

# Berufsmobilität und Lebensform

*Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?*

Norbert F. Schneider, Kerstin Hartmann und Ruth Limmer

Verbundprojekt des Staatsinstituts für Familienforschung an der Universität Bamberg (*ifb*)  
und der Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Gefördert aus Mitteln des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und  
des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen

© 2001                    Staatsinstitut für Familienforschung an der Universität Bamberg (ifb)  
D-96045 Bamberg  
Hausadresse: Heinrichsdamm 4, D-96047 Bamberg

Leiter:                    Prof. Dr. Dr. h.c. Laszlo A. Vaskovics  
Tel.:                        (0951) 965 25 - 0  
Fax:                        (0951) 965 25 - 29  
E-mail:                    sekretariat@ifb.uni-bamberg.de

Jeder Nachdruck und jede Vervielfältigung - auch auszugsweise - bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Staatsinstituts für Familienforschung an der Universität Bamberg.

Umschlagentwurf: fly out, Bamberg  
Druck und Bindung: Rosch Buch, Scheßlitz

Die Druckkosten des Materialienbandes übernahm das Bayerische Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen

## Inhaltsverzeichnis

<b>Einige einführende und dankende Worte .....</b>	<b>5</b>
<b>Vorwort .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Mobilität und Mobilstein in Zeiten von Individualisierung und Globalisierung.....</b>	<b>7</b>
1.1 Mobilität als Schlüsselbegriff der Moderne.....	7
1.2 Mobilität und Lebensform: Fragen und Thesen zu einem schwierigen Verhältnis ...	12
1.3 Berufsmobilität im Lebenslauf.....	16
1.4 Berufsmobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive.....	17
<b>2 Berufsmobilität und Lebensform: Zum Stand der Forschung .....</b>	<b>20</b>
2.1 Zum Wandel der Familie – Familiensoziologische Anmerkungen.....	20
2.2 Soziologische Migrationstheorien .....	23
2.2.1 Einleitung.....	23
2.2.2 Typisierungen von Wanderung .....	23
2.2.3 Makrotheorien .....	24
2.2.4 Mikrotheorien .....	28
2.2.5 Fazit .....	32
2.3 Psychologische und familiensoziologische Stresstheorien .....	34
2.3.1 Individuumsbezogene Theorien .....	35
2.3.2 Stresskonzeptionen auf der Ebene von Partnerschaft und Familie .....	37
2.3.3 Fazit .....	39
<b>3 Die Konzeption der Studie .....</b>	<b>41</b>
3.1 Methodologische Vorbemerkungen.....	41
3.2 Spezifische Forschungsfragen.....	43
3.3 Forschungsdesign.....	45
3.4 Das Telefoninterview – eine attraktive Alternative zu den klassischen Befragungsformen.....	47
3.4.1 Das vollstandardisierte Telefoninterview .....	49
3.4.2 Das leitfadengeführte Telefoninterview - eine neue Methode der qualitativen Datenerhebung.....	51
3.4.3 Fazit .....	54
<b>4 Zur Verbreitung mobiler Lebensformen in Deutschland – Ergebnisse von Analysen des Mikrozensus und anderer repräsentativer Daten.....</b>	<b>56</b>
4.1 Kurzbeschreibung der analysierten Datensätze .....	56
4.2 Ergebnisse .....	57
<b>5 Merkmale mobiler und nicht mobiler Lebensformen – Ergebnisse der standardisierten Befragung .....</b>	<b>62</b>
5.1 Unterschiede und Gemeinsamkeiten mobiler und nicht mobiler Lebensformen.....	62
5.1.1 Mobilitätsinduzierte und familiensoziologisch relevante Merkmale der Lebensformen .....	62
5.1.2 Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen .....	97

---

5.2 Wer ist wie mobil? .....	107
5.2.1 Soziodemographische und Persönlichkeitsmerkmale mobiler Personen .....	107
5.2.2 Unterscheiden sich mobile und nicht mobile Personen? .....	116
5.3 Wer sind die Partner mobiler und nicht mobiler Personen? .....	117
5.3.1 Merkmale und Einstellungen der Partner .....	117
5.3.2 Partnerschaftskonstellationen – Egalität oder Komplementarität?.....	131
5.4 Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen - zusammenfassendes Fazit ..	134
<b>6 Familie und Beruf in einer mobilen Gesellschaft Folgerungen und Ausblicke .....</b>	<b>136</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>148</b>
<b>Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen .....</b>	<b>156</b>

## Einige einführende und dankende Worte

Mobilität ist einer der Schlüsselbegriffe der Gegenwart. Das gilt nicht nur für Verkehrsmobilität und für soziale Auf- und Abstiegsprozesse. Gesellschaftlich noch bedeutsamer ist Mobilität in Zeiten der Globalisierung im Sinne von Beweglichkeit und Flexibilität von Menschen und von Strukturen. In diesem Sinne hat sich Mobilität zu einer sozialen Norm entwickelt, die als Strukturmerkmal allen Organisationen abverlangt und als Persönlichkeitsmerkmal von immer mehr Menschen erwartet wird. Diese Entwicklung ist in vielen Lebensbereichen spürbar, am deutlichsten im Berufsleben. Sich rasch auf Veränderungen einzustellen, nicht zu fest an Bestehendem festzuhalten, offen für neue Entwicklungen zu sein ist das Gebot der modernen Ökonomie. Das wirkt sich in vielfältiger Weise auf den berufstätigen Menschen aus. Leitfigur der Moderne ist das „mobile Subjekt“, verfügbar, leistungsbereit, ungebunden. Eine der Folgen ist, dass immer mehr Menschen mit beruflichen Mobilitätsanforderungen konfrontiert sind und diese Anforderungen in ihr berufliches und vor allem auch in ihr privates Leben integrieren müssen.

Wie sehen diese Erfordernisse aus? Wie gehen die Menschen damit um? Welche Risiken und Chancen bergen sie? Wer ist mobil und wer zeigt keine Bereitschaft? Sind in einer zusammenwachsenden Weltgesellschaft berufliche Mobilitätsanforderungen überhaupt noch mit einem herkömmlichen Familienleben vereinbar? Stellt Familie eine unüberwindliche Mobilitätsbarriere dar? Was kann die Politik tun, um geeignete Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Gestaltung des Arbeits- und des Familienlebens zu schaffen? Was können Unternehmen in ihrem eigenen Interesse tun, um die Mobilitätsbereitschaft ihrer Beschäftigten familienverträglich zu beeinflussen und die belastenden Folgen beruflicher Mobilität abzumildern? Das sind die Ausgangsfragen dieser Studie über das schwierige Verhältnis von beruflichem und privatem Leben.

Zum ersten Mal wird mit dieser Untersuchung auf einer breiten empirischen Basis versucht, Einblicke in die Lebenssituationen mobiler Menschen und ihrer Familien zu erhalten. Insgesamt wurden etwa 1.100 Interviews mit mobilen Menschen in verschiedenen mobilen Lebensformen und mit deren LebenspartnerInnen sowie, zum Vergleich, mit einigen nicht mobilen Menschen und deren PartnerInnen in der gesamten Bundesrepublik geführt. In vieler Hinsicht musste dabei Neuland beschritten werden, bei der Gewinnung der Stichprobe ebenso wie bei der Konstruktion der insgesamt dreißig verschiedenen Messinstrumente und bei der Form der Datenerhebung.

Ein Projekt wie dieses entwickelt sich in manchen Phasen zu einem kleinen Unternehmen. Annähernd vierzig Personen waren in den vergangenen 28 Monaten zeitweise für das Projekt tätig. Allen, die am Gelingen dieser Studie mitgewirkt haben, sei an dieser Stellen herzlich für ihr Engagement und ihre Fachkenntnis gedankt. Unser besonderer Dank gilt den wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen, die zeitlich befristet bzw. zur Bearbeitung spezifischer Aufgaben im Projekt mitgewirkt haben. Zu nennen ist hier insbesondere Rotraut Oberndorfer, die das Kapitel über die Alltagsgestaltung mobiler Lebensformen und den Abschnitt über Lebensgestaltung zwischen Selbst- und Fremdbestimmung erstellt hat. Unser Dank gilt auch allen beteiligten Firmen, Behörden und Organisationen, die uns im Rahmen der Stichprobengewinnung unterstützt haben, den Interviewerinnen, studentischen MitarbeiterInnen, den Sekretärinnen, die die Interviews transkribiert haben sowie den Frauen und Männern, die sich, trotz teilweise erheblicher Zeitknappheit, als Interviewpartnerinnen und -partner zur Verfügung gestellt haben.

## Vorwort

Die Untersuchung, über deren Ergebnisse hier abschließend berichtet wird, greift eine Fragestellung auf, deren gesellschaftspolitische aber auch familienpolitische Bedeutung, ja Brisanz, aller Voraussicht nach in Zukunft noch zunehmen wird. Die vorliegenden Prognosen deuten darauf hin, dass die berufsbedingte räumliche Mobilität in modernen Gesellschaften, so auch in Deutschland, künftig deutlich ansteigen wird und dies zu bedeutsamen Konsequenzen hinsichtlich der Entwicklung von Familienstrukturen, familialen Gestaltungsaufgaben und Partnerschaftsbeziehungen führen wird.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen die Vielschichtigkeit dieser Entwicklung auf. Sie beschreiben die Zusammenhänge zwischen beruflicher Mobilität und familialer Entwicklung, sowie die Interpretation der gewählten Lebensform durch die Betroffenen und ihre Erwartungen an Wirtschaft und Politik. Wir waren bemüht, den Bezug der erzielten Forschungsergebnisse zur aktuellen gesellschaftspolitischen und familienpolitischen Diskussion herzustellen. In einem abschließenden Kapitel stellen wir den aus den Ergebnissen resultierenden politischen Handlungsbedarf aus unserer Sicht zur Diskussion.

Die Untersuchung wurde in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Norbert F. Schneider, Universität Mainz, durchgeführt. Er hatte die fachliche Leitung des Projektes in allen Projektphasen übernommen, wofür ich ihm an dieser Stelle herzlich danken möchte. Zu Dank verpflichtet sind wir auch dem Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen für die finanzielle Förderung.

Bei diesem Materialienband handelt es sich um eine Vorabveröffentlichung, in die noch nicht alle Ergebnisse der Studie aufgenommen wurden. Ein vollständiger Bericht, welcher auch die Ergebnisse des qualitativen Untersuchungsteils präsentiert, wird voraussichtlich zu Beginn 2002 in der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend erscheinen.

L.A. Vaskovics

Bamberg, September 2001

# 1 Mobilität und Mobilsein in Zeiten von Individualisierung und Globalisierung

## 1.1 Mobilität als Schlüsselbegriff der Moderne

Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informations- hin zur globalisierten mobilen Gesellschaft ist begleitet vom allmählichen Bedeutungsrückgang des Nationalstaats. An seine Stelle treten transnationale wirtschaftliche und politische Unionen und weltumspannende Netzwerke international tätiger Unternehmen. Klare Grenzen, starre Strukturen und regulierte Prozessabläufe verflüssigen sich und werden teilweise ersetzt durch „global flows“, d.h. durch permanente Bewegungen und Ströme von Menschen, Kapital, Gütern und Ideen. Diese Bewegungen haben keinen Ausgangs- und keinen Endpunkt. Sie folgen keinen klaren Regeln, sondern sind an sich rasch wandelnden Bedingungen orientiert und damit nur bedingt steuer- und schwer vorhersehbar. Das ist das Szenario des britischen Sozialwissenschaftlers John Urry, wonach sich die Welt im 21. Jahrhundert grundlegend wandeln wird (Urry 2000). Institutionelle und gesellschaftliche Strukturen haben bereits begonnen sich aufzulösen und zu verflüssigen, wobei eine klare Grenzziehung zwischen Innen und Außen verschwindet. Es entstehen fluide Formen von Organisation und Integration. In diesem Prozess der Verflüssigung von Strukturen und Zugehörigkeiten durchdringen und vermengen sich Imagination und Information, Materielles und Immaterielles, Soziales und Natürliches. Getragen und beschleunigt wird diese Entwicklung von „mobilen Persönlichkeiten“, von global tätigen Menschen, die überall zu Hause sind – und nirgends.

Diese Veränderungen des globalen Systems haben unmittelbare Folgen innerhalb von Gesellschaften, die sich bis hin zu den einzelnen Individuen auswirken. Eine dieser spürbaren Folgen ist, dass, besonders im beruflichen Bereich, Dauerhaftigkeit und Sicherheit zunehmend abgelöst werden durch eine flexible Dynamik mit allen Risiken und Chancen. Im Zuge der langsamen Auflösung traditioneller gesellschaftlicher Strukturen mit ihren starren Normierungen der Beschäftigungsverhältnisse lösen sich auch die darauf gründenden Lebenslaufmuster auf. In diesem Prozess, durch den Strukturwandel der Wirtschaft und den technologischen Fortschritt in Gang gebracht und durch die zunehmende Globalisierung weiter beschleunigt, wird den Menschen ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit und Mobilitätsbereitschaft abverlangt. Innehalten bedeutet Rückschritt und wer zurückbleibt wird abgehängt. Gefragt ist das „mobile Subjekt“, der Mensch, der möglichst frei ist von privaten Bindungen und Obligationen und bereit, sich offen und flexibel auf immer neue Anforderungen einzustellen. Der Mobilitätsdruck erhöht sich durch die Umstrukturierung des Arbeitsmarkts und zudem durch die gestiegene Berufsqualifizierung der Frauen. Frauen streben ihre eigene Karriere an, losgelöst von der ihres Partners. Während der beruflich induzierte Mobilitätsdruck wächst, schafft der Wandel von Familie und privater Lebensführung die Möglichkeiten tatsächlich mobil zu sein. Individualisierung und Pluralisierung der Lebensführung eröffnen Optionen für die individuelle Ausgestaltung der Lebensform. Ohne diese Optionen wäre die Vereinbarkeit von Beruf und Familie noch schwieriger, als sie es ohnehin geworden ist. Dynamische Arbeitsmarkterfordernisse machen flexible private Lebensformen notwendig. Die starren Ehe-

und Familienarrangements des bürgerlichen Modells von einst sind immer seltener als tragende Säule des gemeinsamen Lebens geeignet. Moderne, gestaltungsoffenerere Familienstrukturen sind besser geeignet, auf die Einflüsse aus der Arbeitswelt zu reagieren.

Eine der Schlüsselfragen, mit der sich daher immer mehr Menschen in der modernen postindustriellen Gesellschaft konfrontiert sehen, ist die Harmonisierung von Beruf und Familie, von öffentlichem und privatem Leben. Das Problem der Vereinbarung beruflicher und privater Interessen und Erfordernisse ist kein neues Problem. Neu aber ist, dass diese Problematik in letzter Zeit eine zusätzliche Dimension erhalten hat: Die Integration beruflicher Mobilitätsanforderungen in das Privatleben und in die Familienkarriere. War Berufsmobilität in der Vergangenheit vornehmlich auf wenige Berufsgruppen und auf die Chefetagen beschränkt, ist sie heute zu einer ständigen Herausforderung für viele geworden. Bei der Lösung der Vereinbarkeitsproblematik geht es für eine wachsende Zahl von Männern und Frauen zunehmend auch um die Ausbalancierung beruflicher Mobilitätsanforderungen mit den persönlichen Bedürfnissen und den familialen Erfordernissen nach Stabilität, Nähe und Vertrautheit, nach einem gemeinsamen Lebensmittelpunkt. Diesen gemeinsamen Lebensmittelpunkt verkörperte in der Vergangenheit ganz selbstverständlich die Familie. Für sie war die zeitliche und räumliche Gemeinsamkeit der Familienmitglieder konstitutiv. Heute ist Familie zunehmend durch das Auseinanderfallen der Lebensräume der einzelnen Familienmitglieder gekennzeichnet. Das herzustellen, was einst selbstverständlich war, ist jetzt eine oftmals schwer zu lösende Gestaltungsaufgabe. Die Schaffung gemeinsamer Zeit gelingt häufig nur über komplizierte Arrangements der Integration beruflicher Mobilität in den privaten Teil des Lebens. Und wo dies nicht gelingt oder nicht gelingen kann, bleibt nur die unerwünschte Alternative: Beruf oder Familie. Einige dieser Arrangements genauer zu betrachten, ihr biographisches Woher und Wohin aufzuzeigen, sowie die damit verbundenen Belastungen und Vorzüge zu beleuchten, ist Hauptanliegen dieser Studie.

Mobilität ist ein Schlüsselbegriff der Moderne mit hoher Ambivalenz. Bis ins 18. Jahrhundert hinein galt Mobilität im Sinne von Reisen und Ortswechsel als etwas Schädliches und Gefährliches. Von wenigen Berufsgruppen abgesehen (z.B. Händler, Soldaten), wurde der angestammte Ort nur selten verlassen. Zu hoch waren die entgegenstehenden Barrieren und die damit verbundenen Nachteile. Seitdem hat Mobilität und ihre soziale Bewertung mehrere tiefgreifende Veränderungen erfahren: Mit Goethe und Humboldt wurde Mobilität in Form von Reisen zum Bildungsgut. In der Folge wurde „mobil sein“ immer mehr als unabdingbar für die Entwicklung des Wissens und der sozialen Fähigkeiten erachtet (vgl. Steinkohl und Sumpf 1999). Mit ihren steigenden Möglichkeiten erlangte Mobilität einen grundsätzlich positiven Gehalt, gleichbedeutend mit Freiheit und Selbstbestimmtheit. Den Menschen erschlossen sich neue Lebenschancen und die Möglichkeit, alte Abhängigkeiten hinter sich zu lassen. In besonderer Weise traf dies für die Abertausenden von Auswanderern zu, die Ende des 19. Jahrhunderts die Alte in Richtung Neuer Welt verlassen haben. Diese Form der Arbeitsmigration war damals wie heute aufgeladen mit Hoffnungen auf ein neues und besseres Leben. „In dieser Phase der gesellschaftlichen Entwicklung wird Mobilität zu einem Vehikel der Konstruktion von Freiheit und Fortschritt. Physische Mobilität wird mit sozialer in Verbindung gedacht, wird mit Fortschritt und Zukunft positiv assoziiert“ (Bonß und Kesselring



2000). Sesshaftigkeit dagegen wird konnotiert mit Stagnation.

Das Wort der „Mobilen Gesellschaft“ legt heute nahe, dass die Biographien gestaltungsoffener geworden sind. Bewegung wird zum Zustand, die Erzeugung von Regelmäßigkeit, gerade in Familien, zu einer der wichtigsten Gestaltungsaufgaben. Die Frage ist jedoch, ob mit steigender Mobilität individuelle Freiheitsgrade zunehmen oder ob nicht Entscheidungszwänge und damit auch Restriktionen in den Vordergrund treten. Anzeichen dieser Art mehren sich, seit Mobilität eine zusätzliche Bedeutung erhalten hat. Mobilität als Imperativ: *Sei mobil!* Insbesondere im Rahmen der Berufskarriere ist ein gewisser Zwang entstanden, mobil sein zu müssen. Mobilität rückt damit ein Stück weit in die Nähe von Abhängigkeit, Verfügbarkeit und Fremdbestimmtheit.

Die Forderung der Wirtschaft nach mobilen Menschen bleibt nicht ohne soziale Folgen. Die Auswirkungen auf Familie und Elternschaft sind nur eine, wenn auch sehr bedeutsame, dieser Folgen. Nachhaltig verändert wird auch das Zusammenspiel von Identität und Raum. Die Zugehörigkeit von Individuen zu einer sozialen Gruppe wird immer weniger abhängig von einem bestimmten Territorium und von der regionalen Herkunft. Soziale Gemeinschaftsbildung löst sich von der Basis räumlicher Nähe und erfolgt zunehmend ortungebunden (vgl. Noller 2000). Räumlich gebundene Identität wird gesprengt und rekonfiguriert sich fortan über Geschlecht, Beziehungswahl, individuelle Vorlieben und berufliche Positionen. Für eine wachsende Zahl mobiler Menschen verliert Lokalität, im Sinne örtlicher Fixierung, an sozialrelevanter Bedeutung. In diesem Prozess der gesellschaftlichen Neuformierung des Raumes werden, an Raum und Räumlichkeit gebundene, einst hochintegrierte Sozialräume wie Haushalt, Nachbarschaft, Kommune und Nationalstaat aufgebrochen. Es entstehen Handlungsfelder in unterschiedlichen und wandelbaren physischen Begrenzungen. Soziale Beziehungen sind stärker durch Ab- als durch Anwesenheit charakterisiert und werden zunehmend ohne face-to-face Kontakt aufrechterhalten. Auf der Ebene der Lebensform entstehen neue Gestaltungsmodi der Regulierung von Nähe und Distanz, von An- und Abwesenheit.

Beruflich bedingte Mobilitätsanforderungen bestanden für die meisten Menschen bis Mitte des 19. Jahrhunderts nicht. Erst mit der sich beschleunigenden Industrialisierung entstanden für größere Teile der Bevölkerung solche Umstände. Wohnortwechsel in die rasch wachsenden Städte und tägliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort über Gemeindegrenzen hinweg wurden, wie die Daten der Volkszählungen 1900 und 1910 zeigen, zu Massenphänomenen. Auch wöchentliches Pendeln war in manchen Regionen weit verbreitet. Beispielsweise war um 1900 jeder vierte Beschäftigte unter den Bergleuten im Saargebiet Wochenendpendler (Mallmann 1981, zitiert bei Ott und Gerlinger 1992, 33). Berufliche Mobilität hat viele Formen, mit je unterschiedlichen Folgen für Gesellschaft und Individuum. Eine Zeit lang, vornehmlich zwischen den 1950er und 70er Jahren, war Berufsmobilität oftmals gleichbedeutend mit Umzugsmobilität. Der Mann zog um, Frau und Kinder zogen mit. Das war solange kein großes Problem, als Frauen keine eigene berufliche Karriere anstrebten. Aber die Zeiten haben sich verändert. Aus diversen Studien (vgl. Kap. 2.2) ist bekannt, dass mitziehende Partner oft zu den Mobilitätsverlierern gehören, indem ihre eigene Berufskarriere Schaden nimmt. Paare mit zwei beruflich orientierten Partnern gehören daher nicht selten zu den Mobilitätsverweigerern oder zu denen, die andere Mobilitätsformen als Umzug wählen. Wochenend-

pendeln, Fernpendeln oder Fernbeziehungen sind verbreitete Formen, berufliche Mobilitätsanforderungen und Familie ohne Umzug in Einklang zu bringen. Wirklich neu sind die meisten Formen beruflicher Mobilität nicht, auch wenn sich Ausmaß, Anlass und Intensität verändert haben. Neu dagegen ist, dass es immer mehr Menschen nicht gelingt, Berufserfolg und Familie zu vereinbaren. Karriereorientiert und mobil zu sein ist vielfach gleichbedeutend mit dem Verzicht auf Familie. Das gilt besonders für Frauen. Erfolgreiche, mobile Frauen sind in der Regel kinderlos. Und umgekehrt gilt: Frauen mit Kindern neigen im Unterschied zu Männern eher dazu, ihre beruflichen Ambitionen zugunsten der Kinder zurückzunehmen.

Mobil sein heißt, im engen Sinn des Wortes, beweglich sein, sich räumlich und sozial nicht immer am gleichen Ort aufzuhalten. Räumliche Mobilität, insbesondere sofern sie beruflich induziert ist, ist dabei häufig mit sozialer Mobilität verknüpft, jedoch besteht kein kausaler Zusammenhang. Ein in Aussicht gestellter sozialer Aufstieg fördert die Bereitschaft zur räumlichen Mobilität und umgekehrt erhöht die Bereitschaft zur räumlichen Mobilität die Chancen zum beruflichen und damit sozialen Aufstieg. Dies galt in der Vergangenheit und es gilt in Zeiten der Globalisierung, besonders in den neuen Branchen, mehr denn je. Mobil sein steht hier für die Bereitschaft, sich den Anforderungen des Marktes zu unterwerfen, um dem Lockruf des sozialen Aufstiegs zu folgen.

Damit ist ein weiterer, sehr bedeutsamer Begriffsgehalt von „mobil sein“ tangiert, auf den bereits Sorokin Mitte der 1920er Jahre aufmerksam gemacht hat. Mobil sein als Persönlichkeitsmerkmal, als Synonym für geistige Beweglichkeit, Engagement, Dynamik und Einsatzbereitschaft. Umgekehrt hat Immobilität eine negative Konnotation im Sinne von unflexibel, unzeitgemäß, träge und beruflich mäßig engagiert erhalten. Wer nicht mobil sein will oder sein kann, gehört bald zu den Verlierern im harten Wettbewerb um Berufserfolg.

Doch so einfach liegen die Dinge nicht. Mobilität ist nicht aus sich heraus gut, ebenso wenig wie Immobilität an sich negativ ist. Mobilität hat ihren Preis, nicht nur in materieller und ökologischer Hinsicht. Viel unterwegs zu sein kann spezifische individuelle und familiäre Belastungen erzeugen, die die Leistungsfähigkeit der Betroffenen durchaus schmälern können. Über die durch berufliche Mobilität entstehenden zusätzlichen Gestaltungsaufgaben im privaten Bereich ist bislang wenig bekannt und möglicherweise werden sie in ihren Auswirkungen unterschätzt. Hinzu kommt, dass die weit verbreitete Annahme, Immobilität führe zu einem eingeschränkten Erfahrungshintergrund und damit zu einem eingegrenzten Reflexionshorizont, in ihrer Zwangsläufigkeit unbewiesen ist – so hat etwa Immanuel Kant sein Leben lang Königsberg nicht verlassen.

Die teilweise überschießenden Mobilitätsanforderungen, mit denen sich Beschäftigte durch ihre Arbeitgeber konfrontiert sehen, sind häufig einseitig an betrieblichen Belangen orientiert, ignorieren zumeist die familialen Verpflichtungen der Betroffenen und übersehen zudem die möglichen belastenden Folgen der Mobilität auf Seiten der Arbeitnehmer. Schon Anfang der 1960er Jahre haben Berger und Luckmann darauf aufmerksam gemacht, dass räumliche sowie soziale Mobilität die Identität der mobilen Personen gefährden können. Die individuellen Konsequenzen räumlicher und sozialer Mobilität, die damit verbundenen psychosozialen Kosten, werden heute vor allem aus individualisierungstheoretischer Sicht thematisiert (vgl. Beck 1986). Beck diskutiert in diesem Kontext die vornehmlich negativen Auswirkungen der

erhöhten Mobilitätsanforderungen für die Familie, von denen er zusammenfassend als „Familiengift“ spricht. Aber auch umgekehrt bestehen ähnliche Zusammenhänge. Bindungen und Verpflichtungen im familialen Bereich sind beruflich ein „Karrieregift“. Typischerweise sind davon noch immer Frauen erheblich stärker betroffen, eine Betroffenheit, die auch entsprechend antizipiert und erfahren wird. In einer von der Zeitschrift „Junge Karriere“ bei Psephos in Auftrag gegebenen Studie, in der 1999 knapp 600 Hochschulabsolventen und -absolventinnen kurz nach ihrem Berufseinstieg befragt wurden, gaben 57% der Frauen aber nur 24% der Männer an, dass Kinder eher Nachteile im Unternehmen mit sich bringen. Auf die Frage, ob eine Ehe günstiger ist, um ins obere Management aufzurücken, antworteten 47% der Männer und nur 37% der Frauen mit „ja“. Diese Zahlen sind Hinweise darauf, dass, geschlechtstypisch in unterschiedlichem Ausmaß, familiäre Obligationen berufliche Karrierechancen spürbar beeinträchtigen wie auch umgekehrt die Folgen gestiegener beruflicher Mobilitätsanforderungen den familialen Entwicklungsprozess zunehmend behindern.

Den erhöhten Anforderungen an Umfang und Intensität von Mobilität stehen Obligationen aller Art entgegen. Das gilt insbesondere für Verpflichtungen, die aus auf Dauer angelegten Bindungen resultieren. Darin liegt eine der Ursachen, die maßgeblich dafür sind, dass Bindungen im privaten und im betrieblichen Bereich instabiler geworden sind. Kurzfristige Bindungen sind mittlerweile typisch für das Berufsleben und immer häufiger kennzeichnen sie auch die privaten Beziehungen der Menschen. Gerade in der New Economy, also dem Teil der Wirtschaft, der nichts Materielles, sondern Virtuelles produziert, ist Mobilität und Veränderung zum Wert erhoben. Konnte ein amerikanischer Student 1965 damit rechnen, dass er in seinem Arbeitsleben bei vier Arbeitgebern beschäftigt ist, liegt dieser Wert heute bei elf (Sennett 2000). Wer heute länger als fünf Jahre bei derselben Firma ist, muss sich rechtfertigen, warum er sich nicht bewegt hat. Ähnlich ist die Situation auch in Deutschland. Nach einer von Emnid 1999 im Auftrag von Immobilien Scout 24 durchgeführten Studie bei Personalberatern und Headhuntern wird ein Berufsanfänger heute im Schnitt sechsmal, in manchen Branchen sogar achtmal den Job wechseln. Vielen (72% der in der Emnid Studie Befragten) behagt das damit verbundene Erfordernis zu räumlicher Mobilität nicht. Dabei am häufigsten genannt werden die Probleme für Partner und Kinder. Hier entsteht Unzufriedenheit. Die Vermittlung von Spitzenmanagern scheitert, so die Erfahrungen von Headhuntern, immer häufiger daran, dass einer notwendigen Mobilität familiäre Obligationen entgegenstehen. Dabei beeinflussen Kinder, noch stärker als Partner, die Entscheidung zu bleiben. Unter diesen Bedingungen ändern sich die Formen der Mobilität. Der klassische Familienumzug verliert an Bedeutung, dafür steigt die Zahl der Tages- und der Wochenendpendler (Molitor 2000, 61; Kalter 1994).

Für die Zukunft ist zu erwarten, dass traditionelle Arbeitsverhältnisse fortschreitend durch diskontinuierliche Erwerbsbiographien mit hohen Anforderungen an Flexibilität und Mobilität abgelöst werden. Als Folge des erhöhten Mobilitätsdrucks werden Erwerbsbiographien seltener durch dauerhafter Arbeitsbeziehungen gekennzeichnet sein. Unterschiedliche berufliche Tätigkeiten, häufigere Wechsel des Arbeitsgebers, des Berufs und des Wohnorts werden moderne Erwerbsbiographien mehr und mehr kennzeichnen, wobei Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse, befristete und unbefristete Anstellungen aufeinander folgen, beglei-

tet von Phasen der Nichterwerbstätigkeit, etwa aufgrund von Arbeitslosigkeit, familienbezogener Erwerbspausen oder Sabbaticals (vgl. FiO 2000). Berufliche Mobilität, als Mobilität innerhalb eines Unternehmens oder als Wechsel der Arbeitgeber oder als sich ablösende Phasen mit selbständiger und nicht selbständiger Tätigkeit, ist meist mit Aus- und Fortbildung und mit regionaler Mobilität verbunden. Regionale berufliche Mobilität schließt berufsbezogene Wohnortwechsel bis hin zu längeren oder dauerhaften Auslandsaufenthalten, Tätigkeiten an wechselnden Einsatzorten, häufige Dienstreisen, längere Anfahrtswege und regelmäßige längere Abwesenheiten vom Wohnort ein.

Die Mobilitätsbereitschaft der Menschen in Deutschland scheint dabei, nach den Ergebnissen einer vom Forschungsinstitut für Ordnungspolitik (FiO) 1999 durchgeführten Befragung gespalten zu sein: Die Bereitschaft zu Arbeitsplatz- und Tätigkeitswechseln in der Region ist insgesamt eher hoch, sobald solche Veränderungen mit regionaler Mobilität verbunden sind, sinkt die Mobilitätsbereitschaft deutlich ab. Regionale Mobilität wird mehrheitlich als notwendiges Übel empfunden und die individuelle Mobilitätsbereitschaft stößt vor allem dann an Grenzen, wenn nach einem beruflich bedingten Fernumzug eventuell über weitere Umzüge zu entscheiden ist.

## **1.2 Mobilität und Lebensform: Fragen und Thesen zu einem schwierigen Verhältnis**

Wie viel Mobilität verkraftet ein Familienleben? Welche Mobilitätsformen sind leichter, welche schwerer mit dem Familienleben vereinbar? Eines scheint in diesem Zusammenhang klar: Menschen streben nach einem ausgewogenen Verhältnis von Dauerhaftigkeit und Wandel, von Verlässlichkeit und Erneuerung. Wo Dauerhaftigkeit verordnet ist, wie einst in der Ehe, wirkt sie lähmend. Wo aber Dauerhaftigkeit nicht existiert und die Möglichkeiten fehlen, sie herzustellen, entsteht Desorientierung. Als Grundfigur der Moderne wird sich der am Arbeitsmarkt frei verfügbare Single nicht durchsetzen. Die weitaus meisten Menschen wollen in partnerschaftlichen Lebensformen leben und nicht allein. Die Partnerschaftsbeziehung ist für viele die tragende Säule des Lebens. Die Lebenszufriedenheit, das zeigen alle einschlägigen sozialwissenschaftlichen Studien, wird in erster Linie durch die Zufriedenheit in und mit Partnerschaft und Familie bestimmt und nicht durch Berufserfolg. Als Grundfigur der Moderne könnte sich der Mensch in gestaltungsoffenen und von außen respektierten Familienbeziehungen etablieren.

Spätestens hier stellen sich einige Fragen nach dem Verhältnis von Berufskarriere und Familienentwicklung, die den Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung bilden:

- Be- oder verhindert eine hohe Mobilitätsbereitschaft die Gründung einer Familie?
- Verringern familiäre Bindungen die Mobilitätsbereitschaft?
- Wie wirkt die Mobilität in das Privatleben und in die Familie hinein?
- Schadet Mobilität dem Familienleben oder organisieren sich Familien nur anders?
- Daraus abgeleitet stellen sich weitere konkrete Forschungsfragen, die Themen dieser Studie sind:

- Wie entsteht beruflich (mit-)bedingte Mobilität?
- Wie viele Menschen sind beruflich mobil?
- Wer ist beruflich mobil?
- Wie entstehen die unterschiedlichen Mobilitätsformen und wodurch sind sie gekennzeichnet?
- Wie werden mobile Menschen durch Dritte wahrgenommen?
- Welche spezifischen Belastungen und Vorzüge und welche Kosten sind mit den einzelnen Mobilitätsformen verbunden?
- Welcher Unterstützungsbedarf besteht für mobile Lebensformen? Welche Beiträge können Politik und Arbeitgeber leisten?
- Wie sind mobile Lebensformen zu interpretieren? Handelt es sich um neue Antworten auf die Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder um Reflexe auf wachsende Strukturzwänge?

Aus den bisherigen Überlegungen sind einige Ausgangsthesen abgeleitet, die die Grundlage der weiteren Darstellungen bilden:

- Beruflich induzierte Mobilitätserfordernisse haben in den letzten Jahren stark zugenommen (vgl. Haas 2000). Diese Einschätzung wird auch von Personalberatern führender Unternehmen bestätigt (vgl. z.B. den Beitrag „Lieber hier als dort“ in der „Zeit“, Nr. 28/1999).
- Davon betroffen sind Berufstätige in vielen Branchen und auf fast allen Ebenen, in besonderem Maße jedoch Beschäftigte in der sogenannten New Economy und solche in leitenden Positionen. Karriere ohne Job-Mobilität ist in diesen Bereichen fast ausgeschlossen. Mobilität wird hier zunehmend zum Wert an sich erhoben. Mobilität hat dabei zwei Komponenten: Von den Mitarbeitern wird erwartet, an wechselnden Arbeitsorten tätig zu sein, oftmals auch für längere Zeit ins Ausland zu gehen und für eine erfolgreiche Berufskarriere wird es immer wichtiger, nicht zu lange bei einem Arbeitgeber tätig zu sein.
- Mobilitätserfordernisse bestehen aber nicht nur im Kontext einer besonderen Karriereorientierung, sie entstehen auch im Zuge der Umstrukturierung des Arbeitsmarkts durch Arbeitsplatzverlust, Standortverlagerungen oder durch die grundlegende Veränderung der Arbeitsorganisation. Berufsmobilität entsteht hier durch die wirtschaftliche Notwendigkeit, einen Ausbildungsort oder einen Arbeitsplatz aufzusuchen, der vom Wohnsitz weit entfernt liegt.
- Mobilität entsteht vermehrt auch dadurch, dass die Wahl des Wohnorts zunehmend von Präferenzen bezüglich der Wohnlage bestimmt wird, begünstigt durch die verbesserten Möglichkeiten zirkulär mobil zu sein. Die Wahl des Wohnorts entkoppelt sich tendenziell vom Arbeitsort, ein Prozess, der zusätzlich durch die erhöhte Wahrscheinlichkeit von Wechseln des Arbeitsorts verstärkt wird.

- Mobilität hat einen zusätzlichen Bedeutungsgehalt erhalten: Mobilität wird nicht mehr nur als Bewegung von Menschen im Raum verstanden (räumliche Mobilität) oder als die Bewegung von Individuen in der Gesellschaft (soziale Mobilität). In seinem modernen Bedeutungsgehalt steht Mobilität auch für Flexibilität, Offenheit, Verfügbarkeit, Engagement und Belastbarkeit. Mobil sein heißt aktiv und kreativ sein; Mobilität wird immer stärker zum Synonym für geistige Beweglichkeit und jugendliche Dynamik, zum Symbol für die Bereitschaft, sich modernen beruflichen Gegebenheiten anzupassen. Beruflich mobil zu sein wird in diesem Sinne zum Selbstzweck. „Die moderne Kultur weist die Eigenschaft auf, dass das bloße Versäumen des Wechsels als Zeichen des Misserfolgs bewertet wird, Stabilität erscheint als Lähmung“ (Sennett 1998, 115). Mobilität entwickelt sich mehr und mehr zu einem wertgeschätzten Merkmal der Persönlichkeit von Individuen und zu einer wichtigen Eigenschaft von Organisationen aller Art. Auch Organisationen müssen, um weiter bestehen zu können, veränderungsoffen, anpassungsfähig und flexibel sein oder werden. In diesem Sinne hat sich Mobilität zur sozialen Norm mit hoher Verbindlichkeit entwickelt.
- Räumliche Mobilität ist nach unserem Verständnis, im Unterschied zu der verbreiteten sozialwissenschaftlichen Auffassung, nicht beschränkt auf „die Bewegung im Raum, die einen Wohnortwechsel impliziert“ (Albrecht 1972, 25), sondern umfasst zudem alle Formen räumlicher Mobilität, bei denen *wiederkehrend* größere Distanzen überwunden werden, zumeist verbunden mit längeren Abwesenheiten vom Wohnort. Menschen müssen, um räumlich mobil zu sein, ihren Lebensmittelpunkt nicht auf Dauer verlagern. Gerade im Zusammenhang mit Berufsmobilität entstehen Mobilitätsformen auch dadurch, dass Menschen ihren Lebensmittelpunkt nicht verlagern (z.B. Fernpendler) bzw. ihr Leben um zwei Lebensmittelpunkte (Wohnort und Arbeitsort, z.B. Shuttles) organisieren.
- Die Bereitschaft zu räumlicher Mobilität ist von vier Faktoren in ihrer je spezifischen Kombination abhängig: (1) von den Merkmalen und Attraktionen der Ziel- und der Herkunftsregion, (2) von den mit der räumlichen Mobilität verbundenen sozialen Aufstiegsmöglichkeiten, (3) von individuellen Faktoren wie Alter, Bildung, wirtschaftlicher Situation, individualpsychologischen Erfahrungen (vgl. dazu Myers 1999) und Dispositionen, (4) von familialen Gegebenheiten, wie Familienstruktur und Berufsorientierung des Partners oder der Partnerin.
- Soziale Mobilität ist nicht länger nur im klassischen soziologischen Verständnis von sozialem Aufstieg oder Abstieg zu denken. Stark zugenommen hat horizontale soziale Mobilität. Soziale Mobilität in diesem Sinne geht einher mit Prozessen der Einbindung, des Verlassens und der Wiedereinbindung in soziale Netzwerke. Sozial mobil ist, wer seine Netzwerke wechselt, sie immer wieder neu konfiguriert. Sozialer Auf- oder Abstieg muss dabei nicht unbedingt erfolgen.
- Der Umgang mit beruflichen Mobilitätsanforderungen und die Wahl und Ausgestaltung der Lebensform stehen in einem engen *Interdependenzverhältnis*. Zeigt man sich beruflich mobil, hat dies unmittelbar Konsequenzen für die eigene Lebensform. Umgekehrt beeinflusst die jeweilige Lebensform die Reaktion auf Mobilitätsanforderungen.

- Räumliche Mobilität ist nicht gleichzusetzen mit Migration und Wohnortwechsel und bezieht sich auch nicht auf das Ausmaß an Verkehrsmobilität. Mobilität, wie sie hier verstanden wird, führt zur Entstehung „mobiler Lebensformen“, Lebensformen also, in denen mindestens ein Partner beruflichen Mobilitätsanforderungen nachkommt. Umzug ist dabei nur eine von mehreren, sehr vielfältigen Mobilitätsformen.
- Die jeweilige Gestaltung mobiler Lebensformen ist als *Problemlöseversuch* zu interpretieren, berufliche Mobilitätsanforderungen und familiäre Bindungen zu vereinbaren. Vornehmlich sind *fünf Formen* mobiler Lebensformen zu unterscheiden:
- „*Shuttles*“ (Wochenendpendler): Angesichts bestehender Mobilitätsanforderungen entscheiden sich diese Paare dafür, einen Zweithaushalt am Arbeitsort eines Partners zu gründen, der von diesem arbeitsbezogen genutzt wird. An den Wochenenden teilen die Partner den gemeinsamen „Haupthaushalt“. Diese Lösung kann vor dem Hintergrund einer ausgeprägten Karriereorientierung beider Partner entstehen. In diesem speziellen Fall kann die Lebensform als „dual-career-couple“ (dcc) bezeichnet werden. Es können aber auch andere individuelle Motive vorliegen, die an den gemeinsamen Wohnort binden (z.B. Wohneigentum, soziale Kontakte etc.).
- „*Fernbeziehungen*“ (Partnerschaften mit zwei getrennten Haushalten): Bei diesen Paaren verfügt jeder der Partner über einen eigenständigen Haushalt – einen gemeinsamen „Haupthaushalt“ gibt es nicht. Für diese Lebensform können allein berufliche Mobilitätsanforderungen ausschlaggebend sein, etwa dann, wenn beide Partner an weit auseinanderliegenden Arbeitsorten tätig sind. Nicht selten ist der Verzicht auf einen gemeinsamen Haushalt aber auch zentraler Bestandteil des Beziehungsideals, wobei auf die Wahrung eines bestimmten Maßes an Unabhängigkeit trotz bestehender Partnerschaft Wert gelegt wird. Wenn von Partnern in Fernbeziehungen gesprochen wird, wird im Folgenden auch das substantivierte Kürzel „LAT“ oder „LATs“ für living apart together verwendet.
- „*Fernpendler*“ (täglich einfacher Arbeitsweg mehr als eine Stunde): Prinzipiell sind zwei Formen zu unterscheiden: Unter beruflichem Mobilitätsdruck werden lange Anfahrtswege zum Arbeitsplatz in Kauf genommen, um den gemeinsamen Wohnort des Paares bzw. der Familie zu erhalten. Die andere Form entsteht dadurch, dass unter Beibehaltung des Arbeitsplatzes der Haushalt aus privaten Gründen verlagert wird, z.B. um das eigene Haus im Grünen zu beziehen, wodurch die Situation des Fernpendelns entsteht.
- „*Umzugsmobile*“ (Paare oder Familien mit beruflich bedingtem Fernumzug): Hier handelt es sich um Paare, die an einem gemeinsamen Haupthaushalt festhalten und bei beruflichen Mobilitätsanforderungen mit einer entsprechenden Verlagerung des Haushalts in eine andere Region reagieren. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Familien, die immer wieder umziehen und regelrechte Mobilitätskarrieren entwickeln und solchen, die im Sinne eines einmaligen „life events“ umziehen und ansonsten eher immobil sind.
- „*Varimobile*“ (variierende Mobilitätsanforderungen mit wiederkehrenden längeren Abwesenheiten vom Wohnort): Die Orte, an denen die Berufstätigkeit ausgeübt wird, wechseln und der zeitliche Umfang der beruflich bedingten Abwesenheit vom gemeinsamen Haus-

halt variiert. Diese Mobilitätserfordernisse sind häufig ein charakteristisches Merkmal bestimmter Berufsgruppen (z.B. Flugkapitän, Unternehmensberater, Auslandsmonteur). Wir sprechen in diesem Zusammenhang auch von „mobilen Berufen“.

- Als Sonderfall sind zudem „*multimobile Lebensformen*“ zu betrachten: Kennzeichnend ist hier das gleichzeitige Auftreten mehrerer Mobilitätsformen. So können beide Partner beruflich mobil sein oder/und ein Partner praktiziert diachron oder synchron unterschiedliche Mobilitätsformen, typisch sind hier etwa Umzugsmobile, die auch pendeln.

Die genannten Formen sind Manifestationen unterschiedlicher Muster von Distanzüberbrückung und Vereinbarungsarrangements. Sie repräsentieren typische Figuren mobiler Lebensformen, die als solche im Blickpunkt der Untersuchung stehen.

Als Vergleichsgruppen werden zwei Formen nicht mobiler Lebensformen herangezogen:

„*Ortsfeste*“ sind Personen, die noch in ihrer Geburtsregion leben und bislang nicht mit beruflichen Mobilitätserfordernissen konfrontiert wurden.

„*Rejectors*“ oder „*Mobilitätsverweigerer*“ sind Personen, die kürzlich ein konkretes berufliches Mobilitätserfordernis abgelehnt haben.

Die Betrachtung der mobilen und nicht mobilen Lebensformen ist, der Anlage der Studie entsprechend, gegenwartsbezogen, d.h. betrachtet wird die aktuelle Gestaltungsform. Nicht selten sind mobile Lebensformen insofern „multimobil“, als in lebenslaufbezogener Perspektive unterschiedliche Mobilitätsformen nacheinander praktiziert wurden, z.B. mehrere Fernumzüge und jetzt Fernpendler. Auf die Ursachen und Folgen dieser Art von Mehrfachmobilität kann aufgrund der Anlage der Studie nicht erschöpfend eingegangen werden, obgleich es sich um eine besonders interessante und für eine kleine, aber wachsende Zahl von Menschen charakteristische Biographie handelt.

### 1.3 Berufsmobilität im Lebenslauf

Die Integration beruflicher Mobilitätserfordernisse in das Privatleben erfolgt oftmals kurzfristig und situationsabhängig. Vielfach erfolgt sie aber wohl überlegt mit klaren Zielsetzungen in lebenslaufbezogener Perspektive. Menschen versuchen hier durchaus längerfristig zu planen, wobei der Lebensverlauf als Konfiguration aufeinander zu beziehender Einzelprozesse, unter anderem von Bildungsverlauf, Berufsverlauf, Partnerschaftsbiographie und Familienentwicklung, geplant und gestaltet wird. Auf die je individuellen Muster der Verknüpfung der Karrieren in diesen Lebensbereichen fokussiert das Konzept der „privaten Lebensführung“, wie es hier verwendet wird (vgl. Schneider 1994). Der individuelle Lebenslauf ist ein auf sich selbst bezogener Prozess, in dem die gestaltungsoffenen Segmente durch die kumulierten Vorerfahrungen und Ressourcen der Individuen selbst beeinflusst sind. Die Gestaltung des Verlaufs der privaten Lebensführung erfolgt in enger Beziehung zu anderen Menschen und im Kontext sozialer Gruppen (Elder und O’Rand 1995). Daher ist es angebracht, neben den individuellen Biographien auch die Paarbiographie und, soweit vorhanden, die Eltern-Kind-Biographie eigens zu berücksichtigen. Dies ist auch deshalb sinnvoll, weil nicht selten Übergänge in einem biographischen Bereich unmittelbar Übergänge in anderen induzieren.



Lebensverläufe sind das Produkt makrostruktureller Konstellationen, historischer Ereignisse, kumulierter biographischer Erfahrungen und dadurch geprägter bzw. daran orientierter individueller Handlungen und Entscheidungen. Lebensverläufe konfigurieren sich als Sequenzen von Zuständen und Phasen, deren Auftreten (Prävalenz), biographische Platzierung (Timing) und Dauer (Permanenz) durch individuelle Entscheidungen und strukturelle Gegebenheiten fixiert werden. Im Zuge des gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses haben Lebensverlaufmuster und insbesondere auch Standardprozesse der privaten Lebensführung einschneidende Veränderungen erfahren. Eine der wesentlichen Entwicklungen ist der Trend zur Erweiterung der Spielräume für die individuelle Gestaltung des Lebensverlaufs. Lebensverläufe sind dabei flexibler, vielfältiger, aber auch brüchiger und schlechter planbar geworden. Der Verlauf der privaten Lebensführung in der Gegenwart ist im Vergleich zu den 1950er und 60er Jahren dadurch charakterisiert, dass aufgrund des Rückgangs von Familiengründungen und aufgrund häufigerer Auflösungen und Neugründungen von familialen Lebensformen der individuelle Gesamtlebensverlauf weniger eng mit dem Familienentwicklungsprozess korrespondiert. Im Lebensverlauf wird Familie immer häufiger zu einem komplexen Beziehungsgeflecht, in dem Teile aktueller und früherer familialer Lebensformen zusammengefügt werden. Familie wandelt sich von einer Haushaltsgemeinschaft zum Beziehungsnetz, „from location to relation“ (Dumon 1993), und zur „multilokalen Familie“ (Bertram 1991). Im Zuge dieses Wandels werden die Beziehungen zwischen den Generationen zu einem tragenden Bestandteil von Familien (Bertram und Kreher 1996) und Elternschaft tritt, im Vergleich zum Familienstand, als maßgebendes Kriterium des Lebensverlaufs immer stärker in den Vordergrund. Indem Lebensformen dynamischer werden und ihren Charakter als relativ statische Dauereinrichtung einbüßen, sind sie nicht nur als Strukturformen von Interesse, sondern auch als *Lebensphasen* (vgl. Schneider, Rosenkranz und Limmer 1998).

#### **1.4 Berufsmobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive**

Über das Ausmaß beruflicher Mobilität in Deutschland ist vergleichsweise wenig bekannt. Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung ist im Wesentlichen beschränkt auf Umzugsmobilität. Neuere Beispiele in dieser Hinsicht sind die Arbeiten von Wagner (1989) und Kalter (1997). Thema ist, in Anlehnung an die amtliche Statistik, der Wechsel des Hauptwohnsitzes über die Gemeindegrenze hinweg (residenzielle Mobilität). Andere Formen räumlicher Mobilität, wie das tägliche oder das wöchentliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort, wiederkehrende längere, beruflich bedingte Abwesenheit vom Wohnort und das Pendeln zwischen zwei Wohnorten, im Falle der getrennten Haushaltsführung (zirkuläre Mobilität), werden, vom täglichen Pendeln abgesehen (Beispiel dafür ist die Arbeit von Ott und Gerlinger 1992), als möglicher Forschungsgegenstand gar nicht wahrgenommen (eine Ausnahme bilden hier die Arbeiten von Hackl 1992, die sich mit Wochenendpendlern befasst und der Beitrag von Kalter 1994 über Fernpendeln als Alternative zum Umzug). Das gilt noch mehr für die daraus entstehenden mobilen Lebensformen. Lebensformen sind stets Gegenstand sozialer Bewertung, einige sind sozial legitimiert, andere werden marginalisiert oder diskriminiert und wieder andere werden ignoriert und nicht zur Kenntnis genommen. Letzteres gilt für mobile

Lebensformen. Ein guter Indikator für das Ausmaß der Nicht-Beachtung mobiler Lebensformen ist, dass für viele in der deutschen Sprache keine Begriffe existieren.

Dennoch gibt es einige sozialwissenschaftliche Hinweise zur Mobilität und zu mobilen Lebensformen, die vornehmlich auf zwei Sachverhalte aufmerksam machen: Darauf, dass berufliche Mobilität zugenommen hat und darauf, dass Berufsmobilität in Deutschland, im Vergleich zu anderen Industrieländern, vom Umfang her keine so überragende Rolle zu spielen scheint. Einige kleine Beispiele dafür sollen zitiert werden:

Bei einem Vergleich der Mobilitätsquoten von 1980 bis 1995 gelangt das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) zu dem Ergebnis, dass die „regionale Mobilität gestiegen“ ist (Haas 2000). Etwa 30% aller Betriebswechsel sind demnach mit regionaler Mobilität verbunden, wobei jüngere Altersgruppen und Personen mit Hochschulabschluss besonders hohe Mobilitätsquoten aufweisen. Im Jahr 1995, so ein Ergebnis der Studie, nahmen knapp 5% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen Betriebswechsel vor, der mit einem Wechsel der Arbeitsmarktregion verbunden war.

Allmendinger und Hinz (1997) haben für Deutschland am Beispiel der Geburtskohorte der um 1950 Geborenen festgestellt, dass diese Menschen im Laufe ihres Berufslebens im Durchschnitt 4,6 Jobs hatten (S. 271) und damit im Vergleich zu Berufstätigen in Großbritannien und Schweden eine geringere Job- und Klassenmobilität aufweisen. Obwohl die Berufsmobilität bei jüngeren Geburtskohorten zugenommen hat (vgl. S. 275), gelangen die Autoren zu dem Urteil, dass im Vergleich zu Großbritannien und zu den USA Arbeitsverhältnisse in Deutschland stärker auf externen, im Ausbildungssystem erworbenen Qualifikationen und stärker auf Langfristigkeit und Vertrauen basieren.

Ein drittes Beispiel entstammt dem deutschen Alters-Survey. Fast die Hälfte (48%) der 40- bis 54-Jährigen leben im gleichen Ort wie ihre Eltern und nur 17% wohnen weiter als zwei Stunden entfernt (Kohli et al. 2000, 186). Diese Ergebnisse sind als sehr zuverlässig anzusehen, da sie auch im SOEP nahezu identisch sind. Sie verweisen auf ein erstaunliches Maß an Sesshaftigkeit. Am Beispiel der Umzugsmobilität im intergenerationalen Zusammenhang wird deutlich, dass nur etwa jeder sechste Bundesbürger jener Generation mindestens einen Fernumzug hinter sich hat.

Auch die in empirischen Studien gemessenen Einstellungen spiegeln eine insgesamt eher geringe Mobilitätsbereitschaft wider. So stimmten in einer 1995 durchgeführten Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach nur 31% der Befragten folgendem Statement zu: „Welche Veränderungen sind Arbeitslosen zuzumuten, um einen Arbeitsplatz zu bekommen? Zumutbare Veränderung sind, ... dass er seinen Wohnort wechselt“ (Meier 1998, 21). Ähnlich (35%) ist der Anteil der Beschäftigten, die 1998 in einer IW Umfrage ihre Bereitschaft bekundeten, befristet im Ausland tätig zu sein (a.a.O., 48). Diese wenigen Zahlenbeispiele verweisen auf den Umstand, dass in Deutschland eine erhöhte Mobilitätsbereitschaft nur bei einer Minderheit besteht und die Mehrheit der berufstätigen Bevölkerung (noch) keine eigenen Erfahrungen mit beruflich bedingter räumlicher Mobilität hat.

Während die Zunahme beruflicher Mobilitätserfordernisse in erster Linie gesellschaftstheoretisch erklärt werden kann, ist die Individualentscheidung pro oder kontra Mobilität bzw. die

Entscheidung für eine bestimmte Mobilitätsform vor allem nutzentheoretisch im Sinn der Werterwartungstheorie (vgl. Esser 1991) zu erklären. Auf eine einfache Formel gebracht besagt diese Theorie, dass sich ein Individuum dann für eine mobile Lebensform entscheidet, wenn der daraus subjektiv erwartete Nutzen den anderer Alternativen übersteigt. Es wird also jeweils die Alternative gewählt, die subjektiv den größten Nutzen stiftet. Die Frage ist nun, welche Kriterien bei der Bewertung unterschiedlicher Handlungsalternativen eine Rolle spielen und inwieweit diese unabhängig von je individuellen Entscheidungssituationen bedeutsam sind. Aus den Wanderungstheorien (vgl. Kap. 2.2) ist bekannt, dass Kosten-Nutzen-Erwägungen zumeist auf Merkmalen der Ziel- und der Herkunftsregion basieren, die vergleichend bilanziert werden. Daneben spielen antizipierte Status- und Einkommensgewinne des beruflichen Tätigkeitswechsels eine zentrale Rolle, wobei gerade hier der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit eine besondere Bedeutung zukommen dürfte. Weiterhin sind die spezifischen Vor- und Nachteile für jedes einzelne Familienmitglied bedeutsam. Mobilitätsentscheidungen der uns hier interessierenden Art sind in der Regel Kollektiv- und keine Individualentscheidungen.

Mobilitätsentscheidungen sind in erheblichem Umfang durch gesellschaftliche Strukturen mitbestimmt, die Art und Umfang der wahrgenommenen Handlungsalternativen beeinflussen. Auch die Bewertung und Selektion dieser Alternativen, d.h. die Handlungswahl, ist von gesellschaftlichen Faktoren mitbeeinflusst, aber singuläre Merkmale der Entscheidungssituation und individuelle Dispositionen und Erfahrungen kommen hier stärker zum Tragen. Mobilitätsentscheidungen werden durch Merkmale der Mikro- und Makroebene bewirkt. Auf der Mikroebene sind individuelle Faktoren und Dispositionen maßgeblich, die in einer engen Wechselwirkung miteinander stehen. Gleichzeitig moderieren sie mobilitätsbedingte soziale Aufstiegsmöglichkeiten und die Familiensituation, wobei beiden Faktoren auch ein eigenständiger Einfluss auf die Mobilitätsentscheidung zugeschrieben werden muss. Auf der Makroebene finden sich neben institutionellen Anforderungen Merkmale der Herkunfts- und der Zielregion, die immer in Relation zueinander betrachtet werden müssen und die, neben dem direkten Einfluss auf die Mobilitätsentscheidung, auch die Antizipation sozialer Aufstiegsmöglichkeiten beeinflussen. Regionen, auch ganze Staaten, haben ein Image, vergleichbar mit Markennamen und unterliegen, im Sinne von Modetrends, einer ähnlichen Dynamik wie diese.

## 2 Berufsmobilität und Lebensform: Zum Stand der Forschung

### 2.1 Zum Wandel der Familie – Familiensoziologische Anmerkungen

Bei einer allgemeinen Deutung des Wandels der Familie in Deutschland während der letzten vierzig Jahre sprechen SoziologInnen meist von der Individualisierung der Lebensführung und der Pluralisierung der Lebensformen. *Individualisierung* bezieht sich auf den Vorgang, dass die individuellen Gestaltungsmöglichkeiten im Lebenslauf im Vergleich zu den strukturell vorgegebenen Zwängen zugenommen haben, das gilt v.a. für das Privatleben. Die Zunahme an Gestaltungsmöglichkeiten bedeutet nicht, dass alles möglich wäre, aber es bedeutet, dass mehr Optionen bestehen als in der Vergangenheit. Diese Zunahme an Handlungsoptionen hat jedoch ihren Preis. Größere Autonomie geht mit einem Mehr an Entscheidungszwängen sowie an Kontingenz einher, Ulrich Beck spricht in diesem Zusammenhang von „*Risikanten Freiheiten*“. Die Entscheidung für die eine oder andere Option erfolgt in der Regel im Rahmen institutionell vorgegebener Spielräume nach subjektiven Kosten-Nutzen-Erwägungen, wobei diejenige Option gewählt wird, die den größten Nutzen stiftet bzw. die geringsten Kosten verursacht. In die Kosten- und Nutzenbilanz fließen materielle und nicht-materielle Vor- und Nachteile ein.

*Pluralisierung* meint, dass die Zahl der verschiedenartigen Lebensformen größer geworden ist. Diese Interpretation beschreibt die Entwicklung seit Mitte der 1960er Jahre weitgehend zutreffend - sofern nicht verkürzend nur auf äußere Strukturmerkmale des Haushalts (Haushaltsgröße, Zahl der Generationen, Familienstand) abgestellt wird, wie dies in vielen familiensoziologischen Studien der Fall ist (z.B. Wagner und Franzmann 2000). Zugenommen hat weniger die morphologische Vielfalt der Lebensformen, als vielmehr die Vielfalt der Binnendifferenzierungen bei äußerlich gleichen Strukturformen (Macklin 1987, Schneider 1994, Lüscher 1997). Pluralisierung ist dabei nicht nur Folge der gesellschaftlichen Individualisierung, im Sinne der erwähnten Zunahme an Handlungsoptionen, sie ist gleichzeitig auch Ausdruck der veränderten gesellschaftlichen Verhältnisse, insbesondere auch der Veränderungen des Arbeitsmarkts, der mit seiner widersprüchlichen und oft gegen die Interessen der Familie gerichteten Dynamik die Menschen zu flexiblen, individuell angepassten Lösungen zwingt. Vielfalt entsteht hier also nicht infolge freier Wahl der besten gewünschten Alternative, sondern ist Ergebnis bedingt freier Entscheidungen, die als Wahl der günstigsten unter mehreren nicht gewünschten Alternativen erfolgt.

Wir leben heute in einer Zeit, in der explizite und kollektiv gültige Regeln und Maßstäbe, einst unhinterfragte Selbstverständlichkeiten, aus sich heraus nicht mehr gelten. Jeder Einzelne sieht sich heute vor die Aufgabe gestellt, seine private Welt selbst zu gestalten. Die Schaffung von Werten, Grenzen und Routinen obliegt zunehmend dem Individuum oder, in der Familie, den einzelnen Mitgliedern. Die Notwendigkeit zur Selbstkonstruktion erzeugt in einer Zeit, in der die durch die Berufswelt diktierten Sachzwänge zunehmen, egalitäre Geschlechterrollen etabliert und Kinder als Personen mit eigenen Ansprüchen anerkannt sind, eine neue Art von Familie, die *Verhandlungsfamilie*. Dieser Familientypus besitzt im Vergleich zu den traditionellen Modellen eine neue Qualität. Er ist offener und bedürfnisorien-

tierter und er erfordert die Bereitschaft zur Auseinandersetzung. Verhandlungsfamilien bestehen auf der Grundlage ausbalancierter Beziehungen zwischen allen Familienmitgliedern. Diese Balancen zu erreichen und aufrecht zu erhalten ist eine der großen Herausforderungen der Moderne.

Individualisierung und Pluralisierung sind wichtige, aber nicht die bedeutsamsten Veränderungen der letzten Jahre. Die vielleicht bedeutsamste Veränderung betrifft die *Beziehungsgestaltung in der Familie* und damit verbunden die Motive zur Gründung und zur Aufrechterhaltung von Familie. Francois de Singly, ein französischer Soziologe, fasst den Wandel dahingehend zusammen, dass die Familie der Vergangenheit *aufgabenorientiert* war und die Familie der Moderne *beziehungsorientiert* ist. Das bedeutet, dass nicht mehr *die Beziehung zu einer Person* im Mittelpunkt steht, sondern *die Befriedigung, die die Familienmitglieder aus den Beziehungen erfahren*. Das „Ich“ überwiegt das „Wir“, dennoch wird das „Wir“ als der ideale Weg zum persönlichen Glück angesehen. Immer mehr Paare verspüren in dieser Situation die Schwierigkeit der Balance zwischen partnerschaftlicher Einheit und individueller Autonomie. Die Lösung dieser Problematik wird schichtspezifisch in unterschiedlicher Weise praktiziert: Angehörige unterer Schichten tendieren mehr zum Wir, die oberer Schichten mehr zum Ich. Im Vergleich zu den 60er Jahren lässt sich feststellen, dass die damals dominante Form des „Fusionspaares“, also des Paares, das ganz zum „Wir“ verschmolz, mehr und mehr abgelöst wird durch eine Form, die „Assoziationspaar“ genannt werden kann, also eine Vereinigung zur Erreichung ähnlich gelagerter individueller Ziele. Damit steigt die Attraktivität von Lebensformen, die es Männern und Frauen erleichtern, ihren persönlichen Interessen nachzugehen.

Hinzu kommt, dass emotionale Momente als tragendes Fundament von Partnerschaften immer weiter in den Vordergrund getreten sind. Auf diesem Weg wird Familie idealisiert und überhöht und infolgedessen destabilisiert. Ein Vorgang, der dadurch beschleunigt wird, dass sich das Familienleben gegenwärtig immer stärker im Spannungsfeld gestiegener Erwartungen an Partnerschaft und Elternschaft sowie wachsender Anforderungen hinsichtlich Verfügbarkeit und Flexibilität am Arbeitsplatz befindet. Die veränderten Bedingungen des Arbeitslebens führen dazu, dass Berufstätige mehr und mehr der Familie entzogen werden. Die Formel der flexiblen Gesellschaft, wie sie von Richard Sennett analysiert wird, *„bleibe beweglich, gehe keine langfristigen Verpflichtungen ein“*, charakterisiert vielfach schon die Arbeitswelt, nun beginnt sie mehr und mehr auch das Privatleben der Menschen zu durchdringen.

Blicken wir kurz zurück: Die traditionelle bürgerliche Familie hat ein spezifisches Bewusstsein hervorgebracht, das bis Mitte des 20. Jahrhunderts passgenau den Grundlagen und der Funktionslogik damaliger gesellschaftlicher Institutionen entsprach: Tradition, Disziplin, Loyalität, Hierarchie, Treue zum Staat und zum Betrieb - alles in allem außengesteuerte soziale Bindungen. Viele gesellschaftliche Institutionen haben von diesen Werten längst Abstand genommen, am deutlichsten in der Arbeitswelt. An die Stelle jener einstigen Tugenden sind Eigenschaften wie Flexibilität, Elastizität, Bereitschaft zur Veränderung und auf Kurzfristigkeit angelegte Bindungen getreten. Die Funktionslogiken von Öffentlichkeit und Familie, die trotz gestiegener Scheidungsraten weiterhin auf der Funktionslogik der Langfristigkeit

gründet, sind, zu Ungunsten der Familie, auseinandergedriftet. Für den amerikanischen Soziologen Mark Granovetter (1993) sind „starke, schwache Bindungen“, d.h. flüchtige, aber damit nicht zwangsläufig oberflächliche Formen der Gemeinsamkeit nutzbringender als langfristige, unauflösbare Verbindungen, die häufig nach einiger Zeit nicht mehr aus sich heraus, sondern aus formalen Gründen oder Zwängen aufrechterhalten werden. Ob solche Bindungen auch ein tragfähiges Fundament für Familie sein können, erscheint bislang kaum vorstellbar. Tendenzen des Wandels der Familie zeigen jedoch in diese Richtung. Es ist zu beobachten, dass die sich in der Arbeitswelt ausbreitenden Ideen zunehmend in die Familie eindringen und ein neues Bewusstsein auch von Familie schaffen. Dies mag beklagt werden oder nicht, vieles deutet jedoch darauf hin, dass die traditionelle Familie als Stabilitätsrest in einer immer dynamischer werdenden Gesellschaft wenig Zukunft hat. Für größere Teile der Bevölkerung wird Familie aufhören, etwas objektiv Gegebenes zu sein. Sie erhält dort den Charakter eines individuellen und partnerschaftlichen Projekts, offen für Redefinition und Rekonstruktion. Die neue, in der Arbeitswelt längst angewandte Formel, gilt vielleicht bald auch für das Familienleben: *Die Bereitschaft zur Veränderung ist zielführender als das unnachgiebige Beharren auf Bestehendem*. Möglich ist in diesem Sinne, dass die auf Mobilität und Veränderung ausgerichteten Lebensformen, wie sie Gegenstand dieser Untersuchung sind, Pioniercharakter haben.

Betrachtet man die Situation in Deutschland, sind drei Strategien beim Umgang mit den teilweise konkurrierenden Optionen Beruf und Familie erkennbar bzw. denkbar. In einer ersten Form, die hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Folgen als „Polarisierung“ beschrieben wurde, sehen sich zahlreiche Menschen vor die Alternative gestellt, sich für Familie *oder* Beruf zu entscheiden. Eine zweite Strategie besteht in der *Phasierung* der Lebensbereiche Familie und Beruf, d.h. beides wird hintereinander, aber nicht gleichzeitig gelebt. In Verbindung mit beruflich induzierten Mobilitätsanforderungen führt diese Strategie typischerweise zu folgenden modellhaften Phasen: Erhöhte berufliche Mobilität in einer Partnerschaft ohne Kinder - Familienphase mit eingeschränkter beruflicher Mobilität – multilokale Familie mit weiter reduzierter beruflicher Mobilität. Eine dritte, im Sinne einer *synchronen Vereinbarung* denkbare Strategie, bestünde darin, die Funktionslogiken von Beruf und Familie wieder anzunähern, wobei dies aus heutiger Sicht nur dadurch erfolgen kann, dass sich die Arbeitswelt weit aufgeschlossener als bisher für die Belange der Familie interessiert und darauf Rücksicht nimmt.

Die Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten der Mitarbeiter sind die vielleicht bedeutsamste Ressource von Unternehmen in der Zukunft. Im Sinne von „Human Resource Management Ansätzen“ werden diese Ressourcen zukünftig besser gepflegt werden müssen, als dies zum Teil gegenwärtig der Fall ist. Kleine Geburtskohorten bedeuten einen Rückgang des Angebots an Arbeitskräften. Unternehmen in diversen Bereichen werden womöglich schon bald um geeignete MitarbeiterInnen konkurrieren, wie dies heute schon in einigen Branchen (z.B. IT) der Fall ist. Geld wird ein Medium bleiben, um Mitarbeiter zu rekrutieren bzw. an sich zu binden. Die Bedingungen rund um den Arbeitsplatz werden als weiteres Medium an Bedeutung gewinnen. Zu einem der besonders wesentlichen Merkmale könnte sich dabei eine „familienorientierte Unternehmensphilosophie“ entwickeln, eine Philosophie, die mehr als bisher auf die privaten und familialen Belange der MitarbeiterInnen Rücksicht nimmt. Und das wäre durch-

aus auch zum Wohle der Unternehmen, denn eines scheint evident: Nur solche Mitarbeiter können ihre volle Leistungsfähigkeit im Unternehmen entfalten, die ein durch berufliche Belange nicht übermäßig belastetes Familienleben haben.

## **2.2 Soziologische Migrationstheorien**

### **2.2.1 Einleitung**

Eine Übersicht über den aktuellen Stand der Migrationsforschung zeigt, dass es im historischen Rückblick eine Entwicklung von der Makro- hin zur Mikroebene gegeben hat. Diese Entwicklung soll in der folgenden Darstellung der Migrationstheorien nachgezeichnet werden. Bemerkt sei an dieser Stelle noch, dass es eine übergreifende soziologische Mobilitätsforschung nicht gibt. Migrationsforschung beschäftigt sich ausschließlich mit einer Mobilitätsform, der Migration. Migration entspricht nach unserer Diktion im Wesentlichen dem Fernumzug.

Am Anfang der Theoriebildung standen, wie häufig bei der Erschließung eines neuen Forschungsgegenstands, Typisierungsversuche des zu untersuchenden Phänomens. Die verschiedenen Klassifikationsmodelle für Migrationsformen und Migranten werden hier nur kurz dargestellt, da sie für die weitere Entwicklung des Forschungszweigs von untergeordneter Bedeutung waren. Auf die Migrationstheorien wird nicht im Einzelnen eingegangen, stattdessen werden Theorieströmungen nachgezeichnet, um den Übersichtscharakter zu erhalten.

### **2.2.2 Typisierungen von Wanderung**

Als Pionier der Migrationsforschung gilt der Engländer Ravenstein, der die ersten Wanderungsgesetze aufstellte. Ausgehend von einer empirischen Analyse der Binnenwanderung im England des 19. Jahrhunderts entwickelte er fünf Wandertypen: Lokale Wanderer (Wanderung innerhalb einer Gemeinde); Nahwanderer (Wanderung in eine angrenzende Gemeinde/Bezirk); Etappenwanderer (das Ziel wird über mehrere Zwischenstationen erreicht) als Untergruppe der Nahwanderer; Fernwanderer (Wanderung in entferntere Gemeinden/Bezirke) und temporäre Wanderer bzw. vorübergehend Ortsansässige (z.B. Soldaten, Wanderarbeiter) als Untergruppe der Fernwanderer. (Ravenstein 1972, zuerst 1895)

Ausgangspunkt dieser Klassifikation ist die Distanz zwischen Ziel- und Ausgangsregion, die immer noch eines der wichtigsten Unterscheidungsmerkmale von Wandertypen darstellt. Ravenstein führt zusätzlich noch eine zeitliche Dimension ein, indem sowohl Wanderungen in Etappen als eigene Untergruppe der Nahwanderer als auch temporäre Wanderungen bei den Fernwanderern klassifiziert werden. Schließlich bringt er noch ein drittes Kriterium ein, die Freiwilligkeit von Migration. Kritisch anzumerken ist, dass die unterschiedlichen Dimensionen von Migration in Ravensteins Klassifikation nicht überschneidungsfrei sind und nicht systematisch durchdekliniert wurden.

Auch in späteren Typologien wurde versucht, mehrere Unterscheidungsdimensionen zu verbinden. Zu nennen sind hier vor allem Fairchild (1925), Heberle (1955) und Petersen (1972,

zuerst 1958), die u.a. die Zahl der wandernden Personen (Einzel- vs. Massenmigration), die Geschwindigkeit und den durch Migration ausgelösten sozialen Wandel (Vertreibung und Eroberung vs. Urbanisierung und Immigration) und die Freiwilligkeit (ökonomisch motivierte Migration vs. Flucht, Vertreibung, Verschleppung) mit in ihre Typologien aufnahmen. Petersen und Heberle berücksichtigten außerdem eine historische Dimension, d.h. sie ordneten einzelnen Entwicklungsstadien von Gesellschaften verschiedene Wandertypen zu, z.B. Nomadenwanderung eher primitiven und Arbeitskräftemigration modernen Gesellschaften (vgl. Franz 1984, 50ff.; Bähr 1992).

Zusammenfassend lässt sich zu diesen Klassifikationen feststellen, dass alle Versuche relativ unvermittelt nebeneinander stehen, ohne dass gegenseitige Anchlüsse möglich wären. Auch für die weitere Forschung konnten die Typisierungen nicht nutzbar gemacht werden, da in allen Fällen implizite Annahmen über theoretische Zusammenhänge gemacht worden sind, z.B. über sozialen Wandel, ohne dass diese theoretisch begründet oder empirisch überprüft worden wären.

Für theoretische Weiterentwicklungen waren die Klassifikationsschemata letztlich nicht geeignet. In späteren Studien wurden ähnliche Schemata nur noch ex post verwendet, um Ergebnisse einzuordnen, so z.B. bei Taylor (1969), der mobile Personen nach deren Hauptwanderungsmotiven klassifizierte oder Marel (1980) der intra- und interregionale Migranten der Städte Mainz und Wiesbaden nach individuellen Merkmalen, Wanderungsmotiven und früheren Mobilitätserfahrungen unterschied (vgl. für dieses Kapitel Bähr 1992, 285ff.; Franz 1984, 48ff.).

### 2.2.3 Makrotheorien

#### *Die Wanderungsgesetze von Ravenstein*

Wie bereits erwähnt, bilden die Arbeiten von Ravenstein (1895/98) den Ausgangspunkt der modernen Migrationsforschung. Aus empirischen Beobachtungen über die Binnenwanderung in England im 19. Jahrhundert leitete Ravenstein Wanderungsgesetze ab, von denen sich die wichtigsten wie folgt zusammenfassen lassen (Ravenstein 1972, 51f.):

- Die Mehrzahl der Migranten wandert nur über kurze Distanzen.
- Der Umfang der Migrationsströme nimmt mit wachsender Industrialisierung und wachsendem Handelsvolumen zu.
- Die Richtung der Migrationsströme verläuft hauptsächlich von ländlichen Gebieten hin zu Industriegebieten.
- Je weiter eine Region oder Stadt von einer anderen Region oder Stadt entfernt ist, desto geringer ist die Zahl der Migranten zwischen diesen Regionen oder Städten (und umgekehrt).
- Jeder Migrationsstrom in eine bestimmte Richtung erzeugt einen Strom in der entgegengesetzten Richtung.
- In der Stadt geborene Personen sind weniger mobil als Personen ländlicher Herkunft.



- Frauen sind mobiler als Männer.
- Migration wird hauptsächlich durch ökonomische Gründe ausgelöst.

Der Anspruch Ravensteins auf allgemeine Gültigkeit seiner Gesetze muss aus heutiger Sicht relativiert werden, da sie zu einem großen Teil nur die spezifische damalige Situation beschreiben. So bezieht sich z.B. die sechste Aussage auf die hohe Land-Stadt-Migration im England des ausgehenden 19. Jahrhunderts oder die siebte Aussage auf die hohe Mobilität von alleinstehenden Frauen dieser Zeit, die oft als Hausangestellte arbeiteten und deshalb häufiger den Arbeitgeber wechselten (Franz 1994, 53). Trotz dieser Einschränkungen waren Ravensteins Gesetze Ausgangspunkt für eine Vielzahl weiterführender Theorien.

### *Distanz- und Gravitationsmodelle*

Ravensteins Überlegungen zur Bedeutung der *räumlichen Distanz* bei Migrationsprozessen bildeten den Anstoß zur Formulierung von Distanz- und Gravitationsmodellen. In diesen Modellen sollen Wanderungsströme zwischen zwei Regionen mathematisch beschrieben werden, wobei die Entfernung zwischen Herkunfts- und Zielregion die Hauptdeterminante darstellt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Arbeiten von Reilly, Stewart, Young und Zipf (vgl. Albrecht 1972, 93f.). In Distanzmodellen soll ein direkter Zusammenhang zwischen Entfernung und Wanderungsvolumen hergestellt werden, wobei die Hauptaussage sich dahingehend zusammenfassen lässt, dass die Zahl der Migranten mit wachsender Entfernung zwischen Herkunfts- und Zielregion abnimmt. Diese Modelle wurden in Anlehnung an das Gravitationsgesetz von Newton erweitert, wobei vor allem die Ansätze von Zipf (1946) und Stewart (1948) von Bedeutung sind (vgl. Wagner 1989, 216). In Gravitationsmodellen wird als zusätzliche Größe die Bevölkerungszahl in den jeweiligen Regionen eingeführt. Die Stärke eines Wanderungsstroms in ein Gebiet wird nicht mehr allein durch die Entfernung, sondern auch durch die Einwohnerzahl dieses Gebiets beeinflusst. Der Wanderungsstrom ist demnach - bei gleicher Distanz - um so stärker, je größer die Einwohnerzahl und damit die „Anziehungskraft“ ist.

Diese Ansätze sind rein deskriptiv angelegt, d.h. sie können weder über Wanderungsmotive noch über spezielle Merkmale von Migranten Auskunft geben. Ferner sind die Modelle soweit vereinfacht, dass sie die Realität nur noch sehr unzureichend abbilden. Die Modelle arbeiten alle mit der Annahme, dass Migranten über umfassende Informationen über alle möglichen Zielregionen verfügen, dass Wanderungskosten vernachlässigt werden könnten und dass objektive Gegebenheiten durch alle Menschen gleich bewertet würden. So hat Hägerstrand (1957) darauf hingewiesen, dass die Bedeutung der Distanz wesentlich relativiert wird, wenn der Informationsstand der Migranten über potentielle Zielgebiete mit berücksichtigt wird. Personen wandern in solche Regionen, über die sie die meisten Informationen haben, unabhängig von der Distanz. Stouffer (1940; 1960) hat die beiden Variablen Entfernung und Einwohnerzahl durch die Begriffe der *opportunities* (Gelegenheiten) und der *intervening opportunities* (intervenierende Gelegenheiten) erweitert. Seine These lautet, dass Migranten sich auch an Orten zwischen Herkunfts- und ursprünglicher Zielregion niederlassen, wenn sie dort eine günstige Ausgangssituation vorfinden. Dies wird umso wahrscheinlicher, je größer die Distanz zwischen Herkunfts- und ursprünglicher Zielregion ist.

### *Ökonomische Migrationsmodelle*

Unter den Gesetzen Ravensteins finden sich auch solche, die die Bedeutung von ökonomischen Faktoren für Wanderungen hervorheben. In dieser Tradition stehen Ansätze der neoklassischen Ökonomie (Hicks 1963), die nicht mehr die Distanz, sondern Differenzen im Lohnniveau oder im Arbeitskräfteangebot zum entscheidenden Erklärungsfaktor erheben. Demnach werden Wanderungen dadurch ausgelöst, dass Regionen mit höherem Lohnniveau solange Personen aus Regionen mit niedrigem Lohnniveau anziehen, bis sich die Unterschiede ausgeglichen haben. Migration fungiert in diesen Ansätzen sozusagen als Mittler zwischen zwei Regionen oder Märkten zum Ausgleich von bestehenden Ungleichgewichten. Allerdings gilt für diese Ansätze die gleiche Kritik wie für die Distanz- und Gravitationsmodelle: Die Modellannahmen sind soweit vereinfacht, dass sie die Realität nur noch sehr unzureichend abbilden können.

Hinter allen ökonomischen Ansätzen steht ein sogenanntes Push-Pull Konzept, wonach in der Herkunftsregion Faktoren existieren, die ein Individuum quasi „abstoßen“ (Push), während gleichzeitig in der Zielregion „anziehende“ (Pull) Kräfte wirken. Vereinfacht lässt sich dies am Beispiel von Lohn- und Arbeitskräftedifferenz veranschaulichen: Während in einer Region niedrige Löhne und hohe Arbeitslosigkeit herrschen (Push), weist eine Nachbarregion ein höheres Lohnniveau und Arbeitskräftemangel auf (Pull), so dass ein positiver Wanderungssaldo zugunsten der Nachbarregion entsteht. Push- und Pull-Faktoren müssen nicht auf ökonomische Merkmale beschränkt bleiben. Theoretisch kann alles, was ein Individuum zur Migration bewegt, als Push- oder als Pull-Faktor interpretiert werden. So hat Somermeijer (1961) statt der physikalischen Distanz das Kriterium der sozialen Distanz eingeführt, Nelson (1959) eine „Informationsdistanz“ und Nipper (1975) eine „funktionale Distanz“. Lowry (1966) hat mehrere ökonomische Merkmale der Herkunfts- und Zielregionen kombiniert und Todaro (1976) schließlich arbeitet mit der Wahrscheinlichkeit, einen Arbeitsplatz zu finden. Kariel (1963) und Cebula (1981) berücksichtigen in ihren Untersuchungen als Push- und Pull-Faktoren außerdem Merkmale zur klimatischen Situation, zur Umweltbelastung und zur Infrastrukturausstattung (vgl. Bähr 1984, 298; Wagner 1989).

Wie am oben vorgestellten Beispiel bereits deutlich wird, lässt sich ein Push-Faktor einer Region immer auch als ein Pull-Faktor einer anderen Region interpretieren. Hohe Arbeitslosigkeit in der Herkunftsregion führt z.B. dazu, dass im Gegenzug niedrigere Arbeitslosigkeit in allen anderen Regionen als Pull-Faktor wirkt. Die Folge ist ein Zuordnungsproblem hinsichtlich der Frage, welche Faktoren für den Wanderungsprozess entscheidend sind, in welche Richtung sie wirken und wie stark sie eine Wanderungsentscheidung beeinflussen. Solche Fragen können jedoch nicht auf der Aggregatebene gelöst werden, hierzu sind Erklärungsansätze auf der Individualebene nötig.

### *Migrationstheorie von Lee*

Einen ersten Vorstoß zur Lösung dieses Problems durch die Verlagerung von Erklärungsfaktoren auf die individualtheoretische Ebene unternahm Lee (1972, zuerst 1966). Seine Überlegungen basieren ebenfalls auf einem Push-Pull Modell. Sein Ansatz enthält Faktoren, die mit dem Herkunftsgebiet und Faktoren, die mit dem Zielgebiet in Verbindung stehen. Denkbar

sind für Lee nicht nur die ökonomischen Variablen Einkommen und Arbeitsmarkt, sondern auch das Klima, das jeweilige Schulsystem usw. Er führt dann zwei weitere Kategorien ein: *Intervenierende Hindernisse*, hier ist vor allem die Distanz zwischen den Gebieten zu nennen, aber auch physikalisch-geographische Barrieren oder rechtliche Hindernisse, wie z.B. Einwanderungsgesetze. Die vierte Kategorie ist schließlich diejenige, die auf der Individualebene angesiedelt ist. Sie besteht aus *persönlichen Faktoren*, d.h. Merkmalen der wandernden Personen, wobei hier sowohl Variablen wie Nationalität oder Geschlecht als auch die Stellung im Lebenszyklus oder der Bildungs- und Berufsstatus angeführt werden können (vgl. Lee 1972). Obwohl Lee die Bedeutung individueller Faktoren erkannt hat, ist es ihm noch nicht möglich, diese zu operationalisieren und in seine Theorie mit einzubinden. Er bleibt letztlich auf der Ebene der aggregierten Wanderungsströme. So wird „der Weg zu einer neuen Forschungsrichtung ... aufgezeigt, aber selbst noch nicht begangen.“ (Franz 1984, 61)

#### *Systemtheoretische Ansätze: Hoffmann-Nowotny*

Systemtheoretische Ansätze sind, wie die bislang vorgestellten Theorien, auf der Aggregatenebene angesiedelt, erheben aber im Gegensatz zu den ökonomischen Theorien einen soziologischen Erklärungsanspruch. Das Hauptinteresse dieser Ansätze liegt in der Klärung der Frage, wie Gesellschaftssysteme auf sozialstrukturelle Ungleichgewichtszustände und daraus resultierende Spannungen reagieren bzw. wie solche Spannungen zwischen Subsystemen ausgeglichen werden. Solche Spannungen entstehen z.B. durch die ungleiche Verteilung von Macht und/oder Ressourcen. Zum Spannungsabbau oder -ausgleich stehen dem System dann mehrere Strategien zur Verfügung, von demographischen über technologische Änderungen bis hin zum Wandel der sozialen Organisationen, wozu dann auch die territoriale Differenzierung, d.h. Migration zu zählen ist (Schnore, zit. nach Albrecht, 1972, 160).

Neben den frühen Arbeiten von Eisenstadt (1954) und Saunders (1956) stellt die Theorie der strukturellen und anomischen Spannungen von Hoffmann-Nowotny (1970) eine der wichtigsten Arbeiten auf diesem Gebiet dar und soll deswegen auch etwas ausführlicher dargelegt werden. Die zentralen Dimensionen der Theorie sind Macht und Prestige. Macht wird, in Anlehnung an Max Weber, definiert als das Ausmaß, in dem ein Anspruch auf Teilhabe an sozialen Werten durchgesetzt werden kann. Prestige stellt die Legitimationsfunktion für diese Machtansprüche und den Machtbesitz dar (Hoffmann-Nowotny 1970, 26 und 29). Macht und Prestige sind in jedem Gesellschaftssystem ungleich verteilt, sollten aber auf der Ebene der Akteure weitgehend übereinstimmen. Subsysteme mit einem bestimmten Ausmaß an Macht sollten auch die entsprechende Legitimation für diese Position haben. Kommt es zu einer Differenz zwischen Macht und Prestige, also zu Macht- oder Prestige-„Überschüssen“ oder „Defiziten“, dann führt dies nach Hoffmann-Nowotny (1970, 26f.) im Gesellschaftssystem zu strukturellen Spannungen, die beim einzelnen Akteur auf eine Angleichung von Macht und Prestige hinwirken. Strukturelle Spannungen können bei Akteuren auch zu anomischen Situationen führen, wenn kein Macht-Prestige-Ausgleich möglich ist. Ein Beispiel für einen solchen Spannungszustand wären Mitglieder einer nationalen Minderheit, die in ihrer eigenen Gruppe eine hohe Anerkennung besitzen, aber in der Gesamtgesellschaft nur wenig Macht haben, da der Zugang zu bestimmten Positionen für sie gesperrt ist. Der einzelne Akteur kann nun auf verschiedene Weise versuchen, einen Ausgleich zu erreichen:

- durch eine Veränderung der Position innerhalb der gegebenen Macht- und Prestigeverteilung (soziale Mobilität),
- durch eine Akzentuierung besonders macht- oder prestigehaltiger Positionen im Rollenset des Akteurs (Rollenakzentuierung),
- durch eine Neubewertung der Maßstäbe, nach denen das Subsystem benachteiligt ist (Entstehung von Subkulturen bzw. kultureller Wandel) oder schließlich dadurch, dass
- spannungserzeugende Zustände zugunsten von weniger spannungserzeugenden Zuständen aufgegeben werden (Migration) (vgl. Hoffmann-Nowotny 1970; Franz 1984 65f.; Nauck 1988, 20; Wagner 1989, 35f.).

Wagner (1989) merkt zur Migrationstheorie von Hoffmann-Nowotny kritisch an, dass die Determinanten der Migration noch zu wenig spezifiziert seien, vor allem die Güter und sozialen Werte, an denen die Individuen partizipieren. Auch sollten nach Wagner die Bedingungen, unter denen letztendlich Migration als Mittel der Spannungsreduktion gewählt wird, noch genauer benannt werden.

#### **2.2.4 Mikrotheorien**

Die Frage nach den Faktoren, die Migration beim einzelnen Individuum letztendlich auslösen, muss bei einer Betrachtung auf makrotheoretischer Ebene unbeantwortet bleiben, da die Frage nach individuellen Beweggründen nicht gestellt wird. Diese Lücke versuchen Mikrotheorien zu schließen.

##### *Erste mikrotheoretische Ansätze*

Der Übergang von der Makro- auf die Mikroebene erfolgte durch die Arbeiten von Sjaastad (1962) und Speare (1971). Kern der Ansätze ist ein einfaches Kosten-Nutzen-Modell, das besagt, dass Personen dann wandern, wenn sie erwarten, dass der langfristige Nutzen eines Wohnortwechsels größer ist, als die damit verbundenen Kosten. Wanderung wird hier also als individuelle Investition in Humankapital begriffen. Vertreter dieser Ansätze betonen, dass auch nicht-monetäre Kosten, wie z.B. die Aufgabe des Freundes- und Bekanntenkreises, bei der Migrationsentscheidung eine Rolle spielen. In die Operationalisierung der Modelle zur Berechnung der individuellen Wanderungswahrscheinlichkeit gehen letztlich aber nur monetäre Größen ein. Der Nutzen einer Migration berechnet sich aus der Differenz zwischen dem Einkommen am Herkunftsort und dem zu erwartenden Einkommen am Zielort, abzüglich der Transportkosten. Wie schon bei den Makroansätzen liegen auch hier sehr vereinfachte Modelle zugrunde, die von einem „homo oeconomicus“ ausgehen, der ständig die Vor- und Nachteile eines Wohnungswechsels abwägt und dabei immer seinen Nutzen zu maximieren versucht.

##### *Erweiterungen*

Eine erste Erweiterung erfuhren die oben genannten Modelle durch Wolperts Konzept der Place-Utility (1965), das inzwischen zu den Klassikern der Migrationsforschung gehört. Im Gegensatz zu Sjaastad oder Speare geht Wolpert von anderen - realistischeren - Annahmen aus: Jeder Ort hat für eine Person einen bestimmten Nutzen als Wohnort, wobei sich dieser

Nutzen aus dem Vergleich und der subjektiven Bewertung der Attraktivität eines Ortes mit anderen möglichen Wohnorten erlassen lässt. Ein Umzug wird erst dann erwogen, wenn ein anderer Ort eine bestimmte Nutzenschwelle über- oder der aktuelle Wohnort diese unterschreitet. Die Höhe der Schwelle variiert individuell, vor allem nach Stellung im Lebenszyklus, aber z.B. auch nach Schichtzugehörigkeit. Wird die subjektive Nutzenschwelle unterschritten, bieten sich dem Individuum verschiedene Lösungsmöglichkeiten an, wovon Wanderung eine, aber nicht die wahrscheinlichste ist. Das Individuum kann neben Migration auch seine Anspruchshaltung verändern und den neuen Gegebenheiten anpassen oder versuchen, seine Umgebung so zu verändern, dass seine Ansprüche wieder befriedigt sind. Wolpert unterstellt ferner, dass die Individuen nicht den optimalen, sondern einen zufriedenstellenden Wohnstandort suchen. In diesem Ansatz wird zum ersten Mal hervorgehoben, dass bei der Untersuchung von Migration auch diejenigen, die nicht wandern, in die Analyse mit einbezogen werden müssen (vgl. Kalter 1997, 45f).

Der Ansatz von Beshers (1967), der ebenfalls aus entscheidungstheoretischer Perspektive argumentiert, entfernt sich völlig vom Kosten-Nutzen-Ansatz und richtet sein Hauptaugenmerk auf die externen Beschränkungen der Wohnortwahlen von Familien. Entscheidungseinheiten sind bei ihm nicht Individuen, sondern Familien, wobei geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der Zwänge bestehen, die die Entscheidung beeinflussen. Auf Seite des Mannes spielen berufliche Zwänge eine wichtige Rolle, auf Seiten der Frau dagegen haushaltsbezogene Aspekte, wie die Anzahl und das Alter der Kinder. Damit sind nach Beshers die Berufserfordernisse des Mannes für die großräumige Wohnortwahl ausschlaggebend, während die Präferenzen der Frau kleinräumig wirksam werden. „Thus the wife’s constraints operate within bounds set by the husband’s constraints; the wife influence is greatest at the small scale“ (Beshers, 1967, 136). Beshers Konzept ist sehr vom vorherrschenden Familientyp seiner Zeit geprägt, er unterstellt die klassische Rollenteilung, in der der Mann als alleiniger Ernährer der Familie agiert und die Frau - nicht berufstätig - für Kinder und Haushalt verantwortlich ist. Das Konzept kann deshalb nur unter Einschränkungen auf die aktuelle Situation übertragen werden, d.h. die beruflichen Zwänge als Auslöser für Migration sind sicher immer noch aktuell, während sich aufgrund der geänderten Stellung der Frau auch ihre Rolle im Entscheidungsprozess geändert haben dürfte.

#### *Neuere Ansätze: Werterwartungstheorien*

In den neueren Ansätzen zur Erklärung von Migration kommt häufig die Werterwartungstheorie zum Tragen (vgl. z.B. Esser 1980; De Jong und Fawcett 1981, Gardner 1981). Es handelt sich bei diesem Ansatz um eine allgemeine Entscheidungs- und Handlungstheorie, die u.a. auch auf das Gebiet der Migrationsforschung angewandt wurde. Die Grundidee ist, dass ein Individuum in einer entsprechenden Situation aus mehreren Handlungsalternativen diejenige auswählt, von der es subjektiv den größten Nutzen erwartet. Übertragen auf Migrationsentscheidungen heißt dies, dass ein Individuum zwischen mehreren Wohnortalternativen diejenige wählt, die ihm den höchsten erwarteten Nettonutzen bringt. Als Spezialfall kann auch die Alternative zwischen Wanderung oder dem Verbleib am Wohnort modelliert werden. Der Entscheidungsprozess lässt sich damit wie folgt skizzieren: Die Ansprüche und Erwartungen eines Individuums an seinen aktuellen Wohnort stimmen nicht mehr mit seiner Wahrnehmung

bzw. Bewertung des Ortes überein. Das Individuum kann nun versuchen, sein Anspruchsniveau anzupassen oder seine Umgebung seinen Wünschen entsprechend zu verändern. Entschieden es sich dagegen für die dritte Möglichkeit, Migration, dann werden Informationen über mögliche andere Wohnorte und die entsprechenden Wanderungskosten sowie über mögliche Hindernisse gesammelt. In einem letzten Schritt wird aufgrund der vorhandenen Informationen entschieden, ob ein Ortswechsel stattfindet.

Kalter (1998, 1997) führt diesen Ansatz weiter aus. Er weist u.a. darauf hin, dass Wanderungsentscheidungen selten von einzelnen Individuen getroffen werden, sondern von Haushalten. Die empirisch belegte Tatsache, dass Paare oder Familien seltener wandern als Einzelpersonen, erklärt er dadurch, dass die Kosten einer Wanderung, besonders bei Doppelverdienern, wesentlich höher sein können als bei Einzelpersonen. In einer späteren Arbeit stellt er heraus, dass der Entscheidungsprozess bei Paaren häufiger bereits in einem sehr frühen Stadium abgebrochen wird: In Antizipation der Verhandlungsschwierigkeiten mit dem Partner und den daraus resultierenden Problemen für die Partnerschaft wird der Wunsch nach einem Ortswechsel überhaupt nicht artikuliert, sondern bereits „im Kopf ad acta gelegt“ (Kalter 1998, 306). Ein weiteres Problem, das Kalter anspricht, ist die Tendenz zur Sesshaftigkeit, d.h. auch Personen, die ihren Nutzen durch Wanderung mit Sicherheit optimieren könnten, bleiben an ihrem Wohnort. Ein Befund, der der Werterwartungstheorie auf den ersten Blick widerspricht. Kalter integriert diese Tatsache dadurch in das Konzept, indem er berücksichtigt, dass Individuen bei ihren Entscheidungen nicht nur monetäre Kosten kalkulieren, sondern auch soziale, z.B. Netzwerke oder ortsspezifische Kenntnisse, die sie sich erworben haben. Unter diesem Gesichtspunkt kann der Verbleib am Wohnort dann wieder wesentlich „rationaler“ erscheinen als unter dem rein monetären Aspekt. Ein letzter möglicher Einwand gegen das Modell, den Kalter zu entkräften versucht, ist schließlich, dass Akteure nicht nur aufgrund ihrer individuellen Präferenzen entscheiden können, ob sie wandern oder nicht, sondern dass sie sich in einer Situation befinden können, in der nicht mehr von einer Wahl gesprochen werden kann, z.B. bei Vertreibung oder Flucht. Er definiert auch diese Situation als Wahlmöglichkeit, allerdings mit nicht realisierbarem Nutzen und sehr hohen Kosten bei der Entscheidung zur Nicht-Wanderung (ebd., 64).

### *Lebenslaufansatz*

Während in den bisherigen Erklärungsansätzen meist gefragt wurde *wann* oder *warum* jemand wandert, geht der letzte hier vorzustellende Ansatz der Frage nach, *wer* wandert und wer nicht. Wagner (1989) hat die Bedeutung von objektiven, sozialen Merkmalen, wie z.B. Alter, Bildung oder Familienstand und deren Veränderung im Lebensverlauf für das Wanderungsverhalten von Individuen untersucht. Allerdings soll der Lebenslaufansatz nicht als Theorie zur Erklärung räumlicher Mobilität angesehen werden, sondern vielmehr als Instrument dafür dienen, verschiedene individuelle Bedingungen, wie den familialen Lebensverlauf, den beruflichen Werdegang, die Erwerbs- und Wohnbiographie zu verbinden, um in der Zusammenschau neue Erkenntnisse zu erlangen.

Wagner belegt, dass eines der entscheidenden Merkmale bei Migranten das Alter ist. In der Phase zwischen 20 und 24 Jahren ist die Mobilität am höchsten – vor allem auch die beruflich

bedingte. Sie sinkt dann langsam ab und findet nach dem 30. Lebensjahr nur noch auf einem relativ niedrigen Niveau statt. Zunehmendes Alter stellt danach ein wachsendes Hemmnis für Mobilität dar, ebenso wie Wohneigentum, dessen Wahrscheinlichkeit mit zunehmendem Alter wächst. Als weitere Migrationshemmnisse benennt Wagner außerdem die Familiengründung, die Erwerbstätigkeit von Ehepartnern und hohe Wohnstandards. Als *migrationsfördernd* ist dagegen das Bildungsniveau zu bewerten, d.h. Personen mit höherer Bildung wandern häufiger und wechseln dabei eher zwischen ländlichen und städtischen Gebieten als Personen mit niedrigerer Bildung. Das Bildungsniveau ist aber wiederum eine Folge der regionalen Herkunft und somit der sozialstrukturellen Opportunitätsstrukturen. Schließlich hängt Mobilität auch von der individuellen Wohnbiographie ab. Wer in seiner Kindheit bereits öfter umgezogen ist, tut dies mit einer größeren Wahrscheinlichkeit auch später wieder (Wagner 1989; Hackl 1992). Dieser Befund wird auch in einer aktuellen Studie aus den USA bestätigt (Myers 1999).

### *Mobilität von Familien*

1996 wurde eine Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Familie und Senioren fertiggestellt (vgl. Hagemann-White et al. 1996), die von allen vorgestellten Arbeiten vom Ansatz her die größte Ähnlichkeit mit der vorliegenden Studie aufweist. Die Ausgangsfragen lauteten: Wie stark sind Familien von Mobilität betroffen? Wie sieht die Entscheidungssituation in der Familie aus? Wie wirkt sich Mobilität auf den Zusammenhalt der Generationen aus? Basis dieser rein deskriptiven Studie sind eine größere standardisierte und eine kleine qualitative Befragung, wobei die Vergleichsdimension alte – neue Bundesländer besonders berücksichtigt worden ist. Mit „Migration“ werden in der Studie Nah- und Fernumzüge bezeichnet. Theoretisch wird mit dieser Studie kein neuer Ansatz angestrebt, aus diesem Grunde werden nur einige der in der Studie aufgeworfenen Fragen und die entsprechenden empirischen Ergebnisse, die auch für die vorliegende Arbeit von Interesse sind, deskriptiv dargestellt.

*Altersselektivität:* Migration ist altersselektiv und findet hauptsächlich in sehr jungen Jahren statt. Familienumzüge werden am häufigsten zwischen 25 und 34 Jahren durchgeführt. In dieser mobilen Phase laufen bei Familien berufliche Etablierungsprozesse und familiäre Entscheidungen für Kinder weitgehend parallel bzw. müssen aufeinander abgestimmt werden. *Soziale Selektivität:* Ein wesentlicher Teil der Familienumzüge ist durch den Beruf (des Mannes) motiviert und betrifft in hohem Maße den Dienstleistungssektor mit mehrstufiger Ausbildung, in Westdeutschland vor allem (leitende) Angestellte und (höhere) Beamte und in Ostdeutschland vermehrt Facharbeiter und Arbeiter. Berufliche Umzüge von Westdeutschen sind meistens innerhalb einer gesicherten beruflichen Laufbahn und mit Aufstieg verbunden, während Umzüge von Ostdeutschen häufiger in ungesicherten Arbeitsverhältnissen stattfinden. *Geschlecht:* Es gibt zahlenmäßig keine signifikanten Unterschiede zu den Migranten, aber im Hinblick auf die Umzugsgründe kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass die Umzüge von Frauen häufiger privat motiviert sind. *Unterschiede zwischen Kinderlosen und Familien mit Kindern:* Lebensformen mit Kindern sind weniger mobil als solche ohne Kinder. Dennoch sind Familien nicht als immobil zu bezeichnen (S. 61), allerdings ziehen Familien häufiger im Nahbereich unter 50 km um. *Entscheidungssträger:* Der Umzug wird zwar auch mit Freunden und Verwandten besprochen, die Entscheidung selbst wird aber ausschließlich von den Ehe-

partnern gefällt. Dies gilt auch für Kinder. In den Partnerschaften bestehen selten so eindeutige Machtbalancen, dass die Entscheidung von vornherein bei einer Person liegen würde, sondern der Partner muss überzeugt werden. *Mehrgenerationenzusammenhang*: Eltern haben keinen Einfluss auf die Mobilitätsentscheidung, aber erfüllen eine Beraterfunktion. Der Weg-/Auszug der erwachsenen Kinder wird von den Eltern als tiefer Einschnitt erlebt. *Kinder*: Die Intention eines Umzugs ist immer auch zum Wohl des Kindes. Kleine Kinder werden nicht in die Entscheidung miteinbezogen, aber ab dem Kindergartenalter auf den Umzug vorbereitet (Besuche der Region etc.). Je älter die Kinder sind, desto mehr Vorbereitung und Einbezug in den Umzug findet statt, wobei sie aber letztlich nur insofern Entscheidungsmacht haben, als die Eltern in ihrer Verantwortung für die Kindern eine optimale und langfristige Lösung suchen. *Pendeln als Vorstufe oder zur Vermeidung eines Umzugs*: Pendeln, vor allem Wochenendpendeln, führt zu einer hohen Belastung innerhalb der Familien und zu einer Umverteilung der häuslichen Aufgaben auf den nicht pendelnden Partner. Pendeln beide Partner, werden Aufgaben vermehrt extern delegiert. *Partner*: Frauen organisieren meist die praktische Umsetzung des Umzugs und über die Fortführung der Alltagsaufgaben hinaus auch die Integration in das neue soziale Umfeld. Frauen werden hier als „Mobilitätspuffer“ bezeichnet.

Ein jüngst veröffentlichte Studie zum Thema „Berufspendeln – ein Jobkiller?“, bei der 1041 Berufstätige zwischen 18 und 50 Jahren in Deutschland im Auftrag des Online Stellenmarkts Jobware befragt wurden (vgl. [www.jobware.de](http://www.jobware.de)), bestätigt in verschiedener Hinsicht die Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Merkmalen (z.B. Alter, Geschlecht, Bildung) und Mobilitätsbereitschaft und sie zeigt, dass die Mobilitätsbereitschaft im Lebensverlauf abnimmt, wobei reine Alterseffekte mit weiteren Merkmale der familialen und der beruflichen Situation interagieren. An der Umzugsbereitschaft und der Bereitschaft zum Fernpendeln wird dies besonders deutlich:

- Die Bereitschaft zum Fernpendeln sinkt mit zunehmendem Alter: 42% der unter 30-Jährigen und 26% der über 30-Jährigen bekunden eine entsprechende Bereitschaft. Die Umzugsbereitschaft sinkt zudem mit der Dauer der Betriebszugehörigkeit: 42% der Beschäftigten mit bis zu zehnjährigeren und nur 28% mit mehr als zehnjähriger Betriebszugehörigkeit zeigten sich umzugsbereit.
- Je kleiner der Haushalt, desto größer die Mobilitätsbereitschaft: 50% der Erwerbstätigen in Ein-Personen-Haushalten sind prinzipiell umzugsbereit, aber nur 29% in Vier-Personen-Haushalten. Die Bereitschaft zum Fernpendeln ist durch die Größe des Haushalts ebenfalls, aber weniger stark beeinflusst: 37% der in Ein- und 30% der in Vier-Personen-Haushalten lebenden Befragten halten tägliche Anfahrtswege von über 50 km für akzeptabel. Dieser Effekt ist natürlich nicht allein auf die Haushaltsgröße zurückzuführen, sondern wird durch mit dem Alter kovariierende Faktoren wie Lebensalter, Familienstand und Kinderzahl mit hervorgerufen.

### 2.2.5 Fazit

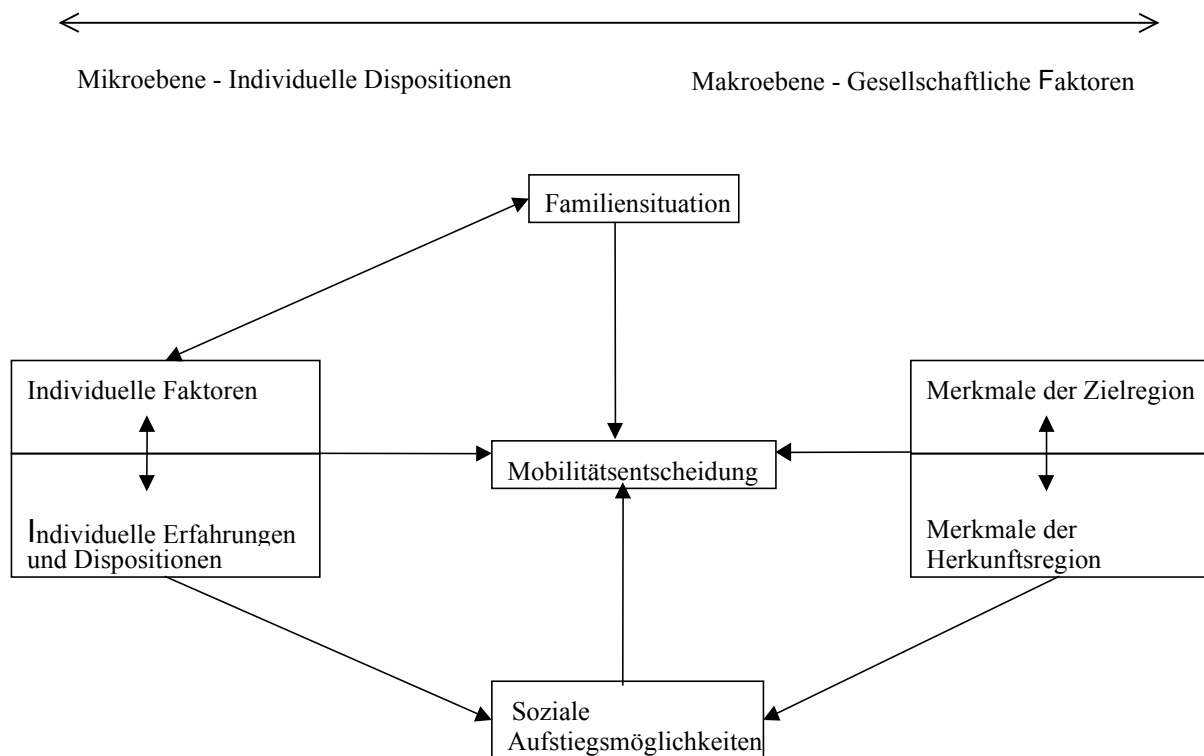
Eine Untersuchung, die sich mit beruflichen Mobilitätserfordernissen und dem individuellen Umgang damit beschäftigt, muss auf der Makro- und auf der Mikroebene ansetzen. Auf der



Makroebene sind besonders die strukturellen Zwänge, die durch die wirtschaftliche Situation ausgelöst werden und die sich mehr oder weniger direkt auf den Arbeitsmarkt übertragen, von besonderer Bedeutung. Hinzu kommen Merkmale von Herkunfts- und potentiellen Zielregionen und soziale Aufstiegschancen und Abstiegsrisiken. Auf der Mikroebene sind die Erwartungshaltungen, die Individuen zu den verschiedenen Strategien im Umgang mit Mobilität veranlassen, auf ihre Ursachen und Entstehungszusammenhänge hin zu analysieren. Dazu sind v.a. individuelle Erfahrungen mit Mobilität, soziodemographische Merkmale von Individuen und die familiäre Situation einzubeziehen. Besonderes Augenmerk ist bei der Analyse von Entscheidungsprozessen auf die Paar- bzw. Familienebene zu legen.

Zusammengefasst: Mobilitätsentscheidungen werden durch Merkmale der Herkunfts- und der (möglichen) Zielregion beeinflusst. Generell bedeuten alle Nachteile der Herkunftsregion, z.B. geringer Freizeitwert, eine allgemein schlechte Arbeitsmarktlage oder wenig Infrastruktur, Vorteile der Zielregion - sofern diese Merkmale dort günstiger sind - wirken sich deshalb positiv auf eine Mobilitätsentscheidung aus. Dagegen können sich andere Merkmale der Herkunftsregion, z.B. die Einbindung in soziale Netze, niedrige Grundstückspreise oder Wohneigentum mobilitätshemmend auswirken. Die Bewertung der möglichen Zielregionen hängt stets auch von den Merkmalen der Herkunftsregion ab, wobei die Zielregion in vielen oder in besonders wichtigen Bereichen mehr als die Herkunftsregion bieten muss. Die Merkmale der Herkunftsregion dienen als Vergleichsbasis für die Entscheidung, ob Mobilität zu einer Verbesserung in subjektiv wichtigen Bereichen und damit auch zu sozialem Aufstieg führt. Hinzu kommen individuelle Faktoren, die zum Teil in direkter Korrespondenz mit individuellen Mobilitäts Erfahrungen stehen. Diese Erfahrungen wirken sich direkt auf die Mobilitätsentscheidung aus. Zudem sind Geschlecht, Alter und Bildung bekannte Einflussfaktoren regionaler Mobilität. Neben diesen direkten Einflüssen sind noch weitere Auswirkungen der individuellen Faktoren und Dispositionen in zwei Richtungen erkennbar: Einmal in Richtung sozialer Aufstiegsmöglichkeiten, die u.a. auch von Bildung und Alter abhängen. Dann in Richtung Familiensituation. Die Familiensituation stellt eine Komponente dar, die, wie auch die sozialen Aufstiegsmöglichkeiten, zwischen Mikro- und Makroebene angesiedelt werden muss, da individuelle Entscheidungen und bestimmte Strukturmerkmale die Entscheidungssituation beeinflussen. Familiäre Bindungen wirken sich meist eher hemmend auf Mobilität aus. Eine Partnerschaft führt dazu, dass eventuell zwei Berufskarrieren und zwei Meinungen zum Thema Mobilität vereinbart werden müssen. Leben Kinder im Haushalt, müssen auch diese bzw. deren Bedürfnisse im Entscheidungsprozess mit berücksichtigt werden. Je nach Alter der Kinder muss eventuell auch deren Meinung explizit mit einbezogen werden. Wie bereits erwähnt, bestehen zwischen der Familiensituation und den individuellen Faktoren Wechselbeziehungen, so ist z.B. die Familiensituation durch individuelle Faktoren wie Alter beeinflusst. Modellhaft lässt sich die Mobilitätsentscheidung wie folgt darstellen (vgl. Grafik 1):

Grafik 1: Komponenten der Mobilitätsentscheidung



Erläuterungen zu Grafik 1:

- *Merkmale der Zielregion*: allgemeine Arbeitsmarktsituation, Lohnniveau, Wohnqualität, Grundstückspreise; Freizeitwert usw.
- *Merkmale der Herkunftsregion*: aktueller Arbeitsplatz, allgemeine Arbeitsmarktsituation, Wohnqualität, Wohneigentum, soziale Integration, Freizeitwert usw.
- *Soziale Aufstiegsmöglichkeiten*: Merkmale des potentiellen neuen Arbeitsplatzes wie Status, Karrieremöglichkeiten, Gehalt u.ä.
- *Familiensituation*: Anzahl und Alter der Kinder, Berufstätigkeit des Partners usw.
- *Individuelle Faktoren*: Alter, Bildung, Geschlecht usw.
- *Individuelle Erfahrungen und Dispositionen*: bisherige Mobilitätsbiographie; Persönlichkeitsmerkmale, Einstellungen u.ä.

### 2.3 Psychologische und familiensoziologische Stresstheorien

Partnerschaftliche und familiale Lebensformen, die durch berufliche Mobilität geprägt sind, sind, so unsere These, mit spezifischen Nachteilen und Vorzügen verbunden. Zu den Nachteilen sind Belastungen zu zählen, die für die mobile Person, den Partner oder die Partnerin oder die Familie entstehen. In dieser Studie soll erstmals eine vergleichende Beschreibung von Belastungen erfolgen, die Menschen in verschiedenen mobilen und nicht mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen erleben. Die Fragestellung steht vor einem stresstheoretischen Hintergrund: Belastungen, so die Annahme aller Stresskonzepte, können sich negativ

auf die psychische und/oder physische Befindlichkeit auswirken, eine Annahme, die mittlerweile vielfach belegt ist (Faltermeier 1994; Diener 1984). Ein belastender Lebensstil steht in Zusammenhang mit verschiedenen Erkrankungen wie z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Matthews 1982) oder Störungen des Immunsystems (z.B. O'Leary 1990). Studien belegen zudem, dass sich Belastungen negativ auf die Partnerschaftszufriedenheit auswirken und das Risiko einer Trennung erhöhen (u.a. Bodenmann 1995).

Stress oder Belastung - beide Begriffe werden im Folgenden synonym verwendet - gehören zu den populärsten wissenschaftlichen Konzepten: Sie sind in verschiedenen Disziplinen, insbesondere Psychologie, Soziologie und Medizin beheimatet und entsprechend vielfältig sind die vorliegenden Begriffsdefinitionen (zusammenfassend siehe Laux 1983). In der psychologischen sowie der familiensoziologischen Stressforschung lassen sich im wesentlichen drei grundlegende Stresskonzepte voneinander unterscheiden (vgl. Laux 1983). Es handelt sich dabei um: (a) reizzentrierte Stressmodelle, in denen Stress über situative Bedingungen operationalisiert wird, (b) reaktionszentrierte Stressmodelle und (b) interaktionistische und transaktionale Konzepte, in denen Stress als eine bestimmte Person-Umwelt Beziehung konzipiert wird. Im Weiteren soll nun ein kurzer Überblick über einige ausgewählte Stresskonzepte erfolgen. Dabei wird zunächst auf Theorien eingegangen, die Stress auf der Ebene des Individuums konzipieren. In einem zweiten Schritt werden Theorien vorgestellt, die sich mit der Entstehung von Belastungen auf der Ebene von Partnerschaft bzw. Familie befassen. Abschließend wird die Bedeutung der Konzeptionen für die vorliegende Studie kurz resümiert.

### 2.3.1 Individuumsbezogene Theorien

Einen wichtigen Ausgangspunkt der Stressforschung markieren die Arbeiten von Selye, der unter Rückgriff auf die Arbeiten von Cannon (1914; 1935), entscheidend zur Popularisierung des Stressbegriffs beitrug (Selye 1974 1976a/b). Selyes Stresskonzept ist den reaktionsbezogenen Theorien zuzuordnen. Er konzipiert Stress als ein spezifisches physiologisches Syndrom, das er als „Generelles Adaptationssyndrom“ bezeichnet. Jede Veränderung, die durch psychische oder physiologische Reize hervorgerufen wird, löst diese messbare Konfiguration verschiedener körperlicher Reaktionen aus. Selye unterscheidet zwischen positivem Stress (Eustress) und schädlichem Stress (Distress). Langfristiger und permanenter Stress, so Selye, ist gesundheitsschädigend. Eine Hauptkritik an Selyes Modell richtet sich darauf, dass es sich um ein reines Reiz-Reaktionsschema handelt, das Eigenschaften der Person oder intrapsychischen Prozessen keine Bedeutung bei der Entstehung von Stress beimisst. Seine Konzeption wird von anderen Modellen abgelöst. Dabei können zwei Richtungen unterschieden werden: Zum einen begründete sich mit den Arbeiten von Holmes und Rahe die life-event Forschung, die den reizzentrierten Stressmodellen zuzuordnen ist. Zum anderen interaktionistische und transaktionale Stressmodelle, die kognitiven Bewertungsprozessen eine entscheidende Bedeutung beimessen.

Ausgangspunkt der Theorie von Holmes und Rahe (1967) ist, dass einschneidende Lebensereignisse eine Neuanpassung der Person an veränderte Lebensumstände erfordern und dadurch Stress induzieren. Dabei spielt es keine Rolle, inwieweit das Ereignis als positiv oder negativ bewertet wird – ein als erfreulich erlebtes Ereignis, wie z.B. Heirat, fordert ebenso Anpas-

sungsleistungen wie der Verlust des Arbeitsplatzes und löst somit Stress aus. Der Umfang der Anpassungsleistung, die mit einem bestimmten Ereignis verbunden ist, kann anhand der intersubjektiven Übereinstimmung in einer sozialen Gruppe ermittelt werden. Der ermittelte Wert lässt sich auf alle Personen übertragen, die mit diesem Ereignis konfrontiert werden. Die Theorie kann daher als intersubjektiv-objektiver Ansatz bezeichnet werden (Weber 1997, 2). Holmes und Rahe entwickelten einen Fragebogen, der anhand der Anzahl erlebter life-events die individuelle Belastung messen soll. Ein hoher life-event-Wert so Holmes und Rahe, führt zu Einbußen des psychischen und/oder physischen Wohlbefindens (Masuda und Holmes 1978; Rahe und Arthur 1978). An die life-event Forschung werden zwei zentrale Kritikpunkte herangetragen: Die Annahme, dass ein Ereignis für alle Betroffenen in gleicher Weise belastend ist, wird in Frage gestellt. Der zweite Vorwurf richtet sich darauf, dass die Konzentration auf einschneidende Ereignisse zur Vernachlässigung der kleineren alltäglichen Belastungen führt, die in der Summe eine größere Bedeutung für die Befindlichkeit haben können als life-events. In neueren Konzeptionen der life-event Forschung wird die subjektive Bewertung, wie sie für die Stresskonzeption von Lazarus kennzeichnend ist, bei der Bemessung des Belastungsmaßes eines Ereignisses einbezogen (Filipp 1990; Vossel 1987).

*Die transaktionale Theorie* von Lazarus und seiner Arbeitsgruppe kann seit den 1970er Jahren als die prominenteste und gängigste psychologische Stresskonzeption bezeichnet werden (Lazarus 1966, 1984, 1991). Wie allen interaktionistischen Theorien liegt ihr die Annahme zugrunde, dass Eigenschaften der Person die Wahrnehmung und kognitive Strukturierung von Situationen beeinflussen (vgl. Laux 1993, 470). Doch im Unterschied zu interaktionistischen Ansätzen wird anstelle eines monokausalen Verhältnisses zwischen Situation und Person eine reziproke Beziehung zwischen Situation und Person angenommen, die als Transaktion bezeichnet wird. Stress entsteht vor dem Hintergrund folgender Bewertungsprozesse: Im Rahmen einer Primärbewertung wird geprüft, ob eine Situation herausfordernd, schädigend oder bedrohend ist. Ist dies der Fall, werden in der nun folgenden Sekundärbewertung die eigenen Bewältigungsressourcen geprüft. Kommt die Person zu dem Ergebnis, dass bestehende Handlungsmöglichkeiten oder Fähigkeiten stark beansprucht werden, an Grenzen geraten oder überschritten werden, entsteht Stress. Im Gegensatz zum Ansatz von Holmes und Rahe wird hier Stress zu einer Erfahrung, die vor einem individuellen Hintergrund steht: In Abhängigkeit von den spezifischen Merkmalen der Person wird einer Situation eine bestimmte Bedeutung zugewiesen. D.h. ein und dieselbe Situation kann von der einen Person als belastend und von der anderen als nicht belastend empfunden werden. Welche Merkmale in welcher Weise den Bewertungsprozess beeinflussen, ist eine zentrale Forschungsfrage. Als relevante Konstrukte, die interindividuelle Unterschiede erklären, gelten u.a. folgende Persönlichkeitsmerkmale (Bartlett 1998): Die Überzeugung Ereignisse beeinflussen zu können (locus of control); hardiness – ein Konzept von Kobasa (1979), in dem physiologische, genetische, soziale und psychologische Ressourcen, die die Stressresistenz einer Person bestimmen, zusammengefasst werden sowie Kohärenzgefühl – eine allgemeine Grundhaltung eines Individuums gegenüber der Welt und dem eigenen Leben, die sich durch eine hohe Kontrollüberzeugung und eine optimistische Grundeinstellung auszeichnet (Bengel, Strittmatter und Willmann 1998).

Der differentielle Einfluss der Umwelt spielt im Rahmen der psychologischen Stressforschung eine eher untergeordnete Rolle. Als relevante Merkmale gelten u.a. soziale Unterstützung und die sozioökonomische Situation. Weber weist darauf hin, dass in den derzeit gängigen psychologischen Stresskonzeptionen die Bedeutung des sozialen Kontextes für die Wahrnehmung und Bewältigung von Stress vernachlässigt wird. Bewältigung wird bei Lazarus zu einem individuellen Geschehen, das in keinem Zusammenhang mit der jeweiligen Gesellschaft steht. Bei Holmes und Rahe wird das Belastungsausmaß von Ereignissen, die die Lebensführung verändern, anhand intersubjektiver Übereinstimmung ermittelt. Doch bleibt der soziale Konstruktionsprozess hierbei unberücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass das soziale Urteil einen „objektiven“ Belastungsgrad wiedergibt (Weber 1997, 2). Vor dem Hintergrund einer sozial-konstruktivistischen Perspektive führt Weber daher das Konzept sozialer Regeln bei der Wahrnehmung und Bewältigung von Belastungen ein (Weber 1997). Für die Belastungswahrnehmung bedeutet dies, dass soziale Regeln einen entscheidenden Einfluss darauf haben, welche Situation als belastend bewertet wird.

### **2.3.2 Stresskonzeptionen auf der Ebene von Partnerschaft und Familie**

Innerhalb der Familiensoziologie entwickelte sich mit den Arbeiten von Angell (1936), Cavan und Ranck (1938) sowie Koos (1946) die Familienstressforschung (zusammenfassend: Limmer 2001 i.E.). Ziel der Ansätze ist es bis heute, den zeitlichen Verlauf familialer Krisen zu beschreiben. Dabei stand zunächst die Analyse von Krisen im Mittelpunkt, die durch große gesellschaftliche Probleme wie z.B. Massenarbeitslosigkeit oder durch Kriege ausgelöst werden. Später weitete sich der Anwendungsbereich aus und es werden alle potentiell kriseninduzierenden Ereignisse untersucht.

Im Rahmen der psychologischen Stressforschung wurden bis in die 1990er Jahre ausschließlich individuumsbezogene Ansätze entwickelt – die Entstehung von Stress in Partnerschaften oder Familien war kein Thema. Erst die Arbeiten von Schneewind (1991), Bodenmann und Perrez (1991) und Bodenmann (1995) leiteten hier eine Wende ein.

Eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung der Familienstressforschung haben die Arbeiten von Hill (1949, 1958). Das von ihm formulierte ABC-X Modell der Krisenentstehung, das den interaktionsbezogenen Stressmodellen zuzurechnen ist, ist die Grundlage aller nachfolgenden Arbeiten. Ein Ereignis (A), dem ein bestimmtes Belastungspotential inhärent ist, kann in Abhängigkeit der vorhandenen familialen Ressourcen (B) und der familialen Definition des Ereignisses (C) eine Krise (X) auslösen. Von einer Krise wird dann gesprochen, wenn die Belastungsintensität, die durch ein einzelnes Belastungsereignis oder durch eine Ansammlung verschiedener Belastungen hervorgerufen wird, die Entwicklung neuer Verhaltensmuster fordert (Hill 1949, 51). In der Folge trugen insbesondere McCubbin und Patterson et al. (1983a/b) zur Weiterentwicklung des Modells bei. Mit dem doppelten ABC-X Modell und dem nachfolgenden „Typology Model of Family Adjustment and Adaptation“ (McCubbin und McCubbin 1989) werden u.a. folgende Neuerungen eingeführt: Die statische wird durch eine prozessorientierte Sichtweise abgelöst, d.h. die Entstehung und die Anpassung an eine Krise werden im zeitlichen Verlauf analysiert. Durch die Einführung des Bewältigungskonzepts wird die monokausale Beziehung zwischen dem Ereignis und der Familie zugunsten ei-

ner reziproken Beziehung verändert. Dies und die Einführung von Bewertungsprozessen bei der Definition des Ereignisses führt zu einer Annäherung an das transaktionale Stressmodell von Lazarus. Im Rahmen des „Typology Model of Family Adjustment and Adaptation“ werden zudem weitere Konzepte, die im Zusammenhang mit der Bewertung und Anpassung an Ereignisse stehen, eingeführt:

- **Vulnerabilität:** Die Vulnerabilität einer Familie wird von zwei Faktoren bestimmt. Es handelt sich dabei zum einen um die Gesamtheit der Anforderungen, die sich der Familie beim Eintritt eines Belastungsereignisses stellen. Zum anderen wird angenommen, dass mit den einzelnen Phasen des Familienentwicklungsprozesses sowohl spezifische gesellschaftliche Anforderungen als auch spezifische Ressourcen und familiäre Stärken verknüpft sind. Jede Phase hat somit einen spezifischen Einfluss auf die Vulnerabilität.
- **Familientypus:** Es wird angenommen, dass Familien charakteristische überdauernde Annahmen, Interaktionsmuster und Bewertungen entwickeln, die die Krisenanfälligkeit beeinflussen.
- **Familiäre Widerstandskräfte:** Alle Fähigkeiten einer Familie, die dazu beitragen eine Krise zu verhindern und die Anpassung an bestehende Anforderungen zu fördern, werden hier subsummiert.

Schneewind (1991) legt mit seinem integrativen Stressmodell eine Weiterführung des doppelten ABC-X Modells vor. Im Unterschied zur ursprünglichen Konzeption werden systemische Aspekte stärker hervorgehoben und der Stressbegriff sowie die Zielsetzung und Effektivität familialer Bewältigung weiter differenziert. Zentral bei der Ausarbeitung des Stressbegriffs ist die Unterscheidung zwischen

- Belastungen, die durch antizipierte oder faktische Bewältigung von Stressoren entstehen (Bewältigungsstress),
- Belastungen, die sich durch die Unfähigkeit zur Stressbewältigung einstellen (Krisenstress),
- Stress, der bei fehlenden Bewältigungsmöglichkeiten und/oder fehlender Bewältigungsmotivation ertragen wird (Duldungsstress).

Die Arbeitsgruppe von Burr (Burr et al. 1994) legt ein systemisches Familienstressmodell vor und verlässt damit den Rahmen der ABC-X Forschung. Kernelemente des ABC-X Modells bleiben erhalten, wie z.B. die familiäre Situationsdefinition, doch interessiert nicht mehr die deterministische Beziehung zwischen der Situationsdefinition der Familie und der Krisenentstehung, sondern der Einfluss der Definition auf verschiedene Prozesse innerhalb des Familiensystems (Burr et al. 1994, 38). In der Konzeption der Arbeitsgruppe von Burr entsteht Stress dann, wenn das System Familie nicht über ausreichende Transformationsregeln verfügt, um Ereignisse so zu verarbeiten, dass die angestrebten familialen Standards erreicht werden.

Eine Hauptkritik an den vorgestellten Familienstressmodellen ist, dass die Familie als Einheit konzipiert und dabei die Bedeutung der Familienmitglieder als Individuen nicht berücksichtigt wird. Ferner dominiert die Beschäftigung mit der Entstehung und Bewältigung familialer

Krisen, während die Beschäftigung mit Mikrostressoren bzw. „daily hassles“ ein eher randständiges Thema ist.

Während sich die vorgestellten Theorien in der Tradition der familiensoziologischen Stressforschung entwickelt haben, steht Bodenmann in der Tradition der psychologischen Stressforschung. Ausgehend von der Theorie von Lazarus entwickelt er sein systemisch-transaktionales Stress-Coping-Konzept für Partnerschaften. Menschen in partnerschaftlichen Lebensformen fühlen sich dann belastet, wenn „jeder Partner für sich genommen bzw. die Synergie beider Partner und ihrer externen individuellen und dyadischen Ressourcen nicht dazu ausreichen, die internen oder externen Anforderungen an jeden einzelnen bzw. das Paar angemessen zu bewältigen“ (Bodenmann 1995, 33). Bodenmann setzt bei der Weiterführung der Theorie von Lazarus an den Bewertungsprozessen an. Bei der Primäreinschätzung wird die Bedeutung der Situation für die eigene Person wie für den Partner beurteilt und es erfolgt eine Bewertung im Hinblick auf das Paar als Dyade. Auch bei der Sekundäreinschätzung werden neben den eigenen Bewältigungsressourcen die des Partners sowie die gemeinsamen Ressourcen beurteilt. Der Bewertung einer Situation als Belastung schließt sich ein Bewältigungsprozess an, der auf einem kognitiven, teils offenem Abstimmungsprozess der Partner basiert. Im Rahmen des Kaskadenmodells von Stress und Coping arbeitet Bodenmann (1997c) das Verhältnis zwischen individuellen Bewältigungsstrategien und Strategien, die auf Mitwirkung der sozialen Umwelt abzielen, aus. Es wird angenommen, dass bei einer Belastung – unabhängig davon, ob der Partner in der Situation anwesend ist oder nicht – zunächst individuelle Bewältigungsstrategien eingesetzt werden. Bleibt die Belastung bestehen, werden die individuellen Strategien durch dyadische Strategien ergänzt. Setzt sich die Belastung weiterhin fort, wird mit zunehmender Wahrscheinlichkeit flankierend zu den bestehenden Bewältigungsbemühungen soziale Unterstützung von außen mobilisiert.

### 2.3.3 Fazit

Im Rahmen der vorliegenden Studie interessieren Belastungen, die Menschen im Zusammenhang mit der spezifischen mobilen oder nicht mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensform erleben. Dabei soll die Perspektive beider Partner berücksichtigt werden und wir nehmen an, dass die Belastungen auf verschiedenen Ebenen angesiedelt sein können. Als relevant erachten wir dabei insbesondere die Ebene des Individuums, der Partnerschaft, des Kindes bzw. der Familie, des Berufs und des Bürgerengagements. Im Unterschied zum intersubjektiv-objektiven Ansatz von Holmes und Rahe (1967) gehen wir nicht davon aus, dass bestimmten Mobilitätsformen oder Mobilität an sich ein bestimmtes Belastungsausmaß inhärent ist. Vielmehr folgen wir dem transaktionalen Ansatz, demzufolge das Belastungserleben aus der Wechselbeziehung von Person und Umwelt resultiert. Die dargelegten Familienstressmodelle sind als theoretischer Rahmen für die vorliegende Studie ungeeignet, da sie Familie bzw. das Paar als Einheit konzipieren und die individuelle Perspektive der Familienmitglieder bzw. Partner hier nicht von Interesse ist. Als adäquater theoretischer Rahmen erscheint uns das systemisch-transaktionale Stress-Coping-Modell von Bodenmann, der das Belastungserleben der Partner als Individuen im Kontext ihrer partnerschaftlichen Lebensform ausarbeitet.

Bedeutsam ist für uns auch der Ansatz von Weber, demzufolge soziale Regeln und Normen einen wichtigen Einfluss auf das Belastungserleben und die Bewältigung aufweisen. Damit schafft Weber eine Verknüpfung zwischen dem Erleben des Individuums und seiner sozialen Umwelt. Soziale Normen sind sowohl für den einzelnen als auch die soziale Gruppe nützlich. Regeln, die Aussagen darüber treffen, welche Situationen als Belastung wahrzunehmen sind, dienen dazu, individuelle und soziale Störungen zu verhindern oder zumindest einzuschränken. Soziale Bewältigungsregeln stellen adaptive Problemheuristiken zur Verfügung, die eine Orientierungshilfe bei Auswahl von Bewältigungsstrategien sind. Es ist zu vermuten, dass im Fall von nichtkonventionellen Lebensformen – hierzu zählen wir auch mobile Lebensformen – vergleichsweise wenige soziale Regeln der Belastungswahrnehmung und Bewältigung vorliegen. Bei der Einordnung der eigenen berufsmobilen Lebensform – also beispielsweise die Klärung der Frage, inwieweit Fernpendeln eine belastende Lebensform darstellt – sind die Betroffenen in höherem Maße auf sich gestellt. Gleiches gilt für die Entwicklung angemessener Bewältigungsstrategien. Dies eröffnet einerseits individuelle Spielräume, andererseits sind erhebliche individuelle Konstruktionsleistungen gefordert. Misslingen die individuellen Konstruktionsleistungen, kann dies erhebliche negative Folgen nach sich ziehen. Um dies an einem Beispiel zu illustrieren: Folgt ein Fernpendler dem Konzept „ich lebe in einer ganz normalen Familie“ kann dies dazu führen, dass z.B. Auseinandersetzungen mit der Partnerin um die Aufgabenteilung nicht als Belastung der spezifischen Lebensform eingeordnet werden können, sondern als persönliches Problem gedeutet werden.



### 3 Die Konzeption der Studie

#### 3.1 Methodologische Vorbemerkungen

Die Soziologie ist eine multi-paradigmatische und eine multi-methodologische Wissenschaft. Dies wirft zahlreiche Probleme auf und schafft Unübersichtlichkeit und Zersplitterung. Ein wesentlicher Grund für diese Zersplitterung liegt darin begründet, dass die Paradigmen zu meist als sich ausschließende Perspektiven begriffen werden, die unvereinbar nebeneinander stehen oder gar miteinander konkurrieren. Die hier vorliegende Studie folgt einem, wenn man so will, integrativen Paradigma, sowohl in theoretischer wie in methodischer Hinsicht.

Bezüglich Theoriebildung und Menschenbild lassen sich zwei grundlegende Paradigmen, das kollektivistische und das individualistische, unterscheiden (Vanberg 1975). Im ersten Fall handelt es sich um Perspektiven, die von der Vorstellung geleitet werden, der Mensch sei in seinem Denken und Handeln weitgehend determiniert durch gesellschaftliche Strukturen, die ihm als unabänderliche Tatsachen entgegentreten. Der Mensch erscheint dadurch als passives Objekt gesellschaftlicher Verhältnisse. Im zweiten Fall wird hingegen davon ausgegangen, dass der Mensch ein aktiv gestaltendes Subjekt sei, der die ihn umgebenden Strukturen formt. Während in der ersten Perspektive menschliches Tun gleichsam zwangsläufig im gesellschaftlichen Kontext erfolgt, wird menschliches Handeln aus der zweiten Sicht im Sinne einer bewussten, zielgerichteten Schaffung und Beeinflussung der Umwelt aufgefasst, wobei, das sei hier nur angemerkt, nicht intendierte Handlungsfolgen zu nicht geplanten Strukturen führen können.

Der hier verfolgte Ansatz basiert auf einer integrativen Perspektive und geht davon aus, dass menschliches Denken und Handeln nachhaltig durch gesellschaftliche Strukturen geprägt ist, die dem Einzelnen nicht selten als unabänderliche Tatsachen begegnen. Dennoch ist der Mensch ein aktives Wesen, das sich seiner Umwelt anpasst, diese aber auch nach seinen Bedürfnissen gestaltet. Die Erklärung von menschlichem Handeln muss damit auf der Makroebene ansetzen, deren Beschaffenheit und Wirksamkeit thematisieren und sie muss das Individuum in seiner je spezifischen Lebenssituation betrachten, mit seinen Zielen, Ressourcen und Restriktionen. Dies ist theoretisch zu leisten und bei der Wahl der Methode umzusetzen.

Theoretisch ist das Verhältnis von Handeln und Struktur am Besten als Wechselverhältnis zu begreifen, als eine „fortlaufende wechselseitige Konstitution von sozialem Handeln und sozialen Strukturen“ (Schimank 2000, 9). Soziales Handeln bringt Wirkungen hervor, die sich zu sozialen Strukturen verdichten, die ihrerseits das weitere Handeln beeinflussen usf. Individuen handeln damit nicht rein selbstbestimmt, sondern im jeweiligen sozialen Kontext und durch diesen geprägt.

Auf unser Beispiel, die Vereinbarung beruflicher Mobilitätsanforderungen mit der privaten Lebensführung bezogen, bedeutet dies, dass Mobilitätsentscheidungen konzeptionell als Handlungssituationen zu behandeln sind, in denen Individuen angesichts gegebener Verhältnisse die für sie subjektiv günstigste Wahl treffen, wobei Art und Anzahl der Optionen nicht frei bestimmbar sind. Im Sinne Schimanks ist davon auszugehen, dass es sich dabei in der Regel

um „Hochkostensituationen“ handelt, d.h. für den Akteur viel auf dem Spiel steht. Für den Akteur heißt das, dass er sich in einer von drei möglichen Handlungssituationen befindet (vgl. Schimank 2000, 159): Es kann ein „sachlicher Problemdruck“ vorliegen, z.B. wenn jemand arbeitslos ist oder Arbeitslosigkeit abzuwenden ist. In diesem Fall ist der Zwang, beruflich mobil zu sein, unabhängig von der privaten Lebensform, hoch. Der Akteur kann auch einem „sozialen Interdependenzdruck“ ausgesetzt sein, d.h. Macht-, Leistungs- oder Konkurrenzbeziehungen bestimmen die Entscheidungssituation. Vor allem in diesem Fall wird sich der Akteur zweckrational und nutzenorientiert verhalten und das Für und Wider der wahrgenommenen Handlungsalternativen genau abwägen. Wenn z.B. die Entscheidung mobil zu sein, besonderen Status- oder Einkommensgewinn verheißt, wird er sich wahrscheinlich dafür entscheiden und Probleme in seinem Privatleben eher hinnehmen und umgekehrt. Im dritten Fall schließlich, dem „sozialen Konformitätsdruck“, wird sich der Akteur normkonform verhalten, z.B. wenn der Ehepartner auf der Aufrechterhaltung der gegebenen „ehelichen Normalsituation“ besteht und Mobilität ablehnt.

Gesellschaftstheoretisch sind die jüngeren Entwicklungen nun dahingehend zu interpretieren, dass sich Handlungssituationen, die durch einen sachlichen Problemdruck und mehr noch solche, die sich durch einen sozialen Interdependenzdruck auszeichnen, vermehrt haben, während gleichzeitig die Häufigkeit von Situationen mit sozialem Konformitätsdruck zurückgegangen ist. Konkret bedeutet dies, dass Handlungssituationen häufiger geworden sind, die zu einem rationalen, nutzenorientierten Handeln animieren, während normorientierte Entscheidungen abnehmen.

Betrachtet man die empirisch ausgerichteten Sozialwissenschaften wird, wie schon angedeutet, rasch erkennbar, dass sich auch hier verschiedene methodologische Paradigmen relativ unvermittelt gegenüber stehen. Integrationsbemühungen sind auch an dieser Stelle eher selten. Da hier keine breitere Diskussion eröffnet werden kann, soll nur grob zwischen quantitativen und qualitativen Verfahren unterschieden werden, was einer verbreiteten Unterteilung folgt. Quantitative Verfahren haben zumeist zwei Zielsetzungen: (a) Beschreibung der realen Verhältnisse mit dem Ziel verallgemeinerbarer Aussagen und (b) Analyse der Beziehungen zwischen Variablen, mit dem Ziel, Zusammenhänge und Regelmäßigkeiten zu erkennen und Hypothesen zu testen. Qualitative Designs werden u.a. verwendet, um detaillierte Einblicke in die soziale Alltagswirklichkeit von Akteuren zu erhalten, sie werden zur Typenbildung herangezogen und erlauben es, retrospektiv Einblicke in Prozessabläufe zu gewinnen. Qualitative Methoden werden dabei häufig zur Hypothesengenerierung eingesetzt.

Aufgrund der eingangs dargestellten Forschungsfragen dieses Projekts und der Tatsache, dass über den Forschungsgegenstand, mobile Lebensformen, bislang wenige Erkenntnisse vorliegen, erschien es naheliegend und folgerichtig, quantitative und qualitative Designs zu kombinieren. Versuche zur Methodenintegration wurden bereits verschiedentlich vorgenommen, wobei diese entweder einem Phasenmodell folgten, wo es zunächst mit qualitativen Verfahren um die Generierung von Hypothesen geht, die anschließend über quantitative Methoden getestet werden oder im Sinne einer Triangulation angewendet wurden. Bei der Triangulation wird ein Phänomen aus unterschiedlichen Perspektiven erfasst, um dadurch Breite und Tiefe der Ergebnisse zu erhöhen. Die Notwendigkeit zur Anwendung beider Verfahren ist vor allem

dort gegeben, wo, wie in diesem Fall, das Wissen über den Untersuchungsgegenstand vergleichsweise gering ist und Aussagen über die subjektiven Sinnsetzungen und Handlungsorientierungen gemacht werden sollen. Auch kann es, wie bei unserer Fragestellung, sinnvoll sein, das Phasenmodell umzudrehen, d.h. mit der Auswertung quantitativer Daten zu beginnen und deren Ergebnisse mit qualitativ gewonnenen Erkenntnissen zu differenzieren (vgl. Kelle und Erzberger 1999).

Im Einzelnen wurde das hier verwendete Verfahren eines umgedrehten Phasenmodells im Sinne der Logik der Triangulation mit folgenden Zielsetzungen konzipiert:

- Im Mittelpunkt dieses Projekts stehen kleine Bevölkerungsgruppen, über die bislang noch wenig bekannt ist. Daher ist es sinnvoll, im Sinne der „Logik der Triangulation“, quantitativ und qualitativ gewonnene Daten zur wechselseitigen Validierung heranzuziehen. Das ist v.a. deshalb wichtig, weil bei vielen Themen kein zum Vergleich geeigneter Forschungsstand vorhanden ist.
- Da die standardisierte Befragung vor der qualitativen durchgeführt wurde, konnten deren Ergebnisse zur gezielten Auswahl der Teilnehmer für die qualitativen Interviews herangezogen werden.
- Die Ergebnisse der standardisierten und der qualitativen Befragung sollen mit dem Ziel kombiniert werden, allgemeine Aussagen über die Lebenslage mobiler Lebensformen mit den Spezifika konkreter Lebensumstände zu verbinden. Damit sollen, im Sinne einer Verbindung von Makro- und Mikroebene, strukturelle Einflüsse auf das soziale Leben, individuelle Entscheidungskriterien sowie situative Handlungsanreize differenziert werden.
- Die Ergebnisse der auf die aktuellen Lebensumstände fokussierenden standardisierten Befragung können mit den Einblicken der auch auf die biographische Prozesshaftigkeit abzielenden qualitativen Befragung verknüpft werden.

Diese Ziele werden in ähnlicher Form als Stärken und Möglichkeiten einer „mixed methodology“ diskutiert (z.B. Punch 1998; Tashakkori und Teddlie 1998).

### **3.2 Spezifische Forschungsfragen**

In der vorliegenden Untersuchung soll erstmals der Frage nachgegangen werden, wie Menschen in partnerschaftlichen Lebensformen, mit oder ohne Kinder, mit beruflichen Mobilitätsanforderungen umgehen und welche konkreten Lösungen sie im Hinblick auf die Wahl und die Ausgestaltung ihrer Lebensform entwickeln. Dabei interessiert die Entstehung der bestehenden Lebensform, ihre subjektive Bewertung sowie die weiteren Pläne zur Gestaltung der Berufs-, Partnerschafts- und Familienbiographie. Ferner soll untersucht werden, inwieweit die Wahl und das subjektive Erleben der Lebensform von Merkmalen der Partner (z.B. soziodemographische Merkmale) und der Partnerschaft (z.B. Merkmale der Binnenstruktur) beeinflusst werden. Eine weitere Zielsetzung ist es, die Lebensformen und Lebenssituationen, privat und beruflich, von Paaren mit und ohne Kinder, die sich mobil zeigen, mit solchen Paaren

mit und ohne Kinder zu vergleichen, die im Verlauf ihrer Partnerschaftsbiographie nicht mobil waren. Daraus leiten sich folgende konkrete Fragen ab:

1. *Durch welche äußeren Strukturmerkmale zeichnen sich auf Mobilität abgestellte partnerschaftliche bzw. familiale Lebensformen aus?* Es werden Informationen zur Mobilitätsform (u.a. Haushaltsentwicklung, Alltagsorganisation, Merkmale der Mobilität), zu strukturellen Merkmalen der Partnerschaft bzw. der Familie sowie zu individuellen Merkmalen der Familienmitglieder erhoben. Dies führt zu den Fragen
2. *Wer ist mobil? und Wer sind die Partner mobiler Personen?* Dabei geht es darum, soziodemographische Merkmale, Persönlichkeitsmerkmale und subjektive Dispositionen mobiler Menschen und ihrer Partner im Gruppenvergleich darzustellen.
3. *Welche konkreten Umstände geben den Ausschlag, eine partnerschaftliche bzw. familiale Lebensform auf Mobilitätsanforderungen abzustellen?* Individuelle Motive und äußere Erfordernisse, die bei der Entscheidung für eine mobile partnerschaftliche Lebensform eine Rolle spielen, sollen differenziert beschrieben und analysiert werden. Dabei geht es auch um die Frage, inwieweit die konkrete Lebensform als frei gewählt oder als ein von nicht beeinflussbaren äußeren Bedingungen erzwungenes Arrangement erlebt wird.
4. *Welchen Stellenwert haben mobile Lebensformen in der Partnerschaftsbiographie?* Hier geht es darum, Antworten auf die Frage zu finden, wie mobile Lebensformen in die längerfristige Konzeption der Partnerschafts- und Berufsbiographie eingebettet sind. Dabei ist auch von Interesse, inwieweit mobile Lebensformen als zeitlich befristete Phasen oder als langfristige bzw. dauerhafte Lebensform konzipiert werden, und an welche beruflichen oder familialen Ereignisse eine Veränderung der Lebensform geknüpft wird.
5. *Welche spezifischen Gestaltungsaufgaben und welche spezifischen Vor- und Nachteile werden mit unterschiedlichen mobilen Lebensformen verbunden?* Es soll untersucht werden, welche Anforderungen die Partner bei der Ausgestaltung ihrer Lebensform wahrnehmen und welche individuellen Lösungen sie im Umgang mit diesen Anforderungen entwickeln. Ferner soll die subjektive Bewertung der eigenen Lebensform erhoben und der Frage nachgegangen werden, unter welchen Bedingungen die Lebensform als vorteilhaft bzw. als nachteilig bewertet wird.
6. *Werden mobile Lebensformen als different oder als normal wahrgenommen?* Erleben mobile Menschen ihre Lebensform als vom Normalitätskonzept abweichend und welche Reaktionen ihrer sozialen Umwelt in Bezug auf ihre Lebensform nehmen sie wahr? Welcher Art sind wahrgenommene Reaktionen, sind sie ausgrenzend, bedauernd oder anerkennend?
7. *Welche Unterschiede bestehen zwischen mobilen Paaren bzw. Familien und solchen Paaren bzw. Familien, die sich nicht mobil zeigen?* Es wird untersucht, welche Unterschiede auf der Ebene individueller, partnerschaftlicher und familialer Merkmale sowie auf der Ebene externer Bedingungen und Anforderungen zwischen mobilen Paaren und Paaren, die sich bislang nicht mobil zeigten, bestehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die letztgenannte Gruppe aus zwei Teilgruppen zusammensetzt: Zum einen Paare mit und ohne Kinder, die mit Mobilitätsanforderungen konfrontiert wurden und sich diesen Anforder-

rungen bislang widersetzten, zum anderen solche Paare mit und ohne Kinder, denen sich die Frage beruflicher Mobilität nicht gestellt hat.

### 3.3 Forschungsdesign

Das Gesamtdesign weist vier bedeutsame Merkmale auf:

- Die theoretische Einbettung orientiert sich am oben beschriebenen „integrativen Paradigma“, wobei akteurbezogene Variablen und strukturelle Faktoren integriert werden.
- Die Anlage der Studie ist interdisziplinär, indem bei der Untersuchung der Vor- und Nachteile der einzelnen Lebensformen, neben soziologisch relevanten Kriterien, psychologische Konzepte im Rahmen der Stresstheorien eine große Rolle spielen.
- Methodisch wurde ein Methodenmix aus drei aufeinander aufbauenden Verfahren gewählt: Analysen öffentlich zugänglicher repräsentativer Daten, standardisierte Telefonbefragung und leitfadengestützte qualitative Interviews. Bei der Analyse repräsentativer Massendaten (Mikrozensus und Sozioökonomisches Panel) soll ein Einblick in die Verbreitung und in die Charakteristika mobiler partnerschaftlicher und familialer Lebensformen gegeben werden. In der standardisierten Telefonbefragung wurden 400 mobile Personen, davon in 242 Fällen auch ihre Partner sowie 89 nicht mobile Personen und 56 Partner befragt. Ein Teil dieser Personen, insgesamt 309, wurde einige Monate später auch qualitativ interviewt.
- Grundgesamtheit waren alle in einer partnerschaftlichen Lebensform lebenden berufstätigen Personen zwischen 25 bis 59 Jahren mit oder ohne Kinder. Personen ohne Partner, d.h. Singles und Alleinerziehende, gehörten nicht zur Grundgesamtheit. Bei einer Lebensform, den Fernbeziehungen, wurden in geringem Umfang auch in Ausbildung befindliche Personen zwischen 20 und 24 Jahren einbezogen. Die Konzeption der Studie sah vor, dass bei einem größeren Teil der Lebensformen beide Partner unabhängig voneinander mit ähnlichen Messinstrumenten befragt wurden.

Nach umfangreichen Vorstudien wurden fünf Figuren mobiler Lebensformen und, als Vergleichsgruppen, zwei Figuren nicht mobiler Lebensformen definiert (vgl. Kap. 1). In Abhängigkeit von den einzelnen Gruppen wurden unterschiedliche Verfahren zur Stichprobengewinnung für die standardisierten Interviews herangezogen. Im Fall der nicht mobilen Lebensformen und der Umzugsmobilen wurden Daten der Einwohnermeldedateien ausgewählter Regionen (Großraum München, Rhein-Main-Gebiet, Südthüringen und Oberfranken) über Personen mit entsprechenden Merkmalen verwendet und daraus Zufallsstichproben gezogen. Bei Varimobilen, Shuttles und Fernpendlern wurde gezielt in Großbetrieben und öffentlichen Verwaltungen geworben, Annoncen in Zeitungen geschaltet und Aufrufe in gewerkschaftlichen und branchenspezifischen Periodika platziert. Der Rücklauf war sehr unterschiedlich. Einige Aktionen brachten kaum Teilnehmer, andere waren als durchaus erfolgreich anzusehen. Paare mit getrennten Haushalten wurden vornehmlich dadurch rekrutiert, indem zufällig ausgewählte Telefonnummern angerufen wurden, unter denen nur ein Name eingetragen war. Die angetroffenen Personen wurden dann befragt, ob sie in einer Lebensform leben, die nach

unseren Kriterien einer Fernbeziehung entsprach. Ergänzt wurden alle Gruppen durch Schneeballverfahren, wobei rekrutierte Teilnehmer gebeten wurden, ihnen bekannte Personen mit einem uns interessierenden Merkmal zu benennen.

Für jede Gruppe wurde ein eigenes Befragungsinstrument in Form eines voll standardisierten Fragebogens entwickelt. Insgesamt kamen 15 verschiedene Messinstrumente zum Einsatz, je ein Fragebogen pro Gruppe für die mobile Person und für das Partnerinterview sowie ein Fragebogen für alle mobilen Personen zur Abfrage der Standarddemographie und weiterer Themen, wie Fragen zur Erwerbstätigkeit und zur Familiensituation, die für alle identisch waren. Die Befragungen wurden durch geschulte Interviewerinnen per Telefon durchgeführt. Hauptthemen waren: allgemeine Bewertung der Lebensform und der Arbeitsplatzsituation, wahrgenommene Vor- und Nachteile des aktuellen Arrangements und ihre spezifischen psychischen, sozialen und ökonomischen Belastungen sowie Zukunftspläne. Insgesamt wurde 798 Personen interviewt, davon waren 786 Interviews verwendbar. Nach Gruppenzugehörigkeit differenziert, wurden folgende verwendbaren Interviews durchgeführt:

Tabelle 3.1: Übersicht über die standardisierten Interviews

Gruppe	Zielperson	Partner
Umzugsmobile	67	40
Fernpendler	65	45
Varimobile	57	29
Shuttles	106	70
Fernbeziehungen	104	58
Ortsfeste	55	34
Rejectors	34	22
$\Sigma$	488	298

Zum Teil aufgrund bestimmter Merkmale, zum Teil zufällig ausgewählt, wurden mit 326 von diesen Personen leitfadenorientierte Interviews durchgeführt, davon waren 309 Interviews verwendbar. Auch diese Interviews wurden telefonisch realisiert (vgl. den folgenden Abschnitt). Die Interviews wurden auf Tonband mitgeschnitten und anschließend transkribiert. Ziel war es, zusätzliche vertiefende Informationen zu erhalten. Hauptinhalte dieser Interviews waren: der Entstehungszusammenhang, die wahrgenommenen Interdependenzen zwischen beruflichem und privatem Lebenslauf, Selbst- und Fremdwahrnehmung der Lebensform, Alltagsgestaltung der Lebensform und ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Differenziert nach Gruppenzugehörigkeit wurden folgende Interviews durchgeführt:

Tabelle 3.2: Übersicht über die leitfadenorientierten Interviews

Gruppe	Zielperson	Partner
Umzugsmobile	27	19
Fernpendler	36	25
Varimobile	21	13
Shuttles	40	27
Fernbeziehungen	28	24
Ortsfeste	13	09
Rejectors	15	12
Σ	187	122

### 3.4 Das Telefoninterview – eine attraktive Alternative zu den klassischen Befragungsformen

In der empirischen Sozialwissenschaft können zwei grundlegende Formen der Befragung unterschieden werden: Das face-to-face Interview, bei dem die Untersuchungsteilnehmer auf die Fragen einer Interviewerin im persönlichen Kontakt antworten. Die Fragen und die Form der Antwort können bei dieser Art des Interviews in unterschiedlichem Maße vorgegeben sein. Das Spektrum reicht vom vollstandardisierten Interview, bei dem sowohl die Fragen als auch das Antwortformat vorher festgelegt sind, bis zum narrativen Interview, bei dem die Interviewerin lediglich ein Thema vorgibt und im Gesprächsverlauf weitgehend frei formulierte, vertiefende Nachfragen stellt. Die zweite Befragungsform ist die schriftliche Befragung, bei der vollstandardisierte Fragebogen, die postalisch zugestellt oder von einem Interviewer bzw. einer Interviewerin vorgelegt, von den Befragten selbst bearbeitet werden. Neben diesen beiden Zugängen etabliert sich mittlerweile auch das telefonische Interview als dritte Form der Befragung. Im deutschsprachigen Raum wird das Telefoninterview noch vergleichsweise selten genutzt. Zudem ist bisher ausschließlich das vollstandardisierte Telefoninterview, das allenfalls durch einige wenige teilstandardisierte (offene) Fragen ergänzt wird, bekannt. Das Telefoninterview bietet gegenüber dem face-to-face Interview folgende zentrale Vorteile:

- *Zeit- und Kostenökonomie:* Fahrtzeiten und –kosten entfallen, Interviewausfälle verursachen keine Mehrkosten und die Erhebungsphase verkürzt sich. Der ökonomische Vorteil ist insbesondere bei großen und regional weit gestreuten Untersuchungsgruppen immens. Sinkende Telefonkosten führen dazu, dass neben den Interviewkosten kaum weitere Kosten anfallen.
- *Hohe Flexibilität:* Interviewtermine können in besonders hohem Maß auf die Terminpläne der Befragten abgestimmt werden. Die Interviews können weitgehend unabhängig vom Aufenthaltsort der Befragten durchgeführt werden, ein Vorteil, der sich besonders bei mobilen Personen positiv ausgewirkt hat.
- *Geringerer Organisationsaufwand:* Die Terminkoordination ist weniger aufwendig, kurzfristige Terminabsagen oder –änderungen verursachen einen deutlich geringeren Organisationsaufwand.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde ein neuer Weg eingeschlagen: Es wurde nicht nur bei der quantitativen, sondern auch bei der qualitativen Erhebung das Telefoninterview als Befragungsmethode gewählt (Hinweise zu den eingesetzten Telefoninterviews siehe Tab. 3.3). Die Entwicklung dieses Vorgehens wurde durch die spezifischen Charakteristika der vorliegenden Untersuchungsgruppe angestoßen: Die Zielpersonen sind durchgängig berufstätig und bei den mobilen Befragten ist von einer erheblichen Zeitknappheit auszugehen. Zudem war es im Zuge der Stichprobenrekrutierung nicht möglich, sich auf ausgewählte regionale Zentren zu beschränken. Bei dieser Befragtengruppe werden die oben skizzierten Vorteile des Telefoninterviews besonders attraktiv. Maßgeblich dafür, dass wir auch bei der qualitativen Erhebung das Telefoninterview als methodischen Zugang wählten, waren die positiven Erfahrungen einer intensiven Erprobungsphase.

Tabelle 3.3: Das Setting der Telefoninterviews in den verschiedenen Erhebungsphasen

Erhebung	Befragungsform	Durchschnittliche Befragungsdauer
<i>Telefonische Kontaktaufnahme und Vorbefragung (Gruppenzuordnung, Terminvereinbarung)</i>	Vollstandardisierter Fragebogen	10 Minuten
<i>Erster Untersuchungstermin (Standardisierte Befragung von 786 UntersuchungsteilnehmerInnen)</i>	Vollstandardisierter Fragebogen	30 Minuten; 20 Minuten bei Partnerinterviews
<i>Zweiter Untersuchungstermin (Qualitative Befragung von 309 Personen, die bereits am ersten Untersuchungstermin teilgenommen hatten)</i>	Leitfadengeführtes Interview (mit Einwilligung der Befragten Aufzeichnung des Interviews auf Band)	70 Minuten

Da das vollstandardisierte Telefoninterview noch immer eine vergleichsweise selten gewählte Befragungsform ist und das leitfadengeführte Telefoninterview bislang als Befragungsform noch weitgehend unbekannt ist, sollen im Folgenden einige Erfahrungen mit dieser Befragungsmethode berichtet werden. Damit wollen wir zu einer Diskussion und einer weiteren methodischen Überprüfung des Telefoninterviews als Befragungsmethode in der sozialwissenschaftlichen Forschung beitragen.

Im Folgenden wird zunächst kurz auf das vollstandardisierte Telefoninterview eingegangen. Im Anschluss daran wird etwas ausführlicher der Einsatz des leitfadengeführten, halbstandardisierten Telefoninterviews reflektiert. Den berichteten Erfahrungen liegen drei Quellen zugrunde:

- *Rückmeldungen von UntersuchungsteilnehmerInnen:* Einige zufällig ausgewählte UntersuchungsteilnehmerInnen (N=6), die an der quantitativen als auch der qualitativen Befragungen teilgenommen hatten, wurden im Anschluss an die Befragung um ihre Bewertung der Methode gebeten.
- *Erfahrungen der Interviewerinnen:* Die Interviewerinnen wurden zu ihren Erfahrungen mit der Methode befragt.



- *Erfahrungen im Auswertungsprozess:* Die Arbeit mit den qualitativen und quantitativen Daten im Zuge des Auswertungsprozesses erlaubt Rückschlüsse auf Vorzüge und Probleme der Methode sowie auf die Qualität der erhobenen Informationen.

### 3.4.1 Das vollstandardisierte Telefoninterview

Seit Ende der 1970er Jahre wird im deutschsprachigen Raum das vollstandardisierte Telefoninterview zunehmend als Befragungsmethode eingesetzt. Insbesondere außeruniversitäre und kommerzielle Markt- und Meinungsforschungsinstitute setzen diese Methode ein. Dass sich das Telefoninterview im universitären Bereich bisher noch nicht durchgesetzt hat, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass es noch immer im Ruf steht, eine schnelle, billige, jedoch qualitativ minderwertige Form der Datenerhebung zu sein (vgl. Diekmann 1995, 429). Die Mängel, die dem vollstandardisierten Telefoninterview in der Anfangsphase anhafteten, sind mittlerweile weitgehend ausgeräumt. Ein gravierendes Problem stellte die Dichte der Telefonanschlüsse in der Bevölkerung dar. Seit Mitte der 1980er Jahre kann innerhalb der alten Bundesländer von einer Vollversorgung der privaten Haushalte mit Telefonanschlüssen ausgegangen werden. Dies gilt seit etwa 1998 in gleicher Weise für die neuen Bundesländer (Reuband 2000). Damit entfallen die früher beobachteten schicht- und einkommensabhängigen Verzerrungen von telefonischen Befragungen. Allerdings zeichnet sich, zumindest für repräsentativ angelegte Befragungen, ein neues Problem ab: Durch die Aufhebung der Eintragungspflicht in das öffentliche Telefonbuch ist seit Anfang der 1990er Jahre ein steigender Anteil von privaten Telefonanschlüssen nicht mehr frei zugänglich. Ein Problem, das jedoch bei der explorativen Fragestellung der vorliegenden Studie vernachlässigt werden kann.

Die Wahl des vollstandardisierten Telefoninterviews als Form der quantitativen Datenerhebung stand von vornherein fest, da wir bereits über positive Erfahrungen mit der Methode verfügten (Schneider, Krüger, Lasch, Limmer und Matthias-Bleck 2001). Durch den Einsatz der Telefoninterviews im Rahmen der quantitativen Befragung konnte von folgenden Vorteilen profitiert werden: Im Vergleich zu postalisch zugestellten vollstandardisierten Fragebogen erhöht der persönliche telefonische Kontakt die Bereitschaft zur Teilnahme. Der direkte Kontakt ermöglicht es, Missverständnisse auszuräumen, über Ziele der Studie zu informieren und dadurch die Befragten zur Teilnahme zu motivieren. Die Ausschöpfungsquote liegt nach unseren Erfahrungen ungleich höher als bei postalischen Befragungen. Da alle Interviewfragen vorgegeben waren und Unklarheiten sofort geklärt werden können, ist davon auszugehen, dass Vollständigkeit, Reliabilität und Validität vergleichbar mit dem face-to-face Interview und deutlich höher als beim postalisch zugestellten Fragebogen sind.

Auch bei den Befragten selbst stieß die Methode auf eine hohe Akzeptanz:

*„... also so im Vergleich zu einem nur zugeschickten Interview ist das am Telefon auf jeden Fall vorzuziehen. Da ist mehr persönliches Interesse spürbar. Dadurch dass sich jemand eine halbe Stunde Zeit nimmt und sich die Mühe macht, die Fragen persönlich zu stellen. Und wichtig finde ich auch die Möglichkeit, nachfragen zu können, wenn ich eine Frage nicht verstanden habe.“ (Shuttle)*

Die Zeitökonomie ist ein weiterer Vorteil gegenüber dem postalisch zugestellten Fragebogen. Die Dauer der Erhebungsphase ist in höherem Maße steuerbar als der Rücklauf von Fragebogen.

Neben den Vorteilen ist beim Einsatz von vollstandardisierten Telefoninterviews mit folgenden Schwierigkeiten zu rechnen: Als einziger Kommunikationskanal steht das gesprochene Wort zur Verfügung. Eine visuelle Aufbereitung von Fragen zur Unterstützung des Verständnisses entfällt somit. Dies hat zur Folge, dass die Einstufung von Antworten auf einer Likertskala oder die Auswahl einer zutreffenden Antwort unter verschiedenen Antwortalternativen im Telefoninterview vom Befragten eine höhere Konzentrationsleistung abverlangt.

*„Ich hatte das Gefühl, es ist schon anstrengend und braucht Konzentration und Aufmerksamkeit - also mehr, wie wenn ich die Fragen und Skalen direkt vor mir gehabt hätte. Da ist es einfacher, wenn man das auch sichtbar vor sich hat und beim Durchlesen und Ankreuzen so das eigene Tempo haben kann.“ (Fernpendler).*

Auch die Gestaltung eines guten Kontakts zwischen Befragten und Interviewerin ist schwieriger, da Gestik und Mimik als wichtige Träger der nonverbalen Kommunikation nicht genutzt werden können. Diesen spezifischen Schwierigkeiten wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Fragebogens sowie der Schulung der Interviewerinnen Rechnung getragen. Bei der Ausarbeitung des Instruments wurde darauf geachtet, dass die Fragen kurz und verständlich formuliert sind. Das Antwortformat wurde weitgehend vereinheitlicht und die Aufeinanderfolge der Themen so gestaltet, dass sich Fragen mit komplexeren Antwortvorgaben mit vergleichsweise einfachen abwechselten.

In der Schulung erhielten die Interviewerinnen neben der ausführlichen Einführung in das Instrument ein intensives Training im Hinblick auf die spezifischen Schwierigkeiten von Telefoninterviews. Neben den für vollstandardisierte face-to-face Interviews üblichen Schulungsinhalten müssen im Fall von Telefoninterviews zusätzlich folgende Inhalte vermittelt werden:

- *Das Antwortformat präsent halten:* Da die bzw. der Befragte keine schriftliche Fixierung der Fragen vor sich hat, muss die Interviewerin durch häufiges Wiederholen der Antwortalternativen die Bearbeitung der Frage ermöglichen.
- *Transparenz des Interviewverlaufs gewährleisten:* Das sichtbare Abarbeiten von Fragebogen und damit die Kontrolle über den zeitlichen Verlauf entfällt, wenn ein telefonisches Interview geführt wird. Der zeitliche Verlauf muss daher verbalisiert werden (u.a. Vorinformation zum Aufbau und der Dauer des Interviews geben; während des Interviews mitteilen, wo man sich befindet).
- *Gut verständliche Aussprache:* Die Kommunikation via Telefon erfordert eine besonders deutliche Aussprache – zum einen muss mit einem Rauschen in der Leitung gerechnet werden und zum anderen entfällt auch hier die optische Unterstützung, die bei einem face-to-face Interview gegeben ist.
- *Einen guten Interviewkontakt herstellen*  
Folgende Aspekte, die zu einem guten Interviewkontakt beitragen, sind im Fall von Telefoninterviews zu berücksichtigen

- *Konzentration auf den Gesprächspartner, die Gesprächspartnerin:* Die Interviewerin muss sich im Vergleich zum vollstandardisierten face-to-face Interview in höherem Maß auf ihr Gegenüber konzentrieren. Da visuelle Stellgrößen der Kommunikation fehlen, ist die Gefahr größer, dass die Interviewerin ihr eigenes Tempo anschlägt und die Fragen automatisiert „abspult“. Abgesehen davon, dass dieses Problem in der Schulung thematisiert werden muss und im Erhebungsverlauf entsprechende Kontrollen erfolgen sollten, ist es sinnvoll, die Anzahl von Interviews pro Interviewerin zu beschränken.
- *Gesprächspausen thematisieren:* Die Einordnung von Gesprächspausen ist am Telefon, anders als bei einem face-to-face Kontakt, schwieriger. Die Interviewerinnen wurden daher angehalten, eigene Pausen zu kommentieren (Bei einer Pause, die durch das Springen zum nächsten Filter entsteht: „Einen Moment bitte, ich muss jetzt blättern“). Bei Pausen der UntersuchungsteilnehmerInnen sollten die Interviewerinnen nachfragen, ob er/sie Zeit zum Nachdenken benötigt oder ob Unklarheiten bestehen.
- *Auf paraverbale Signale eingehen:* Zwar entfallen Gestik und Mimik, doch können paraverbale Signale als weitere ergänzende Ebene der Kommunikation genutzt werden: Klingt eine Befragte genervt oder unsicher, ist es für den weiteren Interviewverlauf wichtig, dies zu thematisieren.

### 3.4.2 Das leitfadengeführte Telefoninterview - eine neue Methode der qualitativen Datenerhebung

Während sich das Telefoninterview als Methode der quantitativen Datenerhebung zunehmend etabliert, ist es als Methode der qualitativen Erhebung nicht gebräuchlich. Eine der uns bekannten Ausnahmen ist die Studie von Nave-Herz, Onnen-Isemann und Oßwald (1996).<sup>1</sup> Die narrativen Telefoninterviews wurden hier positiv bewertet. Über die Gründe, die dazu führen, dass das Telefoninterview im Rahmen qualitativer Befragungen nicht genutzt wird, kann allenfalls spekuliert werden, da es in der einschlägigen Literatur zu qualitativen Methoden nicht erwähnt wird.

Vor dem Hintergrund der regional weit gestreuten Untersuchungsstichprobe und den häufig geäußerten Terminschwierigkeiten bei den mobilen Befragten, erschien es uns zwingend, die Einsatzmöglichkeiten des Telefoninterviews im Rahmen der qualitativen Befragung zumindest zu prüfen. Eine intensive Erprobungsphase ergab ein überraschend deutlich positives Ergebnis, das für den Einsatz der Methode ausschlaggebend war. Im Folgenden werden zunächst antizipierte Problembereiche und unsere Erfahrungen dargestellt. Im Anschluss daran werden die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Einsatz der Methode skizziert.

Antizipierte Problembereiche und die Erfahrungen in der Erprobungsphase sowie der Untersuchungsdurchführung

- *Werden am Telefon persönliche Informationen preisgegeben – kann eine dichte Gesprächsatmosphäre hergestellt werden?*

---

<sup>1</sup> Auch McGraw, Zvonkovic & Walker (2000) und die Arbeitsgruppe von Gottman (2000) führen in ihren Studien qualitative Befragungen via Telefon durch.

Zentral für qualitative Interviews ist, dass auf Seiten des/der Befragten die Bereitschaft entsteht, über die eigene subjektive Perspektive zu erzählen und dabei zum Teil sehr private Einblicke in das eigene Leben zu gewähren. Entsteht der Prozess der Selbstöffnung auch dann, wenn auf Mimik und Gestik als wichtige Träger nonverbaler Kommunikation verzichtet wird? Nach unseren Erfahrungen stehen leitfadengeführte Telefoninterviews nicht hinter face-to-face Interviews zurück. Es ist nicht völlig auszuschließen, dass hierbei auch ein Stichprobeneffekt zum Tragen kommt: Die mobilen Befragten zählen zu einer Bevölkerungsgruppe, die in aller Regel geübt darin ist, Alltagskommunikation mit dem Partner oder den Kindern über Medien wie Telefon oder E-mail zu führen. Die positiven Erfahrungen auch in der Gruppe der nicht mobilen Untersuchungsteilnehmer lassen jedoch eher darauf schließen, dass das Telefongespräch den gleichen Stellenwert wie das persönliche Gespräch hat. Es wird heute nicht mehr nur in erster Linie zur Sachinformation genutzt, wie es bei der Einführung des Mediums der Fall war. Telefonate werden heute mit großer Selbstverständlichkeit dazu genutzt, persönliche Informationen auszutauschen, Beziehungen zu pflegen und zu gestalten.

*„Also bezüglich Offenheit macht es keinen Unterschied, ob das direkt oder telefonisch stattfindet. Aber es gibt sicher einen Unterschied dahingehend, wie lange das dauert. Beim persönlichen, das ist länger, weil meine Antworten ausführlicher sind. Und beim Telefon, da hab ich eine andere Haltung, das ist sachlicher und zielorientierter und dadurch dann auch strikter, prägnanter und zügiger. Es ist trotzdem eine gute Gesprächssituation und –atmosphäre. Wobei das nicht heißt, dass es da zu einem inhaltlichen Verlust kommt oder ich weniger offen bin, es ist eben funktionalisierter.“ (LAT)*

Die höhere Anonymität, die das Telefoninterview bietet, fördert sogar die Auskunftsbereitschaft und die Offenheit der Befragten. Darauf lassen die Erfahrungen der Interviewerinnen als auch die Aussagen der Befragten selbst schließen:

*„Für mich war gerade auch diese Anonymität ein Vorteil. Ich konnte dadurch ehrlicher und offener sein, wie wenn mir jemand direkt gegenüber sitzt. Da bin ich eher in Gefahr, auch mal sozial erwünscht zu antworten.“ (Interviewerin)*

Im Rahmen der Methodenforschung ist zu prüfen, inwieweit ein Interviewerinneneffekt bei Telefoninterviews verringert werden kann.

*„Die Wirkung der Interviewerin ist abgeschwächt. Der Einfluss, ob ich die sympathisch oder unsympathisch finde, ist nicht so gravierend. Ich denke, das macht die Informationen und Ergebnisse auch objektiver.“ (Interviewerin)*

- *Kann ein Telefoninterview von durchschnittlich 70 Minuten Dauer geführt werden?*  
In der Erprobungsphase stellte sich zunächst die Frage, welche Interviewdauer im Fall von leitfadengeführten Interviews möglich ist. Die Erfahrungen mit vollstandardisierten Telefoninterviews zeigen, dass eine Dauer von mehr als 30 Minuten nicht überschritten werden sollte. Unsere Erfahrungen zeigen, dass bei einem leitfadengestützten Interview eine Dauer von 70 Minuten in einer Stichprobe von Erwerbstätigen und deren Partnern keine grundsätzlichen Probleme aufwirft. Dies dürfte entscheidend darauf zurückzuführen sein, dass die Antworten auf die Fragen der Interviewerin frei erfolgen – es gilt also an kein Antwortformat zu erinnern - und das Telefon zum Alltagsmedium der Kommunikation geworden ist.

- *Lassen sich UntersuchungsteilnehmerInnen auf ein langes leitfadengeführtes Telefoninterview ein?* Sowohl in der Erprobungsphase als auch in der Untersuchung selbst war bei den Befragten durchweg eine positive Resonanz erkennbar. Dies zeigt sich auch daran, dass es in keinem Fall zu einem Abbruch des Interviews kam. Vorbehalte galten ausschließlich der Aufnahme des Telefongesprächs auf Band. Einzelne Befragte machten von dem Angebot Gebrauch, dass das Gespräch nicht mitgeschnitten, sondern schriftlich protokolliert wurde (N=3). In keinem Fall führte die Notwendigkeit, das Gespräch aufzuzeichnen, zu einem Abbruch der Teilnahme.

Für die mobilen ebenso wie für die nicht mobilen Befragten war die hohe zeitliche Flexibilität, die das Telefoninterview bietet, ein großer Vorteil: Der Termin wurde direkt mit der Interviewerin vereinbart, die zeitlich maximal flexibel war. Interviews waren auch kurzfristig möglich, wenn beispielsweise ein Arbeitstermin ausgefallen war. Sie konnten auch zu Uhrzeiten stattfinden, die im Fall eines face-to-face Interviews nicht praktikabel sind (z.B. nach 22 Uhr). Terminverschiebungen waren ohne Probleme möglich.

*„Ich fand das überhaupt nicht störend mit dem Telefon, ganz im Gegenteil. Es ist viel leichter einen Termin zu vereinbaren und erreichbar zu sein. Man weiß vielleicht nicht, ob man zu dem Zeitpunkt an X oder Y oder noch im Büro sein wird, aber ein Telefon gibt es an allen drei Orten.“ (LAT)*

*„Also ich finde die Vorteile überwiegen ganz klar. Also wenn da jemand kommt, das ist einfach mehr Aufwand. So am Telefon, da kann man es sich so richtig bequem machen und hat vielleicht schon das Nachthemd an. Und wenn jemand kommt, da muss man sich doch mehr danach richten. Alleine einen Termin zu finden ist viel einfacher für ein Telefoninterview. Und es dauert halt auch einfach länger, wenn da jemand dasitzt. Also nicht das Interview an sich, sondern so, dass man vorher und nachher noch so redet.“ (LAT)*

Ein weiterer Vorteil für die Befragten ist, dass keine Vorbereitungen für den Besuch der Interviewerin getroffen werden müssen und die Privatsphäre gewahrt bleibt.

*„Ich fand an dem Telefonischen gut, dass es so unproblematisch war. Wenn jemand zu einem heimkommt, ist das doch mehr Aufwand. Man räumt vorher vielleicht noch auf, bietet was zu trinken an. Für mich passt da das Telefonische besser. Es ist ja ein Interview und es geht um bestimmte Informationen und dazu muss die oder der ja nicht wissen, wie ich aussehe oder wie meine Küche aussieht.“ (N. K.)*

Neben diesen positiven Erfahrungen kamen bei der Untersuchungsdurchführung die schon beschriebenen Vorteile des Telefoninterviews gegenüber dem face-to-face Interview, Zeit- und Kostenökonomie sowie Flexibilität, zum Tragen.

#### *Voraussetzungen für den Einsatz*

Im Vergleich zur Durchführung von face-to-face Interviews erfordert der Einsatz leitfadengeführter Telefoninterviews eine besonders sorgfältige Auswahl von Interviewerinnen und eine umfangreiche Schulung. Unsere Erfahrung zeigt, dass der Verzicht auf Mimik und Gestik als Träger der Kommunikation Interviewerinnen mit vergleichbarer Erfahrung in unterschiedlichem Umfang Schwierigkeiten bereitet. Ein wesentlicher Schulungsinhalt ist es, die für die Kommunikation bedeutsamen gestischen und mimischen Vorgänge in einen akustischen Kommunikationskanal zu übertragen. Eine Interviewerin, die ihre Aufmerksamkeit und Inte-

resse am Gegenüber durch Nicken oder hochgezogene Augenbrauen zum Ausdruck bringt, muss lernen, dies verbal oder paraverbal zu tun. Dazu sind nicht zwingend Sätze erforderlich, es genügt auch ein „hm“ oder es wird über die Art der Nachfrage für den Befragten erkennbar.

*„Gut fand ich, wie die Interviewerin mir immer Rückmeldung gegeben hat, durch „ah ja“ und „mmmh“. Dadurch war es gar nicht so wichtig, dass so nonverbale und mimische Signale gefehlt haben.“ (LAT)*

*„Ich glaub, ich hab wichtige Sachen eher noch mal wiederholt, um sicher zu sein, dass die auch angekommen sind. Da fehlt es halt zu sehen, ob die [Interviewerin, Anm. H.M.] nickt und das auch verstanden hat. Da fand ich ganz gut, dass die immer wieder so kurze Zusammenfassungen gemacht hat und das auch wiederholt hat, was man gesagt hat.“ (Shuttle)*

Abgesehen davon, dass die Interviewerin ihr eigenes mimisches und gestisches Kommunikationsverhalten verbalisieren muss, muss sie in der Lage sein, auf visuelle Anhaltspunkte bei ihrem Gesprächspartner verzichten zu können. Bei qualitativen Interviews ist der adäquate Umgang mit paraverbalen Kommunikation und Gesprächspausen entscheidend dafür, dass sehr persönliche Informationen über das eigene Erleben berichtet werden. Nach Einschätzung der Interviewerinnen fordert das leitfadengeführte Telefoninterview ein deutlich höheres Maß an Konzentration.

*„Im Vergleich zum qualitativen face-to-face Interview erfordert das qualitative Telefoninterview ein erheblich höheres Maß an Konzentration von mir. Das eindeutige Setting des face-to-face Interviews mit dem material greif- und sichtbaren Gegenüber bündelt die Aufmerksamkeit der Interviewerin quasi selbstläufig. Gestik und Mimik des Gegenübers unterstützen und konturieren die Kommunikation. Im telefonischen Kontakt fällt diese „automatische“ Unterstützung der Konzentrationsfähigkeit weg. Alle Aufmerksamkeit muss dem Gesprochenen zuteil werden. Diese so minimierte Ablenkung fördert aber andererseits eine stringenter Interviewführung, indem ein prägnanteres Erfassen des Gesagten ermöglicht wird.“ (Erfahrungsbericht einer Interviewerin)*

Das Wegfallen nonverbaler Kommunikation als wichtiger Stellgröße der Gesprächsführung erfordert in höherem Maß als beim face-to-face Interview, dass sich die Interviewerin sprachlich auf das Gegenüber bezieht: Reformulierungen und Interpretationsangebote durch die Interviewerin leisten einen entscheidenden Beitrag zur Etablierung eines stabilen Gesprächskontakts. Zudem wird es möglich, Missverständnissen und kommunikative „Schräglagen“ zu erkennen. In diesem Zusammenhang erweist es sich als besonders wichtig, die InterviewpartnerInnen dazu einzuladen, ihre Unsicherheit darüber, ob sie die Fragen richtig verstanden haben und „richtig“ beantworten, zu artikulieren. Hier können Bestätigungen oder Korrektur durch die Interviewerin ansetzen und somit wiederum den Austausch verdichten und intensivieren.

### 3.4.3 Fazit

Die Erfahrungen mit dem Telefoninterview als Methode der vollstandardisierten als auch der halbstandardisierten Befragung im Rahmen der vorliegenden Studie sind durchweg positiv. Im Zusammenhang mit dem vollstandardisierten Telefoninterview bestätigt sich auch in der

vorliegenden Studie, dass diese Form der Befragung dem postalisch zugestellten Fragebogen ebenso wie dem face-to-face Interview überlegen ist.

Der Einsatz des leitfadengeführten Telefoninterviews belegt, dass diese Form der Befragung eine gute Alternative zum face-to-face Interview darstellt. Wir führen diese positiven Erfahrungen maßgeblich darauf zurück, dass das Telefongespräch in der heutigen Alltagskommunikation weitgehend die gleichen Funktionen übernimmt wie der direkte Gesprächskontakt: Das Telefon dient nicht mehr nur, wie bei der Einführung des Mediums, in erster Linie zur Übermittlung von Sachinformationen, sondern wird ebenso wie das persönliche Gespräch zum persönlichen Austausch genutzt. Hinzu kommt, dass es vielen Menschen unangenehm ist, wenn die Interviewerin in die Wohnung kommt und dadurch in die Privatsphäre eindringt. Eine Verletzung der Privatsphäre wird mit einem Telefoninterview in der Regel nicht verbunden. Sollten diese Erfahrungen und Bewertungen zutreffend sein, ist das Telefoninterview dem face-to-face Interview nicht nur vor dem Hintergrund der hohen Zeit- und Kostenersparnis überlegen.

Nicht übersehen werden darf, dass der Anwendungsbereich bestimmten Einschränkungen unterliegt. Das leitfadengeführte Telefoninterview kann bei bestimmten Bevölkerungsgruppen (z.B. Kinder, ältere Menschen) und bestimmten Fragestellungen nicht mit dem face-to-face Interview konkurrieren. Im Rahmen der Methodenforschung sollten Vorzüge und mögliche Beschränkungen des qualitativen Telefoninterviews intensiv ausgelotet und geprüft werden.

## 4 Zur Verbreitung mobiler Lebensformen in Deutschland – Ergebnisse von Analysen des Mikrozensus und anderer repräsentativer Daten

Mit speziellen Auswertungen von repräsentativen Daten wurden erste Informationen über die in der vorliegenden Studie betrachteten mobilen Lebensformen zusammengestellt. Sowohl im Allbus als auch im Wohlfahrtssurvey, zwei bedeutenden sozialwissenschaftlichen Bevölkerungsumfragen, fanden sich keine geeigneten Variablen, um berufsmobile Gruppen im Sinne der Studie zu identifizieren. Weder wird die Dauer des Arbeitswegs erhoben noch ob es überhaupt einen festen Arbeitsort gibt. Gleiches gilt für Zweitwohnungen. Wenn doch danach gefragt wird, dann fast immer mit der impliziten Unterstellung, dass der Ort des gemeinsamen Hauptwohnsitzes letztlich auch der Ort ist, von dem aus man zur Arbeit fährt. Ähnliches gilt für die Lebensverlaufsstudie des Max-Planck-Instituts für Bildungsforschung in Berlin. Dort wird zwar eine umfangreiche Umzugsbiographie abgefragt, aber weder zu den Umzugsgründen noch über das Vorhandensein von Nebenwohnungen liegen Informationen vor.

Dagegen enthält das Sozioökonomische Panel (kurz SOEP) relativ differenzierte Daten zu der hier interessierenden Fragestellung. Außerdem konnte der Datensatz „Migrationspotentiale“ des Mannheimer Zentrums für Europäische Sozialforschung (MZES) zur Untersuchung der Umzugsmobilen und der Partnerschaften mit zwei Haushalten verwendet werden<sup>2</sup>. Auf eine Auswertung des DJI-Familiensurveys, der Partnerschaften in getrennten Haushalten explizit erfasst, wurde verzichtet, da das SOEP diesbezüglich die aktuelleren Informationen bietet und entsprechende Auswertungen in anderem Zusammenhang schon vorgenommen wurden (vgl. Schneider 1996). Schließlich findet man in der amtlichen Statistik, d.h. im Mikrozensus, Daten über Fernpendler und Shuttles, die ebenfalls ausgewertet wurden.

### 4.1 Kurzbeschreibung der analysierten Datensätze

Das SOEP ist eine repräsentative Längsschnittstudie privater Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland, die seit 1984 in jährlichen Wellen wiederholt wird<sup>3</sup>. Die folgenden Auswertungen basieren zum größten Teil auf Welle 14 aus dem Jahr 1997, die neben ihrer Aktualität den Vorteil bot, dass sehr viele relevante Informationen abgefragt wurden, die zur Bildung der berufsmobilen Gruppen nötig waren. So konnte ca. die Hälfte aller Befragten einer der, im Sinne der Studie, berufsmobilen Gruppen zugeordnet werden. Allerdings fehlten auch bestimmte Daten, weshalb Informationen über Fernpendler mit der Erhebung 1995 und über Shuttles mit der Erhebung 1993 ausgewertet werden mussten. Der zweite Datensatz, der zu Vorstudien für das Projekt „Berufsmobilität und Lebensform“ genutzt werden konnte, war die Studie „Migrationspotentiale“, die im Rahmen des gleichnamigen Projekts am MZES durchgeführt wurde (vgl. Kalter 1997). Das Ziel der Studie war eine Modellierung des Wanderungsentscheidungsprozesses. Hier können Aussagen zu umzugsmobilen Paaren und zu Fernbezie-

---

<sup>2</sup> An dieser Stelle sei Frank Kalter für die schnelle und unkomplizierte Bereitstellung des Datensatzes nochmals gedankt.

<sup>3</sup> vgl. z.B. <http://www.diw-berlin.de/soep/>



hungen gemacht werden. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, sondern beziehen sich nur auf die Stichprobengesamtheit, da mit ungewichteten Werten gerechnet wurde.

Die dritte Datenquelle, der Mikrozensus, stammt aus der amtlichen Statistik und ist eine repräsentative Ein-Prozent-Haushaltsstichprobe der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland, die seit 1957 jährlich durchgeführt wird. Im Hinblick auf unser Projekt enthält der Mikrozensus Informationen zu zwei relevanten Gruppen: Zu Fernpendlern und zu Shuttles. Die Auswertungen zu diesen beiden Gruppen wurden mit der 70%-Stichprobe des Mikrozensus 1996 durchgeführt. Grundgesamtheit ist die Bevölkerung in Privathaushalten.

Um die Vergleichbarkeit der Gruppen untereinander sowie mit der vorliegenden Studie zu gewährleisten, wurde die Grundgesamtheit auf erwerbstätige Personen im Alter zwischen 20 und 59 Jahren eingeschränkt. Die Beschreibung der ausgewählten soziodemographischen Merkmale bezieht sich auf Personen mit Partner in der entsprechenden Mobilitätsform.

## 4.2 Ergebnisse

### *Umzugsmobile Paare*

Als *umzugsmobil* werden in der vorliegenden Studie solche Paare definiert, die angesichts der Mobilitätsanforderung eines Partners gemeinsam umziehen, wobei eine Mindestentfernung von 50 km zurückgelegt worden sein muss<sup>4</sup>. Weder im SOEP noch im Datensatz des MZES waren alle Bedingungen für eine eindeutige Definition erfüllt, vor allem wurde die Umzugsdistanz in keinem Fall erfragt. So bezeichnet *umzugsmobil* im SOEP nach der hier vorgenommenen Auswahl Personen, die innerhalb der letzten 5 Jahre aus beruflichen Gründen umgezogen sind<sup>5</sup> und in dieser Zeit schon mit ihrem aktuellen Partner zusammen waren. Da keine Entfernungsangaben vorhanden sind, muss unter Umzug alles, vom Wohnungswechsel im gleichen Haus bis zum Fernumzug, verstanden werden. Anders im Datensatz des MZES, wo Umzug tatsächlich Ortswechsel bedeutet. In diesem Datensatz sind Personen identifizierbar, die bei der ersten Befragung angegeben hatten, sie hätten vor, aus beruflichen Gründen umzuziehen und die dies nach einem Jahr auch getan hatten. Diese Personen lebten zum ersten Befragungszeitpunkt in einer Partnerschaft. Es konnte nicht überprüft werden, ob die Partnerschaft auch noch nach dem Umzug bestand.

In beiden Datensätzen ist der Anteil der Personen, die in einer bestehenden Partnerschaft aus beruflichen Gründen umziehen, sehr gering: Im SOEP waren dies in einem 5-Jahresintervall nur 52 Personen (ca. 1%), im Datensatz des MZES beträgt der Anteil ebenfalls ca. 1% (N=19).<sup>6</sup> Aufgrund der geringen Fallzahlen und der teilweise ungenügenden Umsetzungsmöglichkeiten der Definition soll hier auf die Darstellung der weiteren Auswertungen nach soziodemographischen Merkmalen verzichtet werden. Für einen groben Überblick sind die Ergebnisse jedoch in Tabelle 4.1 dargestellt. Angaben über Umzüge im Mikrozensus beinhal-

---

<sup>4</sup> Für eine vollständige Definition der Gruppen und eine genauere Erklärung, siehe Kapitel 1.2

<sup>5</sup> Umzug meint hier Haushaltswechsel.

<sup>6</sup> Aufgrund der geringen Fallzahl wird auf eine Differenzierung in Ost- und Westdeutschland verzichtet.

ten weder die Gründe für den Umzug noch die Entfernung, so dass sie nicht weiter genutzt werden können.

### *Fernpendler*

Fernpendler sind in der vorliegenden Studie Personen, deren täglicher Arbeitsweg in der Regel von der Wohnung zur Arbeitsstätte mehr als eine Stunde dauert. Im SOEP lässt sich diese Definition direkt umsetzen, allerdings wurden die entsprechenden Daten dort das letzte Mal 1995 erhoben. Im Mikrozensus wird zwar nach der Länge des Arbeitswegs gefragt, allerdings nicht, ob dieser täglich zurückgelegt wird, so dass hier leichte Verzerrungen der Ergebnisse möglich sind.

Im Jahr 1996 sind im Mikrozensus 4% (N=9.783) der erwerbstätigen Bevölkerung zwischen 20 und 59 Jahren als Fernpendler einzustufen. Von diesen leben 71% in einer ehelichen oder nichtehelichen Lebensgemeinschaft und von diesen wiederum sind 86% verheiratet. Bei rund der Hälfte (49%) aller Fernpendler mit Partner leben Kinder unter 18 Jahre im Haushalt. Dieses Ergebnis korrespondiert mit den Ergebnissen des SOEP, wo 1995 ebenfalls 5% (N=382) der Befragten Fernpendler waren. Davon leben 86% (N=328) mit Partner in einer Lebensgemeinschaft. Beim Vergleich zwischen alten und neuen Bundesländern liegt der Anteil der Pendler in den neuen Bundesländern über dem in den alten (6% zu 4%). Ungefähr drei Viertel aller Fernpendler sind Männer, wobei sich die Altersverteilung auf 30 bis unter 50 Jahre (64%) konzentriert.

### *Varimobile – Personen mit variierenden Mobilitätsanforderungen*

Personen mit variierenden Mobilitätsanforderungen üben einen Beruf aus, bei dem sie an wechselnden Orten beruflich tätig sind und relativ häufig außerhalb des eigenen Haushalts übernachten müssen. Im SOEP ist es möglich, eine Gruppe von Personen zu definieren, die an wechselnden Einsatzorten arbeitet, wobei allerdings die außerhäuslichen Übernachtungen nicht kontrolliert werden können. Es ist also durchaus möglich, dass ein Teil der als varimobil definierten Personen zwar beruflich viel unterwegs ist, aber eigentlich immer im eigenen Haushalt übernachtet. Trotzdem sollte diese Stichprobe ein erstes Bild der Personen liefern können, die in der vorliegenden Studie als Varimobile bezeichnet werden.

Im Jahr 1997 können insgesamt 229 Personen (ca. 3%) als Varimobile identifiziert werden, davon leben 91% (N=208) mit einem Partner zusammen. Nach alten und neuen Bundesländern getrennt, beträgt der Anteil der Varimobilen 1997 im Westen insgesamt 3% und im Osten 5%, was einen erstaunlichen Rückgang gegenüber 1993 darstellt. In diesem Jahr betrug der Anteil der Varimobilen in den alten Bundesländern noch 6% und in den neuen Bundesländern fast 8%.

Ähnlich wie bei den Fernpendlern ist der typische Varimobile männlich (79%), zwischen 30 und 50 Jahren alt (69%), meist verheiratet (75%) und gehört eher der unteren Bildungsschicht an.

### *Shuttles*

Shuttles sind in der vorliegenden Studie Erwerbstätige, die einen zweiten Haushalt gegründet haben, der hauptsächlich arbeitsbezogen genutzt wird. An den Wochenenden oder in anderen

zeitlichen Phasen teilen sich die Partner den gemeinsamen „Haupthaushalt“. Im Mikrozensus lässt sich diese Gruppe gut operationalisieren, da sowohl nach Zweitwohnungen gefragt wird als auch danach, von welcher Wohnung aus man zur Arbeit geht. Im SOEP wird zwar nach Zweitwohnungen gefragt, zuletzt 1993, jedoch nicht, ob berufliche Gründe für deren Vorhandensein ausschlaggebend sind. Als Shuttle wurden deshalb im SOEP diejenigen Personen definiert, die 1993 angaben „wöchentlich oder seltener“ zum Arbeitsort zu pendeln und die eine Zweitwohnung besitzen. Im Mikrozensus 1996 können ca. 2% der Befragten (N=4.630) als Shuttles identifiziert werden, der Anteil der Personen mit Partner liegt bei 42%. 25% der Shuttles mit Partner leben mit Kindern unter 18 Jahren im Haushalt. Im SOEP sind ca. 1% aller erwerbstätigen Befragten (N=46) der entsprechenden Altersgruppen Shuttles, davon haben 65% (N=30) einen Partner. Wegen der geringen Fallzahlen im SOEP basiert die Kurzcharakteristik der Lebensform ausschließlich auf den Daten des Mikrozensus.

Wie schon bei Fernpendlern und Varimobilen ist auch die Lebensform Shuttle männlich dominiert (73%). Allerdings ist es hier die Altersklasse über 40 Jahre, die am stärksten besetzt ist (57%). Fast die Hälfte der Shuttles hat Abitur oder einen vergleichbaren Schulabschluss, so dass Shuttles die mobile Gruppe mit der höchsten Schulbildung darstellen. Der Anteil an Verheirateten unterscheidet sich dagegen mit 81% nicht wesentlich von den anderen Gruppen.

#### *Fernbeziehungen - Partnerschaften ohne gemeinsamen Haushalt*

Fernbeziehungen sind definiert als Paare, die zwar in einer Partnerschaft, aber in zwei getrennten Haushalten leben. Als Abgrenzung zu den Shuttles gilt, dass das Paar keinen der beiden Haushalte als *gemeinsamen Haupthaushalt* betrachtet. Obwohl diese Lebensform auch bei Ehepartnern möglich ist, wird im SOEP, wie in fast allen Umfragen, davon ausgegangen, dass verheiratete Personen zusammenleben oder, wenn sie getrennt leben, sich in Scheidung befinden. Die Frage, ob der Partner in einem eigenen Haushalt lebt, wird deshalb von vornherein nur nicht verheirateten Personen gestellt, die angeben, eine feste Partnerschaft zu haben. Nur im Datensatz des MZES wurden auch verheiratete Personen dazu befragt.

Im SOEP gaben 1997 insgesamt 9% (N=603; ABL 10%; NBL 7%) aller Personen an, in einer *festen Partnerschaft* zu leben, bei der der Partner nicht im Haushalt lebt. Im Datensatz des MZES waren dies 15% (N=202 Personen), 19% in den alten und 7% in den neuen Bundesländern. Acht Personen (4%) waren verheiratet.

Partnerschaften in getrennten Haushalten sollten danach unterschieden werden, ob einer oder beide der Partner noch bei den Eltern wohnen oder nicht. Im SOEP wurden von allen 603 LATs ungefähr die Hälfte (48%; N=290) als Kinder oder Enkel des Haushaltsvorstands befragt. Diese Gruppe setzt sich hauptsächlich aus jungen Personen im Alter zwischen 20 und 30 Jahren zusammen (82%). Männer sind hier mit 59% etwas häufiger vertreten als bei der Gruppe der LATs, die nicht mehr bei den Eltern wohnen. Dies dürfte v.a. darauf zurückzuführen sein, dass das Auszugsalter von Männern deutlich über dem von Frauen liegt, sie also länger bei ihren Eltern wohnen.

Drei Viertel der LATs, die nicht bei ihren Eltern wohnen, leben in einem Einpersonenhaushalt, 12% davon mit Kindern unter 16 Jahren. Die Altersverteilung ist im Vergleich zu ande-

ren mobilen Gruppen relativ stark auf die jüngeren Gruppen konzentriert, aber nicht so stark wie bei den LATs, die noch bei den Eltern wohnen. Obwohl die Analyse des Familienstandes dadurch eingeschränkt ist, dass Verheiratete systematisch ausgeschlossen wurden, lässt sich für den Rest immerhin festhalten, dass ca. zwei Drittel der Personen ledig sind (64%) und fast ein Drittel (32%) geschieden oder in Trennung lebend. Im Gegensatz dazu liegt der Ledigenanteil bei der – wesentlich jüngeren – Gruppe der noch im Elternhaus lebenden LATs bei fast 100%. Aus der bereits zitierten Psephos-Studie geht schließlich hervor, dass 13% aller LATs im gleichen Ort wohnen.

### *Ortsfeste Personen*

Als Kontrollgruppe werden in der vorliegenden Studie sesshafte Personen aufgenommen, die den Ort bzw. die Region ihrer Kindheit noch nie verlassen haben. Diese Personengruppe konnte im SOEP durch die Variable „Lebt noch am Ort/in der Region seiner Kindheit“ leicht ermittelt werden und bildet mit 45% (N=2.960) die größte Gruppe im Datensatz. Insgesamt 86% (N=2.560) der Ortsfesten leben mit einem Partner zusammen, davon 75% in einer Ehe. Interessante Unterschiede ergeben sich bei einer getrennten Analyse von alten und neuen Bundesländern, da der Anteil der Ortsfesten in den neuen Bundesländern mit 59% weit über dem in den alten Bundesländern mit 39% liegt.

Bei knapp der Hälfte aller ortsfesten Personen mit Partner leben auch Kinder unter 16 Jahren im Haushalt. Dieses Ergebnis korrespondiert mit der Altersverteilung. Ca. 40% aller Personen dieser Gruppe sind zwischen 30 und 40 Jahren alt, also mitten in der Familienphase. Noch einmal 30% sind zwischen 40 und 50 Jahren alt.



## 5 Merkmale mobiler und nicht mobiler Lebensformen – Ergebnisse der standardisierten Befragung

Im Folgenden werden die Merkmale mobiler und nicht mobiler Lebensformen auf der Basis der Daten der knapp 800 standardisierten Interviews dargestellt. Als *Lebensformen* werden in diesem Zusammenhang ausschließlich partnerschaftliche Konstellationen bezeichnet, die ein jeweils spezielles Arrangement von beruflicher Mobilität oder Nichtmobilität in Verbindung mit Partnerschaft und eventuell Elternschaft darstellen. Das Kapitel beginnt mit einer Beschreibung der einzelnen Lebensformen, wobei gezeigt werden soll, welche Gründe zu einer bestimmten Lebensform führen und was diese auszeichnet. Von Interesse sind hierbei, neben Spezifika der jeweiligen Lebensform, familiäre und berufliche Konstellationen, aber auch Vorteile und Belastungen, die entstehen. Im Anschluss werden wichtige Merkmale im Vergleich behandelt. Dazu gehören z.B. Einkommenshöhe und Kosten der Lebensformen, aber auch das Belastungsausmaß oder die Auswirkungen auf bestimmte Lebensbereiche. In diesem Kontext soll dann auch der Frage nachgegangen werden, ob die Lebensformen einen eigenständigen Einfluss auf das Belastungsempfinden haben.

In einem nächsten Schritt wird die Frage aufgeworfen, *wer* in solchen Lebensformen lebt, d.h. es wird von der Lebensformenebene auf die Personenebene gewechselt. Mobile und nicht mobile Menschen sollen einerseits anhand „harter“ Fakten, d.h. soziodemographischer Merkmale, wie Alter und Geschlecht, andererseits anhand persönlicher Einstellungen und Werthaltungen charakterisiert werden. Auch diese Analyse ist als Vergleich angelegt.

Da in der vorliegenden Studie ausschließlich *partnerschaftliche* Lebensformen untersucht werden, wird im Anschluss daran der Fokus auf eine zweite Gruppe von Personen gerichtet: Die Partner mobiler Personen. Auch hier werden soziodemographische und subjektive Merkmale zur Auswertung herangezogen. Von Interesse ist in diesem Zusammenhang außerdem die Übereinstimmung der Partner mit den mobilen Personen in ausgewählten Bereichen.

Am Ende des Kapitels steht schließlich ein zusammenfassender Vergleich zwischen den mobilen und den nicht mobilen Gruppen.

### 5.1 Unterschiede und Gemeinsamkeiten mobiler und nicht mobiler Lebensformen

#### 5.1.1 Mobilitätsinduzierte und familiensoziologisch relevante Merkmale der Lebensformen

Fernpendler

*Merkmale der Lebensform*

Fernpendeln wird in der vorliegenden Studie als eigenständige Lebensform behandelt, da sich im Vergleich zu „normalen“ nicht mobilen Lebensformen durch den überlangen Arbeitsweg (mindestens eine Stunde einfach) eine Art täglicher Obligationszeit zwischen Wohn- und Arbeitswelt ergibt, die bei anderen Lebensformen so nicht existiert (Hagemann-White et al. 1996, 189). Die Wegezeit der 65 Fernpendler in unserer Studie beträgt bei 40% (n=26) bis zu

eineinhalb Stunden, bei 20% (n=13) zwischen eineinhalb und zwei Stunden und bei 40% (n=26) über zwei Stunden für den einfachen Arbeitsweg. Fast ein Drittel (n=20) pendelt insgesamt schon seit über zehn Jahren, sechs (9%)<sup>7</sup> sogar seit zwanzig Jahren und nochmals 31% (n=20) pendeln zwischen fünf und zehn Jahren. Es scheint sich beim Fernpendeln also um ein längerfristiges Arrangement zu handeln, das als solches sogar dauerhafter als der jeweilige Arbeitsplatz ist. Ein Ergebnis, zu dem man gelangt, wenn man nach der Dauer des Pendelns zum *aktuellen* Arbeitsort fragt. Hier geben 60% (n=39) an, seit bis zu fünf Jahren zu pendeln und nur noch 19% (n=12) pendeln seit mehr als zehn Jahren zum gleichen Arbeitsplatz. Das Hauptfortbewegungsmittel der Fernpendler ist die Bahn (48%, n=31), dicht gefolgt vom eigenen PKW (43%, n=28).

### *Gründe für die Lebensform*

Nach dem Grund des Pendelns befragt, können Fernpendler grundsätzlich in zwei verschiedene Gruppen aufgeteilt werden. Auf der einen Seite stehen diejenigen, die den Wohnort nicht wechseln und zu einem neuen Arbeitsort *hin*pendeln, auf der anderen Seite stehen Personen, die umgezogen sind und jetzt zum alten Arbeitsort *zurück*pendeln. In unserer Studie gehören etwa drei Viertel aller Pendler (n=49) der ersten Gruppe an, d.h. sie pendeln zu einem Arbeitsort hin, während das übrige Viertel (n=16) nach einem Umzug zum Arbeitsort zurückpendelt.

Die Gruppe der berufsbedingten<sup>8</sup> Pendler lässt sich weiter nach dem Anlass der Mobilität differenzieren. Ein gutes Drittel (35%, n=17) der Befragten wollte sich beruflich verändern, hat sich also eher freiwillig für das Pendeln entschieden, während der Großteil (51%; n=25) pendelt, um überhaupt (wieder) eine Stelle zu bekommen. Die wenigsten, d.h. 14% (n=7), wurden versetzt.

Der Beginn der Pendelphase zum aktuellen Arbeitsort war für die meisten Pendler mit beruflichen Veränderungen verbunden. Für 34%<sup>9</sup> (n=17) begann das Pendeln bereits mit dem Eintritt in das Berufsleben, d.h. sie pendeln aktuell zu ihrer ersten Stelle. Bei 61% (n=30) war mit dem Beginn des Pendelns zum aktuellen Arbeitsplatz ein Stellenwechsel verbunden. Für ebenfalls 61% (n=30) bedeutete der Beginn der aktuellen Pendelphase auch einen beruflichen Aufstieg. Schließlich gaben 35% (n=17) an, mit Beginn des Pendelns auch ihren Beruf gewechselt zu haben.

Danach gefragt, welche Gründe aktuell für den Arbeitsplatz sprechen, stehen für die meisten (61%, n=30) bessere Arbeitsbedingungen an erster Stelle. Für gut die Hälfte (51%, n=26) ist auch der bessere Verdienst ein wichtiger bis sehr wichtiger Aspekt. Bessere Karrierechancen werden dagegen seltener gesehen (41%, n=20). Insgesamt geben aber auch 37% (n=18) an, beruflich schlicht keine Alternative zu haben.

Neben beruflichen gibt es noch weitere Gründe für das Fernpendeln, die für die Befragten meist ebenso wichtig sind, allen voran der Wunsch „sich am Wohnort langfristig etwas auf-

---

<sup>7</sup> Bei absoluten Zahlenangaben unter fünf Personen werden im Text keine Prozentangaben ausgewiesen; in Tabellen werden entsprechende Angaben in Klammern ausgewiesen.

<sup>8</sup> Mit *berufsbedingten Pendlern* sind im Folgenden immer Pendler gemeint, die zum Arbeitsort *hin*pendeln.

<sup>9</sup> Die Angaben wurden separat erfasst, die %-Angaben beziehen sich jeweils auf die eine Frage bzw. Antwort.

zubauen“.<sup>10</sup> Ein Wunsch, der auf einer starken Heimatverbundenheit gründet und bei dem Wohneigentum häufig eine wichtige Rolle spielt. Trotzdem behaupten nur wenige, sie wären generell gegen Veränderungen (14%; n=7). Ein Hinderungsgrund für einen Umzug als Alternative zum Pendeln sind Kinder - sofern vorhanden, denen man weder eine Veränderung noch eine Verschlechterung der Wohnumgebung zumuten möchte. Auch der Partner bzw. die Partnerin werden häufig genannt, wenn es um Gründe für die aktuelle Lebensform geht, vor allem die Berufstätigkeit des Partners spielt eine wichtige Rolle. Zudem sind Alternativen oftmals zu teuer (28%; n=14) und man erspart sich den mit einem Umzug verbundenen Aufwand (20%; n=10). Eher selten pendelt man wegen befristeter Verträge (16%; n=8) oder wegen einer Nebenbeschäftigung am Wohnort (n=3).

Auch Ott (1990, 32ff.) kommt zum Ergebnis, dass Familienbindung und die Lebensqualität am Wohnort, inklusive der sozialen Einbindung, neben beruflichen Gründen für Fernpendeln mit entscheidend sind. Ähnlich argumentiert Kalter (1994, 475), der ebenfalls als Hauptgründe für Pendeln die Wohnsituation und das soziale Netzwerk benennt. Laut Kalter weisen Verheiratete - besonders Doppelverdiener - und Personen mit großen Haushalten eine größere Neigung zu Fernpendeln auf als Alleinlebende. Eine Konstellation, die zudem stabile, d.h. langfristige Pendelphasen begünstigt.

Tabelle 5.1: Gründe für das Fernpendeln, Rankingliste

Welche Gründe sprechen für Sie persönlich dafür zu pendeln? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 9 aus 14 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Ich möchte mir am Wohnort langfristig etwas aufbauen	32	65
Mein Partner kann so seine Stelle behalten Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	24 (22)	58 (63)
Mein Partner lehnt eine Veränderung des Wohnorts ab	24	49
Private familiäre Gründe	22	45
Der Ort des Arbeitsplatzes ist unattraktiv	21	43
Wohneigentum	20	41
Heimatverbundenheit	20	41
Ich möchte meinen Kindern eine Veränderung des Wohnortes nicht zumuten Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	16	33 (64)
Die Wohnumgebung hier ist besser für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	15	31 (60)

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Gruppe derjenigen, die nach einem Umzug zum Arbeitsort zurückpendeln, gibt als Hauptgrund für den Umzug die Attraktivität des neuen Wohnorts an. Einen hohen Stellenwert haben auch private bzw. familiäre Gründe allgemein und die bessere Wohnumgebung für Kinder. Insgesamt drei der Rückpendler wollten schlicht auf dem Land leben. Relativ häufig wurde bezahlbarer Wohnraum (31%; n=5) als Grund genannt und in vier Fällen war die Erb-

<sup>10</sup> Sind Zahlenangaben bereits in der Tabelle genannt, werden sie im Text nicht wiederholt.



schaft eines Hauses ausschlaggebend. Für drei Personen lag der neue Wohnort besonders günstig zwischen den Arbeitsorten der beiden Partner und nochmals drei sind umgezogen, weil der Partner am neuen Wohnort eine Stelle bekam.

Ihren Arbeitsort behalten 81% (n=13), weil sie ihn nicht aufgeben *wollen*. Gleichzeitig geben aber auch 63% (n=10) an, dass sie beruflich keine Alternative sehen und 38% (n=6) suchen noch nach einer neuen Stelle, bevor sie den alten Arbeitsplatz aufgeben.<sup>11</sup>

Tabelle 5.2: Gründe für einen Umzug mit anschließendem Fernpendeln, Rankingliste

Warum sind Sie umgezogen? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 3 aus 9 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Der neue Wohnort ist attraktiv für mich/uns	10	63
Private bzw. familiäre Gründe	9	56
Die neue Wohnumgebung ist besser für die Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	7	44 (78)

Quelle: Standardisierte Befragung

### Soziodemographische Merkmale

Bevor näher auf die Vor- und Nachteile des Fernpendelns eingegangen wird, soll an dieser Stelle dargestellt werden, wie sich diese Lebensform hinsichtlich Wohnsituation, Familiensituation und Erwerbstätigkeit darstellt.

- Wohnsituation

Die Wohnorte von Fernpendlern weisen keine bevorzugte Größe auf. Die Herkunft der Fernpendler im vorliegenden Datensatz verteilt sich relativ gleichmäßig über kleine Gemeinden (29%; n=19), Kleinstädte (19%; n=12), mittlere Städte (26%; n=17) und Großstädte<sup>12</sup> (25%; n=16). Gut die Hälfte der Pendler (n=34) besitzt Wohneigentum. Was die Wohndauer betrifft, leben 43% (n=28) seit über zehn Jahren an ihrem Wohnort und vier der Befragten schon immer. Eine kürzere Wohndauer von unter fünf Jahren weisen 31% (n=20) der Befragten auf. Insgesamt 46% (n=30) leben zu zweit im Haushalt und nochmals 43% (n=28) leben mit weiteren zwei oder drei Haushaltsmitgliedern zusammen.

- Familiensituation

Fernpendler sind zum überwiegenden Teil (89%, n=58) verheiratet, davon acht wieder-verheiratet. Über die Hälfte (52%; n=34) ist länger als zehn Jahre mit ihrem Partner zusammen. 39% (n=25) hatten vor der aktuellen Partnerschaft keine andere Beziehung, die länger als ein Jahr dauerte, andererseits hatten 11% (n=7) vorher drei oder mehr Partner.

Insgesamt 65% (n=42) haben Kinder, davon 88% (n=37) aus der aktuellen Partnerschaft. Bei 53%<sup>13</sup> (n=34) leben die Kinder noch im Haushalt, wobei in 29% (n=10) dieser Fälle das jüngste Kind bis zu drei Jahren alt ist, in 20% (n=7) zwischen vier und sechs Jahren und in

<sup>11</sup> Die Angaben wurden separat erfasst, die Prozentangaben beziehen sich jeweils auf die eine Frage bzw. Antwort.

<sup>12</sup> Die Gemeindegrößenklassen entsprechen den üblichen Einteilungen: unter 5.000 Einwohner; 5.000 bis unter 20.000 Einwohner; 20.000 bis unter 100.000 Einwohner und 100.000 und mehr Einwohner.

<sup>13</sup> von allen Fernpendlern

31% (n=11) zwischen sieben und zwölf. Von denjenigen ohne Kinder wollen 39% (n=9) kinderlos bleiben, darunter sechs aus persönlichen Gründen und drei aus beruflichen. Insgesamt 48% (n=11) der kinderlosen Fernpendler wünschen sich dagegen bald oder später Kinder. Von den 42 Fernpendlern mit Kindern, möchten 34 (81%) keine weiteren, hauptsächlich, weil sie so viele haben, wie sie wollen (68%; n=23), 18% (n=6) aber auch aus beruflichen Gründen.

- **Erwerbssituation**

Fernpendler sind in der vorliegenden Stichprobe hauptsächlich Angestellte (86%; n=56). Was die Erwerbssituation betrifft, sind 83% (n=54) aller Pendler voll berufstätig und 15% (n=10) teilzeitbeschäftigt. Diese Angaben sagen jedoch nur wenig über die tatsächlichen Arbeitszeiten aus. Eine Normalarbeitszeit von 38 bis 40 Stunden haben 44% (n=24) der voll-erwerbstätigen Fernpendler, viele arbeiten jedoch länger: 50% (n=27) haben eine tatsächliche Arbeitszeit zwischen 41 und 50 Stunden und drei arbeiten mehr als 50 Stunden.

Insgesamt 29% (n=19) der Fernpendler erhalten vom Arbeitgeber finanzielle Unterstützung für die entstehenden Fahrtkosten. Für mehr als die Hälfte (58%; n=11) bedeutet dies, dass sie einen Fahrtkostenzuschuss erhalten, für fast ein Drittel (32%; n=6) werden die gesamten Fahrtkosten übernommen und einer Person wird ein Pendelbus zur Verfügung gestellt.

#### *Vor- und Nachteile der Lebensform*

Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile, die Fernpendler mit ihrer Lebensform verbinden, dargestellt. Die größte Zustimmung fand die These, dass durch das lange Pendeln die Verbindung von idealem Wohnort mit dem Wunscharbeitsplatz möglich wird. Auch dass man wegen eines Arbeitsplatzes nicht alles aufgeben muss, was man sich an einem Ort aufgebaut hat, wurde als sehr wichtig bewertet. Dazu gehört u.a. auch der Erhalt des Freundes- und Bekanntenkreises. Außerdem stimmten immerhin 37% (n=24) der Aussage zu, dass man sich während der Fahrten erholen kann. Für ein Drittel (n=11) der Pendler mit Kindern ist auch die Möglichkeit der Kinderbetreuung durch Verwandte einer der Gründe für die Lebensform.<sup>14</sup>

Tabelle 5.3. Vorteile des Fernpendelns, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 3 aus 5 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ich kann an dem Ort wohnen, der meinen Vorstellungen entspricht und gleichzeitig den Beruf ausüben, den ich möchte	49	75
Ich muss nicht alles aufgeben, was ich mir an meinem Wohnort bereits aufgebaut habe	46	71
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	36	55

Quelle: Standardisierte Befragung

Als größter Nachteil dieser Lebensform wird die Belastung durch das Fahren bewertet und fast ebenso schwer wiegt die Zeitknappheit für Partner und Kinder. Auch die Tatsache, dass

<sup>14</sup> Aufgrund der geringen Variablenanzahl wurde auf eine Faktoranalyse verzichtet.

man den Freundes- und Bekanntenkreis vernachlässigen muss, geht in diese Richtung. Weitere Belastungen, die relativ häufig als Nachteil genannt wurden, sind auf der einen Seite finanzieller (37%; n=24) und auf der anderen Seite gesundheitlicher Natur (37%; n=24).

Tabelle 5.4: Nachteile des Fernpendelns, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%, 4 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Das Fahren ist sehr belastend	43	66
Ich habe zu wenig Zeit für meinen Partner	42	65
Ich muss meinen Freundes- und Bekanntenkreis vernachlässigen	26	40
Ich habe zu wenig Zeit für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	21	32 (62)

Quelle: Standardisierte Befragung

Die insgesamt zehn Nachteile lassen sich in drei Dimensionen bündeln (erklärte Varianz: 66%<sup>15</sup>):

- Familienleben: Als großer Nachteil werden die Zeitknappheit für Partner und Kinder empfunden, was dazu führt, dass man sich auseinanderlebt (14%; n=9) und von Familienaufgaben ausgeschlossen fühlt (14%; n=9; erklärte Varianz: 26%).
- Belastungen: Neben gesundheitlichen und finanziellen Belastungen wird vor allem das Fahren beklagt (s.o.). Eine weitere Belastung entsteht durch die notgedrungene Vernachlässigung des Freundeskreises (erklärte Varianz: 24%).
- Beruf: Im Beruf wirkt sich das Fernpendeln dadurch negativ aus, dass man wenig Gelegenheit hat, den Kontakt zu Kollegen über die Arbeitszeit hinaus zu vertiefen (24%; n=16) und dass man durch vorgegebene Fahrpläne sehr unflexibel ist (32%; n=21; erklärte Varianz: 16%).

Zu den Nachteilen gehören schließlich auch die subjektiv wahrgenommenen Auswirkungen der Lebensform auf verschiedene Lebensbereiche. So schätzen von allen Fernpendler mit Kindern 44% (n=15) die Auswirkungen auf die Eltern-Kind-Beziehung negativ ein, nur drei bewerten sie als positiv. Von allen Fernpendlern geben 11% (n=7) an, dass die Beziehung zu den Eltern durch ihre Lebensform positiv beeinflusst würde, während bei 23% (n=15) das Gegenteil der Fall ist. Dieses Ergebnis kontrastiert zwei konkurrierende Folgen des Fernpendelns: Durch die Lebensform wird es zwar möglich, an einem bestimmten Ort zu bleiben und seine sozialen Kontakte aufrecht zu erhalten, aber gleichzeitig wirken sich die Fahrtzeit und die längeren Regenerationsphasen für die Pflege des sozialen Netzwerkes nachteilig aus. Letzteres erklärt, dass die Folgen für die Beziehung zu Freunden und Bekannten sehr negativ eingeschätzt werden: Nur 8% (n=5) sehen positive Auswirkungen, 40% (n=26) dagegen bewerten die Situation für den Freundes- und Bekanntenkreis als negativ. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt Ott (1990, 29ff.), der von einem *erheblich reduzierten Zeitbudget* spricht, das

<sup>15</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

vor allem auch den Nachmittag und den Abend als Zeiten sozialer und familiärer Kommunikation stark tangiert und sowohl abwesenheits- als auch erholungsbedingt sei.

### *Dauer der Lebensform*

Trotz der nicht unwesentlichen Belastungen ist für weit mehr als die Hälfte aller Fernpendler eine Beendigung ihrer Lebensform kein Thema (62%; n=40). Man hat sich mit der Situation arrangiert und sieht auch keine bessere Alternative. Andererseits geben aber auch nur zwei Personen explizit an, das Pendeln nicht beenden zu *wollen*.

Der Anteil derjenigen, die zwar gerne mit dem Pendeln aufhören würden, aber aus beruflichen Gründen nicht können, liegt bei 22% (n=14). Diese Gruppe plant keinen konkreten Abbruch des Pendelns, würde aber bei einer entsprechenden Gelegenheit damit aufhören. Bei näherer Betrachtung dieser Gruppe kann man zwei größere Untergruppen unterscheiden: Die erste Gruppe besteht in gewissem Sinne aus Heimatverbundenen, die sich einen Arbeitsplatz in der Wohnregion wünschen (43%, n=6), während die zweite Gruppe (36%, n=5) an einen gemeinsamen Umzug an den Arbeitsort denkt. Kalter (1994, 460f.) spricht hier von der *Vorboten-* und der *Parkfunktion* des Pendelns. Während bei ersterer ortsspezifisches soziales Kapital gesammelt wird, das nach einer gewissen Zeit zu einem Umzug führt, stellt die Parkfunktion nur ein Ausweichstadium dar, bis am Wohnort ein Arbeitsplatz gefunden wird.

Die Hauptmotive für den Wunsch nach Beendigung des Pendelns liegen im persönlichen Bereich (93%; n=13). Wichtig scheinen außerdem noch berufliche (64%, n=9), partnerschaftliche (57%; n=8) und finanzielle (43%; n=6) Erwägungen zu sein. Kinder werden von 60% (n=5) der Fernpendler mit Kindern im Haushalt ebenfalls als Grund angegeben, wobei es sich hauptsächlich um jüngere Kinder bis zwölf Jahre handelt. Ungefähr ein Fünftel (n=3) der Gruppe kann die beruflichen Folgen einer möglichen Beendigung des Fernpendelns nicht einschätzen. Nur eine Person erwartet berufliche Verbesserungen, dagegen 36% (n=5) berufliche Nachteile, was wohl den Hauptgrund für die Aussage, man „wolle zwar das Pendeln beenden, könne aber nicht aufhören“, darstellt.

Schließlich haben sich neun Personen (14%) bereits definitiv dazu entschlossen „in der nächsten Zeit“<sup>16</sup> mit dem Pendeln aufzuhören. Allerdings haben nur 56% (n=5) eine konkrete Vorstellung, wie dieses Ende aussehen soll. Auch hier überwiegen wieder die Heimatverbundenen, bei denen die Bleibefunktion des Pendelns zum Tragen kommt, denn drei der Personen mit klaren Vorstellungen suchen/haben eine neue Arbeitsstelle in der Wohnregion. Zwei wollen dagegen an den Arbeitsort umziehen, das Pendeln erfüllt hier also eine Vorbotenfunktion. Wie schon bei der Gruppe, die das Pendeln gerne beenden will, aber nicht kann, sind auch hier persönliche Gründe ausschlaggebend (89%; n=8). Berufliche (n=2), partnerschaftliche (n=3) oder finanzielle (n=2) Gründe, die bei der ersten Gruppe durchaus eine Rolle spielen, werden weniger wichtig, wenn nach tatsächlichen Beendigungsgründen gefragt wird. Dagegen spielen Kinder eine wichtige Rolle. Von den sieben Paaren dieser Gruppe, bei denen Kinder im Haushalt leben, geben sechs die Kinder als Grund für die Beendigung der Lebensform an, wobei Kinder aller Altersstufen bis 18 Jahre vertreten sind.

---

<sup>16</sup> Originalzitat Fragebogen

Für den Großteil der Gruppe (n=4) bringt die Veränderung beruflich weder Vor- noch Nachteile mit sich. Nur ein Fernpendler gibt an, Nachteile in Kauf nehmen zu müssen und zwei gaben ihren (aktuellen) Beruf auf. Eine berufliche Verbesserung kann nur eine Person verbuchen.

### *Zusammenfassung Fernpendler*

Fernpendler sind Menschen, die ihrer eigenen Meinung nach einen Weg gefunden haben, ihren Wunschwohntort mit einem (guten) Arbeitsplatz zu verbinden, ohne von der Familie getrennt leben zu müssen. Nach Kalter (1994) „verzichteten (sie) nicht auf bessere Opportunitätsstrukturen, sondern nehmen sie in anderer Form wahr“ (S. 475) als etwa Umzugsmobile. Hierbei müssen zwei Gruppen unterschieden werden: Denjenigen, deren Wunschwohntort seit langem ihr tatsächlicher Wohnort ist, den sie nicht mehr verlassen wollen und jenen, die aus privaten Gründen an einen neuen Wohnort gezogen sind und ihren Arbeitsplatz nicht aufgeben möchten oder können.

Die ersteren wurden bereits als *heimatverbunden* bezeichnet. Sie pendeln meist gezwungenermaßen, weil sie in der Wohnregion keine Stelle finden können, seltener auch freiwillig für einen *besseren* Arbeitsplatz. Fernpendler, die erst durch einen Umzug zu solchen geworden sind, pendeln aus ähnlichen Gründen wie die Heimatverbundenen: Sie finden in der neuen Wohnregion keinen Arbeitsplatz oder möchten den alten nicht aufgeben. Fernpendeln bietet den Vorteil, sich an einem Ort langfristig niederzulassen und sich in örtliche soziale Netzwerke einbinden zu können. Der Preis, der dafür gezahlt wird, sind hohe Belastungen zeitlicher, finanzieller und gesundheitlicher Art, die insofern besonders zum Tragen kommen, als Fernpendler Familienmenschen sind, d.h. ein Großteil ist verheiratet und hat Kinder. Trotzdem führen diese Nachteile nur selten dazu, die Lebensform zu beenden.

### *Shuttles*

#### *Merkmale der Lebensform*

Mit *Shuttles* werden Lebensformen bezeichnet, in denen ein Partner einen berufsbedingten festen Zweitwohnsitz am Arbeitsort hat. Der Familienwohnsitz ist aber definitiv Hauptwohnsitz und wird normalerweise am Wochenende aufgesucht. In der vorliegenden Studie wurden 106 Shuttles befragt. Die Merkmale ihrer Lebensform werden im Folgenden dargestellt.

Die meisten Shuttles wohnen sowohl am Hauptwohnsitz (63%, n=67) als auch am Arbeitsplatz (74%, n=78) zur Miete. Weitere 17% (n=18) wohnen am Arbeitsplatz in einer Wohngemeinschaft oder in einer Gemeinschaftsunterkunft. Die Fahrtzeit zum Arbeitsort liegt für 18% (n=19) unter zwei Stunden, also durchaus noch in einem Bereich, der von anderen Personen täglich zurückgelegt wird. Weitere 29% (n=30) fahren zwischen zwei und drei Stunden, 20% (n=21) zwischen drei und vier Stunden und schließlich 33% (n=35) über vier Stunden. Über die Hälfte der Personen (54%, n=57) ist regelmäßig fünf Tage pro Woche am Arbeitsort. Fast ein Viertel (n=25) verbringt regelmäßig vier Tage am Arbeitsort. Des weiteren sind 15% (n=16) zwar regelmäßig, aber in anderen Abständen vom Hauptwohnsitz weg, z.B. monatlich zwölf oder fünfzehn Tage (38%; n=6 bzw. 25%; n=4). Schließlich sind 7% (n=7) unregelmäßig oder in unterschiedlichen Rhythmen, zum Teil saisonabhängig am Nebenwohn-

sitz. Wie bereits der regelmäßige Fünf-Tage-Rhythmus vermuten lässt, hat fast die Hälfte aller Shuttles (49%, n=52) keinen Einfluss auf die Aufenthaltsdauer am Zweitwohnsitz. Doch kann auch fast ein Viertel (23%; n=25) völlig frei über die Anwesenheit am Arbeitsplatz entscheiden. Fast 9% (n=9) leben schon seit über zehn Jahren in dieser Lebensform, knapp 24% (n=25) zwischen fünf bis zehn Jahren, nochmals 30% (n=32) zwischen zwei und fünf Jahren und 37% (n=39) unter einem Jahr. Obwohl also die meisten erst relativ kurze Zeit pendeln, handelt es sich nicht um eine kurzfristige Lebensform. Dagegen spricht, dass über die Hälfte aller Shuttles bereits länger als fünf Jahre pendelt. In den meisten Fällen entsprach die frühere Wohnform dem „Normalfall“, d.h. das Paar hatte einen gemeinsamen Haushalt (78%; n=83), bei einem guten Fünftel der Shuttles entwickelte sich die Lebensform jedoch aus zwei getrennten Haushalten (22%, n=23).

### *Gründe für die Lebensform*

Der Anlass für die Gründung eines Zweitwohnsitzes war überwiegend eher von außen gesetzt, d.h. man musste sich damit auseinandersetzen, um überhaupt (wieder) eine Arbeitsmöglichkeit zu haben. Dies war für 50% (n=53) aller Shuttles der Fall. Insgesamt 29 (27%) wollten sich beruflich verändern. Von den restlichen 23% (n=24) sind 14 zum Partner gezogen bzw. mit dem Partner umgezogen und pendeln jetzt zurück zum Arbeitsort. Für 41% (n=43) war der Beginn des Wochenendpendelns mit einem beruflichen Aufstieg verbunden. Bei 18% (n=19) mit dem Berufseinstieg und nur bei vier brachte der Beginn des Wochenendpendelns keinerlei Veränderungen mit sich.

Wochenendpendeln ist sehr stark beruflich motiviert. Als Hauptgrund für die Wahl dieser Lebensform geben 80% eine attraktive Arbeitsstelle an. Zwar hat auch über die Hälfte der Shuttles beruflich keine Alternative, jedoch wiegt der erste Grund weit schwerer. Die Attraktivität des Arbeitsorts spielt dagegen eine untergeordnete Rolle und 14% (n=15) möchten sich noch überlegen, wo sie sich endgültig mit dem Partner niederlassen werden.

Tabelle 5.5: Gründe für die Lebensform Shuttle

Welche Gründe sprechen für Sie persönlich dafür, zwischen dem gemeinsamen Haushalt und Ihrem Arbeitsort zu pendeln? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 2 aus 5 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Die Arbeit ist attraktiv	85	80
Ich habe beruflich keine Alternative	59	56

Quelle: Standardisierte Befragung

### *Soziodemographische Merkmale*

Nachfolgend wird die Lebensform hinsichtlich ihrer Wohn-, Familien- und Erwerbssituation charakterisiert:

#### • *Wohnsituation*

Shuttles scheinen eher aus größeren Städten zu kommen. Fast die Hälfte hat den gemeinsamen Hauptwohnsitz in einer Großstadt (47%; n=50) und nochmals über ein Viertel in einer mittleren Stadt (27%; n=29). Insgesamt wohnen 63% (n=67) zur Miete, nur ein Drittel (33%; n=35) lebt im eigenen Haus

oder der eigenen Wohnung. Die meisten Shuttles (62%; n=66) leben im Haupthaushalt nur mit einer weiteren Person zusammen, bilden also einen Zwei-Personen-Haushalt und weitere 29% (n=31) leben in einem Drei- oder Vier-Personen-Haushalt. Was die Wohndauer betrifft, gibt es auch bei den Shuttles eine Gruppe von Personen, die schon immer an ihrem Wohnort gelebt hat. In der untersuchten Gruppe sind dies 6% (n=6). Wesentlich kürzer, d.h. bis zu fünf Jahren, leben 30% (n=32) am aktuellen Ort des Hauptwohnsitzes und 42% (n=45) haben ihren Hauptwohnsitz seit über zehn Jahren am gleichen Ort.

#### • *Familiensituation*

Über zwei Drittel der Shuttles (67%; n=71) sind verheiratet, davon drei wiederverheiratet. Der Rest besteht zum größten Teil aus Ledigen (29%; n=31) und einigen wenigen Geschiedenen (n=4). Fast 40% (n=42) sind länger als zehn Jahre mit ihrem Partner zusammen, 23% (n=24) dagegen erst seit weniger als fünf Jahren. Was die Anzahl der bisherigen Partnerschaften betrifft, verteilen sich die Shuttles relativ gleichmäßig über die vier Kategorien von „keiner vorherigen Partnerschaft“ (25%, n=26) bis hin zu „drei oder mehr Partnerschaften“ (23%; n=24).

Von allen Shuttles haben 44% (n=47) eigene Kinder, 36% (n=38) aus der aktuellen Partnerschaft. Im Haus leben Kinder dagegen nur noch bei 32% (n=34). Das Alter des jüngsten im Haushalt lebenden Kindes liegt bei 29% (n=10)<sup>17</sup> bei bis zu drei Jahren, bei 15% (n=5) zwischen vier und sechs Jahren und bei 44% (n=15) zwischen sieben und achtzehn Jahren. Von allen Shuttles ohne Kinder wollen 46% (n=27) kein Kind, hauptsächlich aus persönlichen (74%; n=20), aber auch 37% (n=10) aus beruflichen Gründen. Dagegen haben 41% (n=24) zwar noch kein Kind, möchten aber eines. Von denjenigen mit Kindern möchten 83% (n=39) keine weiteren, weil sie ihre Wunschkindzahl bereits erreicht haben (77%; n=30), einige aber auch aus beruflichen Gründen (15%; n=6). Ebenfalls 15% (n=7) derjenigen mit Kindern möchten noch weitere.

#### • *Erwerbssituation*

Drei Viertel (76%, n=80) der Shuttles sind Angestellte. Die nächstgrößte Gruppe stellen Beamte mit 17% (n=18) dar, während Selbständige und Freiberufler eher selten sind (7%; n=7), Arbeiter scheinen sich für diese Lebensform nicht oder nur selten zu entscheiden. Der Großteil der Shuttles (86%, n=91) arbeitet Vollzeit, die restlichen 13% (n=14) Teilzeit, wobei die tatsächlichen Arbeitszeiten stark von dem mit diesen Angaben implizierten Bild abweichen. Eine sogenannte Normalarbeitszeit von 38 bis einschließlich 40 Stunden haben nur 20% (n=18) aller voll- oder teilzeitbeschäftigten Shuttles. Die meisten, d.h. 46% (n=42), arbeiten zwischen 41 und 50 Stunden pro Woche und nochmals 31% (n=28) mehr als 50 Stunden. Unterstützung durch den Arbeitgeber erfahren 17% (n=18), indem ihnen eine Wohnung zur Verfügung gestellt wird oder die Kosten dafür übernommen werden.

#### *Vor- und Nachteile der Lebensform*

Wochenendpendeln als Lebensform bietet sowohl spezifische Vor- als auch Nachteile. Da schon die Arbeitszeiten von Shuttles einen ersten Hinweis darauf liefern, dass es sich hier um stark berufsorientierte Personen handelt, erstaunt es nicht, dass als wichtigster Vorteil dieser Lebensform die Möglichkeit angegeben wird, einen attraktiven Beruf auszuüben. Auch dass man sich am Arbeitsort ganz auf den Beruf konzentrieren kann und dass keiner der beiden Partner seine Berufstätigkeit aufgeben muss, spricht aus Sicht der Befragten für die Lebensform. Für die Partnerschaft ist von Vorteil, dass man die Zeit miteinander intensiver verbringt, dass man sich ein Stück Unabhängigkeit vom Partner bewahren kann (28%; n=30) und

---

<sup>17</sup> aller Shuttles mit Kindern im Haushalt

dass Alltagskonflikte durch die Trennung entfallen (22%; n=23). Weiterhin ist auch hier Ortsverbundenheit wichtig, was sowohl die Attraktivität des Wohnorts wie auch die existierenden sozialen Netzwerke meint. Schließlich sind Kinder, wenn vorhanden, ein sehr wichtiger Grund für diese Lebensform, da sie nicht aus ihrer vertrauten Umgebung gerissen werden sollen. Für mehr als ein Viertel aller Shuttles bedeutet die Lebensform auch, dass man insgesamt finanziell besser dasteht (28%; n=30), dagegen geben nur drei steuerliche Vergünstigungen als Vorteil an.

Tabelle 5.6: Vorteile des Wochenendpendelns, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 9 aus 15 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ich kann eine attraktive berufliche Tätigkeit ausüben	88	83
Ich kann mich am Arbeitsort ganz auf meinen Beruf konzentrieren	76	72
Keiner der beiden Partner muss seine Berufstätigkeit aufgeben Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	67 (65)	63 (77)
Die gemeinsame Zeit, die man als Paar miteinander verbringt, ist intensiver	64	60
Der gemeinsame Wohnsitz ist an einem attraktiven Ort	61	58
Ich kann an dem Ort bleiben, an dem ich wichtige Kontakte aufgebaut habe bzw. aufbauen möchte (Freundeskreis, Kinderbetreuung, usw.)	55	52
Jeder von uns kann eigene Interessen verfolgen und wir sind trotzdem als Paar zusammen	50	47
Wir können in unserem Haus bzw. unserer Wohnung bleiben	48	45
Die Kinder können im vertrauten Umfeld bleiben Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	34	32 (89)

Quelle: Standardisierte Befragung

Als großer Nachteil des Wochenendpendelns werden das Fahren zwischen den Wohnorten und die Zeitknappheit empfunden. Bei den Nachteilen macht sich außerdem bemerkbar, dass Wochenendpendeln eine kostspielige Lebensform ist. Schließlich fühlen sich Shuttles trotz der oben festgestellten Ortsverbundenheit durch die langen Abwesenheitsphasen, die ja den größeren Teil der Woche ausmachen, nirgends richtig zu Hause. Die Zeitknappheit macht sich auch bei der Kindererziehung bemerkbar. Mit Themen wie Untreue und Eifersucht scheinen Shuttles dagegen gut klarzukommen. So geben nur vier an, dass es schwierig sei, sich treu zu bleiben, wenn man sich so oft nicht sieht. Insgesamt 11% (n=12) haben ein Problem mit der eigenen Eifersucht und 9% (n=9) mit der des Partners. Entsprechend befürchten auch nur 12% (n=13), dass man sich durch die Lebensform fremd werden bzw. bleiben würde. Von allen Shuttles geben 21% (n=22) an, dass durch die Lebensform Konflikte in der Partnerschaft entstehen.



Tabelle 5.7: Nachteile des Wochenendpendelns, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 6 aus 15 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Das Fahren zwischen den Wohnorten ist belastend	69	66
Wir haben zu wenig Zeit füreinander	67	64
Die Kosten, die insgesamt entstehen, sind sehr hoch	63	59
Ich bin nirgends richtig zu Hause	52	49
Meine Kinder haben wenig von mir Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	26	25 (49)
Ich kann mich bei der Kinderbetreuung nicht ausreichend beteiligen Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	22	21 (42)

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Nachteile lassen sich zu fünf Dimensionen zusammenfassen (erklärte Varianz: 69%<sup>18</sup>):

- *Treue*: Obwohl nur wenige der Befragten angegeben haben, dass es schwierig wäre, sich treu zu bleiben, bildet dieses Thema, zusammen mit den Aussagen zur eigenen Eifersucht und der des Partners einen Faktor, der relativ viel Varianz erklärt, d.h. das Thema ist als Nachteil dieser Lebensform durchaus von Bedeutung. (erklärte Varianz: 17%)
- *Trennungsphasen*: Durch die Trennungsphasen besteht die Gefahr, dass man sich fremd wird und entsprechend schwierig wird die Umstellung vom Alleinleben auf die Zeit, die gemeinsam verbracht wird, bewertet (24%; n=25). Außerdem führt die Lebensform dazu, dass sich der mobile Partner nicht ausreichend an den gemeinsamen Aufgaben im Haushalt beteiligen kann (26%; n=27). Diese und andere Probleme der Lebensform führen dann zu Konflikten in der Partnerschaft. (erklärte Varianz: 14%)
- *Kinder*: Die Lebensform führt dazu, dass sich der mobile Partner zu wenig an der Kindererziehung beteiligen kann und allgemein zu wenig Zeit für die Kinder hat. (erklärte Varianz: 14%)
- *Direkte Folgen*: Die Mobilität selbst führt vor allem zu einer großen Belastung durch das Fahren. Es entstehen hohe finanzielle Kosten und vor allem die Zeitknappheit wird als Problem empfunden. (erklärte Varianz: 13%)
- *Fehlende Einbindung*: Eines der Probleme von Shuttles ist, dass sie sich nirgends richtig zu Hause fühlen. Ihnen fehlt während der Woche manchmal die Unterstützung durch den Partner (37%; n=39) und sie fühlen sich am Arbeitsort oft einsam (36%; n=39). (erklärte Varianz: 11%)

Besonders die Auswirkungen der Lebensform auf Kinder werden als sehr negativ bewertet. Von allen Shuttles mit Kindern im Haushalt gaben 56% (n=19) an, die Folgen für die Kinder wären sehr negativ. Immerhin 18% (n=6) behaupteten das Gegenteil. Diese zwei sehr unterschiedlichen Bewertungen entstehen dadurch, dass die Lebensform es einerseits erlaubt, die

<sup>18</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

Kinder nicht aus der ihnen vertrauten Umgebung zu reißen, andererseits die Zeit, die die Familie zusammen verbringt, dadurch sehr beschränkt wird. Ebenfalls als ungünstig werden die Auswirkungen auf den Freundeskreis beurteilt. Auch hier sehen 58% aller Shuttles (n=61) negative Auswirkungen und nur 11% (n=12) positive. Anders bei den Beziehungen zu den eigenen Eltern: nur ein Viertel (n=27) sieht hier nennenswerte negative Auswirkungen, aber auch nur 13% (n=14) positive.

### *Dauer der Lebensform*

Wochenendpendeln scheint eine als Übergangsphase konzipierte Lebensform zu sein. Über die Hälfte aller Shuttles hat vor, in absehbarer Zeit die Lebensform zu beenden (61%; n=57) und nochmals 17% (n=18) würden das gerne tun, sehen aber im Augenblick keine Möglichkeit dazu. Für ein Viertel aller Befragten steht eine Beendigung derzeit nicht zur Debatte oder wird explizit nicht gewollt (27%; n=26).

Fast zwei Drittel (64%; n=39) der Shuttles, die ihre Lebensform definitiv beenden wollen, haben vor, die Wohnung am Arbeitsort aufzugeben und wieder ganz zurück an den gemeinsamen Hauptwohnsitz zu ziehen. Nochmals 16% (n=10) werden zusammen mit dem Partner an den Arbeitsort umziehen und 8% (n=5) gemeinsam an einen neuen dritten Ort. Ein Drittel (n=33) erwartet von dieser Veränderung weder Verbesserungen noch Verschlechterungen. Ein Viertel (n=15) rechnet dagegen mit beruflichen Nachteilen und ein Fünftel (n=12) mit beruflichen Verbesserungen bei Beendigung des Wochenendpendelns. Der Hauptgrund für die Beendigung des Wochenendpendelns sind persönliche (79%; n=48) und partnerschaftliche (75%; n=46) Gründe. Für Personen mit Kindern sind diese Gründe am wichtigsten (83%; n=15) für die angestrebte Veränderung. Außerdem werden berufliche (44%; n=27) und finanzielle Gründe (34%; n=21) noch relativ häufig genannt.

Von denjenigen, die ihre Lebensform gerne beenden würden, aber nicht können, würden 56% (n=10) an den gemeinsamen Hauptwohnsitz zurückkehren und 17% (n=3) zusammen mit dem Partner an den Arbeitsort ziehen. Insgesamt 22% (n=4) würden zusammen mit dem Partner einen neuen Ort suchen, an dem beide wohnen und arbeiten können. Von der Umsetzung dieser Wünsche erwarten sich 44% (n=8) berufliche Nachteile und nur drei berufliche Verbesserungen. Im Vergleich mit denjenigen, die ihre Lebensform definitiv beenden wollen, liegt der Anteil derjenigen, die berufliche Verschlechterungen befürchten, höher, dagegen derjenige derer, die Verbesserungen erwarten, niedriger. Dies könnte ein Grund dafür sein, warum man die Umsetzung dieses Wunsches als derzeit nicht durchführbar einschätzt. Als Hauptgrund für den Beendigungswunsch werden auch hier wieder persönliche Gründe angegeben (72%; n=13), daneben sind auch partnerschaftliche Beweggründe relativ wichtig (61%; n=11).

### *Zusammenfassung Shuttles*

Shuttles wählen ihre Lebensform weniger, um überhaupt einen Beruf zu bekommen, sondern hauptsächlich um einen *attraktiven* Beruf ausüben zu können. Dies macht sich einerseits daran bemerkbar, dass die Vorteile der Lebensform aus Sicht der Befragten vor allem im beruflichen Bereich liegen und andererseits daran, dass die durchschnittliche Arbeitszeit weit über der „Normalarbeitszeit“ liegt – und dies sowohl für Vollzeit- als auch für Teilzeitbeschäftigte. Die Lebensform bietet jedoch noch weitere Vorteile, die vor allem in einer gewissen Ortsver-

bundenheit am Hauptwohnsitz liegen. Schließlich werden unvermeidliche Folgen des Wochenendpendelns für die Partnerschaft, d.h. die längeren Trennungsphasen, auch positiv als Möglichkeit gedeutet, sich eine gewisse Unabhängigkeit vom Partner zu bewahren und die gemeinsam verbrachte Zeit umso höher zu schätzen. Gleichzeitig sind aber die Trennungen und die damit verbundene Begrenzung der verfügbaren gemeinsamen Zeit einer der wichtigsten Nachteile der Lebensform. Hinzu kommen die Belastung durch das Fahren und die finanziellen Kosten. Die Belastungen und Nachteile scheinen insgesamt besehen so stark zu Buche zu schlagen, dass über die Hälfte die Lebensform definitiv „demnächst“ beenden will und weitere 17% dies gerne würden, aber aufgrund der aktuellen Situation nicht können. Ausschlaggebend dafür sind vor allem persönliche und partnerschaftliche Gründe sowie Kinder, wenn vorhanden. Ungefähr zwei Drittel sind verheiratet, der Rest ist zum größten Teil ledig und bei einem Drittel leben Kinder im Haushalt. Sie kommen relativ häufig aus Großstädten.

### *Varimobile*

#### *Merkmale der Lebensform*

Im Unterschied zu den anderen in dieser Studie untersuchten Mobilitätsformen leben in der Lebensform *Varimobile* Personen, bei denen Mobilität bereits berufsimmanent ist. Sie üben einen *mobilen* Beruf aus, d.h. sie sind beruflich viel unterwegs und müssen deshalb relativ häufig auswärts übernachten. Bei 44% (n=25) sind diese Abwesenheitsphasen regelmäßig und bei 56% (n=32) unregelmäßig. Die Abwesenheit von Personen, die regelmäßig abwesend sind, beträgt bei zwei Personen stets ein bis zwei Tage, bei 20% (n=5) normalerweise drei Tage, bei 24% (n=6) immer vier Tage und bei 44% (n=11) gewöhnlich fünf Tage pro Woche. Von denjenigen, die unregelmäßig abwesend sind, waren im vergangenen Jahr 31% (n=10) bis zu zwei Monaten weg, 25% (n=8) zwischen zwei und vier Monaten, jeweils vier zwischen vier und sechs Monaten sowie zwischen sechs und acht Monaten, schließlich drei über acht Monate. Für 44% (n=25) aller Varimobilen sind die Abwesenheitstermine ohne Probleme planbar, für 21% (n=12) dagegen vollkommen unplanbar. Schließlich können auch 19% (n=11) Zeitpunkt und Zeitraum ihrer Abwesenheitsphasen frei gestalten, der Großteil kann dies aber (47%; n=27) nicht. Genau ein Drittel (n=19) aller Varimobilen ist seit Berufsbeginn mobil, über die Hälfte (51%; n=29) seit Stellenbeginn und bei 12% (n=7) hat es sich irgendwann im Laufe ihrer jetzigen Berufstätigkeit so ergeben.

#### *Gründe für die Lebensform*

Bei Varimobilen sind Gründe, die für die Mobilität sprechen, gleichzeitig immer auch Gründe für den Beruf selbst, da dieser ohne Mobilität nicht denkbar wäre. Fast drei Viertel geben deshalb auch an, dass sie sich für den jeweiligen Beruf entschieden haben und Mobilität dazugehört. Noch wesentlich mehr jedoch sind der Meinung, dass der Beruf und damit auch die dazugehörige Mobilität ihrer Persönlichkeit und ihren Fähigkeiten entsprechen würde. Im diesem Sinne gibt auch fast die Hälfte der Befragten an, gerne unterwegs zu sein. Weitere Aspekte, die für mobile Berufe sprechen, sind gute Arbeitsbedingungen und gute Verdienst- und Karriereöglichkeiten. Immerhin 25% (n=14) der Varimobilen sehen aber auch schlicht beruflich keine Alternative und 37% (n=21) sind mobil, weil sie ihre Stelle behalten wollen.

Über ein Viertel gibt außerdem an, die Mobilitätsanforderungen hätten sich eben so ergeben (26%; n=15) und man vermeidet den Aufwand einer neuen Stellensuche (16%; n=9).

Tabelle 5.8: Gründe für einen mobilen Beruf

Was spricht für Sie <u>heute</u> dafür, diesen Beruf auszuüben? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 5 aus 10 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Das Tätigkeitsprofil entspricht meinen Fähigkeiten/meiner Persönlichkeit	50	88
Gute Arbeitsbedingungen	42	74
Ich will diesen Beruf ausüben, da gehört Mobilität dann eben dazu	42	74
Gute Verdienstmöglichkeiten	41	72
Ich bin gern unterwegs	26	46

Quelle: Standardisierte Befragung

### **Soziodemographische Merkmale**

Im Folgenden werden die Wohn-, Familien- und Erwerbssituation der Varimobilen näher dargestellt:

#### • *Wohnsituation*

Über die Hälfte der Varimobilen unserer Stichprobe wohnen in einer Großstadt (53%; n=30), während die Übrigen relativ gleichmäßig auf die weiteren Gemeindegrößen verteilt sind. Wiederum über die Hälfte (56%; n=32) leben im eigenen Haus oder der eigenen Wohnung. Varimobile leben größtenteils zu zweit (44%; n=25) oder zu viert (32%; n=18) im Haushalt. Was die Wohndauer betrifft, lebt nur eine Person schon immer an ihrem aktuellen Wohnort. Bis zu drei Jahren leben 16% (n=9) an ihrem Wohnort, zwischen drei und sechs Jahren 19% (n=11), zwischen sechs und neun Jahren 16% (n=9), zwischen zehn und neunzehn Jahren 30% (n=17) und schließlich 18% (n=10) seit mindestens zwanzig Jahren.

#### • *Familiensituation*

Drei Viertel (n=43) aller Varimobilen sind verheiratet, davon vier wiederverheiratet. Ein Varimobiler lebt in Trennung, weitere drei sind geschieden und insgesamt 18% (n=10) sind ledig. Fast 65% (n=37) sind länger als zehn Jahre mit ihrem Partner zusammen, andererseits auch 16% (n=9) erst zwischen ein und zwei Jahren. Schließlich hatte die Mehrzahl (40%; n=23) vor der aktuellen Partnerschaft nur eine „feste“ Beziehung, die länger als ein Jahr dauerte. Für ein Viertel (n=14) ist die aktuelle auch die erste lange Beziehung, dagegen hatten 16% (n=9) vorher schon drei oder mehr feste Partnerschaften. Insgesamt 68% (n=39) haben eigene Kinder, davon wiederum 73% (n=28) aus der aktuellen Partnerschaft. Bei 53% (n=30) leben Kinder im Haushalt, wobei das jüngste Kind in 20% (n=6) dieser Fälle bis zu drei Jahre alt ist, in vier Fällen zwischen vier und sechs Jahre, in 23% (n=7) zwischen sieben und zwölf sowie in 37% (n=11) aller Fälle zwischen zwölf und achtzehn Jahre. Von denjenigen ohne Kinder möchten 39% (n=7) keine Kinder, davon jeweils über die Hälfte (n=4) sowohl aus beruflichen als auch aus persönlichen Gründen. Von denjenigen mit Kindern möchten die meisten (92%; n=36) keine weiteren, weil sie bereits so viele haben, wie sie wollen (75%; n=27), über ein Viertel (28%; n=10) geben aber auch berufliche Gründe an.

### • *Erwerbssituation*

Mehr als zwei Drittel aller Varimobilen sind Angestellte (68%; n=39). Beamte machen 16% (n=9) aus und Selbständige/Freiberufler 12% (n=7). Der Großteil (90%; n=51) arbeitet Vollzeit und 9% (n=5) Teilzeit, wobei die tatsächliche wöchentliche Arbeitszeit der Vollerwerbstätigen nur bei 16% (n=8) der sogenannten Normalarbeitszeit von 38 bis 40 Stunden entspricht. Insgesamt 45% (n=23) arbeiten zwischen 41 und 50 Stunden pro Woche, nochmals 35% (n=18) mehr als 50 Stunden.

### *Vor- und Nachteile der Lebensform*

Die Vorteile, die Varimobile mit ihrer Lebensform verbinden, ist die große Selbständigkeit, mit der sie ihre Arbeit erledigen können und müssen. Hinzu kommt die Möglichkeit, immer wieder neue Erfahrungen zu machen und der Routine des „normalen“ Unternehmensalltags zu entkommen. Als Vorteil im privaten Bereich wird nur die Tatsache gewertet, dass man die gemeinsame Zeit miteinander intensiver verbringt. Mehr als ein Viertel (26%; n=15) zählt aber auch die zeitweilige Unabhängigkeit vom Partner zu den Vorteilen der Lebensform.

Tabelle 5.9: Vorteile eines mobilen Berufes, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 7 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ich kann sehr selbständig arbeiten	46	81
Man lernt immer wieder Neues kennen	45	79
Die gemeinsame Zeit, die man als Paar/Familie miteinander verbringt, ist intensiver	28	49
Man bleibt vom täglichen „Kleinkrieg“ im Unternehmen weitgehend verschont	25	44

*Quelle: Standardisierte Befragung*

Mit einer Faktorenanalyse können die obigen Ergebnisse weiter zusammengefasst werden. Die sieben Vorteile bilden drei Dimensionen, die 70% der Gesamtvarianz erklären und die sich wie folgt beschreiben lassen:

- Partnerschaft und Beruf: Durch die relativ scharfe Trennung zwischen Familie und Beruf kann man sich jeweils voll auf das eine konzentrieren (37%; n=21); die Zeit, die man mit der Familie verbringt, ist intensiver, als wenn man sich jeden Tag sehen würde. Zu diesem Bereich zählt aber auch die zeitweilige Unabhängigkeit vom Partner. (erklärte Varianz: 27%)
- Arbeitsbezogene Vorteile: Die ständige Mobilität verschont vor der Routine des Unternehmensalltags und bringt außerdem bestimmte Vergünstigungen mit sich, z.B. Dienstwagen (18%; n=10). (erklärte Varianz: 22%)
- „Abenteuerlust“: Personen, die mobile Berufe ausüben, schätzen die große Selbständigkeit, die damit verbunden ist und die Möglichkeit, immer wieder Neues kennenzulernen. (erklärte Varianz: 21%)

Von einer Auswahl von vierzehn möglichen Nachteilen der Lebensform erfuhren nur vier eine Zustimmung über 40%. Diese beziehen sich vor allem auf den privaten Bereich und handeln von Zeitknappheit für den Partner, die Kinder und die Freunde. Ein weiterer wichtiger Nachteil ist die Belastung durch das Fahren bzw. Fliegen. Probleme mit Treue (n=3), der ei-

genen Eifersucht (11%; n=6) bzw. der des Partners (21%; n=12) oder mit Konflikten in der Partnerschaft aufgrund der Lebensform (16%; n=9) fanden eher wenig Zustimmung.

Tabelle 5.10: Nachteile eines mobilen Berufes, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 14 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ich habe zu wenig Zeit für meinen Partner	37	65
Ich habe zu wenig Zeit für Freunde	32	56
Das Fahren bzw. das Fliegen belastet	23	40
Ich habe zu wenig Zeit für meine Kinder	22	39
Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt		(73)

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Nachteile können zu fünf Dimensionen zusammengefasst werden (erklärte Varianz: 75%<sup>19</sup>):

- Partnerschaft: Zu den Problemen für die Partnerschaft gehören die eigene Eifersucht bzw. die des Partners und entsprechend auch die Schwierigkeit, sich treu zu bleiben. Man lebt sich auseinander (11%; n=6), es kommt zu Konflikten aufgrund der Lebensform und die Umstellung vom Beruf auf die Partnerschaft ist manchmal schwierig (21%; n=12). (erklärte Varianz: 25%)
- Zeitknappheit für Familie: Man hat zu wenig Zeit für den Partner und die Kinder und fühlt sich manchmal einsam (35%; n=20). (erklärte Varianz: 17%)
- Belastung: Die Lebensform ist belastend für die Gesundheit, vor allem das Fahren bzw. Fliegen und es ist auf Dauer auch anstrengend, sich immer wieder auf Neues einstellen zu müssen (19%; n=11). (erklärte Varianz: 15%)
- Beruf: Durch die ständige Abwesenheit fühlt man sich über Vorgänge im Unternehmen nicht richtig informiert (25%; n=14). (erklärte Varianz: 10%)
- Zeitknappheit für Freunde: Es fehlt Zeit für den Freundeskreis. (erklärte Varianz: 9%)

Die Auswirkungen des mobilen Berufes werden vor allem für den Freundeskreis negativ bewertet. Hier geben 42% (n=24) aller Varimobilen an, die Auswirkungen seien sehr negativ und nur 12% (n=8), sie wären positiv. Anders, wenn es um die eigene Familie geht, vielleicht, weil dort das Koordinationsproblem mit verschiedenen freien Tagen nicht so schwerwiegend ist. So geben 30% (n=9) der befragten Varimobilen mit Kindern an, die Auswirkungen für die Kinder seien negativ. Negative Folgen für die Eltern befürchten 14% (n=8), positive dagegen 18% (n=10).

### *Dauer der Lebensform*

Trotz der im Vergleich mit anderen Lebensformen eher weniger stark ausgeprägten Belastungen und Nachteile wollen 37% (n=21) ihre Lebensform ändern oder würden dies gerne tun,

<sup>19</sup> Faktoranalyse; Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

wenn es möglich wäre. Für den Großteil der Varimobilen (54%; n=31) ist das zur Zeit aber kein Thema bzw. wird explizit nicht gewünscht.

Von denjenigen, die in der nächsten Zeit konkret etwas ändern wollen (23%; n=13), möchten bzw. werden sich vier auf eine andere Stelle im Unternehmen bewerben, die weniger Mobilität erfordert und 39% (n=5) suchen sich einen anderen Beruf. Der Rest konnte noch keine konkreten Angaben machen. Es findet sich kein „Hauptgrund“ für die Veränderung, denn berufliche, finanzielle, persönliche und partnerschaftliche Gründe wurden von je 54% (n=7) dieser Gruppe als zutreffend angeführt. Drei Viertel der Personen mit Kindern (n=3) nannten diese als Grund. Je drei erwarten berufliche Vor- bzw. Nachteile und je zwei konnten die Folgen ihrer Pläne nicht abschätzen bzw. erwarten weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung.

Von denjenigen, die zwar gerne ihre Mobilität beenden würden, aber im Augenblick nicht können (14%; n=8), haben nur drei eine konkrete Vorstellung, wie dies aussehen könnte, nämlich ein anderer Beruf. Der häufigste Auslöser für diesen Wunsch sind berufliche Gründe (n=4), gefolgt von persönlichen und finanziellen Gründen (je n=3). Die Folgen können zwei der Varimobilen nicht abschätzen und je eine Person erwartet berufliche Vor- bzw. Nachteile.

### *Zusammenfassung Varimobile*

Varimobile sind Personen, die Mobilität zu ihren eigenen Persönlichkeitsmerkmalen zählen. Sie sind gerne unterwegs, entdecken gerne Neues, arbeiten lieber selbständig und haben deshalb ihre Neigung zu ihrem Beruf gemacht. Dies zahlt sich insofern aus, als sie nach eigener Einschätzung gute Arbeitsbedingungen haben sowie gute Verdienst- und Karrieremöglichkeiten sehen. Die positiven Folgen im beruflichen Bereich werden mit Nachteilen im Privatleben erkauft, wobei vor allem die mangelnde Zeit für Partner und Familie ins Gewicht fällt. Ein Aspekt, der angesichts der tatsächlichen wöchentlichen Arbeitszeit von Varimobilen, die weit über der sogenannten Normalarbeitszeit liegt – verständlich wird. Neben Angestellten und Beamten finden sich unter Varimobilen vergleichsweise viele Selbständige bzw. Freiberufler und ein Großteil dieser Gruppe lebt in Großstädten. Die meisten Varimobilen sind verheiratet und bei mehr als der Hälfte leben Kinder im Haushalt.

### *Fernbeziehungen (LAT)*

#### *Merkmale der Lebensform*

Bei Partnerschaften mit zwei getrennten, eigenständigen Haushalten kann in der vorliegenden Studie nicht zwischen mobiler Person und Partner unterschieden werden, da eigentlich beide Partner mobil sind. Zudem rückt hier der berufliche Aspekt der Mobilität etwas in den Hintergrund, da eine solche Konstellation auch aufgrund anderer Gründe, z.B. einem bestimmten Beziehungsideal, entstehen kann. Für das folgende Kapitel werden deshalb alle 162 Befragten als mobile Person analysiert.

Die Konstellation der zwei Haushalte bei LAT-Paaren kann man sowohl als zwei eigenständige Haushalte als auch als einen Haushalt über zwei Wohnungen verteilt begreifen. Die überwiegende Mehrheit (72%; n=116) der Fernbeziehungen selbst sieht sich als Paar mit je eigener Wohnung, nur ein Viertel (n=40) als Paar mit zwei gemeinsamen Wohnungen. Über die Hälfte (52%; n=83) verbringt die gemeinsame Zeit dann auch mehr oder weniger abwech-

Hälfte (52%; n=83) verbringt die gemeinsame Zeit dann auch mehr oder weniger abwechselnd in einem der beiden Haushalte. Diese gemeinsame Zeit besteht für 30% (n=48) aus neun bis zwölf gemeinsamen Tagen pro Monat, für weitere 28% (n=45) aus sechs bis acht Tagen pro Monat, was einer Wochenendbeziehung entspricht; 19% (n=30) sehen ihren Partner bis zu fünf Tage im Monat, 12% (n=20) zwischen 13 und 20 Tagen und 11% (n=18) zwischen 21 und 30 Tagen, also fast täglich. Wie zu erwarten, hängt die Anzahl der gemeinsamen Tage pro Monat relativ stark mit der Entfernung zwischen den beiden Haushalten zusammen: Je kürzer der Weg, desto öfter sieht man sich.<sup>20</sup> Dieser Zusammenhang stellt einen allgemeinen Trend dar, aber es gibt auch Ausnahmen, da sich Personen, die relativ nahe zusammenwohnen, z.B. nur am Wochenende sehen. Betrachtet man die Fahrtzeiten differenzierter, dann liegen sie für 16% (n=26) bei bis zu fünfzehn Minuten, ebenfalls 16% (n=26) sind zwischen fünfzehn Minuten und einer Stunde voneinander getrennt, der größte Teil, 33% (n=53), hat eine Fahrtzeit von einer bis drei Stunden zwischen den beiden Haushalten zurückzulegen und nochmals 26% (n=42) zwischen drei und sechs Stunden. Über sechs Stunden sind 9% (n=15) unterwegs, darunter sieben über acht Stunden. Fast drei Viertel der LATs (74%; n=119) haben während der Trennung täglich Kontakt miteinander, ungefähr ein Fünftel (22%; n=36) hört zwei- bis dreimal die Woche per Telefon, E-mail o.ä. voneinander, 4% (n=7) einmal pro Woche oder seltener. Fast der Hälfte (47%; n=77) reicht dieser Kontakt bei weitem nicht aus, der gegenteiligen Meinung sind dagegen 32% (n=52). Unter denjenigen, denen der Kontakt nicht ausreicht, sind nicht nur diejenigen vertreten, die nur in größeren Abständen voneinander hören, sondern auch ein Großteil derer, die täglich miteinander Kontakt haben (51%; n=60).

### *Gründe für die Lebensform*

Der ausschlaggebende Grund für diese Lebensform ist bei 71% (n=115) aller LATs der Beruf und/ oder der Beruf des Partners (71%; n=115). Insgesamt 42% (n=68) führen aber auch persönliche Gründe an und 33% (n=54) persönliche Gründe des Partners. Wegen der Kinder wollen drei aller LATs mit Kindern (n=9) nicht mit dem Partner zusammenziehen. Nur eine Person gibt an, dass es keine besonderen Gründe gäbe, sondern dass es sich einfach um eine Phase in der Partnerschaft handeln würde. Von den restlichen vorgelegten Gründen erfuhr keiner eine Zustimmung über 40%. Am häufigsten wurde die Bewahrung der Unabhängigkeit vom Partner als weiterer Grund angeführt (23%; n=36), aber auch die Tatsache, dass man an seinem Wohnort (20%; n=31) und/oder in seiner Wohnung (12%; n=19) bleiben kann. Diese Lebensform ist bei den Befragten jedenfalls sehr selten auf eine problematische Beziehung zurückzuführen (7%; n=11) oder darauf, dass man nur für seinen eigenen Haushalt verantwortlich sein möchte (6%; n=10). Dass es sich bei LAT um eine eigenständige Lebensform handelt, erkennt man auch daran, dass es selten darum geht, sich vorher besser kennenzulernen (5%; n=8). Als Beziehungsideal würden aber nur 10% (n=16) aller LATs ihre Lebensform bewerten.

---

<sup>20</sup> Pearson'scher Korrelationskoeffizient = .49; signifikant bei 0,01



### *Soziodemographische Merkmale*

Nachfolgend wird näher auf die Wohn-, Familien- und Erwerbssituation von LATs eingegangen.

#### • *Wohnsituation*

LATs findet man häufig in größeren Städten. Die Hälfte (n=81) der befragten LATs lebt in einer Großstadt und nochmals 40% (n=64) in einer mittelgroßen Stadt und zwar fast immer zur Miete (90%; n=145). Über zwei Drittel (68%; n=110) leben alleine im Haushalt und 20% (n=32) zu zweit. Ein Drittel lebt erst seit maximal zwei Jahren am aktuellen Wohnort, 47% (n=76) zwischen drei und zehn Jahren und schließlich 19% (n=30) seit mehr als zehn Jahren.

#### • *Familiensituation*

LATs sind fast immer ledig (82%; n=132), weitere 12% (n=20) sind verheiratet und 6% (n=10) sind geschieden oder leben in Trennung. 32% (n=52) sind erst ein bis zwei Jahre zusammen, 43% (n=70) zwischen drei und sechs Jahren. Seit mehr als zehn Jahren sind 12% (n=19) aller LATs ein Paar. Insgesamt 35% (n=57) hatten vor der aktuellen Beziehung keine andere feste Partnerschaft, 30% (n=49) eine und insgesamt 11% (n=18) hatten vorher mehr als drei Partnerschaften.

Wie sich aufgrund des hohen Ledigenanteils bereits vermuten lässt, ist der Anteil von Personen mit Kindern relativ gering: 15% (n=24) haben eigene Kinder, davon zwölf Personen aus der aktuellen Partnerschaft. Bei neun der in der vorliegenden Studie befragten LATs leben die Kinder noch im Haushalt, wobei ein Drittel der Kinder (n=3) bis zu drei Jahren alt ist und ein weiteres Drittel (n=3) zwischen vier und sechs Jahren. Viele der LATs ohne Kinder möchten irgendwann Kinder (70%; n=96), nur achtzehn (13%) lehnen dies mehr oder weniger definitiv ab.

#### • *Erwerbssituation*

Knapp ein Drittel der Befragten (62%; n=100) ist erwerbstätig, die Übrigen befinden sich noch in Ausbildung, wobei von diesen 100 Erwerbstätigen 73% (n=73) voll-erwerbstätig sind. Eine tatsächliche Arbeitszeit zwischen 38 und 40 Wochenstunden haben aber nur 25% (n=18) der voll-erwerbstätigen LATs, dagegen arbeiten 58% (n=42) zwischen 41 und 50 Stunden pro Woche und nochmals 12% (n=9) über 50 Stunden. Über drei Viertel (77%, n=77) sind Angestellte und nochmals 11% (n=11) Beamte, 10% (n=10) sind Selbständige oder Freiberufler.

### *Vor- und Nachteile der Lebensform*

Den größten Vorteil, den LATs mit ihrer Lebensform verbinden, ist die Tatsache, dass jeder der beiden Partner seine eigenen Interessen verfolgen kann und man trotzdem als Paar zusammen ist, wobei die gemeinsam verbrachte Zeit intensiver erlebt wird, was einen zweiten wichtigen Vorteil darstellt. Die Unabhängigkeit vom Partner bewertet ein Drittel (n=52) positiv, zudem wird die Partnerschaft durch die Lebensform konfliktfreier (19%; n=31). Weitere Vorteile beziehen sich hauptsächlich auf die Möglichkeit, eine anspruchsvolle Berufstätigkeit ausüben zu können, was man auch dem Partner zugesteht. Man kann sich Zeit lassen, zu überlegen, wo man sich langfristig mit dem Partner niederlassen will (8%; n=14). Es lässt sich auch eine gewisse Ortsverbundenheit feststellen: Man hält den eigenen Wohnort für sehr attraktiv (25%; n=41), man kann in der eigenen Wohnung bleiben (18%; n=29) und das soziale Netzwerk am Wohnort bleibt erhalten (26%; n=42). Finanzielle Vorteile sehen aber nur 8% (n=14) als wichtigen Vorzug ihrer Lebensform.

Tabelle 5.11: Vorteile der Lebensform Fernbeziehung, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 5 aus 14 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Jeder von uns kann eigene Interessen verfolgen und wir sind trotzdem als Paar zusammen	106	65
Die gemeinsame Zeit, die man als Paar miteinander verbringt, ist intensiver	91	56
Ich kann eine attraktive berufliche Tätigkeit ausüben	77	48
Ich kann dadurch überhaupt berufstätig sein	71	44
Keiner von uns beiden muss seine Arbeit* aufgeben	67	41
Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	(18)	(58)

\* auch im Sinne von Ausbildung

Quelle: Standardisierte Befragung

Zu den wichtigsten Nachteilen der Lebensform zählen die Belastung durch das Fahren und die Zeitknappheit. Zudem sind mit dieser Lebensform auch hohe Kosten verbunden. Allerdings stellt diese Lebensform die Partnerschaft an sich keinesfalls in Frage, nur 7% (n=11) geben an, die Partnerschaft würde unverbindlich bleiben oder man würde sich fremd werden (15%; n=25) und nur 4% (n=6) halten es für schwierig, einander treu zu bleiben. Entsprechend ist auch nur für 8% (n=13) die eigene Eifersucht und für 13% (n=21) die Eifersucht des Partners ein Problem. Trotzdem entstehen durch die Lebensform auch Probleme in der Partnerschaft. So ist für 29% (n=47) die Umstellung vom Alleinleben auf die Zeit, die man gemeinsam verbringt, schwierig und 21% (n=34) geben an, dass es durch die Lebensform zu Konflikten in der Partnerschaft kommt. In den Trennungsphasen fühlt man sich oft einsam (27%; n=44), es fehlt die Unterstützung des Partners im Alltag und es ist schlicht anstrengend, alles alleine organisieren zu müssen (15%; n=25). Bei Paaren mit Kindern fehlt weniger die Unterstützung des Partners bei der Kindererziehung (n=1), vielmehr fehlt der abwesende Partner den Kindern (n=3).

Tabelle 5.12: Nachteile der Lebensform Fernbeziehung, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 16 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Das Fahren ist belastend	111	69
Wir haben zu wenig Zeit füreinander	106	65
Die Kosten, die insgesamt entstehen, sind sehr hoch	78	48
Mir fehlt die Unterstützung meines Partners im Alltag	64	40

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Auswirkungen der Lebensform für die eigenen Eltern werden von 20% (n=32) als positiv und von 23% (n=37) als negativ bewertet. Ähnlich unentschieden stellt sich die Situation bei den Auswirkungen für den Freundeskreis dar. Diese bewerten 35% (n=57) als positiv und 32% (n=52) als negativ. Für diejenigen LATs mit Kindern fällt das Ergebnis dagegen eindeutig positiv aus, denn 78% (n=7) bewerten die Auswirkungen als sehr positiv und niemand als negativ.

### *Dauer der Lebensform*

Nach den Zukunftsplänen gefragt, hat mehr als die Hälfte aller LATs (56%; n=90) vor, in absehbarer Zeit in einem gemeinsamen Haushalt zu leben. Nur 9% (n=15) würden gerne, können aber nicht. Insgesamt 17% (n=28) möchten dies definitiv nicht und für weitere 18% (n=29) ist dies zur Zeit kein Thema. Die ausschlaggebenden Gründe für ein beabsichtigtes Zusammenziehen sind partnerschaftlicher (95%; n=100) und persönlicher (93%; n=98) Natur. Auch finanzielle Gründe spielen für 31% (n=32) eine Rolle. Immerhin fast 29% (n=30) geben schließlich Kinder als Grund an, davon aber nur zwei, die tatsächlich Kinder haben. Ausschlaggebend scheint hier der Kinderwunsch zu sein, denn 33% (n=10) dieser Gruppe möchten bald ein Kind und 50% (n=15) haben einen Kinderwunsch, den sie aber erst später realisieren wollen.

### *Zusammenfassung Fernbeziehungen*

Fernbeziehungen sind auch in der Selbstdefinition überwiegend Paare mit zwei eigenständigen Haushalten, wobei die Entfernung zwischen diesen von unter 15 Minuten bis hin zu mehr als 24 Stunden schwankt, folglich ebenso der Kontakt. Vom täglichen Besuch bis hin zu Wochenendbeziehungen oder noch weniger gemeinsamen Tagen pro Monat (auf das Jahr umgerechnet) ist die gesamte Bandbreite vertreten. Der häufigste Grund für eine solche Lebensform sind berufliche Ambitionen, die nur in dieser Lebensform mit denen des Partners vereinbart werden können. Andere Gründe treten dabei eher in den Hintergrund, wobei die Unabhängigkeit vom Partner durchaus eine Rolle spielt. Aber auch hier bedeutet dies nicht, dass die Lebensform das Beziehungsideal darstellt. Der Großteil möchte irgendwann mit seinem Partner zusammenziehen, wobei auch der Kinderwunsch eine gewisse Rolle spielt. Kinder scheinen mit dieser Beziehungsform eher unvereinbar zu sein, was sich u.a. dadurch bestätigt, dass nur 6% der befragten LATs Kinder haben. Dies weist auf einen zweiten Aspekt der Beziehungsform hin: LAT scheint eher eine vorfamiliäre Lebensform zu sein, auch insofern, als der Großteil der Befragten noch ledig ist und viele noch in Ausbildung stehen. Wie auch für andere Berufsmobile ist für LATs ihre Lebensform eine Möglichkeit, Beruf und Partnerschaft mehr oder weniger optimal zu verbinden, wobei aber auch Belastungen durch das Fahren, die Zeitknappheit und die hohen Kosten zu verzeichnen sind.

### *Umzugsmobile*

#### *Merkmale der Lebensform*

Umzugsmobile sind aus beruflichen Gründen zusammen mit ihrem Partner und eventuell Kindern umgezogen, wobei die Umzugsdistanz mindestens 50 km betragen musste, um zu gewährleisten, dass mit dem Umzug ein vollständiger Wechsel des privaten Umfeldes erfolgt ist. Bei 8% (n=5) dieser Gruppe betrug die Umzugsentfernung 50 bis unter 100 km, bei 42% (n=28) zwischen 100 bis unter 500 km und bei 50% (n=34) mehr als 500 km. Unter diesen Umzügen befinden sich drei ins Ausland und sieben Rückumzüge aus dem Ausland (11%). Der Umzug liegt bei einem Viertel (n=17) nicht mehr als ein Jahr zurück, bei 21% (n=14) ca. zwei Jahre, bei 15% (n=10) zwischen drei und vier Jahren, schließlich bei 39% zwischen fünf bis sieben Jahren. Bei über einem Drittel (34%; n=23) fielen Umzug und Stellenantritt zeitlich mehr oder weniger zusammen. Bei 36% (n=24) lagen zwischen Arbeitsbeginn und Umzug

weniger als ein Jahr, bei 15% (n=10) zwischen einem und zwei Jahren und bei immerhin vier zwischen drei und sechs Jahren. Von denjenigen, bei denen mehr als ein Jahr zwischen Stellenbeginn und Umzug lagen, hat eine Person den Zeitraum zwischen Stellenantritt und Umzug mit täglichem Pendeln überbrückt, 71% (n=10) hatten einen Zweithaushalt am Arbeitsort und drei sind zeitweise gependelt bzw. hatten auch zeitweise einen Zweithaushalt.

### *Gründe für die Lebensform*

Anlass für den Umzug war für über die Hälfte (51%; n=34) der Wunsch sich beruflich zu verändern, 31% (n=21) mussten eine neue Stelle suchen und 8% (n=5) wurden versetzt. Insgesamt sieben (10%) haben durch den Umzug eine längere Pendelphase beendet. 60% (n=40) haben mit dem Umzug den Arbeitgeber gewechselt und für 28% (n=19) war der Umzug mit dem Berufseinstieg verbunden. Für fast die Hälfte (49%; n=33) war der Umzug zudem mit einem beruflichen Aufstieg verbunden. Diesem Ergebnis entspricht der wichtigste berufliche Grund für den Umzug, der bessere Verdienst (58%; n=39), gefolgt von besseren Karrierechancen (57%; n=38) sowie besseren Arbeitsbedingungen (48%; n=32). Zudem bestand für 52% (n=35) Anwesenheitspflicht am Arbeitsort, 49% (n=33) fanden den neuen Arbeitsort auch als Wohnort attraktiv. Vergleichsweise wenige (33%; n=22) geben an, beruflich keine Alternative gesehen zu haben.

Ein wichtiger weiterer Grund für den Umzug ist vor allem die Familie: Umzugsmobile sind der Meinung, dass der Umzug besser für den Zusammenhalt der Familie ist, als Alternativen wie Pendeln oder ein Zweitwohnsitz. Im Vergleich zu solchen Alternativen hat man nach einem Umzug auch mehr Zeit für den Partner und die Kinder, zudem fanden viele den neuen Wohnort schlicht attraktiv. In 25% (n=17) aller Fälle war es der Partner, der umziehen wollte. Insgesamt 21% (n=14) hatten ohnehin einen Wohnungswechsel geplant und haben die Gelegenheit genutzt, wobei sich für 21% (n=8) die Möglichkeit ergab, in die Nähe der (Schwieger-)Eltern zu ziehen. Eher wenige geben an, dass der Umzug finanziell die günstigste Lösung war (21%; n=14). Die Verbindung zu den anderen untersuchten Mobilitätsformen stellen schließlich diejenigen dar, denen die Belastung des täglichen oder wöchentlichen Pendelns zu groß wurde und die deshalb umgezogen sind (26%; n=18).

Tabelle 5.13: Gründe für einen Fernumzug, Rankingliste

Welche Gründe haben aus Ihrer Sicht dafür gesprochen umzuziehen? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ein gemeinsamer Umzug war besser für den Zusammenhalt der Partnerschaft bzw. der Familie als andere Alternativen	72	48
So habe ich mehr Zeit für die Kinder als bei anderen Alternativen Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	28	57 (69)
So habe ich mehr Zeit für meinen Partner als bei anderen Alternativen	34	51
Der Ort, die Gegend ist für meinen Partner bzw. meine Familie attraktiv	34	51

Quelle: Standardisierte Befragung

### Soziodemographische Merkmale

Auch für die Umzugsmobilen wird die Wohn-, Familien- und Erwerbssituation dargestellt:

#### • Wohnsituation

Umzugsmobile wohnen größtenteils in Großstädten (45%; n=30) und mittelgroßen Städten (30%; n=20) und fast drei Viertel (73%; n=49) wohnen zur Miete. Insgesamt 45% (n=30) der Umzugsmobilen leben in einem Zwei-Personen-Haushalt, 25% (n=17) in einem Drei-Personen-Haushalt, nochmals 22% (n=15) in einem Vier-Personen-Haushalt.

#### • Familiensituation

Die meisten Umzugsmobilen, 84% (n=56), sind verheiratet, davon vier wiederverheiratet, die übrigen 16% (n=11) sind ledig. Was die Partnerschaftsdauer betrifft, sind 45% (n=30) bereits zehn Jahre oder länger ein Paar, 15% seit ein bis vier Jahren und 40% (n=27) seit fünf bis neun Jahren. Für insgesamt 27% (n=18) ist die aktuelle Partnerschaft die erste, die länger als ein Jahr dauert, für 34% (n=23) die zweite, während 10% (n=7) vorher bereits drei oder mehr Partnerschaften hatten.

Genau zwei Drittel (n=44) haben eigene Kinder, davon 86% (n=38) aus der aktuellen Partnerschaft. Bei 58% (n=39) leben die Kinder noch im Haushalt, wobei das jüngste Kind in 46% (n=18) aller Fälle unter drei Jahren alt ist, in 21% (n=8) zwischen vier und sechs, bei vier zwischen sieben und zwölf und in 18% (n=7) zwischen dreizehn und achtzehn Jahren. Viele der Umzugsmobilen ohne Kinder möchten bald oder später Kinder haben (61%; n=14), insgesamt 30% (n=7) jedoch wahrscheinlich nie. Der ausschlaggebende Grund dafür ist wieder persönlicher Art (71%; n=5), aber auch berufliche Gründe spielen bei dreien eine Rolle. Von denjenigen mit Kindern möchten 68% (n=30) keine weiteren, 23% (n=10) schon.

#### • Erwerbssituation

Insgesamt 87% (n=58) aller Umzugsmobilen sind voll- oder teilzeittätig, 8% (n=5) arbeiten Teilzeit. Die tatsächliche Arbeitszeit liegt bei 28% (n=16) der Vollerwerbstätigen zwischen 38 und 40 Stunden pro Woche und bei mehr als der Hälfte (57%; n=33) zwischen 41 und 50 Stunden. Mehr als 50 Stunden arbeiten 14% (n=8). Von allen Umzugsmobilen sind 70% (n=47) Angestellte, 16% (n=11) Beamte sowie 7% (n=5) Selbständige oder Freiberufler.

Insgesamt 58% (n=39) erhielten für den Umzug Unterstützung vom Arbeitgeber. Die meisten in Form einer Übernahme der Umzugskosten (80%; n=31) bzw. einer teilweisen Übernahme oder eines Zuschusses (15%; n=6). Nochmals 59% (n=23) wurden mindestens einen Tag für den Umzug freigestellt. Zwei wurden auch bei der Stellensuche des Partners unterstützt. Für 33% (n=13) war die Unter-

stützung durch den Arbeitgeber sehr wichtig für die Umzugsentscheidung, für die meisten, 41% (n=16), allerdings überhaupt nicht.

#### *Vor- und Nachteile der Lebensform*

Mit ihrer Umzugsmobilität verbinden die Befragten viele Vorteile, allen voran die Tatsache, dass sie ihre beruflichen Interessen verfolgen können und trotzdem ihre Familie immer um sich haben. Weitere Vorteile sind die Möglichkeit, neue Erfahrungen zu machen und neue Freunde zu finden. Man kann sich selbst seine Fähigkeit beweisen, sich auch in einer neuen Umgebung zurechtzufinden. Schließlich ist man mit der neuen Wohnung und Umgebung sehr zufrieden, vor allem, wenn man Kinder hat. Auch Wagner (1989) kommt zu dem Ergebnis, dass der Wohnstandard eine entscheidende Größe bei der Entscheidung für einen Umzug darstellt. Mit zunehmendem Wohnstandard sinkt die Wahrscheinlichkeit einer Wanderung. Insofern überrascht es nicht, dass die Verbesserung des Wohnstandards als Vorteil bereits an dritter Stelle genannt wird. Für ein Viertel der Befragten (n=17) hat der Umzug auch einen Neuanfang für die Partnerschaft bedeutet und 37% (n=25) sagten, er hätte sie als Paar zusammengeschweißt.

Tabelle 5.14: Vorteile von Umzugsmobilität, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 7 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Ich kann meine eigenen beruflichen Interessen verfolgen und habe trotzdem meine Familie bzw. meinen Partner um mich	59	88
Ich konnte neue Erfahrungen machen	55	82
Die neue Wohnung/das neue Haus hat eine deutliche Verbesserung gegenüber der/dem alten gebracht	38	57
Der Umzug hat mir bestätigt, daß ich flexibel bin und mich an jedem Ort zurechtfinde	32	48
Ich habe neue Freunde gefunden	30	45
So kann ich in meinem beruflichen Lebenslauf meine Flexibilität nachweisen	28	42
Die neue Wohnumgebung bietet für Kinder wesentlich mehr Möglichkeiten, z.B. Schul- und Freizeitangebot	19	28
Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	(17)	(44)

*Quelle: Standardisierte Befragung*

Aus einer Liste von zwölf möglichen Nachteilen im Zusammenhang mit dem Umzug fand keiner eine Zustimmung von mehr als 40%. Als Nachteil wurde die Tatsache empfunden, dass der alte Freundeskreis unter dem Umzug gelitten hat (33%; n=23) und dass man vieles aufgeben musste, was man sich aufgebaut hatte (30%; n=20). In diese Richtung weist auch der Verlust der Nähe zu Freunden und Verwandten (27%; n=18). Ansonsten scheinen Integrationsschwierigkeiten im Beruf (18%; n=12) oder im Privatleben (9%; n=6) eher selten vorzukommen, ebenso wie Konflikte in der Partnerschaft (n=4). Die Bereiche, die durch die

Nachteile eines Umzuges betroffen sind, lassen sich durch die folgenden Dimensionen beschreiben (erklärte Varianz: 78%<sup>21</sup>):

- Beruf: Die neue Stelle hat sich entgegen den ursprünglichen Erwartungen entwickelt (15%; n=10) und die Integration in den Kollegenkreis fällt schwer. (erklärte Varianz: 17%)
- Wohnumgebung: Die Wohnumgebung gefällt nicht wirklich (14%; n=9), man wäre lieber an einen anderen Ort gezogen (14%; n=9) und auch den Kindern fällt das Einleben schwer (n=4). (erklärte Varianz: 17%)
- Belastungen: Die finanziellen Belastungen durch den Umzug sind sehr hoch. Hinzu kommt, dass man am alten Wohnort alles aufgeben musste, was man sich aufgebaut hatte und dass in der Partnerschaft Konflikte wegen des Umzuges auftreten. (erklärte Varianz: 16%)
- Integration: Weder man selbst, noch der Partner (12%; n=8) hat sich bis jetzt wirklich in der neuen Wohnumgebung eingelebt. (erklärte Varianz: 16%)
- Altes soziales Netzwerk: Der alte Freundeskreis hat unter dem Umzug gelitten und man vermisst die Nähe zu Freunden und Verwandten. (erklärte Varianz: 12%)

Der Umzug hat natürlich auch Folgen für den mitziehenden Partner. So sind 10% (n=7) der Partner nach dem Umzug arbeitslos, vier mussten eine schlechtere Stelle annehmen und ebenfalls vier pendeln zur alten Stelle zurück. Allerdings haben auch 46% (n=31) eine gleichwertige oder sogar eine bessere Stelle gefunden. Schließlich hatte für 22% (n=15) der Umzug in beruflicher Hinsicht keine Folgen, da sie nicht erwerbstätig sind. Die Umzugsfolgen für die Kinder schätzen 59% (n=23) aller Umzugsmobilen mit Kindern als sehr positiv ein und nur einer als negativ. Die Auswirkungen für die (Schwieger-) Eltern beurteilen 25% (n=17) als positiv und 27% (n=18) als negativ. Anders beim Freundeskreis, hier beurteilen 27% (n=18) die Auswirkungen als positiv und 37% (n=25) als negativ.

### *Dauer der Lebensform*

Insgesamt 48% (n=32) aller Umzugsmobilen können sich durchaus vorstellen, in der nächsten Zeit wieder einen Fernumzug aus beruflichen Gründen durchzuführen, drei würden gern, aber können nicht. Ein Viertel (n=17) will dies allerdings nicht mehr und für 23% (n=15) ist dies zur Zeit kein Thema. Von denen, die durchaus einen Umzug durchführen würden, wären berufliche Gründe (78%) oder berufliche Gründe des Partners (56%) ein Anlass und – wohl entsprechend der bisherigen Erfahrung – würden dann 77% mit einer beruflichen Verbesserung rechnen, der Rest kann dies nicht einschätzen. Partnerschaftliche und persönliche Gründe oder Kinder spielen hierbei nur eine untergeordnete Rolle.

### *Zusammenfassung Umzugsmobile*

Umzugsmobile sind Familienmenschen, d.h. sie sind meist verheiratet und haben häufig Kinder. Sie sehen in einem Umzug die Möglichkeit, Familie und einen interessanten Beruf an ei-

<sup>21</sup> Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; aufgrund zu geringer Kommunalitäten ohne „mir hat es am alten Wohnort besser gefallen“

nem Ort zu vereinbaren. Dafür muss die Familie Flexibilität und Mobilität aufbringen. Beide Eigenschaften, die Möglichkeit, Flexibilität zu beweisen und die Möglichkeit neue Erfahrungen zu machen, schätzen Umzugsmobile sehr hoch ein. Nachteile der Lebensform sind der Verlust dessen, was man sich am alten Wohnort aufgebaut hat, vor allem des alten Freundeskreises. Doch überwiegen die Vorteile, sogar für den Partner, der sich durch den Umzug ebenfalls häufig beruflich verbessern konnte. Wohl aufgrund dieser Erfahrungen rechnen auch viele bei einem weiteren Fernumzug, den sich über die Hälfte durchaus vorstellen kann, mit weiteren beruflichen Verbesserungen.

### *Rejectors*

#### *Merkmale der Lebensform*

Rejectors sind Personen, die sich aus beruflichen Gründen überlegen mussten, mobil zu werden und die diese Möglichkeit ausgeschlagen haben, um Mobilität zu vermeiden. Für 47% (n=16) war der Auslöser für derartige Überlegungen ein konkretes Stellenangebot, für nochmals 47% (n=16) war dies eine drohende Versetzung und für eine Person kam die Frage im Zusammenhang mit dem Berufseinstieg auf. Bei der Hälfte der Befragten (n=17) liegt die Ablehnung höchstens ein Jahr zurück, bei 24% (n=8) zwischen zwei und vier Jahren und bei 26% (n=9) fünf Jahre oder mehr. Für wiederum die Hälfte (n=17) der Befragten hätte die Entfernung zum neuen Arbeitsort 500 km oder mehr betragen, für 35% (n=12) wären dies zwischen 200 und 500 km gewesen und für 15% (n=5) zwischen 100 km und 200 km. Insgesamt 67% (n=21) haben das abgelehnte Stellenangebot aber beruflich als durchaus sehr attraktiv bewertet. Die neue Stelle hätte für 74% (n=25) einen besseren Verdienst bedeutet und für 62% (n=21) bessere Karrierechancen. Die Möglichkeit, neue Erfahrungen zu machen, hätten 85% (n=29) befürwortet. Solche Stellenangebote werden allerdings fast immer mit dem Wissen um die aktuelle sichere Stelle verweigert, denn die Möglichkeit, überhaupt einen Arbeitsplatz zu haben, haben nur 18% (n=6) abgelehnt, ebenso eine zukunftssicherere Stelle (21%; n=7).

#### *Gründe für die Lebensform*

Den wichtigsten Grund für die Ablehnung des Stellenangebotes stellen die Weigerung des Partners mitzuziehen oder andere familiäre Gründe dar. Der Partner wusste in allen Fällen über das Stellenangebot Bescheid und während sich die Hälfte (n=17) unentschieden oder unparteiisch verhalten hat, waren 47% (n=16) der Partner definitiv für die Ablehnung. Weiterhin ist entscheidend, dass man sich am Wohnort wohlfühlt. Vor allem im Hinblick auf die Kinder und deren Entwicklungsmöglichkeiten stellt dies einen wichtigen Grund zum Bleiben dar. Obwohl von den Kindern selbst in vier Fällen mindestens ein Kind *für* einen Umzug war. Schließlich bezeichnen sich viele der Rejectors als sehr heimatverbunden. Gegen Mobilität und hier ist vor allem Umzugsmobilität gemeint, sprechen auch ganz praktische Gründe, wie Wohneigentum und ein unattraktiver neuer Arbeitsort. Kaum jemand gibt an, dass die aktuelle Wohnregion für seinen Beruf die optimalen Möglichkeiten bieten würde (n=3), aber viele haben den finanziellen (35%; n=12), zeitlichen und persönlichen (24%; n=8) Aufwand eines Umzuges gescheut. Drei wollen nach mehreren Umzügen nun länger an einem Ort bleiben und haben das Stellenangebot deshalb abgelehnt.



Tabelle 5.15: Gründe für die Ablehnung des Stellenangebotes, Rankingliste

Aus welchen Gründen haben Sie sich entschlossen, die Stelle nicht anzunehmen? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 9 aus 16 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Mein Partner lehnt eine Veränderung des Wohnortes ab Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	22 (17)	65 (63)
Mein Wohnort entspricht meinen Wunschvorstellungen	20	59
Private familiäre Gründe	19	59
Mein Partner kann so seine Stelle behalten Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	17 (16)	50 (59)
Heimatverbundenheit	17	50
Die Wohnumgebung und das Angebot hier ist besser für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	17 (16)	50 (64)
Wohneigentum	16	47
Ich möchte meinen Kindern eine Veränderung des Wohnortes nicht zumuten Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	16 (15)	47 (62)
Der Ort des Arbeitsplatzes wäre unattraktiv gewesen	14	41

Quelle: Standardisierte Befragung

### ***Soziodemographische Merkmale***

Dargestellt werden im Weiteren die Wohn-, Familien- und Erwerbssituation der Rejectors.

#### ***• Wohnsituation***

Rejectors sind relativ gleichmäßig in allen Gemeindegrößen zu finden. Insgesamt 29% (n=10) leben in Kleinstädten, je 24% (n=8) in Dörfern oder mittleren Städten und der geringste Anteil findet sich mit 18% (n=6) in Großstädten. Rejectors leben zu 65% (n=22) in Wohneigentum, zählt man Eigentum der Eltern mit hinzu, dann sind es sogar 71% (n=24). Sie leben am häufigsten (47%; n=16) in Vier- oder in Drei-Personen-Haushalten (27%; n=9). Ein Viertel (27%; n=9) lebt bereits seit der Geburt am Ort, 24% (n=8) seit 20 Jahren und länger sowie 18% (n=6) zwischen 10 und 19 Jahren.

#### ***• Familiensituation***

Rejectors sind zum größten Teil verheiratet (85%; n=29), eine Person ist wiederverheiratet und 15% (n=5), sind ledig. Mehr als zwei Drittel (68%; n=23) sind bereits länger als zehn Jahre mit ihrem Partner zusammen und für 38% (n=13) ist die aktuelle Partnerschaft auch die erste längere Partnerschaft, nur zwei hatten vorher schon drei oder mehr feste Partner. Entsprechend haben auch 79% (n=27) eigene Kinder, die bei allen aus der aktuellen Partnerschaft stammen. Bei 25 (68%) lebt noch mindestens ein Kind im Haushalt, wobei das jüngste Kind bei 24% (n=6) bis zu drei Jahren alt ist, in 20% (n=5) zwischen vier und sechs Jahren, bei vier zwischen sechs und zwölf Jahren und in 32% (n=8) zwischen zwölf und achtzehn Jahren. Von den sieben Rejectors ohne Kinder wollen zwei auch relativ sicher in Zukunft keine. Von den-

jenigen mit Kindern wollen 93% (n=25) keine weiteren, weil sie ihre Wunschkindzahl erreicht haben (56%; n=15) oder aus anderen persönlichen Gründen (41%; n=11).

• *Erwerbssituation*

71% (n=24) der Rejectors sind voll- und 27% (n=9) teilzeitbeschäftigt, wobei die tatsächliche Arbeitszeit der Vollerwerbstätigen bei 42% (n=10) zwischen 38 und 40 Stunden liegt, für 34% (n=9) liegt sie bei 41 bis 50 Stunden pro Woche. Unter den Rejectors finden sich zu 68% (n=23) Angestellte und zu je 15% (n=5) Arbeiter bzw. Beamte.

*Vor- und Nachteile der Lebensform*

Der wichtigste Vorteil der Ablehnung des Stellenangebotes ist die Einbindung in ein soziales Netzwerk. Hinzu kommen Vorteile für die familiäre Situation und die Tatsache, dass man sich seiner Heimat sehr verbunden fühlt, mit allen daraus resultierenden Folgen, z.B. auch der Kinderbetreuung durch Verwandte (36% aller Personen mit Kindern; n=8).

Tabelle 5.16: Vorteile von Rejectors, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 7 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	27	79
Ich kenne mich hier sehr gut aus	19	56
Ich gehöre immer mehr zum Dorf/Viertel dazu, je länger ich hier wohne	19	56
Die Wohnumgebung und das Angebot hier ist besser für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	18 (17)	53 (68)
Ich fühle mich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten	16	47
Ich habe mir Konflikte mit meinem Partner über dieses Thema erspart	15	44
Ich habe mir den finanziellen Aufwand für andere Alternativen erspart	14	41

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Vorteile lassen sich in drei Dimensionen beschreiben, die den Gründen für die Ablehnung naturgemäß sehr ähnlich sind (erklärte Varianz: 75%<sup>22</sup>):

- Ortsverbundenheit: Man kennt sich im Ort gut aus, das Zugehörigkeitsgefühl wird mit wachsender Wohndauer immer stärker und man fühlt sich in einer vertrauten Umgebung ohnehin am wohlsten. Zudem bleibt der Freundeskreis erhalten und man vermeidet den persönlichen und zeitlichen Aufwand (38%; n=13), der bei einem Umzug entstehen würde. (erklärte Varianz: 40%)
- Aufwandvermeidung: Man vermeidet den mit Mobilität verbundenen finanziellen Aufwand und Partnerschaftskonflikte. (erklärte Varianz: 18%)
- Kinder: Das Angebot in der aktuellen Wohnregion ist besser für Kinder, hinzu kommt die Möglichkeit der Kinderbetreuung durch Verwandte (27%; n=6<sup>23</sup>). (erklärte Varianz: 17%)

<sup>22</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

Der größte Nachteil, den Rejectors mit ihrer Entscheidung verbinden, ist die Tatsache, dass woanders ein besserer Verdienst möglich wäre. Die ist auch der einzige Nachteil, der von mehr als 40% der Befragten als gravierend eingestuft wurde. Trotzdem erhielten vor allem die beruflichen Nachteile noch relativ hohe Zustimmungsraten, so z.B. die mit der Beschäftigungsdauer zunehmende Abhängigkeit vom Arbeitgeber (29%; n=10) oder die fehlenden Möglichkeiten zur beruflichen Verbesserung vor Ort (27%; n=9). Gut ein Fünftel hat das Gefühl, etwas zu verpassen (21%; n=7) oder stört sich daran, dass am Wohnort jeder jeden kennt (21%; n=7). Es fühlt sich aber niemand aufgrund seiner Lebensweise besonders belächelt oder stark eingengt.

Tabelle 5.17: Nachteile von Rejectors, Rankingliste

Nachteil (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 1 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
An einem anderen Ort hätte ich bessere Verdienstmöglichkeiten	14	41

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Nachteile betreffen drei Dimensionen (erklärte Varianz: 67%<sup>24</sup>):

- **Beschränkung:** Man hat das Gefühl, durch mangelnde Mobilität etwas zu verpassen, man fühlt sich belächelt und eingengt. „Beschränkung“ hat aber auch eine aktive Bedeutung, denn man ist der Meinung, dass ein Partner beruflich zurückstecken muss, wenn man den Ort wechselt (21%; n=7; erklärte Varianz: 31%).
- **Beruf:** Am Wohnort sind keine beruflichen Verbesserungen mehr möglich, wohingegen an einem anderen Ort bessere Verdienstmöglichkeiten bestünden. Zudem wird man immer abhängiger vom aktuellen Arbeitgeber. Ein weiterer Nachteil, der weniger in diesen Zusammenhang passt, ist die Tatsache, dass jeder jeden kennt (erklärte Varianz: 19%).
- **Erfahrung:** Man lernt nichts Neues mehr kennen (24%; n=8) und auch für die Kinder bietet die Wohnregion nur eingeschränkte Fördermöglichkeiten und Erfahrungshorizonte (n=4; erklärte Varianz: 17%).

Trotz dieser Nachteile überwiegen die Vorteile. Die Auswirkungen der Entscheidung für die Kinder werden von 76% (n=19) aller Personen mit Kindern positiv eingeschätzt. Das gleiche gilt hinsichtlich der Folgen für die Beziehung zu den Eltern (38%; n=13) und vor allem zu den Freunden (82%; n=18), die einen der Hauptverbleibgründe darstellen.

### *Dauer der Lebensform*

Für die Zukunft können sich 35% (n=12) durchaus vorstellen, (wieder) berufsbedingt mobil zu werden, z.B. durch einen Fernumzug, 18% (n=6) lehnen dies definitiv ab und für die meisten (47%; n=16) ist dies schlicht kein Thema, über das sie sich zur Zeit Gedanken machen. Für diejenigen, die mobil werden würden, wäre der wichtigste Grund, wenn sie vor Ort keinen Arbeitsplatz mehr finden würden (67%; n=8), wenn sie an einem anderen Ort wesentlich

<sup>23</sup> nur Personen mit Kindern im Haushalt

<sup>24</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

bessere Karrierechancen sehen würden (42%; n=5) oder eine zukunftssicherere Stelle fänden (n=4). Aber auch berufliche Veränderungen des Partners (50%; n=6) oder eine attraktivere Stadt oder Region (50%; n=6) könnten den Ausschlag geben.

### *Zusammenfassung Rejectors*

Rejectors können als Familienmenschen bezeichnet werden. Ein Großteil ist verheiratet, überdurchschnittlich häufig mit dem ersten Partner und viele haben Kinder. Aufgrund der Familie, des sozialen Netzwerkes und der eigenen Heimatverbundenheit, die ihnen sehr wichtig sind, haben sie attraktive Stellenangebote abgelehnt. Ihre Lösung für das Problem, Familie und Beruf so zu vereinbaren, dass beides an einem Ort stattfinden kann, ist ein gewisser Grad an Selbstbeschränkung, denn Nachteile ergeben sich aus der Ablehnung durchaus, besonders im beruflichen Bereich. Allerdings lehnt kaum jemand ein Stellenangebot mit Mobilitätsanfordernis ab, wenn es darum geht, überhaupt eine Stelle zu bekommen. Andere Nachteile der Mobilitätsablehnung werden zum größten Teil als nicht besonders schwerwiegend empfunden. Rejectors haben häufig Wohneigentum und sind, im Gegensatz zu vielen mobilen Gruppen, auch in kleineren Gemeinden häufig zu finden.

### *Ortsfeste*

#### *Merkmale der Lebensform*

Ortsfeste Personen mussten sich noch nie wirklich Gedanken um berufliche Mobilität machen, womit sie den Großteil der bundesdeutschen Bevölkerung darstellen. Laut Kalter (1998, 295) haben 93% der Befragten einer repräsentativen Studie noch nie ernsthaft über Umzugsmobilität nachgedacht. In der vorliegenden Studie haben 9% (n=5) im Zusammenhang mit ihrer Ausbildung schon einmal einen Umzug erwogen und drei aus familiären Gründen. Ebenfalls drei Personen haben sogar aus beruflichen Gründen mit diesem Gedanken gespielt, jedoch nicht wirklich ernsthaft. Faktisch hat niemand seine Vorstellungen in die Tat umgesetzt.

#### *Gründe für die Lebensform*

Nach der Selbsteinschätzung der Befragten ist für ihre Sesshaftigkeit vor allem die Tatsache verantwortlich, dass sich bisher schlicht kein Anlass für eine Veränderung ergab. Weitere Faktoren sind ein Wohnort, der den eigenen Wunschvorstellungen entspricht, Wohneigentum und die eigene Heimatverbundenheit, aber auch die Ortsgebundenheit des Partners spielt eine Rolle. Immerhin 40% (n=21) schließen von vornherein die Möglichkeit eines Umzuges aus und knapp ein Viertel ist nach eigenen Angaben „gegen Veränderungen“ (n=13). Bei 26% (n=14) ist schließlich der Beruf ortsgebunden und 22% (n=12) haben schon bei der Berufswahl darauf geachtet, am Wohnort bleiben zu können, wobei die Region nur für 18% (n=10) optimale berufliche Möglichkeiten bietet. Schließlich sind 17% (n=9) durch ein Geschäft oder einen Hof an ihren Wohnort gebunden.

Tabelle 5.18: Gründe für Ortsfestigkeit, Rankingliste

Was denken Sie selbst: Warum hat sich Ihnen die Frage nach Mobilität aus beruflichen Gründen bis jetzt noch nie ernsthaft gestellt? (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 5 aus 11 Items)	Grund ist wichtig bzw. sehr wichtig	
	N	%
Es gab keinen Anlass	44	80
Mein Wohnort entspricht meinen Wunschvorstellungen	34	62
Wohneigentum	29	53
Mein Partner ist ortsgebunden	28	51
Heimatverbundenheit	25	45

Quelle: Standardisierte Befragung

### Soziodemographische Merkmale

Im Folgenden wird die Wohn-, Familien- und Erwerbssituation von Ortsfesten dargestellt:

#### • Wohnsituation

Die Ortsfesten der vorliegenden Stichprobe leben zu 27% (n=15) in einer Großstadt, 24% (n=13) leben in einer Kleinstadt und 22% (n=12) in einer kleinen Gemeinde. Insgesamt 60% (n=33) wohnen im eigenen Haus oder der eigenen Wohnung bzw. drei davon im Eigentum der Eltern. 35% (n=19) leben in einem Zwei-, 26% (n=14) in einem Drei- und 31% (n=17) in einem Vier-Personen-Haushalt.

#### • Familiensituation

Von den Ortsfesten sind 82% (n=45) verheiratet, davon fast die Hälfte (47%; n=21) wiederverheiratet, 11% (n=6) sind ledig und drei sind geschieden. Für 40% (n=22) ist die aktuelle Partnerschaft die zweite, die länger als ein Jahr gedauert hat, für 20% (n=11) ist es die erste und drei hatten vorher drei oder mehr Partnerschaften.

Fast drei Viertel (73%, n=40) der Ortsfesten haben eigene Kinder, davon 83% (n=33) aus der aktuellen Partnerschaft und bei 36 (65%) leben die Kinder noch im Haushalt. In 14% (n=5) dieser Fälle ist das jüngste Kind bis zu drei Jahre alt, in 22% (n=8) zwischen vier und sechs Jahren, in 28% (n=10) zwischen sieben und zwölf Jahren und in 25% (n=9) zwischen dreizehn und achtzehn. Ein Drittel (n=5) der Ortsfesten ohne Kinder, will auch in Zukunft keine, der Rest durchaus. Von denjenigen mit Kindern möchten zwei weitere, 93% (n=37) dagegen nicht, weil die Wunschkindzahl erreicht wurde (68%; n=27) oder aus persönlichen Gründen (55%; n=22).

#### • Erwerbssituation

Nur zwei Drittel der Ortsfesten (n=36) sind vollzeitbeschäftigt, dagegen 24% (n=13) teilzeitbeschäftigt. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass es bei Ortsfesten – wie bei Fernbeziehungen – keine wirkliche Zielperson gibt und deshalb häufiger auch der dazuverdienende Partner interviewt wurde. Die tatsächliche wöchentliche Arbeitszeit der Vollerwerbstätigen beträgt bei 36% (n=13) zwischen 38 und 40 Stunden und bei nochmals 36% (n=13) zwischen 41 und 50 Stunden. Über 50 Stunden arbeiten 14% (n=5). Unter Ortsfesten finden sich viele Angestellte (62%; n=34). Beamte sind mit 15% (n=8) vertreten, Freiberufler und Selbständige mit 11% (n=6) sowie Arbeiter mit 6% (n=3).

### Vor- und Nachteile der Lebensform

Zu den größten Vorteilen ihrer Nichtmobilität zählen Ortsfeste die Möglichkeit, ihren Freundeskreis erhalten und pflegen zu können. Auch die Tatsache, dass man sich erst mit der Zeit

wirklich gut an einem Ort auskennt und dass man sich in einer vertrauten Umgebung besonders wohl und zugehörig fühlt, werden betont. Schließlich kann man bei der Kinderbetreuung auf Verwandte zurückgreifen.

Tabelle 5.19: Vorteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 6 aus 9 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	44	80
Ich kenne mich hier sehr gut aus	42	76
Ich fühle mich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten	39	71
Ich gehöre immer mehr zum Dorf/Viertel dazu, je länger ich hier wohne	33	60
Meine Arbeitsstelle wird um so sicherer, je länger ich im Betrieb/im Unternehmen bin	26	47
Großeltern oder andere Verwandte können bei der Kinderbetreuung helfen	22	40
Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	(18)	(51)

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Vorteile lassen sich durch drei Dimensionen beschreiben (erklärte Gesamtvarianz: 67%<sup>25</sup>):

- *Aufwandvermeidung*: Durch Immobilität kann man den finanziellen (31%; n=17), den zeitlichen und den persönlichen (33%; n=18) Aufwand eines Umzuges vermeiden, wobei zu letzterem auch Konflikte in der Partnerschaft gehören (27%; n=15). (erklärte Varianz: 27%)
- *Ortsverbundenheit*: Man kennt sich im Ort gut aus, das Zugehörigkeitsgefühl wird mit wachsender Wohndauer immer stärker und man fühlt sich in einer vertrauten Umgebung ohnehin am wohlsten. (erklärte Varianz: 24%)
- *Soziales Netz*: Der Freundeskreis bleibt erhalten und kann gepflegt werden, außerdem können Verwandte bei der Kinderbetreuung helfen. (erklärte Varianz: 16%)

Ortsfeste sehen in ihrer Lebensform keine wirklichen Nachteile. Einzig die Tatsache, dass man nichts Neues kennenlernt, bemängeln relativ viele. Anders als bei den Rejectors wird auch der berufliche Bereich weniger negativ gesehen. Insgesamt 20% (n=13) glauben, dass sie sich am Wohnort beruflich nicht mehr verbessern können, 18% (n=10) denken, sie hätten an einem anderen Ort bessere Verdienstmöglichkeiten und ebenso viele fürchten eine mit der Zeit wachsende Abhängigkeit vom Arbeitgeber.

<sup>25</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; aufgrund zu geringer Kommunalitäten ohne „meine Arbeitsstelle wird umso sicherer...“

Tabelle 5.20: Nachteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste

Nachteil (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 1 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß	
	N	%
Man lernt nichts Neues kennen	25	45

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Nachteile lassen sich grob zwei Faktoren zuordnen (erklärte Gesamtvarianz: 61%<sup>26</sup>):

- **Beschränkung:** Man hat das Gefühl etwas zu verpassen (11%; n=9), man fühlt sich belächelt (n=2) und eingeengt (n=4), man ist der Meinung, dass ein Partner beruflich zurückstecken muss, wenn beide an einem Ort bleiben wollen (11%; n=6). Als weiterer Nachteil wird betont, dass jeder jeden kennt (18%; n=10) und daraus soziale Kontrolle resultiert. (erklärte Varianz: 32%)
- **Beruf:** Am Wohnort sind keine beruflichen Verbesserungen mehr möglich, wohingegen an einem anderen Ort bessere Verdienstmöglichkeiten bestünden. Zudem wird man immer abhängiger vom aktuellen Arbeitgeber. (erklärte Varianz: 29%)

Die Auswirkungen der Lebensform auf die Beziehung zu Freunden, Eltern und Kindern werden durchweg positiv eingeschätzt. Über 80% aller Ortsfesten mit Kindern im Haushalt (n=29) bewerten die Folgen ihrer Lebensform als sehr positiv für ihre Kinder. Von allen Ortsfesten bezeichnen 60% (n=33) die Auswirkungen für die eigenen Eltern als positiv und 87% (n=48) für den Freundes- und Bekanntenkreis.

#### *Dauer der Lebensform*

Insgesamt 31% (n=17) der Ortsfesten können sich vorstellen, in Zukunft einmal einen Fernumzug zu unternehmen. Eine Person würde gerne, kann aber nicht, 20% (n=11) wollen definitiv nicht und für die meisten (44%; n=24) ist diese Frage kein Thema. Diejenigen, die durchaus mobil werden würden, können sich diverse Anlässe vorstellen. So wären im beruflichen Bereich für 65% (n=11) kein Arbeitsplatz am Wohnort, für 47% (n=8) bessere Arbeitsbedingungen, für 59% (n=10) ein besserer Verdienst, für 53% (n=9) bessere Karrierechancen und für 59% (n=10) eine zukunftssichere Stelle ausschlaggebende Gründe. Weiterhin geben 53% (n=9) eine attraktivere Stadt/Region, 65% (n=11) berufliche Veränderungen des Partners, 59% (n=10) private Gründe des Partners und schließlich 65% (n=11) private familiäre Gründe an. Diese mehr oder weniger ungeteilte Zustimmung zu allen Gründen verweist darauf, dass Nichtmobile in der Mehrzahl Mobilität nicht prinzipiell ablehnen und bei Vorliegen signifikanter Anreize möglicherweise mobil werden würden.

#### *Zusammenfassung Ortsfeste*

Ortsfeste sind Personen, die bisher keinen Anlass hatten, ihren Wohnort oder ihre Heimatregion zu verlassen. Die Ortsfesten sind mit ihrer Situation insgesamt sehr zufrieden, was man an den vielen geäußerten Vorteilen und nur wenigen Nachteilen der Lebensform ablesen kann, so dass sie auch keinen Anlass sehen, sich um eine Veränderung ihrer Situation zu be-

<sup>26</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; aufgrund zu geringer Kommunalitäten ohne „man lernt nichts Neues kennen“

mühen. Neben der Sicherheit, die die gewohnte und bekannte Umgebung bietet, betonen Ortsfeste vor allem die Vorteile der Immobilität hinsichtlich ihres Freundes- und Verwandtenkreises. Was die familiäre Situation betrifft, leben Ortsfeste häufig mit Ehepartner und Kindern zusammen.

### *Zusammenfassung*

In einer ersten Zusammenfassung soll nochmals ein vergleichender Überblick über die Gründe für die Wahl der Lebensform und über die subjektiv empfundenen Vor- und Nachteile gegeben werden.

Ein beruflich bedingter Anlass führt zu Umzugsmobilität, wenn einer Person der Zusammenhalt und das Zusammenleben des Paares oder der Familie sehr wichtig ist. Kommt eine starke Heimatverbundenheit ins Spiel, ist der Partner am Wohnort berufstätig, ist der Wohnort sehr attraktiv und/oder hat man dort Wohneigentum, dann entscheiden sich Personen eher gegen berufliche Mobilität. Sollte diese Entscheidung aufgrund der Arbeitsmarktsituation nicht möglich sein, dann wird die Lösung „Fernpendeln“ bevorzugt – über die Hälfte der Fernpendler gibt an, die Mobilitätsform beruflich *gezwungen* auszuüben. Dagegen entscheiden sich Shuttles eher selbstbestimmt für ihre Lebensform, da dadurch beiden Partnern eine attraktive berufliche Tätigkeit ermöglicht wird. LAT-Paare geben neben beruflichen Gründen für ihre Lebensform vor allem die persönliche Unabhängigkeit in einer Partnerschaft an und bei Varimobilen entspricht das Tätigkeitsprofil – der subjektiven Einschätzung gemäß – der eigenen Persönlichkeit. Ortsfesten fehlt, im Gegensatz zu den anderen Gruppen, der Auslöser für berufliche Mobilität. Hinzu kommt, dass man sich am Wohnort wohlfühlt, häufig Wohneigentum besitzt und auch der Partner eher ortsgebunden ist.

Teilweise werden in den einzelnen Lebensformen die gleichen Vor- und/oder Nachteile genannt, die aber immer im jeweiligen Kontext interpretiert werden müssen. Fernpendler schätzen an ihrer Lebensform, dass sie an ihrem Wunschwohntort leben und sich ihren Freundes- und Bekanntenkreis erhalten können. Diese Vorteile nennen auch Rejectors und Ortsfeste. Bei Shuttles stehen indessen berufliche Vorteile im Vordergrund, d.h. die Attraktivität der Stelle. Wichtig ist außerdem, dass auch der Partner die Möglichkeit hat, berufstätig zu sein, was diese Gruppe mit Fernpendlern, Rejectors, Ortsfesten und Fernbeziehungen gemeinsam hat. Schließlich verbringt man dann die gemeinsame Zeit am Wochenende intensiver. Alle diese Vorteile werden auch von LATs genannt, nur dass hier die Betonung der persönlichen Unabhängigkeit hinzukommt. Auch Varimobile sehen in der intensiv verbrachten gemeinsamen Zeit als Paar einen Vorteil ihrer Mobilität. Noch wichtiger sind jedoch die Möglichkeiten, Neues kennen zu lernen und sehr selbständig arbeiten zu können. Die Chance neuer Erfahrungen sehen auch Umzugsmobile als Vorteil ihrer Lebensform, neben der Möglichkeit, zusammen mit der Familie an einem Ort zu leben und zu arbeiten. Betrachtet man die Nachteile, dann findet man bei allen aktuell mobilen Gruppen, d.h. Fernpendlern, Shuttles, Varimobile und Fernbeziehungen, immer die Zeitknappheit im Privatleben und die Belastung durch das Fahren. Bei Shuttles und Fernbeziehungen kommen noch die hohen Kosten der Lebensform hinzu. Umzugsmobile beklagen den Verlust des sozialen Netzwerks am alten Wohnort, Rejectors den mit der abgelehnten Stelle entgangenen Verdienst sowie Ortsfeste die



jectors den mit der abgelehnten Stelle entgangenen Verdienst sowie Ortsfeste die fehlenden Möglichkeiten Neues kennen zu lernen.

### 5.1.2 Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen

In der beschreibenden Darstellung der sieben mobilen und nicht mobilen Lebensformen wurden markante Unterschiede, aber auch spezifische Gemeinsamkeiten erkennbar. Mit einer vergleichenden Analyse werden diese Unterschiede und Gemeinsamkeiten im Folgenden, bezogen auf die berufliche, die familiale und die ökonomische Situation, hinsichtlich der Selbstbestimmtheit der aktuellen Lebensform sowie der wahrgenommenen Belastungen und der Zukunftspläne, systematisch dargestellt.

#### *Beruf*

Die Auswirkungen der Lebensform auf den beruflichen Bereich werden von den verschiedenen Gruppen sehr unterschiedlich beurteilt. Der Anteil derjenigen, welche die Folgen für den eigenen Beruf als positiv bzw. sehr positiv einschätzen, liegt bei den Vari- und den Umzugsmobilen bei jeweils über 80%. Am anderen Ende der Skala finden sich die beiden nicht mobilen Gruppen, wobei vor allem die Rejectors von Nachteilen berichten. Mit Hilfe eines Mittelwertvergleiches<sup>27</sup> der Bewertungen, denen eine fünfstufige Likertskala<sup>28</sup> zugrunde liegt, bestätigt sich der erste Eindruck: Es lassen sich drei Gruppen bilden, wobei die Unterschiede zwischen Umzugsmobilen und Rejectors signifikant sind.<sup>29</sup>

1. Umzugsmobile
2. Varimobile, Fernbeziehungen<sup>30</sup>, Fernpendler, Shuttles, Ortsfeste
3. Rejectors

Dass gerade Umzugsmobile die Folgen ihrer Mobilität für den Beruf selbst sehr positiv bewerten, verwundert nicht weiter, da der Umzug von den meisten initiiert wurde, um sich beruflich zu verbessern. Die positive Bewertung bestätigt damit nur, dass dieses Ziel häufig auch erreicht wurde. Ähnlich ist es bei den Varimobilen, bei denen gute Arbeitsbedingungen und gute Verdienst- und Karrierechancen mit ein Grund für den mobilen Beruf waren. Auch hier bestätigen sich in der Bewertung diese Erwartungen. Ortsfeste und Rejectors sehen die Folgen ihrer Nichtmobilität eher negativ. Während aber bei Ortsfesten nur hypothetische Chancen an anderen Orten in Betracht gezogen werden können, ist anzunehmen, dass Rejectors ihre aktuelle berufliche Situation mit der der konkret abgelehnten Stelle vergleichen. Da diese neue Stelle in vielen Fällen eine berufliche Verbesserung mit sich gebracht hätte, fällt die Bewertung der aktuellen Lage entsprechend negativ aus.

---

<sup>27</sup> Berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen; mit den Originalgruppen überprüft, gleiche signifikante Ergebnisse, mit leicht veränderten Mittelwerten

<sup>28</sup> 1=sehr positiv bis 5=sehr negativ

<sup>29</sup> Signifikanzniveau .05

<sup>30</sup> ohne Studenten

### *Familie*

Nachdem in den Einzeldarstellungen bereits der Verheirateten- und der Elternanteil in den jeweiligen Gruppen benannt wurde, soll nun die familiäre Situation anhand von Familienformen verglichen werden, die aus diesen beiden Merkmalen gebildet wurden.<sup>31</sup> Im Anschluss werden die subjektiven Folgen für die Partnerschaft untersucht.

Nicht verheiratete Paare ohne Kinder, also gering institutionalisierte Lebensformen, sind vor allem Fernbeziehungen, von denen über 80% in dieser Gruppe sind. Bei der Lebensform LAT kommt hinzu, dass es sich hier vorwiegend um eine voreheliche Lebensform handelt, wenn man das Alter der Befragten und die Tatsache, dass sich viele noch in Ausbildung befinden, mit berücksichtigt. Auch unter den Shuttles gibt es einen hohen Anteil nicht verheirateter kinderloser Paare. Shuttles sind zwar häufiger verheiratet als Fernbeziehungen, haben aber auch in diesem Fall seltener Kinder als andere Lebensformen.

In hoch institutionalisierten Lebensformen, d.h. als verheiratetes Paar mit Kindern, leben besonders häufig Rejectors. Die Gründe für die Ablehnung der Mobilität sind bei Rejectors meist partnerschaftlicher oder familialer Natur. Am vorliegenden Ergebnis zeigt sich nun, dass Rejectors auch überdurchschnittlich häufig in solchen familialen Konstellationen leben, in denen Partner und Kinder bei der Entscheidung berücksichtigt werden müssen. Bei Ortsfesten, Varimobilen und Fernpendlern lebt ebenfalls jeweils mehr als die Hälfte der Gruppe mit Ehepartner und Kindern zusammen.

Die Auswirkungen der Lebensform auf die Partnerschaft werden von den nicht mobilen Gruppen auf einer fünfstufigen Likertskala<sup>32</sup> meist positiv bewertet. Dagegen beurteilen vor allem Fernpendler, Shuttles und Varimobile die Folgen als eher negativ. Dies bestätigt sich bei einem Mittelwertvergleich,<sup>33</sup> der signifikante Unterschiede zwischen zwei Gruppen zum Ergebnis hat.<sup>34</sup>

1. Gruppen mit eher negativen Folgen für die Partnerschaft:  
Varimobile, Fernbeziehungen, Shuttles und Fernpendler
2. Gruppen mit eher positiven Auswirkungen auf die Partnerschaft:  
Rejectors, Ortsfeste, Umzugsmobile

Die erste Gruppe setzt sich aus allen Lebensformen zusammen, die *aktuell* mobil sind. Allen Befragten dieser ersten Gruppe ist gemeinsam, dass ihre Mobilität zu Zeitknappheit im privaten Bereich führt. Obwohl auch von allen diesen Gruppen, außer Fernpendlern, betont wird, man würde die verfügbare Zeit mit dem Partner intensiver nutzen, scheinen sich die Folgen der Mobilität aus Sicht der Betroffenen dann doch eher negativ auf die Partnerschaft auszuwirken. Nichtmobilität oder nur punktuelle Mobilität, wie bei Umzugsmobilen, deren Lebensform ansonsten der von Nichtmobilen sehr ähnelt, wirken sich dagegen positiv auf die Partnerschaft aus.

---

<sup>31</sup> „mit Kindern“ bedeutet hierbei „mit Kindern *im Haushalt*“

<sup>32</sup> 1=sehr positiv bis 5=sehr negativ

<sup>33</sup> Berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen; mit den Originalgruppen überprüft, gleiche signifikante Ergebnisse, mit leicht veränderten Mittelwerten

<sup>34</sup> Signifikanzniveau .05

Tabelle 5.21: Familiäre und berufliche Situation mobiler und nicht mobiler Lebensformen

		<b>Fern- pendler</b> N=65	<b>Shuttles</b> N=106	<b>Varimobile</b> N=57	<b>Fernbe- ziehungen</b> N=162	<b>Umzugs- mobile</b> N=67	<b>Rejectors</b> N=35	<b>Ortsfeste</b> N=54
<b>Familienformen</b>								
<b>Nicht verhei- ratet – ohne Kind</b>	%	9	31	23	83	15	12	9
<b>Nicht verhei- ratet – mit Kind</b>	%	2	2	2	5	1	3	8
<b>Verheiratet – ohne Kind</b>	%	38	37	24	12	27	15	24
<b>Verheiratet mit Kind</b>	%	51	30	51	0	57	70	59
<b>Positive Auswirkungen auf die Partnerschaft<sup>a</sup></b>								
	%	17	26	28	32	70	82	76
<b>Positive Auswirkungen auf den Beruf<sup>a</sup></b>								
	%	67	72	86	69	82	41	56

<sup>a</sup> Antwort: (sehr) positiv

Quelle: Standardisierte Befragung

### Ökonomische Situation

Die ökonomische Situation in den verschiedenen Gruppen soll anhand einer Gegenüberstellung von Einkommen und Gesamtkosten der Lebensform dargestellt werden. Im Anschluss folgt die subjektive Bewertung der Auswirkungen der Lebensformen auf den finanziellen Bereich.

Um Verzerrungen aufgrund der unterschiedlichen Anteile von Voll- und Teilzeiterwerbstätigen zu vermeiden,<sup>35</sup> wird der Einkommensvergleich nur für voll- und teilzeiterwerbende Personen durchgeführt. Das monatliche persönliche Nettoeinkommen wird durch den Vergleich des Anteils derjenigen Personen, die weniger als 2.500 DM und derjenigen, die mehr als 5.000 DM verdienen, dargestellt. Bei einem Nettoeinkommen von unter 2.500 DM liegt der Anteil der Varimobilen und der Shuttles unter 10%, derjenige der Ortsfesten, der Rejectors und der LATs dagegen bei 15% oder mehr. Ähnlich verteilt sich auch der Anteil derjenigen mit einem Einkommen über 5.000 DM: Bei Vari- und Umzugsmobilen liegen jeweils mehr als 45% in dieser Verdienstkategorie und bei Shuttles und Rejectors nur um die 35%. Am schwächsten ist diese Einkommensklasse bei den LATs vertreten. Deren Einkommen scheint vergleichsweise niedrig zu sein. Dies kann unter anderem dadurch bedingt sein, dass diese Lebensform im Lebenslauf häufig zu Beginn einer Berufskarriere und vor einer Familien-

<sup>35</sup> Zu den jeweiligen Anteilen, vgl. die „soziodemographische Situation“ der entsprechenden Lebensformen.

gründung platziert ist. Auch Schneider, Rosenkranz und Limmer (1998) weisen darauf hin, dass es sich bei LAT-Paaren *nicht* um eine besonders einkommensstarke Gruppe handelt (S. 57).

Welche mobilitätsinduzierten Kosten entstehen bei den verschiedenen Lebensformen? Einbezogen sind hier die Fahrtkosten zur Arbeitsstelle, Kommunikationskosten mit dem Partner und zusätzliche Wohnungskosten, wie sie bei Shuttles und Fernbeziehungen für eine zweite Wohnung entstehen. Diese Kosten werden mit den entsprechenden Ausgaben der Nichtmobilen verglichen.

Bei den Telefonkosten liegt der Median bei Fernbeziehungen am höchsten, d.h. die Hälfte der Befragten dieser Gruppe hat Telefonkosten über 130 DM. Im Vergleich zu Shuttles sind diese Kosten relativ hoch. Es ist davon auszugehen, dass bei den Shuttles häufiger die Telefonkosten des Partners *an* den Arbeitsort vergessen wurden, so dass die Ausgaben der LATs hier wohl die realistischeren sind und für die Shuttles mit einer ähnlichen Höhe gerechnet werden muss. Auch die Telefonkosten von Varimobilen sind mit 100 DM relativ hoch. Die beruflichen Abwesenheitsphasen der anderen Gruppen sind im Vergleich mit denen der bisher genannten Gruppen so kurz, dass sich telefonische Kontakte mit dem Partner nicht in Zahlen fassen lassen. Wie schon bei den Telefonkosten zeigen sich auch bei den Fahrtkosten zur Arbeit die typischen Unterschiede zwischen den nicht mobilen Gruppen inklusive der Umzugsmobilen, bei denen die Hälfte der Befragten Fahrtkosten bis zu ca. 100 DM monatlich hat, und den mobilen Gruppen. Bei diesen liegt der Median zwischen 300 und 350 DM. Anders als bei Fahrt- und Telefonkosten scheinen Wohnkosten weniger von der Lebensform als z.B. vom zur Verfügung stehenden Gehalt abzuhängen, was erklären würde, warum Umzugsmobile die höchsten Wohnkosten aufweisen. Zudem sind die meisten der Umzugsmobilen innerhalb der letzten fünf Jahre umgezogen<sup>36</sup>, so dass möglicherweise häufiger als bei anderen Gruppen Kosten für Hypotheken oder Baumaßnahmen anfielen, die mit berechnet werden sollten. Eine Sondergruppe stellen die LAT-Paare dar, unter denen sich relativ viele Studenten befinden. Dies erklärt, warum die Kosten, insbesondere Wohnkosten, vergleichsweise gering ausfallen, da hier auch das verfügbare Einkommen eher niedrig ist. Betrachtet man abschließend die Gesamtkosten der Lebensform, dann fallen zuerst die Umzugsmobilen auf, deren Kosten vor allem aufgrund der hohen Wohnkosten an der Spitze stehen. Auch sind die Ausgaben von Shuttles und LATs, bedingt durch die Aufrechterhaltung von zwei Haushalten, die Fahrtkosten zwischen diesen und erhöhte Telefonkosten überdurchschnittlich hoch. Fernpendler haben insgesamt nur leicht erhöhte Ausgaben, was vor allem auf die Fahrtkosten zurückzuführen ist. Die niedrigsten Ausgaben haben Ortsfeste, die möglicherweise durch die gute Ortskenntnis relativ günstig wohnen und bei denen hinsichtlich Fahrt- und Telefonkosten keine mobilitätsbedingten Mehrkosten auftreten.

Entsprechend fallen auch die Bewertungen der finanziellen Situation aus: Vor allem Varimobile und Umzugsmobile bewerten die finanziellen Auswirkungen ihrer Mobilität als sehr positiv. Für Fernpendler, Shuttles und Ortsfeste stellen sich die finanziellen Folgen nur als mäßig positiv dar. Für erstere, weil die Mobilität häufig die einzige Möglichkeit darstellt, einer Be-

---

<sup>36</sup> Auswahlkriterium: Umzug vor max. 5 Jahren

rufstätigkeit nachzugehen und damit den Lebensunterhalt zu sichern, wobei aber gleichzeitig die Mobilität selbst wieder kostspielig ist. Die Ortsfesten bewerten die finanziellen Folgen ihrer Nichtmobilität deshalb negativ, weil sie vermuten, dass Mobilität finanzielle Verbesserungen mit sich bringen könnte. Da diese Vermutungen jedoch nicht auf konkreten Erfahrungen beruhen, fällt die Bewertung der aktuellen Situation andererseits auch nicht zu negativ aus. Dagegen sehen nur wenige der LATs und der Rejectors positive finanzielle Folgen ihrer Lebensform. Dies leuchtet insbesondere bei den LATs ein, da diese im Vergleich zu den anderen Gruppen insgesamt weniger verdienen und gleichzeitig höhere Kosten verzeichnen. Durch die beiden Haushalte ergeben sich keine Einspareffekte und evtl. kommen Fahrtkosten zusätzlich hinzu. Anders ist dies bei den Rejectors, die, was das Einkommen betrifft, in den mittleren Klassen liegen, bei denen aber aufgrund der entgangenen Verdienstmöglichkeiten die finanziellen Folgen der Stellenablehnung besonders negativ bewertet werden. Diese Gruppeneinteilung bestätigt sich auch bei einem Mittelwertvergleich<sup>37</sup>, wobei hier die Unterschiede zwischen der ersten und der letzten Gruppe signifikant sind.<sup>38</sup>

1. Positive Bewertung der finanziellen Folgen: Umzugsmobile, Varimobile
2. Mittelmäßige Bewertung der finanziellen Folgen: Ortsfeste, Fernpendler, Shuttles
3. Negative Bewertung der finanziellen Folgen: Fernbeziehungen, Rejectors

---

<sup>37</sup> Berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen; mit den Originalgruppen überprüft, gleiche signifikante Ergebnisse, mit leicht veränderten Mittelwerten

<sup>38</sup> Signifikanzniveau .05

Tabelle 5.22: Ökonomische Situation

		<b>Fern- pendler</b> N=65	<b>Shuttles</b> N=106	<b>Vari- mobile</b> N=57	<b>Fernbe- ziehungen</b> N=162	<b>Umzugs- mobile</b> N=67	<b>Rejectors</b> N=35	<b>Ortsfeste</b> N=54
<b>Monatliches Nettoeinkommen von Vollerwerbstätigen <sup>a</sup></b>								
<b>Vollerwerbs- tätige</b>	N	52	89	48	65	53	23	33
<b>Unter 2.500 DM</b>	%	12	9	3	15	13	17	24
<b>Über 5.000 DM</b>	%	29	36	48	15	47	35	21
<b>Monatliche Kosten der Lebensform in DM, differenziert nach Ausgabeart (Median: M)<sup>b</sup></b>								
<b>Telefonkosten (Kontakt mit Partner)</b>	N	30	101	48	151	67	35	54
	M	0	90	100	130	0	0	0
<b>Fahrtkosten zur Arbeit, zum Partner (LAT)</b>	N	58	94	37	122	42	29	36
	M	350	355	300	300	100	120	150
<b>Wohnkosten</b>	N	56	106	45	51	60	22	41
	M	1.275	1.405	1.000	1.235	1.500	1.200	1.000
<b>Monatliche Gesamtkosten der Lebensform in DM (Median: M)<sup>b</sup></b>								
	N	27	92	28	33	11	7	9
	M	1.670	1.935	1.500	1.920	2.016	1.470	1.065
<b>Positive Auswirkungen auf die finanzielle Situation <sup>c</sup></b>								
	%	46	41	53	20	60	21	51

<sup>a</sup> nur Personen mit Einkommensangabe<sup>b</sup> gültige Fälle<sup>c</sup> Antwort: (sehr) positiv

Quelle: Standardisierte Befragung

### Entstehungsbedingungen, Belastungen und Lebenspläne

Nachfolgend werden die Entstehung der Lebensform, die empfundenen Belastungen und die weiteren Pläne der Befragten zur Aufrechterhaltung oder Veränderung der Mobilität verglichen.

### Entstehungsbedingungen

Die Befragten wurden gebeten, auf einer fünfstufigen Likertskala anzugeben, wie hoch sie selbst ihren eigenen Spielraum bei der Wahl ihrer Lebensform einschätzen. Haben sie sich selbstbestimmt und aktiv für eine spezielle Mobilitätsform entschieden, weil sie sich z.B. be-

ruflich verbessern wollten oder weil die entsprechende Mobilitätsform auch persönlichen Bedürfnissen entspricht oder fühlten sie sich eher durch äußere Gegebenheiten zu einer bestimmten Wahl gezwungen. Mit äußeren Gegebenheiten sind hierbei strukturelle Zwänge, wie z.B. die des Arbeitsmarkts gemeint. Wichtig sind in diesem Zusammenhang nicht objektive Möglichkeiten, sondern nur die individuell wahrgenommenen und als relevant erachteten.

Am häufigsten geben Rejectors an, sie hätten sich für ihre Lebensform entschieden, weil sie es selbst so wollten. Ähnlich antworten aus der mobilen Gruppe die Umzugsmobilen. Auch sie geben sehr häufig an, sich freiwillig für den Umzug entschieden zu haben. In allen drei Gruppen bestanden theoretisch sowohl beruflich als auch auf der Ebene der Ausgestaltung der Mobilität Wahlmöglichkeiten. Beruflich hatte die Mehrheit in den drei Lebensformen mehr oder – im Falle von Ortsfesten weniger – konkrete Alternativen, d.h. konnte sich zwischen mindestens zwei Arbeitsstellen entscheiden. Auf der Ebene der konkreten Mobilitätsform hätten Umzugsmobile evtl. auch einen Zweitwohnsitz errichten oder fernpendeln können.

Anders liegt der Fall bei den Varimobilen, bei denen 42% nach eigenen Aussagen freiwillig einen mobilen Beruf gewählt haben. Dass die subjektiv empfundene Freiwilligkeit hier niedriger ist als bei den vorhergehenden Gruppen hängt unter anderem damit zusammen, dass man sich in diesem Fall nicht (nur) für die Mobilität, sondern auch für den Beruf entscheidet und die Mobilität dann mehr oder weniger automatisch mit in Kauf nehmen muss. Bei dieser Gruppe liegen die Wahlmöglichkeiten also bei der Entscheidung für den Beruf, die Mobilitätsform selbst ist dagegen festgelegt. Sollte sich das Stellenprofil geändert haben und es bestanden keine beruflichen Alternativen, existieren so gut wie keine realistischen Wahlmöglichkeiten. Bei Fernpendlern geben ebenfalls 42% an, sie hätten sich freiwillig für die Lebensform entschieden, wobei hier der Anteil derjenigen ohne berufliche Alternative relativ hoch liegt (43%; n=28). Die Wahlmöglichkeiten verlagern sich bei dieser Gruppe von der beruflichen Ebene auf die der Mobilitätsform. Sie können, theoretisch, zwischen verschiedenen Mobilitätsformen, wie z.B. einem Umzug oder einem Zweitwohnsitz wählen. Die Gründe, die für die Wahl letztendlich ausschlaggebend sind, wurden oben bereits angeführt. Bei Shuttles und – zumindest den berufsbedingten – Fernbeziehungen sind die Alternativen dagegen auf beiden Ebenen eingeschränkt. Entsprechend ist der Anteil derjenigen, die ihre Lebensform als frei gewählt bezeichnen, relativ niedrig. Fernpendeln ist bei diesen Konstellationen aufgrund der Entfernungen kaum möglich, es besteht also die Wahl zwischen Umzug und einer Stellenablehnung, die aber bei den meisten aufgrund mangelnder beruflicher Alternativen nicht in Frage kommt.

### *Belastungen*

Die subjektiv empfundene Belastung durch die Lebensform ist bei den nicht mobilen Gruppen und den Umzugsmobilen am niedrigsten. Bei den übrigen mobilen Gruppen liegt sie bei Fernpendlern am höchsten und nimmt über Shuttles und Varimobilen bis hin zu Fernbeziehungen kontinuierlich ab. Mit einem Mittelwertvergleich<sup>39</sup> lassen sich drei signifikant<sup>40</sup> unterschiedliche Gruppen finden:

---

<sup>39</sup> Berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen; mit den Originalgruppen überprüft, gleiche signifikante Ergebnisse, mit leicht veränderten Mittelwerten

1. Hohe Belastung: Fernpendler, Shuttles, Varimobile
2. Mittlere Belastung: Fernbeziehungen
3. Niedrige Belastung: Rejectors, Umzugsmobile, Ortsfeste

Die Gruppe der Umzugsmobilen findet sich in diesem Fall bei den nicht mobilen Lebensformen, weil die Mobilität nur punktuell aufgetreten ist, sich die Lebensform dann aber hinsichtlich der Belastungen kaum mehr von Nichtmobilen unterscheidet. Die Vermutung liegt nahe, dass die empfundene Belastung, neben anderen Bedingungen, auch damit zusammenhängt, wie selbstbestimmt eine Lebensform gewählt wurde, also ob man sich nur durch die äußeren Umstände in eine Lebensform gedrängt sieht oder ob man das Gefühl hat, bei der eigenen Lebensgestaltung selbst mitwirken zu können. Die zu testende Hypothese lautet demnach, dass eine als selbstbestimmt empfundene Entscheidung für eine Lebensform dazu führt, deren Folgen auch positiver zu bewerten. Zwischen den beiden Variablen *Freiwilligkeit der Lebensform* und *subjektives Belastungsempfinden* besteht auch ein relativ starker linearer Zusammenhang (Pearson's Korrelationskoeffizient = .41; Signifikanzniveau 0,01). Aufgrund obiger Überlegungen ist klar, dass die Richtung des Zusammenhangs einen Einfluss der zeitlich vorgelagerten Entscheidung auf das aktuelle Belastungsempfinden darstellt. Das Ergebnis zeigt einen negativen Zusammenhang, d.h. eine Abnahme der Freiwilligkeit, im Sinne von subjektiv empfundener Selbstbestimmtheit, hat eine Zunahme der subjektiven Belastung zur Folge.

Dies gilt allerdings nicht für alle Gruppen in gleicher Weise. Der stärkste Zusammenhang findet sich nicht bei den mobilen Gruppen, sondern bei den Rejectors ( $r=.52$ ; Signifikanzniveau: 0,01). Belastung bedeutet für diese Gruppe vor allem das Wissen um die entgangenen Verdienstmöglichkeiten der abgelehnten Stelle. Diese werden verstärkt dann auftauchen, wenn die Selbstbestimmung, was häufig der Fall war, durch die Weigerung des Partners zur Mobilität eingeschränkt wird. Relativ stark ist auch der Zusammenhang bei den Shuttles ( $r=.43$ ; Signifikanzniveau: 0,01) und bei den Varimobilen ( $r=.41$ ; Signifikanzniveau: 0,01), die die subjektive Belastung durch ihre jeweilige Lebensform niedriger einschätzen, wenn sie sich ihrem eigenen Gefühl zufolge freiwillig dafür entschieden haben. Weniger ausgeprägt ist der Zusammenhang bei Fernbeziehungen ( $r=.37$ ; Signifikanzniveau: 0,01) und bei den Ortsfesten ( $r=.29$ ; Signifikanzniveau: 0,01). Belastungen hängen hier zu großen Teilen von anderen Faktoren ab und werden nicht mit der Lebensform in Zusammenhang gebracht. Bei Fernpendlern und Umzugsmobilen liegt schließlich kein signifikanter Zusammenhang vor.

In Zusammenhang mit dem subjektiven Belastungsempfinden soll schließlich überprüft werden, ob die Lebensform einen eigenständigen Einfluss auf die Belastung hat. Die Frage lautet, ob allein die Tatsache, dass man in einer bestimmten Lebensform lebt, bereits Folgen für das Belastungsempfinden hat. Bereits mit einer einfachen linearen Regressionsanalyse lässt sich ein signifikantes<sup>41</sup>  $R^2$  von .34 feststellen. In welcher Lebensform man lebt, hat also durchaus einen Einfluss auf das subjektive Belastungsempfinden, wobei der Einfluss *aller* Lebensformen signifikant ist. Bei Rejectors, Ortsfesten und Umzugsmobilen wirkt sich die Lebensform positiv, bei Fernpendlern, Shuttles und Varimobilen dagegen negativ aus. Um die Untersu-

---

<sup>40</sup> Signifikanzniveau .05

<sup>41</sup> Signifikanzniveau: .000; alle nachfolgend referierten  $R^2$  sind ebenfalls auf diesem Niveau signifikant



chungsgesamtheit auf Personen zu konzentrieren, die sich ungefähr in der gleichen Lebensphase befinden, so dass Alterseffekte ausgeschlossen werden können, wurde die Grundgesamtheit nach dem Alter kontrolliert, d.h. es wurden nur Personen zwischen 30 und 40 Jahren ausgewählt, womit sich der Fit des Modells nochmals erhöhte und  $R^2$  auf .42 anstieg. In diesem Fall ist der Einfluss allerdings nur noch für Rejectors, Umzugsmobile und Ortsfeste signifikant. Danach wurde zusätzlich noch Elternschaft kontrolliert, wobei sich im Fall von Personen ohne Kinder im Haushalt der Fit auf ein  $R^2$  von .40 verringerte (Einfluss signifikant für Rejectors, Umzugsmobile und Ortsfeste) und im Falle von Personen mit Kindern nochmals auf ein  $R^2$  von .48 (signifikant für Fernpendler, Shuttles und Varimobile) erhöhte. Zusätzlich nach dem Alter des jüngsten Kindes differenziert, erhöhte sich  $R^2$  bei Personen mit Kindern unter drei Jahren auf .51 (signifikant für Fernpendler, Shuttles und Varimobile) und bei denjenigen mit Kindern über drei Jahren sogar auf .54 (signifikant für Rejectors, Ortsfeste und Umzugsmobile). Da Personen mit Kindern zum überwiegenden Teil verheiratet sind, wurde bei dieser Gruppe auf eine Differenzierung nach Familienstand verzichtet, bei Personen ohne Kinder dagegen nicht. In der Gruppe der kinderlosen nicht verheirateten Personen fiel der Fit des Modells mit .27 relativ niedrig aus (signifikant für Rejectors, Ortsfeste und Umzugsmobile), in der Gruppe der kinderlosen verheirateten mit .53 relativ hoch (signifikant für Rejectors, Ortsfeste und Umzugsmobile).

Die dargestellten Ergebnisse lassen sich folgendermaßen interpretieren: Die Lebensform hat einen eigenständigen Einfluss auf das subjektive Belastungsempfinden der jeweiligen Personen, die in den verschiedenen mobilen und nicht mobilen Konstellationen leben. Bei Rejectors, Ortsfesten und Umzugsmobilen wirkt sie sich im Vergleich zu den anderen Gruppen positiv, d.h. verringernd auf die subjektiv empfundene Belastung aus. Der Effekt der Lebensform verstärkt sich, wenn nur Kinder über drei Jahren oder wenn keine Kinder im Haushalt leben. In letzterem Fall ist der Einfluss stärker, wenn die Partner verheiratet sind, als wenn sie ledig sind. Bei Fernpendlern, Shuttles und Varimobilen wirken sich die jeweiligen Lebensformen hingegen negativ auf die subjektive Belastung aus. Dieser Einfluss verstärkt sich, wenn Kinder im Haushalt leben, vor allem wenn das jüngste Kind unter drei Jahren alt ist. Diese Ergebnisse bestätigen die bisherigen Erkenntnisse: Die nur punktuelle Mobilität von Umzugsmobilen hat einen ähnlichen Effekt wie Nichtmobilität, sie stellt keine erhöhte Belastung dar – zumindest nicht langfristig. Dass dies vor allem bei verheirateten Paaren ohne Kinder bzw. bei Paaren ohne Kinder ganz allgemein der Fall ist, könnte eventuell ein Hinweis darauf sein, dass die Entscheidung für einen Umzug oder gegen Mobilität bei den entsprechenden Gruppen meist im Einvernehmen mit dem Partner getroffen wurde. Gleichzeitig waren keine größeren Abstimmungsprozesse mit weiteren Personen im Haushalt nötig. Dies wiederum würde sich positiv auf die Partnerschaft auswirken und damit die subjektive Belastung in der Lebensform verringern. Ständige Mobilität belastet dagegen die davon betroffenen Individuen, besonders wenn auch noch Kinder – und hier vor allem Kinder unter drei Jahren – im Haushalt leben. In allen drei Gruppen wurde vornehmlich über Zeitknappheit und die direkte Belastung durch das Fahren geklagt, was auch hauptsächlich für die hier gemessene, subjektiv empfundene Gesamtbelastung verantwortlich sein dürfte.

### Lebenspläne

Trotz der eher hohen Belastungsraten können sich gerade Fernpendler und Varimobile ihre Lebensform auch langfristig vorstellen – zumindest hat kaum jemand vor, seine Mobilität in nächster Zeit zu beenden. Man hat sich wohl soweit mit den Belastungen arrangiert, dass man auch langfristig damit leben kann und sieht letztlich wenig Alternativen. Anders bei Shuttles und Fernbeziehungen, bei denen über die Hälfte demnächst mit ihrem Partner zusammenziehen bzw. den Zweithaushalt auflösen wollen. Hier könnte neben der Belastung auch die Tatsache von Belang sein, dass diese Lebensformen häufig zu Beginn der Berufslaufbahn und der Familienphase platziert sind. Hat man sich erst einmal beruflich etabliert und einen Ort gefunden, an dem beide Partner leben und arbeiten können, dann wäre die Umsetzung des häufig vorhandenen Kinderwunsches möglich. Schließlich möchte über die Hälfte der Umzugsmobilen demnächst nicht noch einmal einen beruflich bedingten Fernumzug unternehmen.

Tabelle 5.23: Vergleiche zu Freiwilligkeit, Belastung und geplanter Dauer der Lebensform

		<b>Fern- pendler</b> N=65	<b>Shuttles</b> N=106	<b>Vari- mobile</b> N=57	<b>Fernbe- ziehungen</b> N=162	<b>Umzugs- mobile</b> N=67	<b>Rejectors</b> N=35	<b>Ortsfeste</b> N=54
<b>Freiwilligkeit <sup>a</sup></b>								
	%	42	35	42	27	61	65	71
<b>Belastung <sup>a</sup></b>								
	%	52	49	39	28	7	9	2
<b>Lebenspläne: Werde Lebensform in absehbarer Zeit beenden <sup>b</sup></b>								
	%	14	58	23	56	52	-	-

<sup>a</sup> Antwort: trifft (voll) zu; <sup>b</sup> Bei Umzugsmobilen: „Ich möchte in nächster Zeit nicht wieder umziehen“

Quelle: Standardisierte Befragung

### Zusammenfassung

Vergleicht man die verschiedenen Lebensformen anhand der hier diskutierten Dimensionen zusammenfassend, entsteht der Eindruck, dass die Umzugsmobilen die „Gewinner“ sind. Die Entscheidung für den Umzug fiel meist selbstbestimmt, die beruflichen und finanziellen Folgen werden von den meisten positiv eingeschätzt und tatsächlich ist die ökonomische Situation dieser Gruppe im Vergleich mit den übrigen relativ gut. Hinzu kommen niedrige Kosten für die Lebensform. Der Großteil der Umzugsmobilen ist verheiratet, hat Kinder und schätzt auch die Folgen des Umzugs für die Partnerschaft als sehr positiv ein. Die Lebensform führt insgesamt gesehen zu einer eher geringen subjektiven Belastung. Ähnlich stellt sich die Lage von Ortsfesten und Rejectors dar. Die allgemeine Belastung durch die jeweilige Lebensform ist niedrig, die Kosten ebenfalls und die Lebensform ist meist selbstbestimmt gewählt. Beide Gruppen sind zu einem Großteil verheiratet und haben Kinder, wobei sich die Lebensform nach Angaben der Befragten sehr positiv auf die Partnerschaft auswirkt. Anders als bei den Umzugsmobilen stellt sich aber die finanzielle Lage in beiden Gruppen schlechter dar und die Folgen der Lebensform für den beruflichen Bereich werden als negativ eingeschätzt. Auch Varimobile sind, was die Selbstbestimmtheit der Lebensform, die beruflichen und finanziel-

len Folgen, die niedrigen Kosten sowie die ökonomische Situation betrifft, mit den Umzugsmobilen vergleichbar. Anders ist hier die hohe Belastung durch die Lebensform, die sich auch negativ auf die Partnerschaft auswirkt, wobei auch bei den Varimobilen über die Hälfte verheiratet ist und Kinder hat. Ganz anders ist die Lage von Fernpendlern. Die Lebensform wurde für gewöhnlich nicht selbstbestimmt gewählt und die Folgen für den Beruf sind nur mäßig positiv. Das Einkommen von Fernpendlern liegt eher im mittleren bis unteren Bereich. Die Lebensform produziert durch die Fahrtstrecken erhöhte Kosten, was zu einer nur mäßig positiven Bewertung der finanziellen Folgen führt. Auch die Auswirkungen auf die Partnerschaft werden von den Fernpendlern, von denen gut die Hälfte verheiratet ist und Kinder hat, als negativ bezeichnet. Insgesamt ist die subjektive Belastung bei dieser Lebensform vergleichsweise hoch. Auch bei Shuttles findet man eine hohe Gesamtbelastung durch die Lebensform und auch hinsichtlich der Folgen für die Partnerschaft sowie den Beruf ist diese Lebensform mit der der Fernpendler vergleichbar. Allerdings haben Shuttles seltener Kinder als Fernpendler, zudem stellt sich ihre ökonomische Situation besser dar. Gleichzeitig sind aber die Kosten der Lebensform, bedingt durch Fahrt-, Telefon- und doppelte Wohnkosten höher. Aus dem gleichen Grund sind auch bei den Fernbeziehungen die Kosten der Lebensform sehr hoch, was auch hier zu einer negativen Bewertung der finanziellen Folgen führt. Die Folgen für die Partnerschaft werden von den LATs, von denen über 80% ledig und ohne Kinder sind, ebenfalls negativ bewertet, obwohl die subjektive Gesamtbelastung durch die Lebensform wesentlich niedriger ist, als z.B. bei den vergleichbaren Shuttles.

## 5.2 Wer ist wie mobil?

### 5.2.1 Soziodemographische und Persönlichkeitsmerkmale mobiler Personen

Im Folgenden werden ergänzend zu den Merkmalen der Lebensform Personmerkmale für die einzelnen Mobilitätsformen dargestellt. Die Ergebnisse aus der Betrachtung der Lebensformen sollen auf diese Weise vertieft werden. In einem ersten Schritt werden soziodemographische Merkmale der mobilen und nicht mobilen Personen im Vergleich über alle Formen dargestellt. In einem zweiten Schritt folgen persönliche Einstellungen.

#### *Soziodemographische Merkmale*

Mobilität in Form von Fernpendeln, mobilen Berufen und beruflich bedingten Umzügen ist männlich dominiert. Bei Varimobilen liegt der Anteil der Männer bei fast 80%, Umzugsmobile und Fernpendler folgen mit 70% bzw. 66%. Anders stellt sich die Situation bei Shuttles und Fernbeziehungen dar, wo das Geschlechterverhältnis ausgeglichen ist. Während unter den nicht mobilen Gruppen bei Rejectors Männer ebenfalls überrepräsentiert sind, liegt der Fall bei Ortsfesten gerade umgekehrt. Dadurch dass beide Partner eines Paares als Zielperson gelten, gelangten hier zufällig mehr Frauen in die Stichprobe.

Bezüglich der Altersverteilung stellen die Fernbeziehungen mit einem durchschnittlichen Alter von 32 Jahren die jüngste Gruppe dar. Der Anteil der unter 30-Jährigen ist hier also besonders hoch und dementsprechend derjenige der über 40-Jährigen vergleichsweise niedrig. Umzugsmobile und Shuttles befinden sich schwerpunktmäßig in der Familienphase, d.h. die

meisten sind zwischen 30 und 40 Jahre alt. Bei Fernpendlern und Ortsfesten ist das Verhältnis der beiden höheren Altersgruppen leicht zugunsten der höchsten verschoben. Bei Varimobilen und Rejectors finden sich häufiger ältere Personen. Der Anteil der über 40-Jährigen liegt hier jeweils über 60%.

Was schließlich die Schulbildung betrifft, haben Shuttles, LATs und Umzugsmobile Abiturientenanteile von jeweils über 80%. Danach folgen die beiden anderen mobilen Gruppen: Fernpendler und Varimobile, schließlich Rejectors und Ortsfeste. Generell gilt, dass die Verteilung der Schulbildung stark vom Alter abhängt, d.h. in den älteren Gruppen sind etwas niedrigere Schulabschlüsse vorherrschend. Da aber der Anteil der über 40-Jährigen bei den Ortsfesten nicht über dem der Rejectors oder der Varimobilen liegt, ist das Ergebnis für diese Gruppe nicht nur auf einen Alterseffekt zurückzuführen. Hier liegt zusätzlich ein Geschlechtseffekt vor, da bei den Ortsfesten überdurchschnittlich viele Frauen in der Stichprobe sind und diese in den höheren Altersgruppen im Durchschnitt eine niedrigere Bildung haben als Männer.

Tabelle 5.24: Soziodemographische Merkmale

		Fern- pendler N=65	Shuttles N=106	Vari- mobile N=57	Fernbe- ziehungen N=162	Umzugs- mobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
<b>Geschlecht</b>								
<b>Männeranteil</b>	%	66	51	79	46	70	65	40
<b>Alter</b>								
<b>unter 30 Jahre</b>	%	11	10	7	45	10	9	11
<b>30 bis unter 40 Jahre</b>	%	40	47	30	39	51	26	40
<b>40 Jahre und älter</b>	%	49	43	63	16	39	65	49
<b>Schulbildung</b>								
<b>niedrig<sup>a</sup></b>	%	23	11	32	12	18	35	48
<b>hoch<sup>b</sup></b>	%	77	89	68	88	82	65	52
<b>Beruflicher Ausbildungsabschluss<sup>c</sup></b>								
<b>Lehre o.ä.</b>	%	21	10	32	25	14	38	37
<b>Volontariat, Meister, Tech- niker</b>	%	9	6	7	11	11	6	21
<b>(Fach-) Hoch- schul- oder In- genieurschul- abschluss</b>	%	70	84	61	64	75	56	42

<sup>a</sup> Volks-/Hauptschulabschluss; Mittlere Reife, Realschulabschluss; POS 8. bis POS 10. Klasse, <sup>b</sup> (Fach)Hochschulreife, Abitur; EOS 12. Klasse, <sup>c</sup> ohne „kein Abschluss“ und „weiß nicht“

Quelle: Standardisierte Befragung

## ***Einstellungen und Werthaltungen***

### *Mobilitätsbereitschaft<sup>42</sup>*

Fernpendler, Rejectors und Ortsfeste bezeichnen sich selbst als eher immobil und es würde ihnen schwer fallen, den Wohnort zu wechseln. Eine niedrige Umzugsbereitschaft scheint also häufig entweder eine Ablehnung von Mobilität oder die spezielle Lösung „Fernpendeln“ zur Folge zu haben. Dagegen weisen Shuttles, Fernbeziehungen, Varimobile und Umzugsmobile, die zusammen mit den LATs den höchsten Anteil an mobilitätsbereiten Personen aufweisen.

Vergleicht man die Folgen von Mobilität für Partnerschaft und Kinder aus Sicht der Befragten, scheint Partnerschaft für viele noch relativ einfach mit Mobilität vereinbar zu sein. Anders Elternschaft, d.h. nach Meinung bzw. Erfahrung der jeweiligen Gruppen sind vor allem Kinder ein Mobilitätshindernis. Die höchsten Zustimmungsraten zur Schwierigkeit der Vereinbarung von Partnerschaft bzw. Elternschaft und Mobilität finden sich dabei durchgehend bei den Rejectors. Dies liefert nochmals einen deutlichen Hinweis darauf, welche Überlegungen hier bei der Ablehnung der Mobilität eine Rolle spielten. Auch die Ortsfesten bewerten die Vereinbarkeit von Mobilität und Familie im weitesten Sinne als eher schwierig, wobei diese Aussagen aber nicht auf konkrete Erfahrungen zurückgeführt werden können. Sie liefern aber gerade deshalb ein gutes Bild darüber, wie Mobilität von Unbeteiligten wahrgenommen wird bzw. welche Vorstellungen von diesen mit Mobilität verbunden werden. Varimobile haben die Aussagen zur Mobilität eher negativ beurteilt, was hier eventuell auf Erfahrungen mit der eigenen Lebensform zurückgeführt werden kann. Shuttles und LATs halten Mobilität für besonders schwierig, wenn Kinder da sind. Da in beiden Lebensformen selten Kinder leben, scheinen diese Aussagen auch aufgrund eigener Erfahrungen gemacht worden zu sein. Fernpendler liegen meist am unteren Ende der Bewertungsskala, scheinen also keine derart schlechten eigenen Erfahrungen gemacht zu haben, dass sich dies in besonders negativen Bewertungen niederschlagen würde.

---

<sup>42</sup> In der standardisierten Befragung sollten Aussagen zur eigenen Mobilitätsbereitschaft und zu Mobilität allgemein jeweils auf einer fünfstufigen Likertskala bewertet werden. Bei einem Mittelwertvergleich (berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen) werden zwei signifikant (.05) unterschiedliche Gruppen erkennbar.

Tabelle 5.25: Einstellungen zu Mobilität

		<b>Fern- pendler</b> N=65	<b>Shuttles</b> N=106	<b>Vari- mobile</b> N=57	<b>LATs</b> N=162	<b>Umzugs- mobile</b> N=67	<b>Re- jectors</b> N=35	<b>Orts- feste</b> N=54
<b>Wie schwer würde es Ihnen fallen, den Wohnort zu wechseln?<sup>a</sup></b>	%	54	33	35	23	24	56	65
<b>Je mobiler man ist, desto schwieriger wird es, eine Partnerschaft aufrecht zu erhalten<sup>b</sup></b>	%	39	45	49	33	46	53	46
<b>Solange man beruflich sehr mobil ist, ist es schwer, sich für Kinder zu entscheiden<sup>b</sup></b>	%	46	49	67	61	60	77	64
<b>Wenn Kinder da sind, ist es schwer, beruflich mobil zu sein<sup>b</sup></b>	%	62	77	53	67	63	79	75

<sup>a</sup> (sehr) schwer; <sup>b</sup> stimme (voll) zu

Quelle: Standardisierte Befragung

### *Vereinbarkeit Familie und Beruf allgemein*

Zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf allgemein wurde gefragt, ob es schwerer sei, seine beruflichen Pläne zu verwirklichen, wenn man in einer Partnerschaft lebt. Dieser Aussage stimmten vor allem Rejectors zu (41%; n=14), die ja bereits häufig angaben, dass der Partner mit ein Grund für die Ablehnung des Stellenangebotes war und die häufig die Meinung vertraten, dass man um einer Partnerschaft willen u.U. auch beruflich zurückstecken muss. Auch Befragte der beiden anderen, weiter oben als (eher) immobil bezeichneten Gruppen, Fernpendler (28%; n=18) und Ortsfeste (27%; n=15) stimmten dieser Aussage vergleichsweise stark zu. Die weiteren Gruppen liegen bei etwa 20% (Umzugsmobile: 21%, Varimobile und Shuttles je 18%).

Die zweite Aussage zu diesem Themenbereich – Kinder und Beruf seien schwer zu vereinbaren, erhielt insgesamt höhere Zustimmungsraten. Hier stehen die mobilen Gruppen an erster Stelle, vor allem Shuttles (49%; n=50) und Varimobile (40%; n=23), was sicher auch auf Erfahrungen mit der eigenen Mobilität zurückzuführen ist. Umzugsmobile (36%; n=24), Ortsfeste (31%; n=17), Rejectors (32%; n=11) und Fernpendler (32%; n=21) liegen eher im Mittelfeld, da sie selbst diese Vereinbarkeit wohl relativ gut gelöst haben, indem sie entweder nicht mobil wurden, oder eine Mobilitätsform gewählt haben, die für Kinder relativ gut zu bewältigen ist. Mit 28% (n=45) liegen LATs, die zum größten Teil noch nicht vor diesem Problem stehen, am unteren Ende der Skala.

*Stellenwert Partnerschaft, Beruf und Kinder*

Die Befragten wurden gebeten, eine Rangliste ihrer Prioritäten bezüglich Beruf, Partnerschaft und Kinder in ihrer aktuellen Lebenssituation aufzustellen. Die Antworten ohne Doppelnennungen lassen zwei generelle Muster erkennen: Bei allen Gruppen steht die Partnerschaft an erster Stelle, während aber an zweiter Stelle bei den mobilen Gruppen der Beruf genannt wird, rangieren bei den nicht mobilen Gruppen Kinder. Dies ist teilweise auf einen Alterseffekt zurückzuführen: Je jünger man ist und je höher die Bildung, desto mehr muss noch in die Berufskarriere investiert werden, wobei häufig der Übergang zur Elternschaft aufgeschoben wird. Ist man im Berufsleben etabliert und sind Kinder vorhanden, verschieben sich die Prioritäten ein weiteres Mal.

Deutlich werden diese Prozesse, wenn man die Doppelnennungen hinzu nimmt. Dann wird bei LATs und Shuttles die Bedeutung von Beruf und Partnerschaft dadurch unterstrichen, dass an dritter Stelle deren Doppelnennung erfolgt und Kinder erst an vierter Stelle zusammen mit Partnerschaft auftauchen. Obwohl sich beide Gruppen vom Durchschnittsalter her relativ stark unterscheiden (32 Jahre bzw. 39 Jahre), sind die Prioritäten hier ähnlich gelagert. Shuttles investieren nach einer längeren Ausbildung nun primär in den Beruf und LATs sind häufig noch in der Ausbildung, d.h. am Anfang des gleichen Weges. Dass es aber bei den Shuttles durchaus bereits Verschiebungen Richtung Familie gibt, deutet sich beim wesentlich geringeren Anteil derer an, die den Beruf auf Rang eins gesetzt und beim größeren Anteil derer, die Partnerschaft und Kinder zusammen genannt haben. Umzugsmobile, die vom Alter her mit den Shuttles zu vergleichen sind, weisen eine ähnliche Prioritätenreihenfolge auf, mit der Ausnahme, dass Kinder hier bereits wesentlich wichtiger werden, wohl auch deshalb, weil Umzugsmobile bereits häufiger Eltern sind. Das gleiche Muster wiederholt sich bei den Fernpendlern. Das Gegenteil findet man schließlich bei den Varimobilen, die mit einem Durchschnittsalter von 44 Jahren die älteste Gruppe bilden. Hier fällt der Beruf bei Betrachtung aller Antwortmöglichkeiten bis auf den vierten Rang zurück.

Tabelle 5.26: Der wichtigste Lebensbereich (Rang 1<sup>a</sup>) in Abhängigkeit von der Lebensform

		Fernpendler N=65	Shuttles N=106	Vari- mobile N=57	LATs N=162	Umzugs- mobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
<b>Partnerschaft</b>	%	51	42	42	43	45	29	44
<b>Beruf</b>	%	22	24	16	42	22	21	16
<b>Kinder</b>	%	11	4	2	1	12	29	20
<b>Doppelnennungen</b>								
<b>Beruf und Partnerschaft</b>	%	3	16	19	9	6	3	-
<b>Partnerschaft und Kinder</b>	%	12	14	21	4	15	18	20
<b>Beruf und Kinder</b>	%	1	-	-	-	-	-	-

a Die Befragten wurden gebeten, Partnerschaft, Kinder und Beruf in eine Reihenfolge zu bringen, die deren Stellenwert in ihrer aktuellen Lebenssituation entspricht. In Ausnahmefällen konnten auch zwei der Items gleichzeitig an die erste Stelle gesetzt werden - stimme (voll) zu

Quelle: Standardisierte Befragung

*Sicherheitsbedürfnis versus Neugier*

Die Befragten, die am qualitativen Interview teilgenommen haben, wurden gebeten, bestimmte Thesen zum Thema Sicherheitsbedürfnis und Neugier zu beantworten.<sup>43</sup> Ausgangspunkt war die Hypothese, dass sich die verschiedenen Gruppen hinsichtlich der ausgewählten Merkmale signifikant voneinander unterscheiden. Mobile Gruppen würden – gemäß der Vorstellung von Mobilität als „Synonym für geistige Beweglichkeit, Engagement, Dynamik und Einsatzbereitschaft“ (vgl. Kap.1) – stärker durch die Dimension Neugier bestimmt als durch die Dimension Sicherheitsbedürfnis, die eher den nicht mobilen Gruppen zugeschrieben werden könne. Mittels einer Faktoranalyse<sup>44</sup> können die Aussagen auch den beiden Bereichen „Sicherheit“ und „Neugier“ zugeordnet werden. Zum Bereich Sicherheit gehören die Lebensziele Wohlstand, Pflichtbewusstsein und Sicherheit, zur Dimension Neugier dagegen ein aufregendes Leben, Selbstverwirklichung, Unabhängigkeit und Lebensgenuss. Ein Mittelwertvergleich mit den Faktoren führte aber - wider Erwarten – nicht zu signifikanten Unterschieden. Die in der Studie gemessenen Dimensionen deuten zwar in die Richtung der vorher aufgestellten Hypothesen - Ortsfeste bewerten von den einzelnen Items Unabhängigkeit am geringsten und Sicherheit am höchsten, scheinen aber auch durch das Alter mit beeinflusst zu sein. Doch auch hinsichtlich dieser Dimension findet sich kein durchgängiges Muster. Das Ergebnis schließt nicht aus, dass sich mobile und nicht mobile Menschen hinsichtlich ihrer Persönlichkeitsmerkmale unterscheiden, jedoch weniger nach den hier gemessenen. Sicherheit und Neugier beeinflussen Entscheidungen für oder gegen eine bestimmte Art von Mobilität sicherlich im Einzelfall. Die Entscheidung für eine konkrete Mobilitätsform hängt aber dann von anderen Faktoren, d.h. sowohl von anderen Persönlichkeitsmerkmalen, von soziodemographischen Merkmalen als auch von strukturellen Gegebenheiten ab, die erstere überlagern und/oder neutralisieren.

---

<sup>43</sup> Die folgenden Prozentangaben beziehen sich nur auf diejenigen, die am qualitativen Interview teilgenommen haben.

<sup>44</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; erklärte Gesamtvarianz: 50%



Tabelle 5.27: Wertvorstellungen „Sicherheit versus Neugier“

Für wie wünschenswert erachten Sie die jeweilige Wertvorstellung?		Fernpendler N=36	Shuttles N=40	Vari- mobile N=21	LATs N=52	Umzugs- mobile N=27	Re- jectors N=16	Orts- feste N=12
Aufregendes, spannendes Leben	%	58	60	48	71	56	63	42
Sich selbst verwirklichen	%	86	90	86	87	81	81	92
Auf Wohlstand Wert legen	%	40	45	43	40	44	50	46
Das Leben genießen	%	86	80	71	92	89	94	92
Pflichtbewusst sein	%	83	58	86	60	89	50	67
Unabhängig sein	%	72	72	76	77	67	75	58
Auf Sicherheit bedacht sein	%	50	30	52	44	67	56	67

<sup>a</sup> stimme (voll) zu

Quelle: Qualitative Befragung

### Partnerschaft und Familie

Zum Themenbereich Partnerschaft und Familie wurden ebenfalls mehrere Aussagen zur Beurteilung vorgelegt, wobei von der Hypothese ausgegangen wurde, dass sich die Einstellung zu Ehe und Familie zwischen den mobilen und nicht mobilen Gruppen unterscheiden würde. Zudem sollte überprüft werden, ob sich auch Unterschiede innerhalb der mobilen Gruppe, je nach Mobilitätsform, ergeben. Die dahinterstehende Idee war, dass sich die Einstellung zum Thema Familie auf die Entscheidung für oder gegen Mobilität und auf die Wahl der Mobilitätsform auswirkt, z.B. dahingehend, ob längere Trennungsphasen akzeptabel sind. Die Aussagen konnten wieder zwei Dimensionen zugeordnet werden.<sup>45</sup> Der erste Bereich lässt sich als positive Familienorientierung beschreiben, die sich aus folgenden Aussagen zusammensetzt: Ehe bedeutet Sicherheit und die Übernahme von Verpflichtungen füreinander. Kinder machen das Leben intensiver, bringen die Partner einander näher und bedeuten keinesfalls zuwenig Zeit für eigene Interessen. Die zweite Dimension stellt dagegen eine negative Familienorientierung dar. Ehe bedeutet Verzicht auf persönliche Freiheiten, vor allem für Frauen, die für eine berufliche Karriere auf Kinder verzichten sollten, da Berufstätigkeit von Müttern den Kindern schadet, so dass es besser ist, wenn Mütter zu Hause bleiben.

Ein Mittelwertvergleich der Faktoren zwischen den Gruppen führt zu keinem signifikanten Ergebnis. Es lassen sich aber tendenzielle Unterschiede hinsichtlich der positiven Familienorientierung finden.<sup>46</sup> Rejectors fallen insofern auf, als sie Ehe besonders häufig als Sicherheit empfinden, aber andererseits auch besonders sensibel auf die Einschränkung persönlicher Freiheiten durch die Ehe reagieren. Überdurchschnittlich viele Rejectors halten eine berufliche Karriere und Kinder bei Frauen für nicht vereinbar. Von diesen sechs Rejectors waren

<sup>45</sup> Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; erklärte Gesamtvarianz: 49%

<sup>46</sup> Das Signifikanzniveau beträgt hier .003 im Gegensatz zu .959 für die negative Familienorientierung.

vier Frauen, während der Frauenanteil dieser Gruppe insgesamt 31% beträgt. Es ist anzunehmen, dass diese Frauen wohl auch aus genau diesem Grund ihre Karriere aufgegeben haben. Eine Vermutung, die nur anhand der qualitativen Interviews überprüft werden kann. Shuttles und LATs weisen die distanzierteste Haltung gegenüber der Ehe auf, einerseits erwarten sie von dieser vergleichsweise selten Sicherheit, andererseits meinen sie aber auch weniger, dass die Ehe einen besonderen Tribut an persönlicher Freiheit fordern würde. Beide stehen aber vor allem Kindern wesentlich skeptischer gegenüber, als die übrigen mobilen und nicht mobilen Gruppen. Auffallend sind schließlich auch die Varimobilen, die die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen sehr kritisch beurteilen. Überdurchschnittlich viele stimmen hier der Aussage zu, dass es für alle Beteiligten besser sei, wenn der Mann arbeitet und die Frau sich zu Hause um Haushalt und Kinder kümmert. Es ist davon auszugehen, dass das Berufsbild der Varimobilen wohl genau eine solche Konstellation erfordert, um die häufig unregelmäßige Mobilität eines Partners organisieren zu können.

### *Religion*

Der Anteil der Personen, die keiner Religionsgemeinschaft angehören, variiert erheblich zwischen den verschiedenen Gruppen. Bei Fernpendlern (14%; n=5) und LATs (19%; n=10) liegt er vergleichsweise niedrig, bei Varimobilen (52%; n=11) und Shuttles (48%; n=19) dagegen sehr hoch. Kaum variiert dagegen der Anteil derer, die angeben, bis zu drei Mal pro Monat in die Kirche zu gehen, er liegt, mit Ausnahme der Varimobilen und LATs, unter denen es kaum regelmäßige Kirchgänger gibt, in den anderen Gruppen bei ca. 25%. Der Aussage, man würde sein Leben nach religiösen Prinzipien leben, stimmen zwischen 40% und 50% der Ortsfesten, Umzugsmobilen und Fernpendler zu. Bei den LATs und Rejectors liegt dieser Anteil bei ca. 30%, bei Shuttles und Varimobilen zwischen 15% und 20%. Varimobile und Shuttles scheinen die geringsten Bindungen zur Kirche zu haben, was eventuell auch dadurch mitbedingt sein könnte, dass ihre spezielle Mobilitätsform es ihnen kaum ermöglicht, sich in eine Struktur wie die des Gemeindelebens einzubinden, die regelmäßige Termine vor Ort beansprucht.

Tabelle 5.28: Wertvorstellungen Ehe und Familie<sup>a</sup>

		<b>Fern- pendler</b> N=36	<b>Shuttles</b> N=40	<b>Vari- mobile</b> N=21	<b>LATs</b> N=52	<b>Umzugs- mobile</b> N=27	<b>Re- jectors</b> N=16	<b>Orts- feste</b> N=12
<b>Ehe bedeutet Sicherheit und Geborgenheit</b>	%	61	45	50	39	56	75	50
<b>Heirat bedeutet den Verzicht auf viele persönliche Freiheiten</b>	%	25	13	25	15	11	25	8
<b>Ehe bedeutet, füreinander Verpflichtungen zu übernehmen</b>	%	92	88	76	81	93	81	100
<b>Kinder machen das Leben intensiver und erfüllter</b>	%	89	75	91	78	96	88	92
<b>Kinder bringen die Partner einander näher</b>	%	60	28	43	30	50	56	67
Eine berufliche Karriere bedeutet für Frauen Verzicht auf Kinder	%	25	23	29	21	26	38	25
Kinder lassen zu wenig Zeit für eigene Interessen	%	25	25	5	25	7	19	17
Kinder im Vorschulalter leiden unter der Berufstätigkeit ihrer Mutter	%	29	25	45	33	28	31	27
<b>Es ist viel besser, wenn der Mann arbeitet und die Frau sich zu Hause um Haushalt und Kinder kümmert</b>	%	14	0	24	6	11	20	8

<sup>a</sup> stimme (voll) zu; gültige Prozentangaben

Quelle: Qualitative Befragung

### Gesundheit

Die Befragten wurden auch nach ihrer eigenen Einschätzung ihres Gesundheitszustands gefragt. Hierbei gaben über drei Viertel der LATs, Varimobile, Umzugsmobilen, Fernpendler und Ortsfesten an, dieser sei gut bis sehr gut. Von den Shuttles schätzen dagegen nur 60% (n=24) ihre Gesundheit gut ein, bei den Rejectors gar nur 56% (n=9). Während die schlechtere Bewertung der eigenen Gesundheit bei den Shuttles sicher teilweise mit auf die Belastung durch die Lebensform zurückgeführt werden kann, ist bei den Rejectors möglicherweise auch ein Alterseffekt mit verantwortlich, da diese Gruppe zu den älteren gehört. Die Frage, ob man häufig erschöpft sei, wurde in allen Gruppen von ca. einem Viertel der Befragten bejaht. Die Gruppe mit der höchsten Zustimmung stellen die Shuttles mit 33% (n=13) dar. Häufig nervös

sind in allen Gruppen zwischen 15% und 20% der Befragten. Die beiden Ausnahmen nach oben stellen Fernpendler (25%; n=9) und Varimobile (24%; n=5) dar. Es zeigen sich also keine besonderen gesundheitlichen Belastungen bei bestimmten mobilen Lebensformen. Trotzdem sollte nicht übersehen werden, dass mit Fernpendlern, Shuttles und Varimobilen genau die drei Gruppen auffällig geworden sind, die am häufigsten ihre Lebensform als sehr belastend bezeichnet haben. Hier deuten sich die Auswirkungen dieser Belastungen an.

### 5.2.2 Unterscheiden sich mobile und nicht mobile Personen?

Zusammenfassend soll untersucht werden, ob die jeweilige Mobilitätsform von bestimmten Personmerkmalen besonders beeinflusst wird. Mit einer Diskriminanzanalyse<sup>47</sup> ist es möglich, die Merkmale herauszufiltern, die besonders gut zwischen den Gruppen trennen und auch deren Stärke zu bestimmen. Die folgenden Merkmale wurden in die Analyse aufgenommen: Alter, Geschlecht, Bildung (Abitur: ja/nein), der Stellenwert von Kindern in der aktuellen Lebenssituation als Ausdruck der Familienorientierung, die Berufsorientierung, die Einstellung zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie die Heimatverbundenheit. Für die Trennung der Gruppen erwiesen sich vor allem das Alter, die Bildung, die Familienorientierung und die Heimatverbundenheit als gut.

Ein wichtiger Aspekt bei der Wahl der Mobilitätsform scheint also die biographische Platzierung zu sein. Shuttles, LATs und Umzugsmobile gehören zu den jüngeren Gruppen und haben aufgrund dieser Zugehörigkeit ein entsprechend höheres durchschnittliches Bildungsniveau. Die Personen dieser Gruppen haben viel in ihr Humankapital in Form von Bildung investiert und müssen nun durch entsprechende berufliche Erfolge diese Investition rentabel machen. Beruflicher Erfolg impliziert aber inzwischen häufig räumliche Mobilität und in allen drei Gruppen sieht man sich selbst auch als sehr mobil. Allerdings kann nicht danach unterschieden werden, ob es sich hierbei eher um eine persönliche Disposition oder um eine Vorwegnahme externer Anforderungen handelt. Erst beim Stellenwert von Kindern in der aktuellen Lebenssituation tritt eine klare Trennung zwischen Shuttles und LATs auf der einen Seite und Umzugsmobilen auf der anderen zutage. Während bei ersteren Kinder aktuell keinen hohen Stellenwert einnehmen, ist dieser bei Umzugsmobilen höher. Mobilität, die auch längere Trennungsphasen impliziert, scheint bei jenen Gruppen eher ohne Kinder möglich zu sein. Sind Kinder vorhanden oder geplant, wird eher angestrebt, mit der Familie an einem Ort zusammen zu leben.

Fernpendler und Varimobile sind im Durchschnitt älter. In beiden Gruppen ist der Anteil der Abiturienten nur mäßig hoch und auch die Familienorientierung liegt im mittleren Bereich. Die beiden Gruppen lassen sich kaum vergleichen, da der Entstehungszusammenhang der Mobilität völlig unterschiedlich verläuft. Fernpendler bezeichnen sich selbst als eher immobil, d.h. sehr heimatverbunden und bewerten das Pendeln weniger als Mobilität, denn als Mittel „tatsächliche“ Mobilität zu vermeiden. Varimobile dagegen sehen sich selbst als mobile Personen, die häufig diese Eigenschaft durch die Wahl eines entsprechenden Berufs in ihr Leben integrieren konnten. Bei beiden Gruppen ist davon auszugehen, dass die Mobilität weniger

---

<sup>47</sup> Wilks' Lambda = .603 Signifikanz .000

mit der biographischen Platzierung zu tun hat, da es sich um längerfristige persönliche Dispositionen handelt, so dass viele dieser Personen die jeweilige Mobilität unabhängig von ihrem Alter wählen würden.

Die beiden nicht mobilen Gruppen sind ebenfalls älter und haben den geringsten Abiturientenanteil. In beiden Fällen ist die Familienorientierung sehr hoch und die Personen beider Gruppen sehen sich selbst als eher immobil an. Die Folge ist, dass die Frage nach Mobilität den persönlichen Möglichkeitsraum überhaupt nicht tangiert und wenn doch, dann abgelehnt wird.

Mobilitätsformen, die längere Trennungsphasen implizieren, scheinen eher in jungem Alter und bei geringer Familienorientierung üblich zu sein. Steigt die Familienorientierung, wird meist versucht, mit der Familie an einem Ort zu leben. Kinder wirken also eher als Mobilitätshindernis. Sollte das Erfordernis aber doch auftreten, dann zieht die Familie zusammen an einen neuen Ort. Bildung dagegen fördert Mobilität, was einerseits daran liegen kann, dass das Angebot bestimmter hochqualifizierter Berufe regional sehr unterschiedlich ist. Gleichzeitig lohnt es sich vor allem bei einer hohen Bildungsinvestition die Karrierechancen durch Mobilität zusätzlich zu steigern, um jene rentabel zu machen.

### **5.3 Wer sind die Partner mobiler und nicht mobiler Personen?**

Im Folgenden werden die Partner mobiler und nicht mobiler Personen anhand ihrer soziodemographischen Merkmale und ihrer Einstellungen analysiert und verglichen. Da die soziodemographischen Merkmale der Partner nur im Zusammenhang mit denen der mobilen Personen interessant sind, werden diese auch entsprechend dargestellt, d.h. als Abstandsmaße. Im Anschluss daran folgen die Vor- und Nachteile und die daraus resultierende subjektive Bewertung der mobilen Lebensform aus Sicht der Partner. Am Ende wird dann ein Vergleich zwischen mobilen Personen und Partnern stehen. Wie bereits des öfteren erwähnt, wurden bei LAT-Paaren beide Partner als Zielpersonen interviewt, so dass diese Gruppe in den folgenden Analysen nicht auftaucht.

#### **5.3.1 Merkmale und Einstellungen der Partner**

##### *Soziodemographische Merkmale*

Der Altersabstand zwischen den Partnern verteilt sich relativ gleichmäßig über die drei Ausprägungen „mindestens zwei Jahre jünger“, „gleich alt“ und „mindestens zwei Jahre älter“. Bei Varimobilen liegt der Anteil der jüngeren Partner besonders hoch, ebenso bei Rejectors. Dagegen haben Shuttles und Ortsfeste häufiger ältere Partner, was zumindest teilweise dadurch zu erklären ist, dass in diesen beiden Gruppen häufiger Frauen als Zielpersonen befragt wurden und dass Frauen durchschnittlich etwas ältere Männer heiraten. Eine Kontrollanalyse hat bestätigt, dass die Zielpersonen mit älteren Partnern tatsächlich häufiger Frauen sind. In allen Gruppen haben die beiden Partner meist das gleiche Bildungsniveau, wobei der Anteil zunimmt, je jünger die Gruppen im Durchschnitt sind. Auffallend sind hierbei nur die Ortsfesten, bei denen der Partner häufig ein höheres Bildungsniveau als die Zielperson aufweist, was

wieder darauf zurückzuführen ist, dass hier überdurchschnittlich etwas ältere Frauen befragt wurden, die normalerweise eine etwas niedrigere Bildung als die Ehemänner haben.

In allen Gruppen sind jeweils über 40% der Partner ebenfalls erwerbstätig. Der hohe Anteil erwerbstätiger Partner bei den Ortsfesten erklärt sich dadurch, dass hier häufiger Frauen interviewt wurden. Bei Rejectors und Shuttles ist der Anteil ebenfalls relativ hoch, was zu erwarten war, da in beiden Fällen die Erwerbstätigkeit des Partners mit ein Grund für die spezielle Lebensform war. Bei Varimobilen und Umzugsmobilen ist der Anteil der erwerbstätigen Partner geringer. Bei Varimobilen mag dies damit zusammenhängen, dass u.a. die Organisation der Mobilität eines Partners die Erwerbstätigkeit des anderen verhindert. Bei den Umzugsmobilen kann die vergleichsweise geringe Erwerbstätigenquote der Partner auch direkt mit dem Umzug selbst zusammenhängen. Von den befragten Partnern der Umzugsmobilen ist eine Person arbeitslos geworden und vier mussten eine schlechtere Stelle annehmen. Von allen Partnern der Umzugsmobilen, also auch der nicht befragten, haben 10% (n=7) ihre Stelle durch den Umzug verloren und sind jetzt arbeitslos.

Tabelle 5.29: Soziodemographische Merkmale der Partner im Vergleich zur mobilen Person

		<b>Fern- pendler</b> N=45	<b>Shuttles</b> N=70	<b>Varimobile</b> N=29	<b>Umzugs- mobile</b> N=40	<b>Rejectors</b> N=22	<b>Ortsfeste</b> N=33
<b>Alter</b>							
<b>Partner ist mind. 2 Jahre jünger*</b>	%	35	34	46	37	49	24
<b>Partner ist gleich alt (+/- 1 Jahr)</b>	%	32	26	23	36	26	41
<b>Partner ist mind. 2 Jahre älter</b>	%	26	33	16	22	26	33
<b>Bildung</b>							
<b>Bildung des Partners nied- riger</b>	%	31	27	29	28	23	25
<b>Bildung des Partners gleich</b>	%	57	68	63	68	63	55
<b>Bildung des Partners höher</b>	%	12	5	9	5	14	21
<b>Erwerbstätigkeit des Partners</b>							
<b>Partner voll- erwerbstätig</b>	%	46	60	46	40	57	63

\* im Vergleich zur mobilen Person

Quelle: Standardisierte Befragung

### *Vor- und Nachteile der Lebensform aus Sicht der Partner*

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der Lebensform aus Sicht der Partner dargestellt. Um einen leichteren Vergleich mit den mobilen Personen zu ermöglichen, wird jeweils der wichtigste Vor- und Nachteil aus deren Sicht angegeben. Für die sonstigen Vor- und Nachteile wurden die Angaben der mobilen Personen – soweit zum entsprechenden Thema vorhanden – in einer extra Spalte dargestellt.

#### *Fernpendler*

Der wichtigste Vorteil des Fernpendelns ist für die Partner – wie auch für die mobilen Personen –, die Möglichkeit zur Vereinbarung des Wunschwohnorts mit einer akzeptablen Arbeitsstelle des Partners. Konkret bedeutet dies, dass man nicht alles aufgeben muss, was man sich aufgebaut hat und dass der Freundes- und Bekanntenkreis erhalten bleibt. Für ein Drittel der

Befragten mit Kindern im Haushalt gehört dazu auch, dass man bei der Kinderbetreuung auf die Hilfe von Großeltern oder anderen Verwandten zurückgreifen kann (n=7). Fast die Hälfte schätzt auch die zeitweilige Unabhängigkeit, die man durch die langen Abwesenheitsphasen des Partners gewinnt.

Tabelle 5.30. Vorteile des Fernpendelns - Partnersicht, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 3 aus 6 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Wir können an dem Ort wohnen, der unseren Vorstellungen entspricht und mein Partner kann gleichzeitig den Beruf ausüben, den er möchte	37	82	75 <sup>a</sup>
Ich muss nicht alles aufgeben, was ich mir an meinem Wohnort bereits aufgebaut habe	32	71	71
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	29	64	55
Die zeitweilige Unabhängigkeit von meinem Partner	21	47	-

<sup>a</sup> = größter Vorteil mobile Person

Quelle: Standardisierte Befragung

Die möglichen Nachteile der Lebensform wurden nicht als besonders gravierend empfunden, kein Item erhielt eine Zustimmung über 40%. Am schwersten wiegt die Zeitknappheit des mobilen Partners, die allerdings von den mobilen Personen selbst stärker empfunden wird. Daraus folgt, dass die Kindererziehung zu großen Teilen allein durch den nicht mobilen Partner geleistet werden muss und dass auch die sonstige Alltagsorganisation von diesem mehr oder weniger alleine bewältigt wird (36%; n=16). Zwar fühlen sich die Partner durchaus auch ab und zu einsam (19%; n=8), aber kaum jemand befürchtet, dass man sich auseinanderlebt (n=3). Schließlich werden auf Seiten der Partner seltener hohe finanzielle Belastungen wahrgenommen (16%; n=7) als auf Seiten der mobilen Personen (37%). Die Bewertung der Nachteile stimmt weitgehend mit denen der Zielpersonen überein, mit Ausnahme der unmittelbaren Belastung durch das Pendeln selbst, d.h. das Fahren, die naturgemäß für die Partner kein Problem darstellt.



Tabelle 5.31: Nachteile des Fernpendelns - Partnersicht, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%, 3 aus 7 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Mein Partner hat zu wenig Zeit für mich	20	44	65
Mein Partner hat zu wenig Zeit für die Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	17 (16)	38 (73)	32 (62)
Die Kindererziehung bleibt an mir hängen Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	11	25 (50)	-
Größter Nachteil für mobile Person: Das Fahren ist sehr belastend	-	-	66

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Partner von Fernpendlern wissen die Vorteile und Möglichkeiten, die ihnen die Mobilität ihres Partners bringt, zu schätzen. Damit ist vor allem die Möglichkeit gemeint, an einem Ort leben zu können, der den eigenen Vorstellungen entspricht und sich dort langfristig soziale Netzwerke aufbauen und bewahren zu können. Die Akzeptanz dieser Vorteile wird durch die hohen Zustimmungsraten noch unterstrichen. Die Nachteile, die man bereit ist, dafür in Kauf zu nehmen, scheinen dagegen weniger schwer ins Gewicht zu fallen. Hier wird, wie in allen mobilen Lebensformen, vor allem die Zeitknappheit beklagt.

### *Shuttles*

Ähnlich wie bei den Fernpendlern schätzen auch die Partner der Shuttles vor allem, dass sie ihren aktuellen Wohnort mit den dort aufgebauten Netzwerken nicht aufgeben müssen, ein Umstand, der auch im Hinblick auf Kinder als positiv gewertet wird. Für 13% (n=9) ist zudem von Bedeutung, dass sie sich so um ihre (Schwieger-)Eltern kümmern können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Möglichkeit der eigenen Berufstätigkeit, auf die man sich dank der Abwesenheit des Partners voll konzentrieren kann. Generell kann also jeder der Partner seine eigenen Interessen verfolgen, ohne dass dabei die Partnerschaft infrage gestellt wird. Die Lebensform impliziert automatisch ein Stück Unabhängigkeit vom Partner, die durchaus auch geschätzt wird (29%; n=20). Gleichzeitig ist die gemeinsam verbrachte Zeit intensiver, weil sie nicht alltäglich ist und nicht durch Alltagskonflikte belastet wird (27%; n=19). Fast ein Viertel betont, dass man durch die Lebensform insgesamt besehen finanziell besser gestellt ist (23%; n=16), wohingegen die steuerlichen Vergünstigungen nur von sieben (10%) positiv bewertet werden. Obwohl im Grunde die gleichen Vorteile für wichtig befunden werden, sind die verschiedenen Bereiche bei den Shuttle-Partnern anders gewichtet, vor allem die beruflichen Vorteile werden weniger stark betont.

Tabelle 5.32: Vorteile des Wochenendpendelns, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 7 aus 13 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Ich kann an dem Ort bleiben, an dem ich wichtige Kontakte aufgebaut habe bzw. aufbauen möchte (Freundeskreis, Kinderbetreuung, usw.)	47	67	52
Keiner der beiden Partner muss seine Berufstätigkeit aufgeben Angabe in Klammern: nur erwerbstätige Partner	44 (43)	63 (75)	63 (77)
Wir können in unserem Haus bzw. unserer Wohnung bleiben	44	63	45
Jeder von uns kann eigene Interessen verfolgen und wir sind trotzdem als Paar zusammen	40	57	47
Die gemeinsame Zeit, die man als Paar miteinander verbringt, ist intensiver	36	51	60
Ich kann mich während der Abwesenheit meines Partners voll auf meinen Beruf konzentrieren		41	72
Die Kinder können im vertrauten Umfeld bleiben Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	21	30 (84)	32 (89)
Größter Vorteil für mobile Person: Ich kann eine attraktive berufliche Tätigkeit ausüben	-	-	83

Quelle: Standardisierte Befragung

Ein Charakteristikum mobiler Lebensformen ist die Zeitknappheit, die von Shuttle-Partnern und auch den mobilen Personen als gravierend empfunden wird. In der Partnerschaft bedeutet dies, man hat zuwenig Zeit füreinander, man wird sich fremd (16%; n=13) und in der Zeit ohne Partner fühlt man sich oft einsam. Hinzu kommt, dass die immer wieder erforderliche Umstellung vom Alleinleben auf die Zeit zu zweit als schwierig empfunden wird (31%; n=22) und durch die Lebensform Konflikte in der Partnerschaft verursacht werden (21%; n=15). Trotzdem hat kaum jemand Schwierigkeiten mit der eigenen Treue (7%; n=5), mit eigener Eifersucht (13%; n=9) oder der des Partners (14%; n=10), wohl weil eine solche Lebensform sonst nicht durchführbar wäre.

Ein weiterer Nachteil ist für ein Drittel (n=23) aller Shuttle-Partner, dass sie viele Aufgaben alleine erledigen müssen, weshalb sie weniger Zeit für eigene Interessen haben (23%; n=16). Die Unterstützung des Partners fehlt auch bei der Kindererziehung. Für viele Partner sind schließlich die hohen Kosten ein entscheidender Nachteil der Lebensform. Ähnlich bewerten auch die Shuttles selbst die Situation, nur dass hier – wie bereits bei den Fernpendlern – zusätzlich mobilitätsbedingte Nachteile eine Rolle spielen, die die Partner in dieser Form nicht betreffen.

Tabelle 5.33: Nachteile des Wochenendpendelns - Partnersicht, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 5 aus 13 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Wir haben zu wenig Zeit füreinander	44	63	64
Die Kosten, die insgesamt entstehen, sind sehr hoch	35	50	59
Ich fühle mich unter der Woche oft einsam	32	46	36
Die Kinder haben wenig vom Partner Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	18	26 (72)	25 (49)
Die Unterstützung des Partners bei der Kindererziehung fehlt Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	13	19 (52)	21 (42)
Größter Nachteil für mobile Person: Das Fahren zwischen den Wohnorten ist belastend	-	-	66

Quelle: Standardisierte Befragung

Shuttle-Partner schätzen an der Mobilität des Partners, dass ihnen selbst dadurch Mobilität in größerem Umfang, d.h. in Form eines Umzugs, erspart bleibt und sie auch in Hinsicht auf den Wohnort oder den eigenen Arbeitsplatz keine Veränderungen in Kauf nehmen müssen. Die unausweichlichen Folgen der Lebensform für die Partnerschaft, d.h. die längeren Trennungsphasen werden positiv als Möglichkeit für eigene Freiräume gedeutet. Diese Trennungsphasen führen andererseits aber direkt zum entscheidenden Nachteil der Lebensform, dem Zeitmangel, der sich auf Partnerschaft und Kinder negativ auswirkt.

### *Varimobile*

Wie bei anderen mobilen Gruppen wird auch bei Varimobilen die gemeinsame Zeit intensiver miteinander verbracht, wenn sie rar ist, was als größter Vorteil von den Partnern gewertet wird. Gleichzeitig kann man den eigenen Alltag sehr unabhängig gestalten, was die Befragten ebenfalls sehr schätzen. Schließlich profitieren die Partner von Varimobilen auch insofern vom Beruf des Partners, als auch sie neue Erfahrungen machen können, die ihnen sonst verschlossen geblieben wären. Bei dieser Gruppe fällt ein Vergleich mit den mobilen Personen schwerer, da diese viele Vorteile direkt auf den mobilen Beruf beziehen. Die Vorteile hinsichtlich der Partnerschaft werden aber von beiden wahrgenommen, wobei die Partner diese sowohl im Falle der intensiven gemeinsamen Zeit als auch im Falle der eigenen Unabhängigkeit positiver bewerten.

Tabelle 5.34. Vorteile eines mobilen Berufs- Partnersicht, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 4 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Die gemeinsame Zeit, die man als Paar miteinander verbringt, ist intensiver	20	69	49
Ich kann meinen Alltag sehr unabhängig gestalten	20	69	-
Ich lerne durch meinen Partner vieles kennen, wovon ich sonst nie etwas erfahren hätte	13	45	-
Die (zeitweilige) Unabhängigkeit vom Partner	13	45	26
Größter Vorteil für mobile Person: Ich kann sehr selbständig arbeiten	-	-	81

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Zeitknappheit des mobilen Partners ist - wie bei vielen anderen mobilen Gruppen und vor allem wie für die mobile Person selbst - auch für die Partner von Varimobilen ein Problem. Die Zeitknappheit bedeutet, dass der nicht mobile Partner Alltagsangelegenheiten immer alleine erledigen muss (35%; n=10), wobei die Unterstützung des Partners vor allem bei der Kindererziehung fehlt. Durch die Mobilität kann es zu Konflikten in der Partnerschaft kommen (24%; n=7) und man fühlt sich oft während der Abwesenheit des Partners einsam. Allerdings gibt niemand an, dass es ihm schwer fiele treu zu bleiben, nur zwei befürchten, sich auseinander zu leben, Schwierigkeiten mit der eigenen Eifersucht haben zwei der Befragten, mit der des Partners vier. Ungefähr ein Viertel der Varimobilen-Partner beklagt, seine Termine immer an denen des Partners ausrichten zu müssen (n=7). In den Bereichen, in denen die Nachteile der Lebensform für Partner und mobile Person vergleichbar sind, bewerten beide die Situation ähnlich, wobei der Zeitmangel die Varimobilen stärker zu belasten scheint als ihre Partner.

Tabelle 5.35: Nachteile eines mobilen Berufes - Partnersicht, Rankingliste

Nachteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 12 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Mein Partner hat zu wenig Zeit für mich	17	59	65 <sup>a</sup>
Ich fühle mich unter der Woche oft alleine	13	45	35
Der Partner hat zu wenig Zeit für die Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	11	38 (69)	39 (73)
Die Unterstützung des Partners bei der Kindererziehung fehlt Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	9 (8)	31 (50)	-

<sup>a</sup> = größter Nachteil für mobile Person

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Vorteile, die ein mobiler Beruf für den Partner bietet, bestehen in einer intensiv verbrachten gemeinsamen Zeit und in der größeren Unabhängigkeit und Selbständigkeit, die durch die

Trennungsphasen entsteht. Diese Trennungsphasen führen aber auch zu einer allgemeinen Zeitknappheit, die sich im Alltag und in der Beziehung in Form von fehlender Unterstützung des Partners eher negativ auswirkt.

### Umzug

Die Vorteile eines Umzuges liegen für die Partner hauptsächlich in den Möglichkeiten für die eigene Persönlichkeit. Man macht neue Erfahrungen, erweitert seinen Freundeskreis und kann sich selbst bestätigen, dass man sich an jedem Ort zurechtfindet. Die Tatsache, dass der Umzug die Familie zusammengeschweißt hat, wird durchaus auch als Vorteil gesehen, jedoch von nicht ganz so vielen. Insgesamt ein Drittel (n=7) aller Eltern unter den Umzugsmobilen sieht nach dem Umzug bessere Angebote für ihre Kinder in der neuen Wohnumgebung und vier geben an, sich jetzt besser um ihre (Schwieger-)Eltern kümmern zu können. Für über die Hälfte ist auch wichtig, dass das neue Haus bzw. die neue Wohnung eine deutliche Verbesserung gegenüber der alten darstellt. Im Vergleich dazu steht für die mobilen Personen die Möglichkeit der Verbindung von Beruf und Familie an einem Ort im Vordergrund. Sie bewerten die Möglichkeit zu eigenen Erfahrungen ebenfalls positiv, auch die Wohnverbesserungen, sie sehen gleichzeitig die Bestätigung der eigenen Flexibilität und die Tatsache, dass ein Umzug das Paar zusammenschweißt, betrachten sie als etwas weniger positiv.

Tabelle 5.36: Vorteile von Umzugsmobilität - Partnersicht, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 5 aus 7 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>mobile Person</i>
Ich konnte neue Erfahrungen machen	28	70	82
Der Umzug hat mir bestätigt, dass ich flexibel bin und mich an jedem Ort zurechtfinde	28	70	48
Die neue Wohnung/das neue Haus hat eine deutliche Verbesserung gegenüber der/dem alten gebracht	22	55	57
Der Umzug hat uns als Paar/als Familie noch mehr „zusammengeschweißt“	21	53	37
Ich habe neue Freunde gefunden	17	43	45
Größter Vorteil für mobile Person: Ich kann meine eigenen beruflichen Interessen verfolgen und habe trotzdem meine Familie bzw. meinen Partner um mich	-	-	88

Quelle: Standardisierte Befragung

Wie schon bei den umzugsmobilen Personen, findet man auch bei ihren Partnern keinen Nachteil, der mehr als 40% Zustimmung erhält. Ebenfalls wie bei den mobilen Personen ist am schwerwiegendsten, dass man für den Umzug vieles aufgeben musste (38%; n=15): Die Nähe zu Freunden und Verwandten fehlt (38%; n=15) und oft hat der Freundeskreis unter dem Umzug gelitten (33%; n=13). Fast 23% (n=9) hat es am alten Wohnort besser gefallen und 18% (n=7) wären lieber an einen anderen Ort gezogen. Ebenfalls sieben (18%) haben sich am neuen Wohnort noch nicht eingelebt. Noch gravierender und völlig anders als bei den

mobilen Personen ist, dass sich für fast ein Drittel (31%; n=11) die eigene berufliche Situation nicht so entwickelt hat, wie sie das erwartet hatten. Wie bereits erwähnt, wurde eine Person arbeitslos, vier mussten eine schlechtere Stelle akzeptieren und drei nahmen den Umzug zum Anlass für einen Berufsausstieg. Allerdings konnten sich auch sieben (18%) beruflich verbessern und der Großteil (35%; n=14) fand nach dem Umzug eine gleichwertige Stelle. Ein weiterer Nachteil des Umzugs sind für 15% (n=6) Konflikte in der Partnerschaft.

Im Folgenden soll ein kurzer Blick in die Zeit vor dem Umzug den Entscheidungsprozess illustrieren. Danach werden einige Folgen des Umzugs für die Kinder erörtert. Der Entscheidungsprozess pro und contra Umzug war für zehn (25%) der Befragten (sehr) konfliktreich. Während der Großteil (65%; n=26) nach eigenen Aussagen die Umzugsentscheidung gemeinsam mit dem Partner getroffen hat, haben 23% (n=9) den Umzug akzeptiert und versucht, für sich das Beste aus der Situation zu machen. Einer der Befragten gibt an, um der Familie willen nachgegeben zu haben, zwei haben explizit ihre eigenen Interessen hinter die des Partners zurückgestellt und abermals zwei sehen sich selbst als die treibende Kraft des Umzugs. Was die Kinder betrifft - bei denjenigen, bei denen noch Kinder im Haushalt leben-, stand in sechs Fällen (29%) mindestens ein Kind dem Umzug ablehnend gegenüber. Während in einem Fall erwartet wurde, dass sich das Kind der Entscheidung fügt, wurde in den übrigen Fällen versucht, den Kindern den Umzug zu erleichtern. Die Frage, ob die Kinder unter dem Umzug gelitten hätten, bejahen 33% (n=7). Dies äußert sich nach Angaben der Eltern in Problemen im Kindergarten oder der Schule (n=4), darin, dass das Kind keine Freunde hat (n=4), dass es sich sehr zurückgezogen hat (n=3) und ständig krank ist (n=1) oder dass es häufig zu Konflikten kommt (n=1).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Partner von Umzugsmobilen die Vorteile des Umzugs vor allem auf der persönlichen Ebene festmachen. Ebenso wichtig ist ihnen aber auch der Zusammenhalt der Familie, der durch den Umzug sogar noch gefestigt wird. Die Nachteile scheinen demgegenüber nicht zu gravierend zu sein. Erwähnenswert sind hier einmal das Problem der Auflösung sozialer Bindungen am alten Wohnort sowie die beruflichen Schwierigkeiten am neuen Wohnort. Obwohl viele der Befragten angaben, die Umzugsentscheidung gemeinsam getroffen zu haben, hat auch ein nicht unbedeutender Anteil seine eigenen Interessen zurückgestellt, was auch zu Konflikten führte. Von den betroffenen Kindern war ebenfalls eine nicht unbedeutende Minderheit gegen den Umzug und ein Drittel hat nach Angaben der Eltern unter dem Umzug gelitten.

### *Rejectors*

Die Entscheidung ihres Partners gegen berufliche Mobilität sehen die Partner von Rejectors sehr positiv, was sich darin äußert, dass vielen Vorteilen stark zugestimmt wurde. Ein Großteil dieser Vorteile ergibt sich als Folge einer hohen Ortsverbundenheit der Rejector-Partner. So bleibt der Freundes- und Bekanntenkreis erhalten und man gehört immer mehr zur Gemeinschaft dazu, je länger man in einem Ort wohnt. Man kennt sich in der Wohnregion gut aus und fühlt sich dort, wo man sich auskennt, auch am wohlsten. Schließlich bietet die Wohnregion auch gute Möglichkeiten für Kinder und Verwandte können bei der Kinderbetreuung helfen (39% aller Eltern mit Kinder im Haushalt; n=8). Ein zweiter großer Vorteilskomplex der Nichtmobilität ist die Vermeidung von zeitlichem und finanziellem Auf-

wand, der unweigerlich mit einem Umzug entstehen würde. Auch diesbezügliche Konflikte mit dem Partner können so einfach vermieden werden. Für die eigene Berufstätigkeit schätzt man das Bleiben insofern auch eher positiv ein, als die eigene Stelle immer sicherer wird, je länger man zum Betrieb gehört. Im Vergleich zu den Rejectors werden fast alle Vorteile von dessen PartnerInnen wesentlich positiver bewertet, was mit ein Grund dafür sein mag, dass in einigen Fällen wohl der Partner die treibende Kraft für die Ablehnung war.

Tabelle 5.37: Vorteile von Rejectors - Partnersicht, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 8 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% <i>Partner</i>	% <i>Rejector</i>
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	16	73	79 <sup>a</sup>
Ich fühle mich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten	16	73	47
Ich kenne mich hier sehr gut aus	15	68	56
Ich erspare mir die Zeit und den Aufwand, die es braucht, bis man sich in einem anderen Ort wieder eingelebt hat	14	64	38
Meine Arbeitsstelle wird um so sicherer, je länger ich im Unternehmen bin Angabe in Klammern: nur erwerbstätige Partner	12	55 (75)	-
Ich gehöre immer mehr zum Dorf/Viertel dazu, je länger ich hier wohne	12	55	56
Die Wohnumgebung und das Angebot hier ist besser für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	12 (11)	55 (61)	53 (68)
Ich habe mir den finanziellen Aufwand für einen Umzug oder andere Alternativen erspart	11	50	41

<sup>a</sup> = größter Vorteil für Rejector

Quelle: Standardisierte Befragung

Von zehn möglichen Nachteilen war keiner schwerwiegend genug, um eine Zustimmung von mehr als 40% zu erreichen. Die Nachteile lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Man vermisst eine gewisse positive Dynamik, d.h. man hat das Gefühl, etwas zu verpassen (23%; n=5), man lernt nichts Neues mehr kennen (n=4) und man fühlt sich eingeeengt (n=2). In diesem Zusammenhang stört auch, dass am Wohnort jeder jeden kennt (n=3). Im beruflichen Bereich sieht man keine Verbesserungsmöglichkeiten mehr (n=3) und auch für die Kinder bietet die Region nur eingeschränkte Förderungsmöglichkeiten (n=2). Als Nachteil der Entscheidung bewerten einige schließlich auch, dass ein Partner zurückstecken muss, wenn beide am gleichen Ort bleiben wollen (n=4). Die Partner von Rejectors bewerten die Entscheidung ihres Partners gegen Mobilität sehr positiv. Sie können selbst als sehr ortsverbunden beschrieben werden und beurteilen deshalb die Folgen dieser Entscheidung dementsprechend. Es werden zwar auch Nachteile der Lebensform gesehen, z.B. fehlen neue Impulse, aber diese sind in den Augen der Rejector-Partner nicht wirklich schwerwiegend.

### Ortsfeste

Wie schon die Partner der Rejectors bewerten auch die Partner der Ortsfesten ihre Nichtmobilität sehr positiv. Auch hier spielt Ortsverbundenheit eine wichtige Rolle. Daraus ergeben sich für die Befragten konkrete Vorteile, z.B. der Erhalt des Freundeskreises, die gute Ortskennt-

nis, die Tatsache, dass man sich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten fühlt und dass man „dazu gehört“. Für Kinder ist das Angebot der Wohnregion sehr gut und bei der Kinderbetreuung kann man auf die Hilfe von Verwandten rechnen. Im beruflichen Bereich ist man auch bei Ortsfesten der Meinung, dass eine Arbeitsstelle umso sicherer wird, je länger man sie innehat. Schließlich ist Ortsfestigkeit auch ein bequemer Weg, d.h. man vermeidet den zeitlichen, persönlichen (39%; n=13) und finanziellen (33%; n=11) Aufwand, sowie Konflikte mit dem Partner (27%; n=9). Die Bewertungen der ortsfesten Partner stimmen weitgehend mit denen der Zielpersonen überein.

Tabelle 5.38: Vorteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 7 aus 10 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% Partner	% Ortsfeste
Ich fühle mich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten	30	91	71
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	26	79	80 <sup>a</sup>
Ich kenne mich hier sehr gut aus	25	76	76
Großeltern oder andere Verwandte können bei der Kinderbetreuung helfen Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	21 (19)	64 (76)	40 (51)
Die Wohnumgebung und das Angebot hier ist besser für meine Kinder Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	20 (19)	61 (76)	-
Ich gehöre immer mehr zum Dorf/Viertel dazu, je länger ich hier wohne	18	55	60
Meine Arbeitsstelle wird um so sicherer, je länger ich im Unternehmen bin Angabe in Klammern: nur erwerbstätige Partner	14 (13)	42 (48)	-

<sup>a</sup> = größter Vorteil für Zielperson

Quelle: Standardisierte Befragung

Auch bei dieser Gruppe sind die Nachteile nicht wirklich gravierend, so dass kein Item eine Zustimmung von über 40% erhielt. Die Zusammenfassung der Items kann analog zu den Partnern der Rejectors erfolgen. Somit wäre als erstes die fehlende positive Dynamik zu nennen, die sich aus dem Gefühl, nichts Neues (33%; n=11) oder niemanden mehr kennen zu lernen (n=3) oder etwas zu verpassen (n=3) und zusammensetzt. Man fühlt sich eingeeengt (n=3) und es stört, dass jeder jeden kennt (28%; n=9). Im beruflichen Bereich wird als Nachteil genannt, dass keine Verbesserungen mehr möglich sind (16%; n=5), dass man woanders mehr verdienen würde (22%; n=7) und dass mit der Zeit die Abhängigkeit vom Arbeitgeber zunimmt (18%; n=6). Für die Kinder, so wird von einigen vorgebracht, bietet die jetzige Region nur eingeschränkte Fördermöglichkeiten (n=3). Einige Partner der Ortsfesten sind der Meinung, dass ein Partner beruflich zurückstecken muss, wenn ein Paar gemeinsam an einem Ort bleiben will (n=4). Auch hier stimmt die Einschätzung der Situation weitgehend mit der der Zielpersonen überein.

Die Partner von Ortsfesten bewerten ihre Lebensform als sehr positiv. Wie auch die Partner von Rejectors sind sie sehr ortsverbunden und fühlen sich an ihrem Wohnort sehr wohl. Als Nachteile werden die gleichen wie bei den Rejectors gesehen, jedoch als nicht gravierend beurteilt.



*Zusammenfassend: Mobile und nicht mobile Lebensformen - Belastung aus Sicht der Partner*

Betrachtet man zuerst die mobilen Gruppen, dann bewerten vor allem die Partner der Umzugsmobilen die Mobilität des Partners positiv, was nicht weiter verwundert, wenn man bedenkt, dass mit dem Umzug vor allem Vorteile wahrgenommen wurden. In der Folge entstehen kaum Belastungen und auch die Folgen für Kinder und Partnerschaft werden vorteilhaft bewertet, wobei sich bei den Kindern ein ambivalentes Bild ergibt, da einige Kinder mit dem Umzug Schwierigkeiten hatten. Bei den Folgen für die eigene Berufstätigkeit liegen die Partner von Umzugsmobilen dagegen nur im Mittelfeld. Gründe für diese Beurteilung sind, dass die alte Stelle schlicht aufgegeben werden musste, was nicht allen leicht gefallen ist, auch wenn sie am neuen Wohnort eine gleichwertige Stelle gefunden haben. Zusätzlich sind einige arbeitslos geworden oder mussten eine schlechtere Stelle akzeptieren, für fast ein Drittel (s.o.) haben sich die Erwartungen bezüglich der neuen Stelle nicht erfüllt. Insgesamt werden Umzüge aus Sicht der Partner sehr positiv bewertet, wobei der berufliche Bereich etwas abfällt.

Relativ gut bewerten auch die Partner von Varimobilen ihre Lebensform, wohl auch deshalb, weil in diesem Fall Mobilität bedeutet, selbst berufstätig sein zu können und Geld zu verdienen. Allerdings fühlen sie sich durch die Mobilität wesentlich stärker belastet als z.B. Umzugsmobile und betrachten auch die Auswirkungen auf die Partnerschaft sowie auf und die eigene Berufstätigkeit als eher negativ. Die Folgen für Kinder sind in den Augen der Partner noch schlechter, da der mobile Partner zu wenig Zeit für sie hat und sich auch an der Kindererziehung nicht voll beteiligen kann. Alles in allem bieten Varimobile kein eindeutiges Bild, was durch die Bewertung der Lebensform durch die mobilen Partner zustande kommt, die trotz der geschilderten Belastungen und negativen Auswirkungen insgesamt recht positiv ausfällt.

Partner von Fernpendlern und Shuttles sehen ihre Lebensform definitiv nicht positiv. Dementsprechend fühlen sich beide Gruppen, vor allem aber Shuttles, relativ stark belastet. Auch die Folgen für Partnerschaft und die Beziehung zu den Kindern (wenn vorhanden) sind eher negativ. In beiden Gruppen wird bemängelt, dass der Partner kaum Zeit für die Kinder hat und dass die Erziehung hauptsächlich durch den nicht mobilen Partner geleistet werden muss. Da die Abwesenheitsphasen von Shuttles durchgehend und deshalb länger sind, werden die Auswirkungen der Mobilität hier noch negativer beurteilt als bei den Fernpendlern. Die Folgen für die eigene Berufstätigkeit sind mäßig positiv, d.h. die Bewertung liegt in beiden Fällen über der der Varimobilen, aber unter der von Rejectors und Ortsfesten. In beiden Fällen wurde durch die konkrete Mobilitätsform ein Umzug verhindert, der den Partnern erlaubt, weiterhin ihren Beruf auszuüben (sofern erwerbstätig), was vor allem bei Shuttles positiv gesehen wird. Andererseits führt die Mobilität des Partners dazu, dass man die gesamte Alltagsorganisation alleine zu bewältigen hat, was sich wiederum negativ auf das berufliche Engagement auswirken kann.

Die Bewertung der *Nichtmobilität* wurde nur von den Partnern von Rejectors erbeten. Diese fällt, wie aufgrund der wahrgenommenen Vor- und Nachteile der Lebensform nicht anders zu erwarten, sehr gut aus. In der Folge werden auch die Auswirkungen auf Partnerschaft und Kinder als sehr positiv beurteilt, ebenso wie die Folgen für die eigene Berufstätigkeit, die von allen Gruppen bei den Rejectors die größte Zustimmung erfuhr. Das Ergebnis korrespondiert

mit den Aussagen der Rejectors, die durch ihre Ablehnung den Arbeitsplatz des Partners sichern wollten. Ähnlich positiv fällt das Ergebnis für Ortsfeste aus. Auch sie sind durch die Nichtmobilität des Partners so gut wie nicht belastet, bewerten die Folgen für Kinder und Beruf als sehr vorteilhaft, liegen aber bei den Folgen für die Partnerschaft hinter den Rejectors. Dies liegt wohl daran, dass hier keine enge Verbindung zwischen Partnerschaft und Lebensform hergestellt wird, während bei den Rejectors die Partnerschaft einer der ausschlaggebenden Gründe für die Ablehnung von Mobilität war.

Ein Mittelwertvergleich bestätigt die Grobeinteilung bei der Bewertung der Mobilität in drei Gruppen:

1. Rejectors, die die Ablehnung der Mobilität durch ihren Partner voll unterstützen
2. Umzugsmobile und Varimobile, die der Mobilität des Partners relativ positiv gegenüberstehen
3. Fernpendler und Shuttles, die der Mobilität des Partners kaum Positives abgewinnen können

Vergleicht man die Belastung der Partner, schälen sich zwei signifikant unterschiedliche Gruppen heraus: Rejectors, Ortsfeste und Umzugsmobile, die eine Gruppe mit geringem Belastungsempfinden auf Seiten der Partner bilden; Fernpendler, Shuttles und Varimobile als Gruppen mit hoher Belastung. Damit sind Partner von Personen, die ständig mobil sind und deshalb immer wieder mehr oder weniger regelmäßige Trennungsphasen erleben, wesentlich stärker belastet als Partner von Umzugsmobilen. Umzugsmobile nehmen punktuell Mobilität in Kauf, die nicht übermäßig belastend ist und gleichen sich dann eher den nicht mobilen Gruppen an.

Tabelle 5.39: Bewertung der Mobilität des Partners, Belastung und Einstellungen der Partner

		Fernpendler N=45	Shuttles N=70	Varimobile N=29	Umzugsmobile N=40	Rejectors N=22	Ortsfeste N=33
<b>Bewertung der Mobilität des</b>	%	20	23	48	68	-	-
<b>Belastung durch Mobilität des</b>	%	36	47	35	13	0	6
<b>Auswirkungen auf Partnerschaft<sup>a</sup></b>	%	24	29	28	70	70	64
<b>Auswirkungen auf Kinder<sup>a</sup></b>	%	33	25	11	56	80	83
<b>Auswirkungen auf eigene Berufstätig-</b>		40	47	24	40	57	48

a (sehr) positiv; b (sehr) belastend

Quelle: Standardisierte Befragung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Partner von Umzugsmobilen, Rejectors und Ortsfesten zu den wenig belasteten Gruppen gehören und die jeweilige Lebensform auch dementsprechend positiv bewerten. Während Umzugsmobile in der Mobilität des Partners auch für sich selbst sinnvolle neue Erfahrungsmöglichkeiten finden und den Zusammenhalt der Familie gewährleisten sehen, spielt bei Ortsfesten und Rejectors vor allem die Ortsverbundenheit eine wichtige Rolle bei der Beurteilung. Zwar beklagen Umzugsmobile den partiellen Verlust des sozialen Netzwerks, aber in der Gesamtbewertung findet dies keinen Niederschlag.

Anders die Situation in den beständig mobilen Gruppen. Hier wird der mobilitätsbedingte Zeitmangel beklagt, der sich negativ auf die Partnerschaft auswirkt und sich auch bei der Kindererziehung bemerkbar macht. Dies wird durch die Vorteile, die Intensität der gemeinsam verbrachten Zeit und die größeren persönlichen Freiräume, nur bedingt ausgeglichen. Entsprechend hoch ist das Belastungsniveau und entsprechend negativ fällt meist auch die Bewertung der eigenen Lebensform aus. Insgesamt zeigt sich, dass der eigenständige Einfluss der Mobilitätsform auf die Beurteilung der eigenen Lebensform höher ist als die von soziodemographischen Merkmalen ausgehende Wirkung.

### 5.3.2 Partnerschaftskonstellationen – Egalität oder Komplementarität?

Nach der Darstellung der Sicht der mobilen Personen und ihrer Partner werden in diesem Abschnitt die einzelnen Paare in den Blick genommen und die Partnerübereinstimmung in zentralen Themenbereichen geprüft. Dazu werden das Belastungsausmaß und die Rangliste für Beruf, Partnerschaft und Kinder einander gegenübergestellt.

Zur Erinnerung: Die am stärksten belasteten Gruppen unter den mobilen Personen waren Fernpendler (52%)<sup>48</sup> und Shuttles (49%), gefolgt von Varimobilen (39%), LATs (28%), Umzugsmobilen (9%), Rejectors (7%) und Ortsfesten (2%). Von den Partnern waren diejenigen der Shuttles am stärksten belastet (47%), gefolgt von denjenigen der Fernpendler (36%), Varimobile (35%), Umzugsmobilen (13%), Ortsfesten (6%) und Rejectors (0%). Betrachtet man nun die Paarebene, dann ist bei den meisten der Fernpendlern und Varimobilen die Belastung für die mobile Person höher als für den Partner, bei Shuttles, Umzugsmobilen und Ortsfesten sind dagegen beide meist gleich stark belastet.

Bei Fernpendlern ist vor allem die mobile Person durch die Mobilität selbst, d.h. das Fahren, belastet. Die Folgen für die nicht mobile Person scheinen dagegen weniger gravierend zu sein. Ein Grund könnte darin liegen, dass es nicht zu längeren Trennungsphasen kommt, wie z.B. bei Shuttles. Auch bei Varimobilen sind die mobilen Personen meist höher belastet als die Partner, allerdings auf einem etwas niedrigeren Niveau, d.h. die Partner sind im Vergleich zu den Fernpendlern öfter gleich stark oder stärker belastet. Die Erklärung dafür ist wohl ähnlich wie bei den Fernpendlern, nur dass hier teilweise die genannten Trennungsphasen hinzukommen, die dann durchaus auch für den Partner stärker belastend sind.

---

<sup>48</sup> Angaben in Klammern: Anteil der (sehr) stark belasteten

Die Hälfte der Shuttle-Paare ist ungefähr gleich stark belastet - und zwar auf einem vergleichsweise hohen Niveau (vgl. Einzelbelastungen). Allerdings sind dafür bei Mobilien und Partnern unterschiedliche Ursachen zu suchen: Bei den mobilen Personen steht, neben dem starken Zeitmangel, vor allem die Belastung durch die Mobilität selbst im Vordergrund. Bei den Partnern spielen dagegen u.a. die Folgen, die sich aus der langen Abwesenheit der mobilen Person ergeben, eine wichtige Rolle. Bei Umzugsmobilien bietet sich das gleiche Bild wie bei den Shuttles, allerdings insgesamt auf einem wesentlich niedrigeren Niveau. Im Vergleich mit den anderen Gruppen sind aber die Partner überdurchschnittlich häufig stärker belastet als die Mobilien. Die Ursache dafür ist wohl vor allem im beruflichen Bereich zu suchen, da der neue Wohnort zunächst nur für die umzugsmobile Zielperson beruflich vielversprechende Möglichkeiten bereit hält und die Partner zwar auch viel aufgeben müssen, aber am neuen Wohnort nicht unbedingt bessere Chancen haben. Schließlich sind auch bei den Ortsfesten über die Hälfte aller Paare gleich stark belastet, in diesem Fall heißt das, so gut wie überhaupt nicht. Ähnlich ist der Fall bei den Rejectors gelagert. Hier ist aber auch der Anteil der Rejectors, die stärker belastet sind als die Partner, vergleichsweise hoch. Eine mögliche Erklärung hierfür ist, dass sich häufig die mobile Person den Erwartungen des Partners gebeugt hat, so dass Belastungen in Form von nachträglichem Bedauern der Entscheidung auftreten.

Die Prioritäten der aktuellen Lebenssituation werden anhand der Bereiche Beruf und Kinder – als Indikator für Familienorientierung – verglichen. Bei Fernpendlern findet man gleich große Anteile von Paaren, bei denen nur einer der Partner den Beruf auf Rang eins setzte. Während dies für die mobile Person ein Grund ist, eine Stelle anzunehmen und dafür auch zu pendeln, ist diese Priorität für die Partner ein Grund, einen Umzug zu verweigern. Ähnlich stellt sich die Situation bei den Shuttles dar. Gleichzeitig findet man bei diesen aber den höchsten Anteil an Paaren, bei denen beide Partner den Beruf auf Rang eins setzen. Diese hohe Berufsorientierung beider Partner führt letztlich zum Vereinbarkeitsproblem der Berufstätigkeit von beiden und dazu, dass deswegen Nachteile für die Partnerschaft in Kauf genommen werden. Völlig anders stellt sich die Situation bei Vari- und Umzugsmobilien dar, bei denen beim Großteil der Paare nur die mobile Person angibt, der Beruf würde für sie aktuell an erster Stelle stehen. Bei den nicht Mobilien gibt es nur wenige Paare mit einer hohen Berufsorientierung beider Partner, so dass sich ein Vereinbarkeitsproblem wie z.B. bei den Shuttles nicht in der gleichen Schärfe stellen dürfte.

Anders stellt sich die Situation bei der aktuellen Bedeutung von Kindern dar. Auffällig ist hier ein markanter Unterschied zwischen mobilen und nicht mobilen Lebensformen. In den Fällen, in denen nur einer der beiden Partner dem Kind die höchste Priorität einräumt, ist dies bei den mobilen Lebensformen immer der nicht mobile Partner, bei den Rejectors ist es dagegen die Person, die an sie herangetragene Mobilitätsanforderungen zurückgewiesen hat. Diese unterschiedlichen Einstellungen verweisen auf einen Zusammenhang mit der persönlichen und mit der partnerschaftlichen Entscheidung für oder gegen Mobilität.

Tabelle 5.40: Vergleich der Belastung und der persönlichen Prioritäten von mobiler Person und ihrem Partner <sup>a</sup>

		Fernpendler N=45	Shuttles N=70	Varimobile N=29	Umzugs- mobile N=40	Rejectors N=22	Ortsfeste N=33
<b>Belastung</b>							
Mobile Person stärker	%	51	30	41	20	45	19
Beide gleich stark	%	33	50	38	52	45	59
Partner stärker	%	16	20	21	28	9	22
<b>Rang 1 in der aktuellen Lebenssituation der Partner<sup>b</sup></b>							
Anz. d. vollst. Paare	N	17	26	13	14	5	11
beide Beruf Rang 1	%	18	27	8	15	20	-
nur Zielperson Beruf Rang 1	%	41	42	84	70	80	64
nur Partner Beruf Rang 1	%	41	31	8	15	-	36
Anz. d. vollst. Paare	N	19	26	14	16	15	21
beide Kinder Rang 1	%	47	42	57	44	40	38
nur Zielperson Kinder Rang 1	%	16	19	14	19	33	19
nur Partner Kinder Rang 1	%	37	39	29	37	27	43

<sup>a</sup> ohne missings; <sup>b</sup> nur vollständige Paare

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Paare der verschiedenen Gruppen sind also entweder gleich stark belastet oder die Mobilen leiden stärker unter der Mobilität als die Partner. Eine hohe Belastung beider Partner findet sich hierbei vor allem bei den Shuttles, da durch die Trennung beide Partner gleich betroffen sind, während bei Fernpendlern und Varimobilen eine hohe Belastung der mobilen Person mit einer niedrigeren Belastung des Partners einhergeht. Vergleicht man die aktuellen Prioritäten der Befragten, dann steht bei allen Gruppen die Partnerschaft an erster Stelle. Während aber bei den mobilen Personen dann der Beruf folgt, sind dies bei den nicht mobilen Gruppen sowie den Partnern aller Gruppen Kinder. Diese Ergebnisse erlauben eine eindeutige Trennung in mobile und nicht mobile Gruppen und bei den mobilen Gruppen in Partner und Mobile.

## 5.4 Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen - zusammenfassendes Fazit

Zum Abschluss wurden alle Lebensformen mit einer Diskriminanzanalyse<sup>49</sup> dahingehend untersucht, durch welche Merkmale sie sich besonders stark unterscheiden und ob sich daraus eventuell Rückschlüsse auf die Wahl einer bestimmten Lebensform ziehen lassen. In die Analyse wurden folgende Merkmale einbezogen: Kinder im Haushalt, Familienstand, Erwerbstätigkeit des Partners, Wohneigentum und Wohnortgröße. Als besonders geeignet für die Trennung zwischen den Gruppen erwiesen sich dabei die Erwerbstätigkeit des Partners, der Familienstand und die Frage, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Der Beitrag der Wohnverhältnisse und vor allem der Wohnortgröße war dagegen geringer als erwartet. Diese Ergebnisse sollen anhand der verwendeten Variablen und zusätzlichen Informationen aus den bisherigen Analysen näher erläutert werden, wobei ein Bild der jeweiligen Lebensform entworfen wird, das typische Konstellationen beschreibt, die in ihrer Gesamtheit die Wahl der jeweiligen Lebensform begünstigen können.

Ausgehend vom Familienstand findet man zunächst grob zwei unterschiedliche Gruppen, LATs und Shuttles mit höheren Ledigenanteilen sowie die übrigen Gruppen mit höheren Verheiratetenanteilen. Allerdings besteht die Ähnlichkeit bei LATs und Shuttles nur bedingt, d.h. nur im Vergleich mit den anderen Lebensformen. LAT-Paare zeichnen sich durch einen sehr hohen Ledigenanteil aus, der zusätzlich durch einen sehr hohen Kinderlosenanteil ergänzt wird. Betrachtet man die Ehe als eine fortgeschrittene Institutionalisierung einer Partnerschaft hin zu einer ständigen Haushaltsgemeinschaft, dann wäre deren Bedeutung bei dieser Lebensform (noch) nicht so stark wie bei den anderen Gruppen. Der Partner ist häufig erwerbstätig bzw. in Ausbildung und fast alle LATs wohnen zur Miete. Das Bild, das sich mit den ausgewählten Merkmalen und weiteren Ergebnissen der bisherigen Analyse von LATs zeichnen lässt, zeigt eine Lebensform, die im Lebensverlauf relativ früh platziert ist. Der Großteil der LATs ist nicht generell gegen die Ehe oder gegen Kinder, sondern ist in der Lebensplanung noch nicht so weit fortgeschritten, dass dies bereits realisiert wäre. Auch die Tatsache, dass fast niemand Wohneigentum hat, weist u.a. darauf hin, dass man sich noch nicht fest an einen Wohn-/Arbeitsort binden will. Hinzu kommt eine ökonomische Situation, die Wohneigentumserwerb häufig auch schlicht noch nicht erlauben würde. Dem Beruf wird von LATs eine hohe Priorität eingeräumt, so dass im Falle eines erwerbstätigen Partners die Option, den eigenen Wohnort und damit die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle aufzugeben, eher nicht in Frage kommt.

Shuttles, die rein äußerlich betrachtet in einer ähnlichen Konstellation wie LAT-Paare leben, weisen bei bestimmten der untersuchten Merkmale bereits deutliche Unterschiede zu diesen auf. Shuttles sind deutlich häufiger als LATs verheiratet, wenn auch gleichzeitig deutlich seltener als die übrigen Gruppen und es leben vergleichsweise selten Kinder im Haushalt. Ein Grund hierfür ist im höheren Durchschnittsalter von Shuttles zu suchen. Bei weit über der Hälfte aller Paare ist der Partner voll-erwerbstätig, d.h. beruflich bedingt ortsgebunden. Obwohl Shuttles nicht nur am Nebenwohnsitz, sondern auch am Hauptwohnsitz häufig zur Miete

---

<sup>49</sup> Wilks' Lambda = .37 Signifikanz .000

wohnen, also seltener durch Wohneigentum gebunden sind, planen doch viele an den Hauptwohnsitz zurückzukehren. Die Lebensform wird meist nur für eine begrenzte Dauer geplant, wobei zumindest in dieser Phase berufliche gegenüber familialen Zielen deutlich im Vordergrund stehen.

Der Anteil der Verheirateten ist in den anderen untersuchten Gruppen im Vergleich zu den beiden bisher betrachteten wesentlich höher. Nimmt man das Kriterium Kinder im Haushalt hinzu, dann bilden sich wiederum zwei Untergruppen. Auf der einen Seite finden sich Fernpendler und Varimobile, bei denen etwas seltener Kinder leben als bei Rejectors, Umzugsmobilen und Ortsfesten. Betrachtet man Fernpendler und Varimobile nur nach den hier ausgewählten Merkmalen, also nicht nach der Art der Mobilität, dann bietet sich für beide Lebensformen ein ähnliches Bild. Die Erwerbstätigkeit der Partner liegt im Gruppenvergleich auf einem mittleren Niveau und beide Gruppen leben häufig in der eigenen Wohnung. Die beiden Lebensformen sind sich also formal relativ ähnlich, was aber zur Charakterisierung der beiden Lebensformen nicht ausreicht. Wichtig wäre hier z.B. der bedeutsame Unterschied hinsichtlich des Grads der Selbstbestimmtheit bei der Entstehung dieser Lebensformen.

Die letzte größere Gruppe setzt sich aus Umzugsmobilen, Rejectors und Ortsfesten zusammen, also den drei Gruppen, die bereits in anderen Zusammenhängen häufiger als ähnlich charakterisiert wurden, weil sich Umzugsmobile aufgrund ihrer nur punktuellen Mobilität in vielerlei Hinsicht nicht sehr von sesshaften Personen unterscheiden. Was die hier betrachteten Aspekte der Lebensform betrifft, findet man allerdings sehr deutliche Unterschiede. In den beiden nicht mobilen Gruppen ist der Partner sehr häufig erwerbstätig und der Anteil der Wohneigentümer relativ hoch, was bei Umzugsmobilen genau umgekehrt ist. Die Erwerbstätigkeit des Partners und Wohneigentum stellen vor allem bei Rejectors, aber auch bei Ortsfesten ein Mobilitätshindernis dar. Dass beides bei Umzugsmobilen nicht in diesem Ausmaß gegeben ist, scheint die Mobilitätsentscheidung zu begünstigen.

Die Merkmale, die signifikant die Gruppen trennen, d.h. die Familiensituation, die Erwerbstätigkeit des Partners und bis zu einem gewissen Umfang auch Wohneigentum, können alle ein gravierendes Umzugshindernis darstellen. Je nachdem welche sonstigen Gegebenheiten die Entscheidungssituation beeinflussen, kann dies zu einer Ablehnung von Mobilität oder zu Formen von Ersatzmobilität wie Fern- oder Wochenendpendeln führen. Hinsichtlich der ausgewählten Vergleichsmerkmale bestehen Ähnlichkeiten zwischen Fernbeziehungen und Shuttles sowie zwischen Varimobilen und Fernpendlern. Trotz dieser Ähnlichkeiten dominieren auch zwischen diesen Gruppen die Unterschiede.

## 6 Familie und Beruf in einer mobilen Gesellschaft Folgerungen und Ausblicke

Die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft steht und fällt mit der Produktivität der Unternehmen. Die Produktivität und der Erfolg eines Unternehmens hängen in hohem Maße von der Leistungsfähigkeit und Mobilitätsbereitschaft seiner Beschäftigten ab. Die Mobilitätsbereitschaft und die Leistungsmotivation der Beschäftigten wiederum sind mitbeeinflusst von der Unternehmenskultur. Moderne Unternehmen, die von ihren Beschäftigten eine hohe Leistungs- und Mobilitätsbereitschaft erwarten, sind gut beraten, wenn sie eine Personalpolitik betreiben, die den privaten Familienbelangen der Beschäftigten entgegen kommt und hilft, die Folgen betrieblich induzierter Mobilität zu bewältigen. Die Berücksichtigung familialer Belange der Beschäftigten und Unternehmenserfolg sind keine Gegensätze. Im Gegenteil, in Zeiten des Bevölkerungsrückgangs, in denen besonders qualifizierte Beschäftigte allmählich knapp zu werden beginnen und in denen die Kenntnisse und Fähigkeiten der Mitarbeiter eine der bedeutsamsten Ressourcen eines Unternehmens sind, ist eine familienorientierte Unternehmenskultur ein wesentliches Instrument, um das Engagement und die Loyalität der Mitarbeiter zu erhöhen. Eine familienorientierte Unternehmenskultur trägt dazu bei, die Produktivität zu steigern und sie ist geeignet, das Image des Unternehmens in der Gesellschaft positiv zu beeinflussen.

Einige Studien aus den USA verweisen auf vielfältige positive Folgen einer familienorientierten Personalpolitik<sup>50</sup>. So zeigte z.B. eine Untersuchung, die beim Pharmariesen Merck durchgeführt wurde, dass Beschäftigte, die in Abteilungen mit einer familienorientierten Personalpolitik tätig waren, weniger Stress empfanden, weniger Fehlzeiten aufwiesen und eine höhere Arbeitszufriedenheit hatten.

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein Land, das im Vergleich mit manch anderem, v.a. im Vergleich mit den USA, durch ein höheres Maß an Immobilität und Starre gekennzeichnet ist. Dies gilt für die Mobilitätsbereitschaft der Deutschen hinsichtlich beruflicher Belange ebenso wie für die geistige Beweglichkeit beim überfälligen Umbau von Staat und Gesellschaft, wie sie mit dem Stichwort „Reformstau“ auf den Punkt gebracht wurde. Unbeweglichkeit kennzeichnet schließlich auch, bei allen unternehmerischen Forderungen nach Flexibilität und Mobilität, die Personalpolitik eben dieser Unternehmen.

Mobilität und Flexibilität sind Schlüsselkategorien der Moderne. Sie sind unabdingbar, aber keine Werte an sich. Der bloße Wechsel ist kein Zeichen des Erfolgs, im Wandel liegt nicht die Vollendung. Auch wenn es in mobilen Gesellschaften mit beschleunigten Abläufen und verflüssigten Strukturen manchmal anders erscheint, das Ziel bleibt wichtiger als der Akt des Aufbruchs. Beständigkeit ist nicht immer gleichbedeutend mit Starrheit oder Perspektivlosigkeit. Es geht um ein ausgewogenes und zielgerichtetes Verhältnis von Mobilität, Flexibilität sowie Beständigkeit auf individueller, auf institutioneller und auf gesellschaftlicher Ebene.

---

<sup>50</sup> vgl. z.B. die Zusammenstellungen auf den Webseiten der University of Texas in Houston unter: [www.uth.tmc.edu/family](http://www.uth.tmc.edu/family), Stand 10.01.2001



Mobil sein ist nicht die Antwort auf die Frage „Was wollen wir eigentlich?“ und nicht die einzige Antwort auf die Frage wie wir unsere Ziele erreichen können.

Wir leben in einer Zeit, in der Mobilitätsanforderungen auf vielen Ebenen zugenommen haben und die Mobilitätsbereitschaft nicht immer Schritt gehalten hat. Mobilität wird dabei überwiegend als etwas Positives und Wünschenswertes, nicht selten als Wert an sich, erachtet. Positive Deutungen erfolgen oftmals ohne die nötige kritische Betrachtung aller Folgen. So bleiben etwa die negativen Auswirkungen von Mobilität, wie sie mobile Menschen und ihre Familien erfahren, bisher weitgehend unbeachtet.

Berufliche Mobilität, wie sie Gegenstand dieser Studie ist, ist kein neues Phänomen. Neu ist das Ausmaß der Anforderungen, neu sind auch die Folgen – gesellschaftlich wie individuell. Mobile Menschen und ihre Familien, das zeigen die Ergebnisse der Studie eindrücklich, sind mit vielfältigen Belastungen konfrontiert, die sich nachteilig auf das körperliche und das seelische Wohlbefinden auswirken können. Auch materiell führt Mobilität nicht immer zu einer Besserstellung. Die mobilitätsinduzierten Kosten werden vielfach nicht durch die besseren Verdienstmöglichkeiten im Vergleich zu nicht mobilen Lebensformen ausgeglichen. Mobile Menschen, ihre Partner und ihre Kinder sind mit der Bewältigung mobilitätsbedingter Folgen zumeist allein gelassen.

Um Mobilität und Leistungsbereitschaft der Beschäftigten positiv zu beeinflussen sind vielfältige Maßnahmen geeignet (vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung 1998). Zur Minderung mobilitätsbedingter Probleme bieten sich vornehmlich vier Handlungsfelder an:

- Übernahme mobilitätsinduzierter Kosten
- Mobilzeitmodelle
- flexible Arbeitsorte, insbesondere auch Heimarbeit
- Versorgungs- und Betreuungsarrangements für Familienmitglieder

Heimarbeitsplätze und Serviceleistungen zur Unterstützung oder Betreuung von Familienmitgliedern sind in Deutschland bisher nur in Einzelfällen gegeben. Hier besteht ein enormes Entlastungspotential für mobile Mitarbeiter. Mobilzeitmodelle sind dagegen häufiger angeboten, decken die Nachfrage aber nach wie vor bei weitem nicht. Am häufigsten, das zeigen auch die Ergebnisse unserer Studie, erfolgt eine finanzielle Unterstützung mobiler Mitarbeiter durch den Arbeitgeber.<sup>51</sup>

#### *Wie viele Menschen sind beruflich mobil?*

Über die Zahl berufsmobiler Menschen in Deutschland liegen keine genauen Erkenntnisse vor. Allein über die Zahl der Fernpendler liefert der Mikrozensus eine relativ verlässliche In-

---

<sup>51</sup> Auch die Politik ist bemüht, materielle Folgen beruflicher Mobilität im Rahmen von Sonderprogrammen für bestimmte Zielgruppen zu mildern um dadurch die Mobilitätsbereitschaft zu erhöhen. Prominentes Beispiel sind die ab dem 1. Januar 2001 gewährten Mobilitätshilfen für arbeitslose Jugendliche im Rahmen des Programms JUMP. Hierbei handelt es sich um die Übernahme von Umzugskosten, die Gewährung einer wöchentlichen Familienheimfahrt (befristet auf einen Zeitraum von sechs Monaten), die Gewährung einer einmaligen Mobilitätsprämie und die Übernahme der Kosten für eine sozialpädagogische Begleitung der Jugendlichen.

formation. Die uns vorliegenden Daten des Mikrozensus‘ und des SOEPs lassen sich, bezogen auf die Altersgruppe der 20- bis 59-Jährigen, zu einer Größenordnung von 16% aufsummieren (vgl. Kap. 4). Danach wäre etwa jeder sechste Deutsche im erwerbsfähigen Alter in einer der von uns untersuchten Formen beruflich mobil. Hinsichtlich der Lebensformen Fernbeziehungen, Fernpendler, Varimobile und Shuttles können die Größenordnungen als relativ zuverlässig angesehen werden, bei Umzugsmobilen gehen wir von einer Unterschätzung durch das SOEP aus. Sieht man von den Umzugsmobilen ab, ist Fernpendeln die häufigste Mobilitätsform und Wochenendpendeln die am wenigsten verbreitete. Hoch ist der Anteil der nicht mobilen Personen. 45% der Deutschen leben nach den Ergebnissen des SOEP am Ort oder in der Region ihrer Geburt und sind auch auf keine andere Weise beruflich mobil.

### *Wer ist beruflich mobil?*

Hinsichtlich verschiedener soziodemographischer Person- und Haushaltsmerkmale unterscheiden sich mobile und nicht mobile Menschen teilweise deutlich, auch bestehen bedeutsame Unterschiede zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen. Allgemein bestätigt sind folgende Zusammenhänge:

- mit zunehmendem Lebensalter sinkt die Mobilitätsbereitschaft;
- mit zunehmender Bildung steigt die Mobilitätsbereitschaft;
- Männer sind weit häufiger berufsmobil als Frauen und
- je kleiner der Haushalt, desto höher die Mobilitätsbereitschaft.

Neben diesen allgemeinen Zusammenhängen zwischen soziodemographischen Merkmalen und Mobilitätsbereitschaft bestehen weitere relevante Beziehungen in Abhängigkeit von der Mobilitätsform. *Fernpendler* sind männlich, im Durchschnitt älter, haben niedrigere Bildungsabschlüsse, sind fast immer verheiratet und haben Kinder, mehr als die Hälfte lebt im eigenen Haus bzw. in der eigenen Wohnung. *Umzugsmobile* sind im Durchschnitt jünger, meist verheiratet, haben eigene Kinder, verfügen eher selten über Wohneigentum und haben meist hohe Bildungsabschlüsse. *Varimobile* sind männlich, verheiratet, haben Kinder, verfügen häufig über Wohneigentum und haben eher niedrige Bildungsabschlüsse. Mit dem Alter bestehen keine Zusammenhänge, Varimobile streuen über alle Altersgruppen etwa gleichmäßig. Dies gilt auch für Shuttles. *Shuttles* finden sich gleichmäßig in allen Altersgruppen, sind typischerweise männlich, und haben meist hohe Bildungsabschlüsse. Sie sind weniger häufig verheiratet, haben seltener Kinder und verfügen kaum über Wohneigentum. *LATs* sind jung, gut gebildet, selten verheiratet, nur wenige haben Kinder, kaum jemand hat Wohneigentum. *Nicht Mobile* finden sich gleichmäßig in allen Altersgruppen, sie sind meist verheiratet, haben eigene Kinder und leben in der eigenen Wohnung. Im Durchschnitt haben nicht Mobile niedrigere Schulabschlüsse.

Die Mobilitätsbereitschaft ist in hohem Maße beeinflusst durch spezifische Bindungen an Familie und Heimatregion und durch allgemeine Lebensorientierungen. Die engste Bindung an ihre Heimatregion haben Ortsfeste und Fernpendler, die geringste LATs und Umzugsmobile; Shuttles und Varimobile liegen dazwischen. Die höchste Berufsorientierung haben LATs,

mit einigem Abstand folgen Shuttles und Varimobile. Ortsfeste, Fernpendler und auch Umzugsmobile haben im Vergleich dazu eine im Durchschnitt geringe Berufsorientierung.

Bei mehreren der von uns untersuchten Persönlichkeitsmerkmalen bestehen zwischen den verschiedenen mobilen und nicht mobilen Lebensformen keine Unterschiede (z.B. Selbstverwirklichung, Wohlstandsorientierung, Neugier und Unabhängigkeit). Bei zwei Dimensionen, Pflichtbewusstsein und Sicherheitsbedürfnis, zeigen sich jedoch markante Unterschiede, die zum Teil mit der Milieuzugehörigkeit korrespondieren. Fernpendler, Varimobile und Umzugsmobile haben ein hohes, Shuttles, LATs und Ortsfeste ein deutlich geringeres Pflichtbewusstsein. Das weitaus höchste Sicherheitsbedürfnis haben Umzugsmobile, gefolgt von Ortsfesten, Varimobilen und Fernpendlern. LATs und vor allem Shuttles äußern ein geringes Sicherheitsbedürfnis.

### *In welcher Situation befinden sich die PartnerInnen mobiler Personen?*

Über die PartnerInnen der mobilen Personen und ihre Lebensumstände ist bislang wenig bekannt. Fest steht nur, dass sie durch deren Mobilität unmittelbar und nachhaltig tangiert sind. Besonders gravierend betroffen ist ihre Alltagsgestaltung. So sind die PartnerInnen mobiler Personen in besonderem Umfang für die Erledigung sämtlicher familien- und haushaltsbezogener Tätigkeiten zuständig, mit Auswirkungen auf deren Berufstätigkeit und Freizeitgestaltung bis hin zum körperlichen und seelischen Wohlbefinden. Mit welchen Situationen die PartnerInnen konfrontiert sind und wie sie damit umgehen, ist zum Teil abhängig von der Mobilitätsform. Sehr deutlich zeigt sich, dass die PartnerInnen von Umzugsmobilen und Varimobilen der Mobilität ihres Partners relativ positiv gegenüberstehen und der sich daraus ergebenden Situation auch Vorteile abgewinnen können. So schätzt z.B. die große Mehrzahl der PartnerInnen von Varimobilen die eigene Unabhängigkeit während dessen Abwesenheit. Bei Fernpendlern und Shuttles ist es umgekehrt. Deren PartnerInnen können ihrer mobilen Lebensform wenig Vorteilhaftes abgewinnen und sie fühlen sich in verschiedener Hinsicht belastet. Die Möglichkeiten zur eigenen Berufstätigkeit scheinen dagegen, abgesehen von den Umzugsmobilen, wenig tangiert. Im Gegenteil, besonders am Beispiel der Shuttles wird deutlich, dass eine bestimmte Mobilitätsform entsteht, weil auf die Berufstätigkeit des Partners Rücksicht genommen wird. Bezüglich Berufs- und Familienorientierung zeigen die PartnerInnen der Umzugsmobilen ein von den anderen Gruppen abweichendes Muster. Sie sind deutlich weniger berufsorientiert und sehen in der Mobilitätsform die beste Möglichkeit, das Familienleben ihren Vorstellungen gemäß möglichst intensiv zu gestalten.

### *Wie entstehen berufsmobile Lebensformen?*

Mobile Lebensformen sind in der Mehrzahl der Fälle Ergebnis eines relativ bewussten und rationalen Entscheidungsprozesses. Allerdings entstehen in durchaus nennenswertem Umfang (29%) mobile Lebensformen auch prozessproduziert und damit ein Stück weit ungeplant. Aus Sicht der mobilen Personen sind etwa die Hälfte aller mobilen Lebensformen Ergebnis eines relativ freien und unabhängigen Entscheidungsprozesses. Man entscheidet sich für Mobilität um besserer Karrierechancen oder Verdienstmöglichkeiten willen, obwohl man mit der aktuellen Situation auch zufrieden wäre. Bei etwa einem Drittel der mobilen Lebensformen ist davon auszugehen, dass sie in Folge struktureller Zwänge entstanden sind. Die Betroffenen sa-

hen keine andere Wahl als mobil zu werden, um überhaupt berufstätig bleiben oder werden zu können. Mobilität wird als unerwünschte Begleiterscheinung zwangsläufig in Kauf genommen. Knapp ein Fünftel der mobilen Lebensformen entstehen in einer ambivalenten Mixtur aus Motiven und Präferenzen. Freiwilligkeit und Zwang spielen in unterschiedlichem Ausmaß im Rahmen des Entscheidungsprozesses zusammen und die Betroffenen betonen, dass im Zuge ihrer Entscheidung persönliche Wunschvorstellungen und äußere Zwänge eine Rolle gespielt haben. Diese Konstellationen variieren stark in Abhängigkeit von der Mobilitätsform. Besonders häufig berichten Shuttles (50%) und LATs (40%) von einer zwangsläufigen Entscheidung, in der persönliche Präferenzen kaum zum Tragen kamen. Varimobile betonen dagegen die Freiwilligkeit ihrer Berufswahl, die Mobilität mit einschließt (75%), gefolgt von den Umzugsmobilen, die mehrheitlich ebenfalls davon berichten, ihre Mobilitätsentscheidung sei weitgehend ohne strukturelle Zwänge erfolgt (57%). Fernpendler und auch LATs berichten besonders häufig von ambivalenten Entscheidungssituationen, in denen persönliche Präferenzen, im Fall der Fernpendler Ortsverbundenheit, ebenso bedeutsam waren wie äußere Zwänge, etwa, dass in der Heimatregion kein geeigneter Arbeitsplatz zu erhalten war. Im Vergleich mit nicht mobilen Lebensformen, wo praktisch nie von strukturellen Zwängen berichtet wird, erscheinen mobile Lebensformen damit zweideutig. Ein Teil davon ist als moderne Antworten auf die Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu interpretieren, ein anderer, etwas kleinerer Teil erscheint als Reflex auf gestiegene Strukturzwänge.

Fünf Entscheidungskriterien dominieren in den meisten Fällen die Mobilitätsentscheidungen. Insgesamt am bedeutsamsten ist die Aufrechterhaltung der Berufstätigkeit des Partners, gefolgt von den Idealvorstellungen über Partnerschaft bzw. Familie hinsichtlich Nähe, Distanz, Zusammengehörigkeit und persönlicher Freiheit. Erst danach rangieren berufliche Gründe (Karrierechancen und Verdienstmöglichkeiten) vor Ortsverbundenheit und der Lust und Neugier auf etwas Neues. Nach den Mobilitätsformen kristallisieren sich typische Entscheidungskonstellationen heraus. Zum Fernpendeln entscheiden sich Menschen mit hoher Ortsverbundenheit, einem auf Nähe ausgerichteten Familienideal und einem berufstätigen Partner; Shuttles sind mit Fernpendlern in vieler Hinsicht vergleichbar, jedoch besteht ein bedeutsamer Unterschied beim Partnerschaftsideal, das nicht in diesem Maße auf Nähe ausgerichtet ist. Ganz anders ist die Entscheidungskonstellation bei Umzugsmobilen und Varimobilen. Für beide gilt, dass vor allem berufliche Gründe dominieren und im Vergleich zu anderen Gruppen eine hohe Offenheit bezüglich Veränderung besteht. Die Lust auf etwas Neues wird hier oftmals explizit betont, während Wandel und Veränderung bei den anderen beiden Gruppen eher etwas Bedrohliches darstellen. Der Hauptunterschied zwischen beiden Gruppen liegt wiederum beim Partnerschaftsideal. Umzugsmobile betonen Nähe als Ideal, Varimobile eher Unabhängigkeit. LATs schließlich entscheiden sich vornehmlich wegen der hohen Berufsorientierung beider Partner für ihre Lebensform, wenn das Partnerschaftsideal auf ein erhöhtes Maß persönlicher Unabhängigkeit ausgerichtet ist. Zum Vergleich zeigt sich bei Rejectors, also jenen, die ein konkretes Mobilitätsanfordernis zurückgewiesen haben, eine besonders hohe Familienorientierung, vor allem auch beim Partner. Kinder scheinen bei Mobilitätsentscheidungen dagegen nur eine untergeordnete Bedeutung zu haben. Zwar werden kindbezogene Aspekte durchaus einbezogen, aber sie sind nicht so relevant wie die anderen genannten Kri-

terien und nicht wenige berufsorientierte Eltern verweisen explizit darauf, dass sie bei ihrer Mobilitätsentscheidung auf die Kinder keine Rücksicht genommen haben.

*Welche spezifischen Belastungen, Kosten und Vorzüge sind mit den einzelnen Mobilitätsformen verbunden?*

Generell wird ein ausgeprägter Zusammenhang zwischen Mobilität und psychischer und physischer Belastung deutlich. 67% aller mobilen, aber nur 4% aller nicht mobilen Personen berichten von Belastungen, die in direktem Zusammenhang mit ihrer Lebensform stehen. Differenziert nach den verschiedenen Mobilitätsformen zeigen sich wiederum ausgeprägte Unterschiede nach Ausmaß und Inhalt der Belastungen. Über hohe, mobilitätsbedingte Belastungen berichten Fernpendler, Shuttles und Varimobile; ein mittleres Belastungsausmaß wird von LATs dargestellt und Umzugsmobile schildern ein niedriges Belastungsniveau.

Die mobilitätsinduzierten Belastungsinhalte sind breit gestreut, aber sechs Dimensionen scheinen eine besonders herausragende Bedeutung zu haben. Dabei handelt es sich um die psychische Befindlichkeit, die mobilitätsbedingt nach Aussagen der Betroffenen beeinträchtigt wird, Belastungen, die direkt vom täglichen oder wöchentlichen Fahren ausgehen, Zeitmangel, sozialer Kontaktverlust, finanzielle Belastungen und die Entfremdung vom Partner bzw. von der Familie. Bringt man diese sechs Dimensionen mit den mobilen Lebensformen in Verbindung, so ergeben sich lebensformspezifische Belastungskonstellationen. *Fernpendler* beklagen vor allem Zeitmangel und unmittelbar mobilitätsbedingte Belastungen. *Shuttles* betonen Beeinträchtigungen ihrer psychischen Befindlichkeit und heben Probleme im Zusammenhang mit der Entfremdung vom Partner und der Familie hervor. Auch verweisen sie häufig auf mobilitätsbedingte finanzielle Belastungen. *Varimobile* scheinen besonders von Kontaktverlusten betroffen zu sein und sie schildern ungewöhnlich häufig Zeitmangel. *LATs* heben die hohe Distanz zum Partner hervor, die vielfach als belastend erlebt wird und sie empfinden die hohen, lebensformbedingten Kosten als belastend. *Umzugsmobile* schließlich schildern vornehmlich Belastungen, die durch den Verlust sozialer Kontakte verursacht sind.

Mit Mobilität werden aber auch diverse Vorteile verbunden. Hier scheinen vor allem vier Dimensionen besonders bedeutsam: Individuelle Autonomie, positive Folgen für die Persönlichkeitsentwicklung und die Beziehungsqualität sowie die Attraktivität des Arbeitsplatzes. Besondere, mobilitätsbedingte finanzielle Vorteile werden nur selten genannt. Insgesamt nur 9% aller mobilen Personen nennen diesen Vorteil. Dies ist ein weiterer Hinweis darauf, dass Mobilität nicht zwingend zu guten oder besseren finanziellen Verhältnissen führt. Nach Lebensform differenziert werden auch bei den spezifischen Vorzügen ausgeprägte Unterschiede deutlich. *Umzugsmobile* berichten häufiger davon, dass der Umzug positive Folgen für die Beziehungsqualität und für die eigene Persönlichkeitsentwicklung hatte. *Fernpendler* können ihrer Lebenssituation nur einen positiven Aspekt abgewinnen, die Attraktivität des Arbeitsplatzes, der durch die Mobilitätsbereitschaft gesichert werden kann. *Varimobile* betonen als Vorzug ganz besonders die Attraktivität des Arbeitsplatzes, stellen aber auch positive Auswirkungen auf die Beziehung zum Partner und auf die eigenen Persönlichkeit dar. *Shuttles* und noch deutlich ausgeprägter *LATs* heben besonders die persönliche Autonomie hervor, die sie in Folge ihrer Lebensform haben.

### *Andersartig oder normal? Mobile Lebensformen in der Selbst- und Fremdwahrnehmung*

Etwa 40% der mobilen Personen nehmen ihre eigene Lebensform als von ihrem subjektiven Normalitätskonzept abweichend wahr. Dabei treten zwei entgegengesetzte Wahrnehmungsmuster hervor. Shuttles und Umzugsmobile empfinden sich häufiger als etwas Besonderes im positiven Sinne. Sie empfinden sich als pionierhaft und ihre Lebensform als zeitgemäß, erleben im Zusammenhang mit ihrer Mobilität Erfolg und persönliche Stärke, ihre Lebensform und die damit verbundenen Umstände werden als reizvoll und attraktiv erlebt. Demgegenüber wird ein zweites Selbstkonzept erkennbar, das vornehmlich negativ geprägt ist, durch ein schlechtes Gewissen gegenüber dem Partner und den Kindern und durch eine Schicksalsergebenheit angesichts als nicht beeinflussbar wahrgenommener Zwänge. Dieses Deutungsmuster tritt im Vergleich der Lebensformen besonders bei Fernpendlern auf. Fernpendler sehen sich selbst eher als immobil, Pendeln wird als Lösung betrachtet, um „wirkliche“ Mobilität, in der Bedeutung von Umzugsmobilität, zu vermeiden. Shuttles, LATs, Varimobile und Umzugsmobile sehen sich dagegen als mobil an.

38% der mobilen Personen berichten über wahrgenommene Reaktionen Dritter, die eine Deutung der eigenen mobilen Lebensform als abweichend beinhalteten. Über positive Reaktionen im Sinne von Bewunderung oder Bestätigung wurde nur selten berichtet. Die meisten Reaktionen waren mehr oder weniger ausgeprägt negativ im Sinne von Vorwürfen, Mitleid oder Unverständnis. Diese negativen Reaktionen erfolgten weitgehend unabhängig von der konkreten Art der mobilen Lebensform.

### *Gewinner und Verlierer - Welche Unterschiede bestehen zwischen mobilen und nicht mobilen Lebensformen?*

Vergleicht man die Auswirkungen der verschiedenen mobilen und nicht mobilen Lebensformen auf die Bereiche Familienleben, Berufserfolg, finanzielle Situation und individuelles Wohlbefinden, so erscheint Umzugsmobilität eindeutig als die insgesamt günstigste Handlungsalternative mit positiven Folgen für Beruf, finanzielle Situation und Partnerschaft, bei geringer Belastung. Danach rangieren die beiden nicht mobilen Lebensformen, mit besonders günstigen Folgen für Familie und soziale Integration, ohne berufliche Nachteile bei Ortsfesten, mit Nachteilen im beruflichen und finanziellen Bereich bei Rejectors. Ambivalent ist die Situation bei Varimobilen und LATs, sehr positiven Auswirkungen im finanziellen, dies gilt v.a. für Varimobile, und im beruflichen Bereich stehen nachteilige Folgen für Familie und Partnerschaft gegenüber. Die Mobilitätsformen Wochenend- und Fernpendeln sind die großen Verlierer. Hier überwiegen eindeutig die negativen Folgen für Familie und Partnerschaft und insbesondere für das individuelle Wohlbefinden, Nachteile, denen oftmals kaum positive Auswirkungen finanzieller oder beruflicher Art gegenüberstehen.

Lebensformen, die *dauerhaft* auf Mobilität ausgerichtet sind und längere Abwesenheiten der mobilen Person von zu Hause implizieren, sind, nach den Einschätzungen der Betroffenen, eher belastende Alternativen. Dort, wo es sich bei Mobilität um *punktuelle* Lebensereignisse handelt, sind die Folgen dagegen überwiegend positiv.

*Welchen Stellenwert haben mobile Lebensformen in der Partnerschaftsbiographie?*

Umzugsmobilität, so hat es den Anschein, wird von vielen als „wahre“ Mobilität betrachtet. Andere Mobilitätsformen, v.a. Wochenend- und Fernpendeln werden vielfach als Möglichkeiten angesehen, „wirkliche“ Mobilität zu vermeiden. So ist es wenig überraschend, dass Umzugsmobilität hauptsächlich zu Beginn der Familien- und Berufskarriere erfolgt, andere Mobilitätsformen hingegen gerade auch von älteren Personen praktiziert werden, die ihre eigene Mobilitätsbereitschaft als eher gering einschätzen. Die Umzugsbereitschaft ist bei den meisten Umzugsmobilen auf ein oder zwei Umzüge beschränkt. Längere Umzugskarrieren werden nur von einer Minderheit als realistische Alternativen akzeptiert.

Abgesehen von den Fernpendlern, unter denen mehr als die Hälfte ihre Lebensform als dauerhaftes Arrangement betrachten, und Varimobilen, sind alle anderen mobilen Lebensformen weit überwiegend als Übergangsphase im Lebenslauf konzipiert. Vor allem Fernbeziehungen, z.T. auch Shuttles, sind Lebensformen, die vornehmlich am Beginn einer Partnerschaftskarriere und vor der intensiven Familienphase praktiziert werden. Umzugsmobilität erfolgt meist zu Beginn der Familienentwicklung, also in einer recht intensiven Familienphase. Fernpendeln ist eine Lebensform, die vor allem auch in mittleren und späteren Familienphasen gelebt wird, während Varimobile ihre Lebensform vergleichsweise unabhängig vom Stand der jeweiligen Familienentwicklung gestalten. Im Vergleich aller mobilen Personen sehen sich Varimobile als besonders mobil an. Ihre Mobilitätsbereitschaft ist über die mittlere Lebensspanne hinweg am höchsten und relativ unbeeinflusst vom Lebensalter und von familialen Gegebenheiten.

Motive zur Aufrechterhaltung bzw. zur Veränderung mobiler Lebensformen sind in den meisten Fällen beruflicher und privater Natur. Ein Ausnahme stellen nur die Fernpendler dar, die die Dauerhaftigkeit ihrer Lebensform hauptsächlich mit privaten Motiven begründen. Personen, die in auf Dauer ausgerichteten mobilen Lebensformen leben, begründen dies v.a. mit der Attraktivität des Arbeitsplatzes in Verbindung mit individuellen Motiven wie Heimatverbundenheit und, in einigen Fällen, mit der als reizvoll erlebten, mobilitätsbedingten partiellen Unabhängigkeit von der Familie. Mobile Lebensformen, die als Übergangsphase konzipiert sind, sind dies häufig aufgrund zeitlich befristeter beruflicher Umstände, oft in Verbindung mit einer zeitlich beschränkten individuellen Mobilitätsbereitschaft.

Die mobilen Arrangements scheinen insgesamt betrachtet vor allem durch individuelle Dispositionen und berufliche Umstände beeinflusst zu sein. Familiäre Gegebenheiten, insbesondere kindbezogene Übergänge (z.B. Einschulung) haben dagegen einen geringeren Einfluss auf die Lebensform. Sie beeinflussen zwar deren Binnengestaltung, selten jedoch die Mobilitätsform. Das gilt besonders für Fernpendler, Varimobile und Umzugsmobile.

*Verzögert oder verhindert Berufsmobilität die Familienentwicklung?*

Mobilität hemmt oder verhindert die Familienentwicklung. 42% der befragten Männer und 69% der befragten Frauen geben an, dass sich die berufliche Situation hemmend auf die Familienentwicklung auswirkt. Beruflich mobile Menschen bleiben signifikant häufiger kinderlos als nicht mobile und falls Berufsmobile Eltern werden, erfolgt der Übergang zur Elternschaft deutlich später. Der Einfluss der Mobilität auf die Familienentwicklung ist vor allem durch zwei Faktoren bestimmt: Das Geschlecht der mobilen Person und die

durch zwei Faktoren bestimmt: Das Geschlecht der mobilen Person und die Mobilitätsform. Besonders für Frauen führt berufliche Mobilität vielfach fast zwangsläufig zur Kinderlosigkeit. Bei varimobilen Frauen und Wochenendpendlerinnen sind, bei einem Durchschnittsalter von etwa 36 Jahren, mehr als 75% kinderlos und es ist davon auszugehen, dass die große Mehrzahl dieser Frauen auch keine Kinder bekommen wird. Leben Frauen lange in diesen Mobilitätsformen wird die Familienentwicklung mit einer gewissen Zwangsläufigkeit zunächst nachhaltig verzögert und schließlich verhindert.

Mobile Männer sind dagegen deutlich seltener kinderlos. Bei Varimobilen, Fern- und Wochenendpendlern ist der Anteil nicht einmal halb so groß wie bei den mobilen Frauen. Zwar sind mobile Männer häufiger kinderlos als nicht mobile, im Gegensatz zu den Frauen ist dieser Unterschied aber nur gering ausgeprägt. Viele mobile Männer leben in einer eher traditionell organisierten Partnerschaft, so dass hier die berufliche Mobilität keinen Einfluss auf die Familienentwicklung hat oder diese zwar verzögert, aber nicht verhindert.

Kinderlosigkeit ist besonders ein Kennzeichen der Fernbeziehungen, wobei hier das etwas geringere Durchschnittsalter (32 Jahre) vermuten lässt, dass einige noch Kinder bekommen werden.

#### *Verringern familiäre Bindungen die Mobilitätsbereitschaft?*

Vor allem wenn berufliche Mobilitätsanforderungen nach der Familiengründung auftreten, haben Partnerschaft und Familie einen großen Einfluss auf die Mobilitätsentscheidungen. Der Einfluss von Familie bzw. Partnerschaft erstreckt sich generell auf die Mobilitätsbereitschaft und speziell auf die Wahl der konkreten mobilen Lebensform. Mehr als zwei Drittel aller Befragten haben angegeben, dass Familie und Partnerschaft einen bedeutsamen Einfluss auf die Mobilitätsbereitschaft und auf die Mobilitätsform haben. Insbesondere Kinder wirken als Mobilitätshindernis. Als zentrale Bestimmungsfaktoren für die Wahl der konkreten Mobilitätsform haben sich, mit Ausnahme der Varimobilen, deren mobile Lebensform zumeist durch die Berufswahl festgelegt ist, das Beziehungskonzept, die Bedeutung der beruflichen Perspektive des Partners und – falls Kinder vorhanden sind - die Betreuungssituation des Kindes bzw. dessen soziale Situation erwiesen.

Mobilitätsformen, die längere Trennungsphasen implizieren (Shuttles und Fernbeziehungen), scheinen eher in jungem Alter und bei geringer Familienorientierung üblich zu sein. Steigt die Familienorientierung, wird meist versucht, mit der Familie an einem Ort zu leben. Familie fördert also die Mobilitätsformen Umzug und Fernpendeln.

#### *Schadet Mobilität dem Familienleben oder organisieren sich Familien nur anders?*

Mobilität beeinflusst das psychische und physische Wohlbefinden, das Privatleben und die Familienbeziehungen nachhaltig und tiefgreifend. Das gilt ganz besonders für alle auf längere Dauer abgestellten Mobilitätsformen wie Varimobilität, Fern- und Wochenendpendeln sowie Fernbeziehungen. Umzugsmobilität, sofern es sich um einzelne, punktuelle Lebensereignisse und nicht um ganze Umzugskarrieren handelt, hat dagegen einen eher schwachen Einfluss auf das Familien- und Privatleben. Mobilität führt im Berufsleben vielfach zu Vorteilen, denen teilweise gravierende Nachteile im Privatleben gegenüber stehen. Sofern Berufsmobilität die



Gründung einer Familie überhaupt zulässt, was vor allem für Frauen häufig nicht der Fall ist, wird das Familienleben deutlich beeinflusst. Im Fall berufsmobiler Männer ist Familie, Beruf und Mobilität oftmals „nur“ dadurch vereinbar, dass die Partnerin auf eine eigene Berufskarriere verzichtet und sich Haushalt und Kindern widmet und vor allem in den Zeiten der Abwesenheit des Mannes in die Rolle einer alleinerziehenden Mutter schlüpft. Berufliche mobile Frauen sehen sich dagegen mit einer Mehrfachbelastung konfrontiert, da sie in der Regel neben ihren beruflichen und mobilitätsbedingten Belastungen auch noch zu einem erheblichen Teil Haushaltstätigkeiten übernehmen müssen.

Soziale Beziehungen, Beziehungen zwischen den Partnern und Eltern-Kind-Beziehungen heben sich in mobilen Lebensformen teilweise beträchtlich von jenen in nicht mobilen ab. Für einige Mobile bedeutet die Umorganisation in Richtung größerer Autonomie im Rahmen der Partnerschaft einen besonderen Vorteil, hier hat Mobilität keine nachteiligen Folgen, vielfach eher Vorteile für die Partnerschaft. Dies gilt in einigen Fällen auch für die Eltern-Kind-Beziehung, wenn sich mobile Väter am Wochenende besonders um die Kinder kümmern, bestehen womöglich engere Beziehungen als in nicht mobilen Lebensformen, wo dies nicht der Fall ist. Hier organisieren sich mobile Familien anders als nicht mobile, sind aber bei veränderten Abläufen sehr gut funktionsfähig. Häufiger scheint aber Mobilität das Familienleben eher zu beeinträchtigen. Allerdings sind manifeste, unumgänglich nachteilige Folgen nicht generell zu erkennen. Mit welchen Folgen Mobilität in das Familienleben integriert wird, ist abhängig von personalen Fähigkeiten und Ressourcen, von erfolgreichen Problemlöse- und Bewältigungsstrategien, die auch ein Stück weit erlernbar sind. Auf eine Formel gebracht: Mobilität beeinflusst das Familienleben, führt aber nicht zwangsläufig zu seiner Beeinträchtigung.

### *Biographie als Projekt? Lebensgestaltung zwischen Selbst- und Fremdbestimmung*

Etwa 40% aller Befragten können ihre beruflichen und privaten Lebensumstände weitgehend nach eigenen Vorstellungen gestalten: Ebenso viele haben größere Gestaltungsspielräume, müssen ihr Leben aber auch auf kaum beeinflussbare berufliche Rahmenbedingungen ausrichten und 20% befinden sich in einer Situation, die weitgehend durch berufliche Anforderungen bestimmt ist und in der individuelle Gestaltungsmöglichkeiten insgesamt gering sind.

Menschen in mobilen Lebensformen schätzen die Möglichkeiten zur selbstbestimmten Gestaltung der eigenen Lebensform etwas geringer ein als Menschen in nicht mobilen Lebensformen. Dies ist ein Hinweis darauf, dass berufliche Mobilität tendenziell als von außen gesetzter Zwang und weniger als frei gewählte Option erlebt wird, während der Verzicht auf Mobilität bzw. das Fehlen beruflicher Mobilitätsanforderungen nicht als Mangel, sondern als günstiger Umstand bzw. als Ergebnis einer bewussten Wahlhandlung bewertet werden. In Abhängigkeit von den verschiedenen Mobilitätsformen bestehen Unterschiede in der subjektiven Deutung der eigenen Einflussmöglichkeiten, wobei sich v.a. Shuttles und Varimobile, bezüglich der spezifischen Mobilitätssituation auch Fernpendler in größerem Umfang als fremdbestimmt fühlen.

Die Selbst- oder Fremdbestimmtheit der Lebenssituation ist nur in geringem Umfang von soziodemographischen und von Persönlichkeitsmerkmalen abhängig. Nennenswert ist hier nur,

dass mit zunehmendem Lebensalter und, geringer ausgeprägt, in höheren Bildungsschichten die Selbstbestimmtheit der Lebenssituation etwas größer ist. Maßgeblich für die wahrgenommene Selbstbestimmtheit sind bei den Mobilen und den nicht Mobilen berufliche Bedingungen, v.a. im Zusammenhang mit Lage und Umfang der am Arbeitsort zu verbringenden Arbeitszeit und die Flexibilität, mit der die Arbeitszeit selbst zu gestalten ist.

*Welchen Unterstützungsbedarf äußern beruflich Mobile? Welche Beiträge zur Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen können Politik und Arbeitgeber erbringen?*

Jeder zweite beruflich Mobile äußert Unterstützungsbedarf bei der Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen. Vornehmlich scheinen Fernpendler, Varimobile und Fernbeziehungen, weniger häufig Shuttles, selten Umzugsmobile Unterstützungsbedarf zu haben. Entlastungspotenziale bestehen hauptsächlich auf drei Ebenen: Am häufigsten wird weitere Unterstützung durch *politische Maßnahmen* eingefordert, deutlich seltener werden Forderungen an die *Arbeitgeber* gerichtet und nur in wenigen Fällen werden zusätzliche Hilfen aus dem *privaten Umfeld* gewünscht, was darauf zurückzuführen ist, dass aus dem privaten Umfeld bereits in großem Umfang Unterstützung und Entlastung bei der Bewältigung mobilitätsbedingter Folgen bezogen wird. Die größte Bedeutung hat dabei die Partnerin bzw. der Partner, während Verwandte, Freunde und Nachbarn hier nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Ein Blick auf die im Einzelnen gewünschten Maßnahmen und Leistungen zeigt, dass Bedarf vorrangig an zusätzlichen *verkehrs-* und *steuerpolitischen* Maßnahmen besteht. Genannt werden v.a. ein weiterer Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und kostengünstigere Angebote für Vielfahrer. Steuerlich werden zusätzliche Absetzungsmöglichkeiten mobilitätsbedingter Ausgaben v.a. von Shuttles und LATs vorgebracht. An dritter Stelle folgen Wünsche, die sich auf erweiterte Möglichkeiten einer *flexiblen Gestaltung der Arbeitszeiten* richten. Relativ häufig wird ebenfalls Bedarf an *flankierenden familienunterstützenden Maßnahmen* geäußert (verbesserte Möglichkeiten der Kinderbetreuung, berufliche Wiedereingliederungshilfen nach einer Familienpause oder einem Umzug, flexible Kinderbetreuungsangebote für Notfälle). Nicht so häufig werden dagegen Forderungen an die Arbeitgeber vorgebracht, die sich auf eine (weitere) *Beteiligung an mobilitätsverursachten Kosten* beziehen; auch sind Forderungen, die auf eine größere *Flexibilisierung der Arbeitsorte* (Heimarbeit, Telearbeit, Arbeit auf dem Weg zur Arbeitsstelle) und auf *flankierende familienbezogene Unterstützung* durch den Arbeitgeber abzielen, eher selten.

Dass in den letztgenannten Bereichen nur ein moderater Bedarf formuliert wird, ist, so sind einige Äußerungen der Befragten zu deuten, weniger darauf zurückzuführen, dass hier tatsächlich keine Unterstützungspotenziale bestehen. Vielmehr scheint es so zu sein, dass diese Alternativen nicht bekannt sind oder ihre Realisierung für so unwahrscheinlich erachtet wird, dass daraus kein realer Bedarf formuliert wird.

Den Menschen wird in Zeiten von Individualisierung und Globalisierung ein großes Maß an Flexibilität und an Mobilität abverlangt. Bei einem großen Teil der Bevölkerung besteht eine hohe Bereitschaft, sich diesen Anforderungen zu stellen. Betriebliche, berufliche und, mit Einschränkungen, regionale Mobilität werden als notwendige und unumgängliche Erfordernisse im Verlauf der Erwerbsbiographie weitgehend akzeptiert. Viele, vor allem jüngere Men-

schen sind bereit, ihr Leben auf diese Erfordernisse abzustellen. Allerdings sind Menschen nicht unbegrenzt belastbar. Spätestens wenn berufliche Mobilitätsanforderungen die physische und psychische Gesundheit nachhaltig beeinträchtigen und das Familienleben tiefgreifend belasten, sind die Grenzen des Zumutbaren überschritten. Dass in Deutschland immer weniger Frauen Kinder bekommen ist nicht Ergebnis fehlender Bereitschaft, sondern Symbol ungünstiger gesellschaftlicher Rahmenbedingungen. Für eine zukunftsfähige gesellschaftspolitische Gestaltung des Arbeits- und des Familienlebens dürfen die Menschen bei der Bewältigung der mobilitätsinduzierten materiellen und sozialen Folgen nicht allein gelassen werden. Auch können sie erwarten, dass jene, die ihnen Mobilität in größerem Stil abverlangen, selektive materielle und familienunterstützende Anreize setzen, um die Mobilitätsbereitschaft zu erhöhen. Politik und Arbeitgeber sind gefordert, sich mehr als bisher um die Belange beruflich mobiler Menschen zu kümmern.

## Literaturverzeichnis

- Albrecht, Günter (1972): Soziologie der geographischen Mobilität. Stuttgart
- Allmendinger, Jutta und Thomas Hinz (1997): In: Stefan Hradil und Stefan Immerfall (Hg.): Die westeuropäischen Gesellschaften im Vergleich. Opladen, 247-285
- Anderson, Elaine A. (1992): Decision-making style. Impact of the commuter couples lifestyle. In: Journal of Family and Economic Issues, 13, 5-21
- Angell, Robert C. (1936): The family encounters the depression. New York
- Bähr, Jürgen (1992): Bevölkerungsgeographie. Verteilung und Dynamik der Bevölkerung in globaler, nationaler und regionaler Sicht. Stuttgart
- Bandura, Albert (1997): Self – efficacy. New York
- Bartlett, Dean (1998): Stress. Perspectives and processes. Buckingham
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Frankfurt am Main
- Beck, Ulrich und Beck-Gernsheim, Elisabeth (Hg.) (1994): Riskante Freiheiten. Frankfurt am Main
- Bengel, Jürgen, Strittmatter, Regine und Willmann, Hildegard (1998): Was erhält Menschen gesund? Hrsgg. von der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. Köln
- Berger, Brigitte und Berger, Peter L. (1984): In Verteidigung der bürgerlichen Familie. Frankfurt am Main
- Berger, Peter L. und Luckmann, Thomas (1980, erstmals 1964): Soziale Mobilität und persönliche Identität. In: Thomas Luckmann: Lebenswelt und Gesellschaft. Paderborn, 142-160
- Bertram, Hans (1991): Die Familie in Westdeutschland. Opladen
- Bertram, Hans und Kreher, Simone (1996): Lebensformen und Lebensläufe in diesem Jahrhundert. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 42, 18-30
- Beshers, James M. (1967): Population processes in social systems. New York
- Birg, Herwig und Flöthmann, E.-Jürgen (1992): Biographische Determinanten der räumlichen Mobilität. Hannover
- Bodenmann, Guy (1995): Bewältigung von Stress in Partnerschaften. Der Einfluss von Belastungen auf die Qualität und Stabilität von Partnerschaften. Bern
- Bodenmann, Guy (1997): Streß und Coping als Prozeß. In: Clemens Tesch-Römer, Christel Salewski und Gudrun Schwarz (Hg.): Psychologie der Bewältigung. Weinheim, 74-92
- Bodenmann, Guy und Perrez, Meinrad (1991): Dyadisches Coping – Eine systemische Betrachtungsweise der Belastungsbewältigung in Partnerschaften. In: Zeitschrift für Familienforschung, 3, 4-25
- Bonß, Wolfgang und Kesselring, Sven (2001): Mobilität und Moderne. In: Ulrich Beck und Wolfgang Bonß (Hg.): Reflexive Modernisierung. Frankfurt am Main (im Erscheinen)
- Burkart, Günter (1994): Die Entscheidung zur Elternschaft. Stuttgart
- Burr, Wesley; Klein, Shirley R.; Burr, Robert G.; Doxey, Cynthia; Harker, Brent; Holman, Thomas B.; Martin, Paul. H.; McClure, Russell L.; Parrish, Shawna W.; Stuart, Daniel A.; Taylor, Alan C. und White, Mark (1994): Reexamining family stress: New theory and research. Thousand Oaks
- Cannon, Walter B. (1914): The interrelations of emotions as suggested by recent physiological researches. In: American Journal of Psychology, 25, 81-105
- Cannon, Walter B. (1935): Stresses and strains of homeostasis. In: American Journal of the Medical Sciences, 189, 1-14
- Cavan, Ruth und Ranck, Katherine (1938): The family and the depression. Chicago

- Cebula, Richard J. (1981): *The determinants of human migration*. Lexington
- De Jong, Gordon F. und James T. Fawcett (Hg.) (1981): *Migration decision making*. New York
- Diekmann, Andreas (1995): *Empirische Sozialforschung: Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Hamburg
- Diener, Ed (1984): Subjective well-being. In: *Psychological Bulletin*, 95, 542-575
- Dumon, Wilfried (1993): Changing family patterns in Western Europe. In: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hg.): *Changing families in changing societies*. Sonderheft 21, Wiesbaden, 16-21
- Eisenstadt, Shmuel N. (1954): *The absorption of immigrants: A comparative study based mainly on the Jewish community in Palestine and the State of Israel*. London
- Elder, Glen H. und O'Rand, Ann M. (1995): Adult lives in a changing society. In: Karen S. Cook (ed.): *Sociological perspectives on social psychology*. Boston, 452-475
- Engstler, Heribert (1997): *Die Familie im Spiegel der amtlichen Statistik*. Hrsgg. vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Bonn
- Esser, Hartmut (1980): *Aspekte der Wanderungssoziologie. Assimilation und Integration von Wanderern, ethnischen Gruppen und Minderheiten. Eine handlungstheoretische Analyse*. Darmstadt
- Esser, Hartmut (1991): *Alltagshandeln und Verstehen*. Tübingen
- Esser, Hartmut (1991): Die Rationalität des Alltagshandelns. Eine Rekonstruktion der Handlungstheorie von Alfred Schütz. In: *Zeitschrift für Soziologie* 20, 430-445
- Fairchild Henry P. (1925): *Immigration: A world movement and its American signification*. New York
- Faltermeier, Toni (1994): Subjektive Konzepte von Gesundheit in einer salutogenetischen Perspektive. In: Petra Kolip (Hg.): *Lebenslust und Wohlbefinden. Beiträge zur geschlechtsspezifischen Jugendgesundheitsforschung*. Weinheim, 103-119
- Festinger, Leon (1968): *A theory of cognitive dissonance*. Stanford
- Filipp, Sigrun-Heide (Hg.) (1990): *Kritische Lebensereignisse*. München
- Forschungsinstitut für Ordnungspolitik (FiO) (Hg.) (2000): *Mobilität und flexible Erwerbsbiographien im Urteil der Bevölkerung*. FiO-Brief, 3, 2, 1-7
- Franz, Peter (1984): *Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung*. Frankfurt am Main
- Fromm, Erich (1978): *Haben oder Sein*. Frankfurt am Main
- Gardner, Robert W. (1981): Macrolevel influences on the migration decision process. In: Gordon F. De Jong und James T. Fawcett (eds.) (1981): *Migration decision making*. New York
- Garhammer, Manfred (1996): Auf dem Weg zu egalitären Geschlechtsrollen – Familiäre Arbeitsteilung im Wandel. In: Hans-Peter Buba und Norbert F. Schneider (Hg.): *Familie. Zwischen gesellschaftlicher Prägung und individuellem Design*, Opladen, 319-336
- Gemeinnützige Hertie-Stiftung (Hg.) (1998): *Mit Familie zum Unternehmenserfolg. Impulse für eine zukunftsfähige Personalpolitik*. Frankfurt am Main
- Gerstel, Naomi (1977): The feasibility of commuter marriage. In: Peter J. Stein, Judith Richman und Nathalie Hannon (eds.): *The family - functions, conflicts and symbols*. Reading, 357-367
- Gerstel, Naomi und Gross, Harriet E. (1982): Commuter marriages: A Review. In: *Marriage and Family Review*, 5, 71-95

- Gerstel, Naomi und Gross, Harriet E. (1984). *Commuter marriage: A study of work and family*. New York
- Gottman, John M.; Carrere, Sybil; Buehlman, Kim T.; Coan, James. A. und Ruckstuhl, Lionel (2000): Predicting marital stability and divorce in newlywed couples. In: *Journal of Family Psychology*, 1, 42-58
- Granovetter, Mark (1993): The strength of weak ties. In: *American Journal of Sociology*, 78, 1360-1380
- Gross, Harriet E. (1980): Couples who live apart: Time/place disjunctions and their consequences. In: *Symbolic Interaction*, Fall, 69-81
- Haas, Annette (2000): Regionale Mobilität gestiegen. In: IAB Kurzbericht Nr. 4
- Hackl, Maria (1992): Pendler. Räumliche Bindung und Zwang zur Mobilität. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsort am Beispiel von Wochenendpendlern im Bayerischen Wald. Frankfurt am Main
- Hagemann-White, Carol und Hantsche, Brigitte unter Mitarbeit von Kai Westerburg (1996): Mobilität von Familien und ihre Auswirkungen auf den Zusammenhalt der Generationen. Abschlussbericht einer Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Familie und Senioren. Hannover
- Hägerstrand, Torsten (1957): Migration and area. survey of a sample of Swedish migration fields and hypothetical considerations on their genesis. In: David Hannerberg, Torsten Hägerstrand und Björn Odeving (eds.): *Migration in Sweden*. Lund Studies in Geography, 13 B, Lund, 27-158
- Harmon-Jones, Eddi (1999): *Cognitive dissonance*. Washington
- Heberle, Rudolf (1955): Theorie der Wanderung. Soziologische Betrachtungen. In: *Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*, Bd. 75, S. 1-23.
- Hicks, John R. (1963, zuerst 1932): *The theory of wages*. London
- Hill, Reuben (1949): *Families under stress*. New York
- Hill, Reuben (1958): Generic features of families under stress. In: *Social Casework*, 39, 139-150
- Hochschild, Arlie R. (1990). *The second shift: Working parents and the revolution at home*. London
- Hoffmann-Nowotny, Hans-Joachim (1970): *Migration*. Stuttgart
- Holmes, Thomas H. und Rahe, Richard H. (1967): The Social Readjustment Rating Scale. In: *Journal of Psychosomatic Research*, 11, 213-218
- Hüfken, Volker (Hg.) (2000): *Methoden in Telefonumfragen*. Wiesbaden
- Huinink, Johannes und Wagner, Michael (1989): Regionale Lebensbedingungen, Migration und Familienbildung. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 4, 669-689
- Huinink, Johannes und Wagner, Michael (1998): Individualisierung und die Pluralisierung von Lebensformen. In: Jürgen Friedrichs (Hg.): *Die Individualisierungsthese*. Opladen, 85-106
- Jürges, Hendrik (1998): Beruflich bedingte Umzüge von Doppelverdienern. Eine empirische Analyse mit Daten des SOEP. In: *Zeitschrift für Soziologie*, 5, 358-377
- Kalter, Frank (1994): Pendeln statt Migration. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 3, 460-476
- Kalter, Frank (1997): Wohnortwechsel in Deutschland. Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen. Opladen

- Kalter, Frank (1998): Partnerschaft und Migration. Zur theoretischen Erklärung eines empirischen Effekts. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 2, 283-309
- Kariel, Herbert G. (1963): Selected factors areally associated with population growth due to net migration. In: *Annals of the Association of American Geography*, 53, 210-223
- Kaufmann, Jean-Claude (1994): *Schmutzige Wäsche – zur ehelichen Konstruktion des Alltags*. Konstanz
- Kelle, Udo und Erzberger, Christian (1999): Integration qualitativer und quantitativer Methoden. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 3, 509-531
- Klein, Thomas (2000): *Partnerwahl und Heiratsmuster. Sozialstrukturelle Voraussetzungen der Liebe*. Opladen: Leske + Budrich
- Kobasa, Suzanne C. (1979): Stressful life events, personality and hardiness: An inquiry into hardiness. In: *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 1-11
- Kohli, Martin; Künemund, Harald, Motel, Andreas und Szydlik, Marc (2000): Generationenbeziehungen. In: Martin Kohli und Harald Künemund (Hg.): *Die zweite Lebenshälfte. Gesellschaftliche Lage und Partizipation im Spiegel des Alters-Survey*. Opladen, 176-211
- König, Rene (1974, erstmals 1946): *Materialien zur Soziologie der Familie*. Köln
- Koos, Earl L. (1946): *Families in trouble*. New York
- Koslowski, Meni und Kluger, Avraham (1994): *Commuting Stress. Causes, effects, and methods of coping*. New York
- Krüger, Dorothea und Micus, Christiane (1999): Diskriminiert? Privilegiert? Die heterogene Lebenssituation Alleinerziehender im Spiegel neuer Forschungsergebnisse und aktueller Daten. *ifb-Materialien*, Nr. 1-99, Bamberg
- Landau, Jaqueline C. und Shamir, Boas (1992): Predictors of willingness to relocate for managerial and professional employees. In: *Journal of Organizational Behavior*, 13, 676-680
- Laux, Lothar (1983): Psychologische Streßkonzeptionen. In: Hans Thoma (Hg.): *Theorien und Formen der Motivation. Enzyklopädie der Psychologie*. Göttingen, 453-535
- Laux, Lothar und Schütz, Astrid (1996): *Stressbewältigung und Wohlbefinden in der Familie*. Stuttgart
- Lazarus, Richard S. (1966): *Psychological stress and the coping process*. New York
- Lazarus, Richard S. (1984): Puzzles in the study of daily hassles. In: *Journal of Behavioral Medicine*, 7, 375-389
- Lazarus, Richard S. (1991): *Emotion and adaptation*. New York
- Lazarus, Richard S. (1999): *Stress and emotion*. New York
- Lee, Everett S. (1972): Eine Theorie der Wanderung. In: György Széll (Hg.): *Regionale Mobilität*. München, 115-129
- Lowry, Ira S. (1966): *Migration and metropolitan growth: Two analytical models*. San Francisco
- Lüdtke, Hartmut (1995). Zeitverwendung und Lebensstile. In: Hartmut Lüdtke und Hartmut Schweitzer (Hg.): *Marburger Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung 5*. Marburg
- Lüscher, Kurt (1997): Demographische Annäherungen an die „Pluralität der Lebensformen“. In: *Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 22, 269-309
- Macklin, Eleanor (1987): Nontraditional family forms. In: Marvin B. Sussman und Susan K. Steinmetz (eds.): *Handbook of marriage and the family*. New York, 317-353

- Marel, Klaus (1980): Inter- und Intraregionale Mobilität. Eine empirische Untersuchung zur Typologie der Wanderer am Beispiel der Wanderungsbewegungen der Städte Mainz-Wiesbaden 1973-1974. Boppard
- Masuda, Minoru und Holmes, Thomas H. (1978): Life events: Perceptions and frequencies. In: *Psychosomatic Medicine*, 40, 236-261
- Matthews, Karen A. (1982): Psychological perspectives on the type A behavior pattern. In: *Psychological Bulletin*, 91, 293-323
- McCubbin, Hamilton I. und Patterson, Joan M. (1983a): The family stress process: The double ABC-X model of adjustment and adaptation. In: *Marriage & Family Review*, 6, 7-38
- McCubbin, Hamilton I. und Patterson, Joan M. (1983b): Family transitions: Adaption to stress. In: Hamilton I. McCubbin und Charles R. Figley (eds.): *Stress and the family. Coping with normative transitions*. New York, 5-25
- McCubbin, Marilyn A. und McCubbin, Hamilton I. (1989): Theoretical orientations to family stress and coping. In: Charles R. Figley (ed.): *Treating stress in families*. New York, 3-43
- McGraw, Lori A.; Zvonkovic, Anisa M. und Walker, Alexis J. (2000): Studying postmodern families: A feminist analysis of ethical tensions in work and family research. In: *Journal of Marriage and the Family*, 62, 68-77
- Meier, Bernd (1998): *Zwischen Freiheit und Erstarrung. Wie reagiert die Gesellschaft auf die Mobilität der Wirtschaft?* Köln
- Molitor, Andreas (2000): Umziehen oder absteigen. In: *ZeitPunkte* Nr. 3: *Bewegte Welten*, 56-61
- Myers, Scott M. (1999): Residential mobility as a way of life: Evidence of intergenerational similarities. In: *Journal of Marriage and the Family*, 61, 871-880
- Nauck, Bernhard (1988): *Sozialstrukturelle und individualistische Migrationstheorien. Elemente eines Theorievergleichs*.
- Nave-Herz, Rosemarie; Onnen-Isemann Corinna und Ursula, Oßwald (1996): *Die hochtechnisierte Reproduktionsmedizin. Strukturelle Ursachen ihrer Verbreitung und Anwendungsinteressen der beteiligten Akteure*. Bielefeld
- Nelson, Phillip (1959): Migration, real income and information. In: *Journal of Regional Science*, 1, 43-74
- Niepel, Gabriele (1994). *Soziale Netze und soziale Unterstützung alleinerziehender Frauen*. Opladen
- Nipper, Josef (1975): *Mobilität der Bevölkerung im engeren Umfeld einer Solitärstadt. Eine mathematisch statistische Analyse distanzierter Abhängigkeiten dargestellt am Beispiel des Migrationsfeldes der Stadt Münster*. Gießener Geographische Schriften Nr. 33, Gießen
- Noller, Peter (2000): Globalisierung, Raum und Gesellschaft: Elemente einer modernen Soziologie des Raumes. In: *Berliner Journal für Soziologie*, 1, 21-48
- O'Leary, Ann (1990): Stress, emotion, and human immun function. In: *Psychological Bulletin*, 108, 363-382
- Oberndorfer, Rotraud (1996): Trennung und Scheidung und wie Kinder darauf reagieren. In: *LBS-Initiative Junge Familie* (Hg.): *Trennung, Scheidung und Wiederheirat*. Weinheim
- Ott, Erich (1990): Entwicklung und Probleme arbeitsbedingten Pendelns. In: Erich Ott (Hg.): *Arbeitsbedingtes Pendeln*. Marburg, 21-44
- Ott, Erich und Gerlinger, Thomas (1991): *Die Pendlergesellschaft*. Köln
- Parsons, Talcott (1959): The social structure of the family. In: Ruth N. Anshen (ed.). *The family: Its function and destiny*. New York



- Petersen, William (1972): Eine allgemeine Typologie der Wanderung. In: György Széll (Hg.): Regionale Mobilität. München, 95-114
- Psephos (1999): Befragung akademischer Nachwuchskräfte August/September 1999 im Auftrag der Zeitschrift „Junge Karriere“.
- Punch, Keith F. (1998): Introduction to social research. London
- Rahe, Reuben H. und Arthur, Ransom J. (1978): Life change and illness studies: Past history and future directions. In: Journal of Human Stress, 4, 3-15
- Ravenstein Ernest G. (1972): Die Gesetze der Wanderung II. In: György Széll (Hg.): Regionale Mobilität. München, 65-94
- Reuband, Karl-Heinz (2000): Telefonische und postalische Bevölkerungsbefragung in Ostdeutschland. Auswirkungen auf das Antwortverhalten. In: Volker Hüfken (Hg.): Methoden in Telefonumfragen. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, 201-224
- Rindfuss, Ronald R. und Stephan, Elizabeth (1990): Marital noncohabitation: Separation does not make the heart grow fonder. In: Journal of Marriage and the Family, 52, 259-270
- Saunders, Harold W. (1956): Human migration and social equilibrium. In: Joseph J. Spengler und Otis D. Duncan (eds.): Population theory and policy. Glencoe, 219-229
- Schimank, Uwe (2000): Handeln und Strukturen. Weinheim
- Schneewind, Klaus A. (1991): Familienpsychologie. Stuttgart
- Schneider, Norbert F. (1994): Familie und private Lebensführung in West- und Ostdeutschland. Eine vergleichende Analyse des Familienlebens 1970-1992. Stuttgart
- Schneider, Norbert F. (1996): Partnerschaften mit getrennten Haushalten in den neuen und alten Bundesländern. In: Walter Bien (Hg.): Familie an der Schwelle zum neuen Jahrtausend. Opladen, 88-97
- Schneider, Norbert F. und Matthias-Bleck, Heike (1999): Moderne Familie – altes Recht? Zur Situation des am überkommenen Normalitätskonzept von Familie und Lebenslauf orientierten Rechtssystems aus soziologischer Perspektive. In: Friedrich W. Busch; Bernhard Nauck und Rosemarie Nave-Herz (Hg.): Aktuelle Forschungsfelder der Familienwissenschaft. Familie und Gesellschaft, Band 1. Würzburg, 185-210
- Schneider, Norbert F.; Rosenkranz, Doris und Limmer, Ruth (1998): Nichtkonventionelle Lebensformen. Entstehung, Entwicklung, Konsequenzen. Opladen
- Seligman, Martin E. (1999): Erlernte Hilflosigkeit. Basel
- Selye, Hans (1974): Stress. Bewältigung und Lebensgewinn. München
- Selye, Hans (1976a): Stress in health and disease. Boston
- Selye, Hans (1976b): The stress of life (revised edition). New York
- Sennett, Richard (1998): Der flexible Mensch. Frankfurt am Main
- Sennett, Richard (2000): Die Grenze der Flexibilität. In: Süddeutsche Zeitung vom 13. April
- Sina, Stefan (1997): „Recht auf Elternschaft?“ Zeitschrift für das gesamte Familienrecht, 44, 862-866
- Singly, Francois de (1994): Die Familie der Moderne. Konstanz
- Sjaastad Larry A. (1962): The costs and returns of human migration. In: Journal of Political Economy, 70, 80-93
- Somermeijer, Willem H. (1961): Een analyse van de binnenlands migratie in Nederland tot 1947 en van 1948-1957. In: Statistische en Econometrische Onderzoekingen, 115-174
- Sorokin, Pitrim A. (1964, erstmals 1927): Social and cultural mobility. London
- Speare Alden Jr. et al. (1974): Residential mobility, migration, and metropolitan change. Cambridge

- Spellerberg, Annette (1996): Soziale Differenzierung durch Lebensstile. Eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland. Berlin
- Steinkohl, Franz und Sumpf, Joachim (Hg.) (1999): Automobilität als gesellschaftliche Herausforderung. München
- Stewart, John Q. (1948): Empirical mathematical rules concerning the distribution and equilibrium of population. In: *Geographical Review*, 37, 461-485
- Stouffer, Samuel A. (1940): Intervening opportunities: A theory relating mobility and distance. In: *American Sociological Review*, 5, 845-867
- Stouffer, Samuel A. (1962): *Social research on test ideas*. Glencoe
- Tashakkori, Abbas und Teddlie, Charles (1998): *Mixed methodology. Combining qualitative and quantitative approaches*. Thousand Oaks
- Taylor, Ronald C. (1969): Migration and motivation: A study of determinants and types. In: John A. Jackson (ed.): *Migration*. Cambridge, 99-133
- Todaro, Michael P. (1976): A model of labor migration and urban unemployment in less developed countries. In: *The American Economic Review*, 59, 138-148
- Urry, John (2000): *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. London
- Vanberg, Viktor (1975): *Die zwei Soziologien*. Tübingen
- Vaskovics, Laszlo A.; Rupp, Marina und Hofmann, Barbara (1997): *Nichteheliche Lebensgemeinschaften. Eine soziologische Längsschnittstudie*. Opladen
- Vaskovics, Laszlo A. und Rost, Harald (1999). *Väter und Erziehungsurlaub*. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 179. Stuttgart
- Vossel, Gerhard (1987): Stress conceptions in life event research: Towards a person-centred perspective. In: *European Journal of Personality*, 1, 123-140
- Wagner, Michael (1989): *Räumliche Mobilität im Lebensverlauf*. Stuttgart
- Wagner, Michael und Franzmann, Gabriele (2000): Die Pluralisierung der Lebensformen. In: *Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 25, 151-173
- Weber, Hannelore (1997): *Soziale Regeln in der Wahrnehmung und Bewältigung von Belastungen*. Bericht an die Deutsche Forschungsgemeinschaft. Greifswald: Universität, Institut für Psychologie
- Wolpert, Julian (1965): Behavioral aspects of the decision to migrate. In: *Papers and proceedings of the Regional Science Association*, 15, 159-169
- Wood, Julia T. und Duck, Steve (eds.) (1995): *Under-studied relationships*. Thousand Oaks
- Zahn, Friedrich (1918): *Familie und Familienpolitik*. Berlin
- Zipf George K. (1946): The P1 P2/D hypothesis of the intercity movement of persons. In: *American Sociological Review*, 11, 677-686
- weitere Quellen:
- [www.ImmoScout24.de](http://www.ImmoScout24.de) vom 7.12.1999
- [www.diw.de/deutsch/sop/](http://www.diw.de/deutsch/sop/) vom 20.12.2000
- [www.jobware.de](http://www.jobware.de) vom 8.1.2001
- [www.uth.tmc.edu/family](http://www.uth.tmc.edu/family) vom 10.1.2001
- Die Zeit (1999): Nr. 28



## Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Grafik 1: Komponenten der Mobilitätsentscheidung.....	34
Tabelle 3.1: Übersicht über die standardisierten Interviews.....	46
Tabelle 3.2: Übersicht über die leitfadenorientierten Interviews.....	47
Tabelle 3.3: Das Setting der Telefoninterviews in den verschiedenen Erhebungsphasen.....	48
Tabelle 4.1: Verbreitung und Charakteristika mobiler und nicht mobiler Lebensformen.....	61
Tabelle 5.1: Gründe für das Fernpendeln, Rankingliste .....	64
Tabelle 5.2: Gründe für einen Umzug mit anschließendem Fernpendeln, Rankingliste .....	65
Tabelle 5.3: Vorteile des Fernpendelns, Rankingliste.....	66
Tabelle 5.4: Nachteile des Fernpendelns, Rankingliste .....	67
Tabelle 5.5: Gründe für die Lebensform Shuttle.....	70
Tabelle 5.6: Vorteile des Wochenendpendelns, Rankingliste.....	72
Tabelle 5.7: Nachteile des Wochenendpendelns, Rankingliste .....	73
Tabelle 5.8: Gründe für einen mobilen Beruf .....	76
Tabelle 5.9: Vorteile eines mobilen Berufes, Rankingliste.....	77
Tabelle 5.10: Nachteile eines mobilen Berufes, Rankingliste .....	78
Tabelle 5.11: Vorteile der Lebensform Fernbeziehung, Rankingliste .....	82
Tabelle 5.12: Nachteile der Lebensform Fernbeziehung, Rankingliste.....	82
Tabelle 5.13: Gründe für einen Fernumzug, Rankingliste .....	84
Tabelle 5.14: Vorteile von Umzugsmobilität, Rankingliste.....	86
Tabelle 5.15: Gründe für die Ablehnung des Stellenangebotes, Rankingliste.....	89
Tabelle 5.16: Vorteile von Rejectors, Rankingliste .....	90
Tabelle 5.17: Nachteile von Rejectors, Rankingliste .....	91
Tabelle 5.18: Gründe für Ortsfestigkeit, Rankingliste .....	93
Tabelle 5.19: Vorteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste.....	94
Tabelle 5.20: Nachteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste .....	95
Tabelle 5.21: Familiäre und berufliche Situation mobiler und nicht mobiler Lebensformen.....	99
Tabelle 5.22: Ökonomische Situation .....	102
Tabelle 5.23: Vergleiche zu Freiwilligkeit, Belastung und geplanter Dauer der Lebensform .....	106
Tabelle 5.24: Soziodemographische Merkmale .....	108
Tabelle 5.25: Einstellungen zu Mobilität .....	110
Tabelle 5.26: Der wichtigste Lebensbereich (Rang 1 <sup>a</sup> ) in Abhängigkeit von der Lebensform .....	111
Tabelle 5.27: Wertvorstellungen „Sicherheit versus Neugier“ .....	113
Tabelle 5.28: Wertvorstellungen Ehe und Familie <sup>a</sup> .....	115
Tabelle 5.29: Soziodemographische Merkmale der Partner im Vergleich zur mobilen Person.....	119
Tabelle 5.30: Vorteile des Fernpendelns - Partnersicht, Rankingliste .....	120
Tabelle 5.31: Nachteile des Fernpendelns - Partnersicht, Rankingliste.....	121
Tabelle 5.32: Vorteile des Wochenendpendelns, Rankingliste.....	122
Tabelle 5.33: Nachteile des Wochenendpendelns - Partnersicht, Rankingliste.....	123
Tabelle 5.34: Vorteile eines mobilen Berufs- Partnersicht, Rankingliste .....	124
Tabelle 5.35: Nachteile eines mobilen Berufes - Partnersicht, Rankingliste.....	124
Tabelle 5.36: Vorteile von Umzugsmobilität - Partnersicht, Rankingliste .....	125
Tabelle 5.37: Vorteile von Rejectors - Partnersicht, Rankingliste.....	127
Tabelle 5.38: Vorteile von Ortsfestigkeit, Rankingliste.....	128

---

Tabelle 5.39: Bewertung der Mobilität des Partners, Belastung und Einstellungen der Partner .....	130
Tabelle 5.40: Vergleich der Belastung und der persönlichen Prioritäten von mobiler Person und ihrem Partner <sup>a</sup> .....	133



Tabelle 4.1: Verbreitung und Charakteristika mobiler und nicht mobiler Lebensformen

Datensatz	Umzugsmobile		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbeziehungen				Ortsfeste	
	SOEP 1997		Mikrozensus 1996		SOEP 1997		Mikrozensus 1996		SOEP 1997				SOEP 1997	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
<b>1) Grundgesamtheit des jeweiligen Datensatzes: Erwerbstätige* zw. 20-59 Jahren</b>	6.655	100	237.778	100	6.655	100	237.778	100	6.655	100	6.655	100	6.655	100
<b>2) Personen in der jeweiligen Mobilitätsform (% v. 1)</b>	115	2	9.780	4	229	3	4.544	2	603	9	2.960	45	2.960	45
<b>3) Personen mit Partner** in der jeweiligen Mobilitätsform (% v. 2)</b>	52	45	6.967	71	208	91	1.900	42	603	100	2.560	86	2.560	86
<b>4) Personen mit Kind und Partner in der jeweiligen Mobilitätsform (% v. 3)</b>	40	77	3.384	49	111	53	480	25	51	8	1.286	50	1.286	50
<b>Gruppenbeschreibung (Bezugsgröße: Personen mit Partner in der jeweiligen Mobilitätsform (3))</b>														
<b>Bundesland***</b>														
<b>ABL</b>	44	1	7.219	4	136	3	1.492	1	460	10	1.582	34	1.582	34
<b>NBL</b>	8	0,5	2.560	6	93	5	409	1	143	7	978	50	978	50
<b>Geschlecht</b>														
									bei Eltern		sonstiges			
<b>Männer</b>	27	52	5.323	76	165	79	1.389	73	170	59	158	51	1.476	58
<b>Frauen</b>	25	48	1.644	24	43	21	511	27	120	41	155	49	1.084	42
<b>Familienstand</b>														
<b>Anteil der Verheirateten</b>	17	33	5.995	86	155	75	1.531	81	3	1	20	6	1.948	76
<b>Altersverteilung</b>														
<b>20 bis unter 30</b>	25	48	848	12	36	17	350	18	238	82	122	39	392	15
<b>30 bis unter 40</b>	24	46	2.361	34	81	39	473	25	45	16	97	31	1.001	39
<b>40 bis unter 50</b>	3	6	2.093	30	62	30	548	29	7	2	60	19	742	29
<b>50 bis unter 60</b>	-	-	1.665	24	29	14	529	28			34	11	425	17
<b>Bildung****</b>														
<b>niedrig (ohne Abschluss, Hauptschule oder POS 8. Klasse)</b>	6	12	2.124	31	84	42	411	22	95	34	94	32	975	39
<b>mittel (Realschule oder POS 10. Klasse)</b>	17	34	1.135	21	70	35	278	15	98	35	93	31	1.056	41
<b>hoch ((Fach-)Abitur, Fachhochschulreife)</b>	27	54	1.992	16	46	23	883	47	89	32	111	37	499	20
<b>POS (8. und 10. Klasse zusammen)*****</b>			1.494	29			240	13						

Ohne Erziehungsurlaub und Arbeitslosigkeit.; \*\* Im Mikrozensus nur Personen in einer Ehe oder nichtehelichen Lebensgemeinschaft (NEL); \*\*\* Anteil der jeweiligen Mobilitätsform (2) an der Grundgesamtheit (1) in den NBL bzw. ABL.; \*\*\*\* Ohne Abschluss und ohne Angaben wurde nicht ausgewiesen; \*\*\*\*\* Im Mikrozensus wurde nicht nach 8. und 10 Klasse POS unterschieden, so dass diese gesondert ausgewiesen werden müssen.





