
Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Reihe herausgegeben von

M. Gather, Erfurt, Deutschland

A. Kagermeier, Trier, Deutschland

S. Kesselring, Geislingen, Deutschland

M. Lanzendorf, Frankfurt am Main, Deutschland

B. Lenz, Berlin, Deutschland

M. Wilde, Erfurt, Deutschland

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.

Reihe herausgegeben von

Matthias Gather
Verkehrspolitik und Raumplanung
Fachhochschule Erfurt

Martin Lanzendorf
Institut für Humangeographie
Goethe Universität Frankfurt am Main

Andreas Kagermeier
Freizeit- und Tourismusgeographie
Universität Trier

Barbara Lenz
Institut für Verkehrsforschung
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt (DLR) Berlin

Sven Kesselring
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Geislingen

Mathias Wilde
Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt

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

Lisa Döring

Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation

Eine quantitative Analyse von
Sozialisations-, Alters-, Perioden- und
Kohorteneffekten in Alltagsmobilität

 Springer VS

Lisa Döring
Dortmund, Deutschland

Dissertation Technische Universität Dortmund, 2017

Fortgeführte Reihe Band 39

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung
ISBN 978-3-658-22824-8 ISBN 978-3-658-22825-5 (eBook)
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-22825-5>

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 GmbH, ein Teil von Springer Nature 2018

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. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Danksagung

Mein besonderer Dank gilt Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, der mir diese Dissertation durch sein Vertrauen und seine Unterstützung durch kritische Nachfragen sowie zahlreiche thematische Diskussionen ermöglicht hat. Großer Dank gilt auch Prof. Dr. Simone Strambach für ihr Zutrauen und unsere zahlreichen Gespräche, durch die mein Interesse an der Forschung geweckt wurde. Darüber hinaus freue ich mich, dass Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart Interesse an meiner Arbeit hat und den Vorsitz meiner Prüfung übernimmt.

Meinen Kollegen des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der TU Dortmund danke ich besonders für die zahlreichen thematischen Diskussionen sowie die stetige Unterstützung und Hilfe während der Promotion. Der DFG bin ich dankbar für die Finanzierung des Forschungsprojektes „Mobility Biographies: A Life-Course Approach to Travel Behaviour and Residential Choice“ (HO 3262/5-1, HO3262/5-2), welches in Kooperation mit der Goethe Universität Frankfurt und ETH Zürich durchgeführt wurde, denn im Rahmen dieses Projektes konnte ich meine Dissertation erarbeiten.

Darüber hinaus bin ich Dr.it. Maarten Kroesen von der TU Delft sehr verbunden für die Unterstützung und hilfreichen Diskussionen über Markov Modelle während meines 3-monatigen Auslandsaufenthaltes an der TU Delft. Für die finanzielle Ermöglichung dieses Aufenthaltes bedanke ich mich beim DAAD.

Außerdem bedanke ich mich von ganzem Herzen bei meinem Lebensgefährten Matthias May, der mich besonders in der Zeit der Dissertation mit viel Geduld, Rücksicht, Empathie und Hilfsbereitschaft unterstützt und durch zahlreiche inhaltliche und strukturelle Diskussionen immer wieder motiviert hat. Meinen Freundinnen und Freunden danke ich herzlich dafür, dass sie mir immer einen abwechslungsreichen Ausgleich zu der Arbeit geboten haben.

Schließlich bedanke ich mich bei meiner Mutter und meinem Bruder aus tiefstem Herzen dafür, dass sie mir als feste, rahmengebende Säulen auch in der Zeit der Dissertation Halt gegeben haben.

Herzlichen Dank!

Dortmund, 30.3.2017

Inhalt

Abbildungen	.....	XI
Tabellen	.....	XIII
Formeln	.....	XV
Kästen	.....	XV
Abkürzungen	.....	XVII
Kurzfassung	.....	XIX
1. Einleitung	.....	1
2. Stand der Forschung – Sozialisation, Mobilitätssozialisation und Mobilitätsbiografien	.....	11
2.1	Sozialisation.....	11
2.2	Mobilitätssozialisation	22
2.3	Mobilitätsbiografien	25
2.4	Zwischenfazit Stand der Forschung.....	40
3. Forschungslücken und Forschungsfragen	.....	43
4. Theoretisch-konzeptioneller Rahmen – Intergenerationale, familiäre Mobilitätssozialisation durch produktive Realitätsverarbeitung in Mobilitätsbiografien	.....	51
4.1	Mobilitätssozialisation durch produktive Realitätsverarbeitung	52
4.2	Intergenerationale Mobilitätssozialisation in Mobilitätsbiografien	54
4.3	Interpretation und Diskussion	58
4.4	Zwischenfazit (Forschungsfrage 1).....	59
5. Erhebung von Mobilitätsbiografien an der TU Dortmund	.....	61
5.1	Datenerhebung und -eingabe	61
5.2	Zur (Nicht-)Repräsentativität des Datenbestandes	65
5.2.1	Altersstruktur	66
5.2.2	Geburtsjahre	67

5.2.3	Bildungsabschlüsse.....	68
5.2.4	Erwerbstätigkeit.....	69
5.2.5	Staatsangehörigkeit.....	70
5.2.6	Wohnstandort	71
5.2.7	Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen	72
5.2.8	Zusammenfassung der (Nicht-) Repräsentativität des Datensatzes	73
6.	Generationenunterschiede in Mobilitätsbiografien	75
6.1	Methode – Wilcoxon-Vorzeichen-Rang-Test.....	76
6.2	Empirisches Vorgehen zu Generationenunterschieden.....	77
6.3	Darstellung und Interpretation der Generationenunterschiede.....	78
6.4	Zwischenfazit.....	83
7.	Analyse von Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten mit Hilfe von Standard-Kohorten-Tabellen	85
7.1	Methode – Standard-Kohorten-Tabellen	86
7.2	Empirisches Vorgehen zur Alters-, Perioden- und Kohortenanalyse	87
7.2.1	Datensatzstrukturierung.....	87
7.2.2	Variablenaufbereitung	88
7.3	Darstellung der Ergebnisse der Alters-, Perioden- und Kohortenanalyse	92
7.3.1	Erwerbstätigkeit der Befragten in der Dortmunder Erhebung und der Bundesrepublik Deutschland.....	93
7.3.2	Führerscheinbesitz	97
7.3.3	Autoverfügbarkeit.....	101
7.3.4	Berufswegedistanzen	105
7.3.5	Nutzung des motorisierten Individualverkehrs	107
7.3.6	Nutzung des öffentlichen Verkehrs	110
7.3.7	Fahrradnutzung.....	111
7.3.8	Zu Fuß zurückgelegte Erwerbswege.....	112
7.4	Interpretation und Diskussion der Ergebnisse der Alters-, Perioden- und Kohortenanalyse.....	113
7.4.1	Alters- und Kohorteneffekte in Mobilitätsbiografien ..	115
7.4.2	Periodeneffekte in Mobilitätsbiografien	118

7.5	Zwischenfazit Alters-, Perioden- & Kohortenanalyse (Forschungsfrage 2).....	124
8.	Analyse von Veränderungen in der Autoverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung im Lebensverlauf mit Hilfe von Markov Modellen	127
8.1	Methode – Markov Modelle	127
8.1.1	Der Modellansatz.....	128
8.1.2	Formalisierung mit Kovariaten in Latent Gold.....	131
8.1.3	Modellentwicklung.....	137
8.1.4	Statistische Modellgütekriterien	139
8.1.5	Vom Modelloutput zu den Ergebnissen – von Ausgangs- & Übergangswahrscheinlichkeiten zu den Beispielbiografien	142
8.2	Empirisches Vorgehen zur Entwicklung von Markov Modellen.....	145
8.2.1	Modellvalidierung	145
8.2.2	Implementierung.....	147
8.2.3	Datensatzstrukturierung.....	149
8.2.4	Variablenaufbereitung und Hypothesen	150
8.3	Darstellung der Ergebnisse der Markov Modelle	161
8.3.1	Autoverfügbarkeit im Jahr 1980	163
8.3.2	Veränderungen in der Autoverfügbarkeit	173
8.3.3	Verkehrsmittelnutzung im Jahr 1980.....	187
8.3.4	Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung	199
8.4	Modellierung von Beispielmobilitätsbiografien	213
8.4.1	Autoverfügbarkeit.....	213
8.4.2	Verkehrsmittelnutzung	228
8.4.3	Zusammenfassung zu Beispielbiografien	241
8.5	Interpretation und Diskussion der Ergebnisse der Markov Modelle.....	242
8.5.1	Mobilitätssozialisation.....	245
8.5.2	Mobilitätsbiografien und Schlüsselereignisse.....	247
8.5.3	Methodisches Vorgehen zur Analyse von Mobilitätsbiografien	253

8.6	Zwischenfazit Markov Modelle (Forschungsfrage 3 & 4).....	255
9.	Synthese & Schlussfolgerungen	257
9.1	Inhaltliche Schlussfolgerungen.....	257
9.2	Methodische Schlussfolgerungen	266
9.3	Theoretisch-Konzeptuelle Schlussfolgerungen.....	268
9.4	Ausblick.....	269
	Literaturverzeichnis.....	273
	Register	293
	Anhang	295

Abbildungen

Abbildung 2-1: Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung	21
Abbildung 2-2: Kontext dieser Arbeit: Mobilitätssozialisation in Mobilitätsbiografien an der Schnittstelle von Sozialisations- und Lebenslaufforschung	42
Abbildung 4-1: Intergenerationale Sozialisation in Mobilitätsbiografien.....	57
Abbildung 5-1: Altersverteilung der befragten Personen, der Bevölkerung in Deutschland und in Nordrhein-Westfalen	66
Abbildung 5-2: Anzahl der Geburten nach Jahren und Personengruppen	67
Abbildung 5-3: Wohnorte der Befragten im Vergleich zur Bevölkerung in NRW und der BRD	72
Abbildung 7-1: Mobilitätsbiografie der Kohorte 1931-1940 und 1951-1960.....	126
Abbildung 8-1: Modellkonzeption.....	138
Abbildung 8-2: Konzeption der Markov Modelle zu Autoverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung.....	148
Abbildung 8-3: Autoverfügbarkeit von Generation 2	151
Abbildung 8-4: Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen von Generation 2	152
Abbildung 8-5: Verteilung der Altersgruppen von Generation 2.....	155
Abbildung 8-6: Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit der Generation 2 im Jahr 1980.....	165
Abbildung 8-7: Wahrscheinlichkeit für Verkehrsmittelnutzung der Erwerbstätigen aus Generation 2 im Jahr 1980.....	188
Abbildung 8-8: Vergleich der Modellergebnisse mit der beobachteten Autoverfügbarkeit.....	214
Abbildung 8-9: Geschätzte Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit nach Geschlecht und Geburtskohorten	216
Abbildung 8-10: Autoverfügbarkeit der Befragten nach Geschlecht und Geburtskohorten	216
Abbildung 8-11: Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit nach Alter, Kohorte und Geschlecht.....	217

Abbildung 8-12: Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit für Personen verschiedener Einstellungen zum Auto.....	219
Abbildung 8-13: Veränderungen in der Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit durch Hochzeiten.....	220
Abbildung 8-14: Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit für Frauen und Männer verschiedener Wohnorte.....	221
Abbildung 8-15 (nächste Seite): Wahrscheinlichkeit für Autoverfügbarkeit für Frauen und Männer zwischen 1980 und 2006 und der Einfluss von Stadt-, und Randwanderung sowie Pendeldistanzabnahme und Pendeldistanzzunahme.....	223
Abbildung 8-16: Beispielbiografien mit mehreren Schlüsselereignissen.....	227
Abbildung 8-17: Durchschnittliches Modellergebnis Verkehrsmittelnutzung.....	228
Abbildung 8-18: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in der Erhebung.....	228
Abbildung 8-19: Wahrscheinlichkeit für Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen von Männern.....	233
Abbildung 8-20: Wahrscheinlichkeit für Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen von Frauen.....	233
Abbildung 8-21: Wahrscheinlichkeit für Verkehrsmittelnutzung erwerbstätiger Männer.....	234
Abbildung 8-22: Wahrscheinlichkeit für Verkehrsmittelnutzung erwerbstätiger Frauen.....	234
Abbildung 8-23 (links): Beispiel einer „urbanen Verkehrsmittelbiografie“ eines Mannes.....	237
Abbildung 8-24 (rechts): Beispiel einer „urbanen Verkehrsmittelbiografie“ einer Frau.....	237
Abbildung 8-25: (links) Beispiel einer „peripheren Verkehrsmittelbiografie“ eines Mannes.....	240
Abbildung 8-26: (rechts) Beispiel einer „peripheren Verkehrsmittelbiografie“ einer Frau.....	240
Abbildung 9-1: (vorherige Seiten) Zusammenfassung der Mobilitäts- biografie der Kohorte 1951-1960 und der Autoverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung von 1960 Geborenen.....	266

Tabellen

Tabelle 2-1: Überblick über Studien zu Veränderungen im Mobilitätshandeln durch Ereignisse	30
Tabelle 5-1: Abgeschlossenes Hochschulstudium der Befragten und der Bevölkerung Deutschlands (Stand: 2012).....	69
Tabelle 5-2: Erwerbstätigkeit im bisherigen Lebensverlauf nach Personengruppen.....	70
Tabelle 5-3: Staatsangehörigkeit nach Personengruppen	71
Tabelle 5-4: Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen 1976, 1990, 2002 und 2008, ein Vergleich zwischen den Befragten und dem bundesdeutschen Durchschnitt.....	73
Tabelle 6-1: Top 10 der Verkehrsmittelbiografien der Eltern und Großeltern.....	79
Tabelle 6-2: Erwerbsjahre, Erwerbsepisoden und Erwerbswegedistanzen.....	80
Tabelle 6-3: Ergebnisse der Generationenunterschiede, Wilcoxon-Vorzeichen-Rang-Test	82
Tabelle 7-1: Erwerbstätigkeit der Befragten und der deutschen Bevölkerung 1940 bis 2010.....	94
Tabelle 7-2: Alter beim Erwerbseinstieg, Erwerbsjahre und Anzahl der Erwerbsepisoden	96
Tabelle 7-3: Führerscheinbesitz und Alter beim Erwerb des Führscheins nach Geburtskohorten	99
Tabelle 7-4: Führerscheinbesitz vor dem Erwerbseinstieg.....	101
Tabelle 7-5: Autoverfügbarkeit.....	104
Tabelle 7-6: Mittlere Distanzen der Berufswege	106
Tabelle 7-7: Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen	108
Tabelle 8-1: Struktur des Datensatzes im long-format	150
Tabelle 8-2: Modellklassifikations-Statistiken.....	162
Tabelle 8-3: Autoverfügbarkeit der Generation 2 im Jahr 1980.....	166
Tabelle 8-4: Veränderungen in der Autoverfügbarkeit der Generation 2 zwischen 1980 und 2006	174

Tabelle 8-5: Durchschnittliche Veränderungen in der Autoverfügbarkeit pro Jahr für die Generation 2 zwischen 1980 und 2006	176
Tabelle 8-6: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten in der Autoverfügbarkeit nach Altersklassen.....	178
Tabelle 8-7: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten in der Autoverfügbarkeit nach Einstellung.....	179
Tabelle 8-8: Übergangswahrscheinlichkeiten für Veränderungen in der Autoverfügbarkeit im Jahr einer Hochzeit unterschieden nach Geschlecht	180
Tabelle 8-9: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten für Veränderungen in der Autoverfügbarkeit und Wohnortveränderungen	182
Tabelle 8-10: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten für Veränderungen in der Autoverfügbarkeit und Veränderungen in der Berufswegedistanz.....	183
Tabelle 8-11: Verkehrsmittelnutzung aller Erwerbstätigen der Generation 2 im Jahr 1980	190
Tabelle 8-12: Durchschnittliche Übergänge zwischen Verkehrsmitteln auf Pendelwegen der Generation 2 zwischen 1980 und 2006 von einem Jahr zum Folgejahr	200
Tabelle 8-13: Übergangswahrscheinlichkeiten zwischen Verkehrsmitteln für Pendelwege im Jahr einer Veränderung in der Autoverfügbarkeit unterschieden nach Geschlecht.....	203
Tabelle 8-14: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten zwischen Verkehrsmitteln für Pendelwege nach Einstellung	206
Tabelle 8-15: Jährliche Übergangswahrscheinlichkeiten zwischen Verkehrsmitteln für Pendelwege und Veränderungen in der Berufswegedistanz.....	208
Tabelle 8-16: Übergangswahr. für Männer wie Anton.....	237
Tabelle 8-17: Übergangswahr. für Frauen wie Antonia.....	237
Tabelle 8-18: Übergangswahr. Emil	240
Tabelle 8-19: Übergangswahr. Emilia.....	240

Formeln

Formel 1: Markov Model mit Kovariaten	131
Formel 2: Ausgangswahrscheinlichkeit	133
Formel 3: Übergangswahrscheinlichkeit, Transition Logit Model.....	134

Kästen

Kasten 3-1: Forschungslücken und Forschungsfragen	49
Kasten 4-1: Kurzantwort auf Forschungsfrage 1	60
Kasten 6-1: Zusammenfassung der forschungsleitenden Hypothese 7 „Mobilitätsbiografien unterscheiden sich zwischen Generationen“	84
Kasten 7-1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Alter-, Perioden- und Kohortenanalyse	114
Kasten 7-2: Kurzantwort auf Forschungsfrage 2, Zusammenfassung der Forschungsleitenden Hypothese 5, 6 und 7	125
Kasten 8-1: Zusammenfassung Autoverfügbarkeit 1980.....	173
Kasten 8-2: Zusammenfassung Veränderung in der Autoverfügbarkeit	186
Kasten 8-3: Zusammenfassung Verkehrsmittelnutzung 1980.....	199
Kasten 8-4: Zusammenfassung Veränderung Verkehrsmittelnutzung.....	212
Kasten 8-5: Kurzantwort auf Forschungsfrage 3 & 4, Zusammen- fassung der forschungsleitenden Hypothesen 1 bis 6.....	256

Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
a.P.	andere Person
APK	Alters-, Perioden-, Kohorten
BRD	Bundesrepublik Deutschland
DNTS	Danish National Travel Survey
GMM	Großmutter mütterlicherseits
GMV	Großmutter väterlicherseits
GVM	Großvater mütterlicherseits
GVV	Großvater väterlicherseits
k.A.	keine Angaben
Kontiv	Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalte
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
MpR	Modell der Produktiven Realitätsverarbeitung
MU	Mütter
NMIV	nicht motorisierter Individualverkehr
NNTS	Norwegian National Travel Survey
NTS	National Travel Survey
SNTS	Swedish National Travel Survey
STU	Studierende
VA	Väter

Kurzfassung

In den letzten Dekaden fanden tiefgreifende, sich gegenseitig beeinflussende Veränderungen in der Gesellschaft, der Raumstruktur und der Wirtschaft in Deutschland und anderen westlichen Ländern statt, die sich auch in Veränderungen des alltäglichen Mobilitätshandelns zeigen. So gehen die Emanzipation der Frau, der Wertewandel, komplexere Familienstrukturen und die Pluralisierung von Lebensstilen sowie die Suburbanisierung, der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und Informations- und Kommunikationstechnologien und darüber hinaus der wirtschaftliche Wandel vom Fordismus zum Postfordismus mit weiteren alltäglichen Distanzen, einer zunehmenden Pkw-Nutzung und einem Angleichen des Mobilitätshandelns von Frauen an das der Männer einher. Neben diesen langfristigen Veränderungen der makrostrukturellen Rahmenbedingungen, die zu einem Wandel des aggregierten Mobilitätshandelns führen, ist das alltägliche individuelle Mobilitätshandeln durch individuelle Rahmenbedingungen und Veränderungen im Lebensverlauf beeinflusst. Auf der individuellen Ebene wird Mobilitätshandeln eher als routiniert und stabil beschrieben. Darüber hinaus zeigen Studien Ähnlichkeit zwischen der Abfolge und dem Eintreffen von Lebensereignissen sowie dem Autofahrstil und mobilitätsbezogenen Einstellungen zwischen Kindern und ihren Eltern. Demzufolge wirkt familiäre Sozialisation ebenfalls stabilisierend auf Mobilitätshandeln über Kohorten hinweg. Allerdings werden in diesen Studien Schulkinder und junge Erwachsene berücksichtigt, sodass es offen bleibt, ob Mobilitätshandeln der Eltern von ihren Kindern angeeignet und auch in späteren Lebensphasen, wenn sie selbstständige Verkehrsteilnehmer sind, reproduziert wird.

Die Analyse von kohortenspezifischen Mobilitätsbiografien sowie von Veränderungen im Mobilitätshandeln unter Rücksichtnahme von Mobilitätssozialisation und anderen individuellen Rahmenbedingungen sind bisher noch nicht durchgeführt worden. Die vorliegende Arbeit untersucht Mobilitätshandeln im Spannungsfeld von Veränderungen und Stabilität. Einerseits werden Veränderungen im Zeitverlauf und Veränderungen des Lebensverlaufes zwischen Kohorten betrachtet und andererseits wird die Stabilität im Lebensverlauf durch Pfadabhängigkeit sowie der Stabilität zwischen Kohorten durch Sozialisation berücksichtigt. Es werden, erstens ein theoretisch-konzeptueller Rahmen erarbeitet, zweitens Mobilitätsbiografien verschiedener Kohorten vergleichend untersucht und drit-

tens die Bedeutung von Mobilitätssozialisation der Eltern, des Älterwerdens sowie von Veränderungen in anderen Teilbiografien für das Mobilitätshandeln untersucht.

Die theoretische Auseinandersetzung mit und die empirische Analyse von Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation hat Folgendes ergeben:

- Durch die Verknüpfung des Modells der produktiven Realitätsverarbeitung mit dem Ansatz der Mobilitätsbiografien bietet diese Arbeit einen neuen theoretischen Untersuchungsrahmen zur Analyse von Mobilitätssozialisation im Lebensverlauf.
- Die quantitativen Analysen der Mobilitätsbiografien der Geburtskohorten 1911-1920 bis 1991-2000 zeigen von älteren Kohorten zu jüngeren Kohorten eine Standardisierung und eine Homogenisierung von Mobilitätsbiografien, bezüglich des Führerscheinerwerbs, der Autoverfügbarkeit und der Verkehrsmittelnutzung. Gleichzeitig wird eine Flexibilisierung der Erwerbstätigkeit von Kohorte zu Kohorte deutlich.
- Die Analyse von Personen geboren um 1957 zeigt keinen direkten Zusammenhang zwischen Veränderungen in der Autoverfügbarkeit oder Verkehrsmittelnutzung auf Berufswegen und dem Mobilitätshandeln ihrer Eltern. Dagegen zeigt sich deutlich, dass in dieser Generation insbesondere zwischen 18-25 Jahren ein Auto erworben wurde und Veränderungen später im Lebensverlauf selten sind. Darüber hinaus besteht Pfadabhängigkeit im Mobilitätshandeln und Veränderungen in der Berufswegedistanz sind maßgeblich mit Veränderungen in der Autoverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung verbunden. Dagegen sind andere Veränderungen, wie beispielsweise eine Hochzeit oder die Geburt eines Kindes, weniger von Bedeutung.

Mit ihren Ergebnissen leistet die Arbeit einen Beitrag dazu das Verständnis von Mobilitätshandeln im Lebensverlauf zu verbessern, was eine wichtige Grundlage für Mobilitätsprognosen, -projektionen und -modellierungen darstellt.