

# Inhalt

<b>Abbildungen.....</b>	<b>11</b>
<b>Tabellen.....</b>	<b>13</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>16</b>
<b>1 Einleitung: Mobilität und mobilitätsrelevante Megatrends.....</b>	<b>17</b>
<b>2 Theorie: Von den Ursprüngen der Biographie- und Lebensereignisforschung zur Anwendung im Mobilitätskontext.....</b>	<b>23</b>
2.1 Verkehrshandeln – Einführung der Begrifflichkeiten .....	23
2.2 Theoretische Perspektiven der Mobilitätsforschung .....	25
2.3 (Kritische) Lebensereignisse .....	30
2.4 Biographie- und Lebens(ver)lauf(s)forschung und ihre historische Einbettung.....	35
2.5 Lebensereignisse in der Mobilitätsforschung aus einer Längsschnittperspektive: Das Konzept der Mobilitätsbiographien .....	46
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.....	52
2.6.1 Wie entwickeln sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien im Lebensverlauf?.....	56
2.6.2 Wie unterscheiden sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien zwischen den Generationen? .....	63
2.6.3 Welchen Einfluss haben Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln? .....	70
<b>3 Methode: Erfassung von Mobilitätsbiographien.....</b>	<b>79</b>
3.1 Projektkontext und Ablauf der Erhebung.....	79
3.2 Aufbau des Fragebogens.....	80
3.3 Plausibilisierung der Daten und Spezifika des Datensatzes .....	82
3.4 Stichprobe .....	88
3.4.1 Zeitliche Einbettung der Stichprobe – Abriss der jüngsten, historischen Entwicklungen des Verkehrs oder: Merkmale sich verändernden Verkehrs.....	90

3.4.2 Räumliche Einbettung der Stichprobe: Untersuchungsregion Nordrhein-Westfalen .....	94
<b>4 Wie entwickeln sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien im Lebensverlauf? .....</b>	<b>99</b>
Hypothese 1: Lebensereignisse führen im Lebensverlauf zu einem Umzug.....	99
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.....	106
Hypothese 3: Die Anzahl der Lebensereignisse und Änderungen des Verkehrsmittelbesitzes und der Autoverfügbarkeit verändert sich im Laufe des Lebens. Mit höherem Alter sinken die Anzahl der Lebensereignisse und die Änderungen im Verkehrsmittelbesitz. ....	107
Hypothese 4: Das Verkehrshandeln auf dem Weg zur Ausbildungs- und Arbeitsinstitution ändert sich im Laufe der Erwerbsbiographie.....	112
Hypothese 4a: Distanzen: Die mittlere Wegedistanz ändert sich zwischen Schule, Ausbildung und Arbeit. ....	112
Hypothese 4b: Die genutzten Verkehrsmittel unterscheiden sich zwischen Schule, Ausbildung und Arbeitswegen. ....	114
Hypothese 5: Einfluss der Familie: Das Fahr- und Bringverhalten der Eltern in der Kindheit hat einen Einfluss auf das spätere Verkehrshandeln. ....	117
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. ....	117
Hypothese 5b: Je stärker die Teilnehmenden zugestimmt haben, dass ihre Eltern sie in der Kindheit häufig mit dem Auto gefahren haben, desto früher haben sie auch ein Auto besessen.....	118
<b>5 Wie unterscheiden sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien zwischen den Generationen? .....</b>	<b>121</b>
Hypothese 6: Die Generationen unterscheiden sich hinsichtlich der Anzahl der Umzüge: die Elterngeneration erlebt mehr Umzüge als die Großelterngeneration. ....	121
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. ....	122

Hypothese 8: Das Alter beim ersten Autokauf unterscheidet sich zwischen den Generationen: Die jüngere Generation kauft früher ein Auto als die ältere. ....	124
Hypothese 9: In der jüngeren Generation gibt es weniger Unterschiede 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 Führerscheinerwerb. ....	126
Hypothese 10: Das Verkehrshandeln in der Erwerbsbiographie unterscheidet sich zwischen den Generationen. ....	131
Hypothese 10a: Distanzen - Je jünger, desto weiter. Die Generationen unterscheiden sich in ihrer mittleren Distanz zur Schule, zur Ausbildung und zum Arbeitsplatz. ....	131
Hypothese 10b: Die genutzten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule, Ausbildung und Arbeit unterscheiden sich zwischen den Generationen. ....	133
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) ....	136
<b>6 Welchen Einfluss haben Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln? 141</b>	
Hypothese 12: Je öfter Teilnehmende umgezogen sind, desto häufiger hat sich auch ihr Verkehrsmittelbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit geändert. ....	142
Hypothese 13: Änderungen im Verkehrsmittelbesitz finden signifikant häufiger bei dem Erleben von Lebensereignissen statt, als wenn kein Lebensereignis stattgefunden hat. ....	143
Hypothese 14 Umzüge aufgrund von Lebensereignissen, die eine hohe Wiederaanpassungsleistung erfordern, finden zusammen mit einer Änderung des Verkehrsmittelbesitzes innerhalb eines Jahres statt, im Gegensatz zu Umzügen aufgrund von Lebensereignissen mit einer geringen Wiederaanpassungsleistung. ....	145
Hypothese 15. Veränderungen im Pkw-Besitz lassen sich durch das Eintreten privater Lebensereignisse erklären. ....	147
Hypothese 15a: Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung, Umzüge sowie deren Interaktion können den Pkw-Kauf und –verkauf im selben Jahr erklären. ....	148

Hypothese 15b: Antizipation: Heirat, Geburt von Kindern, Scheidung, Umzüge sowie deren Interaktion können den Pkw Kauf und –verkauf ein Jahr zuvor erklären. ....	152
Hypothese 16: Berufs- und ausbildungsbezogene Lebensereignisse, die einen Umzug nach sich zogen, können Varianz in der Pkw-Verfügbarkeit erklären. ....	155
Hypothese 17: Private und berufliche Lebensereignisse beeinflussen das Verkehrshandeln auf den Ausbildungs- und Arbeitswegen. ....	157
Hypothese 17a: Distanzen: Private Lebensereignisse führen zu einer Änderung der Distanzen auf dem Weg zur Arbeit. ....	158
Hypothese 17b Es gibt häufiger einen Wechsel des Hauptverkehrsmittels zwischen den Phasen Schule, Ausbildung und Arbeit als innerhalb der einzelnen Phasen.....	161
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. ..	162
<b>7 Diskussion der Methoden und Ergebnisse .....</b>	<b>165</b>
7.1 Methodische Diskussion: Reflektion des Instruments zur Erfassung von Mobilitätsbiographien.....	165
7.1.1 Reflektion der Fragebogenkonstruktion: Rückmeldungen der Teilnehmenden .....	165
7.1.2 Qualität des Fragebogendesigns: Gütekriterien.....	171
7.1.3 Kausale Rückschlüsse.....	183
7.2 Ergebnisdiskussion: Änderungen von Verkehrshandeln im Lebensverlauf, zwischen den Generationen und der Einfluss von Lebensereignissen auf das Verkehrshandeln im Kontext des Forschungsstands	186
7.2.1 Wie entwickeln sich die Lebensereignisse und Mobilitätsbiographien im Lebensverlauf?.....	187
7.2.2 Wie unterscheiden sich die Mobilitätsbiographien zwischen den Generationen? .....	197
7.2.3 Welchen Einfluss haben Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln? .....	206
7.3 Ausblick: weiterer Forschungsbedarf.....	223
<b>8 Zusammenfassung .....</b>	<b>231</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>237</b>

Lebensereignisse und Mobilität

Eine generationsübergreifende Untersuchung von  
Mobilitätsbiographien

Müggenburg, H.

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

ISBN: 978-3-658-16067-8