereich präsent und drängen auf dem Lehrstellen- und Arbeitsmarkt auf eine qualifizierte Ausbildung und entsprechende Berufe.« (Hauk/ Hermesmeier-Kühler 1991, S. 223).

<sup>92</sup> Während der Frauenanteil bei Studienanfängern im Jahr 2000 49,2%, bei Absolventen 44,8% und bei Hochschulpersonal insgesamt 50,8% betrug, beläuft er sich bei wissenschaftlichen und künstlerischen Mitarbeitern auf 30,4%, bei Professuren auf 10,5% und bei C4-Professuren auf 6,5%. (Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 26.11.2001).

<sup>93</sup> Zwar hat die Zahl der alleinerziehenden Väter, die mit Kindern unter 18 Jahren zusammenleben, in Deutschland im Zeitraum von 1991 bis 2000 stark zugenommen (um 63% auf 332.000 im Mai 2000 gegenüber 204.000 im April 1991). Jedoch gab es im Mai 2000 noch weit mehr alleinerziehende Mütter mit minderjährigen Kindern, nämlich über 1,6 Millionen. Gegenüber dem Stand von 1991 bedeutet dies eine Zunahme um 31% (Angaben aus dem Mikrozensus 2000 des Statistischen Bundesamtes). Bei der Interpretation dieser Daten gilt allerdings zu berücksichtigen, dass »Alleinerziehende« auch als Partner in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft leben können.

Die Möglichkeit der Rauman eignung wird gerade für Mädchen von den Eltern beeinflusst. Die Gründe hierfür liegen sicherlich in der Angst der Eltern vor möglichen sexuellen Übergriffen und dem Bestreben, die Töchter vor solchen Erlebnissen zu bewahren.

Was die Sozialisation im Hinblick auf Mobilität betrifft, so wird die Fähigkeit zum Führen von motorisierten Zweirädern und auch von Pkws Mädchen und Frauen häufig abgesprochen. Geschlechtsrollenstereotype des alltäglichen Handelns können sich also auch auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Da Technikbeherrschung und somit auch Pkw-Nutzung vielfach den Männern zugeschrieben wird, sehen sich viele Mädchen und Frauen der Anforderung gegenübergestellt, ihre Fähigkeiten nicht nur sich, sondern auch anderen beweisen zu müssen. Solche Sozialisationserfahrungen des mangelnden Zutrauens anderer können dazu führen, dass viele Mädchen und Frauen über den Status der MitfahrerIn nicht hinauskommen. Die Grundlegung einer solcher Sozialisation lässt sich im räumlichen Verhalten im Kindesalter vermuten:

»Es ist im Grunde also gar nicht überraschend, dass der öffentliche Raum eine Domäne männlicher Personen ist, denn von früh an werden Mädchen dazu angehalten, weniger ihre Umwelt zu erkunden, ängstlicher und weniger körperlich aktiv zu sein als Jungen: ›Das Spiel von Mädchen umfasst eher selten die aktive Gestaltung der Umwelt. Eltern wie auch Lehrer entmutigen Mädchen, ihre Umwelt zu erkunden und zu gestalten, weil diese Art der Freizeitgestaltung für männlich gehalten wird.« (Franck und Paxson 1989, S. 127).« (Flade 1996, S. 20).

Auch Ursula Nissen stellt in ihrer Arbeit »Kindheit, Geschlecht und Raum« fest, dass die Streifräume der Jungen gegenüber den der Mädchen weiträumiger sind, und dass unabhängig von Alter und sozialer Schicht mehr Jungen als Mädchen öffentliche Freiräume nutzen. Zurückzuführen ist dies unter anderem darauf, dass Mädchen von elterlichen Verboten, an solchen Orten im öffentlichen Raum zu spielen, stärker betroffen sind als Jungen (vgl. Nissen 1998, S. 181ff.)<sup>94</sup>. Demzufolge ist für das unterschiedliche sozialräumliche Verhalten weniger entscheidend, »... wo ein Kind wohnt und welcher Schicht es angehört, sondern ob es ein Mädchen oder ein Junge ist.« (a.a.O., S. 183).

Antje Flade (1996) zieht aus ihrer Untersuchung geschlechtsspezifischer Sozialisationsprozesse unter anderem den Schluss, dass Einschränkungen des Handlungsraums zu geringerer Ausbildung von Mobilitätskompetenz – der Fähigkeit, räumliche Entfernungen rasch und effizient zu bewältigen – führen. Mangelndes Zutrauen hinsichtlich der technischen Kompetenz zeigt sich auch bei der Nutzung von motorisierten Zweirädern und Pkws. Das motorisierte Zweirad beispielsweise ist ein jugendspezifisches Fahrzeug, seine Nutzung bleibt jedoch in der Mehrheit männlichen Jugendlichen vorbehalten (vgl. Tully 1998, S. 95). Für Mädchen und junge Frauen werden Roller und Moped oft als zu gefährlich erachtet, Jungen hingegen wird die Fähigkeit zur Nutzung eines solchen Fahrzeugs quasi »von Haus aus« zugesprochen. Für die Mobilität der betreffenden Mädchen und jungen Frauen heißt dies, dass sie in vielen Fällen auf die Mitnahme durch andere (in der Regel Männer) angewiesen sind.

---

<sup>94</sup> »Der wichtigste Grund für die Verbote ist die Angst der Eltern vor drohender sexueller Belästigung vor allem in Hinblick auf Aufenthaltsorte wie Wald und Feld, aber auch auf dem Spielplatz. Dabei sind ältere Mädchen (11 bis 12-jährige) häufiger von Spielverböten in Bezug auf diese Orte betroffen als jüngere.« (Nissen 1998, S. 184).

Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen, in denen in der Regel das öffentliche Verkehrsangebot defizitär ist und somit keine Alternative zur motorisierten individuellen Mobilität bietet (vgl. dazu Funk 1993, S. 107112).

Geschlechtsspezifische Unterschiede des Mobilitätsbedarfs werden auch im späteren Alter, »in der Familienphase« deutlich:

»Kleinkinder müssen auf allen Wegen begleitet werden, ältere Kinder müssen zum Kindergarten oder zu Schule, nachmittags zum Sport- oder Musikunterricht sowie zu Freundinnen und Freunden gebracht und abgeholt werden, außerdem sind Wege zu Ämtern oder ÄrztInnen zu erledigen.« (Enders 1995, S. 14).

Gegenüber erwerbstätigen Vätern, deren alltägliche Wege sich zumeist auf den Arbeitsweg beschränken, haben Mütter demzufolge einen erhöhten Mobilitätsbedarf, da sie im Laufe eines Tages mehrere Orte erreichen müssen. Dabei hängt die Zahl der Wege davon ab, ob die Frau Hausfrau oder Mutter, ob sie voll- oder teilzeitbeschäftigt ist und ob sie alleinstehend oder alleinerziehend ist.

Abschließend kann festgehalten werden, dass bei der geschlechtsspezifischen Betrachtung des Mobilitätszugangs die Berücksichtigung von geschlechtsspezifischen Sozialisationsprozessen notwendig ist, denn Mobilitätsbedürfnisse und -zugänge sind sozial differenziert. Unterschiedliche Sozialisationsprozesse in verschiedenen Sozialräumen führen, wie noch erläutert wird, zu verschiedenartigen Mobilitätsanforderungen und -vorstellungen der Jugendlichen.

### **3.2 Jugendrelevante Sozialräume**

Die Reifungsprozesse, die Jugendliche durchlaufen, sind sowohl von ihrer Stellung innerhalb der Gesellschaft als auch durch die Gesellschaft an sich geprägt. Familiäre Situation, Bildungsniveau und -chancen sowie ökonomische Situation bewirken beispielsweise im Sozialisationsprozess (horizontale und vertikale) soziale Differenzierung. Demzufolge haben nicht alle Jugendlichen die gleichen Möglichkeiten der Bildung, der Arbeit oder der Freizeitgestaltung, entsprechend der individuell verfügbaren Ressourcen fällt auch die Zukunftssicht der Jugendlichen unterschiedlich aus:

»Gut vorbereitet auf künftige Entwicklungen fühlen sich diejenigen, die über gute Voraussetzungen (Bildung, Unterstützung durch die Eltern, klare Lebensplanung und Persönlichkeitsressourcen wie Selbstvertrauen) verfügen. Entsprechend finden wir pessimistischere Einstellungen bei denen, die eher schlechtere Bedingungen haben.« (Jugendwerk der Deutschen Shell 2000, S. 13).

Wie zu Beginn des Kapitels 3 erwähnt, wirken verschiedene Faktoren auf das soziale Umfeld, in dem ein(e) Jugendliche(r) aufwächst. In welcher Art und Weise die differenzierten Lebensbereiche beziehungsweise Sozialräume wie Schule, Arbeit, Peergroup, Familie und Freizeit auf den jugendlichen Sozialisationsprozess Einfluss nehmen, wird im Folgenden erläutert.

#### **3.2.1 Schule und Ausbildung – Verlängerung der Jugendphase**

Jugend ist Orientierungsphase und dient der Vorbereitung auf den Erwachsenenstatus. Dabei kommt dem Übergang vom Bildungs- in das Erwerbssystem besonderes Gewicht zu, da hier die Voraussetzungen für ein ökonomisch selbständiges Leben

und die Gründung eines eigenen Haushalts, einer eigenen Familie gelegt werden. Schule, Ausbildung und Studium nehmen einen zentralen Stellenwert in der jugendlichen Lebensphase ein und bilden »... die Voraussetzung für die Ablösung von der Herkunftsfamilie und eine selbständige Existenz als Erwachsener.« (Tully/ Wahler 1985, S. 192). So ist die Institution Schule innerhalb des Sozialisationsprozesses maßgeblich für die Einführung in familienfremde »Sozialbezirke« (Schiffer 1977) der Gesellschaft.

Im Prozess der Ablösung von der Herkunftsfamilie begegnet die oder der Jugendliche neuen Sozialräumen wie beispielsweise dem der Arbeit. Die mit diesem Raum verbundenen Werte, Normen und Techniken weichen oftmals von den vertrauten familialen Verhaltensmustern ab und müssen von den Jugendlichen erst erlernt werden:

»Der Übergang von der Familie in die Berufswelt bedeutet für den Jugendlichen eine Konfrontation mit ganz neuen Verhaltensweisen.« (a.a.O., S. 94).

Jung sein heißt heutzutage, länger Schülerin beziehungsweise Schüler zu sein. Die Jugendphase dient der Vorbereitung auf das Erwerbsleben in der heutigen Gesellschaft, in der der Beruf als »Basis sozialer Identität« fungiert und »Brücke zur Gesellschaft« ist (Hornstein 1982, S. 110). Der Beruf ist wichtiges strukturierendes Merkmal der modernen Gesellschaft, in der die Individuen das, was sie sind, »... weitgehend durch ihren Beruf, durch die Art ihrer Tätigkeit (sind; U.S.) ... sie sind Maurer oder Schlosser, Angestellter, Rechtsanwalt, Sekretärin, Beamter oder Busfahrer. Die Bedeutung des Berufs für den Einzelnen wie für seine Einordnung in die Gesellschaft wird am deutlichsten daran, dass auf die Frage: Was sind Sie? Jeder von uns in der Regel mit dem Beruf antwortet.« (a.a.O., S. 161).

In der vorindustriellen Gesellschaft war die Lebensphase Jugend von der Notwendigkeit der Lohnarbeit geprägt, dies galt vor allem für männliche Jugendliche und dies im ländlichen Raum mehr als in der Stadt. Mädchen dagegen sollten auf ihre Rolle innerhalb einer neu zu gründenden Familie vorbereitet werden. Ausgenommen von dem Zwang der Lohnarbeit waren Jugendliche aus dem Bürgertum (vgl. Münchmeier 1998, S. 4).

Gesellschaftliche Modernisierungen mit Beginn der 1960er Jahre beinhalteten unter anderem die Förderung von Bildungsangeboten für Arbeiterjugendliche, weibliche Jugendliche und Jugendliche im ländlichen Raum. Jugend als Statuspassage (Schelsky 1957) bedeutete bis dahin vor allem Vorbereitung auf berufliche und soziokulturelle Mündigkeit. Die Jugendphase endete dementsprechend mit der Etablierung im Beruf, der Ablösung von der Herkunftsfamilie und der Gründung einer eigenen Familie. Im Zuge der sozialen Modernisierung wurde Jugend auf der subjektiven Ebene »... vor allem zu einer Bildungs- und Orientierungsphase. Sie wird damit vergleichsweise stärker als früher aus den konventionellen und traditionellen Zusammenhängen der Generationenabfolge und soziokulturellen Integration herausgelöst.« (Münchmeier 1998, S. 4). Die Ausbildung in Schule, Hochschule und Betrieben ist wesentliches Merkmal der Lebensphase Jugend:

»(Es ist; U.S.) im Zuge der vor allem in den 70er Jahren in Gang gekommenen westdeutschen Bildungsexpansion und der weitgehenden Freistellung von Erwerbsarbeit ... inzwischen die Bedeutung der Arbeit als »unmittelbarer« Erfahrungsbereich für Jugendliche immer weiter zurückgedrängt worden. ... Dabei fällt einem besonders die explosionsartige

Ausdehnung des institutionalisierten Bildungswesens im Jugendalter auf. Jugendliche befinden sich in den 90er Jahren etwa gegenüber den 50er und 60er Jahren insgesamt gesehen wesentlich früher (Kindergarten und Vorschule) sowie für wesentlich längere Zeit in den unterschiedlichen Einrichtungen der Schul- und Ausbildungssysteme.« (Ferchhoff 1997, S. 68).

Die Verweildauer im Schul- und Ausbildungssystem hat demzufolge in den letzten 25 bis 30 Jahren stark zugenommen. Eine qualifizierte Ausbildung ist auf Grund der schwierigen Arbeitsmarktsituation zwar zu einer Voraussetzung geworden, die von Seiten der Arbeitgeber gefordert wird, sie garantiert jedoch längst nicht mehr den Eintritt oder den Verbleib im Arbeitsmarkt.

Der Beruf ist zu einer starken identitätsbildenden Kraft avanciert, nicht zuletzt, da die materielle Existenz des Menschen in der modernen Gesellschaft in der Regel auf der Erwerbsarbeit beruht. Das Absolvieren von Schule, Hochschule und berufsbildenden Ausbildungsstätten ist zu einem bestimmenden Strukturmerkmal der Lebensphase Jugend geworden:

»Jugend, wie wir sie heute kennen, als eigene Lebensphase zwischen Kindheit und Erwachsensein, mit eigenen Ordnungen und Aufgaben, ist ein Produkt und Projekt der europäischen Moderne seit dem Beginn des Industrialisierungsprozesses im 19. Jahrhundert. Seit jener Zeit hat sich ein Modell von Jugend herausgebildet und allmählich Allgemeingültigkeit erlangt. ›Jugend‹ bedeutet in diesem Modell: Sich für später zu qualifizieren, sich auf das spätere Leben (vor allem auf Arbeit und Beruf) vorzubereiten. Ziel der Jugend ist vor allem die Herausbildung einer stabilen Persönlichkeit und einer integrierten Identität, um in einer sich individualisierenden, äußere soziale Kontrollen und festlegende Milieus abbauenden Gesellschaft bestehen zu können, sowie der für das (ökonomisch) selbständige Erwachsensein unabdingbare Erwerb von beruflichen Qualifikationen und Kenntnissen für Erwerbsarbeit, aber auch von sozialen Fertigkeiten und Kompetenzen für das Leben in der Arbeitsgesellschaft.« (Münchmeier 1998, S. 3).

Veränderungen im Zuge des sozialen Wandels bedingen in der heutigen Gesellschaft unter anderem eine zunehmende Verweildauer der Jugendlichen im Bildungssystem, die sogenannte »Verlängerung der Jugendphase«:

»Die Verlängerung der gesellschaftlichen Jugendphase, wie sie mit dem aus der Entwicklungstheorie stammenden Begriff der Postadoleszenz gefasst wurde, ist das augenscheinlichste Phänomen einer Entwicklung von Bildungsvorstellungen und -verhalten, das den Nutzen für die individuelle berufliche Chance kalkuliert und so auf eine verlängerte Ausbildung setzt.« (Tully/ Wahler 1985, S. 207).

Allerdings stößt dieser Sachverhalt mittlerweile »... an die Grenze eines Arbeitsmarktes, der unter dem Diktat kostensenkender Konkurrenzstrategien immer enger wird und die heranwachsenden Arbeitskräfte mit einer verschärften Konkurrenz um die knappen Arbeitsplätze konfrontiert.« (a.a.O.). Folge dieser Konkurrenz ist, dass höhere Bildungsabschlüsse zunehmend an Bedeutung gewinnen und nur ein möglichst hoher Bildungsabschluss den Eintritt in den Arbeitsmarkt zu gewährleisten vermag. Zudem verschlechtern sich die Aussichten, einen (lebenslangen) Arbeitsplatz zu finden, und angesichts der Arbeitslosenzahlen und des erschwerten Einstiegs in das Erwerbsleben ist es nicht verwunderlich, dass sich die Jugend immer mehr mit dieser Thematik auseinander zu setzen hat:

»Arbeitslosigkeit, Globalisierung, Rationalisierung und Abbau oder Verlagerung von Beschäftigung sind inzwischen nicht mehr ›bloß‹ eine Randbedingung des Aufwachsens. Sie sind nicht mehr ›bloß‹ Belastungen des Erwachsenenlebens, von denen Jugendliche,

die in einem Schonraum ihr Jugendleben führen, nicht betroffen sind. Sie haben inzwischen vielmehr das Zentrum der Jugendphase erreicht. Wenn die Arbeitsgesellschaft zum Problem wird, dann muss auch die Jugendphase als Phase der biographischen Vorbereitung auf diese Gesellschaft davon tangiert sein.« (Münchmeier 1998, S. 4).

Die Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt sind für Jugendliche in besonderer Hinsicht wirksam, da es doch in erster Linie der Schritt in das Erwerbsleben ist, der den Jugendlichen ihre Ablösung von der Herkunftsfamilie und eine eigenständige Lebensweise ermöglichen soll.

Wenn oben darauf hingewiesen wurde, dass die Jugendphase früher von der Notwendigkeit der Lohnarbeit bestimmt war, so heißt dies nicht unmittelbar, dass Jugendliche heute weniger oder später anfangen zu arbeiten. Jedoch hat sich die Motivation, bereits in der Jugend Geld zu verdienen, sich einen gewissen finanziellen Rahmen zu schaffen, bedeutend gewandelt. Es ist nunmehr keine Notwendigkeit aus dem alltäglichen Leben heraus, das heißt, sie dient nicht unmittelbar der Sicherung der Existenz, sondern es ist vielmehr der Wunsch nach bestimmten Gütern, und über diese ein bestimmtes Ansehen vor allem unter den Gleichaltrigen zu erlangen, der viele Jugendliche dazu bewegt, sich als Schüler oder Auszubildende einen Nebenjob zu suchen. Zu den erstrebenswerten Gütern zählen neben der »richtigen« und »angesagten« Kleidung auch das Handy, ein Computer mit Internetanschluss und die Ausstattung mit einem Fahrzeug sowie die vielzähligen »Accessoires« der spezifischen Jugendkulturen und -moden.

### **3.2.2 Die Peergroup**

Im Zuge des Erwachsenwerdens sind Jugendliche bestrebt, ihr Leben selbst zu gestalten. Dabei ist die Gruppe der Gleichaltrigen – die Peergroup – von großer Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf Partnerschaft und Sexualität. Es geht um die Gestaltung der Freizeit und darum, sich von der Elterngeneration zu unterscheiden sowie die Entwicklung einer eigenständigen Persönlichkeit und einer eigenen Lebensart voranzutreiben.

Zu den Gründen, die die Bildung von Peergroups bewirken und verstärken, zählen sowohl sozialpsychologische als auch institutionelle Gründe. Aus sozialpsychologischer Perspektive bietet die Peergroup als sozialer Freiraum den Jugendlichen die Möglichkeit, in selbst gewählten Gruppen dem Druck der Erwachsenen-Gesellschaft entgehen zu können (vgl. Schäfers 2001, S. 163). Die Gruppe der Gleichaltrigen ermöglicht zudem den Austausch individueller Probleme und steht damit gegen »zunehmende erwachsene Individualisierungstendenzen« (Thiele/ Taylor 1998, S. 42). Die Gruppe beinhaltet gegenseitiges Verstehen und kollektive Entscheidungen:

»Das ist der Ort, wo die symbolische Besetzung und Markierung von neuen, eigenständig gewählten Handlungsräumen möglich wird. Da sind aber ebenso Frust, Enttäuschung und Ohnmacht über erfolgloses Bemühen um Änderung der gegenwärtigen Lebenssituation und fehlender Toleranz und Akzeptanz der Erwachsenen gegenüber einer selbstbestimmten jugendkulturellen Lebensart mit eigenem Stil und eigenen Wert- und Normvorstellungen.« (a.a.O., S. 42).

Zudem befähigt die Gruppe zu einer »Sozialisation in eigener Regie« (Tenbruck 1962, S. 92), sie erleichtert eine jugendspezifische Identitätsbildung und den Übergang von der Familie in die Gesamtgesellschaft:

»Obwohl ... in diesen Gleichaltrigen-Gruppen immer auch eine Abwehr gegen zukünftige Erwachsenenrollen zum Ausdruck kommt, orientieren sie die Jugendlichen doch zugleich auf die zukünftigen Rollen hin und stellen daher eine Vermittlungsinstanz (»interlinking sphere«) zwischen beiden gesellschaftlichen Bereichen dar.« (Olk 1993, S. 181).

Über die faktische Zusammenfassung der Jugendlichen in Peergroups kommt es zur Ausbildung jugendlichen Selbstbewusstseins und Verhaltens, zur Ablösung der Jugendlichen von der gesellschaftlichen Gesamtkultur (vgl. Tenbruck 1962) und zur Konstitution von Jugend als sozialer Gruppe:

»Jugend bildet ein eigenes System der Beziehungen zwischen Altersgleichen sowie eigene kulturelle Praktiken, Deutungen und Handlungsformen aus. Unterstützt wird dieser Prozess der Herausbildung einer jugendlichen Teilkultur durch die Massenmedien und die kommerzielle Auswertung jugendspezifischer Bedürfnisse, Interessen und Ausdrucksformen.« (Olk 1993, S. 182).

Grundlegend für das Zusammenfinden in den Peergroups sind Gemeinsamkeiten der Jugendlichen bezüglich Verhalten, Sozillage und Wertorientierungen. Im Gegensatz zu Spielgruppen von Kindern, die auf deren soziale Zusammensetzung nicht achten, finden sich in der Zusammensetzung von Peergroups heutzutage jedoch bereits »deutliche Selektionskriterien« (vgl. Schäfers 2001, S. 165).

Die Aktivitäten der Peergroup sind vor allem auf die Freizeitgestaltung bezogen; sie dienen dazu, den Autonomieraum der Jugendlichen auszudehnen. Dabei sind sie auch wichtiger Erfahrungs- und Erlebnisraum für erotische und sexuelle Bedürfnisse. Neben den Peergroups sind aber auch Freundschaften in Form von Zweier-Gruppen für die Lebensphase Jugend wichtig, das heißt der Freundin oder dem Freund kommt ebenfalls Bedeutung zu.

Zu den institutionellen Ursachen des Phänomens der Peergroup zählt im Wesentlichen, dass Individuen – im Vergleich zur vorindustriellen Gesellschaft – nicht mehr in gleichem Maße in altersheterogenen Gruppen aufwachsen. Das heißt, dass die Jugendlichen sowohl in Institutionen wie Schulen und Ausbildungsstätten als auch im Freizeitbereich in altershomogenen Gruppen zusammengeführt werden:

»Die zeitweise Zusammenführung von Gleichaltrigen in der Schule, im Wehrdienst, in der Berufsausbildung wurde erst während des vorigen Jahrhunderts üblich, und der Zeitraum der Zusammenführung wuchs mit der Verlängerung der Schul- und Ausbildungszeiten. Das Zusammenleben von Gleichaltrigen wurde indirekt auch durch die wachsende Freizeit gefördert, in der Kinder und Jugendliche, sei es in Jugendorganisationen oder informell, in zunehmendem Maße unter sich sind oder sein wollen.« (Schwonke 1981, S. 110 in Schäfers 2001, S. 163).

Dadurch, dass Jugendliche heute länger im Bildungssystem verweilen, bleibt die Altersgruppe der Jugendlichen im Vergleich zu früheren Zeiten auch länger unter sich. Die Jugendlichen verbringen in der Regel mehr Zeit mit Gleichaltrigen als mit der älteren Generation:

»Im Zuge der Auslagerung immer weiterer Aufgaben und Funktionen aus der Familie bietet diese den Heranwachsenden einen immer beschränkteren Erfahrungsbereich und werden altersheterogene Gruppen für die Sozialisation nachwachsender Generationen in ihrer Bedeutung relativiert. Jugend wird als Altersgruppe aus dem Interaktionszusammenhang mit der älteren Generation herausgelöst und – vor allem durch die Verschulung – in altershomogenen Gruppen organisiert.« (Olk 1993, S. 182).



Innerhalb dieser altershomogenen Gruppen entwickeln die Jugendlichen eigene kulturelle Praktiken, Deutungen und Handlungsformen. Die Gruppe der Gleichaltrigen, die Peergroup, stellt »einen eigenen Erfahrungs- und Erlebnisraum« (Schäfers 1992, S. 148) dar und verstärkt die allgemeine Tendenz zur Bildung altershomogener Gruppen. Angesichts der Pluralisierung von Lebensstilen und der Gefahr, sich in der Rollenvielfalt der modernen differenzierten Gesellschaft zu verlieren, schaffen sich die Jugendlichen über die Ausbildung von Jugendkultur(en) einen »... seelischen, geistigen und sozialen Raum, in dem sich jeder an anderen wiedererkennen, die Isolierung überwinden und in der Gemeinsamkeit von Inhalten und Identifikationen mit anderen sein Dasein stabilisieren kann.« (Tenbruck 1962, S. 67).

Die vielfältigen Möglichkeiten zur persönlichen Entwicklung in der Gegenwartsgesellschaft beinhalten ein Potential an Identitätsproblemen. Sie können zu Schwierigkeiten bei der Integration der verschiedenen Rollen führen, die von den Individuen eingenommen werden:

»Ein wichtiges Zeichen moderner Gesellschaften, sich durch ein kompliziertes Zusammenspiel relativ autonomer Teilbereiche (Familie und Arbeit, Bürokratie und Kirche, Politik und Freizeit usw.) zu konstituieren, wiederholt sich auf der individuellen Ebene als Schwierigkeit der Integration von verschiedenen *Rollen*-Anforderungen.« (Schäfers 2001, S. 92; Hervorhebung im Original).

Sozialer und kultureller Wandel werden demzufolge nicht nur als wünschenswert, sondern auch als verunsichernd erlebt, wenn die genannten verhaltensstabilisierenden Elemente ebenfalls einem Wandel unterworfen sind und somit ihre stabilisierende Wirkung verlieren. Die Peergroup hat in diesem Zusammenhang verhaltensstabilisierende Funktion im Prozess der Identitätsausbildung.

### **3.2.3 Die Familie**

Wenn auch die Peergroup in der Lebensphase Jugend im Zuge des Ablösungsprozesses von großer Bedeutung ist, so schwindet der Einfluss der Herkunftsfamilie nicht gänzlich:

»Trotz der durch die *Peer-groups* wesentlich ›geleisteten‹ Distanzierung und *Ablösung vom Elternhaus* infolge ihrer ›Verstärkerwirkung der Ich-Akzentuierung‹ (Rosenmayr) bleiben Einfluss und Milieu der Herkunftsfamilie präsent. Auf Grund der ›typischen‹ Zusammensetzung vieler *Peer-groups* bleibt auch der Schul- und Nachbarschaftseinfluss erhalten – auch wenn er zum Teil nur als Gelegenheit für bestimmte Aktivitäten gesehen wird.« (a.a.O., S. 165; Hervorhebungen im Original).

Allerdings unterliegt auch die Familienstruktur – ebenso wie die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation – gesellschaftlichen Veränderungen. Individualisierungsprozesse verändern den traditionellen Lebensrhythmus der Menschen und auch das Erscheinungsbild von Familie. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begriff Familie historisch betrachtet nicht immer dasselbe besagte und von sich wandelnden Idealisierungen betroffen war. Vom heutigen Standpunkt aus betrachtet, lässt sich jedoch festhalten, dass »... die moderne ›Normalfamilie‹ – und das ist die bürgerliche ›Mittelschichtfamilie‹, die seit dem 19. Jahrhundert zur gesellschaftlichen Norm geworden ist ...« (Hettlage 2000, S. 79f.), von Enttraditionalisierungs- und Individualisierungsprozessen betroffen ist. Neben die »Normalfamilie«, das verheiratete Paar mit leiblichem Kind beziehungsweise leiblichen Kindern treten neue Familienformen, wie

zum Beispiel die »Ein-Kind-Familie« und Alleinerziehende. Der Wandel von Familienstrukturen beinhaltet auch, dass die leiblichen Eltern nicht zwingend soziale Eltern bleiben und durch Scheidung und Wiederheirat sogenannte »Patchwork-Familien« entstehen.

Auch die Gestaltung des Familienalltags ist in der Folge der Individualisierung von Veränderungen betroffen. Divergierende Zeitrhythmen und Aufenthaltsorte bedingen einen zunehmenden Organisationsaufwand:

»Um die auseinanderstrebenden Einzelbiographien zusammenzuhalten, wird immer mehr Abstimmung nötig. ... Wo man früher auf eingespielte Regeln und Muster zurückgreifen konnte, werden jetzt mehr und mehr Entscheidungen fällig. Immer mehr muss ausgehandelt, geplant, in eigener Regie hergestellt werden.« (Beck-Gernsheim 1994, S. 8).

Der Umstand, dass neben den Männern auch immer mehr Frauen außerhäuslich berufstätig sind, und die Kinder neben der Schule immer mehr Freizeit in organisierter, auch außerhäuslicher Form verbringen, führt dazu, dass der Alltag der Familienmitglieder nicht mehr an einem gemeinsamen Ort stattfindet, sondern an unterschiedlichen geographischen Räumen (vgl. a.a.O.).

Ein Merkmal von »Ein-Kind-Familien« ist, dass Jugendliche zunehmend auf Kontakte mit Gleichaltrigen außerhalb der Familie angewiesen sind und dadurch verwandtschaftliche Netzwerke aufgelockert werden. Zudem wird der Familienalltag durch Flexibilisierung der beruflichen Arbeitszeit vorstrukturiert; die Flexibilisierung »... gibt zeitliche Bedingungen vor – und zwar immer mehr in wechselnden und unregelmäßigen Formen, die nicht den Anforderungen des Zusammenlebens (also Kontinuität, Stabilität, wechselseitige Abstimmbarkeit) entsprechen.« (a.a.O.).

Was die Organisation des Alltags und die damit verbundene Mobilität betrifft, sind innerhalb der »neuen Familienformen« vor allem bei geschiedenen Familien und »Fortsetzungsehen« (vgl. Hettlage 2000) mobilitätsbezogene Auswirkungen auf den kindlichen und jugendlichen Alltag zu beobachten. Das Aufwachsen bei nun mehr nur einem Elternteil beinhaltet in diesen Fällen Besuche (und somit Mobilität) bei Mutter oder Vater, die aus dem ehemals gemeinsamen Haushalt ausgezogenen sind. Ebenfalls mobilitätsstiftend sind die sogenannten »Living apart together-Paare«, die zwar eine Beziehung haben, jedoch keinen gemeinsamen Haushalt und im privaten Leben folglich zwischen zwei Wohnungen (und nicht selten zwei Städten) pendeln.

Die genannten alternativen Formen des familialen Zusammenlebens haben – wie im übrigen auch »Normalfamilien«, in denen ein Elternteil auf Grund der beruflichen Situation pendelt – Konsequenzen für das räumliche Zusammenleben und die Mobilitätsanforderungen. Jedoch soll nicht der Eindruck vermittelt werden, die Normalfamilie hätte gewissermaßen »ausgedient«. Die »familiale Landschaft« der Moderne ist durch eine Vielfältigkeit des Zusammenlebens gekennzeichnet (nichteheliche Gemeinschaften; mit und ohne Kinder; mit gemeinsamen oder getrennten Haushalten) und dadurch, dass im Laufe eines Lebens mehrere dieser Formen in zeitlicher Abfolge gelebt werden können. Die Normalfamilie existiert demzufolge nicht zwingend weniger, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt und/ oder für einen kürzeren Zeitraum (vgl. Hettlage 2000, S. 88f.).

### 3.2.4 Jugend(sub)kulturen und jungendliches Freizeitverhalten

Wie erläutert, zog die Verlängerung von Bildungs- und Ausbildungszeiten, die in 1960er Jahren in der Bundesrepublik einsetzte, eine neue Gruppenbildung nach sich, die sogenannte *Peergroup*. Darüber hinaus entwickelte sich in dieser Zeit Jugend zu einer gesellschaftlichen Teilkultur, die sich in zentralen Werten, Normen und Verhaltensweisen von der Gesamtgesellschaft unterscheidet (vgl. Tenbruck 1962) und die sich dadurch auszeichnet, dass sie eine eigene Mode, Moral, Literatur, Musik und Sprache entwickelt und unverwechselbare Formen des Umgangs, Sports und Vergnügens hat. Aus dieser Teilkultur haben sich seit den 1960er Jahren verschiedene Subkulturen entwickelt. Da die Begriffe »jugendliche Subkultur« und »Jugendkultur« unterschiedlich definiert sind und verstanden werden, möchte ich kurz auf einige Definitionen eingehen. Im Anschluss daran erfolgt die Betrachtung der Bedeutung von Jugend(sub)kulturen und die Erläuterung des Stellenwerts von Freizeit für Jugendliche in der modernen Gesellschaft.

Nach der Definition von Rolf Schwendter ist »Subkultur« als ein Teil einer konkreten Gesellschaft anzusehen, der sich in seinen Institutionen, Bräuchen, Werkzeugen, Normen, Wertordnungssystemen usw. in einem wesentlichen Ausmaß von den herrschenden Institutionen etc. der jeweiligen Gesamtgesellschaft unterscheidet (vgl. Schwendter 1981, S. 11).

Wie Schwendter weiter ausführt, lassen sich Subkulturen in solche unterscheiden, die von ihren Mitgliedern freiwillig gebildet werden und andere, deren Mitgliedschaft unfreiwillig ist<sup>95</sup>. Die Angehörigen »unfreiwilliger« Subkulturen – beispielsweise Obdachlose, Kriminelle, Kranke oder Körperbehinderte – sind Stigmatisierte, »... deren Stigma vornweg von den Normen der Gesamtgesellschaft abweicht, und die eventuell erst dadurch sich ihrerseits von der Kultur der Gesamtgesellschaft distanzieren.« (a.a.O., S. 41). Hierunter fallen auch Subkulturen, die als Folge von Migrations- und Einwanderungsprozessen entstehen (siehe weiter unten die Ausführungen zu William F. Whyte und Hermann Tertilt).

Siegfried Lamnek definiert »Subkultur« als ein »... kulturelles Teilsystem einer übergreifenden kulturellen Einheit, dessen Werte und Normen denjenigen des Gesamtsystems widersprechen können, wobei jedoch dem Konfliktelement ... zumindest manifest keine zentrale Bedeutung zukommt.« (Lamnek 1979, S. 306; Hervorhebungen U.S.).

Wie Henrik Kreutz (1974) ausführt, wird eine Diskussion (jugendlicher) Subkulturen durch die Hereinnahme von unscharfen Begriffen wie Teilkultur, Subkultur oder Gegenkultur erschwert, da die notwendige Auseinandersetzung mit der gesellschaftlichen Wirklichkeit unter der Diskussion über formale Begriffe leide. Gleichwohl versucht auch er eine Definition und spricht dann von einer jugendlichen Subkultur, »... wenn ein Interaktionssystem innerhalb der umfassenden Gesellschaft entstanden ist, das von Jugendlichen dominiert ist und zumindest in einer der folgenden Hinsichten von anderen Interaktionssystemen der gleichen Gesellschaft abweicht: Symbolwelt,

---

<sup>95</sup> Darüber hinaus weist Schwendter *progressive* und *regressive* Subkulturen aus. Progressive Subkulturen sind solche, die auf einen – wie auch immer gearteten – Fortschritt der Gesellschaft hinarbeiten, regressive Subkulturen hingegen sind bestrebt, einen vergangenen Stand der Gesellschaft wiederherzustellen (vgl. Schwendter 1981, S. 37ff.).

Interaktionsformen, Normen, Werthaltungen, Zielsetzungen, Verhaltensmuster, Prüfkriterien für Wahrheit und Realität.« (Kreutz 1974, S. 151).

Festzuhalten ist, dass Subkulturen zwar Elemente der dominanten Kultur beinhalten, sich jedoch gleichzeitig von ihnen abheben (vgl. auch Brake 1981, S. 17). Jugendliche Subkulturen können als Subsysteme innerhalb der Teilkultur Jugend angesehen werden. Sie sind als Gruppen zu verstehen, die eine spezifische Sicht der Alltagswelt vermitteln und sich von der gesellschaftlich vorherrschenden »Normal«-Kultur abgrenzen. Wesentlich ist auch, dass der Begriff »Subkultur« sich keineswegs nur auf delinquente Gruppen beschränkt. Zwar fallen unter den allgemeinen Begriff »Subkultur« Gruppen wie beispielsweise Kriminelle, Alkoholiker und Prostituierte, er umfasst jedoch auch Gruppierungen wie beispielsweise Punker, Skinheads, Rocker oder Fußballfans und historisch gewachsene soziale Gruppen wie Zigeuner, Freimaurer oder die Bohème.

Von großer Bedeutung für die Erforschung von Subkulturen ist die Studie »Street Corner Society« von William Foote Whyte (1996, Original von 1943). Whyte thematisiert in seiner Studie die Anpassungsprobleme der zweiten Generation von italienischen Einwanderern in einem Stadtteil von Boston. Über einen Zeitraum von zwei Jahren hat Whyte anhand von teilnehmender Beobachtung, Gesprächen und lebensweltlichen Erfahrungen der Stadtteilbewohner die Entstehung und die Strukturmerkmale spezifischer kultureller Gruppen, der »Street Corner Gangs« im North End von Boston untersucht<sup>96</sup>. Wie seine Studie belegt, zeichnen sich die von ihm untersuchten Gruppen – entgegen der bis dahin verbreiteten Annahme, solche Gruppen wären unorganisiert (vgl. Boelen 1992) – durch festgefügte Strukturen und ein festes Normen- beziehungsweise Wertesystem aus. Die von Whyte untersuchten Gruppen der »Corner Boys« und der »College Boys« können als jugendliche Subkulturen angesehen werden, die kollektive Lösungen auf die Anpassungsprobleme der Jugendlichen innerhalb ihrer Gesellschaft darstellen (vgl. Girtler 1991).

Eine jüngere Studie über jugendliche Subkulturen ist 1996 von Hermann Tertilt vorgelegt worden. Tertilt hat die »Turkish Power Boys«, eine Jugendbande in Frankfurt am Main, von Anfang 1991 bis zur Auflösung der Bande im Herbst 1992 begleitet, nahm an ihrem Alltagsleben teil und führte zahlreiche Einzel- und Gruppeninterviews mit Mitgliedern der Gruppe. In der Gruppe der »Turkish Power Boys« waren etwa 50 männliche türkische Jugendliche im Alter zwischen 13 und 18 Jahren organisiert. Anhand seiner kulturanthropologischen Feldstudie hat Tertilt exemplarisch die Lebensformen, Überzeugungen und Verhaltensweisen einer teilweise delinquenten Jugendgruppe vorgestellt, deren Mitglieder überwiegend der zweiten türkischen Einwanderergeneration angehören:

»Ihrer Sprache und Kultur, so empfanden es die Jugendlichen, wurde von der Aufnahmegesellschaft keine Achtung entgegengebracht. Ihre Zukunft in Deutschland sahen viele als ungewiss. Auf der Grundlage dieser Gemeinsamkeiten entwickelten sie eine subkulturelle Form der Jugendbande, mit der sie ihrem Status als »illegitime Kinder«<sup>97</sup> dieser Gesellschaft offensiv entgegentreten konnten.« (Tertilt 1996, S. 9).

---

<sup>96</sup> Whyte selbst gab dem von ihm untersuchten Stadtviertel das Pseudonym »Cornerville«.

<sup>97</sup> »Dieser treffende Ausdruck stammt von dem französischen Soziologen Abdelmalek Sayad und betitelt seinen Aufsatz ›Les enfants illégitimes‹, in welchem er die Situation der Kinder maghrebinischer Immigranten in Frankreich darlegt.« (Tertilt 1996, S. 9; Anmerkung 1).

Zentraler Aspekt der Studie Tertilt ist die Untersuchung eines möglichen Zusammenhangs von Bandendelinquenz und gesellschaftlichem Status von Migrantenkindern:

»Die Bande als subkulturelles Phänomen und die Situation der zweiten Migrantengeneration gehören zu den beiden Leitthemen meiner Studie. Sie stehen, so die These dieser Arbeit, in einem Zusammenhang, der über Statusprobleme vermittelt ist. In der vorliegenden Untersuchung wird die Bande ›Turkish Power Boys‹ als Lösungsversuch gemeinsamer Problemlagen innerhalb der zweiten Einwanderergeneration interpretiert.« (a.a.O., S. 10).

Das beobachtete delinquente Verhalten beinhaltete Bagatelldelikte wie Ladendiebstahl, Schuleschwänzen oder Pöbeleien, aber auch Autodiebstähle, Kioskeinbrüche und Raubüberfälle. Die Mitglieder der »Turkish Power Boys« waren in unterschiedlichem Ausmaß delinquent, einige sehr häufig, andere nur gelegentlich und andere überhaupt nicht. Die meisten identifizierten sich jedoch mit den Gewalt- und Straftaten, die von Mitgliedern der Bande begangen wurden. Wichtiger als die materielle Bereicherung – so Tertilt – war bei den Raubüberfällen das Streben nach Geltung und die Demonstration von Männlichkeit und Macht. Als Erklärungsmuster führt der Autor die Erfahrung sozialer Missachtung und fehlender Anerkennung an:

»Der Versuch, sich in der Jugendbande selbstbewusst von einer Gesellschaft abzugrenzen, die als ungastlich und diskriminierend empfunden wird, und sich zugleich bewusst mit der Nationalität und kulturellen Herkunft der Eltern zu identifizieren, scheint mir eine naheliegende Reaktion auf diese Erfahrung von Statusverweigerung.« (a.a.O., S. 243).

Die Selbstorganisation der Bande sieht Tertilt als eine mögliche Antwort auf die psychosozialen Folgen des Anerkennungsproblems. Die »Turkish Power Boys« verfügten über eine entwickelte Organisationsstruktur<sup>98</sup>. Die Bande gab ihren Mitgliedern Solidarität und Zusammenhalt unter Freunden. Darüber hinaus bot sie den Jugendlichen die Möglichkeit, den verhassten deutschen Jugendlichen gemeinsam entgegenzutreten.

In jüngeren Arbeiten wird der Begriff der »jugendlichen Subkultur« – wie er sich auch bei Tertilt findet – häufig durch den Plural »Jugendkulturen« ersetzt. Dieter Baacke begründet dies unter anderem damit, dass mit dem Begriff der »Subkulturen« möglicherweise nicht wünschenswerte Assoziationen verbunden sind: Beispielsweise impliziert der Ausdruck »Subkulturen«, dass es sich um kulturelle Sphären handele, »... die unterhalb der akzeptierten elitären Kultur liegen – von teilweise zweifelhaftem Wert und jedenfalls einem irgendwie ›unteren‹ Bereich zugehörig. Diese Deutung entspricht nicht den Tatsachen – wenn zwar sie häufig vertreten wird – und sollte vermieden werden.« (Baacke 1999, S. 133; Hervorhebung im Original). Zudem suggeriert der Begriff Subkultur, dass man Teilsegmente der Gesellschaft exakt definieren kann. In Wirklichkeit gibt es jedoch eine Vielzahl von Übergängen zwischen jugendlichen Teilkulturen und der Gesamtkultur der Gesellschaft (vgl. a.a.O., S. 134).

Wie Baacke weiter ausführt, unterstellt der Ausdruck »Subkulturen«, »... dass die Gesellschaft in verschiedener Weise ›von oben nach unten‹ geschichtet ist; dies gilt

---

<sup>98</sup> Die Gründer der Bande richteten einen »Vorstand« zum Führungsgremium der Gruppe ein, wodurch es unter anderem gelang, ersten Auflösungsstendenzen der Bande erfolgreich entgegenzuwirken. Darüber hinaus beschloss der Vorstand die Einrichtung einer Juniorgruppe innerhalb der »Turkish Power Boys« und vereinbarte einen Verhaltenskodex innerhalb der Bande.

für die gesamte Gesellschaft ... wie auch für das ... Subkulturkonzept Schwendters. Es setzt eine hierarchische Ordnung voraus, die aber empirisch kaum noch vorfindbar ist.« (a.a.O., S. 135; Hervorhebung im Original).

Auch Ralf Vollbrecht thematisiert den Umstand, dass Sub- und Jugendkulturen oftmals allein als das Ergebnis klassenspezifischer Sozialisationsprozesse verstanden wurden:

»Bis in die 60er und 70er Jahre sind jugendliche Gesellungsformen mit einem klassen-, schicht- oder milieuspezifisch gefärbten Begriff jugendlicher Subkultur beschrieben worden, der ein hierarchisches Verhältnis zwischen der jeweiligen Jugendkultur und der dominanten Erwachsenenkultur unterstellt. Im Begriff der Subkultur ist immer auch die Abweichung von einer enggeführten Normalität dieser Erwachsenenkultur mitgedacht – am deutlichsten in der 68er-Bewegung und der Hippie-Subkultur, die sich ausdrücklich als Gegenkultur verstanden.« (Vollbrecht 1997, S. 22).

Jedoch verfügen Jugendliche heute über ein Spektrum verschiedenartigster Freizeitszenen, an denen teilzunehmen nicht allein eine Frage der Herkunft ist:

»Heutige Jugendkulturen sind von ihren sozialen Herkunftsmilieus weitgehend abgekoppelt, da diese ihre Bindungskraft größtenteils eingebüßt haben. An die Stelle milieubezogener jugendlicher Subkulturen sind heute sogenannte Freizeitszenen als wähl- und abwählbare Formationen getreten.« (a.a.O., S. 23).

Vollbrecht weist darauf hin, dass im ausschließlichen Bezug auf Klassen- oder Schichtzugehörigkeit die »... expressiven, ästhetisierenden und subjektiv konstruktiven Anteile eines Lebensentwurfs ...« (a.a.O.) nicht miterfasst werden und plädiert dafür, »... den Subkulturbegriff von der Klassenlage zu lösen und Jugendkulturen im theoretischen Rahmen eines Lebensstilkonzeptes zu fassen.« (a.a.O.).

Mit Bezug auf Wilfried Ferchhoff wird im Folgenden der Begriff »Jugendkulturen« verwendet. Jugendliche werden dabei als Gruppen angesehen, »... in denen angesichts der heutigen Pluralität von Lebensformen und -stilen sowie angesichts der Erosion von ›sozialmoralischen Milieus‹ und traditionellen Versorgungsbezügen, Lebensbindungen und -gewissheiten Varianten der Stilvermischung und -collagen oftmals reflexiv gebrochen zitiert und ironisierend erprobt werden;« (Ferchhoff 1995, S. 12). Darüber hinaus können Jugendkulturen als »... situationsbezogene Aneignungen von Sozialräumen (betrachtet werden; U.S.), in denen jugendliche Bezirksgefühle und ihre Ziele und Stile ausgebildet werden können;« (a.a.O.; vgl. dazu auch Baacke 1999; Becker/ Eigenbrodt/ May 1984).

Im Gegensatz zu klassischen Jugendkulturkonzepten (Wyneken 1965; vgl. auch Giesecke 1981) zeichnen sich heutige Jugendkulturen vor allem dadurch aus, dass sie schulferner und freizeitbezogener sind. Das Freizeitverhalten Jugendlicher ist ein Ausdruck ihrer Jugendkultur, ihre Handlungen sind »primär selbstzweckgerichtete, präferenzgesteuerte Aktivitäten« mit »expressivem Charakter« (Silbereisen u.a. 1996, S. 261; vgl. auch Baacke 1999, S. 145).

Modernisierungsprozesse und gesellschaftliche Differenzierungen haben zu einer »Uneinheitlichkeit der Jugend« (Ferchhoff 1997, S. 65) geführt. Jugendkultur ist facettenreicher geworden und die Jugend der Gegenwartsgesellschaft ist durch die Teilnahme an einer »nivellierten, ausdifferenzierten und kommerzialisierten Jugendkultur« gekennzeichnet (Bernart 1998, S. 358). Dies zeigt sich unter anderem an der Vielzahl von Jugendmoden und Musikkulturen, die heutzutage zu beobachten sind.

Es gibt kein »Gesamt-Bild der Jugend«, vielmehr muss von *Jugenden* gesprochen werden, nicht von *der* Jugend (vgl. Ferchhoff 1995, S. 15). Der Stilpluralismus, der sich vor allem in der Gestaltung der Freizeit niederschlägt und die ständige Renaissance von Moden (zum Beispiel Teds, Hippies, Mods der 1960er Jahre, Revival der 1980er Jahre) zeigen, dass die »... herkömmlichen Muster von Cliquesbildung ... die Vielfalt jugendkultureller Szenen und Stile nicht mehr reflektieren (konnten; U.S.).« (a.a.O., S.15).

Die Lebensphase Jugend als biographische Selbstgestaltung beinhaltet sowohl individuelle Möglichkeitshorizonte als auch hohe Anforderungen an die Jugendlichen. Übergänge in das Erwachsenenalter sind für viele Jugendliche nicht nur länger, sondern auch unstrukturierter und unsicherer geworden:

»Die traditionelle, quasi standardisierte, manchmal sogar ritualisierte Abfolge von Übergangereignissen im Lebensverlauf wie das Durchlaufen und die Beendigung der Schulzeit, der Eintritt in die Berufsausbildung und nach der zweiten Schwelle in den Beruf, der Auszug aus dem Elternhaus, die Gründung einer eigenen Zeugungsfamilie (Heirat) ist inzwischen nicht mehr selbstverständlich und kann individuell-biographisch enorm variieren.« (a.a.O., S. 13).

Der Umstand, dass die meisten Jugendlichen heutzutage länger im Bildungssystem verweilen und daher mehr Zeit auf Schule, Ausbildung und Studium verwenden (müssen), darf jedoch nicht dazu führen, die Bedeutung von Freizeit im Jugendalltag zu unterschätzen. Wenn auch nicht »Leben schlechthin zum Erlebnisprojekt geworden« (Schulze 1992, S. 13) ist, so hat sich doch der Freizeit- und Erlebnismarkt neben dem Arbeitsmarkt zu einem wesentlichen Strukturmerkmal der Gesellschaft entwickelt. Der Stellenwert frei verfügbarer Zeit ist heutzutage auch gerade deshalb so bedeutsam, da sie die Möglichkeit zum Ausgleich, zur Entspannung und zum Abschalten bietet und Jugendliche heute angesichts der schwierigen Arbeitsmarktlage erhebliche Anstrengungen auf sich nehmen müssen, um sich ökonomisch verselbständigen zu können.

Freizeit hat für Jugendliche zudem in ihrem Bestreben, sich vom Elternhaus abzulösen, eine wesentliche Bedeutung. In der Freizeit können Jugendliche – nicht unter Aufsicht von Erwachsenen – mit Freundinnen und Freunden zusammentreffen, von denen sie sich verstanden fühlen und die ihre Normen, Wertvorstellungen und Verhaltensweisen teilen. Die Freizeit bietet ihnen auch die Möglichkeit, sich neue Erlebnisräume zu erschließen:

»In der Freizeit sucht und findet der Jugendliche Erlebnisräume, die zum größten Teil selbstgewählt und/ oder selbstgestaltet sind. Aber auch die in der Familie verbrachte Zeit bekommt im Jugendalter mehr und mehr das Merkmal des Absonderns aus dem Familienmilieu: Durch ein eigenes Zimmer, Ausstattungen der neuesten IT-Medien und zum Teil vom Familienrhythmus bewusst abweichende Zeiten des Tagesverlaufs verschafft sich mancher Jugendliche seinen eigenen Raum, seine ›Sphäre‹. Aber auch Hobbys wie Musizieren, Basteln, Forschen (›Jugend forscht‹) und das Versenken in Literatur kann zur Abgrenzung dieser ›Sphäre‹ beitragen.« (Schäfers 2001, S. 149).

Jugendkulturen bieten den Jugendlichen einen Raum, eine Ausdrucksform eigenen Lebens zu finden. Sie dienen der Selbstdefinition und Selbstvergewisserung sowie der Abgrenzung und Distinktion und sind »... kompensatorische Ausdrucksformen fragwürdiger Lebensverhältnisse und zugleich auch Ansatzpunkte und Versuche alternativen Lebens.« (Hornstein 1982, S. 107).

### 3.3 Fazit

Die Lebensphase Jugend hat zwei Dimensionen: Zum einen ist sie eine biographische, subjektive Lebenssituation und zum anderen eine gesellschaftlich bestimmte. Die biographische Situation beinhaltet – in Abhängigkeit der spezifischen Sozialisationsbedingungen – die persönliche Identitätsfindung, die innere Entwicklung und das Erreichen einer Unabhängigkeit. Dies ist insofern problematisch, als die Jugendlichen vor allem in ökonomischer Hinsicht von der Erwachsenenwelt, insbesondere von Eltern oder Erziehungsberechtigten abhängig sind.

Die gesellschaftliche Lebenssituation ist heutzutage vor allem von der Struktur unserer Arbeitsgesellschaft bestimmt, das heißt, die Vorbereitung der Jugendlichen auf ihr Leben als Erwachsene umfasst in erster Linie den Bereich der Erwerbsarbeit. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass die gesellschaftliche Krise auch die Jugend erreicht hat. Wie die Ergebnisse der 12. Shell-Jugendstudie deutlich gezeigt haben, beschäftigen die Probleme im Erwerbsarbeitssektor, insbesondere die steigende Anzahl der Arbeitslosen, die Jugendlichen mehr als die Themen Partnerwahl, Identitätsfindung oder Verselbständigung. Dabei fühlen sie sich oft von der Politik und den Erwachsenen mit ihren Problemen allein gelassen und auch ohne Einflussmöglichkeit (vgl. Jugendwerk der Deutschen Shell 1997, S. 14 ff.).

Lebenslanges Lernen, Umlernen und wiederholte Erwerbsunterbrechungen prägen heute das Bild gesellschaftlichen Lebens. Folglich lösen sich Jugendliche in ihrer Lebensführung von traditionellen Mustern (vgl. Schäfers 1998, S. 18; ferner Hurrelmann 1999):

»Mit dem Aufbrechen von industriegesellschaftlichen Lebensformen, tradierten sozial-ökonomischen Milieus und Solidarstrukturen fällt für den Einzelnen ein stabiler und in sich einheitlicher sozialer Korridor weg. ... Heute nun beschreibt die Gesellschaft keinen Raum mehr, in dem ein lineares biographisches ›Fortkommen‹ üblich ist. Was gestern schon einmal überholt war, kann heute wieder stimmen, muss aber nicht zwingend morgen auch noch gelten.« (Fritzsche 2000a, S. 94).

Auf Grund der technologischen Entwicklung, wachsender Mobilitätsmöglichkeiten sowie der Pluralisierung von anerkannten Lebensstilen ergeben sich in der heutigen Gesellschaft in vielen Lebensbereichen neue Wahlmöglichkeiten, beispielsweise neue Formen des familialen Zusammenlebens sowie neue Berufe und Betätigungsfelder.

Um diese Wertevielfalt nutzen zu können und sich nicht in ihr zu verlieren, bedarf es seitens der Individuen Eigenaktivität und Flexibilität. Für die Jugendlichen, die in einer so gearteten Gesellschaft aufwachsen, heißt das, zu lernen, aktiv und flexibel wechselnden biographischen Anforderungen gerecht zu werden, aus der Vielzahl von Optionen zu wählen, den eigenen Lebenslauf zu gestalten und die eigenen Werte zu leben, »... seine Lebensziele in einem gelingenden biographischen Gesamtentwurf zu integrieren.« (a.a.O., S. 95; vgl. auch Beck 1995):

»Es scheint, als seien ›Werte‹ zu (lebens-)situationsabhängigen Konzepten mutiert und hätten als situationsübergreifende und überindividuelle Entscheidungshilfen und Verhaltensprädiktoren ausgedient.« (Fritzsche 2000a, S. 97).

In Abhängigkeit von der Möglichkeit, sein Geschick in die eigenen Hände nehmen zu können, zeigt sich ein unterschiedliches Ausmaß optimistischer Einstellungen bei



den Jugendlichen hinsichtlich der eigenen und der gesellschaftlichen Zukunft:

»Obwohl nicht einmal zwei Drittel der Jugendlichen meinen, sich ihr weiteres Leben eher klar vorstellen (53%) und sehr klar (7%) vorstellen zu können, halten sich doch 83% für eher gut oder durchschnittlich gut auf die Zukunft vorbereitet und mehr als drei Viertel meinen von sich, dass sie ihre persönliche Zukunft sicher (17%) oder wahrscheinlich (60%) nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten können.« (a.a.O., S. 96).

Diejenigen, die sich als leistungsfähig erleben und über die entsprechenden Ressourcen verfügen, wechselnde Optionen wahrzunehmen und vielfältige Anforderungen erfüllen können, empfinden sich als ausreichend gerüstet. Anders diejenigen, die zum Beispiel nicht über Fremdsprachenkenntnisse oder technisches Know-how verfügen; sie beurteilen die eigene und die gesellschaftliche Zukunft ausgesprochen oder zumindest eher düster. Trotz der Wahlfreiheit und der damit verbundenen Anforderungen und Risiken ist nach den Shell-Jugendstudien 2000 und 2002 insgesamt jedoch eine eher optimistische Haltung der Jugendlichen gegenüber der Zukunft zu verzeichnen (vgl. Linssen u.a. 2002, S. 86ff.).

Was lässt sich aus den geschilderten heutigen gesellschaftlichen Verhältnissen nun in Bezug auf jugendliche Mobilitätspraxis festhalten? Auch hier ist zwischen gesellschaftlicher und biographischer Dimension zu unterscheiden. Von der Gesellschaft wird, insbesondere im Bereich der Arbeit, ein hohes Maß an Mobilitätsbereitschaft und -fähigkeit von den Jugendlichen erwartet. Mobilität ist notwendig, um gesellschaftlichen Anforderungen gerecht werden zu können. Ungenügende Mobilitätsfähigkeit oder -bereitschaft kann zu Benachteiligung oder sogar sozialem Ausschluss (Exklusion) führen; Mobilität ist sowohl mit positiven als auch mit negativen Erfahrungen verbunden:

»Mobilitätsdruck als Reflex auf gesellschaftliche Globalisierungsprozesse erweist sich janusköpfig. Jeder Zugewinn an Neuem erfordert letztlich seinen Tribut in der Aufgabe dessen, was dadurch ersetzt werden muss. Damit impliziert jede Entscheidung für etwas Neues immer auch eine Entscheidung gegen das Gewesene. Einerseits sind damit neue Chancen verbunden für einen materiellen, ideellen, psychischen Zugewinn (an Erlebnisqualität, an Status, an neuen Bekanntschaften, Freundschaften etc.) oder für eine partielle Besitzstandswahrung (etwa wenn man seinen Job nur behält, falls man umzieht). Andererseits ist Mobilität auch mit dem Aufgeben probater Strukturen, mit dem Verzicht auf bewährte Beziehungen, mit dem Abschied von gewohnten Orten und Abläufen, mit Verlust- und Versagensängsten verknüpft.« (Fritzsche 2000b, S. 197f.).

Bezüglich des biographischen individuellen Aspektes der Jugendphase ist Mobilität als Voraussetzung für Raumaneignung bedeutsam. Die Aneignung eigener Räume ist wesentlicher Bestandteil des Ablösungsprozesses und der Entwicklung einer eigenen Identität:

»Die Erfahrung von Identität vor dem Hintergrund von Individualisierung und Pluralisierung ist heute weniger institutionell erfahrbar (in Schule, Arbeit, Karriere), sondern verlangt Räume, in denen man sich selbst inszenieren kann. ›Selbstinszenierung‹ der Persönlichkeit ist das psychologische Korrelat zum gesellschaftlichen Prozess der ›Individualisierung‹, ›Expressivität‹ ein zentrales Medium selbstinszenierter Individualität.« (Böhnisch/ Münchmeier 1993, S. 16).

Die Erschließung von Räumen ist eine Voraussetzung für eine eigenständige Lebensführung, da die Heranwachsenden nicht nur in Institutionen wie der Schule oder der Jugendarbeit lernen, sondern – in der Interaktion mit »Signifikant Anderen« –

auch in ihren jeweiligen Lebenswelten, Nahräumen, Stadtteilen oder Dörfern. Dazu bedarf es jedoch entsprechender Lernorte, das heißt Interaktionsräume, die den Jugendlichen die Möglichkeit für eine eigenständige Auseinandersetzung mit ihrer sozialräumlichen Umwelt bieten (vgl. Deinet 1999).

Die Entwicklung von der Kindheit zum Erwachsenen ist – aus sozialpädagogischer Perspektive – ein sukzessiver Ablösungsprozess von räumlichen Bedingungen. Waren die Aktionsräume bislang durch immer »... größere Radien von räumlicher Durchdringung und räumlicher Bewegung... « gekennzeichnet (Böhnisch/ Münchmeier 1993, S. 22), so erfolgt ihre Ausweitung »... heute nicht mehr in einer kontinuierlichen Erweiterung, idealtypisch in konzentrischen Kreisen rund um ihre Wohnung. Auf Grund der gesellschaftlichen Veränderungen bezieht sich Raumeignung heute auf Rauminseln, die angeeignet werden und zum Teil in keinem räumlichen Zusammenhang stehen.« (Deinet 2003, S. 52).

Die Möglichkeiten zum selbstständigen Aneignungslernen im Sozialraum sind in der heutigen Gesellschaft durch die Verengung und Verinselung der sozialen und kulturellen Umwelt zunehmend begrenzt. Jugendlichen müssen, wie Lothar Böhnisch (2002) es formuliert, sozialräumliche Angebote bereitgestellt werden, die diesen Entwicklungen entgegenwirken. Auf Grund seiner Erfahrungen in der wissenschaftlichen Begleitung eines Dresdner Jugendhausprojektes entwickelt Böhnisch fünf wesentlich »Ortsbedeutungen« (offener) Jugendarbeit und fordert von sozialstaatlicher Seite die Schaffung von Bedingungen, unter denen Jugendraum erweitert werden kann. Jugendarbeit soll den Jugendlichen ein Ort sein, den sie aus den unterschiedlichsten Gründen aufsuchen können und der daher aus subjektiver Perspektive für die jeweilige eigene Entwicklung und soziale Integration wichtig ist. Zu den fünf Ortsbedeutungen zählen Jugendarbeit als Anerkennungsort, als Rückzugsort, als Begegnungsort, als Aktionsort, als Entflechtungsort.

Formen jugendlicher Raumeignung reichen von der Aneignung von Räumen, die ausschließlich für spezielle jugendkulturelle Stile gedacht sind (wie Jugendkneipen und Jugendcafes), über eine Aneignung von Räumen auf Zeit<sup>99</sup> bis hin zur Umdefinition von Räumen:

»Wenn beispielsweise auf einem Hauptbahnhof Punk-Gruppen zum Biertrinken und geselligem Austausch an den Rolltreppen lagern, die in die Bahnhofshalle führen. Sie akzeptieren durch ihr Verhalten nicht die eigentliche funktionale Bestimmung, sondern machen aus dem Raum einen Ort der Zeitverschwendung, des Konsums und der Kommunikation. Dabei ist ein Sitzen an den Rolltreppen in keiner Weise gemütlich – aber gerade darum sitzen sie hier. Ihr In-Besitz-Nehmen dieser Verkehrszone stellt eine Provokation dar, einen Protest, und so entsteht eine Szene, oder es wird ein geselliges Treffen zu einer Gruppe gemacht.« (Thiele/ Taylor 1998, S. 44).

Zur Umdefinition von öffentlichen Räumen kommt es auch gerade dann, wenn die Jugendlichen keine spezifisch für sie geeigneten Räume zur Verfügung haben:

---

<sup>99</sup> »Bestes Beispiel hierfür sind die Raver, die mal die Westfalenhalle in Dortmund besetzen, dann wieder den Ku-damm in Berlin. Es sind Tanzveranstaltungen, die möglichst viele Jugendliche auf die Tanzfläche bringen, von den Hooligans bis zu den New Age Hippies. Hier wird eine breite Spanne an Jugendkulturen unter dem Zeichen ›Love&Peace‹ zur großen Gemeinschaft vereint. Für eine begrenzte Zeit erobern sie sich Räume, die im zivilen Alltag gewöhnlich in anderer Weise genutzt werden.« (Thiele/ Taylor 1998, S. 43).

»Zunächst sind Straßen, Plätze, Räume ja im Allgemeinen für bestimmte Zwecke vorgesehen, und sie werden entsprechend benutzt: Die Straßen für den Verkehr, die Plätze als Drehscheiben für das Umsteigen usw. Es gibt aber so etwas wie die mehr oder weniger Umfunktionierung und die Inbesitznahme von Räumen durch die Jugendlichen. In beiden Fällen werden Räume für die eigenen, wenn auch vorwiegend symbolischen Zwecke umfunktioniert. Damit wird ein eigener Raum geschaffen, wiederum ähnlich wie bei der Musik, eine eigene Welt, in der man sich nach eigenen Regeln mit seinesgleichen bewegen kann.« (Hornstein 1982, S. 105).

Eine derart gestaltete Inbesitznahme von Raum geht jedoch zuweilen nicht ohne Konflikte mit denen vonstatten, die diese Räume bereits für bestimmte Zwecke festgelegt haben, und die um die Einhaltung dieser Festlegung bemüht sind<sup>100</sup>. Für die Jugendlichen geht es darum, ein stückweit »eigene Gestaltungsmöglichkeit« zu erkämpfen beziehungsweise zu bewahren:

»Da ist dann die sonst vom Verkehr überrollte Straße plötzlich ein Feld, auf dem sich Spiele und Kämpfe zwischen rivalisierenden Gruppen abspielen, die Fußgängerzone nicht mehr nur die Verbindungsfläche von einem Warenhaus zum anderen, sondern ein Platz für Musik, Tanz und Spiel.« (a.a.O., S. 106).

Mobilität dient im Zuge der Raumaneignung der Befriedigung des inneren Bedürfnisses nach Freiheit und der Erweiterung von Handlungsspielräumen. Auf dieses Bedürfnis ist auch das »Cruising«, das scheinbar ziellose Herumfahren mit meist individualmotorisierten Fahrzeugen zurückzuführen, das zu den Freizeitaktivitäten Jugendlicher ebenso gehört wie Musikhören oder Sport treiben (vgl. Tully/ Schulz 1999, S. 24).

Nach der Vorstellung der U.Move-Studie (Kapitel 4), die hier Datengrundlage jugendlichen Mobilitätsverhaltens ist, werden im Kapitel 5 anhand mobilitätsstiftender Faktoren wie Alter, Geschlecht und Wohnregion spezifische Mobilitätsbedürfnisse Jugendlicher erläutert. Ferner werden verschiedene Mobilitätstypen vorgestellt, die den Zusammenhang zwischen Jugendkultur, biographischer Situation, Einstellungen/ Orientierungen der Jugendlichen und Mobilitätsverhalten verdeutlichen. Zudem wird anhand biographischer Fallstudien die Ausbildung raum- und mobilitätsrelevanter Handlungsorientierungen nachgezeichnet.

---

<sup>100</sup> Es gibt jedoch auch Beispiele für eine konfliktfreie Besetzung oder vorübergehende Umnutzung von (öffentlichen) Räumen wie die bereits erwähnte »Blade-Night« (siehe Kapitel 2.5.2). Bis zu 30.000 Jugendliche, junge Erwachsene und Erwachsene treffen hier aufeinander und gehen gemeinsam und friedvoll der sportlichen Aktivität des Inline-Skatens nach.

## 4 DIE U.MOVE-STUDIE

### 4.1 Untersuchungsstrategie der Studie

Anliegen des Projekts U.Move war die »Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter, intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche«. Das Projekt war Bestandteil des Forschungsrahmens »Mobilität und Verkehr besser verstehen« der Bundesregierung und umfasste einen Zeitraum von 3 Jahren<sup>101</sup>. Projektträger war der TÜV Rheinland. Neben dem Deutschen Jugendinstitut e.V. in München waren als wissenschaftliche Institutionen das ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen in Dortmund; Projektkoordination) und das SFZ (Sekretariat für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen) beteiligt. Um die bestehende Angebotslandschaft jugendspezifischer Mobilitätsangebote zu sichten und eine Umsetzung jugendspezifischer Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten, waren auch Verkehrsbetriebe und Ingenieurbüros beteiligt<sup>102</sup>.

Zentrales Anliegen der Studie war die Erforschung der personenbezogenen und situativen Determinanten jugendlicher Mobilität unter Berücksichtigung unterschiedlicher Ausformungen jugendkulturellen Alltags. Ferner sollten die Erkenntnisse aus dem Projekt U.Move dazu führen, einem Automatismus Alternativen gegenüberzustellen, die den Jugendlichen neue Mobilitätschancen jenseits der Nutzung des eigenen Pkw bieten. Leitbild war dabei die Multimobilität, das heißt die »... wechselnde Verkehrsmittelnutzung einer Person über einen bestimmten Zeitraum... « (Chlund/Lipps 2000, S. 172). Multimodale Mobilität zeichnet sich dadurch aus, dass eine Person je nach Aktivität, Tageszeit, Entfernung, Saison oder Verfügbarkeit verschiedene Verkehrsmittel nutzt (vgl. Canzler 200, S. 196). Im Hinblick auf den Stilpluralismus der Jugendkultur und seiner Auswirkungen auf das individuelle Mobilitätsverhalten sollten intermodale Verkehrsangebote konzipiert werden, die den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln während eines Weges ermöglichen.

Das Projekt beinhaltete eine detaillierte Analyse des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Im Zentrum der Studie stand die Entwicklung einer Mobilitäts-Typologie. Grundlage für die Typologie waren sowohl handlungstheoretisch fundierte Einstellungen zum Mobilitätsverhalten als auch allgemeine und mobilitätsspezifische Lebensstil-Indikatoren.

In der Untersuchung wurden externe und interne mobilitätsgestaltende Einflussfaktoren berücksichtigt. Zu den äußeren Faktoren zählten situative Bedingungen und objektive Handlungserfordernisse beziehungsweise -zwänge. Bezüglich der inneren Einflussfaktoren ist festzuhalten, dass gerade im Bereich des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen ein starker Einfluss von mobilitätsbezogenen Präferenzen und Einstellungen zu erwarten ist, da ihre Lebenssituation in der Regel noch nicht so stark durch die Handlungserfordernisse des Berufs- und Familienlebens bestimmt wird.

---

<sup>101</sup> Projektlaufzeit: 01.08.1998 bis 31.08.2001.

<sup>102</sup> Kooperationspartner aus dem Bereich Verkehrsanbieter waren Deutsche Bahn AG, Frankfurt; Dortmunder Stadtwerke AG, Dortmund; Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Potsdam. Zu den beteiligten Ingenieurbüros zählten plan-lokal GbR, Dortmund; VIA Beratende Ingenieure GbR mbH, Berlin; Forschungsgesellschaft Mobilität GbR, Berlin.

Die Studie untersuchte das individuelle Verhalten in konkreten Situationen – wie Verkehrsmittelwahlverhalten oder Länge und Anzahl der Wege in Abhängigkeit vom Wegezweck – sowie das Erleben der regionalen »Mobilitätswelt«, das heißt die Beurteilung der örtlichen Verkehrssituation. Zudem erforschte sie jugendliche »Mobilitätseinstellungen«, das heißt die Beurteilung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie die Beurteilung des Verhältnisses von Verkehr und Umwelt (ökologische Einstellung).

Die Anwendung einer methodisch auf den Bereich der Mobilität zugeschnittenen Lebensstilforschung kann zu einem tieferen Verständnis jugendlicher Mobilität beitragen. Sie eröffnet die Möglichkeit, die heterogene Population der Jugendlichen anhand von mobilitätsbezogenen Verhaltens- und Einstellungsmerkmalen in Subgruppen mit unterschiedlichen Mobilitätsstilen zu differenzieren und zu klären, welche Verbindungen zwischen der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebensstilgruppen und den verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen im Einzelnen bestehen.

## **4.2 Auswahl der Stichprobe und der Untersuchungsregionen**

In der U.Move-Studie wurden Jugendliche im Alter von 15 bis 26 Jahren befragt. Diese Altersspanne markiert einen Lebensabschnitt, der durch differenzierte Mobilitätsbedürfnisse charakterisiert ist. Die Auswahl der Altersbegrenzung von 15 bis 26 Jahren ermöglichte ferner eine Vergleichbarkeit mit anderen Jugendstudien wie der Shell-Jugendstudie und den DJI-Jugendsurveys.

Ab etwa 15 Jahren entwickeln Jugendliche – im Zuge der Ablösung vom Elternhaus – verstärkt einen hohen Mobilitätsbedarf (vgl. VCÖ 1999, S. 9). Die Altersspanne von 15 bis 26 Jahren deckt verschiedene Stationen einer individualmotorisierten Mobilitätsgestaltung ab. Zu diesen Stationen zählen gesetzlich festgelegte Teilreifen, die den Erwerb von Fahrberechtigungen ermöglichen (vgl. dazu Tabelle 11 im Anhang). Im Alter von 15 Jahren streben viele Jugendliche den Erwerb einer Fahrberechtigung für Moped oder Roller an, um ihre Mobilitätsbedürfnisse eigenmotorisiert und somit unabhängig von anderen befriedigen zu können. Dies ist der Einstieg in die individualmotorisierte Mobilität. Von besonderer Bedeutung ist das 18. Lebensjahr, da ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit zum Autofahren besteht. Um untersuchen zu können, ob das anfangs oft emotionale Verhältnis zum Auto mit zunehmendem Alter eine Versachlichung erfährt (vgl. Tully 1998), wurden junge Erwachsene bis (einschließlich) 26 Jahre in die Untersuchung einbezogen.

Für die Untersuchung wurden folgende Altersklassen gebildet: 15-17 Jahre, 18-21 Jahre und 22-26 Jahre. Die Einteilung erfolgte unter dem Gesichtspunkt, welche Möglichkeiten der Fahrzeugführung in Abhängigkeit vom Alter bestehen, denn der Erwerb der unterschiedlichen Fahrberechtigungen ist gesetzlich an ein entsprechendes Mindestalter gebunden. So ist beispielsweise ein(e) 16-jährige(r) berechtigt, den Führerschein für ein leistungsbeschränktes Kraftrad (Klasse A1) oder ein Kleinkraftrad (Klasse M) zu machen, die Fahrberechtigung für einen Pkw (Klasse B) oder für ein Kraftrad (Klasse A) kann jedoch erst im Alter von 18 Jahren erworben werden<sup>103</sup>.

---

<sup>103</sup> Eine Übersicht über Führerscheinklassen und Fahrzeugtypen gibt Tabelle 11 im Anhang.

Da sich unter den 15 bis 19-jährigen Jugendlichen und jungen Erwachsenen vorwiegend Schülerinnen und Schüler befinden, erfolgte die quantitative Befragung zu einem Großteil in Schulen. Die älteren Jahrgänge, die in verschiedene Institutionen wie Ausbildungsbetrieben, Berufsoberschulen oder Universitäten eingebunden oder bereits erwerbstätig sind, wurden durch eine Stichprobenziehung über die Einwohnermeldeämter erfasst.

Nach Angaben des Statistischen Jahrbuchs gab es in Deutschland im Jahr 1999 rund 11 Millionen Jugendliche im Alter zwischen 15 und 26 Jahren. Diese stellten die Grundgesamtheit der Untersuchung dar. Die Bruttostichprobe, die Anzahl der Personen die einen Fragebogen erhielten, betrug circa 5.000<sup>104</sup>. Von den 5000 Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die einen Fragebogen erhalten haben, haben 4.543 Jugendliche und junge Erwachsene Fragebögen ausgefüllt. Die verwertbare, durch eine Datenprüfung bereinigte Netto-Stichprobe betrug 4.417 Personen. Davon zählten 36% zu den 15 bis 17-jährigen, 30% zu den 18 bis 22-jährigen und 34% zu den 23 bis 26-jährigen<sup>105</sup>.

Bezüglich der soziographischen Merkmale der Stichprobe ist Folgendes festzustellen:

»Das Sample bildet eine Gleichverteilung hinsichtlich des Geschlechts, der Herkunftsregion (Stadt/ Land) und des Herkunftsgebietes (Ost/ West) ab, d. h. es wurden ebenso viele Männer (49%) wie Frauen (51%), Stadt- wie Landbewohner (48% zu 52%) und Ost- wie Westdeutsche (51% zu 49%) bei der Befragung erfasst<sup>106</sup>. Im Hinblick auf den Beschäftigungsstatus liegt der Erhebung folgende Verteilung zugrunde: Schülerinnen und Schüler stellen 43% aller Befragten, Auszubildende 23% und Studierende 16%. Als berufstätig sind 13% erfasst; deutlich geringer ist der Anteil der Wehr- bzw. Zivildienstleistenden sowie der Arbeitslosen. ... Das Bildungsniveau des Samples entspricht in der Verteilung der Bildungsabschlüsse gesamtdeutschen Verhältnissen: Im U.Move-Sample sind 15% Hauptschüler und mit jeweils ähnlich großen Anteilen Realschüler bzw. Abiturienten<sup>107</sup> (39 und 47%) vertreten.« (Rabe u.a. 2002, S. 45f.)<sup>108</sup>.

Da sich jugendliche Identitäten entlang ihrer regionalen Bezüge ausbilden, spielt der Raum eine wichtige Rolle für die Konzeption der Untersuchung jugendlicher Mobilitätsbedürfnisse. Deshalb galt es, die unterschiedlichen Vorgaben für den Lebensalltag in Stadt und Land bei der Untersuchung zu berücksichtigen (vgl. Tully 2000).

---

<sup>104</sup> Dies entspricht einer Stichprobe von 0,05% (bezogen auf die Grundgesamtheit von 11.003.071 Jugendlichen im Alter von 15-16 Jahren).

<sup>105</sup> Gewählt wurde hier eine disproportional geschichtete Auswahl (vgl. Kromrey 1998, S. 284f.). Im statistischen Durchschnitt umfasst die Gruppe der 15-17jährigen in Deutschland 24,9%, die der 18-21jährigen 33,7% und die der 22-26jährigen 41,4% (Angaben für das Jahr 1999 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes).

<sup>106</sup> »Die Überrepräsentation ostdeutscher bzw. auf dem Land lebender Jugendlicher ist kein zufälliger Effekt, sondern Resultat bewusster Stichprobenplanung. Insgesamt kommen nur 21% der Jugendlichen zwischen 15 und 26 Jahren aus Ostdeutschland bzw. 43% aus ländlich strukturierten Regionen.« (Rabe u.a. 2002, S. 45, Fußnote 3).

<sup>107</sup> »Angaben zu Abitur, Fachhochschulreife, Fachabitur zusammengefasst.« (Rabe u.a. 2002, S. 46, Fußnote 4).

<sup>108</sup> »Die letztendlich realisierte Stichprobe ist nicht repräsentativ. Die Abweichungen insbesondere bezüglich der Herkunft sind jedoch designtechnisch geplant, d. h. in dieser Hinsicht war von Beginn an keine Repräsentativität gewünscht. Dass diese z.T. dennoch erreicht wird, sollte ein Argument für die nachfolgenden Auswertungen sein, die sämtlich ohne Rückgriff auf die Gewichtung der Daten erzeugt wurden. Zum Problem der Gewichtung vgl. de Rijke 1995, S. 409ff. (Rabe u.a. 2002, S. 45, Fußnote 3).

Die Untersuchungen fanden in vier Regionen statt: Der Stadt Dortmund, der Stadt Potsdam, Stadt und Landkreis Passau sowie Stadt und Landkreis Greifswald. Die Untersuchungsräume wurden nicht repräsentativ ausgewählt, sondern nach folgenden Kriterien:

- Klassifizierung der Untersuchungsregionen nach den vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) entworfenen Konzepten des »verdichteten städtischen Raumes« im Unterschied zum »ländlich geprägten« Raum (vgl. BBR 2000).
- Da in der Untersuchung neben dem regionalen auch das Fernreiseverhalten der Jugendlichen abgefragt wurde, sollten die Untersuchungsregionen über einen Bahnhof mit ICE-Anschluss verfügen<sup>109</sup>.
- Ein weiteres Kriterium für die Auswahl der Regionen stellte die Absicht dar, eine differenzierte Betrachtung von alten und neuen Bundesländern vorzunehmen. Die Projektkonzeption beinhaltet die Frage nach Unterschieden im Mobilitätsverhalten Jugendlicher in Ost und West, insbesondere hinsichtlich der Ausstattung mit (motorisierten) Fahrzeugen.
- Im Hinblick auf die Untersuchungsregionen wurde auch berücksichtigt, dass sie sich in ihrer Topographie unterscheiden<sup>110</sup>. Ausschlaggebend für dieses Kriterium war die Frage, ob und in wieweit sich dies auf die Mobilität der Jugendlichen auswirkt.

Des Weiteren führten pragmatische Gründe zur Auswahl der Räume. Zu nennen sind hier:

- Die Bereitschaft von Verkehrsbetrieben aus der entsprechenden Untersuchungsregion, an der Umsetzung von Beteiligungsprojekten mitzuarbeiten, die Bestandteil des Projektbausteins 3 von U.Move waren.
- Aus erhebungstechnischen Gründen wurden Regionen gewählt, die in räumlicher Nähe zu den beteiligten Projektpartnern von U.Move liegen.

Nach einem systematischen Abgleich der genannten Kriterien durch die beteiligten Projektpartner wurden schließlich Dortmund, Potsdam, Passau und Greifswald als Untersuchungsregionen ausgewählt. Dortmund und Potsdam stehen – entsprechend den Kategorien des BBR – exemplarisch für zwei Städte, die in hoch verdichteten Räumen verortet sind, Passau und Greifswald für zwei in ländlich strukturierten Regionen liegende Kommunen. Die Räume unterscheiden sich vor allem im Hinblick auf ihre infrastrukturelle Ausstattung. Dazu zählt beispielsweise das Angebot an Bildungsstätten und Freizeiteinrichtungen für Jugendliche, vor allem aber ein stark differierendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

Da unterschiedlich aggregierte Räume mit ihrer jeweils spezifischen Infrastruktur Einfluss auf Orientierungen, Verhaltensmuster und Gruppenzugehörigkeiten von Jugendlichen nehmen (vgl. Eisenbürger/Vogelgesang 2002, S. 30), erfolgt eine vergleichende Betrachtung städtischer und ländlicher Regionen als Untersuchungs- und

---

<sup>109</sup> Zu den diesbezüglichen Auswertungen siehe Hunecke/ Tully/ Bäumer 2002.

<sup>110</sup> Für die ausgewählten Untersuchungsregionen ist diesbezüglich festzuhalten, dass sich der Landkreis Ostvorpommern (Untersuchungsregion Greifswald) durch eine flache Topographie ausweist, der Landkreis Passau jedoch eine Region mit stärkerem Relief ist.

Handlungsraum. Im Rahmen der Studie soll untersucht werden, in welcher Weise die lokalen Gegebenheiten und Lebensumstände Jugendlicher Einfluss auf ihr Mobilitätsverhalten nehmen. Die Mobilität von Jugendlichen ist unter Berücksichtigung der räumlichen Umgebung und den damit verbundenen unterschiedlichen strukturellen Vorgaben zu untersuchen. Dabei geht es um die Frage, in welcher Weise die Andersartigkeit ihrer Umwelt (bezüglich Bildungsinfrastruktur, kulturellen/ freizeithlichen Angeboten, Angeboten an öffentlichen Verkehrsmitteln) unterschiedliche Lebensstile und unterschiedliche Mobilitätsformen bedingt.

### 4.3 Erhebungsmethoden und Auswertungsverfahren

Die Studie umfasste *drei Projektbausteine* (siehe Abbildung 2): Die statistische Erfassung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens der Jugendlichen sowie ihre mobilitätsbezogenen Einstellungen und allgemeinen Lebensstilorientierungen (*Projektbaustein 1*) durch quantitative und qualitative Methoden. Parallel hierzu wurden im *Projektbaustein 2* jugendspezifische Mobilitätsdienstleistungen (best-practice-Sammlung und Beteiligungsmöglichkeiten Jugendlicher an zielgruppenspezifischen Angeboten) untersucht. *Projektbaustein 3* beinhaltete zum einen die Erstellung von zwei Szenarien, die die multimodale Mobilität von Jugendlichen im städtischen und ländlichen Raum im Jahr 2020 skizzieren, zum anderen die beginnende Realisierung von Praxisprojekten, in deren Kontext interessierte Jugendliche und junge Erwachsene zusammen mit einem Verkehrsunternehmen neue Mobilitätsdienstleistungen konzipierten.

Im Folgenden werden die Erhebungsmethoden und Auswertungsverfahren des Projektbaustein 1 vorgestellt, da in der vorliegenden Arbeit Material aus diesem Projektbaustein ausgewertet wurde. Auf eine weitergehende Erläuterung der Projektbausteine 2 und 3 wird an dieser Stelle verzichtet, es sollen jedoch kurz die Inhalte vorgestellt werden: Im Projektbaustein 2 fand – parallel zu den Erhebungen bei Jugendlichen – eine Erhebung (mittels Leitfadens) bei Verkehrsverbänden und anderen Anbietern von Verkehrsleistungen (zum Beispiel CarSharing-Organisationen) statt. Dabei wurde die Angebotslandschaft bestehender jugendspezifischer Mobilitätsdienste und deren Akzeptanz seitens der Zielgruppe ermittelt und Ansprache- und Beteiligungsformen für Jugendliche und junge Erwachsene untersucht. Die Ergebnisse der Analyse der Angebotslandschaft flossen in die Praxisprojekte ein, die im Zuge des Projektbausteins 3 in Dortmund und Potsdam mit Jugendlichen für Jugendliche initiiert wurden<sup>111</sup>.

Um aktuelle Hinweise über die Lebenswelten, Wahrnehmungen, Einstellungen und Motive von Jugendlichen im Hinblick auf Mobilität zu erlangen, wurden im Projektbaustein 1 im November 1998 in den vier Untersuchungsregionen zunächst Gruppendiskussionen mit jeweils acht bis zehn Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt (vgl. Bortz/ Döring 1995, S. 218).

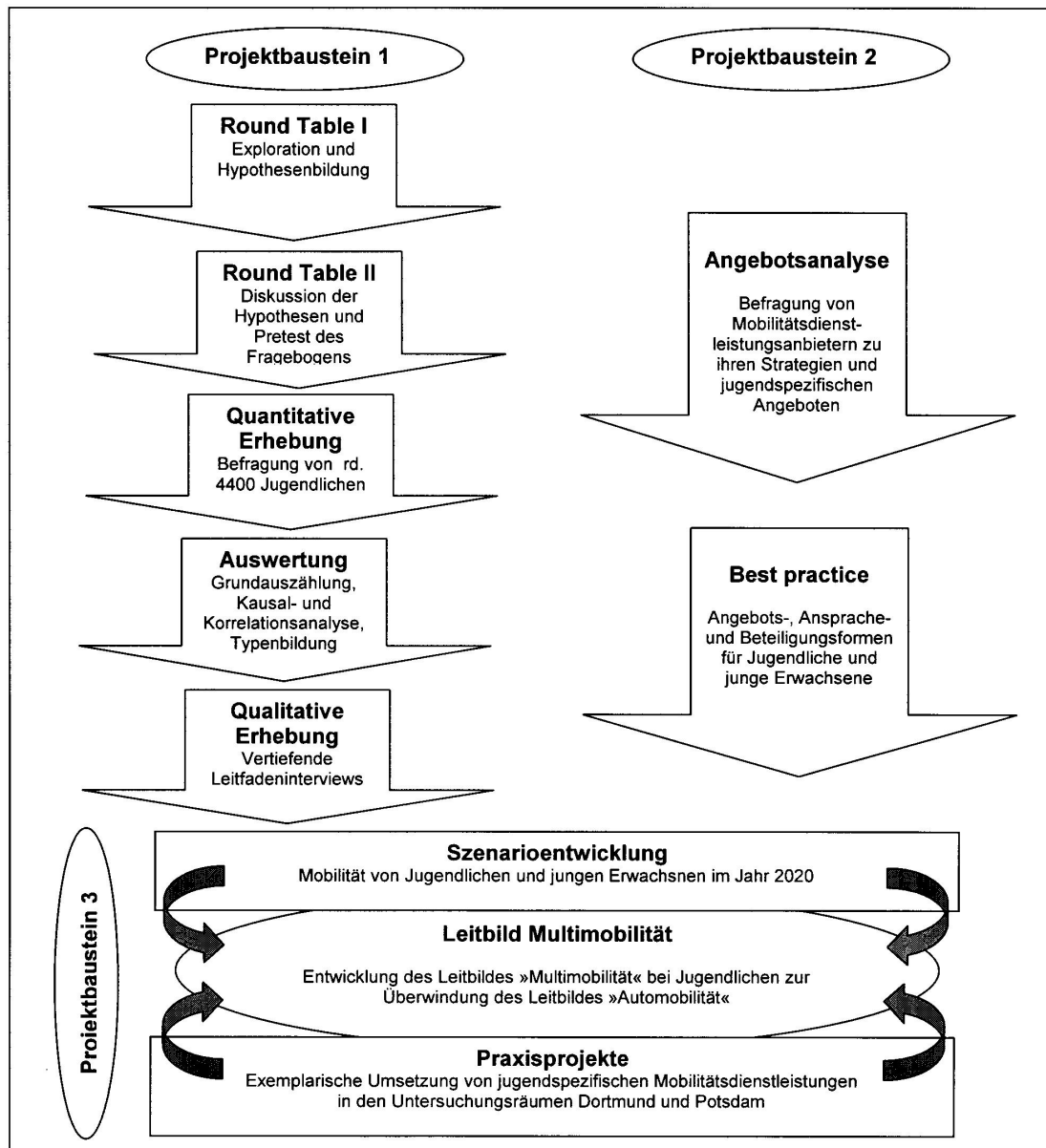
Diese Round Tables, deren Auswertung in die Erstellung des Fragebogens für die quantitative Erhebung einfluss, lieferten ein erstes Bild jugendlicher Mobilitätsbedürf-

---

<sup>111</sup> Eine ausführliche Beschreibung der Projektbausteine 2 und 3 und eine Darstellung der gewonnenen Ergebnisse findet sich bei Hunecke/ Tully/ Bäumer 2002 und Bäumer/ Gruß/ Jansen 2002.



nisse und Mobilitätserfahrungen. In einem zweiten Round Table wurde im Juli 1999 ein Pretest des Fragebogens durchgeführt und der Fragebogen im Anschluss daran anhand der Diskussionsergebnisse optimiert.



**Abbildung 2: Erhebungsschritte der U.Move-Studie**

Quelle: Eigene Bearbeitung nach Hunecke/ Tully/ Bäumer 2002.

Von August bis September 1999 erfolgte die quantitative Befragung mittels eines standardisierten Fragebogens. Der Stichprobenumfang betrug pro Untersuchungsregion rund 1000 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 15 bis 26 Jahren<sup>112</sup>. Der Fragebogen gliederte sich in folgende Themenbereiche:

<sup>112</sup> Die Stichprobenwahl (1000 Jugendliche pro Untersuchungsregion) folgte einer disproportional geschichteten Auswahl (vgl. Kromrey 1998, S. 284f.).

- *Soziodemographische Fragen zum Jugendlalltag*: Dies beinhaltete »... jugendkulturelle ›alltagsästhetische Schemata‹, die als Zugehörigkeit zu Jugendkulturen, Grad der Technikorientierung und Zufriedenheit mit der Freizeitgestaltung operationalisiert waren.« (Rabe u.a. 2000, S. 44).
- *Mobilitätseinstellungen, Mobilitätsverhalten*: Dazu diente zum einen eine Stichtagserhebung, das heißt die Anzahl der Wege, deren Wegezwecke und die dabei vollzogene Verkehrsmittelwahl. Zum anderen eine retrospektive Betrachtung des Mobilitätsverhaltens (Erhebung der Verkehrsmittelwahl auf Pflicht- und Freizeitwegen).
- *Beurteilung von Mobilitätsangeboten*: Dazu zählte die Beurteilung der Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Erfassung von Informationsquellen zum ÖPNV-Angebot und die Prüfung des Bekanntheits- und Nutzungsgrades neuer Informationstechniken und innovativer Mobilitätsangebote.

Befragt wurde einerseits in Form von »Klassenzimmerbefragungen« in verschiedenen Schultypen<sup>113</sup>, andererseits postalisch über eine Stichprobenziehung der Einwohnermeldeämter. Die bereinigte Netto-Stichprobe umfasst 4.417 Jugendliche und junge Erwachsene.

Die Auswertung der quantitativen Erhebung umfasste zunächst die Erstellung eines Datenbandes anhand der Grundauszählung. Darüber hinaus wurden themenspezifische Auswertungen vorgenommen, beispielsweise im Hinblick auf städtische oder ländliche Regionen oder in Abhängigkeit von Alter und Geschlecht. Zudem gingen die Antworten aus der Erhebung in eine explorative quantitative Datenanalyse ein. Über diese Analyse, eine Clusteranalyse, wurden zehn Mobilitätstypen jugendlichen Mobilitätsverhaltens gebildet. Eine Beschreibung der Bildung der Mobilitätstypen findet sich in Kapitel 5.2.

Im Anschluss an die Auswertung der quantitativen Befragung wurden im Spätsommer 2000 in den vier Untersuchungsregionen 76 thematisch fokussierte Leitfadenterviews mit Jugendlichen aus der quantitativen Erhebung geführt<sup>114</sup>. Die Interviews dienten dazu, die Ergebnisse der quantitativen Erhebung zu konkretisieren. Dazu wurden (ideal-)typische Vertreterinnen und Vertreter der zuvor gebildeten zehn Mobilitätstypen mittels eines thematisch fokussierten Leitfaden-Interviews befragt (vgl. u.a. Bortz/ Döring 1995, S. 289; Mayring 1996). Der Interviewleitfaden umfasste folgende thematische Bereiche<sup>115</sup>:

- Das Verhältnis zu Umwelt und Mobilität,
- die Einstellung zu Technik,
- die Beurteilung von Stadt und Land als Wohnregion,
- die Nutzung neuer Medien im Hinblick auf Mobilität,
- Mobilität als Erlebnis,

---

<sup>113</sup> In der Untersuchung berücksichtigte Schultypen waren Grund- und Hauptschulen, Realschulen, Gesamtschulen, Gymnasien, Berufsschulen und Berufsoberschulen.

<sup>114</sup> In jeder der vier Untersuchungsregionen waren jeweils 20 Interviews angesetzt. Für jeden Mobilitätstyp sollten in der jeweiligen Untersuchungsregion zwei Jugendliche befragt werden. Von den somit 80 geplanten Interviews konnten 76 realisiert und in die Auswertung einbezogen werden.

<sup>115</sup> Der Interviewleitfaden findet sich im Anhang.

- die Bereitschaft zur kombinierten Nutzung von Verkehrsmitteln.

Die qualitative Erhebung (Thematisch fokussierte Leitfadeninterviews) diente weniger der Validierung der Resultate der quantitativen Befragung, als vielmehr der Illustration der quantitativ ermittelten Mobilitätstypen.

Um die Beweggründe jugendlicher Mobilität und das faktische Mobilitätsverhalten Jugendlicher zu erläutern, wird in der vorliegenden Arbeit folgendes Material aus der U.Move-Studie verwendet: Zum einen das quantitative Datenmaterial der Befragung Jugendlicher zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihren Mobilitätsbedürfnissen, zum anderen die thematisch fokussierten Interviews (Leitfadeninterviews, Bestandteile des Projektbausteins 1), die mit Jugendlichen geführt wurden. Eine ausführliche Beschreibung der Auswertungsschritte findet sich im folgenden Kapitel.

## 5 RAUM UND MOBILITÄT IM JUGENDKULTURELLEN ALLTAG

Mit den folgenden Ausführungen wird die Wirkung, die soziodemographische Faktoren, aktuelle Lebenssituation und Wohnort auf das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen haben, beschrieben. Bei der Darstellung mobilitätsgestaltender Einflüsse im Jugendalltag wird darüber hinaus auch das gesellschaftlich vermittelte (Leit-)Bild von Mobilität berücksichtigt, das vor allem auf der Nutzung des Automobils beruht. Mit diesem Bild verbunden sind Implikationen wie Freiheit, unabhängige Fortbewegung, Erwachsenwerden, Flexibilität, Technikbeherrschung und Prestige. Wie erläutert wird, wirken sich die verschiedenen Aspekte jugendlichen Aufwachsens in unterschiedlicher Weise auf die Interpretation von Raum und raumbezogenes Verhalten, das heißt Mobilität aus. Gemeinsam ist den Jugendlichen allerdings, dass sie in einer Gesellschaft aufwachsen, die – wie im theoretischen Teil der Arbeit erläutert – an ihre Mitglieder hohe Anforderungen im Hinblick auf Mobilität stellt. In Abhängigkeit davon, welchen Wert das gesellschaftlich propagierte Mobilitätsbild für die oder den Einzelne(n) hat, und davon, ob die objektiven Umstände deren Erfüllung erlauben, ergeben sich unterschiedliche Mobilitätsformen.

Mobilität beinhaltet die Bewegung in Räumen und ist eine Voraussetzung zur Verbindung gesellschaftlicher Teilräume. Bei der Betrachtung der Mobilität Jugendlicher ist es daher notwendig, sich mit der Bedeutung zu befassen, die Raum im jugendkulturellen Alltag hat. Auf Grund kollektiver und subjektiver Erfahrungen, und gemäß der jeweiligen Lebenssituation, entwickeln die Jugendlichen unterschiedliche Interpretationsleistungen und Vorstellungen von ihrem sozialräumlichen Umfeld, von den Räumen, in denen sie sich bewegen. Daraus ergeben sich unterschiedliche Handlungsorientierungen und schließlich auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsformen. Mobilität, insbesondere die Möglichkeiten der Freizeitmobilität, dient als Kriterium dafür, in welcher Weise Jugendliche in der Lage sind, sich (Frei-)Räume zu erschließen. Ein Faktum, das in der Lebensphase Jugend im Zuge der Ablösung von den primären Sozialisationsinstanzen von großer Bedeutung ist.

Für die Ausbildung spezifischer Mobilitätswünsche und spezifischen Mobilitätsverhaltens ist – neben gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbildern und Mobilitätserfordernissen – der persönliche Lebensentwurf der oder des Jugendlichen relevant, der vollzogene oder angestrebte Lebensstil. In Abhängigkeit ihrer jeweiligen sozialen, kulturellen und ökonomischen Ressourcen entwickeln die Jugendlichen unterschiedliche Interpretationen ihrer Alltagswelt und unterschiedliche persönliche Orientierungen und Handlungsweisen, beispielsweise im schulischen/ beruflichen, im familialen und im Freizeitbereich. Diese führen zu unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und – entsprechend der jeweiligen Sozialisationsbedingungen – zu differierenden Mobilitätsformen.

Die Differenziertheit jugendlicher Mobilität und die damit verbundenen Möglichkeiten zur Erschließung von (Frei-)Räumen werden im Folgenden anhand der Auswertung der U.Move-Daten dargestellt. Dazu werden sowohl Ergebnisse der quantitativen Erhebung als auch der qualitativen Analyse berücksichtigt und Vergleiche zu anderen Mobilitätsstudien gezogen.

Die von mir vorgenommene Auswertung beinhaltet mehrere Aspekte: Anhand des Datenmaterials der quantitativen Befragung und der durchgeführten thematisch fo-

kussierten Leitfadeninterviews erfolgt zunächst (Kapitel 5.1) die Analyse soziodemographischer Merkmale als mobilitätsbildende Faktoren. Dies meint die Untersuchung der Art und Weise, wie sich Alter, Geschlecht, schulische beziehungsweise berufliche Situation und ökonomische Verhältnisse auf die Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen auswirken und zu welchem Mobilitätsverhalten sie führen. Darüber hinaus wird der Wohnort in die Betrachtung miteinbezogen. Dabei geht es um die Frage, *ob sich das Mobilitätsverhalten Jugendlicher in der Stadt von dem Jugendlicher in ländlichen Regionen unterscheidet und worauf mögliche Unterschiede zurückzuführen sind*. Untersucht werden dazu zum einen Verkehrsmittelwahl und Fahrzeugverfügbarkeit der Jugendlichen, zum anderen die Beurteilung der jeweiligen Wohnregion durch die Jugendlichen im Hinblick auf Freizeitangebot und Verkehrsanbindung.

Anschließend wird die Bildung der im U.Move-Projekt ermittelten Mobilitätstypen erläutert (Kapitel 5.2). Nach der Erläuterung der wesentlichen Merkmale der Mobilitätstypen (Kapitel 5.3) erfolgt eine vergleichende Betrachtung der Mobilitätstypen anhand ausgewählter Kriterien (Kapitel 5.4).

Mittels narrativer Interviews, die von mir mit Trägern ausgewählter Mobilitätstypen geführt wurden, wird abschließend (Kapitel 5.5) die subjektive Dimension des Mobilitätsverhaltens Jugendlicher erläutert. Anhand der Aussagen der Jugendlichen wird nachgezeichnet, in welcher Weise spezifische Sozialisationsbedingungen zu unterschiedlichen raum- und mobilitätsrelevanten Interpretationsleistungen und Handlungsorientierungen führen.

Damit wird gezeigt, wie sich Jugendliche im Vollzug ihrer Mobilität voneinander unterscheiden, wie Jugendliche über die interpretative Auseinandersetzung mit ihrer Umwelt eine Bewertung des jeweiligen Raumes, in dem sie leben, vornehmen. Die biographischen Interviews verdeutlichen, dass es – neben dem gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbild und den gesellschaftlich produzierten Mobilitätsanforderungen – die spezifischen biographischen Hintergründe sind, die zu unterschiedlichen Deutungsmustern und Handlungsorientierungen und der Entwicklung unterschiedlicher Mobilitätsformen führen.

## **5.1 Mobilitätsstiftende Indikatoren im Jugendalter**

### **5.1.1 Alter**

Das Hineinwachsen von Kindern und Jugendlichen in die Mobilitätsgesellschaft wird von einer Vielzahl von Bestimmungen, das heißt von altersabhängigen Regelungen zum Verhalten im Straßenverkehr, begleitet. Besonders im Hinblick auf den Erwerb von Fahrberechtigungen hat das kalendarische Alter große Bedeutung. Fahrberechtigungen ermöglichen den Jugendlichen eine neue Form selbstbestimmter Mobilität, unabhängig von Fahrplänen und Streckenführungen und unabhängig von der Mitnahme durch Dritte. Wesentliche »Meilensteine« sind dabei das 16. Lebensjahr (Fahren von Kleinkrafträdern) und schließlich das 18. Lebensjahr (Fahren von Pkws und Motorrädern). Der Wunsch, sich unabhängig von anderen, insbesondere Erwachsenen, bewegen zu können, erklärt, warum viele Jugendliche ihren 18. Geburtstag in erster Linie mit der Möglichkeit zur Führung eines Autos in Verbindung bringen und nachgeordnet mit anderen Dingen, die nun möglich sind, wie beispielsweise der Be-

rechtiung zum Wahlen. Dementsprechend hoch ist die Zahl der Jugendlichen, die den Fuhlerschein bereits im Alter von 18 Jahren erwerben. Von den im Rahmen der U.Move-Studie befragten Jugendlichen haben drei Viertel (75%) der 18 bis unter 19-jahriigen den Fuhlerschein gemacht, bevor sie achtzehneinhalb Jahre alt waren.

Auf die Netto-Stichprobe von 4.417 bezogen, gibt etwas mehr als die Halfte (57,6%) an, (mindestens) einen Fuhlerschein zu besitzen, 40,4% der Jugendlichen haben keinen Fuhlerschein<sup>116</sup>. Von den Jugendlichen ohne Fuhlerschein mochte die überwiegende Mehrheit (94,9%) zukünftig einen erwerben, dabei handelt es sich zumeist um einen Autofuhlerschein (92,7%). Insbesondere in der Gruppe der 15 bis 17-jahriigen ist der Wunsch nach einer Fahrberechtigung stark. Hier geben 97,5% an, noch einen Fuhlerschein machen zu wollen. Die überwiegende Mehrheit (91,8%) strebt einen Pkw-Fuhlerschein an, gut jeder Vierte (26,1%) einen Motorradfuhlerschein, jeder Zehnte (10,1%) hat die Absicht, ein Leichtkraftrad zu fuhren und fast jeder Sechzehnte (6,3%) ein Moped oder Mokick<sup>117</sup>.

Bei der Betrachtung der Jugendlichen, die mindestens einen Fuhlerschein besitzen, zeigt sich in Abhangigkeit von Alter und Fuhlerscheinklasse, dass von den ab 18-jahriigen nahezu alle einen Pkw-Fuhlerschein haben, bei den 18 bis 21-jahriigen sind es 91,2% und bei den 22 bis 26-jahriigen 96,2% (siehe Tabelle 2). Von den unter 18-jahriigen Fuhlerscheinbesitzerinnen und -besitzern ist über die Halfte berechtigt, ein Leichtkraftrad zu fuhren (58,3%), ein Moped/ Mokick dürfen 41,6% fahren.

**Tabelle 2: Fuhlerscheinbesitz nach Fuhlerscheinklassen und Alter**

Fuhlerscheinklasse	Alter			Gesamt (N=2.540)
	15-17 Jahre (N=264)	18-21 Jahre (N=835)	22-26 Jahre (N=1.441)	
Moped/ Mokick	41,6	25,7	23,2	26
Leichtkraftrad	58,3	22,2	8,7	18,3
Motorrad	1,1	13,2	13,9	12,4
Pkw	1,9	91,2	96,2	84,8

Frage: Besitzen Sie einen Fuhlerschein, wenn ja welche Klasse(n)?; Mehrfachnennungen; Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Der Umstand, dass 1,9% der 15 bis 17-jahriigen angeben, einen Pkw-Fuhlerschein zu besitzen (und 1,1% einen Motorradfuhlerschein), erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich, ist aber durch verschiedene Umstande zu erklaren. Zum einen sind hier Jugendliche zu berücksichtigen, die ihre Fahrprüfung bereits vor ihrem 18. Geburtstag absolviert haben, einen Pkw (oder ein Motorrad) allerdings erst nach dem 18. Geburtstag fuhren dürfen. Zum anderen ist zu beachten, dass in Sonderfallen der Erwerb eines Pkw-Fuhlerscheins auch für unter 18-jahriige moglich ist. In Ausnahmefallen und nach einem medizinischem Gutachten besteht für Jugendliche unter 18 Jahren die Moglichkeit, eine Sondererlaubnis zum Fuhren eines Pkws zu erhalten.

<sup>116</sup> Die Prozentwerte beziehen sich im Folgenden, wenn nicht ausdrücklich erwahnt, auf die Netto-Stichprobe von 4.417 Befragten. Die Differenz zu 100% ergibt sich aus den Fallen, die zu der jeweiligen Frage keine Angaben gemacht haben.

<sup>117</sup> Bei der hier zugrundeliegenden Frage »Mochten Sie einen beziehungsweise noch einen Fuhlerschein erwerben?« waren Mehrfachnennungen moglich.

Die Erlaubnis beschränkt sich aber meistens auf ein bestimmtes Gebiet (beispielsweise auf den Weg von Zuhause zum Ausbildungsplatz). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass unter 18-jährige Jugendliche die Führerscheinprüfung im Ausland absolviert haben, sie in Deutschland jedoch erst mit Eintritt der Volljährigkeit ein entsprechendes Fahrzeug führen dürfen.

Im Hinblick auf Fahrzeugbesitz und -verfügbarkeit ergab die Studie Folgendes: Wenn auch nicht alle Jugendlichen, die eine Fahrberechtigung aufweisen, ein entsprechendes (eigenes) Fahrzeug nutzen können, so wird doch – insbesondere im Hinblick auf den Pkw – in der Mehrheit der Fälle auch über ein Fahrzeug verfügt. Von 2.155 Jugendlichen, die einen Pkw-Führerschein haben, können 89,3% ein Fahrzeug nutzen, davon über die Hälfte (59,4%) ein eigenes und ein knappes Drittel (29,9%) ein Auto von Verwandten oder Freunden.

Das selbstbestimmte Unterwegssein mit motorisierten Fahrzeugen in der Jugendphase ist als eine Form der Ablösung von bisher bindenden Regelungen und Strukturen zu verstehen. In den Interviews haben die Jugendlichen, neben dem immer wieder vorgebrachten Argument der Zeitersparnis gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln, davon gesprochen, dass sie bei der Gestaltung ihrer Mobilität auch den Wunsch haben, unabhängig von vorgegebenen Fahrzeiten und -strecken zu sein, insbesondere bei Fahrten in der Freizeit und im Urlaub:

*»Ja, sicher macht das Spaß (das Auto fahren; U.S.), das ist ganz klar. Man wird da nicht gefahren, sondern man fährt eben selber und man hat das in der Hand, wann man stehen bleibt, und wann man eine Pause macht, oder man sagt: ›Ah gut, fahr ich noch da hin.« Das geht ja alles nicht mit dem Zug. Das ist ja alles fest und das muss ja alles von vornherein geplant sein und man ist da (mit dem Auto; U.S.) schon freier und kann das individueller gestalten, so eine Urlaubsreise oder sonst was.« (ID 002).*

Der Erwerb eines Führerscheines und damit die Möglichkeit, sich unabhängig von Fahrplänen und Streckennetzen oder der Mitnahme durch andere Personen bewegen zu können, wird von vielen Jugendlichen positiv bewertet. Dies zeigen auch andere Studien:

*»Also ... mit sechzehn war ich schon ganz heiß aufs Auto fahren ... ich hatte also viele ältere Freunde, die schon ein Auto hatten, ich wollte immer fahren. Ich fand das also wahnsinnig toll, Auto zu fahren, bin immer gerne Auto gefahren, also mitgefahren. War mein größter Wunsch ... selbst Auto zu fahren. ... Habe schon früher mit dem Führerschein angefangen, weil mit 18 wollte ich unbedingt selbst schon einen haben, mich mit 18 dann ins Auto setzen. ... Die haben mich kaum aus dem Wagen gekriegt. Ich wollte nur noch fahren. Hätte ich nicht ab und zu mal schlafen müssen, ich glaube, ich wäre Nächte durchgefahren. So heiß war ich aufs Auto fahren.« (Schatz-Bergfeld/ Bruhns/ Sessar 1995, S. 77).*

Auch in den vom DJI im Rahmen einer Mobilitäts-Studie durchgeführten Interviews berichteten Jugendliche von der Begeisterung beim Auto fahren:

*»Jaja, ich bin oft, also wirklich, obwohl ich hier eigentlich überhaupt kein Geld hab dafür, aber ich hab mich oft ins Auto reingesetzt und bin einfach durch die Landschaft gefahren,*

einfach um Auto zu fahren. Und da hab ich einfach eine mords Freude dran.« (Tully 1998, S. 24)<sup>118</sup>.

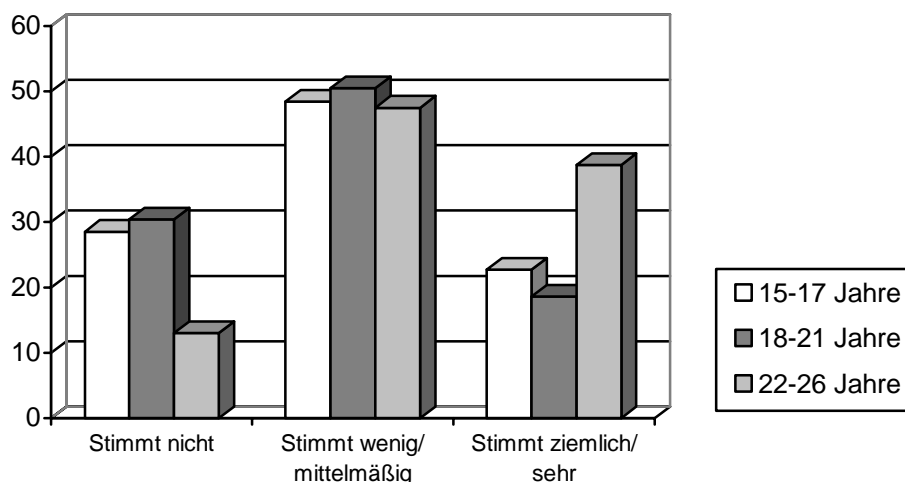
Im Rückblick auf die Zeit, in der er noch keinen Führerschein besaß, äußerte sich ein Jugendlicher im Rahmen der U.Move-Studie wie folgt

*»Ja sicher, man kommt nicht so weit rum und man kann nicht die Sachen machen, die man eigentlich ... die man jetzt machen kann und die man eigentlich gerne macht. Das ist ein Stück mehr Freiheit.« (ID 002).*

Die hohen Prozentwerte für den Führerscheinbesitz und die Absicht zum Führerscheinwerb belegen, dass die Jugendlichen der Möglichkeit, sich individuell fortbewegen zu können, große Bedeutung beimessen.

Indiz dafür ist auch die Beurteilung der örtlichen Freizeitangebote und der Anbindung an den ÖPNV. Wie später eingehend erläutert wird (Kapitel 5.1.5), nimmt neben dem Alter auch der Umstand, ob in der Stadt oder auf dem Land gelebt wird, Einfluss auf die Zufriedenheit bezüglich des Freizeitangebotes und des ÖPNV. Zunächst wird der Zusammenhang von Freizeitinteressen, Beurteilung des Freizeitangebotes und des ÖPNV jedoch in Abhängigkeit vom Alter der Jugendlichen betrachtet.

Die Aussage »Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung« lehnen mit einem knappen Drittel (30,4%) am häufigsten die 18 bis 21-jährigen ab, gefolgt von den 15 bis 17-jährigen (28,5%). In der Gruppe der jungen Erwachsenen (22 bis 26 Jahre) sind nur 13% der Meinung, dass ihnen ihr Wohnort nicht genügend Freizeitmöglichkeiten bietet. Diese Altersgruppe zeigt sich mit 38,7% entsprechend oft »ziemlich/ sehr zufrieden« (gegenüber 22,7% bei den Jüngsten und nur 18,6% bei den 18 bis 21-jährigen; siehe Abbildung 3).



**Abbildung 3: Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten am Wohnort**

Basis: Alle Befragten (N=4.417); Angaben in Prozent.

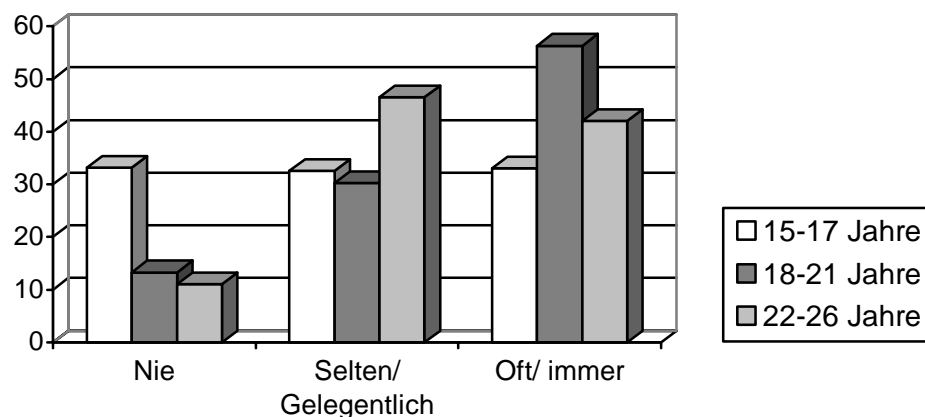
Quelle: Eigene Bearbeitung.

<sup>118</sup> Interview aus der Studie »Jugend – Mobilität – Ökologie. Jugendsoziologische Überlegungen und Befunde zur Mobilität in der modernen Gesellschaft.« (vgl. Tully 1998).



Auch bei der Beurteilung der Anbindung des Wohnortes an den ÖPNV zeigen sich altersabhängige Unterschiede. Von den unter 18-jährigen und den 18 bis 21-jährigen ist jeweils ein knappes Drittel (30,3% und 31,8%) mit der Anbindung an den ÖPNV gar nicht beziehungsweise wenig zufrieden, bei den jungen Erwachsenen ist es nur jeder Fünfte (20,6%). Die Unzufriedenheit mit den örtlichen Freizeitangeboten und der Verkehrsanbindung bei den jüngeren Altersgruppen lässt vermuten, dass hier andere Freizeitinteressen vorliegen als bei den 22 bis 26-jährigen. Für die Aktivitäten »Herumfahren« und »Lesen« beziehungsweise »Lernen/ Fortbilden« lassen sich dementsprechend auch altersspezifische Unterschiede festmachen.

Insbesondere für die Altersgruppe der 18 bis 21-jährigen spielt »Auto/ Motorrad/ Moped fahren« in der Freizeit eine große Rolle (siehe Abbildung 4). Während bei den Jüngsten die Anteile derer, die für diese Freizeitbeschäftigung »nie«, »selten/ gelegentlich« und »oft/ immer« angeben, annähernd gleich verteilt sind, fällt bei den 18 bis 21-jährigen auf, dass über die Hälfte (56,3%) dieser Altersgruppe oft beziehungsweise immer in der Freizeit Auto, Motorrad oder Moped fährt. Bei den 22 bis 26-jährigen ist der Anteil mit 42% nicht ganz so hoch. Der Umstand, dass die 18 bis 21-jährigen am häufigsten in ihrer Freizeit mit motorisierten Fahrzeugen »herumfahren«, korrespondiert damit, dass in dieser Altersgruppe auch die größte Unzufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten am Wohnort zu beobachten ist und die Jugendlichen bemüht sind, sich neue, auch weiter entfernte Räume zu erschließen.



**Abbildung 4: »Auto/ Motorrad/ Moped fahren« als Freizeitbeschäftigung**

Basis: Alle Befragten (N=4.417); Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung

Gerade für die Fahranfänger hat das Fahren mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad noch den Reiz des Neuen und wird dementsprechend häufig praktiziert. Die älteren Jugendlichen fahren, da sich die Interessen mit dem Alter verändern, weniger häufig »zum Spaß herum«. In dieser Altersgruppen nehmen »Lesen« und »Lernen/ Fortbilden« als Freizeitbeschäftigung einen höheren Stellenwert ein. Bezüglich der Aktivität »Lesen« gab beispielsweise über die Hälfte (58,4%) der 22 bis 26-jährigen an, dies oft beziehungsweise immer zu tun, bei den anderen beiden Altersgruppen liest jeweils nur ein gutes Drittel in der Freizeit regelmäßig (15 bis 17-jährige: 35,3%; 18 bis 21-jährige: 35,4%).

Auf einen altersabhängigen Wechsel der Interessen lassen auch die Befunde zur Fahrradnutzung schließen. In der Altersgruppe der 18 bis 21-jährigen wird das Radfahren deutlich weniger als Freizeitaktivität praktiziert als in anderen Altersgruppen. Lediglich ein knappes Viertel berichtet, oft beziehungsweise immer Rad zu fahren. Es liegt die Vermutung nahe, dass Radfahren, sobald die Jugendlichen 18 Jahre alt sind und einen Pkw-Führerschein besitzen, vom Auto fahren abgelöst wird. Dabei scheint es sich in einigen Fällen um ein temporäres Phänomen zu handeln. Darauf lässt das Ergebnis schließen, dass die Fahrradnutzung bei den jungen Erwachsenen gegenüber den 18 bis 21-jährigen wieder ansteigt (35,6% gegenüber 24,4%). Sie erreicht allerdings nicht den Wert der jüngsten Gruppe, aus der fast die Hälfte der Befragten (46%) anführt, oft beziehungsweise immer Rad zu fahren. Dass das Fahrrad bei den ab 18-jährigen zunächst »aus dem Bewusstsein verschwindet«, hat sich auch in den Interviews gezeigt. Auf die Frage nach den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen wurde das Fahrrad von den Jugendlichen oft erst auf Nachfrage genannt. Das Fahrrad wird, sobald ein motorisiertes Fahrzeug zur Verfügung steht, nur noch selten genutzt und erhält eher den Status eines Sportgerätes, nicht den eines Verkehrsmittels. Dies ist auch bei unter 18-jährigen der Fall, sofern sie über ein motorisiertes Zweirad verfügen. Dazu ein Jugendlicher:

Hast du ein Fahrrad? »*Hab ich auch.*« Nutzt du das auch? »*Eigentlich nicht mehr.*« Seit wann nicht mehr? »*Seit ich den Roller hab. Das ist eben das.*« (ID 306042).

Wie das Fahrrad vom motorisierten Zweirad abgelöst wird, so wird das motorisierte Zweirad im Verlauf der Mobilitätskarriere, wenn die Jugendlichen erst mal 18 Jahre alt sind und eine entsprechende Fahrerlaubnis haben, durch das Auto ersetzt:

»*Ja, ich hab mal ein Moped gehabt, aber seit ich das Auto hab, fahr ich nicht mehr Moped.*« (ID 309121).

Die mit dem Alter wachsende »Auto-Orientiertheit« der Jugendlichen lässt sich auch durch andere Studien belegen. Nach Flade/ Limbourg entwickelt sich eine »Pro-Auto-Orientierung« etwa ab dem 12. Lebensjahr:

»Für 90% der SchülerInnen gehört das Auto im Erwachsenenalter mehr oder weniger zu den Selbstverständlichkeiten im Lebensalltag; 25% der SchülerInnen sind stark autoorientiert und sie wollen später mehr als die Hälfte der Wege mit dem selbstgesteuerten Auto zurücklegen, sie beantworten die Frage, ob sie später häufig Auto fahren werden, mit einem uneingeschränkten Ja. Nur 10% wollen das Auto später kaum oder gar nicht nutzen.« (Flade/ Limbourg 1997, S. 110).

Dass gerade mit dem 18. Geburtstag die Fahrradnutzung zugunsten des Autos abnimmt, zeigt auch die repräsentative Spiegel-Dokumentation »Auto, Verkehr und Umwelt«<sup>119</sup>: Während die unter 18-jährigen vor allem Fahrrad und ÖPNV (35% beziehungsweise 41%) nutzen, greift bei den ab 18-jährigen bereits fast die Hälfte (49%) auf das Auto als Hauptverkehrsmittel zurück, nur 12% nutzen das Rad als Hauptverkehrsmittel, 15% den ÖPNV (vgl. Spiegel-Verlag 1993, S. 109).

Welchen Stellenwert Führerschein und Auto über die reine Fahrmöglichkeit hinaus unter den Jugendlichen einnehmen, dazu äußerte sich ein Jugendlicher im Rahmen

---

<sup>119</sup> Gefragt wurde hier nach dem Hauptverkehrsmittel an Werktagen. Die altersspezifische Einteilung erfolgte in den Klassen 14 bis 17-jährige und 18 bis 29-jährige.

eines Gruppeninterviews wie folgt:

*»Als ich damals in der Berufsschule war, war das Auto das totale Statussymbol. Neues Auto – erst mal vorfahren, erst mal anschauen, oh toller Sportauspuff, und supergeil, dreimal unter das Auto geschaut ... Wenn du mit 18 noch keinen Führerschein hattest, haben sie Dich angeguckt, als wenn du vom anderen Stern kommst.« (ID 014).*

Die Jugendlichen sind sich der Statusfunktion eines Autos und auch seines berufsspezifischen Images durchaus bewusst:

*»Auf dem Land ist das so, dass der Bauer einen Mercedes braucht. Das ist so, 80% der Bauern fahren Mercedes. Es ist ein Statussymbol. Vor dem Haus oder sonst irgendwas kommt das Auto. An erster Stelle.«(ID 002).*

*»Auch bei bestimmten Berufsgruppen wie Bankkaufmann oder so, wenn man da nicht mit einem Daimler vorfährt, ich glaube, da gucken die einen auch schief an, wenn da einer mit dem Fahrrad kommt. Das gehört einfach dazu zum Beruf, da muss man eben ein Auto haben, da kriegt man auch einen großen Dienstwagen hingestellt. Da kommt keiner mit Öffentlichen.« (ID 014).*

Die Frage, ob ein Auto, das weniger PS-stark ist, auch zu geringerem Ansehen bei den Freunden führt, bejahte ein Jugendlicher, der einmal ein älteres Auto (einen Kadett) besaß und berichtete Folgendes:

*»So was gibt's sicher, für 500 Euro hatte ich mal ein Auto. Das ist mein Übergangsauto gewesen, bis ich das Neue hatte. Halt ein Übergangsauto.« Warum Übergangsauto? Weil das Auto zu alt ist? »Weil es eine Kiste ist, ja.« Ein Kadett ist doch ein vorzügliches Fahrzeug. »Nein, das ist ja schlimm ... Das Auto passt zu einem Rentner oder sonst was, aber nicht zu einem jungen Menschen.«.(ID 002).*

Diese Aussage verdeutlicht, dass bestimmten Automarken ein altersspezifisches Image zugeschrieben wird. Insbesondere exklusive und teure Automarken vermitteln zudem ein gewisses Bild von der ökonomischen Situation der Besitzerin oder des Besitzers. Auf die Frage, wie denn sein Wunschauto aussähe, antwortete der Jugendliche:

*»Fiat Bravo ... Natürlich noch mehr ein Z3 oder ein schönes Cabrio oder ein schöner Oldtimer. Das ist natürlich noch schöner.« (ID 002).*

Zurückzuführen ist diese Auto-Orientierung vor allem auf zwei Aspekte: Zum einen auf das gesellschaftlich vermittelte Mobilitätsbild und das vorwiegend positive Image des Autos (Freiheitsaspekt, Statusfunktion), zum anderen darauf, dass sich die Jugendlichen über die Autonutzung neue Räume erschließen können, soziale wie physische. Mit Hilfe des Autos erweitert sich zunächst der Radius, in dem sich die Jugendlichen bewegen können. Gegenüber Fahrrad oder Moped ist es ihnen damit möglich, innerhalb eines Zeitraumes größere Strecken zurückzulegen und neue, entferntere Räume zu erschließen. Dies spielt in der Freizeit insofern eine besondere Rolle, als ein aktives Freizeitverhalten der Kompensation der passiven jugendlichen Rolle in anderen Lebensräumen dient, etwa der Schule oder der Arbeit, und es ein spielerisches oder experimentelles Erforschen der Umwelt und der eigenen Betätigungsfelder ermöglicht (vgl. Schiffer 1977, S. 107). Eigenmotorisiertes Unterwegssein ermöglicht den Jugendlichen die Erweiterung ihrer Lebenswelt.

Durch die Automobilität »erfahren« die Jugendlichen auch ein anderes Ansehen bei Gleichaltrigen und Erwachsenen. In der Gruppe der Gleichaltrigen spielt das Auto

nicht zuletzt für die Entfaltung von Paarbeziehungen eine Rolle. Zwar hat das Auto in historischer Hinsicht etwas an Bedeutsamkeit für die Entwicklung von Paarbeziehungen verloren<sup>120</sup>, es bietet den Jugendlichen jedoch auch heute noch die Möglichkeit, ungestört erste erotische und sexuelle Erfahrungen zu machen: »... als zugleich intimer und beweglicher Raum ist das Automobil sowohl Frei- als auch Schutzraum für das jugendliche Triebleben;« (Schönhammer 1999, S. 141; vgl. auch Marsh/ Collet 1991):

»Das Automobil verknüpft einerseits die zeitgenössischen ›Heiratsmärkte‹ mit den (heimischen) Orten der intimen Zweisamkeit und das Auto ist andererseits der Raum, in dem das heranwachsende Paar zeitweise schon die territoriale Souveränität Erwachsener praktiziert (statt auf die Toleranz der Eltern angewiesen zu sein).« (Schönhammer 1999, S. 142).

Mit Hilfe des Autos erschließen sich die Jugendlichen auf diese Weise (Teil-)Räume der Erwachsenenwelt.

### 5.1.2 *Geschlecht*

Mobilitätsbezogene Unterschiede zwischen den Geschlechtern zeigen sich vor allem in der Ausstattung mit Führerscheinen und in der Fahrzeugverfügbarkeit (siehe Tabelle 3). Auf die Frage, ob sie einen Führerschein besitzen, antwortet gut die Hälfte (56,2%) der Mädchen und jungen Frauen mit »Ja«, während die Jungen etwas häufiger (61,2%) über eine Fahrberechtigung verfügen.

**Tabelle 3: Führerscheinbesitz nach Führerscheinklasse und Geschlecht**

Art des Führerscheins	Geschlecht		Gesamt (N=2.538)
	Weiblich (N=1.242)	Männlich (N=1.296)	
Moped/ Mokick	19,9	32,1	26,1
Leichtkraftrad	9,1	27,5	18,5
Motorrad	6,1	18,8	12,6
Pkw	91,3	80,6	85,9

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Größere Unterschiede ergeben sich differenziert nach Art des Führerscheins: Die obige Tabelle verdeutlicht, dass Mädchen und junge Frauen im Vergleich zu den männlichen Befragten häufiger einen Pkw-Führerschein haben (91,3% gegenüber 80,6%). Im Gegensatz dazu ist in der Gruppe der Jungen der Anteil derer, die ein motorisiertes Zweirad führen dürfen, deutlich größer als bei den weiblichen Befragten. Über einen Motorradführerschein verfügen 18,8% der Jungen, bei den Mädchen und jungen Frauen sind dies nur 6,1%. Ein Leichtkraftrad darf ein gutes Viertel (27,5%) der männlichen Befragten fahren, bei den weiblichen sind es nur 9,1%. Die Jungen beginnen demzufolge die motorisierte Mobilitätskarriere eher mit motorisierten Zweirädern als Mädchen und junge Frauen, die in der Mehrzahl direkt in die Automobilität einsteigen. Dieser Befund deckt sich mit den Ergebnissen der DJI-Studie

<sup>120</sup> Siehe die Ausführungen zur »Dating-Kultur« in den USA in Kapitel 2.5.

»Jugend-Mobilität-Ökologie« (vgl. Tully 1998, S. 152).<sup>121</sup>

Was die Fahrzeugverfügbarkeit betrifft, so ergab die U.Move-Studie, dass weibliche und männliche Jugendliche in annähernd gleichem Maße auf einen Pkw als Verkehrsmittel zugreifen können (68,7% und 66,2%), jedoch besitzen die männlichen Jugendlichen etwas häufiger einen eigenen Pkw (33,8% gegenüber 29,1%). Dass sich dieses Ungleichverhältnis im Erwachsenenalter noch verstärkt, zeigen andere Studien: Das »Haushaltspanel zum Verkehrsverhalten<sup>122</sup>« beispielsweise stellt für das Jahr 1998 fest, dass 85,1% der Männer einen Pkw im Haushalt haben, bei den Frauen sind es nur 67,5% (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 1999, S.218). Nach einer Studie zum Mobilitätsverhalten von Frauen im ländlichen Raum sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern dort noch gravierender:

»Bei der Analyse von Führerschein- und Pkw-Besitz (Bracher 1985, S. 251) wird deutlich, dass die Hausfrauen klar hinter Arbeitslosen, Auszubildenden und Rentnern rangieren. Erklärt wird das durch die stärkere traditionelle Eingebundenheit in Haus, Familie und Hof und die deshalb geringeren Aktivitäten außer Haus. Interessant ist der Vergleich mit den Führerscheinquoten. Hier zeigt sich, dass in den anderen Berufsgruppen fast alle, die einen Führerschein haben, auch ein Auto besitzen. Nur bei den Hausfrauen besteht eine große Diskrepanz zwischen dem Anteil der Führerscheininhaberinnen (42%) und den Pkw-Halterinnen (16%).« (Körntgen 1996, S. 6f.).

Bezüglich des Fahrradbesitzes gaben im Rahmen der U.Move-Studie über drei Viertel der befragten Jugendlichen an, ein Rad zu haben. Der Wert liegt hier bei den Mädchen mit 81,4% etwas höher als bei den Jungen (78%). Größere Differenzen zeigen sich bei der Verfügbarkeit von motorisierten Zweirädern: Die Jungen können zu 3,9% über ein Mofa und zu 25,6% über ein Motorrad/ Leichtkraftrad verfügen, bei den Mädchen und jungen Frauen sind es 1,5% und 10,9%.

Die Befunde belegen, dass die Technikbeherrschung gerade für männliche Jugendliche bei der Nutzung individualmotorisierter Fahrzeuge eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt:

»Da Mädchen bekanntlich mit Technik in rationeller Weise umgehen, ist deren Bezug zu den Fahrzeugen strukturiert und sachlich begründbar. Das Verhältnis der Jungen zum Fahren folgt dem Wunsch nach Erleben, nach Technikbeherrschung, es geht darum, die eigenen Fähigkeiten und die Beherrschung der Technik zu demonstrieren.« (Tully 1998, S. 103).

Der differenzierte Zugang zeigt sich zudem in der Beurteilung von Statements im Zusammenhang von Technikverständnis und Autonutzung. Der Aussage »Wer etwas von Technik versteht, hat mehr Spaß am Auto fahren« stimmen 13,2% der männlichen Jugendlichen sehr zu, bei den weiblichen sind es nur 3%<sup>123</sup>. Demgegenüber

---

<sup>121</sup> Auch im Vergleich mit »Verkehr in Zahlen« bestätigt sich dieses Ergebnis. Demnach verfügen 16.848.000 Frauen über einen Pkw-Führerschein, bei den Männern sind es nur 13.440.000. Einen Motorradführerschein (hier Klasse 1 und 1a) haben dagegen 238.000 Männer und nur 57.000 Frauen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 1999, S.128).

<sup>122</sup> Laufende Statistik des Haushaltspanels zum Verkehrsverhalten. Institut für Verkehrswesen Universität Karlsruhe im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Die Angaben beziehen sich auf Personen ab 18 Jahren.

<sup>123</sup> Die Angaben beziehen sich auf ein N von 2.146 bei den Jungen und 2.230 bei den Mädchen und jungen Frauen.

stimmen 27,1% der Mädchen und jungen Frauen der Aussage »Das Auto ist ein reiner Gebrauchsgegenstand« sehr zu, bei den Jungen sind es nur 20%.

Das unterschiedliche Technikinteresse der Mädchen und Jungen ist im Zusammenhang mit sozialisationspezifischen Bedingungen zu sehen (vgl. dazu Kapitel 3.1). Die geschlechtsspezifische Sozialisation beeinflusst im Hinblick auf die Technik auch den Umgang mit Mobilitätstechnik, sprich Auto und Motorrad. Mädchen und junge Frauen nehmen, da ihnen diese Rollenverteilung meist von ihren Eltern vorgelebt wurde, häufig den Status der Mitfahrerin ein (vgl. Schönhammer 1999, S. 142).

### **5.1.3 Schulische und berufliche Situation**

Mobilitätsgestaltend wirkt auch die schulische beziehungsweise berufliche Situation, in der sich ein(e) Jugendliche(r) befindet. Jugendliche haben unterschiedliche Wege und Wegelängen zurückzulegen, je nachdem, ob sie zur Schule gehen, eine Ausbildung absolvieren, einem Studium nachgehen oder bereits erwerbstätig sind. Dies hat auch auf die Wahl des Verkehrsmittels Einfluss, denn während der Weg zur Schule in der Regel mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder eigens bereitgestellten Schulbussen bewältigt werden kann, müssen Wege zur Ausbildungsstätte, zur Universität und zum Arbeitsplatz zunehmend eigenverantwortlich gestaltet werden, insbesondere in ländlichen Regionen. So ist es nicht verwunderlich, wenn viele Jugendliche dem Moment entgegenfiebern, ihre Wege selbstbestimmt gestalten zu können. Als wesentliches Argument für die Nutzung des Autos für Pflichtwege wurde in den Gruppengesprächen vor allem die Zeitersparnis angeführt:

*»Also ich bin eigentlich ein überzeugter Autofahrer. Ich bin 6 Jahre mit dem Bus gefahren und ich hab eigentlich keine Lust mehr dazu, dass ich wieder mit dem Bus fahre. Weil, ich hab zum Beispiel um halb acht das Arbeiten anfangen müssen und um 6 Uhr hab ich mit dem Bus schon fahren müssen. Ich muss sagen, ich bin froh, dass ich mein Auto habe, ich bin froh, dass ich meinen Führerschein habe und Bus kommt für mich eigentlich überhaupt nicht mehr in Frage.« (ID 005).*

Die Äußerung dieser Teilnehmerin macht deutlich, welche Bedeutung dem Zeitfaktor schon in jungen Jahren zugemessen wird. Wenn es um den Kauf eines Fahrzeugs geht, dann argumentieren viele Jugendliche in dem Sinne, dass sie mit einem eigenen Fahrzeug den täglichen Schul-, Ausbildungs- oder Arbeitsweg effizienter, das heißt meistens schneller bewältigen können. Auch wenn die jungen Frauen und Männer ebenso in ihrer Freizeit von dem Fahrzeug Gebrauch machen, so ist die Argumentation der Notwendigkeit hinsichtlich Fahrzeiten und der zu bewältigenden Pflichtwege (gerade in ländlichen Räumen) verständlich. Diesbezüglich erscheint es sinnvoll, sich einmal vor Augen zu führen, was es im Zusammenhang mit Mobilität heißt, Schülerin oder Schüler zu sein oder sich in einer Ausbildung zu befinden. Denn auch wenn Jugendliche heute zuweilen als »Freizeitprofis« bezeichnet werden, so haben Schule und Ausbildung einen großen Einfluss auf die alltägliche Mobilität:

*»Kinder müssen zunehmend damit fertig werden, Pendler und Passagiere zu sein. So hat sich zwischen 1960 und 1975 der Ausbildungsverkehr verdreifacht (2) obwohl die Zahl der Schüler nur um ein Drittel gewachsen ist. Die Hälfte aller Ausbildungswege der Über-Zehnjährigen sind Transportwege (13), während die andere Hälfte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Eine Ursache dafür ist die Zentralisierung der Landschulen:*

Seit 1960 hat sich ihre Anzahl halbiert, so dass auf dem Land über die Hälfte der Grundschüler öffentliche Verkehrsmittel benutzen müssen.« (Sachs 1982, S. 39)<sup>124</sup>.

Auch die U.Move-Studie hat ergeben, dass viele Jugendliche bereits im Schulalter ihre »Pendlerkarriere« beginnen: Fast die Hälfte der befragten Jugendlichen (47,4%) muss den Wohnort (Stadt/ Gemeinde) verlassen, um Schule, Universität beziehungsweise Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu erreichen. Gerade im Hinblick auf den Eintritt und den Verbleib in der Arbeitswelt hat das Auto und damit die Möglichkeit, flexibel und mobil zu sein, enorme Bedeutung (vgl. Kapitel 2.4.4). Dies ist den Jugendlichen durchaus bewusst:

*»Für eine Arbeitsstelle in unserer Region wirst du immer gefragt: ›Haben Sie einen Führerschein?‹ Sogar bei der Bewerbung als Zivildienstleistender! Da bin ich gefragt worden: ›Hast du einen Führerschein?‹ Das ist einfach so. Weil ich auch oft mal Dienstfahrten hab. Das ist ein Kriterium ...« (ID 006).*

*»... ich bin der Meinung, in der Gesellschaft heutzutage braucht man einen Führerschein, einfach um flexibel zu sein. Wenn ich arbeitslos bin, dann schaue ich in die Zeitung. Die suchen Ausfahrer oder Möbelpacker oder so, da braucht man einen Führerschein. Es geht ja nicht darum, dass man ein eigenes Auto hat. Es geht eigentlich nur darum, dass man flexibler ist mit Führerschein. Ich kann ja trotzdem noch mit dem Bus zur Arbeit fahren. Aber wenn dann der Chef sagt: ›Es ist keiner da, kannst du eben für mich fahren?‹, dann ist der Führerschein schon eine Hilfe.« (ID 017).*

Die bei den Jugendlichen stark vorhandene Motivation für den Pkw-Führerscheinwerb resultiert also, neben den oben genannten Implikationen des Unterwegsseins in der Freizeit, offensichtlich auch aus der auf dem Arbeitsmarkt geforderten Flexibilität, die Bestandteil des gesellschaftlich etablierten Mobilitätsbildes ist.

Bezüglich der Anforderungen, die die Arbeitswelt an die Gesellschaftsmitglieder stellt, beispielsweise die Bereitschaft, für eine Arbeitsstelle den Wohnort zu wechseln oder zum Arbeitsplatz zu pendeln, wurde im Verlauf des ersten Round Tables deutlich, dass die Jugendlichen größtenteils bereit sind, erhöhten Mobilitätsanforderungen durch Pendeln nachzukommen. Einem Umzug stehen sie jedoch mehrheitlich eher kritisch gegenüber, wie auch die folgenden Äußerungen zeigen:

*»Wenn er sagt: ›Ich kann ja in die Stadt hinziehen, wo ich meine Arbeitsstelle hab‹, dann muss ich sagen, man kann aber dem Bürger nicht sein Recht nehmen, dass er sich in seinem Privatleben doch aufs Land zurückzieht. Das denke ich, muss doch irgendwie erhalten bleiben. Also ich möchte – ganz ehrlich gesagt – schon da draußen bleiben. Aber wahrscheinlich werde ich nie da draußen arbeiten, irgendwo im Dorf oder so.« (ID 006).*

*»Dass Arbeitsplatz und Wohnung an einem Ort sind, das hat es vielleicht früher mal gegeben. Das war mehr das bäuerliche Leben. Aber heute ist ja alles mehr industrialisiert und globalisiert und ... ich denk, das ist einfach nicht mehr machbar, dass jeder da hinzieht, wo er arbeitet. du kannst nicht die Gesellschaft so umstrukturieren, dass jeder da wohnt, wo er arbeitet.« (ID 001).*

Hinsichtlich der Bereitschaft, für einen Arbeitsplatz umzuziehen, hat die Shell-Studie

---

<sup>124</sup> Literaturangaben aus dem Zitat: 2= Bundesminister für Verkehr (Hg.): Verkehr in Zahlen. Bonn 1980. 13= Schwerdtfeger, W.: Wer geht schon heute noch zu Fuß ...? In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Verkehrsberuhigung. Bonn. 1978. (vgl. Sachs 1982, S. 41).

2000 einen Zusammenhang zwischen der Mobilitätsbereitschaft von Jugendlichen einerseits und dem elterlichen Bildungsniveau andererseits festgestellt:

»Die erklärte Bereitschaft umzuziehen, ist wesentlich größer bei Jugendlichen aus Elternhäusern mit höherem Bildungsniveau.« (Fritzsche 2000b, S. 197).

Auch das Bildungsniveau der Jugendlichen selbst wirkt sich auf die Mobilitätsbereitschaft aus:

»Mit steigendem Bildungsniveau und wachsenden Persönlichkeitsressourcen vergrößert sich die Wahrscheinlichkeit, dass das Individuum die Globalisierung überwiegend als Chance erlebt. Auch Mobilitätsbereitschaft im Zuge dessen scheint deshalb eine Eigenschaft zu sein, die in der Regel aus persönlicher Stärke und Selbstsicherheit erwächst, welche wiederum stark an das erworbene kulturelle Kapital, an Spezialkenntnisse (z.B. Fremdsprachen) und an eine gehörige emotionale ›Mitgift‹ aus dem Elternhaus ... geknüpft ist.« (a.a.O., S. 198).

Wie die Shell-Studie festhält, besteht ein Zusammenhang zwischen dem Selbstbewusstsein der Jugendlichen und ihrer Bereitschaft umzuziehen, wenn es ihrer Zukunft dienlich ist:

»Enorme Unterschiede in der Mobilitätsbereitschaft erkennen wir auch, wenn wir die Jugendlichen, die über hohe Persönlichkeitsressourcen verfügen, mit denen, die nur über geringere Ressourcen verfügen, vergleichen. Es zeigt sich, dass diejenigen, die Zutrauen in ihre Fähigkeiten haben und ihre Zukunft nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können glauben, auch Fragen eines etwaigen Wohnortwechsels beherzter angehen.« (a.a.O.).

Dies verdeutlicht, dass sich nicht alle Jugendlichen – auch wenn sie sich des Mobilitätsdrucks »als Reflex auf gesellschaftliche Globalisierungsprozesse« (a.a.O.) bewusst sind – den Mobilitätsanforderungen gegenüber gleichermaßen gewappnet sehen. Die Einschätzung der persönlichen Möglichkeiten und letztlich auch die Mobilitätsbereitschaft folgen den Persönlichkeitsressourcen des Individuums, seinem Temperament und der jeweiligen biographischen Lebenssituation.

#### **5.1.4 Ökonomische Situation**

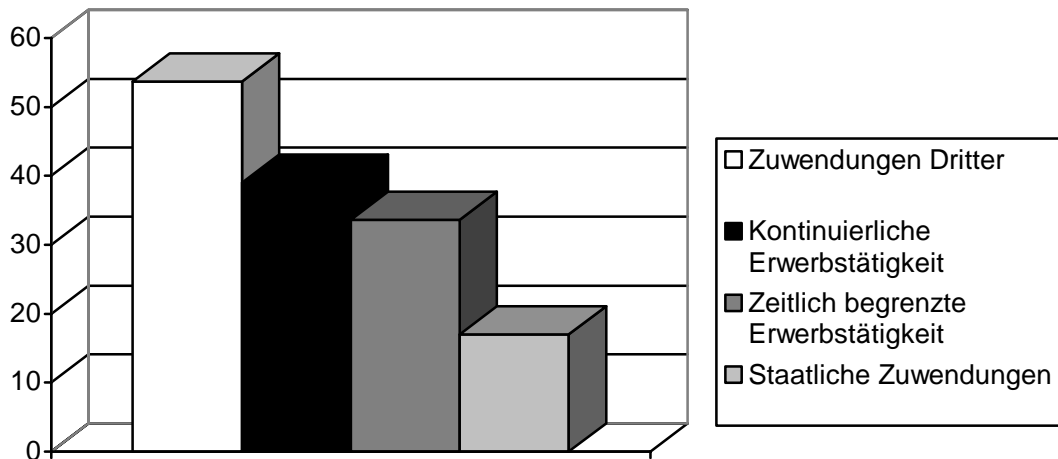
Ein weiterer Aspekt der Mobilitätsgestaltung – insbesondere im Hinblick auf die Wahl des Verkehrsmittels – ist das Budget, über das verfügt werden kann. Jugendliche beziehen oft Einkünfte aus verschiedenen Quellen (vgl. auch Lange 1997, S. 52ff.). Abbildung 5 gibt einen Überblick über die Einkommensquellen der Jugendlichen aus der U.Move-Studie.

Am häufigsten werden Zuwendungen von Dritten (Familie/ PartnerIn) angegeben, über die Hälfte (53,7%) der Jugendlichen nennt dies als Einkommensquelle. Ein eigenes regelmäßiges Einkommen geben 39% der Befragten an, ein Drittel (33,6%) zeitlich begrenzte Erwerbstätigkeit (dazu zählen Gelegenheits-, Ferien- und Nebenjobs). Staatliche Unterstützung (Erziehungsgeld, Kindergeld, Arbeitslosengeld oder -hilfe, Sozialhilfe, Bafög, Waisenrente) erhalten 17%.

Im Hinblick auf das Geschlecht können keine wesentlichen Unterschiede ausgemacht werden. Das Merkmal Alter übt demgegenüber erheblichen Einfluss auf die Einkommensquellen der Befragten aus: Für den Vergleich zwischen unter und ab 18-jährigen ist festzuhalten, dass die Unterstützung durch die Familie mit zunehmendem



Alter abnimmt und eigen verdientes Geld an Bedeutung gewinnt. Dementsprechend benennen die Jüngeren finanzielle Zuwendungen Dritter häufiger (65,8%) als Einkommensquelle als die ab 18-jährigen (46,8%). In dieser Altersgruppe nimmt dafür die eigene kontinuierliche Erwerbstätigkeit einen größeren Stellenwert ein (51,4% gegenüber 17,1% bei den Jüngeren).



**Abbildung 5: Einkommensquellen der Jugendlichen**

Basis: Alle Befragten (N=4.417); Mehrfachnennungen; Angaben in Prozent

Quelle: Eigene Bearbeitung

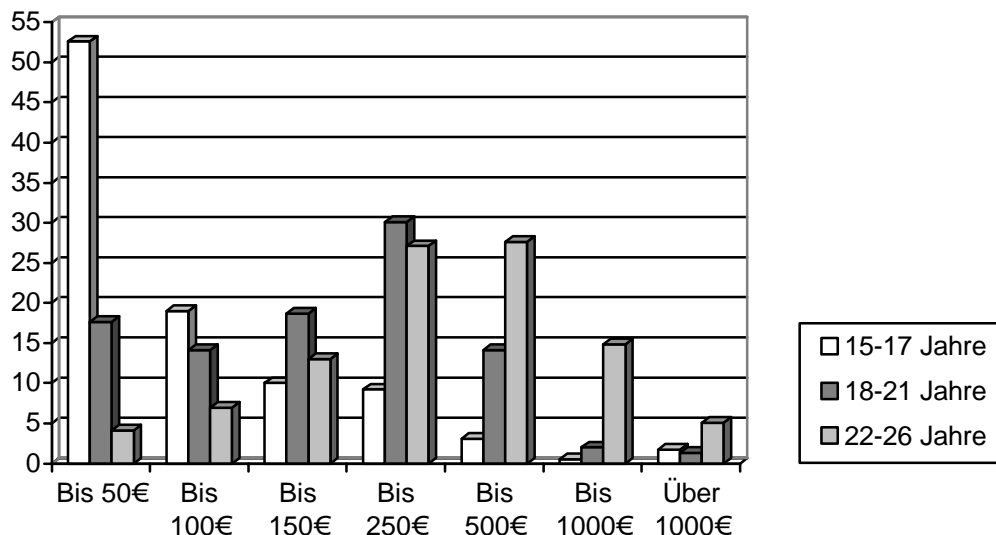
Auf die Frage, ob sie einer Nebentätigkeit nachgehen, antwortet fast ein Drittel (32,1%) der Netto-Stichprobe mit »Ja«, geschlechtsspezifische Unterschiede sind nicht zu beobachten<sup>125</sup>. Unterschiede zeigen sich jedoch im Hinblick auf die schulische beziehungsweise berufliche Situation: So ist der Anteil der Jugendlichen, die einen Nebenjob angeben, in der Gruppe der Studentinnen und Studenten (63,4%) besonders hoch. Von den Schülerinnen und Schülern hat ein gutes Drittel (36,1%) einen Nebenjob, gefolgt von Arbeitslosen (20,8%), Auszubildenden (17,6%) und Erwerbstätigen (12%).

Bei der Betrachtung des monatlichen Budgets (siehe Abbildung 6), über das verfügt werden kann, zeigt sich, dass die jungen Frauen und jungen Männer finanziell annähernd gleich gestellt sind. Deutliche Unterschiede lassen sich jedoch in Abhängigkeit vom Alter ausmachen. Die Gruppe der unter 18-jährigen ist diejenige mit den geringsten finanziellen Mitteln, gut die Hälfte dieser Altersgruppe (53%) verfügte zum Erhebungszeitpunkt monatlich über maximal 50€<sup>126</sup>. Bei den 18 bis 21-jährigen sind es 17,6% und bei den jungen Erwachsenen (22 bis 26 Jahre) nur 4,1%. Mit zunehmendem Alter steigt das monatliche Budget. Von den 18 bis 21-jährigen kann der

<sup>125</sup> Von den Mädchen und jungen Frauen geben 31,8% an, einen Nebenjob zu haben, bei den Jungen und jungen Männern sind es 32,4%.

<sup>126</sup> Da die Erhebung vor der Einführung des Euros erfolgte, wurden DM-Beträge abgefragt. Um Aktualität zu gewährleisten, wurden die Beträge nachträglich in Euro umgerechnet, der Übersicht halber im Verhältnis 2:1.

Großteil (30,1%) bereits bis zu 250€ ausgeben. In der Altersgruppe der 22 bis 26-jährigen ist die Anzahl derjenigen, die bis zu 250€ und bis zu 500€ zur Verfügung haben, annähernd gleich (27,1% und 27,6%). Gegenüber den Jüngeren finden sich in dieser Gruppe auch deutlich mehr Jugendliche, die bis zu 1000€ und mehr im Monat ausgeben können (14,8% und 5,1%).



**Abbildung 6: Monatlich frei verfügbares Budget der Jugendlichen**

Basis: Alle Befragten (N=4.417); Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

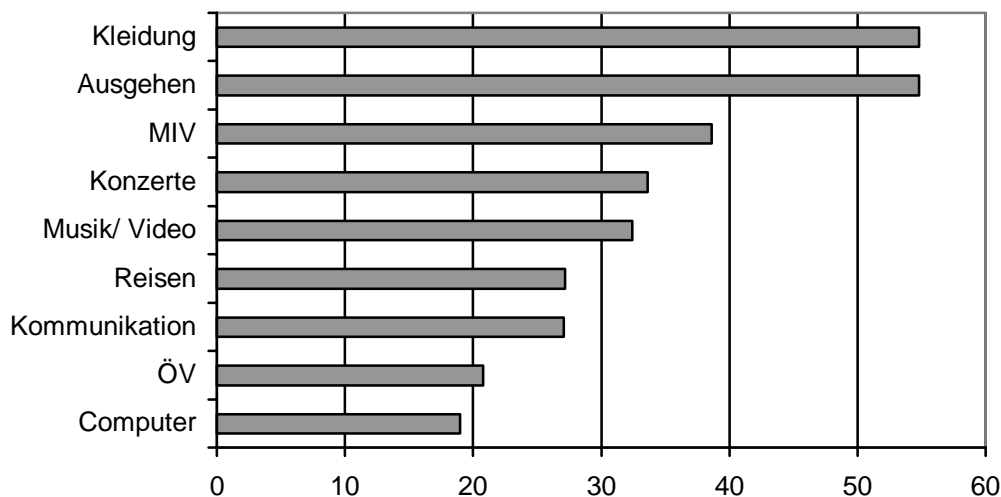
Die Ergebnisse zeigen, dass die Einkünfte der Jugendlichen in erster Linie vom Alter und der schulischen beziehungsweise beruflichen Situation abhängig sind. Gerade die Jüngeren sind, auch wenn sie durch Neben- oder Ferienjobs etwas eigenes Geld verdienen, auf die Unterstützung durch die Familie angewiesen.

Dementsprechend sind die Kosten für individualmotorisierte Mobilität (Zweirad oder Pkw) von ihnen alleine meist nicht zu tragen. Die Jugendlichen dieser Altersgruppe, meist Schüler oder Auszubildende sind also – was die Anschaffung des entsprechenden Fahrzeugs betrifft – in der Mehrheit auf Zuwendungen Dritter angewiesen. Wie die DJI-Studie »Jugend-Mobilität-Ökologie« gezeigt hat, sind es in der Regel die Eltern oder Großeltern, die bei der Anschaffung eines Autos finanzielle Hilfestellung leisten (vgl. Tully 1998, S. 155). Wiederholt berichten Jugendliche auch in der U.Move-Studie von Schwierigkeiten hinsichtlich der Anschaffung eines Autos, häufigste Zugangsbeschränkung bilden dabei die finanziellen Aufwendungen<sup>127</sup>:

*»Ich hab den Führerschein, aber das Geld reicht noch nicht für ein Auto.« (ID 026).*

*»Ich bin Azubi, einen Führerschein hab ich, aber ein Auto zur Zeit auch nicht, weil das Geld nicht reicht.« (ID 027).*

<sup>127</sup> Vergleiche dazu auch Ebertz/ Schwalb 1999, S. 24.



### Abbildung 7: Geldausgaben der Jugendlichen

Abgebildet: Prozentwerte für »gebe dafür sehr viel Geld aus«; MIV=Auto/ Motorrad/ Moped; ÖV=Öffentliche Verkehrsmittel; Basis: Alle Befragten (N=4.417).

Quelle: Eigene Bearbeitung

Dass der individuellen Mobilität große Bedeutung beigemessen wird, darauf deuten auch die Konsumgewohnheiten von Jugendlichen hin. Betrachtet man die Bereiche, für die nach der U.Move-Studie sehr viel Geld ausgegeben wird (siehe Abbildung 7), so nimmt der MIV<sup>128</sup> nach Kleidung und Ausgehen den dritten Rang ein. Von den befragten Jugendlichen verwendet über ein Drittel (38,6%) sehr viel Geld für motorisierte Fahrzeuge wie Auto, Motorrad oder Moped<sup>129</sup>.

Jugendliche, die sich auf Grund ihres Alters oder fehlender finanzieller Mittel nicht individuell bewegen können, greifen (sofern vorhanden) auf Angebote des ÖPNV zurück. Die Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel sind zwar geringer als die für den MIV, jedoch gibt noch fast ein Viertel der Jugendlichen (23%) sehr viel Geld für diesen Bereich aus. Gerade Jugendliche unter 18 Jahren sind mehr als jede andere Altersgruppe auf attraktive Tarifangebote des ÖPNV angewiesen (vgl. VCÖ 1999, S. 31). Dies gilt insbesondere für die Abendstunden und die Wochenenden, Zeiten, zu denen Jugendliche oft unterwegs sind, in denen aber Schülerkarten oft keine Gültigkeit haben, und die Fahrten »aus eigener Tasche« finanziert werden müssen.

Die Ausgaben, die Jugendliche für Mobilität tätigen, zeigen den Stellenwert, den »Mobil sein« im Jugendalltag einnimmt. Insbesondere die Freizeitmobilität spielt in der biographischen Lebenssituation Jugend – im Prozess der Ablösung von Familie und anderen herrschenden Sozialisationsinstanzen – eine besondere Rolle (vgl. Tully/ Schulz 1999, S. 23f.). Der Wunsch nach einem eigenen Fahrzeug ist gerade bei Jugendlichen groß, da sie nicht länger auf die Fahrdienste ihrer Eltern angewiesen

<sup>128</sup> MIV= Motorisierter Individualverkehr, hier in Form von Auto/ Motorrad/ Moped.

<sup>129</sup> Auch die DJI-Studie »Jugend-Mobilität-Ökologie« hat gezeigt, dass bei Jugendlichen die Ausgaben für Ausgehen und Mobilität neben denen für Kleidung zu den drei wichtigsten Bereichen zählen (vgl. Tully 1998, S. 128). Gefragt wurde nach Ausgaben für eigene Fahrzeuge, das heißt Ausgaben für Fahrrad/ Auto/ Motorrad/ Moped/ Mofa.

seien möchten, da dies ihrem Wunsch nach Unabhängigkeit widerspricht. Dies trifft vor allem für den ländlichen Raum zu, wie im Folgenden erläutert wird.

### **5.1.5 Mobilität im städtischen oder ländlichen Raum**

Wie im Kapitel 4.2 erläutert, wurden die Untersuchungsregionen der U.Move-Studie in städtische Regionen (Potsdam und Dortmund) und ländliche (Greifswald und Passau) unterteilt. Für die nun folgenden Erläuterungen wurde eine weitergehende Klassifizierung gewählt. Anhand der über die quantitative Erhebung ermittelten Postleitzahlen (Dortmund, Potsdam, Passau) beziehungsweise Einwohnerzahlen (Greifswald) der Wohnorte der Jugendlichen erfolgte eine differenzierte Einteilung in städtische und ländliche Regionen<sup>130</sup>. Somit gab es in allen Regionen sowohl »Städter« als auch »Ländler«. Von der Netto-Stichprobe von 4.417 Befragten wurden 2.657 Jugendliche der Kategorie »Stadt« und 1.597 Jugendlichen der Kategorie »Land« zugeordnet. Zu begründen ist diese neue Zuordnung mit der unterschiedlichen Verkehrsanbindung und der infrastrukturellen Ausstattung der Wohnorte. Wie insbesondere die qualitativen Interviews gezeigt haben, ist vor allem für Greifswald und Passau zwischen Stadtgebiet und Landkreis zu unterscheiden, da die Jugendlichen – je nachdem wo sie wohnen – ein unterschiedliches ÖPNV-Angebot nutzen können und auch die Freizeitaktivitäten (in Abhängigkeit vom örtlichen Angebot) unterschiedliche Wege bedingen.

Auch wenn für einige Bereiche des Lebensalltags von einer Angleichung der Lebensverhältnisse in städtischen und ländlichen Regionen ausgegangen werden kann (vgl. Tully 1999, S. 13ff.), so gilt dies nur in eingeschränktem Maß für Mobilität. Städtische und ländliche Räume determinieren über ihre infrastrukturelle Ausstattung den Lebensalltag und insbesondere die Möglichkeit, mobil am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Das Leben in ländlichen Regionen ist mit einem erhöhten Mobilitätsaufwand verbunden. Dies zeichnete sich bereits in den Gruppengesprächen der ersten Round Tables ab. Während die Pflichtwege der Jugendlichen in Potsdam und Dortmund in der Regel innerhalb der Stadt verliefen, in der sie auch wohnen, bewegen sich die Jugendlichen innerhalb der Landkreise Passau und Greifswald in einem größeren Radius. Die quantitative Erhebung ergab, dass für 70,5% der Jugendlichen in den städtischen Regionen Wohnung und Schule, Ausbildungsstelle, Universität oder Arbeitsplatz im selben Ort liegen, bei den Jugendlichen, die im ländlichen Raum wohnen trifft dies nicht einmal auf ein Viertel zu (20,3%). Im Verlauf der Gruppengespräche haben Jugendliche aus dem Landkreis Passau Folgendes zu ihren Pflichtwegen geäußert:

*»Ich habe 19km zu Schule, die fahre ich zum größten Teil mit dem eigenen Auto.«(ID 001).*

*»Also, ich habe einfach circa 17/ 18km zu meiner Zivildienststelle, täglich mit dem PKW.« (ID 006).*

*»Bei mir sind es 35km bis zu meiner Praktikumstelle. Mit dem Auto.« (ID 004).*

---

<sup>130</sup> Die unterschiedliche Differenzierungsmethode ist auf die unterschiedlichen Datenschutzbestimmungen in den Untersuchungsregionen zurückzuführen, im Kreis Ostvorpommern (Greifswald) war es dem Projekt nicht erlaubt, die Postleitzahl in der Befragung zu erheben.

»Also, ich habe circa 15km zur Arbeit mit dem Auto.« (ID 005).

Dass die Pflichtwege auf dem Land oft länger sind als in städtischen Regionen, hat bereits 1998 eine Studie des DJI gezeigt:

»Ebenfalls als Stadt-Land-Differenz kann interpretiert werden, dass für Jugendliche aus der Stadt der Ort des Ausbildungsbetriebes in acht von zehn Fällen mit dem Wohnort identisch ist. Entsprechend sind für Städter und Jugendliche vom Land unterschiedliche Anfahrtswege in Ansatz zu bringen, d.h. in der Stadt sind die Wege kürzer, am Land länger und demzufolge zeitaufwendiger ...« (Tully 1998, S. 156f.).

Die mitunter großen Strecken (die Jugendlichen geben einfache Entfernungen bis zu 30km an), die zurückgelegt werden müssen und das oftmals als defizitär beurteilte ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum (siehe Tabelle 4) führen dazu, dass die Jugendlichen der eigenmotorisierten Fortbewegung auf dem Land größere Bedeutung beimessen als in der Stadt. Die Jugendlichen der ländlichen Regionen sind mit dem örtlichen ÖPNV-Angebot in stärkerem Ausmaß unzufrieden als ihre Altergenossinnen und Altergenossen in der Stadt:

**Tabelle 4: Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung differenziert nach Stadt/Land**

	Wohnregion		Gesamt (N=4.254)
	Stadt (N=2.657)	Land (N=1.597)	
Unzufrieden	32,2	80,5	50,1
Zufrieden	67,8	19,5	49,9

Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

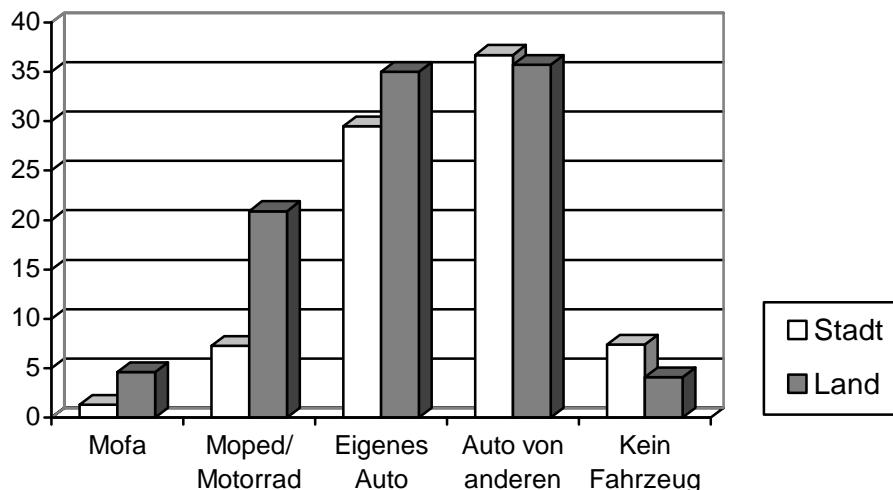
Besonders in den ländlichen Kreisen von Passau und Greifswald betonen die Jugendlichen, dass die enorme Bedeutung, die der Pkw-Führerschein für sie hat, in erster Linie auf das mangelnde Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzuführen ist. Dies trifft insbesondere auf Jugendliche zu, die nicht in der Kreisstadt, sondern in kleineren Gemeinden und Dörfern im Landkreis wohnen. Die Kritik am ÖPNV-Angebot bezieht sich vor allem auf den unzureichenden Takt und die Ausrichtung des ÖPNV auf die Kreisstadt, es fehlen Querverbindungen innerhalb des Landkreises. Der Führerschein wird nach Ansicht der Jugendlichen zu einer Notwendigkeit, er ist Mittel, um sich frei bewegen zu können:

»Busfahren, das hab ich irgendwie 10 Jahre gemacht oder 13 Jahre, so lang ich in die Schule gegangen bin. Ich fahr jetzt immer mit dem Auto, das ist praktischer, das muss ich echt sagen. Ich fahr gern damit.« Wann haben Sie denn Ihren Führerschein gemacht?  
 »Vor drei Jahren.« Wie alt waren Sie da? »18, am 18. Geburtstag hab ich den Führerschein gehabt.« (ID 001).

»Ja, sicher ist der wichtig (der Führerschein; U.S.). Ich habe den Führerschein – also den kleinen Führerschein – schon mit 16 gehabt und bin seitdem immer Roller gefahren bis zum 18. Geburtstag, auch im Winter und eigentlich immer. Ich meine, wenn ich in München irgendwo im Zentrum wohne, ist das sicher kein so bewegendes Datum, wenn ich da den Führerschein jetzt habe, weil es da wirklich günstiger ist mit der U-Bahn oder sonst was zu fahren. Aber bei uns ist das einfach eine Notwendigkeit, dass man einen Führerschein hat, sonst kommt man nicht weg.« (ID 002).

Wie in der zweiten Aussage bereits anklingt, wird neben dem Auto auch dem Fahren mit dem Mofa oder Moped große Bedeutung zugeschrieben. Gerade die unter 18-jährigen (meist männlichen) Jugendlichen, die auf dem Land wohnen, nutzen diese Verkehrsmittel, um sich selbstbestimmt fortbewegen zu können. Neben unterschiedlichen Wegelängen und -zeiten ist es vor allem das differierende Angebot an Verkehrsmitteln, das die Gestaltung von Mobilität in städtischen und ländlichen Regionen so verschieden macht. Auf Grund des oft defizitären ÖPNV-Angebotes haben eigenmotorisierte Fortbewegungsmittel im ländlichen Raum einen großen Stellenwert.

Wie die Untersuchung gezeigt hat, besitzen die Jugendlichen in den ländlichen Regionen deutlich öfter ein eigenes motorisiertes Zweirad als die Jugendlichen in der Stadt: Ein Mofa besitzen 4,6% der Jugendlichen auf dem Land, in der Stadt sind es nur 1,3%; ein Moped/ Motorrad haben auf dem Land 20,9%, in der Stadt haben mit 7,3% deutlich weniger Befragte ein solches Fahrzeug (siehe Abbildung 8). Ein eigenes Auto findet sich in den ländlichen Regionen bei einem guten Drittel (35%), in den städtischen sind es mit 29,5% etwas weniger Jugendliche, die dies anführen.



**Abbildung 8: Fahrzeugverfügung differenziert nach Stadt/ Land**

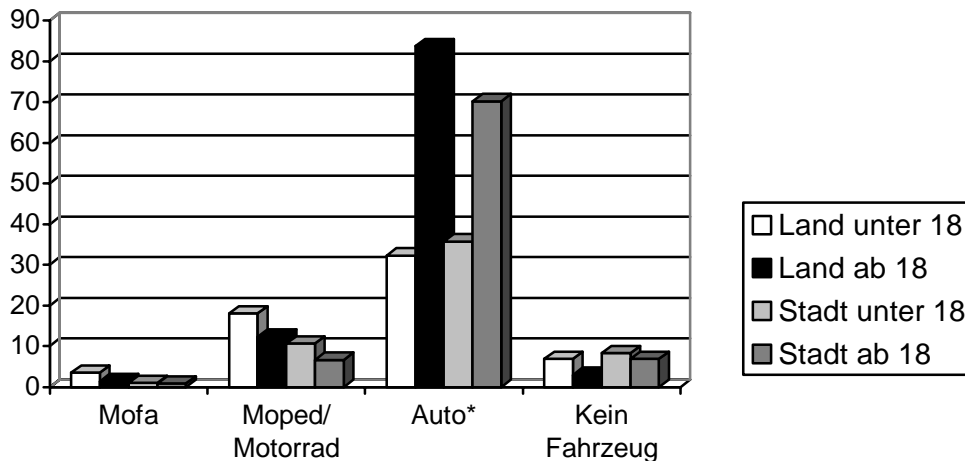
Basis: Land = 1.597 Befragte, Stadt = 2.657 Befragte; Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Lediglich was die Nutzung von Autos von Dritten betrifft, zeigt sich ein minimaler Unterschied zugunsten der Stadt (Land: 35,7%, Stadt: 36,7%). Bestätigt wird die These, dass Fahrzeuge in den ländlichen Räumen eine größere Bedeutung haben als in städtischen, auch durch die Zahl der Jugendlichen, die über kein Fahrzeug verfügen können. In der Stadt führt jeder vierzehnte Jugendlichen (7,4%) an, er hätte weder ein eigenes Fahrzeug noch eines von Dritten zur Verfügung, auf dem Land ist es nur jeder vierundzwanzigste (4,1%).

Größere Unterschiede zwischen Stadt und Land zeigen sich, wenn man nach Alter und Geschlecht differenziert: Wie Abbildung 9 zeigt, haben Mädchen insgesamt weniger motorisierte Zweiräder als Jungen (vgl. Kapitel 5.1.2). Mädchen auf dem Land

besitzen jedoch häufiger ein solches Fahrzeug als ihre Geschlechtsgenossinnen in der Stadt. Dies gilt sowohl für die ab 18-jährigen als auch für die jüngere Altersgruppe. In der älteren Gruppe geben 83,7% der Mädchen auf dem Land an, über einen Pkw zu verfügen, in der Stadt trifft dies nur auf 70,2% zu<sup>131</sup>. Auch bei den Jungen ist für die ländlichen Regionen eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit zu beobachten, insbesondere für den Besitz eines Motorrads oder Mopeds (vgl. Abbildung 10). Auf dem Land ist der Anteil der unter 18-jährigen Jungen, die ein solches Fahrzeug besitzen, mehr als doppelt so hoch wie in der Stadt (40,4% gegenüber 16,1%).



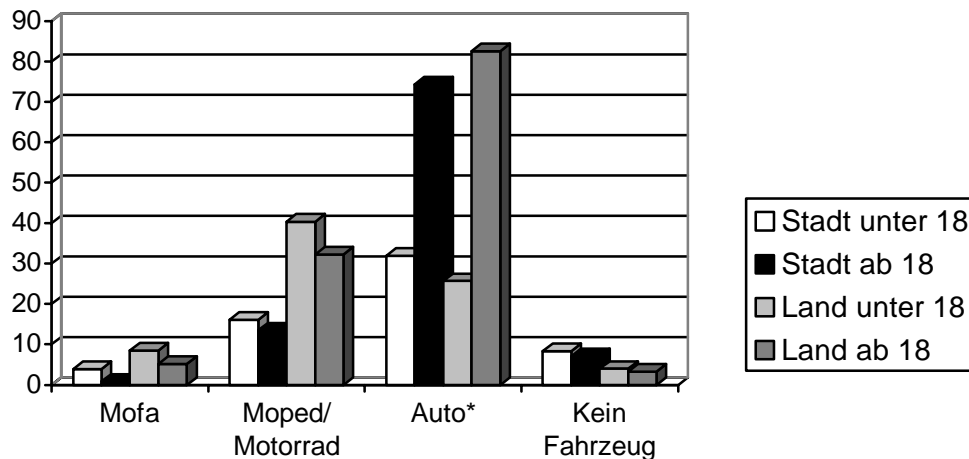
**Abbildung 9: Fahrzeugverfügbarkeit der Mädchen und jungen Frauen differenziert nach Wohnregion und Altersgruppe**

\*Auto= eigenes Auto und/ oder das von Dritten; Basis: Alle Befragten (N=4.417); Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen.

Quelle: Eigene Bearbeitung

Das starke Bedürfnis, aber auch die Notwendigkeit von eigenbestimmter Mobilität, lässt sich im Stadt-Land-Vergleich auch am Führerscheinbesitz und dem beabsichtigten Führerscheinwerb festmachen. Obwohl die Jugendlichen in Stadt und Land insgesamt annähernd gleich oft einen Führerschein besitzen (58,1% und 59,9%), möchten Jugendliche aus ländlichen Regionen noch öfter einen Führerschein machen als Jugendliche, die in der Stadt leben. Korrespondierend zu den Angaben zur Fahrzeugverfügbarkeit zeigen die Ergebnisse, dass auf dem Land mehr Zweiradführerscheine vorhanden sind (34,7% gegenüber 18,2%). Der Anteil der Jugendlichen mit Pkw-Führerschein ist in der Stadt etwas höher (52,1% zu 44,4%). Dies ist dadurch zu erklären, dass der Anteil der ab 18-jährigen hier etwas höher ist als in den ländlichen Regionen.

<sup>131</sup> Eigenes Auto und Auto von Dritten wurden hier zusammengefasst.



**Abbildung 10: Fahrzeugverfügbarkeit der Jungen und jungen Männer differenziert nach Wohnregion und Altersgruppe**

\*Auto= eigenes Auto und/ oder das von Dritten; Basis: Alle Befragten (N=4.417); Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen.

Quelle: Eigene Bearbeitung

Wie im theoretischen Teil erläutert, ist Mobilität für Jugendliche im Zuge der Ablösung von primären Sozialisationsinstanzen von großer Bedeutung. Als Inbegriff individueller Mobilität gilt dabei das Auto. Unter 18-jährige überbrücken die Zeit bis zum Erwerb eines Pkw-Führerscheins oft mit Hilfe motorisierter Zweiräder. Der große Stellenwert des Autos als Fortbewegungsmittel im ländlichen Raum zeigt sich nicht nur in den Ergebnissen der quantitativen Erhebung. In den qualitativen Interviews aus dem ländlichen Bereich äußerten sich zwei Jugendliche – stellvertretend für viele der Befragten – wie folgt zum Angebot und zur Erreichbarkeit von Freizeitzielen in ihrer Region und zur Autonutzung:

*»Hier gibt's eigentlich nix so richtig für die jungen Leute. Wenn man jetzt nicht ein eigenes Mofa oder Roller oder Auto hat, dann ist es eher schlechter. Mit dem Bus kommt man höchstens nach G, aber um nach Q zu kommen muss man dann schon wieder umsteigen, in unserem Ort gibt es da keine direkte Verbindung und wenn man keinen Autoführerschein hat, kommt man nur mit dem Rad hin, und das ist eher schlecht, es ist so bergig hier.« (ID 308019).*

*»Ich muss Auto fahren. Sagen wir's mal so, weil ich weiß zwar schon, ich trag meines bei zur Umweltverschmutzung, aber ohne Auto tät ich ziemlich untergehen. So, und da ist mir das wichtiger als die Umwelt, so kann man sagen«. Und warum würdest du untergehen? »Weil ich dann einfach nicht von daheim weg käme ...« (ID 309121).*

Diese Zitate machen deutlich, wie einschränkend mangelnde Mobilitätschancen von Jugendlichen empfunden werden und wie sehr Jugendliche in ländlichen Regionen auf individuelle Mobilitätsressourcen angewiesen sind.

Die Jugendlichen steigen, sobald sie 18 Jahre alt sind und eine Pkw-Fahrerlaubnis haben, auf das Auto als Verkehrsmittel um. Bei seiner Beschreibung der Situation Jugendlicher im ländlichen Raum weist auch Elmar Schäfer auf die besondere Bedeutung des Automobils hin. Er charakterisiert den vorherrschenden Lebensentwurf



Jugendlicher auf dem Land als ein Art »Doppelleben«; das heißt, dass die Jugendlichen sowohl eine ländliche als auch eine städtische Existenz führen:

»Doppelleben, das bedeutet, dass das eigene Dorf nicht den einzigen Lebensmittelpunkt bildet, so kann der Ausbildungsort beispielsweise außerhalb liegen, die Wochenenden werden von den regionalen Freizeitlandschaften geprägt oder das Doppelleben wird sogar zum Lebensphasenmodell, d.h. einige Jahre draußen leben, beispielsweise zum Studieren, mit der Option ins Herkunftsdorf zurückzukehren.« (Schäfer 1997, S. 88f.).

In Bezug auf das Mobilitätsverhalten der ländlich lebenden Jugend führt Schäfer Folgendes an:

»Doppelleben heißt auch, *mobil* – bzw. ›*automobil*‹ zu sein. Man lebt abseits der städtischen Unannehmlichkeiten und hat doch auf Grund von Verkehrsmobilität den Zugriff auf städtische Annehmlichkeiten. Das Konzept des Doppellebens heißt somit auch mobil sein, und das schließlich bedeutet auf dem Land ›*automobil*‹ sein. Eine Kritik an der gestiegenen Mobilität kommt seitens der Jugendlichen dabei nicht auf.« (Schäfer 1997, S. 89; Hervorhebungen U.S.).

Der Wunsch nach einem eigenen Fahrzeug wird auch durch das negative Empfinden des Mitfahrens verstärkt, während der »Bring- und Holfahrten« durch die Eltern, aber auch beim Mitfahren bei Freunden und Bekannten. Diese Form der »Co-Mobilität« wird oft negativ beurteilt, da die Jugendlichen von der Entscheidungsmacht und der Bereitschaft der jeweiligen Fahrerinnen oder Fahrer abhängig sind, und ihre Mobilität nur beschränkt selbst bestimmen können (vgl. Ebertz/ Schwalb 1999; VCÖ 1999, S. 18). Folglich werden motorisierte Zweiräder und das Auto zum Inbegriff von Mobilität und Unabhängigkeit. In diesem Fall entspricht das Wunschbild jugendlicher Mobilität in weiten Teilen dem gesellschaftlich vermittelten Bild von Mobilität, das den Pkw in den Mittelpunkt stellt. Diesbezüglich ist auch an die Werbung der Automobilbranche zu denken, die das Verlangen der Jugendlichen nach individueller Mobilität unter Umständen noch steigern kann.

Über die genannten Faktoren Alter, Geschlecht und Infrastruktur des Wohnortes hinaus ist ein Umstand von besonderer Bedeutung, wenn es darum geht, die Motivation für das Herumfahren zu ergründen. Gemeint sind jene Wege, die in der Freizeit zurückgelegt werden. Hier ist zu berücksichtigen, dass Jugendliche unterschiedliche Erwartungen an den Raum stellen, in dem sie leben und den Raum, wie sie ihn erleben, in unterschiedlicher Weise interpretieren:

»Je nach Struktur der Umwelt hat diese einen mehr oder weniger deutlichen Aufforderungscharakter für Interaktionen und Kommunikation. Obwohl ähnliche Umwelten vergleichbare Einstellungen und Verhaltensweisen beim Individuum erzeugen können und tatsächlich erzeugen, hängt es wesentlich vom Alter und vom kulturspezifischen Sozialisationshintergrund ab, wie sich jemand in einer konkreten Umwelt verhält. Die jeweiligen Raumnutzungsmuster sind also kulturell und sozial überformt.« (Schäfers 2001, S. 96).

Jugendliche, die mit dem Freizeitangebot ihres Wohnortes unzufrieden sind, zeigen eine höhere Bereitschaft, weitere Wege zurückzulegen, um ihren Freizeitinteressen nachgehen zu können. Aus Tabelle 5 geht hervor, dass auf dem Land nur jeder siebte Befragte mit dem Angebot an Freizeitmöglichkeiten am Wohnort zufrieden ist (13,5%), in der Stadt dagegen jeder Dritte (35,8%). Den Aussagen der Jugendlichen zufolge fehlt es an jugendspezifischen Einrichtungen wie Jugendcafes und Jugendtreffs, an öffentlichen Plätzen, an denen sie sich treffen können, an Kneipen, Diskos und Kinos in der näheren Umgebung.

**Tabelle 5: Beurteilung der Freizeitmöglichkeiten am Wohnort**

Aussage (Variable)	Wohnregion		Gesamt (N=4.254)
	Stadt (N=2.657)	Land (N=1.597)	
Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.	35,8	13,5	27,5
Für meine Freizeitgestaltung würde ich einen längeren Weg in Kauf nehmen.	41,2	50,9	44,9
Wenn ich meine Freizeitbeschäftigung im Ort nicht ausüben kann, lasse ich sie bleiben.	22,4	17,8	20,5
Wenn ich meiner Freizeitbeschäftigung nicht nachgehen kann, suche ich mir eine andere, der ich im Ort nachgehen kann	29,2	25,5	27,8

Abgebildet: Prozentwerte für »stimme dieser Aussage ziemlich/ stimmt sehr zu«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Auch das örtliche Sportangebot, das oftmals nur Fußball- und Schützenverein beinhaltet, stellt viele nicht zufrieden. Im Verlauf der fokussierten Leitfadeninterviews wurden auf die Frage nach den Freizeitmöglichkeiten am Wohnort (wie Ausgehen oder Shopping) von Jugendlichen aus dem ländlichen Raum folgende Aussagen gemacht:

*»Ich möchte ja eigentlich schon mal in die Stadt. Da hab ich auch viel mehr geboten.« Was würde Dich denn daran reizen? »Kneipen, überhaupt alles. Shops, Boutiquen, keine Ahnung, einfach alles. Wie zum Beispiel bei uns, da ist, mein Gott, der Schlecker und ein Edeka.« (ID 304037).*

*»Ich tät eigentlich eine größere Stadt schon bevorzugen, weil einfach die Möglichkeiten, Fortgehen zum Beispiel, besser sind – also wenn ich fortgehe, ich muss fast 200 Kilometern fahren, weil ich einfach eine bisschen andere Geschmacksrichtungen habe (gemeint ist der Musikgeschmack; U.S.). Ja, ... das ist halt dann doch eher selten, weil's doch weit ist.« (ID 309154).*

Die Unzufriedenheit Jugendlicher im ländlichen Raum wird auch durch andere Studien belegt. Die Untersuchung von H.-P. Frey zum Freizeitverhalten Jugendlicher in Oberfranken beispielsweise zeigt, dass etwa zwei Drittel der dortigen Jugendlichen mit dem örtlichen Freizeitangebot ziemlich unzufrieden sind (vgl. Frey 1983, S. 41ff.). Vermisst werden, insbesondere von den Mädchen, Einrichtungen zum Tanzen; sonst Jugendzentren und Sportanlagen. Bemängelt wird auch das oft einseitig ausgerichtete Angebot von Sportvereinen, das in vielen Fällen nur Fußball beinhaltet.

Wie die Tabelle 6 zeigt, gibt über die Hälfte (55,6%) der Jugendlichen auf dem Land an, oft beziehungsweise immer mit dem Auto/ Motorrad/ Moped herumzufahren, in der Stadt ist es nur ein Drittel (34%). Auch beschäftigen sich die Jugendlichen im ländlichen Raum mehr mit Pflege und Reparatur ihrer Fahrzeuge: Auf dem Land tut dies jeder Achte (12,2%), in der Stadt lediglich jeder Zwanzigste (4,9%). Der Befund, dass die Jugendlichen in der Stadt öfter Lesen und Lernen als Freizeitbeschäftigung angeben, ist im Zusammenhang mit dem Alter der Befragten zu sehen, da sich im Sample der Studie in den städtischen Regionen mehr ältere und höher gebildete Ju-

gendliche (insbesondere Studenten) befinden.

Ein Indiz dafür, dass Jugendliche auf dem Land auf der Suche nach Abwechslung öfter »durch die Gegend fahren« liefert der Vergleich jugendlicher Freizeitbeschäftigung in Stadt und Land. Während Aktivitäten wie Entspannen, Musik hören, Freunde treffen oder Sport treiben in den Regionen annähernd gleich oft genannt werden, zeigt sich für das Fahren oder Reparieren von Auto/ Motorrad/ Moped ein deutlicher Unterschied.

**Tabelle 6: Freizeitbeschäftigungen der Jugendlichen**

Freizeitbeschäftigung	Wohnregion		Gesamt (N=4.254)
	Stadt (N=2.657)	Land (N=1.597)	
Computer	34	25,3	30,7
Auto/ Motorrad/ Moped fahren	35	55,6	43
Auto/ Motorrad/ Moped reparieren	4,9	12,2	7,7
Entspannen	48,2	51,9	49,5
Fahrrad fahren	38,8	32,5	36,4
Politisches Engagement	10,9	8,7	10,1
Lernen	55,2	45,2	51,1
Lesen	49,7	35,5	43,9
Freundinnen und Freunde treffen	80,5	84,3	81,9
Musik hören	80,2	79,8	80
Sport treiben	44,2	44,3	44,4
Fernsehen schauen	50,7	49,7	50,5
Shopping	26,3	26,3	26,3
Kurztrips machen	28,5	28,2	28,6
Veranstaltungen (Kino, Konzerte) besuchen	38,1	37,8	37,9

Abgebildet: Prozentwerte für »gehe dieser Freizeitbeschäftigung oft/ immer nach«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

### 5.1.6 Die Beurteilung städtischer und ländlicher Räume

Im Rahmen der thematisch fokussierten Leitfadeninterviews<sup>132</sup> wurden die Jugendlichen unter anderem dazu befragt, wie sie das Leben in städtischen und ländlichen Räumen beurteilen und wo sie gerne leben möchten. Es ging um die Frage, *was die Jugendlichen mit den Lebensqualitäten in der Stadt beziehungsweise auf dem Land verbinden*. Thematisiert wurden dabei die Bereiche Natur, soziale Kontakte, Freizeit- und Versorgungsangebote sowie Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten. Die Interviews haben gezeigt, dass Natur (schöne Landschaft und gute Umweltqualitäten), soziale Einbindung (Nachbarn, Freunde, Familie), Versorgungs- und Freizeitangebote, örtliche Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten sowie die Verkehrssituation die Beurteilung des jeweiligen Raumes beeinflussen.

Den Regionen wurden folgende Merkmale zugeschrieben:

*Stadt:*

<sup>132</sup> Der Leitfaden beinhaltete folgende Themenbereich: Das Verhältnis zu Umwelt und Mobilität, die Einstellung zu Technik, die Beurteilung der Lebensqualität in Stadt und Land, die Nutzung neuer Medien im Hinblick auf Mobilität und Mobilität als Erlebnis.

- Die Beeinträchtigung der Umwelt durch den Autoverkehr, vor allem Verkehrslärm und Luftverschmutzung werden wiederholt als Nachteil städtischen Lebens genannt. Ebenso der Umstand, dass es dort »keine Natur gibt«.
- Einige Jugendliche stehen auch den Menschenmengen in der Stadt kritisch gegenüber, da sie diese als unangenehm empfinden. Stadtleben wird von diesen Jugendlichen zudem als hektisch, laut und auch unpersönlicher als das Leben auf dem Land empfunden. Andere hingegen beurteilen die Anonymität städtischen Lebens positiv, da sie sich somit in geringerem Umfang sozialer Kontrolle ausgesetzt sehen. Sie beschreiben das Leben in der Stadt als offen(er) und lebendig(er) als das Leben auf dem Land.
- Auf Grund des größeren kulturellen Angebotes und der vielfältigen Einrichtungen zur Freizeitgestaltung kann man in der Stadt mehr erleben und unternehmen, so die einhellige Meinung der befragten Jugendlichen. Auch das reichhaltige Angebot an Einkaufsmöglichkeiten wird von den Jugendlichen ausgesprochen positiv bewertet.
- Der Möglichkeit, einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu bekommen, wird in der Stadt auf Grund des breiteren Angebotes bessere Chancen beigemessen.
- Positiv wird auch das in der Regel gut ausgebaute ÖPNV-Netz im städtischen Raum beurteilt. Zudem weisen die Jugendlichen darauf hin, dass die zurückzulegenden Wege im städtischen Bereich kürzer sind als in ländlichen Regionen.

*Land:*

- Zu den positiven Eigenschaften ländlicher Regionen zählen die Jugendlichen vor allem Natur, schöne Landschaft, gesunde Luft und Möglichkeiten für »Outdoor-Aktivitäten« wie Wandern, Klettern, Radfahren.
- Einige Jugendliche beurteilen auch die Dorfgemeinschaft positiv, das heißt die Überschaubarkeit des sozialen Lebens innerhalb des Wohnortes und der soziale Zusammenhalt.
- Das im Vergleich zur Stadt geringere Angebot an Einkaufsmöglichkeiten wird negativ beurteilt. Vor allem aber wird das Fehlen jugendspezifischer Freizeitangebote beklagt, wie beispielsweise Kino, Konzerte, Sportmöglichkeiten. »Es ist nichts los auf dem Land«, da sind sich die Jugendlichen in weiten Teilen einig.
- Ausbildungs- beziehungsweise Beschäftigungsmöglichkeiten werden oftmals als unzureichend empfunden.
- Auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist nach Meinung vieler Jugendlicher nicht ausreichend. Zudem werden die – gegenüber der Stadt – größeren Entfernungen beklagt, die sowohl für Pflicht- als auch für Freizeitwege zurückgelegt werden müssen.

Die Interviews haben deutlich gemacht, dass die Jugendlichen Stadt und Land differenziert betrachten. Unabhängig davon, ob sie in der Stadt oder auf dem Land wohnen, sind sie sich in der Regel sowohl der Vorteile als auch der Nachteile städtischen und ländlichen Lebens bewusst. Die meisten Jugendlichen bevorzugen – vor allem für die Zeit, in der sie noch jung sind – ein Leben in städtischer Umgebung. Es zeigen sich jedoch auch Unterschiede in der Interpretation der Bilder von Stadt und Land.

Die Jugendlichen, die in der Stadt wohnen, sind in der Regel mit dem Leben in der Stadt zufrieden. Auf das Land möchten sie in ihrem Alter (noch) nicht ziehen, höchstens an den Stadtrand, der nach ihrer Ansicht die Vorteile beider Regionen in sich vereint, da er grün und trotzdem zentrumsnah ist:

*»Ich sehe momentan die höhere Lebensqualität in einem Gebiet, das Stadtanbindung hat, aber ländlichen Charakter besitzt. Wie ich es von zu Hause her kenne, ich kann schnell in die Natur oder mit dem Fahrrad kann ich alles erreichen, ohne dass ich Verkehrsprobleme bekomme auf sicheren Wegen. Außerdem hat man einen halbstündigen Bustakt in die Stadt, dort gibt es alles, was ich haben möchte. Das Ideale für mich persönlich ist ein Stadtumfeld, nicht im Zentrum, aber in der Nähe.« (ID 391631, Stadt).*

*»Ansonsten, ich meine jetzt hier – ich wohne im Süden der Stadt – da ist die Lebensqualität ja auch sehr gut, teilweise fast ländlich zwischendurch, wenn man die Felder um sich herum sieht. Da kann man nicht sagen, dass man in einer Straße wohnt, wo man sich freut, wenn man mal einen Baum sieht. Also da ist die Qualität schon sehr gut.« (ID 491639, Stadt).*

Von den Jugendlichen, die auf dem Land leben, möchte die Mehrheit zumindest vorübergehend in eine städtische Region ziehen, da sie das Leben auf dem Land zu meist als langweilig empfindet. Die Jugendlichen sehen für sich in der Stadt mehr Möglichkeiten »etwas zu erleben«. Dafür sind sie bereit, die Nachteile städtischen Lebens in Kauf zu nehmen. Gerade Jugendliche aus dem ländlichen Raum zieht es, auf der Suche nach Erlebnis, in die Stadt:

*»Also ich möchte schon eigentlich, ehrlich gesagt, lieber in der Stadt wohnen als auf dem Land, weil das Leben auf dem Land ist irgendwie so abgeschottet, sagen wir mal so, hinterm Vorhang und die Offenheit fehlt ein bisschen auf dem Land. Das Leben in der Stadt ist ein bisschen offener, von der Lebensanschauung her. Wie soll ich sagen, es ist ein Hinterwäldlerdenken auf dem Land. Ich fühl mich eigentlich schon mehr zur Stadt hingezogen. ... Ich meine, für eine Zeit ist es ganz beruhigend und entspannend, wenn man dann dort ist (auf dem Land; U.S.), aber für einen Jugendlichen und für einen jungen Erwachsenen, so bis 30, ist das kein Leben – man muss was gesehen haben von der Welt, denk ich mir mal, und das kann man in einem Dorf nicht.« (ID 305018, Land).*

*»Mich würde das schon mal reizen, in der Großstadt zu leben. Weil das ganze kulturelle Leben, Konzerte, Ausstellungen oder Kinos, wir haben hier nicht mal ein Kino. Das würde mich schon reizen.« (ID 304093, Land).*

Ein weiteres Argument, das die Jugendlichen für das Leben in der Großstadt anführen, ist, dass sie meinen, sich dort freier bewegen zu können, da sie sich auf dem Land in stärkerem Maß der sozialen Kontrolle durch Nachbarn und andere Erwachsene ausgesetzt sehen als in anonymen städtischen Regionen:

*»Ich möchte in die Großstadt, für mich ist es hier eigentlich ein bisschen zu klein. Das ist einfach ein Kaff. Weil jeder kennt jeden. Dann machst du irgendwas und dann einen Tag drauf redet Dich irgendwer an, den du noch nie gesehen hast, weil du irgendwas gemacht hast, das nervt einfach. Und in größeren Städten kannst du halt machen, was du magst eigentlich, ohne dass dich jeder kennt.« (ID 306085, (Klein-)Stadt).*

Aus Sicht der Jugendlichen überwiegen in ihrer derzeitigen Lebensphase die Vorteile, die der Stadt zugeschrieben werden. Dabei schließen sie jedoch nicht aus, in späterer Zeit einmal aufs Land zurückzukehren oder, wenn sie aus der Stadt kommen, erstmals in eine ländliche Umgebung zu ziehen:

*»Ich könnte mir schon mal vorstellen, in der Stadt zu leben, aber nicht für immer. Vielleicht wenn man einen neuen Beruf erlernen möchte oder eine Arbeitsstelle sucht, dann ist man in der Stadt einfach besser dran. Oder wenn man mehr erleben möchte, wenn man jung ist, ich könnte es mir vorstellen in der Stadt, aber letztendlich sag ich mal, eher auf dem Land. Weil es einfach ruhiger ist und wenn man älter ist, dann mag man das nicht mehr so mit der Hektik und mit dem Stress, dann mag man es einfach lieber auf dem Land.« (ID 308019, Land).*

*»Ich denke, wenn man jünger ist, dann ist es auf jeden Fall in der Stadt angenehmer. Man will ja vielleicht auch abends weggehen und wenn man dann mit dem Taxi nach Hause fährt, dann kostet es gleich viel Geld, wenn man auf dem Land wohnt. Oder man kann vielleicht abends auch mal die Bahn nehmen. Und auch zum Shoppen kann man mal kurz in die Stadt fahren, wenn man in der Nähe wohnt. Wenn man auf dem Land wohnt, ist alles umständlicher. Aber wenn ich später älter bin, denke ich schon, dass es auf dem Land schöner ist.« (ID 491770, Stadt).*

Wenn auch die Mehrheit der Jugendlichen wegen der differenzierteren Infrastruktur und des reichhaltigeren Angebotes an Freizeitmöglichkeiten dem städtischen Leben den Vorrang gibt, so finden sich dennoch einige Jugendliche, die auch im jugendlichen Alter ein Leben in ländlicher Umgebung bevorzugen:

*»Schlecht ist es nicht (auf dem Land; U.S.), es ist ruhig, man schläft gut, es ist eine gute Luft, wir sind nicht weit von einem Waldstück weg, so ist es schon ganz okay.« (ID 304043, Land).*

*»Es ist ruhiger und es gibt mehr Natur. Das Wohnklima ist angenehm, es gibt viel Grün.« (ID 409078, Stadt).*

*»Für mich ist das Land, ... dass ich auf dem Land lebe, das ist für mich ganz wichtig, weil ich schon seit der Kindheit dort wohne. Daher könnte ich mir das gar nicht vorstellen, in der Stadt zu leben. Wenn man ein eigenes Fahrzeug hat, ist man flexibel und kann schnell mal in die Stadt fahren, ich möchte nie mit jemand tauschen, da wir eigentlich von klein auf verbunden sind mit der Natur. Wald, Natur, ist alles in näherer Umgebung, ich könnte mir nie vorstellen, dass ich das irgendwann einmal hinter mir lasse und in die Stadt geh.« (ID 393162, Land).*

Das ländliche Leben wird von diesen Jugendlichen in einer anderen Art und Weise interpretiert und beurteilt als von ihren Altersgenossen. Wie im theoretischen Teil der Arbeit darlegt wurde, ist die Wirklichkeit, der Raum, in dem sich die Menschen (hier die Jugendlichen) bewegen, sowohl gesellschaftlich als auch subjektiv vermittelt und gestaltet. Ausschlaggebend für unterschiedliche Interpretationen und daraus resultierendes Verhalten sind die persönlichen Interessen, Einstellungen und Freizeitpräferenzen der Jugendlichen. Sie führen dazu, dass die Jugendlichen unterschiedliche Bewertungen der Räume, in denen sie leben, entwickeln, und dazu, dass manche dem Leben auf dem Land auf jeden Fall den Rücken kehren wollen, während sich andere wiederum sich ein Leben in der Stadt nicht vorstellen können.

### **5.1.7 Fazit**

In den vorangegangenen Kapitel ging es die *Analyse soziodemographischer Merkmale der Lebensphase Jugend als mobilitätsbildende Faktoren*. Es wurde untersucht, wie sich Alter, Geschlecht, schulische/ berufliche Situation und ökonomische Verhältnisse auf die Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen und -formen auswirken. Ferner ging es um die Frage, *ob sich das Mobilitätsverhalten Jugendlicher in der Stadt*

von dem Jugendlichen in ländlichen Regionen unterscheidet und worauf mögliche Unterschiede zurückzuführen sind. Dazu wurden in der Untersuchung zum einen Verkehrsmittelwahl und Fahrzeugverfügbarkeit der Jugendlichen berücksichtigt, zum anderen die Beurteilung der jeweiligen Wohnregion durch die Jugendlichen.

Die Untersuchung der Indikatoren Alter, Geschlecht, schulische/ berufliche Situation und ökonomische Verhältnisse hat gezeigt, dass diese Indikatoren Einfluss auf die Mobilitätsgestaltung Jugendlicher nehmen. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass städtische und ländliche Räume aufgrund ihrer unterschiedlichen infrastrukturellen Ausstattung von den Jugendlichen – in Abhängigkeit der jeweiligen persönlichen Vorstellungen von städtischer beziehungsweise ländlicher Lebensqualität – unterschiedlich interpretiert werden. Diese unterschiedliche Interpretation führt dazu, dass die Jugendlichen – je nach dem, in wie weit sie ihre Bedürfnisse in ihrem Wohnumfeld befriedigen können – unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse entwickeln. Die Umsetzungsmöglichkeiten dieser Mobilitätsbedürfnisse sind sowohl von soziodemographischen Faktoren abhängig (Alter, Geschlecht, ökonomische Situation) als auch von den jeweils verfügbaren Mobilitätsangeboten, dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel und/ oder verfügbaren individualmotorisierten Fahrzeugen. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst.

Für die Motivation zum Führerscheinerwerb lässt sich Folgendes festhalten: In Bezug auf die Pflichtwege (Ausbildung, Betrieb, Schule, Universität) wird von den Jugendlichen in erster Linie mit einer »äußeren Notwendigkeit« argumentiert. Um auf dem Arbeitsmarkt Fuß fassen und bestehen zu können, halten es viele Jugendliche für erforderlich, mobil zu sein und dies bedeutet in der Regel automobil. Zudem sind sie der Meinung, dass das Auto gegenüber dem ÖPNV schnelleres Vorankommen garantiert und sie somit Zeit einsparen können.

Im Bereich der Freizeitmobilität zählen »Spaß am Fahren«, Technikinteresse und der Wunsch, sich unabhängig von anderen bewegen zu können, zu den maßgeblichen Gründen individueller Mobilität. Der Besitz einer Fahrerlaubnis ist – insgesamt betrachtet – für nahezu alle Jugendlichen wichtig, allerdings ist der Wunsch, sich eigenmotorisiert auf den Weg machen zu können, in den ländlichen Regionen etwas stärker ausgeprägt als in den städtischen Untersuchungsräumen.

Sowohl für den Bereich der Pflicht- als auch für den der Freizeitmobilität gilt, dass sich Jugendliche dem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis und -zwang innerhalb der Gesellschaft kaum entziehen können, ohne sich der Gesellschaft zu entziehen und sich beruflich und/ oder sozial zu isolieren. Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen, wie auch eine Studie von Michael N. Elbertz und Helmut Schwalb belegt<sup>133</sup>:

»Jugendliche im Landkreis erfahren sich in vielerlei Hinsicht als sozialräumlich ausgeschlossen. Nicht zuletzt wegen dieser sozialräumlichen Exklusionserfahrung haben sie ein ambivalentes Verhältnis zum Leben im ländlichen Raum.« (Elbertz/ Schwalb 1999, S. 26).

Die Lösung dieses Problems suchen viele Jugendliche in individuell bestimmter Mobilität, daher wird von den privaten Verkehrsmitteln auch das Auto am stärksten prä-

---

<sup>133</sup> Es handelt sich dabei um eine qualitativ angelegte Studie zur Lebenssituation Jugendlicher im ländlichen Raum. Dazu wurden 179 Jugendliche im Alter von 15 bis 18 Jahren mittels Interviews und Gruppendiskussionen befragt, Untersuchungsgebiet war der Landkreis Emmendingen.

feriert, der Pkw wird zum »Inbegriff für räumliche Mobilität, individuelle Unabhängigkeit und Komfort.« (a.a.O., S. 24).

Für den Bereich Arbeitsmobilität hat der gesellschaftliche »Mobilitätszwang« zur Folge, dass mangelnde (Auto-)Mobilitätsbereitschaft oder -möglichkeit die Teilhabe am Berufsleben einschränkt oder gar gefährdet und damit auf ökonomische Bereiche der oder des Betreffenden einwirkt. Kurz gefasst, wer erfolgreich sein will, muss mobil sein und bleiben. Dies beinhaltet jedoch Verluste im privaten sozialen Bereich, etwa durch wiederholtes Umziehen oder auch das tägliche Pendeln, das einen nicht unerheblichen Teil privater Zeit in Anspruch nehmen kann. Im privaten Bereich kann derjenige, der nicht mobil ist, nicht in gleichem Maße an Unternehmungen teilnehmen und Freundinnen oder Freunde treffen, wie derjenige, der sich frei bewegen und (neue) Räume erschließen kann.

Angesichts der Vielzahl äußerer Notwendigkeiten und Zwänge erscheint ein reflektierter Umgang mit Mobilität nur schwer erlernbar und vor allem umsetzbar. Freiwilliger Verzicht – insbesondere auf Automobilität – etwa auf Grund umweltpolitischer Überzeugung, vermittelt nahezu das Bild eines »Sonderlings«. Dies wurde während eines Gruppengesprächs mit Jugendlichen im Rahmen der U.Move-Studie thematisiert. Dabei ging es um die Frage, welche Reaktionen auftreten, wenn man aus ökologischen Gründen auf das Auto fahren verzichtet. Das folgende Zitat eines Jugendlichen macht deutlich, dass die meisten den freiwilligen Verzicht auf das Auto nicht nachvollziehen können:

*»Man wird sicherlich blöd angeschaut. 900 Meter zur Schule geht's steil den Berg hoch. Da geh ich zu Fuß, auch wenn es regnet. Da wird man schon gefragt, was man da für ein Irrer ist, dass man da nicht mit dem Auto hochfährt. Wenn man das Auto nur wenig benutzt, dann ist man sicherlich irgendwie etwas Besonderes. Da wird man blöd angeschaut.« Das halten die für komisch? »Ja, sicher. Also, ich glaube, wenn einer zum Getränkemarkt um die Ecke will, dann fährt er die 50 Meter auch mit dem Auto. Ich glaube, dass da kaum einer zu Fuß gehen würde. Ich trag halt den Kasten dann nach Hause.« (ID 007).*

Die Einstellung dieses Jugendlichen, der eigens in den Ort gezogen ist, an dem sich seine Schule befindet, damit er nicht auf ein Auto angewiesen ist, nimmt innerhalb des Samples eine gesonderte Stellung ein. Die Mehrzahl der Jugendlichen aus der Studie möchte »automobil« sein, auch wenn sie sich in weiten Teilen des Zusammenhangs zwischen Verkehr und Umweltverschmutzung bewusst ist.

Neben dem Argument der Notwendigkeit zur Mobilität im schulischen und beruflichen Alltag darf nicht vergessen werden, dass die Jugendlichen sich insbesondere in der Freizeit auf den Weg machen, um neue (Sozial-)Räume zu erschließen. Die raumbezogenen Bedürfnisse und Erwartungen sind dabei in Abhängigkeit von der spezifischen Kultur einer Gruppe, sozialen Klasse oder Gesellschaft anzusehen (vgl. Chombart de Lauwe 1977, S. 24ff.). Mobilität dient den Jugendlichen dazu, »... sich dinglich, kulturell und sozial einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen erst die gruppenspezifischen Bedürfnisse zur Entfaltung und Realisierung kommen können.« (Becker/ Eigenbrodt/ May 1984, S. 16). Zu berücksichtigen ist dabei auch die Zufriedenheit mit dem Wohnort und die empfundene Lebensqualität des jeweiligen Raumes.

In Abhängigkeit von soziodemographischen Faktoren und der sozialräumlichen Um-



gebung, in der sie aufwachsen – dies kann an dieser Stelle festgehalten werden – entwickeln die Jugendlichen neben unterschiedlichen Interessen, Freizeitpräferenzen und Raumvorstellungen auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und -formen. Anhand von Mobilitätstypen, die in der U.Move-Studie entwickelt wurden, wird dies im Folgenden erläutert.

## 5.2 Die Bildung von Mobilitätstypen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Um unterschiedliche Personengruppen auf Grund ihrer jeweils spezifischen Merkmalskombinationen identifizieren zu können, wurde im Rahmen der U.Move-Studie ein typologisierendes Verfahren gewählt. In Anlehnung an Max Weber sind die Typen als ein Instrument anzusehen, das dazu dient, die Komplexität der Mobilität von Jugendlichen zu erfassen<sup>134</sup>. Die vorgestellten zehn Mobilitätstypen sind empirisch begründete Typen, die es ermöglichen, Gruppen von Jugendlichen mit jeweils typischem Verhalten oder typischen Einstellungsmustern bilden zu können.

Grundlage der Typenbildung bildeten »... individuelle Verhaltensmuster, die als Resultat einer Überlagerung von individuellen Merkmalen, rollenspezifischen Anforderungen und räumlich-zeitlichen Sachsystemen angesehen werden (Kutter 1972).« (Hunecke 2002, S. 90). Das Mobilitätstyp-Konzept von U.Move basiert im Wesentlichen auf mentalen Orientierungen der Jugendlichen. Neben der Bewertung der eigenen Handlungsmöglichkeiten und normativen Erwartungen zählen dazu technikbezogene Einstellungen, symbolische Mobilitätseinstellungen, technikbezogene Einstellungen, jugendkulturelle Orientierungen und Verhaltensweisen in der Freizeit. Zudem wurden Schulabschluss, Alter und Wohnregion (Stadt/ Land) einbezogen<sup>135</sup>. Das Mobilitätsverhalten selbst wurde nicht als typkonstituierender Bestandteil berücksichtigt<sup>136</sup>.

Anhand der über die quantitative Erhebung gewonnenen Daten wurden in mehreren Analyseschritten zehn Mobilitätstypen ermittelt. Folgende Analyseschritte wurden vollzogen (zur ausführlichen Erläuterung siehe Hunecke 2002):

### 1. Itemanalyse zur Bestimmung der Reliabilität der Messinstrumente.

---

<sup>134</sup> Weber unterscheidet zwischen Idealtyp und Realtyp. Nach Weber hat der Idealtyp eine erklärende Funktion beziehungsweise eine instrumentale Bedeutung für die Bildung von Hypothesen über die kausal-genetischen Zusammenhänge der Realität. Der Idealtyp ist ein »Gedankenbild, welches nicht die historische Wirklichkeit oder gar die »eigentliche« Wirklichkeit ist, welches noch viel weniger dazu da ist, als ein Schema zu dienen, in welches die Wirklichkeit als Exemplar eingeordnet werden sollte, sondern welches die Bedeutung eines rein idealen Grenzbegriffes hat, an welchem die Wirklichkeit zur Verdeutlichung bestimmter bedeutsamer Bestandteile ihres empirischen Gehaltes gemessen, mit dem sie verglichen wird.« (Weber 1985, S. 190/191). Der Idealtyp ist eine Annäherung an die gesellschaftliche Wirklichkeit, entspricht ihr jedoch nicht. Weber erklärt den Idealtyp unter anderem am Beispiel »legale Herrschaft« (Weber 1976, S. 125f.). Die in der gesellschaftlichen Wirklichkeit beobachtbaren Abweichungen vom Gedankenbild Idealtyp sind als Realtypen zu bezeichnen. Der Idealtyp dient dazu, Realtypen zu analysieren.

<sup>135</sup> Eine Übersicht der typkonstituierenden Merkmale gibt Tabelle 12 im Anhang.

<sup>136</sup> Die gebildeten Typen werden als Mobilitätstypen bezeichnet. »Der Begriff des Mobilitätsstiles soll für Typologisierungen reserviert bleiben, in denen das Mobilitätsverhalten als typkonstituierendes Merkmal mitberücksichtigt wird.« (Hunecke 2002, S. 92).

2. Validierung der potentiellen Typmerkmale an dem Verhaltenskriterium Verkehrsmittelwahl.
3. Bildung der Typen über eine Clusteranalyse.

Im ersten Schritt wurde das Datenmaterial der quantitativen Erhebung nach inhaltlichen Kriterien strukturiert und anschließend – nach thematischen Blöcken getrennt – Faktorenanalysen unterzogen. Nachdem vorhergehende Einzelanalysen für die vier Untersuchungsräume zu vergleichbaren Ergebnissen geführt hatten, diente die Netto-Stichprobe (N=4.417) als Datengrundlage der Faktorenanalysen. Für die thematischen Blöcke »Handlungstheorie«, »symbolische Dimensionen der Mobilität«, »Jugendkultur« und »Freizeitverhalten« wurden insgesamt 28 Indikatoren gebildet<sup>137</sup>. Tabelle 12 im Anhang gibt einen Überblick über diese 28 Indikatoren, für die reliable Mess-Skalen konstruiert werden konnten.

Im nächsten Schritt wurde eine Validierung der Mobilitätstypen an einem Verhaltenskriterium, nämlich der Verkehrsmittelwahl, vorgenommen. Dafür wurden, für jeden der thematischen Blöcke getrennt, schrittweise lineare Regressionen auf das Verkehrsmittelwahlverhalten berechnet:

»Über eine multiple Regressionsanalyse sind die Zusammenhänge zwischen den ermittelten Einstellungsskalen, grundlegenden soziodemographischen Angaben, der Wohnregion und der Verkehrsmittelwahl ermittelt worden. Die multiple Regressionsanalyse ermöglicht in diesem Zusammenhang eine Quantifizierung des Einflusses, den die einzelnen Faktoren auf die Verkehrsmittelwahl ausüben.« (a.a.O., S. 93f.).

Mit Hilfe der Regressionsanalysen konnten 19 Einflussfaktoren (siehe Tabelle 12 im Anhang) ermittelt werden, die sich als Prädiktoren empirisch bestätigt haben, und die als konstituierende Merkmale in die anschließende Typenbildung eingingen.

**Tabelle 7: Mobilitätstypen der U.Move-Studie**

<b>Teilgruppe »unter 18-jährige«</b>		<b>Teilgruppe »ab 18-jährige«</b>	
»Technik- und Autoorientierte«	15,6%	»Technik- und Autoorientierte«	18,7%
»Ökosensibilisierte«	22,1%	»Etablierte«	20,6%
»Junge Technikfans«	17%	»Ökosensibilisierte«	22,8%
»Unauffällige«	23,6%	»Übergangsphase«	22%
»Distanzierte«	21,7%	»Distanzierte«	15,9%

Die Prozentzahl gibt den Anteil der Mobilitätstypen an der jeweiligen Gesamtstichprobe an.

Quelle: Hunecke 2002, S. 94.

Anhand dieser Merkmale wurden über eine iterative Clusteranalyse zehn Mobilitätstypen ermittelt. Auf Grund der einschneidenden Bedeutung des 18. Lebensjahres im Hinblick auf die Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl wurden die Typen zwei Altersgruppen zugeordnet, den unter 18-jährigen und den ab 18-jährigen. Ferner zeigte »... ein Vergleich der Clusterlösungen für die Gesamtstichprobe (die Netto-Stichprobe; U.S.) und die zwei Teilgruppen, dass die resultierenden Typen für die zwei Alters-

<sup>137</sup> Zur Bedeutung symbolischer Dimensionen der Mobilität (Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit) als grundlegende Elemente von Mobilitätstypen und deren Verhaltenswirksamkeit im Kontext psychologischer Handlungsmodelle siehe Hunecke 2000.

gruppen bedeutend besser zu interpretieren sind.« (a.a.O., S. 94). Tabelle 7 gibt einen Überblick über die zehn Typen.

Die Tabelle zeigt, dass sich drei Typen jeweils in beiden Altersteilgruppen finden: die »Technik- und Autoorientierten«, die »Ökosensibilisierten« und die »Distanzierten«. »Junge Technikfans« und »Unauffällige« sind nur innerhalb der Gruppe der unter 18-jährigen vertreten, »Etablierte« und »Übergangsphase« hingegen nur in der Gruppe der ab 18-jährigen. Alle zehn Typen zeichnen sich dadurch aus, dass sie eine jeweils spezifische Mobilitätspraxis haben, die sich insbesondere in der Verkehrsmittelwahl ausdrückt.

In den Kapiteln 5.3 und 5.4 wird nun anhand der Mobilitätstypen erläutert, in welcher Weise soziodemographische Faktoren wie Geschlecht, Alter und Bildung und darüber hinaus der Wohnort die Mobilitätspraxis von Jugendlichen und jungen Erwachsenen prägen. Zudem wird darauf eingegangen, wie in Abhängigkeit von den Einstellungen der Jugendlichen, den Freizeitinteressen und der Beurteilung des Wohnumfeldes unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse entstehen. Dazu erfolgt zunächst eine kurze Beschreibung der einzelnen Typen anhand einiger soziodemographischer Merkmalsausprägungen. Anschließend werden die Mobilitätstypen im Hinblick auf ihre Mobilitätspraxis vergleichend betrachtet. Die Beschreibung erfolgt sowohl anhand von Merkmalen, die in der standardisierten Befragung erfasst worden sind, als auch anhand fokussierter Leitfadeninterviews mit Vertreterinnen und Vertretern des jeweiligen Mobilitätstyps.

## **5.3 Wesentliche soziodemographische Merkmale der Mobilitätstypen**

### **5.3.1 Die Teilgruppe der unter 18-jährigen**

#### *5.3.1.1 Technik- und Autoorientierte unter 18*

Die Stichprobe umfasst hier 248 Jugendliche, das entspricht 15,6% der unter 18-jährigen der Befragung (N=1.589). Der typische Vertreter der unter 18-jährigen »Technik- und Autoorientierten« ist männlich, 17 Jahre alt und lebt im ländlichen Raum<sup>138</sup>. Mehr als drei Viertel (81,1%) dieses Typs sind Jungen. Etwa drei Viertel (75,4%) kommen aus den ländlichen Untersuchungsregionen, aus der Stadt nur ein Viertel (24,6%). Die Jugendlichen gehen noch zur Schule (59,8%) oder befinden sich in einer Berufsausbildung (38,2%)<sup>139</sup>. Fast alle Jugendlichen dieses Typs wohnen noch bei den Eltern (94,2%). In Wohnheimen, eigenen Wohnungen oder Wohngemeinschaften leben dagegen nur 5,7%. Da der Anteil der Jugendlichen, die eine Berufsausbildung machen, in dieser Gruppe relativ hoch ist, verfügt dieser Typ über

---

<sup>138</sup> Da bei der Clusteranalyse die Untersuchungsregionen Dortmund und Potsdam als Variable »Stadt« und Passau und Greifswald als Variable »Land« eingegangen sind, wird für die Beschreibung der Typen diese Klassifikation verwendet (zur Regionenauswahl siehe Kapitel 4.2). Eine differenzierte Betrachtung (wie im Kapitel 5.1.5 angewandt) ist hier auf Grund der genannten Variablenbildung für die Clusteranalyse nicht möglich.

<sup>139</sup> Die Differenz zu 100% ergibt sich bei den folgenden Ausführungen, wenn nicht anders erläutert, aus der Angabe »Sonstiges«. In diesem Fall sind dies 2%.

mehr Geld als seine Altersgenossen. Ein knappes Drittel hat bis zu 50€ im Monat zur Verfügung, 21,5% können 100€ ausgeben und 14,9% 150€. Fast ein Viertel (22,7%) dieses Typs kann monatlich bereits bis zu 250€ ausgeben<sup>140</sup>.

### 5.3.1.2 Junge Technikfans

Dem jungen Technikfan konnten 269 (16,9% der unter 18-jährigen) Jugendliche zugeordnet werden. Bei den Geschlechtern überwiegen deutlich die Jungen (76,1%), der Mädchenanteil beläuft sich auf nur 23,9%. Das Durchschnittsalter liegt bei 15,4 Jahren. Vertreter dieses Typs finden sich zu annähernd gleichen Teilen in den städtischen (49,8%) und den ländlichen (50,2%) Untersuchungsräumen. Die Schüler machen mit 93,6% den größten Anteil aus, in Berufsausbildung befinden sich nur 6,1%. Gewohnt wird fast ausschließlich bei den Eltern (99,2%). Über die Hälfte (61,9%) kann bis zu 50€ ausgeben, gut jede(r) Fünfte (18,7%) bis zu 100€, etwa genauso viele (19,4%) haben mehr als 100€ zur Verfügung.

### 5.3.1.3 Ökosensibilisierte unter 18

Zu diesem Mobilitätstyp zählen 350 Jugendliche (22% der unter 18-jährigen). Mit 64,6% überwiegt deutlich der Anteil der Mädchen, Jungen sind nur zu 35,4% vertreten. Das durchschnittliche Alter liegt bei 15,8 Jahren. Die Verteilung in städtischen und ländlichen Räumen betreffend, kann dieser Typ als »städtisch« angesehen werden: Zwei Drittel (66,6%) wohnen in den städtischen Untersuchungsräumen. Fast alle ökosensibilisierten Jugendlichen befinden sich noch in einer Schulausbildung (94,2%), lediglich ein kleiner Teil macht eine Berufsausbildung (5,5%). Die Jugendlichen wohnen in der Regel noch zu Hause (95,9%), nur wenige (3,8%) in einem Wohnheim oder einer eigenen Wohnung. Größtenteils (69%) hat der ökosensibilisierte Typ monatlich eine Summe von maximal 50€ zur Verfügung. Gut jede(r) Fünfte (18,2%) kann maximal 100€ ausgeben, mehr Geld haben nur 12,9% der Ökosensibilisierten.

### 5.3.1.4 Unauffällige

Der »Unauffällige« ist durchschnittlich 16,3 Jahre alt. Von den 376 Jugendlichen dieses Typs (23,7% der unter 18-jährigen) ist die Mehrheit (61,4%) weiblich, Jungen sind nur zu 38,6% vertreten. Über drei Viertel (79,3%) finden sich in den ländlichen Regionen Passau und Greifswald, lediglich 20,7% in den Städten Dortmund und Potsdam. In Schulausbildung befinden sich 84,3%, gut jede(r) Sechste absolviert eine berufliche Ausbildung (15,7%). Die meisten wohnen noch zu Hause (95,4%), ein kleiner Teil in einem Wohnheim, einer eigenen Wohnung oder in einer Wohngemeinschaft (4,6%). Gut die Hälfte (53,4%) hat im Monat eine Summe von maximal 50€, ein knappes Viertel (21,3%) bereits 100€ und nahezu jede(r) Neunte 150€ zur freien Verfügung. Über mehr als 150€ verfügt jede(r) Siebte.

---

<sup>140</sup> Eine ausführliche graphische Darstellung der ökonomischen Situation findet sich im Anhang in Abbildung 13 und Abbildung 14. Im Folgenden werden die überwiegenden finanziellen Mittel genannt.

### 5.3.1.5 *Distanzierte unter 18*

Der typische Vertreter dieses Mobilitätstyps (N=346; entspricht 21,8% der Stichprobe) ist knapp 16 Jahre alt und weiblich (59,1% Mädchen gegenüber 40,9% Jungen). Die Verteilung auf ländliche und städtische Regionen stellt sich wie folgt dar: Gewohnt wird mehrheitlich in den städtischen Räumen (67,6%), auf dem Land findet sich nur ein knappes Drittel (32,4%). Bezüglich der momentanen Beschäftigung überwiegen die Schülerinnen und Schüler (87,1%), gut jede(r) Achte befindet sich in einer beruflichen Ausbildung. Die meisten »Distanzierten« leben noch zu Hause (97,4%), der Rest (2,6%) in Wohnheimen, eigenen Wohnungen oder Wohngemeinschaften. Die finanziellen Mittel belaufen sich bei der Mehrheit (55,6%) auf maximal 50€, jede(r) Fünfte (19,6%) kann bis zu 100€ ausgeben, jede(r) Neunte (11,2%) bis zu 150€. Größere Summen stehen gut jeder/ m Siebten (13,6%) des distanzierten Mobilitätstyps zur Verfügung.

### 5.3.2 *Die Teilgruppe der ab 18-jährigen*

#### 5.3.2.1 *Technik- und Autoorientierte ab 18*

Zu den Technik- und Autoorientierten ab 18 zählen 528 Jugendliche (18,7% der Stichprobe der ab 18-jährigen). Jungen und junge Männer haben einen deutlich höheren Anteil als Mädchen und junge Frauen (69,5% gegenüber 30,5%). Das Durchschnittsalter beträgt 19,6 Jahre. Gut zwei Drittel dieses Typs leben im ländlichen Raum (68,7%), ein knappes Drittel (31,3%) in der Stadt. Über die Hälfte (52,6%) der Technik- und Autoorientierten ab 18 befindet sich in einer Berufsausbildung, zur Schule geht ein Drittel (32,8%). Gut jede(r) Zehnte (9,7%) ist bereits erwerbstätig. Lediglich ein kleiner Teil studiert (1,7%) oder leistet Wehr- beziehungsweise Zivildienst (0,6%). Auf Grund des Alters und der beruflichen Situation lebt bereits fast jede(r) Sechste in einer eigenen Wohnung. Der Großteil (79,2%) wohnt jedoch noch zu Hause. In einem Wohnheim oder einer Wohngemeinschaft leben 3,1%. Die ökonomische Situation stellt sich wie folgt dar: Die meisten (69,1%) haben bis zu 250€, ein gutes Fünftel (21,1%) kann monatlich über bis zu 500€ bestimmen, fast jede(r) Zehnte (9,6%) hat mehr als 500€ zur Verfügung.

#### 5.3.2.2 *Etablierte Autonutzer*

Der »etablierte Autonutzer« macht ein Fünftel der Stichprobe der ab 18-jährigen aus (N= 582; 20,6%). Mit durchschnittlich 24,1 Jahren ist er der älteste Mobilitätstyp. Die Geschlechter sind annähernd gleich verteilt, der Anteil junger Frauen ist mit 54,4% nur etwas höher als der der Männer (45,6%). Hinsichtlich der Kategorien Stadt und Land überwiegt mit 65,8% die Stadt (Land: 34,2%). Die Hälfte der etablierten Autonutzer sind Studentinnen beziehungsweise Studenten (50,6%), ein gutes Viertel (27,5%) ist erwerbstätig. Zur Schule gehen nur 2,9%, eine Berufsausbildung machen 13,6%, Wehr- oder Zivildienst leisten 0,5%. Bei den Eltern wohnt nur noch ein Viertel (26,4%), jede(r) Zweite (50,6%) lebt schon in einer eigenen Wohnung, gut ein Fünftel (21,8%) in einem Wohnheim oder einer Wohngemeinschaft. Bedingt durch den relativ hohen Anteil an Erwerbstätigen sind die Jugendlichen und jungen Erwachsenen

dieses Typs ökonomisch vergleichsweise gut gestellt: Über ein Viertel (28,4%) hat monatlich bereits bis zu 500€ zur Verfügung, jede(r) Fünfte kann sogar noch mehr ausgeben (20%).

### 5.3.2.3 *Ökosensibilisierte ab 18*

Der »Ökosensibilisierte« ist durchschnittlich 23,9 Jahre alt. Dieser Typ umfasst 645 Jugendliche und junge Erwachsene (22,8% der Teilgruppe ab 18 Jahren). Fast zwei Drittel sind weiblich (61,7%), ein gutes Drittel ist männlich (38,3%). Wie bei den »Ökosensibilisierten unter 18« lebt auch hier die Mehrheit (59,8%) in den städtischen Regionen (Potsdam und Dortmund), auf dem Land sind es 40,2%. Über die Hälfte (58,4%) der »Ökosensibilisierten ab 18« studiert, ein Fünftel ist erwerbstätig (19,9%). Jede(r) Fünfzehnte (6,6%) besucht noch die Schule, etwas mehr als jede(r) Zehnte (9,4%) absolviert eine Berufsausbildung. Im Haushalt der Eltern lebt nicht mal mehr ein Fünftel (18%), fast die Hälfte hat bereits eine eigene Wohnung (45,7%). Jede(r) Zehnte wohnt in einem Wohnheim, jede(r) Vierte (24,2%) in einer Wohngemeinschaft. Die Mehrheit (60,6%) ist in ihren finanziellen Mitteln auf maximal 250€ beschränkt, nahezu jede(r) Vierte (25,5%) hat bereits bis zu 500€, gut jede(r) Siebte (13,9%) hat noch mehr zur Verfügung.

### 5.3.2.4 *Übergangsphase*

Zum Typ der »Übergangsphase« zählen 622 Befragte (22% der Stichprobe ab 18 Jahren). Mit 19,9 Jahren ist dieser Typ nach den »Technik- und Autoorientierten« der zweitjüngste in der Teilgruppe der ab 18-jährigen. In der Geschlechterverteilung machen die Mädchen und jungen Frauen mit 57,7% einen etwas größeren Anteil aus als die Jungen und jungen Männer (42,3%). Ländliche und städtische Regionen betreffend, zeigen sich hier kaum Unterschiede; in der Stadt leben 51,9% und auf dem Land 48,1%. Im Vergleich zu den anderen Typen der Teilgruppe ab 18 Jahren ist hier der Anteil derjenigen, die noch zur Schule gehen (44,6%), und derjenigen, die eine Berufsausbildung machen (34,9%), relativ hoch. Ein Studium absolvieren dagegen nur 1,5%, erwerbstätig sind 11,9%, Wehr- oder Zivildienst leisten 0,5%. Dem Anteil an Schülern entsprechend wohnen die meisten noch bei den Eltern (69,1%), ein Viertel in einer eigenen Wohnung (25%) und 5,3% in einem Wohnheim oder einer Wohngemeinschaft. Abhängig von dem momentanen Status gestaltet sich auch die ökonomische Situation: Nur 14,6% haben im Monat bis zu 500€, die Mehrheit (80,9%) hat weniger, lediglich 4,5% haben mehr zur Verfügung.

### 5.3.2.5 *Distanzierte ab 18*

Zu den »Distanzierten ab 18« zählen 448 Jugendliche und junge Erwachsene (15,9% der Stichprobe der ab 18-jährigen). Das Alter liegt im Durchschnitt bei 22,4 Jahren, die Geschlechter sind annähernd gleich verteilt (46,5% männlich, 53,5% weiblich). Hinsichtlich der Kategorien Stadt und Land dominieren deutlich die Jugendlichen, die im ländlichen Raum leben (76,1%), in der Stadt sind es nur 23,9%. Bei dem momentanen beruflichen Status ist der Anteil der Erwerbstätigen am größten (40,2%), ein Drittel (33,2%) ist in Berufsausbildung, 13,5% noch in der Schule.

Studentinnen und Studenten sind nur mit 4,7% vertreten, Wehr- oder Zivildienst leisten 0,7%. Fast die Hälfte lebt noch im elterlichen Haushalt (47,4%), fast ebenso viele haben aber bereits eine eigene Wohnung (44,2%). In Wohnheimen oder Wohngemeinschaften leben 7,1%. Im Hinblick auf die ökonomische Lage zeigt sich folgendes Bild: Ein gutes Fünftel (20,6%) kann monatlich bis zu 500€ ausgeben, mehr als die Hälfte (61,1%) hat weniger zur Verfügung. Mehr als 500€ kann immerhin fast jede(r) Fünfte (18,3%) ausgeben.

Wie die Erläuterung der wesentlichen soziodemographischen Merkmale zeigt, zeichnen sich bereits hier Unterschiede zwischen den Mobilitätstypen ab. So sind einige Typen mehrheitlich im ländlichen Raum vertreten, andere in den städtischen Untersuchungsregionen. Auch geschlechtsspezifische Unterschiede sind zu erkennen. Zu den ökosensibilisierten Typen (unter und ab 18 Jahren) zählen deutlich mehr Mädchen und junge Frauen als Jungen, in den technikorientierten Typen überwiegen Jungen und junge Männer<sup>141</sup>. Ebenso unterschieden sich die Typen im Hinblick auf die schulische/ berufliche Situation der Jugendlichen.

Bei der Betrachtung der Kurzporträts fällt auf, dass die ökosensibilisierten Typen ein höheres Bildungsniveau aufweisen als die anderen Mobilitätstypen. Gleichzeitig zeichnen sich die auto- und technikorientierten Typen dadurch aus, dass sich hier besonders viele Jugendliche in einer beruflichen Ausbildung befinden. Im Folgenden geht es nun um die Frage, *ob es einen Zusammenhang zwischen Bildungsniveau und Mobilitätsgestaltung gibt*. Um dies zu klären, werden die Mobilitätstypen im Hinblick auf ihre Bildungssituation untersucht.

Darüber hinaus soll untersucht werden, *in wie weit sich persönliche Orientierungen der Jugendlichen im Freizeitbereich auf das Mobilitätsverhalten auswirken*. Anhand der präferierten Freizeitaktivitäten der Mobilitätstypen wird untersucht, ob und inwiefern sie sich in ihrem Mobilitätsverhalten von einander unterscheiden.

#### **5.4 Die Mobilitätstypen im Vergleich**

Wie im theoretischen Teil (Kapitel 2.4.5) ausgeführt wurde, sind für die Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsformen zwei Faktoren maßgeblich. Zum einen das von der Gesellschaft vermittelte (Auto-)Mobilitätsbild, zum anderen die Sozialisationsbedingungen, unter denen die betreffenden Personen aufwachsen. In den nächsten Abschnitten wird nun anhand der Mobilitätstypen erläutert, dass Jugendliche – in Abhängigkeit von Bildung, Freizeitinteressen, Wohnort und der Interpretation der jeweiligen Lebens- und Wohnsituation – unterschiedliche Mobilitätsformen entwickeln, und ähnliche Sozialisationsbedingungen ähnliche Mobilitätseinstellungen und -verhaltensweisen bewirken.

---

<sup>141</sup> Geschlechtsspezifische Unterschiede im Hinblick auf Wertorientierungen wie beispielsweise Umweltbewusstsein berichtet auch die Shell Studie 2002. Danach geben sich Mädchen und junge Frauen »... toleranter, umweltbewusster, sozial hilfsbereiter und religiöser« (Gensicke 2002, S. 148) als männliche Jugendliche. »Jungen und jungen Männern ist der hohe Lebensstandard wichtiger als das umweltbewusste Verhalten, während das bei Mädchen und jungen Frauen umgekehrt ist.« (a.a.O.; Hervorhebungen im Original). Siehe dazu auch Jugendwerk der Deutschen Shell 2000, S. 346.

### 5.4.1 Bildungssituation

Jugendphase ist Bildungsphase. Dieser Umstand ist ein wichtiges Charakteristikum jugendkulturellen Alltags und wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten aus. Auf Grund der Tatsache, dass ein Großteil der befragten Jugendlichen ihre Schulbildung noch nicht abgeschlossen hat, wurde in der Befragung neben dem höchsten erreichten auch der höchste angestrebte Schulabschluss erhoben. Im Folgenden wird – zunächst für die unter 18-jährigen, anschließend für die ab 18-jährigen Mobilitätstypen – anhand der gewonnenen Daten erläutert, in welcher Weise sich die Mobilitätstypen auf Grund ihrer Bildungsabsichten und -abschlüsse voneinander unterscheiden.

#### 5.4.1.1 Die Teilgruppe der unter 18-jährigen Mobilitätstypen

Für die Mobilitätstypen unter 18 Jahren wird an dieser Stelle auf die Angaben zum angestrebten höchsten Schulabschluss eingegangen, da die Ergebnisse bezüglich der bereits erreichten Schulabschlüsse vom Alter der Befragten abhängig sind und viele der minderjährigen Jugendlichen ihre Schulausbildung noch nicht beendet haben<sup>142</sup>.

Den fünf Typen ist gemeinsam, dass die Allgemeine Hochschulreife im Hinblick auf den höchsten angestrebten Schulabschluss den größten Stellenwert hat, gefolgt vom Realschulabschluss. Es zeigen sich jedoch Unterschiede in der Höhe der Anteile.

Wie Abbildung 11 zeigt, möchte bei den »Ökosensibilisierten« und den »Unauffälligen« jeweils über die Hälfte die Schule mit dem Abitur verlassen, bei den »Auto- und Technikorientierten« ist es hingegen nur ein gutes Drittel. Zwischen diesen Extremwerten liegen die »Jungen Technikfans« und die »Distanzierten«.

Am größten ist der Unterschied zwischen bei den Typen »Technik- und Autoorientierte« und »Ökosensibilisierte«. Die überwiegend in den Städten lebenden »Ökosensibilisierten«<sup>143</sup> haben einen stärker ausgeprägten Wunsch, ihre Schulausbildung mit dem Abitur zu beenden (60,3%). Bei den überwiegend in ländlichen Regionen anzutreffenden »Technik- und Autoorientierten« ist die Absicht, die Allgemeine Hochschulreife zu erwerben, deutlich geringer (36,5%).

Bei der Erläuterung der unterschiedlichen Bildungsniveaus beziehungsweise Bildungsabsichten sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Bei den »Technik- und Autoorientierten« lässt sich der relativ niedrige Anteil zukünftiger Abiturienten zum einen darauf zurückführen, dass sich hier bereits über ein Drittel in einer beruflichen Ausbildung befindet; zum anderen ist von einem Zusammenhang zwischen Wohnregion und Bildungsniveau auszugehen. Wie die Ergebnisse der quantitativen Befragung gezeigt haben, weisen die städtischen Jugendlichen höhere Abschlüsse

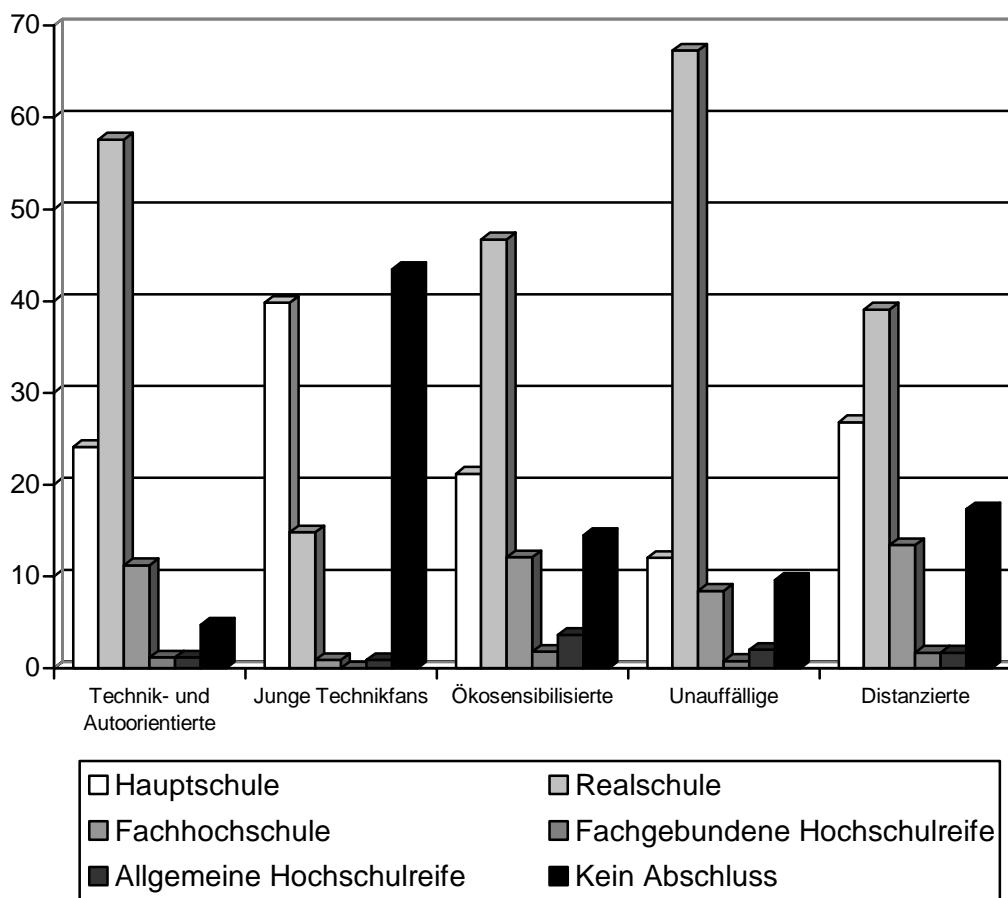
---

<sup>142</sup> Auf Grund seines niedrigen Altersdurchschnitts (15,4 Jahre) hat beispielsweise der Typ des »Jungen Technikfans« zu 43,5% noch gar keinen Schulabschluss.

<sup>143</sup> Der Befund, dass in den Städten mehr »Ökosensibilisierte« vertreten waren, kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass gerade in Städten die Umweltbelastungen stärker sicht- und fühlbar sind. Umweltzerstörende und gesundheitsschädliche Faktoren wie beispielsweise größere Luftverschmutzung, mehr Lärm, mehr Flächenversiegelung, dagegen weniger Grünflächen und »unberührte Natur« sensibilisieren im Hinblick auf die Entwicklung eines stärkeren Umweltbewusstseins.



auf als Jugendliche im ländlichen Raum<sup>144</sup>.



**Abbildung 11: Höchster angestrebter Schulabschluss der unter 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Für den Bildungsstatus von Bedeutung erweist sich zudem das Geschlecht. Die mehrheitlich weiblichen Mobilitätstypen »Ökosensibilisierte«, »Unauffällige« und »Distanzierte« tendieren zu höheren Bildungsabschlüssen als die männlich dominierten »Technik- und Autoorientierten« und »Jungen Technikfans«. Auf den Zusammenhang von Bildung und Geschlecht weist auch die typenunabhängige Auswertung hin, deren Ergebnisse zeigen, dass die Mädchen und jungen Frauen häufiger das

<sup>144</sup> Jugendliche, die die Schule mit Hauptschul- oder Realschulabschluss als höchste Qualifikation verlassen wollen, finden sich demzufolge überwiegend in den ländlichen Regionen (Hauptschulabschluss 65,1% gegenüber 34,9% in der Stadt; Realschulabschluss: 61,5% gegenüber 38,5%). In der Stadt gibt es hingegen mehr Jugendliche, die bereits das Abitur haben (54,9% gegenüber 45,1%) und auch etwas mehr, die das Abitur als höchsten Abschluss anstreben. Für das höhere Bildungsniveau der städtischen Jugendlichen spricht auch der höhere Anteil an Studenten in den städtischen Räumen (20,1% gegenüber 12,5%). Auf dem Land hingegen ist der Prozentsatz der Jugendlichen, die eine berufliche Ausbildung machen, höher als in den städtischen Untersuchungsregionen (28,6% gegenüber 16,7%).

Abitur anstreben oder bereits erreicht haben<sup>145</sup>. Es kann festgehalten werden, dass mit wachsendem Mädchenanteil und zunehmender Zahl an städtischen Jugendlichen der angestrebte Schulabschluss innerhalb eines Typs steigt. Dabei ist davon auszugehen, dass der Stadt-Land-Effekt von der Geschlechterverteilung »überlagert« wird<sup>146</sup>.

Bezüglich Bildungsstand und Mobilitätseinstellungen beziehungsweise -praxis ist festzuhalten, dass mit steigendem Bildungsabschluss auch das ökologische Bewusstsein stärker ausgebildet ist und ein differenzierterer Zugang zur Thematik Auto und Umwelt erfolgt (siehe auch 5.4.2). Demgegenüber ist bei Jugendlichen mit niedrigeren Bildungsabschlüssen die Autoorientierung stärker ausgeprägt.

Im Hinblick auf die Mobilität und die Wohnregion der jeweiligen Typen ist in diesem Zusammenhang Folgendes bedeutsam: Viele Jugendliche der überwiegend ländlichen Typen befinden sich in einer Berufsausbildung. Im Vergleich zu Schülerinnen und Schülern im städtischen Raum müssen diese Jugendlichen bei ihren Pflichtwegen größere Distanzen zurücklegen. Auch wenn sich der Ausbildungsbetrieb zuweilen in näherer Umgebung des Wohnortes befindet, so muss doch häufig zur Berufsschule in die Kreisstadt gefahren werden, dabei sind einfache Entfernungen von 30km keine Seltenheit. So liegt die Schule beziehungsweise der Ausbildungs- oder Arbeitsplatz bei den ländlichen Typen weniger oft im Wohnort als bei den städtischen Typen<sup>147</sup>. Auch Realschulen oder Gymnasien haben nicht selten einen Einzugsbereich von gut 30km. Dies bedeutet, dass auf dem Land größere Wegstrecken von den Jugendlichen zurückgelegt werden müssen. Angesichts des Umstandes, dass sich Freundschaften in der Regel über den gemeinsamen Schulbesuch entwickeln, ergibt es sich oft, dass Jugendliche aus dem ländlichen Raum auch in ihrer Freizeit mit längeren Wegstrecken konfrontiert sind als Gleichaltrige in städtischen Gebieten.

#### *5.4.1.2 Die Teilgruppe der ab 18-jährigen Mobilitätstypen*

Auch für die älteren Mobilitätstypen lassen sich Zusammenhänge zwischen Bildungsniveau und Geschlecht beziehungsweise Wohnregion feststellen. Die »städtischen« und zugleich überwiegend weiblichen Typen »Etablierte« und »Ökosensibilisierte« haben im Vergleich zu den anderen Typen einen deutlich höheren Anteil an Jugendlichen, die das Abitur als höchsten Schulabschluss erworben haben (siehe Abbildung 12).

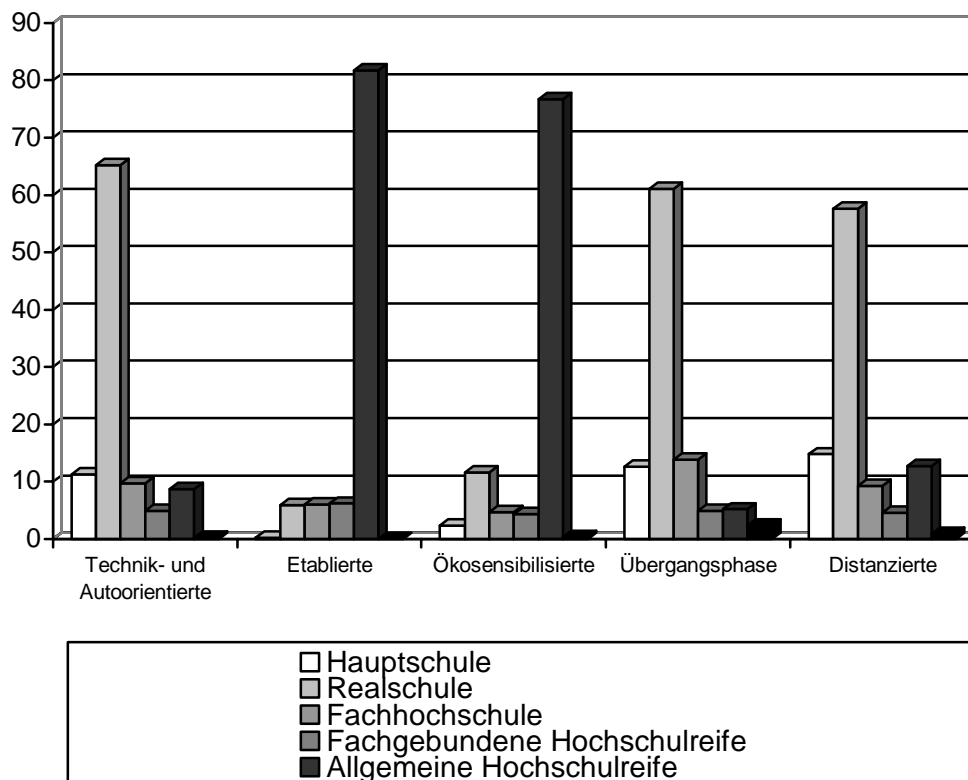
---

<sup>145</sup> Auf die Frage, welchen höchsten Schulabschluss sie anstreben, gaben bei den Mädchen und jungen Frauen (N=1.074) 54,2% das Abitur an, bei den Jungen (N=1.029) waren es nur 43,6%. Das Abitur bereits erreicht haben 34,5% der weiblichen Jugendlichen (N=1.741), bei den männlichen (N=1.824) sind es nur 24,9%.

<sup>146</sup> Auch die 14. Shell Jugendstudie weist darauf hin, dass Mädchen ein zunehmend höheres Bildungsniveau anstreben und die Jungen in einigen Bildungsbereichen bereits überholt haben. So zeigen die Ergebnisse der Shellstudie, »... dass die Mädchen in den letzten Jahren ihre Benachteiligung im Bildungsbereich vollkommen wettgemacht haben, sie haben einen immensen Bildungsaufstieg vollzogen. Die Bildungsbeteiligung und der Bildungserfolg von Mädchen, insbesondere in anspruchsvollen Bildungsgängen, übertrifft inzwischen die der Jungen.« (Linssen u.a. 2002, S. 62).

<sup>147</sup> Bei den überwiegend im ländlichen Raum lebenden »Unauffälligen« trifft dies auf 40,9% zu, bei den ebenfalls meist auf dem Land wohnenden »Technik- und Autoorientierten« auf nur 31%. Die »Distanzierten«, die mehrheitlich in der Stadt leben, haben hingegen zu 60,7% Schule, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz am Wohnort, bei den ebenfalls städtischen »Ökosensibilisierten« sind es 65,6%.

Allerdings muss hier berücksichtigt werden, dass die Jugendlichen der beiden genannten Typen im Durchschnitt etwas älter sind als dies bei den anderen Typen der Fall ist und sich dies in der Höhe der Unterschiede spiegeln kann. Es hat sich jedoch nicht bestätigt, dass die Differenzen allein dem Altersunterschied zu schulden sind.



**Abbildung 12: Höchster erreichter Schulabschluss der ab 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Die mehrheitlich im ländlichen Raum vertretenen Typen haben gegenüber den städtischen häufiger niedrigere Bildungsabschlüsse: Bei den »Technik- und Autoorientierten« und den »Distanzierten« dominiert der Realschulabschluss. Die Abiturienten rangieren noch hinter den Hauptschulabsolventen. Vergleicht man diese beiden Typen miteinander, so zeigt sich, dass die »Distanzierten«, die einen höheren Anteil an jungen Frauen haben als die »Technik- und Autoorientierten«, auch eine höhere Quote an Abiturientinnen und Abiturienten aufweisen. Dieser Befund weist, wie oben bereits angesprochen, auf die höheren Bildungsabschlüsse der weiblichen Jugendlichen hin.

Abweichend von den anderen vier Typen stellen sich Jugendliche der »Übergangsphase« dar. Obwohl diesem Typ mehr junge Mädchen als junge Männer angehören, überwiegen die Realschulabsolventen. Dies scheint zunächst dem Zusammenhang von Geschlecht und Bildungsabschluss zu widersprechen. Da dieser Typ mit einem Altersdurchschnitt von 19,9 Jahren jedoch vergleichsweise jung ist, ist anzunehmen, dass die Anzahl an Abiturienten mit zunehmendem Alter noch steigt. Darauf deutet

auch der Befund zum angestrebten höchsten Schulabschluss innerhalb dieses Typs hin, denn fast die Hälfte der Jugendlichen aus der »Übergangsphase« gibt an, die Schule mit der Allgemeinen Hochschulreife verlassen zu wollen.

Im Hinblick auf die Ausbildung eines – auf die Mobilitätsgestaltung einwirkenden – ökologischen Bewusstseins kann festgehalten werden, dass mit steigendem Bildungsgrad das ökologische Bewusstsein zunimmt sowie die Bereitschaft, dementsprechend verantwortungsvoll zu agieren. Wie Hunecke/ Klöckner (2002, S. 130) gezeigt haben, ist »Umweltbewusstsein im Sinne einer Verantwortungsübernahme für die Umwelt, die sich zum einen in umweltgerechten Verhaltensweisen, zum anderen in einer übergreifend gesamtgesellschaftlichen Perspektive niederschlägt ...« nur bei den »Ökosensibilisierten« zu finden. Dies trifft sowohl für die unter 18-jährigen als auch für die ab 18-jährigen »Ökosensibilisierten« zu. Die »Etablierten«, die ebenfalls hohe Bildungsabschlüsse haben, zeichnen sich demgegenüber durch einen pragmatischeren Zugang zum Auto aus. Im Vergleich zu den »Technik- und Autoorientierten« hat das Auto für sie zwar weniger Symbolfunktion und sie erkennen meist die Problematik von Autoverkehr und Umweltbelastung, die Umwelt spielt in ihrem Verhalten jedoch eine geringere Rolle als bei den »Ökosensibilisierten«.

#### **5.4.2 Freizeitpräferenzen und Mobilitätspraxis**

Neben soziodemographischen Faktoren wie Alter, Geschlecht und Bildung sind, vor allem was die Freizeitwege betrifft, die Interessen der Jugendlichen als mobilitätsstiftend zu berücksichtigen. In Abhängigkeit von den Freizeitinteressen und den Möglichkeiten, diesen am Wohnort nachzugehen, bilden sich unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse heraus. Maßgeblich ist dabei zum einen die Verfügbarkeit örtlicher Freizeitmöglichkeiten und ihre Bewertung durch die Jugendlichen, zum anderen die Mobilitätsmöglichkeiten, also Fahrzeuge und Verkehrsverbindungen, auf die die Jugendlichen bei ihrer Freizeitgestaltung zurückgreifen können. Anhand der Mobilitätstypen soll dieser Zusammenhang nun erläutert werden. Berücksichtigt werden dabei Ergebnisse zu den präferierten Freizeitaktivitäten der Jugendlichen, die Beurteilung des Freizeitangebotes am Wohnort, die Bereitschaft, für die gewünschte Aktivität längere Wege in Kauf zu nehmen und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Da sich die Verkehrsmittelwahl als stark altersabhängig erwiesen hat, erfolgt die Betrachtung für unter 18-jährige und ab 18-jährige getrennt<sup>148</sup>.

##### *5.4.2.1 Die Teilgruppe der unter 18-jährigen Mobilitätstypen*

Zu den beiden am häufigsten genannten Freizeitaktivitäten zählen »mit Freundinnen oder Freunden zusammen sein« und »Musik hören«. Dies trifft auf alle fünf Typen der unter 18-jährigen zu. Bei der Betrachtung weiterer Freizeitaktivitäten zeigen sich jedoch typenspezifische Unterschiede. Tabelle 8 zeigt eine Übersicht der Aktivitäten, die (nach der Häufigkeit der Antworten »mache ich oft/ immer«) die ersten fünf Ränge belegen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass einige Typen in ihren Freizeitaktivitäten eher au-

---

<sup>148</sup> Zur Altersabhängigkeit der Mobilitätstypen siehe auch Klöckner 2002.

berhäuslich orientiert sind, andere eher häuslich. »Technik- und Autoorientierte« und »Junge Technikfans« verbringen mehr Freizeit außer Haus und sind auch öfter mit Freundinnen oder Freunden unterwegs<sup>149</sup> als »Ökosensibilisierte«, »Unauffällige« und »Distanzierte«.

**Tabelle 8: Freizeitpräferenzen der unter 18-jährigen Mobilitätstypen**

	<b>Technik- und Autoorientierte</b> (N=248)	<b>Junge Technikfans</b> (N=269)	<b>Ökosensibilisierte</b> (N=350)	<b>Unauffällige</b> (N=376)	<b>Distanzierte</b> (N=346)
<b>Rang 1</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammensein« <b>(92,3)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammensein« <b>(85,3)</b>	»Musik hören« <b>(86)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammensein« <b>(88,6)</b>	»Musik hören« <b>(86,3)</b>
<b>Rang 2</b>	»Musik hören« <b>(82,2)</b>	»Musik hören« <b>(82,5)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammensein« <b>(83,5)</b>	»Musik hören« <b>(86,4)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammensein« <b>(86,2)</b>
<b>Rang 3</b>	»Auto/ Motorrad/ Moped fahren« <b>(77,5)</b>	»Sport treiben« <b>(75,6)</b>	»Rad fahren« <b>(63,1)</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(63,3)</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(61,5)</b>
<b>Rang 4</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(48)</b>	»Rad fahren« <b>(64,3)</b>	»Lernen« <b>(59,5)</b>	»Entspannen« <b>(60,5)</b>	»Entspannen« <b>(53)</b>
<b>Rang 5</b>	»Sport treiben« <b>(47,6)</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(62,5)</b>	»Sport treiben« <b>(59,4)</b>	»Lernen« <b>(59,5)</b>	»Lernen« <b>(44,4)</b>

In Klammern: Prozentwerte für »wird oft/ immer nachgegangen«; Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

In der Wahl der Verkehrsmittel, die für das Unterwegssein genutzt werden, zeigen sich folgende Unterschiede: Der »Technik- und Autoorientierte« greift in erster Linie auf motorisierte Fahrzeuge zurück, der »Junge Technikfan« ist dagegen häufiger mit dem Fahrrad unterwegs. Zurückzuführen ist dies zum Teil auf den niedrigen Altersdurchschnitt dieses Typs. Viele der »Jungen Technikfans« sind noch unter 16 Jahren und somit noch nicht berechtigt, ein Leichtkraftrad (Moped, Roller) zu führen. Neben dem Alter sind hier aber auch mobilitätsbezogene Einstellungen wie beispielsweise »Spaß am Fahrradfahren« wirksam. Bei den »Ökosensibilisierten«, den »Distanzierten« und den »Unauffälligen« überwiegen Aktivitäten im häuslichen Bereich wie Musik hören, fernsehen/ Video schauen, Entspannen, aber auch Lernen. Diese Typen sind auch weniger oft im Monat mit ihren Freundinnen und Freunden unterwegs.

<sup>149</sup> Angaben für »oft mit Freundinnen oder Freunden unterwegs« (mehr als 10-mal im Monat): »Technik und Autoorientierte« 47,1%; »Junge Technikfans« 39,7%; »Distanzierte« 34,2%; »Ökosensibilisierte« 30,6%; »Unauffällige« 28,7%.

Für das Unterwegssein und den Wunsch nach Mobilität im Freizeitbereich ist die Zufriedenheit der Jugendlichen mit dem Freizeitangebot am Wohnort maßgeblich. In Abhängigkeit vom städtischen und ländlichen Raum zeigen sich hier typenspezifische Differenzierungen, beispielsweise bei der Betrachtung des Vereinsangebotes. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Vereinsstruktur auf dem Land von der in der Stadt differiert. Die Angebotslandschaft in den ländlichen Untersuchungsregionen ist begrenzt und beinhaltet in erster Linie traditionelle Vereine wie Sportvereine (meist Fußball), Schützenvereine oder Freiwillige Feuerwehr. Dies haben uns die Jugendlichen in den Interviews bestätigt:

*»Das ist halt bei unserem Kaff ein bisschen anders. Ich hab halt die Sportmöglichkeiten, die mich reizen täten, dann doch weiter weg, bis auf Fußball, das wäre in der Nähe, wenn ich nicht in einem anderen Verein wäre. Okay, so Basteleien wären möglich, interessiert mich aber weniger, es ist halt vom Angebot her bei mir nicht ganz so, dass ich in meinem Ort alles machen kann oder im nahen Umkreis.« (ID 304043, »Junge Technikkfans«, Land).*

*»Direkt hier im Ort? Da gibt's fast überhaupt nichts außer dem Fußballverein. Sonst gibt's da – ahja, am Donnerstag ist da noch so ein Jugendtreff von 20-23 Uhr, sonst gibt's nichts, 500 Einwohner, kann man nichts erwarten.« Und was tust du dann so? »Ja, Führerschein machen, weg fahren und woanders was machen ... immer wo was los ist.« (ID 305018, »Unauffällige«, Land).*

Diese Aussagen verdeutlichen die Situation, mit der sich viele Jugendliche im ländlichen Raum konfrontiert sehen, nämlich einem unzureichenden Angebot zur Freizeitgestaltung und der damit verbundenen Notwendigkeit, sich »auf den Weg machen zu müssen«, wenn sie etwas erleben wollen. Die ländlichen Typen »Technik- und Autoorientierte« und »Unauffällige« sind deutlich weniger mit dem Angebot am Wohnort zufrieden als die städtischen »Ökosensibilisierten«<sup>150</sup>. Dementsprechend hoch ist bei ihnen die Bereitschaft, für Freizeitaktivitäten längere Wege in Kauf zu nehmen<sup>151</sup>.

In diesem Zusammenhang ist auch die Ausstattung mit Fahrzeugen zu berücksichtigen. Der Vergleich der »Technik- und Autoorientierten« mit den »Unauffälligen« zeigt, dass beide Typen mit dem Freizeitangebot am Wohnort ziemlich unzufrieden und beide auch bereit sind, längere Wege zurückzulegen, um ihren Freizeitinteressen nachzugehen. Allerdings sind die »Unauffälligen« deutlich weniger oft unterwegs, weisen ein eher häuslich orientiertes Verhalten auf. Dieser scheinbare Widerspruch klärt sich, wenn man die Fahrzeugverfügbarkeit in die Betrachtung mit einbezieht, denn die »Unauffälligen« haben deutlich seltener ein motorisiertes Fahrzeug und sind somit auf öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrdienste von Eltern/ Freunden angewiesen, können aber viele Ziele mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichen<sup>152</sup>. Gründe für die geringere Fahrzeugverfügbarkeit können finanzielle Barrieren

---

<sup>150</sup> Der Aussage »Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung« stimmen die »Ökosensibilisierten« mit 35,4% sehr/ ziemlich zu, bei den »Technik- und Autoorientierten« sind es lediglich 15,3% und bei den »Unauffälligen« nur 8%. Die »Distanzierten« sind zu 14,1% sehr/ ziemlich zufrieden, dieser Wert ist weniger auf die Wohnregion, sondern auf die generell ablehnende und distanzwahrende Grundhaltung dieses Typs zurückzuführen.

<sup>151</sup> »Für meine Freizeitbeschäftigung würde ich einen längeren Weg in Kauf nehmen« (Angaben »stimmt sehr/ stimmt ziemlich«): »Technik- und Autoorientierte« 41,9%; »Unauffällige« 40,7% gegenüber »Ökosensibilisierten« 37,2% und »Distanzierten« 29,5%.

<sup>152</sup> Eine graphische Übersicht über die Fahrzeugverfügbarkeit der einzelnen Typen findet sich im Anhang (Abbildung 15 und Abbildung 16).

oder Restriktionen seitens der Eltern in Bezug auf den Erwerb einer Fahrberechtigung sein. Der Wunsch, sich unabhängig auf den Weg machen zu können, ist bei den »Unauffälligen« jedenfalls stark ausgeprägt. Zudem wird die individualmotorisierte Bewegung ausgesprochen positiv bewertet: Der Aussage »Auto fahren bedeutet für mich Freiheit« stimmen 80,2% der »Unauffälligen« sehr/ ziemlich zu, das ist der zweithöchste Wert in der Teilgruppe der unter 18-jährigen Mobilitätstypen. Der Aussage »Ich kann mein Leben sehr gut ohne Auto gestalten« stimmen nur 8,3% dieses Typs sehr/ ziemlich zu, das ist der zweitniedrigste Wert in der Teilgruppe. Lediglich die »Technik- und Autoorientierten« messen der individuellen Fortbewegung noch mehr Bedeutung bei, im Gegensatz zu den »Unauffälligen« können sie sich jedoch mittels motorisierter Zweiräder größtenteils bereits unabhängig fortbewegen.

Bei den anderen drei Typen stellt sich die Mobilitätspraxis wie folgt dar: Die »Ökosensibilisierten« haben eher selten einen Zweiradführerschein und entsprechend selten auch ein Mofa oder Moped. Während die anderen vier Typen in ihrem Mobilitätsverhalten kaum oder keine Verantwortung für die Umwelt übernehmen wollen, sind sich die »Ökosensibilisierten« der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt bewusst und bemüht, dies in ihrer alltäglichen Mobilität zu berücksichtigen<sup>153</sup>. Auf die Frage, wer bezüglich verkehrsbedingter Umweltbelastungen Verantwortung übernehmen sollte, äußerte sich eine »Ökosensibilisierte« wie folgt:

*»Also, im Prinzip die, die das Auto fahren. Dass die Leute, die Auto fahren, ein bisschen darauf achten, dass sie nicht, wenn sie einmal um die Ecke zum Kiosk wollen, das Auto benutzen. Auch, dass man einen Zweit- oder Drittwagen hat, das muss ja im Prinzip gar nicht sein. ... Also, dass man erst überlegen sollte, ob man wirklich das Auto benutzt, oder dann doch lieber mit der Bahn fährt und das dann die Umwelt halt auch schont.« (ID 404009, »Ökosensibilisierte«, Stadt).*

Trotz des vorhandenen Bewusstseins um das Spannungsverhältnis zwischen Umwelt und Verkehr plant die Mehrheit der »Ökosensibilisierten«, den Pkw-Führerschein zu machen. Dieser Wunsch lässt sich, wie folgende Aussage verdeutlicht, dadurch erklären, dass diese Jugendlichen, wenn nicht vorrangig in der Freizeit, so doch in beruflicher Hinsicht eine Notwendigkeit sehen, mobil zu sein:

*»Ich will nicht unbedingt Auto fahren lernen, muss es aber wohl. Auto fahren ist oft unvermeidlich, gerade für die Arbeit.« (ID 216021, »Ökosensibilisierte«, Stadt).*

Konträr stellt sich das Interesse am Umweltschutz bei den »Distanzierten« dar:

*»Das interessiert mich eigentlich gar nicht«. Würdest du denn sagen, dass viel Verkehr umweltschädlich ist? »Nein – eigentlich nicht. Ich denk' einfach, das ist nicht umweltschädlich – die paar Autos hier auf der Straße.« (ID 404044, »Distanzierte«, Stadt).*

Um die mobilitäts- und umweltbezogenen Einstellungen der Jugendlichen erfassen zu können, wurden ihnen im Rahmen der Interviews zu einigen Themenschwerpunkten Statements vorgelesen, zu denen sie dann Stellung beziehen konnten. Folgendes Statement und die darauf erfolgte Äußerung des Befragten verdeutlichen das fehlende Interesse an ökologischen Themen:

---

<sup>153</sup> Zu den Einstellungen der unter 18-jährigen Mobilitätstypen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl siehe Tabelle 13 im Anhang.

Statement: Ich kann dieses ganze Gerede über Umwelt bald nicht mehr ertragen. Mich interessiert das Thema einfach nicht. Ich glaube nicht, dass der Verkehr etwas mit Umweltzerstörung zu tun hat.

Reaktion: *»So würde ich auch denken. Es interessiert mich nicht, was vielleicht in hundert Jahren ist, dann bin ich längst tot.« (ID 404133, »Distanzierte«, Stadt).*

In ihrem Freizeitverhalten zeichnen sich die »Distanzierten« in erster Linie durch ein eher passives Verhalten aus, sie beurteilen die meisten Freizeitaktivitäten eher skeptisch und erscheinen – was ihre Vorlieben betrifft – unentschlossen:

*»Was unternehme ich denn so? Hier kann man nicht viel unternehmen. Tagsüber nichts. Und abends mal weggehen – in den Soundgarden (eine Diskothek; U.S.) oder so. Aber sonst nichts.« (ID 404044, »Distanzierte«, Stadt).*

Die »Distanzierten« betreiben wenig Sport und zeigen auch für andere Themen wie beispielsweise Technik nur geringes Interesse; sie sind auch weniger häufig in Vereinen organisiert als ihre Altersgenossen. Mopeds und Mofas spielen bei der Mobilitätspraxis der »Distanzierten« nur eine verschwindend kleine Rolle. Da es sich bei den »Distanzierten« überwiegend um Mädchen handelt, die zudem meist in städtischen Regionen wohnen, überrascht es nicht, dass lediglich 4% eine entsprechende Fahrberechtigung haben und nur 2,9% ein solches Fahrzeug. Nahezu alle dieses Typs möchten jedoch den (Pkw-)Führerschein machen. Auch der Wunsch nach einem (eigenen) Auto ist deutlich vorhanden:

*»Wenn ich ein Auto hätte, würde ich Auto fahren. Ich würde andere Alternativen nicht mehr nutzen.« (ID 404044, »Distanzierte«, Stadt).*

*»Ich möchte später schon ein Auto, vor allem am Wochenende und in der Nacht, wenn die Verbindungen schlecht sind, da ist das dann doch bequemer.« (ID 104013, »Distanzierte«, Stadt).*

*»Wenn ich ein eigenes Auto haben könnte, dann mag ich auch ein eigenes Auto haben, ganz klar. Auch wenn man irgendwie Bus, Bahn, alles irgendwie umsonst haben könnte, tät ich gern ein eigenes Auto haben, weil man damit einfach mobiler ist, du bist einfach spontaner mit dem Auto. ... Wenn, ja wenn ich die Möglichkeit hätte zu einem eigenen Auto, dann würde ich's natürlich annehmen, weil ein eigenes Auto ist einfach mal ein Standard in der heutigen Gesellschaft.« (ID 306012, »Distanzierte«, Stadt).*

Im Vergleich zu den »Distanzierten« ist der »Junge Technikfan«, zu dem mehr Jungen zählen als Mädchen, in seiner Freizeit recht aktiv und fährt relativ viel Fahrrad. Außerdem ist er häufig Mitglied in einem Sportverein. Sein technisches Interesse zeigt sich auch in der relativ häufigen Benutzung von Computern und dem Basteln an Mofas und Mopeds. Gut jeder sechste »Junge Technikfan« besitzt bereits einen Führerschein und ebenso viele haben ein Moped, mit dem sie in ihrer Freizeit unterwegs sind. Der Problematik Umwelt – Verkehr sind sich die meisten dieses Typs zwar bewusst, sie sehen aber keine Veranlassung, ihr Verhalten dementsprechend zu ändern. Den Autoführerschein möchte nahezu jeder machen und dann natürlich auch fahren. Aus Umweltschutzgründen beispielsweise auf das Auto fahren zu verzichten, sehen die »Jungen Technikfans« nicht ein. Im Hinblick auf ihre zukünftige Mobilitätspraxis nach dem geplanten Führerscheinwerb äußerten sich Vertreter dieses Typs wie folgt:



Statement: Über die Umwelt mache ich mir eigentlich wenig Gedanken. Trotzdem ist es mir klar, dass es einen Zusammenhang zwischen Umweltzerstörung und Auto fahren gibt. Im Moment fahre ich am liebsten Rad, aber ich weiß nicht, ob das so bleibt, wenn ich 18 bin.

Reaktion: »Ich denke, er wartet nur, bis er den Führerschein hat und dann ›Scheiß auf die Umwelt!‹ So sehe ich das.« (ID 409078, »Junge Technikfans«, Stadt).

Reaktion: »Das wird sich wahrscheinlich schon verändern, weil ich wohne jetzt ja doch ziemlich abgelegen, und mit dem Rad, das ist halt doch ziemlich anstrengend. Wenn ich dann einen Führerschein habe, dann werde ich mit Sicherheit mehr mit dem Auto machen und dann mal weitere Sachen unternehmen, die mit dem Rad nicht möglich sind. Klar, die Belastung, die steigt natürlich dadurch auch, aber ich meine, ich kann ja nicht bloß wegen der Umweltbelastung dann daheim bleiben, das bringt's ja auch nicht.« (ID 304043, »Junge Technikfans«, Land).

#### 5.4.2.2 Die Teilgruppe der ab 18-jährigen Mobilitätstypen

Auch bei den älteren Jugendlichen zählen »Mit Freundinnen/ Freunden zusammen sein« und »Musik hören« in der Regel zu den häufigsten Freizeitbeschäftigungen. Eine Ausnahme stellt jedoch der »Technik- und Autoorientierte« dar: Nach den Freunden steht hier »Auto/ Motorrad/ Moped fahren« noch vor »Musik hören« an zweiter Stelle (siehe Tabelle 9). Für diesen Typ sind Motorräder und Autos nicht nur Verkehrsmittel, die ein zügiges Bewegen von A nach B ermöglichen, sondern sie haben zudem eine große symbolische Bedeutung.

Wenn sie nicht zu Hause entspannen oder fernsehen, sind die »Technik- und Autoorientierten« viel unterwegs<sup>154</sup>, in der Regel mit dem Auto. Sie fahren gerne Auto und investieren auch viel Geld in ihre Fahrzeuge<sup>155</sup>. Dementsprechend ablehnend stehen sie Aussagen gegenüber, die eine Reduzieren des Autofahrens aus Umweltschutzgründen befürworten<sup>156</sup>:

*»Man kann natürlich viel umweltschonender sein, wenn man mit dem Bus fährt, und wenn man mit dem Fahrrad fährt. Aber ich bin da ganz ehrlich zu faul zu. Ich habe da auch keinen Bock drauf, mich mit Tausenden von Leuten in so einen blöden Bus zu quetschen. Und vielleicht sind da Leute bei, die ich überhaupt nicht leiden kann. Da bin ich lieber alleine in meinem Wagen und habe meine Ruhe.« (ID 413085, »Technik- und Autoorientierte«, Stadt).*

Die »Etablierten« haben einen pragmatischeren Umgang mit dem Auto. Dieser Typ, der den höchsten Altersdurchschnitt aufweist und zum großen Teil bereits erwerbstätig ist oder studiert, verbringt relativ viel Freizeit zu Hause. Mit dem Freizeitangebot an seinem – überwiegend städtischen – Wohnort ist dieser Typ weitgehend zufrieden. Die Etablierten verfügen zu 96,7% über einen Führerschein, über die Hälfte

---

<sup>154</sup> Angaben für »oft mit Freundinnen/ Freunden unterwegs« (mehr als 10-mal im Monat): »Technik- und Autoorientierte« 37,2%; »Etablierte« 20%; »Ökosensibilisierte« 19,2%; »Übergangsphase« 24%; »Distanzierte« 19,2%.

<sup>155</sup> Auf einer Skala für die zehn wichtigsten Bereiche, für die Geld ausgegeben wird, stehen bei den »Technik- und Autoorientierten« Ausgaben für Auto/ Motorrad/ Moped auf dem zweiten Platz (siehe auch Abbildung 20 im Anhang).

<sup>156</sup> Zu den Einstellungen der ab 18-jährigen Mobilitätstypen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl siehe Tabelle 14 im Anhang.

(61,9%) hat einen eigenen Pkw.

**Tabelle 9: Freizeitpräferenzen der ab 18-jährigen Mobilitätstypen**

	<b>Technik- und Auto-orientierte</b> (N=528)	<b>Etablierte</b> (N=582)	<b>Öko-sensibilisierte</b> (N=645)	<b>Übergangsphase</b> (N=622)	<b>Distanzierte</b> (N=448)
<b>Rang 1</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(93,1)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(75,6)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(74,8)</b>	»Musik hören« <b>(85,8)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(71,9)</b>
<b>Rang 2</b>	»Auto/ Motorrad/ Moped fahren« <b>(85,2)</b>	»Musik hören« <b>(70,1)</b>	»Musik hören« <b>(73,7)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(82,1)</b>	»Mit Freundinnen/ Freunden zusammen-sein« <b>(69,2)</b>
<b>Rang 3</b>	»Musik hören« <b>(83,7)</b>	»Lernen« <b>(68,1)</b>	»Lesen« <b>(73,1)</b>	»Entspannen« <b>(60)</b>	»Auto/ Motorrad/ Moped fahren« <b>(60,6)</b>
<b>Rang 4</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(62,9)</b>	»Lesen« <b>(63,6)</b>	»Lernen« <b>(70,7)</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(54,9)</b>	»Fernsehen/ Video schauen« <b>(41,3)</b>
<b>Rang 5</b>	»Entspannen« <b>(56,8)</b>	»Auto/ Motorrad/ Moped fahren« <b>(55,5)</b>	»Rad fahren« <b>(60,2)</b>	»Lernen« <b>(48)</b>	»Entspannen« <b>(40,9)</b>

In Klammern: Prozentwerte für »wird oft/ immer nachgegangen«; Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

Spaß am Fahren steht für die »Etablierten«, im Gegensatz zu den »Technik- und Autoorientierten«, bei der Verkehrsmittelwahl weniger im Vordergrund, trotzdem wird – aus praktischen Gründen – meist doch auf das Auto zurückgegriffen und weniger auf öffentliche Verkehrsmittel:

Wann nimmst du den Zug? *»Das kommt drauf an, wenn ich jetzt wirklich weiter weg muss, ich muss ab und zu mal nach N rauf, da fahr ich schon gern mit dem IC weil's angenehm ist. Da spar ich mir wirklich den Stress Autobahn fahren, setz ich mich rein, Friede, Freude, Eierkuchen ...« (ID 391123, »Etablierte« Stadt).*

Und in der Freizeit, wenn es mal weiter weg geht? *»Fahren wir meistens mit dem Auto. Weil wenn man zu mehreren fährt, dann ist es angenehmer, es gibt zwar das Bayern-Ticket, aber wenn ich da zwei Stunden sitze, und mit dem Auto schaffe ich es schneller und bin dann in M dort, wo ich hin will, ohne dass ich dann groß umsteige, das ist bequemer.« (ID 391123, »Etablierte« Stadt).*

Der Problematik Autoverkehr und Umwelt sind sich die »Etablierten« zwar bewusst, sie sehen aber keine Veranlassung, sich dementsprechend zu verhalten und aus Gründen des Umweltschutzes auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Wenn sie diese benutzen, dann aus praktischen Gründen, beispielsweise um

die Parkplatzsuche zu vermeiden, Kosten zu sparen oder Stress (zum Beispiel im Stau) zu meiden.

Die »Ökosensibilisierten« der Teilgruppe der ab 18-jährigen zeigen hingegen (wie auch die »Ökosensibilisierten unter 18 Jahren) die Bereitschaft, in Bezug auf die Umwelt Verantwortung in ihrem Mobilitätsverhalten zu übernehmen und auch mal auf das Auto zu verzichten:

*»Der Einzelne hat natürlich Möglichkeiten, sich umweltschonend zu verhalten, ... ich glaub, die Bequemlichkeit das eigene Auto zu nutzen, ist aber sehr ausgeprägt. Fahrradfahren ist für mich eine Selbstverständlichkeit, aber für andere natürlich nicht.« (ID 393673, »Ökosensibilisierte«, Stadt).*

*»Ich denke, dass viele Leute das Auto zu viel benutzen. Wenn man es einmal hat, benutzt man es auch für jeden kleinen Mist. Weil es einfach so bequem ist, weil es vor der Tür steht. Man könnte wahrscheinlich für die meisten Sachen genauso aufs Fahrrad springen und hätte dann auch kein Parkplatzproblem. Ich hab kein (eigenes; U.S.) Auto. Nur wenn ich zu Hause bin bei meinen Eltern, hab ich halt eins zur Verfügung. In der Stadt schwör ich echt aufs Fahrrad. Und wenn schlechtes Wetter ist, kann ich immer noch mit dem Bus fahren.« (ID 391524, »Ökosensibilisierte«, Stadt).*

Herumfahren oder »Cruising«, wie es vor allem die technik- und autoorientierten Jugendlichen in ihrer Freizeit machen, ist den »Ökosensibilisierten« fremd. Obwohl viele von ihnen einen Führerschein haben, besitzt nur rund ein Viertel ein eigenes Auto. Sie verreisen jedoch gerne und geben dafür auch viel Geld aus. Ansonsten verbringen sie viel Zeit mit Lesen und Lernen; wenn sie ausgehen, dann meist ins Kino oder mal auf ein Konzert. Mit dem Freizeitangebot an ihrem (meist städtischen) Wohnort sind sie zufrieden.

Jugendliche der »Übergangsphase« sind in ihrer Freizeit eher häuslich orientiert. Sie sehen gerne Fern, hören Musik, entspannen oder lernen. Ihr Geld geben sie vor allem für Kleidung/ Kosmetik, Musik und Kneipe/ Disko aus. Mit dem örtlichen Freizeitangebot sind sie eher unzufrieden. Da der Altersdurchschnitt dieses Typs mit 19,9 Jahren relativ niedrig ist, hat erst die Hälfte der »Übergangsphase« einen Führerschein, fast ebenso viele geben an, noch einen machen zu wollen. Ein eigenes Auto hat erst knapp ein Drittel. Auf Grund der Tatsache, dass dem Auto weniger Symbolfunktion zukommt wie beispielsweise bei den »Technik- und Autoorientierten«, scheint bei den Jugendlichen der »Übergangsphase« in Ansätzen die Bereitschaft, sich ökologisch zu bewegen, (noch) vorhanden zu sein:

*»Die Verantwortung, die liegt eigentlich bei jedem Einzelnen. Jedoch irgendwie etwas machen kann wahrscheinlich ... muss wahrscheinlich wirklich der Staat. Irgendwie Vorgaben geben, die die Personen dann zu erfüllen haben, weil sonst wird das wahrscheinlich nie etwas.« (ID 304093, »Übergangsphase«, Land).*

*»Nicht immer mit dem Auto zu fahren, finde ich eine gute Einstellung. Das ist schon gut. Mit der Straßenbahn zu fahren ist umweltfreundlich und billig für mich.« (ID 407093, »Übergangsphase«, Stadt).*

Wenn auch der Zusammenhang von Autoverkehr und Umweltbelastung von den Jugendlichen der »Übergangsphase« nicht generell verneint wird (wie dies beispielsweise bei den »Technik- und Autoorientierten« oft der Fall ist), so ist die Bereitschaft, sich ökologisch verantwortlich fortzubewegen, nur bei wenigen gegeben und somit bei weitem nicht so stark ausgeprägt wie bei den »Ökosensibilisierten«. Zudem deu-

ten die Befunde zu den Mobilitätseinstellungen der Jugendlichen der »Übergangsphase« darauf hin, dass – sofern Führerschein und Pkw erst mal vorhanden sind – die scheinbar ökologisch motivierte Nutzung des ÖPNV zugunsten der Autonutzung aufgegeben wird.

Die »Distanzierten« zeigen kaum Bereitschaft, aus Umweltschutzgründen auf das Auto zu verzichten, selbst wenn die Möglichkeit zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel gegeben ist. Sehr viele haben bereits einen Führerschein, die Mehrheit auch schon ein eigenes Auto. Für den Bereich der Pflichtwege (zu Schule oder Arbeitsplatz) wird von ihnen wiederholt die Notwendigkeit zum Auto fahren (kein entsprechendes ÖPNV-Angebot) angeführt. Für den Freizeitbereich räumen sie ein, dass sie oft aus Bequemlichkeit das Auto nehmen:

*»Ich glaub, dass schon viel Bequemlichkeit einfach da dabei ist, auf jede zwei, drei Kilometer wird mit dem Auto gefahren, die man unter Umständen vielleicht mit dem Fahrrad fahren kann. Ansonsten glaub ich, ... zumindest ein eigenes Auto in der heutigen Zeit, das braucht man schon. Und vor allem deshalb, weil einfach auf dem Land die Arbeitsstellen nicht mehr so viel vorhanden sind und man darum oft in die Stadt (fahren muss; U.S.), wie es bei mir auch ist, und dann ist ein Auto notwendig. Und dann nützt man es natürlich im privaten Bereich auch öfter, das ist ganz klar. Es würde vielleicht ohne gehen, aber die Bequemlichkeit ...« (ID 393162, »Distanzierte«, Land).*

Ähnlich wie die »Technik- und Autoorientierten« sind auch die »Distanzierten«, die ebenfalls überwiegend im ländlichen Raum leben, mit dem örtlichen Freizeitangebot eher unzufrieden. Charakteristisch ist für sie eine generell ablehnende Haltung, so sind sie beispielsweise deutlich seltener Mitglied in einem Verein als die anderen Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Zu den häufigsten Freizeitbeschäftigungen zählen (neben Freundinnen und Freunde treffen und Musik hören) das Herumfahren mit dem Auto oder Motorrad und eher passive Aktivitäten wie fernsehen/ Videoschauen und entspannen.

### **5.4.3 Fazit**

Im Hinblick auf die nachstehenden Ausführungen ist Folgendes zu beachten: Im Verfahren der Typenbildung wurden ausgewählte Bereiche jugendkulturellen Alltags als typenkonstituierende Merkmale berücksichtigt. Der Fokus der nachstehenden Zusammenfassung liegt folglich auf der Auswertung soziodemographischer Merkmale und der in die Typenbildung eingeflossenen mobilitätsbezogenen Einstellungen im Hinblick auf ihre mobilitätsgestaltende Wirkung. Es hat sich gezeigt, dass die behandelten Merkmale Einfluss auf die Mobilitätspraxis haben, die Jugendliche im Verlauf ihrer Sozialisation entwickeln. Es wurde ferner deutlich, dass ähnliche Sozialisationsbedingungen zu ähnlichen Mobilitätsbedürfnissen und -formen führen. Dabei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass innerhalb eines Typs nuancierte Argumentations- und Handlungsweisen auftreten können, da nicht alle Vertreterinnen und Vertreter eines Typs den exakt gleichen Sozialisationsprozess durchlaufen.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass in der Gruppe der Jugendlichen verschiedene Mobilitätstypen zu beobachten sind. Über ähnliche Mobilitätseinstellungen und Sozialisationsbedingungen lassen sich Mobilitätstypen identifizieren. Diese Typen unterscheiden sich vor allem im Hinblick auf Mobilitätsanlässe und Mobilitätspraxis voneinander. Innerhalb eines Mobilitätstyp ist eine ähnliche Interpretation der Zu-

sammenhänge von Umwelt und Autoverkehr zu verzeichnen. Die verschiedenen Verkehrsmittel werden innerhalb eines Typs ähnlich beurteilt, woraus ein vergleichbares Mobilitätsverhalten resultiert.

Als mobilitätsgestaltend haben sich folgende Faktoren erwiesen:

- Die *Bildungssituation* beziehungsweise die momentane Beschäftigung: Es hat sich gezeigt, dass die ökologische Sensibilisierung und die Bereitschaft, sich umweltbewusst zu bewegen, in starkem Maß bildungsabhängig ist; das heißt, die Ausbildung eines ökologischen Bewusstseins steigt mit der Höhe des Bildungsgrads.
- Das *Geschlecht*: Mädchen zeichnen sich durch einen pragmatischeren Umgang mit Technik aus, dies gilt auch für Mobilitätstechnik und insbesondere für das Auto sowie motorisierte Zweiräder. Mädchen und junge Frauen teilen in der Regel nicht die Faszination, die Technik auf Jungen und junge Männer ausübt. Technische Entwicklungen werden von ihnen kritischer, zuweilen auch ängstlicher gesehen. Deutlich wird dies vor allem darin, dass die »Technik- und Autoorientierten« ebenso wie die »Jungen Technikfans« überwiegend männlich sind. Im Vergleich zu den Jungen und jungen Männern sind die Mädchen und jungen Frauen ökologischer eingestellt. Dementsprechend sind in den ökosensibilisierten Mobilitätstypen mehr Mädchen und junge Frauen vertreten.
- Das lokale/ regionale *Freizeitangebot*: Je nach Präferenzen und Angebotslage am Wohnort entwickeln die Jugendlichen über eine unterschiedliche Interpretation und Bewertung des Angebotes auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, um ihren Aktivitäten nachgehen zu können. In Abhängigkeit von Geschlecht, Alter und finanzieller Lage zeigen sich dabei Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel.
- Die *Einstellungen zu Auto und Umwelt*: Abhängig von diesen Einstellungen entfalten die Jugendlichen unterschiedliche Argumentationslinien bezüglich der »Notwendigkeit«, Auto zu fahren. Die differierende Beurteilung des Spannungsverhältnisses zwischen Verkehr und Umwelt und der Auswirkungen des eigenen Verkehrsverhaltens auf die Umwelt führt zu einer unterschiedlichen Bereitschaft, über die Wahl des Verkehrsmittels ökologische Verantwortung zu übernehmen. Eine Verantwortungsübernahme in Form umweltgerechten Mobilitätsverhaltens findet sich nur bei den ökosensibilisierten Mobilitätstypen.
- Die *Ausstattung mit Führerscheinen und Fahrzeugen*: Die individuell verfügbaren Fahrberechtigungen und Fahrzeuge bedingen unterschiedliche Mobilitätsoptionen. Im Hinblick auf die Möglichkeit, sich unabhängig von anderen bewegen und weitere Räume erschließen zu können, werden individualmotorisierte Fahrzeuge bevorzugt. Wie der Typ der »Auto- und Technikorientierten unter 18« verdeutlicht, greifen überwiegend Jungen und junge Männer (insbesondere im ländlichen Raum) auf motorisierte Zweiräder zurück.

Bei der vergleichenden Betrachtung von städtischen und ländlichen Räumen hat die Untersuchung gezeigt, dass Jugendliche auf dem Land in der Regel mit dem örtlichen (Freizeit-)Angebot unzufriedener sind als ihre Altersgenossen in der Stadt. Sie sind in der Folge auch häufiger motorisiert unterwegs. Für viele Jugendliche ist – auf Grund des mangelnden Freizeitangebotes in der näheren Umgebung – Herumfahren oder »Cruising« eine Freizeitbeschäftigung an sich. Dies trifft insbesondere auf die

Mobilitätstypen zu, die ein größeres Interesse an Technik im Allgemeinen und am Auto im Besonderen zeigen.

Die hier vorgestellten Typen dienen als Mittel zur Veranschaulichung des Zusammenhangs von Sozialisationsbedingungen und Art und Weise der vollzogenen Mobilität. Die Clusterung war notwendig, um Übersichtlichkeit zu gewährleisten, jedoch ist nicht für alle Jugendlichen eines Typs von exakt gleichen Sozialisationsbedingungen und Einstellungen zur Mobilität auszugehen, es lassen sich aber – wie gezeigt – Tendenzen und Gemeinsamkeiten erkennen.

Anhand von drei Fallbeispielen soll im Folgenden detailliert gezeigt werden, wie biographische Umstände und Sozialisationsbedingungen auf das Mobilitätsverhalten wirken. Bei den Fallbeispielen handelt es sich um Jugendliche, deren soziodemographische Daten und Mobilitätsverhalten über die quantitative Erhebung erfasst wurden, und die von mir – im Anschluss an die U.Move-Studie – in narrativen Interviews nochmals tiefergehend zu ihren Einstellungen und Bedürfnissen im Hinblick auf Mobilität befragt wurden. Aufgrund ihrer konzeptionellen Anlage hat die U.Move-Studie nur begrenzt Aufschlüsse über die Rauminterpretationen der Jugendlichen geliefert. Anhand der narrativen Interviews soll dem nun vertieft nachgegangen werden. Die folgenden Fallbeispiele sind nicht als exakte Rekonstruktionen eines Lebenslaufes angelegt, vielmehr dienen sie dazu, unter Berücksichtigung soziodemographischer Bedingungen und subjektiver Deutungs- und Handlungsmuster der jeweiligen Person deren Mobilitätseinstellungen und -verhalten zu darzustellen.

### **5.5 Die Ausbildung und Deutung jugendlicher Mobilitätspraxis – dargestellt an drei biographischen Fällen**

In den vorangegangenen Kapiteln wurden anhand der Ergebnisse der U.Move-Studie Determinanten und individuelle Mobilitätsmotive der Jugendlichen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebensstile von Jugendlichen erläutert. Danach ist die Ausbildung der unterschiedlichen Mobilitätsformen von soziodemographischen Faktoren im Prozess der Sozialisation abhängig, insbesondere von Alter, Geschlecht und Bildung. Zudem wirken sich Freizeitinteressen und deren mögliche Umsetzung am Wohnort auf die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen aus. Als mobilitätsrelevant haben sich auch Umwelt- oder Technikinteresse erwiesen, die unterschiedliche Interpretation und Bewertung dieser Bereiche führt zu unterschiedlicher Mobilitätspraxis. Diesen Befunden soll im Folgenden vertieft nachgegangen werden. Um die differierenden Mobilitätsbedürfnisse und -formen Jugendlicher zu erläutern, erfolgt die Darstellung unterschiedlicher raum- und mobilitätsbezogener Interpretationsleistungen und Handlungsmuster anhand von drei biographischen Fällen. Mittels narrativer Interviews, die ich mit den betreffenden Jugendlichen geführt habe, wird Mobilität als Handlungsfeld der alltäglichen Lebenswelt untersucht. Somit ist es möglich, die subjektive (»individuelle«) Dimension der Ausbildung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsformen zu erläutern. Zentrale Fragen dabei sind:

- Welchen Einfluss nehmen biographische Besonderheiten auf die Konstitution von Mobilitätsbedürfnissen und -formen?
- Welche Rolle spielt die Interpretation des Raumes, in dem die Jugendlichen aufgewachsen sind, für die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen?

- Wie greifen Mobilitätsbedürfnisse in alltägliche Handlungszusammenhänge ein?
- Welche Handlungsstrategien liegen in Bezug auf Mobilität vor?

Wie im Kapitel 5.2 erläutert, ergab die U.Move-Studie zehn Typen jugendlicher Mobilität; fünf in der Altersgruppe der 15 bis 17-jährigen und fünf in der Altersgruppe der 18 bis 26-jährigen, wobei die Typen »Ökosensibilisierte« und »Technik- und Autoorientierte« in beiden Altersgruppen vorkamen. Es wurden von mir drei Jugendliche ausgewählt, um mit ihnen narrative Interviews zu führen<sup>157</sup>. Die ausgewählten Jugendlichen repräsentieren drei unterschiedliche Mobilitätstypen, das heißt, sie unterscheiden sich sowohl in der Wahl, der Nutzungsintensität und der Beurteilung von Verkehrsmitteln, als auch in ihrer Motivation sich zu bewegen und sich Räume zu erschließen. Wie die Auswertung der fokussierten Leitfadeninterviews der U.Move-Studie gezeigt hat, waren bei den ausgewählten Jugendlichen auf Grund unterschiedlicher Interpretationen sozialräumlicher Aspekte unterschiedliche raum- und mobilitätsbezogene Handlungsmuster zu erwarten. Die ausgewählten Jugendlichen vertreten jeweils einen bestimmten Mobilitätstyp und verdeutlichen – auf Grund ihrer unterschiedlichen Sozialisation und der damit verbundenen Handlungsorientierungen –, wie unterschiedlich sich Mobilitätsmotive und Mobilitätsverhalten im biographischen Verlauf von Jugendlichen entwickeln können. Zugleich spiegeln sie im Wesentlichen das Spektrum der U.Move-Typen in der Altersgruppe der über 18-jährigen. Gewählt wurden folgende drei Typen:

- Mobilitätstyp »Ökosensibilisierte«,
- Mobilitätstyp »Technik- und Autoorientierte«,
- Mobilitätstyp »Übergangsphase«.

Was die berufliche beziehungsweise Ausbildungssituation der ausgewählten Jugendlichen betrifft, so ist festzuhalten, dass sie sich zum Zeitpunkt des Interviews im Übergang von der Schule zum Berufsleben beziehungsweise dem Studium befanden. Dieser Lebensabschnitt ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass durch die Überlegungen zur Berufswahl die Notwendigkeit von Mobilität in gewissem Maße »von außen« vorgegeben ist. Ferner ist den Jugendlichen gemein, dass sie alle in einer ländlich geprägten Region Niederbayerns aufgewachsen sind, in der das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln als defizitär bezeichnet werden kann.

Um die Entwicklung ihrer raum- und mobilitätsbezogenen Einstellungen und Handlungsorientierungen nachzeichnen zu können, habe ich mit den Jugendlichen ein jeweils circa eineinhalbstündiges narratives Interview geführt. Vorbereitend habe ich ihnen in einem halbstündigen Gespräch die Thematik und den Zweck des Interviews erläutert (vgl. Schütze 1977). Ferner habe ich ihnen den Ablauf des Gespräches und die technischen Details (Aufnahme des Interviews auf Tonband zur späteren Abschrift) erklärt und sie darauf hingewiesen, dass ihre Erzählungen nur in anonymisierter Form von mir verwendet werden. Im Interview selbst wurden die Jugendlichen dazu befragt, welchen Stellenwert Mobilität in ihrem Lebensalltag einnimmt, welche Erfahrungen sie im Verlauf ihrer Mobilitätsentwicklung gemacht haben, und welche Bedeutung für sie die Räume haben, in denen sie aufgewachsen sind beziehungsweise jene Räume, in denen sie zum Zeitpunkt des Interviews lebten.

---

<sup>157</sup> Die ausgewählten Jugendlichen hatten sowohl an der quantitativen Befragung als auch an den fokussierten Leitfadeninterviews der U.Move-Studie teilgenommen.

Die Interviewtexte können als vom Interviewer angeregte »Selbstdarstellungen« des eigenen Lebens in Bezug auf die im Interview gestellte Thematik, das heißt die Bedeutung von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag, angesehen werden (vgl. Rosenthal 1987, S. 132)<sup>158</sup>. Wie im Folgenden gezeigt wird, gibt »... die Art und Weise, wie die einzelnen Informanten (die Interviewten; U.S.) auf die vorgegebene Themenstellung reagieren, wie sie diese Themenstellung ausbuchstabieren, und in welche thematischen Felder sie ihre einzelnen Erfahrungen stellen, ... Aufschluss über ihre subjektiven Deutungsstrukturen.« (a.a.O., S. 133). Dabei zeigen sich differierende Deutungsstrukturen beispielsweise darin, ob das eigene Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit ökologischen Aspekten thematisiert wird oder eher in einen technokratischen Kontext gesetzt wird.

Bei der Analyse der Ausbildung und Deutung jugendlicher Mobilitätspraxis ist ferner zu bedenken, dass es nicht nur eine Form von Interpretation gibt, sondern verschiedene Interpretationsfolien existieren: Technokratische, familiale, kommunikative oder auch umweltbezogene Einstellungen, wie beispielsweise das Bemühen, sich umweltschonend zu verhalten, können sich auf die Gestaltung der Mobilitätspraxis auswirken.

Der erste Fall zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass die betreffende Jugendliche (Simone<sup>159</sup>, U.Move-Typ »Ökosensibilisierte«) über ein differenziertes Wissen über den Zusammenhang von Umweltbelastung und (Auto)Verkehr verfügt und dieses Wissen in ihren mobilitätsbezogenen Handlungen berücksichtigt. Im zweiten Fall (Markus, U.Move-Typ »Technik- und Autoorientierte«) hingegen ist die Mobilitätsgestaltung durch eine stark ausgeprägte Technikorientierung charakterisiert und die Umsetzung der Mobilitätsbedürfnisse an das Auto gebunden. Der dritte Fall zeigt am Beispiel der Mobilitätspraxis von Christine (U.Move-Typ »Übergangsphase«) die Ausbildung einer überwiegend berufsorientierten Mobilität, die sich – im Gegensatz zu den anderen beiden Fällen – im Wesentlichen auf die unmittelbare Heimatregion beschränkt.

Für die Entwicklung der subjektiven Deutungsstrukturen und folglich der spezifischen Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsformen sind in erster Linie zwei Dimensionen maßgeblich. Zum einen die Lebensphase beziehungsweise die biographischen Entwürfe der jeweiligen Person, zum anderen institutionell vorgegebene Handlungsspielräume und Mobilitätsanlässe. Wie im Kapitel 2.4 erläutert, bedingt die spezifische Sozialisation eines Menschen spezifische Mobilitätsbedürfnisse. Wesentliche Faktoren sind dabei neben dem sozialen Status vor allem Alter, Geschlecht, Bildung, ökonomische Situation und Wohnort. Darüber hinaus bestehen gesellschaftliche Zwänge zur Mobilität und es existieren unterschiedliche äußere Vorraussetzungen, diesen Anforderungen nachkommen zu können; zu denken ist hier beispielsweise an die infrastrukturelle Ausstattung des jeweiligen Raumes.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Jugendlichen im Verlauf ihrer Biographie unterschiedliche Deutungsmuster und Kompetenzen erwerben, um mobilitätsbezogenen Handlungsanforderungen gerecht zu werden. Mit anderen Worten, sie verfügen

---

<sup>158</sup> Eine Abschrift der Tonbandaufnahme der Interviews findet sich im Anhang.

<sup>159</sup> Die Namen der befragten Jugendlichen und der von ihnen genannten Verwandten und Bekannten wurden anonymisiert.



über unterschiedliche Interpretationsmuster und Mobilitätsressourcen und entwickeln unterschiedliche Werte und Kompetenzen hinsichtlich der Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Zudem bestehen Unterschiede in der Bewertung der Verkehrsmittel. Dies ist auf eine unterschiedliche soziale Zuschreibung seitens der Jugendlichen zurückzuführen, die mit den einzelnen Fahrzeugen verbunden ist. Diese Zuschreibung beinhaltet bestimmte symbolische Dimensionen, die mit dem betreffenden Fahrzeug assoziiert werden. Diese Konnotation ist ausschlaggebend für den Grad der Nutzung des entsprechenden Verkehrsmittels.

Weiter geht es darum, zu ergründen, worauf sich die Ausbildung unterschiedlicher Mobilitätsressourcen zurückführen lässt. Relevante Handlungsorientierungen und Ressourcen werden von den Individuen in verschiedenen Lebensbereichen entwickelt und sind daher »... nicht vorab aus sozialstrukturellen Positionierungen abzuleiten ...« (Breckner 1993, S. 75). Mobilitätsrelevante Handlungsorientierungen von Jugendlichen können beispielsweise durch das Mobilitätsverhalten der Eltern beeinflusst sein. Wie Karl Mannheim ausführte, sind die ersten Eindrücke, Erfahrungen und Erlebnisse, die ein Individuum im Verlauf des Aufwachsens macht, von besonderer Bedeutung: Sie »... haben die Tendenz, sich als natürliches Weltbild festzusetzen. Infolgedessen orientiert sich jede spätere Erfahrung an dieser Gruppe von Erlebnissen, mag sie als Bestätigung und Sättigung dieser ersten Erfahrungsschicht oder aber als deren Negation und Antithese empfunden werden.« (Mannheim 1965, S. 4). Ein wesentliches Merkmal des Generationszusammenhangs ist zudem die Notwendigkeit des Tradierens, das Übertragen des ererbten Kulturgutes, »... das Hineinwachsen der neuen Generation in die ererbten Lebenshaltungen, Gefühlsgehalte, Einstellungen.« (a.a.O., S. 42). Für das Thema Raum und Mobilität bedeutet dies, dass Jugendliche Interpretationen von Raum und Mobilitätsverhalten zunächst in der Art und Weise kennen lernen, wie sie von der Elterngeneration praktiziert und vermittelt werden. Auf diesen Erfahrungen aufbauend – die Erfahrungen übernehmend oder ablehnend – entwickeln die Jugendlichen eine ihnen eigene Form des Raumverständnisses und der Mobilität.

Neben der Elterngeneration ist auch die eigene Generation für die Ausbildung von Handlungs- und Deutungsmustern bedeutsam. Mannheim spricht diesbezüglich von der »verwandten Lagerung« einer Generation (a.a.O., S. 40). Die verwandte Lagerung ergibt sich aus dem Umstand, dass eine Generation »... am selben Abschnitt des kollektiven Geschehens parallel teilnimmt.« (a.a.O.). Charakterisiert wird die gemeinsame Lagerung im sozialen Raum durch die Möglichkeit, an denselben Ereignissen in einem gemeinsamen historisch-sozialen Lebensraum teilzuhaben und »... noch mehr, von derselben Art der Bewusstseinschichtung aus dies zu tun.« (a.a.O.). Mannheim nennt dies die »inhärierende Tendenz einer Lagerung« (a.a.O.), die für das einzelne Individuum als Orientierungsmöglichkeit fungiert. Demzufolge hat die oder der Einzelne die Option, sich den der Generation inhärenten Tendenzen anzuschließen, oder aber – in Ablehnung dieser Tendenzen – andere Einstellungen zu entwickeln. Jugendliche orientieren sich bei der Ausgestaltung ihrer Mobilität demzufolge nicht nur an der älteren Generation, sondern auch und gerade an den in ihrer eigenen Generation vorherrschenden Einstellungen zu Raum und Mobilität und den existierenden Mobilitätstendenzen, insbesondere an den im engeren Umfeld, innerhalb der Peergroup und der Clique vorherrschenden Tendenzen.

Maßgeblich für die Entwicklung mobilitätsrelevanter Handlungs- und Deutungsmuster

ist zudem der persönliche Lebensentwurf der oder des Jugendlichen; Orientierungen im persönlichen Lebensentwurf überlagern beziehungsweise determinieren mobilitätsrelevante Einstellungen und Handlungsweisen.

Welche Erfahrungen und Handlungsorientierungen für die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen jeweils »fallspezifisch« relevant sind, wird im Folgenden anhand der bereits erwähnten Fallstudien empirisch dargestellt. Dabei geht es darum, den mobilitätsrelevanten Problemzusammenhang, der alle Lebensbereiche beziehungsweise Teilräume des alltäglichen Lebens umfasst, zu rekonstruieren. Es wird gezeigt, dass spezifische Sozialisationsverläufe dazu führen, dass Jugendliche unterschiedliche Deutungsmuster im Hinblick auf Raum und differierende Handlungsorientierungen im Hinblick auf Mobilität entwickeln.

### **5.5.1 Simone – Mobilität als Erziehungsfrage**

Simone ist in einer niederbayerischen Kleinstadt aufgewachsen, wo sie bis vor kurzem zusammen mit ihrem Bruder und ihren Eltern gelebt hat. Vor gut einem Jahr hat Simone die Schule mit dem Abitur abgeschlossen und ein Studium in einer etwa 200km entfernten Stadt begonnen. Zum Zeitpunkt des Interviews war Simone 20 Jahre alt und wohnte in einer Wohngemeinschaft in einem Studentenwohnheim. Eine feste Partnerschaft hatte Simone zum damaligen Zeitpunkt nicht.

Im Oktober 2002 habe ich Simone an ihrem Studienort besucht und mit ihr ein etwa eineinhalbstündiges narratives Interview geführt. Einleitend habe ich sie danach gefragt, wie es zum Umzug gekommen ist und wie sie ihr jetziges Leben in der neuen Umgebung im Vergleich zu ihrer Zeit in der Heimatstadt empfindet. Thematisiert wurde auch, welche Mobilitätsanforderungen sie in ihrem Alltag zu bewältigen hat und hatte.

Ohne die Ergebnisse im Einzelnen vorwegnehmen zu wollen, kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass Simone einen Typ repräsentiert, dessen Mobilitätsverhalten eng verknüpft ist mit der politischen und sozialen Einstellung, die sie im Verlauf ihrer Sozialisation entwickelt hat.

Im Folgenden wird nun anhand ihrer Aussagen nachgezeichnet, welche Interpretations- und Deutungsmuster Simone im Hinblick auf Mobilität und Raum hat und welche Faktoren bei der Ausbildung dieser Muster von Bedeutung sind. Dabei werden im Wesentlichen folgende Aspekte behandelt:

- Der Beginn des Studiums im Hinblick auf die Erschließung neuer Räume bei gleichzeitig drohendem Verlust der bisherigen sozialen Kontakte und räumlichen Bezüge.
- Die Bedeutung der Heimatregion im Prozess des Aufwachsens im Hinblick auf die Beurteilung von Raum und die Entwicklung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse.
- Die Rolle des Elternhauses bei der Ausbildung politischer und sozialer Kompetenzen.
- Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und die Bedeutung von Automobilität im Besonderen.

## Der Stellenwert der Studienzeit für die Erschließung neuer Räume

Nach eigener Aussage stand für Simone schon länger fest, dass sie nach dem Abitur studieren wolle. Dass sie dafür in eine andere Stadt umziehen müsse und auch später wohl in ihrer Heimatstadt keinen Arbeitsplatz finden würde, war ihr dabei durchaus bewusst:

*»In meiner Heimatstadt hat man es als Akademiker sowieso schwer, außer man ist Arzt, Apotheker oder Lehrer und andere Akademikerjobs ... das ist sehr schwer, wir haben kaum Industrie. Ja, im Endeffekt eigentlich gar nichts, also es ist wirklich schlimm.«*

Mit dem Verlauf ihres Studiums (Betriebswirtschaftslehre) ist Simone bisher recht zufrieden. Die Erfordernisse, sich zu Beginn des ersten Semesters innerhalb der Strukturen der Universität zurecht finden und »sich einen Plan verschaffen« zu müssen, beschreibt Simone als stressig, mittlerweile hat sie sich jedoch gut eingefunden:

*»Anfangs bin ich noch mit irgendwelchen Listen durch die Gegend gelaufen, da habe ich aufgeschrieben, was ich alles machen muss, aber mittlerweile, so Stundenplan machen, das stresst mich nicht mehr und ich weiß auch, was ich will, und was ich mir zumuten kann, deswegen funktioniert es ganz gut.«*

Ihren Schritt, zum Studium in eine andere Stadt gezogen zu sein, bereut Simone nicht, sie vermisst jedoch ihre »Freunde von daheim«:

*»Das Einzige, was nicht so schön ist, ist, dass ich die Einzige aus meinem Freundeskreis (von zu Hause; U.S.) bin, die hier in X ist. Alle anderen sind in Y, Z oder sogar noch weiter weg.«*

Über jene Freunde und ihre Familie, die noch im gemeinsamen Heimatort wohnen, ist Simone mit diesem Raum noch stark verbunden. Simone hat, wie sie sagt, bewusst einen Studienort gewählt, der nicht zu weit entfernt ist. Sie fährt durchschnittlich zweimal im Monat »nach Hause«, wie sie es selber ausdrückt und verbringt auch einen Großteil der Semesterferien »daheim«; vor allem um ihre Familie und die dort ansässigen Freunde zu sehen. Die Heimatstadt ist zudem der Treffpunkt mit ihren Freundinnen und Freunden, die sie von der Schulzeit kennt, von denen mittlerweile die meisten jedoch zum Studium, zur Ausbildung oder zum Arbeiten die Region verlassen haben:

*»Ich fahr so alle zwei Wochen mal heim. Von mir sind noch Freunde daheim oder ich habe Freunde in Y, die hole ich dann ab und nehme sie dann mit nach Hause. ... Also im Prinzip ist es wie früher. Ein paar Leute sind weniger oft da (zu Hause; U.S.), ein paar Leute sind jedes Wochenende daheim, und da wird dann einfach rumtelefoniert oder irgendwie über Internet ausgemacht ›ja machen wir das‹, es funktioniert eigentlich ganz gut. Ich hoffe, dass das auch bleibt, also zumindest noch eine Zeit oder zumindest die Leute, die ich schätze.«*

Das Treffen mit ihren »alten« Freundinnen und Freunden ist Simone sehr wichtig, und sie ist bemüht, den Kontakt auch in der Zukunft aufrecht zu halten:

*»Ja, es gibt wirklich so fünf, sechs Leute, mit denen bin ich eigentlich ständig in Kontakt, auch über Internet. Oder wir telefonieren uns halt zusammen und gehen gemeinsam weg und jeder hat was Neues zu erzählen. Ich bekomme auch öfter Besuch hier, ich hab schon die Matte unterm Bett, und dann kommen die halt hierher und besuchen mich. Ich mache es eigentlich genauso, also, dass ich ab und zu in Y bin und in Z war ich schon.«*

*Also jeder hat halt jetzt irgendwie ein anderes Leben, aber es funktioniert noch. Also ich weiß nicht wie lang, aber noch funktioniert es, wir fahren auch mal gemeinsam in Urlaub.«*

Aus Simones Äußerungen wird ersichtlich, dass sich ihr Alltag in ihrer augenblicklichen Lebenssituation im Wesentlichen auf zwei Räume, den Studienort und ihre Heimatstadt verteilt. Dabei werden den physischen Räumen von ihr bestimmte Funktionen und Eigenschaften zugeschrieben. »Zu Hause« ist demnach noch immer der Heimatort, wenn sie von ihrem jetzigen Wohnort spricht, so sagt sie »hier in X« oder »hier im Wohnheim«. Mit dem Heimatort verbindet Simone vor allem ihre Familie und ihre Freundinnen und Freunde aus der Schulzeit. Hier verbringt sie einen Großteil ihrer Wochenenden und die Semesterferien. Der Umzug in den Studienort X steht für die Erschließung neuer Räume wie das Studium und das Leben in der Wohngemeinschaft mit all seinen Freiheiten und Pflichten.

Ihre Erfahrungen des Zusammenlebens in der Wohngemeinschaft des Studentenwohnheims beschreibt Simone überwiegend positiv. Sie legt großen Wert darauf, einen guten Kontakt zu ihren Mitbewohnerinnen und Mitbewohnern zu haben. Dafür ist sie auch bereit, Kompromisse hinsichtlich der Regelungen für das Zusammenwohnen einzugehen. Nach eigener Aussage fühlt sie sich in der Wohngemeinschaft sehr wohl, vor allem, da sie sich nicht vorstellen kann, ganz allein zu wohnen:

*»Ich denke, ich habe hier Glück gehabt, ich habe zwei Mitbewohnerinnen, mit denen ich mich ganz gut verstehe. ... Also ich bin froh, dass ich nicht allein lebe. ... Und ich fühle mich hier wohl, also wir kochen auch gemeinsam und es macht einfach Spaß. Also, wenn man seine Ruhe will, dann stört einen auch keiner, aber wenn ich Unterhaltung will, dann gehe ich einfach in die Küche. Bei uns in der Küche ist auch immer Treffpunkt zum Pizza machen, oder wenn mehr Leute gemeinsam kochen, das wird bei uns einfach gemacht.«*

Die Freiheiten, die Simone in der Wohngemeinschaft im Vergleich zum Wohnen bei den Eltern hat, hebt sie während des Interviews besonders hervor. Zu diesen Freiheiten zählen vor allem das Ausschlafen, und dass sie ihre Freizeit einteilen kann, wie sie mag und deshalb ungebundener ist als zu der Zeit, als sie noch bei den Eltern gewohnt hat. Auf der anderen Seite ist sie sich aber auch bewusst, dass das Zusammenleben im Wohnheim ein gewisses Grundmaß an Regeln und gegenseitiger Rücksichtnahme erfordert. So stellt auch sie gewisse Anforderungen an ihre Mitbewohnerinnen, zum Beispiel, was Sauberkeit angeht. Insgesamt beurteilt Simone das Leben in der Wohngemeinschaft als unkompliziert.

### **Die Bedeutung der Heimatregion im Hinblick auf die Beurteilung von Raum und die Entwicklung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse**

Die enge Bindung, die Simone zu ihrem Heimatort hat, erklärt sich über die durchweg positiven Erfahrungen, die sie während ihres Aufwachsens in der Kleinstadt und der umgebenden ländlichen Region gemacht hat. Maßgeblich dafür sind nach ihren Aussagen neben der Familie Freundinnen und Freunde, die in der Nähe gewohnt haben, sowie die naturnahe Landschaft. Bis zum Alter von etwa 16 Jahren hat Simone den größten Teil ihrer Freizeit innerhalb ihrer Heimatstadt und der näheren Umgebung verbracht. Eine Ausnahme stellten lediglich die Urlaubsreisen mit der Familie dar. Auch ihr Schulalltag hat sich in ihrem Heimatort abgespielt. Bis zum Abschluss der Schule mit dem Abitur waren die Schulen, die sie besucht hat, innerhalb der Klein-

stadt stets zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Im Gegensatz zu vielen Altersgenossen hat Simone daher nicht bereits als Schülerin erste Pendlererfahrungen machen müssen. Rückblickend auf ihre Kindheit und im Hinblick auf ein mögliches Leben in einer Großstadt äußert sich Simone wie folgt:

*»Ich denke, dass eine Kleinstadt, so wie ich aufgewachsen bin, das war eigentlich ganz schön, also so mit Spielstraße und Freibad und Sportangeboten. Ich glaube nicht, dass ich in einer Großstadt leben kann. Mir tun auch immer die Kinder in der Stadt leid, so mit Spielen oder so. So kannst du dann doch mal in den Wald gehen. Ich denke, viele haben ja auch noch nie einen Wald gesehen. Ich habe auch Verwandtschaft, die auf dem Dorf wohnt und ich kenne auch einen Kuhstall von innen. Also ich denke, dass man da eigentlich ganz schön aufgewachsen ist, also auch jenseits von irgendwelchen Problemen, die in der Großstadt jetzt auftreten.«*

Etwa ab 16 Jahren, so erzählt Simone, habe sie dann schon den Wunsch gehabt, »mal zu Hause rauszukommen« und »etwas Anderes zu sehen«. Dabei ging es ihr in erster Linie darum, in der Freizeit, vor allem an den Wochenenden, gemeinsam mit Freundinnen und Freunden etwas zu unternehmen und »was Neues kennen zu lernen«. Im Zuge der Ablösung von den Eltern während der Pubertät spielt der Wunsch »mal raus zu kommen« hinsichtlich der Erschließung von (Frei-)Räumen für Jugendliche eine große Rolle. Dabei ist es von Bedeutung, sich unabhängig von Eltern und anderen erwachsenen Bezugspersonen eigene Räume anzueignen, wobei auch erste sexuelle Erfahrungen relevant sind. Um ihr Bedürfnis nach neuen Unternehmungen und der Erkundung neuer Räume befriedigen zu können, war Simone, wie viele andere Jugendliche aus ländlichen Regionen, auf die Mitnahme durch Freunde angewiesen, bis sie selber einen Pkw-Führerschein hatte:

*»Ich bin dann schon auch weggekommen, das ergibt sich ja dann mit anderen Leuten, die den Führerschein schon haben. ... Wenn wir zu Hause weggegangen sind, da war es eigentlich so, dass immer einer fahren musste, das ist einfach so bei uns. Öffentliche Verkehrsmittel, das ist eigentlich unmöglich. Also nach Q kann man mit der Bahn fahren, aber sonst war man da arm dran, wenn man nicht irgendwen gehabt hat, wo man mitfahren konnte oder dann eben selber fahren.«*

Das Zitat macht deutlich, dass die Einschränkung, sich nicht aus der Stadt oder Region hinaus bewegen zu können und »mal etwas Anderes zu sehen«, von Simone durchaus als negativ empfunden wurde. Meistens, so erzählt sie, hat sie jedoch eine Möglichkeit gefunden, »mal raus zu kommen«, auch wenn sie selber noch nicht Auto fahren durfte. So gab es in der Clique meist eine(n) ältere(n) Jugendliche(n), die oder der bereits ein Auto hatte und bei der beziehungsweise dem sie mitgefahren ist. Manchmal ist Simone zusammen mit Freundinnen am Wochenende auch mit der Bahn unterwegs gewesen, etwa nach Z, wo sie sich auch schon mal »die Nacht am Bahnhof vertrieben« haben.

## **Die Rolle des Elternhauses bei der Ausbildung politischer und sozialer Kompetenzen**

Simone ist mit ihrem Leben in der Wohngemeinschaft des Studentenwohnheims zufrieden und genießt die Freiheiten, die sie dort hat. Sie weist während des Interviews jedoch mehrfach darauf hin, dass sie immer ein gutes Verhältnis zu ihren Eltern gehabt hat und auch immer noch hat. Durch die enge Beziehung zu ihren Eltern ist Si-

mone in mancher Hinsicht deutlich von ihren Eltern geprägt, so zum Beispiel im Bereich ihrer politischen Einstellungen. Simone beschreibt sich selbst als politisch interessiert. Einer bestimmten Partei kann sie sich nicht zuordnen; ihre politische Orientierung beschreibt sie wie folgt:

*»Politik interessiert mich schon generell, aber es ist eben so, dass man jetzt doch ziemlich enttäuscht wird. Ich kann jeden verstehen, der jetzt bei der Bundestagswahl nicht mehr die SPD gewählt hat, oder auch die Grünen. Ich persönlich habe dann schon die Richtung gewählt, aber immer mit dem Hintergedanken, den einen da, den will ich nicht. Politik ist schon wichtig, also ich war früher in der Antifa<sup>160</sup>, also zumindest im Dunstkreis der Antifa. ... Das hängt auch mit dem Freundeskreis zusammen, also von der Einstellung her. Jetzt ist es etwas ruhiger geworden, aber wenn ich jetzt die Möglichkeit habe, zu irgendwelchen Demos zu gehen, das mach ich schon noch. Oder ich kriege ab und zu eine E-Mail, also ich war da jetzt nicht direkt dabei, aber so Sympathisant schon. ... Bei der SPD oder auch den Grünen, ich kann da nirgends voll dahinter stehen, deswegen bin ich auch bei keiner Partei. Und die anderen scheiden ja sowieso aus. Gegen frauenfeindliche, ausländerfeindliche Parteien hab ich sowieso was. Meiner Meinung nach ist das einfach so, dass die Erzkonservativen in Bayern, das ist seit 50 Jahren dieselbe Regierung und es wird sich nie etwas ändern, also die fallen für mich sowieso weg. ... Ich denke auch nicht, dass ich mich in Zukunft in einer Partei politisch engagiere, Freunde von mir machen das, sind bei den Jusos oder der Grünen Jugend. Aber das käme für mich nicht in Frage, dass ich da Würstchen verkaufe oder so was. Ich bin auch nicht so ein Mensch, der sagt, ja das muss man dann so hinnehmen, das sagt die Partei, ich würde da eigentlich ganz gern meine eigene Meinung behalten und aus dem Grund lieber keine Partei.«*

Wenn sie sich auch nicht in einer Partei engagiert, so ist Simone doch politisch sehr interessiert und bewandert. Politik spielt auch im Freundeskreis ihres Heimatortes eine Rolle, einige ihrer Freundinnen und Freunde hat sie über das gemeinsame Interesse an politischen Fragen kennengelernt. Eine besondere Rolle kommt bei der Ausbildung ihres Politikinteresses ihrem Vater zu, der selbst über viele Jahre politisch und auch parteipolitisch aktiv war. Simone führt während des Gespräches an, dass sie ähnliche politische Einstellungen entwickelt hat:

*»Also wenn ich jetzt bei meinen Eltern zu Hause bin oder so, wird auch gemeinsam über Politik geredet, mein Vater ist da ziemlich interessiert. Ich denke mal, dass ich mir meine politische Meinung auch so gebildet hätte, dass das auch so gekommen wäre, wenn ich jetzt nicht einen Vater hätte, der eben relativ dieselbe Meinung hat, vielleicht sogar manchmal ein bisschen extremer. Der war früher bei den Jusos und hat dann aber auch irgendwann nicht mehr gewollt und hat sich dann einfach mit denen überworfen und mag seitdem da nichts mehr politisch machen.«*

Den Eltern ähnliche Verhaltensweisen und Bedeutungszuschreibungen finden sich auch im Hinblick auf die Autonutzung und auch im Zusammenhang von Ökologie und Verkehr. Wie Simone erzählt, haben ihre Eltern schon darauf geachtet, das Auto *»nicht für unnütze Fahrten zu benutzen«* und Wege im Ort doch mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen. Für ihre Eltern, so erzählt Simone, sei das Auto immer nur ein Gebrauchsgegenstand gewesen, *»ein Mittel, um von A nach B zu gelangen«*:

*»Meine Eltern haben auch ein Auto, aber die können beide eben zu Fuß in die Arbeit gehen und so wird halt mit dem Auto gefahren, wenn was Größeres eingekauft werden muss, kleinere Einkäufe erledigt meine Mutter auch zu Fuß. Bei uns steht das Auto unter*

---

<sup>160</sup> Antifa = Antifaschistische Aktion.

*der Woche sicher manchmal drei Tage am Stück und keiner fährt damit. Und deswegen habe ich es auch nicht so kennen gelernt, als so ein Ding, das man hegen und pflegen muss und immer schön putzen und so. Es steht halt mehr rum. Zum Urlaub fahren oder so wird es natürlich genutzt, oder mal zum Skifahren. Meine Eltern machen Ausflüge, Wanderungen, da braucht man dann auch irgendwie ein Auto, dass man dann dahin kommt. Aber so viel gebraucht wird das Auto nicht«.*

In ähnlicher Weise beschreibt Simone die Bedeutung, die ein Auto für sie hat. Sie sieht das Auto in erster Linie als einen Gebrauchsgegenstand, Funktionsweise und technische Details sind für Simone nicht von Interesse.

## **Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und Automobilität im Besonderen**

Welche Bedeutung es für Simone hat, sich aus der heimatlichen Umgebung lösen und gemeinsam mit der Clique etwas unternehmen und andere Orte und Städte kennen lernen zu können, zeigt sich auch darin, dass sie daran denkt, das »Familienauto«<sup>161</sup>, welches sie zur Zeit nutzen kann, im nächsten Jahr ihrem Bruder zu überlassen, wenn dieser 18 Jahre alt wird:

*»Ja, ich denke, dass ich da nachgeben werde und sage, nimm's (das Auto; U.S.). Weil ich es kenne, wie es ist, wenn man bei uns zu Hause wirklich nicht weg kann. Mein Bruder ist einer von den Älteren, in seiner Klasse und auch aus seinem Freundeskreis. Das wird dann schon so laufen, dass ich dann öfter mit dem Zug hierher (nach X; U.S.) fahren werde, damit er das Auto haben kann, und die dann damit rumfahren können.«*

Auf Grund ihrer eigenen Erfahrungen, zu Hause »festzusitzen«, ist Simone bereit, das Auto ihrem Bruder zu geben, wenn dieser den Führerschein gemacht hat und dies, obwohl sie es, wie sie sagt, »unheimlich praktisch findet, jetzt so mit dem Auto und dem Heimfahren«. Sie weist jedoch auch darauf hin, dass sie ihr Leben auch gut ohne ein eigenes Fahrzeug gestalten könnte:

*»Es muss auch ohne Auto gehen, und es geht auch ohne Auto. Ich habe dann auch kein Problem damit, es ist nicht so, dass ich da jetzt sage ›Oh mein Gott‹, wenn ich da mal jetzt kein Auto mehr habe, was mache ich dann, so ist es nicht. Also ich habe hier (im Studienort; U.S.) auch ein halbes Jahr kein Auto gehabt. Das ist auch gegangen und deswegen sehe ich da jetzt kein Problem.«*

Ein eigenes Fahrzeug ist Simone nur bedingt wichtig. Ein Auto ist für sie vor allem ein Gebrauchsgegenstand, auf Aussehen, Ausstattung oder Motorleistung legt sie keinen besonderen Wert:

*»Auto ist generell für mich nur ein Mittel zum Zweck, um von A nach B zu gelangen und ansonsten habe ich da keine größere Beziehung. ... Ich putze es auch selten, ich putze hier (in der Wohngemeinschaft; U.S.), aber mein Auto schaut aus! Wichtig ist wirklich nur, dass ich damit fahren kann. Ich schau schon wegen Werkstatt und Winterreifen, dass ich da nichts irgendwie kaputt mache, aber ansonsten nicht.«*

An ihrem Studienort nutzt Simone das Auto eher selten, mal für den WG-Einkauf oder, wenn sie mit Freundinnen und Freunden etwas außerhalb des Studienortes unternimmt. Im Stadtverkehr fühlte sie sich anfangs, vor allem wenn sie alleine Auto fuhr, unwohl, sie fährt auch nicht besonders gerne Auto:

---

<sup>161</sup> Simones Eltern haben sich vor etwa einem Jahr ein neues Auto gekauft und Simone das alte Fahrzeug überlassen. Es ist ihr erstes eigenes motorisiertes Fahrzeug.

*»Ich bin ein bisschen eine katastrophale Autofahrerin, also ich fahre ein bisschen unsicher, ich fahre auch nicht so schnell, aber ich komme die 200km heim und komme sie auch wieder hoch und ich denke, das reicht. Hier im Stadtverkehr, also wenn man den Führerschein in einer Kleinstadt gemacht hat, wo es nur eine Straße mit zwei Spuren gibt, dann ist hier in X Fahren doch mit erheblichem Risiko fürs Auto verbunden, würde ich mal sagen. Mittlerweile geht es eigentlich auch, am Anfang war's schlimm, da hab ich immer wen mitgenommen, der gesagt hat, ja jetzt blinkst beim Spurwechsel und so ... Aber ich denke mir jetzt noch, wenn ich irgendwo anders gut und schnell hinkomme, ohne Auto, dann brauche ich kein Auto, dann gehe ich zu Fuß oder fahre mit dem Rad oder fahre mit der Straßenbahn, das kommt immer drauf an.«*

In ihren Äußerungen zur Autonutzung bezieht sich Simone wiederholt auf ihre 14-tägigen Fahrten nach Hause. In dieser Hinsicht findet sie das Auto *»unheimlich praktisch«*, da sie mit dem Auto viel schneller zu Hause ist als mit der Bahn. Zudem kann sie auf dem Weg noch Freunde in Y abholen und mitnehmen. In diesem Zusammenhang thematisiert sie auch den ökologischen Aspekt ihrer alltäglichen Mobilitätsgestaltung:

*»Also ich schau schon, dass ich das (das Auto fahren; U.S.) jetzt mit meinem Gewissen vereinbaren kann, dass ich da jetzt nicht allein durch die Gegend rumkurve oder irgendwelche Spritztouren mache, die es wirklich nicht braucht. Und ich schau eben auch, dass ich wen mitnehme, weil ich denke, ein Auto, wo dann vier Leute drin sitzen, auch wenn es nur die erste Hälfte von der Strecke ist, ist immer noch sinnvoller als ein Auto, wo nur einer drin sitzt. Und das kann ich schon mit meinem Gewissen vereinbaren, dass ich hier (zum Studienort; U.S.) mit dem Auto hochfahre und nicht mit dem Zug.«*

Der Problematik von Umweltschutz und Autoverkehr und umweltschädlichen Auswirkungen von automobilem Verkehr ist sich Simone durchaus bewusst, beispielsweise nennt sie in diesem Zusammenhang die klimaschädigende Wirkung (Treibhauseffekt) des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, der durch den Kraftverkehr produziert wird. Im Hinblick auf mögliche Lösungsansätze zur Verringerung der Umweltbelastung zeigt Simone ein gewisses Maß an Eigenverantwortung, indem sie ihr Mobilitätsverhalten daraufhin überprüft, *»ob wirklich alle Fahrten mit dem Auto notwendig sind«* und sie für viele ihrer Wege alternative Verkehrsmittel nutzt oder – wenn sie mit dem Auto fährt – darauf achtet, dass das Auto *»ausgelastet«* ist, indem sie nicht alleine fährt. Ihrer Ansicht nach liegt die Verantwortung gegenüber der Umwelt nicht nur bei Staat und Politik, sondern *»bei jedem Einzelnen«*. Von der Politik erwartet sie jedoch die Vorgabe gewisser umweltpolitischer Richtlinien und Handlungsspielräume.

Stärker als die alltägliche Mobilität thematisiert Simone im Verlauf des Interviews ihr Unterwegssein auf Reisen. Auch wenn sie mit ihrer Heimatregion, insbesondere mit den dortigen Freunden und ihrer Familie eng verbunden ist, ist sie dem Reisen und dem Erkunden neuer Räume gegenüber offen eingestellt und hat Spaß daran, neue Länder, Orte und Menschen kennen zu lernen. Im Urlaub legt sie Wert darauf, das jeweilige Land auf eigene Faust zu erkunden. Wie sie berichtet, hat sie diesbezüglich auch schon einige Erfahrungen gemacht:

*»Also Verreisen, das mache ich gern, andere Sachen einfach sehen. Mit meinen Eltern waren wir auch immer viel unterwegs, so Städtereisen oder in Italien und Frankreich war ich mal, als ich noch kleiner war. Also ich bin da schon ein bisschen rumgekommen. ... Nach dem Abi war ich sechs Wochen in Kanada mit dem Rucksack unterwegs, ich war da früher Austauschschülerin (während der Schulzeit für 4 Monate; U.S.). Ich denke, das war eine ganz wertvolle Erfahrung, so auf sich allein gestellt, und ich habe festgestellt, man lernt also wirklich allein viel mehr Leute kennen, also mir hat das Spaß gemacht. Ich*



*bin dann halt immer mit irgendwelchen Leuten, die auch teilweise allein waren, oder zu zweit, eben zur nächsten Jugendherberge getingelt und dann nach zwei, drei Tagen hab ich mir gedacht, jetzt magst du da hin oder da magst du jetzt nicht hin, und so habe ich mich da durchgehängt durchs Land. Also wirklich, ich erinnere mich gerne daran zurück, also das war auf alle Fälle eine Reise wert und ich kann mich da besser erholen als in einer Woche Hotelurlaub, wenn ich jetzt mal ehrlich bin. ... Verreisen, das gefällt mir immer wieder, ich freue mich aber dann auch immer, wenn irgendeine Reise zu Ende ist und ich wieder zu Hause bin.«*

Aus ihrer Schilderung zum Reisen wird ersichtlich, dass Simone große Freude daran hat, andere Länder und Menschen kennen zu lernen, und sie sich auf diese Weise neue Räume erschließen und Erfahrungen sammeln kann. Der Umgang mit anderen Menschen spielt für Simone eine große Rolle, in ihren Handlungen zeichnet sie sich durch Kontaktfreudigkeit und Interesse an anderen Menschen aus. Dies zeigt sich auch darin, dass sie sich nicht vorstellen kann, allein zu leben und sie davon spricht, dass sie später einmal auf jeden Fall eine eigene Familie und Kinder haben möchte.

### **Schlussbetrachtung**

Simone scheint sich in ihrer neuen Umgebung an ihrem Studienort gut eingelebt zu haben. Mit dem Studium ist sie zufrieden und auch die Stadt und ihre Wohngemeinschaft beurteilt sie überwiegend positiv. Zu Hause ist allerdings noch immer der Ort, in dem sie aufgewachsen ist und in dem ihre Familie und Freundinnen und Freunde aus der Schulzeit wohnen. Der Kontakt zu Freunden und Familie spielt auch im Hinblick auf die Wahl des zukünftigen Wohnortes nach Abschluss des Studiums eine Rolle. So will Simone auf jeden Fall im süddeutschen Raum bleiben, möglichst in einer Kleinstadt und nicht allzu weit entfernt von ihren Eltern, da diese »ja auch älter werden«. Es ist vor allem das enge Verhältnis zu ihren Eltern, das Simone – neben ihren Freundinnen und Freunden aus der Schulzeit – mit ihrem Heimatort stark verbindet. Simone hat ein sehr gutes Verhältnis zu ihren Eltern, das sich unter anderem dadurch auszeichnet, dass sie vieles, was sie beschäftigt, mit ihnen besprechen kann. Simones Erzählungen machen deutlich, dass sich ihre Einstellungen in manchen Bereichen an denen ihrer Eltern orientieren, sie führt während des Interviews selber an, dass sie einige ihrer Einstellungen in ähnlicher Art und Weise entwickelt hat, wie sie es innerhalb ihrer Familie kennengelernt hat. Im politischen Bereich zeigt sie beispielsweise ähnliche Einstellungen wie ihr Vater und ihre Haltung zum Automobil ist, wie bei ihren Eltern, durch einen pragmatischen Umgang mit dem Auto gekennzeichnet. Es kann festgehalten werden, dass sich Simones Handlungsorientierungen in diesen Bereichen in ähnlicher Weise beziehungsweise Ausprägung entwickelt haben, wie die ihrer Eltern, und sie somit familialen Charakter haben.

Auch wenn Simone es selbst so nicht thematisiert, so verteilt sich ihr Alltag doch im Wesentlichen auf zwei (physische) Räume, den Studienort und ihren Heimatort. Dadurch spielt das Pendeln in ihrem Lebensalltag eine Rolle, denn die 14-tägigen Fahrten zu ihren Eltern können durchaus als eine Form des Pendelns gesehen werden. Von Simone selbst wird dies jedoch nicht so empfunden und kommentiert. Pendeln verbindet sie ausschließlich mit Arbeitswegen. Für ihre berufliche Zukunft kann sie sich ein »Pendlerleben« nicht vorstellen, dies sieht sie als Zeitverschwendung. Sie kann es zwar nicht ausschließen, wird sich aber nach eigener Aussage bemühen, dies zu verhindern. Eher würde sie den Wohnort wechseln, um näher am Arbeitsplatz

wohnen zu können, als täglich mehr als eine Stunde Arbeitsweg zurücklegen zu müssen.

Die Auswertung des Interviews hat gezeigt, dass sich Simones Mobilität im Verlauf des Erwachsenwerdens zwangsläufig verändert hat. Dies trifft sicherlich auf einen Großteil von Jugendlichen zu und ist nicht allein für Simone charakteristisch, da sich im Übergang von der Schule in das Berufsleben in vielen Fällen äußere Lebensumstände der Jugendlichen ändern. Diese Veränderungen bringen neue Mobilitätsanforderungen mit sich wie beispielsweise der Umzug an einen anderen Wohnort oder werktägliches Pendeln zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Jedoch variiert das Ausmaß der Veränderungen in den einzelnen Mobilitätsbiographien, und vor allem unterscheiden sich die Jugendlichen durch die Art und Weise, wie sie mit den Mobilitätsanforderungen umgehen. Verantwortlich dafür ist der spezifische Sozialisationsprozess, in dem die oder der Jugendliche – über das Elternhaus, den Freundeskreis oder die Schule – spezifische Mobilitätskompetenzen entwickelt hat. Simone zeichnet sich dadurch aus, dass sie dem Thema Mobilität nicht kritiklos gegenübersteht, sondern ein differenziertes Verhältnis zu Mobilität und Umweltschutz entwickelt hat. Dies zeigt sich beispielsweise darin, dass sie, je nach Wegezweck, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Das heißt, sie ist sich möglicher Alternativen zur Autonutzung nicht nur bewusst, sondern sie nutzt diese auch.

Der Prozess des Erwachsenwerdens beinhaltet neben veränderten Mobilitätsanforderungen sowohl die Möglichkeit als auch die Notwendigkeit, neue Räume zu erschließen. In Abhängigkeit vom Sozialisationsprozess, den Erfahrungen, die sie gemacht und den Raumbildern, die sie entwickelt haben, verfügen Jugendliche über unterschiedliche Kompetenzen, sich Räume anzueignen und über unterschiedliche Mobilitätsressourcen. In Abhängigkeit von ihren Rauminterpretationen haben sie zudem ein unterschiedliches Verlangen entwickelt, neue Räume zu erschließen. Bei Simone zeigt sich, dass sie zwar auf der einen Seite mit dem Raum, in dem sie aufgewachsen ist, noch sehr verbunden ist, sie jedoch auf der anderen Seite neuen Räumen offen gegenüber steht. Kennzeichnend wird dies unter anderem über ihr starkes Interesse an Reisen und daran, »Land und Leute kennen zu lernen«. Darüber hinaus ist Simone bemüht, sich an ihrem Studienort einen Freundeskreis aufzubauen, ohne die bestehenden Freundschaften zu Personen, mit denen sie aufgewachsen ist, aufgeben zu müssen.

Im Hinblick auf ihre Argumentations- und Handlungsweisen zeichnet sich Simone durch ein gewisses Maß an Stringenz aus. Umwelt und Ökologie sind ihr, wie sie selber berichtet, wichtig und sie ist bemüht, ihr alltägliches Mobilitätsverhalten ökologisch sinnvoll zu gestalten. Für ihre Wege am Studienort nutzt sie in der Regel das Fahrrad oder geht zu Fuß. Wenn sie Wege mit dem Auto zurücklegt, so achtet sie darauf, das Auto »auszulasten« und nimmt – beispielsweise beim Einkaufen oder bei den Fahrten »nach Hause« – Freundinnen und Freunde im Auto mit.

### **5.5.2 Markus – autozentrierte Mobilität**

Auch Markus wohnt in einer niederbayerischen Kleinstadt. Dort ist er aufgewachsen und bis zur 10. Klasse in die Schule gegangen. Nach dem Realschulabschluss wechselte er auf den technischen Zweig der Fachoberschule in der etwa 15km entfernten Stadt Y. Nach dem Fachabitur leistete Markus seinen Zivildienst in einem

Krankenhaus in der Nähe seines Wohnortes (in etwa 2km Entfernung) ab. Zum Zeitpunkt des Interviews studierte er im ersten Semester Maschinenbau an einer Fachhochschule, die gut 35km von seinem Heimatort entfernt ist, und zu der er unter der Woche mit dem Auto pendelt. Für die Fahrten zur Fachhochschule hat er mit einem Kommilitonen eine Fahrgemeinschaft gebildet. Gemeinsam mit seinem Vater wohnt Markus noch im Elternhaus und kann dort über drei Zimmer verfügen. Die Eltern haben sich vor einigen Jahren getrennt, die Mutter ist in eine eigene Wohnung im gleichen Ort gezogen. Sein älterer Bruder, der bis vor kurzem mit ihm und dem Vater zusammengewohnt hat, lebt nun in einem Ort in etwa 50km Entfernung.

Im November 2002 habe ich Markus, damals 20 Jahre alt und seit einem guten Jahr Single, zu Hause besucht und mit ihm ein etwa eineinhalbstündiges narratives Interview geführt. Einleitend habe ich ihn danach gefragt, wie er sein jetziges Leben, das Studium und die damit verbundenen Mobilitätsanforderungen beurteilt, und welche Mobilitätsanforderungen er sonst in seinem Alltag zu bewältigen hat und hatte.

Markus zeichnet sich in seinen Handlungsorientierungen vor allem dadurch aus, dass sich sein Leben in erster Linie um Technik dreht. Dies gilt sowohl für berufliche als auch für private Aspekte seines Lebensalltags. Technik und Mobilitätstechnik, das heißt vor allem Automobiltechnik, nehmen für ihn einen zentralen Stellenwert in seiner Orientierung ein. Im Folgenden wird nachgezeichnet, welche Interpretations- und Handlungsmuster Markus im Hinblick auf Mobilität und Raum hat, und welche Faktoren bei der Ausbildung dieser Muster für ihn von Bedeutung sind. Folgende Aspekte spielen dabei im Besonderen eine Rolle:

- Der Stellenwert von Technik im beruflichen und privaten Lebensalltag.
- Die Bedeutung der Heimatregion im Prozess des Aufwachsens hinsichtlich der Interpretation von Raum und der daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse.
- Die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen im familialen Zusammenhang.
- Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und von Automobilität im Besonderen.

### **Der Stellenwert von Technik im beruflichen und privaten Lebensalltag**

Markus bezeichnet sich selbst als »*typischen Bastler*«. Seit seiner Kindheit ist er fasziniert von technischen Geräten und vor allem von Fahrzeugen. Mit 16 Jahren hat er den Zweiradführerschein (Klasse M) gemacht und sich einen Roller »*angeschafft*«, an dem er auch öfter »*herumgeschraubt*« hat:

*»Ich habe mit meinem Roller anfangs auch Probleme gehabt, weil die absichtlich so gebaut sind, dass man sie echt immer in die Werkstatt bringen muss. Das ist mir zu blöd, da schau ich es mir lieber eine Stunde lang an und dann mache ich das selber. Ich möchte das halt wissen, wie das alles funktioniert, also die Technik fasziniert mich da schon.«*

Ein eigenes Fahrzeug hat für Markus bereits früh eine große Rolle gespielt, zum einen, da er ein ausgeprägtes Interesse an der Technik und Funktionsweise von Fahrzeugen hat, zum anderen, da er auf ein Fahrzeug angewiesen war, um seine Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können. Dabei ist festzuhalten, dass sich Markus' Mobilitätsverhalten mit der Möglichkeit, Roller (und später Auto) fahren zu können, gewandelt hat. Bis zum Alter von etwa 16 Jahren waren die Wege, die er zurückgelegt

hat, in der Regel zweckgebunden, dienten dem Schulbesuch oder, im Freizeitbereich, dem Besuch von Klassenkameraden. Durch das relativ große Einzugsgebiet der Schule (etwa 20km) ergab es sich, dass seine Schulfreunde, mit denen er sich auch in seiner Freizeit traf, in der Regel in Nachbarorten gewohnt haben, die mittels öffentlicher Verkehrsmittel nicht oder nur zu bestimmten Zeiten erreichbar waren. Die Freundschaften zu diesen Schulkameraden waren zum damaligen Zeitpunkt noch über den gemeinsamen Schulbesuch definiert, wohingegen seine jetzigen Freundschaften sich vor allem durch das gemeinsame Interesse an Technik auszeichnen.

Markus hat im Verlauf des Heranwachsens – wegen seines großen Interesses an Technik – ein starkes Bedürfnis nach selbstgestaltbarer, nach *Automobilität* entwickelt. Dies zeigt sich unter anderem in den vielen Fahrten, die er – erst mit dem Roller und später mit dem Auto – macht und die kein konkretes Ziel haben, sondern dem Fahren selbst dienen. Da Markus nur selten auf »Fahrdienste« seiner Eltern zurückgreifen konnte, und das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in seinem Wohnort und der näheren Umgebung defizitär war, wuchs sein starkes Bedürfnis nach eigengestaltbarer Mobilität. Bis er mit 16 Jahren den Zweiradführerschein machen konnte, war das Fahrrad »gezwungenermaßen« sein zentrales Fortbewegungsmittel:

*»Die Eltern haben immer gesagt: ›Wenn du da hin willst, dann schau, wie du da hin kommst.‹ Manchmal haben sie einen auch gefahren, also wenn man da ein bisschen was plante, wenn mal was anlag, konnte man da schon was ausmachen, aber ansonsten habe ich keine Ahnung, wie viel tausend Kilometer ich schon Rad gefahren bin. Also das war eigentlich die komplette Jugend, ich bin eigentlich immer Rad gefahren, auch zu Freunden, die so sieben bis acht Kilometer entfernt gewohnt haben, da bin ich teilweise am Tag zweimal hingefahren. Ich meine, man gewöhnt sich an alles, wenn man es nicht anders kennt.«*

Im Alter von 16 Jahren hat Markus dann das Fahrrad gegen einen Motorroller »eingetauscht«, den er in der Folgezeit für fast alle seine Wege genutzt hat. Lediglich in die Fachoberschule ist er eine Teilstrecke mit der Bahn gefahren. In seiner Freizeit ist er jedoch, bis er 18 Jahre alt war und Auto fahren durfte, immer mit dem Roller unterwegs gewesen. Noch mit 17 Jahren hat Markus den Pkw-Führerschein gemacht und ist dann mit 18 Jahren auf das Auto »umgestiegen«. Eine Folge dieser Mobilitätskarriere ist, dass, sobald das nächst »höhere« Verkehrsmittel genutzt werden kann, die anderen Fahrzeuge (hier Fahrrad und Motorroller) kaum noch eine Rolle spielen. Seitdem Markus Auto fahren kann und insbesondere, seit er ein eigenes Auto hat, werden Fahrrad und Roller nicht mehr genutzt, auch nicht für kürzere Distanzen. Den Roller hat Markus jedoch behalten, um die Beiträge der Versicherung für einen eventuellen Zweitwagen möglichst niedrig zu halten:

*»Ich habe auch noch einen Roller, der ist aber eingemottet, also der steht im Keller unten. Allerdings ist er angemeldet, weil der quasi als mein Zweitwagen mit den Prozenten (bei der Versicherung; U.S.) immer runtergeht.«*

Bis er sich sein erstes eigenes Auto leisten konnte, durfte Markus gelegentlich das Auto seines Vaters nutzen. Mittlerweile, Markus ist nun 20 Jahre alt, fährt er bereits sein viertes Auto. Darüber hinaus besitzt er noch ein älteres Auto, das er »wieder herrichten« will und gemeinsam mit Freunden ein weiteres Fahrzeug, mit dem die Freunde von Zeit zu Zeit »eine Rallye machen«.

Markus hat, wie er sagt, seine privaten Interessen mit seinem Berufsziel (Ingenieur)

verbunden. Zielgerichtet hat er nach der Realschule zunächst den technischen Zweig der Fachoberschule besucht und sich nach Absolvieren eines Praktikums in Metallverarbeitung und Elektrotechnik für ein Maschinenbaustudium entschieden. Seine Wahl erläutert er wie folgt:

*»Technik ist halt einfach mein Leben. Nicht umsonst habe ich den technischen Zweig der Fachoberschule gemacht und jetzt das Studium (Maschinenbau; U.S.). Zum Beispiel Formel-1-Autos, so etwas fasziniert mich einfach, wie man so was macht. ... Ich habe mir bezüglich der Berufswahl gedacht, irgendwann willst du ja auch mal Geld verdienen und Interessen wie Mathematik, Physik und überhaupt die Naturwissenschaften sind schon immer so mein Gebiet gewesen, da brauche ich nicht viel lernen, das läuft einfach. Und da habe ich mir gedacht, Maschinenbau interessiert mich einfach, so die Technik und vor allem das Bauen und so habe ich mich für Maschinenbau entschieden und gegen eine Berufsausbildung, weil ich mir denke, als Lehrling verdienst du sehr wenig, das muss ich nicht unbedingt haben. Da denke ich mir, ich lerne lieber mehr, dann kriege ich auch was dafür. Und so wie es aussieht, bei den Ingenieuren und Maschinenbauern, wenn da jetzt noch ein paar, also die starken Jahrgänge, noch in Ruhestand gehen, müsste ich eigentlich einen Job kriegen, wenn ich fertig bin. Da gibt es dann, denke ich, eigentlich keine so großen Probleme.«*

Auch in der Freizeit spielt Technik für Markus eine zentrale Rolle. Wie er von sich selbst erzählt, kann er den gängigen Freizeitbeschäftigungen vieler seiner Altersgenossen, vor allem Kneipen- und Diskothekenbesuchen, nichts abgewinnen:

*»Es ist bei mir ein bisschen anders wie bei den anderen, weil ich doch gemerkt habe, dass meine Prioritäten etwas anders liegen. Vor allem mit Weggehen und so, das versteht kaum jemand, dass ich nicht jedes Wochenende weggehe. Aber es ist einfach so, ich konnte mich nie damit anfreunden, vor allem mit dem ›ich muss erst mal drei Bier trinken, dass ich gut drauf bin‹, damit ich mich mit den anderen da überhaupt auf deren Niveau unterhalten kann. Da besuche ich wirklich lieber jemanden, der 10 Jahre älter ist und unterhalte mich mit dem auf vernünftige Art und Weise. Weggehen, also Disko, ist nicht so mein Ding, vielleicht, dass wir mal essen gehen oder so, aber ich habe mein Augenmerk schon mehr auf Technik, auf Motoren und so gerichtet, meistens auf Autos herrichten.«*

Dies ist wohl der wesentliche Grund dafür, dass Markus zu vielen Jugendlichen in seinem Alter, sei es zu Mitschülern aus seiner Schulzeit oder auch zu Jugendlichen aus seinem Ort nur wenig Kontakt hat. Es ist nicht so, dass er keine Freunde hat, er ist jedoch eher ein introvertierter Typ. Wie Markus sagt, sucht er sich seine Freunde in erster Linie nach gemeinsamen Interessen aus und da ergibt es sich, dass seine Freunde oft etwas älter sind als er:

*»Und es läuft auch jetzt im Studium wieder so, dass eigentlich so mein Freundeskreis, den ich mir da jetzt aufbaue, zum Großteil auch älter ist. Also die sind so um die 25 Jahre alt, zum Teil auch älter. Das geht eigentlich irgendwie automatisch, da halte ich mich irgendwie eher ran, weil ich kann einfach mit den Jüngeren, also auch mit denen in meinem Alter meist nicht so viel anfangen.«*

Die Freunde, mit denen Markus seine Freizeit verbringt, zeichnen sich in erster Linie durch ein gemeinsames Interesse für Technik und Auto fahren aus. Insbesondere mit seinem Freund Ralf verbindet Markus in dieser Hinsicht viel, da sie schon seit einiger Zeit daran arbeiten, einmal selbst ein Auto zu entwerfen und zu bauen. Der Bau eines eigenen Autos ist Markus' größter Traum, und auf ihr »Projekt«, wie Markus es nennt, wie auch auf das »Herrichten alter Autos« verwenden die beiden Freunde einen großen Teil ihrer Freizeit:

*»Meistens tu ich so rumrechnen, rumbasteln, auch theoretisch, weil ich will einfach mal ein Auto bauen, wirklich selber bauen und das ist ein Haufen zum Rechnen. Das hat mit Praxis leider wenig zu tun, aber die kommt auch irgendwann noch, die Planung ist eh die halbe Miete. Und so sind wir auch viel unterwegs, mein Freund (Ralf; U.S.), der auch recht ähnliche Interessen hat und ich. ... Das ist ein ziemlich großer Teil der Freizeit. Sonst setzen wir uns zusammen und reden entweder über das Projekt oder, bei schlechtem Wetter, schalten den Computer zum Spielen ein.«*

Markus' Interessen umfassen im privaten wie im beruflichen Bereich fast ausschließlich technische Belange. Auch in seinem Freundeskreis und in der gemeinsamen Freizeitgestaltung spielen Technik und vor allem Autotechnik und Auto fahren eine große Rolle. Die Faszination dafür geht so weit, dass die Freunde von Zeit zu Zeit auch mal »Dinge machen, von denen die Polizei nicht unbedingt wissen muss«:

*»Mit dem Auto (dem gemeinsamen Allradfahrzeug; U.S.162) ist es schon so, dass wir teilweise ziemlich verrückte Sachen damit machen. Also, dass wir uns zu dritt, viert zusammensprechen und sämtliche Zufahrtswege zu einer Straße absperren und unter Kontrolle halten, mit dem Handy geht das ja heutzutage relativ leicht und dann, na ja, dann kann man da auch Ideallinie fahren. Wir schauen aber schon auf Sicherheit, ich meine, es geht uns bei den Sicherheitsmaßnahmen weniger um uns, muss ich jetzt ehrlich sagen, als darum, dass wir niemand anderen gefährden, dass wir da jetzt nicht irgendwelche Unbeteiligte mit reinziehen. Und dort, wo wir fahren, gibt es Kiesstrecken, da fahren wir mit unserem Allrad, wir sind da so auf Rallyes aus. Wir haben einen Allrad, den wir uns miteinander teilen und dann schauen wir halt, vorne und in der Mitte und hinten gibt's noch einen Zufahrtsweg, da stellen wir uns hin und machen die Zufahrt zu. ... Also da gehen wir schon auf Nummer sicher und das ist auch so eine Art Hobby. Also da fahren wir auch immer alleine oder höchstens zu zweit und da kennen wir uns aus, und da wissen wir, was für ein Risiko da dahinter ist. Also bis jetzt ist es gut gegangen (das heißt, es wurde niemand ernsthaft verletzt; U.S.), wir haben erst ein Auto verloren, das war eines von mir leider, ein Allrad, damals für ungefähr 250 Euro oder so, aber ich bin halt seitdem auf der Suche nach dem Auto und finde keins mehr, das tut mir heut immer noch weh.«*

Das Zitat verdeutlicht, welche große Bedeutung das Auto fahren in Markus' Orientierung hat. Seine Begeisterung für den Motorsport ist so ausgeprägt, dass er mögliche strafrechtliche Konsequenzen bei Bekannt werden dieser Fahrten in Kauf nimmt; dass diese Aktivitäten nicht legal sind, ist ihm durchaus bewusst.

Dass sich der Freundeskreis von Markus auf wenige Personen beschränkt, ist jedoch nicht allein auf das starke Gewicht seiner Technikorientierung zurückzuführen. Wie im Folgenden erläutert wird, ist dabei auch seine Interpretation und Beurteilung seiner Wohnumwelt von Bedeutung.

## **Das Aufwachsen und die Beurteilung der Heimatregion**

Sein ausgeprägtes Mobilitätsbedürfnis hängt auch damit zusammen, dass Markus mit seinem Wohnort und den dort lebenden Menschen im Hinblick auf deren Verhalten und Mentalität, wie er es nennt, unzufrieden ist:

---

<sup>162</sup> Es handelt sich dabei um ein Allrad-Fahrzeug, welches über einen sogenannten »Käfig« verfügt, das heißt, ein Auto, das mit Überrollbügel ausgestattet ist. Mit diesem Fahrzeug fahren die Jugendlichen gelegentlich eine Rallye, wie sie es nennen, wohl wissend, dass es sich dabei um eine illegale Aktion handelt, da sie dies ohne Genehmigung auf Straßen und Wegen machen, die in der Regel nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sind.

*»Vor allem hier in Bayern sind viele ja schon eher konservativ. Wenn man hier mal weggeht und eine andere Ansicht hat, da kann man kaum was sagen, da bist du gleich unten durch, wenn du eine andere Meinung hast. Das fängt schon bei Klamotten und so an. Ich meine, da muss ich ja schon wegen meiner weiten Hosen aufpassen oder wegen meiner Haare (Markus hat lange Haare, er trägt einen Pferdeschwanz; U.S.).«*

Richtig wohl fühlt sich Markus dort, wo er lebt, nicht. Das Zusammenleben mit seinem Vater, das seiner Aussage nach unproblematisch ist, ist dafür nicht ausschlaggebend. Vielmehr fühlt er sich durch die dortigen gesellschaftlichen Verhältnisse und »gängigen Ansichten« eingeengt und unverstanden. In Bezug auf die Lebensqualität in seinem Heimatort äußert sich Markus folgendermaßen:

*»Wie ist das Leben hier in X? X ist kein Leben, es ist eher so, ich wohn hier, ich schlaf hier, ich esse hier, das ist so das Leben hier. Es ist also wirklich so, dass ein großer Teil der Freizeit im Auto stattfindet, also dass wir (Ralf und Markus; U.S.) einfach irgendwo rumfahren, einfach versuchen, so die weißen Flecken auf der Landkarte auszuradiieren, irgendwie so.«*

Viele der in seiner Heimat geltenden Normen und Regelungen empfindet Markus als einschränkend und antiquiert. Dies gilt sowohl für Regelungen, die den Bereich Mobilität betreffen als auch für andere Bereiche. Rückblickend äußert er sich zur Entwicklung seiner Unzufriedenheit wie folgt:

*»Ich meine, es ist ja immer so: ›Was man nicht weiß, macht einen nicht heiß.‹ Mit der Zeit kriegt man dann halt verschiedene Dinge mit ... und dann, mit 16, 17 Jahren, ist dann eben Schluss, da hat man auch mit den Eltern nichts mehr zu tun und andere Autoritäten so und so nicht. ... Es ist einfach auch so, dass ich vor allem auch Probleme damit hab, wie zum Beispiel die Kirche bei uns eine Menge beeinflusst. Wenn ich da Sachen hör, ich weiß nicht, das war irgendein Gymnasium, so ein Klostersgymnasium, wenn die da aus dem Biologiebuch die Sexualkundeseiten rausreißen, und sagen: ›Das lernen wir nicht, das wird bei uns nicht gelernt.‹ Ich meine, mir ist das irgendwie zu hoch, so was heute noch nachzuvollziehen. Ich meine so Beispiele einfach. Und diese Verlogenheit, jeder weiß wie es läuft, aber keiner spricht darüber. Ich muss nicht unbedingt darüber sprechen, aber ich muss auch nicht irgendwie ständig mit dem Finger auf jemanden zeigen, wenn ich irgendwas von ihm weiß und hintenrum tuscheln und so ..., das ist einfach ziemlich schlimm bei uns. ... Also ich habe da einen ziemlichen Hals teilweise drauf. Das sind auch so Sachen, über die ich gar nicht so nachdenken will, weil ich mich da richtig reinsteigern kann.«*

Eine Konsequenz aus Markus' Unzufriedenheit mit seinem Wohnort ist sein ausgeprägtes Mobilitätsbedürfnis, das er insbesondere im Verlauf der Pubertät entwickelt hat. Da er mit dem Raum, in dem er lebt, unzufrieden ist, ist er in seiner Freizeit – mit Freunden und auch alleine – überwiegend mit dem Auto unterwegs. Aus seiner Verdrossenheit gegenüber dem Leben unter den gegebenen sozialräumlichen Bedingungen resultiert zudem sein Wunsch, nach Abschluss des Studiums Deutschland zu verlassen und ins Ausland zu gehen<sup>163</sup>.

Neben politischen und religiösen Anschauungen kritisiert Markus auch Regelungen,

---

<sup>163</sup> In dieser Hinsicht unterscheidet sich Markus wesentlich von Simone. Obwohl beide in einer niederbayerischen Kleinstadt aufgewachsen sind, haben sie einen sehr unterschiedlichen Bezug zu ihrer Heimatstadt. Während Markus betont, dass er nach dem Studium unbedingt fortziehen will und hofft, im Ausland einen Ort zu finden, der seinen Vorstellungen näher kommt, hat Simone – auch wenn sie anderen Räumen offen gegenübersteht – nach wie vor eine enge, positive Verbindung zu ihrem Heimatort.

die den Bereich Mobilität treffen. So nennt er beispielsweise die Ökosteuer, die seiner Ansicht nach allein der Einnahme von Steuergeldern dient und mit Ökologie nichts zu tun hat (*»Als Autofahrer bin ich nicht besonders glücklich über die Ökosteuer. Das ist auch nicht ökologisch, wenn die auf alternative Kraftstoffe wie Biodiesel und Gas dieselbe Steuer legen wie auf Benzin, das ist nur Geldeinnehmen.«*). Darüber hinaus wünscht er sich von der Politik mehr Engagement im Bereich des Motorsports:

*»Ich finde, das ist von unseren Politikern unverantwortlich, dass da nichts angeboten wird (an Motorsportmöglichkeiten für Jugendliche; U.S.). Wenn ich mir denke, wie viele Finnen in Rallye-Weltmeisterschaften oder auch Formel 1 und so weiter mitfahren, die haben einfach Wälder und Freiheit und nicht alle 50km eine Polizeistation. Also es ist wirklich so, das Angebot ist rar und wird immer schlechter, durch die ganzen Vergrößerungen der Städte wird es immer weniger. Und ich schätze mal, dass in 10, 15 Jahren motorsportmäßig Deutschland nicht mehr vertreten ist. Vor allem, wenn man jetzt straßenmäßig fahren will, ist fast gar nichts möglich. Das ist politisch so gewollt, das ist reine Politik, würde ich jetzt mal sagen.«*

Unzufriedenheit drückt Markus auch darüber aus, dass er nach dem Schulabschluss, bevor er sein Studium beginnen konnte, Zivildienst leisten musste. Auch wenn er im nachhinein bemerkt, dass er während seines Zivildienstes für sein künftiges Berufsleben schon einiges an Erfahrungen sammeln konnte, insbesondere was den Umgang mit Kollegen und Vorgesetzten angeht, so hätte er, wenn die Entscheidung bei ihm allein gelegen hätte, lieber gleich mit dem Studium begonnen. Den Zivildienst hat er *»nicht freiwillig«* gemacht und er befürchtet durch die *»verlorene Zeit«* auch Nachteile für seine berufliche Zukunft. In diesem Zusammenhang kritisiert er die Politik, die sich seiner Meinung nach mehr dafür einsetzen müsste, dass die Ausbildungsbedingungen und Nachwuchsförderung im Bereich der Forschung in Deutschland verbessert werden:

*»Bei dem politischen Thema Bildung und Forschung bin ich recht enttäuscht. Die Politiker sagen, Bildung und Forschung und so weiter, das ist einfach das wichtigste, aber die Regelungen stimmen da nicht. Bildung und Forschung sind sehr wichtig, weil das vor allem einen rohstoffarmen Staat wie unseren am Leben hält, würde ich jetzt mal sagen, aber da wird zu wenig getan. Wir haben ja nichts, wir können ja nur veredeln oder wirklich mit Know-how oder mit Dienstleistung irgendwie was machen. Und da wird einfach die Forschung doch ein bisschen eingebremst. Zum Beispiel, wenn wir wirklich mal einen Forscher haben, der mit 17, 18 Jahren schon ein brillanter Kopf ist, und dann muss er noch neun Monate zur Bundeswehr. Und in der Zwischenzeit ist das Patent nach Amerika gegangen, ich meine, das wäre nicht das erste Mal, dass das vorkommt. ... Oder, wenn ich das jetzt auf europäische Ebene beziehe, mit offenen Wirtschaftsmärkten und so: Dass irgendein Franzose, der macht mit 17 sein Abi, studiert dann und ist vielleicht mit 23 Jahren schon fertig, kommt rüber nach Deutschland und besetzt hier einen Job, und ich bin allein mit der Bundeswehr ein Jahr später fertig. Ich gehe auch davon aus, dass eine Berufsarmee deutlich billiger wäre als irgendwie jemanden da neun Monate auszubilden, der dann wahrscheinlich das ganze nach 10 Jahren eh wieder vergessen hat und kaum effektiv Verteidigung leisten kann. Da wird einfach in einen Lebensablauf, der sich im Aufbau befindet, wo sich derjenige gerade irgendwie orientiert, eingegriffen und das halte ich nicht für richtig.«*

Auch wenn Markus seine Kritik im Hinblick auf Wehrdienstpflicht beziehungsweise Zivildienstpflicht – über das Argument eines wirtschaftlichen Nachteil für Deutschland im europäischen Vergleich – auf einer allgemeinen Ebene formuliert, zeigt sich, dass es ihm insbesondere missfällt, dass von außen in seine Lebensplanung eingegriffen



wird, ohne dass er etwas dagegen tun kann. Die Notwendigkeit, den Zivildienst abzuleisten, hat ihn in seiner Zukunftsplanung, möglichst schnell sein Studium zu absolvieren und auch im Hinblick auf seinen Wunsch, nach dem Studium ins Ausland zu gehen, »zurückgeworfen«:

*»Fürs Leben hat der Zivildienst sicher was gebracht, aber ich würde nach wie vor sagen, ich wäre jetzt lieber im dritten Semester als im ersten.«*

Über die Kritik an seinem Wohnort und an bestimmten politischen Entscheidungen Deutschland betreffend hinaus, zeigt Markus auch eine Unzufriedenheit mit den Einstellungen und der Mentalität der Menschen auf europäischer Ebene:

*»Mich hält hier eigentlich nicht allzu viel, nach der Ausbildung. Es ist einfach, ich mag die Kultur nicht, sagen wir so. Also nicht nur die deutsche, ich würde sogar so weit gehen und das auf Europa beziehen. Weil ich einfach sehe, das ganze Anhäufen von Reichtum und Macht irgendwie, also dieses Streben, was jeder bei uns zeigt, das ist es doch nicht. ... Und na ja, auch die Ausbrechermentalität, dieses Wegwollen von hier, das verstehen auch viele Leute hier nicht. Dass ich in ein Land will, wo der nächste Nachbar 50 oder 100 Meilen weg ist oder so. Genau das ist aber mein Ding, das ist das, was ich wirklich mal haben will, weil wir sowieso schon so viele Menschen auf diesem Planeten sind.«*

Seine Unzufriedenheit mit der Mentalität seiner Mitmenschen, wie Markus es nennt, ist ausschlaggebend für seinen Wunsch, in der Zukunft, das heißt nach Abschluss des Studiums, nicht nur die Region, sondern Europa zu verlassen. Als seine Wunschziele nennt er den asiatischen Raum (Indonesien) und Australien. Begründet wird dies von Markus folgendermaßen:

*»Ich will mal, also wenn ich an Australien denke, mal so weit der Horizont reicht, keinen Berg und kein Haus und keinen anderen Menschen sehen, das würde mich mal reizen. Weil bei uns in Bayern, da kannst du wirklich hinfahren, wo du willst, spätestens alle 10km ist irgendein Haus oder so. Das gibt es einfach nicht, dass du hier irgendwo was siehst, was nicht von Menschenhand verpfuscht ist, und so die asiatische Richtung, die interessiert mich eigentlich mehr von der Mentalität her. Ich will das einfach mal kennen lernen. Ich weiß nicht, ob das geprägt hat, aber meine erste Freundin war auch eine Asiatin und da hab ich auch teilweise, auch über ihre Eltern, doch eine Menge davon mitgekriegt, wie die Leute leben und auch, welche Einstellungen die haben, auch zu Natur und Garten und so.«*

Nach eigenem Bekunden weiß Markus nicht, ob er für immer oder nur für begrenzte Zeit im Ausland leben wird. Er ist jedoch fest entschlossen, nach dem Studium diesen Schritt erst einmal zu vollziehen, da er mit dem Leben, das heißt vor allem mit den gesellschaftlichen Regelungen und dem »konservativen Denken«, das ihm in seiner Umgebung begegnet, »nicht klar kommt«. Der Wunsch, aus dieser »Enge auszubrechen« wie er es beschreibt, ist maßgeblich für sein ausgeprägtes Interesse an Mobilitätstechnik und sein Bedürfnis nach Mobilität, nach selbstbestimmter Automobilität.

## **Die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen im familialen Zusammenhang**

Das Aufwachsen in seiner Familie beschreibt Markus als harmonisch. Von seinen Eltern fühlt er sich geliebt und angenommen:

*»Ich hab hier eine Burg. Ich muss schon sagen, dass ich hier gut aufgewachsen bin, relativ sicher, dass ich mir da keine Sorgen machen muss. Fragen wie ›Lieben mich meine*

*Eltern?« oder so Probleme hatte ich eigentlich nie. Ich kann mit meinen Eltern eigentlich über alles reden, ich weiß, wo ich hinkommen kann, wenn's mir schlecht geht, wo ich mich, wenn es mal sein muss, auch ausheulen kann.«*

Auch in der Pubertät hat Markus nach eigener Aussage keine größeren Probleme mit den Eltern gehabt und relativ viele Freiheiten genossen. Nach seiner Erklärung hat es sein älterer Bruder diesbezüglich schwieriger gehabt, da habe es mehr Stunk mit den Eltern und mehr Auseinandersetzungen gegeben, wenn sein Bruder etwas Bestimmtes wollte oder mal »was angestellt hat«:

*»Ich hatte ja auch den Vorteil vom großen Bruder. Der hat eben alle Fehler zweieinhalb Jahre früher gemacht. Ich hab dann den Fehler entweder schon nicht mehr gemacht oder bei ihm war, weiß ich nicht, eine Woche Stunk im Haus, und bei mir waren die Eltern dann schon etwas gelassener, weil sie auch wussten, das regelt sich so und so alles ganz natürlich ein.«*

Bezüglich der Trennung seiner Eltern<sup>164</sup> sagt Markus, dass er es schon bedauert, dass seine Mutter aus dem gemeinsamen Haushalt ausgezogen ist, er ihr diesbezüglich aber keine Vorwürfe macht. Aus der Trennung der Eltern hat er sich nach eigener Aussage rausgehalten:

*»Da kann man sowieso nichts machen. Ich meine, die eigene Freiheit hört da auf, wo die des anderen anfängt. Jeder soll glücklich sein, wie er es für richtig hält, das muss man respektieren.«*

Markus ist sehr froh, dass sein Verhältnis zu der Mutter auch nach der Trennung der Eltern und dem Auszug der Mutter aus dem gemeinsamen Haus nach wie vor gut ist. Für seine Entscheidung, bei seinem Vater wohnen zu bleiben, führt er praktische Gründen an:

*»Das ist das Elternhaus hier, da sind wir aufgewachsen und ich bin halt wegen der räumlichen Vorzüge hier geblieben. Weil ich mich hier ausbreiten kann und viel Platz habe. Also ich hab jetzt oben (im oberen Stockwerk des Hauses; U.S.) drei Zimmer zur Verfügung.«*

Das Zusammenleben mit seinem Vater und seinem Bruder nach der Trennung der Eltern beschreibt Markus als »richtigen Männerhaushalt«. Mit der Hausarbeit (bis auf Wäsche waschen und Bügeln, das macht seine Mutter) hat er kein Problem, er findet es gut, da relativ selbstständig zu sein.

Das Verhältnis zu seinem Bruder Thomas, der zweieinhalb Jahre älter ist, beschreibt Markus positiv, auch wenn er die Lebensweise seines Bruders in manchen Punkten nicht verstehen kann. Dazu zählt in erster Linie, dass sein Bruder keinen Führerschein gemacht hat und somit auch nicht automobil ist:

*»Mein Bruder hat kein Auto, mangels Schein, also er hat nie einen Führerschein gemacht. Das kann ich auch nicht nachvollziehen, das ist schon ungewöhnlich für jemanden, der Autos mag und Lackierer ist und der im ländlichen Raum lebt. Aber das ist eben so, dass jeder seine Prioritäten woanders setzt, und er geht halt gerne aus ..., er kleidet sich dem entsprechend und hat eben in diesem Punkt einen gewissen Lebensstandard ..., das ist ihm wohl wichtiger.«*

Auch wenn Markus nicht nachvollziehen kann, dass sein Bruder auf einen Führer-

---

<sup>164</sup> Markus Eltern haben sich getrennt als Markus 18 Jahre alt war.

schein und somit die Möglichkeit, sich automobil bewegen zu können, keinen Wert legt, so hat er doch eine gute Beziehung zu Thomas (*»Wir freuen uns auch immer, wenn wir uns treffen«*). Allerdings sehen sich die Brüder nicht mehr so häufig, seit der ältere Bruder in den etwa 50km entfernten Ort gezogen ist, in dem seine Arbeitsstelle liegt. Da Thomas keinen Führerschein und somit auch kein Auto besitzt, liegt es in der Regel an Markus, zu seinem Bruder zu fahren, wenn er ihn treffen möchte.

Aus den Erzählungen von Markus wird deutlich, dass sein starkes Interesse an automobiler Technik weder von seinem Bruder noch von seinen Eltern geteilt wird. Dies beeinträchtigt jedoch nicht das Verhältnis von Markus zu seinen Eltern beziehungsweise zu seinem Bruder. Während sein Bruder noch nicht einmal über einen Führerschein verfügt, haben seine Eltern einen pragmatischen Umgang mit automobiler Technik. Das Auto ist für sie ein Gebrauchsgegenstand und dient, da alternative Verkehrsangebote nicht vorhanden sind, in erster Linie der Bewältigung notwendiger Wege, wie dem Weg zur Arbeitsstelle oder zum Einkaufen. Auch die Berufe der Eltern haben keinen technischen Bezug. Der Vater hat 36 Jahre bei der Post gearbeitet und ist seit 5 Jahren Frühpensionär. Die Mutter arbeitet als Sekretärin in einem Krankenhaus in einem Nachbarort in etwa 2km Entfernung.

Die Entwicklung von Markus' starkem Mobilitätsbedürfnis hat, zeitlich betrachtet, mit der Pubertät begonnen. Bis dahin war Markus mit dem Leben in seinem Wohnort relativ zufrieden, und hat nach eigener Aussage viele Dinge (auch politische und gesellschaftliche) nicht weiter reflektiert oder sich mit ihnen nicht auseinandergesetzt. Ab 15, 16 Jahren, so berichtet Markus, haben ihn dann mehr und mehr Dinge gestört, vor allem die Ansichten der Leute in seiner Heimatregion und deren Verhalten. Dazu zählt auch das *»Gerede der Leute«*. Diesbezüglich hat Markus persönlich schlechte Erfahrungen in Bezug auf die Trennung seiner Eltern gemacht, da er den Eindruck hatte, dass *»die Leute hinter seinem Rücken darüber reden«* und er beziehungsweise seine Familie somit *»Gesprächsthema«* im Wohnort waren.

Als eine Entwicklung innerhalb der Familie, die dazu geführt hat, dass Markus einen Großteil seiner Freizeitaktivitäten aus dem Haus nach draußen verlagert hat, ist die Anfangsphase der Frühpension seines Vaters anzusehen. Es war für Markus, der damals 16 Jahre alt war, ungewöhnlich, dass der Vater *»plötzlich den ganzen Tag zu Hause war«*. Auch wenn der Vater *»ihm nicht wirklich ständig auf die Finger geschaut«* hat, so hat Markus die ungewohnt häufige Anwesenheit seines Vaters als eine Art von latenter Kontrolle empfunden. Und dies zu einem Zeitpunkt des Heranwachsens, zu dem Jugendliche bemüht sind, sich eigene Freiräume zu suchen und zu schaffen und sich von den Eltern abzulösen. Als Folge der vermehrten Präsenz des Vaters hat Markus *»die Treffpunkte (mit Freunden; U.S.) außerhalb des Hauses verlagert«*.

## **Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und Automobilität im Besonderen**

Mobilität in Form von Automobilität ist ein zentraler Bestandteil von Markus' Lebensalltag. So ist er auf ein Auto angewiesen, um die 35km entfernte Fachhochschule zu erreichen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln wäre dies nicht möglich. Die Alternative, in den Ort zu ziehen, an dem sich die Fachhochschule befindet, hat Markus aus finanziellen Gründen ausgeschlossen. Das werktägliche Pendeln an sich empfindet Mar-

kus nicht als stressig oder lästig, er hält sich zudem für einen guten und sicheren Autofahrer. Störend ist lediglich der Kostenfaktor. Um die Kosten für die Fahrten möglichst gering zu halten, hat Markus sein bisheriges Auto (einen Passat, mit 115PS wie er betont) verkauft und ist auf ein kleineres Auto, einen Ford Fiesta »mit nur 50PS abgestiegen«. Das jetzige Auto ist sparsamer im Benzinverbrauch und auch bezüglich der Steuer und Versicherung günstiger. Um die Fahrtkosten weiter zu verringern, hat Markus mit einem Kommilitonen, der in der Nähe wohnt, eine Fahrgemeinschaft gebildet:

*»Ich komme so auf 60 bis 70 Euro Spritkosten im Monat mit der Fahrgemeinschaft und die Wohnung gibt's nicht, die so billig ist, das ist klar. Also ich wohne jetzt hauptsächlich noch hier bei meinem Vater, weil ich mir dadurch einen Haufen Geld spare und weil ich einfach einen Haufen Platz habe, da kann ich mich ausbreiten wie ich will und bin nicht irgendwie auf ein, zwei Kämmerchen beschränkt oder so.«*

Was sein finanzielle Lage betrifft, so macht sich Markus nach eigenen Angaben nicht allzu viel Gedanken, wo das Geld herkommt:

*»Also, ich hab jetzt Bafög beantragt und ich denke, so um die 100 oder 150 Euro werden schon drin sein. Dann krieg ich Kindergeld 150 Euro, 150 Euro von der Mutter und noch mal so 100, 200 Euro vom Vater. Also, mir ist es eigentlich immer egal sag ich, was ich so habe, was reinkommt. Ich schau halt nur, dass ich nicht irgendwie die Mark oder den Euro zweimal umdrehen muss, ich hab keinen hohen Lebensstandard oder sonst was, es läuft einfach so. Also, mir geht's einfach nur darum, wenn ich auf die Bank gehe, dann soll auch mal was rauskommen und nicht irgendwie »keine Auszahlung möglich« und ich brauche da keine paar Tausend Euro oder sonst was.«*

Obwohl Markus betont, dass es ihm nicht wichtig ist, woher das Geld kommt, über das er verfügen kann, achtet er doch, wie andere Äußerungen verdeutlichen, darauf, dass er ausreichend Geld zur Verfügung hat, vor allem zur Finanzierung seiner auto-technisch orientierten Freizeitbeschäftigungen. In dieser Hinsicht argumentiert Markus widersprüchlich. Einerseits vermittelt er den Eindruck, dass Geld für ihn keine besondere Rolle spielen würde, andererseits betreibt er für seine Hobbys, das heißt für seine Fahrzeuge (Benzinkosten, Versicherungsbeiträge, Ersatzteile, Zubehör) einen nicht unerheblichen finanziellen Aufwand und ist bemüht – wenn auch gezwungener Maßen – seine sonstigen Kosten »im Rahmen zu halten«. Aus diesem Grund ist er auch nicht an den Studienort gezogen. Auch die Fahrgemeinschaft zur Fachhochschule, die er mit einem Kommilitonen gebildet hat, dient der Kostenminimierung; ökologische Überlegungen wurden dabei nicht berücksichtigt. Gerade was seine Fahrzeuge angeht, ist Markus bestrebt, sich ein gewisses finanziellen Polster zu schaffen, dafür hat er in der Vergangenheit auch immer wieder mal gejobbt:

*»Ich schau halt übers Jahr, dass ich da immer ein bisschen was auf die Seite bringe, also ich jobbe dann auch. Vor dem Zivildienst habe ich zum Beispiel so einen Bürojob gehabt. Meistens ist es dann auch ein bisschen was bis zum Jahresende und na ja, spätestens bis März sind dann alle Rechnungen (Kfz-Versicherung und Kfz-Steuer; U.S.) da gewesen. ... Ich will mir ja diesen Winter ein altes Auto wieder herrichten, einen ziemlich seltenen Japaner, der leider ausgebrannt ist, also vom Motorraum her. Das wären 185PS, ein Allrad. Das wär halt so eine Sache, wo ich sagen würde, absolut politisch unkorrekt, weil 15 Liter aufwärts oder so, aber das wäre es mir drei, vier Monate wert. Also länger ging es eh nicht, dann ist das Konto wieder leer, dann muss ich schauen, dass die Versicherung irgendwie wieder rein kommt.«*

Die Beschäftigung mit automobiler Technik und das Auto fahren spielen in Markus'

Freizeitverhalten eine große Rolle. Dies gilt sowohl für das »bloße Herumfahren«, wie auch für die unternommenen »Rallyes«. Mobilität bedeutet für Markus stets Automobilität. Auch die Wegezwecke selbst haben oft einen autotechnischen Bezug. So fährt er in seiner Freizeit viel herum, um Fahrzeugteile zu beschaffen, die er braucht, um Autos »wieder herzurichten«. Dafür hat er nach eigener Aussage »*mittlerweile halb Bayern abgefahren*«.

Mobilität ist auch für seine Zukunftspläne relevant, die vor allem beinhalten, nach dem Studium Europa zu verlassen und sich im asiatischen Raum oder in Australien niederzulassen. Im Hinblick auf seine Argumentation für ein Leben im Ausland ist auffällig, dass Markus dies damit begründet, mehr Weite, mehr Natur und vom Menschen unberührte Landschaft um sich haben zu wollen. Natur ist ihm in dieser Hinsicht wichtig und die Landschaft ist auch das einzige, das ihm »an Bayern vielleicht abgehen würde«, wenn er wegziehen würde.

Dass er über seine Hobbys und sein Freizeitverhalten, das ja überwiegend automobil ausgerichtet ist, auch einen Beitrag zur Belastung und Zerstörung der Umwelt leistet, scheint für Markus nicht relevant zu sein. Auf die Frage, ob er einen Zusammenhang zwischen Autoverkehr und Umweltbelastung sehe, entgegnet Markus, dass diese Thematik überbewertet werde, beispielsweise was die Rolle des Menschen bezüglich des Klimawandels betreffe (»*Es ist zuviel des Guten, das mit der Ökologie wird einfach übertrieben bei uns.*«). Auch wenn Markus kritisiert, dass durch die Flächenausdehnung der Städte die Natur zerstört wird, spielt Ökologie in seinem Verhalten kaum eine Rolle. Zwar beanstandet er, dass »die Natur mehr und mehr zugebaut wird«, gleichzeitig beklagt er jedoch den schlechten Zustand vieler Straßen und fordert mehr Möglichkeiten zur Ausübung von Motorsport. Wie schon an seiner Beurteilung des Zivildienst ersichtlich wurde, beschränken sich Markus' kritische Äußerungen auf Bereiche, die für ihn persönlich relevant sind. Die Zerstörung oder Verbauung von Natur thematisiert er nur dann, wenn er sich dadurch persönlich betroffen sieht. Zugleich spielt er umweltschädliche Auswirkungen seines Mobilitätsverhaltens herunter, da er – wenn er dem zustimmen würde – konsequenterweise seine Mobilitätspraxis ändern müsste. Indem er darauf verweist, dass Schwerindustrie und Vulkanausbrüche die Umwelt in größerem Maße beeinträchtigen würden als der Autoverkehr, weist Markus jede Form von Eigenverantwortung von sich. Im Kern beinhalten seine Aussagen zu dieser Thematik eine Externalisierung des Problems und eine Delegation der Problemlösung an Dritte (wie Industrie, Wirtschaft oder Politik), worauf Formulierungen wie »man sollte« oder »man muss« hinweisen:

*»Zur Ökologie ..., da bin ich schon der Meinung, man sollte ein bisschen recyceln und man muss jetzt nicht unbedingt das Öl rausschleudern, so dass in 50 Jahren gar nichts mehr da ist. Man sollte schon schauen, dass die Kinder und Enkelkinder auch noch ein bisschen was übrig haben von den Rohstoffen.«*

Mit dieser Einstellung steht Markus nicht alleine da. Wie die Untersuchung »Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen« von Lappe/ Tully/ Wahler (2000) gezeigt hat, ist diese Ausprägung umweltbezogenen Verhaltens nicht untypisch<sup>165</sup>. Markus kann

---

<sup>165</sup> Die Autoren haben mittels qualitativer Interviews mit Auszubildenden eine Typologie zur subjektiven Verarbeitung von Umweltproblemen entwickelt, die vier unterschiedliche Typen beinhaltet: Konsistent Aktive, Konsistente Delegierer, Inkonsistente und Desinteressierte (vgl. Lappe/ Tully/ Wahler 2000, S. 173-202).

– in Anlehnung an die genannte Untersuchung – in seinen umweltbezogenen Handlungen als inkonsistent beschrieben werden<sup>166</sup>. Zwar hat Markus in einem gewissen Umfang ein Problembewusstsein für den Bereich Umwelt beziehungsweise Umweltbelastung entwickelt, er weist jedoch eine unterschiedliche umweltbezogene Handlungsbereitschaft auf:

*»Das wir auf FCKW achten, wegen der Ozonschicht und so, das versteh ich ja noch, das ist ganz klar. Oder bleifreies Benzin, da bin ich auch dafür. Und dafür, dass Benzin schwefelfrei wird, ich mein das ist kein Problem. Es ist jetzt auch nicht so, dass ich irgendwie Öl wegschütten würde oder meine Altreifen im Wald entsorge.«*

Markus ist durchaus bereit, im Haushalt auf umweltverträgliches Verhalten zu achten (zum Beispiel bei der Mülltrennung) und wie das Zitat zeigt, hält er manche umweltschützende Entwicklungen im Bereich Mobilität für sinnvoll. Eigenverantwortliches umweltschützendes Verhalten innerhalb seiner Mobilitätspraxis, das sich beispielsweise auf die Häufigkeiten seiner Fahrten oder die Wahl seines Verkehrsmittels auswirkt, lehnt Markus allerdings ab.

## **Schlussbetrachtung**

Abschließend kann festgehalten werden, dass Mobilität – und das bedeutet hier in erster Linie Automobilität – eine zentrale Rolle im Lebensalltag von Markus einnimmt. Im Vordergrund seiner Handlungsorientierung stehen seine persönlichen technischen Interessen, die von ihm auch mit erheblichem finanziellen und zeitlichen Aufwand verfolgt werden. Konsequenzen seiner Handlungen für gesellschaftliche und Umweltbelange werden von ihm nicht thematisiert und scheinen in seinen Entscheidungen keine Rolle zu spielen. Raum und Mobilität sind für ihn in erster Linie in funktionaler Hinsicht interessant und Mobilität ist bei Markus immer mit dem Auto verbunden. Das Auto ist für ihn das alleinige Verkehrsmittel und ein Großteil der von ihm zurückgelegten Wege steht im Zusammenhang mit seinem Interesse an automobilier Technik. So sind für ihn bei seinen zahlreichen Fahrten durch den Landkreis Landschaft und Leute weniger von Interesse, sein Augenmerk richtet sich dabei vielmehr auf die Beschaffung von Fahrzeugteilen, die er braucht, um seinem Hobby, dem »Herrichten von Autos«, nachgehen zu können. Zudem macht ihm das Auto fahren selbst viel Spaß und er legt großen Wert auf die Motorleistung seines Autos. Dieses Interesse und der Spaß an der Technikbeherrschung zeigen sich auch in den Rallyes, die er gelegentlich mit Freunden unternimmt. Darüber hinaus hat er ein ausgeprägtes Interesse an den autotechnischen Hintergründen, an der Funktionsweise der Technik und am Bauen und Herrichten von Autos. Markus hat sein privates Interesse an (Auto-)Technik mit seinen beruflichen Zielen verbunden, indem er sich entschlossen hat, Ingenieur im Bereich Maschinenbau zu werden. Sein größter persönlicher Traum besteht darin, einmal selbst ein Auto zu entwerfen und zu bauen und eine eigene sogenannte »Edelschmiede« aufzubauen, in der er selber Automobile entwirft

---

<sup>166</sup> In der Untersuchung geht es um die »... Inkonsistenz zwischen Wahrnehmung, Verarbeitung und Handlungsbereitschaft bzw. um die Inkonsistenz zwischen den verschiedenen Lebensbereichen von Jugendlichen ... Beispielsweise kann ein ökologisches Problembewusstsein im Bereich ›Familie‹ vorhanden und handlungsleitend sein, während es im Bereich ›Arbeit‹ oder bei Freizeitaktivitäten vollkommen ausgeblendet wird.« (Lappe/ Tully/ Wahler 2000, S. 192).

und produziert.

Sein starkes Mobilitätsbedürfnis und seine Fixierung auf das Auto als Mobilitätsmittel lassen sich auf zwei Faktoren zurückführen. Zum einen auf sein ausgeprägtes Interesse an Technik, zum anderen auf die Bedeutung, die er der Möglichkeit, sich frei und unabhängig zu bewegen, beimisst. Sein starkes Bedürfnis nach *Automobilität*, das heißt *selbst* bestimmter Mobilität, wiederum resultiert aus dem Umstand, dass er mit seinem Wohnort und den dort lebenden Menschen überwiegend nicht zu recht kommt, da er in vielen Bereichen des gesellschaftlichen und politischen Lebens eine andere Ansicht vertritt. Dies ist ausschlaggebend dafür, dass er in seiner Freizeit viel mit dem Auto unterwegs ist, um neue Gegenden und neue Räume zu erschließen, und kann auch als Ursache für seinen Wunsch, in Zukunft im Ausland zu leben, angesehen werden.

Hinsichtlich seiner Argumentations- und Handlungsmuster zeigt Markus im Bereich Umwelt und Autoverkehr Widersprüche: Einerseits möchte er später einmal in naturnaher, von Menschen unberührter Gegend leben, andererseits trägt er durch sein ausgesprochen autozentriertes Mobilitätsverhalten und sein automobiles Freizeitverhalten selbst zur Belastung und Zerstörung der Natur bei<sup>167</sup>. Weiter legt er Wert auf »gute Straßen« und fordert den Ausbau von Motorsportmöglichkeiten, beklagt aber gleichzeitig die Verbauung der Natur. Mögliche schädliche Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Umwelt werden von ihm selbst nicht thematisiert; sein Verhalten wird diesbezüglich nicht von ihm hinterfragt und zeichnet sich durch ein gewisses Maß an Inkonsistenz aus. Was seine Automobilität betrifft, so ist Markus nicht bereit, diese aus ökologischen Gründen zu überdenken geschweige denn zu verändern. Er ist in seinem Mobilitätsverhalten einer konservativen Praxis verhaftet und wenig flexibel; ein Leben ohne Auto ist für ihn gar nicht denkbar.

Die Auseinandersetzung mit politischen und ökologischen Themen spielte – im Gegensatz zum ersten Fallbeispiel – in Markus' Familienalltag keine große Rolle. Auch wenn die Eltern das ausgeprägte Technikinteresse von Markus nicht teilen, so wird Automobilität jedoch auch nicht näher hinterfragt, sondern vielmehr als eine alltägliche Notwendigkeit angesehen. Für die Ausbildung seines starken Bedürfnisses nach eigenbestimmter Mobilität kann auch der Umstand verantwortlich gemacht werden, dass Markus nur selten auf Fahrdienste seiner Eltern oder seines Bruders zurückgreifen konnte. Da das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in seinem Wohnort durchaus als defizitär beschrieben werden kann, blieb Markus, der nicht bereit war, auf seine Freizeitaktivitäten zu verzichten, nur eine Möglichkeit, seine Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, nämlich selbstbestimmte Mobilität. Um diese zu vollziehen hat Markus, in Abhängigkeit seines Alters und rechtlicher Bestimmungen, im Laufe des Heranwachsens eine klassische Mobilitätskarriere gemacht (Fahrrad – motorisiertes Zweirad – Auto).

Über die Kritik an umweltpolitischen Regelungen hinaus, beanstandet Markus die überwiegend konservativ ausgerichteten gesellschaftlichen Einstellungen, mit denen er in seinem Alltag konfrontiert wird. Bemüht, sein Leben nach seiner Zufriedenheit

---

<sup>167</sup> In dieser Hinsicht unterscheidet sich Markus wesentlich von Simone (erstes Fallbeispiel), die sich der Auswirkungen von Automobilität auf die Umwelt bewusst ist und auf Grund ihrer sozialen und politischen Einstellungen auch bemüht ist, dies bei der Gestaltung ihrer Mobilität zu berücksichtigen.

zu gestalten, bewertet er gesellschaftliche Einstellungen und Regelungen, die ihn in seinem Lebensentwurf beeinträchtigen, entsprechend ablehnend und fühlt sich von der Gesellschaft nicht verstanden. Negative Erfahrungen, die er unter anderem in der Gemeinschaft seines Wohnortes gemacht hat (Reaktion der Gemeinde auf die Trennung der Eltern und sein »Outfit«), haben dazu geführt, dass er introvertiert erscheint und anderen gegenüber zunächst einmal sehr skeptisch eingestellt ist, sofern sie der Verwirklichung seiner Interessen entgegenstehen.

In seiner Kritik an politischen und gesellschaftlichen Regelungen scheint sich Markus auf Maßnahmen und Bereiche zu beschränken, die allein ihn persönlich betreffen, und die sich seiner Ansicht nach für seinen Lebensentwurf als nachteilig erweisen beziehungsweise erweisen können (Beispiel Ablehnung von Wehrpflicht als Eingriff in die persönliche Lebensplanung). Da in seinem Lebensentwurf und in seinen Handlungsorientierungen sein ausgeprägtes Mobilitätsbedürfnis und sein starkes autotechnisches Interesse vorrangig sind, werden gesellschaftliche Bestimmungen, die ihn – seiner Ansicht nach – diesbezüglich einschränken und in seinen Handlungsmöglichkeiten behindern, von Markus kritisiert.

### **5.5.3 Christine – mobile Immobilität**

Christine, die bei ihren Eltern wohnt, lebt in einem kleinen niederbayerischen Dorf mit etwa 150 Einwohnern. Ihre drei Geschwister (zwei Schwestern und ein Bruder) sind mittlerweile aus dem Elternhaus ausgezogen; eine Schwester, die in Y studiert, kommt jedoch öfter am Wochenende nach Hause. Christine hat nach ihrem Realschulabschluss eine Lehre zur Industriekauffrau abgeschlossen und ist seit Juli 2001 erwerbstätig. Zu ihrem Arbeitsplatz in der Verwaltung eines Altenheims, das in einem etwa 9km entfernten Ort liegt, fährt sie mit ihrem eigenen Auto. Seit etwa 8 Monaten hat Christine eine feste Beziehung.

Zum Zeitpunkt des narrativen Interviews, das ich mit Christine geführt habe, war sie 20 Jahre alt. Zu Beginn des Interviews habe ich sie danach gefragt, welche Mobilitätsanforderungen sie in ihrem Alltag zu bewältigen hat beziehungsweise hatte, und welche Rolle Mobilität für sie persönlich spielt.

Für Christine charakteristisch ist in erster Linie ihre ausgeprägte Identifikation mit der Region, in der sie aufgewachsen ist. Sie ist ein heimatverbundener bodenständiger Typ und zeigt wenig Interesse an Geschehnissen, die außerhalb ihres unmittelbaren Lebensalltags liegen. Eine zentrale Rolle nimmt in ihren Handlungsorientierungen das Bemühen ein, sich beruflich zu etablieren.

Die Auswertung des Interviews wird zeigen, welche mobilitäts- und raumrelevanten Interpretations- und Handlungsmuster Christine entwickelt hat. Folgende Aspekte werden dabei berücksichtigt:

- Der Stellenwert des Berufslebens für die Erschließung neuer Räume.
- Handlungsorientierungen im privaten Bereich.
- Die Bedeutung der Heimatregion im Sozialisationsprozess.
- Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und von Automobilität im Besonderen.



## Der Stellenwert des Berufslebens für die Erschließung neuer Räume

Seit gut einem Jahr arbeitet Christine als Verwaltungsfachangestellte in einem Altenheim. Mit ihrer Arbeit dort ist sie nach eigener Aussage sehr zufrieden. Obwohl sie erst seit eineinhalb Jahren erwerbstätig ist, hat Christine bereits mehrfach den Arbeitgeber gewechselt, auch während ihrer Ausbildungszeit (siehe Zitat unten). Nach Abschluss ihrer Ausbildung wurde Christine zunächst von dem ausbildenden Betrieb als Industriekauffrau übernommen und war dort für ein halbes Jahr tätig. Auf Grund finanzieller Schwierigkeiten des Betriebes wurde ihr allerdings im Januar 2002 gekündigt. Christine hat jedoch zügig eine neue Stelle gefunden. Da sie aber mit dem Arbeitsklima in dem neuen Betrieb, das heißt in erster Linie mit dem Auftreten ihres Arbeitgebers unzufrieden war, hat sie sich bereits nach kurzer Zeit nach einer neuen Arbeitsstelle umgesehen. Seit Oktober 2002 ist sie nun in dem Altenheim beschäftigt. Rückblickend beschreibt Christine ihre Erfahrungen zu Beginn ihres Berufslebens wie folgt:

*»Ich habe unter der Lehre auch schon mal gewechselt, das (Altenheim; U.S.) ist jetzt schon mein vierter Arbeitgeber. Da, wo ich meine Lehre angefangen habe, da war ich ein Jahr und das war katastrophal, da haben in einem halben Jahr einmal 12 Mitarbeiter gekündigt, weil das einfach ein wahnsinnig schlechtes Betriebsklima war. Nach einem Jahr habe ich dann gesagt, ich wechsel jetzt, mich regt das auf. Wir haben den Ausbildungsvertrag im gegenseitigen Einvernehmen aufgelöst und ich habe dann gleich im Anschluss in Z angefangen und meine Lehre da fertig gemacht. Ende Juli (2001; U.S.) habe ich ausgelernt und bin auch übernommen worden. Bis Februar (2002; U.S.) war ich dort tätig. Im Januar habe ich dann erfahren, dass die mir zum Februar kündigen (wegen des drohenden Konkurses; U.S.) und man findet halt nicht so schnell Arbeit in 4 Wochen. Ich hab aber Glück gehabt und war nur 12 Tage arbeitslos und habe eine Stelle bei einer ganz kleinen Firma bekommen, aber da war der Chef so unmöglich, also der war schrecklich. Der hat uns im Büro angeschrien wegen Sachen, für die wir gar nichts konnten. Der hat seine Launen an uns ausgelassen. Mich hat das nach einem halben Jahr einfach so genervt, dass ich mir was Neues gesucht habe. Im Juni war dann ein Inserat von dem Altenheim in der Zeitung und da habe ich gedacht, da kann ich mich ja einfach mal bewerben. Das hat mir schon beim Vorstellungsgespräch wahnsinnig gut gefallen, ich habe mich da auch gleich gut mit meiner jetzigen Kollegin verstanden, und ich war sehr glücklich, als die mich dann genommen haben.«*

Aus dem Zitat wird deutlich, dass Christine großen Wert darauf legt, an ihrem Arbeitsplatz ein gutes Betriebsklima zu haben. Es ist ihr wichtig, dass ihr die Arbeit inhaltlich Spaß macht und dass sie *»mit den Kollegen klar kommt«*:

*»Seit dem ersten Oktober bin ich jetzt bei dem Altenheim. Und ich muss sagen, mir ist das schon schwer gefallen, bei der Firma, wo ich gelernt hab, aufhören zu müssen. Mir hat die Arbeit da recht gut gefallen und ich hätte auch nicht aufgehört, wenn ich nicht gemusst hätte. Die andere Arbeit, wo ich zwischendurch war, die vermiss ich wirklich nicht, die mit dem furchtbaren Chef. Und jetzt möchte ich nicht mehr tauschen. Also das Arbeitsklima, das ist für mich schon das Wichtigste, dass das stimmt. Wenn das nicht passt, dann freut einen die ganze Arbeit nicht und jetzt, im dem Büro, passt einfach alles. Wir haben jetzt einen super netten Chef und da halten auch alle zusammen und deshalb ist es gut, da zu arbeiten.«*

Darüber hinaus verschafft ihr die Arbeit in finanzieller Hinsicht Freiräume, die sie als Schülerin und auch während der Ausbildungszeit nicht hatte. Dass sie ihr eigenes Geld verdient und frei darüber verfügen kann, darauf legt Christine wert, da sie sich damit ein gewisses Maß an Unabhängigkeit sichern kann:

*»Ich verdiene ja jetzt schon seit längerem mein eigenes Geld. Und im öffentlichen Dienst, da verdient man nicht schlecht, also finanziell kann ich mich nicht beklagen. ... Ich verdiene im Monat etwa 1100 Euro, und davon spar ich ungefähr 500 Euro. Den Rest verbraucht man dann halt, für Benzin und was halt so anfällt. Also ich denke, ich gebe so 400 bis 500 Euro im Monat aus. Für Benzin hauptsächlich und dann für Klamotten und Kosmetik und eben alles mögliche, was man so braucht. ... Sparen tu ich vor allem für die Autoversicherung, vielleicht mal Urlaub und eigentlich, ja später mal für ein neues Auto, irgendwann mal, so in drei vier Jahren dann.«*

Dass Christine bereits jetzt an das Sparen für ein neues Auto denkt, obwohl ihr jetziges Auto gerade erst zwei Jahre alt ist, deutet auf das eigene Auto als Statussymbol hin und darauf, dass es ihr nicht egal ist, um welches Fahrzeug es sich handelt und wie alt es ist. Finanzielle Überlegungen spielen auch bei ihrer Entscheidung, vorerst weiter bei ihren Eltern zu wohnen, eine große Rolle. Da sie im Haus ihrer Eltern mietfrei wohnen kann und auch kein Haushaltsgeld abgeben muss, kann Christine von ihrem Gehalt monatlich etwa 500 Euro sparen. Da sie sich zudem mit ihren Eltern gut versteht, wie sie erzählt, sieht Christine keine Veranlassung, momentan von zu Hause auszuziehen. Von Bedeutung ist dabei auch ihr enges Verhältnis zu ihrer Schwester Katja, die in X studiert, an den Wochenenden aber in der Regel nach Hause kommt. Ihre Wohnsituation und ihre Überlegungen zu einem möglichen Auszug beschreibt Christine wie folgt:

*»Mit meinen Eltern komme ich ganz gut aus, da kann ich mich nicht beklagen. Sicherlich hat man mal Streitereien wegen irgendwas, aber größtenteils haut es eigentlich ganz gut hin. Deswegen muss ich jetzt auch nicht sofort ausziehen. ... Und meine Schwester, die in X studiert, also das ist eigentlich mehr so beste Freundin als Schwester, die kommt ja auch oft am Wochenende heim. ... Vielleicht zieh ich mit meinem Freund später mal zusammen, aber das kann ich jetzt noch nicht sagen, das schwebt noch ein bisschen in der Ferne, wir sind ja noch nicht so lange zusammen (seit acht Monaten; U.S.). Also Ausziehen kann ich mir so in eineinhalb, zwei Jahren vorstellen. Dann, wenn ich mich beruflich ein bisschen mehr gefestigt hab, also wenn ich dann auch schon ein bisschen länger mit dabei bin, und ich mir dann schon mehr Geld angespart hab, dann kommt das mal in Frage.«*

In ihrer jetzigen Lebenssituation nimmt der Einstieg in das Erwerbsleben und das Bemühen, sich beruflich zu etablieren, einen zentralen Stellenwert in Christines Orientierungen und Zukunftsplänen ein. Auf Grund der geschilderten Erfahrungen, die sie in ihrem bisherigen Arbeitsleben gemacht hat, ist sie froh, einen »relativ sicheren« Arbeitsplatz gefunden zu haben und möchte diesen, zumal sie sich mit ihren Kolleginnen und Kollegen gut versteht, auch nicht wieder aufgeben müssen. Die eigene Familienplanung spielt für sie derzeit keine Rolle. Später, »so in 10 Jahren oder so«, kann sie sich eine eigene Familie mit Kindern und einem eigenen Haus schon vorstellen, aber zuvor möchte sie sich beruflich festigen (»Beruflich will ich jetzt mit Sicherheit erst mal da bleiben, wo ich jetzt bin«).

## **Handlungsorientierungen im privaten Bereich**

Wie im beruflichen Alltag ist Christine auch im privaten Bereich darauf bedacht, sich mit den Menschen, mit denen sie zusammen kommt und ihre Freizeit verbringt, gut zu verstehen. Harmonie und Ehrlichkeit im Umgang miteinander sind ihr ausgesprochen wichtig. Wie sie berichtet, hat sich ihr Freundeskreis in den letzten Jahren stark verändert. Verantwortlich dafür sind vor allem zwei Entwicklungen: Zum einen der

Abschluss der Schule und damit der Einstieg in das Erwerbsleben, zum anderen die Beziehung zu ihrem Freund, den sie vor acht Monaten kennen gelernt hat:

*»Mein Freundeskreis hat sich bei mir ziemlich geändert, ich war früher immer mit einer anderen Gruppe unterwegs. Aber das hat sich geändert und jetzt sind wir eigentlich alle ziemlich glücklich, weil es jetzt irgendwie besser läuft, weil die Chemie besser stimmt. ... Ich habe ja auch durch meinen Freund viele neue Leute kennen gelernt, mit denen ich auch gut befreundet bin und es ist jetzt einfach viel besser als früher. Und ich bedaure das auch nicht wirklich, dass ich die Leute aus der Realschule zum Beispiel, mit denen ich früher viel unterwegs war, jetzt nicht mehr so sehe.«*

Das Zusammensein mit ihrem Freund sowie Unternehmungen mit der Clique zählen zu Christines Hauptfreizeitbeschäftigungen. Neben ihrer Partnerschaft und der neuen Clique thematisiert sie auch die Freundschaft zu ihrer Freundin Melanie, die sich im Verlauf des letzten Jahr entwickelt hat:

*»Das andere (die Beziehung zu einer früheren Freundin; U.S.) war mehr so eine Pseudofreundschaft möchte ich jetzt mal sagen und da hab ich mich auch nie richtig wohlgefühlt. Jetzt ist es viel schöner, weil wir (Melanie und Christine; U.S.) doch eben viel mehr gemeinsam haben und wir doch eben richtige Freundinnen sind und wir uns aufeinander verlassen können.«*

Durch ihren neuen Freundeskreis ist Christine, auch unter der Woche, viel unterwegs. Haupttreffpunkt der Clique ist ein Cafe, das etwa 15km von ihrem Wohnort entfernt liegt. Dort trifft sie sich auch oft mit ihrer Freundin Melanie »zum quatschen«. Am Wochenende, wenn Christine mit ihrer Schwester Katja und ihrer Clique in die Diskothek oder im Sommer »auf eine Zeltdisko« fährt, erstreckt sich das Gebiet der Unternehmungen meist über den ganzen Landkreis; ab und zu fahren sie auch über die nahegelegene Grenze nach Österreich. Insgesamt, so erzählt Christine, finden ihre Unternehmungen in einem Umkreis von etwa 60km statt.

Ihren Freund sieht Christine meist nur am Wochenende, da er auf Grund seiner Berufstätigkeit unter der Woche oft nicht da ist:

*»Ja, also mein Freund ist Elektromaschinenmonteur und viel auf Montage unterwegs. ... Also meistens ist er von Dienstag bis Freitag unterwegs, dann sieht man sich halt vielleicht am Freitag oder erst am Samstag wieder. Also es kann schon sein, dass man sich dann grad zweimal in der Woche sieht. ... Ich meine, das ist wahrscheinlich eh nicht schlecht, sonst geht man sich auf die Nerven, es passt so eigentlich schon ganz gut. Ja doch, ich bin zufrieden so.«*

Die Tatsache, dass sie mit ihrem Freund in der Regel nur die Wochenenden gemeinsam gestalten kann, beurteilt Christine positiv. Dies bietet ihr die Möglichkeit, sich innerhalb der Beziehung gewisse Freiräume zu erhalten, und die Beziehung »nicht zu eng« zu gestalten. Aus diesem Grund stört sie sich auch nicht daran, dass ihr Freund aus beruflichen Gründen unter der Woche meist nicht da ist. Vielmehr begrüßt sie es, ihre Freizeit in diesem Zeitraum so gestalten zu können, wie sie es möchte. Neben ihren Freunden nennt sie lediglich Joggen als weitere Freizeitbeschäftigung, der sie regelmäßig nachgeht. Besondere Interessen äußert Christine nicht; Politik etwa spielt in ihren Freizeit- und Handlungsorientierungen keine Rolle. Als wichtigste Bereiche in Christines bisherigem Leben können ihre Arbeit, ihre Freundinnen und Freunde und ihr Elternhaus (insbesondere ihre Schwester Katja) angesehen werden.

## Die Bedeutung der Heimatregion im Sozialisationsprozess

Christine ist mit der Region, in der sie aufgewachsen ist, stark verbunden. Sie bezeichnet sich selbst als einen bodenständigen Menschen und schätzt diese Eigenschaft auch an anderen Personen, wie beispielsweise an ihrem Freund:

*»Hier in Niederbayern und vor allem in der Region, aus der ich komme, da sind alle mehr so einfache, bodenständige Leute. So Schickimicki und das Ganze, das gibt's hier einfach nicht und ich könnte mich damit auch gar nicht anfreunden. Sagen wir mal so, jemand, der mit beiden Beinen fest im Leben steht, der realistisch ist und nicht irgendein Träumer oder sonst was, der einfach ganz klar sieht so ist es und nicht anders, also das ist mir wichtig. Und mir ist vor allem wichtig, dass man mit einem ganz klar reden kann, dass der ehrlich ist, dass er auch Humor hat und dass er nicht irgendwie selbstverliebt ist. Also mein Freund zum Beispiel, das gefällt mir so gut an ihm, das ist ein ganz einfacher Mann sag ich mal, der braucht keinen Schnickschnack, und sagen wir mal so, der hat ein ganz einfaches Leben, hat seinen Beruf und, wie soll ich das beschreiben, der ist nicht selbstverliebt und ist zufrieden mit dem, was er macht.«*

Dem Leben in der Großstadt kann Christine nichts abgewinnen und sich auch nicht vorstellen, selbst einmal in einer Großstadt zu leben. Ihre Erfahrungen, die sie gemacht hat, als sie ihre Schwester an deren Studienort in X besucht hat, scheinen sie in ihrer Beurteilung städtischen Lebens bestärkt zu haben:

*»Ich war im Sommer ein paar Tage bei meiner Schwester, die unter der Woche in X lebt, da sie dort studiert. Meine Schwester hat sich schon an alles da gewöhnt und der macht das nichts mehr aus, aber für mich ist das nichts. Ich habe ihr auch gesagt, ich könnte das da einfach nicht aushalten, die ganzen Leute sind da ganz anders irgendwie, also von der Mentalität her. Und das sind mir auch zu viele Leute und das ist mir alles irgendwie zu groß. Also ich könnte da nicht leben, meiner Schwester macht das nichts mehr aus, aber für mich ist das dann doch eine Umstellung. Die Leute da, auch an der Uni, da denkt jeder, dass er was besonderes ist und sagen wir mal so, das ist mehr Schein als Sein und ich bin dazu zu bodenständig, aus zu einfachem Holz geschnitzt, ich kann damit nichts anfangen.«*

Das Aufwachsen innerhalb der Dorfgemeinschaft ihres Heimatortes, der mit 150 Einwohnern sehr klein ist, beurteilt Christine ausgesprochen positiv. Sie schätzt vor allem den Zusammenhalt unter den Einwohnern, *»dass man jeden kennt und man sich mit jedem versteht«*. Die enge Gemeinschaft empfindet sie, im Gegensatz zu anderen Jugendlichen (wie das Beispiel von Markus gezeigt hat), nicht als soziale Kontrolle und sie fühlt sich durch die Dorfgemeinschaft auch nicht beobachtet oder in ihren Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt:

*»Die Gemeinschaft bei uns im Dorf ist mir schon wichtig. Deswegen kann ich mir ein Leben in der Großstadt auch nicht vorstellen. Ich denke, dass es da ganz schön viele einsame Leute gibt und da, wo ich jetzt herkomme, ist das eben nicht der Fall, weil da alle zusammenhalten. Deshalb möchte ich da auch nicht unbedingt weg, also aus dem Ort selbst vielleicht wenn's sein muss, aber dann schon in die Nähe.«*

Im Hinblick darauf, dass sie in einigen Jahren einmal bei den Eltern ausziehen und sich eine eigene Wohnung nehmen wird, äußert sie, dass sie auf jeden Fall in der Nähe ihres Heimatdorfes bleiben möchte. Da sie – im Vergleich zu ihrer Schulzeit – mittlerweile ein eigenes Auto zur Verfügung hat und dadurch in ihrer Mobilitätspraxis unabhängig ist, empfindet sie das mangelnde Freizeitangebot ihres Heimatortes auch nicht (mehr) als nachteilig.

Die Transparenz, die ihr Heimatort auf Grund seiner Überschaubarkeit bietet, wird von Christine positiv interpretiert. Die Dorfgemeinschaft und die Tatsache, dass sie alle kennt, die dort leben, geben ihr ein Gefühl von Sicherheit. In der Stadt hingegen bewegt sie sich unsicher und ungern, da ihr dort vieles fremd ist, sowohl die vielen Menschen als auch deren Verhaltensweisen.

### **Die Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und von Automobilität im Besonderen**

Automobilität sieht Christine unter den räumlichen Gegebenheiten, in denen sie lebt, als Notwendigkeit an und wird von ihr auch nicht weiter hinterfragt. Auf Grund des mangelnden Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region hat das Auto in ihrer Mobilitätsgestaltung schon immer eine große Rolle gespielt. Wenn Christine etwas unternehmen wollte, mal ins Kino gehen oder sich mit Freundinnen in einer Disko oder in einem Cafe treffen wollte, so konnte sie dies nicht an ihrem Wohnort machen. Das Angebot an jugendspezifischen Freizeitmöglichkeiten in ihrem Dorf beschränkt sich auf die freiwillige Feuerwehr, in der Christine im Übrigen auch Mitglied ist. Verbrachte sie als Kind die meiste Zeit beim Spielen mit ihren Freundinnen im Dorf und der näheren Umgebung, so waren mit dem Beginn der Pubertät weitere Wege zurückzulegen, um die gewünschten Freizeitaktivitäten wahrnehmen zu können. Christine war stets darauf angewiesen, dass sie von ihren Eltern oder den älteren Geschwistern gefahren oder von jemandem aus dem Freundeskreis mitgenommen wurde.

Auch ihre Schulwege waren mit einem nicht unerheblichen Mobilitätsaufwand verbunden. Während der Grundschulzeit wurde sie von ihrer Mutter oder der Mutter einer Mitschülerin mit dem Auto zur Schule gefahren, die im etwa 9km entfernten Q war. Ihre Wege zur Realschule, die ebenfalls in Q war, bewältigte sie größtenteils mit dem Schulbus, manchmal auch mit dem Roller, den sie eine zeitlang gefahren ist. Mit 16 Jahren hat Christine, »aus der Not heraus« wie sie es beschreibt, den Zweiradführerschein (Klasse M) gemacht und sich einen Roller gekauft. Allerdings hat sie sich auf zwei Rädern nach eigener Aussage nie ganz sicher gefühlt und nach einem Unfall das Rollerfahren wieder aufgegeben.

Ihre alltägliche Mobilität gestaltet Christine fast ausschließlich mit dem eigenen Auto, einem Kleinwagen (Opel Corsa). Das gilt sowohl für ihren Arbeitsweg als auch für Strecken, die sie in ihrer Freizeit zurücklegt:

*»Seitdem ich 18 bin und seitdem ich das Auto habe, ist das Fahren viel einfacher. Ich kann jetzt einfach mal sagen: ›Ja gut, ich fahre woanders hin‹ oder: ›Ich fahre, wann ich will‹ und das ist doch ein ganzes Stück mehr Freiheit. Ich brauche mich nicht mehr von jemandem abhängig machen, dass ich sag ›ja bitte, fahr mich mal da hin und hol mich wieder ab‹. Also das Fragen, das hat mich früher schon gestört, zum Beispiel beim Weggehen am Wochenende: Wenn man dann heimwollte und die Fahrerin gesagt hat: ›Das interessiert mich nicht‹, das war nicht so toll. Dann hat man doch noch eine Stunde oder so länger bleiben müssen und das ist jetzt eben anders. ... Wenn ich mal irgendwo hinwollte, hab ich immer meine Mutter oder die Schwester fragen müssen: ›Fahr mich mal bitte‹, das hat mich doch oft genervt und das ist jetzt viel einfacher. Jetzt kann ich sagen: ›Ich fahre‹ und dann fahre ich halt einfach.«*

Das Auto bietet Christine die Möglichkeit, sich unabhängig von anderen zu bewegen

und selbst entscheiden zu können, wann und wohin sie fährt. Darauf legt sie großen Wert. Im Gegensatz zum Fahren mit dem Roller fühlt sich Christine beim Auto fahren sicher. Sicherheit und »Fahrbarkeit« waren ihr auch beim Autokauf wichtig, auf eine besonders starke Motorleistung legt sie dagegen keinen besonderen Wert:

*»Also im Mai letzten Jahres (2001; U.S.) habe ich mir das Auto gekauft. Also, das ist ein Opel Corsa und ich bin ganz zufrieden damit. Es ist ein kleines Auto, wie ich es eigentlich wollte. Früher hab ich gesagt, Hauptsache irgendein Auto, auch wenn es ein altes verrostetes ist, aber das ist mir dann doch wichtig, dass da zum Beispiel Airbags drin sind, und dass es einfach einen gewissen Sicherheitsstandard hat. Es ist auch recht einfach zu fahren, das war mir auch wichtig. Er hat zwar nur 54PS, aber mir reicht das.«*

Ökologie wird von Christine im Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten nicht thematisiert. Einen Zusammenhang zwischen ihrer automobilen Mobilitätspraxis und einer daraus folgenden Belastung der Umwelt sieht sie nicht, dies spielt auch im Freundeskreis keine Rolle:

*»Öffentliche Verkehrsmittel kann man bei uns nur wenig benutzen, so bin ich jetzt fast immer mit dem Auto unterwegs und so viele Gedanken mach ich mir da über die Umwelt ehrlich gesagt nicht. Ich denke mir, ich muss jetzt da hin und dann fahr ich einfach. Ich denke dann nicht daran, wie viele Abgase dann da wieder in die Luft gehen. ... Ich meine, beim Weggehen bilden wir ja schon Fahrgemeinschaften, damit nicht grad nur zwei Leute im Auto fahren, sondern doch fünf, aber so generell macht sich da bei uns keiner so Gedanken darüber.«*

Abgesehen von den gelegentlichen Wochenendfahrten nach Österreich beschränkt sich Christines Mobilitätsverhalten in erster Linie auf den Landkreis, in dem sie lebt. Nach eigener Aussage verspürt sie auch kein besonderes Bedürfnis danach, etwa im Urlaub, weiter entfernte Regionen zu besuchen. Viel gereist ist sie bisher nicht; mit der Familie hat sie einmal einen Kurzurlaub gemacht, längere Reisen waren auf Grund der Selbstständigkeit des Vaters zeitlich nicht möglich<sup>168</sup>. Mit der Schule war sie einmal in Italien, ein anderes Mal war sie mit Freundinnen in Portugal. Grundsätzlich scheint sie Urlaubsreisen gegenüber zwar nicht abgeneigt, aber – wie sie sich ausdrückt »es geht ihr jedoch auch nicht ab« wenn sie – wie in den letzten zwei Jahren – nicht in Urlaub fährt.

## Schlussbetrachtung

Christine macht insgesamt einen zufriedenen Eindruck und lebt nach eigener Aussage gern dort, wo sie lebt. Sie ist mit ihrer derzeitigen Lebenssituation glücklich, insbesondere mit ihrer Arbeitsstelle, der Beziehung zu ihrem Freund und ihren Freundinnen und Freunden. In ihrem bisherigen Leben von besonderer Bedeutung sind das Elternhaus (insbesondere die enge Beziehung zu ihrer Schwester Katja), ihre Clique und ihr Bemühen, sich beruflich zu etablieren. Dem sozialen Raum Arbeit kommt in ihren Handlungsorientierungen besondere Priorität zu. Zu diesen Orientierungen zählt in erster Linie der Aufbau einer gesicherten Existenz, das heißt ein fester Arbeitsplatz und damit finanzielle Sicherheit. Mit dieser Einstellung zeigt Christine eine bislang vorwiegend ihren männlichen Altersgenossen zugeschriebene Orientie-

---

<sup>168</sup> Der Vater hat sich vor einigen Jahren mit einem Schweißbetrieb selbstständig gemacht und ist seitdem beruflich viel unterwegs.

rung. Wie die Shell-Studie 2002 belegt, haben sich jedoch die Sozialisationsbedingungen junger Frauen und Männer dahingehend gewandelt, dass eine Angleichung der Geschlechter im Hinblick auf den Stellenwert von Berufstätigkeit zu beobachten ist:

»In beiden Teilen Deutschlands wurde eine spürbare Umorientierung der Lebenskonzepte von jungen Frauen festgestellt. Ebenso wie die jungen Männer richteten sich auch die jungen Frauen auf eine hochwertige Schulausbildung ein und strebten eine volle Berufstätigkeit an.« (Hurrelmann u.a. 2002, S. 38).

Die Studie hat zudem ergeben, dass die jungen Frauen vermehrt eine Verbindung von Familie und Beruf anstreben und weniger Bereitschaft zeigen, die Berufsfähigkeit zugunsten der Kindererziehung aufzugeben. »Karriere machen« steht nach den Ergebnissen der jüngsten Shell-Studie bei weiblichen Jugendlichen ebenso hoch im Kurs wie bei ihren männlichen Altersgenossen (vgl. Linssen u.a. 2002, S. 77)<sup>169</sup>; als Hintergrund benennt die Studie ein wachsendes Sicherheitsstreben der Jugendlichen. Für die Ausbildung dieser Orientierung ist neben gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen (Arbeitsmarktsituation, steigende Zahl der Arbeitslosigkeit) im vorliegenden Fall vor allem Christines Wunsch nach Verselbständigung und (finanzieller) Unabhängigkeit bedeutsam. Der Verdienst ihres eigenen Geldes ist ihr sehr wichtig, sie möchte in dieser Hinsicht weder von ihren Eltern, noch von ihrem Freund (oder dem zukünftigen Ehemann) oder anderen Personen abhängig sein.

Im Hinblick auf ihr Wohnumfeld zeichnet sich Christine durch eine ausgeprägte wertkonservative Bindung an ihre Gemeinde aus. Sie identifiziert sich in starkem Maße mit den Menschen ihrer Heimatregion und schätzt deren Verhaltenseinstellungen und Mentalität; den Menschen und Verhaltensweisen anderer, ihr fremder Regionen steht sie skeptisch oder gar ablehnend gegenüber. Folglich spielt sich ihr Lebensalltag sowohl im beruflichen als auch im privaten Bereich überwiegend in der Region ab, in der sie aufgewachsen ist und die sie auch nur ungern verlassen würde. Ihre starke Heimatverbundenheit zeigt sich auch darin, dass sie – im Gegensatz zu den meisten anderen Jugendlichen – kein besonderes Interesse an (Urlaubs-)Reisen hat, und sie es nicht bedauert, wenn sie nicht in Urlaub fährt.

Christines alltägliches Mobilitätsverhalten vollzieht sich überwiegend unreflektiert nach dem Motto: »Wenn ich fahren will, dann fahre ich eben«. Auf Grund der infrastrukturellen Ausstattung der Region, in der sie lebt, und des von ihr als mangelhaft empfundenen Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln, ist das Auto für Christine die einzige Möglichkeit, ihrem Mobilitätsbedürfnis gerecht zu werden. Dies gilt sowohl für den Weg zur Arbeitsstelle als auch für ihre Freizeitwege. Das Auto symbolisiert Unabhängigkeit, da es ihr erlaubt, selbst entscheiden zu können, wann und wohin sie fährt. Zudem ist es für sie von Bedeutung, dass es sich bei dem Auto um ihr eigenfinanziertes Auto handelt, über das sie frei verfügen kann.

Die Thematik Umwelt und Autoverkehr ist für Christine nicht relevant, mögliche umweltzerstörende Auswirkungen ihrer Automobilität werden von ihr selbst nicht thema-

---

<sup>169</sup> Die Studie hat gezeigt, dass sich junge Frauen und junge Männer hinsichtlich ihrer Wertorientierungen in einigen Bereichen angeglichen haben: »Bemerkenswert ist ... der geringe Unterschied bei der Leistungsorientierung (Fleiß und Ehrgeiz), die beide Geschlechter ähnlich bewerten, sowie bei der Durchsetzungsfähigkeit, beides eigentlich männliche Stereotypen.« (Gensicke 2002, S. 148; Hervorhebungen im Original).

tisiert und sind in ihrer Mobilitätspraxis nicht von Belang. Auf Nachfrage zeigt sich jedoch, dass sie sich des Zusammenhangs von Umweltbelastung und Autoverkehr im gewissen Umfang bewusst ist; sie selbst nennt die Autoabgase umweltschädlich. Da sie jedoch auf Grund der infrastrukturellen Ausstattung ihrer Wohnregion (defizitäres ÖPNV-Angebot) keine alternativen Mobilitätsformen zur Verfügung hat, ist das Auto für sie die einzige Möglichkeit, ihren alltäglichen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Das Auto fahren ist für sie folglich eine Notwendigkeit ihres mobilen Alltags.

Ihr Wohnort und die gesamte Region werden von Christine ausgesprochen positiv beurteilt. Ausschlaggebend für diese positive Beurteilung ist nach ihren Aussagen die Mentalität der Menschen, die »Bodenständigkeit«, mit der sie sich voll identifizieren kann. Sozial relevante Räume in ihrem Lebensalltag sind neben ihrer Familie ihre Arbeit, die Beziehung zu ihrem Freund und ihre Freundinnen und Freunde aus der Clique. Wie anhand ihrer bisherigen Erwerbsbiographie deutlich wird, ist die Erschließung neuer Räume in erster Linie eine Folge äußerer Veränderungen ihres Lebensalltags. Christine hat sich im Verlauf ihres Berufslebens gezwungenermaßen wiederholt mit einer neuen Umgebung und neuen Aufgaben auseinandersetzen müssen. Sie selbst hingegen wäre, wenn die Entscheidung bei ihr gelegen hätte, bei ihrer ersten Arbeitsstelle geblieben, wo sie sich sehr wohlfühlt hat.

Abschließend kann festgehalten werden, dass sich Christines Alltag durch selbst gewünschte und selbst gestaltete »mobile Immobilität« auszeichnet und sie darauf bedacht ist, sich ein gewisses Maß an Beständigkeit zu schaffen und zu bewahren. Dies gilt sowohl für den beruflichen als auch für den privaten Lebensbereich. In beruflicher Hinsicht strebt sie ein dauerhaftes Arbeitsverhältnis an und möchte sich an ihrem jetzigen Arbeitsplatz etablieren. Im privaten Bereich beschränkt sich ihre Freizeitgestaltung meist auf ihre Heimatregion und ihre Wege sind überwiegend zielgebunden (Treffen mit Freunden, Wege zum Einkaufen). »Fahrten ins Blaue« oder »Cruising«, das Fahren des Fahrens willen, sind für sie nicht von Interesse. Neuem und Unbekanntem gegenüber ist sie eher skeptisch eingestellt, darauf deutet auch ihr geringes Interesse an Reisen in andere Länder hin.

#### **5.5.4 Fazit**

Jugendliche bewegen sich im Zuge des Sozialisationsprozesses in einer Vielzahl von sozialen Räumen. Spezifische Sozialisationsbedingungen beinhalten spezifische sozial konstituierte und physische Räume, in denen gelebt wird und mit denen sich die Jugendlichen auseinandersetzen müssen. Über die Interaktion mit dem sozialräumlichen Umfeld und die Interpretation der jeweiligen Situation entwickeln Jugendliche – unter dem Einfluss des gesellschaftlichen Mobilitätsbildes und in Abhängigkeit ihrer persönlichen sozialen, ökonomischen und kulturellen Ressourcen – ihre Mobilitätseinstellungen und -bedürfnisse. Demzufolge ist im Hinblick auf die Untersuchung, in welcher Weise Jugendliche Mobilität beurteilen, von differenzierten Interpretationsmustern auszugehen. Die vorgestellten Fallbeispiele dienen der Erläuterung unterschiedlicher Interpretations- und Handlungsmuster, die aus den unterschiedlichen Biographien resultieren.

Im ersten Fallbeispiel kommt den familialen Sozialisationsbedingungen bei der Ausbildung raum- und mobilitätsrelevanter Handlungsorientierungen eine bedeutende



Rolle zu. Der Erhalt einer (räumlichen) Nähe zu ihren Eltern und Freundinnen und Freunden aus dem Heimatort ist ein Kern von Simones Handlungsorientierung. Zugleich sind ihre mobilitätsbezogenen Orientierungen durch ökologische Überlegungen gekennzeichnet und das Bestreben, sich möglichst umweltgerecht zu bewegen. Dabei zeichnet sich Simone dadurch aus, dass sie sich in ihrer Argumentation stringent und in der Umsetzung ihrer Einstellungen weitgehend konsequent zeigt.

Im Fall von Markus kann das ausgeprägte Technikinteresse als dominante Handlungsorientierung identifiziert werden. Zugleich zeichnet er sich durch ein starkes Bedürfnis nach Autonomie aus, wenn es um die Verwirklichung seiner privaten und beruflichen Ziele geht. Umweltschädliche Auswirkungen des Kraftverkehrs auf die Umwelt spielen für Markus im Hinblick auf sein Mobilitätsverhalten keine Rolle, sein Verhalten wird diesbezüglich von ihm nicht hinterfragt.

Zentrale Handlungsorientierung im dritten Fallbeispiel ist der Wunsch, sich beruflich zu festigen. Christine ist in erster Linie darauf bedacht, sich über ein dauerhaftes Arbeitsverhältnis ein gewisses Maß an Beständigkeit in ihrem Lebensalltag zu schaffen. Das Auto ist für sie, entsprechend ihrer Sozialisationserfahrungen, eine Notwendigkeit zur Bewältigung alltäglicher Mobilitätsanforderungen. Den Zusammenhang von Autoverkehr und Umwelt thematisiert sie von sich aus nicht, er spielt in ihrer Mobilitätspraxis keine Rolle.

Wie die quantitative Analyse (Kapitel 5.1 bis 5.4) gezeigt hat, sind bei Jugendlichen in Abhängigkeit spezifischer soziodemographischer Indikatoren unterschiedliche Mobilitätsformen zu beobachten. Die Vorstellung der Mobilitätstypen hat zudem verdeutlicht, dass Zusammenhänge zwischen den Einstellungen von Jugendlichen und ihrem Mobilitätsverhalten bestehen. Es hat sich gezeigt, dass technik- oder umweltbezogene Einstellungen, die Bewertung der eigenen Handlungsmöglichkeiten (beispielsweise die Bewertung der Freizeitmöglichkeiten am Wohnort) und symbolische Mobilitätsorientierungen (etwa Statusfunktion des Autos) und Orientierungen im Freizeitbereich Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen.

Mittels der biographischen Interviews konnten darüber hinaus die Motive und symbolischen Bedeutungen der Mobilität von Jugendlichen, ihrer Wahlmöglichkeiten und Entscheidungsprozesse aus der Sicht der Akteure dargestellt und analysiert werden. Wie die drei Fallbeispiele gezeigt haben, ist die Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen auf die jeweiligen Interpretationen und Bewertungen des sozialräumlichen Umfelds zurückzuführen. Neben dem gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbild und gesellschaftlich produzierten Mobilitätsanforderungen sind es die spezifischen biographischen Hintergründe, die unterschiedlichen Deutungsmuster und Handlungsorientierungen, die Jugendliche im Verlauf ihrer Sozialisation entwickelt haben, die die Entwicklung unterschiedlicher Mobilitätsformen bewirkt.

Die Verknüpfung quantitativer und qualitativer Methoden der empirischen Sozialforschung machte es möglich, Orientierungen und Verhalten von Jugendlichen im Zusammenhang zu analysieren und zu einem besseren Verständnis von Mobilität von Jugendlichen als komplexen sozialen Phänomen zu führen.

Im folgenden Kapitel werden – mit Bezug auf die theoretischen Ausführungen der Arbeit – die zentralen Ergebnisse der empirischen Untersuchung zusammengefasst und im Hinblick auf politische und pädagogische Handlungsanforderungen diskutiert.

## 6 SCHLUSSBETRACHTUNG

Die vorliegende Arbeit beinhaltet die Beschreibung der *sozialen Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag*. Mit Bezug auf das symbolisch-interaktionistische Paradigma der Soziologie wurde gezeigt, dass für Raum und Mobilität als sozial konstituierte Bereiche der alltäglichen Lebenswelt drei Dimensionen maßgeblich sind. Erstens die *gesellschaftlichen Verhältnisse*, in denen Jugendliche heutzutage aufwachsen, zweitens die *Räume* (Stadt oder Land), in denen die Jugendlichen leben und drittens die *»individuelle«, sprich subjektiv empfundene Situation*, in der sich die oder der Jugendliche befindet.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Arbeit zusammengefasst und anschließend Probleme und Möglichkeiten eines alternativen Mobilitätsbildes für Jugendliche diskutiert.

Zentrales Ergebnis ist, dass Jugendliche im Prozess der Interaktion mit ihrem sozial-räumlichen Umfeld und durch die Interpretation der jeweiligen Situation – unter dem Einfluss des gesellschaftlichen Mobilitätsbildes und in Abhängigkeit ihrer persönlichen sozialen, ökonomischen und kulturellen Ressourcen – unterschiedliche Mobilitätseinstellungen und -bedürfnisse entwickeln.

Zum gesellschaftlichen Aspekt der Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen zählt in erster Linie der hohe und positiv konnotierte Stellenwert der Mobilität in unserer Gesellschaft. Diese *gesellschaftliche Dimension* beinhaltet zudem die Vermittlung eines *»automobilen Leitbildes«*, das den Pkw über symbolische Dimensionen wie Freiheit und sozialen Status zu einer höchst erstrebenswerten, in der Regel positiv besetzten Ware macht. Individuen, die den von der Gesellschaft an sie gestellten Mobilitätsanforderungen nicht gerecht werden können oder wollen, müssen mit ökonomischen und sozialen Einbußen rechnen.

Biographisch relevant ist die *spezifische Lebensphase* der oder des Jugendlichen und mit ihr soziokulturelle Merkmale wie Alter, Geschlecht, Bildungs- oder Berufssituation. Über die jeweiligen strukturellen Vorgaben nimmt zudem der *Wohnort (Stadt/Land)* Einfluss auf die Entstehung von Mobilitätsbedürfnissen und -formen. Jugendliche entwickeln, in Abhängigkeit der jeweiligen Sozialisationsbedingungen, differierende Mobilitätswünsche und -formen. Von Bedeutung sind dabei die *Interpretationsleistungen*, die Jugendliche im Hinblick auf ihr sozialräumliches Umfeld erbringen. *Unterschiedliche Interpretationen und daraus resultierende Lebensentwürfe führen zur Ausbildung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse und spezifischen Mobilitätsverhaltens*. Differierende Interpretationsleistungen sind darauf zurückzuführen, dass die Jugendlichen über unterschiedliche kulturelle, soziale und ökonomische Ressourcen verfügen und davon abhängig unterschiedliche Interpretationskompetenzen ausbilden.

Mobilität ist immer mit Raum verbunden. Sie ist Bewegung in Räumen und dient der Verbindung gesellschaftlicher Teilräume. Daher ist es notwendig, sich mit der gesellschaftlichen Konstitution von Raum auseinanderzusetzen. Wie in der vorliegenden Arbeit erläutert wurde, wird Raum durch die in ihm befindlichen Menschen und Güter sowie deren Verhältnis zueinander gestaltet. *Raum ist als eine soziale Konstruktion zu verstehen, die sich dem Individuum durch dessen Wahrnehmung und Interpretation erschließt*, Raum ist *symbolisch-interaktionistischer Raum*. Maßgeblich sind dabei

Symbolik gesellschaftlich vermittelter Raumbilder und Interpretationsleistungen der Menschen. Auf Grund kollektiver und subjektiver Erfahrungen und unter Berücksichtigung der jeweiligen Lebenssituation – den bereitstehenden kulturellen, sozialen und ökonomischen Ressourcen – entwickeln die Menschen unterschiedliche Interpretationsleistungen und Vorstellungen beziehungsweise Empfindungen von ihrem sozialräumlichen Umfeld. Daraus resultiert eine *Vielzahl von interpretierten Räumen* sowie verschiedenartiges Handeln in Abhängigkeit von der Beurteilung des jeweiligen Raumes, wobei ähnliche Sozialisationsbedingungen und Erfahrungen zu ähnlichen Interpretationen und ähnlichem Verhalten führen können. Im Hinblick auf die unterschiedliche Ressourcenverfügbarkeit und die daraus resultierenden differierenden Rauminterpretationen ist festzuhalten, dass unterschiedliche Raumwahrnehmung und Raumanerkennung in der Interaktion mit anderen zu Konfliktsituationen führen können. Von den Individuen ist daher ein gewisses Maß an sozialer Umsicht zu entwickeln, um die Räume anderer Akteure nicht zu (zer)stören.

Differenzierungs- und Individualisierungsprozesse, die mit der Entwicklung der modernen Gesellschaft verbunden sind, haben dazu geführt, dass eine Vielzahl von Räumen bereitsteht, erfahren und angeeignet zu werden. Mit der differenzierten und wandelbaren Gesellschaft ist ein differenzierter und dynamischer gesellschaftlicher Raum verbunden, der verschiedene Teilräume beinhaltet: Soziale, ökonomische, kulturelle, politische etc. Teilräume. Zudem sind, wie am Beispiel der Sozialräume Arbeit und Familie erläutert, auch innerhalb der gesellschaftlichen Teilräume Differenzierungsprozesse zu verzeichnen.

Die Freiheit, aus dem vorhandenen Angebot für sich geeignete Räume auszuwählen, beinhaltet auch ein Risiko, sich in der Vielfalt zu verlieren und die identitätsstiftenden Qualitäten von Raum nicht (mehr) wahrnehmen zu können. Der Wechsel zwischen verschiedenen sozialen wie physischen Räumen und die Verbindung zwischen unterschiedlichen Räumen erfordern einen enormen Mobilitätsaufwand und erschweren ein tieferes Verständnis und Erleben von Raum.

Darüber hinaus besteht im gewissen Umfang auch ein gesellschaftlicher Zwang zur Mobilität, zur Verbindung gesellschaftlicher Teilräume. Wer diesen Anforderungen nicht gerecht werden kann, wer nicht mobil ist, kann von der Vielfalt gesellschaftlicher Räume nicht profitieren, sondern ist in seinem Lebensentwurf zunehmend sozialräumlich eingeschränkt; sei es, weil er durch mangelnde Mobilitätsmöglichkeit in der Wahl des Arbeitsplatzes eingeschränkt ist, sei es, weil er auf Grund des sozialräumlichen Umfeldes, in dem er lebt und aus dem er sich – aus ökonomischen und/ oder sozialen Gründen – nicht lösen kann, im Raum segregiert und so von der Gesellschaft getrennt wird.

Soziale und physische Räume stehen in Wechselwirkung zueinander und sind bei der Entstehung von Mobilität gleichermaßen zu berücksichtigen. Die Infrastruktur, das Verkehrsangebot, die Arbeits- und Bildungsmöglichkeiten, soziale Kontakte sowie Einrichtungen der Versorgung und der Freizeitgestaltung des jeweiligen Wohnortes zählen zu den maßgeblichen mobilitätsrelevanten Aspekten physischer Räume. Wie die Auswertung der Interviews gezeigt hat, führen diese Faktoren bei Jugendlichen – über die interpretative Auseinandersetzung mit ihrer Umwelt – zu einer Bewertung des jeweiligen Raumes und in Abhängigkeit davon unter Umständen zu einem verstärkten Mobilitätsbedürfnis.

Das Zusammentreffen mit Freundinnen und Freunden zur gemeinsamen Freizeitgestaltung ist ein wichtiger Bestandteil im jugendkulturellen Alltag. In ländlichen Regionen wohnen die Freundin oder der Freund jedoch oft weiter entfernt als in der Stadt, Entfernungen von 5 bis 20km sind keine Seltenheit, und diese Distanz gilt es erst einmal zu bewältigen. Angesichts des oft defizitären ÖPNV-Angebotes in den ländlichen Regionen greifen die Jugendlichen, sofern sie nicht selbst motorisiert sind, häufig auf die Fahrdienste der Eltern oder die Mitnahme durch Dritte (Nachbarn, Bekannte) zurück. Sie sind auf diese Personen bezüglich ihrer Mobilitätsgestaltung angewiesen. Daher ist es nicht verwunderlich, dass der Wunsch, einen Führerschein zu machen, sehr stark ausgeprägt ist. Denn dadurch ergibt sich für die Jugendlichen die Möglichkeit, sich unabhängig(er) zu bewegen und eigenbestimmt zu handeln. Mobilität erschließt Möglichkeitsräume und gestattet damit die Erweiterung von Handlungsräumen.

Mobilität als Voraussetzung für Raumaneignung ist gerade in der Jugendphase bedeutsam. Die Aneignung eigener Räume ist wesentlicher Bestandteil des Ablösungsprozesses und der Entwicklung einer eigenen Identität. Jugendliche benötigen – neben institutionellen – auch informelle Lernorte, Interaktionsräume, die ihnen die Gelegenheit für eine eigenständige Auseinandersetzung mit ihrer sozialräumlichen Umwelt bieten und in denen sie sich selbst inszenieren können. Die Möglichkeiten zum selbstständigen Aneignungslernen im Sozialraum sind in der heutigen Gesellschaft jedoch durch die Verengung und Verinselung der sozialen und kulturellen Umwelt zunehmend begrenzt. Jugendlichen müssen sozialräumliche Angebote bereitgestellt werden, die diesen Entwicklungen entgegenwirken (vgl. Böhnisch 2002).

Mobilität von Jugendlichen ist ein komplexes soziales Phänomen. Um die Komplexität des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen und die Entstehung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -formen fassen zu können, erfolgte eine Verknüpfung quantitativer und qualitativer Analysemethoden. Die quantitative Analyse beinhaltete die Untersuchung der mobilitätsstiftenden Wirkung soziodemographischer Merkmale sowie die von Einstellungen von Jugendlichen. Die Auswertung hat ergeben, dass das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen in Abhängigkeit von Alter, Geschlecht und schulischer/ beruflicher/ ökonomischer Situation unterschiedlich ist. Es gibt demzufolge nicht *die* Mobilität von Jugendlichen, sondern ein Vielzahl von Mobilitätsanlässen, -bedürfnissen und -formen. Anhand der Mobilitätstypen konnte gezeigt werden, dass zwischen den Einstellungen von Jugendlichen und ihrem Mobilitätsverhalten Zusammenhänge bestehen.

Mittels der biographischen Interviews konnte darüber hinaus die subjektive Dimension der Ausbildung von Mobilitätsformen erläutert werden, indem die Motive und symbolischen Bedeutungen der Mobilität von Jugendlichen aus Sicht der Akteure (das heißt der Jugendlichen) dargestellt und analysiert wurden. Als zentrales Ergebnis ist festzuhalten, dass die Ausbildung von Mobilitätsbedürfnissen auf die jeweiligen Interpretationen und Bewertungen des sozialräumlichen Umfelds durch die oder den Jugendlichen zurückzuführen ist. Vor dem Hintergrund des gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbilds und der gesellschaftlich produzierten Mobilitätsanforderungen sind es die spezifischen biographischen Hintergründe, die unterschiedlichen Deutungsmuster und Handlungsorientierungen, die Jugendliche im Verlauf ihrer Sozialisation entwickelt haben, die zur Entwicklung unterschiedlicher Mobilitätsformen führen.

Jugend ist differenzierte Jugend und zeichnet sich durch eine nahezu unüberschaubare Anzahl von Moden und Stilen aus. Um so erstaunlicher erscheint es zunächst, dass im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl mit zunehmendem Alter ein weniger differenziertes Verhalten zu beobachten ist. Ab dem 18. Geburtstag, wenn über einen Pkw-Führerschein verfügt wird, das hat die Untersuchung gezeigt, wird das Auto – sofern es die ökonomische Situation erlaubt – von fast allen Jugendlichen anderen Verkehrsmitteln vorgezogen. Das Mobilitätsbild der Gesellschaft wird von den Jugendlichen – im Gegensatz zu anderen Werten und Normen der Erwachsenenwelt – offensichtlich fraglos übernommen. Vor allem im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl orientieren sich die Jugendlichen am gesellschaftlich vermittelten Leitbild der Automobilität und zeigen nur wenig Bereitschaft oder Interesse, sich von diesem Leitbild zu lösen. Bei der Mehrheit der vorgestellten jugendlichen Mobilitätstypen, vor allem den über 18-jährigen, scheint sich das gesellschaftliche Leitbild der Automobilität durchgesetzt zu haben, die Jugendlichen zeigen hier bezüglich ihrer Mobilitätsgestaltung – im Vergleich zu Musikstilen und anderen jugendkulturellen Moden – wenig Kreativität. Alternative Fortbewegungsmittel wie beispielsweise City-Roller, Inline-Skates oder auch das Fahrrad dienen mehr und mehr als reine Sportgeräte und werden kaum als mögliche Verkehrsmittel angesehen. Zudem geraten sie – sobald das Auto vor der Tür und somit zur Verfügung steht – zunehmend in Vergessenheit.

Im Hinblick auf das Spannungsverhältnis von Automobilität und Umweltschutz ist festzuhalten, dass Jugendliche, die keinen Zusammenhang zwischen ihrem Verkehrsverhalten und der Umweltbelastung sehen, für die Lösung des Problems Umweltbelastung – so weit sie überhaupt Umweltbelastungen wahrnehmen – vor allem Politik und Wirtschaft verantwortlich machen. Andere Jugendliche, insbesondere autoorientierte, streiten die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt grundsätzlich ab und sehen somit keine Veranlassung, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Die Verantwortung, etwas zum Schutz der Umwelt beizutragen, wird von diesen Jugendlichen externalisiert und in der Regel an den Staat, die Politik und die Wirtschaft abgegeben. Lediglich die »Ökosensibilisierten« sind bemüht, Umweltschutz in ihrer Mobilitätsgestaltung zu berücksichtigen und erweisen sich in ihrer Mobilitätsgestaltung flexibler und alternativen Verkehrsangeboten gegenüber aufgeschlossener.

Wenn auch die Wahl des Verkehrsmittels – sofern es die Ressourcen zulassen – oftmals auf das Auto fällt, so zeigen sich bezüglich der Motive zur Autonutzung doch gewisse Unterschiede. Häufig genannte Motive für die Autonutzung sind Bequemlichkeit, Technikfaszination und Spaß am Fahren. Zu berücksichtigen sind dabei symbolisch-kulturelle Bedeutungen, die dem Auto zugeschrieben werden. Symbolische Zuschreibungen wie Freiheit, Alleinsein, selbstbestimmtes Unterwegssein und ökonomischer Status (zeigen, »dass man es zu etwas gebracht hat«) sind wesentliche Faktoren im Hinblick auf autozentriertes Mobilitätsverhalten. Auto fahren ist in unserer Gesellschaft ausgesprochen positiv besetzt. In Bezug auf Automobilität kommt die Tradierung gesellschaftlich vermittelter Bilder und Verhaltensweisen besonders deutlich zum Tragen. Automobilität wird in unserer Gesellschaft nahezu kritiklos tradiert, umweltpolitische Folgen des zunehmenden Kraftverkehrs werden kaum thematisiert und reflektiert. Eine Ausnahme bilden lediglich für umweltpolitische Themen sensibilisierte Gesellschaftsteile.

So komplex sich Motive und Bedürfnisse jugendlicher Mobilität darstellen, so differenziert muss daran gegangen werden, die Thematik von Umwelt und Verkehr an Jugendliche heranzutragen und ihnen ein alternatives Mobilitätsbild nahe zu bringen. Im Hinblick auf das gesellschaftlich vermittelte und vielfach bereits etablierte (Auto-)Mobilitätsbild scheint in erster Linie ein frühzeitiger Beginn umweltpolitischer Maßnahmen und Aufklärung angeraten, bevor die Jugendlichen einer »verfestigten« Mobilitätspraxis anhaften. Darüber hinaus sind die spezifischen Lebensumstände der Jugendlichen zu beachten. Auf Grund der unterschiedlichen Interessen und Sozialisationsbedingungen ist davon auszugehen, dass nicht alle Jugendlichen gleichermaßen für politische Maßnahmen zum Thema Umwelt und Verkehr empfänglich sind. Entsprechendes gilt für Werbebotschaften und Kundenkonzepte von Verkehrsanbietern. Daher ist eine differenzierte Herangehensweise notwendig: Zum einen müssen alternative Mobilitätsangebote und pädagogische Handlungsansätze entwickelt werden, die sich speziell an Jugendliche richten, die in ihrer Mobilität noch »offen« sind, das heißt deren Mobilität noch nicht autozentriert ist, zum anderen dürfen die Jugendlichen, deren Mobilität bereits (überwiegend) automobil ist, nicht vernachlässigt werden. Auch hier muss versucht werden, alternative Angebote bereit zu stellen, beziehungsweise den Jugendlichen zu vermitteln, dass Mobilität (zumindest in Teilbereichen) durchaus ohne Auto zu gestalten ist.

Die Sensibilisierung für dieses Thema muss frühzeitig ansetzen und sollte auch in Schulen verstärkt erfolgen. Dabei ist es notwendig, die vielfältigen Aspekte, die mit Mobilität verbunden sind, zu vermitteln und sich nicht allein auf eine »klassische Verkehrserziehung« zu beschränken. Es gilt, den Kindern und Jugendlichen die Problematik von Verkehr und Mobilität sowie Lösungsstrategien für eine umweltschonendere Mobilität aufzuzeigen. Dazu bedarf es zunächst der Erläuterung schädlicher Auswirkungen von (Auto)Verkehr, denn das gesellschaftlich vermittelte Automobilität beinhaltet in erster Linie positive Aspekte (Freiheit, Schnelligkeit etc.). Sofern das Bild des Autos jedoch überwiegend positiv besetzt ist, sehen die Kinder und Jugendlichen keine Veranlassung dieses zu hinterfragen. Die Aufklärung über umweltschädliche Auswirkungen und die Gefährdung von Personen (Verkehrstote und Verletzte) ist daher meines Erachtens besonders angeraten. Zudem ist eine ausführliche Information über alternative Mobilitätsangebote notwendig.

Das alleinige Vertrauen auf technische Lösungen, das die Jugendlichen wiederholt angeführt haben, ist im Hinblick auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens sicherlich nicht ausreichend. Änderungen im Mobilitätsverhalten (wie auch in anderen Bereichen wie beispielsweise Abfalltrennung oder energiesparendes Verhalten im Haushalt) sind zwingend notwendig, müssen den Jugendlichen aber auch entsprechend vermittelt und vor allem ermöglicht werden.

Ein Ansatzpunkt im Hinblick auf die Verringerung der Nutzung individualmotorisierter Fahrzeuge ist auch die Verbesserung der Angebotslandschaft an Freizeitmöglichkeiten im Wohnort und in der näheren Umgebung, dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen. Ein zufriedenstellendes Freizeitangebot kann hier – in gewissem Maße – den Wunsch, herumzufahren, verringern und somit – da die Jugendlichen auf dem Land in der Regel eigenmotorisiert unterwegs sind – den Individualverkehr reduzieren.

Wie im Verlauf der Arbeit gezeigt wurde, nehmen die Rauminterpretationen der Men-

schen großen Einfluss auf die Ausbildung von Mobilitätswünschen und Mobilitätsbedürfnissen. Der Wunsch, sich auf den Weg zu machen, resultiert in vielen Fällen aus dem Umstand, dass die Jugendlichen in ihrer näheren Umgebung keine Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung haben, sie bemängeln oft, dass in ihrem Wohnort »einfach nichts los ist«. Mit dem Ausbau lokaler Angebote (Freizeitangebote, Einkaufsmöglichkeiten etc.) kann demzufolge eine Steigerung der Lebensqualität im Wohnumfeld erreicht und somit das Bedürfnis nach Mobilität verringert werden.

Problematisch gestaltet sich die Vermittlung der Notwendigkeit eines umweltschonenderen Verhaltens jedoch im Hinblick auf die von der Gesellschaft vor allem im Arbeitsbereich geforderte Mobilitätsbereitschaft. Unter den gegebenen gesellschaftlichen Verhältnissen, das heißt zunehmenden Mobilitätsanforderungen bei gleichzeitig unzureichendem Angebot an alternativen Mobilitätsangeboten, ist ein (zeitweiser) Verzicht auf das Auto nur schwer zu realisieren. Es müssen Wahlmöglichkeiten bereitgestellt werden, etwa für Öffentliche Verkehrsmittel. Ferner müssen die verschiedenen Verkehrssysteme besser miteinander verknüpft werden. Die Stilllegung von Bahnstrecken, die gerade in ländlichen Regionen erfolgt, verstärkt hingegen den Zwang zur Automobilität angesichts fehlender Alternativen und erschwert einen Umdenkungsprozess.

Im Hinblick auf den Versuch, Jugendlichen einen reflektierten Umgang mit dem Pkw als Verkehrsmittel näher zubringen, muss auch die Frage erlaubt sein, in wieweit es möglich und auch berechtigt ist, den Jugendlichen eine Form von Mobilität abzusprechen, die ihnen von älteren Generationen, von der Gesellschaft, über Jahrzehnte hinweg vorgelebt wurde. Wie glaubwürdig können Empfehlungen zum Verzicht auf das Auto und wie erfolgreich können restriktive Maßnahmen sein, wenn die Personen, die diese aussprechen und befürworten, selbst einer autoorientierten Mobilität anhaften. Das Konzept eines nachhaltigen Umgangs mit der Umwelt kann den Jugendlichen nur dann glaubwürdig vermittelt werden, wenn es bereits Anwendung findet, wenn die Jugendlichen beobachten und erfahren können, dass es erfolgreiche Alternativen zu bisher gängigen Strategien und Handlungsweisen gibt. Im Hinblick auf die Verantwortung, die sie für zukünftige Generationen hat, muss die Gesellschaft auch im Bereich Umweltpolitik und Umwelterhaltung ihrer Fürsorgepflicht nachkommen.

Es ist durchaus verständlich, dass Jugendliche, die in einer automobilen Gesellschaft aufwachsen und dementsprechend sozialisiert werden, eine autozentrierte Mobilität entwickeln. Um dem entgegenzuwirken, müssen sowohl Alternativen bereitgestellt werden als auch die Konsequenzen der Automobilität stärker thematisiert und den Jugendlichen vermittelt werden. Für den umweltpolitischen Bereich, das heißt umweltschädliche Folgen von Automobilität, gilt dies beispielsweise im Hinblick auf die zunehmende Flächenversiegelung der Landschaft (etwa durch den fortwährenden Ausbau des Straßennetzes oder die Zunahme an Siedlungsflächen) und auch für die klimaschädigenden Auswirkungen des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Austosses. Dies wird von der Gesellschaft im Alltäglichen kaum problematisiert. Selbst Katastrophen, wie die großen Überschwemmungen des Sommers 2002 bringen Problematik und Handlungsbedarf – wenn überhaupt – nur für kurze Zeit auf die Tagesordnung. Mit den sinkenden Pegelständen – so war zu beobachten – ist auch die Diskussion über »hausgemachte« Ursachen und mögliche Konsequenzen und Lösungsansätze weitgehend abgeebbt, zumindest bis zum nächsten Hochwasser.

Bewegungsfreiheit hat ihren Preis. Mobilität hat, neben umweltschädlichen Auswirkungen, auch negative Folgen im volkswirtschaftlichen Bereich. Mit Mobilität sind enorm hohe Kosten für den Bau und die Instandhaltung von Verkehrswegen verbunden. Stau, Verlärmung, ungebremste und un gelenkte Verkehrszuwächse, besonders auf der Straße und im Luftverkehr, führen zu schwerwiegenden negativen ökologischen und volkswirtschaftlichen Folgen und zu einem Verlust von individueller Lebensqualität in städtischen wie ländlichen Regionen. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt 2002) verursachten Personen- und Sachschäden bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2000 in Deutschland volkswirtschaftliche Kosten von 35,6 Milliarden Euro<sup>170</sup>. Zudem beinhaltet Mobilität, und das heißt eben auch (Auto)Verkehr, die Gefährdung von Personen. Insbesondere im Straßenverkehr ist eine große Zahl an verletzten und getöteten Personen zu beklagen, wobei Kinder und Jugendliche besonders häufig betroffen sind<sup>171</sup>.

Mobilität bewirkt die Lösung von beziehungsweise die Herauslösung aus sozialen Bindungen. In dieser Hinsicht ist es notwendig, zwischen selbstgewählten und fremdbestimmten Mobilitätsanforderungen zu unterscheiden. Wie erläutert, wird die Möglichkeit, sich selbstbestimmt auf den Weg machen zu können, von den Jugendlichen im Allgemeinen sehr positiv beurteilt. Selbstbestimmte Mobilität dient den Jugendlichen dazu, sich – im Zuge der Ablösung von primären Sozialisationsinstanzen – Freiräume zu erschließen. Dabei handelt es sich in erster Linie um freiwillig vollzogene Bewegungen im Freizeitbereich.

Anders sieht es jedoch aus, wenn durch gesellschaftliche Anforderungen Wege zu bewältigen sind, die nicht den persönlichen Mobilitätsbedürfnissen entsprechen. Zu denken ist hier vor allem an Bewegungen, die im Hinblick auf den Eintritt und Verbleib im Erwerbsleben von den Individuen zu leisten sind. Dass hochmobile Lebensstile, wie sie von der Gesellschaft zunehmend gefordert werden, für die oder den Einzelne(n) mit sozialen Einbußen verbunden sein können, wird aus dem gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbild ausgeblendet. Von gesellschaftlicher Seite werden ausschließlich die Vorzüge eines mobilen Lebensalltags betont, insbesondere der Autonomiegewinn durch Mobilität. Es wird vermittelt, dass derjenige, der mobil ist, seinen Lebensalltag erfolgreicher bewältigen kann. Und in der Tat haben Personen, die über soziale Bindungen räumlich gebunden(er) sind, mit Benachteiligungen zu rechnen. Dies trifft beispielsweise bei der Suche nach einem Arbeitsplatz zu: Die Person muss sich hier unter Umständen für einen mobilen Lebensalltag entscheiden, der für die sozialen Bindungen eine nicht zu unterschätzende Belastung darstellen kann, beispielsweise durch Wochenendbeziehungen oder häufigen, berufsbedingten Wohnortswchsel. Die Bindungsfunktion, die Beruf früher hatte, wird zunehmend aufgelöst. Der »Beruf fürs Leben« schwindet mehr und mehr, im Verlauf der Biographie wird der Berufs-, vor allem der Arbeitsplatzwechsel und die damit verbundene Mobilität zur Regel.

---

<sup>170</sup> Die Personenschäden hatten mit 18,9 Milliarden Euro einen Anteil von 53%, die Sachschäden mit 16,7 Milliarden Euro einen Anteil von 47%. Gegenüber dem Vorjahr sind die Unfallkosten um eine viertel Milliarde Euro gestiegen (vgl. BASt 2002).

<sup>171</sup> Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (2002) wurden im Jahr 2001 – Angaben jeweils je 100.000 Einwohner – 333,2 Personen unter 15 Jahren im Straßenverkehr verletzt und 1,8 getötet. In der Altersgruppe 15 bis 18 Jahren wurden 1152,5 Personen verletzt und 10,5 getötet. Bei den 18 bis 25-jährigen waren 1666 Verletzte und 24,6 Getötete zu beklagen.



Das gesellschaftlich vermittelte Mobilitätsbild folgt vor allem politisch-ökonomischen Anforderungen, soziale Aspekte werden nicht oder nur unzureichend thematisiert. Das Angewiesensein auf soziale Beziehungen wird innerhalb dieses Mobilitätsbildes als problematisch, als negativ beurteilt. Die Verfügbarkeit im sozialen Bereich wird – im Gegensatz zur ökonomischen Verfügbarkeit – negativ bewertet, sie steht dem Bild des mobilen Menschen entgegen. Dies ist Bestandteil des gesellschaftlich vermittelten Mobilitätsbildes, auch wenn es nicht offen thematisiert wird. Um dem entgegenzuwirken, ist es notwendig, die positiven Eigenschaften von Sesshaftigkeit stärker hervorzuheben, zu vermitteln, dass Sesshaftigkeit eine Voraussetzung für soziale Bindungen ist und eine stabilisierende Funktion im Lebensalltag der Individuen hat.

Das in unserer Gesellschaft heute vorherrschende Leitbild der Automobilität ist nicht nur rational begründet, sondern in gewachsene räumliche Strukturen und Routinen eingebettet (vgl. Canzler 1996). Die Vermittlung eines alternativen Mobilitätsbildes, das eine nachhaltige, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität beinhaltet, scheint allein über dirigistische Eingriffe und verkehrspädagogische Belehrungen nicht möglich. Vielmehr gilt es, mittels der Verbindung aus praktischer Lebenserfahrung beziehungsweise individueller Lebensplanung und einer attraktiven Zukunftsvision ein Mobilitätsbild zu entwerfen, das neben den rationalen eben auch die sozialen und emotionalen Aspekte alltäglicher Lebensführung berücksichtigt.

Im Bestreben, den Jugendlichen ein alternatives Mobilitätsbild näher bringen zu können, sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen: Kinder und Jugendliche sollen zu einer differenzierten Auseinandersetzung mit dem gesellschaftlichen Leitbild der Automobilität angeregt werden. Dafür ist es notwendig, Kompetenzen zur distanzierteren Reflexion über das gesellschaftlich vermittelte Mobilitätsbild sowie das eigene Mobilitätsverhalten auszubilden. Dazu bedarf es zunächst der Vermittlung von Information und Fachwissen bezüglich der Auswirkungen von Mobilität auf soziale und Umweltbereiche. Weiter ist der abstrakte Begriff der Nachhaltigkeit zu definieren und zu erklären. Um Jugendlichen nachhaltiges Mobilitätsverhalten nahe zu bringen, muss die Thematik anhand von konkreten Themen und Beispielen erläutert werden, die sie unmittelbar betreffen und die ihre Lebensqualität bestimmen. Es gilt, einen konkreten Bezug zur betreffenden Region herzustellen und die örtlichen (öffentlichen) Verkehrsangebote und -möglichkeiten zu erläutern. Jugendlichen (wie auch Erwachsenen) ist beispielsweise oftmals gar nicht bekannt, ob und wie sie ihre Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können. Daher ist es notwendig, über verfügbare alternative Handlungsmöglichkeiten zu informieren und diese gemeinsam mit den Jugendlichen auch auszuprobieren. Über Einstellungen und Erfahrungen der Jugendlichen können Informationen über Stärken und Schwächen verschiedener Mobilitätsformen gesammelt und bei der Entwicklung von Handlungsalternativen berücksichtigt werden. Auch können so Defizite in der Erreichbarkeit häufig frequentierter jugendspezifischer (Freizeit-)Einrichtungen aufgedeckt und entsprechende Handlungsempfehlungen entwickelt werden. Wesentlich ist, die Jugendlichen in den Prozess der Vermittlung aktiv einzubeziehen, Nachhaltigkeit und nachhaltige Mobilitätspraxis muss erfahrbar und erlebbar gemacht werden.

## LITERATUR

- Abels, H. (1998): Interaktion, Identität, Präsentation. Kleine Einführung in interpretative Theorien der Soziologie. Opladen/ Wiesbaden.
- agis (Arbeitsgruppe Interdisziplinäre Sozialstrukturforschung) (Hg.) (2001): agis Info. Band Nr.12/ Oktober 2001. S. 7-8.
- Ahrend, Ch. (1997): Lehren der Straße. Über Kinderöffentlichkeiten und Zwischenräume. In: J. Ecarus/ M. Löw (Hg.): Raumbildung und Bildungsräume. Über die Verräumlichung sozialer Prozesse. Opladen. S. 197-212.
- Atteslander, P. (Hg.) (1976): Soziologie und Raumplanung. Eine Einführung in ausgewählte Aspekte. Berlin/ New York.
- Baacke, D. (1999): Jugend und Jugendkulturen. Darstellung und Deutung. Weinheim.
- Baacke, D. (1993): Jugend. In: D. Lenzen (Hg.): Pädagogische Grundbegriffe. Band 2. Reinbeck. S. 799-879.
- BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) (2002): Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland 2000. Wissenschaftliche Informationen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Info Nr. 12/ 2002.
- Baumann, Z. (1994): Vom Pilger zum Touristen. In: Das Argument. Zeitschrift für Philosophie und Sozialwissenschaften. Nr. 205/ 1994. S. 389-408.
- Bäumer, D./ Gruß, E./ Jansen, U. (2002): Mobile Jugend. Ausgewählte Mobilitätsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene. Arbeitspapier. Hg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Forschungsbereich Verkehr. Dortmund.
- BBR (Bundesanstalt für Straßenwesen) (Hg.) (2000): Raumordnungsbericht 2000. Band 7. Bonn.
- Beck, U. (1994): Jenseits von Klasse und Stand? In: U. Beck/ E. Beck-Gernsheim (Hg.): Riskante Freiheiten. Frankfurt am Main. S. 43-60.
- Beck, U. (1995): Eigenes Leben. Skizzen zu einer biographischen Gesellschaftsanalyse. In: U. Beck/ W. Vossenkuhl/ U. E. Ziegler (Hg.): Eigenes Leben. Ausflüge in die unbekannte Gesellschaft, in der wir leben. München. S. 9-15.
- Beck, U. (2000): Schöne neue Arbeitswelt. Vision: Weltbürgergesellschaft. Frankfurt am Main/ New York.
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main.
- Beck, U. (2001): Das Zeitalter des »eigenen Lebens«. Individualisierung als »paradoxe Sozialstruktur« und andere offene Fragen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 29/ 2001. S. 3-6.
- Beck, U./ Beck-Gernsheim, E. (1994): Riskante Freiheiten. Frankfurt am Main.
- Beck, U./ Giddens, A./ Lash, S. (1996): Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse. Frankfurt am Main.
- Becker, H./ Eigenbrodt, J./ May, M. (1994): Pfadfinderheim, Teestube, Straßenleben. Ju-

- gendliche Cliques und ihre Sozialräume. Band 4. Veröffentlichungen des Instituts für Jugendforschung und Jugendkultur e.V.. Frankfurt am Main.
- Beck-Gernsheim, E. (1994): Auf dem Weg in die postfamiliale Familie. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 29-30/ 1994. S. 3-12.
- Berger, P. A. (1996): Individualisierung. Status, Unsicherheit und Erfahrungsvielfalt. Opladen.
- Berger, P. L. (1997): Betrachtungen zum 25. Jahrestag von »Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit«. In: J. Matthes/ M. Stosberg (Hg.): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit: Berger-Luckmann revisited. Band Schriftenreihe des Sozialwissenschaftlichen Forschungszentrums der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Heft 2. Nürnberg. S. 1-6.
- Berger, P. L./ Luckmann, T. (1980): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. 6. Auflage (Original der deutschen Ausgabe 1969) Frankfurt am Main.
- Berking, H./ Neckel, S. (1990): Die Politik der Lebensstile in einem Berliner Bezirk. Zu einigen Formen nachtraditionaler Vergemeinschaftung. In: Soziale Welt: Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Sonderband 7 . S. 481-500.
- Bernart, Y. (1998): Jugend. In: B. Schäfers/ W. Zapf (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Opladen. S. 352-361.
- Blaschke, S. (1999): Auswirkungen der Globalisierung auf die Beschäftigungssituation von Frauen. Österreichische Zeitschrift für Soziologie. 24. Jg., Heft 3/ 1999. S. 3-23.
- Blumer, H. (1969): Symbolic Interactionism. Perspective and Method. Engelwood Cliffs/ New Jersey.
- Boehlen, M. W. A. (1992): Street Corner Society: Cornerville Revisited. Journal of Contemporary Ethnography. A Journal of Ethnographic Research. Vol. 21, Number 1/ April 1992. S. 11-51.
- Böhnisch, L. (Hg.) (2000): Räume, Zeiten, Beziehungen und der Ort der Jugendarbeit. In: Deutsche Jugend. 50. Jg., Heft 2/ 2000. S. 70-77.
- Böhnisch, L./ Münchmeier, R. (1993): Pädagogik des Jugendraums. Zur Begründung und Praxis einer sozialräumlichen Jugendpädagogik. Weinheim/ München
- Bollnow, O. F. (1963): Mensch und Raum. Stuttgart
- Bonß, W./ Kesselring, S. (1999): Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs. In: C. J. Tully: Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main. S. 39-66
- Borghardt, J. (2002): Raumbilder und »imaginäre Räume«. Eine Kategorie tourismusbezogener Raumanalyse. In: J. Borghardt/ L. Metzler/ S. Roeder/ W. Scholz/ A. Wüstenberg: Reiseräume. Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Nr. 109 der Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Dortmund. S. 54-62.
- Bortz, J./ Döring, N./ (1995): Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler. Berlin/ Heidelberg.

- Bosch, G. (Hg.) (1998): Zukunft der Erwerbsarbeit. Strategien für Arbeit und Umwelt. Frankfurt am Main/ New York.
- Bourdieu, P. (1998): Ortseffekte. In: A. Göschel/ V. Kirchberg. Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur. Opladen. S. 17-25.
- Bourdieu, P. (1993): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. 6. Auflage (1. Auflage 1987). Frankfurt am Main.
- Bourdieu, P. (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: M. Wentz: Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurt am Main/ New York. S. 25-34.
- Bourdieu, P. (1985): Sozialer Raum und »Klassen« - Leçon sur les leçon. Frankfurt am Main.
- Bourdieu, P. (1979): Entwurf einer Theorie der Praxis auf der Grundlage der kabyllischen Gesellschaft. (Französisches Original von 1972). Frankfurt am Main.
- Bracher, T./ Heinze, G. W. (1985): Lebensbedingungen und Verkehrsmobilität: Determinanten, Entwicklungsformen und Perspektiven ländlicher Verkehrsmittelwahl. Nr. 17 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU Berlin. Berlin.
- Brake, M. (1981): Soziologie jugendlicher Subkulturen. Eine Einführung. Frankfurt am Main/ New York.
- Breckner, R. (1993): »Ich möchte einfach nur meine Ruhe, aber wenn's nicht mehr zu machen geht, dann kämpfe ich auch«. Eine Fallanalyse zum Zusammenhang von Sanierungsverlauf und Lebensgeschichte. In: Jahrbuch Stadterneuerung 1993. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen. Berlin. S. 75-93.
- Bundesforum Kinder- und Jugendreisen e.V. (2000): Zahlen 2000. Zahlen zum Kinder- und Jugendtourismus in Deutschland. <http://www.datenbank.spinnen-werk.de/facharchiv/2000zahlen.htm>. Zugriff vom 17.12.2000
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.) (1987): Grund- und Strukturdaten 1986/87. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (1999): Verkehr in Zahlen 1999. Hamburg.
- Burgess, E. W./ Wallin, P. (1953): Engagement and Marriage. Philadelphia.
- Burkhardt, G. (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilität. In: Soziale Welt. 45. Jg., Heft 2. S. 216-241.
- Canzler, W. (2000): Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung. In: Soziale Welt. 51. Jg. S. 191-208.
- Canzler, W. (1996): Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes. Berlin.
- Canzler, W./ Knie, A. (2000): New Mobility? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 45-46/2000. S. 29-38.
- Canzler, W./ Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien/ Köln/ Weimar
- Castells, M. (1996): The information age. Society and Culture. Band 1. 2. Auflage. Blackwell.

- Castells, M. (1991): Informatisierte Stadt und soziale Bewegungen. In: M. Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main. S. 137-149.
- Chlund, B./ Lipps, O. (2000): Multimodalität im Personenverkehr im intrapersonellen Längsschnitt. In: K. J. Beckmann (Hg.): Tagungsband AMUS 2000. Heft 69 der Schriftenreihe Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen Aachen. Aachen. S. 171-182.
- Chombart de Lauwe, P. H. (1977): Aneignung, Eigentum, Enteignung. In: arch+6. Jg., Heft 34. S. 2-6.
- Ciampi, L. (1988): Außenwelt - Innenwelt. Die Entstehung von Zeit, Raum und psychischen Strukturen. Göttingen.
- de Rijke, J. (1995): Zur Stichprobe des Jugensurveys. In: U. Hoffmann-Lange (Hg.): Jugend und Demokratie in Deutschland. Opladen. S. 399-414.
- Degele, N. (1999): Soziale Differenzierung: Eine subjektorientierte Perspektive. In: Zeitschrift für Soziologie. Nr. 28/ 1999. S. 345-364.
- Deiner, U. (2003): Der Sozialraum. Aneignungs- und Bildungsraum für Kinder und Jugendliche. In: Das Baugerüst. Zeitschrift für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der evangelischen Jugendarbeit und außerschulischen Bildung. Heft 01/ 2003. S. 52-57.
- Deinet, U. (1999): Sozialräumliche Jugendarbeit. Eine praxisbezogene Anleitung zur Konzeptentwicklung in der offenen Kinder- und Jugendarbeit. Opladen.
- Deutsches Jugendinstitut (Hg.) (1992): Was tun Kinder am Nachmittag? Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zur mittleren Kindheit. München.
- Durkheim, E. (1996): Über soziale Arbeitsteilung. Studie über die Organisation höherer Gesellschaften. (Französisches Original von 1930). Frankfurt am Main.
- Dürkheim, Graf K. (1932): Untersuchungen zum gelebten Raum. Band 6. Neue Psychologische Studien. München. S. 383ff.
- Ebertz, M. N./ Schwalb, H. (Hg.) (1999): Mächtig – Ohnmächtig. Jugendliche im ländlichen Raum. Eine empirische Analyse. Konstanz.
- Eisenbürger, I./ Vogelgesang, W. (2002): »Ich muss mein Leben selber meistern!« . Jugend im Stadt-Land-Vergleich. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 5/ 2002. S. 28-38.
- Enders, G. (1995): Wie mobil sind Mädchen? Mobilität von Kindern und Jugendlichen im geschlechtsspezifischen Vergleich. Band 4 der Schriftenreihe Frauen und räumliche Umwelt. Hannover/ Göttingen.
- Enquete-Kommission »Schutz der Erdatmosphäre« des 12. Deutschen Bundestages (Hg.) (1994): Mobilität und Klima. Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik. Bonn.
- Evangelische Akademien in Deutschland e.V. (1996): Jugendliche auf Reisen. Ausstieg aus dem Alltag oder die grenzenlose Suche nach neuen Erfahrungen. Arbeitsmaterialien für die ökologische Bildung, Projekt »Probleme und Perspektiven eines automobilen Lebensstils Jugendlicher«. Bad Boll.
- Ferchhoff, W. (1997): Soziologische Analysen zum Strukturwandel der Jugend und Jugendphase. Veränderte Erziehungs- und Sozialisationsbedingungen in Familie, Beruf,

- Freizeit und Gleichaltrigengruppe an der Wende zum 21. Jahrhundert. In: Kind, Jugend, Gesellschaft. 42. Jg., Nr. 3/ 1997. S. 65-81.
- Ferchhoff, W. (1995): Wege aus dem Labyrinth der Erlebnisgesellschaft – Jugendsubkulturen in den 90er Jahren in Deutschland. In: Evangelische Akademien in Deutschland e.V.: Zukunftsforum Jugend 2000. Perspektiven, Analysen, Trends. Nr. 2/ 1995. Bad Boll. S. 11-20.
- Fishmann, R. (1994): Die neue Stadt des 20. Jahrhunderts. Raum, Zeit und Sprawl. In: B. Meurer (Hg.): Die Zukunft des Raumes. Frankfurt am Main. S. 91-106.
- Flade, A. (1996): Sozialisation – Das Hineinwachsen in die weibliche und männliche Lebenswelt. In: A. Flade/ B. Kustor (Hg.): Raus aus dem Haus. Mädchen erobern die Stadt. Frankfurt am Main/ New York. S. 13-27.
- Flade, A. (1992): Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen. In: Report Psychologie. Heft 10/ 1992, S. 24-33.
- Flade, A./ Limbourg, M. (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Darmstadt/ Essen.
- Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.) (1994): Telematik, Raum und Verkehr. Berichte aus den Teilprojekten. Band III/2 von »Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen«. Berlin.
- Franck, K./ Paxson, L. (1989): Woman and urban public space: research, design and policy issues. In: I. Altman/ E.H. (Hg.): ZubePublic places and spaces. New York.
- Freudenthal, G. (1982): Atom und Individuum im Zeitalter Newtons. Frankfurt am Main.
- Frey, H. P. (1993): Freizeit im ländlichen Raum. Eine empirische Regionalanalyse zur Situation und Bedürfnisstruktur Jugendlicher. Bamberg.
- Friedrichs, J. (1983): Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. 3. Auflage. Opladen.
- Fritzsche, Y. (2000a): Moderne Orientierungsmuster: Inflation am »Wertehimmel«. In: Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.): Jugend 2000. 13. Shell-Jugendstudie. band 1. Opladen. S. 93-156.
- Fritzsche, Y. (2000b): Modernes Leben. Gewandelt, vernetzt und verkabelt. In: Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.): Jugend 2000. 13. Shell-Jugendstudie. Band 1. Opladen. S. 181-220.
- Funk, H. (1993): Mädchen in ländlichen Regionen. Theoretische und empirische Ergebnisse zur Modernisierung weiblicher Lebenslagen. Weinheim/ München.
- Fuss, K. (1960): Geschichte des Reisebüros. Darmstadt.
- Garhammer, M. (2001): Die Bedeutung des Raumes für die regionale, nationale und globale Vergesellschaftung – zur Aktualität von Simmels Soziologie des Raumes. Vorlesungsskript. <http://www.uni-erlangen.de/orient/kultur/papers/garhammer.htm>. Zugriff vom 05.12.2001.
- Gensicke, T. (2002): Individualität und Sicherheit in neuer Synthese? Wertorientierungen und gesellschaftliche Aktivität. In: Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.): Jugend 2002. 14. Shell-Jugendstudie. Frankfurt am Main. S. 139-212.

- Geulen, D./ Hurrelmann, K. (1980): Zur Programmatik einer umfassenden Sozialisationstheorie. In: K. Hurrelmann/ D. Ulich (Hg.): Handbuch der Sozialisationsforschung. Weinheim/ Basel. S. 51-67.
- Giddens, A. (1995): Konsequenzen der Moderne. Frankfurt am Main.
- Giddens, A. (1988): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt am Main.
- Giesecke, H. (1981): Vom Wandervogel bis zur Hitlerjugend. Jugendarbeit zwischen Politik und Pädagogik. München.
- Girtler, R. (1991): Forschung in Subkulturen. In: U. Flick/ E. v. Kardorff/ H. Keupp/ L. v. Rosenstiel/ S. Wolff (Hg.): Handbuch Qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen. München. S. 385-388.
- Gleich, M. (1998): Mobilität. Warum sich alle Welt bewegt. Hamburg.
- Gosztanyi, A. (1976): Der Raum. Geschichte und Probleme in Philosophie und Wissenschaft. Freiburg.
- Grell, P./ Waldmann, K. (1999): Mobilität als Baustein jugendkultureller Selbstinszenierung. In: C. J. Tully (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main. S. 157-182.
- Groß, S. (1998): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. Empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl und ihre Determinanten als Beitrag zur Bindung Jugendlicher an den ÖPNV in Dortmund. Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund.
- Hamedinger, A. (1989): Raum, Struktur und Handlung als Kategorien der Entwicklungstheorie. Eine Auseinandersetzung mit Giddens, Foucault und Lefebvre. Frankfurt am Main/ New York.
- Hamm, B./ Neumann, I. (1996): Siedlungs-, Umwelt- und Planungssoziologie. Opladen.
- Hard, G. (1987): Problemwahrnehmung in der Stadt. Studien zum Thema Umweltwahrnehmung<sup>4</sup>, Osnabrücker Studien zur Geographie. Osnabrück.
- Hard, G. (1973): Die Geographie. Eine wissenschaftstheoretische Einführung. Berlin.
- Hauk, G./ Hermesmeier-Kühler, A. (1991): Identität jenseits des Geschlechts? – Möglichkeiten und Grenzen in der Adoleszenz. In: W. Helsper (Hg.): Jugend zwischen Moderne und Postmoderne. Band 5. Studien zur Jugendforschung. Opladen. S. 223-240.
- Häußermann, H. (2000): Die Krise der »sozialen Stadt«. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 10-11/ 2000. S. 13-21.
- Häußermann, H. (1998): Sozialorientierte Stadtentwicklung. Gutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hg.). Berlin.
- Häußermann, H./ Siebel, W. (1990): Bausteine zu einem Szenario der Entwicklung von Berlin. Soziale Mobilität, Mieten und Verdrängung. In: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin (Hg.): Metropole Berlin. Mehr als Markt. Berlin. S. 23-58.
- Heineberg, H. (2000): Grundriss Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. Paderborn/ München.

- Helle, J. (1977): *Verstehende Soziologie und Theorie der Symbolischen Interaktion*. Stuttgart.
- Hermann, U. (1997): *Die Bedeutung des Autos für junge Frauen. Eine Analyse auf der Grundlage exemplarischer Falldarstellungen*. Diplomarbeit an der Universität Hamburg. Hamburg.
- Herring, P. (2000): *Die Geschichte der Eisenbahn*. Coventgarden.
- Hettlage, R. (2000): Individualisierung, Pluralisierung, Postfamiliarisierung. Dramatische oder dramatisierte Umbrüche im Modernisierungsprozess der Familie? In: *Zeitschrift für Familienforschung*. 12. Jg., Heft 1/ 2000. S. 72-97.
- Hey, B. (1998): Und ewig lockt die Ferne? Anmerkungen zur Geschichte und Definition der Reise. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hg.): *Fernweh, Seelenheil, Erlebnislust. Von Reisemotiven und Freizeitfolgen*. Bensberger Protokolle 92, Schriftenreihe der Thomas-Morus-Akademie Bensberg. Bergisch Gladbach. S. 9-26.
- Hillmann, K.-H. (1994): *Wörterbuch der Soziologie*. 4. Auflage. Stuttgart.
- Hitzer, H. (1971): *Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Lebensadern von der Urzeit bis heute*. München.
- Hlavin-Schulze, K. (1998): *Man reist ja nicht, um anzukommen. Reisen als kulturelle Praxis*. Frankfurt am Main/ New York.
- Hoppmann, H. (2000): *Pro: Vision – postmoderne Taktiken in einer strategischen Gegenwartsgesellschaft. Eine soziologische Analyse*. Berlin.
- Hornstein, W. (1980): Sozialisation und Wertorientierung. Beobachtungen und Erklärungsversuche zur Wertorientierung Studierender heute. In: F. Stimmer (Hg.): *Soziologie der Lebensalter. Kindheit und Jugend. Neue Folge 7, Soziologenkorrespondenz*. München. S. 60-87.
- Hornstein, W. (1980): *Unsere Jugend. Über Liebe, Arbeit, Politik*. Weinheim/ Basel.
- Hornstein, W. (1966): *Jugend in ihrer Zeit*. Hamburg.
- Hunnecke, M. (2002): Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. In: M. Hunnecke/ C. J. Tully/ D. Bäumer (Hg.): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*. Opladen. S. 89-97.
- Hunnecke, M. (2000): *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten*. Heidelberg.
- Hunnecke, M./ C. J. Tully/ Bäumer, D. (Hg.) (2002): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*. Opladen.
- Hunnecke, M./ Klöckner, Ch. (2002): Umweltbewusstsein im Jugendalltag – Ergebnisse aus qualitativen Interviews. In: M. Hunnecke/ C. J. Tully/ D. Bäumer (Hg.): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*. Opladen. S. 120-130.
- Hurrelmann, K. (1999): *Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung*. 6. Auflage. Weinheim/ München.
- Hurrelmann, K./ Linssen, R./ Albert, M./ Quellenberg, H. (2002): *Eine Generation von Ego-*



- taktikern? Ergebnisse der bisherigen Jugendforschung. In: Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.): Jugend 2002. 14. Shell-Jugendstudie. Frankfurt am Main. S. 31-52.
- Hurrelmann, K./ Rosewitz, B./ Wolf, H. K. (1985): Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung. Weinheim/ München.
- Hutter, D. (2001): Montag ist Rollschuhtag. Süddeutsche Zeitung. Ausgabe vom 04.05.2001.
- Ipsen, D. (1997): Raumbilder. Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung. Pfaffenweiler.
- Ipsen, D. (1987): Raumbilder. Zum Verhältnis des ökonomischen und kulturellen Raumes. In: W. Prigge (Hg.): Die Materialität des Städtischen. Stadtentwicklung und Urbanität im gesellschaftlichen Umbruch. Basel/ Boston. S. 139-152.
- Ipsen, D. (1986): Raumbilder. Zum Verhältnis des ökonomischen und kulturellen Raumes. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 11/12 1986. S. 921-931.
- Jaide, W. (1988): Generationen eines Jahrhunderts. Wechsel der Jugendgenerationen im Jahrhunderttrend. Zur Sozialgeschichte der Jugend in Deutschland 1871-1985. Opladen.
- Jammer, M. (1960): Das Problem des Raumes. Die Entwicklung der Raumtheorien. (Original von 1954). Darmstadt.
- Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.) (2002): Jugend 2002. 14. Shell-Jugendstudie. Frankfurt am Main.
- Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.) (2000): Jugend 2000. 13. Shell-Jugendstudie. Opladen.
- Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.) (1997): Jugend '97. Zukunftsperspektiven, gesellschaftliches Engagement, Politische Orientierungen. 12. Shell-Jugendstudie. Opladen.
- Kant, I. (1996): Kritik der reinen Vernunft. (Original von 1781). Frankfurt am Main.
- Kaplan, A./ Dorsch, P./ Sieber, I. (2002): Sozialräumliche Segregation in der Stadt. Literaturbericht. München.
- Keitz, Ch. (1997): Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland. München.
- Klöckner, Ch. (2002): Altersabhängigkeit der Mobilitätsstile. In: M. Hunecke/ C. J. Tully/ D. Bäumer (Hg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen. S. 130-139.
- Knie, A./ Rammner, S. (1999): Automobilität und Selbstbeweglichkeit. Soziologische Überlegungen zur besonderen Affinität von Moderne und Motorisierung. In: A. Vegesack/ M. Kries (Hg.): Automobility. Was uns bewegt. Weil am Rhein. S. 354-365.
- Konau, E. (1977): Raum und soziales Handeln. Studien zu einer vernachlässigten Dimension soziologischer Theoriebildung. Band 25, Göttinger Abhandlungen zur Soziologie. Stuttgart.
- Korbus, T./ Nahrstedt, W./ Porwol, B./ Teichert, M. (Hg.) (1997): Jugendreisen. Vom Staat zum Markt. Analysen und Perspektiven. Bielefeld.
- Körntgen, S. (1996): Mobilität von Frauen im ländlichen Raum. Mobilitätsbedarf, Mobilitäts-

chancen, frauengerechte Verkehrsplanung. Dissertation am Fachbereich Architektur/ Raum- und Umweltplanung/ Bauingenieurwesen der Universität Kaiserslautern. Kaiserslautern.

- Krämer-Badoni, T./ Kuhm, K. (1998): Mobilität. In: H. Häußermann(Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen. S. 161-171.
- Kreutz, H. (1998): Soziologie der Jugend. München.
- Krüger, H. (1991): Subjektbildung in der Adoleszenz und die Bedeutung von Arbeit. In: W. Helsper (Hg.): Jugend zwischen Moderne und Postmoderne. Band 5, Studien zur Jugendforschung. Opladen. S. 147-171.
- Kuhm, K. (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler.
- Kuhm, K. (1995): Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobilen Gesellschaft. Hamburg.
- Kutter, E. (1972): Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs. Braunschweig.
- Lamnek, S. (1979): Theorien abweichenden Verhaltens. München.
- Lange, E. (1997): Jugendkonsum im Wandel. Konsumverhalten, Freizeitverhalten, Lebensstile und Kaufsucht 1990 und 1996. Opladen.
- Lappe, L./ Tully, C. J./ Wahler, P. (2000): Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender. München.
- Läpple, D. (1991a): Gesellschaftszentriertes Raumkonzept. Zur Überwindung von physikalisch-mathematischen Raumauffassungen in der Gesellschaftsanalyse. In: M. Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen. Band 2. Frankfurt am Main. S. 35-46.
- Läpple, D. (1991b): Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept. In: H. Häußermann u.a. (Hg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler. S. 157-207.
- Lash, S./ Urry, J. (1994): Economies of Sign and Space. London.
- Leipniz, G. W. (1966): Hauptschriften zur Grundlegung der Philosophie. 2 Bände. Hg.: E. Cassirer. 3. Auflage. Hamburg.
- Linssen, R./ Leven, I./ Hurrelmann, K. (2002): Wachsende Ungleichheit der Zukunftschancen? Familie, Schule und Freizeit als jugendliche Lebenswelten. In: Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.): Jugend 2002. 14. Shell-Jugendstudie. Frankfurt am Main. S. 53-90.
- Löschburg, W. (1977): Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte. Frankfurt am Main.
- Löw, M. (2001): Raumsoziologie. Frankfurt am Main.
- Luckmann, T. (1997): »Die gesellschaftliche Konstruktion« und ihre Folgen. In: J. Matthes/ M. Stosberg (Hg.): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit: Berger-Luckmann revisited. Schriftenreihe des Sozialwissenschaftlichen Forschungszentrums der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen, Heft 2. Nürnberg. S. 7-10.
- Luger, K. (1998): Die Alpenjugend im Modernisierungsstress. In: R. Bachleitner/ A. G. Keul

- (Hg.): Der durchschaute Tourist. Arbeiten zur Tourismusforschung. München/ Wien. S. 96-105.
- Mackensen, R./ Vanberg, M./ Krämer, K. (1975): Probleme regionaler Mobilität – Ergebnisse und Lücken der Forschung zur gegenwärtigen Situation in der Bundesrepublik Deutschland und in Berlin (West). Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel 19. Göttingen.
- Mannheim, K. (1965): Das Problem der Generationen. In: L. v. Friedburg (Hg.): Jugend in der modernen Gesellschaft. Köln. S. 23-42.
- Marsh, P./ Collet, P. (1991): Auto-Menschen. Olten.
- Mayntz, R. (1993): Große technische Systeme und ihre gesellschaftstheoretische Bedeutung. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Nr. 45/ 1993. S. 97-108.
- Mayring, P. (1996): Problemzentriertes Interview. In: P. Mayring (Hg.): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zum qualitativen Denken. München. S. 50-54.
- Mead, G. H. (1983): Die objektive Realität der Perspektiven. In: H. Joas (Hg.): G. H. Mead: Gesammelte Aufsätze. Band 2. (Original von 1927). Frankfurt am Main. S. 211-224.
- Mead, G. H. (1978): Geist, Identität und Gesellschaft. Aus der Sicht des Sozialbehaviorismus. 3. Auflage. (Amerikanisches Original von 1934). Frankfurt am Main.
- Müllenmeister, H. M. (1998): Lust auf Reisen. Kritische Anmerkungen zu den Theorien des Tourismus. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hg.): Fernweh, Seelenheil, Erlebnislust. Von Reisemotiven und Freizeitfolgen. Bensberger Protokolle 92, Schriftenreihe der Thomas-Morus-Akademie Bensberg. Bergisch Gladbach. S. 87-107.
- Münchmeier, R. (1998): Entstrukturierung der Jugendphase. Zum Strukturwandel des Aufwachsens und zu den Konsequenzen für Jugendforschung und Jugendtheorie. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B. 31/98. S. 3-13.
- Newton, I. (1988): Mathematische Grundlagen der Naturphilosophie. (Hg.: E. Dellian). (Original von 1687). Hamburg.
- Nissen, U. (1998): Kindheit, Geschlecht und Raum. Sozialisierungstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumeignung. Weinheim/ München.
- Nobis, Ch. (1997): Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern. Eine empirische Untersuchung in den Städten Freiburg im Breisgau und Schwerin. (Unveröffentlichte Magisterarbeit). Universität Lüneburg.
- Olk, T. (1993): Gesellschaftstheoretische Ansätze in der Jugendforschung. In: H. H. Krüger (Hg.): Handbuch der Jugendforschung. 2. erweiterte Auflage. Opladen. S. 179-200.
- Opaschowski, H. W. (1995): Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung. Hamburg.
- Opaschowski, H. W. (2000): Jugend im Zeitalter der Eventkultur. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage der Wochenzeitschrift Das Parlament. Nr. B 1272000. S. 17-23.
- Opaschowski, H. W. (1989): Tourismusforschung. Band 2, Freizeit- und Tourismusstudien. Opladen.

- Park, R. E. (1952): Human Communities. New York.
- Park, R. E./ Burgess, E. W./ Mac Kenzie, R. D. (1925): The city. Chicago.
- Prahl, H.-W. (1988): Die Entwicklung der modernen Touristik seit 1945. In: D. Stockbeck (Hg.): Moderner Tourismus – Tendenzen und Aussichten. Nr. 17, Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie. Trier.
- Rabe, S./ Bäumer, D./ Tully, C. J./ Hunnecke, M. (2002): Das Projektdesign von U.Move. In: M. Hunnecke/ C. J. Tully/ D. Bäumer (Hg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen. S. 39-46.
- Radkau, J. (1989): Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Frankfurt am Main.
- Rammler, S. (1999): Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität. In: arch+. Zeitschrift für Architektur und Städtebau. Nr. 08/1999. S. 105-110.
- Richter, R. (2001): Soziologische Paradigmen. Eine Einführung in klassische und moderne Konzepte. Wien.
- Romeiß-Stracke, F. (1998): Hauptsache weg...? Acht Deutungsmuster der Motive massenhafter Mobilität. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hg.): Fernweh, Seelenheil, Erlebnislust. Von Reisemotiven und Freizeitfolgen. Bensberger Protokolle 92, Schriftenreihe der Thomas-Morus-Akademie Bensberg. Bergisch Gladbach. S. 109-127.
- Rosenthal, G. (1987): »... Wenn alles in Scherben fällt...« Von Leben und Sinnwelt der Kriegsgeneration. Typen biographischer Wandlungen. Band 6 von Biographie und Gesellschaft. Opladen.
- Sachs, W. 1994 Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die geschichte unserer Wünsche. Reinbeck
- Schadendorf, W. (1961): Zu Pferde, im Wagen, zu Fuß. Tausend Jahre Reisen. 2. Auflage. München.
- Schäfer, E. (1997): Zur Situation Jugendlicher im ländlichen Raum. Zeitschrift für Bildungswissenschaften. 12. Jg., Doppelheft 2-3/1997. S. 84-95.
- Schäfers, B. (2001): Jugendsoziologie. Einführung in Grundlagen und Theorien. 7. Auflage. Opladen.
- Schäfers, B. (1998): Soziologie des Jugendalters. 6. Auflage. Opladen.
- Schäfers, B. (1992): Grundbegriffe der Soziologie. 3. Auflage. Opladen.
- Schäfers, B./ Bauer, B. (1994): Georg Simmels Beitrag zur Raumbezogenheit sozialer Wechselwirkung. In: S. Meyer/ E. Schulze (Hg.): Ein Puzzle, das nie aufgeht. Stadt, Region und Individuum in der Moderne. Festschrift für Rainer Mackensen. Berlin. S. 45-54.
- Schatz-Bergfeld, M./ Bruhns, T./ Sessar, H. (1995): Jugend – Freizeit – Technik. Frankfurt am Main.
- Schefftschik, A. (1999): Jugendreisen in Deutschland 1997 – Zahlen und Fakten. Untersuchungen zum Markt der gemeinnützigen Jugendreiseveranstalter in Deutschland. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hg.): Jahrbuch für Jugendreisen und internatio-

- nalen Jugendaustausch. Bergisch Gladbach. S. 47-64.
- Schelsky, H. (1957): Die skeptische Generation. Düsseldorf/ Köln.
- Schiffer, J. (1977): Zentrale Probleme der Jugendsoziologie. 2. Auflage. Opladen.
- Schilling, J. (1977): Freizeitverhalten Jugendlicher. Eine empirische Untersuchung über Gesellschaftsformen und Aktivitäten. Weinheim.
- Schimank, U.(1996): Theorien gesellschaftlicher Differenzierung. Opladen.
- Schivelbusch, W. (1977): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/ Wien.
- Schmals, K. M. (2000): Gesellschaftstheoretische Grundlagen der Raumplanung. Ein Arbeitsbuch mit 12 Vorlesungen. Universität Dortmund.
- Schmals, K. M. (1999a): Raumbezüge der Jugend – Jugend in der Raumsoziologie. In: C. J. Tully (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main. S. 67-83.
- Schmals, K. M. (1999b): Was ist Raumplanung? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr. 89. Dortmund.
- Schmals, K. M. (1994): Stadt- und Regionalsoziologie – Geschichte und Zukunftsperspektiven. In: S. Meyer/ E. Schulze (Hg.): Ein Puzzle, das nie aufgeht. Stadt, Region und Individuum in der Moderne. Festschrift für Rainer Mackensen. Berlin. S. 9-28.
- Schneider, N./ Spellerberg, A. (1999): Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- Schönhammer, R. (1999): Auto, Geschlecht und Sex. In: C. J. Tully (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main. S. 141-156.
- Schreiber-Kittl, M. (2001): Alles Versager? Schulverweigerung im Urteil von Experten. Forschungsbericht. .Arbeitspapier 1/ 2001 aus dem Forschungsschwerpunkt Übergänge in Arbeit. München.
- Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt am Main/ New York.
- Schütz, A. (1971a): Gesammelte Aufsätze. Band 1. Das Problem der sozialen Wirklichkeit. Den Haag.
- Schütz, A. (1972): Gesammelte Aufsätze. Band 2, Studien zur soziologischen Theorie. Hg.: A. Brodersen. Den Haag.
- Schütz, A. (1971b): Gesammelte Aufsätze. Band 3. Studien zur phänomenologischen Philosophie. Hg.: Ilse Schütz. Den Haag.
- Schütz, A./ Luckmann, T. (1984): Strukturen der Lebenswelt. Band 2. Frankfurt am Main.
- Schütze, F. (1977): Das narrative Interview in Interaktionsfeldstudien. Band 1, Arbeitsberichte und Forschungsmaterialien der Universität Bielefeld, Fakultät für Soziologie. Bielefeld.
- Schwendter, R. (1981): Theorie der Subkultur. Neuausgabe mit einem Nachwort, sieben Jahre später. 3. Auflage. Frankfurt am Main.
- Schwonke, M. (1981): Sozialisation und Sozialstruktur. Band 3, Studienreihe Politik. 2. Auf-

- lage (Hg.: H. Giesecke). Stuttgart.
- Sennett, R. (1997): Fleisch und Stein. Der Körper und in die Stadt in der westlichen Zivilisation. Frankfurt am Main.
- Sennett, R. (1996): Etwas ist faul in der Stadt. Wenn die Arbeitswelt bröckelt, wird die Lebenswelt kostbar: Perspektiven einer zukünftigen Urbanität. In: Die Zeit. Ausgabe vom 25.01.1996 (Nr. 5). S. 47f.
- Sennett, R. (1998): Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus. Berlin.
- Silbereisen, R. K./ Vaskovics, L. S./ Zinnecker, J. (Hg.) (1996): Jungsein in Deutschland. Jugendliche und junge Erwachsene 1991 und 1996. Opladen.
- Simmel, G. (1989): Soziologie des Raumes. In: H.-J. Dahme/ O. Rammstedt (Hg.): Georg Simmel. Schriften zur Soziologie. Eine Auswahl. 3. Auflage (Original von 1903). Frankfurt am Main. S. 221-242.
- Simmel, G. (1984): Die Großstädte und das Geistesleben. (Original von 1903). Berlin.
- Simmel, G. (1968): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. 5. Auflage (Original von 1908). Berlin.
- Smeets, M. (1999): Jugendreisen auf der ITB 1999. Zum »Youth Travel Center« und einer Podiumsdiskussion des N.I.T. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hg.): Jahrbuch für Jugendreisen und internationalen Jugendaustausch. Bergisch Gladbach. S. 114-177.
- Sorokin, P. A. (1959): Social and cultural mobility. (Original von 1927). New York/ London.
- Spiegel-Verlag (Hg.) (1993): Auto, Verkehr und Umwelt. Spiegel-Dokumentation. Hamburg.
- Spode, H. (1987): Zur Geschichte des Tourismus. Eine Skizze der Entwicklung der touristischen Reisen in der Moderne. Starnberg.
- Stadler, G. (1975): Von der Kavalierstour zum Sozialtourismus. Kulturgeschichte des Salzburger Fremdenverkehrs. Salzburg.
- Statistisches Bundesamt (1999): Tourismus in Zahlen 1999 erschienen. Pressemitteilung. <http://www.destatis.de/presse/deutsch/pm1999/p4470201.htm>. Zugriff vom 29.12.1999.
- Statistisches Bundesamt (2002): Frauenanteile in verschiedenen Stadien der akademischen Laufbahn 1980 bis 2000. Download-Angebot des Statistischen Bundesamtes zum Thema Hochschulen. <http://www.destatis.de/basis/d/biwiku/hochdowt/htm>. Zugriff vom 16.07.2002.
- Statistisches Bundesamt (2000): 87% der Teilzeitbeschäftigten sind Frauen. Pressemitteilung. <http://www.destatis.de/presse/deutsch/pm2000/p1040031.htm>. Zugriff vom 21.03.2000.
- Stössel, W. (2001): In der Schuldenfalle. Handys verursachen enorme Kosten. In: JUMA. Das Jugendmagazin. Nr. 3/2001. S. 18-19.
- Strum, G. (1999): Zur Dialektik des Raumes in der Raumplanung. In: K. M. Schmals (Hg.): Was ist Raumplanung? 89, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Dortmund.
- Sturm, G. (2000): Wege zum Raum. Methodologische Annäherung an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen.

- Temming, R. L. (1978): Illustrierte Geschichte des Reiseverkehrs. Herrsching am Ammersee.
- Temming, R. L. (1976): Illustrierte Geschichte der Eisenbahn. Herrsching am Ammersee.
- Tenbruck, F. H. (1962): Jugend und Gesellschaft. Soziologische Perspektiven. Freiburg.
- Tertilt, H. (1996): Turkish Power Boys. Ethnographie einer Jugendbande. Frankfurt am Main.
- Thiele, G./ Taylor, C. S. (1998): Jugendkulturen und Gangs. Eine Betrachtung zur Rauman-eignung und Raumverdrängung nachgewiesen an Entwicklungen in den neuen Bundesländern und den USA. Band 1, Reihe Soziale Arbeit in Praxis, Forschung und Lehre. Berlin.
- Thomas, W. I. (1965): Person und Sozialverhalten. (Hg.: E. H. Volkart). (Amerikanisches Original von 1951). Neuwied/ Berlin.
- Treibel, A. (1994): Einführung in soziologische Theorien der Gegenwart. Einführungskurs Soziologie. Band 3. 2. Auflage (Hg.: H. Korte und B. Schäfers). Opladen.
- Tully, C. J. (2002): Bewegte Jugend - kommunikativ und mobil. Ein Kommentar aus jugendsoziologischer Sicht. In: M. Hunnecke/ C. J. Tully/ D. Bäumer (Hg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen. S. 13-38.
- Tully, C. J. (2000): Mobilität Jugendlicher auf dem Lande und in der Stadt. Angleichung der Lebensstile – differenzierte Mobilitätsbedürfnisse. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): U.Move. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. ILS-Schrift Nr. 150. Dortmund. S. 9-23.
- Tully, C. J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. Eine Jugendstudie. München.
- Tully, C. J./ Schulz, U. (1999): Sozialisation zur Mobilität – Unterwegssein als Baustein jugendkulturellen Alltags. In: C. J. Tully (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main. S. 13-37.
- Tully, C. J./ Wahler, P. (1985): Jugend und Ausbildung – Von der Statuspassage zur Übergangsbio-graphie mit »open end«. In: Schweizer Zeitschrift für Soziologie. Nr. 2/1985. S. 191-212.
- Umwelt- und Prognose-Institut (Hg.) (1994): Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich. UPI-Berichte Nr. 21. 4. erweiterte Auflage. Heidelberg.
- Urry, J. (1990): The Tourist gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies. London/ Newbury Park/ New Dehli.
- VCÖ Verkehrsclub Österreich (1999): Jugend und Mobilität. tWissenschaft & Verkehr Nr.2. Wien.
- Vester, M./ von Oertzen, P./ Geiling, H./ Hermann, T./ Müller, D. (2001): Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Zwischen Integration und Ausgrenzung. Frankfurt am Main.
- Vogt, W./ Lenz, M./ Kalter, F./ Dobeschinsky, H./ Breuer, P. (2001): Tägliches Fernpendeln und sekundär indizierter Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 88. Bremerhaven.

- Volkart, E. H. (1965): Einführung: Soziales Verhalten und Definition der Situation. In: E. H. Volkart (Hg.): W. I. Thomas: Person und Sozialverhalten. (Amerikanisches Original von 1951). Neuwied/ Berlin. S. 9-52.
- Vollbrecht, R. (1997): Von Subkulturen und Lebensstilen. Jugendkulturen im Wandel. In: SpoKK (Hg.): Kursbuch Jugend. Stile, Szenen und Identitäten vor der Jahrtausendwende. Mannheim. S. 22-31.
- Waldmann, K. (1999): Alles in Bewegung – Mobilitätsentwürfe im Alltag Jugendlicher. eine Studie mit Arbeitsmaterialien für die ökologische Bildung. Opladen.
- Wallner, E. M./ Funke-Schmidt-Rink, M. (Hg.) (1980): Soziale Schichtung und soziale Mobilität. Heidelberg.
- Weber, M. (1985): Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre. (Original von 1922). Tübingen.
- Weber, M. (1976): Soziologische Grundbegriffe. Tübingen.
- Werlen, B. (2000): Sozialgeographie. Bern/ Stuttgart/ Wien.
- Whyte, W. F. (1996): Die Street Corner Society. Die Sozialstruktur eines Italienviertels. Nach der 3. durchgesehenen und erweiterten Auflage aus dem Jahr 1981 übersetzt von R. Blomert und J. Kalka, mit einer Einführung von P. Atteslander. Berlin/ New York.
- Wyneken, G. (1965): Jugend! Philister über Dir! 2. Auflage. Frankfurt am Main.
- Zeiber, H. (1994): Kindheitsräume. Zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit. In: U. Beck/ E. Beck-Gernsheim (Hg.): Riskante Freiräume. Individualisierung in modernen Gesellschaften. Frankfurt am Main. S. 353-375.
- Zeiber, H. J./ Zeiber, H. (1994): Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. Weinheim/ München.
- Zimmers, B. (1995): Geschichte und Entwicklung des Tourismus. Trierer Tourismus Bibliographien, Band 7. Trier.
- Zinnecker, J./ Behnken, I./ Maschke, S./ Stecher, L. (2002): Null zoff & voll busy. Die erste Jugendgeneration des neuen Jahrhunderts. Opladen.

## **Bildnachweis**

Titelbild: Idee und Gestaltung Andreas Schulz.



## ANHANG

**Tabelle 10: Erwerb gesetzlich festgelegter Teilreifen nach Alterstufen**

<b>Alter</b>	<b>Befähigung/ Erlaubnis/ Mündigkeit/ Pflichten</b>
12 Jahre	Beschränkte Religionsmündigkeit.
14 Jahre	Besuch von Film- und sonstigen Veranstaltungen bis 22 Uhr; volle Religionsmündigkeit; bedingte Strafmündigkeit; Mitbestimmungsrechte, zum Beispiel bei der Wahl des Berufes, bei der Zugehörigkeit zu einem Elternteil im Scheidungsfall, bei einer vorgesehenen Operation (im medizinischen Bereich).
15 Jahre	Ende der normalen Schulpflichtzeit; Beginn der Berufsschulpflicht.
16 Jahre	Bedingte Ehemündigkeit; Eidesfähigkeit; Fahrerlaubnis der Klassen A1, M, T und L möglich; Pflicht zum Besitz eines Personalausweises; Aufenthalt in Gaststätten ohne Erziehungsberechtigten; Rauchen in der Öffentlichkeit; Film- und Tanzveranstaltungen bis 24 Uhr.
18 Jahre	Volljährigkeit (vgl. §2BGB); volle Ehemündigkeit; volle Geschäftsfähigkeit; Ende der Vormundschaft oder Pflegschaft wegen Minderjährigkeit; Adoption ohne Einwilligung der (leiblichen) Eltern möglich; Selbständige Wahl des Wohnsitzes; aktives und passives Wahlrecht für Bundestag und Landtag sowie für die Gemeindevertretung; Europaparlamentswahlrecht; volle Strafmündigkeit (mit Einschränkungen); Ende der Berufsschulpflicht (mit Ausnahme je nach Bundesland); Fahrerlaubnis der Klassen A beschränkt, B, C und C1 möglich.
21 Jahre	Ende der Möglichkeit, Jugendstrafrecht anzuwenden. Fahrerlaubnis der Klassen D, D1 und E möglich.
24 Jahre	Ende der Möglichkeit, den Jugendstrafvollzug anzuwenden.
25 Jahre	Annahme eines Kindes möglich. Fahrerlaubnis der Klasse A direkt möglich.

Quelle: Eigene Darstellung nach Schäfers 2001, S. 22.

**Tabelle 11: Führerscheinklassen**

<b>Führerschein-Klasse</b>	<b>Fahrzeuge, die mit dieser Führerscheinklasse gefahren werden dürfen</b>	<b>Mindestalter</b>
A direkt (Früher 1)	Kraftrad, unbeschränkte Leistung.	25 Jahre
A beschränkt (früher 1a)	Kraftrad, beschränkte Leistung bis 25kw. Eingeschlossen sind die Klassen A1 und M. Keine Befristung, jedoch bis 2 Jahre nach Erteilung auf Fahrzeuge mit bis zu 25kw eingeschränkt.	18 Jahre
A1 (früher 1b)	Kraftrad bis 125ccm und höchstens 11kw. Für 16 bis 17-jährige gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80km/ h.	16 Jahre
B (früher 3)	Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3.500kg, nicht mehr als 8 Sitzplätze außer dem Fahrersitz.	18 Jahre
M (früher 4)	Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor, Mokick, Moped mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45km/ h.	16 Jahre
T	Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60km/ h in der Land- und Forstwirtschaft.	16 Jahre
L	Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 31km/ h in der Land- und Forstwirtschaft.	16 Jahre
C, C1	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500kg (C1 beschränkt auf bis zu 7500kg).	18 Jahre
D, D1	Kraftwagen zur Personenbeförderung (Omnibus) mit mehr als 8 Plätzen außer dem Fahrersitz (D1 beschränkt auf maximal 16 Sitzplätze außer dem Fahrersitz).	21 Jahre
E	Kraftfahrzeuge der Klassen B, C, C1, D oder D1 mit Anhängern mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750kg.	21 Jahre

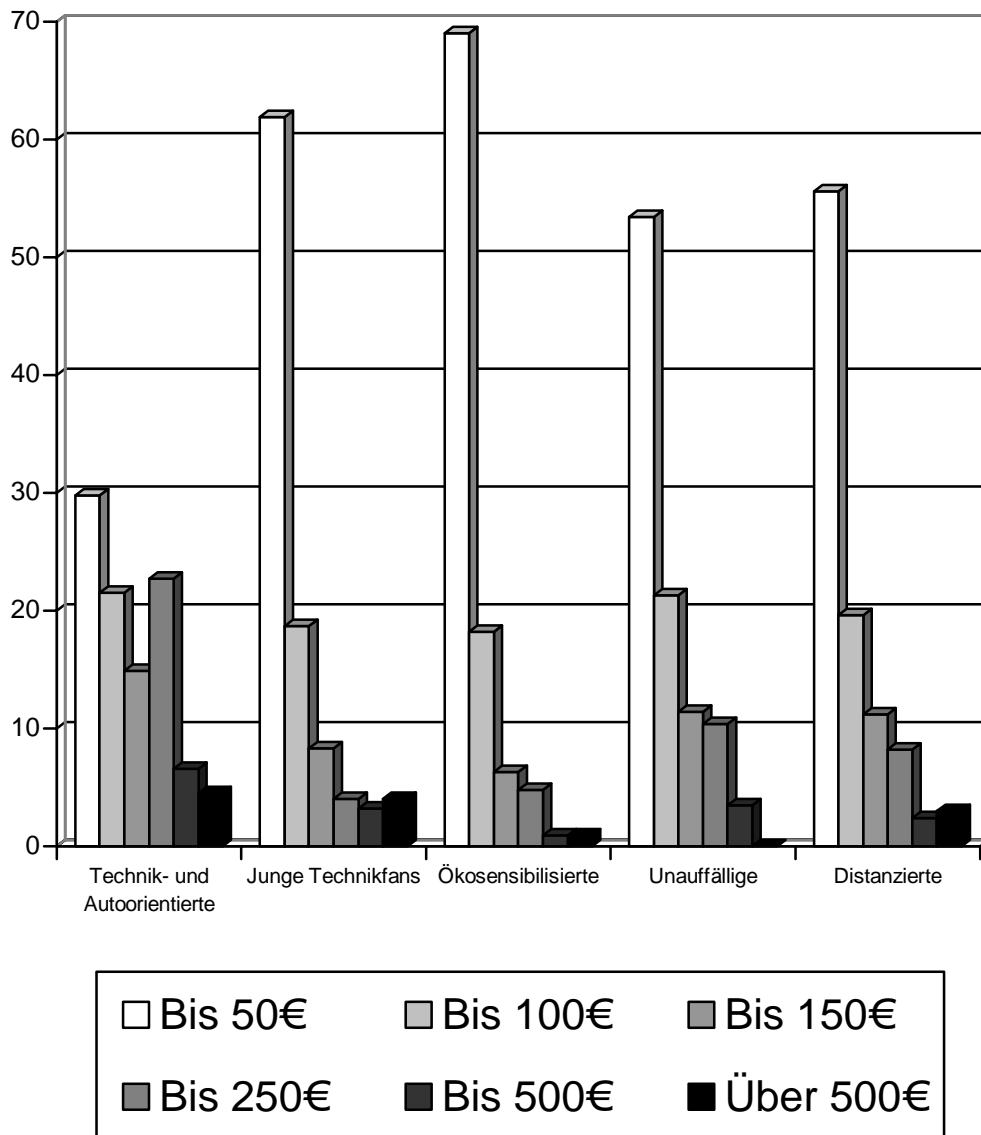
Quelle: Eigene Bearbeitung.

**Tabelle 12: Typkonstituierende Merkmale der Typenbildung**

<b>BEREICH</b>	<b>MERKMAL</b>	<b>TYPENBILDUNG</b>
<i>Handlungs-theoretische Konstrukte</i>	Persönliche ökologische Norm Subjektive soziale Norm Wahrgenommene Verhaltenskontrolle Wissen um Handlungskonsequenzen Externe Verantwortungszuschreibung	+ + + + -
<i>Symbolische Dimensionen der Mobilität: Autonomie, Erlebnis, Status, Privatheit</i>	Autofan Radfan Antifußgänger ÖV-Fan Belästigungsvermeidung Belästigungserleben Status Umweltverbund Statussensibilität	+ + + + - - - -
<i>Jugendkultur &amp; Zufriedenheit mit Freizeitmöglichkeiten</i>	Technikorientierung Alternative Jugendkulturen Raver Technikorientierte Ökos Zufriedenheit mit Freizeitmöglichkeiten	+ + - - - +
<i>Freizeitverhalten</i>	Außerhäusliche Freizeitgestaltung Häusliche Freizeitgestaltung PKW-orientierte Freizeitgestaltung Freizeitgestaltung Relaxen Freizeitgestaltung Sport Mitgliedschaft in Turn- & Sportverein Mitgliedschaft im Computerclub Mitgliedschaft in politischen & gesellschaftlichen Vereinen Mitgliedschaft in traditionellen Vereinen	+ + + + - + - - -
<i>Soziodemographische Merkmale</i>	Schulabschluss Alter Stadt-Land	+ + +

Quelle: Hunecke 2002, S. 93.

Die erste Spalte gibt einen Überblick über »... die personenbezogenen Faktoren, von denen ein Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl erwartet wird und die in U.Move reliabel erfasst werden konnten. In der letzten Spalte sind dann jene 19 Einflussfaktoren mit einem Pluszeichen markiert, die sich in der multiplen Regressionsanalyse als Prädiktor tatsächlich empirisch bestätigt haben und die damit als konstituierende Merkmale in die nachfolgende Typenbildung eingegangen sind.« (Hunecke 2002, S. 94).

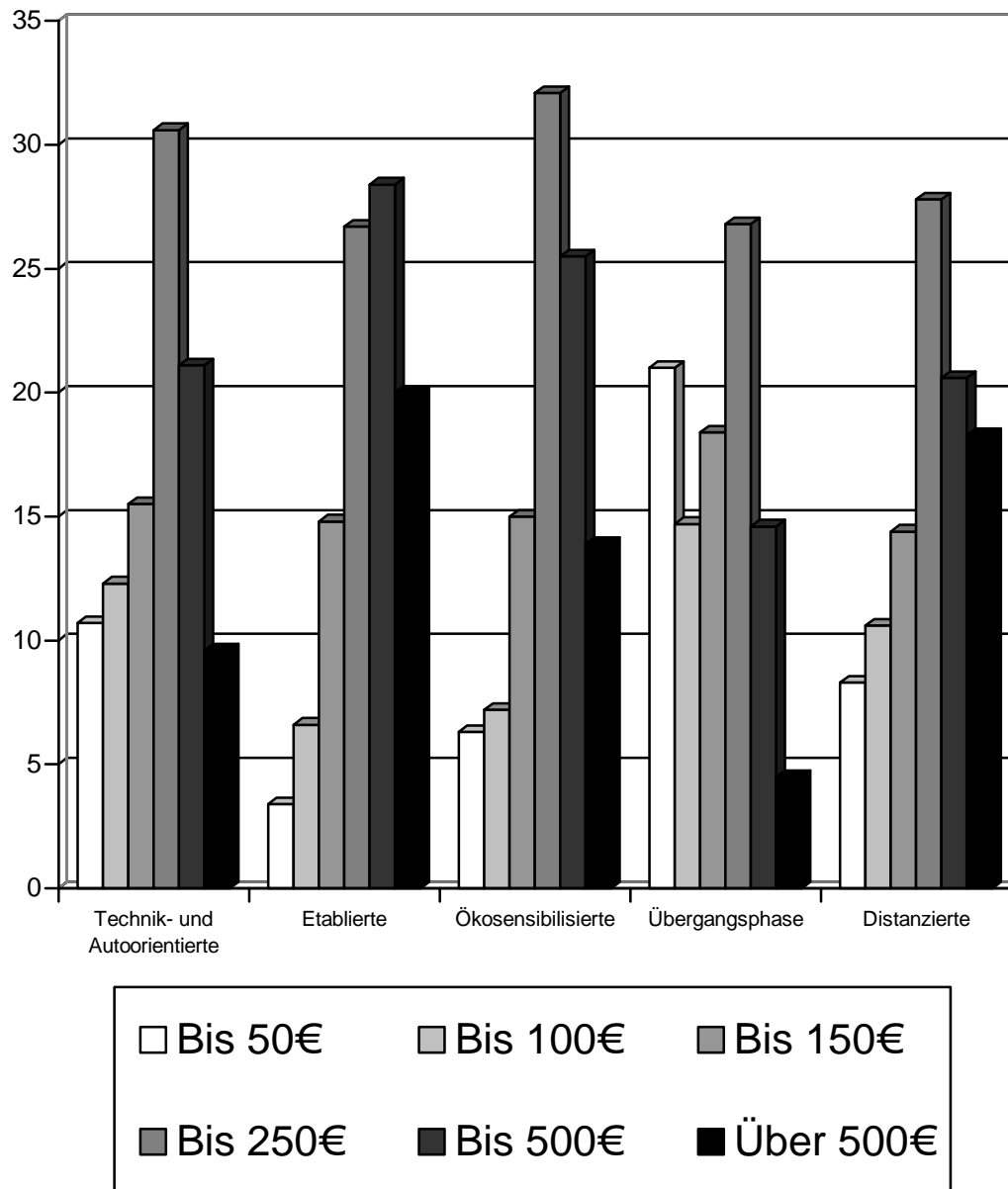


**Abbildung 13: Monatlich frei verfügbare Mittel der unter 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent<sup>172</sup>.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

<sup>172</sup> Stichprobenumfang der Typen unter 18 Jahren: »Technik- und Autoorientierte« N=248; »Junge Technikfans« N=269; »Ökosensibilisierte« N=350; »Unauffällige« N=376; »Distanzierte« N=346.

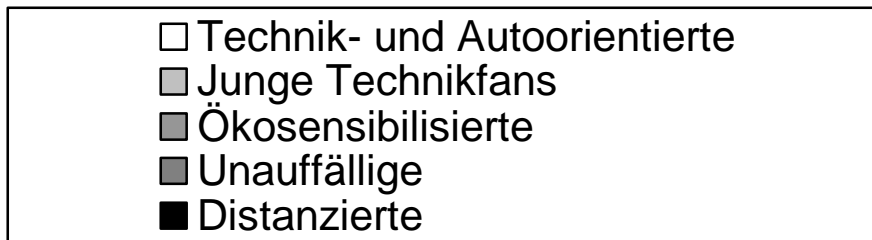
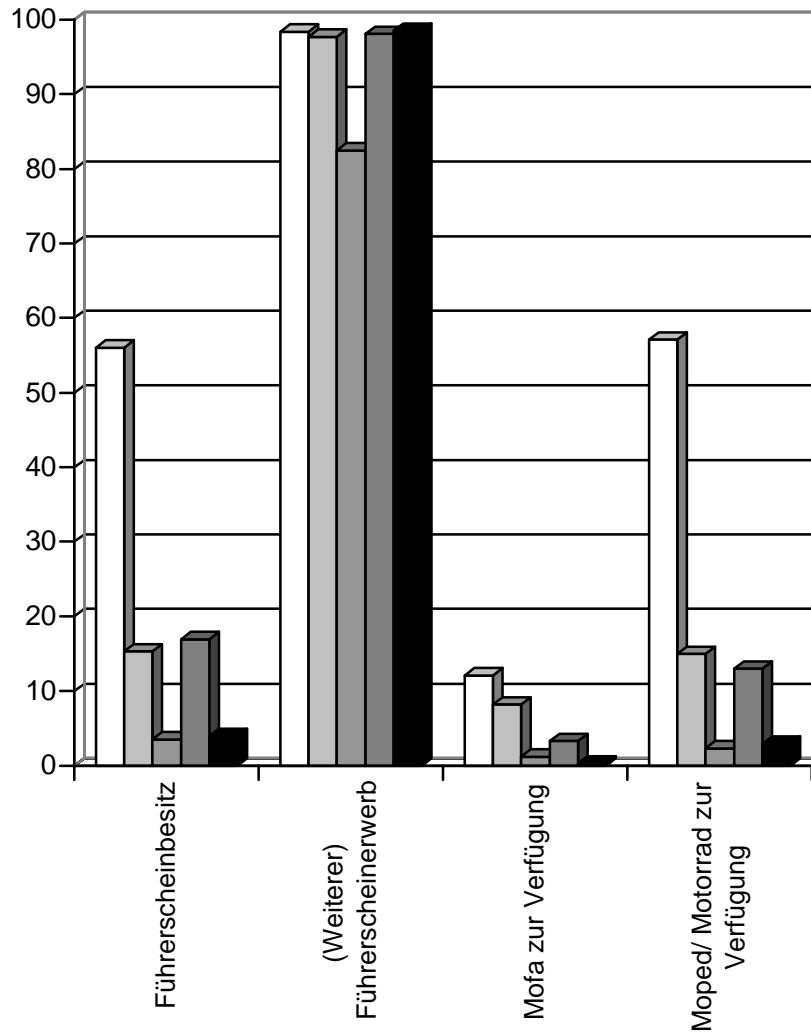


**Abbildung 14: Monatlich frei verfügbare Mittel der ab 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent<sup>173</sup>.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

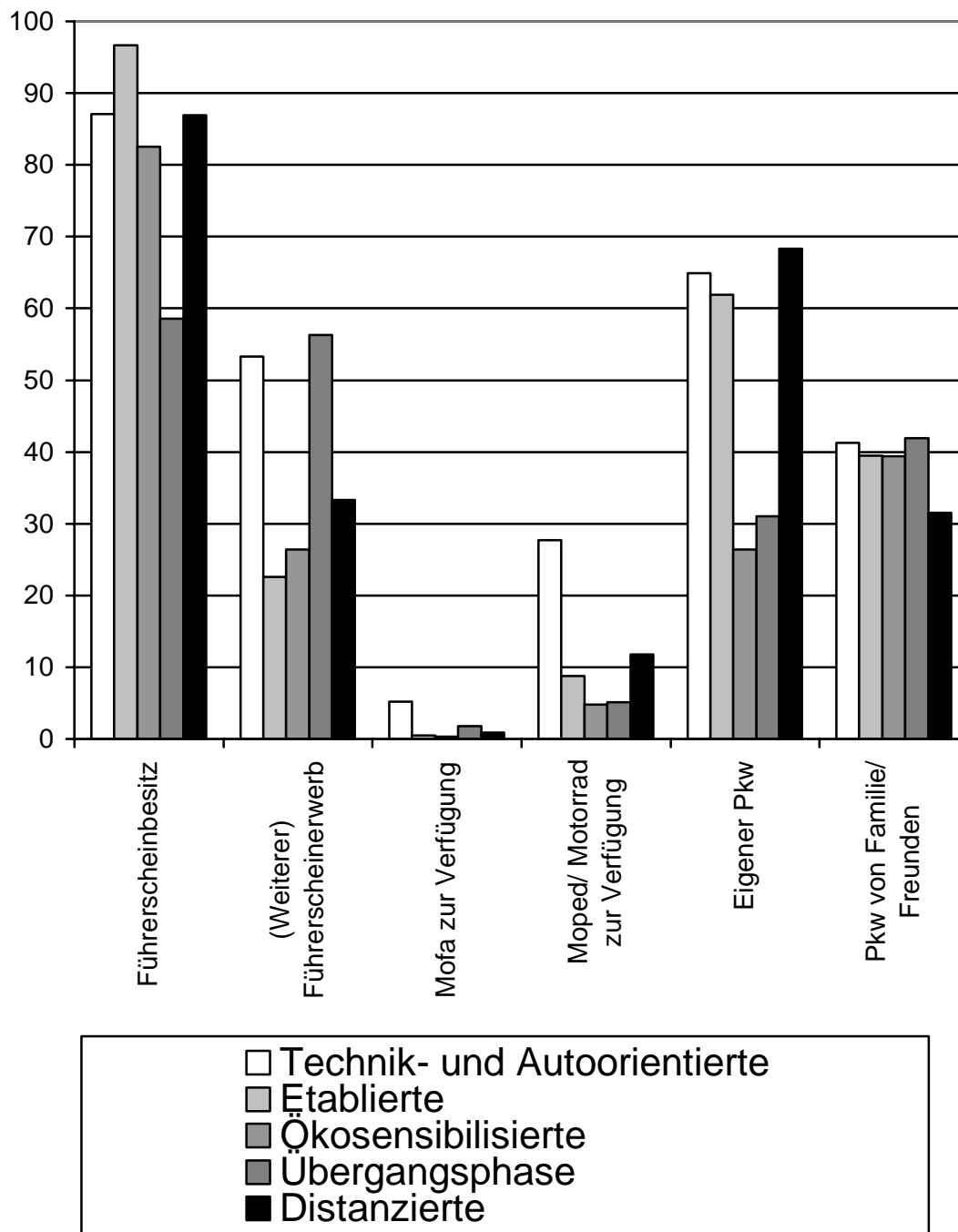
<sup>173</sup> Stichprobenumfang der Typen ab 18 Jahren: »Technik- und Autoorientierte« N=528; »Etablierte« N=582; »Ökosensibilisierte« N=645; »Übergangsphase« N=622; »Distanzierte« N=448.



**Abbildung 15: Führerscheinbesitz und Fahrzeugbesitz der unter 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent.

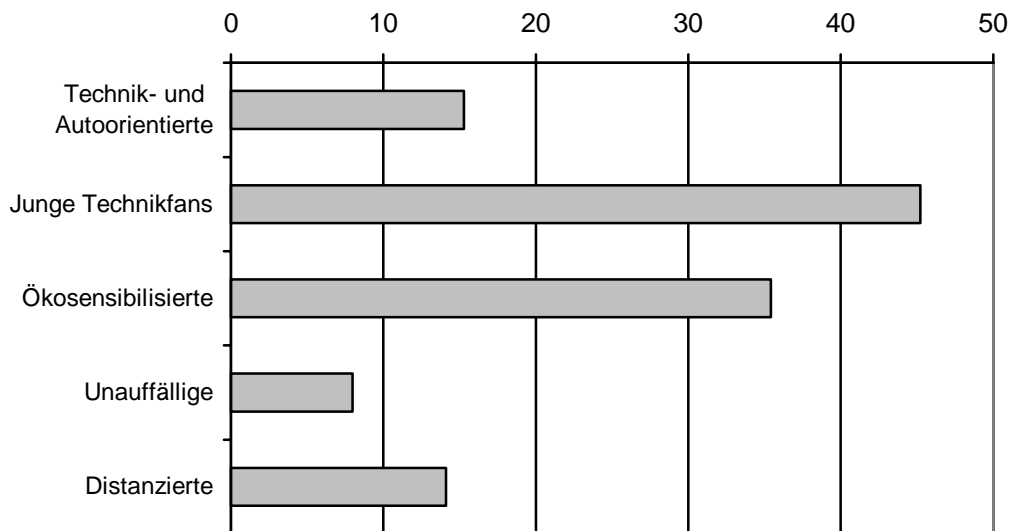
Quelle: Eigene Bearbeitung.



**Abbildung 16: Führerscheinbesitz und Fahrzeugbesitz der ab 18-jährigen Mobilitätstypen**

Angaben in Prozent.

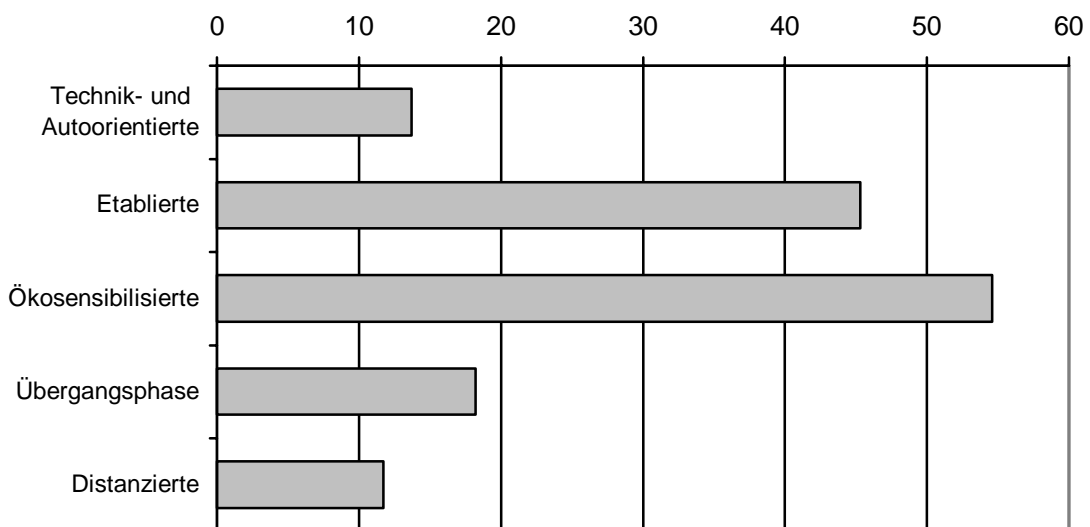
Quelle: Eigene Bearbeitung.



**Abbildung 17: Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot am Wohnort – unter 18-jährige Mobilitätstypen**

Abgebildet: Prozentwerte »stimmt ziemlich/ sehr« für »Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

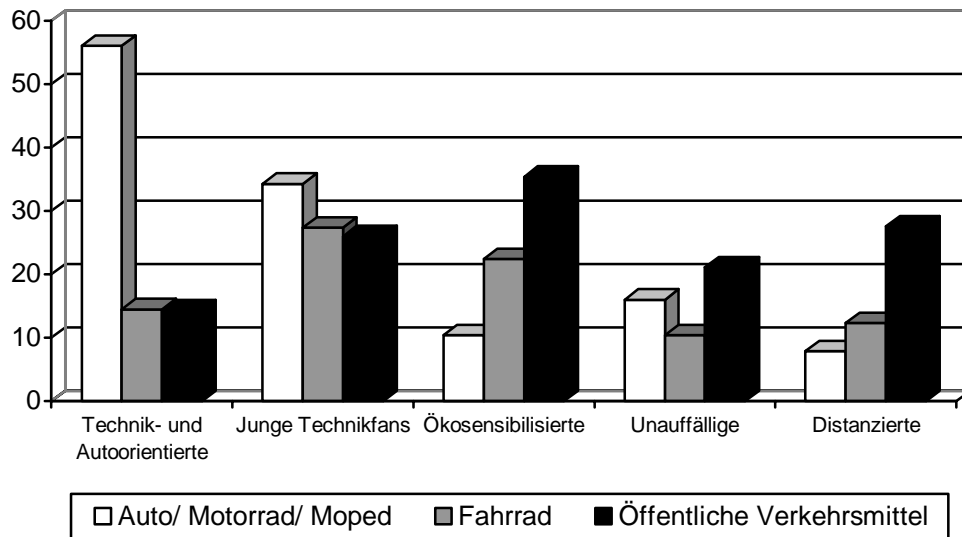


**Abbildung 18: Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot am Wohnort – ab 18-jährige Mobilitätstypen**

Abgebildet: Prozentwerte »stimmt ziemlich/ sehr« für »Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

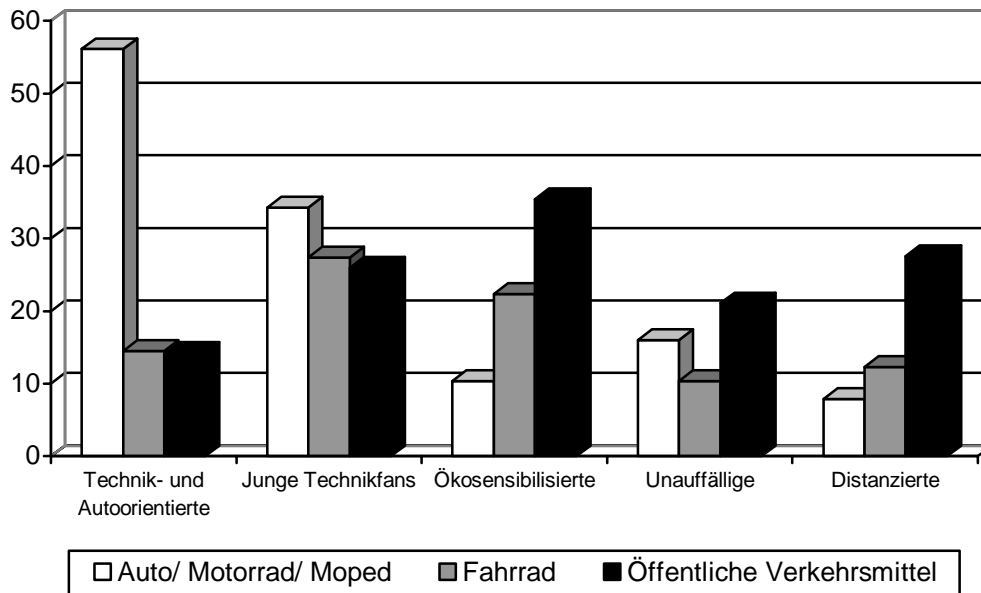




**Abbildung 19: Geldausgaben der unter 18-jährigen Mobilitätstypen für verschiedene Verkehrsmittel**

Abgebildet: Prozentwerte für »gebe dafür viel Geld aus«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.



**Abbildung 20: Geldausgaben der ab 18-jährigen Mobilitätstypen für verschiedene Verkehrsmittel**

Abgebildet: Prozentwerte für »gebe dafür viel Geld aus«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

**Tabelle 13: Einstellungen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl – unter 18-jährige Mobilitätstypen**

Item	Mobilitätstyp				
	Technik- und Autoorientierte N=248	Junge Technikfans N=269	Öko-sensibilisierte N=350	Unauffällige N=376	Distanzierte N=346
Ich kann durch eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.	65	63,4	85,5	92,3	46,5
Ich habe ein Schuldgefühl gegenüber der Umwelt, wenn ich mit dem Auto fahre.	3,6	8,3	18,4	6,4	2,6
Der Autoverkehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz.	61,6	65,5	83,2	81,9	64,9
Ich fühle mich bei der alltäglichen Wahl meines Verkehrsmittels für den Erhalt der Umwelt verantwortlich.	3,6	12,5	32,3	17,6	3,2
Ich glaube, dass ich durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann.	31,3	39,4	72,4	66,5	20,1
Ich fühle mich aus Umweltschutzgründen verpflichtet, in meiner Freizeit möglichst selten mit dem Auto unterwegs zu sein.	4,8	16,7	41,1	12,4	2,6
Umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen fällt mir leicht.	8,1	43,9	81	34,6	37,7
Wenn ich will, kann ich umweltschonende Verkehrsmittel nutzen.	37,3	67,4	90	62,5	68,3

Abgebildet: Prozentwerte für »stimmt ziemlich/ sehr«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

**Tabelle 14: Einstellungen zu Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl – ab 18-jährige Mobilitätstypen**

Item	Mobilitätstyp				
	Technik- und Autoorientierte N=528	Etablierte N=582	Öko-sensibilisierte N=645	Übergangsphase N=622	Distanzierte N=448
Ich kann durch eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.	71	78	93,9	86,9	58,8
Ich habe ein Schuldgefühl gegenüber der Umwelt, wenn ich mit dem Auto fahre.	4,3	5,3	30,4	10,4	4,8
Der Autoverkehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz.	60,4	59	87,1	83,4	61
Ich fühle mich bei der alltäglichen Wahl meines Verkehrsmittels für den Erhalt der Umwelt verantwortlich.	5,3	8,8	53,1	21,3	6,1
Ich glaube, dass ich durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann.	41,4	48,8	83,4	65,7	31,3
Ich fühle mich aus Umweltschutzgründen verpflichtet, in meiner Freizeit möglichst selten mit dem Auto unterwegs zu sein.	2,7	6,4	52,7	20,6	6,3
Umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen fällt mir leicht.	9,7	18,2	75,5	45,7	7,9
Wenn ich will, kann ich umweltschonende Verkehrsmittel nutzen.	36,7	48,3	83,5	76,2	26,4

Abgebildet: Prozentwerte für »stimmt ziemlich/ sehr«.

Quelle: Eigene Bearbeitung.

## LEITFADEN DER U.MOVE-STUDIE FÜR THEMATISCH FOKUSSIERTE INTERVIEWS

### 1. Umwelt

1. Bekanntermaßen üben Umweltschützer Kritik am Verkehr. Ist diese Kritik Ihrer Meinung nach berechtigt?
2. Bei wem liegt aus Ihrer Sicht die Verantwortung, die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu verringern? Welche Rolle spielt Ihr persönliches Verhalten dabei?

### 2. Stadt – Land

1. Was verbinden Sie mit den Lebensqualitäten in der Stadt bzw. auf dem Land (z.B. Natur, Freizeit- und Versorgungsangebote, Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten)?
2. Welche Freizeitaktivitäten sind Ihnen in ihrer Stadt/ Region wichtig?
3. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit von Freizeitzielen in Ihrer Region/ Stadt?

### 3. Technik

In der heutigen Gesellschaft spielt Technik nicht nur in der Arbeitswelt eine bedeutende Rolle, sondern in allen Lebensbereichen.

1. Was meinen Sie, welche Bedeutung hat Technik für einen junge Menschen, wie sie es sind?
2. Wie wirken sich Ihrer Meinung nach technische Entwicklungen im Bereich Mobilität/ Fortbewegung (neue Antriebssysteme, Fahrradtechnik, Hochgeschwindigkeitstechnologie etc.) auf das Verkehrsverhalten aus?
3. Wie wirken sich Ihrer Meinung nach technische Entwicklungen im Bereich Kommunikation (Email, Handy, Internet etc.) auf das Verkehrsverhalten aus?
4. Wie wichtig ist Ihnen Technik, wenn es um Kommunikation geht?
5. Wie wichtig ist Ihnen Technik, wenn es um Fortbewegung geht?

### 4. Neue Medien

Es gibt im Bereich Mobilität einige technische Neuerungen für die Abfrage von Mobilitätsdienstleistungen. Wer zum Beispiel über ein Faxgerät, Telefon, Internetanschluss oder Mobilfunkgeräte verfügt, der kann sich von zu Hause oder von unterwegs über mögliche Fahrziele und Verkehrsverbindungen informieren.

1. Welche neuen Informations-Medien in Sachen Mobilität sind Ihnen bekannt? Welche Erfahrungen haben Sie mit ihnen gemacht?
2. Nun möchten wir gerne von Ihnen eine Einschätzung zu möglichen Auswirkungen dieser Techniken haben. Was denken Sie, verändern diese neue Medien/ (mobilen) Informationsmöglichkeiten das Mobilitätsverhalten? Inwiefern haben sie Einfluss bei Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl?
3. Was würden Sie zum Beispiel vom Einsatz von Info-Bildschirmen in Bussen und Bahnen mit Informationen aus Ihrer Stadt/ Region halten? Welche Informationen würden Sie erhalten wollen?

### 5. Mobilität und Erlebnis

Autofahren sei ein Erlebnis, sagen manche. Die Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel (wie Zug, Tram, Bus) wollen nun auch die öffentlichen Verkehrsmitteln erlebnisreicher gestalten.

1. Was müssen sie Ihrer Meinung nach tun, um dies zu erreichen? Welche Anforderungen haben Sie diesbezüglich an die Gestaltung des ÖPNV?
2. Stellen Sie sich vor, Sie könnten eine Straßenbahn nach ihren Vorstellungen gestalten, damit Bahnfahren ein Erlebnis wird. Wie würde das aussehen?

### 6. Kombination von Verkehrsmitteln

Vielerorts gibt es die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden, statt ausschließlich das Fahrrad, das Auto oder die Bahn zu benutzen. Wir möchten Sie nun nach einem Urteil zur Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln in Ihrer Region/ Stadt fragen.

1. Welche Angebote sind Ihnen aus Ihrer Stadt/ Region bekannt? (z.B. Park+Ride, Bike+Rail, Inlineskates im ÖPNV, Fahrradmitnahme im ÖPNV, CarSharing/ ÖV)
2. Welche Erfahrungen haben Sie damit während Ihrer Alltags- bzw. Freizeitaktivitäten gemacht? Wo sehen Sie Verbesserungsbedarf, wie könnte eine Verbesserung aussehen?
3. Wenn Ihnen ein gut verknüpftes Angebot bestehend aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus/Bahn, Taxi, Fahrrad, Füße, Zustellservice, CarSharing, Inliner, Roller etc.) zur Verfügung stünde, welche Rolle würde dann der Besitz eines eigenen Autos für sie spielen?
4. Was wäre das zentrale Element in diesem gut verknüpften Verkehrssystem?

## FRAGEBOGEN DER U.MOVE-STUDIE

Hallo!

In diesem Fragebogen geht es um die Mobilitätsbedürfnisse speziell von Jugendlichen. Was ist Ihnen wichtig, was spielt für Ihre Verkehrsmittelwahl eine Rolle, womit sind Sie in Ihrer Stadt zufrieden und wo könnte noch etwas verbessert werden?

Bitte beantworten Sie alle Fragen offen und ehrlich. Es gibt keine falschen oder richtigen Antworten, sondern wir wollen Ihre ganz persönliche Sicht der Dinge erfahren. Bitte kreuzen Sie immer die Antwort an, die für Sie zutreffen.

Aber nun los!

<b>1.</b>	<b>Welches Fahrzeug steht Ihnen zur Verfügung? (Mehrfachnennungen möglich)</b>	
1.1	Eigenes Fahrrad	<input type="checkbox"/>
1.2	Eigenes Mofa	<input type="checkbox"/>
1.3	Eigenes Motorrad/Moped	<input type="checkbox"/>
1.4	Eigenes Auto	<input type="checkbox"/>
1.5	Auto von Familie/ FreundInnen	<input type="checkbox"/>
1.6	Motorrad/Moped von Familie/ FreundInnen	<input type="checkbox"/>
1.7	Kein Fahrzeug	<input type="checkbox"/>

<b>2.</b>		Nein	Ja
2.1	<b>Besitzen Sie einen Führerschein?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Weiter mit Frage 3	
2.2	<b>Wenn ja, wann haben Sie welche Klasse(n) erworben? (Mehrfachnennung möglich)</b>	Monat	Jahr
	Moped/Mokick (Motorrad mit weniger als 50 cm <sup>3</sup> )		1   9
	Leichtkraftrad (Motorrad mit weniger als 125 cm <sup>3</sup> )		1   9
	Motorrad (mit mehr als 125 cm <sup>3</sup> )		1   9
	Auto		1   9

<b>3.</b>		Nein	Ja
3.1	<b>Möchten Sie einen bzw. noch einen Führerschein erwerben?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Weiter mit Frage 4	

3.2	<b>Wenn ja, welche der folgenden Führerscheinklasse(n) möchten Sie erwerben und wann? (Mehrfachnennung möglich)</b>	Möchte ich erwerben	Im Jahr				
		Moped/Mokick (Motorrad mit weniger als 50 cm <sup>3</sup> )	<input type="checkbox"/>				
		Leichtkraftrad (Motorrad mit weniger als 125 cm <sup>3</sup> )	<input type="checkbox"/>				
		Motorrad (mit mehr als 125 cm <sup>3</sup> )	<input type="checkbox"/>				
		Auto	<input type="checkbox"/>				


4.	<b>Die nächsten Fragen haben ihre Einschätzung der einzelnen Verkehrsmittel (Auto, Rad, Fuß, öffentliche Verkehrsmittel) zum Thema. Kreuzen Sie wieder an, inwieweit Sie den Aussagen zustimmen. Auch wenn Sie noch keinen Führerschein besitzen, kreuzen Sie bitte bei den Aussagen zum Auto an, was Sie empfinden.</b>	Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr		
		4.1	Auto fahren bedeutet für mich Freiheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.2	Ich finde, Bus- und Bahn fahren ist im Trend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.3	Beim Fahrrad fahren fühle ich mich unabhängig und frei.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.4	Ich schätze es beim Auto fahren selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammenfahren will.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.5	Radfahren macht mir keinen Spaß, sondern stellt für mich ein Mittel zum Zweck dar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.6	Am Zufuß gehen schätze ich, dass mir niemand zu nahe kommen kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.7	Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein eigenes Auto mehr besitzen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.8	Wenn ich mit dem Bus oder der Bahn fahre, fühle ich mich manchmal wie ein Mensch zweiter Klasse.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.9	Beim Radfahren sehe ich viele interessante Dinge.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.10	Ich kann mein Leben sehr gut ohne Auto gestalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.11	Zufuß gehen finde ich langweilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.12	Wenn ich viel zu Fuß unterwegs bin, steigert das mein Ansehen bei anderen Personen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4.13	Fahren mit Bus und Straßenbahn ist mir zu langweilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittel- mäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
4.14	Mit einem Auto kann ich zeigen, dass ich es zu etwas gebracht habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.15	Ich schätze die öffentlichen Verkehrsmittel, weil dort meistens etwas interessantes zu beobachten ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.16	Ich finde, wer viel Fahrrad fährt, ist in der Regel auch körperlich gut drauf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.17	Ich bin gerne zu Fuß unterwegs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.18	Mit dem Fahrrad komme ich überall hin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.19	Im Auto fühle ich mich sicher und geborgen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.20	Beim Zufuß gehen benötige ich zu viel Zeit, um meine Ziele zu erreichen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.21	<b>In öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich tun und lassen was ich will.</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.22	Ich finde, wer viele seiner Wege freiwillig mit dem Fahrrad zurücklegt, genießt ein hohes Ansehen bei anderen Personen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.23	<b>Wenn ich nur Bus und Bahn fahren würde, wäre ich in meiner persönlichen Bewegungsfreiheit sehr eingeschränkt.</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.24	Beim Radfahren fühle ich mich häufiger durch andere Menschen belästigt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.25	Personen, die ihre Wege so weit wie möglich zu Fuß erledigen, imponieren mir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.26	Auto fahren macht mir Spaß.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.27	In öffentlichen Verkehrsmitteln kommen mir Personen auf unangenehme Weise zu nahe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
4.28	Letztendlich kann ich alle wichtigen Ziele auch zu Fuß erreichen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.29	Beim Zufuß gehen kann ich unangenehmen Personen aus dem Weg gehen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.30	Auto fahren ist mir zu langweilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.31	Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.32	Beim Radfahren brauche ich mich nicht ungewollt mit anderen Menschen auseinandersetzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


**5. Angenommen, Sie möchten eines der folgenden Dinge unternehmen. Welches Verkehrsmittel würden Sie am ehesten dazu benutzen? Antworten Sie, ohne lange nachzudenken.**


Verkehrsmittel

5.1 Einen Freund oder eine Freundin besuchen.   
\_\_\_\_\_

5.2 In der Stadt während der Geschäftszeiten bummeln.   
\_\_\_\_\_

5.3 Abendlicher Kneipen- oder Discobesuch.   
\_\_\_\_\_

5.4 Bei schönem Wetter einen Ausflug machen.   
\_\_\_\_\_

5.5 Für den täglichen Bedarf einkaufen.   
\_\_\_\_\_

**6. Nun geht es um Umweltschutz und Verkehrsmittelwahl. Bitte kreuzen Sie an, was für Sie zutrifft.**

		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
6.1	Für den Umweltschutz im Verkehr ist die Politik verantwortlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2	Meine Lehrer meinen, ich sollte anstatt des Autos die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittel- mäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
6.3	Ich kann durch eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.4	Ich habe ein Schuldgefühl gegenüber der Umwelt, wenn ich mit dem Auto fahre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.5	Der Autoverkehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.6	Ich fühle mich bei der alltäglichen Wahl meines Verkehrsmittels für den Erhalt der Umwelt verantwortlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.7	Die Lösung verkehrsbedingter Umweltprobleme ist die Aufgabe des Staates.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.8	Meine Freunde meinen, ich sollte anstatt des Autos die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.9	Ich beabsichtige, für meine Wege umweltfreundliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß) zu nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.10	Ich habe ein schlechtes Gewissen, wenn ich an die Gesundheitsbelastungen für andere Menschen denke, die durch meine Autonutzung entstehen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.11	Der Anteil des Autoverkehrs an der Umweltzerstörung wird von den Medien hochgespielt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.12	Die Wirtschaft ist für die Entwicklung umweltschonender Verkehrsformen verantwortlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.13	Ich fühle mich verantwortlich dafür, dass andere Menschen in ihrer Gesundheit nicht durch die Abgase meiner Autofahrten gefährdet werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.14	Ich habe ein schlechtes Gewissen, wenn ich das Auto für Wege benutze, die ich auch zu Fuß erledigen könnte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.15	Meine Eltern meinen, ich sollte anstatt des Autos die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.16	Ich glaube, dass ich durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.17	Ich fühle mich aus Umweltschutzgründen verpflichtet, in meiner Freizeit möglichst selten mit dem Auto unterwegs zu sein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
6.18	Umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen, fällt mir leicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.19	Wenn ich will, kann ich umweltschonende Verkehrsmittel nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Wie sehr treffen die aufgeführten Verhaltensweisen auf Sie zu? Kreuzen Sie bitte auch hier wieder an, was für Sie zutrifft. Eine 1 bedeutet hier, dass die Verhaltensweisen für Sie persönlich überhaupt nicht zutreffen und eine 6 bedeutet, dass sie voll und ganz zutreffen.							
		Trifft überhaupt nicht zu			Trifft voll und ganz zu		
		1	2	3	4	5	6
7.1	Ich kaufe umweltfreundliche Produkte, auch wenn sie teurer sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.2	Es ist mir viel zu lästig, Müll zu trennen und Flaschen zum Container zu bringen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.3	Ich versuche, Bekannte und Freunde in Diskussionen und Gesprächen zu umweltfreundlicheren Verhalten zu bringen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.4	Ein Engagement in Umweltschutzorganisationen kommt für mich nicht in Frage.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.5	Der Schutz der Umwelt spielt in meinem Verhalten eine große Rolle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Der folgende Teil des Fragebogens beschäftigt sich mit ihrer Freizeitgestaltung. Nachstehend finden Sie einige Freizeitaktivitäten aufgelistet. Bitte geben Sie für <u>jede</u> Aktivität an, ob Sie ihr häufig, manchmal oder nie nachgehen.						
		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
8.1	am Computer sitzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.2	Auto/Motorrad/Moped <u>fahren</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.3	Auto/Motorrad/Moped <u>reparieren</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.4	Entspannen, Faulenzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.5	Fahrrad fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.6	Fahrrad reparieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.7	Gesellschaftliches oder politisches Engagement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.8	Lernen/Fortbilden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.9	Lesen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.10	Mit Freunden/Freundinnen zusammen sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.11	Musik hören	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.12	Sport treiben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.13	TV/Video schauen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
8.14	Shopping	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.15	Wochenendausflüge/ Kurztrips unternehmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.16	Veranstaltungen, Kino, Konzerte besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Wie stehen Sie zu folgenden Aussagen?		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
9.1	Mein Wohnort bietet mir ausreichend Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.2	Für meine Freizeitbeschäftigung würde ich einen längeren Weg in Kauf nehmen (bis 20 km)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.3	Wenn ich meine Freizeitbeschäftigung in meinem Wohnort nicht ausüben kann, lasse ich sie eben bleiben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.4	Wenn ich meine Freizeitbeschäftigung in meinem Wohnort nicht ausüben kann, suche ich mir eine andere Freizeitbeschäftigung, der ich in meinem Wohnort nachgehen kann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Was können Sie in ihrer Stadt/Gemeinde nicht machen? (Mehrfachnennungen möglich)			
Ins Kino gehen	<input type="checkbox"/>	Weggehen mit Freunden (Kneipe, Café)	<input type="checkbox"/>
In die Disko gehen	<input type="checkbox"/>	„was los machen“	<input type="checkbox"/>
Ins Theater gehen	<input type="checkbox"/>	deinen Sport betreiben	<input type="checkbox"/>
Konzerte besuchen	<input type="checkbox"/>	Andere und zwar:	<input type="checkbox"/>

11. Wie stehen Sie zu folgenden Aussagen?		Stimmt nicht	Stimmt wenig	Stimmt mittelmäßig	Stimmt ziemlich	Stimmt sehr
11.1	Wer etwas von Technik versteht, hat mehr Spaß am Autofahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.2	Ich interessiere mich für Technik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.3	Das Auto ist ein reiner Gebrauchsgegenstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>12. Nachstehend finden Sie eine Auflistung verschiedener Gruppen. Können Sie sich in einer oder mehreren Gruppen wiederfinden? Bitte kreuzen Sie für jeden Bereich die für Sie zutreffende Antwort an.</b>				
		Kann ich mich überhaupt nicht wiederfinden	Kann ich mich teilweise wiederfinden	Kann ich mich voll und ganz wiederfinden
12.1	Auto-Fans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.2	Body-Building, Fitness-Training	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.3	Computer-Fans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.4	Fans von Musikgruppen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.5	Fußball-Fans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.6	Gruffies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Kann ich mich überhaupt nicht wiederfinden	Kann ich mich teilweise wiederfinden	Kann ich mich voll und ganz wiederfinden
12.7	Motorrad-Fans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.8	Punks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.9	Rocker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.10	Skater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.11	Skinheads	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.12	Techno-Fans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.13	Umweltschützer, Ökobewegung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.14	Raver	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.15	Hippies	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.16	Tierfreunde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>13. Welche Eigenschaften muss für Sie ein Auto besitzen, damit es ihnen richtig gut gefällt. Bitte kreuzen Sie nun für jede Eigenschaft an, wie wichtig Sie diese für ihr Wunschauto finden!</b>					
		Gar nicht wichtig	Weniger wichtig	Ziemlich wichtig	Sehr wichtig
13.1	Ausgefallenes Design	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.2	Zuverlässig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.3	Schnell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.4	Niedriger Preis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.5	Umweltfreundlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.6	Neueste Stand der Technik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.7	Sportlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.8	Elegant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.9	Zeitlos-klassisches Design	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.10	Komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Gar nicht wichtig	Weniger wichtig	Ziemlich wichtig	Sehr wichtig
13.11	Transportmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.12	Sicher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>14.</b>					<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
14.1	<b>Haben Sie eine Clique/einen festen Freundeskreis?</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		täglich	mehr- mals die Woche	einmal in der Wo- che	seltener	
14.2	<b>Wenn ja, wie oft treffen Sie sich mit ihrer Clique/mit ihren FreundInnen?</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>15.</b>				<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
15.1	<b>Gehören Sie zur Zeit einem Verein oder einer Organisation an?</b>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15.2	<b>Wenn ja, welchem Verein /welcher Organisation gehören Sie an? (Mehrfachnennung möglich)</b>				
	1. Computerclub	<input type="checkbox"/>	6. Politische Partei	<input type="checkbox"/>	
	2. Freiwillige Feuerwehr	<input type="checkbox"/>	7. Turn- oder Sportverein	<input type="checkbox"/>	
	3. Gewerkschaft	<input type="checkbox"/>	8. Musik- oder Trachtenverein	<input type="checkbox"/>	
	4. Naturschutz- oder Umweltgruppe	<input type="checkbox"/>	9. Schützenverein	<input type="checkbox"/>	
	5. Kirchliche Organisation (z.B. Pfadfinder)	<input type="checkbox"/>	10. Soziale Organisation (z.B. Rotes Kreuz, Jugendarbeit)	<input type="checkbox"/>	
			11. Andere und zwar:	<input type="checkbox"/>	
			_____		

<b>16. Wofür geben Sie über das ganze Jahr gesehen ihr Geld aus? Bitte nummerieren Sie die Bereiche so durch, dass der Bereich mit den meisten Ausgaben eine „1“ bekommt, der mit den zweitmeisten Ausgaben eine „2“ und so weiter. Der Bereich für den Sie am wenigsten Geld ausgeben bekommt dann eine „10“.</b>			
1. Ausgehen (z.B. Disco, Kneipe)	—	6. Öffentliche Verkehrsmittel	—
2. Konzerte/Veranstaltungen/Kino	—	7. Auto, Motorrad, Mofa	—
3. Kleidung /Kosmetik/Körperpflege	—	8. Fahrrad	—
4. Schallplatten/CD's/Video	—	9. Computer (Soft- und Hardware)	—
5. Reisen	—	10. Kommunikation (Telefon/Handy/Internet/Email)	—

Im folgenden geht es um ihr konkretes Verhalten. Hierbei interessiert uns genau, welche Wege Sie am letzten Werktag und am letzten Samstag unternommen haben. Versuchen Sie sich genau an alle Wege zu erinnern und tragen Sie sie auf den folgenden beiden Seiten ein (die erste Seite betrifft den Werktag, die zweite Seite den Samstag). Bitte tragen Sie jeden Weg ein (auch die Rückwege!). In den ersten Zeilen der Tabelle steht ein Beispiel, damit ihnen das Ausfüllen leichter fällt.

**Beachten Sie bitte folgende Hinweise zum Ausfüllen:**

1. Wenn Sie nicht alleine unterwegs waren, dann machen Sie in der Spalte „mehrere Personen“ ein Kreuz.
2. Tragen Sie bitte auch alle Fußwege, die länger als 3 Minuten waren, ein.
3. Es zählen alle Wege, die Sie an dem Tag bis zum Schlafengehen unternommen haben (auch wenn es schon nach 24 Uhr war).
4. Wenn Sie Schwierigkeiten haben, den Wegezweck mit einem kurzen Wort zu benennen, dann wird ihnen die folgende Liste eine Hilfe sein:

Einkäufe	Arztbesuch	Disco	Nachhilfeunterricht
Sport	Besuch	Kino	Essen im Restaurant
Musikunterricht	Fahrradtour	Kneipenbesuch	Arbeiten
Jugendgruppe	Spaziergang	Party bei Freunden	Inline-Skaten

Tragen Sie in diese Tabelle alle Wege ein, die Sie am letzten Werktag unternommen haben.

Weg-Nr.	Beschreibung des Weges					Zeit des Weges			Benutztes Verkehrsmittel (bitte ankreuzen)						
	Wege Zweck	Startpunkt	Ziel	Mehrere Personen?	Startzeit	Zeitdauer	Auto als FahrerIn	Auto als MitfahrerIn	Fahrrad	Zu Fuß	Bus	Straßenbahn	Bahn (DB)	sonstiges	
Beispiel	zur Schule Einkaufen	unser Haus Schule	meine Schule Innenstadt	X	7:10 13:15	30 min 10 min				X	X	X			
17.1	Nach Hause	Innenstadt	Unser Haus		15:30	20 min					X				
17.2															
17.3															
17.4															
17.5															
17.6															
17.7															
17.8															
17.9															
17.10															
17.11															

Tragen Sie in diese Tabelle alle Wege ein, die Sie am letzten Samstag (bis Sie schlafen gegangen sind) unternommen haben.

Weg-Nr.	Beschreibung des Weges					Zeit des Weges			Benutztes Verkehrsmittel (bitte ankreuzen)						
	Wege Zweck	Startpunkt	Ziel	Mehrere Personen?	Startzeit	Zeitdauer	Auto als FahrerIn	Auto als MitfahrerIn	Fahrrad	Zu Fuß	Bus	Straßenbahn	Bahn (DB)	sonstiges	
Beispiel	Zur Freundin	Unser Haus	Freundin		14:15	30					X				
18.1	In die Disco	bei meiner Freundin	Disco	X	18:30	45 min		X							
18.2	Nach Hause	Disco	Unser Haus	X	2:10	20 min								Taxi	
18.3															
18.4															
18.5															
18.6															
18.7															
18.8															
18.9															
18.10															
18.11															



Nun geht es um Wege, die Sie wiederholt zurücklegen.

19.	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den Weg zu Schule/ Universität bzw. Ausbildungsplatz/ Arbeit? Den ganzen Weg per...	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
19.1	Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.2	Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.3	Straßenbahn, U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4	Innerstädtischer Bus (Linienbus, Stadtbus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.5	Regionalbus, Überlandbus (Bus außerhalb der Stadt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.6	Schulbus/Firmenbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.7	S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.8	DB-Nahverkehr (StadtExpress, Regionalbahn, RegionalExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.9	DB-Fernverkehr (InterCity, EuroCity, InterRegio, InterCityExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.10	Eigenes Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.11	Mitfahren im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.12	Eigenes Motorrad/Moped/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20.	Welche Verkehrsmittelkombinationen nutzen Sie für den Weg zur Schule/Universität/Ausbildungsplatz/Arbeit?	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
20.1	Zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Walk & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.2	Mit Bus und Straßenbahn oder Straßenbahn und Zug, etc. (Ride & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.3	Mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.4	Mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.5	Zu Fuß und mit dem Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21.	Liegt ihre Schule/Universität, bzw. ihr Ausbildungs- oder Arbeitsplatz in ihrem Wohnort?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
-----	--	--------------------------------	----------------------------------

22.	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie zum Weggehen mit Freunden (z. B. Kneipe, Kino, Disco, Konzert)? Nur oder den ganzen Weg per...	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
22.1	Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.2	Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.3	Straßenbahn, U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.4	Innerstädtischer Bus (Linienbus, Stadtbus, Nachtexpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.5	Regionalbus, Überlandbus (Bus außerhalb der Stadt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.6	S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.7	DB-Nahverkehr (StadtExpress, Regionalbahn, RegionalExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.8	DB-Fernverkehr (InterCity, EuroCity, InterRegio, InterCityExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.9	Eigenes Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.10	Mitfahren im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.11	Mietwagen/Car-Sharing-Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.12	Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.13	Eigenes Motorrad/Moped/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


23.	Welche Verkehrsmittelkombinationen nutzen Sie zum Weggehen mit Freunden (z. B. Kneipe, Disco, Konzert)?	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
23.1	Zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Walk & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23.2	Mit Bus und Straßenbahn oder Straßenbahn und Zug, etc. (Ride & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23.3	Mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23.4	Mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24.	Schätzen Sie bitte ein, wie häufig Sie mit ihren FreundenInnen im Monat gemeinsam weggehen?		_____ mal im Monat
-----	---	---	--------------------

25.	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für einen Tagesausflug? Nur oder den ganzen Weg per...	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
25.1	Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für einen Tagesausflug? Nur oder den ganzen Weg per...</b>		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
25.2	Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.3	Straßenbahn, U-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.4	Innerstädtischer Bus (Linienbus, Stadtbus, Nachtexpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.5	Regionalbus, Überlandbus (Bus außerhalb der Stadt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.6	S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.7	DB-Nahverkehr (StadtExpress, Regional-Bahn Regional-Express)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.8	DB-Fernverkehr (InterCity, Eurocity, Interregio, InterCityExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.9	Eigenes Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.10	Mitfahren im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.11	Mietwagen/Car-Sharing-Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.12	Eigenes Motorrad/Moped/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>26. Welche Verkehrsmittelkombinationen nutzen Sie für einen Tagesausflug?</b>		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
26.1	Zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Walk & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26.2	Mit Bus und Straßenbahn oder Straßenbahn und Zug, etc. (Ride & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26.3	Mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26.4	Mit dem Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park & Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





<b>27. Schätzen Sie bitte ein, wie häufig Sie im Monat einen Tagesausflug unternehmen ?</b>	 _____ mal im Monat
---	--

<b>28. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den Weg in den Urlaub? Den ganzen Weg per...</b>		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
28.1	Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.2	Regionale öffentliche Verkehrsmittel (Regionalbus, Überlandbus, S-bahn, Regionalzüge)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.3	Reisebus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.4	DB-Fernverkehr (InterCity, EuroCity, InterRegio, InterCityExpress)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den Weg in den Urlaub? Sen ganzen Weg per...		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
28.5	Eigenes Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den Weg in den Urlaub? Sen ganzen Weg per...		Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
28.6	Mitfahren im Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.7	Mietwagen/Car-Sharing-Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.8	Eigenes Motorrad/Moped/Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.9	Flugzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29.	Welche Verkehrsmittelkombinationen nutzen Sie für den Weg in den Urlaub?	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
29.1	Fahrrad und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.2	Auto & Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.3	Autoreisezug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.4	Bahn & Flugzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.5	Auto & Flugzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.6	Bahn & Schiff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>






30.	Wie häufig nutzen Sie die folgenden Fernverkehrszüge (Hin- und Rückweg zählt als eine Reise)?
30.1	ICE (InterCityExpress)  _____ Reisen pro Jahr
30.2	IC/ EC (InterCity/EuroCity)  _____ Reisen pro Jahr
30.3	IR (InterRegio)  _____ Reisen pro Jahr
30.4	Ich nutze den Fernverkehr der Deutschen Bahn, weiß aber nicht, wie die Züge heißen.  _____ Reisen pro Jahr
30.5	Ich nutze keine Fernzüge <input type="checkbox"/>




31.	Wie häufig fahren Sie im Jahr in den Urlaub?
	 _____ mal im Jahr

Im folgenden geht es um die Erreichbarkeit und Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel. Bitte kreuzen Sie die zutreffende Antwort an.

32. Wie viele Minuten brauchen Sie für die folgenden Wege? Wie viele Minuten halten Sie für zumutbar?			
	Benötigte Zeit	Kann ich nicht beurteilen	Zumutbare Zeit
32.1	Von zu Hause zum/zur		
	Bus	<input type="checkbox"/>	_____ min
32.2	Straßenbahn/U-Bahn	<input type="checkbox"/>	_____ min
32.3	S-Bahn	<input type="checkbox"/>	_____ min
32.4	DB-Nahverkehr (RegionalBahn, Regionalexpress, StadtExpress)	<input type="checkbox"/>	_____ min
32.5	DB-Fernverkehr (InterCity, EuroCity, InterRegio, InterCityExpress)	<input type="checkbox"/>	_____ min

	Gar nicht	Wenig	Mittelmäßig	Ziemlich	Sehr	Kann ich nicht beurteilen
33. Wie zufrieden sind Sie mit der Anbindung ihrer Wohnung an öffentliche Verkehrsmittel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

34. Es gibt viele Möglichkeiten, wie Sie sich über Fahrtzeiten, Anschlüsse und Ticketpreise informieren können. Folgend finden Sie einige Fragen dazu, kreuzen Sie bitte die zutreffenden Antworten an.					
Dieses Angebot...					
	Ist mir unbekannt	Ist mir bekannt, nutze ich aber nicht	Nutze ich	Wenn Sie es nutzen, wie oft im letzten Jahr	
34.1	Internet - Webseiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal
34.2	Faxabruf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal
34.3	Telefon-Hotline	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal
34.4	Personal Travel Assistent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal
34.5	Neue Ticket Automaten der Deutschen Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal
34.6	Reisezentrum/ Kundencenter/Service Point	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 _____ mal

		Ist mir unbekannt	Ist mir bekannt, nutze ich aber nicht	Nutze ich	Wenn Sie es nutzen, wie oft im letzten Jahr
34.7	<b>Mobilitätszentrale</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
34.8	<b>Fahrplanheft</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
34.9	<b>Zeitung</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal


Die Verkehrsbetriebe planen, moderne Informationstechniken einzusetzen. Wie würden Sie sich in Zukunft informieren, wenn ihnen die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung stehen würden? Zutreffendes bitte ankreuzen.

35. Würden Sie folgende Angebote nutzen?			Falls nein, warum nicht? (Mehrfachnennungen möglich) Wäre mir zu ....					
	Ja	Nein	Unpersönlich	teuer	umständlich	Unzuverlässig	zeitaufwendig	kann ich nicht beurteilen
<b>Internet</b> Auskunft über die Webseiten der Verkehrsbetriebe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Faxabruf</b> – Anfrage per Fax stellen, Antwort per Fax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Telefon-Hotline</b> – Informationen durch Telefongespräch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Personal Travel Assistent</b> – Fahrplan über ein Handy / Pager („Taschencomputer“) abrufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

36. Würden Sie folgende Angebote nutzen?			Falls nein, warum nicht? (Mehrfachnennungen möglich)				
	Ja	Nein	Umständlich	Unzuverlässig	Zeitaufwendig	Ist nicht rund um die Uhr verfügbar	kann ich nicht beurteilen
36.1 <b>Internet</b> Auskunft über die Webseiten der Verkehrsbetriebe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Würden Sie folgende Angebote nutzen?	Falls nein, warum nicht? (Mehrfachnennungen möglich)						
		Ja	Nein	Umständlich	Unzuverlässig	Zeitaufwendig	Ist nicht rund um die Uhr verfügbar	kann ich nicht beurteilen
36.2	<b>Faxabruf</b> – Anfrage per Fax stellen, Antwort per Fax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36.3	<b>Telefon-Hotline</b> – Informationen durch Telefongespräch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36.4	<b>Personal Travel Assistent</b> –Fahrplan über ein Handy / Pager („Taschencomputer“) abrufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37.	Es gibt viele Möglichkeiten, Wege zurückzulegen. nachfolgend unsere Fragen zu speziellen Mobilitätsangeboten.	Dieses Angebot...			
		Ist mir unbekannt	Ist mir bekannt, nutze ich aber nicht	Nutze ich	Wenn Sie es nutzen, wie oft im letzten Jahr
37.1	<b>Faltfahrräder</b> (zusammenklappbare Räder), Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln gratis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.2	<b>AnrufSammelTaxi</b> in Ergänzung zum Linienverkehr in betriebsschwachen Zeiten, verbilligte Nutzung mit Monatsticket.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.3	<b>CarSharing</b> – Auto teilen, statt selbst eines zu besitzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.4	<b>Fahrgemeinschaftsbörse/ Mitfahrgelegenheit</b> – vermittelt Mitfahrgelegenheiten im Auto für tägliche und Freizeitwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.5	<b>Mitnahme vom eigenen Fahrrad</b> in öffentlichen Nahverkehrsmitteln (Bus, Straßen- und U-Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.6	<b>Mitnahme vom eigenen Fahrrad</b> – in allen Nah- und vielen Fernverkehrszügen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal
37.7	<b>Fahrradschließfächer</b> an Haltestellen/ Bahnhöfen – diebstahlsicher (Bike&Ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal

37.8	<b>Fahrradstationen</b> am Bahnhof– diebstahlsicher und wettergeschützt: Abstellen, Service, Reparatur	Dieses Angebot...			
		Ist mir unbekannt	Ist mir bekannt, nutze ich aber nicht	Nutze ich	Wenn Sie es nutzen, wie oft im letzten Jahr
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 mal

Würden Sie in Zukunft folgende Angebote nutzen, wenn sie in Ihrer Region angeboten würden? Bitte kreuzen Sie die zutreffenden Antworten an.

38.	Würden Sie folgende Angebote nutzen?	Falls nein, warum nicht? (Mehrfachnennungen möglich) Wäre mir zu ...								
		Ja	Nein	teuer	unflexibel (zeitlich)	unbequem	unsicher	umständlich	uninteressant	uncool
38.1	Kauf eines <b>Faltrades</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.2	<b>AnrufSammelTaxi</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.3	Zutritt mit <b>Inline-Skatern</b> an den Füßen in Nahverkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.4	Mitgliedschaft bei <b>Carsharing</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.5	<b>Fahrgemeinschaftsbörse</b> /Mitfahrgelegenheit als <b>MitfahrerIn</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.6	<b>Fahrgemeinschaftsbörse</b> /Mitfahrgelegenheit als <b>FahrerIn</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.7	<b>Fahrradmitnahme</b> in Nahverkehrszügen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.8	<b>Fahrradmitnahme</b> in Fernverkehrszügen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.9	<b>Fahrradschließfächer</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.10	<b>Fahrradstationen</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.11	<b>CarSharing</b> ohne Eintrittsgebühr beim Kauf einer Jahreskarte der öffentlichen Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Für den Vergleich mit anderen Untersuchungen benötigen wir noch einige Angaben zu Ihrer Person.

39.		Männlich	weiblich
39.1	Sind Sie...?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39.2	Wann sind Sie geboren?	1. Halbjahr	2. Halbjahr
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Postleitzahl	
39.4	Wie lautet die Postleitzahl ihres Wohnortes?	<input type="text"/>	<input type="text"/>

40.	Was machen Sie zur Zeit? (Bitte nur eine Nennung)		
	Schulausbildung	<input type="checkbox"/>	berufstätig
	Berufsausbildung	<input type="checkbox"/>	arbeitslos
	Studium	<input type="checkbox"/>	Anderes und zwar:
	Zivildienst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wehrdienst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

41.	Falls Sie noch zur Schule gehen, welche Schule (Schulart) besuchen Sie und in welchem Schuljahr sind Sie?		
41.1	Hauptschule	<input type="checkbox"/>	Fachoberschule
	Realschule	<input type="checkbox"/>	Berufsschule
	Gymnasium	<input type="checkbox"/>	Anderer Schule und zwar:
	Gesamtschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41.2	Jahrgangsstufe:	<input type="text"/>	

42.	Welchen (höchsten) Schulabschluss haben Sie und welchen streben Sie noch an?		
		Bereits erreicht	Noch angestrebt
	Hauptschulabschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Realschulabschluss (mittlere Reife)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fachhochschulreife	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Allgemeine Hochschulreife (Abitur)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	keinen Abschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>43. Wie wohnen Sie?</b>	bei den Eltern im eigenen Zimmer	<input type="checkbox"/>	in einer eigenen Wohnung	<input type="checkbox"/>
	bei den Eltern ohne eigenes Zimmer	<input type="checkbox"/>	in einem Zimmer zur Untermiete	<input type="checkbox"/>
	in einem Wohnheim	<input type="checkbox"/>	in einer Wohngemeinschaft	<input type="checkbox"/>

<b>44. Gehen Sie einer Nebentätigkeit (einem Nebenjob) nach?</b>	<b>Ja</b> <input type="checkbox"/>	<b>Nein</b> <input type="checkbox"/>
--	---------------------------------------	---

<b>45. Wie finanzieren Sie ihren Lebensunterhalt? Bitte kreuzen Sie alles an, was für Sie zutrifft.</b>	1. durch eigene kontinuierlich Erwerbstätigkeit	<input type="checkbox"/>	6. durch Arbeitslosengeld/-hilfe	<input type="checkbox"/>
	2. durch zeitlich begrenzte Arbeitsverhältnisse (z.B. Ferienjobs)	<input type="checkbox"/>	7. durch Sozialhilfe	<input type="checkbox"/>
	3. durch Gelegenheitsjobs (kurzfristig, geringe Dauer)	<input type="checkbox"/>	8. durch Entgelt für Wehrdienst	<input type="checkbox"/>
	4. durch Zuwendung durch Dritte (Familie, Partner/in)	<input type="checkbox"/>	9. durch Entgelt für Zivildienst	<input type="checkbox"/>
	5. durch Mutterschafts-/Erziehungsgeld	<input type="checkbox"/>	10. durch Anderes und zwar:	<input type="checkbox"/>
			_____	

<b>46. Über wie viel Geld können Sie im Monat durchschnittlich frei verfügen? (Ausbildungsvergütung/ Gehalt netto plus Zuschüsse abzüglich Miete/ Kostgeld)</b>	bis DM 100	<input type="checkbox"/>	bis DM 1.000	<input type="checkbox"/>
	bis DM 200	<input type="checkbox"/>	bis DM 1500	<input type="checkbox"/>
	bis DM 300	<input type="checkbox"/>	bis DM 2.000	<input type="checkbox"/>
	bis DM 500	<input type="checkbox"/>	mehr als DM 2.000	<input type="checkbox"/>

## ABSCHRIFTEN DER TONBANDAUFNAHMEN DER NARRATIVEN INTERVIEWS

### 1. Abschrift der Tonbandaufnahme des Interviews mit Simone

Das letzte Interview liegt ja nun schon eine Weile zurück. Vielleicht erzählst Du mal, wie es dazu gekommen ist, dass Du nun in X lebst.

Ich hab schon länger überlegt, was ich studieren soll, ich hab mich dann für Betriebswirtschaftslehre entschieden. Das interessiert mich, es ist nicht einseitig oder so, sondern man wird einfach mit vielerlei Sachen konfrontiert. So gesehen bin ich mit dem Studium ganz zufrieden. Das Einzige, was nicht so schön ist, ist, dass ich die Einzige aus meinem Freundeskreis bin, die hier in X ist. Alle anderen sind in Y, Z oder sogar noch weiter weg. Das ist aber nicht nur Nachteil, so lernt man wenigstens selber Leute kennen und ich denke, gerade hier im Wohnheim ist es nicht schwierig, dass man da Anschluss findet.

(Pause)

Wie sieht es denn mit Deinen alltäglichen Mobilitätsanforderungen aus? Erzähl doch mal, welche Wege Du so zurücklegst und welche Verkehrsmittel Du dafür benutzt.

Im Moment hab ich ein Auto. Meine Eltern haben sich vor fast einem Jahr ein neues Auto gekauft und ich kann das alte seitdem haben, zumindest bis mein Bruder achtzehn wird, also im nächsten Jahr irgendwann. Ich fahr so alle zwei Wochen mal heim. Von mir sind noch Freunde daheim oder ich habe Freunde in Y, die hole ich dann ab und nehme sie dann mit nach Hause. Die haben kein Auto, die hole ich dann ab, dann teilen wir uns auch das Benzin. Das mit dem Auto ist vor allem ein Zeitfaktor. Wenn man hier her fährt mit der Bahn, mit dem Bayernticket oder so, so komm ich nicht unter dreieinhalb Stunden, dass ich unterwegs bin, und mit dem Auto bin ich in knapp zwei Stunden daheim. Es ist einfach der Zeitfaktor, ich weiß nicht, ob sich da viel ändert mit dem neuen Plan-und-Spar-Angebot der Bahn, aber ich denke mal nicht. Danach, was ich dann mach, das wird sich schon irgendwie regeln lassen.

(Pause)

Also wenn wir abends irgendwo weggehen, dann erwischt es halt immer irgend jemand armen, der mal fahren darf, und dann wird halt ein Auto vollgepackt, und wenn man dann noch eins braucht, dann muss der nächste fahren, oder ab und zu fahren wir dann auch mit dem Taxi, das ist hier eigentlich auch erschwinglich. Mit öffentlichen Verkehrsmittel schaut es hier, vor allem nachts, böse aus. Es geht also nach halb zwölf, da kommt man nicht mehr von A nach B. Und es ist auch relativ teuer, also es gibt keine Studentenpreise (für Einzelfahrten; U.S.), das Semesterticket kostet, ich glaub nur für das Stadtgebiet in X 184 Euro zusätzlich zu unseren Gebühren (Semestergebühr; U.S.). Also da wird seit, ich glaub seit 5 Jahren, darum gekämpft aber bisher geht eben nichts. Also wir müssen für jede Fahrt einzeln zahlen. Wir haben eben das Fahrrad zur Uni, im Winter dann zu Fuß, also Bus eher selten, wenn ich krank bin, so wie letztens, da bin ich Bus gefahren, aber ansonsten ist das einfach zu teuer.

(Pause)

Also ich bin früher mit dem Rad zur Schule gefahren und fahr jetzt mit dem Rad zur Uni, oder geh zu Fuß, von daher, es ist auch ungefähr die gleiche Entfernung. Ich wohn zu Hause auch neben einem Altenheim und hier auch..., von daher hat sich nicht viel geändert. Wenn wir zu Hause weggegangen sind, da war es eigentlich so, dass immer einer fahren musste, das ist einfach so bei uns. Öffentliche Verkehrsmittel, das ist eigentlich unmöglich. Also nach Q kann man mit der Bahn fahren, aber sonst war man da arm dran, wenn man nicht irgendwen gehabt hat, wo man mitfahren konnte oder dann eben selber fahren.

Wie findest Du denn das Freizeitangebot hier an Deinem Studienort?

Hier in X hat man eigentlich alles, Kino, keine Ahnung, Eislaufarena, die Möglichkeit, mal zu Konzerten zu gehen, aber da muss man auch immer von A nach B kommen. Es sind die Entfernungen auch immer ein paar Kilometer, da ist man doch immer auf irgendwas angewiesen, womit man dahin hinkommt. Und Weggehen, okay, in die Stadt kann man zu Fuß gehen und auch wieder heim. Ja, also so groß unterschiedlich ist das jetzt für mich nicht. Ich fahr ab und zu auch zum Sport (Turnen; U.S.) nach S, weil es hier keinen Hochschulsport gibt, der so mir passt. Ich hab früher geturnt und geh da jetzt ab und zu hin, damit ich nicht total einroste. Ja, ansonsten... Nach S nehme' ich das Auto, da fahr ich dann selber mit dem Auto. Es würde zwar ein Bus gehen, aber im Vergleich dazu, wie lange ich brauche (mit dem Auto; U.S.) ..., wenn es aus ist, dann müsst ich eine halbe Stunde auf den Bus warten, dann erst wieder ein Stück Richtung S, weil es (die Sportstätte; U.S.) ist ein bisschen dazwischen, zwischen X und S. Also ich bin echt froh, dass ich im Moment ein Auto habe, weil es eben vieles einfacher macht. Ich denk ich fahr nicht irgendwie unnütz, dass ich da jetzt mit dem Auto zur Uni fahr oder wenn wir einkaufen gehen, dann gehen wir meistens wirklich gemeinsam oder so und fahren dann mit dem Auto. Also ich denke, da muss man so, irgendwie so ein Mittelding finden, zwischen eben überall mit dem Auto hin fahren und dann wirklich nur schauen, dass man nur mit öffentlichen Verkehrsmittel wo hin kommt, was dann doch ziemlich Aufwand ist. Also wenn man dann wirklich rechnet, man braucht eine Stunde hin (mit öffentlichen Verkehrsmitteln; U.S.) und so schaff' ich es in einer Viertel Stunde..., das hängt dann auch mit meinem Stundenplan zusammen und es geht einfach einfacher.

(Pause)

Vor allem wegen der Fahrten nach Pause. Ja, ich war jetzt schon länger nicht mehr daheim, ja also ich war jetzt seit etwa einem Monat nicht mehr daheim, weil immer irgendwie Freitags was war und es lohnt sich nicht, wenn man Freitag Abend noch irgendwas hat, wegen einem Tag bin ich dann nie heimgefahren. Aber von mir sind noch Freunde daheim oder ich hab Freunde in Y, die nehme' ich dann mit heim, also im Prinzip ist es wie früher. Ein paar Leute sind weniger oft da, ein paar Leute sind jedes Wochenende daheim, und da wird dann einfach rumtelefoniert oder irgendwie über Internet ausgemacht ›ja machen wir das‹, es funktioniert eigentlich ganz gut. Ich hoffe, dass das auch bleibt, also zumindest noch eine Zeit oder zumindest die Leute, die ich schätze. Bisher geht's, also, mal sehen...

(Pause)

Wie würdest Du denn das Verhältnis zu Deiner Familie beschreiben, jetzt wo Du seit eineinhalb Jahren nicht mehr zu Hause wohnst?

Verändert hat sich eigentlich nichts großartig, also ich muss mir immer noch anhören, wenn ich um halb fünf (morgens; U.S.) heimkomme, dass (lacht)... Also von daher, ich war jetzt auch in den Semesterferien zwei Monate daheim, es ist nicht viel anders. Also, ich hab mich immer gut mit meinen Eltern verstanden, also das bleibt auch und ja, es gibt eigentlich da keine Probleme. Mein Bruder ist froh, wenn ich da bin, dann hat er wen zu ärgern (lacht)... aber sonst ist es eigentlich genauso. Meine Mama ist froh, dass sie mal irgendwelche Hilfe im Haushalt hat, auch wenn ich da nicht viel tauge... Also, es ist eigentlich wie immer und sie freuen sich immer wenn ich komme. Fragen immer was ich zu essen mag, also hat sich da bisher nicht viel geändert. Ich denke, dass sich das dann ändern wird, also ich will jetzt dann auch mal ins Ausland gehen und so, aber ich bin ja nach wie vor erst 20, ich hab ja (nach dem Abitur; U.S.) gleich zu studieren angefangen. Es ist ja also doch noch so, denk ich, meine Mama passt immer noch auf mich auf und mein Papa gibt mir irgendwelche Tipps, also das bleibt denke ich auch.

(Pause)

Für wann planst Du denn einen Auslandsaufenthalt?

Während des Studiums jetzt, keine Ahnung, also nächstes Jahr wahrscheinlich nicht, aber dann nach dem 6. Semester. Also ich lerne ja jetzt auch brav Italienisch, und mal sehen, ich hab erst damit angefangen, ich hab's mir immer vorgenommen, aber Sprachkurse hier ..., im ersten Semester bin ich nicht reingekommen und im zweiten Semester gibt's keine Anfängerkurse, aber jetzt bin ich da eingestiegen und jetzt muss ich es nur mehr lernen. Ja, ich denke, dass es ganz wichtig ist, dass man noch mal irgendwie noch mal was anderes sieht wie nur einen Studienort. Man kennt ja jetzt nach einem Jahr, denk ich, dass ich doch vieles kenne, und so mit der Uni jetzt

einigermaßen den Durchblick hab, was ich zu machen hab, was ich sein lassen kann. Ja, man lernt schon einiges, vor allem selbstständig dann irgendwas zu machen, es wird einem ja nichts mehr hinterhergetragen, man muss sich jetzt einmal selber darum kümmern. Anfangs bin ich noch mit irgendwelchen Listen durch die Gegend gelaufen, da habe ich aufgeschrieben, was ich alles machen muss, aber mittlerweile, so Stundenplan machen, das stresst mich nicht mehr und ich weiß auch, was ich will, und was ich mir zumuten kann, deswegen funktioniert es ganz gut.

(Pause)

Du lebst hier in einer Wohngemeinschaft, beschreib das doch mal. Gibt es da Unterschiede zum Leben zu Hause?

Naja, man kann endlich so lang schlafen wie man will (lacht), wenn man kann, also. Ich denke, ich habe hier Glück gehabt, ich habe zwei Mitbewohnerinnen, mit denen ich mich ganz gut verstehe. Wir studieren alle was unterschiedliches, machen aber doch in der Freizeit..., irgendwie gemeinsam weggehen, oder mal ins Kino gehen oder einkaufen, also das funktioniert eigentlich ganz gut, und man kann immer in die Küche gehen und hat halt einfach wen zum quatschen ... Also ich bin froh, dass ich nicht allein lebe. ... Und ich fühl mich hier wohl, also wir kochen auch gemeinsam und es macht einfach Spaß. Also, wenn man seine Ruhe will, dann stört einen auch keiner, aber wenn ich Unterhaltung will, dann gehe ich einfach in die Küche. Bei uns in der Küche ist auch immer Treffpunkt zum Pizza machen, oder wenn mehr Leute gemeinsam kochen, das wird bei uns einfach gemacht.

(Pause)

Also ich denke, wir haben da eigentlich einigermaßen so ein Mittelmaß gefunden, also dass das Geschirr nicht drei Tage rumsteht oder so, das ist ausgemacht und das funktioniert auch. Es ist auch tagsüber so, dass jeder zu einer anderen Zeit Uni hat, man läuft sich jetzt nicht über den Weg, wenn man es nicht unbedingt will. Wir haben hier eine gehabt, die hat auch hier gewohnt, die hat man fast nie gesehen, man hat nur die verschimmelten Sachen im Kühlschrank gehabt also, aber die ist dann jetzt ausgezogen und wir sind auch nicht so traurig jetzt darüber. Ich hab nichts gegen sie persönlich, aber mit der zusammenzuwohnen ist einfach eine Zumutung gewesen, also da haben sich Müllberge angesammelt, also wirklich, zum Putzen hat man sie prügeln müssen, so ungefähr. Und so kann man halt, denke ich mal, nicht in einer WG wohnen, also zumindest was ich da jetzt unter Wohnen verstehe, also dass man sich auch da wohlfühlt. Man muss da schon irgendwie Kompromisse schließen können, aber irgendwie muss es schon gehen.

(Pause)

Wie ist denn der Kontrakt zu Deinen Freunden von der Schulzeit?

Ja, es gibt wirklich so fünf, sechs Leute, mit denen bin ich eigentlich ständig in Kontakt, auch über Internet. Oder wir telefonieren uns halt zusammen und gehen gemeinsam weg und jeder hat was Neues zu erzählen. Ich bekomme auch öfter Besuch hier, ich hab schon die Matte unterm Bett, und dann kommen die halt hierher und besuchen mich. Ich mache es eigentlich genauso, also, dass ich ab und zu in Y bin und in Z war ich schon. Also jeder hat halt jetzt irgendwie ein anderes Leben, aber es funktioniert noch. Also ich weiß nicht wie lang, aber noch funktioniert es, wir fahren auch mal gemeinsam in Urlaub. Also eine von meinen Mitbewohnerinnen und zwei Freundinnen von zu Hause, wir waren im Urlaub. Die haben sich vorher nicht gekannt, hat aber auch funktioniert, also war, glaub' ich, im Gegenteil ganz lustig, man lernt wen kennen. Wir waren da eine Woche in Spanien, also Badeurlaub, Last Minute und so. Also ich bin eigentlich nicht so ein Hoteltyp. Also mir, also nee, also in ein Hotel muss ich auch nicht mehr so schnell, nee, also lieber schlaf' ich in Jugendherbergen und hab da nicht so 'nen Komfort, aber lern' was von dem Land kennen. Nach dem Abi war ich sechs Wochen in Kanada mit dem Rucksack unterwegs, ich war da früher Austauschschülerin. Ich denke, das war eine ganz wertvolle Erfahrung, so auf sich allein gestellt, und ich habe festgestellt, man lernt also wirklich allein viel mehr Leute kennen, also mir hat das Spaß gemacht. Ich bin dann halt immer mit irgendwelchen Leuten, die auch teilweise allein waren, oder zu zweit, eben zur nächsten Jugendherberge getingelt und dann nach zwei, drei Tagen hab ich mir gedacht, jetzt magst du da hin oder da magst du jetzt nicht hin, und so habe ich mich da durchgehangelte durchs Land. Also wirklich, ich erinnere mich gerne daran zurück, also das war auf alle Fälle eine Reise wert und ich kann mich da besser erholen als in einer Woche Hotelurlaub,

wenn ich jetzt mal ehrlich bin. ... Verreisen, das gefällt mir immer wieder, ich freue mich aber dann auch immer, wenn irgendeine Reise zu Ende ist und ich wieder zu Hause bin. ... *Wie lange warst Du denn als Austauschschülerin in Kanada und wo?* Vier Monate, in Alberta, in der Nähe von Edmonton, etwa so 30km entfernt.

(Pause)

Du hattest zum Zeitpunkt des letzten Interviews einen Freund, der, wie ich mich erinnere, Motorrad fuhr? Seit ihr noch zusammen?

Ja, der schraubt auch immer noch an seinem Motorrad rum, das ist sein ein und alles, ja... Ja, das ist dann auch irgendwann vorm Abi dann, hat's nicht mehr so funktioniert, aber... also ich treff' ihn noch ab und zu, wir haben da keinen größeren Hass aufeinander, Gott sei Dank! Nee, also zur Zeit hab ich keinen Freund, also ich hab auch hier einen Freund gehabt, aber der hat hier im Haus gewohnt und..., also es war eine ziemliche Katastrophe für uns, also ich bin so, dass ich da schon meine Freiheit brauch' und er ja auch und im Endeffekt kontrolliert man sich halt doch und deswegen ist das gescheitert. Aber mit dem versteh' ich mich eigentlich ganz gut, wir haben den selben Musikgeschmack, gehen immer zusammen auf Konzerte und so, doch, also den mag ich gern, immer noch, wundert viele, aber passt.

(Pause)

Ich würde gern noch mal zur Mobilität zurückkommen. Was hast Du denn für eine Einstellung zum Auto, was verbindest Du mit dem Auto?

Auto ist generell für mich nur ein Mittel zum Zweck, um von A nach B zu gelangen und ansonsten habe ich da keine größere Beziehung. ... Ich putze es auch selten, ich putze hier, aber mein Auto schaut aus! Wichtig ist wirklich nur, dass ich damit fahren kann. Ich schau schon wegen Werkstatt und Winterreifen, dass ich da nichts irgendwie kaputt mache, aber ansonsten nicht. Also, ... Ich bin ein bisschen eine katastrophale Autofahrerin, also ich fahre ein bisschen unsicher, ich fahre auch nicht so schnell, aber ich komme die 200km heim und komme sie auch wieder hoch und ich denke, das reicht. Hier im Stadtverkehr, also wenn man den Führerschein in einer Kleinstadt gemacht hat, wo es nur eine Straße mit zwei Spuren gibt, dann ist hier in X Fahren doch mit erheblichem Risiko fürs Auto verbunden, würde ich mal sagen. Mittlerweile geht es eigentlich auch, am Anfang war's schlimm, da hab ich immer wen mitgenommen, der gesagt hat, ja jetzt blinkst beim Spurwechsel und so ... Aber ich denke mir jetzt noch, wenn ich irgendwo anders gut und schnell hinkomme, ohne Auto, dann brauche ich kein Auto, dann gehe ich zu Fuß oder fahre mit dem Rad oder fahre mit der Straßenbahn, das kommt immer drauf an.

(Pause)

Spielt Ökologie in dieser Hinsicht für Dich eine Rolle?

Ja, doch. Also ich schau schon, dass ich das jetzt mit meinem Gewissen vereinbaren kann, dass ich da jetzt nicht allein durch die Gegend rumkurve oder irgendwelche Spritztouren mache, die es wirklich nicht braucht. Und ich schau eben auch, dass ich wen mitnehme, weil ich denke, ein Auto, wo dann vier Leute drin sitzen, auch wenn es nur die erste Hälfte von der Strecke ist, ist immer noch sinnvoller als ein Auto, wo nur einer drin sitzt. Und das kann ich schon mit meinem Gewissen vereinbaren, dass ich hier mit dem Auto hochfahre und nicht mit dem Zug. Es ist ja auch ein Kostenfaktor, also es gibt Zufälle, dass man wen findet, der mit dem Bayernticket hierher fährt, aber ansonsten zahlt man es allein und dann kann ich auch mit dem Auto fahren und dann zahl ich wirklich weniger, wesentlich weniger, also ich hab's mal ausgerechnet, keine Ahnung, wie war das jetzt, also es sind ungefähr..., 16, 17 Euro zahl ich fürs Benzin und wenn ich dann bis Y wen mitnehm', die geben mir auch immer ein bisschen Benzingeld und so, also ist das auch ein Kostenfaktor, sag ich ganz ehrlich. ... Ja also, ich krieg kein Bafög, mein Papa ist Beamter und meine Eltern finanzieren mir halt das Studium und machen's auch gern und ich schau, dass ich dann in den Semesterferien arbeite, also damit ich mir also wirklich so Urlaub oder so..., oder wenn ich mal irgendwas möchte, dann kann ich das, also zum Beispiel Computer, für den Computer hab ich gearbeitet, sonst hab ich eigentlich keine teuren Hobbys. Ab und zu Ski fahren und so was, dass ich mir das halt selber zahle und ich arbeite jetzt hier nebenher. Ich arbeite für die Studentenpres-

se, also einen Verlag, das sind so Studentenabos, die es eben günstiger gibt und da gibt es bei uns an der Uni so Aushänge und ich hab da so Kärtchen, die ich da reinstecke und muss immer schauen, dass das so ordentlich ist, und dann ... ab und zu so Hochschulanzeiger verteilen oder so was. Das mach' ich dann auch hier mit meinen Mitbewohnerinnen, dann wird dann geteilt das Geld, zum Schluss.

(Pause)

Wie viel Geld kannst Du im Moment denn monatlich ausgeben?

Ungefähr 600 Euro, also 500 von meinen Eltern und so 100 Euro verdien' ich mir meistens extra. Also es reicht, dass man nicht jeden Pfennig umdrehen muss, also leicht. Also ich rauch' nicht, ich hab keinen teuren Hobbys und mit Klamotten, also ich kauf schon gern Klamotten aber ich muss nicht dauernd was Neues kaufen und ich muss auch nicht das Teuerste kaufen, also reicht's ganz gut. Also ich komm da gut hin und jetzt fang ich dann als Hiwi an, ich hab da einen Job ergattert jetzt, der gar nicht so schlecht bezahlt ist, wie ich jetzt festgestellt hab und fang jetzt dann nächste Woche bei uns an der Uni an, für 7,50 Euro die Stunde. Also, mal schauen wie es wird..., und dann, keine Ahnung was ich dann mache, ob ich dann sag zu meinem Papa, er kann 100 Euro behalten oder so ... also mal sehen wie das da jetzt wird, aber mal was anderes, also so Tipparbeiten und so Dateneingabe und Verarbeitungen und so was muss ich da machen. So was denk ich schon, dass mir das Spaß macht und ich kenn auch die Leute schon. ... Also ich bin echt glücklich mit dem, was ich studiere, ich hätte nicht gedacht, dass mir das so gefällt..., und dass mir das auch liegt, also so Statistik hätt' ich gedacht, dass ich da eher ein Problem hab, aber eigentlich, wenn man sich da ein bisschen reindenkt und auch nicht so ganz uninteressiert ist, und eigentlich ist es interessant, also man kann ja auch viel lügen und tricksen und so... Man wird da aufmerksamer, wenn man jetzt, wenn ich jetzt irgendwelche Studien lese, dann denk ich mir immer, ja das könntet Ihr ja auch so hingedreht haben, es muss ja nicht definitiv so sein, also man wird irgendwo aufmerksamer. Ja generell..., man schaut einfach Gesellschaft einfach anders an, man nimmt die Tatsachen nicht so hin, sondern man schaut auch immer, ein bisschen, was dahinter liegt und woher das wohl kommen mag, also man ist nicht mehr so, was heißt blauäugig, aber ich denk, dass das halt generell mit dem Studieren zusammenhängt, dass man einfach nicht mehr so Sachen hinnimmt, sondern auch mal dahinter denkt. Ja,...

(Pause)

Politik interessiert mich schon generell, aber es ist eben so, dass man jetzt doch ziemlich enttäuscht wird. Ich kann jeden verstehen, der jetzt bei der Bundestagswahl nicht mehr die SPD gewählt hat, oder auch die Grünen. Ich persönlich habe dann schon die Richtung gewählt, aber immer mit dem Hintergedanken, den einen da, den will ich nicht. Politik ist schon wichtig, also ich war früher in der Antifa, also zumindest im Dunstkreis der Antifa. ... Das hängt auch mit dem Freundeskreis zusammen, also von der Einstellung her. Jetzt ist es etwas ruhiger geworden, aber wenn ich jetzt die Möglichkeit habe, zu irgendwelchen Demos zu gehen, das mach ich schon noch. Oder ich kriege ab und zu eine E-Mail, also ich war da jetzt nicht direkt dabei, aber so Sympathisant schon. ... Bei der SPD oder auch den Grünen, ich kann da nirgends voll dahinter stehen, deswegen bin ich auch bei keiner Partei. Und die anderen scheiden ja sowieso aus. Gegen frauenfeindliche, ausländerfeindliche Parteien hab ich sowieso was. Meiner Meinung nach ist das einfach so, dass die Erzkonservativen in Bayern, das ist seit 50 Jahren dieselbe Regierung und es wird sich nie etwas ändern, also die fallen für mich sowieso weg. Es gibt, also ganz ehrlich, es gibt keine Partei, wo ich jetzt sag, da steh ich jetzt voll dahinter und ich kann das auch nicht, wenn man jetzt beispielsweise die SPD nimmt mit ihrem Einsatz da in Afghanistan und so, da wär' ich absolut dagegen gewesen, da wär' mir nichts anderes übrig geblieben als aus der Partei auszutreten. Und das ist bei den Grünen genauso, dass da irgendwelche Sachen da sind, also die ich da so radikal nicht verfolgen könnte, also zum Beispiel Atomausstieg in, keine Ahnung wann, 10 Jahren, 15 Jahren, das ist einfach eine Utopie. Und ich könnte da nicht dahinter stehen, deswegen bin ich auch bei keiner Partei. Ich geh immer zum Aschermittwoch, da sieht man dann einmal im Jahr die Herren antanzen, aber so.... Also ich les' Zeitung, also Spiegel und SZ, zur Zeit SZ und Spiegel eigentlich regelmäßig, also dass ich da schon ein bisschen so Wissen hab. Und ich hab mir auch ganz genau überlegt, wenn ich wähl, hab's zwar bis zum Schluss nicht gewusst, immer Für und Wider und so... Ich denke auch nicht, dass ich mich in Zukunft in einer Partei politisch engagiere, Freunde von mir machen das, sind bei den Jusos oder der Grünen Jugend. Aber das käme für mich nicht in Frage, dass ich da Würstchen verkaufe oder so was. Ich bin auch nicht so ein

Mensch, der sagt, ja das muss man dann so hinnehmen, das sagt die Partei, ich würde da eigentlich ganz gern meine eigene Meinung behalten und aus dem Grund lieber keine Partei.

(Pause)

### Spielt Politik in Deinem Freundeskreis eine Rolle?

Also, das Hauptthema ist Politik sicher nicht, aber es wird dann schon mal geredet, jetzt Bundestagswahl und wie das mit den Abstimmungen war und wer wen gewählt hat, und wieso und was man da davon hält, also es wird schon darüber geredet. Es wird auch über andere Sachen geredet, aber ich denke mir, dass jetzt Politikverdrossenheit auf meinen Freundeskreis und auf mich und auch hier auf die Leute, denke ich nicht, dass es zutrifft. Also so weit ich weiß, also waren auch die allermeisten von meinen Freunden wählen, ein paar waren irgendwie im Urlaub oder so und haben das verplant mit Briefwahl oder..., aber die meisten haben wirklich jetzt da gewählt.

(Pause)

### Wie sieht es diesbezüglich in Deiner Familie aus?

Jaja, da wird schon bei uns drüber geredet. Also wenn ich jetzt bei meinen Eltern zu Hause bin oder so, wird auch gemeinsam über Politik geredet, mein Vater ist da ziemlich interessiert. Ich denke mal, dass ich mir meine politische Meinung auch so gebildet hätte, dass das auch so gekommen wäre, wenn ich jetzt nicht einen Vater hätte, der eben relativ dieselbe Meinung hat, vielleicht sogar manchmal ein bisschen extremer. Der war früher bei den Jusos und hat dann aber auch irgendwann nicht mehr gewollt und hat sich dann einfach mit denen überworfen und mag seitdem da nichts mehr politisch machen. Also in der Familie ist das schon ein Thema, auch nicht das Hauptthema, also um Gottes willen, aber es wird da schon drüber geredet. Also meine Mama, die hat ja eine ganz andere politische Meinung. Mein Bruder, der weiß das noch nicht so ganz, der wird jetzt aber auch... Ja so, auch das Radikalere, das kommt jetzt vielleicht auch eher von meinem Vater, der war früher beim kapitalistischen Hochschulbund, leugnet das aber bisher hartnäckig, aber ich hab die Ordner gesehen, mir ist alles klar, steht im Keller, hab ich schon alles gelesen, was er alles »verbrochen« hat, aber er will's nicht zugeben. ... Und so Politik, Weltpolitik also da hab ich dann auch schon meine Meinung dazu, also ich halt nicht viel von der amerikanischen Politik, aber ich denk einfach, dass eine Nation sich nicht das Recht dazu rausnehmen kann, irgendwelche Staaten anzugreifen, was ja teilweise wirklich gegen die Charta von den Vereinten Nationen gegangen ist, also es war nicht recht, also wir haben da damals, eben in der Uni, eine Arbeit drüber schreiben müssen, so mit Einsatz USA, ob das wirklich rechtmäßig ist und von daher denk ich, dass sich, wenn man das liest, man könnt's vielleicht auch anders auslegen, aber für mich ist der Einsatz da einfach, in Afghanistan, völkerrechtlich, also dass das toleriert worden ist, die dürfen einfach alles machen und deswegen mag ich die nicht ... Was heißt mögen, ich hab nichts gegen den Amerikaner, aber gegen die Art und Weise wie sie es halt immer versuchen... Und dann im Namen von irgendwelchen..., irgendwie Frieden zu stiften, keine Ahnung, irgendwelche eigenen Interessen durchzusetzen, also es ist ja im Endeffekt so, also ohne Afghanistan wird wohl keine Pipeline da durch gebaut, wenn das nicht so läuft, und ich denke, das wird dann auch immer unterschätzt. Das ist ja jetzt auch mit Irak so, das ist ja auch ölfördernde Nation, also ich denke, das sollte eigentlich mehr zur Sprache gebracht werden, worum es da eigentlich geht und so... World Trade Center war ein Riesen-Unglück und so, also die Leute, die das gemacht haben, gehören natürlich bestraft, aber man kann doch nicht ein ganzes Volk dafür bestrafen, es kommen ja auch Zivilisten um (in Afghanistan; U.S.) und also, ich denke ja immer, dass man eine Nation, auch wie Afghanistan oder Irak oder so, dass die irgendwann auch, das Volk irgendwie die Chance oder so finden wird, dann Demokratie eben selber durchzusetzen, es dauert vielleicht ewig lange, aber irgendwann wird's kommen, das ist meine Meinung dazu, das kann natürlich auch diskutiert werden, aber das ist meine Meinung. Also ich denke nicht, dass man einem Land wie Afghanistan jetzt Demokratie direkt aufdrücken kann, dass es da vielleicht auch noch ein paar Jahre gedauert hätte, also es hat ja schon so Ansätze gegeben, dass da Frauenorganisationen und so..., dass da doch was kommt, und dass man da vielleicht doch warten hätte können, ist meine Meinung dazu. Klar, eine demokratische Grundordnung braucht man, was immer auch das Wort demokratisch jetzt bedeuten mag.

(Pause)



Was ist Dir für Deine Zukunft wichtig, wie stellst Du Dir Dein zukünftiges Leben vor (Studium, Arbeit, Familie, Heirat)?

Oh Gott, also..., ja, also ich denk, ich werd jetzt erst mal meine Studienzeit genießen, es ist 'ne schöne Zeit, also man hat unendlich viele Freiheiten, man kann weggehen, und wenn man am nächsten Tag mal nicht aus dem Bett kommt, dann ist das auch nicht so schlimm, also ich werd das jetzt sicher noch genießen die nächsten paar Jahre und so dann mal, Karriereplanung, also ich weiß jetzt nicht, was ich da ergeben wird, aber ich denke nicht, also ich der Typ so, dass ich da jetzt unbedingt Karriere machen will oder so und einfach 60 Stunden die Woche arbeiten will, sondern ich will auch irgendwie, also Arbeit schon, als Mittel um Geld zu verdienen, und vielleicht auch, dass einen die Arbeit interessiert, aber ich denke, man braucht ja auch irgendwie was nebenher, so Hobbys und Freunde und ja ...

(Pause)

Also Familie, keine Ahnung, wenn es mal einen gibt, den ich heiraten will, und der mich auch will, dann heirate ich den schon. Also Kinder hätt' ich schon gern, also nicht mit, keine Ahnung, mit 23, aber später mal denk ich doch, ja. So Karriereplanung, keine Ahnung, was bei mir raus kommt, also ich mach jetzt schon das und das und schau auch schon, dass ich da irgendwie dann Perspektiven hab, also ich mach da jetzt mit bei so was, nennt sich irgendwie Patenschaftsprogramm. Also da wird man da einer Firma zugeteilt, das ist jetzt irgendwie nächste Woche, und lernt dann die (die Firma; U.S.) kennen und darf dann da auch Praktikum machen und eventuell auch Auslandspraktikum. Also ich schau da schon, dass ich mir da nicht alles verbau, nur weil ich jetzt da jetzt Spaß haben will, also man muss da auch einen Mittelweg finden, ich häng' nicht 40 Stunden in der Uni rum, aber ein bisschen was extra machen so, eben auch Sprachen oder Englisch oder..., so was denk ich schon, dass das wichtig ist und das macht mir ja auch Spaß, also ich mach das jetzt nicht so weil ich da denk, oh, das könntest Du mal brauchen in 10 Jahren aber es gefällt Dir absolut nicht.

(Pause)

Ja, ich muss dann Schwerpunkte fürs Hauptstudium setzen, bin jetzt mit dem Grundstudium wahrscheinlich nach dem Semester so weit durch, also nicht ganz, aber so weit, dass ich eben mit Hauptstudiumsveranstaltungen anfangen kann und bin jetzt da am Überlegen, welche Richtung ich da mach und da weiß ich jetzt noch gar nicht, was ich so machen will, aber wie gesagt, da hab ich jetzt noch ein halbes Jahr Zeit und werd' mich da informieren, irgendwelche Leute fragen und danach mal Studienberatung oder so, ich denke auch, dass sich das finden wird. Und Familie, nehmen wir's wie's kommt, keine Ahnung, wenn mir mal einer über den Weg läuft, dann ..., ansonsten ...

(Pause)

Hast Du einen bestimmten Ort, an dem Du später leben möchtest? Vielleicht wieder zurück in den Ort, wo Du aufgewachsen bist??

Hmm, also im Moment geht mir F noch nicht so ab, aber ich denk, dass ich auf alle Fälle irgendwie im süddeutschen Raum bleiben möchte. Ganz einfach, also ich möchte da nicht total den Kontakt zu meinen Eltern verlieren, die werden ja auch älter, und ich denke hier so X, Z, so die Gegend X, ich denke, da wird sich schon irgendwas finden lassen für mich und vielleicht, dass ich mal zwei Jahre irgendwo anders lande, aber so konkret vor hätt' ich es nicht, dass ich ins Ruhrgebiet ziehe oder, keine Ahnung, nach Hamburg, die verstehen mich auch nicht so gut... Ja, wie's kommt, was sich ergibt also, ich denke aber schon, dass ich hier schon eine Chance hätte, dass ich hier unterkomme, so in einem Wirtschaftsforschungsinstitut oder so, also ich denke, dass es da genügend gibt, dass man da hier was findet. In meiner Heimatstadt hat man es als Akademiker sowieso schwer, außer man ist Arzt, Apotheker oder Lehrer und andere Akademikerjobs ... das ist sehr schwer, wir haben kaum Industrie. Ja, im Endeffekt eigentlich gar nichts, also es ist wirklich schlimm. Es gibt so Knorr-Bremse, gibt's in der Nähe, aber das sind auch nur Schichtarbeiter, also ich hab bei denen jetzt in den Sommerferien gearbeitet, das sind halt wirklich Leute, die da seit 10 Jahren den Schrauben auf den anderen drehen, also glücklich macht die das nicht, also so hab ich jetzt den Eindruck, also wir haben uns da auch unterhalten, ich hab da schon nachgefragt, a-

ber sie machen's halt wegen Geld und weil es ein sicherer Arbeitsplatz ist. Aber so gibt's in der Gegend..., na ja BMW, da sind viele Pendler noch, die bis zu BMW nach C fahren, was immerhin eine dreiviertel Stunde mit dem Auto ist, die eben dann da unterkommen. Also ein paar Freundinnen von mir, die haben die Schule aufgehört und machen dann so Bankkauffrau oder PTA oder Arzthelferin oder so was in der Richtung, Einzelhandelskauffrau und so was. Die sind dann schon zu Hause, die wollen auch da bleiben, ich glaub, das war bei vielen auch der Grund, dass sie eben mit der Schule aufgehört haben, ja, und gesagt haben, sie wollen nicht studieren, sie wollen nicht weg, weil Q bietet eben auch nur so ein paar bestimmte Sachen an (FH; U.S.), und dann ist doch das nächste immerhin, die nächste Uni ist denke ich in Y, wegen dem sind, glaub' ich, schon ein paar daheim geblieben.

(Pause)

Möchtest Du denn lieber im städtischen Raum oder auf dem Land leben?

Also ich denk jetzt momentan, wenn ich jetzt jung bin und so, ist Großstadt, also X ist jetzt, denke ich, nicht die super Großstadt, also eigentlich, denke ich, genau das richtige für mich, also es ist was geboten aber es ist doch nicht so, so unübersichtlich und unpersönlich wie, ich denke, andere Städte. Also man trifft auch, wenn man weggeht, trifft man immer wieder ein bekanntes Gesicht, was man irgendwo kennt, wo man sich dann unterhalten kann. Und ich denke, wenn ich später Kinder hab, also ich möchte denen nicht zumuten, dass sie in der Großstadt aufwachsen. Eher Kleinstadt also, so richtig auf dem Dorf, wo dann auch keine Nachbarn mehr da sind, auch nicht. Ich denke, dass eine Kleinstadt, so wie ich aufgewachsen bin, das war eigentlich ganz schön, also so mit Spielstraße und Freibad und Sportangeboten. Ich glaube nicht, dass ich in einer Großstadt leben kann. Mir tun auch immer die Kinder in der Stadt leid, so mit Spielen oder so. So kannst du dann doch mal in den Wald gehen. Ich denke, viele haben ja auch noch nie einen Wald gesehen. Ich habe auch Verwandtschaft, die auf dem Dorf wohnt und ich kenne auch einen Kuhstall von innen. Also ich denke, dass man da eigentlich ganz schön aufgewachsen ist, also auch jenseits von irgendwelchen Problemen, die in der Großstadt jetzt auftreten. Wie zum Beispiel hier in X betteln wahnsinnig viele, und ich denke, auch nachts auf den Straßen, ich geh da immer ungern allein. Und ich denke, dass man sich da bei uns nicht so fürchten muss. Und es ist eigentlich auch, bis man 15 oder 16 ist, ist es da wirklich schön, dann möchte mal schon mal was anderes sehen und wegkommen, aber das ergibt sich ja dann mit anderen Leuten, die den Führerschein schon haben. Ich bin dann schon auch weggekommen, das ergibt sich ja dann mit anderen Leuten, die den Führerschein schon haben. Oder mal mit der Bahn, mal nach Z irgendwie weggegangen, am Bahnhof geschlafen, ja wo soll man bleiben, da waren wir halt am Bahnhof und haben uns die Nacht vertrieben. War auch kein Problem. Also ich bin gern hier, ich bin aber auch gern wieder daheim dann. So jetzt Semesterferien also, das waren doch acht Wochen oder so, wo ich nur zu Hause war, da hat's mir dann auch wieder gereicht, das muss ich dann schon sagen. *Woran hat das denn gelegen?* Das war dann einfach Langeweile und jeder war dann doch irgendwo anders, es waren dann doch nicht so viele Leute da, mit denen man was unternehmen kann. Es war dann..., ja auf die Dauer ist es einfach langweilig gewesen. Schon, es war dann schon wieder was los und..., aber es ist schon irgendwie anders, wenn man schon gewohnt ist, dass man irgendwie dann alleine lebt. Und so war man dann doch..., also meine Eltern haben mir schon immer wenig Vorschriften gemacht und das machen sie auch heute, aber irgendwie muss man sich halt doch immer das gleiche anhören wie ›Räum Dein Bad auf‹ oder, keine Ahnung, ›Was hast Du denn heute wieder an‹ und das hat man halt hier nicht. Also zwei Monate ist zu lang hab ich festgestellt, ich werd nächste Semesterferien irgendwas anders machen, also nächste Sommersemesterferien, aber so vier Wochen oder so bin ich gern daheim. Es war halt das Wetter recht schlecht, da war's auch langweilig, weil jeder war nur mehr sauer, weil's Wetter so schlecht ist und er frei hat. Und dann haben doch alle gearbeitet, oder waren weg (im Urlaub; U.S.) und so hab ich dann auch gearbeitet.

(Pause)

Ich würde gerne noch mal auf Deine Freizeitgestaltung und Interessen zurückkommen. Was machst Du denn gerne in Deiner Freizeit?

Also, im Sommer war's so, ich hab früher auch Eiskunstlauf gemacht, irgendwie sind wir drauf gekommen, wir könnten ja Inline-Hockey spielen und haben hier eine Mannschaft gegründet, also hier im Haus und dann auch noch mit Freunden außerhalb und sind dann zweimal in der Woche,

oder einmal in der Woche, je nachdem, dann auf einem Parkplatz gegangen und haben Hockey gespielt und waren dann im Biergarten oder bei Burger King, je nachdem. Und so, was uns halt grad einfällt, mal Badminton spielen, mal schwimmen gehen, also dass ich jetzt jede Woche regelmäßig einen Sport mach, das wollt ich eigentlich, aber ich kann mich nicht dazu aufraffen so mit Sport, aber immer halt was so geht, Squash haben wir auch schon gespielt und Eislaufen sind wir gegangen und im Sommer mal eine Radtour, das war's eigentlich so zu sportlichen Aktivitäten. Und so Weggehen, es kommt immer drauf an, welche Phase gerade in der Studienzeit ist, sprich Prüfungszeit, da gehen wir nicht mehr viel weg, da gehen wir mal Kaffee trinken oder am Wochenende schon mal weg und jetzt grad so am Anfang sind ja die ganzen Unifeten, also da wird halt hingegangen und dann hier eben auf Konzerte oder Kino. Also ich bin schon, es kommt immer drauf an, drei, vier mal in der Woche unterwegs, also jetzt da nicht richtig, also bei uns geht der Fernseher zur Zeit nicht, jetzt waren wir gestern im Kino mal und so richtig Weggehen ist das ja dann eigentlich ja nicht. Und dann so am Wochenende wird dann schon irgendwie..., so Diskofan bin ich nicht der Größte, aber ich gehe auch mal mit, also wegen der Musikrichtig nicht so gern, aber gibt's auch ein paar, die denselben Musikgeschmack haben und man hat ja hier auch die Möglichkeit mit 'nem bisschen anderen Musikgeschmack, irgendwas anderes zu sehen, und wir machen mal das mal. Ja, Kaffeetrinken geh ich oft mit irgendwelchen Freundinnen oder Studienkollegen, so was, also eigentlich ist immer was geboten, oder wir setzen uns auch immer hier bei uns zusammen, spielen Karten und trinken was. Und sonst, ja Musikhören tu ich halt so und sonst so Freizeit..., Uni ist ja auch noch nebenher, man hat dann doch was zu tun, auch wenn ich jetzt nicht so wie Medizinstudenten jeden Tag von acht bis sechs in der Uni hock, hab ich doch immer was zu tun und wenn auch nur Spiegel lesen ist, damit ich irgendwo mitreden kann.

Wie war das mit der Freizeit denn zu Hause, zur Schulzeit?

Zu Hause war ich eigentlich genauso weg, vielleicht jetzt nicht unter der Woche, wenn man um acht wieder in der Schule hat antanzen müssen. Aber so am Wochenende war ich immer unterwegs, und unter der Woche waren wir Eisessen, sind dann auch mal ins Kino gefahren und wenn die Klausurenzeit war, dann sind wir auch nicht mehr so viel weg. Auf Konzerte sind wir auch mal gefahren, also so großartig hat sich das jetzt bei mir nicht geändert. Es ist auch von den Leuten, von der Art von Leuten, mit denen ich zu tun hab, es sind eigentlich auch..., es geht in die selbe Richtung, mehr so unkompliziert oder so, einfach so. Es gibt halt manche Menschen, mit denen ich nichts anfangen kann, die mich einfach zu Tode langweilen.

Woran liegt das dann?

Ja wenn es so ziemlich so, entweder auf so Äußerlichkeiten oder auf so Materielle Dinge oder so, wenn das nur über so was läuft, dann denk ich mir immer, Ihr seid's ja arm dran, wenn Ihr keine anderen Themen habt wie Geld und Lippenstift und weiß der Teufel ... Aber so jetzt, mit den Leuten, die ich jetzt hier richtig gern hab, das geht in die gleiche Richtung (wie die Freunde daheim; U.S.) und deswegen, wenn hier Leute zu mir herkommen, die verstehen sich dann auch sofort und das war eigentlich bisher immer ganz in Ordnung.

(Pause)

Wenn Du an zu Hause denkst, wie würdest Du das Mobilitätsverhalten Deiner Eltern beschreiben?

Meine Eltern haben auch ein Auto, aber die können beide eben zu Fuß in die Arbeit gehen und so wird halt mit dem Auto gefahren, wenn was Größeres eingekauft werden muss, kleinere Einkäufe erledigt meine Mutter auch zu Fuß. Bei uns steht das Auto unter der Woche sicher manchmal drei Tage am Stück und keiner fährt damit. Und deswegen habe ich es auch nicht so kennen gelernt, als so ein Ding, das man hegen und pflegen muss und immer schön putzen und so. Es steht halt mehr rum. Zum Urlaub fahren oder so wird es natürlich genutzt, oder mal zum Skifahren. Oder Einkaufen fahren, also, wenn wir da Erkaufen nach Q fahren, fahren wir nicht mit dem Zug, da wären wir 25 Euro los, so ungefähr, wenn man da jetzt zu viert fahren würde, da wird dann schon das Auto genommen. Meine Eltern machen Ausflüge, Wanderungen, da braucht man dann auch irgendwie ein Auto, dass man dann dahin kommt. Aber so viel gebraucht wird das Auto nicht.

(Pause)

Wie wird das denn für Dich, wenn, wie angesprochen, Dein Bruder im nächsten Jahr das Auto haben möchte?

Ja, ich denke, dass ich da nachgeben werde und sage, nimm's. Weil ich es kenne, wie es ist, wenn man bei uns zu Hause wirklich nicht weg kann. Mein Bruder ist einer von den Älteren, in seiner Klasse und auch aus seinem Freundeskreis. Das wird dann schon so laufen, dass ich dann öfter mit dem Zug hierher fahren werde, damit er das Auto haben kann, und die dann damit rumfahren können. Oder, ich kenn auch mittlerweile, ich hab mittlerweile welche gefunden, die sogar aus meinem Ort sind und hier studieren, das hab ich am Anfang halt auch nicht gewusst, und ich denke, dass die mich dann auch mitnehmen würden, mal. Ich hab ja jetzt das Glück, noch, dass ich Freitag keine Uni hab, das dritte Semester jetzt, dass ich Freitag immer frei hab und die haben doch immer Freitag was gehabt und deswegen bin ich jetzt da in der Vergangenheit nicht so oft mitgefahren, die sind auch teilweise dann, wenn sie dann Freitag gefahren sind, erst Montag mittag (zurück; U.S.) gekommen und Montag morgen um neun haben wir eine Pflichtveranstaltung gehabt und deswegen hat das da mit denen nicht so hingehauen. Aber ich denke, da muss ich halt dann sagen, okay, ich steh um fünf auf oder so (beim Zugfahren; U.S.), oder fahr mit denen mit, bleib noch einen Tag länger hier (daheim; U.S.), sonst lohnt sich halt wirklich nicht das Heimfahren, aber irgendwas muss sich da schon ergeben. Es muss auch ohne Auto gehen, und es geht auch ohne Auto. Ich habe dann auch kein Problem damit, es ist nicht so, dass ich da jetzt sage ›Oh mein Gott‹, wenn ich da mal jetzt kein Auto mehr habe, was mache ich dann, so ist es nicht. Also ich habe hier auch ein halbes Jahr kein Auto gehabt. Das ist auch gegangen und deswegen sehe ich da jetzt kein Problem.

(Pause)

Fährst Du denn jetzt mehr, bist Du mit dem Auto mehr/anders unterwegs?

Ja, so Eislaufen fahren oder so, das haben wir uns vorher schon zehnmal überlegt, aber es haben ja auch andere Leute hier ein Auto, es ist ja jetzt nicht so, dass ich da die Einzige bin, die da mobil ist. Also es sind eigentlich relativ viele muss ich sagen, die da ein Auto haben und dann wird halt da mitgefahren und dann wird dem mal eine Cola ausgegeben, wenn er dauernd fährt, so läuft das. Also, ich würde' auch ohne Auto klar kommen und ich hab auch kein Problem, dass ich mein Auto ab und zu verleihe, auch wenn das jetzt mein Papa nicht weiß, aber meinem Ex-Freund leih ich einmal in der Woche das Auto, damit er Badminton spielen fahren kann mit seinem besten Freund, sonst würden sie da gar nicht hinkommen. Also, hab ich dann auch kein Problem damit, aber dass sich da jetzt sag ›Oh mein Gott‹, wenn ich da mal jetzt kein Auto mehr hab, was mach ich dann, so ist es nicht. Also ich hab auch vorher ein halbes Jahr kein Auto gehabt und es ist auch gegangen und deswegen seh' ich da jetzt kein Problem, es sind auch weniger Kosten, weniger Tank.

(Pause)

Bist Du denn auch mal hier in der Gegend unterwegs, zum Beispiel um Städte anzuschauen?

Also, so in der Nähe ist eigentlich nichts mehr, was ich noch nicht kenne. Nach Hamburg werd ich mal fahren, aber da fahr ich mit dem Zug, oder ich flieg vielleicht, mal schauen. Aber wenn es so weitere Sachen sind, würde' ich nie mit dem Auto fahren, ich fahr doch nicht nach Hamburg mit dem Auto, das ist ja ein solcher Stress, wenn Du da, keine Ahnung, sechs Stunden auf der Autobahn bist, nee, das ist mit einfach zu stressig würde' ich sagen. Ich kann das nicht, dass ich da stundenlang mit dem Auto rumfahr. Also da fahr ich dann gerne Zug.

(Pause)

Kannst Du Dir für Deine berufliche Zukunft ein Leben als (Fern-)Pendler vorstellen?

Nee, ich denk nicht. Ich denk, dass das einfach, ich glaub dass ich das so machen würde', dass ich mir da irgendwie eine Wohnung in der Nähe von meinem Arbeitsplatz such. Für mich ist das dann eigentlich vergeudete Lebenszeit, die man einfach in einem Auto eben oder in einem Zug verbringt. Wenn es jeden Tag dreißig Minuten hin, dreißig Minuten her, das wär' vielleicht noch

okay, aber wenn dann wirklich Leute, also ich kenn auch wirklich manche, wo die Eltern jeden Tag nach München pendeln, eineinhalb Stunden hin, eineinhalb Stunden her, okay, die schlafen dann im Zug, aber ich glaub für mich wär' das kein Leben. Und ich denk, dass sich soziales Leben am Arbeitsplatz auch irgendwie abspielt, also man lernt ja da auch Leute kennen, mit denen man vielleicht mal irgendwas unternimmt oder so, und das ist ja dann durch die Pendelei quasi ausgeschlossen. Also, Pendler käm' für mich kaum in Frage, denke ich mal. Also lieber eine neue Stadt und neue Menschen wie da rumfahren einfach.

Du hast vorhin mal einen Urlaub in Kanada erwähnt. Warst Du dieses Jahr schon im Urlaub?

Ja, wo war ich denn da überall? Da muss ich jetzt mal schauen, also ich war in Wien, also einen Freund besuchen, der arbeitet da, da war ich ein paar Tage. Mit dem Zug, also von Q aus kein Problem, auch nicht teuer. Da würde' ich nie im Leben auf den Gedanken kommen, dass ich da mit dem Auto runterfahren würde'. Dann, eine Woche war ich Skifahren, aber so, war ich nicht im Urlaub, ich war wenig im Urlaub und so..., letztes Jahr war ich in Kanada und vorher zwei Wochen in Italien mit Freunden, nach dem Abi. Also, ein bisschen komm ich schon rum, in Paris war ich mal, auch letztes Jahr.

Wie wichtig ist Dir das?

Also Verreisen, das mache ich gern, andere Sachen einfach sehen. Mit meinen Eltern waren wir auch immer viel unterwegs, so Städtereisen oder in Italien und Frankreich war ich mal, als ich noch kleiner war. Also ich bin da schon ein bisschen rumgekommen. Aber wie gesagt, so Pauschalreisen, das war das erste Mal, dass ich so was gemacht habe, und ich mach's auch vielleicht wieder, aber so zwei Wochen könnt ich es nicht, dass ich mich einfach irgendwo hinlege und nichts vom Land kennenlerne und nur im Hotel mit anderen Touristen bin, also wie gesagt, lieber weniger Komfort. Pauschalurlaub muss mir jetzt wirklich überlegen, ob ich das jetzt noch mal mache. Irgendwann sicher, aber so in nächster Zeit, glaub ich, hab ich da andere Pläne. Eigentlich wollt ich auf Bali, also mit zwei Freunden, aber die ziehen jetzt da nicht mehr so... (aufgrund des Terroranschlags; U.S.). Aber vielleicht mal so nächstes Jahr wirklich Spanien, das man mal Spanien kennenlernt, so mit Interrail machen. Mir ist das auch egal, wenn ich irgendwo schlaf, wo es hart und kalt ist, das macht mir nichts aus. Und man lernt halt dadurch einfach ein Land kennen, man lernt die Menschen kennen und man kommt mit anderen Menschen wie mit dem Bedienungspersonal oder Hotelpersonal einfach in Berührung und kann auch mit denen sprechen. Also ich kann zwar wenig Spanisch, eigentlich gar kein Spanisch, oder eben Italien, dass man sich, da wird's dann schon gehen, dass ich mich irgendwie unterhalte. Aber man kriegt da einfach mehr mit von dem Land. Und es ist auch die Gastfreundschaft eigentlich ganz anders, da in Kanada bin ich einmal eingeladen worden, dann zum Mittagessen, von irgendwem, den ich in einem Cafe kennengelernt habe, also, der gemeint hat, ob ich da irgendwie mal mitkommen will, würde' er sich freuen, so irgendwie, seine Eltern sind Deutsche und würden sich gern mal auf Deutsch so unterhalten, und dann war ich halt dann da und das, denke ich, kann man nur mal alleine oder zu zweit machen und auch nicht, wenn man in einem Hotel ist, würde man so was nicht machen.

## **2. Abschrift der Tonbandaufnahme des Interviews mit Markus**

Das letzte Interview liegt ja nun schon eine Weile zurück. Damals warst Du noch Schüler und hast die Fachoberschule in Y besucht. Vielleicht erzählst Du mal, was Du jetzt beruflich machst.

Ja also, im Augenblick studiere ich Maschinenbau, an der Fachhochschule und na ja, wie ist es dazu gekommen? Ich habe mir bezüglich der Berufswahl gedacht, irgendwann willst du ja auch mal Geld verdienen und Interessen wie Mathematik, Physik und überhaupt die Naturwissenschaften sind schon immer so mein Gebiet gewesen, da brauche ich nicht viel lernen, das läuft einfach. Und da habe ich mir gedacht, Maschinenbau interessiert mich einfach, so die Technik und vor allem das Bauen und so habe ich mich für Maschinenbau entschieden und gegen eine Berufsaus-

bildung, weil ich mir denke, als Lehrling verdienst du sehr wenig, das muss ich nicht unbedingt haben. Da denke ich mir, ich lerne lieber mehr, dann kriege ich auch was dafür. Und so wie es aussieht, bei den Ingenieuren und Maschinenbauern, wenn da jetzt noch ein paar, also die starken Jahrgänge, noch in Ruhestand gehen, müsste ich eigentlich einen Job kriegen, wenn ich fertig bin. Da gibt es dann, denke ich, eigentlich keine so großen Probleme.

(Pause)

Ein Praktikum an der Fachoberschule hat mir dann so richtig den Weg noch gewiesen, so mit Metallverarbeitung und Elektrotechnik und so weiter. Das war bei der Handwerkskammer in Y. Also, die bilden Gesellen zum Meister aus da oben, in allen möglichen handwerklichen Berufen. Und da waren wir halt teilweise im Metallbereich und im Elektrobereich. Da haben wir eben so kleine Maschine gebaut, so eine kleine Dampfmaschine, richtig so zum Anheizen und so. Und na ja, zwischendurch hab ich leider Zivildienst machen müssen, ich sag jetzt mal nichts über Gleichberechtigung..., und dadurch hätte ich fast dieses Jahr auch nicht studieren können, ich hab dann aber Gott sei Dank eine vorzeitige Entlassung aus dem Zivildienst bekommen. Sonst würde ich jetzt immer noch bis Ende dieses Jahres durch die Gänge vom Krankenhaus laufen. ... Na ja, und das (das Studium; U.S.) ist halt in F, da machen wir jetzt Fahrgemeinschaft, wir sind zu zweit, weil es sind doch jetzt einfach 35, 37 km, aber es ist jetzt eben zu zweit und vor allem mit dem Auto, das ich mir jetzt zugelegt habe, billiger als wenn ich mir (dort) ne Wohnung hole und ich mein, ich hab da oben (im Haus des Vaters; U.S.) fast ein ganzes Stockwerk für mich allein, ja, wieso soll ich da dann ausziehen denk ich mir

(Pause)

Also, die Regelstudienzeit wäre acht Semester, also vier Jahre und durch das, das ich keine Berufsausbildung hab, werd ich auch nicht verkürzen können. Also man könnte mit Berufsausbildung auf sieben Semester machen, da könnte man sich eins von den beiden Praxissemestern sparen.

(Pause)

Beschreib doch mal, wie Du jetzt hier so wohnst.

Ja, wir wohnen jetzt zu zweit, also, das heißt, mein Bruder ist halt ausgezogen, der ist Lackierer, der ist zweieinhalb, drei Jahre älter. Ja, zuerst waren wir halt drei Männer, jetzt sind wir nur noch zu zweit, ist ein richtiger Männerhaushalt, und ich bin eigentlich hauptsächlich hier, weil ich mir einen Haufen Geld spar und weil ich einfach da einen Haufen Platz hab, da kann ich mich ausbreiten wie ich will, bin nicht irgendwie auf ein, zwei Kämmerchen beschränkt oder so. Wie zum Beispiel in der Großstadt eben, das ist immer das. Ich kenn da eine, die studiert in Paris und na ja, sie hat zwar Blick auf den Eiffelturm aber sie zahlt für 16qm knapp 1000 €, also na ja..., wie man es halt grad haben will. Ich komme so auf 60 bis 70 Euro Spritkosten im Monat mit der Fahrgemeinschaft und die Wohnung gibt's nicht, die so billig ist, das ist klar. Also ich wohne jetzt hauptsächlich noch hier bei meinem Vater, weil ich mir dadurch einen Haufen Geld spare und weil ich einfach einen Haufen Platz habe, da kann ich mich ausbreiten wie ich will und bin nicht irgendwie auf ein, zwei Kämmerchen beschränkt oder so. Und so, mit dem Vater komm ich gut klar, also ist kein Problem. Auch mit dem Haushalt, das ist kein Problem, das läuft schon lange, muss auch, sonst geht's ja nicht.

(Pause)

Also, ich hab jetzt Bafög beantragt und ich denke, so um die 100 oder 150 Euro werden schon drin sein. Dann krieg ich Kindergeld 150 Euro, 150 Euro von der Mutter und noch mal so 100, 200 Euro vom Vater. Also, mir ist es eigentlich immer egal sag ich, was ich so habe, was reinkommt. Ich schau halt nur, dass ich nicht irgendwie die Mark oder den Euro zweimal umdrehen muss, ich hab keinen hohen Lebensstandard oder sonst was, es läuft einfach so. Also, mir geht's einfach nur darum, wenn ich auf die Bank gehe, dann soll auch mal was rauskommen und nicht irgendwie »keine Auszahlung möglich« und ich brauche da keine paar Tausend Euro oder sonst was.

(Pause)

Verdienst Du Dir denn manchmal was durch einen Nebenjob dazu?

Ja, ich wollte eigentlich jobben, aber es wird sich jetzt höchstens mal auf die Semesterferien wahrscheinlich verschieben und das auch erst, frühestens wahrscheinlich im Sommer, so wie es aussieht, weil es (das Studium) doch nicht so leicht ist, sagen wir mal so. Also ein paar von unseren Professoren haben sich halt zum Ziel gesetzt, ne Eliteschule aus unserer Schule zu machen und das merkt man.

(Pause)

Also insgesamt, so vom Umfeld und so gefällt mir es super. Es ist eine nagelneue Schule, ist jetzt seit 93 oder 94 in Betrieb, wenn überhaupt. Also es wird alles noch aufgebaut, auch Bücherei und so weiter wird aufgebaut. Das heißt, wenn ich irgendein Buch brauche, ich geh hin, die haben Budget ohne Ende, sag ich, ich brauch das Buch, die bestellen das gleich fünf mal, ich hab alles was ich brauch. Ist super. Es sind neue Geräte da, es sind neue Räume. Es ist halt jetzt schon wieder so, dass es langsam schon wieder zu klein wird, also auch schon nach so kurzer Zeit, als das wird wohl noch ein Problem wahrscheinlich. Aber sie heben halt jetzt den Standard, so dass die Leute einfach..., wir haben schon Vordiplom nach zwei Semestern, dass dann Ruhe wird schon langsam. Wir haben auch wenig Wiederholungsprüfungen, also da werden auch einige rausgeprüft, denk ich mal.

(Pause)

Was machst Du denn so in Deiner Freizeit?

Ja, das ist jetzt eine gute Frage, weil in den letzten eineinhalb Monaten ist es recht eng geworden (durch das Studium; U.S.), aber so am Wochenende, also jetzt die letzten Wochenenden nicht mehr, aber so vorher, gehen wir essen oder sonst was. Also Weggehen, so discomäßig, war noch nie so mein Ding. Jetzt sind wir letztes Mal, unter der Woche, halt zum Maschinenbaustammtisch gegangen, so Sachen. Das sind Kommilitonen und ein paar Professoren sind auch noch dabei. Also na ja, weggehen.... es ist nicht mehr recht viel los, es ist eigentlich, ich hab so auch immer mein Augenmerk schon so auf die Technik, auf Motoren und so gerichtet, meistens auf Autos herichten, aber es ist leider nicht die Zeit. Also, ich denk mal, dass überhaupt bis Juni, Juli..., ist verplant (fürs Studium; U.S.); leider. Na ja, aber das muss halt sein.

(Pause)

Wie sieht es denn mit Freunden von früher, von der Schulzeit aus? Gibt es da noch regelmäßiger Kontakte? Was machst Du denn so in Deiner Freizeit?

Ja, also sagen wir mal mit denen, wo ich mich schon in der Fachoberschule gut verstanden hab, hab ich auch jetzt immer noch so ein bisschen Kontakt und also man besucht sich, mal schaut der vorbei. Es ist halt auch, die meisten, mit denen man sich verstanden hat, studieren jetzt. Also es sind noch, also drei oder vier sind jetzt noch an der gleichen FH in F und dann so, die anderen in X und so, da muss man halt dann mal ein bisschen fahren (um sich zu treffen; U.S.). Aber man sieht sich schon noch. Und so, telefonieren oder sonst was, also so zu Anlässen, man trifft sich schon noch. Es wird sicher eingengt, ein bisschen weniger, aber man kennt sich schon noch.

(Pause)

Meistens tu ich so rumrechnen, rumbasteln, auch theoretisch, weil ich will einfach mal ein Auto bauen, wirklich selber bauen und das ist ein Haufen zum Rechnen. Das hat mit Praxis leider wenig zu tun, aber die kommt auch irgendwann noch, die Planung ist eh die halbe Miete. Und so sind wir auch viel unterwegs, mein Freund, der auch recht ähnliche Interessen hat und ich. Wir sind da schon viel unterwegs, so dass wir mittlerweile halb Bayern abgefahren haben, auf der Suche nach entsprechenden Teilen und Autos und so weiter, wo man das ausschachten kann, leider ziemlich erfolglos (lacht).

*Woran liegt das? Am Budget?*

Nee, wir suchen uns schon die Teile raus, die es nicht gibt... (lacht), wir sind halt teilweise auch ziemlich japanisch orientiert und da sind halt bei uns einige Modelle ziemlich selten. Und da scheidet es halt dann oder nur mit, was weiß ich, 2000 Prozent Liebhabeaufschlag und da ist dann halt

doch das Budget auch begrenzt, das muss dann auch nicht sein. Das ist ein ziemlich großer Teil der Freizeit. Sonst setzen wir uns zusammen und reden entweder über das Projekt oder, bei schlechtem Wetter, schalten den Computer zum Spielen ein. Also das Programmieren, das hab ich irgendwann aufgehört, ich hab mir gedacht irgendwann, das schaffst Du nicht mehr. Ich hab mich interessiert, aber dann sitzt Du 12, 14 Stunden vor dem Ding und kriegst überhaupt nichts mehr mit und der Sommer zieht vorbei und der Winter zieht vorbei und so geht's dann halt dahin und dann denkst Du auch, so, jetzt ist es noch ganz interessant und spannend, aber, ich mein, Du lernst es heute und morgen kannst Du das andere lernen, weil es veraltet ist und das hältst Du durch bis 35 oder 40 und irgendwann, weiß ich nicht, bist Du weg vom Fenster. Und es zeigt sich mittlerweile eh, dass da die Verdienstmöglichkeiten zwecks Überangebot an Programmierern nicht mehr so gut sind, also da muss man schon wirklich was drauf haben, dass man da noch ein paar Mark verdient. ... Mich interessiert mehr die Technik von Autos und Zweirädern. Ich habe mit meinem Roller anfangs auch Probleme gehabt, weil die absichtlich so gebaut sind, dass man sie echt immer in die Werkstatt bringen muss. Das ist mir zu blöd, da schau ich es mir lieber eine Stunde lang an und dann mache ich das selber. Ich möchte das halt wissen, wie das alles funktioniert, also die Technik fasziniert mich da schon. ... Also Im Studium spielt der Computer jetzt auch kaum eine Rolle, also für die Vorlesungen, so Nachbereitung oder so, nehme ich ihn überhaupt nicht her. Ich brauch ihn in zwei Fächern für Testate, also muss ich teilweise nur den Kopf oben drauf drucken und so weiter, weil er einfach eine gewisse äußere Form verlangt, der Professor, aber sonst eigentlich, noch nicht mal in Informatik, da könnte es vielleicht mal im dritten oder zweiten Semester so weit werden, dass ich vielleicht ein bisschen Office-Anwendungen brauch zu Hause, aber ansonsten..., wir hätten ein Rechenzentrum auch, also mehrere Räume mit genügend Computern.

(Pause)

Hast Du zur Zeit eine Freundin?

Nein, also ich bin jetzt seit eineinhalb Jahren solo. Und das ist auch gut so. Also erst mal schauen, dass man selber glücklich wird, denk ich mal, und dann... Also so sehe ich es zur Zeit, weil, weiß nicht, ich will nicht mehr. Sie (die letzte Freundin; U.S.) hat mir das Kraut ausgeschüttet oder so sagt man in Bayern, das ist ..., dauert noch ne Zeit.

(Pause)

Na ja, hin und wieder ist man halt nicht so glücklich, dass man immer so allein rumhängt oder so. Aber es hat auch viele positive Seiten, sagen wir mal so. Man hat halt gewisse Freiheiten, sonst muss man sich halt doch ein bisschen einschränken, Verantwortung zeigen und so was, na ja...

(Pause)

Wie sieht es mit Deiner Urlaubsgestaltung aus?

Also, dieses Jahr war nicht in Urlaub. Letztes Jahr, also da hat ich zwischen Fachoberschule und Zivi, hat ich ja ein paar Monate quasi, war ich ja arbeitslos und hatte nichts zu tun, das heißt, ich habe ein bisschen gejobbt, so auf 630 DM-Basis da noch, in einem Büro. Und da bin ich dann schon noch mal so ein bisschen mit dem Auto rumgefahren, mal nach Italien runter, so die Nähe von Venedig, weil da so meine Musikrichtung so ein bisschen herkommt. Also Cosmic, das sind zum größten Teil italienische DJs, die halt mit zwei, drei Plattenspielern und Mischpult so halt die Musik ein bisschen ineinander so mischen, und da kommt eigentlich alles vor, also das kann man nicht klassifizieren. Da ist Rock, Pop, Reggae, Soul, Funk, da ist eigentlich, wirklich alles kann auf einer einzigen CD drauf sein. Und das ist einfach nicht so eintönig, das ist halt zum größten teil, in Deutschland gibt's jetzt zwei wirklich bekannte DJs und man kriegt eigentlich nichts her außer man fährt auf Events. Ja, da hab ich mir gedacht, fährst mal ein bisschen üben Brenner rum und so, da bin ich da ein bisschen rumgegurkt, da hab ich auch noch ein bisschen mehr Power gehabt als die 50 PS da jetzt. Na ja, das waren zwei Wochen Italien, einfach so, Rucksack hinten drinnen und Zelt dabei, Kocher. Erst mal bin ich alleine gefahren, wir hatten eigentlich geplant, dann noch mal zu zweit zu fahren, weil's mir so gut gefallen hat, aber irgendwie ist das alles verlaufen jetzt ein bisschen, Zeit und Geld und Auto und so weiter. Dem (Freund; U.S. ) ist mittlerweile auch ein Reh reingelaufen und jetzt ist er auch abgestiegen auf 55PS oder so, und da ist jetzt so weit wegfahren, also mit den vielen km, ist das Auto da nicht so zuverlässig, muss nicht sein. ... Ich hab vorher



ne Zeitlang einen recht neuen Passat gefahren, einen 94er Baujahr mit 115 PS, also das war so ganz gemütlich, eineinhalb Jahre.

(Pause)

Ich habe auch noch einen Roller, der ist aber eingemottet, also der steht im Keller unten. Allerdings ist er angemeldet, weil der quasi als mein Zweitwagen mit den Prozenten immer runtergeht. Also da zahl ich jetzt, weiß ich nicht, 46 oder 48 € im Jahr, und ab nächstes Jahr sind es nicht mal mehr 40 € glaub ich, und da komm ich dann halt mit dem Zweitwagen (wenn ich mal einen anmelde) schön runter (in der Versicherungsklasse), also so billig wies geht denk ich mal. Und dann kann ich auch, wenn ich mir mal ein anderes Auto hol, dann muss ich nicht mit 100, 140 Prozent einsteigen, weil dann kann ich mir wahrscheinlich noch nicht mal den Fiesta leisten. Ich mein, ich hab's damals schon so gemacht, dass ich mit 16 gleich den Roller auf meinen Namen angemeldet hab, und dadurch bis ich jetzt beim Auto (dem Fiesta) schon auf 60 Prozent herunter, und da geht's einigermaßen, da bin ich jetzt so bei 350 €, was ich an Haftpflicht zahle. Ich schau halt übers Jahr, dass ich da immer ein bisschen was auf die Seite bringe, also ich jobbe dann auch. Vor dem Zivildienst habe ich zum Beispiel so einen Bürojob gehabt. Meistens ist es dann auch ein bisschen was bis zum Jahresende und na ja, spätestens bis März sind dann alle Rechnungen da gewesen. Aber sagen wir mal es läuft, es ist nicht so, dass ich jetzt ins Minus komm, das hab ich auch abgeschafft, da bin ich zur Bank gegangen und hab gesagt »kein Dispo«, nicht mit mir, weil da gewöhnt man sich dann nur dran und ich hab's bei einpaar Kollegen und Kumpels und so gesehen. Es ist ein Teufelskreis, weil dann kommt wieder Geld drauf, dann ist man nach einem Jahr auf Null oder so und das ist dann natürlich auch nicht so toll, wenn man dann gleich wieder quasi nur von Null ins Minus rein lebt oder so. Na ja, Geld, also ich weiß auch nicht, sicher würde ich auch gern ein bisschen ein anderes Auto fahren, aber es muss halt sein, sagen wir mal so. Vor allem wegen dem Studium,. Es sind halt doch, ich hab's mal ausgerechnet, es sind so um die 1600km nur Fachhochschulweg im Monat, so grob geschätzt. Also, da geht, mit einem 10 oder 12 Liter-Auto, geht da nichts. Also politisch korrekt so und so nicht, aber das ist mir ehrlich gesagt egal (lacht).

(Pause)

Du hast gesagt, »politisch nicht korrekt«, interessierst Du Dich für Politik?

Also, ich hab mich eigentlich schon immer für Politik interessiert, aber die letzten zwei, drei Jahre bin ich immer mehr weggekommen davon, weil es einfach... Also ich muss sagen, ich hab Rot gewählt, auch dieses Mal wieder, also ich war ja Erstwähler, aber ich hätte es letztes Mal auch gewählt. Aber ich einfach wirklich absolut unzufrieden mit der Handhabe und auch mit der Sparpolitik, weil ich nicht glaube, dass man mit Sparen unbedingt so ne Wirtschaft auf Vordermann bringt. Das kann einfach nicht funktionieren. Und vor allem dann auch, was weiß ich, Kindergeldpolitik zum Beispiel versteh ich nicht, ich mein nicht nur jetzt weil es mich betrifft, aber es ist einfach, wo Bevölkerung ist, da kommen Steuern rein. Es ist einfach ganz simple ausgedrückt, ich bin absolut kein Wirtschaftler, aber ich denk mal, das kann man sich leisten, das muss man sich leisten und das rechnet sich auch in zehn, fünfzehn Jahren spätestens, und das ist ja quasi kurzfristig, 15 Jahre, das ist ja nicht langfristig für einen Staat. Aber so Politik, also ich halt mich fern davon, ich schalst es weg, wenn ich's im Fernsehen sehe. Es ist wenig, dass ich vielleicht hin und wieder, wenn ein interessanter gast bei der Maischberger da ist, dass ich mir den vielleicht mal kurz, so ne Viertelstunde ansehe, aber so..., das war's dann eigentlich mit Politik.

(Pause)

Spielt Ökologie eine Rolle für Dich?

Na ja, als Autofahrer bin ich, sagen wir mal, nicht so glücklich über die Ökosteuer, weil ich sehe sie, vor allem auf Biodiesel und Gas, für Geldeinnehmen und nicht für Öko, weil wen ich irgendwelche alternativen Kraftstoffe anbiete, dann kann ich da doch nicht die gleiche Steuer drauflegen. Ansonsten, man sieht's jetzt wieder an den Vulkanausbrüchen, ich bin mir immer nicht so ganz sicher, welche Rolle wir Menschen wirklich so, vor allem global und für die Klimaerwärmung und so spielen. Ich glaube es fast nicht, wenn man sieht, was an Millionen und Millionen an Tonnen von Stickoxiden und was weiß ich was alles rausgespeit wird. Ich mein, das haben wir vielleicht in 50 oder 100 Jahren Schwerindustrie und dann sagen die in Deutschland Filter her und sonst was und

die Amis und so, wahrscheinlich eh der ganze Ostblock, bläst raus wie noch mal was und wir machen quasi unsere Wirtschaft (durch ökologische Vorschriften) fast kaputt, indem das der halbe Preis für eine Anlage nur auf Umwelttechnik basiert. Ja die Produktionskosten, es ist klar, dass ich dann das Auto lieber in der Tschechei produziere, auch wenn ich zwei Drittel Ausschuss habe. Ich mein, es ist teilweise wirklich so, aber es rechnet sich fast noch. Zur Ökologie ..., da bin ich schon der Meinung, man sollte ein bisschen recyceln und man muss jetzt nicht unbedingt das Öl rauschleudern, so dass in 50 Jahren gar nichts mehr da ist. Man sollte schon schauen, dass die Kinder und Enkelkinder auch noch ein bisschen was übrig haben von den Rohstoffen. Aber ansonsten, man sollte es nicht so übertreiben, wie wir es teilweise machen, vor allem in der Wirtschaft dann. Also da find ich, ist Deutschland schon, wir sagen immer Spitzenreiterposition, aber ich mein, es ist spitzenmäßig übertrieben. Also so sehe ich es, weil es bremst einfach so stark ein, wir könnten einigermäßen, denk ich mal, also unsere Straßen herrichten, wenn ich jetzt mal als Autofahrer sprechen darf, weil wenn man da mal rumfährt, das ist ja teilweise wirklich katastrophal. Also überhaupt, es wäre dann halt Geld da, würde ich mal sagen, wenn man da nicht so einbremsen würde, weil es macht einfach wahnsinnig viel aus. Das wir auf FCKW achten, wegen der Ozonschicht und so, das versteh ich ja noch, das ist ganz klar. Oder bleifreies Benzin, da bin ich auch dafür. Und dafür, dass Benzin schwefelfrei wird, ich mein das ist kein Problem. Es ist jetzt auch nicht so, dass ich irgendwie Öl wegschütten würde oder meine Altreifen im Wald entsorge.

(Pause)

### Spiele politische Themen in Deinem Freundeskreis eine Rolle?

Na ja teilweise schon mal ein bisschen, dass man so ein bisschen über die Gesellschaft und die Einstellung der Gesellschaft zu manchen Themen redet, wo wir einfach sagen, hier bei uns in Bayern, sind wir ja ein bisschen konservativ, da reden wir schon mal gern drüber.

(Pause)

Vor allem hier in Bayern sind viele ja schon eher konservativ. Wenn man hier mal weggeht und eine andere Ansicht hat, da kann man kaum was sagen, da bist du gleich unten durch, wenn du eine andere Meinung hast. Das fängt schon bei Klamotten und so an. Ich meine, da muss ich ja schon wegen meiner weiten Hosen aufpassen oder wegen meiner Haare. Na ja, ansonsten reden wir mehr so über die Freundin oder was sonst so läuft, Technik und Auto, irgendwie so die Richtung, was so grad anliegt, also Politik ist eigentlich sehr wenig dabei. Außer wenn jetzt mal irgendwas passiert ist, so 11. September-mäßig, da redet man schon mal, also was hältst Du jetzt davon, dass die jetzt hier und Afghanistan und so. Aber Innenpolitik oder so was gar nicht eigentlich. Ist nebensächlich, vor allem auch wenn man denkt, dass wir alle mehr oder weniger so vorhaben irgendwann eigentlich eher Richtung Osten (Asien) oder Australien oder so unsere Fühler zu orientieren. Mich hält hier eigentlich nicht allzu viel, nach der Ausbildung. Es ist einfach, ich mag die Kultur nicht, sagen wir so. Also nicht nur die deutsche, ich würde sogar so weit gehen und das auf Europa beziehen. Weil ich einfach sehe, das ganze Anhäufen von Reichtum und Macht irgendwie, also dieses Streben, was jeder bei uns zeigt, das ist es doch nicht ...

(Pause)

Ich will eigentlich irgendwann mal in den asiatischen Raum, also so Indonesien, so die Inselketten, oder eben wirklich Australien und da mal schauen, wie so das Outback ist. Das wäre halt schon interessant. Ich hab ein bisschen Literatur dazu schon mal gelesen, so ein dickeres Buch über das Überleben im Outback, also wirklich professionell geschrieben. Aber es war halt wirklich so, bevor man sich das antut, muss man, denk ich mal, schon ein bisschen trainieren. Also einfach so kalt, Australien einfach so durchqueren, das würde ich jetzt mal keinem empfehlen.

### Wie kommst Du denn auf Australien oder auch Indonesien?

Ich will mal, also wenn ich an Australien denke, mal so weit der Horizont reicht, keinen Berg und kein Haus und keinen anderen Menschen sehen, das würde mich mal reizen. Weil bei uns in Bayern, da kannst du wirklich hinfahren, wo du willst, spätestens alle 10km ist irgendein Haus oder so. Das gibt es einfach nicht, dass du hier irgendwo was siehst, was nicht von Menschenhand verpfuscht ist, und so die asiatische Richtung, die interessiert mich eigentlich mehr von der Mentalität her. Ich will das einfach mal kennen lernen. Ich weiß nicht, ob das geprägt hat, aber meine erste

Freundin war auch eine Asiatin und da hab ich auch teilweise, auch über ihre Eltern, doch eine Menge davon mitgekriegt, wie die Leute leben und auch, welche Einstellungen die haben, auch zu Natur und Garten und so. Also eigentlich waren sie (die Eltern) Belgier, aber von der Abstammung her auch Indonesien und Thailänder, also so ein bisschen ne Mischung auch. Sie war so ein Jahr in Belgien und ist dann komplett hier aufgewachsen. Die Freundin selber hat also von dem Leben (in Indonesien) nicht viel mitbekommen, aber einfach über die Eltern, das merkt man einfach. Streng, sehr streng vor allem. Es ist so, also hier herüber haben sie es sehr gut, weil als Frau, die Frauen da drüben (in Indonesien) wirklich gar nichts zu sagen haben, als das ist schon sehr traurig, muss man schon sagen. ... (Pause) Na ja, also das sind Zukunftspläne, also so 25 Jahre aufwärts. Jetzt hab ich ja noch 5 Jahre fürs Studium und so, mindestens.

(Pause)

Wie würdest Du denn das Leben in Deiner Region beschreiben?

Na ja, sagen wir mal, man sucht sich halt die Leute, mit denen man da auf einer Wellenlänge ist und ich mein, man war irgendwann mal angepasst, ist dann ausgebrochen, also man weiß noch, wie man reinpasst ins Schema, also man kommt schon noch klar mit den Leuten und so... Na ja, wie ist das Leben hier in X? X ist kein Leben, es ist eher so, ich wohn hier, ich schlaf hier, ich esse hier, das ist so das Leben hier. Es ist also wirklich so, dass ein großer Teil der Freizeit im Auto stattfindet, also dass wir einfach irgendwo rumfahren, einfach versuchen, so die weißen Flecken auf der Landkarte auszuradiieren, irgendwie so. Ich mein, das ist sicher, bei dem Spritpreis, nicht so unbedingt das Beste, aber jeder hat seine Hobbys...

In welchem Umkreis wohnen denn Deine Freunde?

Also, das Extremste, das wäre dann L., das sind so 50km, aber das ist schon das Extremste. So der Rest ist eigentlich im Umkreis von 10, 15 km, so rum. Also ist jetzt, wenn es mal sein muss, im Sommer irgendwie, aufs Rad rauf und irgendwie hin fahren oder so (zum Freund; U.S.), kommt vor. Nicht oft, so die 15km Richtung, vielleicht auch mal 25 aber das wird dann beim Rückweg meistens eh zu weit.

(Pause)

Wann hast Du denn den Wunsch entwickelt, »hier rauszukommen« wie Du es vorhin beschrieben hast?

Ich meine, es ist ja immer so: »Was man nicht weiß, macht einen nicht heiß.« Mit der Zeit kriegt man dann halt verschiedene Dinge mit ... und dann, mit 16, 17 Jahren, ist dann eben Schluss, da hat man auch mit den Eltern nichts mehr zu tun und andere Autoritäten so und so nicht. ... Es ist einfach auch so, dass ich vor allem auch Probleme damit hab, wie zum Beispiel die Kirche bei uns eine Menge beeinflusst. Wenn ich da Sachen hör, ich weiß nicht, das war irgendein Gymnasium, so ein Klosterschule, wenn die da aus dem Biologiebuch die Sexualkundeseiten rausreißen, und sagen: »Das lernen wir nicht, das wird bei uns nicht gelernt.« Ich meine, mir ist das irgendwie zu hoch, so was heute noch nachzuvollziehen. Ich meine so Beispiele einfach. Und diese Verlogenheit, jeder weiß wie es läuft, aber keiner spricht darüber. Ich muss nicht unbedingt darüber sprechen, aber ich muss auch nicht irgendwie ständig mit dem Finger auf jemanden zeigen, wenn ich irgendwas von ihm weiß und hintenrum tuscheln und so ..., das ist einfach ziemlich schlimm bei uns. Ich find auch, also ohne jetzt da irgendwen angreifen zu wollen, ich find die Mädels, je weiter nördlich man kommt, um so besser sind sie drauf, also weniger zickig. Also, hab ich so ein bisschen die Feststellung gemacht. Also dass man da irgendwie nicht so »was willst denn Du überhaupt von mir«, sondern Du kommst einfach leichter ins Gespräch, da kann man fast sagen generell. Also jetzt zum Beispiel Richtung Berlin oder so, geh ich irgendwo hin und sag »Hi« oder so was, fünf Minuten später sitz ich mit der in einem Cafe. Wenn ich das bei uns mach, dann, keine Ahnung, schaut die mich an, »was willst denn Du von mir« und geht weiter oder so. Sicher, darf man das nicht pauschalieren, aber so die Richtung halt. Also ich habe da einen ziemlichen Hals teilweise drauf. Das sind auch so Sachen, über die ich gar nicht so nachdenken will, weil ich mich da richtig reinsteigern kann. Genau wie übrigens auch Gleichberechtigung, das muss ich immer sehr bald abrechnen..., weil es ist ja schon, ich mein, ob ich das jetzt auf Frau und Mann beziehe oder ob ich jetzt mit der Bundeswehr anfange und dann, keine Ahnung, auf europäische Ebene beziehe, irgendwie auf Berufsarmee oder sonst was, weil heutzutage mit offenen Wirtschaftsmärkten

ten und so weiter, da ist es ja kein Problem,. Dass irgendein Franzose, der macht mit 17 sein Abi, studiert dann und ist vielleicht mit 23 Jahren schon fertig, kommt rüber und, keine Ahnung, besetzt einen Job, und ich bin, allein mit der Bundeswehr, ein Jahr später fertig. Und da denk ich mir, da ist irgendwie Gleichstellung nicht gegeben. Dann, wenn man auf Deutschland blickt, oder auch überhaupt auch Europa mit Bevölkerungsurne, also diese Ausrede mit ›Frauen bekommen Kinder, Männer in die Bundeswehr‹ oder so irgendwie in die Richtung, das ist nicht mehr zeitgemäß und ist wahrscheinlich auch zu teuer. Also ich geh davon aus, dass eine Berufsarmee deutlich billiger wäre als irgendwie jemanden da neun Monate auszubilden, der dann wahrscheinlich das ganze nach 10 Jahren eh wieder mehr vergessen hat als das er noch was davon weiß und quasi effektiv Verteidigung so und so kaum leisten kann, würde ich jetzt mal sagen. Aber da wird dann einfach quasi in einen Lebensablauf, wo sich auch im Aufbau befindet, wo irgendwie sich gerade orientiert, so eingegriffen und also ich halte es nicht für richtig. Das ist halt auch ein großer Vorteil von Euch Frauen, würde ich jetzt mal sagen, dass Ihr sagen könnt, ›okay, ich mach ein soziales Jahr‹, ›ich geh in die Bundeswehr‹, geht ja mittlerweile auch oder ›nein, ich geh gleich meinen Karriereweg‹ oder, ich mein, den Familienweg, den geht Ihr ja sowieso, nicht mehr allzu viele in dem Alter, also die meisten verschieben es ja auf dann, nach der Karriere.

(Pause)

Warum hast Du Dich für den Zivildienst entschlossen?

Na ja, einerseits sind es die Haare..., aber das ist mehr nebensächlich. Es ist eher so die Richtung Befehlsstruktur und auch, weiß ich nicht, die Annehmlichkeiten. Wenn ich jetzt sage, ich bin die Woche über irgendwo im Feld oder so oder ich muss mal ein bisschen Biwaken und bin eigentlich so und so immer in der Kaserne mit, keine Ahnung, 2, 3, 4 Kollegen da aufm Zimmer, und dann, keine Ahnung, der ganze Gruppenzwang und so weiter. Und ich bin sowieso noch nie so der Bierdämpfer gewesen, das ist einfach nicht mein Ding, ich mag nicht so Weggehen und Biertrinken, das ist nicht unbedingt so bayerntypisch, aber es ist einfach so. Und da hört man ja doch, dass die größten Antialkoholiker da drinnen oft mal schon ihre Bierkugel schon wegstreichen mit der Zeit... Und vor allem auch die Befehlsstruktur, wenn ich dran denke, ich hab so, hab ich mir die Zivildienststelle selber gesucht und ich hab 1,5km Fahrtweg gehabt, also mit dem Rad kein Problem. Jeden Tag von sieben Uhr bis drei, viertel nach drei Dienst, niemals Wochenenddienst, niemals am Feiertag, also was will ich mehr. Also das war im Krankenhaus, Hol- und Bringdienst. Ich hab geschaut, dass ich nicht unbedingt pflegen muss, weil ich hab mir gedacht, entweder Du pflegst, dann steigst Du dich rein, also dann musst Du es auch wirklich richtig machen, sonst macht es Dir keinen Spaß und ist nicht gut für die Leute. Da hab ich mir gedacht, da ich so und so Probleme hab mit der Verpflichtung (zum Zivildienst; U.S.), weil freiwillig ist das ja nicht wirklich, muss ich mich da nicht so engagieren und hab dann gesagt, ich geh zum Hol- und Bringdienst, ich bin Mädchen für alles, trag halt also Blutkonserven rum, mal von hier nach da, und Aufkleber, irgendwelche Zettel von dem Büro in das, irgendwas kopieren, also was halt so anfällt einfach. Und es ist ein schöner Job gewesen, und man lernt halt doch noch was ein bisschen über die Leute kennen, man kriegt mit, in welches Krankenhaus man gehen sollt und in welches nicht... Und im großen und ganzen schaut man, dass man gesund bleibt (lacht). Also das ist schon teilweise sehr extrem und man denkt sich halt auch, irgendwann hat man mal so gedacht, okay, wäre ja nicht schlecht, wenn Du 80 oder sogar 90 wirst, aber dann denkst Du, von mir aus mit 40 Schlaganfall, Hauptsache es geht schnell, aber das musst Du nicht erleben, was die da haben. Aber da denkt man sicher mit Familie dann auch wieder anders, wenn man mal irgendwie weiter in die Zukunft denkt. Aber so mit 10 denk ich mir schon, alt werden ist nicht das schönste, also so richtig dann, wenn Du mal, was weiß ich, umgedreht werden musst alle halbe Stunde oder so was. Das sind halt schon Anblicke, wo Du Dir denkst, das hättest Du Dir jetzt noch ein paar Jahre sparen können irgendwo, also das kommt schon hin und wieder vor. Ja also, ich mein, dann muss sich das auch mal anschauen, das gehört auch dazu.«

(Pause)

Hast Du aus dem Zivildienst etwas für Dich rausziehen können?

Fürs Leben hat der Zivildienst sicher was gebracht, aber ich würde nach wie vor sagen, ich wäre jetzt lieber im dritten Semester als im ersten. Aber so, fürs Leben und auch fürs Berufsleben, weil so viel Berufsleben hat ich ja nicht mit meinem Nebenjob, das waren zwar schon mal, ja auch zwei Jahre, aber, was weiß ich, die 40 Stunden, die ich da mal gemacht habe oder so, fürs späte-

re Leben, ich weiß so vom Umgang einfach im Berufsleben, denk ich mal, hat's am meisten gebracht. Wie ich jetzt mit Vorgesetzten umgeht zum Beispiel, weil es ist einfach, man hat nicht die Befehlsstruktur, man muss halt einfach doch schauen..., ich mein, ich hab da nicht so die Probleme damit, ich hab eigentlich mehr gelernt von den Fehlern der anderen, muss ich sagen. Also es ist teilweise schon so, dass die dann, wenn sie irgendwie aus dem Gymnasium oder sonst was kommen, noch nie irgendwie gearbeitet haben und, keine Ahnung, Vorstellungen von, was weiß ich, ›ich bin Gott‹ oder irgendwie so die Richtung haben, dann sagt der Chef irgendwas und so kann ich nicht zum Chef sagen ›lass mir doch Du meine Ruhe, ich mag jetzt nicht‹ oder so in die Richtung. Und da hat man schon Sachen mitgekriegt, das war dann halt schon auch lustig, mitzukriegen, wie das dann geahndet wurde. Also da, also so in die Richtung. Und auch im menschlichen Umgang, wir haben auch die Leute zu den Untersuchungen gebracht und wieder zurück aufs Zimmer und so und mei, mit Gebrechlichen und mit Jungen, mit Alten, mit diesen und jenen Problemen und, keine Ahnung, zu irgendeinem Bett hingehen und dann willst Du dir das fahren ersparen und fragst ›können Sie gehen‹ und dann erst schauen und dann siehst Du, wie zwei Beinprothesen neben dem Bett liegen und also das..., na ja, das sind halt so Erfahrungen.

(Pause)

Also, da ich gute Kollegen hatte und so, hatten wir meistens einen Haufen Spaß. Ich würde es auch nicht unbedingt missen wollen, also es ist auch so, dass ich jetzt immer noch einmal im Monat mal hinschaue, oder auch mal öfters, so alle zwei Wochen mal hinschaue, sie mal besuche, jetzt hab ich mal einen Kuchen vorbeigebracht, so, da hat man such wieder neue Freundschaften und Kontakte halt... es ist auch so, muss ich sagen, auf das Thema Handwerkskammer bezogen, von früher, ich hab auch da noch Kontakte zu den Meistern und ich hab mir halt das, kann man sagen, warmgehalten, weil ich eben doch technisch interessiert bin. Ich hab da also immer noch die Möglichkeiten, irgendwie zu drehen, zu fräsen, so, die Sachen, wenn ich da was bearbeiten will, auch mal was zusammenzulöten. Also ich muss mir jetzt nicht für ein paar tausend Mark hier Werkzeug anschaffen, hab da quasi immer alles vorrätig. Das sind halt so Sachen, wo ich mir denk, so Beziehungen in der Richtung sind immer wichtig und kann man das ganze Leben brauchen. Also vorausgesetzt, man bleibt dann auch einigermaßen hier (in der Region) und pflegt sie halt einigermaßen, das gehört halt einfach dazu.

(Pause)

Ja, es (der Zivildienst; U.S.) gehört einfach dazu wahrscheinlich bei uns immer noch, wahrscheinlich in 10, 15 Jahren ist es nicht mehr so, aber da muss man sich dann auch fragen, was man eventuell verpasst hat, dann, wenn man's nicht mehr machen muss. Es ist schon, vor allem im Umgang eben auch überhaupt mit Menschen aus allen Regionen kann man auch sagen, weil es dann so, dass Menschen, die halt eben krank sind, auch auf gewisse Sachen recht anfällig sind, oder auf eine gewisse Art und Weise einem recht offen entgegentreten, vor allem wen man dann in Weiß gekleidet irgendwie gegenüber tritt, dann ist man gleich irgendwie der Doktor oder die Vertrauensperson und da muss man dann halt auch schon verantwortlich damit umgehen und auch irgendwie schauen, dass die Leute sagen wir mal, mit einem doch gewissen Respekt behandelt werden. Es kommt halt doch schon oft beim Krankenhaus, das wirklich über die Köpfe von den Leuten da so dahingeredet wird, so quasi ja ›was fehlt dem den Patienten‹ so und dann redet man wirklich, also während der Patient anwesend ist, in der dritten Person von dem. Also, da bin ich der Meinung, das sollte man auch teilweise anders machen. Also da gibt's schon auch diese Seiten, wo man dann sieht, das ist ein Doktor, der auch ein bisschen um seine Patienten schaut oder einer, der einfach nur, weiß ich nicht, seine 8 Stunden, 10 Stunden da abackert und dann wieder heim.... Und das kriegt man dann schon auch mit, also es gibt einige Krankenhäuser bei uns in der Umgebung, wo ich sagen würde, egal was mir fehlt, und wenn es noch so ein Notfall ist, die 50km müssen schon noch drin sein, Mehrtransport oder so weiter

(Pause)

Also missen will ich es nicht (den Zivildienst; U.S.). Und ich muss auch sagen, ich hab's ja auch Gott sei Dank auf 7 Monate hingekriegt, also auf 10 Monate, es wird dann hinten raus wahrscheinlich die letzten 2, 3 Monate schon noch recht lang. Weil es ändert sich nicht mehr viel, es ist immer so, wenn man irgendwo neu reinkommt, die erste Zeit vergeht schnell und wenn man dann man weiß, wies läuft im Betrieb, dann ist es auch mehr oder weniger nur noch Arbeit und ich bin halt

schon immer auf der Suche nach was Neuem und das ist ja auch, deshalb will ich auch Ingenieur werden, dass ich da was ändern kann und dass ich da selber was planen kann, dass ich irgendwann mal schau, in eine Position zu kommen, auch mal sagen zu können, nicht nur irgendwie das rechte untere Eck anschauen zu dürfen oder so.

(Pause)

Hast Du bestimmte Zukunftspläne? Beschreib sie doch mal.

Ja, meine Vorstellung läuft eigentlich so, dass ich hoffe, mit 24, 25 spätestens das Studium abgeschlossen zu haben und dann auch, zum Großteil die Lernzeit, ich weiß nicht, wies dann bei mir läuft, mit Dokortitel oder so, weil es wird wahrscheinlich, wenn man wirklich was verdienen will und eine Position haben will, muss man wahrscheinlich einen haben, aber das kann man ja eventuell neben der Arbeit machen, wie ich das so mitgekriegt habe. Ich mein, je nachdem, wie man es so drauf hat und wie man es organisiert, aber ich muss jetzt schon sagen, ich denk, dass ich dann höchstens mal bis zu dem Zeitpunkt dann, es ist eigentlich so, dass ich sage, ich schau, dass ich vielleicht zu einem Autobauer geh, das ist die größte Einschränkung eigentlich noch. Also, ich sag da nicht, ich will jetzt mit 30 oder mit 40 da sein oder hier sein oder ..., ich will mich auch nicht so einschränken, ich bin mir auch sicher, wenn ich jetzt heute so sage, in zwei Jahren, bin ich mir sicher, dass ich mir das anders überlegt habe. Vor allem wenn ich dann in der Materie, dann Maschinenbau oder so weiter drin bin und mal das alles besser kennengelernt hab, also ich will mich da nicht festlegen. Ich sag ›25 Jahre lernen, 25 Jahre arbeiten, 25 Jahre Spaß‹, ich weiß nicht, wer das gesagt hat, ist irgendein Zitat, aber ungefähr so denk ich mal, es wäre gut, wenn's so läuft. Also wenn man sich das leisten kann. Aber sonst, bin ich da ziemlich frei und ungebunden, also da mach ich mir auch keine großartigen Sorgen weil bis jetzt hab ich noch die meisten Sachen, die ich mir in den Kopf gesetzt habe, sag ich mal, hingekriegt und na ja, es läuft eigentlich immer so, dass ich alles bis auf die letzte Minute rausschiebe und dann kommt irgendein Gewaltakt und na ja, bis jetzt hat's meistens funktioniert, mal schauen wann ich hängen bleib.

(Pause)

Hast Du bestimmte Vorstellungen von Deinem zukünftigen Wohnort?

Also mehr Land, je mehr Land um so besser. Also der Traum wär's natürlich, irgendwo ein großes Waldstück sich irgendwo leisten zu können, oder zumindest da irgendwo drinnen ein Häuschen stehen zu haben, auf einer größeren Lichtung und dann halt eben die Verbindung von Abgeschiedenheit in Verbindung mit einer gewissen Nähe, was weiß ich, so 10, 15km zu einem Ballungsgebiet, wo ich quasi alles hab, was ich brauch, wo ich mir gewisse Dinge halt holen kann, einfach einkaufen kann und so weiter. Das wäre schon noch ein Fernziel, so einen Fleck auf der Erde irgendwo zu finden. Wo man wirklich seine Ruhe hat, aber trotzdem nicht, was weiß ich, seinen Stromgenerator selber zusammenflicken muss oder so. Also das man noch eine gewisse Anbindung hat halt. Also da..., ich kenn ein paar, also Menschen, die ähnlich leben, also die haben jetzt einen Nachbarn und dann wirklich ein paar Kilometer nichts, aber das sind halt so ehemalige Bauernhöfe, wo das halt jetzt auch nicht so geht mit der Agrarwirtschaft und so und die das dann auch ein bisschen geändert haben und teilweise wirklich schöne Villen da hingestellt haben. ... Es ist einfach die Ruhe, die wäre mir deutlich wichtiger wie irgendwie, dass ich jetzt da mit, was weiß ich, 200 Leuten denselben Quadratmeter in einem Wohnhaus bewohne oder so. Also da bin ich schon so mehr, also die frische Luft und Mischwald und so, das sind halt die Dinge, die ich will, was mich zum Beispiel auch noch hier in Bayern hält. Also wenn Sie jetzt zum Beispiel Richtung München fahren mit dem Zug, da ist die schöne Donauaue, also das ist was, was mir immer gefällt, vor allem jetzt im Herbst, wenn die vielen Farben drin sind oder im Frühling mit den verschiedenen Grüns. Also das ist das, was ich an Bayern mag, eigentlich, und na ja, das Essen teilweise, aber sonst, das war's dann ziemlich. Also die Naturverbundenheit, also ich bin jetzt nicht der Naturschützer oder sonst was, aber ich mag es einfach auch mal durch den Wald zu spazieren und da meine Ruhe zu haben und da mal noch ein paar Tiere zu sehen. Also nicht alle paar Meter einen Zaun und zugepflastert und so der Mensch, alles wird zugepflastert und es geht ja schon so weit, dass es das Wetter, das Klima schon, denk ich mal, beeinflusst, oder? Und da denk ich mal, müssen wir Menschen uns in Zukunft auch noch ein bisschen zurücknehmen, wenn da nicht irgendwann die Quittung kommen soll. Also so kann's nicht weitergehen.

(Pause)

## Möchtest Du später einmal eine eigene Familie haben?

Also ich denk, das läuft irgendwie zwangsläufig darauf raus bei mir. Also, ich mein, ich versteh die Leute nicht, die kategorisch sagen, ich will niemals Kinder haben. Ich mein, wenn ich mir denke, was mein Bruder und ich meinen Eltern graue Haare gekostet haben... aber trotzdem, ich denk, das gehört einfach dazu, auch zum Mensch sein irgendwo, das Weiterleben und die Familie, die Geborgenheit, die man einfach, denk ich, woanders auch kaum finden kann, so was gibt's einfach nur in der Familie, denk ich mal. Aber das ist wenig in der Planung, also ich wäre jetzt eher überrascht, wenn da irgendwo, wenn da jemand Opa werden würde hier oder Vater, das wäre jetzt nicht unbedingt so der Bringer (lacht).

## Wie ist denn Dein Verhältnis zu Deinem Bruder?

Ja, das ist eigentlich ganz gut, also die Zeiten, wo wir eben den Eltern graue Haare bereitet haben, die sind vorbei, das war so in dem Zeitraum, wo wir so 7,8, 10, 12 Jahre alt waren. Da waren wir halt typische Brüder würde dich sagen, wie man sich Brüder halt so vorstellt, wir haben also da eigentlich jeden Tag mal irgendwo im Eck gelegen und in den Haaren und so richtig gerauft. Aber das, na ja, das gehört dazu. Na ja, ich mein die Eltern sind auch irgendwann mal so weit, dass sie sagen, sollen sie sich die Schädel einhauen, wir machen da nicht mehr mit. Und na ja, das hat sich aufgehört und ich mein, wir verstehen uns eigentlich super, also wenn wir uns sehen, freuen wir uns und dadurch, dass er jetzt in Pocking wohnt, das sind auch 50km, und ich besuch ihn schon selten muss man sagen. Mein Bruder hat kein Auto, mangels Schein, also er hat nie einen Führerschein gemacht. Das kann ich auch nicht nachvollziehen, das ist schon ungewöhnlich für jemanden, der Autos mag und Lackierer ist und der im ländlichen Raum lebt. Aber das ist eben so, dass jeder seine Prioritäten woanders setzt, und er geht halt gerne aus ..., er kleidet sich dem entsprechend und hat eben in diesem Punkt einen gewissen Lebensstandard ..., das ist ihm wohl wichtiger. Auch wenn er den Schein hätte, er könnte sich wahrscheinlich die Versicherung nicht leisten, es geht einfach nicht. Er hat halt da oben ne Wohnung, das ist auch so ein kleines Zweizimmerding und das (der Arbeitsweg) funktioniert mit dem Fahrrad, das sind auch nur 2 oder 3 km, das ist auf ein paar Minuten, ist halt bei dem Wetter nicht unbedingt das Beste, aber ich mein, es ist so und so, die paar km soll man mit dem Auto so und so nicht fahren, das ist ja fürs Auto schlecht, für den Kat schlecht, für die Umwelt schlecht, also das muss nicht sein. Na ja, bei Lackierer braucht man eh nicht über die Umwelt reden (lacht).

(Pause)

## Wie würdest Du Dein Verhältnis zu Deinen Eltern beschreiben?

Ja, ganz normal kann man eigentlich nicht sagen, Ich würde sagen eher gut. Also wenn man das so im Freundeskreis mitkriegt, so, ich kann mit meinen Eltern eigentlich über alles ziemlich reden, ich weiß, wenn's mir schlecht geht, wo ich hinkommen kann, wo ich auch, wenn mal sein muss, mich ausheulen kann oder irgendwie mich mal verkriechen kann, wenn's mir schlecht geht oder ich kein Geld hab oder sonst was, also es ist Gott sei Dank noch nicht vorgekommen. Aber ich hab hier eine Burg. Ich muss schon sagen, dass ich hier gut aufgewachsen bin, relativ sicher, dass ich mir da keine Sorgen machen muss. Fragen wie ›Lieben mich meine Eltern?‹ oder so Probleme hatte ich eigentlich nie. Ich kann mit meinen Eltern eigentlich über alles reden, ich weiß, wo ich hinkommen kann, wenn's mir schlecht geht, wo ich mich, wenn es mal sein muss, auch ausheulen kann.

## Wie ist denn der Kontakt zu deiner Mutter, die ja vor einiger Zeit ausgezogen ist?

Ja, also die wohnt in Vilshofen, das ist ein knapper km, also wir sehen uns auch jede Woche fast. Es war teilweise so, als sie ausgezogen ist, das ist das Elternhaus hier, da sind wir aufgewachsen und ich bin halt wegen der räumlichen Vorzüge hier geblieben. Weil ich mich hier ausbreiten kann und viel Platz habe. Also ich hab jetzt oben drei Zimmer zur Verfügung. Es ist halt schon ein Vorteil, dass ich jetzt hier wohn, aber ich mein, der Kontakt ist da, wir telefonieren, wir sehen uns. Meistens lass ich sie lieber waschen als den Vater, weil sie bügelt, er spart es sich, dann muss ich selber machen. Und waschen ist eigentlich so das einzige, was ich vom Haushalt her überhaupt nicht mag und was ich hasse, das ist einfach nicht so mein Ding. Ich mein, ich putz, ich wisch, ich wisch von mir aus auch die Fenster und ich koch oder sonst was, ich mein, das muss im Männerhaushalt einfach sein und ich versteh auch die Männer nicht, die es nicht können, weil ich will nicht

so abhängig sein ehrlich gesagt, das würde ich nicht einsehen und das kriegt man auch im Krankenhaus zum Beispiel mit. Wenn irgendwo die Frau drin liegt, dann fragt die gleich »wann darf ich denn wieder raus?«, der Mann flippt schon aus, er hat schon seit 2, 3 Tagen nichts mehr gegessen oder so.

(Pause)

Ja also das Verhältnis zu den Eltern könnte kaum besser sein, also ich mein, sie könnte hier wohnen, aber ich mach ihr da nicht den Vorwurf, das ist, na ja, jedem das seine, wie sie es halt für richtig hält und ich hab mich da eigentlich schon immer ziemlich rausgehalten, mei, das muss man auch. Da kann man sowieso nichts machen. Ich meine, die eigene Freiheit hört da auf, wo die des anderen anfängt. Jeder soll glücklich sein, wie er es für richtig hält, das muss man respektieren.

(Pause)

Also mit den Eltern habe ich da, auch in der Pubertät, hab ich da relativ wenig Probleme gehabt. Ich hatte ja auch den Vorteil vom großen Bruder. Der hat eben alle Fehler zweieinhalb Jahre früher gemacht. Ich hab dann den Fehler entweder schon nicht mehr gemacht oder bei ihm war, weiß ich nicht, eine Woche Stunk im Haus, und bei mir waren die Eltern dann schon etwas gelassener, weil sie auch wussten, das regelt sich so und so alles ganz natürlich ein.

(Pause)

Sind Deine Eltern berufstätig?

Meine Mutter arbeitet jetzt auch im Krankenhaus. Das war eigentlich recht praktisch im Zivildienst und so, hab sie da besuchen können und so. Die ist Sekretärin, die verwaltet, also sie ist Sekretärin von einem der Chefärzte und der Vater ist jetzt seit ein paar Jahren Frühpensionist. Seit 5 Jahren oder so. Der hat das eigentlich auch relativ optimal hingekriegt, wo ich sage, so, wenn ich es schaffen würde, das wäre wirklich gut. Also, er hat 36 Jahre bei der Post gearbeitet, und es war dann so, dass die Post unbedingt ein bisschen Stellen abbauen wollte und hat dann Leute in Frühpension geschickt.

(Pause)

Also es ist halt, damals war es vor allem noch ein Problem, wie ich so 15, 16 war oder was, und wenn dann den ganzen Tag der Vater zu Hause ist, das ist halt nicht unbedingt das angenehmste, wenn er, sagen wir mal, ständig in der Lage ist, Dir auf die Finger zu schauen. Es ist jetzt nicht so, dass er da dahinter ist irgendwie, aber so war's dann doch mal den Tag über Highlife und ich mein, man verlagert das dann. Also die Treffpunkte lagert man durch so was schon aus, in den Zeiten dann halt. Das ist dann schon wieder zurückgekommen und kommt auch mehr zurück, denk ich mal, aber das ist eigentlich damals alles recht aus dem Haus raus, denk ich mal. Also das hat man schon gemerkt. Aber so, er ist quasi Pensionist, er arbeitet jetzt nicht mehr. Er genießt das Leben.

(Pause)

Welche Wünsche hast Du denn für die Zukunft?

Es gibt da schon ein paar Wünsche. Also vorerst steht natürlich das Vordiplom immer noch ziemlich im Raum. Das im Juli, ich glaub Juli ja, denk ich geschrieben wird bei uns und so zwischendurch ... Ich will mir ja diesen Winter ein altes Auto wieder herrichten, einen ziemlich seltenen Japaner, der leider ausgebrannt ist, also vom Motorraum her. Das wären 185PS, ein Allrad. Das wär halt so eine Sache, wo ich sagen würde, absolut politisch unkorrekt, weil 15 Liter aufwärts oder so, aber das wäre es mir drei, vier Monate wert. Also länger ging es eh nicht, dann ist das Konto wieder leer, dann muss ich schauen, dass die Versicherung irgendwie wieder rein kommt. Allerdings scheitert es auch an den Räumlichkeiten, am Platz, aber vor allem aber an der Zeit. Also es ist wirklich so, dass wir..., wir haben jetzt sieben Fächer, sechs sind mehr oder weniger kein so großes Problem, na ja und ein Fach beansprucht mal jetzt bis mindestens Mitte Januar. Das ist halt, damit hab ich halt nicht gerechnet, das hab ich halt nicht eingeplant, dass da so viel Zeit drauf geht und jetzt fällt halt das Auto leider flach. Das wären 185 PS, Allrad, und das ist, das wäre halt



so ne Sache, wo ich sagen würde, absolut politisch unkorrekt weil 15 Liter auswärts oder so, aber das wär's mir drei, vier Monate wert. Also länger ging es eh nicht, dann ist das Konto wieder leer, dann muss ich schauen, dass die Versicherung irgendwie wieder rein kommt.

(Pause)

Wünsche, ja also unser Projekt (der Bau eines Autos; U.S.). Ja, vom Grundkonzept her, soll's Mittelmotorheckantrieb sein, soll von Eckdaten her irgendwo zwischen 220 und 250 PS haben und soll auf alle Fälle unter 800kg Gewicht haben. Wenn möglich, unter 700, aber da wird's mit der Realisierung und mit der Erschwinglichkeit etwas problematisch. Also es wird ein Auto ohne ABS, ohne Servolenkung, ohne Zentralverriegelung, also keinerlei Elektronik, nicht solcher Schnickschnack oder so, einfach ein Fahrgerät für Zwei Personen plus Jacke auf die Rücksitzbank oder so. Irgendwie so was ist in der Planung. Kofferraum..., bin ich mir jetzt nicht sicher, ob ich da mehr oder eher die Rücksitzbank größer mach oder einen Kofferraum mit einplan. Also das ist noch ziemlich in der Schwebe, aber so die Eckdaten und die Abmessungen, es wird ein relativ kleines Auto auf jeden Fall, niedriger als ein Meter. Das man da einfach auch den Spritverbrauch und so, CW-Wert und so weiter, dass das halbwegs stimmt. Aber das sind so, würde ich mal sagen, 10, 15 Jahre, das sind auch so mittelfristige Dinge, denk ich mal. Also ja, wahrscheinlich frühestens. Weil es soll ja wirklich ein Eigenprojekt werden, nicht irgendwie so dass 90 Prozent irgendwie zusammengebaut sind. Ich mein, das kommt jetzt erst mal, aber dann das eigentliche, das soll wirklich eher 90 Prozent Eigenhand sein als da irgendwas zusammengeschnitzert. Ja und das wird halt dann, mit einem Freund, der da mehr so wirtschaftsbewandert ist, mal schauen, ob man da vielleicht sogar was hochziehen kann. Das man da so eine Edelschmiede oder so was draus baut, das wäre natürlich schon ein Traum. So fünf Autos im Jahr produzieren, wo man dann auch gewisse Stückzahlpreise verlangen kann, weil die sind ja recht krisensicher, diese Gebiete. Also das wäre halt so..., das läuft irgendwie zwischen Fernziel und Traum, das ist nicht so ganz einzugrenzen. Aber so, Wünsche, Träume ..., da bin ich ein recht leicht zufriedenzustellendes Beamtenkind ... (lacht).

(Pause)

Ich würde gern noch mal auf das Unterwegssein in der Freizeit zurückkommen, Wie war das denn, bevor du Auto beziehungsweise Roller fahren konntest?

Die Eltern haben immer gesagt: »Wenn du da hin willst, dann schau, wie du da hin kommst«. Manchmal haben sie einen auch gefahren, also wenn man da ein bisschen was plante, wenn mal was anlag, konnte man da schon was ausmachen, aber ansonsten habe ich keine Ahnung, wie viel tausend Kilometer ich schon Rad gefahren bin. Also das war eigentlich die komplette Jugend, ich bin eigentlich immer Rad gefahren, auch zu Freunden, die so sieben bis acht Kilometer entfernt gewohnt haben, da bin ich teilweise am Tag zweimal hingefahren. Ich meine, man gewöhnt sich an alles, wenn man es nicht anders kennt. Das ist ganz klar, aber wenn ich jetzt in einer Großstadt leben würde, spätestens nach zwei Monaten würde ich wahrscheinlich meine Eltern besuchen, weil ich sage, ich will wieder mal meine Ruhe haben. Ich will nicht, was weiß ich, mit tausend Leuten da in der U-Bahn und ständig irgendwen vor mir rumfetzen sehen oder so, weil da lob ich mir schon noch irgendeinen Feldweg, wo ich meine Ruhe hab.

(Pause)

Du hast ja auch einen Motorradführerschein, fährst Du auch?

Ich hab mir privat keine Maschine zugelegt, weil ich da sage, da brauch ich noch ein paar Jahre Vernunft, weil ich mich sonst wahrscheinlich innerhalb von zwei Monaten an einen Baum oder Leitplanke oder sonst was ..., abgesehen davon, dass ich das, was ich wollte, mir nicht leisten könnte. Also, so eine vollverkleidete Straßenmaschine, so ne Honda, so ne 900er mit an die 100 PS. Es ist einfach so, dass ich sage, sicher könnt ich mir für ein oder zwei tausend Euro jetzt irgendein gerät holen, das würde schon irgendwie gehen, was gewollt ist, geht eigentlich auch immer, aber ich will's mir halt nicht antun, weil ich wirklich sage, ich bin jetzt 20, ich fahr von tag zu tag besser Auto und vernünftiger Auto und ich weiß genau, auf so einem Gerät, da schaltet man einfach sein Hirn aus und das darf noch nicht sein. Also da will ich noch ein bisschen länger leben. Ja, es muss fast sein, da kenn ich mich zu gut dazu Also, mit dem Auto ist es schon so, dass wir teilweise ziemlich verrückte Sachen damit machen. Also, dass wir uns zu dritt, viert zusammen-

sprechen und sämtliche Zufahrtswege zu einer Straße absperren und unter Kontrolle halten, mit dem Handy geht das ja heutzutage relativ leicht und dann, na ja, dann kann man da auch Ideallinie fahren. Wir schauen aber schon auf Sicherheit, ich meine, es geht uns bei den Sicherheitsmaßnahmen weniger um uns, muss ich jetzt ehrlich sagen, als darum, dass wir niemand anderen gefährden, dass wir da jetzt nicht irgendwelche Unbeteiligte mit reinziehen. Und dort, wo wir fahren, gibt es Kiesstrecken, da fahren wir mit unserem Allrad, wir sind da so auf Rallyes aus. Wir haben einen Allrad, den wir uns miteinander teilen und dann schauen wir halt, vorne und in der Mitte und hinten gibt's noch einen Zufahrtsweg, da stellen wir uns hin und machen die Zufahrt zu. ... Also da gehen wir schon auf Nummer sicher und das ist auch so eine Art Hobby. Also da fahren wir auch immer alleine oder höchstens zu zweit und da kennen wir uns aus, und da wissen wir, was für ein Risiko da dahinter ist. Also bis jetzt ist es gut gegangen (das heißt, es wurde niemand ernsthaft verletzt; U.S.), wir haben erst ein Auto verloren, das war eines von mir leider, ein Allrad, damals für ungefähr 250 Euro oder so, aber ich bin halt seitdem auf der Suche nach dem Auto und finde keins mehr, das tut mir heute immer noch weh.

(Pause)

Und da sind wir halt froh, das war der erste »Käfig« den wir halt hatten und da sind wir froh, dass wir einen Käfig hatten, also mit Überrollschutz. Tja, das ist leider auch schon vorgekommen, aber das gehört dazu. Ich finde, das ist von unseren Politikern unverantwortlich, dass da nichts angeboten wird. Wenn ich mir denke, wie viele Finnen in Rallye-Weltmeisterschaften oder auch Formel 1 und so weiter mitfahren, die haben einfach Wälder und Freiheit und nicht alle 50km eine Polizeistation. Also es ist wirklich so, das Angebot ist rar und wird immer schlechter, durch die ganzen Vergrößerungen der Städte wird es immer weniger. Und ich schätze mal, dass in 10, 15 Jahren motorsportmäßig Deutschland nicht mehr vertreten ist. Vor allem, wenn man jetzt straßenmäßig fahren will, ist fast gar nichts möglich. Das ist politisch so gewollt, das ist reine Politik, würde ich jetzt mal sagen. Das ist genauso mit der Bildung genau das gleiche, würde ich jetzt mal sagen. Wenn ich denke, wie katastrophal das bei uns war auf der FOS, als ich Abitur gemacht habe. Also mit Lehrermangel und Platzmangel und Stundenausfall..., also wir hatten, ich glaub dass bei uns jede Woche vier oder fünf Stunden ausgefallen sind. Also das ganze Jahr über, ich mein das summiert sich. Also wir hatten quasi, das kann man sagen, kein Informatik, wenn auch, das Schulinformatik kann man sowieso vergessen aber ich mein mal, rein von Theorie her würde doch jetzt mal sagen, gehört das doch im Jahr 2000 irgendwie in ein Abitur rein, dass man auch mal vor einem Computer sitzt. Bei dem politischen Thema Bildung und Forschung bin ich recht enttäuscht. Die Politiker sagen, Bildung und Forschung und so weiter, das ist einfach das wichtigste, aber die Regelungen stimmen da nicht. Bildung und Forschung sind sehr wichtig, weil das vor allem einen rohstoffarmen Staat wie unseren am Leben hält, würde ich jetzt mal sagen, aber da wird zu wenig getan. Wir haben ja nichts, wir können ja nur veredeln oder wirklich mit Know-how oder mit Dienstleistung irgendwie was machen. Und da wird einfach die Forschung doch ein bisschen eingebremst. Zum Beispiel, wenn wir wirklich mal einen Forscher haben, der mit 17, 18 Jahren schon ein brillanter Kopf ist, und dann muss er noch neun Monate zur Bundeswehr. Und in der Zwischenzeit ist das Patent nach Amerika gegangen, ich meine, das wäre nicht das erste Mal, dass das vorkommt. Und das kann ich nicht ganz nachvollziehen irgendwo, weil das ist auch kein Dienst an der Gesellschaft, wenn jetzt der da nicht mitmachen kann, bzw., wenn der da jetzt beim Bund ist und doch anders der Gesellschaft doch viel besser helfen könnte. Das sind halt so Dinge, na ja wie gesagt, ich schalt Politik (beim TV) gerne weg... Oder, wenn ich das jetzt auf europäische Ebene beziehe, mit offenen Wirtschaftsmärkten und so: Dass irgendein Franzose, der macht mit 17 sein Abi, studiert dann und ist vielleicht mit 23 Jahren schon fertig, kommt rüber nach Deutschland und besetzt hier einen Job, und ich bin allein mit der Bundeswehr ein Jahr später fertig. Ich gehe auch davon aus, dass eine Berufsarmee deutlich billiger wäre als irgendwie jemanden da neun Monate auszubilden, der dann wahrscheinlich das ganze nach 10 Jahren eh wieder vergessen hat und kaum effektiv Verteidigung leisten kann. Da wird einfach in einen Lebensablauf, der sich im Aufbau befindet, wo sich derjenige gerade irgendwie orientiert, eingegriffen und das halte ich nicht für richtig.

(Pause)

Möchtest Du abschließend noch etwas ergänzen?

Ja also, ich wollt noch mal sagen, dass es bei mir ein bisschen anders ist wie bei den anderen, weil ich doch gemerkt habe, dass meine Prioritäten etwas anders liegen. Vor allem mit Weggehen

und so, das versteht kaum jemand, dass ich nicht jedes Wochenende weggehe. Aber es ist einfach so, ich konnte mich nie damit anfreunden, vor allem mit dem ›ich muss erst mal drei Bier trinken, dass ich gut drauf bin‹, damit ich mich mit den anderen da überhaupt auf deren Niveau unterhalten kann. Da besuche ich wirklich lieber jemanden, der 10 Jahre älter ist und unterhalte mich mit dem auf vernünftige Art und Weise. Und es läuft auch jetzt im Studium wieder so, dass eigentlich so mein Freundeskreis, den ich mir da jetzt aufbaue, zum Großteil auch älter ist. Also die sind so um die 25 Jahre alt, zum Teil auch älter. Das geht eigentlich irgendwie automatisch, da halte ich mich irgendwie eher ran, weil ich kann einfach mit den Jüngeren, also auch mit denen in meinem Alter meist nicht so viel anfangen. Weggehen, also Disko, ist nicht so mein Ding, vielleicht, dass wir mal essen gehen oder so, aber ich habe mein Augenmerk schon mehr auf Technik, auf Motoren und so gerichtet, meistens auf Autos herrichten.

(Pause)

Und na ja, auch die Ausbrechermentalität, dieses Wegwollen von hier, das verstehen auch viele Leute hier nicht. Dass ich in ein Land will, wo der nächste Nachbar 50 oder 100 Meilen weg ist oder so. Genau das ist aber mein Ding, das ist das, was ich wirklich mal haben will, weil wir sowieso schon so viele Menschen auf diesem Planeten sind.

### **3. Abschrift der Tonbandaufnahme des Interviews mit Christine**

Das letzte Interview liegt ja schon eine Weile zurück. Damals warst Du 17 Jahre alt und hast eine Ausbildung zur Industriekauffrau gemacht. Was hat sich denn seit damals bei Dir geändert? Wie sieht es denn mittlerweile beruflich bei Dir aus?

Also die Ausbildung ist seit Juli letzten Jahres, also 2001, abgeschlossen, und ich arbeite jetzt als Verwaltungsangestellte in einem Altenheim, in Bad Griesbach. Ja, und das ist eigentlich recht schön, gefällt mir auch sehr gut. Also, ich hab meine Lehre in einem anderen Betrieb abgeschlossen, da bin ich auch übernommen worden, da hab ich aber leider wieder aufhören müssen, weil die hatten kein Geld nimmer, die stehen kurz vorm Konkurs kann man so sagen. Dann hab ich ein halbes Jahr noch mal woanders gearbeitet, in einer ganz kleinen Firma. Aber das war wirklich nicht das Wahre und dann hab ich selber gesagt, das bringt nichts und jetzt bin ich seit Oktober in Bad Griesbach und da gefällt es mir richtig gut. ... Also, da sind, Altenpfleger und Pflegerhelferinnen hauptsächlich, in der Küche eben ein paar Köche haben wir und Küchenhilfen, und in der Verwaltung sind wir nur zu zweit und hm, einen Geschäftsführer haben wir einen und noch Pflegeleitung und eine Hauswirtschaftsleitung. Und ein Cafe haben wir auch noch mit dabei, das sind auch noch drei Mitarbeiterinnen, aber die sind eigentlich nur geringfügig Beschäftigte. Also insgesamt um die 80 Mitarbeiter und ich mach eben da Personal, die ganzen Abrechnungen, also Personalverwaltung, Bewohnerverwaltung zum Teil auch, aber die Abrechnungen macht meine Kollegin, die Abrechnungen für die Zivildienstleistenden und eben was halt sonst alles mögliche in der Verwaltung anfällt.

(Pause)

Wie sieht Deine momentane Wohnsituation aus?

Ja, also ich komme aus T, ich wohn da schon immer, das ist ein ganz ein kleiner Ort und das ist von B knapp 9km weg. Man braucht keine 10 Minuten eigentlich, mit dem Auto bin ich gleich dort und das ist eigentlich ganz praktisch auch. Genau... Also ich wohn noch bei meinen Eltern zu Hause, also in einem eigenen Zimmer, keine eigene Wohnung. Also, jetzt wohn ich schon noch daheim, vielleicht, ich schätz mal in zwei Jahren hab ich eine eigene Wohnung, aber jetzt vorerst mal, daheim. Also wir haben ein Haus, ein größeres und von daher ist man eigentlich eher ungestört. ... Also, ich hab noch drei Geschwister, aber die Älteste wohnt in einem eigenen Haus, mein Bruder, der wohnt eigentlich auch schon woanders, der wohnt schon bei seiner Freundin und meine andere Schwester, die ist unter der Woche immer in X, weil die dort studiert. Unter der Woche

bin ich eigentlich immer allein mit meinen Eltern. Am Wochenende kommt dann halt noch meine Schwester, die unter der Woche in X ist ...

(Pause)

Wie ist denn so das Verhältnis zur Familie, innerhalb der Familie?

Ja Gott, ich kann mich eigentlich nicht beklagen. Mit meinen Eltern komme ich ganz gut aus, da kann ich mich nicht beklagen. Sicherlich hat man mal Streitereien wegen irgendwas, aber größtenteils haut es eigentlich ganz gut hin. Deswegen muss ich jetzt auch nicht sofort ausziehen. ... Und meine Schwester, die in X studiert, also das ist eigentlich mehr so beste Freundin als Schwester, die kommt ja auch oft am Wochenende heim. ... Vielleicht zieh ich mit meinem Freund später mal zusammen, aber das kann ich jetzt noch nicht sagen, das schwebt noch ein bisschen in der Ferne, wir sind ja noch nicht so lange zusammen. Also Ausziehen kann ich mir so in eineinhalb, zwei Jahren vorstellen. Dann, wenn ich mich beruflich ein bisschen mehr gefestigt hab, also wenn ich dann auch schon ein bisschen länger mit dabei bin, und ich mir dann schon mehr Geld angespart hab, dann kommt das mal in Frage.

(Pause)

Also meine Schwester, die ist nur ein Jahr älter als ich, also das ist eigentlich mehr so beste Freundin als Schwester. Also die, die in München ist. Also die vor allem, also mit meiner Mama, also wenn es um Liebesbeziehungen oder so geht, dann red ich mit der weniger da drüber, weil, die hat da andere Vorstellungen irgendwie und die hat da andere Meinungen meistens, also nicht immer, aber mit der, ich glaub, das ist normal, das man mit seiner Mutter nicht so gern darüber redet. Wenn, dann eher mit der Schwester und mit Freundinnen. Und also, wenn es um die Arbeit geht, dann red ich schon darüber mit meiner Mama, aber wenn es um andere, wenn es um alltägliche Sachen geht, dann red ich dann doch mehr mit der Schwester und mit Freundinnen drüber.

(Pause)

Wie sieht den Deine finanzielle Lage aus?

Also, ich verdiene ja jetzt schon seit längerem mein eigenes Geld. Und im öffentlichen Dienst, da verdient man nicht schlecht, also finanziell kann ich mich nicht beklagen. Ich muss zu Hause auch nichts abgeben, eine Pauschale oder so was. Ich zahl mir eben mein Benzin und alles so, das zahl ich mir selber, eben so, was ich so für mich brauch. Ich kauf zwar schon für uns alle mal ein und das zahl ich dann auch von meinem Geld, aber so, dass meine Eltern sagen, ich muss jetzt, sagen wir mal im Monat, 150 € oder so abgeben, das ist nicht der Fall. Ich verdiene im Monat etwa 1100 Euro, und davon spar ich ungefähr 500 Euro. Den Rest verbraucht man dann halt, für Benzin und was halt so anfällt. Also ich denke, ich gebe so 400 bis 500 Euro im Monat aus. Für Benzin hauptsächlich und dann für Klamotten und Kosmetik und eben alles mögliche, was man so braucht. ... Sparen tu ich vor allem für die Autoversicherung, vielleicht mal Urlaub und eigentlich, ja später mal für ein neues Auto, irgendwann mal, so in drei vier Jahren dann. Im Moment ist das aber noch nicht aktuell.

(Pause)

Du hast vorhin erwähnt, dass Du später vielleicht mal mit Deinem Freund zusammenziehen möchtest. Erzähl doch mal was von ihm.

Ja, also mein Freund ist Elektromaschinenmonteur und viel auf Montage unterwegs... Also, er wohnt in R, das sind von mir einfach so 20km. Also, meistens ist er von Dienstag bis Freitag unterwegs, dann sieht man sich halt vielleicht am Freitag oder erst am Samstag wieder. Also es kann schon sein, dass man sich dann grad zweimal in der Woche sieht. Also so oft, also es ist auf keinen Fall so, dass wir uns jeden Tag sehen. Selbst wenn wir jetzt alle beide gleichzeitig Urlaub hätten, ja gut, dann ist es vielleicht was anderes, aber so häufig sehen wir uns eigentlich nicht. Ich meine, das ist wahrscheinlich eh nicht schlecht, sonst geht man sich auf die Nerven, es passt so eigentlich schon ganz gut. Ja doch, ich bin zufrieden so.

(Pause)

Wenn Du nicht mit Deinem Freund zusammen bist, was machst Du denn so in Deiner Freizeit?

Ja, also ich geh sehr gerne joggen, also das mach ich zum Beispiel sportmäßig. Also ich geh nicht ins Fitnessstudio und so, weil das ist einfach nicht mein Ding. Aber so halt draußen laufen oder eben walking, so was und ja, ich geh gerne mit Freunden weg, ob es jetzt mal unter der Woche in ein Cafe oder so ist oder mal in Kino und am Wochenende wo halt grad was los ist, das mach ich halt recht gern. Oder einfach mal mit einer Freundin treffen und ein bisschen ratschen oder ich fahr halt zu meinem Freund, das kommt drauf an, also eigentlich immer so was, ich bin eigentlich schon immer viel unterwegs. Also ich fahr eigentlich schon in der Woche, also entweder ich fahr mit der Freundin wohin, oder ich fahr zu meinem Freund oder wir fahren dann gemeinsam irgendwo hin oder so, also ich bin da schon des öfteren unterwegs, unter der Woche auch, nicht nur dann am Wochenende.

(Pause)

Hast Du noch andere Interessen, interessiert Du Dich Beispiel für Politik?

Na ja, teilweise schon, als jetzt Bundestagswahl war, da hab ich schon mehr Interesse dran gehabt, weil ich wirklich unschlüssig war was ich wähl, es war ja das erste Mal und das war also wirklich so, also mein freund, die haben einen Bauernhof daheim und bei denen ist es eigentlich Gang und gebe, dass die CSU wählen, und meine Eltern sind da eben ganz anders eingestellt, also die wählen SPD und ich selber, ich muss sagen, ich war dann doch mehr von der SPD auch überzeugt. Und sonst so, na ja ich les halt auch viel mal in der Zeitung, oder mal im Fernsehen, ich verfolg das schon, aber das ich mich da so richtig ganz intensiv, dass ich sag, ich müsst mich jetzt irgendeiner Partei anschließen, das würde ich nicht machen, so weit reicht es dann nicht. Ich verfolg so, was in den Nachrichten ist. ... Und na ja Ökologie, auch nur bedingt. Stromsparen ja schon, fürs Wasser haben wir ja einen eigenen Brunnen, da bin ich, glaub ich, eher ein bisschen verschwenderisch.

(Pause)

Wie ist den Deine Einstellung zu Autofahren und Ökologie?

Öffentliche Verkehrsmittel kann man bei uns nur wenig benutzen, so bin ich jetzt fast immer mit dem Auto unterwegs und so viele Gedanken mach ich mir da über die Umwelt ehrlich gesagt nicht. Ich denke mir, ich muss jetzt da hin und dann fahr ich einfach. Ich denke dann nicht daran, wie viele Abgase dann da wieder in die Luft gehen. ... Ich meine, beim Weggehen bilden wir ja schon Fahrgemeinschaften, damit nicht grad nur zwei Leute im Auto fahren, sondern doch fünf, aber so generell macht sich da bei uns keiner so Gedanken darüber. ... Also, ich könnt mir das jetzt ohne Auto auch gar nicht vorstellen, weil ich einfach drauf angewiesen bin, auch zur Arbeit und so. Also es wäre auch wahnsinnig unpraktisch, wenn ich jetzt kein Auto hätte, ich wüsste jetzt auch gar keinen, der mich da mit nehmen könnte. Das Auto von meiner Mutter könnt ich auch nicht immer nehmen, die muss ja auch Sachenerledigen und so. ...

(Pause)

Wenn Ihr weggeht, wo geht Ihr den da so hin?

Also das nächste, sagen wir mal, also da gibt's ein Cafe in Pocking, das ist für uns, das sind einfach 15km, da sind wir relativ häufig. Wir fahren eigentlich, so kann man sagen, den ganzen Landkreis Passau ab. Also beim weggehen, sagen wir jetzt zum Beispiel mal Passau, oder wir fahren halt nach Pocking oder das nächste ist dann eine Disko, die ist in Ortenburg, das sind nur 5km. Da könnte man auch mit dem Bus fahren, der fährt auch durch unser Dorf durch, das haben wir auch schon öfters gemacht wenn keiner Lust gehabt hat zum Fahren und dann fahren wir halt einfach mit dem Bus und sonst, ja eigentlich überall mal, eigentlich da, wo irgendwie grad was los ist. Wenn zum Beispiel Disko ist, also Rockdisko in irgendeinem Zelt oder so, das gibt's im Sommer ziemlich häufig, da waren wir eigentlich fast überall mal, also sag ich mal, im Umkreis würde ich sagen, das weiteste..., manchmal sind wir auch nach Österreich gefahren, das ist ja von uns nicht grad sonderlich weit, also im Umkreis bis zu 60km so was, fahren wir dann doch schon mal.

(Pause)

Wie empfindest Du das? Ist das stressig?

Nein, es kommt ja jetzt nicht so häufig vor, dass wir sagen, wir fahren jetzt mal, weiß nicht, in eine Disko nach Plattling, was doch schon 40 oder 45km sind, das machen wir ja jetzt nicht so häufig. Aber das ist dann mal was anderes sag ich mal, wir fahren dann nicht nach Pocking wo wie immer sind, sag ich mal, und wo man auch gleich dort ist mit dem Auto, das ist dann auch schon interessanter, wenn man mal ein bisschen weiter wegfährt. Also stressig find ich's nicht, also wirklich nicht, ich bin auch schon selber mal dahin gefahren, also da wir das nicht so oft machen, ist es eigentlich eher mal was anderes.

(Pause)

Wenn Du an die Schulzeit zurückdenkst, hat sich Dein Freundeskreis im Vergleich zu früher denn geändert?

Ja, also die Leute von der Realschule, die treffe ich vielleicht, ja hin und wieder mal, aber eigentlich eher selten, halt beim Weggehen, dass sich da zufällig begegnet, in der Disko oder so. Aber so, mit denen hab ich eigentlich relativ wenig Kontakt, bis auf ein vereinzelte, sie ich öfters mal sehe, aber die meisten nicht, das hat eben alles ziemlich verstreut. Ich bin halt nicht mehr so eng mit denen zusammen, das ist aber eigentlich bei allen so. Und auch die Leute von der Berufsschule, hin und wieder, dass sich mal über den Weg läuft, aber auch nicht mehr immer wirklich und na ja so, man hat halt jetzt die Leute, mit denen man jetzt zusammen ist, die man jetzt kennengelernt hat, mehr so über den Beruf oder einfach weil man mit den anderen Leuten (von früher) nicht mehr so viel Kontakt hat, und so lernt man halt jetzt, sag ich mal, irgendwie neue Leute beim Weggehen kennen, das war halt früher nicht so, sag ich mal, als wir noch in der Schulzeit waren. Erstensmal weil wir gar nicht so weggehen durften oder auch mal gar keine Möglichkeit dazu gehabt haben und na ja, es ist jetzt einfach anders, der Freundeskreis hat sich, glaub ich, bei jedem so ziemlich verändert. Weil eben einfach, das ist einfach nicht mehr so gegeben wie früher. ... Mein Freundeskreis hat sich bei mir ziemlich geändert, ich war früher immer mit einer anderen Gruppe unterwegs. Aber das hat sich geändert und jetzt sind wir eigentlich alle ziemlich glücklich, weil es jetzt irgendwie besser läuft, weil die Chemie besser stimmt. Also mit den Leuten, mit denen ich jetzt immer unterwegs bin. Die hab ich zwar auch schon von klein auf gekannt, aber wir waren eigentlich nie so richtig miteinander weg und das hat sich dann jetzt, seit Ende letzten Jahres hat sich das geändert und ja, jetzt ist es einfach schöner eigentlich. ... Das andere war mehr so eine Pseudofreundschaft möchte ich jetzt mal sagen und da hab ich mich auch nie richtig wohlgefühlt. Jetzt ist es viel schöner, weil wir doch eben viel mehr gemeinsam haben und wir doch eben richtige Freundinnen sind und wir uns aufeinander verlassen können. ... Also, ich habe ja auch durch meinen Freund viele neue Leute kennen gelernt, mit denen ich auch gut befreundet bin und es ist jetzt einfach viel besser als früher. Und ich bedaure das auch nicht wirklich, dass ich die Leute aus der Realschule zum Beispiel, mit denen ich früher viel unterwegs war, jetzt nicht mehr so sehe. Bei denen hat sich auch das meiste geändert und na ja, was war das war, einfach so.

(Pause)

Sind denn Freunde von früher weggezogen?

Also weggezogen ist glaub ich keiner, nein, eigentlich nicht, aber die haben sich eben auch anderen Leuten angeschlossen, mit denen man eben so auch nicht viel zu tun hat oder auch zu tun haben will und na ja ... Also da ist mir jetzt bekannt, dass da irgendwer wegen dem Beruf oder so hat wegziehen müssen, also nein.

(Pause)

Wie bist Du denn früher unterwegs gewesen, als Du noch keinen Autoführerschein hattest? Wo sind die Unterschiede zu heute?

Ja, also das war so mit dem Roller oder Fahrrad auch. Und dann sind auch oft Fahrgemeinschaften gebildet worden, wo man hat mitfahren können. Seitdem ich 18 bin und seitdem ich das Auto habe, ist das Fahren viel einfacher. Ich kann jetzt einfach mal sagen: ›Ja gut, ich fahre woanders

hin« oder: »Ich fahre, wann ich will« und das ist doch ein ganzes Stück mehr Freiheit. Ich brauche mich nicht mehr von jemandem abhängig machen, dass ich sag »ja bitte, fahr mich mal da hin und hol mich wieder ab«. Also das Fragen, das hat mich früher schon gestört, zum Beispiel beim Weggehen am Wochenende: Wenn man dann heimwollte und die Fahrerin gesagt hat: »Das interessiert mich nicht«, das war nicht so toll. Dann hat man doch noch eine Stunde oder so länger bleiben müssen und das ist jetzt eben anders. ... Wenn ich mal irgendwo hinwollte, hab ich immer meine Mutter oder die Schwester fragen müssen: »Fahr mich mal bitte«, das hat mich doch oft genervt und das ist jetzt viel einfacher. Jetzt kann ich sagen: »Ich fahre« und dann fahre ich halt einfach.

(Pause)

Hast Du gleich mit dem Führerschein schon ein eignes Auto gehabt?

Nein, das hab ich mir erst ein paar Monate dann später gekauft. Also ich hab so das Auto von meinen Eltern, da bin ich mal mit rumgefahren oder bzw. mein damaliger Freund, der hat mir auch mal sein Auto geliehen. Also im Mai letzten Jahres (2001; U.S.) habe ich mir das Auto gekauft. Also, das ist ein Opel Corsa und ich bin ganz zufrieden damit. Es ist ein kleines Auto, wie ich es eigentlich wollte. Früher hab ich gesagt, Hauptsache irgendein Auto, auch wenn es ein altes verrostetes ist, aber das ist mir dann doch wichtig, dass da zum Beispiel Airbags drin sind, und dass es einfach einen gewissen Sicherheitsstandard hat. Es ist auch recht einfach zu fahren, das war mir auch wichtig. Er hat zwar nur 54PS, aber mir reicht das. Insgesamt können da 5 Personen mitfahren und das reicht beim Weggehen vollkommen. Also eine Freundin von mir, die ist im Frühjahr 18 geworden und die hat auch überlegt, was sie sich für ein Auto kaufen soll. Und die ist ein paar mal bei mir mitgefahren und dann hat sie sich auch einen Corsa gekauft, also die war auch davon überzeugt, weil, ich sag mal beim Einparken ist es auch ein Vorteil, wenn man ein kleineres Auto hat.

(Pause)

Was machen deine Freunde und Deine Eltern denn beruflich?

Also eine Freundin arbeitet bei der Bank, ein Freund, die haben zu Hause einen Bauernhof und der andere, der arbeitet in einer kleiner Firma als Elektriker. Ja, und meine Eltern... Ja also, wir haben daheim eine eigene Firma, einen Schweißbetrieb, und, sagen wir mal so, mein Vater, der muss wegen den Aufträgen viel wegfahren, der ist viel unterwegs und oft auch weiter weg, nach Österreich, nach Wien oder sonst wohin. Und meine Mama, die ist Hausfrau beziehungsweise sie macht das Büro, aber da ist ja nicht jeden Tag was zu machen. Also das macht sie vielleicht zwei Tage in der Woche mal. Also wenn ich heimkomme, meine Mutter macht den Haushalt da, also ich helfe ihr da schon, was da noch zu machen ist, wenn ich irgendwie was kochen muss oder wegräumen oder putzen, das mach ich dann schon. Also wenn mein Vater unterwegs ist, dann kommt er schon oft später, das kann dann sein, dass er erst um 9 Uhr (abends; U. S.) heimkommt oder noch später, manchmal kommt er auch schon um vier oder fünf, das ist ganz unterschiedlich, je nachdem wie viel Arbeit er grad hat, er macht da so Bohrungen und Schweißreparaturen, und wie weit er dann weg muss. Den Betrieb haben wir jetzt schon, ich weiß nicht genau, seit über 10 Jahren und das Geschäft läuft eigentlich das ganze Jahr, auch im Winter, es ist eigentlich immer was zu reparieren, deswegen ist er eigentlich immer die ganze Woche unterwegs.

(Pause)

Ja, da sind wir auch schon drauf angewiesen, aufs Auto, in unserem Dorf gibt's ja nicht, ist zu klein, das hat ja nur so 150 Einwohner und daher..., na ja, es macht ja auch schon Spaß, also in die Stadt würde ich jetzt nicht so um fünf fahren, wenn Berufsverkehr ist, aber sonst..., aber da wo ich herkomme, da ist es eigentlich nie sonderlich stressig, Auto zu fahren. Also nicht so wie in der Stadt oder so.

(Pause)

Benutzt Du Deinen Roller noch?

Nein, der steht nur noch rum, manchmal fährt mein Vater damit im Sommer, aber seitdem ich das Auto hab fahr ich nicht mehr damit. Ich fühl mich mit vier Rädern auch sicherer als mit zwei. Ich tät

auch nie den Motorradführerschein machen, erstens bin ich so klein, dass ich da gar nicht mit den Füßen auf den Boden komm und ich könnt so ne Maschine auch gar nicht halten, also tät mir auch nichts abgehen.

(Pause)

Du hast vorhin erzählt, dass Du Deinen Arbeitsplatz mehrfach gewechselt hast, beziehungsweise wechseln musstest. War es schwer einen neuen Arbeitsplatz zu finden?

Ich habe unter der Lehre auch schon mal gewechselt, das ist jetzt schon mein vierter Arbeitgeber. Da, wo ich meine Lehre angefangen habe, da war ich ein Jahr und das war katastrophal, da haben in einem halben Jahr einmal 12 Mitarbeiter gekündigt, weil das einfach ein wahnsinnig schlechtes Betriebsklima war. Nach einem Jahr habe ich dann gesagt, ich wechsel jetzt, mich regt das auf. Wir haben den Ausbildungsvertrag im gegenseitigen Einvernehmen aufgelöst und ich habe dann gleich im Anschluss in Z angefangen und meine Lehre da fertig gemacht. Ende Juli habe ich ausgelernt und bin auch übernommen worden. Bis Februar war ich dort tätig. Im Januar habe ich dann erfahren, dass die mir zum Februar kündigen und man findet halt nicht so schnell Arbeit in 4 Wochen. Ich hab aber Glück gehabt und war nur 12 Tage arbeitslos und habe eine Stelle bei einer ganz kleinen Firma bekommen, aber da war der Chef so unmöglich, also der war schrecklich. Der hat uns im Büro angeschrien wegen Sachen, für die wir gar nichts konnten. Der hat seine Launen an uns ausgelassen. Mich hat das nach einem halben Jahr einfach so genervt, dass ich mir was Neues gesucht habe. Im Juni war dann ein Inserat von dem Altenheim in der Zeitung und da habe ich gedacht, da kann ich mich ja einfach mal bewerben. Das hat mir schon beim Vorstellungsgespräch wahnsinnig gut gefallen, ich habe mich da auch gleich gut mit meiner jetzigen Kollegin verstanden, und ich war sehr glücklich, als die mich dann genommen haben. Seit dem ersten Oktober bin ich jetzt bei dem Altenheim. Und ich muss sagen, mir ist das schon schwer gefallen, bei der Firma, wo ich gelernt hab, aufhören zu müssen. Mir hat die Arbeit da recht gut gefallen und ich hätte auch nicht aufgehört, wenn ich nicht gemusst hätte. Die andere Arbeit, wo ich zwischendurch war, die vermiss ich wirklich nicht, die mit dem furchtbaren Chef. Und jetzt möchte ich nicht mehr tauschen. Also das Arbeitsklima, das ist für mich schon das Wichtigste, dass das stimmt. Wenn das nicht passt, dann freut einen die ganze Arbeit nicht und jetzt, im dem Büro, passt einfach alles. Wir haben jetzt einen super netten Chef und da halten auch alle zusammen und deshalb ist es gut, da zu arbeiten.

(Pause)

Welche Pläne hast Du denn für Die Zukunft, in beruflicher und privater Hinsicht, also zum Beispiel Familiengründung?

Ja also Familiengründung, sagen wir mal so, das kann ich mir vielleicht vorstellen so mit 27 oder 28, also in 7 oder 8 Jahren vielleicht mal. Und so beruflich, also ich will jetzt mit Sicherheit erst mal da bleiben, wo ich jetzt bin und wie es da weitergeht, also ob ich da irgendwie eine Weiterbildung oder so was mach, das muss ich erst sehen, das weiß ich jetzt noch nicht, weil ich noch gar nicht genau weiß, ob es für den Bereich speziell eine Weiterbildung gibt. Früher hab ich mal gedacht, vielleicht Industriefachwirtin machen oder so was, aber das würde mir jetzt da eigentlich nichts bringen, wenn ich das machen würde, weil die Arbeit, die ich jetzt mache, die hat eigentlich gar nicht mehr viel zu tun mit dem erlernten Beruf, ich mein, Verwaltungsangestellte und Industriekauf-frau, irgendwo ist es schon das gleiche aber speziell sag ich mal, was jetzt in den Kursen (der Weiterbildung) dran kommt, das hat jetzt mit der Arbeit, die ich mache, eigentlich gar nichts mehr zu tun, das wäre dann ja unnütz. Also irgendwas möchte ich da schon machen, so weiterbil-dungsmäßig, aber vielleicht eher im sozialen Bereich, weil ich hab ja doch viel auch mit den Alten zu tun, weil die kommen ja auch zu uns ins Büro und holen sich da Geld oder haben sonst ir-gendwelche Sorgen. Also, es war schon, die ersten zwei Wochen oder so, war es schon irgendwie komisch, mit denen alten Leuten irgendwie ja, normal umzugehen, sag ich mal. Aber man lernt das dann ja doch, also man verliert die Scheu dann doch irgendwann und na ja... Wenn Fortbil-dung, dann eher so was denk ich.

(Pause)



Na ja und sonst so, irgendwann will ich schon eine eigene Wohnung, wo genau, weiß ich jetzt noch nicht, weil das sieht man dann eh, wie das dann auch läuft in den nächsten Jahren, mit der Arbeit. Später dann, mit Sicherheit will ich also mal ein eigenes Haus haben, mit einer eigenen Familie und alles mögliche, aber das, ich mein, das kann man sich jetzt ja noch gar nicht so vorstellen, weil ich jetzt noch zu jung dafür bin. Aber ich sag mal, in 10 Jahren oder so will ich schon ein eigenes Haus haben und eben vielleicht ein Kind und so und vielleicht verheiratet sein bis dahin, aber ich weiß jetzt nicht, irgendwann bestimmt mal, aber jetzt kommt das noch nicht in Frage.

(Pause)

Kannst Du Dir vorstellen, mal in eine andere Region zu ziehen, zum Beispiel in eine Großstadt?

Nein, also Großstadt auf keinen Fall. Also vielleicht, eher in eine Kleinstadt noch sag ich mal. Aber alles andere, was größer ist eher nicht. Also X zum Beispiel, Ich war im Sommer ein paar Tage bei meiner Schwester, die unter der Woche in X lebt, da sie dort studiert. Meine Schwester hat sich schon an alles da gewöhnt und der macht das nichts mehr aus, aber für mich ist das nichts. Ich habe ihr auch gesagt, ich könnte das da einfach nicht aushalten, die ganzen Leute sind da ganz anders irgendwie, also von der Mentalität her. Und das sind mir auch zu viele Leute und das ist mir alles irgendwie zu groß. Also ich könnte da nicht leben, meiner Schwester macht das nichts mehr aus, aber für mich ist das dann doch eine Umstellung. Die Leute da, auch an der Uni, da denkt jeder, dass er was besonderes ist und sagen wir mal so, das ist mehr Schein als Sein und ich bin dazu zu bodenständig, aus zu einfachem Holz geschnitzt, ich kann damit nichts anfangen. Hier in Niederbayern und vor allem in der Region, aus der ich komme, da sind alle mehr so einfache, bodenständige Leute. So Schickimicki und das Ganze, das gibt's hier einfach nicht und ich könnte mich damit auch gar nicht anfreunden. Sagen wir mal so, jemand, der mit beiden Beinen fest im Leben steht, der realistisch ist und nicht irgendein Träumer oder sonst was, der einfach ganz klar sieht so ist es und nicht anders, also das ist mir wichtig. Und mir ist vor allem wichtig, dass man mit einem ganz klar reden kann, dass der ehrlich ist, dass er auch Humor hat und dass er nicht irgendwie selbstverliebt ist. Also mein Freund zum Beispiel, das gefällt mir so gut an ihm, das ist ein ganz einfacher Mann sag ich mal, der braucht keinen Schnickschnack, und sagen wir mal so, der hat ein ganz einfaches Leben, hat seinen Beruf und, wie soll ich das beschreiben, der ist nicht selbstverliebt und ist zufrieden mit dem, was er macht. Also ich kann zum Beispiel auch nicht ausstehen, wenn jemand angibt und meint, er wäre eben was besseres und na ja, das ist das, was mich an X irgendwie so gestört hat, dass die da so tun, als wären sie was Besonderes. Also wenn Du da jetzt zum Beispiel über den X-Platz gehst, da ist mir aufgefallen, dass da dann doch irgendwie so viele angeberische Leute sind. Ich mein nicht alle bestimmt, aber viele. Also mehr Schein als Sein und das ist einfach etwas, das kann ich nicht brauchen und wie gesagt, ich bin da einfach, glaub ich, aus zu einfachem Holz geschnitzt einfach, ich kann mich mit so was einfach nicht anfreunden. Da kann man vielleicht sagen, ich bin eine graue Maus, aber mir gibt so was einfach nichts.

(Pause)

Was wäre Dir denn wichtig bei der Auswahl eines zukünftigen Wohnortes?

Mir wäre es wichtig, dass er nicht allzu weit vom Arbeitsplatz entfernt liegt, dass man da Möglichkeiten hat einzukaufen, dass man nicht, was weiß ich wie viele km fahren muss, bis der Supermarkt da ist. Ja, eher so was, das er eben näher zum Arbeitsplatz liegt und das er da liegt, wo vielleicht ein bisschen mehr was los ist. Also, zum Beispiel eine Kleinstadt, wo es, was weiß ich, vielleicht ein Cafe gibt oder so ... Zum Beispiel wie Pocking, das zum Beispiel, das liegt nicht so weit vom Arbeitsplatz entfernt, da kann man Fortgehen, da gibt's was zum Einkaufen und alles mögliche, das wäre so was. ... Ich mein, es kann ja sein, dass ich irgendwann mal eine ganz andere Arbeit hab, was weiß ich wo, dann muss ich eh umziehen, aber so, sagen wir mal, wenn ich jetzt meine Arbeit da behalt, dann tät ich mich eher da, also in der Gegend umschaun, was es da so gibt.

(Pause)

Kannst Du Dir auch einen weiteren Arbeitsweg vorstellen oder würdest Du dann eher

umziehen, näher zur Arbeit?

Ich glaub eher, dass ich dann umziehen würde, weil ich glaub, das tät mich dann schon bald nerven, wenn ich dann um 7 in der Früh aufstehen und ewig weit fahren muss, da zieh ich dann doch lieber um. Also, das ist schon so, das wäre mir dann doch lieber, bevor ich dann einfach 50km fahren muss oder noch mehr, nein, das eher nicht.

(Pause)

Wie Sieht es denn bei Dir mit dem Thema Urlaub und Reisen aus? Wann warst Du beispielsweise das letzte Mal im Urlaub?

Ja, also dieses Jahr nicht, und letztes Jahr, da muss ich mal überlegen, ich glaub nicht. War ich letztes Jahr weg, ich weiß gar nicht ..., ach so, da wollt ich weg, aber das hat sich dann doch wieder geändert, dann sind wir doch nicht weg. Also wir wollten mit ein paar Freunden, haben wir gesagt, wir fliegen irgendwo hin, also Malta hatten wir überlegt. Aber dann haben die gesagt Mallorca, bei da hab ich gesagt, nein, nach Mallorca flieg ich nicht mit, das ist mir einfach zu blöd, also nein, da kann ich auch in Deutschland bleiben. Na ja und daher war ich dann halt ein paar Tage bei meiner Schwester in Z droben und bei der Verwandtschaft da in Z. Das war eigentlich auch ganz schön. Mein Freund der war in der Zeit vier Wochen in Amerika, da war ich nicht mit dabei, ganz einfach, weil ich hab mir gedacht, na ja vier Wochen mit ihm 24 Stunden zusammen sein, das würde nicht gut gehen und dann muss ich auch sagen, finanziell hätte ich mir das auch nicht wirklich leisten können, also das ist ja doch ein wahnsinniger Aufwand. ... Also ich glaub, wenn ich jetzt wirklich mit dabei gewesen wäre, dann wären wir uns sicher irgendwann so auf die Nerven gegangen, dass es einen Riesenstreit gegeben hätte. Und das möchte ich einfach nicht, also ich mein, wir verstehen uns so wunderbar, da gibt es kein Problem, wir passen eigentlich relativ gut zusammen find ich und ja, wir haben auch noch nie wirklich gestritten wegen irgendwas, aber wenn wir jetzt da 24 Stunden, einen ganzen Monat zusammen wären und ich hätte ihn die ganze Zeit um mich, ich glaub, das tät mich irgendwann total nerven, ich glaub, dass das auch normal wäre, weil zu dem Zeitpunkt im Sommer, da waren wir ja auch noch nicht lange zusammen, ich mein, wir sind ja auch erst 8 Monate zusammen und das ist ja noch nicht wirklich eine lange Zeit und ich glaub einfach, ich bin ja doch eher harmoniebedürftig und das tät mir dann irgendwann so nerven, das muss nicht sein. Ich mein, mit der Zeit lernt man sich ja noch besser kennen und kann dann auch sehen, ob es überhaupt in Frage kommt, mit dem dann auch mal zusammenzuziehen. Also ich kann mir das schon irgendwann mal vorstellen ,aber vom jetzigen Moment aus, da steht das noch in den Sternen. Da lass ich mir schon noch mehr Zeit, weil jeder doch noch irgendwie, ja, sein eigenes Leben führen möchte und er ist auch erst 21, und von daher warten wir da doch noch ein paar Jahre.

(Pause)

Ja also Urlaub, ich würde schon gern mal nach Malta oder nach Kroatien, das hab ich jetzt doch schon von mehreren gehört, dass Kroatien ziemlich schön sein muss und ein ehemaliger Arbeitskollege, der ist da eigentlich immer, der fährt da immer hin zum Tauchen und der meint, »da musst Du unbedingt mal hin, das ist so schön, da sind so viele junge Leute und es ist einfach super dort« und das haben wir eigentlich schon geplant, dass wir nächstes Jahr im Sommer mit der ganzen Clique eigentlich, da also wahrscheinlich hin fahren werden. Also eigentlich mag ich am liebsten so Städtetrips, das wäre mir eigentlich am liebsten, wo man sich irgendeine Stadt anschaut und so für ein paar Tage. Also, direkt nur am Strand liegen, das ist mir zu langweilig. Also wenn, dann will ich auch schon was von dem Ort sehen, also hin wieder kann ich mich schon an den Strand legen, wenn es einen Strand gibt, aber dass man sich den Ort anschaut und auch ein bisschen die Leute kennenlernt, das ist mir dann schon wichtig.

(Pause)

Also ich war schon mal in Portugal und in Italien, also am Gardasee und mal in der Toskana, da habe ich so eine Toskanarundreise gemacht, also da hab ich dann viele Städte gesehen und das war eigentlich sehr interessant und sehr schön, das war damals noch mit der Schule. Und sonst war ich eigentlich noch nie so sonderlich weit fort, halt Österreich mal, da hab ich einige Bekannte, die ich mal besuch, in Wien war ich da mal für ein Wochenende und sonst, bin ich eigentlich noch

gar nicht so weit weggekommen ... Weil mit der Familie, das ist zeitlich nicht so gegangen, also mit der Familie, einen kurzen Urlaub haben wir mal gehabt, aber sonst haben wir eher so Tagesausflüge gemacht. Weil, als wir da die Firma aufgebaut haben, da haben wir gar nicht die Zeit dafür gehabt. Und jetzt, sagen wir mal so, plant man ja eher, dass man mal mit der Schwester, oder mit Freundinnen, mit dem Freund irgendwo hinfliegt ... aber so, mir geht da auch nichts ab, wenn ich jetzt mal nicht wegfahre. Also dieses Jahr war ich ja auch nicht richtig weg, ich war halt ein paar Tage in Z und so bin ich halt oft mit Freundinnen unterwegs gewesen, als mein Freund in Amerika war, da haben wir auch eine riesengroße Partie gehabt bei uns im Ort, das haben wir mit der Feuerwehr organisiert, da haben wir eh wahnsinnig viel mit Organisation und Planung du so zu tun gehabt. Also mein Freund ist mir schon dann abgegangen, aber man hat ja viel zu tun gehabt, da war dann auch noch ein Volksfest und alles mögliche und da ist mir nicht langweilig geworden. ... Grad mit der Partie von der Feuerwehr... also da bin ich Mitglied, bei der Freiwilligen Feuerwehr, wir machen da auch ab und zu so Übungen, die werden öfters gemacht. Oder jetzt, da war Heldengedanktag, also das ist nicht Pflicht, das man da mitgeht, aber man sagt halt, ja da geh ich mit, und so, wenn irgendwelche Feuerwehreffeste sind, da sind wir eigentlich immer mit dabei, das ist ja was schönes eigentlich und einen Feuerwehrausflug machen wir auch mal und es sind doch einige so Sachen. Und jetzt haben wir ja das Fest im Sommer organisiert, das war das erste seit drei Jahren mal wieder. Und weil das so gut gelaufen ist, haben wir gesagt, das machen wir sowieso wieder nächstes Jahr. Und für die Faschingsumzüge, die kommen jetzt auch wieder im Februar, und jetzt haben wir gesagt, jetzt machen wir das erste Mal seit 10 Jahren wieder mal mit, da planen wir mal wieder einen eigenen Faschingswagen, Thema haben wir auch schon was gefunden und so ist eigentlich immer wieder mal was los da. Und dann sind ja auch noch die Kleinen da, also die Neuen, die wir jetzt bekommen haben, die müssen ja noch ihre Abzeichen machen und da erklären wir denen eben die Geräte und so die Sachen.

(Pause)

Zum Abschluss würde ich gerne noch wissen, wie Du das Leben in Deiner Region beurteilst.

Ja also ich leb eigentlich gern da, wo ich leb jetzt. Also der Ort selbst ist ja ein recht kleiner Ort, also es ist einfach so, man kennt jeden und man versteht sich mit jedem und es ist eigentlich ein recht schöner Ort, es ist wahnsinnig klein, wir haben ja nur grad so 150 Einwohner, aber sagen wir mal, von dem abgesehen, es ist wunderbar zum Laufen, also da hat man eine wahnsinnig gute Strecke zum Laufen und es gibt ja doch, sag ich mal, in näherer Umgebung, Orte, wo man einkaufen kann, wo man Fortgehen kann, solche Sachen und da wohn ich eigentlich doch relativ gern, weil es einfach, weil die Leute, die da wohnen auch ganz einfache bodenständige Leute sind, deswegen gefällt es mir da eigentlich ganz gut. ... Die Gemeinschaft bei uns im Dorf ist mir schon wichtig. Deswegen kann ich mir ein Leben in der Großstadt auch nicht vorstellen. Ich denke, dass es da ganz schön viele einsame Leute gibt und da, wo ich jetzt herkomme, ist das eben nicht der Fall, weil da alle zusammenhalten. Deshalb möchte ich da auch nicht unbedingt weg, also aus dem Ort selbst vielleicht wenn's sein muss, aber dann schon in die Nähe. Also wenn es nicht anders geht, dann hilft eh nichts, aber wenn ich nicht muss, dann nicht. Also wie es jetzt ist, ist es gut, sag ich mal, auch mit der Arbeit und so. Verändern möchte ich eigentlich momentan nichts, ich mein, es kommt wie es kommt, aber von mir aus kann es so bleiben, wie es ist jetzt. Weil ich doch recht zufrieden bin, weil ich hab jetzt wirklich mal eine richtig gute Arbeit gefunden und ich hab einen super netten Freund, mit dem gut läuft und ich hab gute Freundinnen und kann mich eigentlich nicht beklagen.