

Das Auto im Netzwerk und vor der Haustür

Zur Ungleichheit von Mobilitätschancen und -zwängen in ländlichen Peripherien**

Zusammenfassung: Die Verwirklichung von Lebenschancen ist maßgeblich davon abhängig, inwiefern es Personen gelingt, zu bestimmten Zeitpunkten an bestimmten Orten im physischen Raum zu sein. Alltagsmobilität sollte demnach als ein relevantes Phänomen für die (Re)Produktion sozialer Ungleichheiten adressiert werden. Der vorliegende Beitrag entwickelt, unter Rückgriff auf Elias' Individualisierungsverständnis sowie Bourdieus Sozialkapitalbegriff, eine Perspektive, die die Rolle des Autos in diesem Zusammenhang nicht allein über seinen Besitz durch Individuen, sondern über seine Verfügbarkeit in sozialen Netzwerken erschließt. Hierzu werden qualitative Interviews, ego-zentrierte Netzwerkdaten sowie GPS-Bewegungsdaten von 30 Bewohner:innen ländlicher Peripherien entlang der Dimensionen von *Mobilitätschancen* sowie *Mobilitätszwängen* mit Ausrichtung an der Grounded Theorie Methodologie analysiert. Die Ergebnisse zeigen anhand von vier emblematischen Detailfällen auf, inwiefern der relationale Charakter von Autoverfügbarkeit einen bedeutsamen Einfluss auf individuelle Lebenschancen ausübt. Mit Hilfe einer netzwerkanalytischen Perspektive und dem direkten Bezug auf realisierte zweiwöchige Mobilitäten wird ersichtlich, warum auch Personen mit hoher Bewegungsfähigkeit (Motilität) einseitigen Mobilitätszwängen unterliegen können, wenn Teile ihres sozialen Netzwerkes eine geringe Motilität aufweisen. Mobilität, so das Argument dieses Artikels, ist somit weder allein auf Individualebene anzusiedeln noch mit einem naiven Freiheitsbegriff gleichzusetzen, sondern sollte soziologisch als relationales, ambivalentes und ungleichheits(re)produzierendes Phänomen adressiert werden.

Stichworte: Alltagsmobilität; Automobilität; Individualisierung; Lebenschancen; soziale Netzwerke; soziale Ungleichheit

* Christoph van Dülmen, Universität Hamburg, Welckerstr. 8, 20354 Hamburg, E-Mail: christoph.van.duelmen@uni-hamburg.de.

** Diese Arbeit wurde mit Mitteln der Deutschen Forschungsgemeinschaft (Projektnummer: 391073923) und des Open-Access-Fonds der Universität Hamburg gefördert. Mein besonderer Dank gilt dem beteiligten Projektteam am Thünen-Institut für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen, namentlich Susann Bischof, Sylvia Keim-Klärner, Andreas Klärner und Annett Steinführer. Weiterhin danke ich Josefa Loebell, Katharina Manderscheid, den zwei anonymen Gutachter:innen sowie den Herausgeber:innen der Sozialen Welt für ihr instruktives Feedback.

The Car in the Network and at the Doorstep

On the Inequality of Mobility Chances and Mobility Constraints in Rural Peripheries

Abstract: The realization of life chances is largely dependent on the extent to which people can reach certain places in physical space at certain times. Accordingly, everyday mobility should be addressed as a relevant phenomenon for the (re)production of social inequalities. Drawing on Elias' understanding of individualization as well as Bourdieu's concept of social capital, this paper develops a perspective that examines the role of the car in this regard not only through its ownership by individuals, but also through its availability in social networks. For this purpose, qualitative interviews, ego-centered network data as well as GPS movement data of 30 inhabitants of rural peripheries are analyzed along the dimensions of *mobility chances* as well as *mobility compulsions* following the Grounded Theory Methodology. Based on four emblematic cases, the results demonstrate the ways in which the relational character of car availability exerts a considerable influence on individual life chances. Using a network analytic perspective and direct linking to realized two-week mobilities, it becomes apparent why even individuals with a high capacity for movement (motility) can be subject to one-sided mobility compulsions if parts of their social network have low motility. Mobility should thus neither be only located at the individual level nor equated with a naïve concept of freedom, but should be addressed sociologically as a relational, ambivalent and inequality (re)producing phenomenon.

Keywords: Everyday mobility; Automobility; Individualization; Life chances; Social networks; Social inequality

1 Einleitung

Soziale Ungleichheiten und ihre Reproduktion sind ein Grundthema der Soziologie (Dahrendorf 1968b: 353). Obwohl die Verschränkung räumlicher Mobilität mit Faktoren sozialer Ungleichheit innerhalb der Mobilitätsforschung in den letzten Jahrzehnten ausführlich verhandelt wurde (Social Exclusion Unit 2003; Mandercheid 2009; Kuttler/Moraglio 2021), ist dieser Komplex in der deutschsprachigen Ungleichheitsforschung bisher noch kaum rezipiert (vgl. Otte 2021). Dabei ist die Verwirklichung individueller Lebenschancen – als Gradmesser sozialer Ungleichheit – maßgeblich davon abhängig, inwiefern Personen in der Lage sind, zu bestimmten Zeitpunkten Strecken im physischen Raum zurückzulegen (Dahrendorf 1979: 108). Für die Interaktion und damit Partizipation in vielen Lebensbereichen, wie etwa den Sphären von Arbeit, Familie oder Engagement, ist eine (zumindest zeitweise) Kopräsenz der beteiligten Akteure unabdingbar (Cass et al. 2005: 548).

Politisch schlägt sich diese Einsicht beispielsweise in der, immer wieder zur Diskussion stehenden, Zielsetzung einer „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ (Barlössius 2006) oder im Berliner Mobilitätsgesetzes nieder, welches durch „die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins“ (Daubitz 2021: 77) die gesellschaftliche Teilhabe der Stadtbewohner:innen sicherstellen soll.

Die hohe Relevanz räumlicher Bewegungen für Prozesse aller gesellschaftlicher Teilbereiche, äußert sich u.a. auf Makroebene in einer seit Jahrzehnten beständig zu beobachtenden Zunahme des Verkehrsaufwandes (Nobis et al. 2019). Mobilitätssoziologisch bedeutet die Steigerung des Verkehrsvolumens jedoch auch, dass erhöhte Anforderungen zu Bewegungen an alle Gesellschaftsmitglieder gestellt werden, indem extensive und flexible Bewegungsleistung als Norm gesetzt werden (Canzler/Knie 2000). Gleichsam resultieren hieraus mobilitätsbezogene Benachteiligungen für solche Gruppen, die in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind und/ oder in Räumen mit erhöhten Verkehrserfordernissen (z.B. in ländlichen Räumen) leben (Kenyon et al. 2002: 210f.; Stark 2017: 94). Der Großteil der benannten gesamtgesellschaftlichen Verkehrsleistungen wird mit dem Auto bewältigt. Dies gilt umso mehr für ländliche Peripherien als autoabhängige Räume (Nobis/Kuhnimhof 2018: 47). Sie können – im Vergleich zu urbanen Zentren – aufgrund ihrer spärlichen Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge als räumlich benachteiligt gefasst werden (Kühn 2015), weshalb Erreichbarkeiten ohne Auto stark eingeschränkt sind (Mattioli 2013).

Bisherige mobilitätssoziologische Arbeiten haben bereits herausgearbeitet, auf welche Weise das Auto zu seiner Stellung als hegemonialer Technik kam und welchen Einfluss es wiederum auf die individuelle Lebensgestaltung ausübt (Burkart 1994; Canzler 2000). Burkart (1994: 224) konstatierte so vor fast drei Jahrzehnten: „Das Auto gehört zur Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitgliedes.“ Gleichzeitig benannte er damit den Nichtbesitz eines Autos als „eine neue Dimension sozialer Ungleichheit [...], die auch heute keineswegs ganz überwunden ist“ (Burkart 1994: 228). In gleichem Sinne nimmt Canzler (2012: 329) an, dass es aufgrund steigender Kosten für den Unterhalt und die Nutzung eines Autos zu Phänomenen gesellschaftlicher Spaltungen entlang der Achse der Verfügbarkeit/ Nicht-Verfügbarkeit eines Autos kommen könnte. Nicht zuletzt die jüngst stark gestiegenen Kraftstoffpreise und die vielfach diskutierten politischen Entscheidungen zur Subventionierung verdeutlichten erneut die hohe Relevanz automobiler Bewegungen in unserer Gesellschaft (exemplarisch Fratzscher 2022).

Zumeist wird das Auto im Sinne eines motorisierten Individualverkehrsmittels (MIV) jedoch implizit als Technik zur flexiblen Fortbewegung von Individuen verstanden und die Verfügbarkeit eines Autos mit seinem Besitz gleichgesetzt; insbesondere dann, wenn letzterer als Bemessungsgröße sozialer Ungleichheit herangezogen wird (vgl. Johnson et al. 2010). Mitfahrten im Auto werden hingegen seltener als weitere wesentliche Fortbewegungsart berücksichtigt. Dies überrascht, sind sie

doch hinsichtlich gesamtgesellschaftlicher Verkehrsleistungen nicht unerheblich und übertreffen selbst die des öffentlichen Verkehrs (ÖV): 14 % aller Wege und 20 % aller Personenkilometer werden als MIV-Mitfahrende:r zurückgelegt; für den ÖV sind es 10 % bzw. 19 % (vgl. Nobis/Kuhnimhof 2018: 45). Autos dienen demnach nicht nur der Fortbewegung einzelner Fahrzeughalter:innen, sondern auch weiterer mitfahrender Personen, zu denen soziale Beziehungen bestehen. So offenkundig diese soziale Bedingtheit von Autonutzung erscheint, so selten werden ihre Ursprünge und Auswirkungen – selbst in sozialwissenschaftlichen Arbeiten – thematisiert (vgl. Manderscheid 2022: 64f.). Eine – wenn auch wenig differenzierte – Ausnahme findet sich bei Cass et al. (2005: 550), die den Zugang zum Auto als Produkt sozialer Organisation benennen. Dass soziale Netzwerke „Mobilitätsressourcen“ darstellen können, benennt Kesselring (2006) expliziter, jedoch steht in seiner sozio-materiellen Netzwerkanalyse die aus ihnen resultierende Automobilität nicht weiter im Zentrum. Inwiefern das Auto also durch seine sozialen Verflechtungen zur (Re)Produktion sozialer Ungleichheiten beiträgt, wurde bisher – trotz des erheblichen Anteils von Mitfahrten am gesamtgesellschaftlichen Verkehrsaufwand – kaum berücksichtigt. Ich werde im Folgenden diese Überlegungen aufgreifen und sie theoretisch und empirisch weiterführen.

Soziale Ungleichheit liegt im Verständnis dieses Beitrages dann vor, wenn Personen systematisch von Möglichkeiten ausgeschlossen werden, die durch gesellschaftliche Entwicklungen hervorgebracht werden (Therborn 2013: 21). Diese „Möglichkeiten des individuellen Wachstums, der Realisierung von Fähigkeiten, Wünschen und Hoffnungen“ sind Lebenschancen; sie „werden durch soziale Bedingungen bereitgestellt“ (Dahrendorf 1979: 50). Zentrale Bedingungen für die Realisierung von Lebenschancen sind die autonome Verfügung über Zeit und Raum (Dahrendorf 1979: 108) – sprich: die selbstbestimmte Entscheidung über Aufenthaltsort und -dauer sowie damit einhergehender Fortbewegungsarten.

Ziel des Beitrages ist es, darzustellen, inwiefern in ländlichen Peripherien (als autoabhängige Räume) aus der relationalen Natur von Autoverfügbarkeit – *dem Auto im Netzwerk* – mobilitätsbezogene Chancen und Zwänge – und damit soziale Ungleichheiten – resultieren können, die in einer auf individuellen Merkmalen beschränkten Perspektive bislang unzureichend berücksichtigt wurden. Damit ergibt sich zugleich eine relationale Perspektive auf die Verfügbarkeit eines Autos, die das Verständnis des Pkws als Individualverkehrsmittel soziologisch herausfordert und damit einen Beitrag zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung sowie zu einer mobilitäts- und raumsensiblen Ungleichheitsforschung zu leisten sucht. Darüber hinaus erscheint ein vertieftes Verständnis der sozialen Bedingtheit des Automobils produktiv für Arbeiten zu sozial-ökologischen Transformationskonflikten, deren Brennpunkt es häufig bildet (exemplarisch Dörre et al. 2022). Mobilität, so das Argument dieses Artikels, ist in diesem Sinne weder allein auf Individual-ebene anzusiedeln noch mit einem naiven Freiheitsbegriff gleichzusetzen, sondern sollte soziologisch – in Anlehnung an das Mobilitätsverständnisses Manderscheids

(2016: 92f.) – als relationales, ambivalentes und ungleichheits(re)produzierendes Phänomen adressiert werden.

Im Folgenden werden in einem ersten Schritt die Facetten der Ambivalenz und Relationalität von Mobilität in Auseinandersetzung mit dem bestehenden Diskurs der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung herausgearbeitet. Diese ergeben sich aus einer Berücksichtigung des Elias'schen Verständnisses ambivalenter Individualisierung sowie des relationalen Charakters des Bourdieu'schen Sozialkapitals. Die Vielschichtigkeit der theoretisch hergeleiteten Zusammenhänge wird in einem zweiten Schritt anhand empirischer Beobachtungen expliziert. Erst so wird die Komplexität und soziologische Relevanz von Autoverfügbarkeit jenseits der Dichotomie Autobesitz ja/nein deutlich. Die konkrete Anwendung des entfaltenen Begriffsinstrumentariums dient darüber hinaus seiner Begründung und Diskussion (vgl. Dahrendorf 1968a: 62).

2 Zur Ambivalenz und Relationalität von Mobilität

2.1 Mobilität als Potenzial

Obgleich die Begriffe Verkehr und Mobilität¹ im alltäglichen Sprachgebrauch oftmals synonym verwendet werden, ist ihre Differenzierung notwendig, wenn man sich um die Bedingungen und Effekte von Bewegungen sowie Stillstand auf Muster sozialer Ungleichheiten bemüht. Verkehr umfasst im Verständnis dieses Beitrages die „Bewegung in konkreten Räumen“ (Canzler 2012: 324). Mobilität hingegen entzieht sich einer derart direkten Definition. Sie wird mitunter als „Bewegung in möglichen Räumen“ (Canzler 2012: 324), „die Realisierbarkeit und die Realisierung von Aktivitäten, um das Erreichen der relevanten Ziele sowie um das Erreichen der dazu befähigenden Mobilitätsangebote“ (Stark 2017: 85), „die subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“ (Schwedes et al. 2018: 5) oder „as potential transport and seen as the capacity of an individual to overcome physical distance“ (Sager 2006: 466) beschrieben. Obzwar sich bereits in dieser eklektischen Auswahl eine große Mannigfaltigkeit der Begriffsverständnisse von Mobilität ausmachen lässt, teilen sie eine (implizite) positive Konnotation, wenn sie vornehmlich Möglichkeiten und Potenziale adressieren (vgl. Knie 1997: 41). Auch Caviola/Sedlacek (2020: 163) konstatieren in ihrer linguistischen Analyse der Begriffsverwendungen von Verkehr und Mobilität: „Mit ihrer semantischen Nähe zu Freiheit verbindet sich Mobilität [...] mit den Momenten der Selbstverwirklichung und der Bewegungsfähigkeit“.

Eine ähnliches Begriffsverständnis findet sich entsprechend auch in den Arbeiten, die sich dezidiert mit dem Zusammenwirken von Mobilität und sozialen Ungleichheiten befassen. Sie nähern sich diesem Phänomen dabei mit Konzepten wie *mobi-*

1 Im Folgenden werde ich unter dem Begriff *Mobilität* ausschließlich *räumliche Mobilität* verstehen; gemeint sind nicht soziale oder residenzielle Mobilität.

litätsbedingter sozialer Exklusion (engl. *mobility-related social exclusion*; Kenyon et al. 2002), *Verkehrsarmut* (engl. *transport poverty*; Lucas et al. 2016) oder *Mobilitätsarmut* (Daubitz 2016; Stark 2017). Mit ihrer Perspektive auf Mobilität und nicht allein Verkehr ist ihnen gemein, dass sie entgegen konventioneller Verkehrsforschungen nicht allein das Ausmaß realisierter Bewegungen (also Verkehr) als Gradmesser sozialer Ungleichheiten heranziehen (vgl. Knie 1997: 47), sondern dass sie vornehmlich die Abwesenheit bzw. den Mangel an Mobilität als Potenzial zum Gegenstand einer Problembeschreibung haben. Hierzu sei exemplarisch die Definition von Mobilitätsarmut nach Runge (2005: 6) angeführt: „Mobilitätsarmut bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt.“

Die individuellen Möglichkeiten bzw. Potenziale zur Bewegung werden dabei oftmals mit dem Konzept der *Motilität* (Bewegungsfähigkeit) gefasst (Kaufmann et al. 2004: 750). Verknüpft mit den Bourdieuschen Kapitalformen bietet dieses Konzept die theoretische Möglichkeit, ungleiche Ausstattungen mit Mobilitätskapital mit weiteren sozialindikativen Kategorien in Verbindung zu setzen (vgl. Canzler 2012: 324, 331) und damit einen wichtigen Beitrag zur Verknüpfung von Mobilität und Mustern sozialer Ungleichheiten zu leisten (vgl. Abschnitt 2.4). Die Problembeschreibung verbleibt an dieser Stelle nichtsdestotrotz bei einer Fokussierung auf der Abwesenheit wünschenswerter Individualmerkmale.

2.2 Individualisierung und Automobilität: Optionen und Erwartungen

Eine Erweiterung dieser Perspektive, die sich vornehmlich auf die An- und Abwesenheit von Potenzialen zur Bewegung als Problembeschreibung fokussieren, findet sich in mobilitätssoziologischen Überlegungen, welche die enge Verbindung von Mobilität und Individualisierung aufzeigen. Letztere zeichnet sich – grob skizziert – dadurch aus, dass Individuen durch Auflösung traditioneller Strukturen und Bindungen Optionen in neuen Strukturzusammenhängen gewinnen, gleichsam jedoch auch erhöhte Anforderungen zur selbstverantwortlichen Wahrnehmung dieser Optionen an sie gestellt werden – ein Wandel vom Fremd- zum Selbstzwang (zusammenfassend: Schroer 2000: 26ff.). So konstatierten Canzler/Knie (2000: 7) bereits vor über zwei Jahrzehnten mit besonderem Augenmerk auf den stetig steigenden Autoverkehr: „Aus Möglichkeitsräumen werden Erwartungsräume. Der Prozess der Entgrenzung ist immer zweiseitig: optionserweiternd und zwanghaft zugleich.“

Das Auto verdient in diesen Überlegungen besonderes Augenmerk, da es die ideale Technik darstellt, um fortschreitenden Individualisierungsprozessen gerecht zu werden, und diese zugleich mitbefördert (Canzler 2000). Laut Burkart (1994: 236) symbolisiert es wie kaum ein anderes Verkehrsmittel die kulturellen Werte von Autonomie, Unabhängigkeit und Individualität. Das Recht zur Fortbewegung im

Auto scheint gesellschaftlich eine ähnliche Wertzuschreibung für die Wahrnehmung individueller Lebenschancen zu erfahren wie Freiheit, die Unverletzlichkeit der Person oder das Recht auf Eigentum (Rammler 2008: 57, 63). Die Betonung dieser Werte in gesellschaftlichen Diskursen und die damit verbundene Fokussierung auf eine Vergrößerung von Möglichkeiten führt jedoch gleichsam zu einer Verschleierung des Zwangscharakters, den eine fortwährende Automobilisierung mit sich bringt (Manderscheid 2012a: 156). Denn entgegen einer reinen Vergrößerung möglicher Handlungsoptionen entstehen durch die Technik autoabhängige Pfadabhängigkeiten, sowohl in der Lebensplanung (Knie 1997: 45), individuellen raum-zeitlichen Tagesverläufen (Rammler 2008: 63), als auch in der Raumorganisation, wenn „die Siedlungsform des Eigenheims im Grünen und die auf dem Auto beruhende Verkehrsform in einem unlösbaren Zusammenhang miteinander stehen“ (Polster/Voy 1991: 263).

Die sich so selbststabilisierende Dominanz des Autos als wichtigstes Verkehrsmittel in den Ländern des globalen Nordens zieht eine gesellschaftliche Voraussetzung automobiler Subjekte nach sich, die für die Realisierung ihrer Lebenschancen zu weiten Teilen auf die Nutzung dieser Transportform angewiesen sind (Manderscheid 2017: 382) bzw. von denen durch das erhöhte Bewegungspotenzial durch das Auto auch ebensolche Bewegungen erwartet werden (Canzler 2012: 333). Urry (2004: 28) resümiert pointiert: „Automobility is thus a system that coerces people into an intense flexibility“. Die Hegemonie des Autos ist somit nur durch und in Wechselwirkung mit autoabhängigen makrostrukturellen Phänomenen denkbar. Gerade dadurch, dass die hiermit einhergehenden strukturellen Zwänge in diskursiven Problematisierungen weitestgehend unberücksichtigt bleiben, wird das landläufige Resümee einer vermeintlichen Alternativlosigkeit des Autos bestärkt (Freundt-Pedersen 2007; Cass/Manderscheid 2010).

2.3 Mobilitätswänge

Das Aufzeigen der impliziten Gleichsetzung von Mobilität mit Chancen und Freiheit vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Individualisierung hilft zu verstehen, weshalb auch in den bisher vorgestellten Perspektiven auf mobilitätsbezogene Problemlagen größtenteils auf Befähigungen, Möglichkeiten und Potenziale zu Bewegungen singulärer Individuen fokussiert wurde. Das Zusammenwirken von sozialen Ungleichheiten und Mobilität wurde entsprechend als Mangel an Möglichkeiten zur Bewegung Einzelner problematisiert. Analog zu den Überlegungen einer ambivalenten Individualisierung und damit einhergehenden Erwartungen von Automobilität merkt Manderscheid (2009: 34ff.) jedoch an, dass es notwendig sei, zwischen dem Zwang und der Freiheit zur Bewegung zu differenzieren. Denn genau wie die Fähigkeit zum Stillstand an einem Ort Ausdruck einer machtvollen Position sein kann, so kann erzwungene Bewegung die Freiheit einer Person, bspw. durch ungewollte Distanzierungen zu ihrem sozialen Netzwerk, beschränken (vgl. auch Manderscheid 2012b: 555). In Übereinstimmung hierzu argumentiere ich, die Perspek-

tive auf Mobilität, zunächst verstanden als Chancen zu freiheitlichen Bewegungen und Bewegungsfähigkeit, um die Facette des Zwangs zu Bewegungen bzw. Stillstand zu erweitern. So kann gerade ein hohes Maß an Bewegungen Zwängen entspringen, die Resultat sozialer Benachteiligung sind, wie beispielsweise Daubitz/Schwedes (2021: 82) bezüglich des Arbeitsmarktzuganges geringfügig Mehrfachbeschäftigter nachzeichnen, welcher oftmals einen hohen Verkehrsaufwand mit sich bringt.

Um solcherart sozial bedingte Zwänge zu Bewegungen und einhergehende (Re)Produktionsprozesse sozialer Ungleichheiten angemessen zu fokussieren und gleichzeitig an die bisherigen mobilitätssoziologischen Arbeiten anzuschließen, erscheint mir ein Rückgriff auf das Elias'sche Verständnis von Individualisierungsprozessen gewinnbringend. Er versteht den Prozess der Modernisierung als den einer ambivalenten Individualisierung. Im Zuge einer funktionalen Differenzierung werden ihm zufolge dem/der Einzelnen immer mehr Optionsspielräume durch die potenzielle Verlängerung von Interdependenzketten eröffnet; womit ihnen eine ermöglichende Funktion in der Wahrnehmung individueller Lebenschancen zukommt. Gleichzeitig üben diese Interdependenzen aber auch einschränkende Effekte aus, da Individuen stets voneinander abhängig bleiben (Elias 1997: 323ff.). Die Symmetrie oder Asymmetrie ihrer Abhängigkeitsverhältnisse entscheidet dann darüber, welche Entscheidungen sie treffen können (vgl. Elias 2006: 109). So erinnert Elias (2006: 119) prägnant: „Wir hängen von anderen ab, andere hängen von uns ab. Insofern als wir mehr von anderen abhängen als sie von uns, mehr auf andere angewiesen sind als sie auf uns, haben sie Macht über uns [...].“

2.4 Das ambivalente Verhältnis zwischen Sozialkapital und Motilität

Aus soziologischer Perspektive werden so, neben technischen Systemen wie Verkehrsinfrastrukturen als „räumliche Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“ (Schwedes et al. 2018: 5), die sozialen Beziehungen, in welche Personen eingebunden sind, als mobilitätsbedingende Strukturen analytisch relevant. Damit argumentiere ich für eine Justierung des Mobilitätsbegriffes weg vom Fokus auf singuläre Individuen und hin zu einer Verortung des Phänomens in, neben räumlichen Rahmenbedingungen, sozialen Netzwerken (vgl. Manderscheid 2016: 92f.). Grundlegungen dieses Gedankens findet sich bereits in mobilitätssoziologischen Arbeiten, wenn beispielsweise Kesselring (2006: 352f.) betont, dass Netzwerke „das Bewegungspotenzial [darstellen], das für bestimmte Aktivitäten und Bewegungen eingesetzt werden und wodurch eigensinnige Ziele erreicht, Projekte und Plane realisiert werden können“ (vgl. auch Canzler et al. 2008: 3; Kaufmann et al. 2017: 210).

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen sowie mit Rückgriff auf die in Abschnitt 2.1 angerissenen Überlegungen, *Motilität* als eine Kapitalart im Bourdieu'schen Sinne zu fassen, welches aktiviert und in andere Kapitalarten transfor-

miert werden kann (Kaufmann et al. 2004: 754), plädiere ich dafür, den Zusammenhang zwischen Motilität und sozialem Kapital expliziter zu adressieren. Der Umfang des letzteren hänge nach Bourdieu (1983: 191) „sowohl von der Ausdehnung des Netzes von Beziehungen ab, die [der einzelne] tatsächlich mobilisieren kann, als auch von dem Umfang des (ökonomischen, kulturellen oder symbolischen) Kapitals, das diejenigen besitzen, mit denen er in Beziehung steht“. Sozialkapital unterscheidet sich demnach von den übrigen Kapitalsorten dadurch, dass es auf Ebene sozialer Netzwerke und nicht auf Individualebene verortet ist (vgl. Albrecht 2004: 204–205).² Wird Motilität nun im Sinne einer eigenständigen Kapitalform als individuelle Bewegungsfähigkeit, „as the capacity of entities [...] to be mobile in social and geographic space“ (Kaufmann et al. 2004: 750), verstanden, so stellt es in der Kapitalsystematik Bourdieus gleichermaßen eine Ressource dar, die über die sozialen Beziehungen einer Person den Mitglieder seines/ihrer sozialen Netzwerkes prinzipiell zur Verfügung steht; insofern er/sie diese – hier nun auch im physischen Sinne – „tatsächlich mobilisieren kann“ (Bourdieu 1983: 191).

Damit rücken – als Perspektivenerweiterung zu den bisherigen Arbeiten – neben der individuellen Bewegungsfähigkeit auch die der übrigen Angehörigen eines sozialen Netzwerkes in den Fokus. Denn obzwar der Zugriff auf die Motilität des eigenen Netzwerkes als über Beziehungen vermittelte Ressource betrachtet werden kann, so darf gleichzeitig mit Blick auf die oben ausgeführten Elias'sche Überlegungen nicht die Konsequenz hieraus vergessen werden: dass nämlich der Zugriff auf diese Ressource als Form von Beziehungsarbeit mit Aufwendungen auf der gebenden Seite einhergehen. Bourdieu hierzu: „Für die Reproduktion von Sozialkapital ist eine unaufhörliche *Beziehungsarbeit* [...] erforderlich [...]. Bei der Beziehungsarbeit wird Zeit und Geld und damit, direkt oder indirekt, auch ökonomisches Kapital verausgabt.“ (Bourdieu 1983: 193) Im Lichte der angestellten Überlegungen könnte hinzugefügt werden: im Rahmen dieser stetigen Reproduktion von Sozialkapital wird auch Motilität, im Sinne der potenziell autonomen Entscheidung über Zeit und Raum, verausgabt. Theoretisch kann so eine geringe Motilität auf Netzwerkebene (d.h., wenn viele Angehörige eines Netzwerkes eine geringe Motilität aufweisen) systematisch Zwänge auf eigentlich hoch motile Individuen ausüben, wenn letztere in Abwesenheit alternativer Transportstrukturen die Bewegungen ihrer Netzwerkmitglieder durch Autofahrten ermöglichen müssen. Die konsequente Verknüpfung von Sozialkapital und Motilität ermöglicht es somit, den Einfluss räumlicher Ungleichheiten auf Mobilität, die z.B. aufgrund unzureichender Verkehrsinfrastrukturen, von einem relationalen Standpunkt aus zu ergründen, die über die Berücksichtigung individueller Merkmale hinausgeht.

2 Wie Albrecht (2004: 205) anmerkt, überwiegt in Bourdieus Arbeiten zwar die Verortung des Sozialkapitals auf der Ebene von Gruppenzugehörigkeiten und weniger auf der Ebene konkreter sozialer Netzwerke, doch erscheint die Fokussierung auf letztere vor dem Hintergrund fortschreitender Individualisierungsprozesse geboten.

Diese Perspektive, Motilität nicht nur als ermöglichendes, positiv konnotiertes Kapital zu fassen, sondern gleichermaßen die von ihm – vermittelt über das Sozialkapital – ausgehenden Zwänge zu berücksichtigen, schließt gleichermaßen an das Verständnis Bourdieus zur Natur sozialer Ungleichheiten – und damit für ihn gesellschaftlicher Strukturen per se – an. Diese ergeben sich aus der „Verteilungsstruktur verschiedener Arten und Unterarten von Kapital [...], d. h. der Gesamtheit der ihr innewohnenden Zwänge, durch die das dauerhafte Funktionieren der gesellschaftlichen Wirklichkeit bestimmt und über die Erfolgchancen der Praxis entschieden wird.“ (Bourdieu 1983: 183). Ein Verständnis von Motilität als Kapital sowie seine Verschränkung mit anderen Kapitalarten – insbesondere Sozialkapital – kann demzufolge instruktiv für empirische Arbeiten zum Konnex von Mobilität und sozialer Ungleichheiten, wie der vorliegenden, sein.

2.5 Soziale Netzwerke als Ursprung von Mobilitätschancen und -zwängen

Legten die bisher referenzierten Arbeiten zum Zusammenhang von Mobilität und Individualisierungsprozessen bereits wertvolle theoretische Grundlagen, gilt es nun, entlang der durch Elias und Bourdieu motivierten Überlegungen, die relationale Perspektive auf Autoverfügbarkeit konkreter zu explizieren. Die konkreten Ausgestaltungen dieser potenziell ambivalenten Verhältnisse ergeben sich gerade nicht theoretisch aus den Attributen einzelner Individuen, sondern sind empirisch zu rekonstruieren; nicht zuletzt, um das entwickelte Begriffsinstrumentarium zu begründen und zu diskutieren (vgl. Dahrendorf 1968a: 62). Aus dieser Feststellung ergibt sich die Fragestellung der folgenden Analyse: *Inwiefern zeigen sich hinsichtlich der Verfügbarkeit von Autos Unterschiede in den Lebenschancen der Bewohner:innen ländlicher Peripherien – welche Chancen sowie Zwänge gehen mit dem Auto aufgrund seiner sozialen Verflechtung einher?*

Als Heuristik zum Nachgehen dieser Frage dient, in Anlehnung an Freudendal-Pedersen, die Dichotomie von Mobilität als Chance sowie als Zwang: „they help us to understand both sides of the coin, when mobility is a burden and when it is a resource“ (Freudendal-Pedersen 2007: 28; vgl. auch Kesselring 2006: 345; Cass/Manderscheid 2010). Ermöglichen die Angehörigen eines sozialen Netzwerkes Bewegungen oder Stillstand, kann Ego also mittels Sozialkapital auf Motilität seiner Netzwerkmitglieder zugreifen, bieten sich ihm/ihr *Mobilitätschancen*. Fordern Teile des sozialen Netzwerkes hingegen Motilität von Ego ein, sei es durch Bewegungen oder Stillstand, handelt es sich um *Mobilitätszwänge* (vgl. auch Manderscheid 2012a: 161). Inwieweit Mobilitätschancen und -zwänge dann auch zu einer Ermöglichung bzw. Einschränkung von Lebenschancen führen – indem die Verwendung von Zeit und Raum zur individuellen Disposition steht (vgl. Dahrendorf 1979: 108) –, muss wiederum entlang einer Macht- bzw. Autonomieachse eruiert werden (vgl. Manderscheid 2012b: 555). Der selbstbestimmte Umgang mit diesen Chancen und Zwängen entscheidet demnach, ob sie der Realisierung individueller Lebenschancen dienlich sind oder nicht.

Für ein besseres Verständnis der bindenden Wirkung von Sozialkapital und ihre Implikation für die (Re)Produktion sozialer Ungleichheiten bietet die soziologische Netzwerkforschung geeignete Konzepte. So werden unter dem Konzept der *generationalisierten Reziprozität* gegenseitige Unterstützungsleistungen verstanden, für die kein direkter Ausgleich erwartet wird und die sich häufig zwischen Generationen vollziehen (vgl. Stegbauer 2011: 67ff.). Die hieraus resultierenden Beziehungen werden als *strong ties* bezeichnet. Durch die starke Bindung von Zeit und Ressourcen können diese Relationen einschränkende Effekte auf die beteiligten Akteure ausüben, da die Etablierung von Beziehungen zu anderen Personen (*weak ties*), und damit auch Kenntnis über neue Realisierungsmöglichkeiten von Lebenschancen (z.B. Arbeitsmarktpartizipation), unwahrscheinlicher wird (vgl. Granovetter 1983; van Dülmen/Klärner 2022). Um diese konzeptionellen Grundlegungen empirisch zu ergründen, bietet die soziologische Netzwerkforschung ein breites Spektrum an Methoden der Erhebung von Beziehungen und der Analyse ihrer Effekte; weshalb ich im Folgenden an diese Forschungstradition anknüpfe.

3 Forschungsdesign: Daten und Methodik

Für die Beantwortung der Fragestellung kam für N = 30 Befragte³ ein konvergentes Mixed-Methods-Forschungsdesign zur Anwendung, bei dem die angewandten Erhebungsmethoden aufeinander aufbauen (Fetters et al. 2013: 2137ff.). Es sollte nicht nur die subjektive Sicht, sondern auch den praktischen Vollzug von Mobilität sowie die sozialen Beziehungen einer Person erfassen. Die multiperspektivische Herangehensweise an den Untersuchungsgegenstand begründet sich darin, dass es sich bei Alltagsmobilität, wie Canzler (2012: 325) insbesondere im Hinblick auf Autonutzung darlegt, neben der bewussten Wahl von Wegen und Verkehrsmitteln auch um ein in hohem Maße routinisiertes Phänomen handelt. Ferner gilt es, die Umfänge realisierter Bewegungen in Relation zu den subjektiven Perspektiven der Befragten zu analysieren, da nur so Rückschlüsse dahingehend möglich sind, „in welchem Ausmaß die beobachtete Mobilität Ausdruck von Präferenzen oder stark eingeschränkter Möglichkeitsräume ist“ (Wilke 2013: 108; vgl. auch Knie 1997: 47).

In einem ersten Schritt wurde die allgemeine Lebenssituation der Befragten mithilfe eines qualitativen problemzentrierten Interviews (Witzel/Reiter 2012) erhoben. Von Interesse war dabei, in welchen Alltagssphären sich die Person Schwierigkeiten

3 Die der Analyse zugrundeliegenden Daten wurden im Rahmen des DFG-Forschungsprojektes „Soziale Benachteiligung in ländlichen Peripherien in Ostdeutschland und Tschechien“ (Keim-Klärner et al. 2021; DFG-Projekt Nummer 391073923) erhoben. Teilnehmende der Untersuchung waren Personen, die aufgrund ihrer Lebensumstände einem erhöhten Risiko sozialer Benachteiligung ausgesetzt waren: alleinlebende Ältere, Alleinerziehende, Arbeitsmarktbenachteiligte. Alle Befragten lebten in ländlichen Peripherien; also Regionen, die aufgrund einer spärlichen infrastrukturellen Ausstattung nicht nur gegenüber urbanen Zentren, sondern auch im Vergleich mit anderen ländlichen Regionen als räumlich benachteiligt gelten (Kühn 2015).

gegenübersieht, worin sich diese aus ihrer Sicht begründen und wie sie diesen begegnet; ferner, welche Orte sie hierzu aufsucht (oder auch nicht). Als zweiten Teil des Interviews wurden weiterhin die ego-zentrierten sozialen Netzwerke der Befragten erhoben (Abschnitt 3.1).

Am Ende dieses ersten Gesprächs erhielten die Teilnehmenden einen GPS-Tracker (Modell: *Qstarz BT-Q1000XT*), um ihre außerhäuslichen Bewegungsdaten aufzuzeichnen (Abschnitt 3.2). Die so gewonnenen GPS-Daten wurden nach Rückgabe der Tracker umgehend zu Karten aufbereitet, die die alltäglichen Bewegungen der Befragten abbildeten. Diese dienten einem zweiten semi-strukturierten, qualitativen Interview als Gesprächsanreiz. Das Mobilitätsinterview fokussierte als Ergänzung zum ersten Interview auf konkrete Mobilitätshandlungen der Befragten (Was wurde aufgesucht? Mit oder für wen? Findet es regelmäßig statt?).

3.1 Erhebung und Analyse sozialer Netzwerke

Für die Berücksichtigung sozialer Beziehungen knüpfte ich explizit an die Forschungslinie ego-zentrierter, sozialer Netzwerkanalyse an. Demnach bezeichne ich die Personen, mit denen ein fokales Individuum (*Ego*) durch regelmäßige Interaktionen in Beziehung steht, als *Alteri*. Alle Beziehungen der *Alteri* Egos untereinander bilden ein ego-zentriertes soziales Netzwerk (vgl. Perry et al. 2018: 3ff.).

Die sozialen Netzwerke der Befragten wurden anhand eines Namensgeneratoren-Ansatzes (Perry et al. 2018: 68ff.) mithilfe der Software *VennMaker* (Schönhuth et al. 2019) erhoben. Hierbei wurden die Befragten gebeten, solche Personen zu nennen, die für sie in ihrem Alltag auf verschiedene Arten relevant sind (bspw. für Freizeitaktivitäten, emotionale, alltagspraktische oder mobilitätsbezogene Unterstützung, konflikthafte Beziehungen, etc.). Bei den resultierenden Netzwerken handelt es sich um Strukturdaten, die jedoch, da ihre Erhebung im Rahmen eines qualitativen Interviews stattfand, um die Perspektive Egos angereichert sind. Somit können objektive Netzwerkstrukturen mit der subjektiven Wahrnehmung dieser Beziehungen von Seiten Egos kombiniert werden. Die folgenden Netzwerkmetriken finden in der Analyse Anwendung:

- **Anteil Verwandtschaft** gibt Auskunft darüber, wie groß der Anteil familiärer Relationen im Netzwerk jede:r Befragten ist. Motiviert wird diese Kennzahl durch die in Abschnitt 2.5 angeführten empirischen wie theoretischen Ausführungen zur ambivalenten Natur von *strong ties*.
- **Automobiles Potenzial** des Netzwerkes gibt an, von wie vielen Personen sich die Befragten ein Auto leihen oder um Mitfahrt in einem Auto bitten könnten und/oder dies in der jüngsten Zeit auch taten. Der Anteil von auf Netzwerkebene für Ego zugänglicher Autoverfügbarkeit gibt Auskunft über die Motilität der *Alteri*, auf die Ego prinzipiell zugreifen könnte und trägt den empirischen Beobachtungen der Relevanz von Mitfahrten im Auto im Zuge alltäglicher Mobilität Rechnung.

- **Median Distanz Alteri** zeigt an, wie viele Minuten Ego im Durchschnitt benötigt, um ihre/seine Alteri zu erreichen. Es kann als Maß der geographischen Dispersion des Netzwerkes interpretiert werden und gibt demnach darüber Auskunft, wie erreichbar im Sinne von face-to-face-Interaktionen – und damit auch für unterstützende Praktiken oder Einforderungen dieser – die Angehörigen des Netzwerkes für die Befragten sind.

3.2 Erhebung und Analyse von GPS-Bewegungsdaten

Zwischen dem ersten sowie zweiten Interview führten die Befragten für mindestens zwei Wochen einen GPS-Tracker mit sich, sobald sie ihr Zuhause verließen. Der Erhebungszeitraum von mindestens 14 Tagen zielte darauf ab, die meisten Wege und Orte des alltäglichen Lebens erfassen zu können (Stanley et al. 2018). Zum einen dienten die Bewegungsdaten dazu, Karten alltäglicher Bewegungen zu erstellen, welche das zweite Interview anleiteten. Zum anderen ermöglichten sie die Berechnung von Aktionsraummetriken, welche Auskunft über die raumzeitliche Ausdehnung von Bewegungen sowie Stillstand und damit eine zusätzliche, prä-reflexive Perspektive auf Bewegungsmuster ermöglichen. Die folgenden Metriken finden dabei in der Analyse Anwendung:

- **Durchschnittliche Wegelängen pro Tag (DWT)** ergibt sich aus dem *arithmetischen Mittel* sowie *Median* aller täglich von den Befragten zurückgelegten Wegen. Mit ihnen lässt sich der geographische Umfang von Bewegungen erfassen. Die Kombination zweier Lageparameter hilft, sowohl Ausmaß als auch Regelmäßigkeit zurückgelegter Strecken zwischen Befragten zu vergleichen.
- **Anteil stationärer Tage (AST)** ergänzen die DWT, indem sie den Anteil der Tage angeben, an denen die Befragten sich lediglich an einem Ort aufhielten, sich also nicht außerhäuslich bewegten. Die AST helfen, ein besseres Verständnis über die Regelmäßigkeit täglicher Bewegungs- und Stillstandsmuster zu erhalten.

3.3 Analyseverfahren

Die vorliegende Arbeit richtet sich an der Grounded Theorie Methodologie (GTM; Strauss/Corbin 1996) aus. Die iterative Natur dieser Perspektive findet sich zum einen in der Datenerhebung, indem Erkenntnisse aus dem ersten Interview sowohl in der Erstellung der Bewegungskarten als auch in der Gesprächsführung des zweiten Interviews niederschlugen. Zum anderen fand ein stetiger Wechsel zwischen Datenanalyse und theoretischer Auseinandersetzung statt (vgl. Strübing et al. 2018: 85), was die Bedeutung des empirischen Teils dieses Beitrags für den theoretischen Teil und vice versa begründet.

Zunächst wurden beide Interviews pro Befragte offen kodiert. Nach dem Zustandekommen eines ersten Codesystems wurden insbesondere Problematisierungen als auch Normalisierungen von Seiten der Interviewten hinsichtlich alltäglicher Bewegungen oder Stillstand in einem zweiten Schritt detaillierter auf die sie bedingen-

den Faktoren sowie Konsequenzen hin untersucht. Für das anschließende axiale Kodieren waren das Begriffspaar der Mobilitätschancen sowie -zwänge *Sensitizing Concepts*. Hierunter verstehen Kelle/Kluge (2010: 29) „gerade nicht *definitive Konzepte*, d.h. scharf umrissene, wohldefinierte und präzise operationalisierte Begriffe, sondern offene Konzepte“.

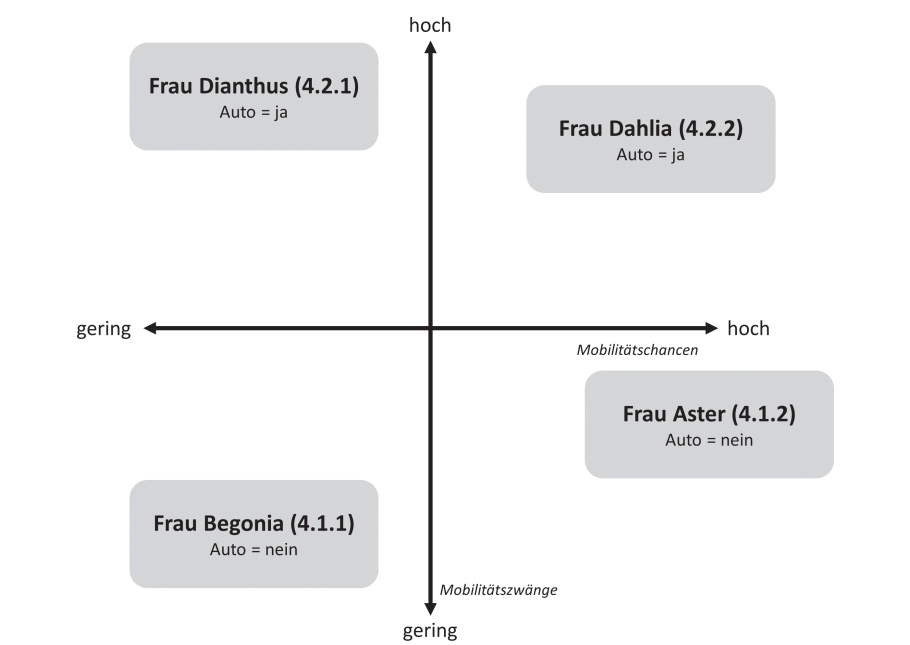
Daraufhin wurden, kontrastiv entlang der Variable Autobesitz, die Netzwerk- und Aktionsraummetriken der Befragten verglichen (vgl. Strübing 2014: 19ff.). In diesem letzten Schritt trat das spezifische Zusammenspiel von Mobilitätschancen und -zwängen als „dimensionales Profil“ (Strauss/Corbin 1996: 51), in Kombination mit Autobesitz, als maßgebliche Erklärung unterschiedlicher Bewegungsmuster und ihrer subjektiven Wahrnehmung zutage. Indem der räumliche Umfang realisierter Mobilität in Form von Aktionsraummetriken systematisch in die Analyse einbezogen und ihre Ursachen und Wirkungen rekonstruiert wurden, konnte dem Trugschluss, dass extensive Bewegungen automatisch mit einem Zugewinn an Lebenschancen einhergehen (vgl. Knie 1997: 47; Wilke 2013: 108), produktiv begegnet werden. Wie Knigge/Cope (2006: 2025) aufzeigen, liegt eine Stärke der kombinierten Analyse subjektiver Perspektiven und Geodaten unter den Leitlinien einer GTM darin, individuelles Handeln mit sozialen Strukturen in Beziehung setzen zu können. Unter weiterer Zuhilfenahme der Netzwerkdaten gelang es dann, die Rolle sozialer Beziehungen für die vollzogenen Bewegungen auf einer Ebene nachzuzeichnen, die nicht ausschließlich auf der Reflexion der Befragten fußte. Die Identifikation von Chancen und Zwängen zu Bewegungen oder Stillstand verblieb somit nicht nur auf der expliziten Benennung solcher durch die Interviewten.

4 Ergebnisse

Um herauszuarbeiten, welche Chancen sowie Zwänge mit dem Auto aufgrund seiner sozialen Einbettung konkret verbunden sind und welche Auswirkungen auf individuelle Lebenschancen sich anhand dieser relationalen Perspektive identifizieren lassen, werden im Folgenden vier emblematische Detailfälle näher betrachtet. Ihre Auswahl aus dem Gesamtsample erfolgte nach Maßgabe minimaler und maximaler Kontrastierung (vgl. Dimbath et al. 2018: 11); und orientiert sich an der in Abbildung 1 illustrierten Dimensionalisierung von Mobilitätschancen und -zwängen in ihren möglichen Ausprägungen. Im Sinne Webers sollen die folgenden Falldarstellungen und ihre anschließende Diskussion, indem sie die im Zuge der Analyse herausgearbeiteten inhaltlichen Sinnzusammenhänge veranschaulichen, über eine reine Deskription der im Datenmaterial angestellten Beobachtungen hinausgehen (Kelle/Kluge 2010: 90). Entgegen einer Perspektive, die Mobilität auf Individualmerkmale reduziert, weisen die Detailfälle auf dieser Ebene große Ähnlichkeiten auf (vgl. Tabelle 1) – es handelt sich um ältere, alleinlebende Frauen in Eigenheimen in peripheren Wohnlagen. Sie unterscheiden sich jedoch substantziell in den Charakteristika ihrer sozialen Netzwerke. Damit eignen sie sich besonders

gut, um die jeweiligen Wirkungen ihres Sozialkapitals, in Form von Mobilitätschancen und -zwängen, zu veranschaulichen, denn diese „sind in all den Fällen besonders gut sichtbar, wo verschiedene Individuen aus einem etwa gleichwertigen [...] Kapital sehr ungleiche Erträge erzielen“ (Bourdieu 1983: 191).

Abbildung 1: Dimensionales Profil von Mobilitätschancen und -zwängen der vier Detailfälle



Quelle: Eigene Darstellung.

Tabelle 1: Charakteristika der Detailfälle

	Auto- besitz	Net-Äqu. Einkommen (in €)	Netzwerk: Anteil Verwandt- schaft	Netzwerk: Auto- mobiles Potenzial	Netzwerk: Median Distanz Alteri (in min)	Bewegungen: DWT (in km) arith. Me- dian		Bewe- gungen: AST
Frau Begonia	nein	2.800	0 %	2	300	20,4	0,1	69 %
Frau Aster	nein	2.500	37 %	10	82,5	20,9	0,3	50 %
Frau Dianthus	ja	960	60 %	2	5	21,5	13,8	20 %
Frau Dahlia	ja	1.800	30 %	6	5	15,8	19,0	13 %

4.1 Ohne Auto in autoabhängigen Räumen

Die Ergebnisdarstellung beginnt mit zwei Fällen ohne eigenes Auto, an denen deutlich wird, welchen Einfluss das soziale Netzwerk auf Alltagsmobilität und die damit einhergehende Realisierung von Lebenschancen haben kann – unabhängig von einem vergleichsweise hohen monatlichen Einkommen.

4.1.1 Frau Begonia: Geringe Mobilitätschancen

Die alleinlebende, ältere **Frau Begonia** erlebt ohne eigenes Auto deutliche mobilitätsbezogenen Einschränkungen in vielen Lebensbereichen. Aufgrund einer chronischen Erkrankung musste sie vor zehn Jahren das Autofahren aufgeben. In ihrem Dorf gibt es keine Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Für ihre alltäglichen Besorgungen ist sie auf den spärlichen Busverkehr, der hauptsächlich auf die Beförderung von Schüler:innen ausgelegt ist, angewiesen. In den Ferienzeiten kann dies für sie zu einem gravierenden Problem werden:

„Ja, ja, [der ÖPNV während der Schulferien] schränkt mich total ein, wie gesagt ich kann nicht tanzen gehen, das ist, das beschränkt sich denn wirklich, auch so andere Sachen kann ich in den Ferien nicht machen, weil die Zeit ist so knapp, also ich brauch praktisch die zwei Tage um meine Einkäufe zu erledigen, mehr ist nicht.“ (Frau Begonia Int2:919ff.)

Bemerkenswert ist, dass Frau Begonia sampleweit eines der höchsten monatlichen Einkommen zur Verfügung steht (Tabelle 1), dies jedoch an den mobilitätsbezogenen Einschränkungen ihres Alltags wenig ändert. Aus ihrer Perspektive sind selbst einzelne Ausflüge zu kulturellen Veranstaltungen in der Region ein erheblicher Kostenfaktor, der sie daran hindert, dies in einer solchen Regelmäßigkeit zu tun, wie sie es sich wünschen würde:

„Aber abends ist nichts mehr, da fährt auch keine Bahn mehr, dann muss man immer ein Taxi nehmen, und das ist dann ein recht teures Vergnügen, also das kann man sich (lacht) nicht oft leisten.“ (Frau Begonia Int2: 199ff.)

Dass sie (mehr oder weniger regelmäßig) dennoch zwei sportliche Freizeitaktivitäten ausüben kann, ist auch in den Mobilitätschancen begründet, die sich für die Befragte durch übrige Teilnehmer:innen der Aktivitäten ergeben, die sie in ihren Autos mitnehmen:

„wenn ein Platz [für die Fahrt zum Schwimmbad] frei ist, meldet [eine andere Teilnehmerin] sich, und dann bin ich da ziemlich schnell reingerutscht [...] und denn wenn jetzt jemand ausfällt dann ruft sie mich an ob ich Zeit habe und dann fahr ich eben. Bin auch schon drei Mal im Monat mitgefahren.“ (Frau Begonia Int2: 705; auch 325)

Neben diesen Mobilitätschancen ergeben sich für die Befragte keine weiteren in ihrem Alltag – allerdings auch keine Mobilitätswänge. Ein Blick auf die Strukturmerkmale ihres sozialen Netzwerkes hilft, das geringe Vorkommen von Mobilitätschancen und Mobilitätswängen zu erklären: Die Anzahl von Personen, die die Befragte im Auto potenziell mitnehmen könnten bzw. dies in der letzten Zeit auch taten (automobiles Potenzial), ist mit $n = 2$ im sampleweiten Vergleich ($n = 3,4$; Anhang: Tabelle 2) gering. Ebenso wohnen die meisten ihrer Alteri weit entfernt; im Mittel benötigt die Befragte fünf Stunden, um sie zu erreichen (Median Distanz Alteri = 300 min; Tabelle 1). Dies legt nahe, dass die meisten Mitglieder ihres Netzwerkes Frau Begonia einerseits nicht für alltägliche Fahrten zur Verfügung stehen; andererseits jedoch auch keine Bewegungen oder Stillstand von ihr einfordern könnten.

Niederschlag findet die durch nur wenige Mobilitätschancen und durch die Abwesenheit eines eigenen Autos gekennzeichnete Mobilität in einem Bewegungsmuster, dessen arith. Mittel der geographischen Ausdehnung (DWT) mit 20,4 km vergleichsweise umfangreich, dessen Median von 0,1 km jedoch gleichzeitig sehr gering ist (Tabelle 1). Der geringe Median lässt sich durch den hohen Anteil stationären Tage (AST) von 69 % erklären. Die Zusammensetzung dieser Kennziffern impliziert, dass die Tage, an denen sie sich außerhalb ihres Zuhauses bewegt, von weiten Strecken gekennzeichnet sind. Diese Einschätzung resoniert mit der subjektiven Sicht der Befragten, für die es an diesen Tagen gilt, unter dem Diktum des Busfahrplanes, möglichst viele Besorgungen in einer bestimmten Zeitspanne zu erledigen:

„Denn muss ich ja die Uhr im Kopf haben, von der Fahrtzeit her, und [...] wenn sie denn was vergessen, haben sie Pech gehabt.“ (Frau Begonia Int2: 185)

Der Blick auf die raumzeitliche Heatmap (Anhang: Abbildung 2), welche die Distanz des Aufenthaltsortes der Befragten im Tagesverlauf in stündlichen Intervallen relativ zu ihrem Zuhause illustriert, komplementiert diesen subjektiven Eindruck. Die so sichtbare regelmäßige raumzeitliche Rhythmik der Befragten ist ohne eigenes Auto oder Mitfahrten bei anderen durch die spärlichen Möglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs an ihrem Wohnort determiniert.

4.1.2 Frau Aster: Hohe Mobilitätschancen

Obwohl **Frau Aster** als alleinstehende, ältere Frau mit höherem Einkommen und ohne eigenes Auto, Frau Begonia hinsichtlich sozialindikativer Merkmale ähnelt, sind ihre sozialen Beziehungen gänzlich anderer Natur. Obzwar sich das Zuhause der Witwe ebenfalls in einem kleinen Dorf ohne nennenswerte Einrichtungen der Daseinsvorsorge befindet, berichtet sie kaum von mobilitätsbezogenen Einschränkungen. Ihr Netzwerk, welches zu 37 % aus Familienangehörigen besteht, weist zehn Personen auf, die sie im Auto mitnehmen würden bzw. es in der letzten Zeit auch tatsächlich taten (Tabelle 1). Ihre Mobilität im Beobachtungszeitraum unterstreicht den Eindruck, dass sich durch ihr Netzwerk für sie ein hohes Maß an Mobilitätschancen ergibt. Sie wird von verschiedenen Personen im Auto zu Besorgungen, Arztterminen oder auch zum Bahnhof gefahren – im Durchschnitt jeden zweiten Tag.

Die so unternommenen Bewegungen schlagen sich in einer DWT von 20,9 km im arith. Mittel und 0,3 km im Median nieder (Tabelle 1), die mit den DWT-Werten Frau Begonias vergleichbar sind. Jedoch ist sie gegenüber Frau Begonia häufiger außerhäuslich unterwegs (AST = 50 %). Die Kombination der Metriken deutet an, dass sich ihre außerhäuslichen Bewegungen vornehmlich aus einzelnen weiteren Fahrten und weniger durch komplexe Wegeketten langer Dauer auszeichnen. Ein Blick auf ihre raumzeitliche Heatmap (Anhang: Abbildung 3) ergänzt diesen Ein-

druck, indem deutlich wird, dass die Befragte – im Gegensatz zu Frau Begonia – keine eindeutig identifizierbare raumzeitliche Rhythmik aufweist.

Neben den zahlreichen Mobilitätschancen finden sich jedoch auch Mobilitätszwänge im sozialen Netzwerk der Befragten. So besucht sie mehrfach die Woche eine schwerkranke Verwandte, die im selben Ort lebt. Die Befragte ist in diesem Falle diejenige, die sich bewegt, um die Interaktion mit der Frau zu ermöglichen (Frau Aster Int2: 117). Diese Praktik ist nur eine von zahlreichen, mit denen sich Frau Aster gegenüber vielen Netzwerkangehörigen beständig als erkenntlich erweist. In diesem Fall ermöglicht sie den Kindern der kranken Frau – die Frau Aster an anderer Stelle wiederum zum Arzt und zum Einkaufen fahren – eine kurze Auszeit von der Betreuung. An diesem Exempel gegenseitiger Ermöglichungen aber auch Verpflichtungen zu Bewegung und Stillstand, im Sinne reziproker Abhängigkeitsverhältnisse, tritt Mobilität als ein relationales Phänomen auf Netzwerkebene anschaulich zutage. Die folgende Passage vermittelt die Selbstwahrnehmung Frau Asters bezüglich ihrer Interdependenzverhältnisse anschaulich; und verdeutlicht ferner, was es konkret bedeutet, für „die Reproduktion von Sozialkapital [...] eine unaufhörliche *Beziehungsarbeit*“ (Bourdieu 1983: 193) zu leisten:

„Aber weil ich auf dem Dorf lebe muss ich eben da auch irgendwelche Eingeständnisse machen, damit ich mit jedem gut Freund bin, denn ich brauch den Nachbarn, ja, ich brauch auch die anderen und ich tue auch vielen was Gutes.“ (Frau Aster Int2: 11)

4.2 Mit Auto, aber nicht unabhängig

Anhand Frau Asters Fall wird deutlich, dass es in ländlichen Peripherien nicht zwangsläufig eines eigenen Autos bedarf, um eine Vielzahl von Lebenschancen wahrzunehmen. Die Kehrseite dieses hohen Anteils an Mobilitätschancen sind jedoch die immer auch damit einhergehende Mobilitätszwänge für die übrigen Angehörigen des sozialen Netzwerkes, auf die als Fahrende zugegriffen wird.

4.2.1 Frau Dianthus: Hohe Mobilitätszwänge zu Bewegungen

Der Fall der alleinlebenden, älteren **Frau Dianthus**⁴ kann als emblematisch für ein dimensionales Profil hoher Mobilitätszwänge und vergleichsweise geringer Mobilitätschancen, trotz oder gerade wegen eines eigenen Autos, angeführt werden (vgl. Abbildung 1). Die 70-Jährige lebt gemeinsam mit ihrem Hund etwa 3 km vom nächsten Grundzentrum entfernt.

Ihre alltäglichen Bewegungen können auf der Grundlage der Aktionsraummetriken mit einer DWT von 21,5 | 13,8 km (Tabelle 1) als vergleichsweise extensiv beschrieben werden. Mit einem AST von 20 % ist sie weniger Tage nur zuhause als Frau Begonia oder Frau Aster. Ein differenzierterer Blick auf die Verteilung dieser außerhäuslichen Bewegungen im Wochenverlauf zeigt, dass die Befragte einen routinisierten Rhythmus aufweist, dessen raumzeitliches Muster, dem einer erwerbstätigen Person ähnelt. Anhand ihrer raumzeitlichen Heatmap (Anhang: Abbildung 4)

wird ersichtlich, dass sie sich montags, mittwochs und freitags während der Vormittage in weiteren Distanzen von über 10 km zu ihrem Zuhause aufhält (dunkle Felder). Davor und danach gibt es Bewegungen, die jedoch von kürzerer Dauer sind und mit bis zu ca. 400 m näher auf ihr Wohnumfeld konzentriert sind (hellgraue Felder). Dieser auf den GPS-Daten basierende Eindruck wird in den Interviews bestätigt. Für sie haben die drei Wochentage mit der extensiveren Mobilität eine besondere Bedeutung:

„Montag, Mittwoch und Freitag sind Arbeitstage für mich.“ (Frau Dianthus Int2: 479)

Der Anlass dieser raumzeitlichen Rhythmik findet sich in ihrem sozialen Netzwerk. An diesen Tagen betreut sie ihre pflegebedürftige Mutter, die in einem Dorf ca. 13 km entfernt lebt. Die wiederkehrenden Wege dorthin entsprechen gleichzeitig auch ihrer maximalen Distanz zum Zuhause von 14,2 km (Anhang: Abbildung 4). Die Pflege ihrer Mutter ist für Frau Dianthus mit extensiven Autofahrten (zum Haus, für Einkäufe und Arztbesuche) und Care-Arbeit verbunden, die für sie den Arbeitsaufwand einer doppelten Haushaltsführung bedeuten und von ihr als Zwänge wahrgenommen werden:

„Ich bin ja auch immer im Gange ich muss für zwei Haushalte denken, ich muss für alle.“ (Frau Dianthus Int2: 25)

Ferner belasten die Aufenthalte bei ihrer Mutter sie, aufgrund des angespannten Verhältnisses zwischen ihnen, auch emotional:

„I⁴: Sind Sie gerne bei Ihrer Mutti?

B: Nee. (Lacht) Das ist für mich eine Pflicht. Ich hatte keine schöne Kindheit. Ich war- klein war ich meiner Mutti im Wege, später war ich eine billige Arbeitskraft und jetzt bin ja dazu da, sie zu pflegen.“ (Frau Dianthus Int2: 245ff.)

An ebendiesen Tagen erledigt sie auch häufig Besorgungen für die Familie ihrer Tochter, die etwa 4 km entfernt wohnt. Auf die Frage, ob sie häufiger bei ihrer Tochter sei, entgegnet sie: *„Na, ab und an, wie es anfällt jetzt, wie ich gebraucht werde oder so, ne?“ (Frau Dianthus Int2: 288)*. Ebendiese steten Realisierungen von Mobilitätszwängen – *„wie [sie] gebraucht werde“* – lassen die Befragte zu dem Resümee gelangen: *„Rentner haben niemals Zeit.“ (Frau Dianthus Int2: 874)* Dass ihre „Arbeitstage“ sie an der Verwirklichung eigener Lebenschancen hindern, wird im Resümee des zweiten Interviews deutlich, wenn sie erzählt, welche Wege sie am meisten genießt und welche weniger angenehm für sie sind:

„I: Was sind so Wege, die Sie angenehm finden?

B: Die Runden, wenn ich mit [dem Hund] rausgehe, das ist am Angenehmsten. [...] Da entspanne ich früh morgens. Da komme ich auch regelrecht in die Hufe. (Lacht)

I: Und eher weniger angenehme?

B: Zu meiner Mutti. Weil ich nicht immer weiß, was mich erwartet.“ (Frau Dianthus Int2: 1250ff.)

4 I = Interviewer:in, B = Befragte.

Die fehlende Erwartungssicherheit und das angespannte Verhältnis zu ihrer Mutter verdeutlichen, dass es sich bei den dazugehörigen Bewegungen um Ausdruck von Mobilitätswängen handelt. Weil sie diesen Zwängen nicht selbstbestimmt begegnen kann, schränken sie ihre Lebenschancen systematisch ein. Im Kontrast dazu sind es solche Tage, die gerade nicht durch eine extensive Mobilität gekennzeichnet sind, sondern durch kleinräumige Bewegungen, zu Fuß und mit ihrem Hund, die sie wertschätzt (vgl. Anhang: Abbildung 4: hellgraue Felder). Für die aus ihrer Sicht erstrebenswertesten Bewegungen benötigt sie kein Auto. So resümiert sie exemplarisch einen Sonntag:

„da bin ich bloß zu Fuß oder mit [dem Hund] unterwegs. Das ist ganz selten, dass ich denn mal mit dem Auto irgendwo unterwegs bin.“ (Frau Dianthus Int2: 426).

Das starke Gefühl der Verpflichtung gegenüber Angehörigen ihres sozialen Netzwerkes ist durch seine Strukturmerkmale erklärbar. Mit einem Verwandtschaftsanteil von 60 % ist dieses vergleichsweise familiär geprägt (Sample Median: 0,5; Anhang: Tabelle 2) und mit einer mittleren Distanz zu den Alteri von 5 min lokal konzentriert (Sample Median: 15 min). Somit ist anzunehmen, dass ein Großteil ihrer Beziehungen durch eine *generalisierte Reziprozität* geprägt sind, also für erbrachte Leistungen keine direkten Erwidierungen erwartet werden können, und sich die Angehörigen des Netzwerkes auch durch die geringen Wededauern in gegenseitigen Verfügungsbereichen (zu Unterstützungsleistungen) befinden. Das automobilen Potenzial ihres Netzwerkes ist hingegen mit zwei Alteri geringer als bei den übrigen Befragten (Sample Median: 2,5). Dies deutet darauf hin, dass im Verfügungsbereich ihres Sozialkapitals eher einseitig auf ihre Mobilität zurückgegriffen wird.

Eine zentrale Mobilitätschance, die sie durch ihr soziales Netzwerk erhält, besteht in der zuverlässigen Instandhaltung ihres Autos durch ihren Schwiegersohn, welcher Automechaniker ist (Frau Dianthus Int2: 543ff.). Damit ermöglicht er Frau Dianthus einerseits automobilen Bewegungen, andererseits stabilisiert er die Grundlage der ständigen Bereitschaft der Befragten zu Unterstützungsleistungen, für welche Autofahrten vonnöten sind. Die so gewonnenen Grade an Mobilität gehen somit nicht in gleichem Maße mit einem gewonnenen Maße an Freiheit oder Autonomie einher, sondern vor allem auch mit Mobilitätswängen.

Die aus der Konstellation ihrer sozialen Beziehungen resultierende Dysbalance hoher Mobilitätswänge zu geringen Mobilitätschancen ist entscheidend, um die von der Befragten wahrgenommenen Momente sozialer Benachteiligung zu verstehen. Zwar verfügt die Befragte mit monatlich 960 € über ein geringeres ökonomisches Kapital als die übrigen Detailfälle, allerdings schränke sie dies in ihrer – nach eigener Auskunft – genügsamen Lebensführung nicht ein (Frau Dianthus Int1: 27; 200f.). Ferner ist fraglich, ob ihre durch generalisierte Reziprozität charakterisierten Verpflichtungsbeziehungen durch ein höheres Einkommen in ihrer Wirkung abgeschwächt werden könnten. So wünscht sich die Befragte eher durch Geschwister,

also weitere Familienangehörige, Unterstützung bei den Verpflichtungen gegenüber ihrer Mutter zu erhalten:

„Ja, manchmal wird es mir ein bisschen viel. Aber na ja, was soll's. Muss ich durch. Bin ja das Einzelkind (leichtes Lachen). Manchmal wäre es schön, wenn man Geschwister hätte.“ (Frau Dianthus Int2: 599)

Entlastung würde die Befragte demnach nicht durch eine noch höhere Bewegungsfähigkeit erfahren, sondern durch die Verringerung von Mobilitätswängen innerhalb ihres sozialen Netzwerkes; bspw. durch mehrere Netzwerkangehörige, auf deren Motilität die Mutter gleichermaßen zugreifen würde.

4.2.2 Frau Dahlia: Mobilitätschancen und Mobilitätswänge in Balance

Der Fall der älteren, alleinlebenden **Frau Dahlias** illustriert, welche Auswirkungen ein eigenes Auto auf die Alltagsmobilität ausüben kann, wenn innerhalb des sozialen Netzwerkes eine ausgeglichene Balance der Abhängigkeitsverhältnisse vorherrscht. Die 70-jährige Befragte lebt in einem kleinen Dorf ohne nennenswerte Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die nächsten größeren Siedlungen sind 8–10 km entfernt. Für ihren Alltag, z.B. zum Einkaufen oder für Arzttermine, ist sie nach eigener Angabe auf ihr Auto angewiesen (Frau Dahlia Int1: 129). Sie engagiert sich in mehreren Vereinen. Für die Wahrnehmung dieser Lebenschancen ist sie oft mit dem Auto unterwegs. Zum einen, um zu den Treffen und Veranstaltungen zu gelangen – aufgrund körperlicher Einschränkungen sind selbst kurze Wege für sie kaum zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. Zum anderen, um Besorgungen bzw. Transportfahrten hierfür, oftmals in Form von Einkäufen, zu erledigen.

Niederschlag findet ihr Engagement in einem Bewegungsmuster dessen Anteil stationärer Tage (AST; Tabelle 1) mit 13 % sowohl im Vergleich der vier Frauen als auch sampleweit (arith. Mittel Sample = 29 %; Anhang: Tabelle 2) gering ist. Ihre DWT-Werte sind dabei sowohl im arith. Mittel (15,8 km) als auch Median (19,0 km) überdurchschnittlich. Die Zusammensetzung dieser Kennziffern deutet darauf hin, dass sie häufig unterwegs ist und dabei entweder viele kurze oder einzelne weite Strecken zurücklegt.

Dieser Eindruck erhält mit Blick auf ihre raumzeitliche Heatmap (Anhang: Abbildung 5) konkretere Gestalt. Ihre maximale Distanz zum Zuhause von 8,7 km ist im Vergleich der vier Frauen gering. Demnach finden viele Wege eher im nahräumlichen Umfeld (Dorf) der Befragten statt, die sich dann zu den hohen DWT-Werten kumulieren. Ein Grund für die vergleichsweise geringe Maximaldistanz könnte in der nahräumlichen Verortung eines Hauptteils ihres sozialen Netzwerkes liegen; im Durchschnitt benötigt sie 5 min um ihre Alteri zu erreichen (Tabelle 1).

Obwohl die Befragte – auch aus eigener Perspektive – viel für ihre eingangs erwähnten Engagements unterwegs ist, bewertet sie, im Kontrast zu den „Arbeitstagen“ Frau Dianthus', die hiermit verbundene Alltagsmobilität positiv als Bereicherung und nicht als Belastung:

„also es ist schon eigentlich sehr viel Zeit, was ich für den Einkauf oder für die Versorgung/ Manchmal ist es schon ein richtiger Arbeitstag, muss ich sagen. [...] Meine Freundin hatte das mal mitbekommen, die sagte: ‚Du bist ja nur dafür.‘ Ich sage, es ist eigentlich so, aber wenn ich es nicht wollte, dann brauchte ich es ja nicht zu machen. Solange wie es mir Spaß macht und wie ich es kann, mache ich das.“ (Frau Dahlia Int1: 137)

Aus subjektiver Sicht positiv wahrgenommene Mobilitätswänge finden sich bei Frau Dahlia auch in familiärer Sphäre. So holt sie dienstags ihre Enkel aus der Schule im nächsten Grundzentrum ab, um ihre Tochter in ihrem Alltag zu entlasten (Frau Dahlia Int2: 232ff., 331). Weiterhin nimmt sie regelmäßig verschiedene Freundinnen im Auto mit. Im Gegenzug wird sie jedoch auch von diesen bei diversen Gelegenheiten, z.B. der Fahrgemeinschaft zum Sport (Frau Dahlia Int2: 656), mitgenommen: *„da helfen wir uns schon untereinander.“* (Frau Dahlia Int2: 461)

Diese automobilen Reziprozität, im Sinne eines ‚Fahrens und Gefahrenwerdens‘, schlägt sich in einem vergleichsweise hohen automobilen Potenzial ihres Netzwerkes von sechs Personen nieder (Median Sample: 2,5; Anhang: Tabelle 2). Zentrale Personen ihres Netzwerkes weisen so selbst ein hohes Maß an Bewegungsfähigkeit (Motilität) auf, was die individuelle Motilität der Befragten weiter konsolidiert. Auf subjektiver Ebene gibt ihr die Konstellation ihrer sozialen Beziehungen ein Gefühl der Sicherheit, wenn sie darüber nachdenkt, wie sie ohne ein eigenes Auto zurechtkäme:

„dann müsste ich es irgendwie anders organisieren, [...] aber da würde ich jemanden finden. Zum Beispiel [Freundin 1] oder meine [Freundin 2] oder irgendeiner würde sich finden, der mich dann zum Einkaufen fährt oder dort, wo ich hinmuss.“ (Frau Dahlia Int2: 656)

Auf anderer Seite sind auch ihre Mobilitätswänge nicht von so drängender Natur wie die Frau Dianthus'. Einen wesentlichen Grund hierfür sehe ich bei Frau Dahlia einerseits in dem geringeren Anteil von Verwandtschaft auf Netzwerkebene von 30 % (Median Sample: 50 %; Anhang: Tabelle 2), welcher mit einem geringen Grade generalisierter Reziprozität und einer subjektiv wahrgenommenen Verpflichtung zu Hilfeleistungen einhergeht. Andererseits sind die Bewegungen im Rahmen ihres Engagements für sie eine wichtige Form sozialer Partizipation, wie am obigen Zitat (*„solange wie es mir Spaß macht“*) deutlich wird, welche sie freiwillig leistet und deren Verringerung von ihrer Seite aus auch leichter möglich ist. Ihre Mobilitätswänge weisen demnach einen bedeutsamen Spielraum auf, über den sie vergleichsweise autonom entscheidet:

„Also ist immer ganz schön ausgefüllt, mein Tag. Ich meine, das ist mal ein Tag dazwischen, aber den brauche ich dann nochmal. Wenn man sonntags keine Ruhe hat oder so, dann gönne ich mir dann schon mal einen Tag.“ (Frau Dahlia Int2: 833)

5 Diskussion

Ausgehend von der Feststellung Burkarts (1994: 228) vor fast drei Jahrzehnten, dass sich an der „Achse Besitz und Nichtbesitz von Auto [...] eine neue Dimension

sozialer Ungleichheit auf[tat], die auch heute keineswegs ganz überwunden ist“, war es das Ziel des Artikels, zu ergründen, inwiefern in autoabhängigen Räumen soziale Ungleichheiten nicht allein durch individuellen Autobesitz, sondern durch den relationalen Charakter von Autoverfügbarkeit (re)produziert werden.

Hat Ego zwar kein Auto zur Verfügung, wie im Falle Frau Asters (Abschnitt 4.1.2), gibt es jedoch innerhalb des Netzwerkes viele Personen mit einem Auto, so ergeben sich für Ego auch am ehesten Möglichkeiten zu automobilen Bewegungen durch Mitfahrten. In ländlichen Peripherien kein:e Autofahrer:in zu sein, muss demnach nicht zwangsläufig mit einer Verringerung individueller Lebenschancen einhergehen, wenn – mit Bourdieu gesprochen – vermittelt über Sozialkapital auf die Motilität von Netzwerkmitgliedern zugegriffen werden kann. Im vorliegenden Falle bedeutet dies konkret, dass die Motorisierung des sozialen Netzwerkes, neben der Ausgestaltung der ÖPNV-Infrastruktur, maßgeblich darüber entscheidet, wie gut Ego die von ihm/ihr angestrebten Orte erreichen kann.

Ergeben sich keine oder kaum Mobilitätschancen durch sein/ihr Netzwerk, kann Ego also nicht mittels bestehenden Sozialkapitals auf die Motilität anderer zugreifen, und hat er/sie kein eigenes Auto zur Verfügung, so sind Bewegungsmuster raumzeitlich zumeist deutlich beschränkter und unterliegen auch aus subjektiver Perspektive, wie im Falle Frau Begonias (Abschnitt 4.1.1), höheren Restriktionen. Ihr Fall veranschaulicht als *Critical Case*, dass selbst vergleichsweise gute Ausstattungen mit kulturellem sowie ökonomischen Kapital (vgl. Canzler 2012: 324), obzwar sie sicherlich Nachteile auszugleichen vermögen, mobilitätsbezogene Einschränkungen individueller Lebenschancen in ländlichen Peripherien allein nicht aufwiegen können. Der Nicht-Besitz eines Autos – weder persönlich noch im nahräumlichen Netzwerk – erweist sich in ihrem Fall tatsächlich als wirkmächtige Dimension sozialer Ungleichheit.

Dieser relationalen Perspektive folgend können auch solche Personen mit einem eigenen Auto mobilitätsbezogene Benachteiligungen erfahren, wenn auf Ebene ihres sozialen Netzwerkes selbst wenig (motorisierte) Bewegungsfähigkeit vorherrscht. Damit rückt – so mein Argument – die Verfügung über Motilität (als Kapital) mittels bestehenden Sozialkapitals in den Fokus. Empirisch äußert sich dies anschaulich am Falle Frau Dianthus‘ (Abschnitt 4.2.1), die durch die Pflege ihrer Mutter zu regelmäßigen, extensiven Bewegungen gezwungen ist. Erst die Verfügbarkeit über ein eigenes Auto ermöglichen sowohl diese zwanghaften Effekte ihrer sozialen Beziehungen als auch die Möglichkeit der Mutter ihr ‚Eigenheim im Grünen‘ ohne eigenes Auto zu bewohnen (vgl. Polster/Voy 1991: 263). Frau Dianthus extensivsten Bewegungen sind damit Ausdruck von Unfreiheit (vgl. Manderscheid 2009: 34ff.), welche die Realisierung individueller Lebenschancen systematisch beschränkt, weil sie den ihnen zugrundeliegenden Erwartungen nicht autonom begegnen kann (vgl. Dahrendorf 1979: 108). Sie ist – entgegen den Ergebnissen Canzlers (2000: 202) zu urbanen Mittelschichten – nicht „von den Zwangsrollen

verwandtschaftlicher Strukturen befreit“, sondern unterliegt im Sinne *generalisierter Reziprozität* den Anforderungen ihres Netzwerkes, insbesondere hinsichtlich ihrer Motilität. Im Kontext ländlicher Peripherien, so mein Argument, sind demnach nicht nur einzelne „automobile BürgerInnen [...] [als] zentrales Element der Nivellierung geographischer Disparitäten“ (Manderscheid 2017: 382) zu berücksichtigen, sondern über soziale Netzwerke vermittelte Automobilität. Diese Schlüsse resonieren ebenso mit den Ausführungen von Canzler/Knie (2000: 7) zu ambivalenten, in Wechselwirkung mit dem Auto fortschreitenden Individualisierungsprozessen zwischen Möglichkeiten und Erwartungen. Gleichmaßen eröffnet sich durch die systematische Berücksichtigung sozialer Netzwerke die Möglichkeiten, den konkreten Entsprechungen bzw. Ursprüngen solcher „sozialen Verpflichtungsräumen“ (Canzler 2012: 326) empirisch nachzugehen und so ihre Auswirkungen auf Muster sozialer Ungleichheiten zu identifizieren.

Ferner kann anhand der angestellten Beobachtungen die These einer „*particularisation of space-time trajectories*“ (Rammler 2008: 63) bestehender Arbeiten zum Nexus von Automobilität und fortschreitender Individualisierung weiter differenziert werden. Frau Dahlia (Abschnitt 4.2.2) exemplifiziert dabei eine solche Partikularisierung. Insbesondere die Kontrastierung ihrer raumzeitlichen Heatmap (Anhang: Abbildung 5) mit denen der anderen Frauen veranschaulicht den hohen Freiheitsgrad, der ihrer Alltagsmobilität immanent ist. Nach Knie (1997) gesprochen sind ihre „Eigenzeit und Eigenraum“ – im Vergleich – in der Tat stark individualisierte. Ihr Verbleib in Zeit und Raum steht ihr deshalb in einem weitaus höheren Maße zur Disposition, d.h. sie kann sich zu ihren Mobilitätschancen und -zwängen wesentlich autonomer entscheiden als Frau Dianthus, weil ihre Motilität nicht in einem so hohen Maße durch ihre Netzwerkmitglieder in Anspruch genommen wird. Entsprechend ist Frau Dahlias Mobilität auch weitestgehend mit der Wahrnehmung von Lebenschancen verknüpft (vgl. Dahrendorf 1979: 108).

6 Fazit und Ausblick

Welche Unterschiede ein eigenes Auto für die Realisierung von Lebenschancen in ländlichen Peripherien macht, lässt sich erst verstehen, wenn die sozialen Beziehungen der Bewohner:innen dieser Räume als Anlässe und Ermöglichungen von Bewegungen sowie Stillstand berücksichtigt werden – wenn also der relationale Charakter von Autoverfügbarkeit in den Blick ungleichheitssensibler Forschung rückt. Das Begriffspaar von *Mobilitätschancen* sowie *Mobilitätszwängen* trägt den sozialen Interdependenzen alltäglicher Bewegungen Rechnung und ermöglicht, die Ambivalenz von Alltagsmobilität jenseits einer – oftmals normativ gefärbten – Binarität von ‚mobil/ immobil‘ zu analysieren. Sie sind die beiden Seiten einer Medaille: die Chancen der einen sind die Zwänge der anderen. Als Effekte sozialer Beziehungen vermitteln sie somit gleichsam zwischen räumlichen und sozialen Ungleichheiten.

Der theoretische Rückgriff auf das Bourdieu'sche Verständnis von Sozialkapital in Verbindung mit der Fassung von Bewegungsfähigkeit (Motilität) als Kapital, hilft zu verstehen, wie das soziale Netzwerk einer fokalen Person (Ego) ihr systematisch mobilitätsbezogene Vorteile durch Mobilitätschancen bieten kann, wenn ihre Mitglieder, durch bspw. Autoverfügbarkeiten, eine hohe Motilität aufweisen. Im Umkehrschluss können solche Personen Nachteile erfahren, die in autoabhängigen Räumen zwar selbst eine relativ hohe Motilität (durch Autoverfügbarkeit) aufweisen, jedoch innerhalb ihres Netzwerkes ansonsten nur geringe Motilität vorherrscht. Im Sinne Bourdieus würde dann vermittelt über bestehendes Sozialkapital auf die hohe Motilität einzelner (als Kapital) zurückgegriffen. Paradoxerweise kann so eine hohe individuelle Motilität durch eine geringe Motilität auf Netzwerkebene zu hohen Mobilitätswängen führen, die wiederum Lebenschancen systematisch einschränken können. Mobilität, so das Argument dieses Artikels, sollte demnach soziologisch als relationales und ambivalentes sowie für die Ungleichheitsforschung relevantes Phänomen adressiert werden.

Limitationen dieser Arbeit finden sich auf konzeptioneller sowie empirischer Ebene. Im Rahmen der theoretischen Auseinandersetzungen konnte keine abschließende oder gar allumfassende Definition des Mobilitätsbegriffes geleistet werden. Allerdings war dies auch nicht ihr Anspruch. Da soziologische Begriffe in ihrer Nützlichkeit stets empirisch begründet sein sollten (Dahrendorf 1968a: 62), wurde mit den *Sensitizing Concepts* der Mobilitätschancen und -zwänge nur ein bestimmter Aspekt des aus soziologischer Perspektive noch umfassenderen Phänomens Mobilität näher bestimmt. Bezüglich des empirischen Zugangs muss kritisch angemerkt werden, dass durch die Wahl der Methode des GPS-Trackings und die technischen Grenzen der dabei verwendeten Sensoren bereits von forscherscher Seite eine Zuschreibung von Bewegung und Stillstand vorgenommen wurde, die nicht zwangsläufig mit derjenigen der Befragten übereinstimmen muss. Als Folge sind innerhäusliche Bewegungen und Aktivitäten in den zweiten Interviews systematisch unterrepräsentiert, obzwar die Befragten durchaus bedeutsame Bewegungen, im Sinne einer Distanzüberwindung (Frello 2008: 32), vollzogen haben könnten. Darüber hinaus kann auf Grundlage der Datenbasis sowie des Analysevorgehens kein Anspruch auf Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse erhoben werden.

Der vorliegende Beitrag eröffnet nachfolgender Forschung aus meiner Sicht mindestens vier Anknüpfungspunkte. Erstens erwies sich die eingenommene ego-zentrierte Netzwerkperspektive als empirisch fruchtbarer Zugang, um Mobilität als relationales Phänomen zu adressieren. In zukünftigen Erhebungen sollte noch dezidiert die Motilität der einzelnen Netzwerkmitglieder erhoben werden, um den in Abschnitt 2.4 dargelegten Zusammenhang von Motilität als Bourdieu'sche Kapitalart sowie Sozialkapital weiter zu ergründen. Zweitens sollten die Einflüsse räumlicher Strukturen durch Vergleiche zwischen ländlichen und urbanen bzw. peripheren und zentralen Räumen weiter bestimmt werden. Ändern sich die beobachteten relationalen Effekte mit disparaten räumlichen Kontexten? Drittens wur-

den in der Ergebnisdarstellung Mobilitätswänge zu Bewegungen fokussiert; ebenso sind jedoch auch Mobilitätswänge zum Stillstand nicht nur denkbar, sondern auch im Material präsent. Diesen sollten in weiteren Untersuchungen durch die Anwendung geeigneter Methoden noch stärker Rechnung getragen werden. So könnte die Rolle von Stillstand einzelner Personen für die Bewegungen der übrigen Angehörigen sozialer Netzwerke näher bestimmt und Effekte von Machtasymmetrien sowie verstetigten Ungleichheiten herausgearbeitet werden. Im Zuge einer (impliziten) Gleichsetzung von Mobilität mit Freiheit blieben diese ansonsten verschleiert. Ein solches Interdependenzverhältnis entspricht auch Elias Überlegungen zu gegenseitigen, von Machtbalancen geprägten Abhängigkeiten als zentrales Charakteristikum von Figurationen (Elias 2006: 109). Somit böte sich, viertens, auch eine theoretische Weiterentwicklung der eingenommenen relationalen Perspektive als eine figurative an. Ihr Potenzial verdanke sich dann einer Ausrichtung, welche im Sinne Elias' (2018: 116) konsequent die Interdependenzen sozial handelnder Individuen und damit einhergehende Machtstrukturen berücksichtigt; somit nicht von sich solitär bewegenden Akteuren ausgeht.

Zusammenfassend sollte zukünftig der beziehungsbedingende und beziehungsbedingte Charakter des Autos noch stärker berücksichtigt werden. Für eine Verkehrs- bzw. Mobilitätswende – und die Dringlichkeit hierzu ist im Hinblick auf die rasant fortschreitende Klimakrise mehr als gegeben – ist es unzureichend von Individuen als solitäre Fahrzeughalter:innen auszugehen, die lediglich individuell zum Umsteigen in ein anderes Verkehrsmittel bewogen werden müssten. Es gilt, die soziale Verwobenheit dieses technischen Artefakts weiter zu ergründen, um bei der Gestaltung seiner Alternativen die mit ihm einhergehenden Anforderungen anzuerkennen. Arbeitete Canzler (2000) überzeugend das „Auto im Kopf“ als ein maßgebliches Beharrungsmoment dieses Verkehrsmittels heraus, so sollte dem noch das „Auto im Netzwerk“ als wesentliches Trägheitsmoment etwaiger Veränderungsbestrebungen hinzugefügt werden.

Literaturverzeichnis

- Albrecht, Steffen (2004): Netzwerke als Kapital. Zur unterschätzten Bedeutung des sozialen Kapitals für die gesellschaftliche Reproduktion, in: Jörg Ebrecht & Frank Hillebrandt (Hrsg.), *Bourdieu's Theorie der Praxis. Erklärungskraft · Anwendung · Perspektiven*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. 199–224.
- Barlösius, Eva (2006): Gleichwertig ist nicht gleich. *Aus Politik und Zeitgeschichte* 37: 16–23.
- Bourdieu, Pierre (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital, in: Rienhard Kreckel (Hrsg.), *Soziale Ungleichheiten*. Göttingen. S. 183–198.
- Burkart, Günter (1994): Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobilismus. *Soziale Welt* 45(2): 216–241.
- Canzler, Weert (2000): Das Auto im Kopf und vor der Haustür. Zur Wechselbeziehung von Individualisierung und Autonutzung. *Soziale Welt* 51(2): 191–207.

- Canzler, Weert (2012): Automobilität und Gesellschaft. Zur Verortung einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. *Soziale Welt* 63(4): 317–337.
- Canzler, Weert, Kaufmann, Vincent & Kesselring, Sven (2008): Tracing Mobilities – An Introduction, in: Weert Canzler, Vincent Kaufmann & Sven Kesselring (Hrsg.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate. S. 1–10.
- Canzler, Weert & Knie, Andreas (2000): "New Mobility"? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis. *Aus Politik und Zeitgeschichte*.
- Cass, Noel & Manderscheid, Katharina (2010): *Mobility justice and the right to immobility – from automobility to autonomobility*. Washington, DC.
- Cass, Noel, Shove, Elizabeth & Urry, John (2005): Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review* 53(3): 539–555.
- Caviola, Hugo & Sedlaczek, Andrea Sabine (2020): Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr: Eine kritische Sprachreflexion. *GALA – Ecological Perspectives for Science and Society* 29(3): 161–169.
- Dahrendorf, Ralf (Hrsg.) (1968a): *Pfade aus Utopia. Arbeiten zur Theorie und Methode der Soziologie*. München: Piper.
- Dahrendorf, Ralf (1968b): Über den Ursprung der Ungleichheit unter den Menschen, in: Ralf Dahrendorf (Hrsg.), *Pfade aus Utopia. Arbeiten zur Theorie und Methode der Soziologie*. München: Piper. S. 352–379.
- Dahrendorf, Ralf (1979): *Lebenschancen. Anläufe zur sozialen und politischen Theorie*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Daubitz, Stephan (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr, in: Oliver Schwedes, Weert Canzler & Andreas Knie (Hrsg.), *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 433–447.
- Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik, in: Oliver Schwedes (Hrsg.), *Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS. 77–101.
- Daubitz, Stephan & Schwedes, Oliver (2021): Mobilität und soziale Gerechtigkeit, in: Manfred Flore, Uwe Kröcher & Claudia Czycholl (Hrsg.), *Unterwegs zur neuen Mobilität. Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit*. oekom verlag. S. 75–96.
- Dimbath, Oliver, Ernst-Heidenreich, Michael & Roche, Matthias (2018): Praxis und Theorie des Theoretical Sampling. Methodologische Überlegungen zum Verfahren einer verlaufsorientierten Fallauswahl. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 19(3).
- Dörre, Klaus, Holzschuh, Madeleine, Köster, Jakob & Sittel, Johanna (Hrsg.) (2022): *Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*. 2. Aufl. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Elias, Norbert (1997): *Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen. Zweiter Band: Wandlungen der Gesellschaft – Entwurf zu einer Theorie der Zivilisation*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Elias, Norbert (2006): *Was ist Soziologie?* Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Elias, Norbert (2018): Figuration, in: Johannes Kopp & Anja Steinbach (Hrsg.), *Grundbegriffe der Soziologie*. 12. Aufl. Wiesbaden: Springer VS. S. 115–117.
- Fetters, Michael D., Curry, Leslie A. & Creswell, John W. (2013): Achieving integration in mixed methods designs-principles and practices. *Health Services Research* 48(6 Pt 2): 2134–2156.

- Fratzcher, Marcel (2022): „Der Tankrabatt ist teuer, schädlich und unsozial“. <https://www.deutschlandfunkkultur.de/der-tankrabatt-ist-teuer-schaedlich-und-unsozial-100.html>, Stand: 05.07.2022.
- Frello, Birgitta (2008): Towards a Discursive Analytics of Movement: On the Making and Unmaking of Movement as an Object of Knowledge. *Mobilities* 3(1): 25–50.
- Freudendal-Pedersen, Malene (2007): Mobility, Motility and Freedom: The Structural Story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection. *Swiss Journal of Sociology* 33(1).
- Granovetter, Mark (1983): The strength of weak ties: A network theory revisited. *Sociological Theory* (1): 201–233.
- Johnson, Victoria, Currie, Graham & Stanley, Janet (2010): Measures of Disadvantage: is Car Ownership a Good Indicator? *Social Indicators Research* 97(3): 439–450.
- Kaufmann, Vincent, Bergmann, Manfred Max & Joye, Dominique (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4): 745–756.
- Kaufmann, Vincent, Dubois, Yann & Ravalet, Emmanuel (2017): Measuring and typifying mobility using motility. *Applied Mobilities* 3(2): 198–213.
- Keim-Kläerner, Sylvia, Bernard, Josef, Bischof, Susann, van Dülmen, Christoph, Klärner, Andreas & Steinführer, Annett (2021): *Analyzing Social Disadvantage in Rural Peripheries in Czechia and Eastern Germany. Conceptual Model and Study Design*. Braunschweig.
- Kelle, Udo & Kluge, Susann (2010): *Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss.
- Kenyon, Susan, Lyons, Glenn & Rafferty, Jackie (2002): Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3): 207–219.
- Kesselring, Sven (2006): Topographien mobiler Möglichkeitsräume. Zur soziomateriellen Netzwerkanalyse von Mobilitätspionieren, in: Betina Hollstein & Florian Straus (Hrsg.), *Qualitative Netzwerkanalyse. Konzepte, Methoden, Anwendungen*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 333–358.
- Knie, Andreas (1997): Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. *Soziale Welt* 48(1): 39–54.
- Knigge, LaDona & Cope, Meghan (2006): Grounded Visualization: Integrating the Analysis of Qualitative and Quantitative Data through Grounded Theory and Visualization. *Environment and Planning A: Economy and Space* 38(11): 2021–2037.
- Kühn, Manfred (2015): Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-Spatial Inequalities. *European Planning Studies* 23(2): 367–378.
- Kuttler, Tobias & Moraglio, Massimo (Hrsg.) (2021): *Re-thinking Mobility Poverty. Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. Abingdon, New York: Routledge.
- Lucas, Karen, Mattioli, Giulio, Verlinghieri, Ersilia & Guzman, Alvaro (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* 169(6): 353–365.
- Manderscheid, Katharina (2009): Unequal Mobilities, in: Timo Ohnmacht, Hanja Maksim & Manfred Max Bergman (Hrsg.), *Mobilities and Inequality*. Abingdon: Ashgate Publishing Ltd. S. 27–50.

- Manderscheid, Katharina (2012a): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne, in: Henning Füller & Boris Michel (Hrsg.), *Die Ordnung der Räume. Geographische Forschung im Anschluss an Michel Foucault*. 1. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot. S. 145–178.
- Manderscheid, Katharina (2012b): Mobilität, in: Frank Eckardt (Hrsg.), *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 551–570.
- Manderscheid, Katharina (2016): Mobile Ungleichheiten. Eine sozial- und infrastrukturelle Differenzierung des Mobilitätstheorems. *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 41(1): 71–96.
- Manderscheid, Katharina (2017): Ökonomie, das Bewegungsproblem und der Wandel von Mobilitätsdispositiven, in: Rainer Diaz-Bone & Ronald Hartz (Hrsg.), *Dispositiv und Ökonomie*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 371–391.
- Manderscheid, Katharina (2022): *Soziologie der Mobilität*. Stuttgart, Deutschland: utb GmbH.
- Mattioli, Giulio (2013): Car Dependence, Sustainability and the Transport Policy Stalemate: The Potential Trade-offs between Intra- and Inter-generational Equity. *The International Journal of Sustainability Policy and Practice* 8(1): 45–57.
- Nobis, Claudia & Kuhnimhof, Tobias (2018): *Mobilität in Deutschland. MiD Ergebnisbericht*. Bonn, Berlin.
- Nobis, Claudia, Kuhnimhof, Tobias, Follmer, Robert & Bäumer, Marcus (2019): *Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017*. Bonn, Berlin.
- Otte, Gunnar (2021): Entwicklungslinien und Herausforderungen soziologischer Ungleichheitsforschung in Deutschland, in: Rasmus Hoffmann, André Knabe & Christian Schmitt (Hrsg.), *Ungleichheit, Individualisierung, Lebenslauf*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 215–243.
- Perry, Brea L., Pescosolido, Bernice A. & Borgatti, Stephen P. (2018). *Egocentric Network Analysis. Foundations, Methods, and Models*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Polster, Werner & Voy, Klaus (1991): Eigenheim und Automobil – Die Zentren der Lebensweise, in: Klaus Voy (Hrsg.), *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und materielle Lebensweise: Beiträge zur Wirtschafts- und Gesellschaftsgeschichte der BRD (1949–1989)*. Metropolis-Verlag. S. 263–315.
- Rammler, Stephan (2008): The Wahlverwandschaft of Modernity and Mobility, in: Weert Canzler, Vincent Kaufmann & Sven Kesselring (Hrsg.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot: Ashgate. S. 57–75.
- Runge, Diana (2005): *Mobilitätsarmut in Deutschland?* Berlin.
- Sager, Tore (2006): Freedom as Mobility: Implications of the Distinction between Actual and Potential Travelling. *Mobilities* 1(3): 465–488.
- Schönhuth, Michael, Kronenwett, Michael, Gamper, Markus & Stark, Martin (2019): *VennMaker*.
- Schroer, Markus (2000): Negative, positive und ambivalente Individualisierung – erwartbare und überraschende Allianzen, in: Thomas Kron (Hrsg.), *Individualisierung und soziologische Theorie*. Opladen: Leske + Budrich. S. 13–42.
- Schwedes, Oliver, Daubitz, Stephan, Rammert, Alexander, Sternkopf, Benjamin & Hoor, Maximilian (2018): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. Berlin.
- Social Exclusion Unit (2003): *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*.

- Stanley, Kevin, Yoo, Eun-Hye, Paul, Tuhin & Bell, Scott (2018): How many days are enough?: capturing routine human mobility. *International Journal of Geographical Information Science* 32(7): 1485–1504.
- Stark, Kerstin (2017): Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte, in: Katrin Großmann, André Schaffrin & Christian Smigiel (Hrsg.), *Energie und soziale Ungleichheit*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 79–100.
- Stegbauer, Christian (2011): *Reziprozität. Einführung in soziale Formen der Gegenseitigkeit*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag.
- Strauss, Anselm L. & Corbin, Juliet M. (1996): *Grounded Theory. Grundlagen qualitativer Sozialforschung*. Weinheim: Beltz.
- Strübing, Jörg (2014): *Grounded Theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung eines pragmatistischen Forschungsstils*. Wiesbaden: Springer VS.
- Strübing, Jörg, Hirschauer, Stefan, Ayaß, Ruth, Krähnke, Uwe & Scheffer, Thomas (2018): Gütekriterien qualitativer Sozialforschung. Ein Diskussionsanstoß. *Zeitschrift für Soziologie* 47(2): 83–100.
- Therborn, Göran (2013). *The Killing Fields of Inequality*. Cambridge: Polity Press.
- Urry, John (2004): The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21(4–5): 25–39.
- van Dülmen, Christoph & Klärner, Andreas (2022): Places That Bond and Bind: On the Interplay of Space, Places, and Social Networks. *Social Inclusion* 10(3).
- Wilke, Georg (2013): Mobilität und Exklusion – Grundlinien des wissenschaftlichen Diskurses über mobilitätsbezogene soziale Ungleichheit in Deutschland, in: Oliver Schwedes (Hrsg.), *Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten*. Münster: Lit. S. 95–112.
- Witzel, Andreas & Reiter, Herwig (2012). *The Problem-Centred Interview*. London: Sage Publications.

Anhang

Tabelle 2: Charakteristika, Netzwerk- und Aktionsraummetriken der Befragten entlang der Variable Autobesitz

	Auto		gesamt n = 30
	nein n = 12	ja n = 18	
Befragtengruppe			
<i>älter und alleinlebend</i>	4	4	8
<i>arbeitsmarktbenauteiligt</i>	7	5	12
<i>alleinerziehend</i>	1	9	10
Gender			
<i>weiblich</i>	9	17	26
<i>männlich</i>	3	1	4
Alter			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	52 (60)	53 (51)	52 (52)
Nettoäquivalenzeinkommen (in €)			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	1.100 (760)	1.100 (1.100)	1.100 (870)
Netzwerk: Anteil Verwandtschaft (in %)			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	39 (44)	50 (50)	45 (50)
Netzwerk: Automobiles Potenzial			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	3,9 (3,0)	3,1 (2,5)	3,4 (2,5)
Netzwerk: Median Distanz Alteri (in min)			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	49 (15)	26 (15)	35 (15)
Bewegungen: Durchschnittliche Wege- längen pro Tag (DWT; arith. Mittel Median in km)			
<i>arith. Mittel</i>	16,4 6,1	35,0 17,3	27,6 12,8
<i>(Median)</i>	(18,3 3,2)	(26,7 12,4)	(22,5 7,4)
Bewegungen: Anteil stationärer Tage (AST; in %)			
<i>arith. Mittel (Median)</i>	31 (29)	28 (27)	29 (28)

Für **Abbildungen 2–5** gelten die folgenden Anmerkung sowie Quellenangabe:

Anmerkung: Raumzeitliche Heatmap, welche die Distanz des Aufenthaltsortes der Befragten über den Tagesverlauf in stündlichen Intervallen relativ zu ihrem Zuhause illustriert; auf der y-Achse sind die aufgezeichneten Wochentage in chronologischer Reihenfolge abgetragen; für die Graustufenskala wurden Distanzen > 80 m um das Zuhause und die 99 % der naheliegendsten Datenpunkte zum Zuhause berücksichtigt; die Skala ist logarithmisch, um auch kleinere Distanzen sichtbar zu machen – je dunkler das Stundenfeld ist, desto weiter entfernt war die Befragte zu ihrem Zuhause; für die maximale Distanz zum Zuhause wurden alle Datenpunkte berücksichtigt.

Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 2: Frau Begonias Distanz zum Zuhause im Tagesverlauf

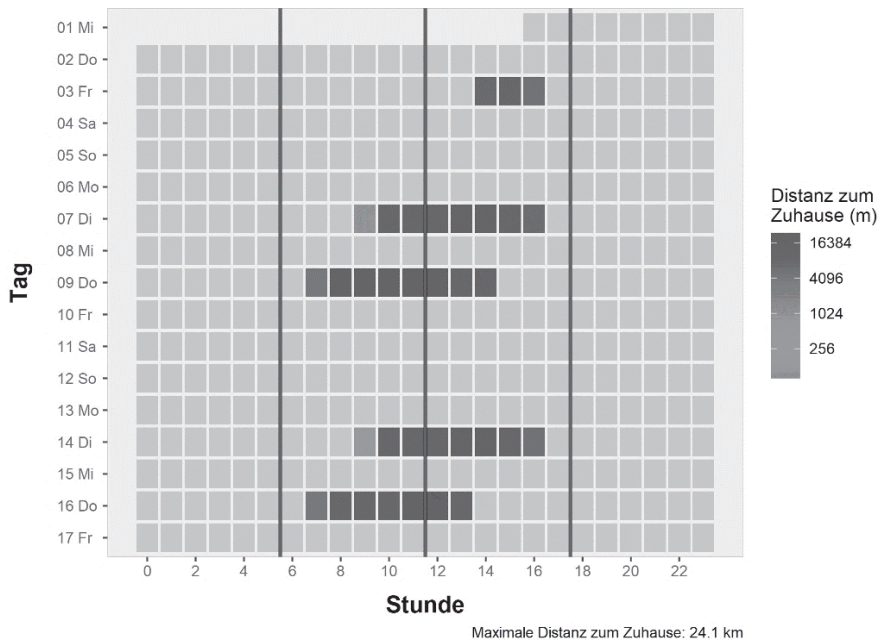


Abbildung 3: Frau Asters Distanz zum Zuhause im Tagesverlauf

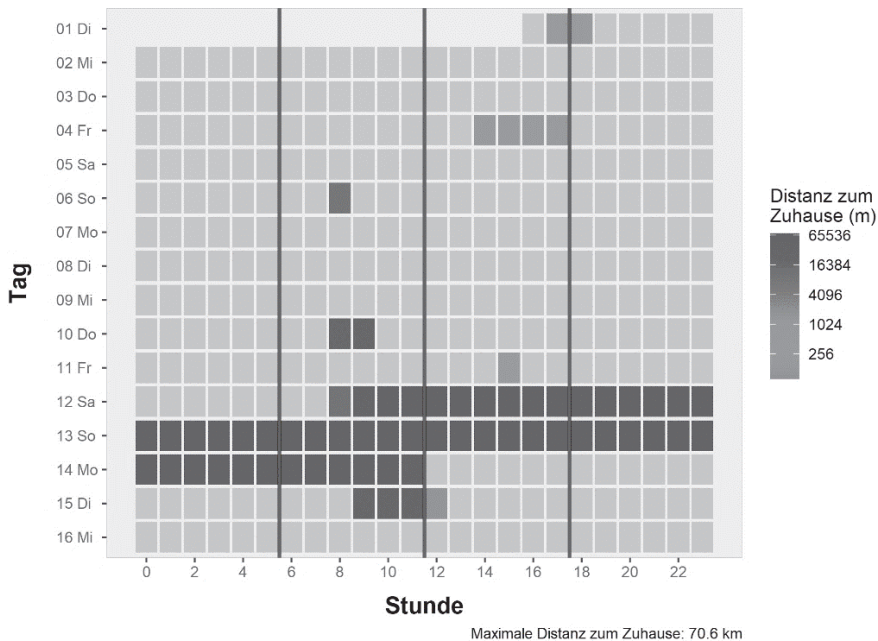


Abbildung 4: Frau Dianthus’ Distanz zum Zuhause im Tagesverlauf

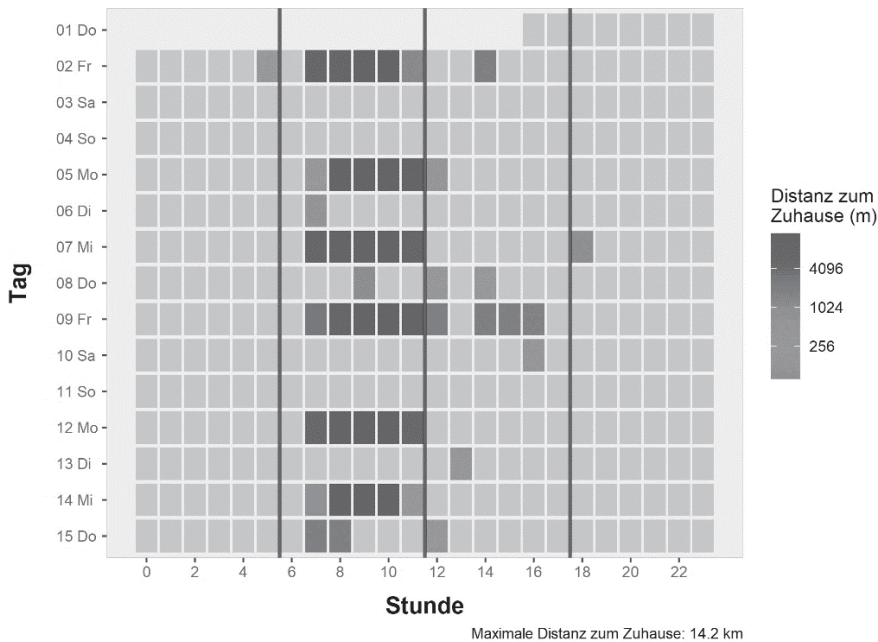


Abbildung 5: Frau Dahlias Distanz zum Zuhause im Tagesverlauf

