
Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Herausgegeben von

Matthias Gather, Erfurt

Andreas Kagermeier, Trier

Sven Kesselring, Geislingen

Martin Lanzendorf, Frankfurt am Main

Barbara Lenz, Berlin

Mathias Wilde, Frankfurt am Main

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

Herausgegeben von

Prof. Dr. Matthias Gather
Verkehrspolitik und Raumplanung
Fachhochschule Erfurt

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Freizeit- und Tourismusgeographie
Universität Trier

Prof. Dr. Sven Kesselring
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Geislingen

Prof. Dr. Martin Lanzendorf
Institut für Humangeographie
Goethe Universität Frankfurt am Main

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

Dr. Mathias Wilde
Institut für Humangeographie
Goethe Universität Frankfurt am Main

Robert Schönduwe

Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen

 Springer VS

Robert Schönduwe
Berlin, Deutschland

Dissertation Goethe-Universität Frankfurt/Main, 2015

D 30

Fortgeführte Reihe Band 33

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung
ISBN 978-3-658-17398-2 ISBN 978-3-658-17399-9 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-658-17399-9

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

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2017

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

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

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist Teil von Springer Nature

Die eingetragene Gesellschaft ist Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH

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

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
Tabellenverzeichnis	13
1. Einleitung	17
2. Mobilität in der zweiten Moderne und distanzintensive Lebensformen	23
2.1 Definitionen	25
2.2 Multiple Entgrenzung und reflexive Neueinbettung	30
2.2.1 Revolutionen der Erreichbarkeit	32
2.2.2 Entgrenzung der Lebensführung	37
2.2.3 Entgrenzung der Arbeitswelt	41
2.2.4 Multioptionalität und Mobilität als Folge von Entgrenzungsprozessen	45
2.3 Distanzintensive Lebensformen - Die Perspektive der Verkehrsforschung	48
2.3.1 Fernverkehr	51
2.3.2 Fernpendler	59
2.4 Distanzintensive Lebensformen – Die Perspektive der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung	65
2.4.1 Hypermobilität als Gesellschaftsdiagnose	66
2.4.2 Distanzintensive Formen berufsbezogener Mobilität	66
2.4.3 Zusammenleben in entgrenzten Arbeitswelten	69
2.4.4 Ostentative Mobilität	74
2.5 Distanzintensive Lebensformen – Definitionen im Überblick	76

3. Mobilitätsbiografien – Längsschnittliche Analyse distanzintensiver Lebensformen	91
3.1 Mobilitätsbiografien – Stand der Forschung	92
3.2 Grundelemente eines Konzepts der Mobilitätsbiografien	99
3.2.1 Subjekt	106
3.2.2 Struktur	107
3.2.3 Handeln	109
3.2.4 Raum und Zeit	111
3.3 Operationalisierung des Lebensverlaufs	114
3.3.1 Ereignis	118
3.3.2 Zustand und Episode	120
3.3.3 Teilbiografien	121
3.4 Mobilitätsrelevante Teilbiografien und Lebensereignisse	123
3.4.1 Berufs- und Bildungsbiografie	128
3.4.2 Haushalts- und Partnerschaftsbiografie	131
3.4.3 Wohnbiografie	132
3.4.4 Mobilitätsressourcen	136
3.4.5 Teilbiografien und Lebensereignisse im Überblick	138
4. Online-Erhebung retrospektiver Verlaufsdaten	141
4.1 Vages Erinnern und präzises Vergessen – Die Zuverlässigkeit von Retrospektivdaten	141
4.1.1 Vor- und Nachteile von Retrospektivdaten	143
4.1.2 Erinnerungsprozess und Möglichkeiten zur Verbesserung der Erinnerungsleistung	147
4.1.3 Strategien und Instrumente zur Verbesserung der Qualität retrospektiver Angaben	150
4.2 Erhebungsinstrument und Inhalt der Befragung	155
4.2.1 Vor- und Nachteile von Online-Erhebungen	156
4.2.2 Lebensverlaufskalender und Visualisierung der Ortsangaben	159
4.2.3 Gestaltung und Inhalt der Befragung	163
4.3 Stichprobe und Datenerhebung	170
4.3.1 Rekrutierung hochmobiler Personen	170
4.3.2 Durchführung und Rücklauf der Erhebung	176

4.4	Aufbereitung und Plausibilisierung der Daten	181
4.4.1	Bewertung der Erhebungsmethode durch die Befragten	181
4.4.2	Aufbereitung der Ortsangaben	183
4.4.3	Einzelfalldition mittels individueller Datenblätter	186
5.	Soziodemographisches Profil der Stichprobe und Einstellungen hochmobiler Menschen	193
5.1	Soziodemographisches Profil der Stichprobe	194
5.2	Einstellungen hochmobiler Menschen	202
5.2.1	Verkehrsmittelbezogene Einstellungen	207
5.2.2	Partnerschaftsbezogene Einstellungen	214
5.2.3	Berufsbezogene Einstellungen	218
6.	Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen – Struktur und Handeln im zeitlichen Verlauf	223
6.1	Methodisches Vorgehen: Sequenzmusteranalysen	225
6.2	Strukturbeschreibende Merkmale im zeitlichen Verlauf	230
6.2.1	Berufsbiografie	230
6.2.2	Haushalts- und Partnerschaftsbiografie	248
6.2.3	Wohnbiografie	265
6.2.4	Mobilitätsressourcen	276
6.3	Handeln im zeitlichen Verlauf	290
6.3.1	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag und Multimodalität	290
6.3.2	Hochmobile Phasen	302
7.	Änderung von Strukturen und Änderung des Handelns	317
7.1	Methodisches Vorgehen: Ereignisdatenanalyse	317
7.2	Lebensereignisse und Änderungen der üblichen Verkehrsmittelwahl	318
7.3	Lebensereignisse und Änderungen der Verkehrsleistung	334
8.	Hochmobiles Leben als Lebensphase oder Lebensform	355
8.1	Methodisches Vorgehen: Ereignisdatenanalyse	356
8.2	Beginn und Ende hochmobiler Phasen	358
8.3	Dauer hochmobiler Phasen	362

9. Zusammenfassung und Schlussbetrachtungen	379
9.1 Empirische Ergebnisse: Distanzintensive Lebensformen	379
9.2 Theorie und Methodologie: Mobilitätsbiografien und retrospektive Datenerhebung.....	395
9.3 Schlussbetrachtungen und Ausblick	397
 Literaturverzeichnis	 401

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
API	Programmierschnittstelle (Application Programming Interface)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Bsp.	Beispiel
Bspw.	Beispielsweise
CATI	Computer Assisted Telephone Interview
CAPI	Computer Assisted Personal Interview
DATELINE	Design and Application of a Travel Survey for European
Longdistance	Trips based on an International Network of Expertise
Hfgkt.	Häufigkeit
HSR	Hochgeschwindigkeitsbahn (high speed rail)
i.d.R.	in der Regel
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien (IK-Technologien)
Kap.	Kapitel
Km	Kilometer
LCC	Billigfluglinien (low cost carrier)
LVK	Lebensverlaufskalender
KONTIV	Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten
MFG	Mitfahrgelegenheit (Mitnahme im privaten Pkw)
MiD	Mobilität in Deutschland – Erhebung zum Mobilitätsverhalten
MOP	Deutsches Mobilitätspanel
OM	Optimal Matching
SrV	Mobilität in Städten - SrV (bis 1998 „System repräsentativer Verkehrserhebungen“)
SOEP	Sozioökonomisches Panel
sog.	sogenannt
Tab.	Tabelle
s. a.	siehe auch
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
z. B.	zum Beispiel

Abbildungen

Abb. 2-1	Heterogenität der Reiseintensitäten	56
Abb. 2-2	Distanzintensives Leben in der zweiten Moderne - Prozesse und Symptome	78
Abb. 3-1	Grundelemente eines Konzepts der Mobilitätsbiografien.....	104
Abb. 3-2	Grundmodell des Lebensverlaufs	118
Abb. 3-3	Zensierung von Episoden	121
Abb. 3-4	Operationalisierung des Konzepts der Mobilitätsbiografien	122
Abb. 4-1	Beispiel eines Lebensverlaufskalenders aus einer Studie zum Autokaufverhalten	153
Abb. 4-2	Online-Erhebung mit Lebensverlaufskalender und eingebundener Karte (Screenshot).....	160
Abb. 4-3	Inhalt der Befragung	165
Abb. 4-4	Flyer für die Rekrutierung von Teilnehmern an Bahnhöfen.....	174
Abb. 4-5	Rücklauf der Befragung	179
Abb. 4-6	Bewertende Kommentare zur Befragung	182
Abb. 4-7	Verteilung der geokodierten Ortsangaben aller Befragten (Global und Deutschlandweit)	185
Abb. 4-8	Datenblatt eines Befragten (Screenshot)	190
Abb. 5-1	Verkehrsmittelbezogene Einstellungen	208
Abb. 5-2	Partnerschaftsbezogene Einstellungen.....	215
Abb. 5-3	Berufsbezogene Einstellungen	219
Abb. 6-1	Berufliche Mobilitätsanforderungen nach Alter der Befragten	231
Abb. 6-2	Berufliche Mobilitätsanforderungen im Erhebungszeitraum.....	233
Abb. 6-3	Berufsbezogene Mobilität im Erhebungszeitraum	236
Abb. 6-4	Berufsbezogene Mobilität im Erhebungszeitraum – Zustandsverteilungsplots	237
Abb. 6-5	Haushaltstypen im Erhebungszeitraum	249
Abb. 6-6	Haushaltstypen nach Alter der Befragten	250
Abb. 6-7	Partnerschaftsbiografie im Erhebungszeitraum	253
Abb. 6-8	Partnerschaftsbiografie im Erhebungszeitraum	254
Abb. 6-9	Häufigkeit der Wohnstandortwechsel.....	266
Abb. 6-10	Besitz von Mobilitätsressourcen nach Alter der Befragten	277
Abb. 6-11	Besitz von Mobilitätsressourcen im Erhebungszeitraum.....	279

Abb. 6-12	Besitz von Mobilitätsressourcen im Erhebungszeitraum.....	280
Abb. 6-13	Erstellung der Variable zur mono- und multimodalen üblichen Verkehrsmittelnutzung.....	292
Abb. 6-14	Übliche Verkehrsmittelnutzung nach Alter der Befragten	293
Abb. 6-15	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Erhebungszeitraum.....	294
Abb. 6-16	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Erhebungszeitraum.....	295
Abb. 6-17	Hochmobile nach Verkehrsmittelnutzung und Alter der Befragten	303
Abb. 6-18	Verlaufsmuster hochmobiler Phasen (Sequenzindexplots)	304
Abb. 6-19	Verlaufsmuster hochmobiler Phasen (Zustandsverteilungsplots ...)	305
Abb. 8-1	Survivorfunktion: Alter der Befragten (Kaplan-Meier-Schätzung)	365
Abb. 8-2	Survivorfunktion: Hochmobile VM-Nutzung (und Alter) der Befragten (Kaplan-Meier-Schätzung)	366
Abb. 8-2	Survivorfunktion: Hochmobile VM-Nutzung (und Alter) der Befragten (Kaplan-Meier-Schätzung)	367
Abb. 8-3	Survivorfunktion: Hochmobil-Cluster (und Alter) der Befragten (Kaplan-Meier-Schätzung)	376
Abb. 8-3	Survivorfunktion: Hochmobil-Cluster (und Alter) der Befragten (Kaplan-Meier-Schätzung)	377
Abb. 8-4	Hazardraten der Dauer hochmobiler Phasen nach genutztem Verkehrsmitteln.....	378

Tabellen

Tab. 1-1	Aufbau und Leitfragen der Arbeit	21
Tab. 2-1	Modal split im Fernverkehr (Angaben in %).....	54
Tab. 2-2	Entwicklung des Fernpendleranteils in Deutschland.....	63
Tab. 2-3	Charakteristika distanzintensiver Lebensformen.....	79
Tab. 2-4	Überblick zu Definitionen distanzintensiver Lebensformen	85
Tab. 3-1	Lebensereignisse mit Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten	126
Tab. 3-2	Lebensereignisse und mobilitätsbezogene Änderungen.....	139
Tab. 4-1	Vor- und Nachteile von Retrospektiverhebungen gegenüber Panel- und Querschnittserhebungen	144
Tab. 4-2	Bereiche und Ereignisse, die im Lebensverlaufskalender dargestellt wurden	162
Tab. 4-3	Stichprobengröße und Ausschöpfung.....	180
Tab. 4-4	Genauigkeit der Ortsangaben	184
Tab. 4-5	Prüfkriterien der Plausibilisierung.....	189
Tab. 5-1	Alter, Geschlecht und Branchentätigkeit der Befragten	195
Tab. 5-2	Soziodemographische Merkmale	197
Tab. 5-3	Explorative Faktorenanalyse verkehrsmittelbezogener Einstellungen.....	212
Tab. 5-4	Explorative Faktorenanalyse partnerschaftsbezogenen Einstellungen.....	216
Tab. 5-5	Explorative Faktorenanalyse berufsbezogener Einstellungen	221
Tab. 6-1	Anzahl der Statuswechsel im Bereich berufsbezogener Mobilität ...	234
Tab. 6-2	Beschreibung der Cluster beruflicher Mobilität (Bivariat).....	238
Tab. 6-3	Verkehrsmittelbesitz und -nutzung in den Clustern beruflicher Mobilität	242
Tab. 6-4	Beschreibung der Cluster beruflicher Mobilität (Binäre logistische Regressionen)	246
Tab. 6-5	Anzahl der Statuswechsel im Bereich der Haushaltstypen.....	251
Tab. 6-6	Beschreibung der Haushaltstypen-Cluster (Bivariat)	257
Tab. 6-7	Verkehrsmittelbesitz und -nutzung in den Haushaltstypen-Clustern	260
Tab. 6-8	Beschreibung der Haushaltstypen-Cluster (Binäre logistische Regressionen)	263

Tab. 6-9	Perzentile der Umzugsdistanzen nach Umzugstypen	267
Tab. 6-10	Anteil der Personen mit Nah- und Fernumzügen	268
Tab. 6-11	Beschreibung der Umzugstypen (Deskriptiv)	270
Tab. 6-12	Verkehrsmittelbesitz und -nutzung in den Umzugstypen.....	273
Tab. 6-13	Beschreibung der Umzugstypen (Binäre log. Regressionen)	275
Tab. 6-14	Beschreibung der Mobilitätsressourcen-Cluster (Bivariat)	281
Tab. 6-15	Verkehrsmittelbesitz und -nutzung in den Mobilitätsressourcen-Clustern (Bivariat)	284
Tab. 6-16	Beschreibung der Mobilitätsressourcen-Cluster (Binäre logistische Regressionen)	285
Tab. 6-17	Autolose Haushalte im Jahr 2011 (Binäre log. Regressionen)	288
Tab. 6-18	Beschreibung der Cluster zur üblichen Verkehrsmittelnutzung (Bivariat)	297
Tab. 6-19	Beschreibung der Cluster zur üblichen Verkehrsmittelwahl (Bivariat)	299
Tab. 6-20	Beschreibung der Cluster zur üblichen Verkehrsmittelnutzung (Bin. log. Regressionen)	301
Tab. 6-21	Beschreibung der Cluster hochmobiler Phasen (Bivariat).....	308
Tab. 6-22	Beschreibung der Cluster hochmobiler Phasen (Bivariat).....	310
Tab. 6-23	Beschreibung der Hochmobil-Cluster (Binäre logistische Regressionen)	313
Tab. 7-1	Lebensereignisse und Änderungen der Nutzung des Pkw.....	321
Tab. 7-2	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderungen der Nutzung des Pkw im Alltag	325
Tab. 7-3	Lebensereignisse und Änderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag	327
Tab. 7-4	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderungen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag.....	329
Tab. 7-5	Lebensereignisse und Änderung der Nutzung des Fahrrads im Alltag.....	330
Tab. 7-6	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderungen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag.....	330
Tab. 7-7	Änderungen der Pkw-Verkehrsleistung sowie Beginn und Ende einer hochmobilen Episode	335

Tab. 7-8	Änderungen der Anzahl von Bahnfahrten sowie Beginn und Ende einer hochmobilen Episode	335
Tab. 7-9	Änderungen der Anzahl von Flugreisen sowie Beginn und Ende einer hochmobilen Episode	336
Tab. 7-10	Lebensereignisse und Änderung der Pkw-Verkehrsleistung	339
Tab. 7-11	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderung der Pkw-Verkehrsleistung	341
Tab. 7-12	Lebensereignisse und Änderung der Anzahl von Bahnreisen	343
Tab. 7-13	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderung der Anzahl der Bahnreisen	346
Tab. 7-14	Lebensereignisse und Änderung der Anzahl von Kurzstrecken-Flugreisen	348
Tab. 7-15	Lebensereignisse und Änderung der Anzahl von Langstrecken-Flugreisen	350
Tab. 7-16	Kombinationen von Lebensereignissen und Änderung der Anzahl der Kurz- und Langstrecken-Flugreisen	352
Tab. 8-1	Lebensereignisse und Beginn/Ende einer hochmobilen Phase	359
Tab. 8-2	Kombinationen von Lebensereignissen und Beginn bzw. Ende einer hochmobilen Phase	361
Tab. 8-3	Dauer hochmobiler Phasen nach soziodemographischen Charakteristika	368
Tab. 8-4	Dauer hochmobiler Phasen nach haushaltsbezogenen Charakteristika	369
Tab. 8-5	Dauer hochmobiler Phasen nach berufsbez. Charakteristika	371
Tab. 8-6	Dauer hochmobiler Phasen nach Einstellungsvariablen	372
Tab. 8-7	Dauer hochmobiler Phasen nach Struktur- und Handlungsclustern	375
Tab. 9-1	Charakteristika der Strukturcluster im Überblick	383
Tab. 9-2	Charakteristika der Handlungscluster im Überblick	386
Tab. 9-3	Lebensereignisse und Änderungen des Verkehrshandelns im Überblick (Fortsetzung)	388
Tab. 9-4	Überblick: Kombinationen von Lebensereignisse und Änderungen des Verkehrshandelns	391
Tab. 9-5	Einfluss von Faktoren auf die Dauer hochmobiler Phasen im Überblick	393