

# Mobilität

---

Die deutsche Bevölkerung ist schon seit den 1980er Jahren täglich im Durchschnitt ca. 84 bis 90 Minuten unterwegs, trotz technischer Fortschritte wie leistungsfähigeren Pkw-Motoren, schnelleren Zug- und Flugverbindungen sowie neuen Verkehrsangeboten wie Sharing-Systemen. Dabei sind Menschen in Metropolregionen im Durchschnitt 15 Minuten länger am Tag unterwegs als Menschen, die auf dem Land wohnen, obwohl letztere weitere Distanzen zurücklegen. Die zurückgelegten durchschnittlichen Distanzen pro Tag sind unter mobilen Personen von 29 km im Jahr 1976 auf 46 km im Jahr 2017 gestiegen (Nobis/Kuhnimhof 2018). In den letzten Jahrzehnten wurden also die Distanzen, die täglich zurückgelegt werden, größer, während der Zeitaufwand fürs Unterwegssein ungefähr konstant blieb. Dies ist vor allem auf einen steigenden Anteil der Pkw-Nutzung zurückzuführen. Studierende und Vollzeit-Berufstätige sind mit 1 Stunde 32 Minuten pro Tag besonders lange unterwegs und nutzen, insbesondere ab dem 30. Lebensjahr, für den Großteil der zurückgelegten Distanzen den Pkw. Dies bedeutet, dass mittlere Altersgruppen zwischen 20 und 60 Jahren mobiler und Pkw-affiner sind als andere. Dies war jedoch nicht immer so. In den letzten Dekaden hat sich die Verkehrsmittelnutzung im Lebensverlauf verändert.

Aus diesem Grund betrachtet dieser Beitrag, neben der angesprochenen Zeitverwendung für Mobilität, Mobilität im Zusammenhang mit Zeit in zweierlei Hinsicht: Zum einen im Lebensverlauf: In welcher Lebensphase sind wir wie mobil? Zum anderen im Zeitverlauf: Wie hat sich Mobilität zwischen Geburtskohorten verändert. Zuvor sei der Begriff der Mobilität geklärt: Mobilität und räumliche Mobilität im Speziellen beschreibt die Möglichkeit zur Bewegung und ist nicht zu verwechseln mit Verkehr, der in der Regel die realisierte Bewegung bezeichnet, auch wenn sich beide Begriffe nicht immer exakt voneinander trennen lassen. Alltagsmobilität, d.h. zirkuläre Wege vom Wohnort zu einem oder mehreren Zielen und zurück zum Wohnort, kann sowohl qualitativ als auch quantitativ mit Hilfe von Kennzahlen, wie z.B. Führerscheinbesitz, Pkw-Besitz, Zeitkartenbesitz für den öffentlichen Verkehr (ÖV) oder Fahrradbesitz, erfasst werden. Dabei beziehen sich

diese Kennzahlen meist auf einen (Mess-)Zeitpunkt und bilden damit Mobilität im Querschnitt ab. Dadurch können Unterschiede zwischen verschiedenen Personengruppen, z.B. Frauen und Männern, dargestellt werden. So zeigt sich bspw., dass Männer durchschnittlich 5 Minuten länger pro Tag unterwegs sind als Frauen (ebd.), was vor allem auf durchschnittlich 13 km weitere Distanzen pro Tag von Männern zurückgeführt wird. Außerdem haben bspw. 42 % der jungen Haushalte (jünger als 35 Jahre) keinen Pkw, während Familienhaushalte bis auf 9 % mindestens ein Auto haben (ebd.). Durch die Wiederholung der Befragung im Sinne einer repräsentativen Längsschnittuntersuchung können zeitliche Entwicklungen des Mobilitätshandelns von Bevölkerungsgruppen abgebildet werden. Die detaillierte Analyse der Berufswegedauer im Zeitverlauf zeigt bspw., dass sie zwischen 1997 und 2008 leicht zunimmt, unter Frauen stärker als unter Männern, womit eine Annäherung einhergeht (Konrad 2016). Nicht abgebildet werden in diesen Befragungen die auf der individuellen Ebene liegenden persönlichen Gründe für Veränderungen des Mobilitätshandelns, wie bspw. ein geändertes Umweltbewusstsein oder ein Umzug. Hierfür sind quantitative Paneldaten, also wiederholte Erhebungen an denselben Personen, von großem Vorteil.

Mobilitätsbiografien („mobility biographies“) betrachten Mobilität im gesamten Lebensverlauf und sind eine spezielle Form der Paneluntersuchung. Sie ermöglichen es, unterschiedliche Mobilitäts-/Lebensphasen und deren Abfolge, Dauer sowie Übergänge und die Bedeutung von Schlüsselereignissen für Veränderungen im Mobilitätshandeln im Zeitverlauf zu untersuchen. Solche Studien sind eine äußerst gewinnbringende Grundlage für verkehrsbezogene Planungen, Modellierungen und Prognosen. Analysen von Mobilitätsbiografien zeigen bspw., dass Umzüge Richtung Stadtrandlage und eine Zunahme der Berufswegedistanz einen Autoerwerb begünstigen, während entgegengesetzte Veränderungen die Wahrscheinlichkeit für einen Autoerwerb senken (z.B. Döring 2018). Darüber hinaus zeigen Studien, dass der Berufseinstieg und die Geburt eines Kindes den Pkw-Erwerb bzw. die Pkw-Nutzung begünstigen (z.B. Scheiner/Holz-Rau 2013).

Das Alter ist zusätzlich ein wichtiger Prädiktor für Mobilitätshandeln, der eng verwoben ist mit den zuvor genannten Einflussgrößen. Im Alter spiegelt sich das staatliche System mit der Ausbildungs-, Erwerbs- oder Ruhestandsphase sowie damit einhergehend typischen Wegen und Verkehrsmittelnutzung, oder das gesetzliche Mindestalter für den Führerscheinwerb. Darüber hinaus bestehen Altersnormen, bspw. für das Heiratsalter, welches häufig mit einem gemeinsamen Haushalt und gemeinsam genutzten Auto einhergeht. Schließlich korreliert das biologische Alter auch mit der physischen Fitness, die maßgeblich die Verkehrsmittelnutzung beeinflusst, oder mit dem Gebäralter bzw. der Geburt von Kindern, mit denen meist Bring- und Abholwege für die Eltern entstehen. Der Zusammenhang von Alter und

Mobilitätshandeln hat sich im Zeitverlauf verändert. So zeigt die Analyse von aggregierten Mobilitätsbiografien zum routinierten alltäglichen Berufspendeln der Geburtskohorten 1911-1920 bis 1961-1970 (bzw. bis 1991-2000 für die Analyse des Führerschein- und Autobesitzes) in einem Dortmunder Datensatz eine Standardisierung und eine Homogenisierung von Mobilitätsbiografien von älteren Kohorten zu jüngeren Kohorten (Döring 2018). Dies steht der weitläufigen Meinung entgegen, dass junge Generationen generell freier, flexibler, Verkehrsmittel wechsellutiger und weniger Pkw-fixiert als ältere Generationen seien. Zwar nimmt in dieser Studie die Anzahl der Erwerbsepisoden pro Erwerbjsjahr in den jüngeren Kohorten zu, was auf eine Flexibilisierung der Erwerbstätigkeit von Kohorte zu Kohorte hindeutet. Es zeigt sich jedoch auch eine Standardisierung der Mobilitätsbiografie dieser jungen Kohorten, etwa in Form des frühen Führerscheinerwerbs und der frühen Autoverfügbarkeit im Lebensverlauf. So erwerben die jüngeren Kohorten den Führerschein zum Großteil mit 18 Jahren, bzw. seit 2011 bereits mit 17 Jahren, sodass die Führerscheinerwerbsphase mit 29 Jahren bei Männern und mit 39 Jahren bei Frauen in der Regel abgeschlossen ist. Nach den bis jetzt vorliegenden Daten erwerben die jungen Geburtskohorten circa 10 Jahre später auch einen Pkw. Dagegen erwerben ältere Kohorten (zwischen 1911 und 1940 Geborene) bis ins hohe Erwerbsalter von 60 Jahren einen Führerschein bzw. ein Auto. Der Trend zum früheren Führerschein und Autoerwerb unter 1951-1970 Geborenen mag damit zu erklären sein, dass das Auto in dieser Zeit als ein Statussymbol für Sportlichkeit sowie Unabhängigkeit gilt. Dazu kommen steigende Realeinkommen sowie weite Berufswegedistanzen durch die Suburbanisierung, die den Trend der Massenmotorisierung besonders in den 1960er und 1970er Jahren unterstützen.

Die Befragten der Kohorte 1951-1960 erlebten die Suburbanisierung und Massenmotorisierung als junge Erwachsene und zeigen sich als besonders autoaffin über das gesamte Leben, sodass hier sogar von einem Kohorteneffekt (kohortenspezifisches Handeln) gesprochen werden kann. Der häufig postulierte Bedeutungsverlust des Pkw in den jüngsten Geburtskohorten wird durch die Einbettung in den historischen und gesellschaftlichen Kontext nicht bestätigt. Zwar wirken durch die besondere Autoaffinität der Kohorte 1951-1960 jüngere Kohorten vergleichsweise wenig autoaffin, sie knüpfen jedoch an die Entwicklungen vorheriger Kohorten an und die Mobilitätskennzahlen (hier Führerscheinerwerb bis zur Geburtskohorte 1991-2000 und im Jahr 2010) liegen weiterhin auf einem hohen Niveau. Darüber hinaus nehmen die durchschnittlichen Berufswegedistanzen von Kohorte zu Kohorte zu. Während die Berufswegedistanz unter vor 1941 Geborenen im Lebensverlauf relativ konstant war, nimmt sie unter nach 1940 Geborenen im Lebensverlauf, zusätzlich zur Zunahme zwischen den Kohorten, zu. Diese Entwicklungen deuten auf eine weiterhin steigende Abhängigkeit von motorisierten Verkehrsmitteln hin.

Die Homogenisierung der Mobilitätsbiografien zeigt sich zum einen im hohen und stabilen Anteil der Pkw-Nutzung im Lebensverlauf der Kohorten 1951-1970, worunter sich ein hoher Anteil von Personen befindet, der Erwerbswege immer nur mit dem Pkw zurücklegt. Im Vergleich dazu sind die Mobilitätsbiografien von älteren Kohorten (ca. 1911-1941 Geborene) dadurch gekennzeichnet, dass sie ihre Erwerbswege zunächst nicht motorisiert und später mit dem ÖV und Pkw zurückgelegt haben. Zum anderen zeigt sich die Homogenisierung auch in Bezug auf die Geschlechter. Insbesondere ab der Kohorte 1951-1960 konvergieren der Führerscheinbesitz, die Autoverfügbarkeit sowie die Verkehrsmittelnutzung der Frauen mit den Kennzahlen der Männer und Führerscheinbesitz und Autoverfügbarkeit rücken in jüngeren Kohorten näher zusammen.

Zusammenfassend zeigt sich aktuell in einigen Lebensbereichen eine Flexibilisierung und eine Unterteilung in kurze „Projektphasen“ (z.B. zeitlich befristete Arbeitsverträge, Elternzeit, Projektaufträge, häufigere Umzüge). Solche Umbruchsituationen stellen Gelegenheitsfenster zur Veränderung von Mobilitätsroutinen dar. Doch spiegelt sich dies nicht in den Mobilitätsbiografien wider. Im Gegenteil, es findet eine Fokussierung auf die Pkw-Nutzung statt, die früher im Lebensverlauf beginnt. Dies erweckt den Eindruck, dass Zeit, die für eine ständige Neuorientierung und Einarbeitung in veränderte Lebenssituationen gebraucht wird, durch die vertraute Pkw-Nutzung „wieder gut gemacht“ wird. Gleichzeitig werden insbesondere durch maßgebliche Veränderungen in einzelnen Lebensbereichen, z.B. durch Umzüge und neue Arbeitsorte, Veränderungen im routinierten Mobilitätshandeln begünstigt.

Aktuell haben technische Errungenschaften (noch) keinen bedeutenden Einfluss darauf, wie viel Zeit wir unterwegs sind. Vielmehr wird die gewonnene Zeit im Alltag durch weitere Distanzen kompensiert. Dies kann sich jedoch zukünftig durch neue Technologien wie autonomes Fahren grundlegend verändern. Eine Entwicklung hin zu weiteren Distanzen und höherem Zeitaufwand für Mobilität ist denkbar, denn während des Unterwegsseins kann dann anderen Tätigkeiten, wie z.B. Arbeiten, Lesen, TV gucken oder einem Hobby, nachgegangen werden. Insbesondere durch Panelanalysen können derartige Veränderungen im Mobilitätshandeln aufgezeigt und damit greifbar gemacht werden. Die Panelanalyse ist also ein wichtiger Ansatz, da es stets relevant bleiben wird, Mobilität im Spannungsfeld von Veränderungen und Stabilität über die Zeit zu betrachten.

*Lisa Döring*

## LITERATUR

- Döring, L. (2018): Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation – Eine quantitative Analyse von Sozialisations-, Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten in Alltagsmobilität. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden: Springer VS.
- Konrad, K. (2016): Mobiler Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden: Springer VS.
- Nobis, C./Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland 2017 – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn. URL: [www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf) [17.10.2019].
- Scheiner, J./Holz-Rau, C. (2013): A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, Band 47, S. 167-181.

