

2 Theorie: Von den Ursprüngen der Biographie- und Lebensereignisforschung zur Anwendung im Mobilitätskontext

2.1 Verkehrshandeln – Einführung der Begrifflichkeiten

In der vorliegenden Arbeit wird der Begriff Verkehrshandeln zur Beschreibung realisierter Distanzüberwindungen, deren Bewältigung einem bewussten Entscheidungsprozess unterliegen, benutzt und soll im Folgenden kurz erläutert werden. In der Forschungsliteratur wird zwischen *Mobilität* und *Verkehr* unterschieden (Ahrend, Daubitz, Schwedes, Böhme & Herget, 2013; Gather et al., 2008; Nuhn & Hesse, 2006): „Verkehr ist der Austausch von Personen, Gütern und Nachrichten zwischen getrennten Standorten durch die Überwindung von räumlichen Hindernissen“ (Merki, 2008, S. 8). Demgegenüber wird Mobilität als eine Fähigkeit zur Bewegung beschrieben und stellt damit im Gegensatz zu Verkehr als realisierte Form der Bewegung auch das Potential dazu dar (Gather et al., 2008). Somit kann zusammengefasst werden, dass Verkehr das „Instrument [ist], das Mobilität ermöglicht“ (Becker, 2003, S. 3). Inhaltlich werden soziale und räumliche Mobilität voneinander abgegrenzt. Im vorliegenden Beitrag wird ein Fokus auf die räumliche Mobilität gelegt. Dabei werden sowohl die kurzfristige Mobilität (Alltagsmobilität, z.B. auf dem Weg zum Arbeitsplatz) als auch die langfristige Mobilität (Wohnmobilität) betrachtet. Aufgrund der Erfragung bereits realisierter Bewegungen wird diese in der Folge als Verkehr bezeichnet.

Weiterhin wird bezüglich menschlicher Tätigkeiten zwischen *Handeln* und *Verhalten* unterschieden (Graumann, 1980). Die Begriffe werden in verschiedenen Disziplinen, wie Biologie, Psychologie und Pädagogik, sehr unterschiedlich und teilweise konträr verwendet (Edelmann & Wittmann, 2012). In den Sozialwissenschaften gibt es eine lange Tradition dieser begrifflichen Unterscheidung (Held, 2001; Weber, 1972). Verhalten wird dabei als „ein von außen beobachtetes oder registriertes Tun verstanden“, das eher reflexhaft ist (Schahn & Matthies, 2008, S. 663). Im Gegensatz dazu bezeichnet Handeln Entscheidungen, die „auf ein Ziel gerichtet sind und somit intentional ausgeführt werden“ (Hellbrück & Kals, 2012, S. 99; Schimank, 2010). Weber (2002, S. 2)

definiert Handeln als „menschliches Verhalten (einerlei ob äußeres oder innerliches Tun, Unterlassen oder Dulden) [...], wenn und insofern als der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven Sinn verbinden.“ Somit wird die bewusste, subjektive Motivation miteinbezogen (Schahn & Matthies, 2008; Schimank, 2010). Die Aktivitäten haben einen „mittleren Komplexitätsgrad“ und lassen sich durch Merkmale, wie autonomes Subjekt, Entscheidung über Alternativen, subjektiver Sinn, Intentionalität, Bewusstheit, flexibles Handlungskonzept, Verantwortlichkeit und Wissenserwerb charakterisieren (Edelmann & Wittmann, 2012, S. 171). Laut Edelmann und Wittmann können die beiden Begriffe Verhalten und Handeln als zwei Pole eines Kontinuums begriffen werden (siehe Abbildung 1). Der Übergang sei dabei fließend, darin eingebettet liegen die Routinen bzw. *Gewohnheiten* (Ahrend et al., 2013; Schimank, 2010). Andere wiederum verstehen Handeln als einen Teilbereich des Verhaltens, welches die Oberkategorie darstellt (Schimank, 2010).

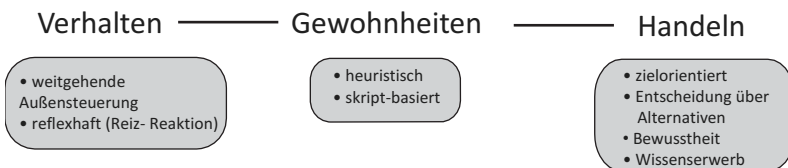


Abbildung 1: Verhalten und Handlung als Kontinuum, in das Gewohnheiten eingebettet sind. Eigene Darstellung nach Edelmann und Wittmann (2012)

Im vorliegenden Beitrag wird zugrunde gelegt, dass die Entscheidungen sowohl zur langfristigen als auch zur kurzfristigen Mobilität zielgerichtet sind, ein Wissenserwerb für die Entscheidung zu einem Umzug oder der Ausgestaltung der alltäglichen Mobilität notwendig ist und Alternativen möglich sind. Daher wird im Kontext dieser Arbeit der Begriff *Verkehrshandeln* benutzt. In diesem Sinne definieren Ahrend et al. (2013, S. 4) Verkehrshandeln ebenfalls als „die von Menschen bewusst (wert-, sinn-, ziel- oder zweckorientiert) ausgeführten Ortsveränderungen bzw. Aktivitäten mit unmittelbarem Zusammenhang zu den Ortsveränderungen von Personen und Gütern“.

2.2 Theoretische Perspektiven der Mobilitätsforschung

In der Mobilitätsforschung lag lange Zeit ein Schwerpunkt auf raumstrukturorientierter Forschung (Scheiner, 2007b) und mikro-ökonomischen Ansätzen. Ein Wandel von dieser eher angebotsorientierten Sichtweise zur Einbeziehung individueller und eher nachfrageorientierter Faktoren wird auf die 1970er Jahre datiert (Harms, Lanzendorf & Prillwitz, 2007). Der Einbezug des Individuums und die Betrachtung von Verkehrshandeln als individuelle, freie Entscheidung fand mit den Arbeiten von Hägerstrand (1970) und der von der Lundschele begründeten Betrachtung von Raum-Zeit-Strukturen Eingang in die Mobilitätsforschung. Vor allem Restriktionen finanzieller, zeitlicher und ressourcenbezogener Art von Haushalten wurden in diesen Arbeiten zur Erklärung raumbezogenen Handelns herangezogen. Hieraus entwickelte sich die *Aktionsraumforschung*, die den Raum der Alltagsaktivitäten betrachtet und Interaktionen zwischen Handlungen und Raum untersucht (Klingbeil, 1978). Diese konzentriert sich jedoch eher auf die Reaktion des Individuums auf äußere Strukturen und es gibt nur wenige Beiträge, die dieser Kritik einer einseitig gerichteten Wirkrichtung mit einer Integration in Handlungstheorien begegnen (Pohl, 2009; Scheiner, 1998). Ein weiterer Ansatz, das Konzept der Erreichbarkeiten, nimmt die Betrachtung von Aktivitätsorten zum Ausgangspunkt. Dabei werden verschiedene Dimensionen, wie individuelle Eigenschaften, zeitliche Ressourcen, Verkehrssystem und Siedlungsstrukturen betrachtet, um den Zugang zu Mobilitätsgelegenheiten zu beschreiben (Geurs & van Wee, 2004). In diesem Zusammenhang wird ebenfalls der Einfluss von Siedlungsstrukturen auf das Verkehrshandeln untersucht aber auch inwiefern Individuen sich Siedlungsstrukturen entsprechend ihrer individuellen Präferenzen aussuchen oder durch diese in ihrem Handeln geprägt werden (van Wee, 2009).

Die Verbindung einer gemeinsamen Betrachtung von Aktionsräumen und sozialen Netzen versucht die *Netzwerkanalyse* (Axhausen, 2008; Sharmeen, Arentze & Timmermans, 2014). Sie betrachtet Migration im Lebensverlauf im Zusammenhang mit der Ausdehnung sozialer Netzwerke. Weitere Ansätze, die soziokulturelle Aspekte aufgreifen, sind die Konzepte der Lebensstile bzw. Wohnumilieus und Mobilitätskulturen (Götz, Deffner & Klinger, 2016). Diese nehmen an, dass durch Lebensstilpluralisierung (Beck, 2003; Junge, 2002) und technische Entwicklungen weitere exogene Einflüsse entstehen, welche die Erklärung von Verkehrshandeln komplexer werden lassen und eine Ergänzung der äußeren Rahmenbedingung durch weitere Faktoren notwendig machen (Beckmann, Hesse, Holz-Rau & Hunecke, 2006). In diesem Sinne führen VertreterInnen dieses Ansatzes Muster aus Einstellungen, Werten und Handeln

unter dem Begriff der Lebens- bzw. Mobilitätsstile als Einflussgröße zusammen (Götz, 1998; Hunecke, 2000; Lanzendorf, 2002). Der Ansatz der *Mobilitätskulturen* wiederum kombiniert diese Lebensstile mit urbanen Charakteristiken und infrastrukturellen Rahmenbedingungen (Götz & Deffner, 2009; Götz et al., 2016; Klinger, Kenworthy & Lanzendorf, 2013; Klinger & Lanzendorf, 2015).

Lange Zeit dominierte das Verständnis des Individuums als „Homo Oeconomicus“, das ökonomisch rational handelt und vollständig informiert ist. Diese Vorstellung wurde jedoch abgelöst, als gezeigt werden konnte, dass Individuen nicht immer rational entscheiden und in der Realität selten alle Informationen einer zugrundeliegenden Entscheidung bekannt sind. Somit rückte die Untersuchung individueller Eigenschaften als Determinanten des Verkehrshandelns in jüngerer Zeit immer mehr in den Fokus. Das Verkehrshandeln wurde dabei jedoch erst im vergangenen Jahrzehnt als Anwendungsgegenstand in Betracht gezogen. Dabei fanden vor allem die Modelle der Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1991) und das Norm-Aktivationsmodell (Schwartz, 1977) Anwendung. Beide Modelle suchen das Handeln von Individuen zu erklären und legen einen Schwerpunkt entweder auf ein nutzenmaximierendes Handeln (TPB) oder auf ein altruistisches, durch Normen geprägtes Handeln (NAM). Die Theorie des geplanten Verhaltens nimmt hierbei die Konstrukte Einstellungen, subjektive Norm und wahrgenommene Verhaltenskontrolle zur Erklärung von Handlungen an. Das Modell wurde bereits vielfach in unterschiedlichsten Kontexten bestätigt und häufig im Bereich der Umweltpsychologie zur Erklärung von umweltrelevantem Handeln², wie z.B. im Falle der Mobilitätsforschung zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl, herangezogen (Heath & Gifford, 2002). Das Norm-Aktivationsmodell wurde in der Sozialpsychologie als Modell für altruistisches Handeln entwickelt und wird inzwischen im Kontext umweltrelevanten Handelns häufig als Spezialfall helfenden Handelns eingesetzt (Klößner, 2013; Thøgersen, 1996). Weiterhin wurde es bereits für die Erklärung umweltrelevanten Handelns modifiziert (Hunecke, Blöbaum, Matthies & Höger, 2001)³. Es konnte gezeigt werden, dass beide Modelle relevante Konstrukte zur Erklärung umweltbewussten Handelns beitragen (Bamberg & Möser, 2007; Gardner & Abraham, 2008). Die Erklärungskraft unterscheidet sich jedoch je nach spezieller Handlung (Abrahamse & Steg, 2009) und Zielgruppe (z.B. jüngere und ältere Menschen, siehe Heath & Gifford, 2002); aufgrund fehlender

² Der Begriff „umweltrelevant“ bezeichnet Handlungen, die den Umweltschutz unterstützen oder hinderlich für diesen sind (Hellbrück und Kals, 2012).

³ Für eine Beschreibung der Anwendung beider Theorien im Mobilitätskontext siehe Busch-Geertsema, Lanzendorf, Muggenburg und Wilde (2015).

systematischer Studien ist ein eindeutiger Nachweis der Überlegenheit eines der Modelle nicht möglich. Um umweltbewusstes Handeln nicht als entweder nutzenmaximierend oder überwiegend pro-sozial motiviert zu begreifen, gibt es verschiedene Versuche integrativer Modelle (Bamberg, 2013; Harland, Staats & Wilke, 1999; Klöckner & Blöbaum, 2010; Manstead, 1999; Matthies, 2005).

Diese Handlungsmodelle untersuchen die Intentionsbildung einer bestimmten Handlung. Verkehrshandeln wird allerdings häufig als Routine aufgefasst, die aufgrund wiederholter Ausführung geringerer kognitiver Kapazitäten bedarf. Dabei wird angenommen, dass eine bewusste Intentionsbildung zu Beginn stattfindet, bei wiederholtem Verhalten jedoch auf gebildete Verhaltensskripte (Abelson, 1981) zurückgegriffen wird, die ein schnelleres und effizienteres Agieren ermöglichen. Dementsprechend kann das Konstrukt der Gewohnheiten alltägliches Handeln besser erklären als Konstrukte, wie Normen (Schwartz, 1981) oder die subjektive Verhaltenskontrolle (Ajzen, 1991) der kurz beschriebenen Verhaltensmodelle der Sozialpsychologie (Triandis, 1977). Aus diesem Grunde wurde das Konzept der Gewohnheiten durch die Gruppe um Verplanken auch im Kontext der Mobilitätsforschung stark diskutiert (Verplanken, Aarts, van Knippenberg & van Knippenberg, 1994). Dabei gibt es verschiedene Konzeptualisierungen des Konstrukts Gewohnheiten, die sich je nach (Teil-) Disziplin unterscheiden:

Klöckner und Matthies (2012) unterteilen die unterschiedlichen theoretischen Hintergründe in drei Ansätze: (1) assoziativer oder konnektionistischer Ansatz (2) heuristischer und (3) Schema oder skript-basierter Ansatz. Sie unterscheiden sich in ihrem Verständnis von Gewohnheiten als verschiedene Stufen auf einem Kontinuum eines Entscheidungsprozesses oder verstehen Gewohnheiten und Handlungen als zwei unterschiedliche Prozesse (siehe Abbildung 2).

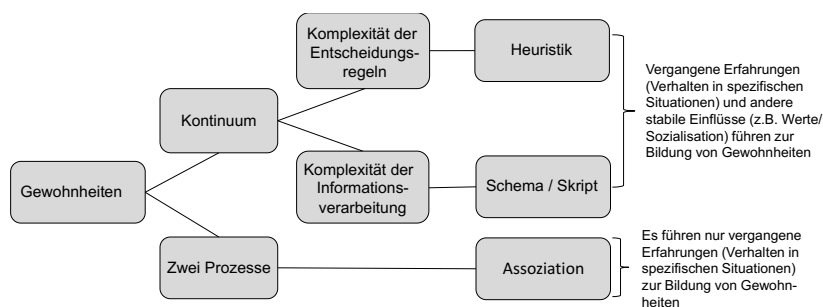


Abbildung 2: Verschiedene theoretische Ansätze des Konstrukts der Gewohnheiten (nach Klöckner & Matthies, 2012)

Klößner und Matthies (2012) beschreiben die Arbeiten von Enste (z.B. 1998) als ein charakteristisches Beispiel für den heuristischen Ansatz (1). Dieser Ansatz versteht Gewohnheiten als einfache und effiziente „Daumenregel“, um Entscheidungen zu treffen. Verplanken und seine Forschungsgruppe (z.B. Verplanken et al., 1994) werden als dem skript-basierten Ansatz (2) zugehörig klassifiziert. Dieser entspricht zugleich dem Verständnis der meisten ForscherInnen, die sich mit Mobilitätsverhalten und Verkehrshandeln beschäftigen (Klößner & Matthies, 2012). Sie definieren Gewohnheiten als Skript, das durch kontinuierliche Wiederholung gebildet wird im Sinne von Abelson (1981; Klößner, 2005a). Dies bedeutet, dass bestimmte Hinweisreize eine bestimmte Handlungssequenz in einer bestimmten Situation aktivieren. Daher scheint der Einfluss der Intention geschwächt oder im Extremfall sogar vollständig unterdrückt zu werden. Die beiden letzten Ansätze verstehen Gewohnheiten und bewusste Entscheidungen nicht als zwei verschiedene Prozesse, sondern als zwei entgegengesetzte Pole eines Kontinuums (vgl. 2.1 und Abbildung 2). Diese Ansätze gehen davon aus, dass gewohntes Verhalten vom Verhalten in der Vergangenheit und psychologischen Prozessen, wie Sozialisation oder der Bildung von Werten, beeinflusst wird (Klößner & Matthies, 2012). Wood und ihre Arbeitsgruppe (Wood, Tam & Witt, 2005) wiederum werden dem assoziativen Ansatz (3) zugeordnet. Aus ihrer Sicht basieren Gewohnheiten vor allem auf der Verbindung des neuronalen Netzwerkes und situativen Hinweisreizen. Gewohnheiten entwickeln sich demnach durch wiederholte, erfolgreich durchgeführte Handlungen in einem stabilen Kontext in der Vergangenheit. Wood und ihre KollegInnen verstehen Gewohnheiten und bewusste Entscheidungen als zwei unterschiedliche Prozesse.

In neueren Arbeiten unterscheiden Friedrichsmeier, Matthies und Klößner (2013) nur noch zwischen zwei Ansätzen, dem assoziativen und dem skript-basierten Ansatz. Darüber hinaus betonen sie den prototypischen Charakter und argumentieren, dass diese Ansätze sich nicht gegenseitig ausschließen. Jeder Ansatz schafft in seinen Extremen eine theoretische Überschneidung, die „nicht aufgelöst werden kann“ (Friedrichsmeier et al., 2013, S. 2). Die Erkenntnis „dass die Kombination von stabilem Kontext und Handlungshäufigkeit der Hauptbestandteil von Gewohnheit ist“ (Friedrichsmeier et al., 2013, S. 10), unterstützt die Ergebnisse des von Wood vorgeschlagenen Assoziationsansatzes (Wood et al., 2005), um die Stabilität von Verhalten zu erklären. Jedoch ist weitere Forschung notwendig, um das Konzept der Gewohnheiten weiter auszudifferenzieren und beispielsweise im Rahmen von Handlungen zu verstehen.

Auch in der Geographie fand das Konzept der Gewohnheiten in der Mobilitätsforschung Beachtung: So werfen Schwanen, Banister und Anable (2012) in Auseinandersetzung mit dem psychologisch geprägten Begriff die Frage nach einer neuen Konzeptualisierung des Konstrukts auf der philosophischen Grundlage des Pragmatismus nach Ravaisson und Dewey und eines weiter gefassten Begriffs, im Sinne eines gemeinschaftlichen Gewohnheitsbegriffs auf, den sie als „body–mind–world assemblage“ begreifen (Schwanen, Banister et al., 2012, S. 526).

Je nach theoretischer Konzeptionierung wird das Konstrukt in Untersuchungen unterschiedlich operationalisiert: Die Messung als vergangenes Verhalten hat viel Kritik erfahren und den Vorwurf tautologischer Schlussfolgerungen nicht überwunden. Aus diesem Grund wurden weitere Messskalen entwickelt. Als besonders prominentes Beispiel sind das Frequency-Response Instrument von Verplanken et al. (1994) und seine Weiterentwicklung des Self-Report Index of Habit Strength (Verplanken & Orbell, 2003) zu nennen.

In unterschiedlichen Kontexten und Anwendungsfeldern, wie z.B. nachhaltiger Konsum (Schäfer, Jaeger-Erben & Bamberg, 2012), Ernährung (Brunner, Kropp & Seher, 2006; Herde, 2007) und Mobilität (Bamberg, 1996; Eriksson, Garvill & Nordlund, 2008; Gärling & Axhausen, 2003; Harms, 2003; Klöckner, 2005b; Prillwitz, Harms & Lanzendorf, 2006) untersuchen ForscherInnen Gewohnheiten. Weiterhin wird der intendierte Aufbau neuer Gewohnheiten untersucht (Adriaanse, Gollwitzer, Ridder, Wit & Kroese, 2011; Bamberg, 2002; Klöckner, 2005a). Verschiedene Einflussfaktoren, wie die Änderungen externer Rahmenbedingungen im Transportsystem, aber auch individuelle Faktoren werden als Auslöser der Unterbrechung von Gewohnheiten diskutiert, die teilweise auch im Bereich des Mobilitätsmanagements angewandt werden. Somit hat der zu Beginn dargestellte Perspektivenwechsel mit einer Verzögerung ebenfalls in der Praxis begonnen (Busch-Geertsema, Klinger & Lanzendorf, 2016; Wilde, 2015). Als individuelle Faktoren, die gewohnte Handlungen im Alltag unterbrechen und wieder in neue, bewusste Entscheidungen überführen können, werden vor allem Lebensereignisse diskutiert. Hierbei wird davon ausgegangen, dass Lebensereignisse, wie die Geburt eines Kindes, viele Änderungen im Alltagsablauf herbeiführen und damit eine Unterbrechung von Routinen darstellen, die erst wieder neu gebildet werden müssen. Dabei wird angenommen, dass dies ein „Gelegenheitsfenster“ (Franke 2001, S.21) darstellt, welches die Aufmerksamkeit sowie die Suche nach neuen Informationen stärkt und damit eine Änderung des Verkehrshandelns wahrscheinlicher machen kann.

Im folgenden Kapitel werden die theoretischen Grundlagen von Lebensereignissen ausführlich beleuchtet, da eine fundierte theoretische Betrachtung des Begriffs häufig vernachlässigt wird (2.3). Im Anschluss wird die Betrachtung von Lebensereignissen aus einer Längsschnittperspektive durch die Biographie- und Lebenslaufforschung (2.4) vorgestellt. Nachfolgend werden die beiden Ansätze der Biographieforschung und Lebensereignisforschung in ihrer Anwendung in der Mobilitätsforschung gemeinsam betrachtet (2.5). Das Theoriekapitel endet mit dem Aufzeigen aktueller Forschungslücken, der Fragestellungen der vorliegenden Arbeit sowie der theoretischen Herleitung der Hypothesen (2.6).

2.3 (Kritische) Lebensereignisse

Der etymologische Ursprung des Wortes Krise wird auf „krinein“, d.h. trennen, zurückgeführt und beschreibt damit die „Unterbrechung von Gewohntem“ (Filipp & Aymanns, 2010, S. 13). Der Beginn der Erforschung von *Lebensereignissen* wird häufig auf die Arbeiten von Lindemann (1944) in den 1940er Jahren datiert. Seither wurde dieses Gebiet vor allem von der Psychologie aus verschiedenen Perspektiven untersucht. Je nach Blickwinkel der Teilbereiche der Psychologie wurden verschiedene Definitionen geprägt. Während die klinische Psychologie und die Gesundheitspsychologie eher einen pathologischen Blickwinkel einnehmen und kritische Lebensereignisse und ihre Auswirkungen auf die psychische Gesundheit und das Stressempfinden untersuchen, betrachtet die Entwicklungspsychologie Lebensereignisse unter einem neuen Gesichtspunkt als Herausforderung, deren Überwindung zu einer Reifung führt (Filipp, 1995b). Andere Teildisziplinen der Psychologie, wie die differentielle Psychologie oder Sozialpsychologie, beleuchten das Konstrukt ebenfalls aus ihrem Grundinteresse und untersuchen den Zusammenhang mit der Persönlichkeit und sozialen Ressourcen (Horlacher, 2000).

Im nachfolgenden Abschnitt werden verschiedene Definitionen dargestellt. Dabei wird ein Fokus auf die Perspektive der Entwicklungspsychologie gelegt, da diese – wie noch beschrieben wird – der Betrachtung von Lebensereignissen in der vorliegenden Arbeit am nächsten kommt.

Klassischerweise werden kritische Lebensereignisse aus der *Sozialpsychologie* heraus definiert als „umbruchartige Veränderungen im Leben eines Individuums, die kurzfristig oder anhaltend sein können und die potenziell bedrohlich sind. Beispiele sind schwere Krankheiten, Scheidungen oder der Tod des Ehepartners“ (Jonas & Leberherz, 2005, S. 576).

In der *Entwicklungspsychologie* werden sogenannte normative und kritische Lebensereignisse unterschieden (Montada, 2008). Altersnormierte Lebensereignisse sind demnach Ereignisse, mit denen eine „Mehrheit in der Population mit derselben Klasse von Aufgaben in einer spezifischen Periode des Lebens konfrontiert ist“ (Montada, 2008, S. 36). Sie repräsentieren also erwartbare biologische oder soziale Ereignisse, die in den meisten Biographien geschehen (z.B. Schuleintritt, etc.). Kritische Ereignisse sind auf der anderen Seite nicht in der Mehrheit der Lebensläufe zu erwarten.

Filipp hat sich intensiv mit den verschiedenen Teildisziplinen und Definitionen von Lebensereignissen auseinandergesetzt. Sie definiert Lebensereignisse als „reale Lebenserfahrungen einer besonderen affektiven Tönung [...], die sich für die Person als Zäsuren im Geschehensablauf darstellen und die auch retrospektiv – etwa in autobiographischen Berichten – häufig als Einschnitte und Übergänge im Lebenslauf wahrgenommen werden“ (Filipp, 1995b, S. 293). Dabei unterteilt sie diese Lebensereignisse in normative (an das kalendarische Alter gebunden), epochalnormierte (an den historischen Kontext gebunden) und non-normative Ereignisse (Eintrittswahrscheinlichkeit weder an historischen Kontext noch Alter gebunden) (Filipp, 2007, S. 347). Diese Unterteilung erweitert die oben genannte Perspektive der Entwicklungspsychologie und stimmt mit der Definition nach Hultsch und Cornelius (1995) überein.

Sie charakterisiert Lebensereignisse dabei anhand von drei Kriterien (Filipp, 1995a; Filipp, 2007): Sie beschreibt Lebensereignisse eher als Prozess, denn als Einschnitte, die eine „raumzeitliche Verdichtung“ (Filipp, 2007, S. 338) eines Ereignisablaufs darstellen (1). Kritische Lebensereignisse erfordern eine Anpassungsleistung (2), um das entstandene Ungleichgewicht auszugleichen und das Gleichgewicht wiederherzustellen. Dieses Kriterium der Wiederanpassung nach dem Bruch von Routinen ist zugleich jenes, das die meisten ForscherInnen im Bereich Lebensereignisse als zentral für ihre Definitionen ansehen (Lawton & Teresi, 1994) und aus den Arbeiten von Holmes und Rahe (1967) übernommen haben. Wiederanpassung wird dabei wie folgt definiert:

“Social readjustment includes the amount and duration of change in one’s accustomed pattern of life resulting from various life events. As defined, social readjustment measures the intensity and length of time necessary to accommodate to a life event, regardless of the desirability of this event” (Holmes & Rahe, 1967, S. 213).

Die Annahme, dass Routinen durch Lebensereignisse unterbrochen werden und eine Anpassungsleistung erfordern, ist zentral für die vorliegende Arbeit (siehe 2.2).

Der Grund für das Erleben eines kritischen Lebensereignisses und der Entstehung des Ungleichgewichts mag in der Person oder aber auch in der Umwelt begründet sein (3). Dabei geht es nach Filipp um die „Reorganisation des Passungsgefüges“ (2007, S. 338), was durch die Anpassung der Person an ihre Situation oder umgekehrt durch die Veränderung der Umwelt (z.B. durch Neugestaltung der Umwelt oder Aufsuchen einer neuen Umwelt) geschehen kann.

Aufgrund der Erweiterung des Begriffes Stress bestimmt Filipp (2007) den Begriff kritisch neu, um zu verdeutlichen, dass die Folgen des Ereignisses nicht nur durch dieses selbst bestimmt werden, sondern auch durch den Kontext und die individuelle Vulnerabilität und Resilienz. Sie definiert zehn Merkmale zur Beschreibung eines kritischen Lebensereignisses:

1. *Bedrohung des Person-Umwelt-Passungsgefüges*: starke Veränderung des Lebens, die eine Neuordnung erfordert.
2. *Wirkungsgrad*: ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es viele Lebensbereiche betrifft.
3. *Zielrelevanz*: ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es in Konflikt mit für die Person hochrelevanten Zielen steht.
4. *Affektiver Gehalt*: Hervorrufen starker Emotionen (direkt abhängig vom Ereignis oder sekundärer Art, wie Schuld oder Scham)
5. *Kontrollierbarkeit*: ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es nicht der Kontrolle des Individuums unterliegt.
6. *Vorhersehbarkeit und Erwartungshorizont*: Ereignisse sind eher kritisch, wenn sie nicht vorhersehbar oder erwartbar waren und somit keine Bewältigungsressourcen in Antizipation aktiviert werden können.
7. *Nonnormativität*: ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es ein sehr selten stattfindendes Ereignis oder ein Ereignis ist, das in dieser Lebensspanne selten auftritt.
8. *Selbstwertbezug*: ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es den Selbstwert einer Person bedroht und Kontinuität in der Selbstwahrnehmung nicht gewährleistet werden kann.
9. *Entwicklungsbezug*: Ein Ereignis ist eher kritisch, wenn Erinnerungen an vormalige Ereignisse hervorgerufen werden, die nicht bewältigt wurden.
10. Ein Ereignis ist eher kritisch, wenn es sich um den Verlust einer wichtigen Person handelt oder das soziale Umfeld keine nötige Unterstützung bieten kann.

Weitere Unterscheidungen, anhand derer Lebensereignisse bewertet werden können, sind nach Hultsch und Cornelius die folgenden Pole: subjektiv-objektiv, Gewinn- und Verlustereignisse, Ereignisse, für deren Eintritt die Person selbst

verantwortlich ist, und solche, über die sie keine Kontrolle hat, sowie die Vorhersagbarkeit (Hultsch & Cornelius, 1995).

Grundlage der Lebensereignisforschung ist die Betrachtung von Lebensereignissen als Stressoren, meist im Zusammenhang mit den Studien und Grundannahmen von Lazarus (1990) genannt. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Stress umso höher ist, „je mehr dieses Ereignis das Leben der Person verändert und je höher somit der „Wiederanpassungsaufwand“ an die durch das Ereignis veränderte Lebenssituation ist“ (Filipp, 2007, S. 341), je nachdrücklicher also das Passungsgefüge zwischen Mensch und Umwelt aus dem Gleichgewicht gebracht wurde. Dies impliziert bereits die Schwierigkeit, die Höhe des Wiederanpassungsaufwands zu erfassen, da die Schwere nicht nur im Ereignis, sondern auch in der individuellen Passung zwischen Umwelt und Person liegt und somit nur sehr schwer absolut zu bestimmen ist.

Häufig wurde versucht, den Wiederanpassungsaufwand zu quantifizieren, um der Kritik einer undifferenzierten Betrachtung unterschiedlicher Lebensereignisse gerecht zu werden. Traditionell basieren diese Versuche (Banyard & Grayson, 1996; Turner & Wheaton, 1997) auf dem Ansatz von Holmes und Rahe (1967) und ihrer Entwicklung der Social Readjustment Rating Scale (SRRS). Die Skala hat den Anspruch ein standardisiertes Instrument zur Erfassung der Wiederanpassungsleistung an Lebensereignisse darzustellen und fragt 43 Ereignisse ab. Diese stammen aus den Bereichen Familie, Arbeit, Finanzen, Freizeit, Gesundheit und Wohnen und sollen nach der Häufigkeit des Auftretens und der erforderlichen Anpassung bewertet werden. Dieses Instrument wurde im Anschluss vielfach adaptiert und weiter entwickelt. Als weit verbreitete Instrumente werden die Weiterentwicklung des SRRS von Hobson (Hobson et al., 1998; Hobson & Delunas, 2001), das Psychiatric Epidemiological Research Interview (Dohrenwend, Askenasy, Krasnoff & Dohrenwend, 1978) und der Life Experience Survey (Sarason, Johnson & Siegel, 1978) genannt (Filipp, 2007; Horlacher, 2000). Auch die Listen nach Cochrane und Robertson (1973) und Constantini et al. (1974) finden häufig Anwendung. Im deutschsprachigen Raum wird die Münchner Ereignisliste (Maier-Diewald, Wittchen, Hecht & Werner-Eilert, 1983) vielfach eingesetzt. Eine Übersicht verschiedener Verfahren findet sich bei Filipp und Braukmann (1995). Auch heute noch finden einige dieser Instrumente auf Basis der Ereignislisten in der Forschung Anwendung (Luhmann, Hofmann, Eid & Lucas, 2012; Scully, Tosi & Banning, 2000; Vahtera et al., 2007). Das Konstrukt der kritischen Lebensereignisse kann ein deskriptives oder explanatorisches Konzept darstellen. Es ermöglicht die Beschreibung subjektiv wichtiger Ausschnitte individueller Lebensverläufe und hat dabei die Funktion eines autobiographischen Gedächtnisses, anhand dessen eine Konstruktion des

subjektiven Lebens erfolgt. Als explanatorisches Konzept ermöglicht es die Erklärung von Veränderungen in dem von Filipp bezeichneten Person-Umwelt-Passungsgefüge (Filipp, 2007).

Die Messung kritischer Lebensereignisse mit Ereignislisten stößt vielfach auf Kritik. Vor allem ihre Nützlichkeit im Bereich der Testtheorie erscheint fraglich. Die Messung der Wiederanpassungsleistung von Lebensereignissen wurde weiterentwickelt und zunächst mit populationsspezifischen Messinstrumenten (Klumb & Baltes, 2004; Steinhausen & Winkler Metzke, 2001) erhoben. Es wurde auch eine Einteilung nach allgemeineren Kriterien, wie positiv und negativ, vorgenommen (Baumeister, Bratslavsky, Finkenauer & Vohs, 2001). Da generelle Probleme damit nicht überwunden werden konnten, fand eine Entwicklung hin zu subjektiveren Instrumenten statt, bei denen beispielsweise der Belastungsgrad und die Kontrollierbarkeit eingeschätzt werden sollten (Filipp, 2007). Jedoch bleiben auch diese Verfahren nicht frei von Problemen. Vor allem im Bereich der klinischen Psychologie wird eine Konfundierung mit der abhängigen Variable, meist psychische Krankheiten oder Belastungserscheinungen (Schroeder & Costa, 1984), vermutet, bei der die Kausalrichtung nicht klar identifiziert werden kann. Unumstritten ist aber vor allem die Einzigartigkeit des Erlebens einschneidender Erlebnisse, die Höhe der empfundenen Belastung variiert interpersonal sehr stark (Filipp & Aymanns, 2010; Katschnig, 1980). Aus diesem Grund wurde häufig die Erfragung bestimmter Symptome, die Hinweise auf die Aufarbeitung geben sollen, ergänzt (für eine neuere Übersicht siehe Maercker & Bromberger, 2005). Nur schwer zu überwindende Probleme treten auch in der Erfassung der Lebensereignisse durch suggestive Formulierungen des Erfragens und der Berücksichtigung von nicht eintretenden, aber sehr erwünschten Ereignissen auf.

Die Erforschung von Lebensereignissen hat in der Folge zu einer Fokussierung auf einzelne Lebensereignisse und deren Einbettung in den Lebenskontext geführt (Filipp, 2007). Dies wird als *single- event approach* bezeichnet. Dabei wurden Ereignisse wie der Tod des Ehepartners bzw. der Ehepartnerin oder einer anderen wichtigen Person, der Verlust des Arbeitsplatzes, eine Scheidung oder Trennung untersucht (Filipp, 2007). Die Stichprobenzusammenstellung stellt hierbei eine besondere Herausforderung dar, da kritische Ereignisse häufig nicht vorherzusagen sind und eine zufällige Zuweisung zu Experimental- oder Kontrollgruppen nicht möglich ist. Diese Entwicklung ist ebenfalls im Bereich der Mobilitätsforschung zu finden, wie noch zu zeigen sein wird.

Als besonders belastend empfunden werden, über die verschiedenen Studien und Messinstrumente hinweg, konsistent der Tod der Ehepartnerin bzw. des Ehepartners, Scheidung, Trennung, Tod eines Familienmitglieds und das

Erleben einer schweren Krankheit oder gesundheitlichen Beeinträchtigung. Diese wurden ebenfalls in Einzelstudien und ihren Auswirkungen auf das Individuum untersucht: Tod der Ehepartnerin bzw. des Ehepartners (Stroebe, Hansson, Stroebe & Schut, 2001) und gesundheitliche Beeinträchtigungen (Filipp, 1992). Hobson et al. (1998) teilen die 20 stressigsten Lebensereignisse in fünf Bereiche ein: Tod und Sterben, Gesundheitsbelange, Kriminalität, Finanzen und familienbezogene Ereignisse.

Gemein sind den beschriebenen Ansätzen der neuartige Charakter von Lebensereignissen sowie die Notwendigkeit, Bestandteile des Alltags durch unterbrochene Routinen neu auszurichten und Entscheidungen zu überdenken. Im nächsten Kapitel wird die Betrachtung von Lebensereignissen aus einer Längsschnittperspektive – der Biographieforschung – vorgestellt.

2.4 Biographie- und Lebens(ver)lauf(s)forschung und ihre historische Einbettung

Die Biographieforschung überwindet den single-event Ansatz, in dem sie Lebensereignisse als kleinstes konstituierendes Element eines Lebenslaufs betrachtet und das Nachzeichnen intraindividueller Entwicklungen ermöglicht. Statt einzelne Ereignisse losgelöst vom Individuum zu betrachten, analysiert sie eine Vielzahl von Ereignissen einzelner Individuen.

Die Biographieforschung bezeichnet ein komplexes Forschungsfeld, das keineswegs einheitlich und in einer Vielzahl von Disziplinen verankert ist. So ist sie vor allem in der Soziologie (Sociology of the Life Course) und der Erziehungswissenschaft, aber auch in der Geschichts- und Kulturwissenschaft, in der Geographie (Lindner, 1999; Pütz, 2004) und verschiedenen Richtungen der Psychologie (Life span psychology) beheimatet (Dausien, 2008; Green, 2010; Mayer, 2003). Aber auch in der Biologie/Medizin und in den Bildungswissenschaften, Demographie, Philosophie/Theologie und Ethnologie findet sie Anwendung (Kruse & Wahl, 2014). Gleichzeitig existieren verschiedenste Begrifflichkeiten um das Forschungsfeld, das sich mit Biographien von Individuen aus einer Langzeitperspektive heraus beschäftigt, zu beschreiben: So wird das Feld als biographische bzw. autobiographische Methode, sozio-biographische Methode, Biographieforschung, life history approach, life history technique, Methode der persönlichen Dokumente, Dokumentenmethode, biographische Forschung (Fuchs-Heinritz, 2009) oder life course theory (Mortimer & Shanahan, 2006) bezeichnet.

Obwohl der Lebenslauf somit aus den verschiedensten Perspektiven beleuchtet wird, bestehen noch viele Herausforderungen und offene Forschungsfragen

hinsichtlich interdisziplinärer Ansätze (Green, 2010; Levy, Ghisletta, Le Goff, Spini & Widmer, 2005; Settersten, 2009).

In diesem Kontext unterscheiden Dausien (2008) wie auch Kohli (1978) und Lamnek (2010) die Begriffe Biographie und Lebenslauf. *Biographie*, übersetzt als „Lebensbeschreibung“, bezeichnet das Resultat eines individuellen und kollektiven Erzählprozesses und die Konstruktion sozialer Wirklichkeiten. Der Begriff der Biographie wird auch verstanden als „sinnhafte[s] Handeln eines Subjektes in einer durch einen Lebensprozess vorgegebenen Zeitstruktur. Das sinnhafte biografische Handeln umfasst dabei auch antizipierende Entscheidungen und Selbstreflexionen“ (Sackmann, 2007, S. 50). Demgegenüber beschreibt der Begriff *Lebenslauf* ein neutraleres Bild:

„Der Begriff Lebenslauf ist enger gefasst als der Biographiebegriff und wird häufig mit der „äußeren“ oder „objektiven“ Abfolge der innerhalb der Lebensspanne eines Individuums auftretenden Ereignisse assoziiert, während Lebensgeschichte als Erzählung über diese Ereignisse, als „innere“ oder „subjektive“ Seite betrachtet wird“ (Dausien, 2008, S. 355).

Diese Unterscheidung kann auch auf die Ausrichtung der verschiedenen Forschungsströme transferiert werden. So wird häufig zwischen der soziologischen Biographieforschung, der psychologischen Biographieforschung (Fuchs-Heinritz, 2009; Thomae, 1999) und der Lebenslaufforschung unterschieden (Sackmann, 2007; Voges, 1987). Die Forschungstraditionen folgen relativ unabhängigen Ansätzen, die zwar Gemeinsamkeiten aufweisen, sich jedoch nach Diewald und Mayer (2009) in den letzten Jahren verstärkt in unterschiedliche Richtungen entwickelt haben. Diese drei Felder werden nun aufgrund ihrer Relevanz für die vorliegende Arbeit kurz näher beschrieben.

Soziologische Biographieforschung. Der Forschungsansatz – zuvor oft als biografische Methode und nicht als eigenständiger Ansatz bezeichnet (Fuchs-Heinritz, 1999) – aus der Soziologie legt den Fokus auf die gesellschaftliche Zeit und den Kontext. Dabei wird das Individuum nicht als sich entfaltende Persönlichkeit, sondern als durch soziale Institutionen und Strukturen beeinflusst betrachtet. Das Ziel der soziologischen Biographieforschung ist dabei die Darstellung der Individuen in ihren verschiedenen Rollen und zu analysieren, wie dies wiederum Muster der sozialen Schichtung beeinflusst (Diewald & Mayer, 2009). Der Ansatz wird übereinstimmend auf Studien von Thomas und Znaniecki (1958), die in erster Auflage 1918 erschienen, zurückgeführt (Fuchs-Heinritz, 1999; Sackmann, 2007). Die Forschung erfolgt überwiegend qualitativ.

Psychologische Biographieforschung. In der Biographieforschung aus psychologischer Sicht rückt das Individuum als aktive/r GestalterIn seiner Umwelt in den Fokus (Sackmann, 2007). Die Entwicklung des Individuums über den Lebensverlauf mit dem Erwerb von Fähigkeiten sowie deren

Erhaltung, Veränderung und Abbau steht im Vordergrund (Baltes, Staudinger & Lindenberger, 1999). Dabei werden Verhalten, Fähigkeiten und Erleben als „dynamisch, multidimensional, multifunktional und nicht linear“ aufgefasst (Baltes et al., 1999, S. 472). Verschiedene theoretische Konzepte aus der Psychologie, wie psychoanalytische, individualpsychologische und tiefenpsychologische Ansätze liegen der Forschung zugrunde, die Kausalbeziehungen von Ereignissen und späteren Wahrnehmungs- und Verhaltensmustern untersucht (Thomae, 1999). Hier ist ebenfalls die *Life-Event Forschung* zu verorten, die zwar nicht auf die angesprochenen Konzepte zurückgreift, aber auf derselben ätiologischen Orientierung basiert (Thomae, 1999). Aufgrund der Art mancher Ereignisse vor allem in bestimmten historischen Zeiträumen, wie Krieg oder Flucht, sowie der subjektiven Wahrnehmung von Ereignissen, die durch die gesellschaftlichen Erwartungen geprägt sind, kann der historische Kontext teilweise indirekt einen Einfluss haben, jedoch ist er im Vergleich zu den Ansätzen in der Soziologie oder dem im folgenden Abschnitt dargestellten Ansatz von Elder eher sekundär. Im Fokus steht nicht das Individuum als passive/r AkteurIn, die/der auf die externen Umweltbedingungen der Gesellschaft und Zeit reagiert, sondern die individuelle Biographie, in der aktiv Einfluss genommen wird, sowie deren soziale Konstruktion und die Auswirkungen auf Entwicklung, Gesundheit und Persönlichkeit. Es werden verschiedene Richtungen, wie die Stress-, Resilienz- und Lebensereignisforschung unterschieden, die nach Fisher und Cooper (1990) in einer „Psychology of Change“ (gleichnamiger Buchtitel) konvergieren.

Lebens(ver-)laufforschung. Die Lebenslaufforschung betrachtet das Individuum aus einer Langzeitperspektive unter Berücksichtigung von sozialen Änderungen und Kontextbedingungen (Mortimer & Shanahan, 2006). Ein Vertreter des Ansatzes ist Elder (1998a; 1998b), auf den auch die ForscherInnen des Mobilitätsbiographien Ansatzes (siehe 2.5) häufig verweisen (Chatterjee, Sherwin, Jain, Christensen & Marsh, 2012; Scheiner & Holz-Rau, 2015). Elder stellt die Verankerung des Individuums in ihren/seinen historischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen heraus. Er beschreibt den Ansatz der *life course research* als soziale Ereignisse und Rollen, die ein Individuum über die Zeit ausfüllt (Giele, 1998, S. 22). Ereignisse werden als Schlüsselemente des Ansatzes betrachtet, dabei wird betont, dass deren Abfolge nicht vorbestimmt ist. Elder entwickelt seinen Ansatz aufgrund von zwei früheren Konzepten der life course theory, der Betrachtung der Erwerbsbiographie und des Lebenszyklus, bei denen die verschiedenen sozialen Rollen in den Mittelpunkt gestellt werden. Darauf aufbauend entwickelt Elder (1998a) vier Prinzipien: (1) historische Zeit und Ort: Elder zufolge situiert sich die Biographie von Individuen anhand des historischen Kontexts, der Zeit und Ort

umschließt. (2) Sein zweites postuliertes Prinzip beschreibt die Annahme, dass die zeitliche Abfolge von Ereignissen unmittelbar Auswirkungen auf das nächste Ereignis hat („timing in lives“). (3) Sein drittes Prinzip („linked lives“) geht auf das Zusammenspiel der individuellen Lebensverläufe in Netzwerken ein. Diese Interkonnektivität sei ein Ausdruck der sozialen und historischen Rahmenbedingungen. (4) Schlussendlich beschreibt er die Möglichkeiten und Spielräume, welche die historischen und gesellschaftlichen Bedingungen den Individuen für ihre Entscheidungen in ihrer Biographie eröffnen („human agency“).

Elder kann als Vorläufer der Lebensverlaufsforforschung betrachtet werden (Mayer, 1990). Diese ist stärker quantitativ ausgerichtet und konzentriert sich auf die Beschreibung und Erklärung individueller Lebensereignisse im gesamtgesellschaftlichen Prozess im Wechselspiel mit Institutionen und gesellschaftlichen Änderungen aus einer gewissermaßen „objektiveren“ Sicht (Mayer, 1987). Sie untergliedert den Lebenslauf in verschiedene Abschnitte, die sich entweder nach dem Alter (u.a. der dreigeteilte, institutionalisierte Lebenslauf (Sackmann, 2007)) oder der Domäne (Familienbiographie, Erwerbsbiographie, Migration, etc.) richten. Diese Einteilung in verschiedene Verläufe ist ebenfalls auf Elder zurückzuführen (Sackmann, 2007). Dabei werden konstante von turbulenten Phasen mit vielen Ereignissen sowie die Übergänge zwischen diesen Phasen unterschieden (Sackmann, 2007). Elder prägt in diesem Kontext die Begriffe „trajectory“ und „transition“ (Elder, 1985), die weitestgehend in die Lebenslaufforschung integriert wurden, aber nicht ohne Kritik zu sehen sind (Sackmann & Wingers, 2001). Im Deutschen werden die Begriffe Übergang/Transition (transition) und Trajekt (trajectory) gebraucht, wobei letzterer aufgrund seiner normativen Färbung auch häufig als Verlauf bezeichnet wird (Sackmann & Wingers, 2001). Übergänge sind demnach „[a] change in state that are more or less abrupt“ (Elder, 1985, S. 31–32), die von einem Individuum als Diskontinuität im Lebensverlauf wahrgenommen werden und die Überprüfung alter Verhaltensweisen und ggf. die Herausbildung neuer erfordern (Hopson & Adams, 1977). Im Unterschied zum Konzept der Lebensereignisse, die im vorherigen Kapitel detailliert beschrieben wurden (siehe Kapitel 2.3), soll der prozesshafte Charakter der Übergänge betont werden, der von einer punktuellen, kurzen Änderung abzugrenzen ist (Sackmann & Wingers, 2001), dem Stimulus als Auslöser der Diskontinuität (Hopson & Adams, 1977). Der Begriff Verlauf hingegen ist nicht klar definiert und bezeichnet „[a] pathway defined by the aging process or by movement across the age structure“ (Elder, 1985, S. 31). Im Unterschied zum häufig in diesem Kontext gebrauchten Begriff „career“ soll dieser jedoch neutral verstanden werden und keine Richtung, Ausmaß oder

zeitliche Ausdehnung a priori annehmen (Sackmann & Wingens, 2001). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Übergänge immer in den Verlauf eingebettet sind, der ihnen Rahmen und Bedeutung gibt, während Lebensereignisse den Punkt des Eintretens eines Ereignisses und eines neuen Übergangs darstellen (Elder, 1985; siehe Abbildung 3).

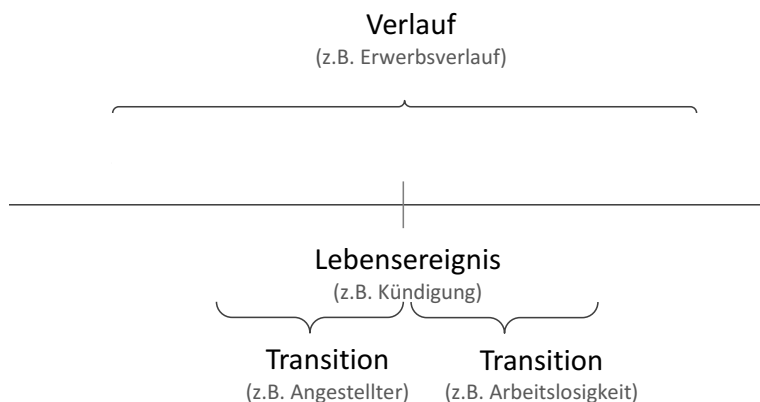


Abbildung 3: Schematische Darstellung der Begriffe Verlauf (Trajekt), Transition (Übergang) und Lebensereignis. Eigene Darstellung

Die Konstruktion der Lebensverläufe, die geprägt ist durch Übergänge, geschieht im Wesentlichen durch das Eintreten von Ereignissen und Nicht-Ereignissen (z.B. unerwünschte Kinderlosigkeit).

Mayer (2009) identifiziert folgende sechs Punkte, die spezifisch für die Lebenslaufforschung sind: (1) Änderungen im Lebenslauf werden einer längeren Zeitspanne zugeschrieben und nicht nur punktuellen Veränderungen. Es wird angenommen, dass auch frühkindliche Erfahrungen Auswirkungen auf spätere Lebensphasen haben. (2) Individuelle Änderungen werden über größere Kohorten hinweg untersucht, anstatt nur wenige einzubeziehen. (3) Veränderungen werden über verschiedene Lebensbereiche, wie Arbeit und Familie, hinweg betrachtet, was häufig eine interdisziplinäre Herangehensweise erforderlich macht. (4) Die Entwicklung eines Lebenslaufes wird aufgefasst als Zusammenspiel individueller, kultureller und struktureller Merkmale und verbindet damit verschiedene Ebenen. (5) Die Einbettung in soziale Netzwerke

wird berücksichtigt. (6) Die Betrachtung von Lebensverläufen und Kohorten wird als grundlegend für Sozialpolitik gesehen.

Vorteile der Lebenslauf-Perspektive werden darin gesehen, dass sowohl eine zeitliche Achse und damit verbundene Änderungen aufgrund antizipierter Ereignisse als auch eine gleichzeitige Betrachtung mehrerer Ebenen in verschiedenen Lebensbereichen, wie Familie, Freunde, Freizeit, Wohnumgebung, berücksichtigt werden können (Heinz, 2009a; Huinink & Konietzka, 2007; Kley, 2009).

Ein weiterer Forschungszweig der Lebenslaufforschung ist die *Transitionsforschung* (Welzer, 1993). In diesem Kontext beziehen sich viele Forschungsarbeiten auf den Begriff der Statuspassagen (von Felden & Schiener, 2010), der von Glaser und Strauss eingeführt wurde (Glaser & Strauss, 1971) und zu den ersten Theorien zum Übergang in Anlehnung an Erikson gezählt wird (Wörz, 2004). Sie bezeichnen damit ein offenes Konzept, das nicht nur Übergänge im Berufsleben, sondern beispielsweise auch Krankheiten miteinbezieht und damit ständige Veränderungsanforderungen („multiple status passages“ (Glaser & Strauss, 1971, S. 142 ff.) postuliert. Statuspassagen werden anhand der folgenden zwölf Merkmale beschrieben: Erwünschtheit, Vermeidbarkeit, Umkehrbarkeit, Wiederholbarkeit, Unterstützung, Bewusstheit, Kommunizierbarkeit, Freiwilligkeit, Kontrolle, Legitimation, Klarheit und Verschleierung (Glaser & Strauss, 1971, S. 4–5). Als Reaktion auf die Pluralisierung der Lebensstile (Beck, 2003) bzw. De-Standardisierung des Lebenslaufs (Brückner & Mayer, 2005) wurde der Begriff der Statuspassagen⁴ sukzessive durch den Begriff des Übergangs ersetzt (von Felden & Schiener, 2010), um die häufigeren Wechsel der Passagen im Lebenslauf und ihre fortschreitende De-Standardisierung und Unabhängigkeit von Altersgruppen (Welzer, 1993) noch stärker zu betonen. Auch die Arbeiten von Lindemann (1944) und Elder (1998a) werden teilweise zu den Anfängen der Transitionsforschung gezählt (Wörz, 2004). Das Konzept der Transitionen wurde vor allem auch von Welzer geprägt und definiert als „sozial prozessierte, verdichtete und akzelerierte Phasen in einem in permanentem Wandel befindlichen Lebenslauf [...], in denen die Gewohnheiten, Handlungs- und Deutungsroutrinen und Wissensbestände aller Beteiligten Modifikationen unterworfen sein können“ (Welzer, 1993, S. 37). Davon abzugrenzen sind nach Welzer Übergänge, die den Wechsel eines standardisierten Lebensabschnitts (z.B. Schule) in einen anderen (z.B. Ausbildung) bezeichnen. Weiterhin

⁴ Auch wenn Glaser und Strauss in ihrem Ansatz eine Nicht-Linearität und das Fehlen von Normativität betonen, wurde der Begriff Statuspassage, der nur eine Zustandsänderung meint, im Deutschen übernommen, was zu missverständlichen Interpretationen eines Statuswechsels führen mag (Welzer, 1993).

postuliert er Passagen als Teil von Transitionen, die den Anpassungsprozess der Bewältigung beschreiben (Welzer, 1993, S. 37). Auf diese Weise werden unter dem Begriff der Transitionen auch Ereignisse, wie die Geburt eines Kindes oder eine Heirat, zusammengefasst. Wie auch die anderen bisher vorgestellten Arbeiten betrachtet Welzer den Umgang mit Transitionen als zentrale Aufgabe: „die Befragten [können] sich mit den neuen Anforderungen erst dann auseinandersetzen, wenn die zentralen Verluste kompensiert sind (eigene Wohnung, geregeltes Einkommen, Aneignung der wichtigsten Alltagsroutinen etc.)“ (Welzer, 1993, S. 287). Welzer betont die Nicht-Kausalität und Non-Linearität von Transitionen (Welzer, 1993) und unterscheidet sie nach Erwünschtheit und Vorhersagbarkeit, was unmittelbare Konsequenzen für die Bewältigungsleistung des Individuums hat (Welzer, 1990). Damit lässt sich der Zeitraum einer Transition nicht mehr genau eingrenzen (Wörz, 2004). Eine Besonderheit des vorgestellten Transitionsansatzes ist die Verschmelzung der Disziplinen Psychologie, Soziologie und Geschichtswissenschaft zu einer interdisziplinären Perspektive (Wörz, 2004). Auf diese Weise „wird der Transitionsbegriff der Tatsache gerecht, dass es sich bei Übergängen um soziale Prozesse handelt, an denen mehr Subjekte als der einzelne Übergänger beteiligt sind und die sich innerhalb von sich verändernden Kontexten abspielen“ (Wörz, 2004, S. 28).

In diesem Zusammenhang wurde häufig versucht, den Lebenslauf in thematische Abschnitte zu untergliedern. Ein klassisches Modell der Soziologie ist das Konzept des Familienzyklus (Glick, 1947), das Veränderungen einer Familie über die Zeit klar und linear beschreibt, aus heutiger Sicht jedoch sehr normativ ist (Huinink & Konietzka, 2007). Es gibt weitere Theorien, die Unterteilungen des Lebenslaufs in Abschnitte vornehmen, wie die Einteilung nach Kley (2011) in das junge Erwachsensein (18 bis 29 Jahre), die Familienphase (18 bis 50 Jahre und mindestens ein Kind im Alter von unter 10 Jahren) und die Etablierungsphase (30 bis 50 Jahre, kein Kind oder Kind(er) im Alter ab 10 Jahren). In dieser Konzeption werden jedoch ältere Menschen vernachlässigt. Darüber hinausgehende Altersgruppen stellen aber durchaus eine relevante und sehr heterogene Gruppe dar, deren Entwicklung längst nicht abgeschlossen ist. Je nach Disziplin, wie z.B. Biologie, Medizin, Pädagogik, Psychologie oder Soziologie, wird auf den Prozess des Alterns aus verschiedenen Perspektiven geblickt und eher ein Schwerpunkt auf gesundheitliche, kognitive oder motivationale Aspekte gelegt, die demzufolge auch die Formulierung unterschiedlicher theoretischer Modelle nach sich ziehen. Auch in der Psychologie gibt es hierzu verschiedene Konzepte, deren Problematik jedoch verstärkt diskutiert wird: In neuerer Zeit wird immer mehr von dem Versuch einer umfassenden Darstellung von Modellen der

Lebensspanne abgesehen, da Entwicklung als „multidirektional, interindividuell variabel“ und als Wechselwirkung zwischen einer sich verändernden Umwelt und dem Individuum begriffen wird (Faltermaier, Mayring, Saup & Strehmel, 2002, S. 166–167). Trotzdem können die Theorien wichtige Anhaltspunkte zur Auswertung des vorliegenden Datensatzes liefern. Drei klassische Modelle der Lebensspanne wurden von Bühler (1933), Havighurst (1976) und Erikson (1959) geprägt, welche die Lebensspanne anhand von spezifischen Aufgaben, Herausforderungen und Funktionen in die Phasen Säuglingsalter, Kindheit, Pubertät, frühes, mittleres und spätes Erwachsenenalter einteilen (Faltermaier et al., 2002).

Im Rahmen der Pluralisierung der Lebensstile und einer gestiegenen Lebenserwartung wird das höhere Alter inzwischen differenzierter betrachtet als in früherer Forschung. Aus der Gerontologie wird dabei das Konzept der jungen und alten Senioren oder des dritten und vierten Lebensalters vorgeschlagen (Phillips, Ajrouch & Hillcoat-Nallétamby, 2010). Dieses Konzept beruht auf zwei Forschungsströmungen, die das Konzept des Alterns aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten: Aus Sicht der Biomedizin und der demographischen Tradition werden Überlebenswahrscheinlichkeiten in einem bestimmten kalendarischen Alter betrachtet, während die soziologische Perspektive Phasen aufgrund von Rollen und Funktionen unterscheidet (Phillips et al., 2010). Dabei gibt es Diskussionen, in welchem Alter der Übertritt in ein höheres Alter anzusiedeln ist. So wird der Beginn des Übergangs ins Stadium der so genannten jungen Senioren („young old“) auf verschiedene Altersstadien geschätzt: Neugarten (1974) datiert es auf 55 Jahre, die populationsbasierte Perspektive schätzt den Beginn auf 60 Jahre, der personenbasierte Ansatz betrachtet den Übergang in unterschiedliche Phasen aufgrund des unterschiedlich erreichten Alters und individuellen Lebensverlaufs interpersonal variabel, die Lebenslaufperspektive legt den Eintritt in die Phase der jungen Älteren zusammen mit dem Beginn der Pensionierung (Phillips et al., 2010). Den Übergang in die Phase der so genannten älteren Senioren („old old“) wird für folgendes Alter angenommen: 75 Jahre (Neugarten, 1974) bzw. 75-80 Jahre aus der populationspezifischen Perspektive. Die Terminologie von Neugarten hat den Anspruch auf beiden Konzeptionen zu basieren und sowohl das biologische Alter als auch das Rollenverständnis miteinzubeziehen (Phillips et al., 2010).

In einer Betrachtung der neueren Entwicklungen seit dem Jahr 2000 in der Lebenslaufforschung identifiziert Mayer (2009) vier Felder, in denen große Fortschritte erzielt werden konnten: (1) die Etablierung großer nationaler Datenbanken mit Langzeitdaten, (2) die Generierung weiterer Erkenntnisse in der Debatte der destandardisierten Lebensverläufe und pluralisierter Lebensstile,

(3) die Erforschung von Lebensverläufen während gesellschaftlicher Umbrüche und (4) die Betrachtung von Gesundheitsaspekten während des Lebensverlaufes. In vier weiteren Bereichen sieht er noch Forschungsbedarf: (1) intraindividuelle Prozesse und kausale Zusammenhänge, (2) Wechselspiel zwischen individuellen und gesellschaftlichen Prozessen, (3) Weiterentwicklung eines kohärenten theoretischen Hintergrunds sowie (4) Entwicklung neuer Methoden. Andere fordern vor allem eine stärkere interdisziplinäre Herangehensweise an das Thema der Lebensläufe (Green, 2010; Levy et al., 2005; Mayer, 2003; Settersten, 2009).

Die verschiedenen Konzepte und Theorien von biographischen Umbruchsphasen verbindet die Annahme, dass Ereignisse Bewältigungsprozesse auslösen, die von den Individuen Anpassungsmaßnahmen erfordern. Weiterhin wird bei allen Ansätzen deutlich, dass Lebensläufe in gesellschaftliche Rahmenbedingungen einzubetten sind und nicht davon losgelöst betrachtet werden können. Eng verknüpft mit der Biographie- und Lebenslaufforschung ist daher die Erforschung verschiedener *Generationen*. Früher wurde angenommen, dass die identifizierten Entwicklungen und Gemeinsamkeiten in Lebensläufen auf einen großen Kontext gleichwertig übertragbar seien. Es kristallisierte sich jedoch heraus, dass viele Phänomene einem Wandel der Zeit unterliegen (Sackmann, 2007). Denn wie bereits angedeutet ist der Lebenslauf nie losgelöst von den historischen Gegebenheiten, in die er eingebettet ist, zu betrachten (Elder, 1998a). Gesellschaftliche, technologische und politische Bedingungen rahmen das Leben der Individuen und ermöglichen spezifische Entwicklungen, bei deren Analyse zwischen individuellen und historischen zugrundeliegenden Faktoren unterschieden werden muss. So führen Holz-Rau und Scheiner (2015) als Beispiele zur Verdeutlichung von Kohorten- und Periodeneffekten im Kontext der Mobilität die Abwanderung ostdeutscher ArbeiterInnen nach der deutschen Wiedervereinigung oder die verstärkte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs Jugendlicher durch die Einführung des Semestertickets an. Daraus folgt, dass die Generationen in unterschiedlichen gesamtgesellschaftlichen Kontexten verortet sind, die sie verbinden und in der soziologischen Forschung und Öffentlichkeit oft anhand ihrer Geburtsjahrgänge unter Begriffen wie Silent Generation (1925-1942), Baby Boomers (1943-1960), Generation X (1961-1981), Generation Y / Millennials (1982-2003) (Strauss & Howe, 1991) geführt werden (siehe auch 3.4.1). Ihnen werden dabei aufgrund der spezifischen Erlebnisse, die sie in ihrer Jugend geprägt haben, wie die Nachkriegszeit oder technologische Entwicklungen, bestimmte Eigenschaften zugeschrieben. Diese den Generationen zugeschriebene Merkmale werden auch in den Medien stark diskutiert (Bund, Heuser & Kunze, März 2013; Hurrelmann & Albrecht, 2014;

Kosser, 2014). In der Forschung wird ein Wandel der Lebensläufe (Scherger, 2007; Wahl, 2014) in Form einer Ausdifferenzierung von Biographien diskutiert, die als Pluralisierung von Lebensstilen (Beck, 2003) bzw. De-Standardisierung des Lebensverlaufs (Brückner & Mayer, 2005) bezeichnet wird und vor allem hinsichtlich einer zeitlichen Dimension zu beobachten ist (Scherger, 2014). Dabei scheint besonders der Familienbereich von einer De-Standardisierung geprägt zu sein sowie die Entkoppelung von Ereignissen im Kontext von Schule, Ausbildung und Arbeit (Brückner & Mayer, 2005). Besondere Beachtung findet die differenzierte Betrachtung der Veränderung der Geschlechter (Fookan, 2014; Widmer & Ritschard, 2009). Es hat sich gezeigt, dass eine Angleichung der Geschlechter im Bereich der Ausbildung und der Präsenz im Arbeitsmarkt stattgefunden zu haben scheint, während im Bereich der Familie weiterhin eher Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu finden sind (Brückner & Mayer, 2005).

Der Generationenbegriff wird durch die individuelle Perspektive des Handelnden von dem Begriff der Kohorten abgegrenzt (Heinz, 2009b). Es werden die Bedeutung der gesellschaftlichen und familialen Generationen unterschieden (Kohli & Szydlík, 2000; Szydlík, 2004). Der Begriff der familialen Generationen bezieht sich auf die biologische Abstammung in einer Familie und grenzt die Zugehörigkeit damit relativ klar ein. Der gesellschaftliche Begriff ist weiter gefasst und lässt Spielraum für verschiedene Zuordnungen. Er wird als „eine Gruppe von Menschen verstanden, die einen Abschnitt der Gesellschaftszeit teilt und dadurch spezifische Ähnlichkeiten in ihrer sozialen Lage (z.B. Ressourcenausstattung, Gelegenheiten) und ihren Denk- und Praxisformen (z.B. Weltbild, Werte, Handlungspräferenzen) aufweist“ (Sackmann, 2007, S. 43). Szydlík und Künemund (2009) nennen als Beispiel die so genannte „68er Generation“, deren Zugehörigkeit somit konstant bleibe. Der gesellschaftliche Generationenbegriff unterscheidet weiterhin zwischen politischen, kulturellen und ökonomischen Generationen, die häufig in Verbindung zueinander stehen (Kohli & Szydlík, 2000). Eine bekannte Generationentheorie in der Soziologie wurde von Mannheim (1928) entwickelt, der davon ausging, dass sich vor allem in der Jugend eine Position zur Gesellschaft herausbildet und ein Außenstehender Ähnlichkeiten, einen Zusammenhang zwischen den Angehörigen einer Alterskohorte, erkennen könne (Sackmann, 2007). Darauf aufbauend zog Ryder (1965) nicht nur benachbarte Geburtsjahrgänge als verbindendes Merkmal von Generationen sondern auch Charakteristiken wie Erlebnisse einer Heirat oder den Eintritt in eine Firma als Elemente zur Kohortenbildung und damit zur Herausbildung ähnlicher Werthaltungen in Betracht und differenzierte somit den Generationenbegriff stärker aus. Der Kritik einer fehlenden Abbildung von

Widersprüchen innerhalb einer Generation konnte er damit entgegen kommen, aber nicht vollständig gerecht werden, da die Zusammenfassung in Gruppen immer mit der Vernachlässigung individueller Merkmale einhergeht.

Zur Analyse von Generationeneffekten stehen die ForscherInnen vor der Herausforderung, in empirischen Studien zwischen Kohorten-, Perioden- und Alterseffekte zu differenzieren (Diekmann, 2013; Glenn, 2003; Häder, 2015; Renn, 1987), was sich aufgrund des möglichen zeitgleichen Auftretens schwierig gestaltet. Eine Kohorte wird dabei abgegrenzt als „Bevölkerungsgruppe, die durch ein gemeinsames zeitlich längerfristig prägendes Startereignis definiert wird“ (Häder, 2015, S. 118). Mögliche Gruppen können dabei zum Beispiel Geburts- oder Heiratskohorten sein. Periodeneffekte bezeichnen Auswirkungen besonderer historischer Ereignisse, wie zum Beispiel den Fall der Mauer, auf die Menschen, die dies erlebt haben. Alterseffekte hingegen untersuchen Einflüsse, die sich aus einem bestimmten Lebensalter ergeben. Weiterhin werden an manchen Stellen ebenfalls Lebenszykluseffekte unterschieden, die „Zusammenhänge zwischen einem bestimmten Merkmal und der seitdem verstrichenen Zeit“ (Häder, 2015, S. 118) untersuchen. Auch in der vorliegenden Arbeit wird in den Analysen versucht, zwischen diesen Effekten zu unterscheiden (siehe Kapitel 4-6) und dies in der Diskussion (siehe Kapitel 7) kritisch reflektiert.

In der vorliegenden Arbeit wird der Generationenbegriff je nach Hypothese in beiden Bedeutungen verwendet. Per se stehen die Befragten in einem verwandtschaftlichen Verhältnis zueinander und sind somit unter dem Begriff der Familiengenerationen zu verstehen. Durch die Querschnittsbefragung Studierender schließt dies jedoch häufig ebenfalls die gesellschaftliche Bedeutung des Generationenbegriffs mit ein, da sie häufig zu benachbarten Geburtsjahrgängen gehören und daher ähnlichen gesellschaftlichen Einflüssen unterliegen. Nichtsdestotrotz ist eine gewisse Variabilität im Alter festzustellen (siehe 3.3). Die gesellschaftliche Konnotation wird an den entsprechenden Stellen diskutiert.

Im Folgenden werden die Erforschung der Lebensereignisse und die biographische Perspektive im Bereich der Mobilität zusammengeführt.

2.5 Lebensereignisse in der Mobilitätsforschung aus einer Längsschnittperspektive: Das Konzept der Mobilitätsbiographien

Neben anderen Anwendungsfeldern des nachhaltigen Konsums, hat die Erforschung von Lebensereignissen auch Eingang in die Mobilitätsforschung gefunden. Das Potential von Lebensereignissen zur Öffnung eines Gelegenheitsfensters, während dem sich gewohnte Verhaltensweisen ändern, wird als „habit discontinuity hypothesis“ (Verplanken, Walker, Davis & Jurasek, 2008, S. 122) zusammengefasst. Hier ist ebenfalls häufig die Analyse einzelner Lebensereignisse, ähnlich dem single-event approach (siehe 2.3), zu finden. Lebensereignisse werden in diesem Kontext sehr unterschiedlich benannt und konzeptualisiert. Eine theoretische Fundierung des Begriffs wird dabei häufig vernachlässigt. Sie werden als „Schlüsselereignis“ (key event; Lanzendorf, 2010; Scheiner, 2007a; van der Waerden, Timmermans & Borgers, 2003), „Lebens(-lauf)ereignis“ (life (course) event; de Groot, Mulder, Das & Manting, 2011; Klöckner, 2005a; Schäfer et al., 2012), „disruptives Ereignis“ (disruptive event; Marsden & Docherty, 2013), „Lebenszyklus Ereignis“ (life-cycle event; Sharmeen et al., 2014) oder einfach nur als „Ereignis“ / „Wendepunkt“ (turning points; Beige & Axhausen, 2012) bezeichnet.

Klöckner (2005a, S. 31) legt drei Kriterien zur Identifizierung eines Lebensereignisses fest und begreift verkehrsmittelbezogene Lebensereignisse als

„alle Erlebnisse eines Menschen im Verlauf seiner Entwicklung, die subjektiv im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl gesehen werden, die sich zeitlich eng begrenzen lassen oder zumindest einen zeitlich klar umrissenen Startpunkt und eine subjektiv herausragende Bedeutung aufgrund ihrer geringen Häufigkeit bzw. ihrer Einzigartigkeit haben.“

Diese Definition ist weitgefasst und schließt sowohl Ereignisse mit ein, die das Individuum selbst herbeigeführt hat (wie z.B. eine Heirat), als auch Ereignisse, die unerwartet passieren, wie z.B. ein Unfall.

Andere AutorInnen setzen einen anderen Schwerpunkt bei der Definition von Lebensereignissen im Bereich der Mobilität. Van der Waerden et al. (2003, S. 2) unterscheiden zwischen zwei verschiedenen Arten von Ereignissen und definieren Schlüsselereignisse als „major event[s] in a personal life that will trigger a process of reconsidering current behaviour“. Diese grenzen sie von „critical incidents“ ab, die im Gegensatz zu Schlüsselereignissen unerwartet passieren und als „an event that has a major impact on one’s attitude such as the involvement in an accident“ charakterisiert werden.

Eine engere Definition liefern Marsden und Docherty (2013, S. 51):

„[...] events which impact on the supply of transport (either infrastructure or services) or the cost of using transport or some combination. The events can either be externally generated (such as flooding) or planned (such as major sporting events [...]) and have a significant impact on groups of or the entire population of travellers in an area above and beyond that which would be experienced through the day to day variability in travel patterns.”

Sie betrachten dabei keine demographischen oder beruflichen Lebensereignisse, sondern eher externe Ereignisse, die auch als Intervention bezeichnet werden könnten und durchaus auch als kritische Lebensereignisse für das weitere Verkehrshandeln fungieren können. Wie auch Klöckner fassen sie sowohl unerwartete, externe als auch geplante Ereignisse in dieser Definition zusammen. Die Entwicklung eines theoretischen Rahmenkonzeptes zur Einordnung von Schlüsselereignissen, die Lebensereignisse, Interventionen und Anpassungsprozesse umfassen können, wenn sie für das Individuum eine herausragende Bedeutung haben und einen Prozess der erneuten Entscheidungsfindung auslösen, ist in Müggenburg, Busch-Geertsema und Lanzendorf (2015) zu finden.

Die verschiedenen Definitionen von Lebensereignissen verbindet, wie auch in der theoretischen Fundierung des Begriffs der Lebensereignisse dargestellt (siehe 2.3), der umbruchsartige Charakter von Lebensereignissen, der Gewohnheiten aussetzt und eine Neuorientierung bezüglich der Handlungsweisen erfordert.

Die Betrachtung mehrerer Lebensereignisse über den Lebensverlauf hinweg bietet das Konzept der Mobilitätsbiographien. In der Mobilitätsforschung wurde die biographische Perspektive zunächst vor allem zur Erklärung von langfristigen Mobilitätsentscheidungen, wie Umzüge und Migration, herangezogen (Mulder & Wagner, 1993). Erst in jüngeren Jahren wurde ihr Potential im Kontext von kurzfristigem Verkehrshandeln wie der Wahl des Verkehrsmittels entdeckt (Scheiner & Holz-Rau, 2013a) und die Zeit als zentrale Dimension nachhaltigen Handels identifiziert (Rau & Edmondson, 2013).

Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007a) prägten dabei das Konzept der Mobilitätsbiographien. Lanzendorf entwickelte, basierend auf Salomon (1983) ein Konzept, das aus drei Ebenen besteht (siehe Abbildung 4): (a) der Lebensstilebene, (b) der Erreichbarkeits- und (c) der Mobilitätsebene. Die Lebensstilebene (a) beschreibt private und berufliche Ereignisse sowie solche, die Haushalt bzw. Familie und Freizeit betreffen. Diese Ereignisse können oftmals auch einen Einfluss auf die Erreichbarkeitsebene haben. So kann die Geburt eines Kindes mehr Wohnraum erfordern und damit einen Umzug notwendig machen. Dabei ändern sich gleichzeitig die täglichen Wegestrecken zu Arbeit- oder Freizeiteinrichtungen, also Aspekte der Erreichbarkeitsebene (b), was wiederum Konsequenzen für die Wahl des Verkehrsmittels (c) haben

kann. Die Ebenen sind dabei nach Lanzendorf jedoch nicht hierarchisch zu verstehen, die Auswirkungen können ebenfalls in der anderen Kausalrichtung entstehen. Scheiner (2007a) hingegen unterscheidet drei verschiedene Teilbiographien: Haushalts- und Familienbiographie (a), Erwerbsbiographie (b), die beispielsweise Ausbildung, wechselnde Arbeitsstellen, Änderungen im Einkommen oder Pensionierung beschreibt, und die Wohnbiographie (c), die wiederum alle Ereignisse der Wohnung und des Umfelds enthält. Mit der Betrachtung von Ereignissen ist diese Perspektive damit eher im Bereich der Lebens(ver-)laufforschung in der Tradition nach Elder zu verorten anstatt in der rekonstruktiven Betrachtungsweise biographischer Ansätze (siehe 2.4).

Im Bereich langfristiger Mobilitätsentscheidungen wird die Lebenslaufperspektive in einigen Arbeiten zu Migrationsentscheidungen durch die Betrachtung verschiedener Lebensphasen hinzugezogen (Kley, 2011). Alltagsmobilität wird mit Ausnahme des Konzepts der Mobilitätsbiographien bisher eher selten aus einer Lebenslaufperspektive heraus betrachtet. Es gibt jedoch weitere Ansätze hinsichtlich der Erforschung von Mobilitätsbiographien, wie zum Beispiel die Betrachtung derselben im Kontext sozialer Netzwerke (Ohnmacht, Frei & Axhausen, 2008). Dabei werden Wohnstandortwechsel im Verlauf der Biographie betrachtet und im Zusammenhang mit der Ausdehnung sozialer Kontakte analysiert. Frändberg (2006; 2008; 2009) verbindet die Zeitgeographie Hägerstrands (siehe Kapitel 2.2) mit dem Konzept der Mobilitätsbiographien und untersucht Fernreisen und internationale Mobilität. Beige und Axhausen analysieren die Nutzung und den Besitz verschiedener Verkehrsmittel und Zeitkarten in Verbindung mit Änderungen in den Teilbiographien der Wohn- und Erwerbsbiographie sowie privaten Ereignissen (Beige & Axhausen, 2008; Beige & Axhausen, 2012).

Eine Zusammenführung der Konzepte der Mobilitätsbiographien und der sozialen Netzwerke unternehmen Sharmeen et al. (2014) und erweitern dabei die dominierende abhängige Variable der Verkehrsmittelentscheidungen, in dem sie die Größe des sozialen Netzwerks in Abhängigkeit von Lebensereignissen untersuchen.

Auch die Analyse von Lebensstilen (siehe 2.2) als zugrundeliegendes Konzept, das die Erfahrung von Lebensereignissen in bestimmten Lebensabschnitten miteinschließt, soll an dieser Stelle genannt werden (Van Acker, Mokhtarian & Witlox, 2014). So könnte nach Van Acker et al. (2014) ein familienorientierter Lebensstil durch den Besitz von Autos und dem Leben in Vororten zum Ausdruck kommen. Das allgemeine Konzept der Lebensstile aus der Soziologie, unter anderem geprägt durch Bordieu (Stein, 2006), wurde aufgrund der besseren Vorhersageleistung für konkrete Verhaltensweisen für den Bereich der Mobilität spezifiziert und als Mobilitätsstile untersucht (Götz,

2007; Hunecke, 2002; Lanzendorf, 2002; Stein, 2006). Zwar sind bestimmte Lebensereignisse, wie z.B. die Geburt eines Kindes, auch mit bestimmten Lebensphasen verknüpft und mögen dadurch auch Lebens- bzw. Mobilitätsstile prägen, jedoch soll an dieser Stelle eine Abgrenzung vom Konzept der Lebensstile betont werden. In der vorliegenden Arbeit ist das Lebensereignis als solches sowie das damit verbundene sich öffnende „Gelegenheitsfenster“ (Franke, 2001, S. 174) im Fokus.

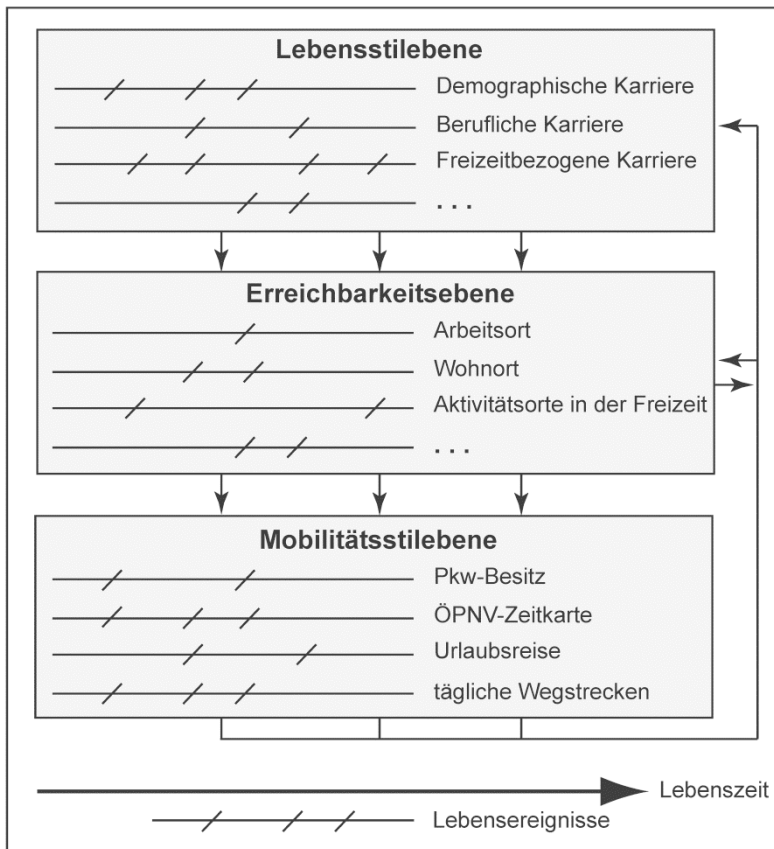


Abbildung 4: Das Konzept der Mobilitätsbiographien nach Lanzendorf (2003), basierend auf Salomon (1983)

Studien, die Auswirkungen von Lebensereignissen analysieren, haben erste Lebensereignisse identifiziert, die einen Einfluss auf das Verkehrshandeln zu haben scheinen (für eine Übersicht siehe Müggenburg et al., 2015): Auf der privaten Ebene wurden vor allem die Geburt eines Kindes, die Formierung eines gemeinsamen Haushaltes mit der/dem PartnerIn, der Auszug der Kinder aus dem Elternhaus, die Trennung von der/dem PartnerIn, Umzüge sowie der Erwerb des Führerscheins untersucht. Es werden weitere Einflüsse, wie z.B. der Tod der/des Partnerin bzw. Partners oder gesundheitliche Einschränkungen durch Unfälle oder Krankheiten, angenommen. Diese waren jedoch bisher nicht Gegenstand von empirischen Studien. Auf die erstgenannten Ereignisse, zu denen erste Ergebnisse vorliegen, wird im nächsten Abschnitt für die demographische und berufliche Ebene gemäß dem Konzept der Mobilitätsbiographien eingegangen.

Demographische Ebene. Die Anzahl der Mitglieder eines Haushalts hat einen Einfluss auf das Verkehrshandeln: Eine Steigerung in der Anzahl der Personen, die in einem Haushalt wohnen und fahrberechtigt sind, erhöht den Pkw-Bestand (Dargay & Hanly, 2004; Prillwitz et al., 2006) und die Nutzung (Prillwitz & Lanzendorf, 2006). Umgekehrt senkt die Verringerung von Personen im Haushalt den Autobesitz, z.B. wenn Kinder aus dem Haus ihrer Eltern ausziehen (Dargay & Hanly, 2004). Die Bildung eines gemeinsamen Haushalts mit der / dem PartnerIn führt zu einer erhöhten Autonutzung als MitfahrerIn (Scheiner & Holz-Rau, 2013a). Auf der anderen Seite wird angenommen, dass eine Trennung bzw. eine Scheidung die Pkw-Nutzung senkt und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und nichtmotorisierter Verkehrsmittel erhöht. Allerdings konnten in Studien keine signifikanten Effekte (Scheiner & Holz-Rau, 2013a) oder nur ein sehr geringer Einfluss (Klöckner, 2005a) gefunden werden. Dieser Befund unterstützt die Hypothese einer asymmetrischen Entwicklung (Horeni, Gärling, Loukopoulos & Fujii, 2007): Wenn ein Individuum zu einem früheren Status zurückkehrt, ist nicht davon auszugehen, dass sich das Verkehrshandeln ebenfalls wieder umkehrt. Bisher ist diese Asymmetrie vor allem für den Autobesitz empirisch nachgewiesen. Die Einstufung in eine höhere Einkommensklasse führt oftmals zu einer Anschaffung eines Pkws, während umgekehrt die Rückkehr zu einer vorherigen Gehaltsklasse nicht zwangsläufig wieder zur Abschaffung des Autos führt (Beige, 2008; Dargay, 2001). Eine neue Studie von Clark et al. (Clark, Chatterjee & Melia, 2015) bringt jedoch auch Nachweise für eine entgegen gerichtete Asymmetrie: Eine Reduktion im Einkommen erhöht die Wahrscheinlichkeit eines Pkw-Verkaufs stärker als eine Einkommenserhöhung die Wahrscheinlichkeit eines Pkw-Kaufs.

Die Geburt eines Kindes verändert viele Bereiche des alltäglichen Lebens: neue Einkaufs- und Transportbedürfnisse entstehen, Aktivitäten ändern sich und Versorgungsaufgaben und Freizeitaktivitäten werden angepasst. Oftmals wird dies begleitet von einer Unterbrechung der Ausbildung oder beruflichen Aufgaben, was zu einer Änderung von Zielen, Wegen und Verkehrsmitteln führt (Lanzendorf, 2010). Die Forschung zeigt, dass dies besonders bei Frauen der Fall zu sein scheint (Heine, Mautz & Rosenbaum, 2001). Es werden widersprüchliche Befunde berichtet: Einerseits zeigen Ergebnisse ein geringeres Mobilitätsbedürfnis (Ottmann, 2010), eine geringere Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads (Scheiner & Holz-Rau, 2013a), eine Erhöhung des Pkw-Besitz (Prillwitz et al., 2006) und eine höhere Autonutzung (Heine & Mautz, 2000; Oakil, Ettema, Arentze & Timmermans, 2011b) nach einer Geburt, was andere Studien wiederum mit ihren Daten nicht belegen konnten (Clark, Chatterjee, Melia, Knies & Laurie, 2014; Scheiner & Holz-Rau, 2013a). Wenn die Kinder heranwachsen und eingeschult werden, hat dies häufig höhere Wegezahlen (Best & Lanzendorf, 2005; Skinner, 2003), vor allem für die Mütter, zur Folge. In den letzten Jahrzehnten ist das eigenständige Zurücklegen des Schulweges der Kinder stark zurückgegangen und durch motorisierte Fahrdienste ersetzt worden (Pooley, Turnbull & Adams, 2005).

Berufliche Ebene. Zur Erwerbsbiographie sind weniger empirische Ergebnisse vorhanden. Ereignisse, wie der Beginn der Ausbildung bzw. des Studiums, der Start ins Berufsleben, der Wechsel der Arbeitsstelle sowie die Pensionierung, waren Gegenstand erster Untersuchungen (für eine detaillierte Übersicht der Studien siehe Müggenburg et al., 2015). Bei der Erforschung dieser Ereignisse lag der Schwerpunkt bisher beim Ein- und Austritt in bzw. aus dem Arbeitsmarkt. Klöckner (2005a) hat in einer explorativen, retrospektiven Online-Studie Lebensereignisse mit einem Einfluss auf das Verkehrshandeln identifiziert. Dabei waren unter den sechs am häufigsten genannten Ereignissen drei berufliche: Beginn des Studiums bzw. der Ausbildung, Beginn des Besuchs einer weiterführenden Schule und der Start ins Berufsleben. Daraus ergibt sich, dass obwohl häufig ein Schwerpunkt der Untersuchung auf privaten Lebensereignissen liegt, berufliche Ereignisse durchaus einen hohen subjektiven Einfluss haben können. Häufig hängen Ergebnisse der professionellen Ebene mit privaten Ereignissen zusammen, wie die bereits beschriebene Geburt eines Kindes und die Unterbrechung der erwerblichen Arbeit in der Elternzeit.

Die meisten Änderungen in der Erwerbsbiographie geschehen im Altersabschnitt zwischen 20 und 35 Jahren (Beige & Axhausen, 2008). Der Start ins Berufsleben geht häufig mit einer Änderung des genutzten Verkehrsmittels beim Pendeln einher (Fujii & Gärling, 2003). Der Beginn der Arbeitslosigkeit wird oft von einer geringeren Pkw-Nutzung begleitet (Prillwitz & Lanzendorf,

2006). Oakil et al. (2011b) finden eine signifikante Änderung der Verkehrsmittelnutzung beim Wechsel des Arbeitgebers oder von einer Vollzeit- zu einer Teilzeitstelle und umgekehrt. Im Einklang mit Vorannahmen konnten Prillwitz, Harms und Lanzendorf (Prillwitz et al., 2006) und Prillwitz und Lanzendorf (2006) zeigen, dass der Austritt aus dem Arbeitsmarkt bei der Pensionierung mit einer geringeren zurückgelegten Distanz mit dem Pkw einhergeht. Während die Anzahl der Arbeitswege nach dem Renteneintritt zurückgehen, kann dies nicht für Freizeit- und Versorgungswege festgestellt werden (Hjorthol et al., 2010). Für letztere ist erst ein Rückgang ab einem Alter von 75 Jahren zu verzeichnen. Weiterhin steht die Pensionierung in Zusammenhang mit Umzügen, was wiederum kontextuelle Änderungen und potentielle Gelegenheitsfenster für Änderungen im Verkehrshandeln öffnet (Evandrou, Falkingham & Green, 2010).

2.6 Identifikation des Forschungsbedarfs und Ableitung der Fragestellungen und Hypothesen: Änderungen von Verkehrshandeln im Lebensverlauf, zwischen den Generationen und der Einfluss von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln

In der Aufarbeitung des aktuellen Forschungsstandes zu Mobilitätsbiographien können zwei Themenfelder identifiziert werden, die Herausforderungen bergen (ein Überblick sowie eine kritische Bewertung des aktuellen Forschungsstandes wurde veröffentlicht in Müggenburg et al., 2015): (1) das theoretische Verständnis von Lebensereignissen hinsichtlich zeitlicher, räumlicher und kontextbezogener Aspekte sowie (2) die Methodik bezüglich der Datenstruktur und Operationalisierung.

Die Literatur zeigt, dass Lebensereignisse in der Mobilitätsforschung verschieden aufgefasst werden. Eine theoretische, fundierte Einbettung wird häufig vernachlässigt und ein stärkeres Zusammenwachsen der Disziplinen zur Betrachtung von Lebensläufen (1) gefordert (Green, 2010; Levy et al., 2005; Settersten, 2009). Daraus folgt, dass ein sehr unterschiedliches Verständnis des Begriffs Lebensereignis entwickelt wird, was sich in der Konsequenz auf die Operationalisierung auswirkt und eine Herausforderung für übergreifende Vergleiche und Schlussfolgerungen zwischen verschiedenen Studien darstellt. Die unterschiedlichen Auffassungen des Begriffs zeigen sich auf mehreren Ebenen: Lebensereignisse werden zeitlich häufig nicht abgegrenzt. Mehrheitlich wird angenommen, dass es zu verzögerten Effekten von Lebensereignissen kommt (Lanzendorf, 2003; Scheiner & Holz-Rau, 2013a). Dies wird jedoch nur selten analysiert (Oakil et al., 2011b) und die Begrenzung des Zeitraums erfolgt

vage auf ca. ein Jahr (Beige & Axhausen, 2008). Aber auch Auswirkungen von Lebensereignissen in die andere zeitliche Richtung erscheinen möglich (Oakil et al., 2011b; Schäfer et al., 2012; Stanbridge, Lyons & Farthing, 2004). So kann in Antizipation der Geburt eines Kindes beispielsweise bereits ein Umzug erfolgen oder schon vor Beginn der neuen Arbeitsstelle ein Autokauf getätigt werden. Die fehlende zeitliche Abgrenzung des Begriffs sowie die unklare Reihenfolge machen die Bestimmung der Kausalität schwierig. Weiterhin wird die räumliche Dimension bei Anpassungsprozessen häufig zugunsten der individuellen Perspektive vernachlässigt und z.B. veränderte Distanzen oder Eigenschaften der Infrastruktur werden nicht berücksichtigt. Weitere kontextuelle Faktoren, wie die Änderung des Einkommens als erklärende Variable für verändertes Verkehrshandeln, werden dabei ebenfalls selten betrachtet. Dies zeigt, dass Lebensereignisse nicht isoliert und losgelöst vom Kontext betrachtet werden sollten, sondern eine ganzheitlichere Analyse mehr Aufschluss über die Wirkweise liefern kann. So wird in der Literatur angenommen, dass viele Lebensereignisse in Wechselwirkung zueinander stehen (Beige & Axhausen, 2012). Erste Studien konnten bereits eine Interaktion der privaten und professionellen Ebene nachweisen (Rashidi, Mohammadian & Koppelman, 2011; Zhang, Yu & Chikaraishi, 2014). Dies gilt es jedoch näher zu betrachten.

Die methodische Analyse von Mobilitätsbiographien erfolgt sowohl qualitativ als auch quantitativ, wobei der Schwerpunkt der letzten Jahre deutlich auf einer quantitativen Erfassung liegt (2). Häufig werden Sekundäranalysen an bereits bestehenden Datensätzen vorgenommen, was zur Folge hat, dass die Studien zumeist von der Datengrundlage ausgehend konstruiert werden. Eine theoretische Fundierung der erhobenen Konstrukte fehlt auf diese Weise oftmals. Weiterhin sind die untersuchten Variablen dadurch meist sehr unterschiedlich operationalisiert. Ein Fokus liegt deutlich auf der Verkehrsmittelnutzung als abhängige Variable. Doch selbst diese wird in sehr verschiedenen Einheiten, wie Häufigkeiten (nie, gelegentlich, immer), Distanzen, Wegezanzahl oder Besitz von Verkehrsmitteln gemessen. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Weiterhin sind die Sekundäranalysen überwiegend Querschnittsstudien, die eine langfristige Perspektive vernachlässigen. Wenige Studien konzentrieren sich auf intra-individuelle Entwicklungen mittels Panel-Analysen oder retrospektiven Studien (Beige & Axhausen, 2008; Schönduwe, Mueller, Peters & Lanzendorf, 2015; Verhoeven, Arentze, Timmermans & van der Waerden, 2008). Mittlerweile liegen einige Studien zur Untersuchung von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln vor (siehe Kapitel 2.5). Das Ereignis des Umzugs ist dabei bisher am besten untersucht und entsprechende Ergebnisse haben bereits zur

Ableitung von verkehrspolitischen Maßnahmen geführt. So werden im Mobilitätsmanagement bereits Angebote für NeubürgerInnen geschaffen, um in der sensiblen Phase der Neuorientierung Alternativen zu anderen Verkehrsmitteln salient anzubieten (Bamberg, Nallinger, Heipp & Heller, 2008; Langweg, 2012; Loose, 2004). Aufgrund der unterschiedlichen abhängigen Variablen und dem Fokus auf bestimmte Lebensereignisse ist es jedoch schwierig, übergreifende Vergleiche und allgemeine Schlussfolgerungen zu ziehen. Dabei fehlt vor allem die Betrachtung von Interaktionen zwischen Lebensereignissen.

Neben einheitlichen abhängigen Variablen und dem Fokus auf bestimmte Lebensereignisse, ist auch die Zusammensetzung der Stichproben oft homogen. Vor allem ältere Menschen werden in vielen Studien nicht berücksichtigt, so dass es zu einer Unterrepräsentativität von Lebensereignissen, die vor allem mit dem höheren Alter assoziiert sind, wie z.B. Renteneintritt, Tod der Partnerin bzw. des Partners, gesundheitlichen Einschränkungen, kommt. Vergleiche zwischen verschiedenen Generationen wurden bisher ebenfalls nicht vorgenommen und die historische Perspektive damit vernachlässigt. Als Ausnahme kann hier die qualitative Studie von Pooley et al. (2006) genannt werden, in der das Verkehrshandeln von Menschen im Vereinigten Königreich in Reaktion auf neue Technologien und Transportmittel in einer Langzeitperspektive von 1880 bis 2006 untersucht wird. Neben der Selektivität der Stichprobe hinsichtlich des Alters (Schwanen, Hardill & Lucas, 2012) ist eine Konzentration auf den globalen Norden zu erkennen. So wird die Spezifität anderer Kulturen hinsichtlich erlebter Lebensereignisse, des sich möglicherweise unterscheidenden (politischen) Umfelds sowie der Verkehrsoptionen häufig vernachlässigt (Behrens & Del Mistro, 2010; Belgiawan et al., 2014).

Da bereits einige Querschnittsstudien vorliegen, eine langfristige Perspektive bisher eher selten Anwendung gefunden hat und diese gleichzeitig als essentiell bei der Betrachtung von Mobilitäts*biographien* erscheint, wird in der vorliegenden Arbeit ein Fokus auf diese gelegt. Neben der grundlegenden Fragestellung nach dem Einfluss von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln (Fragestellung 3), wird daher zunächst eine langfristige Perspektive eingebracht. Dies geschieht sowohl intraindividuell durch die retrospektive Betrachtung des Lebensverlaufs (Fragestellung 1) als auch interindividuell durch den Vergleich verschiedener Generationen und historischer Kontexte (Fragestellung 2). In der vorliegenden Arbeit wird demnach drei übergeordneten Fragestellungen nachgegangen, denen einzelne Hypothesen zugeordnet werden. Dabei werden die Themen Lebensereignisse, Umzüge, Einfluss der Familie und Verkehrshandeln aus den drei genannten Perspektiven – Lebensverlauf, Generationenunterschiede, Wechselwirkung

Lebensereignisse und Verkehrshandeln – beleuchtet (für einen Überblick siehe Abbildung 5). Darüber hinaus identifizierte Forschungslücken, wie die Diskussion um die zeitliche Abgrenzung der Ereignisse (antizipierte Anpassungen vor dem Ereignis), Variation der abhängigen Variablen des Verkehrshandelns (Betrachtung von Verkehrsmittelnutzung, -besitz, -verfügbarkeit und Distanzen) und die Ausweitung der Stichprobe um ältere Menschen, werden in den Hypothesen erneut aufgegriffen und am Ende der Arbeit bewertet und diskutiert (siehe 7.3). In Kapitel 2 wurde bereits eine ausführliche theoretische Betrachtung des Begriffs der Lebensereignisse vorgenommen. Im methodischen Teil (siehe Kapitel 3) wird der Umgang mit identifizierten Forschungslücken im methodischen Bereich dargestellt.

Um die identifizierten Forschungslücken aufzugreifen, sollen im Folgenden intraindividuelle Änderungen stärker betrachtet werden. Aus diesem Grunde erfolgt keine ausschließlich punktuelle Betrachtung von Lebensereignissen sondern durch die Berücksichtigung einer biographischen Perspektive Entwicklungen über den Lebensverlauf hinweg. Auf diese Weise können ebenfalls verschiedene Altersphasen verglichen werden. Somit konzentriert sich die erste Fragestellung auf einen biographischen Aspekt:

1. Fragestellung: Wie entwickeln sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien im Lebensverlauf?

Wie in der Herausarbeitung des aktuellen Forschungsbedarfs aufgezeigt, fehlt eine ganzheitlichere Betrachtung der Lebensereignisse. Um die lebensgeschichtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und der Forderung nach einer Einbettung des Lebenslauf in den gesellschaftlichen Kontext gerecht zu werden, soll eine historische Perspektive einbezogen werden. Wie in Kapitel 2.4 dargestellt, wird diese häufig durch die Analyse von Kohorten-, Perioden- und Alterseffekten realisiert. Nachdem in der vorangegangenen Fragestellung Alterseffekte untersucht wurden, sollen in der folgenden Fragestellung Kohorteneffekte analysiert werden. Die zweite Forschungsfrage widmet sich daher der Betrachtung von Unterschieden zwischen den Generationen: Durch die Berücksichtigung von älteren Generationen wird dadurch gleichzeitig eine größere Spanne von Altersgruppen in Betracht gezogen, um die selektiven Stichproben auszuweiten. Dabei ist auch die Mobilität älterer Menschen von Interesse, die bisher häufig vernachlässigt wird.

2. Fragestellung: Wie unterscheiden sich die Mobilitätsbiographien zwischen Generationen?

Wie bereits aufgezeigt, gibt es erste Ergebnisse zu dem Einfluss von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln. Diese sind jedoch teilweise inkonsistent oder bedürfen weiterer Verifikation bzw. Falsifikation, bevor sie

sich zur Ableitung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eignen. Während viele Studien bisher einzelne Lebensereignisse herausgreifen, werden in der vorliegenden Arbeit mehrere Lebensereignisse gleichzeitig betrachtet, um den single-event approach (siehe 2.3) auf diese Weise zu überwinden. Dies ermöglicht ebenfalls die Analyse von Interaktionen zwischen Lebensereignissen. Die Betrachtung einer längeren Zeitspanne soll darüber hinaus die Identifikation von zeitlich vorgelagerten Effekten ermöglichen. Durch die Betrachtung von Generationen, die in einem familialen Zusammenhang stehen, sind weiterhin intrafamiliäre Vergleiche möglich. In der dritten Forschungsfrage erfolgt die Analyse von Interaktionen der Lebensstil- und Mobilitätsebene des Mobilitätsbiographien Konzepts:

3. Fragestellung: Welchen Einfluss haben Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln?

Die Generationenperspektive ist in der zweiten Fragestellung von explizitem Forschungsinteresse, jedoch spielt sie natürlich auch in den anderen Fragestellungen eine Rolle als unterscheidende Gruppencharakteristik. Im Sinne einer geforderten stärkeren Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen (Green, 2010) finden Elemente der Geographie, Soziologie und Psychologie in den Hypothesen Anwendung.

Im Folgenden werden die einzelnen Hypothesen, die den Fragestellungen zugeordnet sind, vorgestellt und theoretisch hergeleitet.

2.6.1 Wie entwickeln sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien im Lebensverlauf?

Die Entscheidung zu einem Umzug ist komplex und häufig langfristig. Sie wird in der Migrationstheorie aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet, die in makro- und mikrotheoretische Ansätze sowie Wert-Erwartungstheorien eingeteilt werden (Kley, 2009). Makrotheoretische Ansätze erklären Umzüge als die Realisierung des Wunsches nach materiellen Verbesserungen und beziehen dabei vor allem Komponenten wie den Lohn und den Arbeitsmarkt in den Entscheidungsprozess mit ein (Hicks, 1963). Es wird ebenfalls die Entscheidung konkurrierender Möglichkeiten berücksichtigt. Häufig wird davon ausgegangen, dass versucht wird ein Ungleichgewicht zwischen Arbeitsmarkt, Bevölkerung, Umwelt und Organisation durch einen Umzug wiederherzustellen (Hawley, 1968). Lee (1972) als Vertreter der mikrotheoretischen Ansätze unterscheidet vier Einflussfaktoren einer Umzugsentscheidung: Eigenschaften des aktuellen Wohnortes und des Zielortes, hemmende sowie persönliche Faktoren. Die

Entscheidung zum Umzug wird also als individuelle Reaktion auf äußere Rahmenbedingungen und damit als Anpassung begriffen (Wolpert, 1965). Schlussendlich werden die Theorien zur Erklärung von Umzügen zusammengefasst in einem Wert-Erwartungsmodell, analog zu allgemeinen Handlungstheorien aus der Psychologie, in dem die Ausführung einer Handlung (Umzug) durch die Summe aus dem Wert des Ziels in den Lebensbereichen und der Erwartung der Zielerreichung mittels dem Umzug bestimmt wird (Jong & Fawcett, 1981). Kalter (1997) bringt wiederum eine zeitliche Dimension in die Diskussion. Er versteht den Umzug als einen Prozess und unterscheidet drei verschiedene Phasen: Wanderungsgedanke, Wanderungsplan und die tatsächliche Wanderung.

Bei der Untersuchung von Umzügen wird häufig nach räumlichen Strukturen, wie Stadt-Umland Wanderungen und interregionalen Wanderungen unterschieden. Damit zusammenhängend werden bestimmte Eigenschaften derer assoziiert, die eine Wohnstandortentscheidung für diese Standortverlagerung treffen. Diese Merkmale scheinen dabei mit bestimmten Bedürfnissen und Rollen zusammenzuhängen. Diese wiederum stehen häufig in Verbindung mit Lebensereignissen und sich ändernden Bedingungen (siehe 2.3) (Gerber, 2011; Kley, 2009; Mulder, 1993; Wagner, 1989). So kann die Geburt von Kindern den Wunsch nach mehr Platz und einem dezentraleren Ort begründen.

Die Gründe für einen Umzug sind somit vielfältig. Sie wurden bereits in verschiedenen Studien untersucht (Birg & Flöthmann, 1992a; Clark & Withers, 1999; Kley, 2011; Rossi, 1955; Wagner, 1990), die Berücksichtigung der biographischen und historischen Perspektive kann diese dabei weiter ergänzen. Um den vorliegenden Datensatz besser zu verstehen, ist eine Analyse der Umzugsgründe für die verschiedenen Generationen über den Lebensverlauf sinnvoll. Daraus folgt Hypothese 1:

Hypothese 1: Lebensereignisse führen im Lebensverlauf zu einem Umzug.

Neben Unterschieden zwischen den Generationen sind ebenfalls Unterschiede in der Anzahl der Umzüge bei den Geschlechtern in Interaktion mit dem Alter zu vermuten. Das Geschlecht als grundlegendes Konzept spielt bisher in der biographischen Forschung häufig noch eine untergeordnete Rolle (Widmer & Ritschard, 2009), ebenso gibt es in Zusammenhang mit Mobilität erst in den letzten Jahren ein wachsendes Interesse an diesem Thema (Grieco & McQuaid, 2012; Martens & Pauls, 2001; Sicks, 2011a, 2011b; Uteng & Cresswell, 2008). Deutschlands Jugendliche ziehen im Vergleich zu denen in anderen EU-Staaten früh von zu Hause aus (Dommermuth, 2008). Es zeigt sich, dass Frauen dabei häufig früher ausziehen als Männer (Georg, Strzoda & Zinnecker, 1994): So

leben von den 18- bis 24-jährigen 59 % der Frauen und 73 % der Männer mit ihren Eltern zusammen (Statistisches Bundesamt, 2009). Erste Studien konnten weiterhin zeigen, dass junge Frauen bis ca. 30 Jahre häufiger umziehen als Männer (bei Auszug aus dem Elternhaus zum Ausbildungs- oder Studienbeginn oder Zusammenziehen mit der/dem PartnerIn) (Kley, 2009; Wagner, 1989). Dieses Verhältnis kehrt sich in den höheren Altersstufen um, von ca. 31 bis 50 Jahren wechseln Männer häufiger ihren Wohnort als Frauen (Mai, 2004; Wagner, 1989). Kley (2009) diskutiert vor dem Hintergrund von beruflichen Anforderungen, Art der Beziehung, Heirat und Rollen in der Familienplanung verschiedene Faktoren und Erklärungsansätze für dieses Phänomen.

Hypothese 2: Junge Frauen von 15-30 Jahren ziehen häufiger um als ihre männlichen Altersgenossen. Von 31 bis 50 Jahren ist die Anzahl der Umzüge bei Männern höher als bei Frauen.

Das Auftreten bestimmter Lebensereignisse und deren Konsequenzen bzw. die Relevanz bestimmter Bereiche scheint mit dem Alter systematisch zu variieren: So ist zum Beispiel der Beruf und das Einkommen in der Etablierungsphase (nach Kley: 30-50 Jahre, kein Kind oder Kind(er) im Alter ab 10 Jahren) besonders wichtig, während in der Familien- (nach Kley: 18-50 Jahre und Kind(er) unter 10 Jahren) und Etablierungsphase der Familie und im frühen Erwachsenenleben (nach Kley: Alter 18-29 Jahre, keine Kinder) der Realisierung persönlicher Interessen eine hohe Bedeutung beigemessen wird (Kley, 2009). Fromholt und Larsen (1991) konnten in diesem Zusammenhang zeigen, dass mit zunehmendem Alter weniger Ereignisse berichtet werden. Aufgrund der vielen Transitionen, die das Selbstkonzept beeinflussen, zum ersten Mal erlebt werden und daher eine Besonderheit darstellen, scheint es eine Häufung von Ereignissen im jungen Erwachsenenalter von 10 bis 30 Jahren zu geben (Pohl, 2007; Rubin, Wetzler & Nebes, 1986; Shum, 1998). Mit dem Auftreten verschiedener Lebensereignisse in unterschiedlichen Lebensphasen mag auch die realisierte Mobilität eine Veränderung erfahren.

In der Literatur zu Mobilitätsbiographien und dem Einfluss auf das Verkehrshandeln wird häufig davon ausgegangen, dass eine hohe räumliche Mobilität vor allem in den jüngeren Jahren einer Biographie auftritt und dass diese sich zum Lebensende hin abschwächt (Beige & Axhausen, 2012; Birg & Flöthmann, 1992b; Franke, 2004a). Dabei konnten Beige und Axhausen (2012) in einer retrospektiven Befragung in der Schweiz zeigen, dass Personen zwischen 15 und 35 Jahren am mobilsten sind. Männer zeigen dabei ein stabileres Verhalten als Frauen. Rossi (1955) als ein Vertreter des Ansatzes des Familienzyklus (siehe 2.4) bildete einen Index für die potentielle Mobilität von

Haushalten und konnte zeigen, dass dieser für jüngere und größere Familien am höchsten ist. Auch Flade (2013) resümiert, dass bei jungen Erwachsenen die residenzielle Mobilität höher ist als in anderen Lebensphasen, vor allem bei den 20-bis 24-jährigen träten Wohnumzüge besonders häufig auf. Diese Befunde werden von Tully und Baier (2006) argumentativ unterstrichen. Sie kommen zu dem Schluss, dass die Jugendphase besonders deutlich durch das Bedürfnis nach ausgeprägter Realisierung räumlicher Mobilität geprägt ist. Sie leiten dieses aus einer Orientierung an globalisierten Leitbildern, der Sozialisierung in einer von Flexibilität geprägten Gesellschaft und der besonders hohen Bedeutung physischer Nähe zur Identitätsfindung ab.

Aufgrund der Ergebnisse von stärker ausgeprägter räumlicher Mobilität im jüngeren Alter könnte im Umkehrschluss davon ausgegangen werden, dass im fortgeschrittenen Alter weniger Lebensereignisse stattfinden, die eine hohe Wiederanpassung, wie einen Umzug, nötig machen. Im Zusammenhang mit hohem Alter häufig thematisierte Ereignisse sind dabei der Schulabschluss der Kinder, die Menopause, empty nest Situation, Großelternschaft und Pensionierung (des Partners/der Partnerin) (Faltermaier et al., 2002). In diesem Sinne geht mit einem höheren Alter zumeist ein Verlust an Funktionen und Fähigkeiten, wie z.B. der Fähigkeit zur Mobilität, einher. Zusammen mit der höheren Lebenserwartung und einer besseren Gesundheit verschiebt sich dieser rückläufige Aktivitätsgrad jedoch in ein noch höheres Alter und ältere Menschen sind länger mobil (siehe Kapitel 1). Auch wenn Menschen länger und ausgeprägter mobil sein können, wird in der Literatur die Herausbildung stabilerer Handlungsmuster bezüglich der Verkehrsmittelnutzung mit fortschreitendem Alter diskutiert. Dies wird als Schließungsprozess, „funnel theory“ (Lanzendorf, 2010, S. 275) oder „Trichterthese“ bezeichnet (Franke, 2005, S. 229). Ab einem Alter von ca. 30 Jahren (Beige & Axhausen, 2008) bzw. ab Mitte 40 (Franke, 2004b) scheinen Verkehrsmittelentscheidungen stabiler zu sein. Dies wird mit einem höheren organisatorischen Aufwand im Kontext von Familie und Beruf in Verbindung gebracht (Franke, 2004b; Nobis, 2007). Die Studie von Heath und Gifford (2002) unterstützt diese These: Sie konnten zeigen, dass Verkehrsmittelentscheidungen bei jüngeren Menschen besser mit der Theorie des geplanten Verhaltens zur Erklärung aktiver Entscheidungsprozesse erklärt werden können. Es steht zur Diskussion, ob dies bedeutet, dass in höherem Alter Gewohnheiten an die Stelle aktiver Alltagsentscheidungen treten. Für berufliche Lebensereignisse konnten bereits Birg und Flöthmann (1992b, S. 28) zeigen, dass eine „Phase beruflicher Konsolidierung“ eintritt, die mit einer verringerten Umzugsmobilität aufgrund beruflicher Ereignisse im Alter von 30-35 Jahren einhergeht. Lebensereignisse und deren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten im höheren Alter wurden

jedoch als Forschungsfeld bisher oft vernachlässigt. Aus diesem Grund erscheint eine genauere Analyse der Lebensereignisse in Abhängigkeit vom Alter ein interessantes Forschungsdefizit, das es näher zu betrachten gilt.

Hypothese 3: Die Anzahl der Lebensereignisse, Wechsel der Verkehrsmittelbesitze und der Änderungen der Autoverfügbarkeit verändern sich im Laufe des Lebens. Mit höherem Alter sinken die Anzahl der Lebensereignisse und die Wechsel im Verkehrsmittelbesitz.

In der Erwerbsbiographie fallen viele der alltäglichen Wege an. Daher sollen diese im Folgenden näher betrachtet werden. Dabei wird in dieser Fragestellung zunächst dargestellt, wie sich das Verkehrshandeln auf diesen Wegen über den Lebensverlauf ändert. Dies wird für zwei Merkmale des Arbeitsweges durchgeführt: Distanz (Hypothese 4a) und Art des Verkehrsmittels (Hypothese 4b). In Fragestellung 2 wird die Perspektive durch die Betrachtung der Unterschiede zwischen den Generationen ergänzt (Hypothese 10). Da Arbeitswege aufgrund ihrer Regelmäßigkeit das Potential zur Bildung besonders starker Gewohnheiten haben, wird in Fragestellung 3 der Einfluss von Lebensereignissen auf Änderungen im Verkehrshandeln auf Arbeitswegen analysiert (Hypothese 17).

Hypothese 4: Das Verkehrshandeln auf dem Weg zur Ausbildungs- und Arbeitsinstitution ändert sich im Laufe der Erwerbsbiographie.

In der Forschung der Mobilitätsbiographien fand bisher eine Konzentration auf die Nutzung des Verkehrsmittels statt. Andere Variablen, die im Kontext von Lebensereignissen betrachtet wurden, sind zum Beispiel soziale Netzwerke und sich daraus ergebende Aktionsräume (Axhausen, 2007; Ohnmacht et al., 2008; Sharmeen et al., 2014) oder Fernreisen und internationale Mobilitätsbiographien (Frändberg, 2006; Frändberg, 2008; Frändberg, 2009). Damit stark verbunden sind die zurückgelegten Distanzen. Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse, Möglichkeiten und Restriktionen in unterschiedlichen Lebensphasen ist anzunehmen, dass diese über das Alter variieren. Die „Mobilität in Deutschland“-Studie 2008 (infas & DLR, 2010) zeigt dabei, dass die Distanzen nicht gleichmäßig über alle Altersgruppen verteilt sind, Alter und Distanz korrelieren. Kinder, Jugendliche und Ältere legen kürzere Strecken zurück. Die 40-49jährigen bewältigen die höchste Kilometeranzahl, die 18-39jährigen liegen in ihren Personenkilometern ein Drittel über der Kilometeranzahl, wenn diese über die Altersgruppen gleich verteilt und die Standardabweichung null wäre. Weiterhin geben die Daten erste Hinweise darauf, dass sowohl die Wegeanzahl, als auch Dauer und Kilometeranzahl von SchülerInnen zu Studierenden wächst.

Von Studierenden zu Erwerbstätigen ist das Bild nicht ganz so klar und es hängt vom Umfang der Stelle (Teilzeit vs. Vollzeit) ab. Es scheint jedoch, dass während die Kilometerzahl von Studium zum Berufsleben steigt, die Zeit, die für Mobilität aufgewandt wird, sinkt (infas & DLR, 2010). Möglicherweise wird aufgrund neuer zeitlicher Restriktionen und eines höheren für die Mobilität zustehenden Budgets ein kostenintensiveres, schnelleres Verkehrsmittel gewählt. Die Distanzen wurden bisher jedoch in der Mobilitätsbiographienforschung noch nicht intensiv als abhängige Variable untersucht. Aus diesem Grund sollen die Distanzen in der Folge näher betrachtet werden. Dabei wird die Variable der Distanzen in der Erwerbsbiographie aus der Perspektive der drei Fragestellungen beleuchtet und zunächst untersucht, inwiefern sich die Distanzen in der Erwerbsbiographie über den Lebensverlauf ändern (Hypothese 4). Im Anschluss werden in Fragestellung 2 (siehe Kapitel 5, Hypothese 10) die Unterschiede zwischen den Generationen und ihrer zurückgelegten Distanzen analysiert, bevor in Fragestellung 3 die Auswirkung von Lebensereignissen auf die Änderung von Distanzen betrachtet wird (siehe Kapitel 6, Hypothese 17). Es wird angenommen, dass sich die Distanzen in der Erwerbsbiographie mit dem Alter ändern und größer werden.

Hypothese 4a: Distanzen - Die mittlere Wegedistanz zur Ausbildungs- und Arbeitsinstitution ändert sich mit Eintritt in die Schule, Ausbildung und Arbeit.

Eng zusammen mit den Distanzen hängt die Nutzung von Verkehrsmitteln. Mit der Bewältigung höherer Distanzen sind Wege zu Fuß nicht mehr möglich und ein Rückgriff auf andere Verkehrsmittel erfolgt. Zusammen mit diesen Anforderungen fallen Lebensereignisse, wie das Erreichen der Volljährigkeit und die Befugnis zum Führerscheinerwerb, sowie Merkmale, die engem Zusammenhang mit den gewählten Ausbildungswegen stehen, wie dem Pflichterwerb eines Semestertickets bei Immatrikulation an einer Universität. Klöckner (2005a) konnte zeigen, dass die ausbildungsbezogenen und beruflichen Ereignisse, wie Wechsel der Schule, Wechsel in eine weiterführende Schule, Beginn einer Ausbildung oder eines Studiums, Beginn der Berufstätigkeit und Wechsel der Arbeitsstelle in einer offenen Abfrage zum Einfluss von Ereignissen auf das Verkehrshandeln genannt wurden. Sie sind unter den am häufigsten genannten und mit einem hohen Einfluss auf das Verkehrshandeln bewerteten Ereignissen. Weitere in dieser Studie genannte Ergebnisse, welche die Ausbildungs- und Arbeitswege betreffen könnten, sind Auslandsaufenthalte, Praktika, Studienortwechsel, der Erhalt einer Zeitkarte für den ÖPNV (Schule/Studium) und ein Gelegenheitsjob. Fujii und Gärling (2003)

begleiteten Studierende von ihrer Abschlussphase ins Berufsleben und stellten nach dem Umbruch einen häufigen Wechsel in der Verkehrsmittelnutzung fest. Auch für spätere Phasen scheint ein Wechsel des Arbeitgebers Änderungen im Verkehrshandeln zu bedeuten (Oakil et al., 2011b). Weiterhin scheint das Alter einen Einfluss auf den Besitz von Verkehrsmitteln, wie dem Pkw, zu haben (Oakil, Ettema, Arentze & Timmermans, 2014). Mit höherem Alter steigt der Pkw-Besitz von Haushalten. Aufgrund dieser vielfältigen Ereignisse und Umbruchmomente, die Änderungen im Verkehrshandeln nach sich ziehen, kann angenommen werden, dass sich die Verkehrsmittelnutzung im Lebensverlauf auf den Wegen der Erwerbsbiographie unterscheiden.

Hypothese 4b: Die genutzten Hauptverkehrsmittel unterscheiden sich zwischen Schule, Ausbildung und Arbeitswegen.

Neben den Änderungen über das Alter hinweg, ist anzunehmen, dass die Phase der Kindheit eine besonders sensible für die Herausbildung von Präferenzen und Gewohnheiten hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung ist. Analog zu übergeordneten Sozialisationsdefinitionen (Niederbacher & Zimmermann, 2011; Schnotz, 2011) beschreiben Tully und Baier (2006, S. 120) Mobilitätssozialisation als „entscheidenden Prozess des Heranwachsens [...], in dessen Verlauf ein Individuum zum Teilnehmer der Verkehrsgesellschaft wird.“ Auch Baslington (2008) geht davon aus, dass Kinder Verkehrsmittel in einem Sozialisationsprozess durch Familie, Schule, Medien und die Peer-group genauso erlernen wie andere kulturelle und gesellschaftliche Aspekte. Es gibt erste Hinweise, dass Kinder bereits im Alter von sieben bis elf Jahren ihre Präferenzen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und deren symbolischen Gehalt unterscheiden können (Meaton & Kingham, 1998). Kinder von Eltern, die sehr aktive Bewegungsformen wählen, tun dies ebenfalls (Park, Noland & Lachapelle, 2013). Erste Studien konnten bereits zeigen, dass die Kinder von Familien ohne Auto sich eher vorstellen können, später glücklich ohne ein Auto zu leben (Baslington, 2008), und dass der Autobesitz der Eltern die empfundene Wichtigkeit eines Autos aus Sicht der Kinder beeinflusst (Sandqvist, 2002). Auch psychologische Konstrukte, wie Normen oder die Gewohnheit, ein Auto zu nutzen, scheinen von Sozialisationsprozessen durch Erlebnisse mit Eltern oder Freunden beeinflusst zu werden (Haustein, Klöckner & Blöbaum, 2009). Dies konnte ebenfalls für die Wohnumgebung gezeigt werden. Kinder leben in höherem Alter in sehr ähnlichen Wohnumgebungen wie in der Kindheit (Blaauboer, 2011). Auch die Siedlungsstruktur hat einen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung der Kinder und somit möglicherweise eine prägende Wirkung (Flade & Limbourg, 1997; Moczek & Rambow, 2004). Aus diesem

Gründe haben die Mobilität junger Kinder sowie die Motive der Erwachsenen zur Gestaltung der Alltagsmobilität ihrer Kinder in den letzten Jahren vermehrt Aufmerksamkeit gefunden (Buliung, Sultana & Faulkner, 2012; Moczek & Rambow, 2004). Da die heutige Mobilität von Kindern bereits stark durch das Auto geprägt ist (Pooley et al., 2005), soll in der vorliegenden Arbeit untersucht werden, inwiefern das Zurücklegen von Wegen in der Kindheit mit dem Auto den späteren Autobesitz beeinflusst.

Hypothese 5: Das Fahr- und Bringverhalten der Eltern in der Kindheit ihres Nachwuchses hat einen Einfluss auf das spätere Verkehrshandeln ihrer Kinder:

Hypothese 5a: Teilnehmende, deren Eltern in der Kindheit ein Auto besaßen, kaufen sich früher ein Auto als Teilnehmende, deren Eltern in der Kindheit kein Auto besaßen.

Hypothese 5b: Je stärker die Teilnehmenden zugestimmt haben, dass ihre Eltern sie früher häufig mit dem Auto gefahren haben, desto früher haben sie auch ein Auto besessen.

2.6.2 *Wie unterscheiden sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien zwischen den Generationen?*

Fischer und Fischer (1995) beschreiben als charakteristische Merkmale der industriellen Entwicklung ein sich stetig änderndes städtisches Arbeitsangebot, eine Verknappung ländlicher beruflicher Angebote sowie eine Konzentration der Ausbildungsstätten, die eine hohe Mobilität erforderlich machen. Diese Eigenschaften sowie eine Zunahme der Studierenden in Deutschland in den letzten Jahren (Destatis, 2013), die oftmals einen früheren Auszug aus dem Elternhaus notwendig macht (Berger, 2009; Dommermuth, 2008; Kley, 2009; Szydlík, 2008), stellen höhere Anforderungen an die residenzielle Flexibilität der Menschen. Neben der Diskussion um kulturelle Werte und familiäre Beziehungen werden zwei hauptsächliche Einflüsse für den Zeitpunkt der Gründung eines eigenen Haushaltes angenommen: Der Auszug aus dem Elternhaus wird begünstigt durch finanzielle Ressourcen oder berufliche Erfordernisse. Dabei wird argumentiert, dass eine Ausbildung häufig eher in erstere Kategorie falle und somit aufgrund des jüngeren Alters und der zunächst fehlenden finanziellen Ressourcen erst später im Kontext einer Etablierung im Arbeitsmarkt oder eines Zusammenzugs mit der/dem PartnerIn ein Umzug erfolgt. Ein Studium oder höherer Bildungsabschluss steht häufig in Zusammenhang mit der Notwendigkeit eines Standortwechsels zum Studienort

und Transferleistungen der Eltern oder staatlichen Zuschüsse, welche dies eher ermöglichen mögen. Die Ergebnisse sind an dieser Stelle nicht ganz eindeutig: Es gibt ebenfalls Annahmen, dass die heutige Generation erst später aus dem Elternhaus auszieht und sowohl in einzelnen Ländern selbst als auch im europäischen Raum ein heterogenes Bild zu erkennen ist (Billari, Philipov & Baizán, 2001). Je nachdem welche Kohorten verglichen werden, sind große Unterschiede zu erwarten. Da in dieser Hypothese die Großelterngeneration mit der Elterngeneration verglichen werden soll, ist jedoch ein früheres Auszugsalter zu vermuten (Dommermuth, 2008). Der Raumwiderstand mindert sich durch weitere Tendenzen wie die technische Entwicklung, welche die Bewältigung höherer Pendeldistanzen und neue Familienkonzepte ermöglicht. Der früherer Auszug aus dem Elternhaus, die Konzentration von Ausbildungsstätten sowie eine stärkere Flexibilisierung des Arbeitsmarktes (Szydlík, 2008) lassen vermuten, dass die Generationen Unterschiede in ihrer residenziellen Mobilität aufweisen.

Hypothese 6: Die Generationen unterscheiden sich hinsichtlich der Anzahl der Umzüge: die Elterngeneration erlebt mehr Umzüge als die Großelterngeneration.

Biographien sind immer auch im Kontext historischer Rahmenbedingungen zu verorten (Elder, 1998a), was zur Folge hat, dass die Mobilitätsbiographien vor dem Hintergrund veränderter gesellschaftlicher Prozesse zu untersuchen sind. Der Wandel der Industriegesellschaft zur globalisierten Dienstleistungsgesellschaft (Bittlingmayer, 2001) bzw. Wissensgesellschaft (Stehr, 1994) bringt dabei zahlreiche gesellschaftliche Änderungen mit sich: klare Grenzen und Regeln wandeln sich zu dynamischen, stetig mobilen Prozessen. Flexiblere Beschäftigungsverhältnisse wirken sich auch auf die Muster von Lebensverläufen aus und es entstehen neue Anforderungen an die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Menschen – auch im Bereich der Mobilität (Pohl, 2009). Gefragt scheint ein mobiler Mensch ohne starke Bindungen zu sein (Schneider, Ruckdeschel & Limmer, 2002; Tully & Baier, 2006). Blossfeld (1990) diskutiert die unterschiedlichen Kohorten- und Periodeneffekte im sich wandelnden Arbeitsmarkt, wie z.B. unterschiedliche Berufsverläufe verschiedener Kohorten. So konnte er zeigen, dass jüngere Geburtsjahrgänge trotz weniger Berufserfahrung in kürzerer Zeit qualifiziertere Positionen innehaben als die älteren Generationen. Technologische Fortschritte ermöglichen zudem weitere Pendeldistanzen und eine flexiblere Gestaltung der Anwesenheitszeiten, so dass einerseits weiter entfernte Arbeitsorte aufgesucht werden können und andererseits Standortverlagerungen von Unternehmen in

Kauf genommen werden müssen (Kagermeier, 2011; Levinson & Krizek, 2008). Aufgrund dieser veränderten Anforderungen im Berufsleben und damit verbunden der Pluralisierung der Lebensstile (Beck, 2003) bzw. De-Standardisierung des Lebensverlaufs (Brückner & Mayer, 2005) kann die Hypothese aufgestellt werden, dass die jüngeren Generationen mehr berufliche Lebensereignisse erleben.

Hypothese 7: Die Generationen unterscheiden sich hinsichtlich beruflicher Ereignisse, die zu einem Umzug oder einer Wegeänderung zur Arbeit geführt haben. Die jüngeren Generationen erleben mehr berufliche Lebensereignisse, die zu einem Umzug geführt haben, als die älteren.

Neben Veränderungen der in dieser Arbeit als unabhängige Variable betrachteten Faktoren der Lebensereignisse und Umzüge, sind auch Änderungen in der abhängigen Variable des Verkehrshandelns anzunehmen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts konnte in Deutschland eine Steigerung der Motorisierungsrate beobachtet werden. Das Erreichen der Volljährigkeit – und damit verbunden die Möglichkeit den Führerschein zu erwerben – ist für viele ein einschneidendes Erlebnis auf dem Weg zum Erwachsensein (Hunecke, Tully & Bäumer, 2002). Analysen der Verfügbarkeit von Autos und des Führerscheinbesitzes zeigen, dass diese in Deutschland in den letzten Jahrzehnten gestiegen sind. In den jüngeren Generationen nimmt die Pkw-Verfügbarkeit und der Führerscheinbesitz zu (Beckmann et al., 2005). Für die letzten Jahrgänge ist jedoch auch ein gegenläufiger Trend zu identifizieren: Zunächst wurde eine Stagnation der Verkehrsnachfrage beobachtet (Zumkeller, Chlond & Manz, 2004) und in den letzten Jahren ist ein leichter Rückgang im Pkw-Besitz und der Verfügbarkeit festzustellen (Kuhnimhof, Buehler & Dargay, 2011; Kuhnimhof, Buehler, Wirtz & Kalinowska, 2012). Ebenfalls ist ein leichter Rückgang des Führerscheinbesitzes zu verzeichnen (infas & DLR, 2010), was im Rahmen einer Ablösung des Autos als Statussymbol in der Öffentlichkeit diskutiert wird (Schönduwe, Bock & Deibel, 2012).

Je nachdem welche Kohorten und Geburtsjahrgänge verglichen werden, mag es jedoch sein, dass die Unterschiede zu der früheren Generation dennoch vorhanden sind und sich ein Rücklauf erst in einem ausdifferenzierten Vergleich der jüngeren Jahrgänge zeigt. Auch wenn der Anteil des Führerscheinbesitzes und Besitz des Pkws aktuell zurückzugehen scheinen, ist es im Vergleich zu den früheren Generationen jedoch wahrscheinlich, dass aufgrund der generell gestiegenen Verfügbarkeit des Pkws ein Auto schon früher im Lebenslauf erworben wird. In diese Richtung deutet ebenfalls eine Analyse von Kuhnimhof et al. (Kuhnimhof, Buehler et al., 2012), die einen

Rückgang im Autobesitz ab der Jahrtausendwende finden. Auch Tully und Baier (2006) argumentieren, dass Jugendlichen im Vergleich zu vor 20 Jahren heute deutlich früher ein Pkw zur Verfügung steht. Ebenfalls ist die positive Bewertung des Autos um das Alter von 18 Jahren bei Jugendlichen am höchsten (Hunecke, Tully & Rabe, 2002). Somit kann angenommen werden, dass sich das Alter beim Kauf des ersten Pkws zwischen den Generationen unterscheidet.

Hypothese 8: Das Alter beim ersten Autokauf unterscheidet sich zwischen den Generationen: Die jüngere Generation kauft früher ein Auto als die ältere.

Neben gesellschaftlichen Änderungen, wie der Pluralisierung der Lebensstile (siehe 2.4) erscheint eine Betrachtung von Unterschieden zwischen den Geschlechtern lohnenswert, da dort ebenfalls Veränderungen zwischen den Generationen zu vermuten sind (Hjorthol, 2008). Auch wenn in Studien noch viele Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung bei Frauen und Männern gefunden werden, wie ein seltener Besitz von Autos (Simm & Axhausen, 2003) sowie eine geringere Nutzung eines Autos (Limtanakool, Dijst & Schwanen, 2006; Simm & Axhausen, 2003; Vance & Iovanna, 2007) oder weniger und kürzere Tagesstrecken durch Frauen (in Abhängigkeit von der Lebenssituation, infas & DLR, 2010), scheinen die Unterschiede nicht mehr so klar und eindeutig zu sein wie vor einigen Jahren. Scheiner (2006b) fand einen sich stetig verringernden Unterschied zwischen Frauen und Männern hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung in Deutschland. Während 1976 das Geschlecht noch ein starker Prädiktor für die Autonutzung war, ist der Unterschied 2002 sowohl für Wege mit dem Auto als auch für Wege mit nicht-motorisierten Fahrzeugen kaum noch zu verzeichnen (Scheiner, 2006b, 2014b). Eine Angleichung hinsichtlich des Autobesitzes und der -nutzung scheint stattzufinden (Hjorthol et al., 2010; Siren & Haustein, 2013). Es zeigt sich weiterhin, dass Frauen häufiger als Mitfahrerin das Auto nutzen. Sie berichten jedoch eine geringere Wahrscheinlichkeit, dass sie mit 80 Jahren noch Auto fahren werden (Siren & Haustein, 2013), was auf eine gleichbleibende höhere Vulnerabilität im Alter schließen lässt (Hjorthol et al., 2010). Auch Frändberg und Vilhelmson (2011) konnten eine Angleichung des Verkehrshandelns von Frauen und Männern in Schweden finden: Während Männer generell weniger Distanzen zurücklegen, ist für Frauen aller Altersklassen ein gegenläufiger Trend zu erkennen, was besonders für hohe Pendeldistanzen zur Arbeit auffällt. Weitere Studien bestätigen einen solchen Trend (Axhausen, 2003; Mäder, 1999; Rosenbaum, 2007). Die MID- und KONTIV-Daten zeigen, dass sich auch beim Führerscheinbesitz die Unterschiede angleichen (Beckmann et al., 2005; infas & DLR, 2010; Rosenbloom, 2004). In der Forschungsliteratur werden die

Konsequenzen und notwendigen Maßnahmen in Reaktion auf das sich ändernde Verkehrshandeln der Generationen und geschlechtstypischen Unterschiede diskutiert (Rosenbloom & Herbel, 2009). Folglich kann nachfolgende Hypothese aufgestellt werden:

Hypothese 9: In der jüngeren Generation gibt es weniger Unterschiede als bei der älteren Generation zwischen den Geschlechtern hinsichtlich der Jahre des Besitzes einer Zeitkarte für den ÖPNV, dem Besitz eines Führerscheines, des Alters beim ersten Pkw-Kauf und des Alters beim Führerscheinwerb.

Wenn es um die Unterschiede in der Mobilität zwischen den Generationen geht, interessiert, neben dem in den vorherigen Hypothesen untersuchten Besitz und der Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, ebenfalls die Nutzung dieser Verkehrsmittel sowie die zurückgelegten Distanzen. Scheiner (2010) identifiziert fünf Trends der letzten Jahre: die Pro-Kopf Wegeanzahl bleibt gleich (1), ebenso verändert sich die aufgewendete Zeit für Mobilität kaum (2), im Zuge der Massenmotorisierung sind die letzten Jahrzehnte geprägt durch die Dominanz des privaten Pkws (3), durch einen Umstieg von langsamen zu schnellen Verkehrsmitteln sind die Reisegeschwindigkeiten stark gestiegen (4), wodurch ebenfalls die Distanzen pro Kopf im Zeitraum von 1950-2005 gestiegen sind (5). Auch andere Studien zeigen, dass in den letzten Jahrzehnten ein stetiger Zuwachs der zurückgelegten Distanzen im alltäglichen Leben zu verzeichnen ist (Hjorthol et al., 2010; Rosenbloom, 2004), was mit einem Wechsel der Verkehrsmittel assoziiert wird (Frändberg & Vilhelmson, 2011; Scheiner, 2010). Eine große Diskussion dreht sich dabei um die virtuelle Mobilität. Nicht zuletzt wird die Generation der Millennials auch als ‚digital natives‘ bezeichnet (Prensky, 2001, S. 1). Die erste Annahme war, dass die Ermöglichung der virtuellen Mobilität dabei den anfallenden Verkehr reduziert (Vilhelmson & Thulin, 2008). Mittlerweile scheinen jedoch auch andere Optionen wahrscheinlicher, wie Komplementarität, Modifikation oder Neutralität (Lenz, 2004, 2011).

Somit sollen im Folgenden die Distanzen und genutzten Verkehrsmittel auf den Ausbildungs- und Arbeitswegen als alltägliche Wege betrachtet werden.

Hypothese 10: Das Verkehrshandeln in der Erwerbsbiographie unterscheidet sich zwischen den Generationen.

Für die jüngere Generation wird der Einfluss der später stattfindenden Heirat und Familiengründung sowie der verlängerten Ausbildungsphase auf das Verkehrshandeln und die dadurch realisierten Entfernungen diskutiert. Durch

die fehlenden zeitlichen Bindungen in dieser Generation wird eine höhere Mobilität vor allem hinsichtlich Fernreisen erwartet (Frändberg & Vilhelmson, 2011). Aber auch für die alltägliche Mobilität konnte z.B. für Schweden gezeigt werden, dass die Wege zur Schule und zur Arbeit zwischen 1978 und 2006 länger wurden (Frändberg & Vilhelmson, 2011).

Nach den Kriterien des modernen Verkehrs (Merki, 2008) ist anzunehmen, dass die Entwicklung der Technologien in den letzten Jahrzehnten das Zurücklegen größerer Distanzen in kürzerer Zeit ermöglicht (siehe 3.4.1). Die Flexibilisierung der Arbeitswelt (Beck, 2003; Szydlik, 2008) scheint die Notwendigkeit dazu hervorzurufen und diese Tendenz zu verstärken. Hinsichtlich der Ausbildungswege findet im Zuge des demographischen Wandels eine Zentralisierung der Schulen statt (Scheiner, 2006a), die das Zurücklegen längerer Wege erforderlich macht und somit ebenfalls die Steigerung der zurückgelegten Distanzen verstärkt. Generell weisen die Daten für Deutschland nach, dass bei einer gleichbleibenden Anzahl von Wegen, höhere Distanzen zurückgelegt werden als in vergangenen Jahrzehnten (infas & DLR, 2010). Somit ist anzunehmen, dass sich die Distanzen auf den Ausbildungs- und Arbeitswegen zwischen den Generationen unterscheiden und die jüngeren Generationen längere Wege zurücklegen.

Hypothese 10a: Je jünger, desto weiter: Die mittleren Distanzen auf dem Weg zur Schule, zur Ausbildung und zur Arbeit unterscheiden sich zwischen den Generationen.

Wie bereits in Fragestellung eins sollen im Folgenden neben den Distanzen ebenfalls die Art der genutzten Verkehrsmittel zwischen den Generationen verglichen werden, da angenommen werden kann, dass diese eng miteinander zusammenhängen. Im Rahmen der Mobilität von Kindern auf dem Schulweg zeigen sich laut dem aktuellen Forschungsstand bereits die ersten Unterschiede: So kommen Studien zu dem Schluss, dass Kinder seltener selbständig ihre Wege zurücklegen und stattdessen häufiger von ihren Eltern gebracht werden und dabei verstärkt auf den MIV zurückgegriffen wird (Pooley et al., 2005). Wie bereits zuvor argumentiert, steigen aufgrund der Zentralisierung der Schulen die Distanzen des Schulwegs. Studien erbringen Nachweise für den Zusammenhang von Distanzen und den genutzten Verkehrsmitteln (Mitra & Buliung, 2012; Timperio et al., 2006); Park et al. (2013) zeigen, dass die Dichte von öffentlichen Schulen positiv mit der Wahl eines aktiven Transportmittels für den Schulweg zusammenhängt. Generell kann gezeigt werden, dass die Wegedistanzen in den letzten Jahren zugenommen haben (infas & DLR, 2010). Da aufgrund der fortschreitenden Motorisierung und der suburbanen

Lebensweisen nun längere Distanzen in Kauf genommen werden (Schmitz, 2001), wirkt sich dies vermutlich ebenfalls auf die Wege zur Ausbildung und zur Arbeit aus. Somit kann davon ausgegangen werden, dass sich die genutzten Verkehrsmittel im Erwerbsleben zwischen den Generationen unterscheiden.

Hypothese 10b: Die genutzten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule, Ausbildung und Arbeit unterscheiden sich zwischen den Generationen.

Wie bereits dargestellt können die Entwicklungen von Individuen sowie deren Lebensläufe nicht losgelöst für sich betrachtet werden, sondern sind immer eingebettet in verschiedene Systeme, wie z.B. in der Einteilung nach Bronfenbrenner (1979) in Mikro-, Meso-, Exo-, Makrosysteme. Dabei werden z.B. die Einflüsse gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und sozialer Bezugsgruppen berücksichtigt. Elder (1998a) bezeichnet dies als „linked lives“ (siehe 2.4), Lebensläufe interagieren dabei miteinander und sind beeinflusst durch soziale Netzwerke (Axhausen, 2007; Sharmeen et al., 2014). Es erscheint relevant die Ereignisse wie das Heiratsalter, die Geburt von Kindern und Partnerschaften genauer zu betrachten, da sie einen indirekten Einfluss auf das Verkehrshandeln im Sinne einer Interaktion der unterschiedlichen Teilbiographien des Mobilitätsbiographien Konzepts (siehe 2.4) haben mögen, wie noch zu zeigen sein wird (Forschungsfrage 3, Kapitel 6).

Die Gesellschaft, in deren System das Individuum eingebettet ist, hat sich verändert und es werden Entwicklungen, wie die Individualisierung, De-Standardisierung und Pluralisierung des Lebensverlaufs, diskutiert (siehe 2.4). Diese mögen sich in Änderungen wie einer verzögerten Eheschließung und der Geburt von Kindern sowie einem veränderten Handeln hinsichtlich des Auszugs bei den Eltern widerspiegeln (Amato, 2010; Bumpass & Lu, 2000; Furstenberg, 2010; Goldstein & Kenney, 2001; Kohler, Billari & Ortega, 2002; Shanahan, 2000), die zur Zeit diskutiert werden. Bei der Entwicklung über den Lebensverlauf hinweg, sind verschiedene theoretische Konzepte denkbar, durch die Individuen in ihren Entscheidungen durch ihre Eltern geprägt werden (Fasang & Raab, 2014): Sozialisation (Amato, 1996; Liefbroer & Elzinga, 2012), Status der Eltern (Barber, 2000), genetische Vererbung (z.B. Fruchtbarkeit; Kohler, Rodgers & Christensen, 1999), familieninterne Dynamiken (Konflikte; Reihenfolge der Geschwister; etc.). Aber auch Prozesse, wie strukturelle Änderungen (technologische Entwicklungen, Veränderung ökonomischer Bedingungen) und Werteänderungen werden diskutiert (Fasang & Raab, 2014), wobei die Liste der Einflüsse sicherlich nicht erschöpfend ist.

Trotz der umgreifenden Änderungen in der Gesellschaft zeigt sich, dass die Familie immer noch einen Einfluss auf die nachfolgenden Generationen hat (Bengtson, Biblarz & Roberts, Robert E. L., 2002; Liefbroer & Elzinga, 2012; Min, Silverstein & Lendon, 2012). Erste Studien zu „intergenerationalen Transmissionen“ konnten hinsichtlich der Geburt von Kindern (Barber, 2000; Murphy & Knudsen, 2002), der Heirat (Du Feng, Giarrusso, Bengtson & Frye, 1999; van Poppel, Monden & Mandemakers, 2008) und einer Scheidung (Amato, 1996; Amato & DeBoer, 2001; Wolfinger, 2000; Wolfinger, 2011) zeigen, dass es Zusammenhänge zwischen dem Handeln der Eltern und ihrer Kinder gibt.

Hypothese 11: Einfluss der Familie: Das Handeln der Großeltern hat einen Einfluss auf das Handeln der Eltern hinsichtlich des Heiratsalters, des Alters bei der ersten Geburt und der Anzahl der Kinder.

2.6.3 *Welchen Einfluss haben Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln?*

Wird Umzug als Anpassungsprozess auf ein Lebensereignis (Mulder & Wagner, 1993; Rossi, 1980) oder wie in manchen Untersuchungen als Lebensereignis an sich (Fischer & Fischer, 1995) begriffen, kann davon ausgegangen werden, dass Menschen, die oft umgezogen sind, weniger starke Gewohnheiten ausbilden können und dass das Erleben von Wohnstandortwechseln öfter einen Wechsel der Verkehrsmittelzusammensetzung erforderlich macht. Studien, die die Wechselwirkungen von räumlicher Mobilität und Alltagsmobilität untersuchen, bestätigen einen Zusammenhang zwischen Umzügen und Änderungen in der Verkehrsmittelnutzung (Kasper & Scheiner, 2006; Klinger & Lanzendorf, 2015; Krizek, 2003; Næss, 2005; Scheiner, 2005; Scheiner & Holz-Rau, 2013b, 2013b; Stanbridge et al., 2004). Die Möglichkeit diese sensible Phase effektiv für Interventionen zu nutzen, konnte ebenfalls nachgewiesen werden (Bamberg, 2006; Thøgersen, 2009b). Dieser Zusammenhang zwischen Umzug und Änderung der Verkehrsmittel soll in der vorliegenden Arbeit ebenfalls untersucht werden.

Hypothese 12: Je öfter Teilnehmende umgezogen sind, desto häufiger hat sich auch ihr Verkehrsmittelbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit geändert (Verhaltensdifferenz zwischen Wanderern und Sesshaften).

Trotz der unterschiedlichen Definitionen und Konzepte von Übergängen, Transitionen und Lebensereignissen in der Biographie- und Lebenslauf-

forschung (siehe 2.3 und 2.4), ist den Theorien die Annahme gemein, dass Lebensereignisse einen Anpassungsprozess erfordern, der zu einer „Aneignung der wichtigsten Alltagsroutinen“ (Welzer, 1993, S. 287) und einer „Integration in die bestehenden Werte und Überzeugungen oder deren Umwandlung in eine neue innere Ordnung“ (Oerter, 1999, S. 240) führt. So konnte Klöckner (2005a) in einer explorativen Online Studie bereits abbilden, dass bestimmte Lebensereignisse den Wechsel von Verkehrsmitteln begünstigen (siehe Kapitel 2.5). Er konnte die Ereignisse Führerscheinwerb, der Beginn des Studiums oder der Ausbildung, ein Umzug, der Kauf eines Pkw, der Schulwechsel zur weiterführenden Schule und der Beginn der Berufstätigkeit als subjektiv einflussreichste Ereignisse für die Änderung der Verkehrsmittelnutzung identifizieren. Diesen Zusammenhang konnten weitere Studien (Beige & Axhausen, 2012; Lanzendorf, 2010; Scheiner & Holz-Rau, 2013a) bestätigen (siehe 2.5). In diesem Sinne wird angenommen, dass die Änderung von Verkehrsmittelbesitzen in zeitlichem Zusammenhang mit Lebensereignissen stattfindet, die geringste Untersuchungseinheit des Fragebogens ist gemäß der Erkenntnis, dass die meisten Anpassungsprozesse innerhalb eines Jahres erfolgen (Beige & Axhausen, 2012) hierbei ein Jahr.

Hypothese 13: Änderungen im Verkehrsmittelbesitz finden signifikant häufiger bei dem Erleben von Lebensereignissen statt, als wenn kein Lebensereignis stattgefunden hat.

Mit der Diskussion um die Pluralisierung der Lebensstile (Beck, 2003) und die De-Standardisierung des Lebenslaufs (Brückner & Mayer, 2005) hat sich ein weitgehender Konsens herauskristallisiert, der davon ausgeht, dass es nicht *die* Lebensereignisse gibt (Welzer, 1993) und keine Linearität in der Abfolge der Lebensereignisse angenommen werden kann. Die Qualität der Lebensereignisse und die Anpassungsprozesse unterscheiden sich. So scheinen Anpassungsprozesse auf negative Ereignisse länger zu dauern als auf positive Ereignisse (Larsen & Prizmic, 2008). Die Forschung kommt weiterhin zu dem Ergebnis (siehe 2.3), dass es Lebensereignisse gibt, die viele Individuen mit einer besonders hohen Wiederanpassungsleistung verbinden (u.a. Cochrane & Robertson, 1973; Constantini et al., 1974; Dohrenwend et al., 1978; Holmes & Rahe, 1967; für eine Übersicht Filipp & Braukmann, 1995). Demzufolge kann vermutet werden, dass diese Ereignisse vorhandene Alltagsroutinen, wie die Verkehrsmittelnutzung, stärker beeinträchtigen und eine besonders sensible Phase der Suche nach und Neubewertung von Informationen eintritt.

Hypothese 14: Umzüge aufgrund von Lebensereignissen, die eine hohe Wiederanpassungsleistung erfordern, finden zusammen mit einer Änderung des Verkehrsmittelbesitzes innerhalb eines Jahres statt, im Gegensatz zu Umzügen aufgrund von Lebensereignissen mit einer geringen Wiederanpassungsleistung.

Wie in 2.3 dargestellt, scheinen Lebensereignisse den gewohnten Tagesablauf zu verändern, einen Anpassungsprozess zu erfordern und die Bildung neuer Gewohnheiten zu initiieren. Aus Ereignislisten wird ersichtlich, dass vor allem die Ereignisse Heirat, Scheidung, Geburt von Kindern und Umzügen als Ereignisse mit höheren Anpassungsanforderungen und vielen Änderungen im Alltag erlebt werden (siehe 2.3). Forschungsergebnisse weisen nach, dass Lebensereignisse einen Einfluss auf das Verkehrshandeln und dabei auf den Besitz eines Pkws haben können (Kasper & Scheiner, 2006; Lanzendorf, 2010). Dies ist besonders vor dem Hintergrund von Interventionen im Bereich Klimaschutz interessant und soll daher nun näher untersucht werden. Hierbei wurde ebenfalls die Interaktion von Lebensereignissen und Umzügen hinsichtlich Änderungen im Verkehrshandeln, wie dem Autobesitz, als Forschungsbedarf identifiziert (Prillwitz et al., 2006). Yamamoto (2008) konnte belegen, dass die Berücksichtigung von Lebensereignissen als erklärende Variable Änderungen im Pkw-Besitz besser vorhersagen kann. Als signifikante Prädiktoren wurden Lebensereignisse, wie Umzüge (Oakil et al., 2014; Rashidi et al., 2011), Geburt eines Kindes (Clark et al., 2015; Oakil et al., 2014; Yamamoto, 2008), Pensionierung (Oakil et al., 2014; Yamamoto, 2008), Zusammenzug mit der/m PartnerIn (Clark et al., 2015) sowie eine Erhöhung des Einkommens, Änderungen in der Haushaltskomposition (Oakil et al., 2014) und Erwerb eines Führerscheins (Clark et al., 2015), identifiziert. In der vorliegenden Hypothese werden die Ereignisse Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung sowie Umzüge berücksichtigt.

Hypothese 15: Veränderungen im Pkw-Besitz lassen sich durch das Eintreten privater Lebensereignisse erklären.

Neben der Erforschung von Richtung und Stärke des Einflusses der Lebensereignisse Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung und Umzügen auf das Verkehrshandeln, wird in der Forschung zu Mobilitätsbiographien, wie zuvor dargestellt, die zeitliche Dimension diskutiert. Im ersten Teil der Hypothese wird untersucht, inwiefern die Lebensereignisse Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung und Umzüge einen Beitrag zur Erklärung der Varianz im Pkw-Besitz im gleichen Jahr leisten können.

Hypothese 15a: Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung, Umzüge sowie deren Interaktion können den Pkw-Kauf und -verkauf im selben Jahr erklären.

Bei der Diskussion um die zeitliche Dimension von Lebensereignissen wird das Kriterium der Kausalität einer zeitlich geordneten Reihenfolge der Ereignisse in Frage gestellt und eine Anpassung auf Lebensereignisse in Antizipation angenommen (Oakil et al., 2011b; Oakil et al., 2014; Schäfer et al., 2012; Stanbridge et al., 2004). So würde zum Beispiel das Wissen um eine Schwangerschaft oder einen Umzug bereits die Antizipation von Konsequenzen und damit eine Vorbereitung auf diese auslösen und z.B. ein Pkw-Kauf bereits vor Eintritt des Lebensereignisses stattfinden. Erst wenige Studien beschäftigen sich mit dieser zeitlichen Dimension des Eintretens von Lebensereignissen. Sowohl für die Operationalisierung von Studien zur Erforschung des Einflusses von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln als auch für die Entwicklung von praktischen Implikationen für das Mobilitätsmanagement spielt das Wissen über den Zeitpunkt des Eintretens von Lebensereignissen und Anpassung jedoch eine große Rolle. Daher soll im zweiten Teil der Hypothese analysiert werden, inwiefern Lebensereignisse Änderungen im Pkw-Besitz ein Jahr zuvor erklären können.

Hypothese 15b: Antizipation: Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung, Umzüge sowie deren Interaktion können den Pkw-Kauf und -verkauf ein Jahr zuvor erklären.

Ereignisse, wie der Eintritt in die Schule und die Beendigung der Schulzeit mit der Folge eines Ausbildungsbeginns, können als kritische Lebensereignisse verstanden werden (Gräser, Esser & Saile, 1995). Erste Studien zeigen einen Zusammenhang im Auftreten von diesen im Ausbildungskontext stattfindenden Lebensereignissen und Änderungen im Verkehrshandeln (Harms & Lanzendorf, 2007). Klöckner (2005a) fand in seiner Studie einen relativ hohen subjektiv eingeschätzten Einfluss der Ereignisse Schulwechsel zur weiterführenden Schule, weiterer Schulwechsel, Beginn des Studiums oder der Ausbildung und Beginn der Berufstätigkeit auf die Verkehrsmittelnutzung. Weiterhin wird der Übergang von der Abhängigkeit der Eltern zu individuellem Verkehrshandeln, der meist während der Schulzeit stattfindet, in diesem Zusammenhang untersucht (Pooley et al., 2005; Zwerts, Allaert, Janssens, Wets & Witlox, 2010). Auch der Abschluss des Studiums scheint Auswirkungen auf das Verkehrshandeln zu haben (Fujii & Gärling, 2003; Seebauer et al., 2010). Das zumeist darauf folgende Ereignis des Starts in das Berufsleben scheint dabei vor

allem für Männer mit einer vermehrten Autonutzung und weniger Fußwegen einherzugehen. Frauen scheinen ebenfalls weniger Fußwege zurückzulegen zugunsten der ÖPNV- oder Pkw-Nutzung (Scheiner, 2011).

Hypothese 16: Berufs- und ausbildungsbezogene Lebensereignisse, die einen Umzug nach sich zogen, können Varianz in der Pkw-Verfügbarkeit erklären.

Nach der Analyse der Ausbildungs- und Arbeitswege aus den Perspektiven der intraindividuellen Entwicklung (Hypothese 4) und intergenerationalen Unterschieden (Hypothese 10) werden in dieser Hypothese inferenzstatistische Analysen zum Einfluss von Lebensereignissen privater und beruflicher Natur auf das Verkehrshandeln in der beruflichen Biographie durchgeführt.

Hypothese 17: Private und berufliche Lebensereignisse beeinflussen das Verkehrshandeln auf den Ausbildungs- und Arbeitswegen.

Wie bereits dargestellt, gibt es Hinweise, dass sich im Zusammenhang mit Lebensereignissen in der Biographie aktionsräumliche Netzwerke (Axhausen, 2007; Ohnmacht et al., 2008; Sharmeen et al., 2014) sowie Fernreisen und internationale Mobilitätsbiographien (Frändberg, 2006; Frändberg, 2008; Frändberg, 2009) ändern. Hinsichtlich einer Änderung der Distanzen zeigen Studien, dass nach der Geburt eines Kindes z.B. die Wahrscheinlichkeit eines Umzugs sinkt (Fischer & Malmberg, 2001; Kulu, 2008; Wagner, 1989) und sich damit Distanzen und Erreichbarkeiten verändern. Die Anzahl der Kinder hat ebenfalls einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit einer Wohnstandortverlagerung (Vandersmissen, Séguin, Thériault & Claramunt, 2009). Zwerts et al. (Zwerts, Janssens & Wets, 2007) stellten fest, dass die Anwesenheit von Kindern unter sechs Jahren eine signifikante Reduktion der Distanzen hervorruft.

Bisher war jedoch, wie dargestellt, die Distanz als abhängige Variable bei der Erforschung der Auswirkungen von Lebensereignissen nicht im Fokus. Daher wurde in der vorliegenden Arbeit zunächst analysiert, inwiefern sich die Distanzen in der Erwerbsbiographie über das Leben hinweg verändern und wie sie sich von Generation zu Generation unterscheiden. In dieser Hypothese soll nun überprüft werden, welchen Einfluss Lebensereignisse auf die Distanzen auf dem Arbeitsweg haben. Dabei werden wie zuvor (siehe Hypothese 15) die Ereignisse Heirat, Scheidung, Geburt von Kindern und Umzüge berücksichtigt.

Hypothese 17a: Distanzen: Private Lebensereignisse führen zu einer Änderung der Distanzen auf dem Weg zur Arbeit.

In der individuellen Biographie sind Phasen zu unterscheiden, die als relativ stabil bezeichnet werden können und mit Phasen stärkerer Veränderungen und dem Auftreten von Lebensereignissen alternieren (Lanzendorf, 2010, S. 273). So beschreibt Oerter (1999, S. 240) diese als „Phasen, in denen ein klares inneres Weltbild vorherrscht“, die sich abwechseln „mit Phasen krisenhafter oder sprunghafter Veränderungen“. Der Eintritt in die Schule, Schulwechsel (Klößner, 2005a), die Beendigung der Schulzeit (Gräser et al., 1995), der Abschluss des Studiums (Fujii & Gärling, 2003) sowie der Eintritt in das Berufsleben (Harms & Lanzendorf, 2007; Klößner, 2005a; Scheiner, 2011) werden als kritische Lebensereignisse eingestuft, die einen besonders starken Einfluss auf das Verkehrshandeln haben. Aus diesem Grund scheint eine Betrachtung der Phasen Schule, Ausbildung und Arbeit interessant. Dabei wird angenommen, dass innerhalb der einzelnen Phasen, in denen zumindest die äußeren Rahmenbedingungen stabil erscheinen, weniger Veränderungen des gewählten Hauptverkehrsmittels stattfinden als zwischen den Phasen, bei denen ein Lebensereignis stattfindet und damit einen Wiederanpassungsprozess erforderlich machen kann.

Hypothese 17b: Es gibt häufiger einen Wechsel des Hauptverkehrsmittels zwischen den Phasen Schule, Ausbildung und Arbeit als innerhalb der einzelnen Phasen.

Wie bereits dargestellt wurde das Konzept der Sozialisation in den letzten Jahren ebenfalls auf den Bereich der Mobilität angewandt. Es wird angenommen, dass – auch wenn die Kindheit und Jugend weiterhin als besonders sensible Phasen aufgefasst werden – der Sozialisationsprozess bis ins hohe Alter kontinuierlich andauert (Tully & Baier, 2011). Die Familie ist dabei unumstritten eine der wichtigsten Einflussgrößen (Bengtson et al., 2002; Elder, 1994). Erste Studien legen einen Zusammenhang zwischen dem Verhalten von Eltern und ihren Kindern hinsichtlich Heirat, Geburt und Scheidung nahe (siehe Hypothese 11). Inwiefern eine Beeinflussung in dieser speziellen Phase hinsichtlich des Verkehrshandelns erfolgt, wurde bisher nach bestem Wissen der Autorin nicht untersucht. In kritischen Lebensphasen mag die Familie einen Halt und Punkt zur Orientierung geben. Daher erscheint es interessant zu analysieren, inwiefern sich die Elterngeneration bei der Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrshandeln zum Zeitpunkt eines Lebensereignisses wiederum an ihren eigenen Eltern orientiert.

Hypothese 18. Einfluss der Familie: Das Verkehrshandeln der Großeltern zum Zeitpunkt eines Lebensereignisses hat einen Einfluss auf das Verkehrshandeln der Eltern zum Zeitpunkt eines Lebensereignisses.

Abbildung 5 zeigt eine Übersicht der dargestellten Hypothesen orientiert an den drei Fragestellungen über die Entwicklung der Mobilitätsbiographien über den Lebensverlauf, die Unterschiede zwischen den Generationen und die Auswirkungen von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln. Nach der theoretischen Herleitung und der Entwicklung der Hypothesen aus diesem Forschungsstand, wird im Folgenden die Methodik der Untersuchung dargestellt.

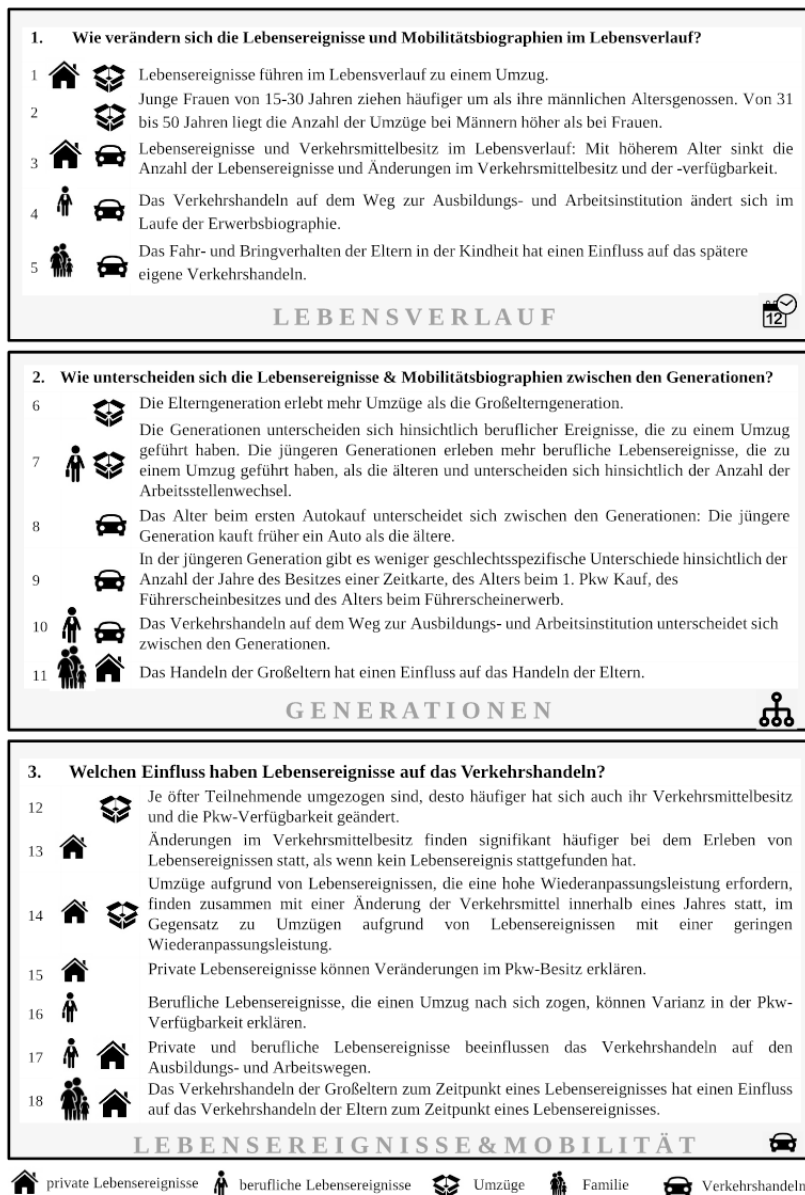


Abbildung 5: Überblick über die Forschungsfragen und Hypothesen

Lebensereignisse und Mobilität

Eine generationsübergreifende Untersuchung von
Mobilitätsbiographien

Müggenburg, H.

2017, XVI, 255 S. 28 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-16067-8