

## **Scheiner, Joachim (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage**

**Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 220 S.**

**Martin Lanzendorf**

Online publiziert: 12. Mai 2010  
© Springer-Verlag 2010



Joachim Scheiner hat in den vergangenen Jahren mit einer Vielzahl empirischer Studien wichtige Beiträge zur Mobilitätsforschung geleistet. Einen aktuellen Zwischenstand seiner Arbeiten legt er in diesem Buch vor, das zugleich als Habilitationsschrift an der Fakultät für Raumplanung der Technischen Universität Dortmund angenommen wurde. Das Buch ist sicher nicht einfach zu lesen, aber die Fülle empirischer Details wie auch die jeweilige Einführung in drei der vermutlich aktuellsten Forschungsstränge der Mobilitätsforschung entschädigen für die Mühe und bieten gleichermaßen neue Erkenntnisse und Zusammenfassungen für die Experten des Feldes wie auch für diejenigen, die sich hier neu orientieren wollen. Weniger geeignet ist das Buch

dagegen für Studierende und andere Interessierte, die nur einen schnellen Überblick zum Thema suchen.

Nach einer autobiographischen Motivation im Vorwort werden in der Einleitung die wesentlichen Fragestellungen und die Herangehensweise an das Thema sowie in Kap. 2 die theoretischen Grundlagen anhand von drei Forschungssträngen erläutert: Erstens, die Individualisierungsthese mit der daraus abgeleiteten Frage nach der Bedeutung von Lebensstilansätzen für die Erklärung des Verkehrshandelns; zweitens, die „Residential-Self-Selection“-Hypothese bzw. die Frage danach, ob in erster Linie räumliche Strukturen die Verkehrsentstehung beeinflussen oder nicht vielmehr dahinter liegende Wohnstandort- und andere Präferenzen der Subjekte und, drittens, die mobilitätsbiographische Perspektive, also die Erklärung von Veränderungen des Verkehrshandelns unter Bezugnahme auf so genannte Umbruchsituationen bzw. im Kontext von Schlüsselereignissen aufgrund der Bedeutung von Routinehandeln im Alltag.

In den nachfolgenden drei Kapiteln widmet sich Scheiner anhand empirischer Daten jeweils einem dieser Forschungsstränge. In Kap. 3 fragt er nach einer empirisch beobachtbaren Individualisierung des Verkehrshandelns und operationalisiert dies als einen Bedeutungsverlust klassischer, sozio-ökonomischer Erklärungsvariablen in den vier deutschlandweiten Erhebungen zur Verkehrsnachfrage im Zeitraum 1976 bis 2002 (KONTIV 1976, KONTIV 1982, KONTIV 1989, MiD 2002). Mit Logit-Modellen erklärt er für jede der vier Querschnitterhebungen separat die Mobilitätsteilhabe und die Verkehrsmittelnutzung. Aus den Modellgüten schließt Scheiner, dass die Erklärungskraft der klassischen Erklärungsvariablen in Übereinstimmung mit der Individualisierungshypothese abgenommen hat. Allerdings gibt es demnach auch weitere Erklärungsfaktoren – Kohorteneffekte und methodische Unterschiede im Design der vier Erhebungen – für die gefundenen Veränderungen.

---

Prof. Dr. M. Lanzendorf (✉)  
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung,  
Goethe-Universität Frankfurt am Main,  
Robert-Mayer-Straße 6-8,  
60325 Frankfurt am Main, Deutschland  
E-Mail: lanzendorf@em.uni-frankfurt.de

In Kap. 4 fragt Scheiner, welchen Beitrag subjektive Bestimmungsgrößen der Verkehrsnachfrage – in Abgrenzung zu objektiven Einflussgrößen wie Raumstruktur oder Soziodemographie – zur Erklärung der Verkehrsentstehung leisten. Er verwendet Strukturgleichungsmodelle zur empirischen Überprüfung dieser Frage mit einem Datensatz zur Wohn- und Verkehrsmobilität im Großraum Köln. Scheiner kommt hier zu differenzierten Schlussfolgerungen: Die Wohnstandortpräferenzen und die Lebenslage, operationalisiert mittels klassischer Sozialstrukturvariablen, haben demnach einen deutlichen Einfluss auf das Verkehrshandeln, die Sozialstruktur vor allem auf die Aktionsräume. Dagegen haben die Lebensstile auf die Verkehrsentstehung bei den meisten Verkehrszwecken nur einen wenig messbaren, bei Freizeitmobilität jedoch einen wesentlichen Einfluss.

Anschließend (Kap. 5) untersucht Scheiner ebenfalls mit dem Kölner Datensatz, welchen Einfluss mobilitätsbiographische Ereignisse – am Beispiel von Wohnstandortwechseln – auf die Verkehrsentstehung haben und welche Schlussfolgerungen sich daraus ziehen lassen. Hier bestätigt er die Erkenntnisse anderer Studien, etwa die Bedeutung biographischer Bindungen an vorherige Wohnstandorte, was zum Beispiel nach Umzügen in das suburbane Umland einer Kernstadt zu erhöhten Wegedistanzen durch das Aufrechterhalten ‚alter‘ Aktivitätsorte führt. Scheiner beobachtet Veränderungen von Motorisierung und Verkehrsmittelnut-

zung nach Wohnstandortwechseln, aber auch entsprechende Prädispositionen, also etwa der höhere Anteil motorisierter Haushalte unter den aus einer Kernstadt in das suburbane Umland ziehenden Haushalten. Er schlussfolgert aus dieser Analyse, dass es sowohl den Selbstselektionseffekt als auch den Einfluss von Raumstrukturen am neuen Wohnort gibt.

Zum Abschluss (Kap. 6) fasst Scheiner die empirischen Ergebnisse zusammen und zieht daraus methodische, theoretische- und praxisbezogene Konsequenzen. Neben der Fülle verwendeter Datensätze und Auswertungsmethoden ist an dem Buch erstaunlich, wie sich Scheiner mit seinen Forschungsarbeiten von einer qualitativ-interpretativen Herangehensweise nach Schütz und Luckmann (vgl. Vorwort) hin zu einer quantitativen Perspektive zur Erklärung von Verkehrsentstehung weiterentwickelt hat. Damit unterscheidet er sich von vielen der gegenwärtigen Forschungsperspektiven in der Humangeographie, die sich häufig an qualitativen und diskursanalytischen Methoden orientieren. Insbesondere belegt Scheiner damit, dass sich moderne, anwendungsbezogene Forschung bei der Auswahl ihrer Methodik nicht mehr an einem fruchtlosen Grundsatzstreit zwischen qualitativen und quantitativen Forschungsparadigmen orientiert, sondern diesen bereits überwunden hat. Vielleicht liegt gerade darin auch ein verstecktes Anliegen dieses Buches neben den offensichtlicheren und auf jeden Fall erfolgreich verfolgten anderen.