

---

# Biografieeffekte und intergenerationale Sozialisationseffekte in Mobilitätsbiografien

Lisa Döring

---

## Zusammenfassung

Dieser Beitrag legt die theoretische Basis für empirische Analysen des Mobilitätshandelns im Lebensverlauf und familiären Kontext. Ausgehend vom Modell der produktiven Realitätsverarbeitung und dem Ansatz der Mobilitätsbiografien werden die Wirkungsbeziehungen zwischen dem Mobilitätshandeln von Familienmitgliedern im Lebensverlauf untersucht. Mobilitätshandeln wird entsprechend von räumlich-strukturellen Bedingungen, dem historischen, politischen und technischen Kontext, den individuellen Fähigkeiten sowie dem sozialen Umfeld beeinflusst. Fokussierend auf die familiäre Mobilitätssozialisation wird erwartet, dass das individuelle Mobilitätshandeln einerseits durch das Handeln der Familienmitglieder zum untersuchten Zeitpunkt und andererseits durch das

---

*Danksagung:* Dieser Beitrag ist im Rahmen des Projektes „Mobility Biographies: A Life-Course Approach to Travel Behaviour and Residential Choice“ (Förderkennziffern HO 3262/5-1, LA 2407/4-1, SCHE1692/1-1) entstanden. Ich bedanke mich bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die finanzielle Unterstützung für diesen Beitrag sowie für zahlreiche thematische Diskussionen mit Kollegen des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der TU Dortmund.

---

L. Döring (✉)  
Fakultät Raumplanung, FG VPL, Technische Universität Dortmund,  
August-Schmidt-Str. 10, 44227 Dortmund, Deutschland  
E-Mail: [lisa.doering@tu-dortmund.de](mailto:lisa.doering@tu-dortmund.de)

(frühere) Handeln der Familienmitglieder in einer ähnlichen Lebensphase beeinflusst wird. Zusätzlich beeinflussen individuelle Erfahrungen das Mobilitätshandeln. So werden *aktuelle* und *verzögerte intergenerationale Sozialisationseffekte* sowie *Biografieeffekte* in Mobilitätsbiografien abgeleitet.

---

### Schlüsselwörter

Familiäre Sozialisation · Intergenerationale Transmission · Mobilitätssozialisation · Modell der Produktiven Realitätsverarbeitung · Mobilitätsbiografien Lebensverlauf · Mobilitätshandeln · Verkehrsverhalten

---

## 1 Einleitung

Dieser Beitrag legt die theoretische Basis für empirische Analysen des Mobilitätshandeln im Lebensverlauf und familiären Kontext. Ausgehend vom Modell der produktiven Realitätsverarbeitung und dem Ansatz der Mobilitätsbiografien werden die Wirkungsbeziehungen zwischen dem Mobilitätshandeln von Familienmitgliedern im Lebensverlauf untersucht.

Mobilitätssozialisation ist ein lebenslanger Prozess, in dem das Individuum autonomes Mobilitätshandeln erlernt. Neben der Schule und dem Freundeskreis beeinflussen insbesondere Familienmitglieder den Sozialisationsprozess. Im Folgenden liegt der Fokus auf den intergenerationalen Sozialisationseffekten der Familienmitglieder. Personen unterschiedlicher Generationen unterscheiden sich maßgeblich in ihrer Biografie, denn sie haben unterschiedliche politische, historische, technische und gesellschaftliche Entwicklungen miterlebt. Obwohl diese Unterschiede in verschiedenen Erfahrungen resultieren und somit das Handeln beeinflussen, sind Ähnlichkeiten zwischen dem Handeln von Familienmitgliedern verschiedener Generationen zu erwarten, da Werte, Einstellungen sowie der Bildungsgrad und der ökonomische Status der Eltern ihr Handeln und das Handeln ihrer Kinder beeinflussen.

Eine Mobilitätsbiografie bildet das individuelle Mobilitätshandeln im Lebensverlauf ab. Sie bietet damit einen passenden Ansatz, den lebenslangen Prozess der Sozialisation zu untersuchen. Eine Mobilitätsbiografie steht in Wechselwirkung mit anderen Teilbiografien, wie z. B. der Haushalts-, Erwerbs- und Ausbildungsbiografie. Neben diesen individuellen Faktoren werden in diesem Beitrag der räumliche, soziale, zeitliche, technische und politische Kontext von Mobilitätshandeln berücksichtigt und die Biografien der Familienmitglieder im Zusammenhang betrachtet.

Bei dieser Betrachtung entstehen insbesondere folgende Herausforderungen:

1. Da Mobilitätssozialisation hauptsächlich in den Sozialwissenschaften untersucht wird und dabei meist der räumliche Kontext vernachlässigt wird, liegt eine Herausforderung darin, die Perspektiven und die bereits gewonnenen Erkenntnisse der Raum- und Sozialwissenschaften zu berücksichtigen.
2. Da Mobilitätsbiografien individuell sind (Mikroebene), Sozialisation insbesondere in gesellschaftlichen Subgruppen (Mesoebene, z. B. Familie) stattfindet und technische, politische und räumliche Einflussfaktoren auf der Makroebene liegen, besteht die Anforderung, diese verschiedenen Ebenen zusammenzuführen.
3. Schließlich beinhaltet räumliche Mobilität unterschiedliche Aspekte, d. h. es gilt sowohl dem alltäglichen Verkehrshandeln als auch dem Urlaubs- und Umzugshandeln gerecht zu werden.

Durch die Verknüpfung von Mobilitätssozialisation mit Mobilitätsbiografien von Familienmitgliedern verschiedener Generationen wird im Folgenden ein Beitrag geleistet diesen Herausforderungen gerecht zu werden.

In Kap. 2 dieses Beitrages wird *Sozialisation* zunächst im Allgemeinen und in Kap. 3 das *Modell der produktiven Realitätsverarbeitung* als ein Sozialisationsansatz erläutert. Dieses Modell bildet das theoretische Fundament dieses Beitrages. *Mobilitätssozialisation* im Speziellen ist ein relativ junges Forschungsfeld. Ergebnisse bisheriger Studien zu diesem Thema werden anschließend in Kap. 4 zusammengefasst. Kap. 5 in diesem Beitrag stellt den Ansatz der Mobilitätsbiografien vor. Schließlich werden in Kap. 6 Sozialisationseffekte zwischen Familienmitgliedern hergeleitet und erläutert. Der Beitrag endet mit einer Zusammenfassung und einem kurzen Ausblick auf eine mögliche Überführung der vermuteten Zusammenhänge in spätere empirische Analysen (Kap. 7).

---

## 2 Sozialisation

Sozialisation ist seit gut 100 Jahren Untersuchungsgegenstand in der Psychologie und kaum weniger in den Sozialwissenschaften. Sozialisation wird heute weitgehend übereinstimmend als Prozess

*„der Entstehung und Entwicklung der Persönlichkeit in wechselseitiger Abhängigkeit von der gesellschaftlich vermittelten sozialen und materiellen Umwelt“* (Geulen und Hurrelmann 1980, S.51)

definiert. Seit den 1980er Jahren verlieren schichtspezifische Ansätze der Sozialisation besonders in Deutschland ihren vorrangigen Erklärungswert, da sie neuere gesellschaftliche Entwicklungen wie die Emanzipation der Frau nicht erklären können. Entsprechend dem danach aufkommenden und bis heute viel vertretenen Paradigma der Person-Umwelt-Interaktion liegen erklärende Faktoren der Sozialisation nicht mehr nur auf der gesellschaftlichen Makroebene, sondern darüber hinaus auf der gesellschaftlichen Mesoebene und der individuellen, psychologischen Mikroebene (s. o.). Persönlichkeit entwickelt sich als Ergebnis von Sozialisation im Zeitverlauf während des gesamten Lebens (Hurrelmann 1988, S. 2). Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung (Hurrelmann et al. 1986) prägt das Paradigma der Person-Umwelt-Interaktion maßgeblich. Dieser Perspektive folgend ist das Individuum nicht mehr passiv, sondern gestaltet aktiv seine Sozialisation. Zwar beeinflusst weiterhin die Umwelt das Individuum, aber umgekehrt wird die Fähigkeit der Individuen erkannt, die Umwelt individuell zu bewältigen und zu verändern (Bauer 2012, S. 39 ff., 49). Damit determiniert die Umwelt nicht mehr die Sozialisation; vielmehr verlaufen Entwicklungsprozesse innerhalb des Kontextes individuell unterschiedlich (Bauer 2012, S. 49).

---

### 3 Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung

Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung (MpR) beansprucht für sich bisherige Ansätze der soziologischen und psychologischen Sozialisationsforschung mit einander zu verknüpfen. In dem Modell steht das Individuum im Fokus und die Gesellschaft stellt einen äußeren Einflussfaktor dar. Außerdem wird Sozialisation explizit als ein lebenslanger Prozess beschrieben. Diese Auslegungen entsprechen unseren Annahmen. Zusätzlich ist das Modell detailliert beschrieben, so dass eine Operationalisierung möglich ist. Damit bietet das MpR eine Möglichkeit, Mobilitätssozialisation in Mobilitätsbiografien zu untersuchen (weitere theoretische Überlegungen zu Mobilitätssozialisation vgl. Kogler, in diesem Band).

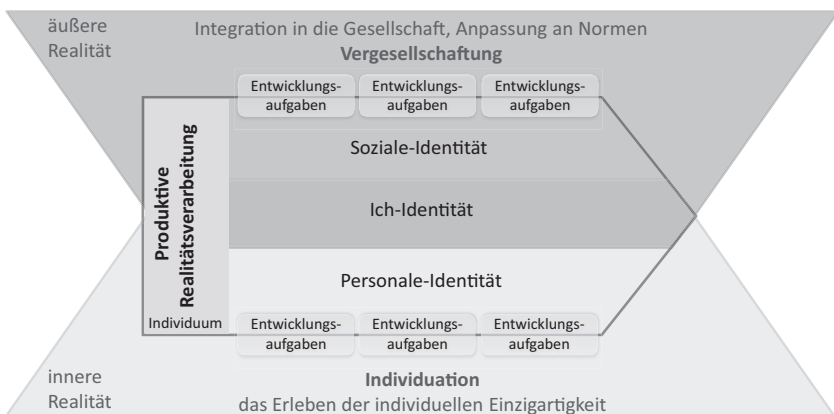
Im MpR gestaltet das Individuum seine Persönlichkeit aktiv, basierend auf individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten und wird dabei durch seine Umgebung beeinflusst. Die Persönlichkeit ist das individuelle

*„Gefüge von Merkmalen, Eigenschaften, Einstellungen, Fertigkeiten und Handlungskompetenzen [...], das sich auf der Grundlage der biologischen und psychischen Ausstattung als Ergebnis der Bewältigung von Lebensaufgaben jeweils lebensgeschichtlich ergibt“.* (Hurrelmann 1998, S. 206)

Es werden die *innere Realität* und die *äußere Realität* unterschieden (Hurrelmann 2012, S. 54, basierend auf der psychosozialen Entwicklungstheorie von Erikson und dem Symbolischen Interaktionismus von Mead). Die *innere Realität* bezeichnet die körperlichen Anlagen und psychischen Prozesse innerhalb des menschlichen Organismus (Hurrelmann et al. 1986, S. 98). Demgegenüber werden unter der *äußeren Realität* die Gesellschaft mit ihrer Sozial- und Wertstruktur sowie materielle Rahmenbedingungen im Umfeld der Individuen verstanden (Hurrelmann et al. 1986, S. 97 f.). Gegenstand der *äußeren Realität* sind beispielsweise gesellschaftliche Teilsysteme wie Familien, Kindergärten und Schulen (Hurrelmann et al. 1986, S. 99). Erst später wurden die politische und physische Umwelt, bestehend aus „*Räumen und Plätzen, natürlichen Lebensbedingungen und Nahrungsangeboten*“ (Hurrelmann 2012, S. 56) ergänzt.

Im MpR verarbeitet das Individuum seine individuelle und subjektiv wahrgenommene *innere* und *äußere Realität*, indem es sich aktiv mit ihnen auseinandersetzt (Hurrelmann 2012, S. 56, Abb. 1). Da das menschliche Gehirn die Realitäten nicht nur passiv aufnimmt, sondern mit bisherigen Erfahrungen kombiniert, vergleicht, in diese einordnet und schließlich Reaktionen und Handlungsmuster entwirft, wird die Verarbeitung der Realitäten als „*produktiv*“ bezeichnet (Hurrelmann 2012, S. 57). Diese Verarbeitung der *äußeren* und *inneren Realität* findet ständig und während des gesamten Lebens statt (Hurrelmann et al. 1986, S. 100).

Fähigkeiten und Fertigkeiten sind Reaktions- und Handlungsformen, die in jedem Individuum von Geburt an angelegt sind. Basierend auf dieser Grundstruktur entwickelt das Individuum durch Erfahrungen im Lebensverlauf (Handlungs-) Kompetenzen zur Bewältigung der Realitäten. Mit der Zeit entwickelt das Indivi-



**Abb. 1** Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung. (Quelle: Eigene Darstellung nach Hurrelmann 2012, S. 54 ff.)

dum zuverlässige Kompetenzen, d. h. Kategorien und Strategien zur Abstimmung der *inneren* und *äußeren Realität* und Handlungsmuster, auf die es immer wieder zurückgreifen kann (Hurrelmann et al. 1986, S. 100).

Durch einen längerfristigen Ausgleich der *inneren* und *äußeren Realität* entsteht die *Ich-Identität* (Abb. 1, Hurrelmann et al. 1986, S. 100). Die *Ich-Identität* setzt sich zusammen aus der *Personalen-Identität*, die durch Individuation entsteht und der *Sozialen-Identität*, die durch Vergesellschaftung entsteht. *Ich-Identität* bedeutet, dass über verschiedene Entwicklungsphasen eine Kontinuität des Selbsterlebens besteht (Hurrelmann 2012, S. 61). Die *Ich-Identität* ist der Kern der Persönlichkeitsentwicklung, die schließlich autonomes Handeln ermöglicht (Abb. 1).

Die Persönlichkeitsentwicklung wird maßgeblich von Sozialisationsinstanzen (z. B. Familie, Schulen, Freunde) unterstützt. Besonders die Familie beeinflusst, nicht nur bewusst durch Erziehung, sondern vor allem unbewusst durch den Bildungsgrad, die soziale Lage, ökonomischen Status usw. die Art und Weise, wie ein Individuum die Realitäten verarbeitet, insbesondere im Kindesalter (Hurrelmann 2012, S. 66, basierend auf der Ökologischen Entwicklungstheorie von Bronfenbrenner, der Strukturfunctionalistischen Theorie von Parsons und der Sozialen Milieutheorie von Bourdieu). Schließlich ist die Persönlichkeit und damit ihre Entwicklung im sozialen und räumlichen Kontext (Sozialisation) die Grundlage für individuelles autonomes Handeln (Bauer 2012, S. 58).

Das MpR hat viel wissenschaftliche Resonanz gefunden; dabei werden auch einzelne Aspekte des Modells kritisiert. Bauer (2012) kritisiert beispielsweise, dass der Begriff „*produktiv*“ positiv assoziiert sei und im MpR wertend verwendet werde. So suggeriere das Modell, dass jedes Individuum handlungsautonom sei und über ausreichende Kompetenzen zur Umweltgestaltung und Selbstreflexion verfüge. Dabei würden ungleiche Sozialisationsbedingungen vernachlässigt (Bauer 2012, S. 97).

Diese Kritik bezieht sich hauptsächlich auf soziale Ungleichheit. Mit der hier eingenommenen raumwissenschaftlichen Perspektive kann diese Kritik jedoch auf räumlich-strukturelle Ungleichheit erweitert werden. Die räumlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. Ländergrenzen, Verkehrsinfrastruktur oder Gebirge und Flüsse, zeigen jedem Individuum Grenzen der Handlungsautonomie auf. Außerdem bezeichnet der Begriff *äußere Realität* zwar neben der Gesellschaft die materielle Umwelt, jedoch werden die räumlichen Strukturen wenig beachtet. Hurrelmann geht davon aus, dass die Entwicklung der *äußeren Realität* auf die „*sozialen und räumlichen Gegebenheiten und Situationen*“ (Hurrelmann et al. 1986, S. 99) wirken. Insbesondere für Mobilitätsforschung ist der Einfluss von räumlichen Strukturen von Interesse. Deswegen steht hier die *äußere Realität* im Fokus. Dabei bezeichnet *äußere Realität* im Folgenden die Gesellschaft mit ihrer Sozial- und Wertstruktur sowie die materiellen und die räumlichen Rahmenbedingungen.

## 4 Mobilitätssozialisation

Während Sozialisation in den Gesellschaftswissenschaften und der Psychologie ein traditioneller Untersuchungsgegenstand ist, ist Mobilitätssozialisation in der Mobilitätsforschung erst in der letzten Dekade besonders in Deutschland untersucht worden. Die meisten Studien sind auch in diesem Bereich auf Psychologen und Sozialwissenschaftler zurückzuführen (Haustein et al. 2009; Limbourg et al. 2000; Tully und Baier 2011). Aus soziologischer Sicht definieren Tully und Baier (2006) Mobilitätssozialisation als

*„... einen Prozess, in dessen Verlauf ein Individuum zum Teilnehmer der Mobilitätsgesellschaft wird. Das wesentliche Ergebnis dieses Prozesses ist ein mobilitätsbezogener Lebensstil, in dem ein eigenwilliger Umgang mit Mobilität längerfristig festgelegt ist.“* (Tully und Baier 2006, S. 120)

Im ersten Teil der Definition wird die soziologische Perspektive, also die Vergesellschaftung angesprochen. Im zweiten Teil wird die eher psychologische Perspektive eingenommen und Individuation bzw. (Mobilitäts-)Persönlichkeitsentwicklung als Endprodukt der Mobilitätssozialisation angesehen. Im Folgenden wird das Ergebnis der Mobilitätssozialisation mit dem Begriff „*Mobilitätspersönlichkeit*“ zusammengefasst. Dabei ist zu betonen, dass das Individuum als aktiv gestaltend im Prozess der Sozialisation angesehen wird (Limbourg et al. 2000).

Die aktive und selbstständige Raumaneignung (als Teil der Aneignung der *äußeren Realität*) erweitert den individuellen Aktionsradius und unterstützt die Entwicklung von Persönlichkeit und damit autonomen, selbstständigen Mobilitätshandeln (Bastian 2010, S. 24; Tully und Baier 2011, S. 200). Modelle der Mobilitätssozialisation fokussieren den Umgang mit der Aneignung des Raums. Das *Inselmodell* beschreibt beispielsweise die „*Aktivitätszonen*“ von Kindern und Jugendlichen als inselförmig (Tully und Baier 2006). Dabei ist der Weg zwischen den Inseln meist gefährlich und weit und wird deshalb häufig motorisiert in Begleitung zurückgelegt (Tully und Baier 2011, S. 198). Dagegen wird im *Zonenmodell* davon ausgegangen, dass Kinder und Jugendliche den Raum kontinuierlich vom Zentrum aus selbst erschließen (Tully und Baier 2011, S. 199, vgl. dazu Kogler in diesem Band).

Im Prozess der Sozialisation eignet sich das Individuum jedoch nicht nur den Raum an, sondern es werden zusätzlich Kenntnisse und Fertigkeiten sowie Einstellungen, Normen und Haltungen angeeignet und individuelle charakteristische Erlebens- und Verhaltensnormen sowie Kompetenzen im Lebenslauf entwickelt (Schultz-Gambard 1979 zit. in Bastian 2010, S. 30). Angewandt auf Alltagsmobilität bedeutet dies z. B.: Im Zuge der Sozialisation erlernt das Individuum Laufen

oder Radfahren und eignet sich Einstellung und Haltung des sozialen Umfeldes (z. B. der Eltern) gegenüber den Verkehrsmitteln und ihrer Nutzung an. Angewandt auf andere Mobilitätsbereiche bedeutet dies z. B.: Das Individuum lernt Umziehen oder einen Reisepass beantragen und verarbeitet die Haltung des sozialen Umfeldes z. B. zum Reisen mit dem Flugzeug und entwickelt so eine eigene Haltung. Modelle zur Rauman eignung gehen nicht detailliert auf diese Prozesse ein. Deswegen wird hier das MpR zugrunde gelegt. Demnach ist der Prozess der Aneignung eine individuelle, aktive und produktive Verarbeitung des Subjekts und nicht eine identische Übernahme der Einstellungen und Haltung.

Die vorliegenden Studien zu Mobilitätssozialisation analysieren meist die Kindheit und Jugend. Dabei werden hauptsächlich Einstellungen, Routinen oder Zukunftsvorstellungen von Kindern und Jugendlichen untersucht (Flade und Limbourg 1997; Mienert 2003; Baslington 2008; Haustein et al. 2009). Insgesamt wird in den Studien die Vorbildfunktion von Eltern deutlich:

- Baslington hat herausgefunden, dass Kinder, deren Eltern unter Zeitdruck stehen, das Auto bereits als „zeitsparend“ ansehen und deswegen selber einen Pkw nutzen möchten, wenn sie erwachsen sind (Baslington 2008, S. 97 f.). Kinder aus Haushalten mit drei Autos verbinden eine glückliche Zukunft mit eigenem Autobesitz (Baslington 2008, S. 101).
- Ähnliche Ergebnisse haben Flade und Limbourg (1997) erzielt. In Räumen, in denen Kinder auf alltäglichen Wegen hauptsächlich das Auto als Mitfahrer nutzen, sehen Kinder vermehrt das Auto als ihr zukünftiges Hauptverkehrsmittel (Flade und Limbourg 1997, S. 3). Außerdem wurde eine Autoorientierung bereits unter Kindern und verstärkt ab dem zwölften Lebensjahr festgestellt (Flade und Limbourg 1997, S. 4).
- Haustein et al. (2009) haben herausgefunden, dass das Verhalten von Jugendlichen stärker davon beeinflusst wird, ob sie von ihren Eltern zur Schule gebracht werden, als ob in ihrer Peergroup über Auswirkungen von Verkehrsmitteln diskutiert wird (Haustein et al. 2009, S. 174 f.).
- Demgegenüber hat Mienert (2003) festgestellt, dass nur sehr schwache Transfereffekte der elterlichen Einstellung zum Auto auf ihre Kinder und hauptsächlich zwischen Vätern und Töchtern wirken (S. 97). Zusätzlich hat er festgestellt, dass die regionale Herkunft der Eltern im Zusammenhang mit der Bedeutung des Autos für die Familie steht. Mütter in ländlichen Regionen geben dem Auto einen höheren Stellenwert als Mütter in Städten (Mienert 2003, S. 97).

Insgesamt weisen bisherige empirische Befunde darauf hin, dass bereits in der Kindheit das Fundament für mobilitätsbezogene Einstellungen gelegt wird (Kalwitzki 1994 zit. in Bastian 2010, S. 31). Die Studien zu Mobilitätssozialisation



konzentrieren sich deshalb auf Kindheit und Jugend, da die Persönlichkeitsbildung in dieser Lebensphase größtenteils abgeschlossen wird. Trotzdem beeinflussen auch im Erwachsenenalter soziale und räumliche Strukturen das Mobilitätshandeln und können zu Veränderungen der Mobilitätspersönlichkeit führen. So können sich im Lebensverlauf Prioritäten und Ziele ändern und damit eine Restrukturierung der Mobilitätspersönlichkeit stattfinden. Beispielsweise fordern der Arbeitsmarkt und die familiäre Situation häufig eine hohe räumliche und zeitliche Flexibilität und damit z. B. Pendel- oder Umzugsbereitschaft. Außerdem können sich äußere Rahmenbedingungen ändern, z. B. durch den Ausbau oder Rückbau der Verkehrsinfrastruktur, durch steigende Verkehrskosten oder den Wechsel des Arbeitsplatzes. Durch neue Situationen können Individuen ihre Mobilitätspersönlichkeit und damit das Mobilitätshandeln verändern.

Bisherige Studien machen deutlich, dass Mobilitätssozialisation vor allem in den ersten Lebensphasen und vor allem in Verbindung mit Familiengliedern stattfindet. Hier wird davon ausgegangen, dass Mobilitätssozialisation auch in späteren Lebensphasen stattfindet. Folglich ist Mobilitätssozialisation im gesamten Lebensverlauf und unter Berücksichtigung der Lebensverläufe von Familienmitgliedern zu untersuchen. Dabei stehen besonders räumliche Einflussfaktoren und das Mobilitätshandeln von Familienmitgliedern im Mittelpunkt. Um Mobilitätshandeln im Lebensverlauf zu untersuchen, bietet sich der Ansatz der Mobilitätsbiografien an.

---

## 5 Mobilitätsbiografie

In der aktuellen Mobilitätsforschung werden die für diese Disziplin noch recht neuen Konzepte Lebenslauf- und Biografieansatz häufig synonym benutzt. Sie haben erst in der letzten Dekade an Bedeutung gewonnen, obwohl Hägerstrand (1975) bereits in den 1970er Jahren die Bedeutung des Lebenslaufes betonte (Lanzendorf 2003; Ohnmacht und Axhausen 2005; Beige und Axhausen 2006; Scheiner 2007; Prillwitz 2008; Chatterjee et al. 2013; Scheiner und Holz-Rau 2013). Der Begriff „Mobilitätsbiografie“ wurde von Lanzendorf (2003) und Scheiner (2006) in die Mobilitätsforschung eingeführt und hat sich in den letzten Jahren zunehmend etabliert. Mobilitätsbiografien bilden das Mobilitätshandeln unter Berücksichtigung der individuellen Rahmenbedingungen im Lebensverlauf ab. Dadurch können unterschiedliche Lebensphasen, Kohorten- und Alterseffekte sowie gesamte Mobilitätsbiografien untersucht werden. Außerdem können Kausalitäten durch die zeitliche Reihenfolge treffender identifiziert werden als durch statistische Zusammenhänge zwischen einzelnen Querschnittsdaten (Lanzendorf 2003, S. 3). Darüber hinaus bieten Mobilitätsbiografien die Möglichkeit, die Abfolge von Lebensphasen und Schlüsselereignissen sowie die Dauer von Lebensphasen zu un-

tersuchen. Mobilitätsbiografien können sowohl qualitative als auch quantitative Daten enthalten.

Nach Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007) lassen sich unterschiedliche Domänen bzw. Teilbiografien identifizieren, die sich gegenseitig beeinflussen. Während Lanzendorf die Mobilitätsdomäne insbesondere von der Lebensstildomäne und Erreichbarkeitsdomäne beeinflusst sieht (2003, S. 9), beeinflussen nach Scheiner (2007) die Erwerbs-, Haushalts- und Wohnbiografie die Mobilitätsbiografie. Beiden Ansätzen ist gemein, dass das Mobilitätshandeln im Lebensverlauf im Zusammenhang mit anderen Lebensbereichen untersucht wird. Sowohl Lanzendorf (2003) als auch Scheiner (2007) vermuten wechselseitige Beziehungen zwischen den Domänen bzw. Teilbiografien.

Bisher bilden vor allem Schlüsselereignisse in Mobilitätsbiografien den Untersuchungsgegenstand. Schlüsselereignisse sind markante Ereignisse in einer Domäne oder Teilbiografie und können Wendungen der Mobilitätsbiografie initiieren. Schlüsselereignisse stehen häufig mit verändertem Mobilitätshandeln im Zusammenhang. Zwischen ihnen wird das Mobilitätshandeln meist als konstant und routiniert angenommen (Scheiner 2007, S. 163). Insbesondere die Beziehung zwischen Wohnortwechsel und Verkehrsmittelausstattung und -nutzung ist bereits untersucht worden (Wagner 1990; Scheiner 2006, 2009; Beige und Axhausen 2006; Prillwitz 2008; Scheiner und Holz-Rau 2013; Zhang et al. 2014). Weitere Studien stehen zwar nicht explizit im Zusammenhang mit dem biografischen Ansatz, aber untersuchen ebenfalls Veränderung und Stabilität von Alltagswegen im Zusammenhang mit Umzügen (z. B. Geier et al. 2001; Dittrich-Wesbuer et al. 2004; Bauer et al. 2005; Albrecht, in diesem Band).

Außerdem sind der Einfluss von Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur (Chatterjee et al. 2013), Veränderungen im Haushalt (Scheiner und Holz-Rau 2013) und der Einfluss von Veränderungen in der Verkehrsmittelverfügbarkeit (Fujii und Kitamura 2003; Beige und Axhausen 2006) auf alltägliches Mobilitätshandeln untersucht worden.

Bisher steht jedoch nicht die Abfolge von Mobilitätshandeln im gesamten Leben im Fokus. Mobilitätsbiografien bieten die Möglichkeit, das Mobilitätshandeln über das gesamte Leben hinweg zu analysieren. Einerseits ist es dabei von Interesse, den Einfluss von räumlichen, strukturellen und materiellen Rahmenbedingungen der Biografie zu untersuchen. Andererseits findet Mobilitätshandeln nicht nur im räumlich-strukturellen Kontext, sondern auch im sozialen Kontext statt. Es ist also zusätzlich von besonderer Bedeutung, den Einfluss des Mobilitätshandelns anderer Personen im sozialen Umfeld zu untersuchen. Dieser Einfluss ist in Mobilitätsbiografien noch weitgehend unberücksichtigt (eine Ausnahme sind Klöpfer und Weber 2007).



<http://www.springer.com/978-3-658-07545-3>

Räumliche Mobilität und Lebenslauf  
Studien zu Mobilitätsbiografien und  
Mobilitätssozialisation

Scheiner, J.; Holz-Rau, C. (Hrsg.)  
2015, XVI, 315 S. 35 Abb., Softcover  
ISBN: 978-3-658-07545-3