

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Joachim Scheiner

Christian Holz-Rau *Hrsg.*

Räumliche Mobilität und Lebenslauf

Studien zu Mobilitätsbiografien
und Mobilitätssozialisation



Springer VS

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Herausgegeben von

Matthias Gather, Erfurt

Andreas Kagermeier, Trier

Sven Kesselring, Wiesbaden

Martin Lanzendorf, Frankfurt am Main

Barbara Lenz, Berlin

Mathias Wilde, Frankfurt am Main

Mobilität ist ein Basisprinzip moderner Gesellschaften; daher ist die Gestaltung von Mobilität im Spannungsfeld von ökonomischen, sozialen und ökologischen Interessen eine zentrale Herausforderung für ihre Institutionen und Mitglieder. Die SMV Reihe versteht sich als gemeinsame Publikationsplattform für neues Wissen aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Sie fördert ausdrücklich interdisziplinäres Arbeiten der Sozial-, Politik-, Wirtschafts-, Raum-, Umwelt- und Ingenieurwissenschaften. Das Spektrum der Reihe umfasst Analysen von Mobilitäts- und Verkehrshandeln; Beiträge zur theoretischen und methodischen Weiterentwicklung; zu Nachhaltigkeit und Folgenabschätzungen von Verkehr; Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Mobilitätsmanagement und Interventionsstrategien; Güterverkehr und Logistik.

Herausgegeben von

Prof. Dr. Matthias Gather
Fachhochschule Erfurt Verkehrspolitik
u. Raumplanung
Erfurt, Deutschland

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Trier, Deutschland

Prof. Dr. Sven Kesselring
Wiesbaden, Deutschland

Prof. Dr. Martin Lanzendorf
Frankfurt, Deutschland

Prof. Dr. Barbara Lenz
Berlin, Deutschland

Dr. Mathias Wilde
Universität Frankfurt Institut
f. Humangeographie
Frankfurt, Deutschland

Weitere Bände in dieser Reihe
<http://www.springer.com/series/11950>

Joachim Scheiner • Christian Holz-Rau
(Hrsg.)

Räumliche Mobilität und Lebenslauf

Studien zu Mobilitätsbiografien
und Mobilitätssozialisation

Herausgeber
Joachim Scheiner
Christian Holz-Rau

TU Dortmund
Dortmund
Deutschland

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung
ISBN 978-3-658-07545-3 ISBN 978-3-658-07546-0 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-658-07546-0

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2015

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen.

Lektorat: Dr. Cori Mackrodt, Monika Mülhausen

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer Fachmedien Wiesbaden ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media (www.springer.com)

Vorwort

Der Versuch, Strukturen und Entwicklungen im Verkehr vor dem Hintergrund der Lebensläufe von Menschen zu verstehen, reicht in unseren eigenen Lebensläufen bereits lange zurück. Aber erst im Jahr 2010 wurde daraus das durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) und den Schweizer Nationalfonds (SNF) gemeinsam geförderte Projekt „Mobility Biographies: A Life-Course Approach to Travel Behaviour and Residential Choice“, das wir gemeinsam mit Kay Axhausen, ETH Zürich, und Martin Lanzendorf, Goethe Universität Frankfurt am Main, durchführen. Schon 1992 hat Christian Holz-Rau in einer Haushaltsbefragung in Stuttgart die Pkw-Biografien der befragten Haushalte erhoben, allerdings ohne dass diese Daten vertieft ausgewertet wurden und ohne sie in einen Kontext zur weiteren Biografie der Haushalte zu stellen. Gestützt auf eine Befragung in der Region Berlin Brandenburg 1998 folgten systematische Analysen des Verkehrsverhaltens, insbesondere der Zielwahl und Aktionsräume, in Abhängigkeit von der räumlichen Herkunft – also der Wohnbiografie – der Befragten. Auch an anderen Universitäten entwickelten sich zu dieser Zeit biografisch orientierte Ansätze, u. a. vertreten durch Martin Lanzendorf (Universität Utrecht), Kay Axhausen (ETH Zürich), Lotta Frändberg (Universität Göteborg, Schweden) und Peter van der Waerden (Technische Universität Eindhoven). Besonders hervorzuheben ist dabei die Einführung des Begriffs Mobilitätsbiografie durch Martin Lanzendorf sowie die Verknüpfung der lebenslauforientierten Perspektive mit der Struktur persönlicher Netzwerke in der Arbeit von Kay Axhausen.

Das empirische Instrumentarium für diese Ideen musste in den Folgejahren erst entwickelt werden. Dies geschah an einer Reihe von Universitäten weltweit, zum einen durch qualitativ-sinnrekonstruktive Verfahren, zum anderen durch retrospektiv angelegte, kalenderartige Fragebogenformate, die die Analyse einer Fülle von Querbeziehungen zwischen Berufstätigkeit, Wohnen, Familie und Haushalt, Mobilitätswerkzeugen (Pkw, Fahrrad ...) sowie alltäglichen und/oder weniger alltäglichen Wegen ermöglichten. Ein Schritt in diese Richtung war auch die Erhe-

bung der Daten, die die empirische Grundlage für das oben angesprochene Projekt bilden. Der Fragebogen hierzu wurde im Jahr 2007 im Rahmen einer von Christian Holz-Rau und Anja Szypulski betreuten Diplomarbeit entwickelt, die gemeinsam von den Studentinnen Vera Klöpper und Anna Weber bearbeitet wurde. Befragt wurden Studierende der Raumplanung, die ihrerseits ihre Eltern und Großeltern interviewten. Erhoben wurden mobilitätsrelevante Aspekte der Lebensläufe, die Wohn-, Ausbildungs-, Erwerbs- und Haushaltsbiografien sowie Aspekte der Alltagsmobilität an verschiedenen Stationen des Lebens. Seit der Diplomarbeit wird die Befragung im jährlichen Turnus an der Technischen Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, wiederholt.

Das vorliegende Buch geht auf das angesprochene Projekt zurück. Es dokumentiert Beiträge des Workshops „Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation“, der am 13.–14. Februar 2014 an der TU Dortmund stattfand. Diese wurden ergänzt durch unseren eigenen, einführenden Beitrag. Der Workshop war eingebettet in die Zweite Dortmunder Konferenz Raum- und Planungsforschung, die im Zweijahresturnus gemeinsam von der Fakultät Raumplanung, TU Dortmund, und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Leibniz-Forum für Raumwissenschaften, Hannover, veranstaltet wird. Fünf Beiträge im Buch entstanden unmittelbar aus dem Projekt heraus: von Hannah Müggenburg und Martin Lanzendorf; von Ilka Ehreke und Kay Axhausen; von Janna Albrecht; von Lisa Döring; sowie unser eigener Beitrag.

Als Dokumentation einer wissenschaftlichen Veranstaltung kann dieses Buch keinen systematischen Überblick über die weltweite Forschung zu lebenslauforientierten Ansätzen in der Mobilitätsforschung geben. Wir glauben aber, dass es wesentliche Ansätze aus dem deutschen Sprachraum und darüber hinaus abbildet. Wenn es darüber hinaus Anlass und Motivation für die weitere wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Themenfeld bietet, freut uns das umso mehr.

Christian Holz-Rau
Joachim Scheiner

Inhaltsverzeichnis

Teil I Theoretische und methodische Perspektiven

Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema	3
Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner	
1 Einleitung	4
2 Das Konzept der Mobilitätsbiografien	6
2.1 Habits	8
2.2 Domänen des Lebenslaufs: Wohnen, Erwerbstätigkeit, Haushalt und Familie	9
2.3 Übergänge und Schlüsselereignisse im Lebenslauf	11
3 Mobilitätssozialisation und „Linked Lives“	13
4 Die Bedeutung von Kontextbedingungen	15
5 Schlussfolgerungen für die Forschung	15
Literatur	17
Biografieeffekte und intergenerationale Sozialisationseffekte in Mobilitätsbiografien	23
Lisa Döring	
1 Einleitung	24
2 Sozialisation	25
3 Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung	26
4 Mobilitätssozialisation	29
5 Mobilitätsbiografie	31
6 Biografische Effekte und intergenerationale Sozialisationseffekte in Mobilitätsbiografien	33
7 Zusammenfassung	37
Literatur	38

Zonen, Inseln, Lebenswelten, Sozialräume. Konzepte zur Raumaneignung im Alltag von Kindern	43
Raphaela Kogler	
1 Mobilitätssozialisation und Raumaneignung im Kindesalter	44
2 Sozialräumliche Konzepte zur Raumaneignung	46
2.1 Zonenmodell	46
2.2 Inselmodell	47
2.3 Lebensweltkonzept	49
2.4 Sozialraummodell	50
3 Fazit	53
Literatur	55

Kein Zugang zum Backstage-Bereich? Methodologische Überlegungen zu biographischen Interviews mit hochmobilen Künstlerinnen und Künstlern	57
Anna Lipphardt	
1 Einleitung	58
2 Mobilität in den Künsten – eine Feldbestimmung	60
3 <i>Follow the People!</i> Zur Mobilisierung von Forschungsperspektiven und -strategien	62
4 Interviewprofis im Gespräch. Zu den Rahmenbedingungen qualitativer Forschung im Kunstfeld	64
4.1 Mobilitäts Erfahrung und narrativer Habitus	65
4.2 Das Public Image-Dilemma	66
4.3 Langfristige Feldkontakte	68
4.4 Über Prekarität sprechen – oder nicht	69
5 Your journey, or mine? Projektions- und Rückkopplungseffekte im mobilen Feld	72
Literatur	74

Teil II Schlüsselereignisse in der Alltagsmobilität

Beruf und Mobilität – eine intergenerationale Untersuchung zum Einfluss beruflicher Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln	79
Hannah Müggenburg und Martin Lanzendorf	
1 Einleitung	80
2 Theoretischer Hintergrund	81
2.1 Verkehrshandeln als Gewohnheit	81
2.2 Das Konzept der Mobilitätsbiographien	82

3	Fragestellung und Hypothesen	83
4	Methode: Vorgehen und Stichprobe	84
5	Ergebnisse	85
5.1	Berufliche Lebensereignisse und intergenerationale Unterschiede	85
5.2	Auswirkungen beruflicher Ereignisse auf die Verkehrsmittelnutzung	89
6	Zusammenfassung und Diskussion	92
	Literatur	93

Towards a Theory of the Dynamics of Household Car Ownership: Insights from a Mobility Biographies Approach

	Ben Clark, Kiron Chatterjee and Glenn Lyons	97
1	Introduction	98
2	The Life Course Perspective and Travel Behaviour Research	99
3	Methods of Researching Household Car Ownership	100
4	The Process of Car Ownership Change—Developing a Conceptual Framework	102
4.1	Reasons for Car Ownership Level Changes	103
4.2	Examining the Role of Life Events in the Process of Car Ownership Level Change	104
5	Insights from the UK Household Longitudinal Study	107
5.1	Data	107
5.2	Illustrative Results	107
6	Furthering Understanding of the Dynamics of Household car Ownership	110
	References	112

Understanding Change and Continuity in Walking and Cycling Over the Life Course: A First Look at Gender and Cohort Differences

	Heather Jones, Kiron Chatterjee and Selena Gray	115
1	Background	116
2	Methodology	118
3	Findings	119
3.1	Early Walking and Cycling	124
3.2	Gaining Automobility	124
3.3	Changes of Residential Context	125
3.4	Health and Caring Responsibilities	126
3.5	Life Course Trajectories	126

4	Theory Development and Discussion	127
5	Conclusion	130
	References	131
	Veränderungen des Verkehrshandelns nach einer Wanderung in Richtung Stadt: Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung	133
	Gesa Matthes	
1	Einleitung	134
2	Methodik	136
3	Verkehrsaufwand vor und nach der Wanderung	142
	3.1 Wege einer durchschnittlichen Woche	142
	3.2 Urlaube	145
	3.3 Ausflüge als Kompensation	146
4	Fazit	147
	Literatur	149
	Schlüsselergebnisse und schleichende Prozesse mit Auswirkungen auf die Mobilität Älterer	151
	Karin Kirsch	
1	Einleitung	152
2	Mobilitätsbiografien und Alter	154
	2.1 Mobilität	154
	2.2 Alternsprozess	155
	2.3 Ansätze der Alterssoziologie mit Bezug auf das Mobilitätsverhalten	155
	2.4 Ansatz der Mobilitätsbiografien	157
3	Einflussfaktoren der Mobilität als potentielle Schlüsselereignisse und Prozesse	160
	3.1 Soziodemografische und sozioökonomische Faktoren	161
	3.2 Individuelle Ressourcen und Mobilitätsmöglichkeiten	162
	3.3 Kontextbedingungen	164
	3.4 Zwischenfazit: Mobilitätstypen	165
4	Exemplarischer Nachweis von Lebensübergängen anhand bisheriger empirischer Ergebnisse	166
	4.1 Schlüsselereignis/-prozess: Aufgeben des Autofahrens	167
	4.2 Schlüsselereignis/-prozess: Veränderte Gesundheit und körperliche Verfassung	168
	4.3 Schlüsselereignis/-prozess: Verändertes persönliches Netzwerk	170
5	Fazit und Ausblick	171
	Literatur	173

Teil III Mobilitätssozialisation

Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen – Integration von objektiven Wegemerkmale in die Theory of Planned Behaviour	179
Juliane Stark und Reinhard Hössinger	
1 Einleitung	180
2 Die Theorie des geplanten Verhaltens in der Verkehrsverhaltensforschung	181
3 Untersuchungsziel	183
4 Datenerhebung	183
5 Analyse	185
6 Ergebnisse	186
6.1 Fahrradnutzung	186
6.2 ÖV-Nutzung	191
7 Schlussfolgerungen	194
Literatur	196

Alltagsmobilität und Mobilitätssozialisation von Menschen aus verschiedenen Herkunftsländern. Ergebnisse einer Pilotstudie in Offenbach am Main	199
Janina Welsch	
1 Einleitung	200
1.1 Alltagsmobilität von Migranten	200
1.2 Mobilitätsbiographie und – sozialisation	202
1.3 Ausgangspunkt und Ziel der empirischen Untersuchung	203
2 Datengrundlage und Methoden	204
3 Ergebnisse	205
3.1 Stichprobe	205
3.2 Alltagsmobilität und Mobilitätssozialisation	206
3.3 Erklärung der Pkw-Nutzung mit ergänzenden migrations- und sozialisationsbezogenen Variablen	211
4 Fazit und Ausblick	216
Literatur	217

Biographische Konstruktionen von Mobilität und Landschaft in der Grenzregion San Diego–Tijuana	221
Olaf Kühne und Antje Schönwald	
1 Einleitung	222
2 Biographische Konstruktion von Landschaft	223
3 Aspekte der verbundenen Biographien von San Diego und Tijuana ...	224

4	Landschaftskonstruktion und Mobilitätsverhalten. Beispiel Barrio Logan mit Chicano Park	228
5	Symbolische Umdeutung: Beispiel Friendship Park	233
6	Fazit	235
	Literatur	236

Teil IV Wohn- und Arbeitsmobilität im Längsschnitt

	Die räumliche Bindung an den Wohnort der Kindheit und Jugend in der Familiengründungsphase – Wohnstandortentscheidungen im Biografien- und Generationenansatz	241
--	--	------------

Janna Albrecht

1	Einleitung	242
2	Theorie und Stand der Forschung	243
3	Analyseansatz	246
4	Daten und Methode	247
	4.1 Daten	247
	4.2 Datenaufbereitung und Variablenberechnung	249
	4.3 Statistisches Analyseverfahren	252
5	Ergebnisse	252
	5.1 Wandertypen nach Personengruppen	252
	5.2 Modellschätzungen	254
6	Fazit	255
	Literatur	258

	Modellierung von Arbeitsplatzentscheidungen in Mobilitätsbiographien	261
--	---	------------

Ilka Ehreke und Kay W. Axhausen

1	Hintergrund	262
2	Befragungsansatz	264
3	Methodische Vorüberlegung	265
4	Modellschätzung und Ergebnisse	269
5	Fazit und Ausblick	274
	Literatur	274

Intentionen zur Multilokalisierung bei Akademikerinnen und Akademikern: Biografische Erfahrungen als „Eisbrecher“	277
Knut Petzold und Nicola Hilti	
1 Einleitung	278
2 Theoretische Überlegungen	280
3 Methode und Datengrundlage	282
4 Ergebnisse	286
5 Diskussion und Ausblick	290
Literatur	293
Die Arbeitsortmobilität hochqualifizierter Beschäftigter am Beispiel Mainfranken. Werkstattbericht zum laufenden Dissertationsprojekt	297
Christian Seynstahl	
1 Einleitung	298
2 Begriffliche Abgrenzung und theoretische Ansätze zur Arbeitsortmobilität	299
3 Ziele und Untersuchungsdesign	302
4 Der Untersuchungsraum Mainfranken	305
5 Datengrundlage	307
6 Projektfortschritt und erste Ergebnisse	309
7 Ausblick	311
Literatur	312

Mitarbeiterverzeichnis

Janna Albrecht Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund, Dortmund, Deutschland.

Kay W. Axhausen Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich, Zürich, Schweiz.

Kiron Chatterjee Centre for Transport & Society, University of the West of England, Bristol, UK.

Ben Clark Centre for Transport & Society, University of the West of England, Bristol, UK.

Lisa Döring Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund, Dortmund, Deutschland.

Ilka Ehreke Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich, Zürich, Schweiz.

Selena Gray Department of Health and Social Sciences, University of the West of England, Bristol, UK.

Nicola Hilti ETH Wohnforum, Departement Architektur, ETH Zürich, Zürich, Schweiz.

Christian Holz-Rau Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund, Dortmund, Deutschland.

Reinhard Hössinger Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, Wien, Österreich.

Heather Jones Centre for Transport & Society, University of the West of England, Bristol, UK.

Karin Kirsch Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund, Dortmund, Deutschland.

Raphaella Kogler Department für Raumplanung, FB Soziologie, Technische Universität Wien, Wien, Österreich.

Olaf Kühne Ländliche Räume, Regionalmanagement, Hochschule Weihenstephan-Triesdorf, Freising, Deutschland.

Martin Lanzendorf Institut für Humangeographie, Goethe Universität Frankfurt, Frankfurt am Main, Deutschland.

Anna Lipphardt Institut für Kulturanthropologie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Freiburg, Deutschland.

Glenn Lyons Centre for Transport & Society, University of the West of England, Bristol, UK.

Gesa Matthes Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg, Deutschland.

Hannah Müggenburg Institut für Humangeographie, Goethe Universität Frankfurt, Frankfurt am Main, Deutschland.

Knut Petzold Fachbereich für Soziologie, Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt, Eichstätt, Deutschland.

Joachim Scheiner Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund, Dortmund, Deutschland.

Antje Schönwald Fachrichtung Geographie, Universität des Saarlandes, Saarbrücken, Deutschland.

Christian Seynstahl Institut für Geographie und Geologie, Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Würzburg, Deutschland.

Juliane Stark Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, Wien, Österreich.

Janina Welsch ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund, Deutschland.

Teil I

**Theoretische und methodische
Perspektiven**

Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema

Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner

Zusammenfassung

Im vergangenen Jahrzehnt wurden in der Forschung zu alltäglicher Mobilität zahlreiche Versuche unternommen, Mobilität im Kontext individueller Lebensläufe, ihrer Pfadabhängigkeiten sowie ihrer sozialen, ökonomischen und raumzeitlichen Verknüpfungen besser zu verstehen. Dieser Beitrag versucht eine knappe Bestandsaufnahme dieser Ansätze. Hierzu wird zunächst das Konzept der Mobilitätsbiografien vorgestellt. Dabei wird insbesondere die Bedeutung von Routinen (Habits), mit Mobilität verknüpften weiteren Lebensdomänen sowie Übergängen und Schlüsselereignissen im Lebenslauf diskutiert. In einem weiteren Schritt werden individuelle Mobilitätsbiografien durch Rekurs auf die Konzepte der Sozialisation und der „Linked Lives“ in einen weiteren sozialen Kontext eingebettet. Zudem wird kursorisch die Bedeutung der jeweiligen historischen Kontextbedingungen für Mobilitätsbiografien gestreift. Der Beitrag schließt mit einem Ausblick auf die weitere Forschung.

C. Holz-Rau (✉) · J. Scheiner
Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund,
August-Schmidt-Str. 10, 44221 Dortmund, Deutschland
E-Mail: christian.holz-rau@tu-dortmund.de

J. Scheiner
E-Mail: joachim.scheiner@tu-dortmund.de

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2015
J. Scheiner, C. Holz-Rau (Hrsg.), *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*,
Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, DOI 10.1007/978-3-658-07546-0_1

Schlüsselwörter

Mobilitätsbiografie · Mobilitätssozialisation · Verkehrsverhalten · Lebenslauf
Räumliche Mobilität

1 Einleitung

Räumliche Mobilität als Forschungsthema lässt sich bis ins 19. Jahrhundert zurückverfolgen, als Ravenstine (1885) seine Wanderungsgesetze aufstellte. Auch im Sinne von Mobilität als Verkehrsverhalten, als Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (mobility tools) und als Verkehrsmöglichkeiten gibt es inzwischen eine lange Forschungstradition. Die ersten größeren Befragungen zum Verkehrsverhalten in den USA wurden bereits in den 1940er Jahren durchgeführt. Die Erhebungen und Analysen bezogen sich in den Folgejahrzehnten meist auf einen zeitlichen Querschnitt und betrachteten die Beziehungen zwischen Mobilität¹ und ihren ökonomischen, sozialen und raumzeitlichen Einflussfaktoren. Prozesse und Trends wurden zunächst als Zeitreihen von Aggregaten untersucht. Mit der Wiederholung von methodisch ähnlichen Erhebungen, in Deutschland als System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ab 1972 in der DDR und der kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten und später Mobilität in Deutschland (KONTIV, MiD) ab 1976 in der Bundesrepublik, wurden Analysen zu den zeitlichen Veränderungen der ökonomischen, sozialen und räumlichen Einflüssen auf das Verkehrsverhalten möglich. Diese ließen aber keine Aussagen zu Veränderungen des individuellen Verhaltens zu, sondern lediglich Vergleiche zwischen zeitlichen Querschnitten für bestimmte Personengruppen.

Erst in den letzten Jahren wurde ein neuer, dynamischer Blickwinkel auf Mobilität entwickelt, der unter den Labels ‚Mobilitätsbiografien‘ (Lanzendorf 2003; Axhausen 2007; Scheiner 2007) oder ‚lebenslaforientierte Ansätze‘ (Chatterjee et al. 2013; Sharmeen et al. 2014; Oakil et al. forthcoming) Eingang in die Forschung gefunden hat und die Mobilität gleicher Personen zu unterschiedlichen Zeitpunkten betrachtet. Die zur Anwendung kommenden Erhebungsmethoden dabei sind äußerst vielfältig. Diese neue Perspektive auf die Mobilität im Zeitverlauf wurde durch den Aufbau von Paneldaten auf der Individual- und Haushaltsebene seit den 1980er Jahren erleichtert, etwa in den USA, den Niederlanden, dem UK oder Deutschland. Zwei Gründe lassen sich für diesen zusätzlichen Blickwinkel anführen.

¹ Der Begriff Mobilität wird hier benutzt, um die verschiedenen Dimensionen des Verkehrsverhaltens (Wegehäufigkeit, Reisedistanzen, Verkehrsmittelwahl etc.) und die Verfügbarkeit von ‚mobility tools‘ (Pkw, ÖPNV-Zeitkarten, Fahrräder etc.) zu erfassen.

Erstens bestehen starke Unsicherheiten über die Richtung von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen zwischen der Mobilität und ihren (scheinbaren) Determinanten. Querschnittsorientierte Zugänge können diese nicht bzw. nur bedingt – auf der Grundlage starker Theorien – klären. Als Beispiel lässt sich die Debatte um die Endogenität der Wohnstandortwahl („residential self-selection“) gegenüber der Mobilität anführen. Während lange Zeit typischerweise angenommen wurde, dass das räumliche Umfeld – einschließlich Raumnutzung und Verkehrssystemen – am Wohnstandort eines Haushalts dessen Mobilität prägt, wird in dieser Debatte untersucht, inwieweit Haushalte selbst ihr räumliches Umfeld so auswählen, dass es zu ihren Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen passt (Holz-Rau und Kutter 1995; Holz-Rau 1997; Handy et al. 2005; Mokhtarian und Cao 2008; Scheiner 2009). Indem lebenslauforientierte Ansätze dazu beitragen, die sequenziellen Strukturen von sich verändernden Rahmenbedingungen und Verhaltensänderungen zu klären, liefern sie auch stärkere Evidenz für Ursache-Wirkungs-Beziehungen.

Zweitens öffnet der Bruch von Routinen und Verhaltensänderungen nach Schlüsselereignissen oder Übergängen im Lebenslauf auch Möglichkeiten für politisch-planerische Interventionen, die an solche Übergänge gekoppelt werden, etwa indem Menschen bei der Aufnahme eines neuen Arbeitsplatzes, um die Zeit der Verrentung herum oder kurz vor oder nach einem Wohnstandortwechsel Schnupperangebote und Informationen zur Mobilität erhalten. Damit können Lebenslaufstudien zur Mobilität auch zur Untersuchung der Sensitivität verschiedener Bevölkerungsgruppen gegenüber planerischen Konzepten und damit zu Evaluationsstudien beitragen. Wenn sich umgekehrt herausstellt, dass die Mobilität selbst von tiefgreifenden Veränderungen der Rahmenbedingungen relativ unberührt bleibt, dürfte die politisch gesteuerte Veränderung dieser Rahmenbedingungen wenig effektiv sein. Politikansätze, die auf Veränderungen im Lebenslauf setzen, wurden in den letzten Jahren immer wieder entwickelt, etwa beim Heranführen älterer Menschen an den ÖPNV (Kasper et al. 2009), zur Evaluation der Förderung des Radfahrens (Chatterjee et al. 2013) und um die Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen von Haushalten bei Wohnstandortverlagerungen zu beeinflussen (Holz-Rau et al. 2010; Rodriguez et al. 2011).

Seit der Einführung des Begriffs Mobilitätsbiografien (Lanzendorf 2003) sind weltweit zahlreiche empirische Mobilitätsstudien mit Biografie- oder Lebens(ver)laufperspektive entstanden, neben Deutschland (Prillwitz et al. 2006; Tully und Baier 2006; Harms und Lanzendorf 2007; Ottmann 2009; Scheiner 2009; Lanzendorf 2010; Scheiner und Holz-Rau 2013a, b) etwa in der Schweiz (Axhausen et al. 2006; Beige und Axhausen 2012), in den Niederlanden (Van der Waerden et al. 2003; Oakil 2013; Sharmeen et al. 2014), im UK (Chatterjee et al. 2013), in Schweden (Frändberg 2006), Japan (Zhang et al. 2014) und Australien (Bonham und Wilson 2012).

Dieser Beitrag versucht eine knappe Bestandsaufnahme. Zunächst wird das Konzept der Mobilitätsbiografien vorgestellt. Dabei wird insbesondere die Bedeutung von 1) Routinen (Habits), 2) mit Mobilität verknüpften weiteren Lebensdomänen sowie 3) Übergängen und Schlüsselereignissen im Lebenslauf diskutiert. In einem weiteren Schritt werden individuelle Mobilitätsbiografien durch Rekurs auf die Konzepte der Sozialisation und der „Linked Lives“ in einen weiteren sozialen Kontext eingebettet. Zudem wird kursorisch die Bedeutung der jeweiligen historischen Kontextbedingungen für Mobilitätsbiografien gestreift. Der Beitrag schließt mit einem Ausblick auf die weitere Forschung.

2 Das Konzept der Mobilitätsbiografien

Ein Blick zurück zeigt, dass sich mobilitätsbiografische Ansätze aus einigen Forschungssträngen mit zum Teil langer Tradition speisen. Lebenslauf- und lebenszeitorientierte Zugänge besitzen eine lange Tradition in der Biologie, wo sie unter dem Begriff des Reproduktionserfolgs entwickelt wurden (Clutton-Brock 1988; Rockwell und Barrowclough 1995), in der Ökonomie, wo der Fokus auf der Nutzenmaximierung von Haushalten oder Personen über den gesamten Lebenslauf (Merton 1969; Samuelson 1969; Mussa 1976) oder den Erfolgen auf dem Arbeitsmarkt liegt (Fortin 2005; Raz-Yurovich 2013), sowie in der Psychologie und Soziologie, wo eine große Bandbreite von Themen wie Sozialisation, Lerntheorie, Persönlichkeitsentwicklung, die Entwicklung von Einstellungen, Bindungen und Partnerschaft (Arránz Becker 2013) mit den Konzepten des Lebenslaufs, der Lebensspanne, des Lebenszyklus, der Lebensgeschichte oder der Biografie untersucht werden (vgl. zu den Begriffen Elder et al. 2006, zur Unterscheidung von Lebenslauf und Biografie Sackmann 2007, zur Bedeutung kritischer Lebensereignisse aus psychologischer Sicht Filipp 1995).

Eine enge Verwandtschaft besteht aufgrund des Themas räumliche Mobilität mit der – v. a. soziologischen und geografischen – Wanderungsforschung, in der lebenslauforientierte und biografische Ansätze sich mindestens bis in die 1980er Jahre zurückverfolgen lassen (Mulder 1993; Halfacree and Boyle 1993; Willekens 1999; Coulter 2013) und auch in Deutschland verfolgt wurden (Wagner 1989; ARL 1992; Birg et al. 1998; Gerber 2011). Dabei bestehen enge Beziehungen zu anderen Teilbereichen des Lebenslaufs, die für den mobilitätsbiografischen Ansatz von Bedeutung sind, etwa die Beziehungen zwischen Wohnmobilität und Familie (Michielin und Mulder 2008; Mulder und Cooke 2009) und Erwerbstätigkeit (Mulder und Ham 2005; Pailhé und Solaz 2008), zu Pfadabhängigkeiten, Vorerfahrungen und Sozialisationsauswirkungen in der Mobilität (Myers 1999; Feijten et al. 2008; Blaauboer 2011).

Eine weiterer Anknüpfungspunkt ist die Zeitgeografie, in der bereits in den 1970er Jahren lebenslauforientierte Ansätze entwickelt wurden. Diese basieren auf Hägerstrands (1970) Idee von Raum-Zeit-Pfaden, die zwar nahezu ausschließlich auf der Ebene alltäglicher Wege im Tagesverlauf (nur in Ausnahmefällen über einige Wochen hinweg (Hanson und Hanson 1980) untersucht wurden. Dass sich das Konzept der Verknüpfung von Zeit und Raum in der Zeitgeografie jedoch auf Lebensspannen ausdehnen lässt, wurde von Hägerstrand mitgedacht (1970) und explizit von Martensson (1979) umgesetzt.

Während der 1980er und 1990er Jahre wurde mit den aufkommenden Panel-daten in ersten Studien die längerfristige Variabilität der Mobilität untersucht (Goodwin 1989; Zumkeller et al. 1998) und erste Ideen für biografische Konzepte entwickelt (z. B. Erhebung einer Pkw-Biografie in einer Haushaltsbefragung 1992 in Stuttgart (Holz-Rau und Kutter 1995), Untersuchung biografischer Einflüsse in der Zielwahl im wiedervereinigten Berlin durch Scheiner 2000), ohne dies jedoch zu einem biografischen oder lebenslauforientierten Zugang auszuarbeiten. Erst nach der Jahrtausendwende entwickelte sich daraus zeitgleich an mehreren Universitäten die Idee zu prozessorientierten, biografischen Ansätzen (Axhausen 2002; Lanzendorf 2003; Scheiner 2003; Van der Waerden et al. 2003).

Die theoretischen Grundlagen des Mobilitätsbiografien-Ansatzes basieren im Wesentlichen auf drei Elementen:

1. Habits, die sich im Routinecharakter des täglichen (Verkehrs-)Handelns äußern und in großer Stabilität über lange Zeiträume resultieren
2. enge Beziehungen zwischen der individuellen Mobilitätsbiografie und anderen ‚Domänen‘ des Lebenslaufs
3. signifikante Veränderungen der Mobilität, die durch Übergänge, Ereignisse und Lernprozesse im Verlauf der individuellen Biografie und den Bruch von Routinen ausgelöst werden

Weniger beachtet wurden bisher die Verknüpfungen individueller Mobilitätsbiografien mit denjenigen anderer Personen im persönlichen Umfeld im Sinne von „linked lives“ (Elder et al. 2006). Diese Verknüpfungen legen die Annahme einer Sozialisation zu bestimmten Formen von Mobilität nahe. Demzufolge könnte man als viertes Element anfügen:

4. Einflüsse von Sozialisationsinstanzen in der Mobilität, die interpersonale Verknüpfungen mobilitätsbiografischer Verläufe nahelegen.

Der größte Teil der gegenwärtigen empirischen Forschung bezieht sich auf den dritten Punkt. Dabei stehen die Auswirkungen von Schlüsselereignissen (key events, life events, life-cycle events, life course events) oder Übergängen (transitions) auf die Mobilität (meist die Verkehrsmittelnutzung) im Mittelpunkt.

Der damit verbundene Fokus auf statistisch signifikante Ursache-Wirkungs-Beziehungen hat dem mobilitätsbiografischen Ansatz auch Kritik eingebracht. Miles et al. (2013) kritisieren, dass das Potenzial des Ansatzes durch die Reduktion auf statistische Messbarkeit nicht voll ausgeschöpft wird. Stattdessen würde ein verstehender, „tieferer“, eher qualitativer Zugang das Verständnis für die Handlungsweisen der Menschen in Zeit und Raum und die damit verbundenen Veränderungen der Mobilität verbessern.

Tatsächlich handelt es sich bei der mobilitätsbiografischen Forschung eher um Lebenslauforschung als um Biografieforschung. Der Lebenslauf wird normalerweise als Sequenz von Ereignissen oder Rollenübergängen verstanden, die eine Person während ihres Alterungsprozesses von der Geburt bis zum Tod durchläuft (Elder et al. 2006). Dagegen bezeichnet die Biografie das selbstreflexives, sinnhaftes Handeln eines Subjekts in der Zeitstruktur des eigenen Lebens (Sackmann 2007). Demzufolge arbeitet die Biografieforschung primär sinnrekonstruktiv, während die Lebenslauforschung versucht, Verläufe und Strukturen im Leben von Personen möglichst objektiv zu messen, z. B. anhand von definierten Stationen, Ereignissen oder Sequenzen. Trotzdem wird hier, wie in vielen Beiträgen dieses Buches, an dem in der Mobilitätsforschung verbreiteten Begriff der Mobilitätsbiografien festgehalten.

2.1 Habits

Eine der zentralen Annahmen der Verkehrsforschung ist die starke Habitualisierung des Verkehrsverhaltens (Gärling und Axhausen 2003) verbunden mit der Bildung von Handlungsroutinen. Wiederkehrende Zielorte und langfristig verfügbare Verkehrsmittel und Verkehrsangebote charakterisieren den Verkehrsalltag. Entsprechend ist dieser nicht durch ständiges Hinterfragen und Selbstreflexivität geprägt, sondern durch Handeln in Routinen. Empirisch zeigt sich diese Habitualisierung als Pfadabhängigkeit der Mobilität, d. h. starken Korrespondenzen zwischen der Mobilität zu einem bestimmten Zeitpunkt und der Mobilität zu einem früheren Zeitpunkt – als Bonmot formuliert: der stärkste Einflussfaktor der Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg ist die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg am Tag davor.

Die Idee eines habitualisierten alltäglichen Handelns ist seit Max Weber (1921) und Alfred Schütz (1932) tief verwurzelt in der soziologischen Handlungstheorie.

Sie ist auch in Rational-Choice-Modellen des Handelns integrierbar (Esser 1991). Handlungstheoretische Zugänge wurden auch ausdrücklich für Mobilität entwickelt und angewandt (Scheiner 2000; Lanzendorf 2001). Habits machen das Handeln leichter und weniger riskant. Sie werden eingesetzt, wenn zu vermuten ist, dass die Suche nach Alternativen zu hohe Suchkosten verursacht, oder wenn der erwartete Nutzen der Suche zu klein oder zu unsicher ist (Gärling und Axhausen 2003). Routinen manifestieren sich in der wiederholten Ausführung von Handlungssequenzen, auch wenn dies kein hinreichendes Kriterium ist, um eine Handlung als Routine zu definieren. Ein konstitutives Merkmal von Routinen ist die unhinterfragte, schematische Ausführung von gespeicherten Handlungsmustern, die als ‚Rezepte‘ fungieren (Esser 1991, S. 61 ff.).

In den vergangenen zehn Jahren wurde vielfach die Variabilität der Mobilität von Tag zu Tag untersucht, was die Stärke von Mobilitätsroutinen in Frage stellte. Detaillierte Analysen legen einen hohen Grad an Variabilität nahe (Schlich et al. 2000; Chikaraishi et al. 2009). Umgekehrt fanden Susilo und Kitamura (2005) recht stabile Aktionsräume über einen Zeitraum von sechs Wochen, insbesondere an Werktagen. Bhat et al. (2005) finden wiederkehrende wöchentliche Rhythmen in den Aktivitätsmustern (vgl. auch Schad et al. 2001). Im Großen und Ganzen kann Mobilität als kurz- bis mittelfristig recht stabil angesehen werden (Thøgersen 2006). Der Wohnstandort sowie viele aufgesuchte Zielorte (Arbeitsplatz, Wohnorte von Verwandten und Freunden, Freizeitorte, Ärzte etc.) und die damit verbundenen Wegelängen verändern sich nicht kurzfristig. Auch die Verkehrsmittelwahl ist bei unveränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen auf einer Quell-Ziel-Relation relativ stabil, auch wenn sie in den vergangenen Jahrzehnten mit zunehmender, durch Motorisierung und Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel bedingter Wahlfreiheit variabler geworden ist. Dies äußert sich etwa in zunehmend multimodalem Verhalten junger Erwachsener (Beckmann et al. 2006; Kuhnimhof und Wirtz 2012). Als offene Frage mag man hier formulieren, ob es sich bei Multimodalität nicht um eine Handlungsroutine höherer Komplexität handeln kann: Ich fahre bei gutem Wetter mit dem Fahrrad, bei schlechtem Wetter mit dem Bus. Wenn ich nur zur Arbeit und zurück fahre, nutze ich die Bahn; und wenn ich auf dem Rückweg noch einkaufe, nehme ich das Auto...

2.2 Domänen des Lebenslaufs: Wohnen, Erwerbstätigkeit, Haushalt und Familie

Zwei wesentliche Zugänge wurden zur Identifikation von Lebensdomänen entwickelt, die für Mobilitätsbiografien relevant sind. Lanzendorf (2003) adaptiert ein Modell von Salomon (1983), in dem drei Domänen unterschieden werden:

Lebensstil, Erreichbarkeit, und Mobilität. Die Lebensstildomäne beinhaltet eine demografischen Lebenspfad („career“), einen Berufspfad und einen Freizeitpfad. Die Erreichbarkeitsdomäne hängt von der Lebensstildomäne ab und beinhaltet Entscheidungen über grundlegende Knotenpunkte im täglichen Aktionsraum: Wohnort, Arbeitsort und Freizeitorte. Die Mobilitätsdomäne hängt ihrerseits von der Erreichbarkeitsdomäne ab. Sie umfasst den Besitz von Pkw und ÖV-Zeitkarten sowie das Verkehrsverhalten.

Ein zweiter, teils ähnlicher Vorschlag stammt von Scheiner (2007). Auf der Grundlage eigener Studien, die nur begrenzte Relevanz von Lebensstilen für die Mobilität zeigen (Scheiner 2009) verzichtet er auf den Lebensstilaspekt und fokussiert stattdessen auf die Familien- und Haushaltsbiografie, die Erwerbsbiografie und die Wohnbiografie². Jede dieser drei Lebensdomänen (oder „Teilbiografien“) steht in Bezug zur Mobilitätsbiografie, die wiederum die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen wie Pkw oder ÖV-Zeitkarten sowie das Verkehrsverhalten umfasst.

Dabei dürfen die Ereignisse und Übergänge in der Familien- und Haushaltsbiografie, der Erwerbsbiografie und der Wohnbiografie nicht voneinander isoliert verstanden werden. Schlüsselereignisse können auf vielfache Weise miteinander verbunden sein, wie die demografische und soziologische Forschung zu Wohnbiografien zeigt (Birg et al. 1998; Sackmann und Wings 2001; Mortimer und Shanahan 2006). Dies hat praktische Implikationen für mobilitätsbiografische Studien. So bedeutet die enge Beziehung zwischen Umzügen und Veränderungen im Haushalt für die Forschungspraxis, dass die Untersuchung der Auswirkungen von Umzügen auf das Verkehrsverhalten solche Veränderungen im Haushalt beachten muss, um irreführende Modellspezifikationen und Fehlinterpretationen zu vermeiden.

Umgekehrt kann die Mobilitätsbiografie auch Auswirkungen auf andere Teilbiografien, etwa auf die Wohnbiografie, haben. So sind die Wohnstandortoptionen von Haushalten ohne Pkw deutlich eingeschränkt (Van Wee et al. 2002; Hesse und Scheiner 2009). Auch Partnerschaft und Familienbiografie können durch Mobilität beeinträchtigt werden: Lange Pendelwege führen nicht nur zu Belastungen für Pendler, sondern auch für deren Familien, und sie können gar die Fertilität reduzieren (Schneider et al. 2002; Stutzer und Frey 2004, van der Klis 2009; Sandow 2014).

² Diese „Teilbiografien“ werden auch als Zyklen bezeichnet (Familienzyklus, Erwerbszyklus). Dieser Begriff legt einen mehr oder weniger vorgezeichneten, geschlossenen Verlauf nahe, der in eine begrenzte Anzahl typischer Stadien zerlegt werden kann. Die Forschung über Individualisierung und Lebensstile verdeutlicht jedoch, dass dies der Realität nicht mehr gerecht wird.

2.3 Übergänge und Schlüsselereignisse im Lebenslauf

Die Momente im Lebenslauf einer Person, an denen sich Verhalten potenziell stark ändert, werden als Schlüsselereignisse oder Übergänge bezeichnet (,key events‘, Van der Waerden et al. 2003; Lanzendorf 2010, ,critical incidents‘, Van der Waerden et al. 2003, oder ,transitions‘, Chatterjee et al. 2013). Während Schlüsselereignisse sich auf einen präzisen Zeitpunkt beziehen, können Übergänge länger dauern, und sie können an Lernprozesse und längerfristige Erfahrungen gebunden sein. Da Übergänge auch kurzfristig eintreten *können*, können Schlüsselereignisse als spezifische Fälle von Übergängen betrachtet werden.

Dennoch können Schlüsselereignisse das Ergebnis von Entscheidungen sein, die vor dem Hintergrund lange andauernder Lernprozesse und Erfahrungen getroffen werden. Beispielsweise kann die individuelle Selbsteinstufung in die Altersgruppe der ,Hochbetagten‘ an ein spontanes Schlüsselereignis gebunden sein, etwa an eine eigene Erkrankung, einen Unfall oder an eine Erkrankung oder den Tod des Partners. Der persönliche Übergang zu den ,Hochbetagten‘ kann aber auch ein langsamer Prozess der Anpassung an das hohe Alter sein.

Übergänge können je nach Richtung asymmetrische Auswirkungen auf die Mobilität haben. So argumentieren Krämer-Badoni und Kuhm (2000), dass die Aktivitätsmöglichkeiten, die das Auto bietet, nicht ,zurückgedreht‘ werden können. Demnach sollte die Wahrscheinlichkeit der Pkw-Anschaffung nach einem Ereignis (z. B. Einkommenszuwachs, Umzug von einer Stadt in das Umland) größer sein als die Wahrscheinlichkeit der Pkw-Abschaffung nach einem Ereignis in der Gegenrichtung (entsprechende empirische Befunde bei Dargay 2001; Beige 2008). Demnach müssen Übergänge auf der Grundlage theoretischer Argumente separat für beide/verschiedene Richtungen untersucht werden.

Ein großer Teil der Forschungen zu Mobilitätsbiografien untersucht den Einfluss von Schlüsselereignissen und Übergängen im Lebenslauf von Personen auf deren Mobilität. In drei verschiedenen Lebensdomänen wurden bereits eine Reihe von Schlüsselereignissen als relevant für Veränderungen der Mobilität identifiziert (empirische Studien in Klammern):

- a. Familien- und Haushaltsbiografie: Auszug aus dem Elternhaus; Haushalts-/Familiengründung; Kindergeburt; Scheidung; Auszug von Kindern (Dargay 2001; Dargay und Hanly 2007 über Veränderungen der Haushaltsgröße, Heine und Mautz 2001 über Veränderungen im Familienzyklus, Zwerts et al. 2007 und Lanzendorf 2010 über die Geburt von Kindern, Schwanen 2007 über Geschlechterunterschiede in der Kinderbegleitung)

- b. Erwerbsbiografie: Beginn der Ausbildung oder des Studiums; Eintritt in den Arbeitsmarkt (Harms und Lanzendorf 2007); Wechsel des Arbeitsplatzes (Kalter 1994); Veränderungen des Einkommens (Dargay 2001); Verrentung (Holz-Rau und Scheiner 2004; Ottmann 2009)
- c. Wohnbiografie: Wohnstandortverlagerung und damit verbundene Veränderungen der Erreichbarkeit (Holz-Rau 2000; Krizek 2003; Dargay und Hanly 2007; Scheiner 2004; Scheiner 2005; Handy et al. 2005; Prillwitz et al. 2006).

Dabei ist festzuhalten, dass der Erwerb des Führerscheins sowie die An- oder Abschaffung eines Pkw als Teile der Mobilitätsbiografie, nicht als deren Determinanten, angesehen werden können.

Darüber hinaus wurden in einer Reihe von Studien ‚externe‘ Schlüsselereignisse im Verkehrssystem oder der Raumstruktur einer Stadt identifiziert, die (auch längerfristige) Verhaltensänderungen auslösen können, etwa die zeitweilige Schließung einer Hauptstraße (Fujii et al. 2001; Fujii und Gärling 2003), Veränderungen der Parkplatzsituation am Arbeitsplatz (Scheiner und Holz-Rau 2013a) oder der Fahrradinfrastruktur (Chatterjee et al. 2013).

Sequenzielle Strukturen zwischen Lebenslaufereignissen und Mobilität wurden bisher wenig untersucht. Einige wenige Befunde deuten auf verzögerte Effekte von Einkommensänderungen (Dargay 2001); Verhaltensänderungen in Antizipation von Schlüsselereignissen (‚lead effects‘) wurden erst in allerjüngster Zeit untersucht (Oakil 2013). Verzögerte wie auch antizipierende Effekte sind vor allem für Dimensionen der Mobilität zu erwarten, für die keine Notwendigkeit der sofortigen Verhaltensanpassung besteht, die große Investitionen erfordern und die aus einer Haushaltsperspektive sinnvoll erscheinen. Beispielsweise ist der Eintritt in den Arbeitsmarkt mit einer sofortigen Änderung des Aktivitätsmusters verbunden. Dagegen kann ein Pkw bereits im Vorfeld der Geburt eines Kindes angeschafft werden, aber auch nach Lernprozessen über veränderte Alltagsanforderungen erst ein bis zwei Jahre nach der Geburt.

Umgekehrt können Ereignisse der Mobilitätsbiografie selbst als Schlüsselereignisse für andere Lebensdomänen verstanden werden. Als Beispiel kann der Verlust des Führerscheins angeführt werden, der für die Betroffenen mit erheblichen Einbußen an Lebensqualität verbunden ist (Kieschke et al. 2010). In der gerontologischen Verkehrsforschung ist immer wieder der Verlust des Pkw bzw. das Aufgeben des Fahrens als kritisches Ereignis mit Auswirkungen auf die Lebenszufriedenheit, Engagement, Gesundheit, Mobilität und Aktivitätsniveau untersucht worden, mit widersprüchlichen Ergebnissen (Scheiner 2006; Curl et al. 2013).

3 Mobilitätssozialisation und „Linked Lives“

Lebensläufe vollziehen sich nicht isoliert von den Lebensläufen anderer Personen. Sie sind eingebettet in soziale Strukturen auf der persönlichen Ebene, in familiäre, verwandtschaftliche, freundschaftliche oder nachbarschaftliche Netzwerke, wie auch auf der „systemischen“ Ebene in wirtschaftliche, politische oder administrative Organisationen. Der „lebensweltliche“ Teil dieser Einbettungen wird unter dem Begriff der „linked lives“ in der Soziologie und Psychologie untersucht (Elder et al. 2006).

Die Integration von Individuen in die Gesellschaft im Verlauf ihres Lebens durch die Einflüsse signifikanter Personen, Gruppen oder Organisationen wird in der Sozialpsychologie unter dem Begriff der Sozialisation bzw. Sozialisierung untersucht (vgl. ausführlich Döring, in diesem Band). Nach Herkner (1991, S. 41) versteht man darunter „die Übernahme der (typischen) Verhaltensweisen, Meinungen und Werthaltungen einer Gruppe durch ein Individuum“, wodurch sich erst „eine sozial handlungsfähige Persönlichkeit herausbildet“ (Tully und Baier 2011, S. 195). In der Soziologie wird dabei das Erlernen sozialer Rollen durch ein Individuum stark betont (Bahrdt 1994, S. 78 ff.). Es handelt sich also um eine – normalerweise als wechselseitig verstandene – Auseinandersetzung, die zu einer Anpassung an oder Integration in eine Gruppe führt. Dabei kann es sich um eine Kleingruppe handeln, etwa eine Familie oder Clique, aber auch um eine Gesellschaft, in die man sozialisiert wird. Bei den Sozialisationsinstanzen – also den „anderen“ – kann es sich um Personen als Rollenträger, aber auch um Organisationen handeln. Neben Eltern und Familie stellen „peer groups“, Medien, Kindergärten und Schulen wichtige Sozialisationsinstanzen dar.

Einflüsse der Sozialisation existieren vermutlich auch in der Mobilität (Flade und Limbourg 1997; Baslington 2008; Tully und Baier 2011), ausgelöst durch die Mobilität der Eltern, die schulische Verkehrserziehung oder auch die Jugendclique. Eine solche „Übertragung“ von Verhalten von Eltern auf ihre Kinder ist für die Wohnmobilität (Myers 1999; Blaauboer 2011) sowie für demografische Lebenspfade (Liefbroer und Elzinga 2012) empirisch nachgewiesen. Dies legt „linked lives“ im Sinne interpersonaler Verknüpfungen mobilitätsbiografischer Verläufe nahe. Allerdings setzt der Gedanke einer Mobilitätssozialisation voraus, dass Mobilität für die Integration in die entsprechende Gruppe überhaupt relevant ist, denn andernfalls gäbe es keinen Anpassungsdruck. Eine entsprechend hohe Relevanz von Mobilität lässt sich unter Jugendlichen plausibel annehmen – das erste Mofa, der Führerschein, das erste eigene Auto gehen mit erheblichen (subjektiven

und objektiven) Freiheiten einher (Mienert 2003; Tully und Baier 2006, 2011). Für die gesellschaftliche Integration insgesamt lässt sich dies nicht ohne Weiteres unterstellen. Selbst wenn Mobilität eine grundlegende, strukturierende Dimensionen moderner Gesellschaften darstellt, ist mit ausgedehnten oder weniger ausgedehnten Aktionsräumen, mit der Bevorzugung des Autos, der Bahn oder des Fahrrads nicht ohne Weiteres eine Art sozialer Exklusion verbunden, die in einen Anpassungsdruck münden würde. Allerdings ist zu vermuten, dass die erzwungene Einschränkung des Aktionsradius aufgrund fehlender Mobilitätsoptionen solche Exklusionstendenzen hervorruft. Zudem ist zu beachten, dass die „Übertragung“ von Handlungsweisen von einer Generation auf die nächste keineswegs nur normativ, sozialpsychologisch oder durch Lerneffekte begründet sein kann, sondern auch ökonomische Hintergründe hat (etwa Vererbung von Wohneigentum).

Die Verknüpfung des Themas Mobilitätssozialisation mit Mobilitätsbiografien besteht darin, dass Sozialisation als Prozess nur im Zeitverlauf verstanden werden kann. Wenn es eine Mobilitätssozialisation in der Kindheit und Jugend gibt, lässt sich diese somit als mobilitätsbiografische Vorstrukturierung verstehen. Das relevante „Zeitfenster“ ist dabei keineswegs nur auf die Kindheit und Jugend beschränkt. Vielmehr erstrecken sich Sozialisationsprozesse über den gesamten Lebenslauf, wenn auch vermutlich die formativste(n) Phase(n) in Kindheit und Jugend liegen, während sich entsprechende Präferenzen im späteren Verlauf eher langsam ändern dürften. Ergänzend kann man die Frage stellen, ob nicht auch Flexibilität als Anpassungsfähigkeit und die Vielfalt der Handlungsrouitinen formiert werden (können).

Die Frage nach der Relevanz von Sozialisationsprozessen für die Mobilität eröffnet in jedem Fall eine Reihe interessanter Forschungsfragen, etwa nach der Struktur entsprechender Interaktionen in Haushalten und Familien, zwischen Generationen und in persönlichen Netzwerken. Generationenspezifische Mobilitätsbiografien könnten auch unabhängig von den Generationen einer Familie (also im Sinne von Kohorten) ein lohnendes Untersuchungsfeld bilden, etwa die kollektive Erfahrung der ersten Urlaubsreisen an das Mittelmeer in der Baby Boomer Generation und die Bedeutung der sich etablierenden sozialen Norm des Reisens ins Ausland. Und schließlich stellt die junge Idee von (kommunalen oder auch nationalen) Mobilitätskulturen (Klinger et al. 2013) einen Ansatz dar, um mögliche Einflüsse des weiteren sozial-räumlichen Umfelds auf die Mobilität zu untersuchen (etwa der Idee von „slow cities“).

4 Die Bedeutung von Kontextbedingungen

Die zuletzt genannten Beispiele im vorigen Abschnitt verdeutlichen, dass Lebensläufe in historische Trends eingebettet sind. Demzufolge sind zu ihrer Interpretation auch externe Bedingungen zu untersuchen bzw. heranzuziehen³. Diese können sich statistisch in Kohorten- und Periodeneffekten spiegeln (Weis und Axhausen 2009; Scheiner und Holz-Rau 2013a). In inhaltlicher Hinsicht muss ihre Interpretation die jeweiligen ökonomischen, sozialen, technologischen und politischen Rahmenbedingungen im Untersuchungszeitraum beachten. Andernfalls werden Erfahrungen und Veränderungen der Mobilität im Zeitverlauf ggf. verkürzend individualistisch interpretiert. Beispielsweise sind Abwanderung und Fernpendeln nicht bloß individuelle, sondern generationsspezifisch geteilte Erfahrungen unter ostdeutschen Erwerbstätigen nach der deutschen Wiedervereinigung 1990. Auch die jungen deutschen Familien, die in den 1950er und 1960er Jahren erstmals mit dem ersten Kleinwagen an die Adria oder andere mediterrane Tourismusdestinationen reisten, machten eine kollektive Erfahrung.

Die Rekonstruktion historischer Zustände und Trends stellt die mobilitätsbiografische Forschung vor erhebliche zusätzliche Herausforderungen. So lässt sich die über Jahrzehnte zunehmende Motorisierung verhältnismäßig leicht rekonstruieren, allerdings nur im Aggregat, nicht auf kleinräumlicher oder gar mikrosozialer Ebene. Wann und in welchem Ausmaß sich daraus eine soziale Norm der Motorisierung entwickelt hat, ist dagegen sehr viel schwieriger zu rekonstruieren. Ein anderes Beispiel ist der aktuelle Trend der zunehmenden Nutzung des ÖPNV unter jungen Erwachsenen, der nur vor dem Hintergrund der Einführung von Semestertickets etwa ab 1990 adäquat zu verstehen ist.

Diese Beispiele mögen verdeutlichen, dass bei der Interpretation langfristiger Verläufe der Mobilität große Vorsicht und auch die Kenntnis historischer Rahmenbedingungen notwendig sind.

5 Schlussfolgerungen für die Forschung

Mobilitätsbiografien – oder Mobilitätslebensläufe – haben sich innerhalb weniger Jahre zu einem vielfältigen und weiterhin vielversprechenden Forschungsfeld entwickelt. Eine Reihe wichtiger Fragen wurden bisher nicht oder nur selten untersucht.

³ Externe Bedingungen beziehen sich hier nicht auf Bedingungen auf der Individualebene, die sich im Lebenslauf ändern können, sondern auf makroökonomische, soziale, technologische und politische Rahmenbedingungen, die für die gesamte Bevölkerung relevant sind.