Vom Luxus, kein Auto zu haben Neue Mobilitätsmuster spiegeln Wohlstand und soziale Teilhabe

Marcel Helbig, Andreas Knie und Weert Canzler

Summary: For decades, social advancement was tied to and reflected in car ownership. New data show that in affluent areas, car density tends to decrease while car ownership is no longer highly associated with spatial mobility and social participation. The relationship between space, movement and social structure will be redefined through the use of statistical methods, interviews and the mapping of mobility patterns.

Kurz gefasst: Jahrzehntelang war gesellschaftlicher Aufstieg an den Besitz eines Autos gebunden und an ihm ablesbar. Neue Daten zeigen, dass in wohlhabenden Gegenden die Autodichte eher abnimmt und Autobesitz auch nicht mehr unbedingt mit räumlicher Beweglichkeit und sozialer Teilhabe verbunden ist. Mithilfe von Statistik, Interviews und Mobilitäts-Tracking soll das Verhältnis von Raum, Bewegung und sozialer Struktur neu bestimmt werden.

Verkehr und räumliche Mobilität waren jahrzehntelang Begriffe voller Gewissheiten und gesellschaftlicher Fortschrittsversprechen. Das Auto galt als Instrument und Voraussetzung für den gesellschaftlichen Aufstieg: Wer viel fährt, ist beweglich, kann flexibel umziehen, weit pendeln, kommt beruflich schnell voran und hat größere Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe. Wer sozial aufgestiegen ist, fährt große Autos. Diese lang gültigen Annahmen über den Zusammenhang von sozialer und räumlicher Mobilität scheinen nur noch eingeschränkt zu gelten. Die mobile Gesellschaft und ihre sozialen Versprechungen werden neu verhandelt.

In den Innenstädten der Großstädte hat sich ein kultureller Wandel vollzogen; sie sind attraktiver für Wohlhabende geworden. Die kurzen Wege werden als Wohnwertsteigerung empfunden im Vergleich zum suburbanen Raum oder der Großsiedlung, wo fast alles nur mit dem Auto erreicht werden kann. Zwar verfügen viele Haushalte in den Innenstädten weiterhin über private Fahrzeuge, und es gibt nach wie vor eine Verknüpfung zwischen gesellschaftlichem Erfolg sowie Emissionen und Ressourcenverbrauch. Das obere Drittel der Einkommensklassen ist für mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens und der mobilitätsbedingten CO_2-Emissionen verantwortlich. Die damit einhergehenden ökologischen und sozialen Folgekosten werden jedoch zunehmend kritisch gesehen; der Autoverkehr wird mehr und mehr als Last denn als Lust empfunden. Die Nutzungsintensität nimmt mit der Dichte der Städte deutlich ab, und die Verwendung alternativer Transportmittel wie Fahrräder, Busse und Bahnen steigt an. Die Optionen mobiler Arbeit gewinnen in diesen Milieus zudem an Bedeutung und lassen das Auto zunehmend unwichtig erscheinen.

Offenbar entstehen aber neue Gerechtigkeitsprobleme bei der Wahrnehmung und der Bekämpfung des Klimawandels. Die mehrheitlich von städtischen Eliten geforderte höhere CO_2-Steuer oder gar Fahrverbote für bestimmte Schadstoffklassen werden von Menschen mit geringerem Einkommen und in ländlichen Gebieten als asymmetrisch und ungerecht wahrgenommen. Die „Verkehrswende" sehen sie oft kritisch. Denn sowohl der Zugang zu alternativen Verkehrsoptionen als auch die Fähigkeit, diese flexibel nutzen zu können, ist sozial und räumlich ungleich verteilt. Die Vielfalt von unterschiedlichen multimodalen Bewegungsmöglichkeiten ist in den urbanen Zentren deutlich größer als in den städtischen Randlagen. In ländlichen Regionen fehlen Alternativen zum privaten Auto praktisch komplett: Dort sind mehr als 800 Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner zugelassen. In einigen innerstädtischen Gebieten kommen nur noch 300 bis 400 Kraftfahrzeuge auf 1.000 Einwohner.

Autobesitz und soziale Mobilität

Der Autobesitz und die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe sind nicht mehr kausal miteinander verbunden. Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge ist kein verlässlicher Indikator mehr für Einkommensverteilung und Teilhabe. Empirische Befunde zeigen, dass Stadtteile mit einem hohen Armutsrisiko („Satellitenstädte") mehr Autos pro Haushalte aufweisen als die urbanen und ökonomisch prosperierenden Zentren. Und Fahrzeugbesitz ist nicht mehr automatisch mit räumlicher Beweglichkeit verbunden: Es mehren sich die Anzeichen, dass es in

Stadtteilen mit einem hohen Armutsrisiko zu einer zunehmenden Immobilität kommt, wenn man beispielsweise die Zahl der Bewegungen außer Haus als Grundlage nimmt. Diese Phänomene – die höhere Zahl zugelassener Fahrzeuge im suburbanen Raum und eine geringere Mobilität in Armutsquartieren – sind bisher noch unzureichend erforscht, empirische Grundlagen fehlen hier.

Dies wirft neue Fragen für die Verkehrsforschung auf: Für welche sozialen Gruppen stimmt die Diagnose noch, dass durch die Verbreitung motorisierter Verkehrsmittel die Raumwiderstände schrumpfen und die soziale Teilhabe wächst? Ist die Mobilität für Personen in ländlichen Regionen und in sozial benachteiligten Stadteilen nicht eher zurückgegangen? Sind dort die Schwierigkeiten, den physischen Raum zu überwinden, sogar noch gewachsen?

Diese vermuteten veränderten Zusammenhänge sollen in einem neuen Forschungsprojekt empirisch abgesichert und neu gedeutet werden. Grundsätzlich geht es dabei um das Verhältnis von räumlicher und sozialer Mobilität: Wie hat sich das Verhältnis von Einkommensentwicklung, zurückgelegten Personenkilometern und dem Verfügen über Autos entwickelt? Wie unterscheidet sich dieses Verhältnis in den unterschiedlichen Raumtypen von Stadt, Stadtrand und ländlichem Raum? Gibt es soziale Gruppen und Stadtteile, die weniger mobil sind? Wie hat sich die Verkehrsmittelnutzung in den sozialen Gruppen in den letzten Jahren verändert?

Diese Fragen müssen sowohl mit quantitativen als auch mit qualitativen Methoden beantwortet werden. Zum einen sollen Daten der Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) ausgewertet werden. Mithilfe dieser Befunde kann erstens aufgezeigt werden, wie sich soziale Ungleichheiten von Mobilität in den letzten 15 Jahren verändert haben; zweitens können Hypothesen entwickelt werden, wie diese Veränderungen zu erklären sind. Im Zeitverlauf von 2002 bis 2017 stehen unter anderem folgende abhängige Variablen im Fokus: die Anzahl von Autos und Fahrrädern im Haushalt, die Auto-, Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung, die Nicht-Mobilität am Stichtag (insbesondere von Kindern), die Mobilität in Kilometerleistung und die Wege bei Freizeitaktivitäten und Sport. Hierbei interessieren vor allem unterschiedliche Muster und ihre Veränderung nach sozioökonomischer und räumlicher Lage (zum Beispiel Stadt versus Land) sowie nach Geschlecht. Ergänzend können Daten ausgewertet werden, die in Bezug auf den Wohnort Informationen über räumliche Mobilität im Lebensverlauf aufweisen. Hierzu werden auch Hinweise der Rentenversicherung und des Nationalen Bildungspanels hinzugezogen.

Im Mittelpunkt steht die Hypothese, dass Menschen in sozialen Brennpunkten und in „abgehängten" geografischen Randlagen besonders immobil sind. Die MID-Studie bietet große Analysepotenziale, da die Befragten kleinräumig verortet werden. Mit diesen Daten kann auch nachgezeichnet werden, ob es durch Mobilität zu einem sozialen Austausch zwischen Bewohnern kommt. Das heißt, es wird untersucht, in welchem Ausmaß beispielsweise Personen aus sozialen Brennpunkten sozial privilegierte Stadtteile besuchen und umgekehrt.

Umverteilung und Verkehrswende

Ergänzt werden diese quantitativen Analysen durch qualitative Erhebungen. Ergänzend zu einer Typologie von nach räumlichen Merkmalen unterschiedenen mobilen und immobilen Gruppen beziehungsweise Milieus soll eine Auswahl von Einzelpersonen in leitfadengestützten Interviews nach ihren Gründen und Motiven für ihr spezifisches Mobilitätsverhalten befragt werden. Zu den persönlichen Interviews gehören außerdem die Fragen, wie die Teilhabemöglichkeiten eingeschätzt werden und ob bei der Bewältigung der klimapolitischen Herausforderungen eine faire Lastenverteilung wahrgenommen wird.

Darüber hinaus werden weitere neue Datenquellen erschlossen. In Kombination mit den persönlichen Interviews ist geplant, für einen längeren Zeitraum das Mobilitätsverhalten der Befragten mit einem auf dem Smartphone installierten Tracking-Tool zu erheben. Dieses Tool ermöglicht es, individuelle Bewegungs-

Marcel Helbig ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsgruppe der Präsidentin, zudem hat er am Leibniz-Institut für Bildungsverläufe (LIfBi) die Arbeitsbereichsleitung „Strukturen und Systeme" inne. Als Bildungssoziologe untersucht er Fragen der Ungleichheit, der Bildung und Ausbildung sowie der Schulpolitik. *(Foto: David Ausserhofer)*

marcel.helbig@wzb.eu

Andreas Knie ist Co-Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am WZB und Professor für Soziologie an der Technischen Universität Berlin. *(Foto: David Ausserhofer)*

andreas.knie@wzb.eu

Weert Canzler ist Co-Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung und Sprecher des Leibniz-Forschungsverbunds Energiewende. *[Foto: David Ausserhofer]*

weert.canzler@wzb.eu

muster automatisiert zu rekonstruieren, ohne die Probanden aufwendig zu befragen oder Mobilitätstagebücher manuell ausfüllen zu lassen. Dabei werden nicht nur die zurückgelegten Distanzen, sondern insbesondere auch die Verkehrsmittelnutzung sichtbar. Mithilfe des Tools wird es möglich, die qualitativen Aussagen der Interviews mit den tatsächlichen Mobilitätsmustern der Befragten zusammenzubringen. Die automatisierte Verkehrsmittelerkennung macht es für die Nutzer und Nutzerinnen wesentlich einfacher, an einer Studie zu ihrem Mobilitätsverhalten teilzunehmen. Zum Beispiel können durch die einfache Nutzung auch bisher in Mobilitätserhebungen unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppen wie zum Beispiel Empfänger*innen von Transferleistungen erreicht und deren Mobilitätsmuster untersucht werden. Zugleich lassen sich Bewegungen über längere Zeiträume in hoher Feinkörnigkeit bis auf die Ebene einzelner Fußwege erfassen, was in befragungsgestützten Erhebungen bisher kaum gelingt. Dies ermöglicht unter anderem einen neuen Blick darauf, wie vielfältig das Mobilitätsverhalten bestimmter Gruppen bereits heute ist.

Das Vorhaben verbindet drei der großen sozialen Themen des 21. Jahrhunderts miteinander, die schon vor der Corona-Pandemie diskutiert wurden und seit den Lockdowns neue Dimensionen hinzugewonnen haben: Verkehr und Mobilität, Wohnen und soziale Ungleichheit sowie digitale Arbeit und Plattformen. Ziel des geplanten Projekts ist es, neue Erkenntnisse zum Verhältnis von sozialer und räumlicher Mobilität zu generieren. Von der Bewertung dieses Verhältnisses hängt nicht zuletzt ab, ob und wie eine Reihe von Gesetzen und materiellen Unterstützungen zur Privilegierung des privaten Automobils überhaupt noch legitimiert werden können. In einer möglichen Neuarchitektur von Raum, Bewegung und sozialer Struktur wird die zentrale Zukunftsfrage nach wirksamen Methoden zur Bekämpfung der Klimakrise neu bewertet. Das Gelingen einer Verkehrswende wäre chancenreicher, wenn über die städtischen Eliten hinaus gedacht und gehandelt werden kann.