

Sozial und räumlich eingebettete Mobilitätspraktiken

Katharina Manderscheid

Beitrag zur Veranstaltung »Herausforderungen räumlicher Mobilität für soziale Beziehungen, Familie und Partnerschaft – Lebenswelten in der Krise?« der Sektion Stadt- und Regionalsoziologie – organisiert von Stefanie Kley, Natascha Nisic und Heike Herrmann

Gegenstand der folgenden Ausführungen sind einige methodische und methodologische Fragen, die sich im Zusammenhang mit einer soziologischen Forschungsperspektive auf räumliche Mobilitäten ergeben. Insbesondere geht es mir dabei um die Konzeption von Mobilität als einer sozialen Praktik und um die Konzeption des Subjektes als Urheber dieser Praktik bzw. als Akteurin.

Im Folgenden möchte ich hierfür zunächst vor dem Hintergrund des sogenannten »Mobilities Paradigm« (Sheller, Urry 2006) herausarbeiten, wie Mobilitätspraktiken soziologisch fundiert gedacht werden können. Im Anschluss setzte ich mich mit der Frage auseinander, wie diese Konzeptionalisierung methodisch kohärent umgesetzt werden kann. Der dritte Teil meines Beitrags wird dann mit der multiplen Korrespondenzanalyse einen Vorschlag für eine Übersetzung der theoretischen Überlegungen in methodische Techniken vorstellen, der illustriert wird mit der empirischen Analyse von Mobilitäten auf Basis des Schweizerischen Haushaltpanels.

Das Mobilities Paradigm

Seit rund zehn Jahren wird in den angelsächsischen Sozialwissenschaften von einem »Mobilities Paradigm« oder auch von einem »Mobilities Turn« gesprochen (Cresswell 2006; Hannam et al. 2006; Sheller, Urry 2006; Urry 2007).¹ Obwohl keineswegs von einer einheitlichen Theorie gesprochen werden kann, besteht die gemeinsame Grundidee dieser Forschungsrichtung in einem Verständnis von Bewegung und Mobilität als Element und Voraussetzung sozialer Vernetzung, Interaktion und Gesellschaft. Mit Mobilitäten werden dabei verschiedene Formen der physischen und virtuellen Bewegung von Menschen, Gütern, Informationen und Symbolen bezeichnet. Dieser Grundannahme entspricht die Kritik an der sogenannten *Sedentary Metaphysic*

¹ Zum Überblick über das Feld der Mobilitätsforschung vgl. Cresswell (2011, 2012, 2014).

der Sozialwissenschaften, das heißt einer Kritik an einer Ontologie, die von räumlich-sesshaften Entitäten des Sozialen ausgeht.

Im Zentrum der Mobilitätsforschungen stehen entsprechend verschiedene Mobilitätsformen und deren Wechselverhältnisse, über deren Dynamiken Relationen und soziale Formationen entstehen und aufrechterhalten werden. Neben beobachtbaren Bewegungen geht es aber auch um Bewegungsfähigkeiten respektive um »Motilität« (Kaufmann 2002; Urry 2003). Die so bezeichnete Fähigkeit, mobil zu sein, wird, so die These, angesichts zunehmender Vernetzung und transnationaler Beziehungen für den Einzelnen oder die Einzelne mehr und mehr zur notwendigen Voraussetzung für soziale Partizipation – sei es in der Erwerbssphäre, dem kulturellen Leben oder der Aufrechterhaltung von Freundschafts- und Familienbeziehungen (Larsen et al. 2006; Schneider, Meil 2008). Mobilität und Mobilitätsfähigkeit sind damit grundsätzlich auch ungleichheitsrelevant.

Neben dem Fokus auf Bewegung und Bewegungsfähigkeit analysieren die Mobilitätsforschungen zudem die Wechselbeziehungen zwischen Mobilität und Immobilität, wobei zu den Immobilitäten neben langfristig verorteten sozialen Beziehungen und stabilen sozialen Strukturen, Organisationen und Institutionen auch materielle Infrastrukturen wie Verkehrswege und Siedlungsstrukturen gehören. Immobilitäten und Mobilitäten sind dabei nicht als sich gegenseitig ausschließende Oppositionen, sondern vielmehr als Relationalität zu verstehen, deren spezifische Bedeutungen und Konsequenzen erst in der wechselseitigen Inbezugnahme deutlich werden (Adey 2006).

Aus diesen Prämissen einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung resultiert eine grundsätzliche Kritik an Modellen der Verkehrsökonomie und -planung, die Mobilitätshandeln, also die Wahl von Verkehrsmitteln als auch die Zahl und Länge der zurückgelegten Wege, konzeptionell und methodisch als Entscheidung rationaler Subjekte operationalisieren. In diesen Modellen – sehr häufig Kausalanalysen wie Regressionsmodelle – werden Mobilitäten aus Eigenschaften, Präferenzen und Bedürfnissen der Subjekte abgeleitet, die selbst jedoch nicht weiter erklärt, sondern als gegeben angenommen werden. Gerade diese Trennung von Mobilitäten, Bedürfnissen und Möglichkeiten stellt hingegen die skizzierte sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung in Frage, indem sie Mobilitätspraktiken gleichzeitig als Element und Voraussetzung für vielfältige soziale und räumliche Strukturen sowie deren habituellem Aneignung und symbolischer Aufladung versteht. In dieser Sicht sind es nicht isoliert agierende, autonome Subjekte, die über ihre Fortbewegung entscheiden, vielmehr handeln Individuen Mobilitäten mit ihren sozialen Netzwerken aus vor dem Hintergrund räumlich-geographischer Möglichkeiten (wie dem (Nicht-)Vorhandensein von Verkehrsinfrastrukturen, Arbeitsplätzen, Betreuungs- und Versorgungseinrichtungen etc.) sowie innerhalb spezifischer kultureller Wissens- und Orientierungshorizonte. Zudem sind Mobilitäten als soziale Praktiken nur teilweise rational und bewusst, zu großen Teilen jedoch habituell, vorbewusst und eingebettet in kulturelle Diskurse und Wissensvorräte.

Aus diesen hier cursorisch skizzierten Grundannahmen des *Mobilities Paradigm* ergibt sich eine Reihe von Konsequenzen für die empirische Mobilitätsforschung: Erstens sind zur Erklärung von Mobilitätspraktiken neben Merkmalen und Eigenschaften von Individuen Eigenschaften des räumlich-geographischen als auch des sozialen Kontextes einzubeziehen. Damit wird der materiell-infrastrukturellen als auch der sozialen Einbettung der Individuen Rechnung ge-

tragen, die maßgeblich über Verpflichtungen, Zwänge und Möglichkeitsräume entscheidet. Dabei ist jedoch davon auszugehen, dass diese Kontextfaktoren mit individuell verfügbaren Ressourcen und Möglichkeiten interagieren, so dass die Stärke und Form von Einflüssen nur empirisch zu ermitteln und kaum vorab kausal zu modellieren ist. Zweitens ist von einem grundsätzlichen Wechselverhältnis und einer partiellen Austauschbarkeit von verschiedenen Mobilitätsformen auszugehen. Beispielsweise können Wohnungsumzüge aus Arbeitsplatzgründen durch Pendelwege und virtuelle Mobilität im Falle von Homeoffice-tätigkeiten ersetzt werden. Entsprechend erscheint es notwendig, verschiedene Praktiken von Mobilität und Immobilität gemeinsam in den Blick zu nehmen, anstatt diese isoliert zu untersuchen.

Empirische Analyse von Pendel- und Wohnungsmobilitäten in der Schweiz

Mit der im Folgenden vorgestellten empirischen Analyse von erwerbsarbeitsbezogenen Mobilitätsmustern in der Schweiz möchte ich einen Vorschlag machen, wie diese beiden Konsequenzen aus den Axiomen des *Mobilities Paradigm* methodisch umgesetzt werden können.

Daten

Für diese Analyse arbeite ich mit dem Schweizer Haushaltpanel,² einer Erhebung, die seit 1999 jährlich zu verschiedenen Aspekten des sozialen Wandels und der Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Schweiz durchgeführt wird. Die vorliegende Untersuchung der Mobilitätsmuster basiert auf der Erhebungswelle von 2012, ergänzt um einige Informationen aus der Erhebung von 2004. Im Zentrum meiner Untersuchung stehen dabei Wohnungs- und Pendelmobilitäten und damit diejenigen Mobilitätsformen, die häufig durch Arbeitsmärkte und Erwerbstätigkeiten bedingt und erforderlich werden. Da bei den Wohnungsumzügen lokale und intraregionale Wechsel jedoch häufig aus Wohnungsgründen erfolgen, beziehe ich nur überregionale, das heißt trans-kantonale Umzüge mit in die Auswertung ein. Um die Einbettung von Mobilitätsentscheidungen und relationale Mobilitäts-Immobilitätsverhältnisse in soziale Netzwerke und, im engeren Sinne, in Haushaltsformationen in den Blick nehmen zu können stehen als Fälle Paare anstelle von Individuen im Blickfeld. Von Interesse sind dabei jedoch nur die Paare im erwerbsfähigen Alter, so dass die Fallauswahl auf diejenigen beschränkt wurde, die im Jahr 2012 zwischen 30 und 65 Jahre alt waren. Mein Datensatz besteht dann aus 1.995 Paaren. Weiterhin werden sozialstrukturelle Variablen – Bildung, Einkommen und Alter – sowie raumstrukturelle Variablen – die Struktur des Wohnstandortes als Proxy für Gelegenheits- und öffentliche Verkehrsinfrastrukturen, das Vorhandensein eines privaten Autos sowie der Besitz von Wohneigentum – in die Analyse einbezogen. Zudem kann über das Hinzuziehen von Informationen zur Pendelmobilität 8 Jahre vorher, also 2004, auf Dauerhaftigkeiten und Stabilitäten von Mobilitätsarrangements geschlossen werden.

² Diese Studie wurde mit den Daten des Schweizer Haushalt-Panels (SHP), das vom Schweizer Kompetenzzentrum Sozialwissenschaften FORS geleitet wird, durchgeführt. Das Projekt ist vom Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung finanziert.

Deskriptive Informationen

Vor der eigentlichen Analyse möchte ich zunächst die von mir untersuchten Fälle deskriptiv beschreiben.

Von den insgesamt 1.995 Paaren leben etwa zwei Drittel (n=1.309) mit Kindern im Haushalt. Die männlichen Partner sind im verwendeten Datensatz durchschnittlich 50,1 Jahre alt, die weibliche Partnerin 47,7 Jahre. Beide sind im Durchschnitt etwa zwei Jahre jünger, wenn sie mit Kindern zusammen leben, und fast vier Jahre älter, wenn sie ohne Kinder leben. Während die Frauen der Stichprobe mit 57% am häufigsten ein mittleres Bildungsniveau aufweisen, haben die Männer mit 51% am häufigsten höchste Abschlüsse. Allerdings wurden die Bildungsabschlüsse für die vorliegende Auswertung sehr grob in nur drei Stufen zusammengefasst.

In Bezug auf residentielle Mobilitäten erweist sich die Schweizer Bevölkerung als sehr sesshaft: Nur knapp 6% der untersuchten Paarhaushalte sind während der vergangenen 8 Jahre von einem Kanton in einen anderen umgezogen. Am aktuellen Wohnort hingegen wohnen 33% der Paare weniger als 5 Jahre und 39% länger als 13 Jahre zusammen (vgl. Tabelle 1). In international vergleichenden Studien (Schneider, Meil 2008; Viry et al. 2008) bestätigt sich diese vergleichsweise hohe Ortsbindung von Schweizer Haushalten.

≤ 5 Jahre	6-12 Jahre	13-18 Jahre	≥ 19 Jahre
33% (323)	28% (281)	13% (125)	26% (262)

Tab. 1: Wohndauer am gegenwärtigen Wohnort in Prozent (Absolut)

Der Arbeitsweg (Tabelle 2) ist für Frauen mit durchschnittlich 44 Minuten etwas kürzer als der der Männer mit 52 Minuten. Im Vergleich mit dem Referenzjahr 2004 sind für beide Geschlechter die Arbeitswege etwas länger geworden und es besteht eine deutliche Korrelation zwischen aktueller und früherer Länge. Interessanterweise – jedoch wenig überraschend – lassen sich für Frauen deutliche Unterschiede von etwa 10 Minuten hinsichtlich der Pendelmobilität finden in Abhängigkeit davon, ob Kinder im Haushalt leben. Offenbar bedeuten Kinder für Frauen kürzere Arbeitswege bzw. eine geringere Mobilitätsfähigkeit und damit geographisch kleinere Möglichkeitsräume der Erwerbstätigkeit. Darin lässt sich ein erster Effekt des sozialen Kontextes ausmachen, der sich bei den Männern nicht in vergleichbarer Weise finden lässt.

	Frauen	Männer
2012	44	51
2004	40	48
2012 mit Kindern	41	52
2012 ohne Kinder	51	49

Tab. 2: Durchschnittliche täglichen Arbeitswege in Minuten

Multiple Korrespondenzanalyse

Für die eigentliche Analyse, die Herausarbeitung von Strukturierungen der Mobilitätsmuster, wird die multiple Korrespondenzanalyse verwendet, eine Technik der explorativen Datenanalyse, die ohne Vorannahmen über Kausalitäten und Abhängigkeiten nach Strukturen und Mustern in den Daten sucht (Blasius 2014; Benzécri 1992). Im Zentrum dieser Methode stehen die u.a. durch Bourdieus (1996) Raum der Lebensstile bekannt gewordenen zweidimensionalen Graphiken und damit eine visuelle Darstellung der Ergebnisse.

Eingegangen in diese Korrespondenzanalyse sind

- die Wohndauer am aktuellen Wohnort (*res*)
- die Arbeitswege der Männer und Frauen (*M.comtime*, *F.comtime*)
- und die Frage, ob die Haushalte in den letzten 8 Jahren von einem Kanton in einen anderen umgezogen sind (*interkantonal move*, *no interkantonal move*).

In den korrespondenzanalytischen Graphiken werden Merkmalsausprägungen, die relativ häufig zusammen auftreten, nahe zusammen geplottet, während solche, die relativ selten zusammen auftreten, in größerer Distanz zueinander abgebildet werden. Zudem sind Merkmale, die am Rand der Graphik liegen, eher selten, während häufig vertretene Merkmale im Zentrum der Graphik verortet sind. Das relative Gewicht der Merkmale bzw. Profile wird als Masse (*mass*) ausgedrückt und kann im Einzelnen dem statistischen Output (Tabelle 3) entnommen werden.

Die korrespondenzanalytische Graphik (Abbildung 1) zeigt im aktuellen Fall ein zweidimensionales Muster in den verwendeten Mobilitätspraktiken. Dabei erklärt die erste Dimension etwas mehr als 10% der Inertia, die zweite Dimension hingegen nur noch knapp 4%. Prinzipiell können weitere Dimensionen analysiert werden, was jedoch im vorliegenden Fall aufgrund deren geringen Erklärungsleistung kaum sinnvoll erscheint.

Im ersten Auswertungsschritt werden die gefundenen Muster zunächst auf ihre Oppositionen hin untersucht. Diese graphische Analyse stützt sich dabei auf das statistische Output, das heißt es werden diejenigen Profile mit einer überdurchschnittlichen Erklärung (*ctr* > 62.5) betrachtet (vgl. Tab. 3).

Für die erste, das heißt die horizontale Dimension sind die auf der rechten Seite zu findenden Merkmale interkantonale Umzüge (*interkantonal move*), die kürzeste Wohndauer (*res: up to 5 years*) und die längsten Pendelwege der Frauen (*F.comtime* > 1h) sowie, auf der linken Seite, die längste Wohndauer (*res: more than 19 years*) die entscheidenden Profile. Hier zeigt sich offenbar ein Gegensatz zwischen sehr mobilen Haushalten einerseits und stark sesshaften Haushalten andererseits. Für die vertikale zweite Dimension sind hingegen kurze und mittlere Arbeitswege beider Geschlechter (<20 min, 21-40 min) bzw. keine Arbeitswege, da die Paare nicht erwerbstätig sind (*not employed*), entscheidend. Genauer finden sich die im Nahraum beschäftigten Paarhaushalte im oberen linken Quadranten, die nicht erwerbstätigen im unteren linken Quadranten.

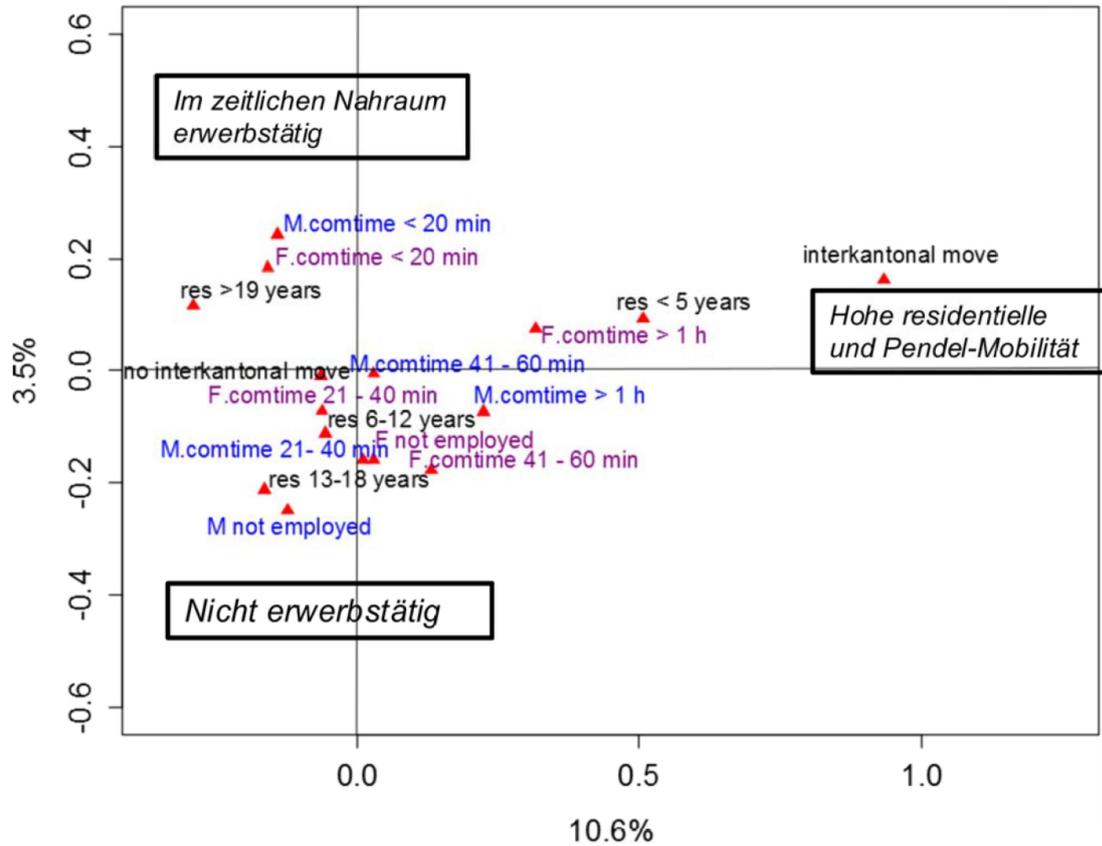


Abb. 1: Raum der Mobilitätspraktiken: Umzüge, Wohndauer und Arbeitswege, Daten: SHP 2012

name	mass	qlt	inr	k=1	cor	ctr	k=2	cor	ctr
residence:upto 5 years	59	670	59	428	664	305	40	6	31
residence:6-12 years	50	178	54	-47	87	3	-48	91	38
residence:13-18 years	23	526	63	-138	364	12	-92	162	62
residence:more than 19 years	46	892	58	-244	856	77	50	36	37
move:interkantonal move	21	875	76	788	868	357	70	7	33
move:no interkantonal move	286	321	9	-54	319	23	-4	2	2
M.comtime:not employed	19	207	84	-103	99	5	-108	109	70
M.comtime:less than 20 min	72	573	61	-118	321	28	105	252	258
M.comtime:21 to 40 min	53	373	61	10	8	0	-69	365	81
M.comtime:41 to 60 min	50	30	65	26	30	1	-3	0	0
M.comtime:more than 1 hour	51	867	64	190	843	51	-32	23	17
F.comtime:not employed	50	214	71	26	26	1	-68	188	76
F.comtime:less than 20 min	92	651	60	-132	479	45	79	172	190
F.comtime:21 to 40 min	52	254	71	-52	186	4	-31	67	17
F.comtime:41 to 60 min	40	500	73	112	339	14	-77	161	78
F.comtime:more than 1 hour	36	1000	72	267	1000	72	32	0	12

Tab. 3: Massen, Erklärung, Koordinaten und Beiträge der (aktiven) Merkmale

Zudem sind kurze Pendeldauern der Geschlechter ebenso wie lange Arbeitswege von mehr als einer Stunde in geometrischer Nähe geplottet, woraus zu schließen ist, dass häufig beide Partner/-innen kurze oder beide lange Wege zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen müssen. Jedoch findet sich in der Nähe von mittellangen Arbeitswegen der Männer auch das Profil der nicht-erwerbstätigen Frauen, und damit der Hausfrauen. In den Daten finden sich also sowohl Paare,

bei denen beide erwerbstätig und mobil sind, als auch pendelnde Männer mit (immobilen) Hausfrauen. Dies verweist auf die vielfältigen Wechselbeziehungen von Mobilität und Immobilität innerhalb von Haushalten als sogenannte »Linked Lives« (Holz-Rau, Scheiner 2015: 13f.).

Die statistische Normalität ist im Zentrum der Graphik mit den Profilen um den sogenannten Centroid abgebildet. Im vorliegenden Fall besteht sie aus mittleren Pendelzeiten – für Männer bis 60 Minuten, für Frauen bis 40 Minuten oder keine Erwerbstätigkeit – und mittlere Wohndauern. Damit sind sowohl sehr mobile als auch quasi immobile Paar- und Familienformen eher die Ausnahme als die Regel. Allerdings bewegt sich die Mehrheit der Haushalte in der Schweiz in regionalen bzw. intrakantonalen geographischen Zusammenhängen.

Die Herausforderung der Korrespondenzanalysen besteht, ähnlich wie bei Faktoren- bzw. Hauptkomponentenanalysen, darin, die gefundenen Dimensionen zu interpretieren. Die Differenzierung zwischen kulturellem und ökonomischem Kapital einerseits und Kapitalvolumen andererseits als entscheidende Strukturierungsdimensionen im Bourdieuschen Raum der Lebensstile (Bourdieu 1996) sind das Ergebnis einer solchen Interpretation der korrespondenzanalytischen Achsen. Hierzu werden sogenannte *passive* oder *zusätzliche* Variablen in den bestehenden Plot projiziert, wobei die Kategorien entsprechend der Nähe bzw. Korrespondenz zu den anderen Merkmalen verortet werden. Das heißt, diese passiven Variablen beeinflussen die Geometrie nicht, erlauben jedoch, vermutete strukturierende Faktoren hinter den aktiven Merkmalen sichtbar zu machen.

Den skizzierten Überlegungen folgend werden zunächst sozialstrukturelle und -ökonomische Einflüsse auf die Mobilitätsmuster geprüft, indem die folgenden Merkmale als passive Variablen verwendet werden:

- Alter (klassiert)
- gewichtetes Haushaltseinkommen (klassiertes Jahreseinkommen in Schweizer Franken)
- Bildungsabschlüsse (*F.edu* bzw. *M.edu*)
- Kinder im Haushalt (*children*, *no children*).

Zudem wird die Information, ob der Umzug aus Arbeitsplatzgründen (*Job reason for move*) erfolgte, mit aufgenommen. Diese zusätzlichen Informationen sind in der Graphik (Abbildung 2) fett gedruckt und zeigen, dass das Alter der Befragten von rechts nach links, entlang der horizontalen Dimension zunimmt, während der Bildungsgrad ebenso wie das Haushaltseinkommen in entgegengesetzter Richtung, von links nach rechts ansteigen. Dadurch wird deutlich, dass es sich bei den hochmobilen Paaren – die sowohl tendenziell lange Arbeitswege aufweisen als auch häufiger interkantonale umgezogen sind – um eher junge, hochgebildete Paare mit hohem Einkommen handelt. Der Befund, dass interkantonale Umzüge häufig aus Arbeitsplatzgründen erfolgen, legt zudem nahe, dass zumindest in bestimmten Arbeitsmarktsegmenten räumliche Flexibilität eine entscheidende Voraussetzung darstellt. Hingegen korrespondieren nahräumliche Erwerbstätigkeit bzw. Nicht-Erwerbstätigkeit und residentielle Immobilität mit höherem Alter.

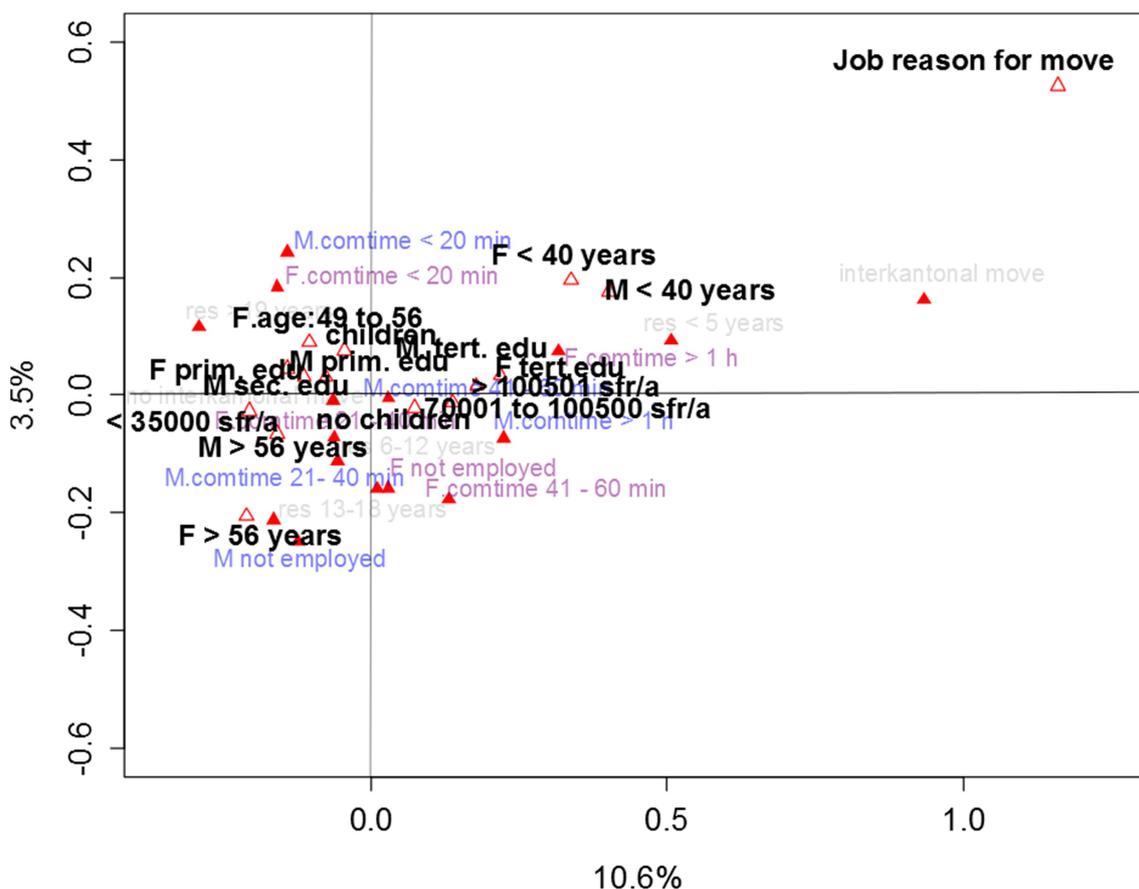


Abb. 1: Sozio-ökonomischer Kontext von Mobilität: passive Variablen, Daten: SHP 2012

Die Differenzierung zwischen Paaren mit und ohne Kinder spielt hingegen eine eher geringe Rolle, wie die Verortung dieser Merkmale in der Mitte des Plots zeigt.

Neben der sozialstrukturellen wird in der Mobilitätsforschung auch die räumliche Strukturierung von Mobilitäten betont, da Verkehrsinfrastrukturen wie Straßen, öffentliche Verkehrsverbindungen und Erreichbarkeiten die alltäglichen Praxen geographisch strukturieren. Um zu prüfen, inwieweit sich diese räumliche Dimension in den gefundenen Mobilitätsmustern finden lässt, verwende ich folgende Informationen als weitere passive Variablen:

- Informationen zur Siedlungsstruktur (*rural, suburban, urban*)
- Wohneigentum oder Mietwohnung (*owner, tenant*)
- Verfügung über ein privates Auto (*car, no car*)

Typisch für sozialwissenschaftliche Datenerhebung ist, wie auch im vorliegenden Fall, dass geographisch-räumliche Informationen nur sehr grob erhoben werden. Darin spiegelt sich die Raumvergessenheit gerade der soziologischen Forschung (Löw 2001; Manderscheid 2009).

Die Projektion dieser räumlichen Merkmale in den Plot der Mobilitätspraktiken macht vor allem deren niedrige Erklärungskraft deutlich: die Merkmale konzentrieren sich im Zentrum der Graphik (Abbildung 3). Offen bleibt an dieser Stelle damit, ob dies auf die geringe Differenzierung dieser Variablen zurückzuführen ist oder aber mit dem hohen Erschließungsgrad der Schweiz zusammen hängt, die durch einen im europäischen Vergleich außergewöhnlich gut

ausgebauten öffentlichen Verkehr sowie eine sehr dezentrale Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie gekennzeichnet ist. Für letzteres spricht, dass die Eigenschaft, kein Auto zu haben, auf der Seite der jungen hochmobilen Paare zu finden ist. In Ländern mit einem weniger entwickelten öffentlichen Verkehrssystem und einer zentralisierten Wirtschafts- und Arbeitsplatzgeographie wie Großbritannien korreliert das Fehlen eines privaten Fahrzeugs hingegen mit sozioökonomischer Deprivation (Lucas 2011; Manderscheid 2014).

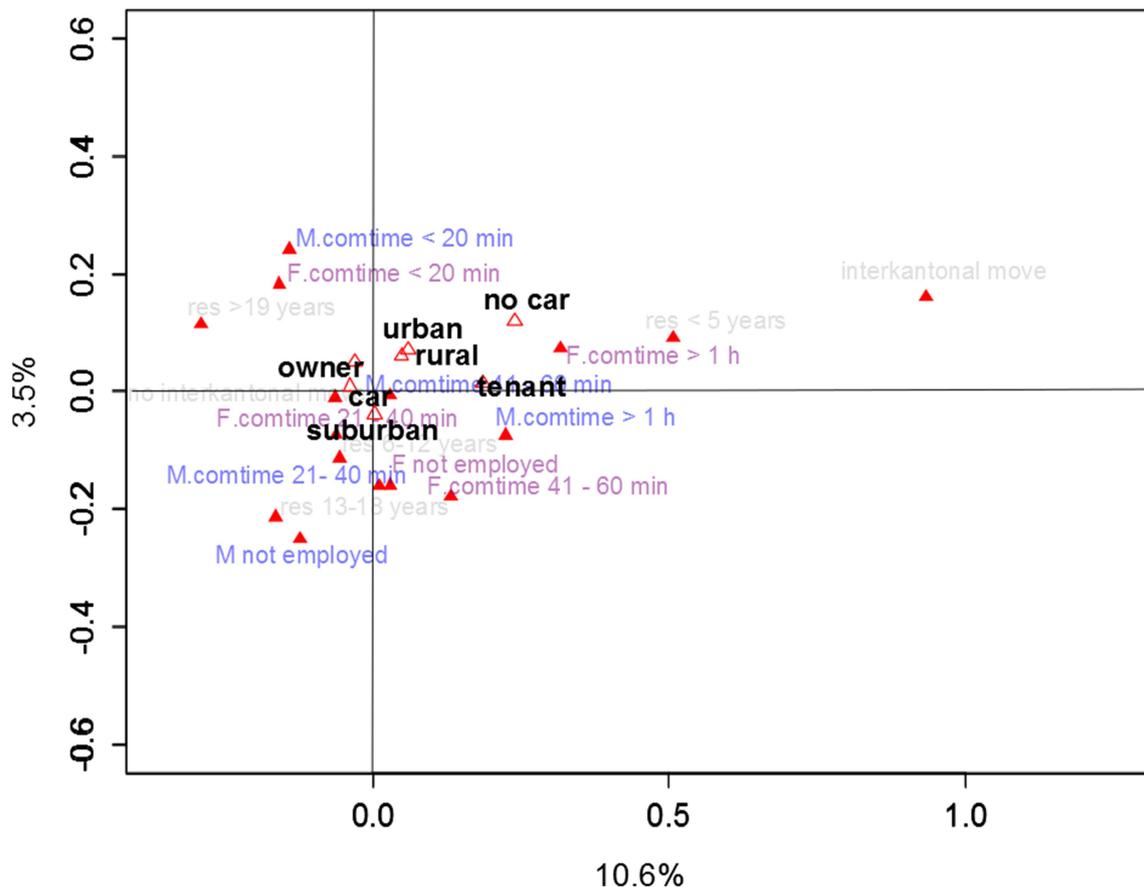


Abb. 2: Räumlicher Kontext von Mobilität: passive Variablen, Daten: SHP 2012

Als dritten Kontext, der Mobilitätsmuster formt, untersuche ich die Kontinuität derselben, indem ich die Informationen zum Arbeitsweg 8 Jahre zuvor hinzuziehe. Während einerseits anzunehmen wäre, dass vor allem lange Arbeitswege als temporäre Lösung akzeptiert werden, legt die Literatur andererseits nahe, dass Mobilitätsmuster – sowohl im Hinblick auf die Länge der Wege als auch bezüglich der Verkehrsmittel – als recht stabil angesehen werden können (Holz-Rau, Scheiner 2015: 9). Die Projektion dieser Variablen zeigt für die vorliegende Analyse ebenfalls eine tendenzielle Stabilität der Wohn-Arbeitsplatzarrangements: Kurze Arbeitswege im Jahr 2004 sind in der Nähe von kurzen Arbeitswegen im Untersuchungsjahr 2012 zu finden, lange Arbeitswege im Jahr 2004 sind entsprechend häufig auch im Jahr 2012 noch lange Arbeitswege (Abbildung 4). Interessanterweise sind die Arbeitswege von Paaren, die zwischen 2004 und 2012

umgezogen sind, im Jahr 2012 nicht kürzer. Das heißt also, dass kürzere Pendeldistanzen offenbar nicht die erste Priorität bei der Wohnstandortwahl haben.

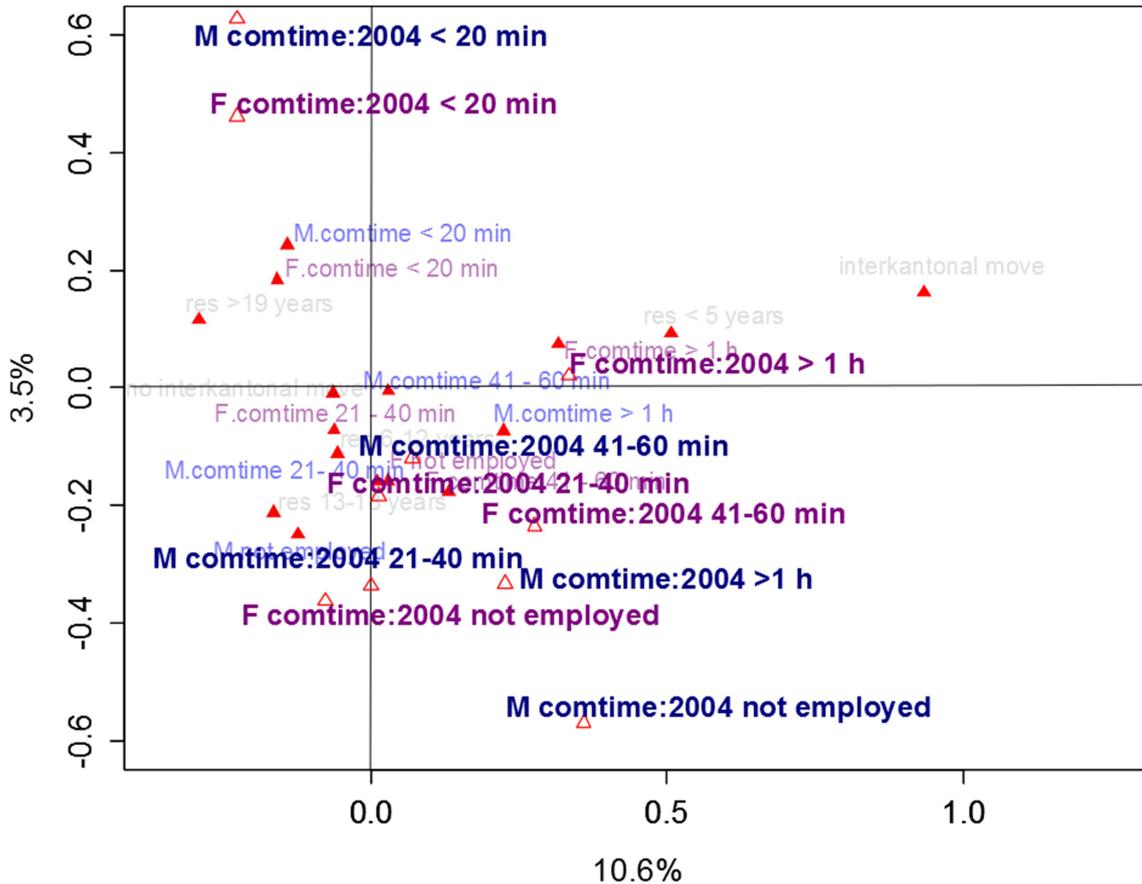


Abb. 3: Kontinuität von Pendelmobilitäten: 2004 (passiv) und 2012. Daten: SHP 2012

Schlussfolgerungen

Worum es mir in meinem Beitrag vor allem ging, waren Überlegungen zur Passung von methodischem Werkzeug und theoretisch-konzeptionellen Annahmen des *Mobilities Paradigm*, insbesondere eine methodische Umsetzung der Relationalität von Mobilitätspraktiken. Dieses Theorem steht in Opposition zur verkehrswissenschaftlichen Annahme von rationalen Mobilitätssubjekten und der isolierten, dekontextualisierten Betrachtung von Praktiken, die dadurch ent-gesellschaftlicht und ent-räumlicht werden.

Durch den explorativen, modellfreien Charakter der Korrespondenzanalyse können typische Muster von Praktiken herausgearbeitet und, durch das Hinzuziehen weiterer Merkmale, auf ihre Strukturierung hin untersucht werden. Damit stellt die multiple Korrespondenzanalyse eine Möglichkeit dar, die soziale und strukturelle Einbettung von Mobilitätspraktiken methodisch

umzusetzen, ohne im Vorhinein Annahmen über die Richtung und Art der Einflüsse treffen zu müssen.

Die Anwendung dieses Verfahrens auf Mobilitätsdaten der Schweiz zeigt, dass diese deutlich sozio-ökonomisch und sozialstrukturell differenziert werden in dem Sinne, dass es eine Opposition zwischen hochmobilen und eher immobilien Paaren gibt, die mit Bildung und Einkommen parallel läuft. Obwohl es eine gewisse Korrespondenz von Pendelmobilitätsdauern innerhalb von Paaren gibt, erweisen sich die Arbeitswege der Männer als tendenziell länger als die ihrer Frauen. Das heisst, dass die untersuchten Mobilitätsmuster eine Ungleichheitsdimension sowie eine Genderdimension enthalten.

In geringerem Maß erweisen sich die Mobilitätsmuster auch als räumlich-geographisch strukturiert: Wohneigentum ist etwas häufiger bei den eher immobilien Paaren zu finden, und städtische Wohnorte sind auf derselben Seite wie die hochmobilen Paare zu finden. Und letztlich scheint es über die Zeit stabile Mobilitätsmuster zu geben – Paare mit langen Arbeitswegen in der Vergangenheit behalten diese tendenziell bei und anders herum.

Literatur

- Adey, P. 2006: If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1 Jg., Heft 1, 75–94.
- Benzécri, J.-P. 1992: Correspondence Analysis Handbook, New York, Basel, Hong Kong: Marcel Dekker, Inc.
- Blasius, J. 2014: Korrespondenzanalyse, multiple. In R. Diaz-Bone, C. Weischer (Hg.), *Methoden-Lexikon für die Sozialwissenschaften*. Wiesbaden: Springer VS, 232–233.
- Bourdieu, P. 1996: Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Frankfurt am M., Suhrkamp.
- Cresswell, T. 2006: *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York, London: Routledge.
- Cresswell, T. 2011: Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35. Jg., Heft 4, 550–558.
- Cresswell, T. 2012: Mobilities II: Still. *Progress in Human Geography*, 36. Jg., Heft 5, 645–653.
- Cresswell, T. 2014: Mobilities III: Moving on. *Progress in Human Geography*, 38. Jg., Heft 5, 712–721.
- Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. 2006: Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1. Jg., Heft 1, 1–22.
- Holz-Rau, C., Scheiner, J. 2015: Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In J. Scheiner, C. Holz-Rau (Hg.), *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: Springer VS, S. 3–22.
- Kaufmann, V. 2002: *Re-Thinking Mobility*. Contemporary Sociology. Hampshire: Ashgate.
- Larsen, J., Axhausen, K.W., Urry, J. 2006: Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications. *Mobility's*, 1. Jg., Heft 2, 261–283.
- Löw, M. 2001: *Raumsoziologie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Lucas, K. 2011: Driving to the Breadline. In K. Lucas, E. Blumenberg, R. Weinberger (Hg.), *Auto Motives. Understanding Car Use Behaviours*. Bingley: Emerald, 209–224.
- Manderscheid, K. 2009: Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 10. Jg., Heft1, 7–27.
- Manderscheid, K. 2014: Criticising the Solitary Mobile Subject: Researching Relational Mobilities and Reflecting on Mobile Methods. *Mobility's*, 9. Jg., Heft 2, 188–219.
- Schneider, N.F., Meil, G. (Hg.) 2008: *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Opladen: Barbara Budrich Verlag.

- Sheller, M., Urry, J. 2006: The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38. Jg., Heft 2, 207–226.
- SHP 2012: Schweizer Haushaltpanel Wave 14, FORS, Universität Lausanne.
- Urry, J. 2003: Social networks, travel and talk. *The British Journal of Sociology*, 54. Jg., Heft 2, 155–175.
- Urry, J. 2007: *Mobilities*, Cambridge: Polity.
- Viry, G., Kaufmann, V., Widmer, E.D. 2008: Switzerland - Mobility: a Life Stage Issue? In N. F. Schneider, G. Meil (Hg.), *Mobile living across Europe I. Relevance and diversity of job-related spatial mobility in six European countries*. Opladen: Barbara Budrich Verlag, 189–228.