

Berufsmobilität und Lebensform

Berufsmobilität und Lebensform

Sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?

Norbert F. Schneider
Ruth Limmer
Kerstin Ruckdeschel

Band 208
Schriftenreihe des Bundesministeriums
für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Verlag W. Kohlhammer

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Schneider, Norbert F.:

Berufsmobilität und Lebensform : sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit der Familie vereinbar? / Norbert F. Schneider; Ruth Limmer; Kerstin Ruckdeschel. [Hrsg. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend] – 1. Auflage. – Stuttgart : Kohlhammer 2002

(Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Bd. 208)
ISBN 3-17-017471-1

In der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend werden Forschungsergebnisse, Untersuchungen, Umfragen usw. als Diskussionsgrundlage veröffentlicht. Die Verantwortung für den Inhalt obliegt der jeweiligen Autorin bzw. dem jeweiligen Autor.

Alle Rechte vorbehalten. Auch fotomechanische Vervielfältigung des Werkes (Fotokopie/Mikrokopie) oder von Teilen daraus bedarf der vorherigen Zustimmung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.

Herausgeber: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
10118 Berlin

Titelgestaltung: 4 D Design Agentur, 51427 Bergisch-Gladbach

Gesamtherstellung: DCM • Druckcenter Meckenheim, 53340 Meckenheim

Verlag: W. Kohlhammer GmbH
2002

Verlagsort: Stuttgart
Printed in Germany

Gedruckt auf chlorfrei holzfrei weiß Offset

Vorwort

Die Dynamik des Arbeitsmarktes fordert von allen Beteiligten ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität. Dies stellt eine besondere Herausforderung für Familien dar. Das Zusammenleben in der Familie ist ein ebenso schützenswertes Gut wie der Erhalt von Arbeitsplätzen. Deshalb besteht eine wichtige familienpolitische Aufgabe darin, eine „work & life-balance“ zwischen den privaten und öffentlichen Interessen herzustellen.

Da in Zeiten der Globalisierung die Förderung von Mobilität eine immer wichtigere Rolle spielt, setzt sich das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend in besonderer Weise dafür ein, dass in diesem Bereich zeitnah konkrete Fortschritte erzielt werden.

Damit gezielte familienpolitische Maßnahmen zur Förderung von Mobilität für Familien entwickelt werden können, mussten zunächst gesicherte Erkenntnisse über die Situation und den Handlungsbedarf gewonnen werden. Bislang lagen zuverlässige und aktuelle Daten in Deutschland für diesen gesellschaftspolitisch so bedeutenden Bereich nicht vor. Um dieses Defizit zu beheben und eine Handlungsgrundlage zu schaffen, hat das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend – zusammen mit dem bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit – die vorliegende Studie in Auftrag gegeben. Sie wurde am Staatsinstitut für Familienforschung an der Universität Bamberg und am Institut für Soziologie an der Universität Mainz erstellt und hat bereits beim ersten Bekanntwerden ihrer Ergebnisse große Beachtung in der Öffentlichkeit, bei den Medien sowie auf Seiten der Arbeitgeber gefunden.

Es ist das Verdienst dieser Studie, einen fachlich fundierten Dialog zwischen Wissenschaft, Politik und Wirtschaft angestoßen zu haben, der zum Ziel hat, Modelle für eine familienfreundlichere Personalpolitik in Deutschland zu entwickeln und in die Praxis umzusetzen. Um diesem Ziel in absehbarer Zeit näher zu kommen, ist eine weite Verbreitung des Daten- und Faktenmaterials erforderlich, das in dieser Studie erstmalig zusammengetragen und analysiert wurde. Ich wünsche daher diesem Band unserer Schriftenreihe eine weite Verbreitung und eine weiterhin intensive Rezeption.



Dr. Christine Bergmann
Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

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.

Norbert F. Schneider
Mainz, im Februar 2001

Inhaltsverzeichnis

1	Mobilität und Mobilsein in Zeiten von Individualisierung und Globalisierung	15
1.1	Mobilität als Schlüsselbegriff der Moderne	15
1.2	Mobilität und Lebensform: Fragen und Thesen zu einem schwierigen Verhältnis.....	22
1.3	Berufsmobilität im Lebenslauf	27
1.4	Berufsmobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive....	28
2	Berufsmobilität und Lebensform: Zum Stand der Forschung	32
2.1	Zum Wandel der Familie – Familiensoziologische Anmerkungen.....	32
2.2	Soziologische Migrationstheorien.....	36
2.2.1	Einleitung.....	36
2.2.2	Typisierungen von Wanderung.....	36
2.2.3	Makrotheorien.....	37
2.2.4	Mikrotheorien.....	42
2.2.5	Fazit.....	48
2.3	Psychologische und familiensoziologische Stresstheorien ..	50
2.3.1	Individuumsbezogene Theorien	51
2.3.2	Stresskonzeptionen auf der Ebene von Partnerschaft und Familie	54
2.3.3	Fazit.....	57
3	Die Konzeption der Studie	59
3.1	Methodologische Vorbemerkungen.....	59
3.2	Spezifische Forschungsfragen	62
3.3	Forschungsdesign	64

3.4	Das Telefoninterview – eine attraktive Alternative zu den klassischen Befragungsformen	67
3.4.1	Das vollstandardisierte Telefoninterview	69
3.4.2	Das leitfadengeführte Telefoninterview – eine neue Methode der qualitativen Datenerhebung	72
3.4.3	Fazit	77
4	Zur Verbreitung mobiler Lebensformen in Deutschland –	78
	Ergebnisse von Analysen des Mikrozensus und anderer repräsentativer Daten	78
4.1	Kurzbeschreibung der analysierten Datensätze	78
4.2	Ergebnisse	79
5	Merkmale mobiler und nicht mobiler Lebensformen	
	Ergebnisse der standardisierten Befragung	86
5.1	Unterschiede und Gemeinsamkeiten mobiler und nicht mobiler Lebensformen	87
5.1.1	Mobilitätsinduzierte und familiensoziologisch relevante Merkmale der Lebensformen	87
5.1.2	Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen	132
5.2	Wer ist wie mobil?	145
5.2.1	Soziodemographische und Persönlichkeitsmerkmale mobiler Personen	145
5.2.2	Unterscheiden sich mobile und nicht mobile Personen?	155
5.3	Wer sind die Partner mobiler und nicht mobiler Personen? .	157
5.3.1	Merkmale und Einstellungen der Partner	157
5.3.2	Partnerschaftskonstellationen – Egalität oder Komplementarität?	175
5.4	Vergleich mobiler und nicht mobiler Lebensformen – zusammenfassendes Fazit	179
6	Entwicklung, Gestaltung und Bedeutung mobiler Lebensformen. Ergebnisse der Leitfadeninterviews	182
6.1	Entstehungszusammenhänge mobiler Lebensformen	183

6.1.1	Zwischen Selbstbestimmung und Zwang – Mobilitätsentscheidungen aus theoretischer Perspektive.....	184
6.1.2	Mobilitätsanlässe	188
6.1.3	Zur Entstehung der mobilen Lebensform aus Sicht der Partner	195
6.1.4	Subjektiv wahrgenommene Entscheidungsspielräume	200
6.1.5	Merkmale des Entscheidungsprozesses	201
6.1.6	Wer ist am Entscheidungsprozess beteiligt?	205
6.1.7	Warum so und nicht anders? – Gründe für die gewählte Lebensform.....	208
6.1.8	Typische Ausgangskonstellationen der einzelnen Lebensformen.....	210
6.1.9	Zusammenfassung	218
	Exkurs: Multimobile Lebensformen	220
6.2	Mobile Lebensformen – dauerhafte Arrangements oder Übergangslösungen?	224
6.2.1	Die Permanenz mobiler Lebensformen in den weiteren Lebensplänen	226
6.2.2	Berufliche, familiale oder persönliche Umstände – Welche Gründe sprechen für Stabilität oder Veränderung?	229
6.2.3	Mobile Lebensformen in den weiteren Lebensplänen – Welche konkreten Veränderungsabsichten bestehen?	235
6.2.4	Unklare Zukunftsperspektiven – Warum sind manche mobile Lebensformen schwer planbar?.....	236
6.3	Andersartig oder normal? Mobile Lebensformen in der Selbst- und Fremdwahrnehmung	240
6.3.1	Andersartig oder normal? Zur Bewertung der eigenen Lebensform.....	241
6.3.2	Mobile und nicht mobile Lebensformen in der Wahrnehmung Dritter	246
6.4	Familie – Beruf – Mobilität: Zur wechselseitigen Bedeutung privater und beruflicher Optionen und Obligationen	253

6.4.1	Verzögert oder verhindert Berufsmobilität die Familienentwicklung?	254
6.4.1.1	Auswirkungen der beruflichen Situation auf die Familienentwicklung	255
6.4.1.2	Auswirkungen der beruflichen Situation auf die Partnerschaft	266
6.4.2	Partnerschaft und Familie – ein Mobilitätshindernis?	275
6.4.2.1	Verringern Partnerschaft und Familie die Mobilitätsbereitschaft?	275
6.4.2.2	Welchen Einfluss haben Familie bzw. Partnerschaft auf die Art der Mobilität?	278
6.4.3	Familienentwicklung, Partnerschaft und Berufsmobilität – Fazit	285
6.4.4	Gesteuert oder „einfach ergeben“: Die Biographie als Projekt?	289
6.5	Gestaltung des beruflichen und privaten Alltags mobiler Lebensformen.....	300
6.5.1	Zeitliche Gestaltung der Erwerbstätigkeit mobiler und nicht mobiler Personen	303
6.5.1.1	Der Arbeitsweg mobiler Zielpersonen – „Arbeit“ oder „Freizeit“?	303
6.5.1.2	Regelarbeitszeit vs. faktische Arbeitszeit	308
6.5.1.3	Berufliche Mobilität von Arbeitnehmern – Nutzen oder Kostenfaktor für Arbeitgeber?	311
6.5.2	Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft unter der Rahmenbedingung „beruflicher Mobilität“	312
6.5.2.1	Rahmenbedingungen der Aufgabenverteilung und der Freizeitgestaltung	313
6.5.2.2	Verteilung familialer Aufgaben bei Getrenntsein	314
6.5.2.3	Freizeitgestaltung ohne Partner bzw. Familie	323
6.5.2.4	Kommunikation zwischen den Partnern und mit den Kindern während der berufsbedingten Abwesenheit.....	326
6.5.3	Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft in gemeinsam verbrachten Zeiten	327

6.5.3.1	Verteilung familialer Aufgaben – zwischen Beteiligung und Rückzug.....	327
6.5.3.2	Freizeitgestaltung am Wochenende – ein Balanceakt zwischen Familie, sozialen Kontakten und individueller Erholung	330
6.5.4	Familien mit Kindern unter zehn Jahren – Wer kümmert sich in mobilen Lebensformen um die Kinder?	332
6.5.4.1	Unterstützung durch das soziale Netz in Zeiten der Abwesenheit des mobilen Partners	333
6.5.4.2	Die Beteiligung des Partners/der Partnerin in gemeinsam verbrachten Zeiten.....	334
6.5.5	Auswirkungen der Mobilität auf Freundschaftsbeziehungen	336
6.5.6	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	337
6.6	Belastungen und Vorzüge mobiler und nicht mobiler Lebensformen.....	340
6.6.1	Belastungen und Vorzüge aus Sicht der mobilen Personen	345
6.6.1.1	Belastungen und Vorzüge im Überblick	345
6.6.1.2	Welche Belastungen sind mit welcher mobilen Lebensform verbunden?.....	347
6.6.1.3	Welche Vorzüge hat berufliche Mobilität, welche Vorzüge Sesshaftigkeit?	362
6.6.1.4	Welche Vorzüge sind mit welcher mobilen Lebensform verbunden?.....	366
6.6.1.5	Die Bedeutung ausgewählter soziodemographischer Merkmale für das Erleben von Belastungen und Vorzügen .	373
6.6.2	Die Perspektive der Partner	379
6.6.2.1	Belastungen und Vorzüge im Überblick	379
6.6.2.2	Welche Belastungen entstehen für Partner in mobilen Lebensformen?.....	381
6.6.2.3	Vorzüge mobiler und nicht mobiler Lebensformen aus der Perspektive der Partner	388
6.6.3	Belastungen und Vorzüge – die Perspektive beider Partner	395

6.6.3.1	Wie wird die eigene Lebensform auf der Paarebene bewertet?	395
6.6.3.2	Entstehen für Mobile und Sesshafte die gleichen Belastungen oder Vorzüge wie für ihre Partner?.....	397
6.6.4	Fazit.....	401
6.7	Mobilitätsinduzierte Belastungen – Welche Entlastungsmöglichkeiten sehen die Betroffenen?.....	404
6.7.1	Genutzte und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen und im privaten Bereich im Überblick.....	407
6.7.2	Die konkreten Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich	410
6.7.3	Die konkreten Entlastungsmöglichkeiten im Privatbereich...	419
6.7.4	Fazit.....	422
7	Familie und Beruf in einer mobilen Gesellschaft	
	Folgerungen und Ausblicke	428
	Literaturverzeichnis	443

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 Ar-

rangements 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 Zugehörig-

keit 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 Mobilitätserfordernisse 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. Wochenendpendeln, Fernpendeln oder Fernbeziehungen sind verbreitete Formen, berufliche Mobilitätserfordernisse 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, Berufs-

erfolg 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 famili-

alen 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 Bran-

chen 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, begleitet 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 Mobilitätserfordernissen 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 Mobilitätserfordernisse.
- 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 ge-

meinsamen 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*“ (variiierende 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 Haushalt variiert. Diese Mobilitätsanforderungen 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 Mobilitätsanforderungen konfrontiert wurden.
- „*Rejectors*“ oder „*Mobilitätsverweigerer*“ sind Personen, die kürzlich ein konkretes berufliches Mobilitätsanforderung 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 ei-

ne 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 bedürfnisorientierter 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 bedeutendste 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 außergesteuerte 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 Ar-

beitswelt 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 Mobilitätserfordernissen 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 durchaus 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. Bemerkenswert 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 Migrationstypen 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 Wanderungstypen 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 niedrigerem 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 Variab-

len 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 Aggregatebene 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 überein-

stimmen. 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 ermitteln 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. Entscheidet es sich dagegen für die dritte Möglichkeit, Migration, dann werden Informationen über mögliche andere Wohnorte und die entspre-

chenden 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 (S. 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 Ehepartnern 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 Kinder 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), 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 zehnjähriger 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.

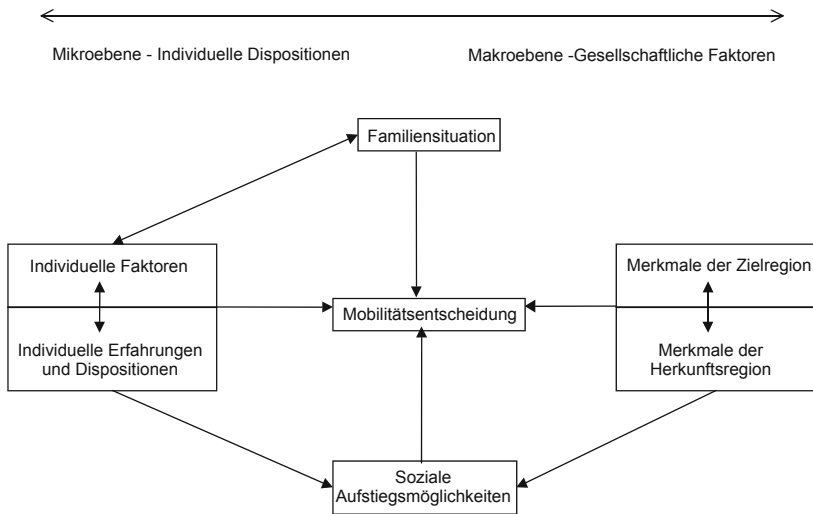
2.2.5 Fazit

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 Situa-

tion 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 Mobilitätserfahrungen 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 familiäre 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 Be-

schreibung 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 physiologi-

sche 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 Anpassungsleistungen 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 Belastungsausmaßes eines Ereignisses einbezogen (Filipp 1990; Vossell 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 er-

mittelt. 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 Perez (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 ein-

geführt: 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 einer 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 deter-

ministische 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 zumeist 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 Mobilitätserfordernisse 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 Mobilitätserfordernissen 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. familiäre Lebensformen aus?* Es werden Informationen zur Mobilitätsform (u.a. Haushaltsentwicklung, Alltagsorganisation, Merkmale der Mobilität), zu strukturellen Merk-

- malen 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. familiäre Lebensform auf Mobilitätsanforderungen abzustellen?* Individuelle Motive und äußere Anforderungen, 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 Anforderungen bislang widersetzen, 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 399 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
Σ	488	298

Zum Teil aufgrund bestimmter Merkmale, zum Teil zufällig ausgewählt, wurden mit 326 von diesen Personen leitfadensorientierte 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 leitfadensorientierten 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	180	129

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:* Fahrzeiten 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</i> (Gruppenzuordnung, Terminvereinbarung)	Vollstandardisierter Fragebogen	10 Minuten
<i>Erster Untersuchungstermin</i> (Standardisierte Befragung von 786 UntersuchungsteilnehmerInnen)	Vollstandardisierter Fragebogen	30 Minuten; 20 Minuten bei Partnerinterviews
<i>Zweiter Untersuchungstermin</i> (Qualitative Befragung von 309 Personen, die bereits am ersten Untersuchungstermin teilgenommen hatten)	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: „Ein Moment bitte, ich muss jetzt blättern“). Bei Pausen der UntersuchungsteilnehmerIn-

nen 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).¹ 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 Termenschwierigkeiten 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?*
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

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

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 Interesse 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 paraverbaler 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 stringendere 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 werden². Auf eine Auswertung des DJI-Familienveys, 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

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

wiederholt wird³. 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 Fernbeziehungen 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

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

worden sein muss⁴. 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 sind⁵ 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)⁶. 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 beinhalten weder die Gründe für den Umzug noch die Entfernung, so dass sie nicht weiter genutzt werden können.

Ferpendler

Ferpendler 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 Ferpendler einzustufen.

4 Für eine vollständige Definition der Gruppen und eine genauere Erklärung, siehe Kapitel 1.2

5 Umzug meint hier Haushaltswechsel.

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

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 Zweit-

wohnungen 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 anderen 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.

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	%		
Altersverteilung														
20 bis unter 30	25	48	848	12	36	17	350	18	238	82	122	39	392	15
30 bis unter 40	24	46	2.361	34	81	39	473	25	45	16	97	31	1.001	39
40 bis unter 50	3	6	2.093	30	62	30	548	29	7	2	60	19	742	29
50 bis unter 60	-	-	1.665	24	29	14	529	28			34	11	425	17
Bildung****														
niedrig (ohne Abschluss, Hauptschule oder POS 8. Klasse)	6	12	2.124	31	84	42	411	22	95	34	94	32	975	39
mittel (Realschule oder POS 10. Klasse)	17	34	1.135	21	70	35	278	15	98	35	93	31	1.056	41
hoch ((Fach-)Abitur, Fachhochschulreife)	27	54	1.992	16	46	23	883	47	89	32	111	37	499	20
POS (8. und 10. Klasse zusammen)*****			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.

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 Deskription 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%)⁷ 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.

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

Die Gruppe der berufsbedingten⁸ 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%⁹ (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 aufzubauen“¹⁰. 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).

8 Mit *berufsbedingten Pendlern* sind im Folgenden immer Pendler gemeint, die zum Arbeitsort *hinpendeln*.

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

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

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 Erbschaft 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 aufgeben¹¹.

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 Großstädte¹² (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.

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

12 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.

• *Familiensituation*

Fernpendler sind zum überwiegenden Teil (89%, n=58) verheiratet, davon acht wiederverheiratet. 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%¹³ (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 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

13 von allen Fernpendlern

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 Lebensform¹⁴.

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 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).

14 Aufgrund der geringen Variablenanzahl wurde auf eine Faktoranalyse verzichtet.

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%)¹⁵:

- 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 gleich-

¹⁵ Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

zeitig 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 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“¹⁶ 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.

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) „verzichten (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 lang-

16 Originalzitat Fragebogen

fristig 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 Nebenwohnsitz. 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)¹⁷ 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 Wunschkinderzahl 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) Teil-

¹⁷ aller Shuttles mit Kindern im Haushalt

zeit, 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 vollwerbstätigen 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 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%)¹⁸:

- *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

¹⁸ Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

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 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 an-

gestrebte 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 Ortsverbundenheit 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 Karrieremöglichkeiten. 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 erge-

ben (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 wieder-verheiratet. 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 eigenen 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 Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	22	39 (73)

Quelle: Standardisierte Befragung

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

- 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

¹⁹ Faktoranalyse; Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

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, 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 Verdienstmöglichkeiten 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 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 sich²⁰. 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

20 Pearson'scher Korrelationskoeffizient = .49; signifikant bei 0,01

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.

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- oder hauptberuflich sind. Eine tatsächliche Arbeitszeit zwischen 38 und 40 Wochenstunden haben aber nur 25% (n=18) der voll- oder hauptberuflichen 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). Fi-

nanzielle 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 Angabe in Klammern nur für Personen mit erwerbstätigem Partner	67 (18)	41 (58)

Quelle: Standardisierte Befragung

* auch im Sinne von Ausbildung

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 su-

chen 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 vollerbstätigt, 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 Unterstützung 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 Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	19 (17)	28 (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%)²¹:

- 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)

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

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 aufgebaut 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 einem 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 denjenigen 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 vollzeitbeschäftigt 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 ver-

bunden 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%)²²:

- 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=6²³). (erklärte Varianz: 17%)

²² Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

²³ nur Personen mit Kindern im Haushalt

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 eingeeengt.

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%)²⁴:

- Beschränkung: Man hat das Gefühl, durch mangelnde Mobilität etwas zu verpassen, man fühlt sich belächelt und eingeeengt. „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

²⁴ Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung

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 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 Mobilitätserfordernis 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 El-

tern. 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 vollerbstätigt, 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 Angabe in Klammern: nur Personen mit Kindern im Haushalt	22 (18)	40 (51)

Quelle: Standardisierte Befragung

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

- *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

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

und ebenso viele fürchten eine mit der Zeit wachsende Abhängigkeit vom Arbeitgeber.

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%)²⁶:

- Beschränkung: Man hat das Gefühl etwas zu verpassen (11%; n=9), man fühlt sich belächelt (n=2) und eingeeengt (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

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

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 bemühen. 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 Mobili-

tät. 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 selbstständig 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 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 familiäre 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 Mittelwertvergleiches²⁷ der Bewertungen, denen eine fünfstufige Likertskala²⁸ zugrunde liegt, bestätigt sich der erste Eindruck: Es lassen sich drei Gruppen bilden, wobei die Unterschiede zwischen Umzugsmobilen und Rejectors signifikant sind²⁹:

1. Umzugsmobile
2. Varimobile, Fernbeziehungen³⁰, 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.

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 wurden³¹. Im Anschluss werden die subjektiven Folgen für die Partnerschaft untersucht.

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

28 1=sehr positiv bis 5=sehr negativ

29 Signifikanzniveau .05

30 ohne Studenten

31 „mit Kindern“ bedeutet hierbei „mit Kindern im Haushalt“

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 Likertskala³² meist positiv bewertet. Dagegen beurteilen vor allem Fernpendler, Shuttles und Varimobile die Folgen als eher negativ. Dies bestätigt sich bei einem Mittelwertvergleich³³, der signifikante Unterschiede zwischen zwei Gruppen zum Ergebnis hat³⁴:

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

32 1=sehr positiv bis 5=sehr negativ

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

34 Signifikanzniveau .05

der von Nichtmobilen sehr ähnelt, wirken sich dagegen positiv auf die Partnerschaft aus.

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

		Fernpendler N=65	Shuttles N=106	Variabile N=57	Fernbeziehungen N=162	Umzugsmobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
Familienformen								
Nicht verheiratet – ohne Kind	%	9	31	23	83	15	12	9
Nicht verheiratet – mit Kind	%	2	2	2	5	1	3	8
Verheiratet – ohne Kind	%	38	37	24	12	27	15	24
Verheiratet mit Kind	%	51	30	51	0	57	70	59
Positive Auswirkungen auf die Partnerschaft ^a								
	%	17	26	28	32	70	82	76
Positive Auswirkungen auf den Beruf ^a								
	%	67	72	86	69	82	41	56

Quelle: Standardisierte Befragung

^a Antwort: (sehr) positiv

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 vermeiden³⁵, wird der Einkommensvergleich nur für voll- und teilzeiterwerbende Personen durchgeführt. Das monatliche persönliche Nettoeinkommen wird durch den Vergleich des Anteils derjenigen Perso-

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

nen, 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 Verdienstklasse 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 mit bedingt sein, dass diese Lebensform im Lebenslauf häufig zu Beginn einer Berufskarriere und vor einer Familiengründung 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 umgezogen³⁶, 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 Berufstätigkeit 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 Mittelwertvergleich³⁷, wobei hier die

36 Auswahlkriterium: Umzug vor max. 5 Jahren

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

Unterschiede zwischen der ersten und der letzten Gruppe signifikant sind³⁸:

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

Tabelle 5.22: Ökonomische Situation

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

Quelle: Standardisierte Befragung

^a nur Personen mit Einkommensangabe

^b gültige Fälle

^c Antwort: (sehr) positiv

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. beruflich 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 erachteten³⁹.

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

39 vgl. ausführlicher Kap. 6.1

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 Mittelwertvergleich⁴⁰ lassen sich drei signifikant⁴¹ unterschiedliche Gruppen finden:

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 linea-

40 Berechnet mit einer Zufallsauswahl mit gleichen Gruppengrößen; mit den Originalgruppen überprüft, gleiche signifikante Ergebnisse, mit leicht veränderten Mittelwerten

41 Signifikanzniveau .05

rer 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 signifikantes⁴² 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 Untersuchungsgesamtheit 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 Mo-

42 Signifikanzniveau: .000; alle nachfolgend referierten R^2 sind ebenfalls auf diesem Niveau signifikant

dells 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 Mobili-

tät 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

	Fernpendler N=65	Shuttles N=106	Varimobile N=57	Fernbeziehungen N=162	Umzugsmobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
Freiwilligkeit ^a							
%	42	35	42	27	61	65	71
Belastung ^a							
%	52	49	39	28	7	9	2
Lebenspläne: Werde Lebensform in absehbarer Zeit beenden ^b							
%	14	58	23	56	52	-	-

Quelle: Standardisierte Befragung

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

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 finanziellen 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%.

Tabelle 5.24: Soziodemographische Merkmale

		Fernpendler N=65	Shuttles N=106	Vari-mobile N=57	Fernbeziehungen N=162	Umzugsmobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
Geschlecht								
Männeranteil	%	66	51	79	46	70	65	40
Alter								
unter 30 Jahre	%	11	10	7	45	10	9	11
30 bis unter 40 Jahre	%	40	47	30	39	51	26	40
40 Jahre und älter	%	49	43	63	16	39	65	49
Schulbildung								
niedrig^a	%	23	11	32	12	18	35	48
hoch^b	%	77	89	68	88	82	65	52
Beruflicher Ausbildungsabschluss^c								
Lehre o.ä.	%	21	10	32	25	14	38	37
Volontariat, Meister, Techniker	%	9	6	7	11	11	6	21
(Fach-)Hochschul- oder Ingenieurschulabschluss	%	70	84	61	64	75	56	42

Quelle: Standardisierte Befragung

^a Volks-/Hauptschulabschluss; Mittlere Reife, Realschulabschluss; POS 8. bis POS 10. Klasse

^b (Fach)Hochschulreife, Abitur; EOS 12. Klasse

^c ohne „kein Abschluss“ und „weiß nicht“

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.

Einstellungen und Werthaltungen

Mobilitätsbereitschaft⁴³

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.

⁴³ 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

		Fernpendler N=65	Shuttles N=106	Varimobile N=57	LATs N=162	Umzugsmobile N=67	Rejectors N=35	Ortsfeste N=54
Wie schwer würde es Ihnen fallen, den Wohnort zu wechseln?^a	%	54	33	35	23	24	56	65
Je mobiler man ist, desto schwieriger wird es, eine Partnerschaft aufrecht zu erhalten^b	%	39	45	49	33	46	53	46
Solange man beruflich sehr mobil ist, ist es schwer, sich für Kinder zu entscheiden^b	%	46	49	67	61	60	77	64
Wenn Kinder da sind, ist es schwer, beruflich mobil zu sein^b	%	62	77	53	67	63	79	75

Quelle: Standardisierte Befragung

^a (sehr) schwer; ^b stimme (voll) zu

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 Ver-

einbarkeit 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 Variomobilen, 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^a) 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	Orts-feste N=54
Partnerschaft	%	51	42	42	43	45	29	44
Beruf	%	22	24	16	42	22	21	16
Kinder	%	11	4	2	1	12	29	20
Doppelnennungen								
Beruf und Partnerschaft	%	3	16	19	9	6	3	-
Partnerschaft und Kinder	%	12	14	21	4	15	18	20
Beruf und Kinder	%	1	-	-	-	-	-	-

Quelle: Standardisierte Befragung

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

Sicherheitsbedürfnis versus Neugier

Die Befragten, die am qualitativen Interview teilgenommen haben, wurden gebeten, bestimmte Thesen zum Thema Sicherheitsbedürfnis und Neugier zu beantworten⁴⁴. 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 Faktoranalyse⁴⁵ 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

44 Die folgenden Prozentangaben beziehen sich nur auf diejenigen, die am qualitativen Interview teilgenommen haben.

45 Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; erklärte Gesamtvarianz: 50%

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.

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	Um-zugs-mobile N=27	Rejec-tors 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

Quelle: Qualitative Befragung

^a stimme (voll) zu

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 werden⁴⁶. 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 finden⁴⁷. 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 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.

46 Faktoranalyse: Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse; SPSS; Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung; erklärte Gesamtvarianz: 49%

47 Das Signifikanzniveau beträgt hier .003 im Gegensatz zu .959 für die negative Familienorientierung.

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^a

		Fernpendler N=36	Shuttles N=40	Vari- mobile N=21	LATs N=52	Um- zugs- mobile N=27	Rejec- tors N=16	Ortsfe- ste N=12
Ehe bedeutet Sicher- heit und Geborgen- heit	%	61	45	50	39	56	75	50
Heirat bedeutet den Verzicht auf viele persönliche Freihei- ten	%	25	13	25	15	11	25	8
Ehe bedeutet, fürein- ander Verpflichtun- gen zu übernehmen	%	92	88	76	81	93	81	100
Kinder machen das Leben intensiver und erfüllter	%	89	75	91	78	96	88	92
Kinder bringen die Partner einander näher	%	60	28	43	30	50	56	67
Eine berufliche Kar- riere bedeutet für Frauen Verzicht auf Kinder	%	25	23	29	21	26	38	25
Kinder lassen zu wenig Zeit für eige- ne Interessen	%	25	25	5	25	7	19	17
Kinder im Vorschul- alter leiden unter der Berufstätigkeit ihrer Mutter	%	29	25	45	33	28	31	27
Es ist viel besser, wenn der Mann ar- beitet und die Frau sich zu Hause um Haushalt und Kinder kümmert	%	14	0	24	6	11	20	8

Quelle: Qualitative Befragung

^a stimme (voll) zu; gültige Prozentangaben

Gesundheit

Die Befragten wurden auch nach ihrer eigenen Einschätzung ihres Gesundheitszustands gefragt. Hierbei gaben über drei Viertel der LATs, Varimobile, Umzugsmobilien, 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 Diskriminanzanalyse⁴⁸ 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 un-

48 Wilks' Lambda = .603 Signifikanz .000

terschieden 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 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 Um-

zugsmobilen 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

		Fernpendler	Shuttleles	Vari-mobile	Umzugs-mobile	Rejec-tors	Ortsfeste
		N=45	N=70	N=29	N=40	N=22	N=33
Alter							
Partner ist mind. 2 Jahre jünger*	%	35	34	46	37	49	24
Partner ist gleich alt (+/- 1 Jahr)	%	32	26	23	36	26	41
Partner ist mind. 2 Jahre älter	%	26	33	16	22	26	33
Bildung							
Bildung des Partners niedriger	%	31	27	29	28	23	25
Bildung des Partners gleich	%	57	68	63	68	63	55
Bildung des Partners höher	%	12	5	9	5	14	21
Erwerbstätigkeit des Partners							
Partner voll-erwerb-stätig	%	46	60	46	40	57	63

Quelle: Standardisierte Befragung
* im Vergleich zur mobilen Person

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	% Partner	% Mobile Person
Wir können an dem Ort wohnen, der unseren Vorstellungen entspricht und mein Partner kann gleichzeitig den Beruf ausüben, den er möchte	37	82	75 ^a
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	-

Quelle: Standardisierte Befragung

^a = größter Vorteil mobile Person

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 aller-

dings 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	% Partner	% mobile Person
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	% Partner	% mobile Person
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	29	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 Kon-

flikte 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	% Partner	% mobile Person
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 eige-

ne 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- Partnerschaft, Rankingliste

Vorteile (Antworten mit einer Zustimmung von über 40%; 4 aus 4 Items)	groß bzw. sehr groß		
	N Partner	% Partner	% mobile Person
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	% Partner	% mobile Person
Mein Partner hat zu wenig Zeit für mich	17	59	65 ^a
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)	-

Quelle: Standardisierte Befragung

^a = größter Nachteil für mobile Person

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 Um-

zug 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	% Partner	% mobile Person
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 an-

deren 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 unbedeu-

tende 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 Aufwand, 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	% Partner	% Rejec-tor
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	16	73	79 ^a
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

Quelle: Standardisierte Befragung

^a = größter Vorteil für Rejector

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 Entschei-

dung 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 Ortskenntnis, 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	% Orts-feste
Ich fühle mich in einer vertrauten Umgebung am wohlsten	30	91	71
Mein Freundes- und Bekanntenkreis bleibt erhalten	26	79	80 ^a
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)	-

Quelle: Standardisierte Befragung

^a = größter Vorteil für Zielperson

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 eingeengt (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 Vari-mobile 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

		Fern- pendler N=45	Shutt- les N=70	Vari- mobile N=29	Umzugs- mobile N=40	Rejectors N=22	Ortsfeste N=33
Bewertung der Mobilität des Partners^a	%	20	23	48	68	-	-
Belastung durch Mobili- tät des Part- ners^b	%	36	47	35	13	0	6
Auswirkungen auf Partner- schaft^a	%	24	29	28	70	70	64
Auswirkungen auf Kinder^a	%	33	25	11	56	80	83
Auswirkungen auf eigene Be- rufstätigkeit^a	%	40	47	24	40	57	48

Quelle: Standardisierte Befragung
a (sehr) positiv; b (sehr) belastend

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 gewährleistet sehen, spielt bei Ortsfesten und Rejectors vor allem die Ortsverbundenheit eine wichtige Rolle bei der Beurteilung. Zwar beklagen Umzugsmobile den partiellen Ver-

lust 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%)⁴⁹ 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

49 Angaben in Klammern: Anteil der (sehr) stark belasteten

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.

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 ^a

		Fernpendler N=45	Shuttles N=70	Variomobile N=29	Umzugsmobile N=40	Rejectors N=22	Ortsfeste N=33
Belastung							
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
Rang 1 in der aktuellen Lebenssituation der Partner^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

Quelle: Standardisierte Befragung

^a ohne missings; ^b nur vollständige Paare

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 Diskriminanzanalyse⁵⁰ 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

50 Wilks' Lambda = .37 Signifikanz .000

Merkmale 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 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 Entwicklung, Gestaltung und Bedeutung mobiler Lebensformen. Ergebnisse der Leitfadeninterviews

Methodische Vorbemerkung

Die Stichprobe der qualitativen Teilstudie (N = 326) wurde aus der Stichprobe der quantitativen Befragung (N = 796) gezogen (vgl. Kap. 3.3). Um die Vergleichbarkeit der Stichproben einschätzen und Abweichungen zwischen ihnen bewerten zu können, werden an dieser Stelle beide Stichproben anhand einiger ausgewählter Merkmale kurz gegenübergestellt: Die Geschlechterverteilung in den einzelnen Gruppen stimmt weitgehend mit der in der standardisierten Befragung überein, das gilt für alle Lebensformen mit Ausnahme der Ortsfesten. Die Befragten in der qualitativen Teilstudie sind jünger, d.h. der Anteil der unter 40-Jährigen ist deutlich höher als in der standardisierten Befragung. Die Ausnahme bilden hier die Rejectors, bei denen die Altersverteilung in beiden Stichproben gleich ist. Auch hinsichtlich der Bildung stimmt die Verteilung in den meisten Gruppen überein, nur bei den Ortsfesten ist der Abiturientenanteil niedriger und bei den Umzugsmobilen ist er in der qualitativen Stichprobe höher. Der Anteil der Personen mit Kindern ist in allen Gruppen, bis auf die Shuttles, in der qualitativen Stichprobe höher als in der standardisierten.

Tabelle 6.1: Soziodemographische und familiäre Merkmale der Zielpersonen und ihrer Partner in der qualitativen Befragung

		Orts- feste	Rejec- tors	Um- zugs- mobile	Fern- pendler	Vari- mobile	Shutt- les	LATs	Ge- samt
Geschlecht Zielpersonen									
Männer- anteil	N	8	10	17	24	17	20	6	102
	%	62	67	63	67	81	50	21	57
Alter Zielpersonen									
unter 40 Jahre	N	10	5	14	15	5	21	23	93
	%	77	33	54	41	24	53	82	52
Alter Partner									
unter 38 Jahre	N	6	4	10	9	5	12	18	64
	%	67	33	53	36	39	44	75	50
Bildung Zielpersonen									
Abitur**	N	8	11	20	27	16	37	27	119
	%	62	73	74	75	76	93	94	66
Bildung Partner/Partnerin									
Abitur**	N	7	8	14	19	9	24	22	103
	%	78	67	74	76	69	89	96	80
Kind im Haushalt – Zielperson									
mind. ein Kind im Haushalt	N	9	12	18	21	13	13	6	92
	%	69	80	67	58	62	32	11	45

Quelle: Qualitative Interviews

6.1 Entstehungszusammenhänge mobiler Lebensformen

Wie entstehen mobile Lebensformen? Welche Konstellationen im Lebenslauf führen zu welchen Mobilitätsformen? Was ist der Auslöser und welche Rolle spielt der Einzelne bei der Entscheidung? Auf diese Fragen sollen im folgenden Kapitel Antworten gefunden werden.

6.1.1 Zwischen Selbstbestimmung und Zwang – Mobilitätsentscheidungen aus theoretischer Perspektive

Lebensformen scheinen heute kaum noch sozialstrukturell determiniert zu sein, d.h. bei der individuellen Lebensgestaltung kann nicht mehr einfach auf traditionelle Vorgaben zurückgegriffen werden, sondern es muss eine aktive Entscheidung getroffen werden. Diese Herauslösung aus traditionellen, sozialstrukturellen Zusammenhängen bedeutet einen Sicherheitsverlust für das einzelne Individuum. Es kann sich nicht mehr unhinterfragt an vorgegebenen Normen orientieren, vielmehr muss es sich entscheiden und diese Entscheidung – auch wenn sie für ein „traditionales“ Muster fällt – vor sich und anderen begründen. Dies impliziert nicht, dass Individuen nun frei von allen Restriktionen und Bindungen über ihr Leben bestimmen könnten, denn mit dem Verschwinden traditioneller Normen und Werte sind andere in den Vordergrund gerückt. Lebensläufe werden zunehmend über Regelungen und Vorgaben des Arbeitsmarkts sowie durch Bildungs- und Rechtsinstitutionen gesteuert. Auch die Entscheidung für eine bestimmte Lebensform wird durch externe Gegebenheiten, wie z.B. sozialstaatliche, rechtliche oder ökonomische Regelungen und Grenzen bestimmt sowie durch spezielle Milieustrukturen beeinflusst (Beck 1984, 208ff.; Schneider et al. 1998, 16). Zu einem der entscheidendsten Faktoren zählt in diesem Zusammenhang zweifelsohne der Arbeitsmarkt. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage befindet sich das einzelne Individuum mit vielen anderen in Konkurrenz um knappe Arbeitsplätze und muss für eine Stelle nicht nur eine höhere Qualifikation, sondern auch ein Mehr an Engagement und Leistung bieten. Dazu zählt immer häufiger auch die Bereitschaft zu räumlicher Mobilität.

Angesichts der veränderten Mobilitätsanforderungen müssen vermehrt individuelle Prioritäten und Situationen mit in der Regel nicht veränderbaren externen Gelegenheitsstrukturen in Einklang gebracht werden. Gelegenheitsstrukturen sind dabei nach Huinink und Wagner (1998) „situationale Gelegenheiten und Restriktionen“, die die Kosten und den Entscheidungsspielraum der Wahl einer Lebensform erheblich beeinflussen (S. 90f.). Die individuellen Präferenzen werden u.a. durch Persönlichkeitsmerkmale, Sozialisationseinflüsse, Lebenserfahrung sowie durch Wert- und Moralvorstellungen geprägt. Zudem spielen askriptive Merkmale wie Alter und Geschlecht eine wichtige Rolle, indem sie die Platzierung im Lebenslauf, den Zugang zu bestimmten Ressourcen und Rollenerwartungen mit bestimmen (vgl. Kap. 1). Externe Gegebenheiten liegen auf der Mikroebene als individuelle Ressourcen an ökonomischem, kulturellem und sozialem Kapital vor. Auf der Makroebene sind dies u.a. der Arbeitsmarkt, politische und gesellschaftliche Regelungen,

milieuspezifische Gelegenheitsstrukturen, der Wohnungsmarkt und die räumliche Verteilung der Gelegenheiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur. Diese Gegebenheiten sind nur im Hinblick auf das individuelle Entscheidungsziel interessant und werden für die Entscheidung nur in dem Maße relevant, wie sie durch die individuelle Wahrnehmung als solche erkannt werden (vgl. z.B. Huinink, Wagner 1989, 1998; Esser 1991).

Im Folgenden sollen diese allgemeinen Überlegungen für die Mobilitätsentscheidung konkretisiert werden. Diese setzt sich genaugenommen aus zwei Teilen zusammen: der generellen Entscheidung für oder gegen Mobilität und der Entscheidung für eine spezielle Mobilitätsform. Bereits vorher stellt sich jedoch die Frage, ob es überhaupt zu einem Mobilitätsanlass kommt, was für einen Großteil der Bevölkerung nicht der Fall ist (vgl. Kalter 1997; 1998). Trotzdem ist auch diese Gruppe hinsichtlich des Entstehungszusammenhangs interessant, da sich auch hier das gesamte Spektrum von Entscheidungsmöglichkeiten wiederfindet: Der Tatbestand der Ortsfestigkeit kann entweder durch Berufs- und Partnerwahl gezielt geplant werden, sich tatsächlich mangels Anlässen einfach ergeben oder durch strukturelle Zwänge wie z.B. landwirtschaftliches oder industrielles Produktionseigentum bedingt sein.

Kommt es jedoch zu einem Mobilitätsanlass, muss eine Entscheidung für oder gegen Mobilität getroffen werden. In der vorliegenden Studie wird der Spezialfall *berufliche* Mobilität betrachtet, d.h. den Anlass stellt ein konkretes berufliches Angebot dar, das eine größere räumliche Distanz zum aktuellen Wohnort aufweist oder die Entscheidung für eine Region, in der man sich bessere berufliche Möglichkeiten verspricht. Die Entscheidung, die oben als „für oder gegen Mobilität“ bezeichnet wurde, kann somit eine Entscheidung für oder gegen einen bestimmten Arbeitsplatz sein oder eine Entscheidung im Rahmen einer beruflichen Karriereplanung. Die beiden Aspekte Arbeitsplatz bzw. Berufskarriere und Mobilität⁵¹ sind Teile *eines* Entscheidungsgegenstands, die nicht getrennt voneinander betrachtet werden können. Dem Individuum stellen sie sich oftmals als *eine* Entscheidung dar, denn die Ablehnung des einen impliziert automatisch auch die Ablehnung des anderen und umgekehrt. Die Entscheidung selbst hängt von verschiedenen Bedingungen ab, wobei häufig arbeitsmarktbedingte ökonomische Zwänge ausschlaggebend sind. Existiert keine Alternative zu einem Stellenangebot, besteht meist nur theoretisch eine Wahl, denn faktisch werden allein die ökonomischen Notwendigkeiten das Individuum zwingen, die Stelle anzunehmen. Auf der anderen Seite findet man auch die Ent-

51 Wobei hier Mobilität im weitesten Sinne gemeint ist, nicht ausschließlich Umzugsmobilität.

scheidung für einen Arbeitsplatz oder eine andere Region, die Mobilität aufgrund einer hohen beruflichen oder finanziellen Motivation impliziert.

Mit einer positiven Entscheidung für den Arbeitsplatz ist allerdings noch nicht die Frage nach der Form der Mobilität geklärt. Da in der Mobilitätsforschung vornehmlich die Bedingungen der *Umzugsmobilität* analysiert werden, sollen daran im Folgenden exemplarisch die für die Entscheidungsfindung relevanten Randbedingungen vorgestellt werden. Auf der individuellen Ebene spielt die persönliche Bereitschaft zur Mobilität eine wichtige Rolle. Sie ist unter anderem durch die bisherige Mobilitätsbiographie geprägt, d.h. Personen, die bereits häufiger den Wohnort gewechselt haben, werden dies mit einer höheren Wahrscheinlichkeit wieder tun (Wagner 1989, 188; Birg und Flöthmann 1992, 45). Wagner vermutet hierbei einerseits einen Lerneffekt, andererseits aber auch direkt durch die Ortswechsel bedingte lockerere lokale Bindungen. Eine starke Ortsverbundenheit wirkt sich dagegen eher hemmend auf die Umzugsbereitschaft aus. Die ortsbindenden Faktoren können dabei sozialer oder materieller Natur sein. Mit ersteren ist die Einbindung in ein soziales Netzwerk, wie z.B. den lokalen Freundeskreis oder die Mitgliedschaft in Vereinen gemeint. Auch familiäre Verpflichtungen sind darunter zu verstehen. Bei Landau et al. (1992) stellen z.B. ältere Angehörige für eine bestimmte Personengruppe ein signifikantes Wanderungshindernis dar⁵².

Ein weiteres entscheidendes Merkmal ist, wie schon erwähnt, das Lebensalter. Mit dem Alter hängt auch die Platzierung im Lebenslauf zusammen, d.h. partner- und kinderlose Personen wandern eher als Paare mit Kindern. Nach Wagner (1989, 188f.) stellt die Eheschließung häufig den Beginn einer sesshaften Phase dar, einen ähnlichen Effekt hat auch die Geburt eines Kindes. Er spricht hier von der Synchronisation von sozialen Übergängen, Lebenslaufereignissen und räumlicher Mobilität. Unabhängig von diesen Ereignissen spielt die Haushaltsgröße eine entscheidende Rolle bei der Migrationsentscheidung. Mit der Größe des Haushalts steigt die Zahl der zu vereinbarenden Interessen. Vor allem bei partnerschaftlichen Lebensformen ist die Erwerbstätigkeit des Partners bedeutsam, wobei sie häufig ein Mobilitätshindernis darstellt, da der Verlust des Arbeitsplatzes für den Partner droht und er sich deshalb weigert mitzuziehen (Kalter 1998; Wagner 1989; Parsons 1959).

Die Wahrscheinlichkeit eines Umzugs kann mit den oben genannten sowie weiteren Faktoren bestimmt werden. Der Großteil der Forschungsliteratur bleibt an diesem Punkt stehen. Migration wird auf die Frage nach

52 allerdings nur für einen sehr begrenzten Personenkreis, d.h. 5% der Befragten aus der entsprechenden Studie.

Umzug oder Verbleib bzw. „mover“ oder „stayer“ (Wagner 1989; Jürges 1998) reduziert, was aber den tatsächlichen Möglichkeitsraum bei weitem nicht abdeckt. Eine Entscheidung gegen einen Umzug bedeutet keine generelle Ablehnung von Mobilität. Der Vorteil der vorliegenden Studie besteht darin aufzuzeigen, welche Alternativen, abhängig von ökonomischen Ressourcen, individuellen Präferenzen und der räumlichen Distanz, für das Individuum neben einem Umzug bestehen. Erlaubt die räumliche Distanz zum Arbeitsort tägliches Pendeln und besteht ein hohes individuelles Bedürfnis nach partnerschaftlicher und/oder familiärer Nähe, dann kann Fernpendeln eine Lösung sein. Die seit Jahrzehnten zurückgehende Umzugsmobilität wird u.a. von Kalter (1994) der zunehmenden Verbesserung der Infrastruktur und damit der Möglichkeit, immer größere tägliche Pendelstrecken bewältigen zu können, zugeschrieben. Ist die Distanz größer und sind regelmäßige Trennungsphasen mit dem eigenen Partnerschaftsideal vereinbar, dann kommt ein Nebenwohnsitz oder ein zweiter Hauptwohnsitz am Arbeitsort in Betracht. Ob sich ein Individuum für tägliches oder wöchentliches Pendeln entscheidet, wird auch von seiner körperlichen Belastungsfähigkeit abhängen, die besonders beim täglichen Pendeln sehr gefordert werden kann. Eine positive Mobilitätsentscheidung kann schließlich auch direkt in einen sogenannten mobilen Beruf münden.

In folgender Abbildung wird die skizzierte Entwicklung von einem Mobilitätsanlass bis hin zur Entscheidung für eine bestimmte Mobilitätsform nochmals dargestellt, wobei auch der weitere Aufbau des Kapitels dieser Struktur folgt.

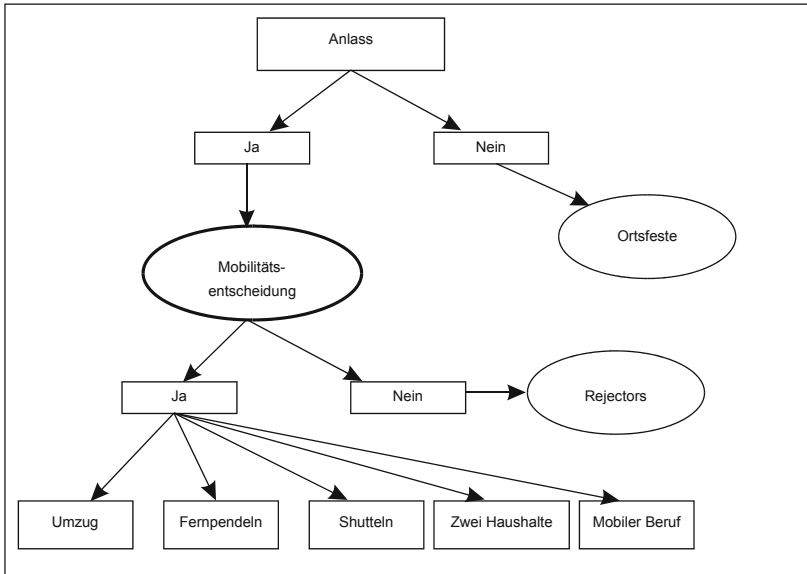


Abbildung 6.1.1: Ablaufschema von Mobilitätsentscheidungen

6.1.2 Mobilitätsanlässe

In den qualitativen Interviews findet man sechs verschiedene Entstehungstypen, die sich danach unterscheiden, wie es zum Mobilitätsanfordernis bzw. dessen Ablehnung kam und wie hoch der Grad der Selbstbestimmtheit der Reaktionsmöglichkeiten war. Da man auch bei den Rejectors zwischen beruflich und privat bedingter Mobilitätsverweigerung unterscheiden kann, werden sie im Folgenden zusammen mit den mobilen Gruppen behandelt, während bei Ortsfesten der Auslöser fehlt und diese deshalb getrennt analysiert werden. Der Großteil der Befragten aus den sechs fünf Gruppen (76%; n=128) gab rein berufliche Gründe als Mobilitätsauslöser an. Man bekam ein Stellenangebot oder musste bzw. wollte sich eine (neue) Stelle suchen, die dann aber räumlich weiter entfernt lag, was den Ausschlag für die Mobilität oder Verweigerung gegeben hat. Bei den übrigen 23% (n=37) war der Anlass eher privater Natur. Die Arbeitsmarktsituation spielt zwar auch in diesem Zusammenhang eine Rolle, da man den aktuellen Arbeitsplatz nicht aufgeben wollte, es kam aber kein *neuer* beruflicher Anreiz hinzu, wie in der ersten Gruppe und die privaten Auslöser fallen stärker ins

Gewicht. Typische Situationen sind für diese Gruppe der Zusammenzug mit dem Partner, verbunden mit anschließendem Fern- oder Wochenendpendeln oder die Verwirklichung des Traums vom Leben auf dem Lande, unter Beibehaltung des Arbeitsplatzes. Da es sich in der vorliegenden Studie um berufliche Mobilität handelt, sind diese Resultate zwar nicht wirklich überraschend, sie zeigen aber nochmals deutlich, dass berufliche Mobilität meist auch tatsächlich *berufliche* Auslöser hat und seltener ein Folgeprodukt privater Bedürfnisse darstellt. Interessanter werden die Ergebnisse, wenn man die subjektive Selbstbestimmtheit in der Entscheidungssituation mit hinzunimmt. Entgegen der weitläufigen Annahme, berufliche Mobilität wäre meist erzwungen – es wird fast immer davon gesprochen, dass jemand mobil werden *muss*, nicht dass jemand mobil werden *will* – gibt fast die Hälfte der Befragten (n=80) an, sich freiwillig für die Mobilität entschieden zu haben. Dagegen sah sich ein Drittel (n=55) zu dieser Entscheidung gezwungen, also durch äußere Gegebenheiten bestimmt, ohne eigene Interessen berücksichtigen zu können. Die bereits angesprochenen arbeitsmarktbedingten Zwänge stellen dabei mit 70% (n=38) den häufigsten externen Grund dar. Andere Zwänge sind z.B. Krankheit und die familiäre oder die finanzielle Situation. Bei 25 (15%) der Befragten war die Entscheidungssituation eher ambivalent. Man fühlte sich nicht völlig frei, aber auch nicht unbedingt nur durch äußere Umstände gezwungen. Es wurden teilweise auch andere Alternativen wahrgenommen, jedoch weniger hoch bewertet als die aktuelle. Andererseits hätte man die aktuelle Situation aber keinesfalls angestrebt, hätte man sich völlig frei entscheiden können. Verbindet man die beiden Aspekte „Auslöser“ und „Selbstbestimmtheit“, dann erhält man sechs Muster, denen 158 der Befragten zugeordnet werden konnten. Sie setzen sich einerseits aus den Kategorien „beruflich“ oder „privat bedingt“, andererseits aus „freiwillig“, „ambivalent“ oder „durch externe Gegebenheiten gezwungen“ zusammen (vgl. Tab. 6.1.1).

Tabelle 6.1.1: Entstehungsmuster mobiler Lebensformen

Entstehungstypus	N	%
I Beruflich bedingt – freiwillig	62	34
II Beruflich bedingt – gezwungen	41	23
III Beruflich bedingt – ambivalent	22	12
IV Privat bedingt – freiwillig	18	10
V Privat bedingt – gezwungen	10	6
VI Privat bedingt – ambivalent	5	(3)
Sonstige	22	12

Quelle: Qualitative Interviews

Der empirisch wichtigste Entstehungstyp ist der *beruflich-freiwillige* Typus, d.h. der Mobilitätsanlass war beruflich bedingt und die Entscheidung freiwillig. Berufliche Gründe spielen hier die herausragende Rolle. Wichtig ist die subjektiv empfundene Qualität des Arbeitsplatzes, die sich durch ein gutes Gehalt, aber vor allem auch durch eine anspruchsvolle und herausfordernde Tätigkeit auszeichnet. Einen derartigen Arbeitsplatz findet man entweder nicht in der Heimatregion, sucht lokal ungebunden oder man erhält ein beruflich sehr attraktives Angebot in einer anderen Region. Die meisten Befragten dieses Typs würden in ihrer Herkunftsregion also durchaus eine Stelle finden, wenn auch nicht ganz den eigenen Vorstellungen entsprechend, sind aber nicht bereit, auf Kompromisse einzugehen. Die mit der neuen Stelle verbundene Mobilität wird deshalb auch nicht als aufgezwungen erlebt, sondern als selbstgewählt. Sie kann, wie bereits erwähnt, nicht unabhängig von der Arbeitsstelle gedacht werden. Die Entscheidung für die Stelle selbst war aber wiederum völlig selbstbestimmt, was auf die Wahrnehmung der Mobilität zurückwirkt. In den Interviews entsteht deshalb häufig der Eindruck einer unhinterfragten Billigung der mit der neuen Stelle verbundenen Mobilität, auch wenn sie häufig nicht gutgeheißen wird. Die Möglichkeiten des neuen Arbeitsplatzes scheinen eventuelle Schwierigkeiten, wie die damit verbundene Mobilität, zunächst in den Hintergrund treten zu lassen. Dies soll allerdings nicht heißen, dass kein Entscheidungsprozess stattgefunden hätte oder keine Nachteile wahrgenommen würden.

„Das war einfach so, wir haben studiert in E. und dann haben wir einen Job gesucht und mein jetziger Mann, damals noch Freund, hat halt in E. an der Klinik etwas bekommen und ich habe in G. etwas bekommen, das hat mir so gut gefallen, dass ich gesagt habe, gut dann arbeite ich halt dort und wir sehen uns dann nur am Wochenende. Also da war das Berufliche ausschlaggebend.“ (Shuttle, 435, 5f.)

„Dann habe ich aber dieses Angebot aus B. bekommen, (...). Aber es war trotzdem klar, dass wir zusammenziehen würden in E.. Für E. haben wir uns eben entschieden, (...). Ja sagen wir mal so, eigentlich war schon klar, dass wir zusammenleben wollten, es war auch klar, dass keiner dafür seinen Beruf aufgibt oder eine schlechte Lösung in Kauf nimmt. Also wir wollten im Prinzip beides.“ (Shuttle, 448, 24ff.)

„Durch das Praktikum, was ich in D. gemacht habe, bin ich dann auch direkt an einen Job ran gekommen und deswegen mussten wir uns dann halt entscheiden, ja was machen wir. Dann haben wir gesagt, das ist echt eine Chance für mich ohne Promotion in die Arbeit reinzukommen und deswegen habe ich den Job in D.

angenommen und deswegen haben wir jetzt zwei Haushalte. (...) Nein, das ist rein beruflich. Das ist wirklich nur, weil ich gesagt habe, den Job kann ich so nicht ablehnen und deswegen haben wir das dann so zusammen entschieden, dass ich dann wirklich nach D. gehe.“ (LAT, 765, 12ff.)

Denen, die ein Jobangebot als Chance sehen, die Alternativen haben und die eine gewisse Mobilitätsbereitschaft aufweisen und sich somit frei für beruflich induzierte Mobilität entscheiden können, stehen Menschen gegenüber, die berufliche Mobilitätsanforderungen als Zwang empfinden. Die Entscheidung wird nur aufgrund äußerer Zwänge getroffen, der wahrgenommene persönliche Entscheidungsspielraum ist dagegen sehr gering. Am häufigsten wurden die Personen dieses Typs mobil, um Arbeitslosigkeit zu vermeiden, d.h. es bestand die Wahlmöglichkeit zwischen einem Beruf – mit impliziter Mobilität – oder Arbeitslosigkeit. Die Gründe für die drohende oder bereits bestehende Arbeitslosigkeit können zum einen in einer strukturell benachteiligten Region liegen oder in einem Beruf, den man nicht überall ausüben kann. Zu solchen Berufen zählen z.B. jene mit hohem Spezialisierungsgrad, deren Profil dann nur auf wenige, meist räumlich weit verstreut liegende Stellen passt oder Berufe, die nur in größeren Firmen ausgeübt werden können, die wiederum eher in Ballungsgebieten zu finden sind. Unter letzteren findet man viele akademische Berufe.

„Pbd: Was kann mal als Sozialwissenschaftlerin beruflich machen, wenn man keine (...) traditionelle Karriere machen will, oder (...) das auch nicht vermutet, dass man da eine Stelle kriegt (...).

Int: Sie möchten auch gerne bei der Stelle bleiben, das gefällt Ihnen, oder probieren Sie da jetzt erst mal aus?

Pbd: Das ist überhaupt nicht die Frage, das ist heutzutage überhaupt nicht die Frage, ob man irgendwas möchte, sondern es ist eine Stelle“ (Fernpendlerin, 201, 31f.)

„Zu dem Zeitpunkt war es mir eigentlich egal, wie weit das weg ist, weil wenn man Berufsanfänger ist, dann war man froh, wenn man die Chance einer Einstiegsmöglichkeit bekommt.

Int: Also an ihrem Wohnort bestand keine Chance, dass Sie da eine Arbeitsstelle hätten bekommen können?

Pbd: Ich habe mich da auch umgeschaut, aber da war zu dem Zeitpunkt nichts frei, ich habe auch noch Bewerbungen losgeschickt, aber es hat nicht gefruchtet.“ (Fernpendler, 224, 8f.)

„Die Gründe sind die: Ich habe einen sehr speziellen Beruf, wo ich nicht überall eine Stelle bekommen kann (...). Ich bin dorthin gegangen, weil ich dort die Möglichkeit hatte, eine feste Stelle zu

bekommen. (...). Ich würde lieber wieder zurückgehen, aber wie gesagt, die Situation ist halt leider nicht so, dass man einfach eine Stelle kriegen kann, vor allem auch in meinem Beruf“ (Shuttle, 409, 34f.)

Seltener findet man berufliche Auslöser, die durch andere Zwänge bedingt sind. Dazu zählen z.B. gesundheitliche Probleme, die dazu führen, dass man den Arbeitsplatz aufgeben muss. Andere Gründe sind personelle Veränderungen am Arbeitsplatz, die dazu führen, dass man sich mit den neuen Kollegen oder Vorgesetzten nicht mehr versteht. Schließlich kann auch die finanzielle Situation der Grund dafür sein, dass man sich eine Ablehnung eines Stellenangebotes nicht erlauben kann.

Zum Typ *beruflich-ambivalent* gehören Personen, bei denen der Auslöser weder ganz freiwillig noch allein durch äußere Umstände bedingt war. Man findet hier meist ein ganzes Geflecht von Gründen, wobei im Vordergrund durchaus das Problem der Arbeitslosigkeit oder des angemessenen Arbeitsplatzes steht, in das aber auch andere Gründe mit hineinspielen, wie z.B. der Wohnort, den man nicht verlassen will. Ein weiteres Beispiel wären Schwierigkeiten mit Vorgesetzten, die dazu führen können, dass man sich anderweitig umsieht. Beim beruflich-ambivalenten Typ erscheint die berufliche Mobilität im Endeffekt als beste Alternative, auch wenn sie nicht ganz mit den Wünschen des Individuums übereinstimmt.

„Gut, das hing zusammen mit der Fusion der Hypobank und der Vereinsbank. (...) damit waren auch Veränderungen in der mich betreffenden Führungsebene verbunden, also von meinem Vorgesetzten her gesehen. Ja, gut die Situation, dazu der neue Vorgesetzte, dass das nicht so harmoniert hätte und ich mir dann eben überlegen musste, was tue ich und hab mich dann anderweitig in der neuen Bank orientieren müssen. Bin dann über jemand anderes nach M. gekommen und von da wieder nach P.

Int: Das heißt, Sie haben ihre Arbeitsstelle praktisch gewechselt unter dem gleichen Arbeitgeber, in eine andere Bank, weil Sie da mit dem Vorgesetzten nicht so zurande kamen?

Pbd: So ist es.

Int: Hätten Sie denn keine vergleichbare Stelle jetzt an ihrem Wohnort finden können? Zu der Zeit, als Sie angefangen haben zu pendeln?

Pbd: Auf die schnelle, nein.“ (Fernpendler, 207, 8ff.)

„Also es sind sowohl berufliche als auch private Gründe. Der berufliche ist, dass ich in B. arbeite und mir das nach wie vor dort

sehr gut gefällt und ich dort nicht wechseln möchte und auch eine gleiche Stellung in K. nicht finden würde, weil es das einfach nicht gibt, ich bin Kirchenmusikerin und so viele hauptamtliche Stellen gibt es nicht. Und der andere Grund ist eben der, dass ich vor zwei Jahren geheiratet habe und mein Mann in K. ein Haus geerbt hatte, vorher schon, und hat es sich komplett saniert und das ist einfach noch unser Problem, dass wir nicht wissen, wie wir das unter einen Hut bringen sollen.“ (Fernpendler, 231, 6ff.)

„Die letzte Entscheidung, das war auch die schwierigste Entscheidung, weil ich ja ein Jahr einen relativ sicheren Arbeitsplatz, zwar mit extremer Belastung, was Überstunden anging, was Dienstreisen anging, die auch über das Wochenende gingen, aufgegeben habe, aufgrund der Meinung, dass die Belastungen doch wesentlich höher sind, als eine geregelte Arbeitszeit von Montag bis Freitag, außerhalb, aber dann Zuhause. Auch die Möglichkeit, seinen gesamten Urlaub geregelt zu sehen.“ (Shuttle, 481, 25ff.)

Auf der anderen Seite stehen all diejenigen, deren mobile Situation vornehmlich aus privaten Gründen entstand. Diese Gruppe ist insgesamt kleiner als die Gruppe derjenigen mit beruflichen Auslösern, aber auch hier lassen sich die Typen wieder in *freiwillig*, *ambivalent* und *durch äußere Gegebenheiten gezwungen* einteilen. Den größten Anteil machen dabei diejenigen aus, die sich *freiwillig* für eine mobile Lebensform entschieden haben. Deren Gründe liegen im partnerschaftlichen und familiären Bereich, wie z.B. einer Heirat oder der Geburt eines Kindes, die einen Zusammenzug oder die Wahl eines neuen Wohnortes bedingen. Bei LAT-Paaren spielt vor allem der Erhalt der eigenen Unabhängigkeit eine wichtige Rolle.

„Das war ganz einfach so, dass ich aufgrund meiner Heirat und vor allem aufgrund der Tatsache, dass wir dann ein Kind bekommen nach B. gezogen bin. Das war die Mitte zwischen dem Arbeitsort meiner Frau und meinem Arbeitsort, wobei ich auch vorher in N. schon alleine gependelt bin, allerdings nicht ganz so weit.“ (Fernpendler, 223, 5ff.)

„Also er hat in seiner WG gewohnt und ich habe alleine zu diesem Zeitpunkt gewohnt und wir haben aber beide die Neigung, eben nicht zusammen wohnen zu wollen, aus Erfahrung, die wir früher gemacht haben. Also weil wir beide denken, dass das ja irgendwie die Liebe und die Leidenschaft tötet um das mal überschwänglich auszudrücken. Ja und deswegen haben wir das noch nie in Frage gestellt und sind eigentlich recht froh dabei.“ (LAT, 623, 11ff.)

„Ich hätte damals nach meiner Ausbildung schon eine Arbeitsstelle bekommen, aber das ist alles nicht so sicher gewesen und dann war mein Mann ja schon hier in M., zwei Jahre, und von daher habe ich gesagt, bewerbe ich mich halt in M. irgendwo, das hat dann auch geklappt und deswegen sind wir hierher gegangen.“ (Umzugsmobiler, 145, 5ff.)

Private Anlässe können aber genauso wie berufliche als Zwang ohne Wahlmöglichkeiten wahrgenommen werden. Dazu gehören v.a. der Partner oder die Partnerin, die ihren Beruf nicht aufgeben wollen, Kinder, denen man bestimmte Wohnorte nicht zumuten will, sowie Wohneigentum.

„Erstens, dass es in A. keine Arbeitsplätze gab und zweitens, dass ich hier eine Immobilie erworben hatte und hier bleiben musste in A., weil ich in der Zeit alleinerziehender Vater war und mir meine Eltern bei der Kinderbetreuung helfen mussten.“ (Fernpendler, 239, 8ff.)

„Da war damals ein Kind und jetzt sind eben zwei Kinder da. Das war eine Sache, dass wir das hier schwer packen konnten. Das zweite war, dass meine Frau nach fünf Jahren Erziehungsurlaub auch wieder in ihre Stelle zurück wollte. (...) , d.h. wenn ich dann weiter weggegangen wäre oder etwas anderes passiert wäre, wäre für sie die berufliche Sache ziemlich vernagelt gewesen.“ (Rejector, 41, 10ff.)

Wie schon beim beruflich ambivalenten Typus, stellt sich auch dem privat ambivalenten Typus die aktuelle Situation als bestmögliche Alternative dar, die man aber nicht freiwillig gewählt hätte, wenn andere Möglichkeiten bestanden hätten.

„Pbd: Deswegen habe ich mir die neue Stelle gesucht, damit wir zusammen wohnen können. Das war der Grund und ich habe aber nichts gefunden, was direkt an dem Arbeitsort von meinem Partner gewesen wäre und wir mussten dann etwas nehmen, so dass wir beide jetzt ungefähr eine Stunde fahren müssen, es liegt auf der Hälfte zwischen unseren beiden Arbeitsstätten, da wohnen wir jetzt.“ (Umzugsmobile, 129, 7ff.)

Die untersuchten Gruppen verteilen sich unterschiedlich auf die einzelnen Typen. Unter den Umzugsmobilen findet man vor allem den Typus „beruflich-freiwillig“ (63%; n=17), was die bereits vorhandenen Ergebnisse bestätigt. Ein kleinerer Teil ist „beruflich gezwungen“ umgezogen (n=6). Varimobile weisen einen noch höheren Anteil an „beruflich Frei-

willigen“ auf (70%; n=14). Da in diesem Fall die Mobilität allein vom Beruf ausgeht und diesem implizit ist, finden sich hier auch insgesamt nur beruflich bedingte Fälle. Ein ähnliches Profil zeigt sich bei den Shuttles, von denen 46% (n=18) zum Typ „beruflich freiwillig“ gehören und 31% (n=12) zum Typ „beruflich gezwungen“. Private Auslöser spielen auch hier so gut wie keine Rolle, nur bei zwei Personen bedingen private Motive die Mobilität.

Bei den bisher betrachteten Gruppen haben also private Auslöser praktisch keine Rolle gespielt. LAT-Paare stellen dagegen eine Art Übergang zwischen den beiden Bereichen dar. Zwar zeigt das Typenprofil auch hier die gleiche Gewichtung wie in den anderen Gruppen, d.h. der Typus „beruflich freiwillig“ ist am stärksten besetzt (n=8), gefolgt von „beruflicher Zwang“ (n=6) und „beruflich ambivalent“ (n=5), aber auch der Typ „privat freiwillig“ (n=4) gewinnt im Vergleich zu obigen Gruppen an Bedeutung. Fernpendler stellen unter den mobilen Gruppen eher eine Ausnahme dar, weil hier der Anteil der „beruflich gezwungenen“ die größte Rolle spielt (42%; n=14). Die Kategorien „beruflich freiwillig“ und „beruflich ambivalent“ sind mit jeweils fünf Personen genauso groß wie „privat freiwillig“. Bei Fernpendlern spielt somit der private Bereich eine noch wichtigere Rolle als bei LATs. Bei den Rejectors finden sich dann ausschließlich private Gründe, wobei eine leichte Mehrheit (n=7) die Ablehnung eines Stellenangebotes freiwillig gewählt hat, während sich die anderen aus privaten Gründen eher dazu gezwungen sahen (n=6).

Interessant ist in diesem Zusammenhang schließlich auch das Geschlechterverhältnis in den sechs Typen. Von allen zugeordneten Personen waren 56% (n=89) Männer und entsprechend 44% Frauen. Dieses Verhältnis findet man in fast allen Typen wieder, mit Ausnahme des Typus „beruflich freiwillig“, der im Vergleich zur Gesamtverteilung mehr Männer als Frauen abdeckt (66% zu 34%). Freiwillige berufliche Mobilität, die häufig mit guten Karrierechancen verbunden ist, scheint also eher ein männliches Phänomen zu sein.

6.1.3 Zur Entstehung der mobilen Lebensform aus Sicht der Partner

Die Frage nach der Freiwilligkeit bzw. Selbstbestimmtheit der Lebensform stellt sich nicht nur bei den mobilen Zielpersonen, sondern auch bei deren Partnern. Selbst wenn eine Person sich völlig selbstbestimmt für eine Lebensform entscheidet, muss dies noch lange nicht heißen, dass der Partner den Entstehungszusammenhang ebenso wahrnimmt.

Von allen Partnern der mobilen Gruppen und der Rejectors konnten 100 den bereits bekannten Kategorien „freiwillig“, „ambivalent“ oder „durch äußere Umstände gezwungen“ zugeordnet werden. Von diesen 100 Partnern gibt die Hälfte (n=51) an, die Lebensform wäre freiwillig gewählt worden, was mit den Ergebnissen der Zielpersonen übereinstimmt, bei denen ebenfalls die Hälfte die Lebensform als freiwillig bezeichnet. Etwas mehr als ein Drittel (n=35) sehen ihre mobile Lebensform als erzwungen an und 14 bewerten die Entstehung als ambivalent. Nach den einzelnen Gruppen differenziert, stellt sich die Situation verändert dar. Der Anteil der „Freiwilligen“ liegt sowohl bei den Partnern von Rejectors mit 58% (n=7) als auch bei den Partnern der Umzugsmobilen mit 68% (n=13) über dem Durchschnitt, ebenso bei den LAT-Partnern mit 56% (n=10). Bei den Partnern von Fernpendlern, Varimobile und Shuttles liegt er dagegen mit jeweils ca. 30% darunter. Entsprechend ist auch der Anteil derjenigen, die ihre Lebensform rein durch äußere Umstände bedingt ansehen, unter den Partnern der Umzugsmobilen (n=2) und der Rejectors (n=2) wesentlich niedriger als bei Varimob- und Shuttle-Partnern, bei denen mehr als ein Drittel von Zwang spricht. Am höchsten ist dieser Anteil bei Fernpendler-Partnern, bei denen über die Hälfte die Lebensform als nicht selbstbestimmt bezeichnet.

Die obigen Zahlen sagen aber noch nichts über die Übereinstimmung auf der Paarebene aus. Über die Hälfte aller Paare (n=63) bewertet den Selbstbestimmtheitsgrad der Reaktionsmöglichkeiten auf den Mobilitätsauslöser gleich. Bei Paaren, bei denen beide Partner die Lebensform als freiwillig empfinden, ist die Entscheidung meist mit einer gewissen Selbstverständlichkeit gefallen. Es ist von vornherein klar, dass man die gleichen Prioritäten verfolgt, im beruflichen und/oder im privaten Bereich, was sich auch auf die Entscheidung und den gegenseitigen Abstimmungsbedarf auswirkt.

„Ja sagen wir mal so, eigentlich war schon klar, dass wir zusammenleben wollten, es war auch klar, dass keiner dafür seinen Beruf aufgibt oder eine schlechte Lösung in Kauf nimmt. Also wir wollten im Prinzip beides.“ (Shuttle, 448, 39ff.)

„Int: Und gab es jetzt nicht die Möglichkeit, dass man gesagt hat, wir suchen uns zu zweit an einem Ort einen Job?“

Pbd: Das haben wir probiert, aber das hat nicht geklappt. Wir haben gesagt, wir wollen keine größeren Abstriche machen im Job und dann nehmen wir das dafür in Kauf.“ (Partnerin des Shuttles, 448, 20ff.)

„Das war im Zusammenhang mit einem Arbeitsplatzwechsel. Das hat sich so ergeben, mehr oder weniger zufällig. (...)“

Int: Und haben da irgendwelche Überlegungen im Bereich der

Partnerschaft und Familie eine Rolle gespielt, für den Umzug? Pbd: Ja also, ich habe im Prinzip halt das okay meiner Frau eingeholt. Ohne, also gegen ihren Willen hätte ich das nicht gemacht.“ (Umzugsmobiler, 115, 8ff.)

„Ja mein Mann hat einen Job gesucht. Und wir haben gedacht, wenn wir was gut und schnell finden müssen, dann müssen wir auch flexibel sein und eventuell auch umziehen. Und ja, so halt war ich einverstanden mal eine neue Tapete zu nehmen, ja.“ (Partnerin des Umzugsmobilen, 115, 11ff.)

Sehen beide die Lebensform als eher erzwungen an, dann stehen häufig berufliche Gründe im Vordergrund, deren Notwendigkeit von beiden Partnern anerkannt wird.

„Ich wäre vermutlich arbeitslos geworden, wenn ich mich darauf eingelassen hätte und die privaten Gründe, die ich hatte, das war mein persönliches Wohlbefinden. Also ohne Beruf dazustehen nach einer so langen Zeit der Berufstätigkeit, na ja, also dafür habe ich halt diesen doch relativ hohen Preis bezahlt, muss ich schon sagen.“ (Shuttle, 468, 6ff.)

„Wir hatten keine andere Wahl, es kam aus einer Arbeitslosigkeit heraus (...). Es war nicht so, dass mein Mann keine Karriere machen konnte oder dies oder jenes, sondern wir waren froh, dass sich das so ergeben hat.“ (Partnerin des Shuttles, 468, 7ff.)

„Die Gründe sind die: Ich habe einen sehr speziellen Beruf, wo ich also nicht überall eine Stelle bekommen kann (...) ich bin dorthin gegangen, weil ich dort die Möglichkeit hatte, eine feste Stelle zu bekommen. Ich war nur auf einer befristeten halben Stelle und wie ich dann die Gelegenheit hatte, eine feste Stelle kriegen zu können, bin ich dann halt nach Bayern gegangen.“ (Shuttle, 409, 6ff.)

„Das war eine Möglichkeit, die drohende Arbeitslosigkeit abzuwenden, ich weiß nicht wie lange das noch gedauert hätte, dann wäre die Stelle beendet gewesen. Da war einfach eine Möglichkeit, den nächsten Schritt zu gehen. Das habe ich schon befürwortet.“ (Partnerin des Shuttles, 409, 9ff.)

Die Entscheidung zur Mobilität fällt jedoch nicht immer im partnerschaftlichen Einvernehmen, was dann auch zu Komplikationen in der Partnerschaft führt.

„Und habe dann beschlossen, gut B. ist es dann nicht, und ich gehe nach Westdeutschland, auch um meine Mobilität unter Beweis zu stellen. (...) Also dass aus dieser Einjahresperspektive

zwei Jahre, bzw. jetzt eine Dreijahresperspektive geworden ist, das war 98 nicht geplant. (...) Also zwischendurch hatte er ganz häufig seine Probleme damit. (...) er hat das Gefühl, dass am Wochenende seine Freundin zu Besuch kommt. Und ich fahre schon nach Hause zu meinem Ehemann. Und nicht unbedingt auf Besuch, sondern das ist dann eben, ja ein zweiter Lebensschwerpunkt.“ (Shuttle, 434, 6ff.)

„Daher war das für mich, da es auch erst mal begrenzt war auf elf Monate, keine große Frage. (...) Ich stand dem aufgeschlossen gegenüber und habe das Pendeln als notwendiges Übel in Kauf genommen. (...)

Int: Sie haben gesagt, es ist schwieriger geworden mit dem Pendeln?

Pbd: Ja, (...), weil es eine unbestimmte Sache ist. Ich konnte es leichter akzeptieren, als es hieß, elf Monate und als meine Partnerin dann die Stelle bekommen hat, die war befristet auch wieder für ein Jahr, habe ich auch gesagt, gut, ein Jahr, Berufserfahrung sammeln ist immer wichtig, aber es ist schon bezeichnend, dass meine Partnerin mir ziemlich lange verheimlicht hat, dass auch eine unbefristete Stelle für Sie in Frage kommt und als es dann soweit war, als der Vertrag unterschrieben war oder kurz vorher hat sie mir das erzählt. Da habe ich dann doch die Schwierigkeit so ein bisschen empfunden, dass es auf unbestimmte Zeit so weitergehen soll.“ (Partner der Shuttle, 434, 11ff.)

Schließlich findet man auch bei den Ortsfesten den Unterschied zwischen einer gezielt geplanten und einer quasi von selbst entstandenen Nichtmobilität. Bei den meisten (n=10) hat sich die Mobilität mehr oder weniger ergeben. Man hatte das Glück nach der Ausbildung eine Stelle in der Heimatregion zu finden und sah dann keinen Grund, sich anderweitig umzusehen. Auch große Städte fördern Sesshaftigkeit, da dort häufig ein großes Angebot an Arbeitsplätzen zu finden ist, vor allem auch in den Branchen, die Personen aus ländlichen Regionen zu beruflicher Mobilität veranlassten. Da also ein konkreter Anlass fehlte, hat man sich auch nicht weiter damit auseinandergesetzt, wie die folgenden Zitate zeigen:

„Das ist relativ einfach zu beantworten, München ist eine große Stadt und ich bin ja Leiterin einer Personalabteilung, bei einem Verlag. War vorher in der Versicherung tätig und in meinem Berufsfeld Personalentwicklung, Weiterbildung oder auch Personalreferententätigkeit, was ja mehr mit Vertragsangelegenheiten zu tun hat, gibt es einfach in München sehr viele mögliche Arbeitsplätze. Und bei meinem Mann ist es so, dass der Grafiker ist und

heute als Artdirektor arbeitet, in einer Werbeagentur und auch da ist München eine der Städte wo einfach viel, na ja, viel Werbeagenturen auf dem Markt sind. Und so ergab es sich einfach auch nie, dass wir irgendwie beruflich jetzt vor der Entscheidung standen, pendeln zu müssen.“ (Ortsfeste, 13, 5ff.)

„Aber es hat sich halt so getroffen, dass ich in B. eine sehr angenehme Stelle, was heißt angenehme, eine sehr interessante Arbeitsstelle in Aussicht hatte, was einfach nach dem Studium plus Aufbau bzw. Weiterbildungskurs oder Studium normalerweise nicht so einfach ist und da dachte ich, na gut, warum soll ich jetzt da großartig mich verändern.“ (Ortsfester, 84, 10)

Bei drei der Ortsfesten kann die Nichtmobilität als *reflektiert* beschrieben werden, denn es werden konkrete Gründe benannt, warum man am Wohnort bleiben will. Sollte sich ein konkreter Mobilitätsanlass ergeben, würden diese Personen wohl eher ablehnen. Ein Urteil, das für die erste Gruppe so nicht gefällt werden kann, da sich die Mobilitätsbereitschaft erst bei einem konkreten Anlass zeigen würde, der eine Reflexion der eigenen Wünsche, sowie der Vor- und Nachteile erfordern würde.

Kurzzusammenfassung

Was den Mobilitätsanlass betrifft, sind vor allem berufliche Gründe ausschlaggebend, nur bei einem Viertel spielen private Gründe die Hauptrolle und fast die Hälfte der Befragten hat sich freiwillig für die entsprechende Lebensform entschieden. Auch von den Partnern gibt über die Hälfte an, die Lebensform sei selbstbestimmt gewählt worden, wobei über 50% der Paare ihre Einschätzung der Entstehungssituation teilen.

Die größte Gruppe unter den Zielpersonen ist *freiwillig beruflich* mobil. Vor allem Umzugsmobile, Varimobile und ein Großteil der Shuttles bilden diesen Typus. Unter denen, die aus beruflichen Gründen zur Mobilität *gezwungen* wurden, sie stellen den zweitgrößten Typus, findet man dagegen vor allem Fernpendler und wiederum einen – etwas kleineren – Teil der Shuttles. Ein weiterer – ebenfalls kleinerer – Teil der Fernpendler ist *freiwillig* aus *privaten* Gründen mobil. Bei LATs finden sich ebenfalls sowohl private als auch berufliche Motive, wobei aber auch hier der beruflich-freiwillige Typus den größten Anteil hat. Die Mobilitätsablehnung von Rejectors beruht schließlich rein auf privaten Gründen, die sowohl freiwillig als auch erzwungen sein können. Bei Ortsfesten lässt sich eher von einer Entwicklung der Lebensform sprechen, da die meisten angeben, ihre Sesshaftigkeit hätte sich ohne größere Reflexion einfach ergeben.

6.1.4 Subjektiv wahrgenommene Entscheidungsspielräume

Im Zusammenhang mit der Entstehung der Lebensform im Spannungsverhältnis von individueller Autonomie und strukturellen Zwängen soll auch die Frage nach der subjektiven Einschätzung des eigenen Entscheidungsspielraumes angesprochen werden. Die Befragten der qualitativen Interviews sollten sich auf einer fünfstufigen Likertskala zur Frage einordnen, wie hoch sie ihren eigenen Spielraum bei der weiteren Planung ihrer Lebensform einschätzen. Bei Ortsfesten, Rejectors, Umzugsmobilen und LATs liegt der Anteil derjenigen, die die Durchsetzung ihrer eigenen Wünsche hoch bis sehr hoch bewerten, bei jeweils über 50%. Diese Einschätzung stimmt mit der der Partner überein. Bei Vari mobilen, Fernpendlern und Shuttles liegt der Anteil dagegen jeweils unter 50%, sowohl bei den Zielpersonen als auch bei den Partnern. Die Unterschiede zwischen der Gruppe mit dem subjektiv niedrigsten Einfluss auf die eigene Lebensgestaltung, den Vari mobilen und den Rejectors, die ihren eigenen Einfluss sehr hoch einschätzen, ist auf einem Niveau von 0,04 signifikant.

Vergleicht man die Verteilung dieser Selbsteinschätzung nach den verschiedenen Entstehungstypen, dann ist der Anteil der Personen, die ihren eigenen Einfluss hoch einschätzen, bei den beruflich-freiwilligen und privat-freiwilligen mit jeweils über 50% erwartungsgemäß hoch, erstaunlicherweise aber auch bei den beruflich-gezwungenen (51%). Bei den ambivalenten Typen und bei den privat-gezwungenen liegt er zwischen 20% und 40%. Die Unterschiede sind mit einem Niveau von 0,08 nicht signifikant.⁵³

Tabelle 6.1.2: Subjektive Einschätzung des Spielraums bei der Planung der eigenen Lebensform

„Der eigene Einfluss auf die Lebensgestaltung ist hoch bis sehr hoch“		Fernpendler	Shuttles	Vari mobile	LATs	Umzugsmobile	Rejectors	Ortsfeste
Mobile Person	N	16	15	7	14	16	11	7
	%	47	41	(37)	54	62	69	(58)
Partner	N	11	11	3	12	12	8	6
	%	46	46	(30)	71	63	(67)	(67)

Quelle: Qualitative Interviews

⁵³ In beiden Analysen können die unterschiedlichen Gruppengrößen das Ergebnis beeinflusst haben.

6.1.5 Merkmale des Entscheidungsprozesses

Im Folgenden wird der Entscheidungsprozess näher analysiert. Wie ist die Reaktion auf den Auslöser des Mobilitätsanfordernisses? Ist die Entscheidung für eine mobile oder nicht mobile Lebensform Ergebnis einer aktiven Entscheidung oder ist die Lebensform prozessproduziert entstanden? Erfolgte die Entscheidung gleichsam zwangsläufig oder spontan, ohne großes Überlegen oder stand sie am Ende eines langen Abwägens?

Von einer aktiven Entscheidung wird dann gesprochen, wenn Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden und wenn das Individuum bewusst und begründet eine Wahl vornimmt. Damit ist jedoch nicht die Idealsituation einer rationalen Entscheidung gemeint, in der die Zielperson oder die beiden Partner alle Vor- und Nachteile berücksichtigen, abwägen und sämtliche verfügbaren Informationen hinzuziehen. Für den Fall von Commuter-Paaren, also Ehepaaren, die berufsbedingt pendeln, kam Anderson (1992) zu dem Ergebnis, dass nur 40% einen systematischen Entscheidungsprozess durchlaufen haben. Relativ wenige denken tatsächlich alle Alternativen durch und kaum jemand hat bei anderen Commuter-Paaren Informationen über die Lebensform eingeholt. Insofern wird hier nur nach einer *aktiven* Entscheidung gefragt und diese dann der *Entwicklung* einer Lebensform, der *Selbstverständlichkeit* einer Lebensform und der Spontanentscheidung gegenübergestellt.

Tabelle 6.1.3: Entscheidungsart

Entscheidungsart	N	%
Aktive Entscheidung	66	42
Prozessproduzierte Lebensform	45	29
Selbstverständliche Reaktion	41	26
Spontane Entscheidung	4	(3)

Quelle: Qualitative Interviews

Die größte Gruppe unter den Befragten hat eine aktive Entscheidung getroffen (42%; n=66). Es wurden Vor- und Nachteile abgewogen und die Durchführbarkeit geprüft. In den Interviews dieses Typus' werden meist sehr genau die Gründe aufgezählt, die für und gegen die Mobilität sprachen. Bei Fernpendlern taucht z.B. häufiger die Frage auf, ob der neue Wohnort mit einem guten Bahnanschluss, möglichst mit einer ICE-Verbindung, ausgestattet ist. Auch die persönlichen Wünsche und Bedürfnisse und die des Partners und der Kinder werden in die Erwägungen mit einbezogen. Zudem spielt die geplante Dauer der Mobilität eine

wichtige Rolle. Bei bestimmten Mobilitätsformen, wie z.B. einem Zweitwohnsitz, fällt die Entscheidung leichter, wenn das Mobilitätserfordernis von vornherein befristet ist.

„Wir haben uns das angeschaut. Wir haben von dem Ort eine Intercity-Verbindung nach M., das ist für mich eigentlich relativ bequem (...) Wir haben zwei große Orte, eben R. und W., innerhalb von 15 Minuten mit dem Auto oder 10 Minuten mit dem Zug und das ist dann für meine Frau auch optimal zum Einkaufen. Oder hier in B. selber ist die Infrastruktur, dadurch, dass es ein Kurort ist, sowieso sehr gut (...) Wir wollten eigentlich ursprünglich nach R., aber aufgrund von Abhängigkeiten zu Bus oder Zubringerdiensten zum Bahnhof haben wir uns dann für B. entschieden, weil da kann ich zum Bahnhof laufen und in M. kann ich auch zum Bahnhof laufen, und das macht die Sache für uns einfacher. (...)“ (Fernpendler, 237, 44ff.)

„Ja, wir haben das auch erwogen, dass wir umziehen. Der neue Dienstort ist jetzt ja B. und von meiner Seite aus wäre es durchaus auch möglich gewesen, nach B. zu ziehen, allerdings ist es so, dass der Rest der Familie sehr starke Anbindungen hier im Wohnort hat, meine Frau war zu dem Zeitpunkt auch noch berufstätig, die Kinder gehen hier zur Schule, wir haben hier ein Einfamilienhaus gekauft, das sind natürlich eine ganze Reihe von Punkten, die zu organisieren wären, wenn man den Wohnort wechseln würde. Deswegen haben wir gesagt, gut, dann pendele ich erstmal. (...) Das war von Anfang an schon so, dass ich das als einen wichtigen Punkt angesehen hatte im Rahmen des Wechsels, dass da eine Möglichkeit besteht, irgendwann mal nicht mehr täglich zu pendeln, sondern nur noch an einigen Wochentagen.“ (Fernpendler, 258, 19ff.)

Im Gegensatz zur aktiven Entscheidung steht die prozessproduzierte Entwicklung einer mobilen Lebensform, die man bei 29% (n=45) der Befragten findet. In solchen Fällen ist selten eine konkrete Entscheidung gefallen, es war vielmehr so, dass die Situation anfangs eher als Übergangs- und Testphase geplant war. In dieser Phase kam es dann zu Veränderungen, die dazu führten, dass die mobile Phase länger als anfangs geplant aufrecht erhalten wird.

„Bei mir war es anfangs eine befristete Tätigkeit und dann haben wir gesagt, wir wollen ja nichts überstürzen, dass wir es erst einmal dabei belassen, dass ich erst mal nach M. fahre und dann sehen wir weiter. Jetzt ist es dazu gekommen, dass ich eine feste Anstellung habe.“ (Fernpendler, 242, 20ff.)

„Ja, zu dem Zeitpunkt war es nicht absehbar, dass das eine längerfristige Angelegenheit wird. Das hat also, weil das ja die US-Streitkräfte sind, zu dem Zeitpunkt hat es ausgeschaut als wenn innerhalb von zwei Jahren alles erledigt wäre hier und dann ist ja, man muss das sagen, von unserer Seite her, glücklicherweise die Angelegenheit Jugoslawien gekommen (...) und ich und meine ganzen Kollegen hier in K., so etwa 6.000, noch eine Beschäftigung haben.“ (Fernpendler, 254, 31ff.)

„Es war die Tatsache, dass ich eine Stelle hier in B. angenommen habe, dies war ursprünglich so geplant, dass meine Frau nach einer absehbaren Zeit, also innerhalb eines Jahres, nachkommen würde, die Planungen haben sich dann verändert und zwar zum einem hat sich meine Stelle als wenig aussichtsreich dargestellt, d.h. ich war sehr unzufrieden mit dem, was ich hier vorgefunden habe, so dass mein Bestreben auch war und ist, möglichst bald diese Stelle zu verlassen. Der zweite Punkt war, dass meine Frau eine selbständige Tätigkeit begonnen hat, etwa zu dem gleichen Zeitpunkt, da ich nach B. gewechselt bin und sich dieses Geschäft sehr gut entwickelt hat, so dass es für uns beide sozusagen berufliche Nachteile gegeben hätte, wenn wir uns dann auf B. konzentriert hätten. Das hat dann diesen als zunächst temporär gedachten Zustand in einen Dauerzustand verwandelt.“ (Shuttle, 438, 7ff.)

„Das hat sich so entwickelt. Eigentlich so ein bisschen, ohne dass man es so richtig bewusst wahrgenommen hat. Am Anfang hat man zweimal im Monat eine Reisetätigkeit gemacht, und dann, ja, irgendwann hatte man dann drei Reisettermine in der Woche stehen. Ohne dass man es bewusst wahrnimmt. Man merkt es nur, wenn man auf einmal „Miles and More“ ohne Ende gutgeschrieben bekommt, das Auto 70.000 Km im Jahr runter hat, und ehrlich dann merkt man es wirklich, dann wird einem das richtig bewusst.“ (Varimobiler, 342, 55f.)

Bei einem weiteren Viertel der Befragten (n=41) kann man weder von einer aktiven Entscheidung noch von einer Entwicklung sprechen. Für diese Personen kommt bei einem speziellen Mobilitätsauslöser nur eine Reaktionsmöglichkeit in Frage, die dann selbstverständlich durchgeführt wird. Dahinter stehen bestimmte Weltbilder und Erwartungen, die in den Augen der entsprechenden Person nur eine einzige Handlungsweise erlauben. Aus diesem Grunde finden auch keine größeren Überlegungen hinsichtlich der Handlungsalternativen statt. Geht jemand davon aus, dass eine Familie immer zusammen sein sollte, ist relativ klar, dass er im entsprechenden Fall zusammen mit seinem Partner umzie-

hen wird. Häufig ist auch schon bei der Berufswahl klar, dass der gewählte Beruf nicht am Wohnort ausgeübt werden kann oder dass man zum Studieren umziehen muss, so dass bei Eintritt dieses Falles dann keinerlei Überlegungen mehr notwendig sind.

„Also angestrebt, es war eben so, dass in dem Bereich, in dem ich jetzt arbeite, im Journalismus, war von vorne herein klar gewesen, dass ich in B. nichts finden werde. Ich musste mich anders orientieren. Damit habe ich, wenn man das so sieht, das auch angestrebt. Mir war klar, dass ich nach dem Studium woanders hinkomme oder woanders hingehen muss, damit ich das machen kann, was ich machen will. Das war mir schon klar. Insofern war uns beiden das klar, dass ich eben dann wahrscheinlich 1999 gehen werde.“ (LAT, 643, 82ff.)

„Int: Es hätte ja vielleicht auch noch die Möglichkeit gegeben, einen Zweitwohnsitz nach W. zu legen. Wie kam es dazu, dass Sie sich für einen Umzug entschieden haben?“

Pbd: Da habe ich eigentlich gar nicht überlegt. Denn eigentlich steht für mich fest, da wo ich arbeite, bin ich auch Zuhause.“ (Umzugsmobiler, 142, 30ff.)

„Bei einem Ruf auf eine Professur, zumal es der erste Ruf ist, da kann man es sich nicht leisten, nein zu sagen, egal wo man den Ruf bekommt. Ich wäre in jedem Fall auch dorthin gezogen. Ich hätte auch noch die Variante gehabt, nach B. zu gehen. Auch dort wären wir natürlich hingezogen.“ (Umzugsmobiler, 154, 24ff.)

Schließlich haben sich vier der Befragten spontan für ihre Lebensform entschieden. Man erhielt ein unerwartetes Angebot und hat sich innerhalb von wenigen Wochen oder aufgrund eines plötzlichen Impulses für die Veränderung entschieden.

„Wir hatten immer schon mal Lust, uns zu verändern. Dann war es so die Zeit der beruflichen Veränderung, weil mein Mann hat umgeschult und in meinem Beruf war es schwierig, es wurde gekündigt, weniger Kinder, und da habe ich mich hier interessiert in M. und es hat geklappt und es war auch günstig für das Alter der Kinder, die waren gerade 12 und 14 Jahre alt und da haben wir uns innerhalb von vier Wochen entschieden, umzuziehen.“ (Umzugsmobiler, 110, 6ff.)

„Ich wurde eingeladen zur Aufnahmeprüfung, genau eine Woche vorher erhielt ich allerdings die Zulassung zum Medizinstudium, da bin ich eigentlich mehr per Zufall nach H. geflogen, zur Aufnahmeprüfung, dann sagen die auch noch, ja wir nehmen Sie.“

Und da hatte ich, ohne dass ich es wollte, eigentlich zwei Berufsmöglichkeiten, nämlich die des Piloten und die des Arztes. Dann wurde mein Lehrgang bei der Lufthansa so spät terminiert, dass ich in jedem Fall Medizin studieren konnte. Der Vater (ebenfalls Arzt), der wusste immer noch alles besser, das hatte zur Folge, dass ich irgendwann mehr oder weniger sagte, verdammt noch mal, irgendwann will ich doch mal beweisen, dass ich auch alleine was kann. So bin ich hier rein gekommen.“ (Varimobiler, 349, 16ff.)

6.1.6 Wer ist am Entscheidungsprozess beteiligt?

Die an der Entscheidung Beteiligten stellen einen weiteren wichtigen Punkt im Entscheidungsprozess dar. Insgesamt 98 Paare konnten dahingehend zugeordnet werden, ob die mobile Zielperson die Entscheidung alleine oder zusammen mit dem Partner getroffen hat. Von diesen 98 Paaren haben 62 die Entscheidung zusammen mit dem Partner getroffen. Der Partner wurde in die Überlegungen mit einbezogen, die Situation wurde diskutiert und man kam zu einer gemeinsamen Entscheidung. Natürlich hängt auch hier der Entscheidungsspielraum von den äußeren Gegebenheiten ab und ist nicht besonders groß, wenn es sich bei der fraglichen Stelle um die einzige Möglichkeit handelt, überhaupt erwerbstätig zu sein.

„Also die Diskussionslage war im wesentlichen der Beruf. Die M. hatte die Chance, dort eben eine berufliche neue Orientierung einzugehen und diese Chance wollte sie nutzen. Wir haben das unter diesem beruflichen Aspekt diskutiert und ich habe sie damals auch unterstützt.“ (LAT, 665, 26ff.)

„Wir haben das natürlich gemeinsam beschlossen, also wir haben natürlich darüber geredet, aber mein Freund unterstützt mich eigentlich immer so in allem was ich so plane und vorhabe und wir haben uns schon gemeinsam überlegt, in welche Stadt ich gehen könnte.“ (Partner eines LAT, 686, 20ff.)

„Es war so, dass mein Freund zu der Zeit in A. war und ich ihn auch nicht informiert habe über diese Bewerbung, es war eine spontane Bewerbung, weil das halt so vom ersten Anblick her eine interessante Stelle war. Na ja wir hatten dann gewisse Telefonate nachdem die Einladung zum Vorstellungsgespräch kam, hatten wir das noch einmal durchdiskutiert, dann bin ich eben zu

dieser Entscheidung gekommen, dass ich da nicht hingeh. (Rejector, 68, 36ff.)

„Ja also ich habe im Prinzip halt das okay meiner Frau eingeholt. Ohne also, gegen ihren Willen hätte ich das nicht gemacht.“ (Umzugsmobiler, 115, 15f.)

„Nein. Wir haben natürlich darüber gesprochen, aber zumindest, als ich anfang zu pendeln, wie gesagt, da war eigentlich keine Wahl, außer arbeitslos zu sein. Da war das Gespräch natürlich dementsprechend kurz. Das war klar, es ist notwendig, also muss es auch gemacht werden.“ (Fernpendler, 222, 38ff.)

Die Beteiligung der Partner am Entscheidungsprozess variiert innerhalb der Gruppen. Bei den Umzugsmobilen und den Rejectors waren bei allen der zugeordneten Paare auch die Partner beteiligt, bei LAT-Paaren in drei Viertel aller Fälle, bei Shuttles und Fernpendlern bei ca. der Hälfte. Bei insgesamt acht Varimobile wurde nur in einem Fall der Partner zur Entscheidung hinzugezogen. Die Beteiligung muss unter zwei Aspekten betrachtet werden: Zum einen, ob die Partnerschaft zu Beginn der Mobilitätsphase bereits bestand und daher eine gemeinsame Entscheidung nicht möglich war, was vor allem bei Varimobilen und Fernpendlern häufiger der Fall war, zum anderen, wie stark der Partner selbst durch die Mobilität betroffen ist. Ein Partner, der mit umzieht, muss genau wie die Zielperson sein gesamtes Leben umstellen, während er bei Fernpendlern nur wenig verändern muss und die Zielperson alleine die unmittelbaren Belastungen der Mobilität trägt.

Ein gutes Drittel der Befragten (n=36) hat die Entscheidung alleine getroffen. Ein Grund wurde bereits genannt: Es gab zum entsprechenden Zeitpunkt noch keinen Partner, der die Entscheidung beeinflusst hätte. Aber auch bei einer bereits bestehenden Partnerschaft kann die Entscheidung ohne oder gegen die Interessen des Partners fallen, wenn der Beruf oberste Priorität hat. Häufig wird dies in den Interviews durch implizite denn explizite Darstellung deutlich. Der Partner wird dann kaum erwähnt.

„Zu dem Zeitpunkt ganz exakt hat es eigentlich nur ganz lockere Partnerschaften gegeben, die überhaupt keine Rolle gespielt haben, und Familie hat es damals auch noch nicht gegeben. Das spielte in bezug auf diese Berufsentscheidung keine Rolle.“ (Fernpendler, 235, 20ff.)

„Meiner Freundin hat das zwar damals nicht gefallen, dass ich weg gehe, aber letztendlich musste sie sich damit arrangieren.“ (LAT, 673, 22ff.)

In sieben Fällen wurden auch die Kinder in den Entscheidungsprozess einbezogen, meist im Zusammenhang mit Überlegungen zu einem Umzug. Die Kinder in den Entscheidungsprozess einzubeziehen bedeutet einerseits, dass die Folgen der Mobilität für diese explizit mit berücksichtigt werden, es kann aber auch bedeuten, dass die Kinder ihre Meinung selbst äußern und dadurch den Ausgang der Entscheidung mit beeinflussen.

„Ja, am Anfang war ich schon interessiert, aber da hatten wir noch Kinder, die hier auf die Schule gingen und die wollten auch gerne ihren Freundeskreis behalten und deswegen haben wir dann davon Abstand genommen,“ (Fernpendler, 221, 49ff.)

„So vielleicht nach drei oder vier Jahren, da habe ich ein bisschen ernsthafter nachgehakt und vorgeschlagen, ob wir nicht nach F. umziehen wollen, aber unsere Kinder waren da schon etwas älter, so dass sie auch mitreden konnten und es war eigentlich einhellig die Meinung, dass keiner umziehen will.“ (Shuttle, 487, 54ff.)

„und meine Familie, meine Frau an erster Stelle, aber auch meine drei Söhne die waren natürlich neugierig und eigentlich eher positiv eingestellt. Von einem Sohn mal abgesehen, der mittlere, der damals zwölf Jahre alt war, der hatte so eine gewisse Angstvorstellung vielleicht gehabt.“ (Umzugsmobiler, 118, 11ff.)

„Aber ich weiß genau noch die Situation, wie meine Töchter dann gesagt haben: Mama, willst du denn lieber einen arbeitslosen Mann haben oder einen Papa, der am Wochenende kommt. Also die Kinder (die waren da schon über 20 Jahre alt) haben da mitgewirkt.“ (Shuttle, 486, 8ff.)

Zusammengefasst: Über 40% der Befragten haben eine aktive Entscheidung getroffen, d.h. sie haben Vor- und Nachteile, die für sie relevant waren, gegeneinander abgewogen. Bei ca. 30% hat sich die Situation nach und nach entwickelt, auch wenn sie ursprünglich nicht in dieser Form oder Dauer geplant war und bei nochmals einem Viertel der Befragten war die Reaktion aufgrund von Überlegungen oder Entscheidungen, die schon lange vor der eigentlichen Entscheidungssituation stattfanden eine Selbstverständlichkeit. Kaum jemand hat sich spontan für eine mobile Lebensform entschieden. In fast zwei Dritteln aller Fälle war der Partner an der Entscheidung beteiligt. Kinder wurden vor allem bei der Frage nach einem Umzug mit in die Überlegungen einbezogen und hatten durchaus auch Einfluss auf den Ausgang der Entscheidung.

6.1.7 Warum so und nicht anders? – Gründe für die gewählte Lebensform

Ein erster Überblick über die Gründe für die gewählte Lebensform zeigt, dass bestimmte Motive und antizipierte Folgen von allen Gruppen angeführt werden. Erst die unterschiedliche Interpretation dieser Folgen führt zu einer Entscheidung für eine bestimmte Lebensform. Die Entscheidung wird also nicht durch den faktischen Grund an sich, sondern durch dessen individuelle Wahrnehmung und Gewichtung bestimmt. Hinzu kommt das spezielle Geflecht mit anderen Motiven, das sich zu einer spezifischen Ausgangssituation verdichtet. Im Folgenden werden zunächst die häufigsten Gründe und deren Interpretationen in den verschiedenen Gruppen dargestellt; im Anschluss daran werden sie dann zu typischen Ausgangskonstellationen für die einzelnen Lebensformen aggregiert. Bei der Darstellung der Mobilitätsauslöser wurde bereits verdeutlicht, dass die eigene Berufstätigkeit selbstverständlich eine entscheidende Rolle spielt, sie soll daher zunächst nicht weiter berücksichtigt werden.

Entscheidend für die Wahl der Mobilitätsform ist das *Partnerschaftsideal*, d.h. wie stark das Bedürfnis nach Nähe bzw. Unabhängigkeit der beiden Partner ist. Bei vielen Umzugsmobilen oder Rejectors kommt eine zeitweilige Trennung, z.B. durch einen Zweitwohnsitz, nicht in Frage, da sich dies nicht mit ihrer Vorstellung von Partnerschaft und Familie deckt. Wochenendbeziehungen werden daher von vornherein ausgeschlossen. Hierbei können auch frühere Erfahrungen mit genau dieser Mobilitätsform eine Rolle spielen. Dagegen entstehen in Partnerschaften, in der sich beide Partner eigene Freiräume und damit eine gewisse Unabhängigkeit erhalten wollen, gerade solche Lebensformen, die durch eine zeitweise räumliche Trennung gekennzeichnet sind. Auch hier können frühere Erfahrungen eine Rolle spielen.

Unabhängigkeit in der Partnerschaft hängt eng mit der Vorstellung von *persönlicher Freiheit* und individueller Autonomie zusammen. Deren Realisierung innerhalb einer Partnerschaft kann, wie bereits beschrieben, durch eine räumliche Trennung angestrebt werden. Eine völlig andere Möglichkeit bietet dagegen die Ausübung eines mobilen Berufes, bei dem der Begriff „Unabhängigkeit“ dann nicht nur die Partnerschaft, sondern z.T. auch das Berufsleben mit einschließt.

Sind *Kinder* vorhanden, kann – ähnlich wie beim Partnerschaftsideal – die subjektive Idee von der idealen Familie ausschlaggebend werden. Entweder kann der Wunsch im Vordergrund stehen, die Familie aufgrund eines solchen Ideals nicht zu trennen – auch nicht zeitweilig –

und deshalb lieber gemeinsam umzuziehen oder aber nicht mobil zu werden. Andererseits kann auch die Vorstellung dominieren, die Kinder nicht aus ihrer vertrauten Umgebung zu reißen und deshalb nach anderen Mobilitätsformen zu suchen bzw. Mobilität abzulehnen.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit der Mobilitätsentscheidung ist die *Berufstätigkeit des Partners*. Soll oder will der Partner seinen Arbeitsplatz nicht aufgeben, dann kommt ein Umzug meist nicht in Frage und es muss auf Pendeln ausgewichen werden oder das Stellenangebot wird abgelehnt. Dabei kommt es häufiger vor, dass der nicht mobile Partner oder Partnerin den größeren Anteil zum Haushaltseinkommen beiträgt oder eine sicherere Stelle hat, so dass deren Berufstätigkeit stärker gewichtet wird als die eigene. In der Literatur wird dieses Phänomen als „tied stayers“ bezeichnet (vgl. z.B. Mincer 1978, zit. nach Jürges 1998, 360), d.h. ein Partner bleibt trotz Mobilitätsmöglichkeit und -bereitschaft wegen des Partners am alten Wohnort. Mobilitätsfördernd wirkt dagegen der Umstand, dass sich auch der Partner beruflich verbessern oder etablieren kann.

Vor allem bei den Kindern, aber auch bei der Berufstätigkeit des Partners wird bereits der nächste Komplex von Motiven sichtbar: *Ortsverbundenheit*. Deren Folgen sind eher mobilitätshemmend, sie kann aber auch zu einem Rückumzug in eine bestimmte Gegend führen. Zum Komplex Ortsverbundenheit zählen Heimatverbundenheit, d.h. die Tatsache, dass man sich in einer bestimmten Umgebung sehr wohl fühlt und sich auch sehr gut auskennt. Häufig kommt auch Wohneigentum hinzu, mit dessen Erwerb man sich häufig bereits bewusst längerfristig an eine bestimmte Region bindet. Schließlich ist in diesem Zusammenhang die Eingebundenheit in ein soziales Netzwerk zu nennen. Es besteht ein fester Freundes- und Bekanntenkreis, der bis zu einem gewissen Grad durch räumliche Nähe bedingt ist, d.h. er würde durch einen Umzug mit Sicherheit verkleinert oder zumindest lockerer werden. Sind kleine Kinder vorhanden, dann wird auch oft auf die unverzichtbare Hilfe von Verwandten bei der Kinderbetreuung hingewiesen.

Das nächste Mobilitätsmotiv stellt eine Art Gegenpol zur Ortsverbundenheit dar: die Lust auf Neues und auf *Herausforderungen*. Sich an einer neuen Aufgabe zu messen, die auch den Umgang und das Kennenlernen von Fremdem und Neuem mit einschließt, wird häufig von Umzugsmobilen und von Varimobilen als Anreiz für die jeweilige Mobilitätsform genannt. Wichtig ist hier die Möglichkeit, die eigene Persönlichkeit durch das Meistern dieser Aufgabe zu stärken.

Ein Umzug oder ein mobiler Beruf stellen meist langfristige Entscheidungen dar. Für andere Mobilitätsformen, vor allem für Shuttles, ist aber gerade die Tatsache ausschlaggebend, dass bereits zu Beginn der Mobilität das Ende absehbar ist bzw. sie nur für eine bestimmte *Dauer* geplant sind. Die Vorteile der entsprechenden Lebensform wiegen deren Nachteile also nur für eine bestimmte Zeit auf, z.B. solange die berufliche Karriere noch im Vordergrund der Lebensplanung steht.

In allen Gruppen werden von einigen der Befragten die *guten Verdienstmöglichkeiten* als Grund für die Lebensform angeführt. Vor allem bei Varimobilen zählt sich Mobilität häufig direkt in einem höheren Gehalt aus, als bei vergleichbaren Tätigkeiten ohne Mobilitätsanforderungen.

Ein letzter häufig genannter Grund ist die *praktische Durchführbarkeit*. Ist es z.B. möglich, täglich zu pendeln, dann stellt diese Form der Mobilität eine relativ praktische Lösung dar. Das unmittelbare Umfeld scheint insofern kaum davon betroffen, als sich in den Lebensumständen der Familie bis auf die längere Abwesenheit des Pendlers nichts ändert, was im Falle eines Umzugs oder Zweitwohnsitzes durchaus in einem stärkeren Maße der Fall gewesen wäre. Auch Shutteln ist aus Sicht der Befragten nur bis zu einer gewissen Distanz sinnvoll. In diesen Kontext gehört schließlich auch das Thema Finanzierbarkeit. Gewisse Alternativen werden aufgrund der zu erwartenden Kosten von vornherein ausgeschlossen oder aber z.B. durch Umzugsbeihilfen des Arbeitgebers begünstigt.

6.1.8 Typische Ausgangskonstellationen der einzelnen Lebensformen

Im Folgenden werden einige Ausgangskonstellationen mobiler und nicht mobiler Lebensformen im Sinne idealtypischer Konstruktionen dargestellt.

Fernpendler

Fernpendeln stellt für viele Paare die Chance dar, die Berufstätigkeit beider Partner zu gewährleisten, obwohl die unmittelbare Wohnregion keine Arbeitsmöglichkeit für beide bietet. Die Berufstätigkeit des Partners und der Wunsch, die Kinder in ihrer vertrauten Umgebung zu lassen und ihnen einen Schulwechsel zu ersparen, spielen eine entscheidende Rolle beim Entschluss, nicht umzuziehen. Hinzu kommt ein Partnerschaftsideal, das eine große Nähe und räumliches Zusammenleben favorisiert. In einigen Fällen ist dieses Ideal sogar dafür aus-

schlaggebend, dass Paare einen Ort in der Mitte zweier weiter entfernt liegender Arbeitsorte als ihren gemeinsamen Wohnsitz wählen und dann beide einen relativ langen täglichen Arbeitsweg auf sich nehmen.

Fernpendler sind sehr heimatverbunden und wollen nicht an den Arbeitsort, häufig eine größere Stadt, ziehen, da dieser als unattraktiv empfunden wird. Sie besitzen häufig Wohneigentum, so dass sich ein Umzug oft nur unter finanziellen Verlusten bewerkstelligen ließe. Zumindest erscheint das Pendeln aus Sicht der Betroffenen als die finanziell günstigste Lösung, auch was eine Zweitwohnung anbelangt. Fernpendler sind meist eng in ein örtliches soziales Netz eingebunden, sowohl was Vereinsmitgliedschaften oder ähnliches betrifft, als auch familiär. Letzteres wird häufig betont, wenn jüngere Kinder im Haushalt leben, die dann von Verwandten mit betreut werden.

Ein weiterer Faktor, der die Wahl dieser Lebensform mit beeinflusst, ist die Durchführbarkeit des Pendelns, die u.a. von der Distanz zum Arbeitsort abhängt, aber auch von externen Gegebenheiten, wie z.B. einer guten Bahnanbindung. Ist die praktische Durchführbarkeit gesichert, stellt Pendeln häufig auch die einfachste Lösung dar. Das unmittelbare Umfeld ist insofern kaum davon betroffen, als sich in den Lebensumständen der Familie bis auf die längere Abwesenheit des Pendlers selbst nichts ändert, was im Falle eines Umzugs oder Zweitwohnsitzes durchaus in einem stärkeren Maße der Fall gewesen wäre. Die Abneigung gegen Veränderungen im privaten Bereich aufgrund beruflicher Erfordernisse lässt sich vielleicht auch dadurch erklären, dass ein Großteil der Fernpendler „beruflich-gezwungen“ mobil ist.

„Meine Frau wollte nicht mit umziehen. Wir waren halt auch ortsgebunden, weil unser Sohn zu der Zeit im Kindergarten war, meine Frau war auch halbtags berufstätig und meine Schwiegermutter konnte auf den Kleinen mit aufpassen, also es wäre viel schwieriger gewesen, wenn wir umgezogen wären. Meine Frau hätte auch keine Arbeit gehabt und niemanden, der auf das Kind aufpasst.“ (Fernpendler, 226, 15ff.)

„Ja, meine Frau war zu der Zeit berufstätig, (...) und hat einen relativ guten Job, sie ist Beamtin in einer guten Position, gerade im Beamtenbereich ist es ja nicht ohne weiteres möglich, den Job zu wechseln (...) also wir sind deswegen ortsgebunden, das war der Grund und eine Wochenendehe wollten wir nicht führen. Das wollten wir auch nicht mehr, nachdem wir das, als wir nur befreundet und verlobt waren, eine ganze Zeitlang gemacht haben, haben wir dazu auch keine Lust mehr.“ (Fernpendler, 236, 25ff.)

„Ich hätte alles aufgegeben einschließlich Freundeskreis und sonstigem Lebensraum, Ehrenämter und verpflichtende Dinge, die man hatte, dass wäre ein kompletter Neubeginn geworden (...) und da ist mir das einfach im Augenblick nicht attraktiv genug, zumal ich dieses Jahr schon 60 werde und ich möchte eher lieber mit 63 in Rente gehen als bis 65 zu arbeiten.“ (Fernpendler, 221, 47ff.)

Shuttles

Die Gründe für die Lebensform der Shuttles sind ähnlich gelagert wie bei den Fernpendlern, d.h. eine wichtige Rolle für die Beibehaltung der Hauptwohnung spielen die Erwerbstätigkeit des Partners, Kinder, das soziale Netzwerk und Wohneigentum, alles Gründe, die einen Umzug aus Sicht der Befragten ausschließen. Shuttles unterscheiden sich von Fernpendlern aber hinsichtlich ihres Partnerschaftsideals, d.h. die zeitweilige Unabhängigkeit durch die getrennten Wohnungen wird durchaus geschätzt und als positiv für die Partnerschaft empfunden. Auf diese Weise hat jeder eigene Freiräume, die vor allem in den Beruf investiert werden. Wichtig ist auch die geplante Dauer der Lebensform, die in der aktuellen Form meist nur für eine begrenzte Zeit aufrechterhalten werden soll, z.B. solange beruflich Ziele noch im Vordergrund stehen oder weil es sich ohnehin nur um befristete Verträge handelt. Häufig spiegelt sich aber auch eine gewisse Unsicherheit und Unschlüssigkeit hinsichtlich der eigenen beruflichen Zukunft in den Interviews wider. In fast allen Fällen besteht jedoch die Absicht, in absehbarer Zukunft wieder im gemeinsamen Haushalt zusammenzuleben.

Wie auch bei den Fernpendlern ist die praktische Durchführbarkeit der Mobilität von Bedeutung, nur dass in diesem Fall tägliches Pendeln aufgrund der Distanz nicht mehr möglich ist. Hierbei existiert ein Grenzbereich bei ca. eineinhalb bis zwei Stunden, der von Fernpendlern noch als durchaus machbar angesehen wird, der aber Shuttles bereits zu weit ist. Schließlich können auch vorteilhafte Arbeitsbedingungen, die es erlauben, relativ viel Zeit am Wohnort zu verbringen, wie z.B. Gleitzeitmodelle oder Heimarbeitsmöglichkeiten, die Wahl der Lebensform Shuttle erleichtern.

„Also ich müsste das Haus verkaufen, neue Sozialkontakte aufbauen, auch meine Frau, mein Kind mittlerweile auch und dann mit der Perspektive, dass ich vielleicht doch irgendwann die nächsten Jahre wieder wechseln muss und das erscheint für mich nicht erstrebenswert. (...) Dann lieber die Pendleraktion jetzt im Moment.“ (Shuttle, 414, 32ff.)

„Wo ich jetzt arbeite gibt es ein Gleitzeitmodell und damit ist das Ganze wesentlich einfacher von der Anreise her. Also (...) ich kann im Laufe des Vormittages anfangen und Mehrarbeitsstunden kann ich im Prinzip auch als Gleitzeit frei übernehmen, (...) im Moment bin ich an dem Punkt, die innere Bereitschaft, das Zuhause aufzugeben und hierher zu ziehen, weg von den Freunden, von der vertrauten Umgebung, da fehlt die Bereitschaft momentan – bei beiden, bei meiner Frau und auch bei mir.“ (Shuttle, 481, 31ff.)

Fernbeziehungen

Auch bei Fernbeziehungen ist die Berufstätigkeit des Partners einer der wichtigsten Gründe dafür, dass man in zwei getrennten Haushalten lebt. Die Gründe unterscheiden sich dann nicht wesentlich von denen der Shuttles. Bei einem zweiten Teil dieser Gruppe sind aber – teilweise auch zusätzlich – individuelle Motive ausschlaggebend, die völlig anders gelagert sind, als bei den rein beruflich bedingten Fernbeziehungen oder Shuttles. Das Partnerschaftsideal dieser Paare betont sehr stark den Wert der persönlichen Unabhängigkeit. Die Folgen für die Ausgestaltung einer Partnerschaft sind große Freiräume für das einzelne Individuum und die Vermeidung einer zu hohen Belastung durch Alltagsroutinen und -probleme. Die Umsetzung dieses Ideals versucht man durch die räumliche Trennung zu erreichen. Ähnlich wie beim Partnerschaftsideal *Nähe* ist auch das Bedürfnis nach *Unabhängigkeit* entweder von vornherein ein Persönlichkeitsmerkmal oder aber erst aus schlechten Erfahrungen in der Vergangenheit entstanden. Das Bedürfnis nach Unabhängigkeit schließt aber dasjenige nach Nähe nicht aus. Viele der Fernbeziehungen, die am gleichen Ort wohnen, betonen den Vorteil, dass man sich bei Bedarf auch immer relativ schnell sehen kann. Das Ideal bei dieser Lebensform sind letztlich zwei Haushalte am gleichen Wohnort, da die Unabhängigkeit bereits durch die getrennten Wohnungen gewährleistet zu sein scheint und eine größere räumliche Distanz zu den gleichen Problemen wie z.B. bei Shuttles führt.

Ein völlig anderer, sehr praktischer Grund, der zur Entstehung dieser Lebensform beiträgt, ist die Tatsache, dass man bereits vor dem Kennenlernen zwei Wohnungen hatte und diese – zumindest eine Zeit lang – schlicht beibehält, bis sich die Partnerschaft gefestigt hat oder man einen gemeinsamen Wohnort gefunden hat. Während sich ein Teil der Befragten definitiv entschlossen hat, die beiden Haushalte auch ohne berufliche Gründe – zumindest noch für eine längere Zeit – aufrecht zu erhalten, plant ein zweiter Teil relativ bald zusammenzuziehen.

„Ich bin dann schwanger geworden (...) und dann stellte sich die Frage, wie das jetzt gehandhabt wird. (...) und da war das dann

irgendwie klar, (...) dass ich einfach dort wohnen bleibe und mein Partner hat sich dann dort in B., in unmittelbarer Nähe eine Wohnung gesucht. (...) Die Gründe konkret sind viel Eigenständigkeit, Unabhängigkeit, Freiheit für uns beide und seit das Kind da ist auf jeden Fall, dass man wirklich ein Stück weit alleine sein kann, wenn man alleine sein will.“ (LAT, 645, 9ff.)

„Das hat sich nicht entwickelt, sondern war von vornherein so als wir zusammengekommen sind: Wir hatten zwei eigenständige Haushalte, weil wir an verschiedenen Orten gewohnt hatten und das ist dann auch erst mal dabei geblieben, weil noch nicht klar war, wie es beruflich weitergeht.“ (LAT, 741, 5ff.)

Umzug

Auslöser für Umzugsmobilität sind fast immer beruflich sehr attraktive Angebote, deren Ablehnung letztlich nicht zur Debatte steht. Bei der Entscheidung für den Umzug steht dann die Partnerschaft im Vordergrund der Erwägungen. Wie bei den Fernpendlern ist man der Meinung, eine Familie gehöre zusammen und sollte deswegen auch zusammen wohnen. Dies gilt sowohl für die beiden Partner als auch für die Kinder. Für letztere sieht man im Umzug die Chance, ihren Horizont zu erweitern und Neues kennen zu lernen. Ein Teil der Umzugsmobilen hat bereits Erfahrungen mit Wochenendbeziehungen hinter sich und möchte sich nicht noch einmal auf eine solche Konstellation einlassen. Außerdem beinhaltet das berufliche Angebot meist eine sehr langfristige Perspektive und es ist in den Augen der Betroffenen nicht einzusehen, warum man sich auf Übergangslösungen wie Shutteln einlassen soll, die zudem niemanden in der Familie wirklich befriedigen könnten. Man entscheidet sich für eine Stelle mit allen Konsequenzen, inklusive Umzug. Wie bei den Shuttles stellt sich auch hier die Alternative Fernpendeln aufgrund der Distanz nicht. Die Berufstätigkeit des Partners spielt bei Umzugsmobilen nur dann eine Rolle, wenn sich dieser durch den Umzug ebenfalls beruflich etablieren oder verbessern kann. Viele der Befragten mit erwerbstätigem Partner gaben diesen Umstand als ausschlaggebend für die endgültige Entscheidung an. Der Freundeskreis und das verwandtschaftliche Netzwerk spielen, anders als bei den vorherigen Gruppen, nur insofern eine Rolle, als der Umzug eine Rückkehr in eine vertraute Gegend darstellen kann. Wie schon Fernpendler halten auch Umzugsmobile ihre Entscheidung aufgrund der geplanten langfristigen Zukunftsaussichten für die finanziell günstigste Lösung. Auf der persönlichen Ebene wird schließlich von vielen die Herausforderung betont, die der Umzug in eine neue Region oder ein neues Land darstellt sowie die Befriedigung, diese gut gemeistert zu haben.

„Wegen der Familie kam eine Zweitwohnung nicht in Frage, sonst braucht man keine Familie. Die Familie ist mir schon wichtig. (...) Es ist immer eine Herausforderung für alle gewesen und es ist ein schönes Gefühl, sie zu meistern.“ (Umzugsmobiler, 156, 34ff.)

„Die Möglichkeit für meine Frau, in ihrem Beruf zu arbeiten, hat mit eine Rolle gespielt. (...) Wir hatten das diskutiert und die Gründe waren, die Partnerschaft zu erhalten, dass man über diese Zeiträume hinweg zusammen lebt, also dass man gemeinsam umzieht, wir haben es uns nicht vorstellen können, eine Wochenendehe zu führen“ (Umzugsmobiler, 108, 44ff.)

Varimobile

Die Beweggründe, einen mobilen Beruf auszuüben oder im Zusammenhang mit dem Beruf ständig wechselnde Mobilität in Kauf zu nehmen, liegen fast ausschließlich im beruflichen Bereich. Daneben spielt vor allem die persönliche Herausforderung und Lust, Neues kennen zu lernen, eine bedeutsame Rolle, zumindest beim Berufseinstieg. Auch die Tatsache, einen Beruf mit flexiblen Arbeitszeiten ausüben zu können, also keinen „nine to five“ Job, wird von mehreren der Befragten positiv hervorgehoben. Zum Zeitpunkt der Entscheidung war ein großer Teil der Befragten noch nicht partnerschaftlich oder familiär gebunden, so dass Überlegungen aus diesem Bereich keine Rolle spielten. Bestand aber die Partnerschaft zu diesem Zeitpunkt bereits, werden Partner bei der Beschreibung der Entstehungssituation nur selten erwähnt. Bei einer selbstbestimmten Berufswahl der Zielperson scheint die Entscheidung hauptsächlich von deren persönlichen Neigungen abzuhängen und weniger von der Einstellung des Partners. Auch die Partner selbst berichten dann selbst nur von der Bedeutung der Stelle für die berufliche und damit auch finanzielle Zukunft des Partners bzw. des Paares. Der mobile Beruf der Zielperson wird akzeptiert, weil er deren Wünschen und Bedürfnissen entspricht, oder weil es beruflich gesehen keine Alternative gibt, dann muss sich auch der Partner den externen Gegebenheiten und Zwängen fügen. Wie bereits angeklungen ist, lohnen sich mobile Berufe auch in finanzieller Hinsicht, d.h. ähnliche Tätigkeiten werden besser bezahlt, wenn sie mit Mobilität verbunden sind, was für viele einen starken Anreiz darstellt.

„Also erstens mal war es interessant finanziell den Schritt zu tun, zweitens war es auch eine Möglichkeit, ja, als junger Mensch dann auch mal raus zu kommen und ja, andere Menschen kennen zu lernen.“ (Varimobiler, 333, 19f.)

„Ich wusste, dass ich durch diesen Beruf ziemlich weit weg komme und ständig unterwegs bin und ich wollte immer schon einen

einen Beruf haben, wo ich viel erlebe und wo ich viele andere Länder auch kennen lernen kann. Das war mir ganz wichtig. Deswegen habe ich mich dafür auch entschieden.“ (Varimobiler, 350, 19f.)

Rejectors

Wie bereits erwähnt, liegen die Gründe für die Ablehnung eines Stellenangebotes, das Mobilität erfordert, ausschließlich im privaten Bereich. Auch bei dieser Gruppe spielt die Berufstätigkeit des Partners eine entscheidende Rolle und führt in diesem Fall dazu, das Angebot abzulehnen. Hinzu kommt bei einigen der befragten Frauen noch der Aspekt, dass der Partner mehr verdient und sich ein Umzug und evtl. der Verlust des Arbeitsplatzes des Partners auch finanziell nicht lohnen würde. Die Tatsache, dass es dem Partner beruflich nicht möglich war, mit umzuziehen, müsste aber nicht automatisch zu einer Ablehnung des Stellenangebotes führen. Es würde z.B. auch die Alternative Zweitwohnsitz bestehen. Da aber das Familienbild vieler Rejectors ähnlich dem der Umzugsmobilen oder Fernpendler ist, d.h. eine Familie zusammen wohnen sollte, wird auch Shutteln von vornherein abgelehnt. Auch das Wohlergehen der Kinder spielt bei den Überlegungen eine wichtige Rolle, man möchte sie nicht aus ihrer vertrauten Umgebung reißen. Sind die Kinder noch jünger, wird häufig betont, dass man die verwandtschaftliche Unterstützung bei deren Betreuung verlieren würde. Rejectors haben sich an ihrem aktuellen Wohnort gut eingelebt. Die externen Gegebenheiten bieten meist so viele positive Möglichkeiten, dass man das Risiko eines Umzuges und deren Verschlechterung nicht in Kauf nehmen möchte. Letztlich zeigen sich hier zwei Tendenzen: Verweigerungen aus familiären und partnerschaftlichen Gründen und Verweigerung wegen Eingebundenheit in einen Ort. Beide Aspekte überschneiden sich häufig.

„Meine privaten Gründe waren eben, dass ich zwei Kinder habe und mein Mann hier auch seine feste Arbeit hat und wir letztendlich von der Arbeit meines Mannes leben, weil er verdient auch wesentlich besser als ich und das dann für mich nicht zur Debatte stand, dass ich umziehe. (...) Der zweite Grund war sicher auch, also wir haben hier ein Haus, unsere eine Tochter geht hier in die Schule und die Kollegen hatten sich damals auch überlegt, so mit einer deutschen Schule dort und das wäre natürlich dann auch wesentlich teurer gekommen als hier.“ (Rejector, 38, 9ff.)

„Aber für mich war es insofern nicht interessant, weil ich eben hier ein familiäres Umfeld habe, was ich nicht aufgeben wollte. Dazu gehören nicht nur die Personen die zur Familie gehören, al-

so inkl. den Eltern und den Schwiegereltern, sondern eben auch die Situation hinsichtlich Wohnung und Umgebung, die ich nicht missen wollte. (...) Ja auch hinsichtlich wenn man an die eigenen Kinder denkt, die noch sehr klein sind, war das natürlich auch ein wesentliches Kriterium, dass man einfach so Hilfe aus der Verwandtschaft in der Nähe hat. (...) dafür habe ich eben eine sehr schöne Wohnung, ich habe hervorragende Berufsverhältnisse in unmittelbarer Innenstadt Nähe und trotzdem noch in einem sehr schönen Umfeld. Das ist mir die Sache einfach wert.“ (Rejector, 42, 7ff.)

Ortsfeste

Der Typus der Ortsfesten ist schnell zu beschreiben. Für diese Gruppe ergab sich in den meisten Fällen bisher schlicht kein Grund, sich über berufliche Mobilität Gedanken zu machen und/oder sie sind durch Partnerschaft, Wohneigentum und Berufstätigkeit so eingebunden, dass Mobilität eher aufwendig geworden wäre. Ähnlich wie bei den Rejectors werden die externen Gegebenheiten so positiv bewertet, dass auch der Wunsch nach einer Veränderung nicht aufkommt. In einer Entscheidungssituation zur Mobilität (auch aus privaten Gründen) entscheiden sich Ortsfeste deshalb dafür am Wohnort zu bleiben, da ähnlich wie bei den Rejectors das Risiko, relativ gute Bedingungen am Wohnort für unsichere neue Verhältnisse aufzugeben, zu groß ist.

„Das ist relativ einfach zu beantworten, München ist eine relativ große Stadt und (...) es gibt einfach in München sehr viele mögliche Arbeitsplätze. Und bei meinem Mann ist es so, dass (...) auch da München eine der Städte ist, wo einfach viel, na ja viel Werbeagenturen auf dem Markt sind. (...) Das Kind ist ja schon sehr groß und klar, als die klein war, da gab es natürlich hier Argumente von Schule und Kindergarten.“ (Ortsfeste, 13, 5ff.)

„Ja, das hat sich einfach so ergeben, dass ich eine Arbeitsstelle in der Nähe meines Wohnortes bekommen habe. (...)Es gefällt mir eigentlich ganz gut. Wenn es mir nicht gefallen hätte und ich hätte sagen müssen, o.k. ich will eine andere Stelle, dann hätte ich das gemacht. Aber so läuft es ganz gut wie gesagt und ja. Ich habe eine Stelle als Erzieherin gesucht, habe eine angeboten bekommen und da habe ich sie genommen. Jetzt bin ich da.“ (Ortsfeste, 24, 7ff.)

6.1.9 Zusammenfassung

Zusammenfassend sollen nochmals die wichtigsten Fragen zur Entstehung von beruflicher Mobilität beantwortet werden.

Warum wird man beruflich mobil?

Mobilität im Zusammenhang mit der Ausübung einer Berufstätigkeit geht in den meisten Fällen auch auf berufsbedingte Auslöser zurück. Werden solche Auslöser selbstbestimmt gesucht oder im Falle einer zufälligen Gelegenheit aktiv gewählt, dann kann von einer freiwilligen Entscheidung gesprochen werden. Typische Konstellationen wären hier das Streben nach einer beruflichen Verbesserung bzw. die Suche nach einem Arbeitsplatz, der den eigenen Ansprüchen besser gerecht wird. Typisch ist dieses Motiv für Umzugsmobile, Varimobile und einen Teil der Shuttles. Ein Mobilitätsauslöser kann aber auch von außen an das Individuum herangetragen werden, ohne dass eine realistische Wahlmöglichkeit besteht, soll nicht die gesamte Existenz gefährdet werden. Personen in einer Situation, in der sie gezwungenermaßen beruflich mobil werden müssen, stellen die zweitgrößte Gruppe unter den Befragten dar. Dieser Typus ist bei Fernpendlern besonders häufig zu finden und auch ein größerer Anteil der Shuttles ist hier zu verzeichnen. Die Wahlmöglichkeiten dieser Gruppe sind durch externe Zwänge des Arbeitsmarkts beschränkt, d.h. man kann ein Stellenangebot mangels Alternativen letztlich nicht abschlagen bzw. findet keine andere vergleichbare Arbeitsmöglichkeit, so dass faktisch nur die Wahl bleibt, die mit der Stelle verbundene Mobilität in Kauf zu nehmen.

Der Auslöser für berufliche Mobilität kann aber auch privat bedingt sein, was in der vorliegenden Stichprobe etwas seltener der Fall ist. Mögliche Gründe sind hier z.B. der Wunsch nach dem Zusammenleben mit dem Partner, der zu Fernpendeln führt oder das Bedürfnis nach mehr Unabhängigkeit in der Partnerschaft, was durch zwei getrennte Haushalte ermöglicht werden soll. Ein wichtigere Rolle spielen private Gründe bei der Ablehnung von Mobilität. Hier führen häufig die Partnerschaft oder Heimatverbundenheit dazu, beruflich durchaus attraktive Angebote wegen der damit verbundenen Mobilität abzulehnen.

Wie sieht die Entscheidung für oder gegen Mobilität aus?

Die größte Gruppe unter den Befragten hat sich aktiv für die aktuelle Lebensform entschieden, d.h. es wurden für die einzelnen Individuen relevante Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Bei einer zweiten Gruppe hat sich die Lebensform eher entwickelt, als dass aktiv eine Entscheidung gefallen wäre, d.h. dass z.B. aus einer als Übergangs-

oder Testphase geplanten Mobilitätsform ein langfristiges Arrangement entstanden ist, an das sich die Befragten mit der Zeit gewöhnt haben. Bei einer etwas kleineren Gruppe war die Aufnahme der Mobilität aber auch eine Selbstverständlichkeit. In diesem Falle sind bereits lange vor dem eigentlichen Mobilitätsanlass Entscheidungen im Lebenslauf gefallen, z.B. durch die Wahl eines Berufes, der sicher nicht im Heimatort ausgeübt werden kann, die die Akzeptanz späterer beruflicher Mobilität bereits vorwegnahmen.

In den meisten Fällen wurden auch die Partner in den Entscheidungsprozess mit einbezogen. Der Anteil der gemeinsamen Entscheidungen ist dabei umso höher, je unmittelbarer auch der Partner durch die Mobilität betroffen ist, d.h. vor allem bei Umzugsmobilen und Rejectors. Bei mobilen Berufen, die eher den persönlichen Neigungen entsprechend gewählt wurden, spielt der Partner dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Kinder werden hauptsächlich dann berücksichtigt, wenn sich die Frage nach einem Umzug stellt.

Wie entstehen die unterschiedlichen Mobilitätsformen?

Die Entscheidung für eine konkrete Lebensform hängt von verschiedenen Tatbeständen ab. Ein Hauptargument für fast alle Lebensformen ist die Berufstätigkeit des Partners. Die Entscheidung sollte so gefällt werden, dass die Berufstätigkeit beider Partner vereinbart werden kann. Um zu einer endgültigen Wahl zu gelangen, müssen dann noch weitere Motive berücksichtigt werden.

An erster Stelle wäre hier das Partnerschafts- und Familienideal zu nennen. Personen, deren Familienbild eine große – auch räumliche Nähe – beinhaltet, lehnen z.B. Wochenendehen von vornherein ab, so dass sich ihnen nur noch die Wahl zwischen Fernpendeln (soweit durchführbar), Umzug oder Ablehnung stellt. Ob die Familie dann tatsächlich mobil wird, hängt dann vor allem von der Ortsverbundenheit und der individuellen Lust auf neue Herausforderungen ab. Während ersteres zu Fernpendeln oder – wenn dieses nicht mehr praktikabel erscheint – zur Ablehnung beruflicher Mobilität führt, leitet letzteres meist einen Umzug ein. Begünstigt wird die Umzugsentscheidung auch, wenn die sonstigen Gegebenheiten günstig sind, wie ein Erziehungsurlaub der Partnerin oder ein Schulwechsel der Kinder, die sonst häufig ein Mobilitätshindernis darstellen. Die Wahl zwischen Fernpendeln und Ablehnung hängt zuerst von der Durchführbarkeit des Pendelns ab und auch davon, wie hoch der berufliche Zwang ist, das Angebot anzunehmen. Der größte Teil der Fernpendler pendelt beruflich gezwungen, d.h.

es existieren keine weiteren Möglichkeiten, während kaum ein Rejector seine Ablehnung mit Arbeitslosigkeit bezahlt hat.

Obwohl die Lebensform Shuttle auf den ersten Blick der Lebensform LAT sehr ähnlich ist, kommt man bei näherer Betrachtung zu dem Ergebnis, dass diese Gruppe in ihren Gründen für die Mobilität teilweise auch mit den Fernpendlern vergleichbar ist. Für Shutteln entscheidet man sich aufgrund beruflicher Auslöser, die sowohl gezwungen oder eher freiwillig sein können. Die Entscheidung fällt einerseits aufgrund von Durchführbarkeitsaspekten – Fernpendeln ist aufgrund der Distanz nicht mehr möglich und aufgrund eines Partnerschaftsideals, das durchaus eine größere Unabhängigkeit der beiden Partner favorisiert.

Motive wie Ortsverbundenheit, Berufstätigkeit des Partners sowie das soziale Netzwerk findet man bei LATs nur teilweise und bei Varimobilen überhaupt nicht. Bei LAT-Paaren sind eher persönliche Gründe, die die eigene Unabhängigkeit in der Partnerschaft betreffen, für die Wahl der Lebensform mit ausschlaggebend. Bei Varimobilen – zumindest wenn die Lebensform freiwillig gewählt wurde – ist das bereits bei den Umzugsmobilen anzutreffende individuelle Bedürfnis nach neuen Herausforderungen ein wichtiger Beweggrund für die Wahl der Lebensform.

Ein letzter nicht zu unterschätzender Grund für mobile Lebensformen ist schließlich die schlichte Tatsache, dass es überhaupt einen Mobilitätsauslöser gab – erzwungen oder gesucht – was für den Großteil der Bevölkerung nicht der Fall ist.

Exkurs: Multimobile Lebensformen

Im folgenden Exkurs soll kurz auf eine Spezialform mobiler Lebensformen eingegangen werden: Multimobile Konstellationen. Auf der Paarebene findet man solche Lebensformen, wenn beide Partner mobil sind, auf der Individualebene, wenn eine Person mehrfach mobil ist.

In der standardisierten Befragung wurde nach der Mobilität des Partners gefragt: Von allen 239 erwerbstätigen Partnern mobiler Zielpersonen sind 16% (n=39) ebenfalls beruflich mobil, wobei der Anteil der mobilen Partner vor allem bei Varimobilen und bei Umzugsmobilen relativ hoch liegt. Die Folgen von Multimobilität auf Paarebene zeigen sich in einem erhöhten Organisationsaufwand der Lebensform und darin, dass sich die gemeinsame Zeit der beiden Partner noch einmal wesentlich verkürzen kann, vor allem bei unregelmäßigen Arbeitszeiten.

„Ja, es kommt vor, dass man dann über 14 Tage oder drei Wochen jeden Abend erst Ultimo nach Hause kommt und dann

muss man aufpassen, dass man sich zum Wochenende wieder der Familie widmet. (...) Die einzige Belastung ist, die gemeinsame Zeit und die notwendige Arbeit alles auf Sonnabend zu konzentrieren. Zum Beispiel das Einkaufen konnte sie früher, als sie in C. arbeitete, alleine erledigen und jetzt müssen wir das zusammen machen. Sagen wir mal so, nur eine Raffung der Zeit ist entstanden.“ (Varimobiler-Partner einer Fernpendlerin, 234, 172ff.; 513ff.)

Tabelle 6.1.4: Anzahl der mobilen erwerbstätigen Partner nach Mobilitätsart

Partner ist		Fernpendler	Shuttles	Vari-mobiler	LATs	Umzugs-mobiler
Fernpendler	N	6	3	3	1	5
Varimobil	N	1	6	6	1	4
Shuttle	N	-	1	1	-	1
Anteil der mobilen Partner insgesamt an allen erwerbstätigen Partnern						
	%	(15)	(12)	(29)	(7)	(23)

Quelle: Standardisierte Befragung

Bei Fernpendlern sind in fast allen der vorliegenden multimobilen Fälle auch die Partner Fernpendler. Bei Konstellationen dieser Art liegen die Arbeitsplätze der beiden Partner so weit auseinander, dass man einen Wohnort in der Mitte sucht. Für beide wird es so möglich, noch täglich zu pendeln. Das zweifache Pendeln kann sich aus der Arbeitsmarktsituation heraus entwickelt haben, relativ oft wird aber auch bewusst ein gemeinsamer Wohnsitz gesucht, um zusammenleben zu können.

„Ich muss ja beides zusammenkriegen. Ich muss meine Arbeitsstelle erreichen und mein Freund muss seine Arbeitsstelle auch erreichen, also kann man auf der Strecke irgendwo wohnen. Aber das muss mit irgend, also das muss alltagstauglich sein, man muss da halbwegs sich wohlfühlen können und beide müssen ihren Arbeitsplatz erreichen können.

Int: Das heißt, Sie haben sich dann da in der Mitte getroffen?

Pbd: Genau.

Int: Und ein Umzug an einen der Arbeitsorte ...

Pbd: Völlig unmöglich.“ (Fernpendlerin, 201, 70ff.)

Bei Varimobilen üben viele der Partner ebenfalls einen mobilen Beruf aus. Eine Möglichkeit, wie multimobile Partnerschaften dieser Art entstehen, ist der gemeinsame Arbeitsplatz, ein Ort, an dem sich auch all-

gemein viele Paare kennenlernen (vgl. Klein 2000). Ein klassisches Beispiel für diesen Fall wären die Ehen zwischen Piloten und Stewardessen.

„Wir waren im gleichen Beruf tätig. Er ist geflogen, ich bin geflogen und so haben wir uns auch kennen gelernt. Und da hat sich eigentlich nicht sehr viel entwickelt, wir hatten die Möglichkeit zusammen zu fliegen eigentlich auch und zusammen zu arbeiten mit dem Unterschied, er hat vorne den Ton angegeben und ich hinten. Also insofern war das alles eigentlich sehr schön, muss ich sagen und wenn Sie das miteinander machen und eben keine außergewöhnlichen familiären Belastungen dazu haben, in Form von wirklich Familie, Kinder und Verantwortung, sondern nur für den Job die Verantwortung tragen, ist das eine ganz tolle Sache.“ (Partnerin eines Varimobilen, 349, 45ff.)

Der größte Teil der mobilen Partner von Shuttles sind Varimobile, eine Konstellation, die rein auf die Berufswahl der Partner zurückzuführen ist. Die Entstehungssituation bei Shuttles, deren Partner Fernpendler oder ebenfalls Shuttle sind, ist dagegen anders gelagert. Wie bei den Shuttles selbst (s.o.) sind auch bei den Partnern die beruflichen Perspektiven häufig unsicher, so dass es sich in den Augen der Befragten nicht lohnt, den Wohnsitz zu verlagern ehe man weiß, wo man sich längerfristig niederlassen wird.

„Also wobei, ich pendele auch. Also wir (...) arbeiten beide nicht in B.. Ich bin, nur zur Erklärung, ich bin nach S. als ersten Arbeitsort versetzt worden und jetzt sieht es aber so aus, ich werde zurückversetzt nach B. zum 1.4., also dass wir beide uns hier nur zum Wochenende in der Wahlheimat B. getroffen haben. Ich habe aber die ganze Zeit immer auch permanent also, abends in B. gelebt und übernachtet.“ (Partnerin eines Shuttles, 446, 49ff.)

„Int: Und wie kam es, dass Sie wochenendgependelt sind und z.B. nicht zusammen umgezogen sind nach B.?

Pbd: Dass mein Mann das Problem hatte, dass er da unten keinen Job gefunden hat und es halt so war, dass er dann von O. aus nach M. gegangen ist, das sind ungefähr 150 km, er seine Wohnung hier behalten hat, um hier ein Standbein zu haben, weil wir halt wussten, wir wollen wieder hier hoch und er hat sich da nur ein Zimmer im Schwesternheim genommen und ist dann letztendlich auch eine Zeit lang gependelt. Auch Job wegen und wir haben hier zeitweise drei Wohnsitze. Ja. Das ist lustig manchmal.“ (Shuttle, 419, 27ff.)

„Er hatte dann zunächst eine dreijährige Professurvertretung in H., das war dann die Zeit, in der auch er gependelt ist, ich nach B., er nach H.“ (Shuttle, 462, 55ff.)

Mehr als ein Fünftel der Partner von Umzugsmobilen sind ebenfalls in einer der obigen Formen mobil. Die meisten sind Fernpendler, was z.B. damit zusammenhängen kann, dass ein Partner nach einem Umzug zurück zum alten Arbeitsplatz pendelt oder dass der neue Wohnort einen Kompromiss zwischen den Arbeitsorten der beiden Partner darstellt und deshalb beide pendeln müssen (s.o.). Auch der Anteil an Varimobilen ist unter den Partnern relativ hoch, was aber rein an deren Berufswahl liegt. Bei Umzugsmobilen treffen die oben genannten Schwierigkeiten der Koordination und Organisation der Lebensform nicht in dem Maße zu wie bei den anderen Gruppen, da Umzugsmobilität nur punktuell ist und die umzugsmobile Zielperson deshalb *aktuell* nicht mehr mobil ist.

Interessant ist bei multimobilen Paaren dieses Typs die Frage nach der Elternschaft, da davon auszugehen ist, dass sich der erhöhte Organisationsaufwand doppelter Mobilität durch das Hinzukommen von Kindern noch erhöhen dürfte. Von den 39 betrachteten Paaren haben elf Kinder. Von diesen ist in fünf Fällen das jüngste Kind unter drei Jahre alt, in vier Fällen zwischen sieben und zwölf. Von den fünf 0- bis 3-Jährigen lebt eines bei einem multimobilen Paar mit mindestens einem Shuttle und je eines bei Fernpendlern oder Varimobilen. Die übrigen drei leben bei einem multimobilen Paar, das umzugsmobil war und bei dem jetzt ein Partner eine weitere Form von Berufsmobilität ausübt. Insofern scheint Multimobilität vor allem bei Umzugsmobilen mit sehr jungen Kindern in Einklang zu bringen zu sein.

Die zweite Form von Multimobilität findet man bei Personen, die *gleichzeitig* mehrere Mobilitätsformen ausüben. Obwohl dieser Komplex in der vorliegenden Studie nicht konkret abgefragt wurde, wird doch deutlich, dass eine kleinere Gruppe der Befragten von dieser Form der Multimobilität betroffen ist. Individuelle Multimobilität kann zu einer zusätzlichen Reduktion der frei verfügbaren Zeit führen, wenn z.B. ein Teil der Multimobilität ein Beruf mit häufigen Abwesenheitsphasen ist. „Frei verfügbar“ bedeutet in diesem Zusammenhang „nicht durch den Beruf vereinbart“, also auch keine Fahrtzeiten oder Freizeit an einem beruflich bedingten Aufenthaltsort. Zwei Formen von Mobilität können sich aber auch gut vereinbaren lassen, z.B. wenn man ohnehin wöchentlich zum Arbeitsort pendelt und sich dann für Dienstreisen nur die Fahrtrichtung ändert, aber nicht die Tatsache, dass man für eine bestimmte Zeit vom gemeinsamen Haushalt abwesend ist. Generell ist jedoch davon aus-

zugehen, dass sich der Organisationsaufwand der Lebensform durch parallele Mobilität erhöht.

Mögliche Formen von Multimobilität auf der individuellen Ebene sind Shuttles, die gleichzeitig einen mobilen Beruf ausüben, Shuttles, die zu ihrem Arbeitsplatz länger als eine Stunde unterwegs sind oder Fernpendler, die zusätzlich beruflich viel unterwegs sind, wie es im abschließenden Beispiel der Fall ist.

„Ich habe immer mal Abendtermine, es wird immer länger und immer später und ich übernachtete an solchen Tagen auch mal im Hotel. Aber das ist auch nicht gerade das Wahre.

Int: Was schätzen Sie, wie oft kommt das jetzt vor im Monat?

Pbd: Ich würde mal sagen, so drei- bis viermal im Monat. Ich bin ansonsten auch viel auf Dienstreisen unterwegs, das kommt dann im Schnitt auch mindestens einmal die Woche vor, also wo ich gar nicht in M. bin, sondern wo ich gleich von zu Hause irgendwo hinfahre oder hinfliege.

Int: Und wo Sie dann einen Tag bleiben oder auch mehrere?

Pbd: Beides, würde ich sagen. Die Regel ist eigentlich ein Tag, wobei es auch ein sehr langer Tag ist, also noch länger als der M. Tag, und das kommt alle drei Wochen auch mal vor, dass ich mindestens eine Übernachtung dazwischen habe.“ (Fernpendler, 235, 132 ff.)

6.2 Mobile Lebensformen – dauerhafte Arrangements oder Übergangslösungen?

Nicht mobile Lebensformen sind in den Lebensplänen der meisten darin lebenden Menschen auf Stabilität ausgerichtet. Wer sich ohne Mobilität beruflich an seinem Wohnort etablieren kann und sich entsprechend eingerichtet hat, verspürt selten den Wunsch nach Veränderung. Nicht mobile Lebensformen bieten zudem meist wenig Anlass zur Reflexion, sie werden als etwas Normales, Selbstverständliches erlebt. Eventuelle Veränderungen erscheinen eher als bedrohlich denn als reizvoll. Wer sich nicht mit Mobilität auseinandersetzen muss, spielt auch nicht mit diesem Gedanken. Das spiegelt sich deutlich in den Interviews mit nicht mobilen Personen wider. Nur in einem Fall wird Mobilität ohne konkreten äußeren Anlass in Betracht gezogen. Das Nachdenken über Mobilität, in diesem Fall in Form einer möglichen Auswanderung, ist zweifach motiviert: Damit verbunden werden bessere Chancen im eigenen Beruf und die Option, seinem Umfeld zu entkommen. Die befragte Person lebt in einem sehr eng geknüpften Verwandtschaftssystem, das zugleich als

angenehm und unterstützend, aber auch als einengend und kontrollierend erlebt wird.

Zur Begründung, weshalb sie nicht mobil sein wollen oder müssen, betonen nicht mobile Personen häufiger private als berufliche Gründe. Als besonders mobilitätshemmend erweist sich bei den *privaten* Gründen eine gute Integration in das örtliche soziale Umfeld, und hier besonders die Nähe zu Eltern und Schwiegereltern. Dies gilt verstärkt bei Familien mit Kindern, wo diese Begründungszusammenhänge eine höhere Relevanz besitzen als bei kinderlosen Paaren. Insgesamt wurde dieser Faktor von 44 der 49 befragten nicht mobilen Personen genannt. Mit deutlichem Abstand folgen Motive im Sinne von „Mobilität will ich meinen Kindern nicht zumuten“ (18 Nennungen). Ähnlich bedeutsam scheint Wohneigentum zu sein (16 Nennungen), das nicht aufgegeben werden soll. Schließlich wird von einigen (9 Nennungen) eine enge Bindung an den Wohnort oder die Region als bedeutsame Mobilitätsbremse angeführt. Bei den *beruflichen* Gründen dominieren zwei Sachverhalte. 3 von 13 Ortsfesten sind selbständig oder betreiben eine Praxis, wodurch sich berufliche Mobilitätsanforderungen aus deren Sicht auch zukünftig nicht stellen werden. Bei allen anderen Ortsfesten und Rejectors, die berufliche Gründe anführen, wird eine hohe Zufriedenheit mit der aktuellen Arbeitsstelle genannt (15 Nennungen), wodurch andere Angebote nicht ausreichend attraktiv erscheinen, um beruflich mobil zu werden. Weniger bedeutsam scheint die Berufstätigkeit des Partners bzw. der Partnerin als generelle Mobilitätsbarriere zu sein. Diese wirkt sich auf bestimmte Mobilitätsformen aus, spricht z.B. gegen die Entscheidung umzuziehen, verhindert Mobilität in anderen Formen, z.B. Fernpendeln, aber nicht zwangsläufig. Häufig treten die genannten Umstände nicht einzeln auf. Vielmehr werden von den Nicht-Mobilen Kombinationen dieser Konstellationen geschildert:

„Ja, dass wir hier bleiben konnten, also die Kinder weiter hier in die Schule gehen konnten, den Freundes- und Familienkreis beibehalten konnten, unser Haus behalten konnten und ich meine Arbeit behalten konnte. Das war wichtig, dass wir nicht alles hier abbrechen mussten.“ (Partnerin eines Rejectors, 49, 31ff.)

Die in den Interviews genannten Motive spielen in der subjektiven Entscheidungssituation der Befragten sicherlich eine gewichtige Rolle, es deutet aber einiges darauf hin, wenn auch von den Befragten nur selten direkt angesprochen, dass jene Motive im Zusammenhang mit einer gewissen persönlichen Scheu vor Veränderung besonderes Gewicht erhalten. Obwohl nur selten geäußert, scheinen viele Nicht-Mobile einer möglichen Veränderung eher ängstlich oder unsicher zu begegnen und

aus dieser Disposition heraus die Situation am Heimatort besonders wertzuschätzen.

„Ja, Familienverbundenheit, aber nicht aus Nutzendgründen, sondern Verbundenheit schon zur Familie und zu Freunden und auch so etwas Persönliches, Angst eigentlich nicht, aber ja doch eine gewisse Zurückhaltung, da irgend etwas ganz Neues anzufangen. In die Fremde zu gehen und da ganz alleine dazustehen, das wollte ich nicht.“ (Rejector, 86, 28ff.)

Welchen Stellenwert haben demgegenüber mobile Lebensformen im Lebensverlauf und in den Lebensplänen? Handelt es sich um auf Dauer ausgerichtete Lebensformen oder um Übergangs- und Zwischenlösungen, etwa zur Überbrückung befristeter beruflicher Erfordernisse oder im Übergang zu einer anderen Lebensform? Welche Gründe halten Menschen in mobilen Lebensformen oder veranlassen sie zu einer Veränderung? Diese Fragen werden im Folgenden diskutiert.

6.2.1 Die Permanenz mobiler Lebensformen in den weiteren Lebensplänen

Jede dritte beruflich mobile Person⁵⁴ betrachtet ihre aktuelle Lebensform als dauerhaft. Mehr als die Hälfte der mobilen Lebensformen (52%) sind dagegen als Übergangsphase angelegt. 15% sind hinsichtlich des weiteren Fortbestands der Lebensform unentschlossen bzw. können wahrgenommene Vor- und Nachteile noch nicht abschließend bilanzieren. Die befragten Partner planen noch häufiger eine Veränderung. Nur jeder Vierte geht von einer Dauerlösung aus. 58% streben eine Veränderung der Lebensform an und 18% sind noch unentschlossen. Mobile Lebensformen sind also in ihrer Mehrzahl auf (weitere) Veränderung ausgerichtet. Befristete Arbeitsverhältnisse und damit absehbar befristete Mobilitätserfordernisse spielen dabei quantitativ nur eine geringe Rolle. Die getroffenen Arrangements sind bei beruflich mobilen Personen häufig Gegenstand weiterer Reflexionen. Vor- und Nachteile werden auf der Suche nach der günstigsten Alternative immer wieder gegeneinander abgewogen. Oft, so scheint es, kommen diese Bilanzierungsprozesse zu keinem Ende. So verbleiben viele in einer Lebenssituation, die eigentlich nicht erwünscht ist, aber für eine andere Alternative kann man sich auch nicht entscheiden. Mobile Lebensformen sind keine Selbstverständlichkeiten, auch dort, wo sie geplant ent-

⁵⁴ hier: Fernpendler, Shuttles, Varimobile und LATs, ohne Umzugsmobile, die in diesem Kapitel gesondert behandelt werden.

standen sind, bleiben sie häufig Thema weiterer Überlegungen. Und dort, wo sie sich „so ergeben haben“, wie es manche Befragte ausdrücken, bleibt vielfach die Notwendigkeit zu weiterer Auseinandersetzung darüber ohnehin bestehen. Die Umzugsmobilen, die bei dieser Thematik einen Sonderfall darstellen, und gefragt wurden, ob sie sich einen weiteren Fernumzug vorstellen können, zeigen sich in erstaunlichem Umfang weiterhin mobilitätsbereit. Knapp zwei Drittel können sich weitere Fernumzüge prinzipiell vorstellen und nur etwa 20% schließen eine weitere Umzugsmobilität aus.

Tabelle 6.2.1: Mobile und nicht mobile Lebensformen – dauerhaft, Übergangsphase oder unklarer Planungshorizont

		Fernpendler		Shuttles		Vari-mobile		Fernbeziehung		Umzugsmobile		Rejectors		Orts-feste	
		MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa*
Die Lebensform ist ...															
eine Dauerlösung	N	19	10	7	4	10	4	4	3	6	3	13	11	9	6
	%	54	40	(18)	(15)	50	(36)	(14)	(13)	(22)	(16)	87	100	(69)	(67)
eine Übergangsphase	N	12	11	23	16	6	4	22	19	0	0	0	0	0	0
	%	34	44	59	62	(30)	(36)	79	79	-	-	-	-	-	-
hins. ihres Fortbestands unklar	N	4	4	9	6	4	3	2	2	4	4	1	0	1	0
	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
prinzipiell veränderbar	N	-	-	-	-	-	-	-	-	17	12	1	0	4	3
	%	-	-	-	-	-	-	-	-	63	63	-	-	-	-

Quelle: Qualitative Interviews

bei Bezugsgrößen von N < 10 werden Anteilswerte nicht oder in Klammern gesetzt ausgewiesen

* MP = Mobile Person; Pa = Partner

Deutlich wird bei einer Betrachtung der verschiedenen mobilen Lebensformen, dass erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Stabilität bestehen. Zwei Gruppen zeichnen sich ab: Fernpendler und Varimobile sind in der Mehrzahl auf Dauer ausgerichtet, Shuttles und vor allem Fernbeziehungen sind zumeist als Übergangslösungen konzipiert.

Bei den Umzugsmobilen sind zwei sehr unterschiedliche Formen zu unterscheiden. Die weitaus größere Gruppe verlagert ihren Wohnsitz zu

Beginn der Berufslaufbahn, nach einem Stellenwechsel oder, seltener, aufgrund einer Umsetzung des Betriebs, einmal. Mobilität ist hier ein meist einmaliges, punktuellere Ereignis im Leben. Die Bereitschaft zu weiterer Umzugsmobilität ist gering oder nur auf Notsituationen beschränkt, z.B. Arbeitslosigkeit, vorstellbar. Die andere, kleinere Gruppe weist längere Mobilitätskarrieren auf. Familienumzüge haben bereits mehrfach stattgefunden und weitere Umzüge sind entweder vorhersehbar oder werden nicht ausgeschlossen. Zumeist handelt es sich um Auslandsaufenthalte, die mit einer beruflichen Verbesserung verbunden und von Anfang an befristet sind. Voraussetzung für diese Art der Mobilität scheint zu sein, dass die Partner ein nach traditionellen Mustern der Arbeitsteilung organisiertes Familienleben führen, d.h. ein Partner, in unserer Stichprobe ausschließlich Frauen, kümmert sich um die fast immer vorhandenen Kinder und verzichtet frühzeitig auf eine eigene Berufskarriere. Der Mann ist mobil, Frau und Kinder ziehen mit. Für die meisten dieser Paare kommen andere Mobilitätsformen nicht in Betracht, da aus ihrer Sicht zu einem richtigen Familienleben das Beisammensein aller Familienmitglieder gehört. Häufig empfinden beide Partner eine ausgeprägte Freude an Mobilität. Längeres Verweilen an einem Ort wird als unattraktiv wahrgenommen und als Mangel an Herausforderung erlebt. Der Reiz liegt im Entdecken neuer Länder und Kulturen. Typisch für dieses Muster ist folgende Darstellung:

„Ich wollte heraus aus dem Trott, wollte was erleben, ... auch meine Frau war natürlich neugierig und eigentlich eher positiv eingestellt. ... Mein Sohn, der damals zwölf Jahre alt war, der hatte so eine gewisse Angstvorstellung vielleicht gehabt.

Int: Wie bewerten Sie die Entscheidung inzwischen, dass Sie da ihre Sachen gepackt haben und nach Teheran gezogen sind?

Pbd: Positiv, äußerst positiv, also wir haben in diesen zwei Jahren so viel erlebt wie vielleicht in Europa in sechs oder in sieben Jahren. Also es war ein ganz intensives Leben, das natürlich auch Negatives beinhaltete, aber was auch mitgerissen hat, wo man weniger erfreut vielleicht daran denkt, aber im Großen und Ganzen ist die Bewertung positiv.“ (Umzugsmobiler, 118, 9ff.)

Hinzu kommt, dass Menschen, die häufiger umgezogen sind, nirgends tief verwurzelt sind und viele dies auch nicht anstreben. Man fühlt sich an seinen jeweiligen Wohnorten durchaus zufrieden, ist aber nicht intensiv integriert, wodurch eine erneute Umzugsmobilität erleichtert wird.

„Wir haben interessanterweise neulich darüber geredet, was ist unsere nächste Station? Wir haben festgestellt, wir haben beide keinen Heimatbegriff. Wir sind beide so oft umgezogen, also wenn

*es hieße, zurück, dann fragen wir uns, zurück wohin eigentlich.“
(Partnerin eines Umzugsmobilen, 116, 603ff.)*

6.2.2 Berufliche, familiale oder persönliche Umstände – Welche Gründe sprechen für Stabilität oder Veränderung?

Die Äußerungen der mobilen Personen und der Partner hinsichtlich Stabilität oder Veränderung der momentanen mobilen Lebensform unterscheiden sich insgesamt nur wenig. Das gilt für die Zukunftspläne und für die dafür genannten Motive. Bezieht man alle Befragten ein, werden private Motive gegenüber beruflichen Umständen etwas häufiger genannt, wobei diese Unterschiede nicht signifikant sind (vgl. Tab. 6.2.2). Bei auf Dauer ausgerichteten mobilen Lebensformen scheinen persönliche und familienbezogene gegenüber beruflichen Gründen eine etwas größere Rolle zu spielen als bei auf Veränderung ausgerichteten Lebensformen.

Tabelle 6.2.2: Beruflich oder privat: Welche Gründe sprechen für Stabilität oder Veränderung mobiler Lebensformen (mobile Personen und ihre Partner zusammengefasst)

Gründe		mobile Lebensform als dauerhaftes Arrangement			mobile Lebensform als Übergangsphase			Σ
		nur beruflich	beruflich und privat	nur privat	nur beruflich	beruflich und privat	nur privat	
Fernpendler	N	8	8	13	4	7	10	50
	%	(16)	(16)	26	(8)	(14)	20	100
Shuttles	N	2	5	4	6	26	7	50
	%	(4)	(10)	(8)	(12)	52	(14)	100
Varimobile	N	4	0	3	3	6	1	17
	%	-	-	-	-	-	-	100
Fernbeziehungen	N	3	0	3	4	29	5	44
	%	(7)	0	(7)	(9)	66	(11)	100
Σ	N	17	13	23	17	68	23	161

Quelle: Qualitative Interviews

bei Bezugsgrößen von N < 10 werden Anteilswerte nicht oder in Klammern gesetzt ausgewiesen

Welche beruflichen und privaten Gründe werden von den in *dauerhaften Arrangements* lebenden mobilen Befragten genannt? Bei den privaten Gründen werden Unterschiede zwischen Shuttles und Fernpendlern offenkundig: Fernpendler führen v.a. persönliche Gründe an. Am häufigsten genannt wird dabei „Heimatverbundenheit“ und, oft damit in Zusammenhang stehend, der Hinweis, dass man über Wohneigentum am Wohnort verfügt, das man nicht aufgeben will oder kann. Gründe, die die Familie betreffen, etwa die Berufstätigkeit des Partners/der Partnerin am Ort, die soziale Integration der Kinder im Ort oder die Nähe zu Eltern und Verwandten, werden am dritthäufigsten genannt. Die Attraktivität des Wohnorts erscheint schließlich als viertes Motiv. Bei Shuttles dominieren dagegen v.a. Gründe im Zusammenhang mit der Familie, während die anderen Motive nur selten genannt werden.

Bei Umständen, die vornehmlich den beruflichen Bereich tangieren, werden bei Fernpendlern vor allem zwei Konstellationen erkennbar: Entweder man befindet sich in einer beruflichen Position, die als sehr

positiv erlebt wird und die man nicht aufgeben möchte, ein Umzug aber als Alternative nicht ernsthaft in Betracht kommt, oder man lebt in einer Region, in der man seiner Ausbildung entsprechend keine geeigneten Beschäftigungsmöglichkeiten vorfindet. Bei diesen Gründen fließen private und berufliche Motive oft zusammen, indem private Umstände andere Mobilitätsformen ausschließen. Mobilität entsteht hier beruflich bedingt und wird in Folge privater Gegebenheiten stabilisiert.

„Eigentlich nur berufliche Gründe, ich habe einfach einen Job gesucht, es gab nur dort einen, den ich mir vorstellen konnte, also auch ein Arbeitgeber, den ich mir vorstellen konnte und auch ein Job, den ich mir vorstellen konnte. Und es war klar, dass ich am Ort wohnen bleibe. Obwohl ich schon 14 Jahre dort arbeite, würde ich da nie hinziehen.“ (Fernpendlerin, 233, 5ff.)

Die wenigen Shuttles, LATs und Varimobilen, die ihre Lebensform als dauerhaft betrachten, nennen als persönliche Motive vor allem die hohe Attraktivität der aktuellen, die zeitweise Trennung von Partner und Familie einschließenden, Lebensform. Eine gewisse Distanz zum Partner und zur Familie wird hier als Ideal- und nicht als Problemfall erlebt. Diese Wochenendbeziehungen entstehen durch berufliche Erfordernisse, die Motive ihrer Aufrechterhaltung sind aber vornehmlich persönlicher Natur und stehen im Zusammenhang mit dem Wunsch nach einem Stück Unabhängigkeit, wie folgende Zitate verdeutlichen:

„ ... diese Bewahrung der Freiräume, von denen ich ja auch sagte, dass das für mich der größte Vorzug des Getrenntlebens sei und die Konsequenz daraus ist für mich, wenn man dann gemeinsam lebt, was ich ja grundsätzlich auch nicht ablehne, dann muss man aber versuchen, eben diese Freiräume gleichwohl sich zu wahren und wechselseitig einzuräumen.“ (Shuttle, 462, 994ff.)

„Das war schon abgestimmt, ja sonst hätte ich es auch nicht gemacht. Das passt eigentlich relativ gut. Also meine Frau findet das eigentlich auch ganz gut, dass sie diese drei freien Abende die Woche hat. Sie hat jetzt zum Beispiel eine recht aufwendige, zusätzliche Ausbildung angefangen.“ (Shuttle, 417, 107f.)

„Also dieses Wochenendpendeln entspricht meinen Vorstellungen. Ich bin konkret dabei, mir einen neuen Job zu suchen. Einen Job hier am Wohnort selber anzunehmen hat keine hohe Priorität. Also das wäre eher, nein, so wie es jetzt läuft, ist es super. Es funktioniert einfach so prima. Deswegen wäre der Reiz nach Stuttgart zu ziehen und dort eine Tätigkeit aufzunehmen, eher gering.

Mir wäre es lieber in Ulm zu wohnen und dort zu arbeiten und am Wochenende weiter zu pendeln.“ (Shuttles, 449, 533ff.)

„Das Pendeln macht mir keine Probleme, es ist eigentlich ok. Wenn ich mir manchmal überlege, mein Mann wäre jetzt immer da – ich weiß nicht. Es gäbe schon die einen oder anderen Reibereien, wie früher auch, dann müssten wir uns halt wieder zusammen gewöhnen. Was ich jetzt nicht möchte, auf keinen Fall möchte, eine Beziehung, wo man sich noch seltener sieht. Also wo man sich wirklich nur einmal im Monat sehen kann. Ich glaube, man würde sich dann zu wenig austauschen und entfernt sich automatisch.“ (Partnerin eines Shuttles, 449, 597ff.)

„Meine Kinder sind ja schon erwachsen, das heißt, sie wohnen beide schon nicht mehr zu Hause. Das heißt, Familienleben war sowieso ziemlich verkleinert – meine Frau und ich. Ein weiterer Punkt war, meine Frau, die war und ist sehr aktiv, also sie war relativ selten zu Hause, d. h. ich hatte den Eindruck, ich könnte eben ohne weiteres die Woche über woanders arbeiten.“ (Shuttle, 473, 45ff.)

„Wir kennen uns schon seit unserer Jugend, haben auch im Studium schon zusammengewohnt, die ersten Jahre beim Arbeiten und dann hat mein Mann die Stelle gewechselt. Und so ist das zustande gekommen.

Int: Also da spielen überhaupt keine partnerschaftlichen oder persönlichen oder privaten Gründe eine Rolle?

Pbd: Nein, gar nicht. Das war rein beruflich ... und jetzt ist es schon eine langfristige Lebensplanung zwei Haushalte zu haben ... bis zum Ruhestand.“ (LAT, 607, 7ff. und 584f.)

„Es bestand eigentlich nie so der dringende Bedarf für einen gemeinsamen Haushalt. Also wir haben mal zusammen gewohnt, aber das war eigentlich nur, weil sich das so ergeben hat. Dann waren wir beruflich immer an anderen Orten und da ergibt sich dann einfach so ein getrennter Haushalt.“ (LAT, mit Kind, 651, 7ff.)

„Int: Was sind das für Gründe oder Motive, in getrennten Haushalten zu leben?

Pbd: Der Grund ist ganz einfach, dass wir beide eine eigene Wohnung haben wollten, ein eigenes Reich, wo man sich zurückziehen kann. Die eigenen vier Wände, wo keiner einem was reinredet, wo man alleine sein kann, wenn man will, was in einem Zimmer in einer gemeinsamen Wohnung nicht immer der Fall ist zum Beispiel.“ (LAT, mit Kind, 646, 10ff.)

In einigen Fällen wird auch deutlich, dass eine hohe Berufsorientierung, zum Teil ohne größere Rücksicht auf die Familienmitglieder, eine hohe Zufriedenheit mit der aktuellen beruflichen Situation und eine gewisse Einsicht in betriebliche Notwendigkeiten eine wichtige Bedeutung zur Stabilisierung der Lebensform haben.

„Die Gründe sind erstens, weil ich keinen riesigen Popanz aus dieser ganzen Geschichte mache und es auch nicht als unverschämt empfinde, dass die Firma sich vorstellt, dass so etwas passiert aus beruflichen Gründen. Und weil ich außerdem der Meinung bin, dass ich durch Mobilität auch Flexibilität zeige und damit auch meine Position insgesamt festige. Das sind so die Gründe, warum ich jederzeit wieder umziehen würde, wobei ich mit zunehmendem Alter dann schon wählerisch wäre, ich könnte mir bestimmte Orte vorstellen, wo ich nicht hinziehen würde.“ (Umzugsmobiler, 137, 397ff.)

„Int: Entspricht ihre Mobilität ihren Vorstellungen?

Pbd: Ja. Manchmal wünsche ich mir auch weniger Mobilität, aber das sind wenige Tage im Jahr.

Int: Welche Gründe sind dafür ausschlaggebend, dass das so ist?

Pbd: Ja, die Zufriedenheit im Beruf, die Aufgabe aus dem Beruf heraus, ja, die muss stimmen und die eigene Zufriedenheit, auch dass das Umfeld mitzieht, dass es auch dort Zufriedenheit gibt, für die ich mitverantwortlich bin.

Int: Und inwieweit hängt es auch von ihrer Frau ab, dass ihre Mobilität in Zukunft gut passt?

Pbd: Die erste Priorität ist nach wie vor Beruf.

Int: Inwieweit hängt es von ihrem Sohn ab?

Pbd: Weniger. Darauf richte ich mein Leben nicht aus, und er sollte es auch tunlichst nicht auf seine Eltern ausrichten.“ (Vari-mobiler, 351, 510ff.)

Auffallend ist hier die ausgeprägte Unterordnung der Interessen und Belange der anderen Familienmitglieder. Mobilität scheint in diesem Fall auch ein Weg zu sein, sich familialen Verpflichtungen ein Stück weit zu entziehen.

Die wenigen, auf Stabilität ausgerichteten Lebensformen von Shuttles und LATs, wo nur berufliche Gründe betont werden, sind durch eine hohe Berufsorientierung beider Partner gekennzeichnet, wobei die Arbeitsorte weit auseinander liegen und Veränderungen der beruflichen Situation (vorerst) nicht möglich sind oder nicht angestrebt werden.

„Ja dann habe ich hier im Sommer 1992 begonnen. Am Anfang habe ich möbliert gewohnt und habe dann auch nach neun Monaten meinen eigenen Hausstand eröffnet. Das war im Frühjahr 1993, so richtig auch mit Haushaltsgegenständen, die aus dem gemeinsamen Haushalt abgewandert sind. ... Das war für uns beide so, dass wir auch gesagt haben, es war eine sehr gute Zeit, ich meine wir haben eine sehr lange Beziehung, und dass wir zusammen gewohnt haben, stand, wenn man so will, irgendwo im zweiten Drittel unserer Beziehung, also wir sind ja seit 1980 zusammen und vorher haben wir in getrennten WG's gewohnt in einer Stadt. ... Dass wir jetzt wieder getrennte Haushalte haben, hat ausschließlich berufliche Gründe.“ (LAT, 666, 30ff.)

„Wir sind beide sehr ehrgeizig ... Mein Ideal wäre, zusammenziehen und zwei, drei Kinder zu haben aber bis es soweit kommt, das wird noch lange dauern ... Getrenntleben ist einfach wirklich eine Folge von beruflichen Zwängen.“ (LAT, 755, 107 und 295)

Insgesamt entstehen und bestehen Partnerschaften mit getrennten Haushalten häufiger infolge beruflicher Gründe denn infolge persönlicher Motive. 60% der Partnerschaften leben ausschließlich aus beruflichen Gründen getrennt, in weiteren 19% spielen sie eine wichtige Rolle. Persönliche Motive sind in zwei von fünf dieser Partnerschaften bedeutsam, davon etwa in der Hälfte, ohne dass berufliche Umstände vorliegen (vgl. Tab. 6.2.3).

Tabelle 6.2.3: Gründe und Motive für die Lebensform Fernbeziehung: (beide Partner*)

Die Lebensform Fernbeziehung wird aufrecht erhalten, weil	N	%
Alleinwohnen den persönlichen Vorstellungen entspricht	11	21
Alleinwohnen den persönlichen Vorstellungen entspricht, ein Zusammenziehen aber aus beruflichen Gründen auch nicht möglich wäre	10	19
ein Zusammenziehen aus beruflichen Gründen nicht möglich ist	31	60

Quelle: Qualitative Interviews

bei Bezugsgrößen von N < 10 werden Anteilswerte nicht oder in Klammern gesetzt ausgewiesen

* bei 15 von 24 Paaren stimmen die Äußerungen der Partner überein

6.2.3 Mobile Lebensformen in den weiteren Lebensplänen – Welche konkreten Veränderungsabsichten bestehen?

Bei der Mehrzahl mobiler Menschen, die ihre aktuelle Lebensform nicht als Dauerzustand und nicht als Idealform begreifen, bestehen dennoch nur vage Veränderungswünsche. Die Zielvorstellungen sind oftmals eher idealisiert als konkretisiert und insbesondere bestehen nur selten konkrete Vorstellungen, wie eine eigentlich erwünschte Veränderung erreicht werden könnte. Man bewirbt sich hin und wieder, spricht mit dem Arbeitgeber und hofft mehr auf Veränderung, als dass man sie aktiv und gezielt anstrebt. Wenn Gespräche mit dem Arbeitgeber stattfinden, konzentrieren sich diese v.a. auf die Reduzierung und/oder Flexibilisierung der Arbeitszeit oder auf eine Veränderung des beruflichen Aufgabenfeldes innerhalb des Unternehmens, das weniger Mobilität erfordert. In einigen Fällen wird auch darüber berichtet, dass versucht wurde, einen Teil der Arbeit zu Hause zu erledigen, z.B. über Telearbeit. Wenn dies gelingt, wird dies in allen Fällen als sehr hilfreich und entlastend beschrieben.

„Wo mein Mann jetzt auch eingebunden ist in diese Telearbeits-sache, wo halt dann versucht wird, den einen oder anderen Arbeitstag zu Hause auf die Reihe zu bringen. Das entlastet schon ganz erheblich ...“ (Partnerin eines Fernpendlers, 232, 619f.)

„Das war so, dass ich schon mit dem Wechsel des Beschäftigungsortes und auch der Beschäftigung mit meinem neuen Vorgesetzten vereinbart hatte, dass er sich dafür einsetzen sollte, dass ich diese Telearbeit dann auch in Anspruch nehmen kann. Und das haben wir jetzt auch so durchgeführt. Ich bin bei der Deutschen Telekom und da ist das so, dass diese alternierende Telearbeit unternehmensintern schon gefördert wird, nur, das muss natürlich in jedem Einzelfall ein formales Verfahren durchlaufen. Das war von Anfang an schon so, dass ich das als einen wichtigen Punkt angesehen hatte im Rahmen des Wechsels, dass da eine Möglichkeit besteht, irgendwann mal nicht mehr täglich zu pendeln, sondern nur noch an einigen Wochentagen.“ (Fernpendler, 258, 30ff.)

Vor allem Fernpendler und Shuttles haben auf diese Weise versucht, Veränderungen herbeizuführen, wobei von vielen eine Viertagewoche angestrebt wurde oder wird. Nur wenige, so scheint es, haben auf diese Weise nachhaltige Verbesserungen für sich erreichen können.

„Ich versuche hier mit meinem Arbeitgeber in irgendeiner Form auszuhandeln, eine Viertagewoche, was im Moment schwierig ist.“ (Shuttle, 446, 243f.)

„Eine Viertagewoche wäre eine feine Sache, aber im Moment ist da nichts drin.“ (Varimobiler, 345, 447)

„Also der Arbeitgeber könnte wegen mir gerne diese Telearbeitsgeschichte endlich mal forcieren, IBM spricht ja unheimlich viel davon. Aber tut wenig. Ja gut, natürlich haben sie einen Vertrag. Das betrifft gerade meinen Mann. Aber medienwirksam wird das immer unheimlich gut verkauft, aber wenn man dann mal hinter die Kulissen guckt, ist im Prinzip nichts dahinter. Mein Mann hatte mal eine Zeit, da konnte er zu Hause arbeiten, das war die Zeit, als ich mit den Zwillingen im Krankenhaus gelegen hab. Da konnte er ein Projekt zu Hause entwickeln und das war natürlich für die zwei Älteren sehr gut, dass er da war. ... Ansonsten ist Telearbeit im Moment nicht möglich, weil er eine Leitungsfunktion hat und von daher einfach da sein muss. Diese Telekonferenzen und was da so alles in Planung ist für die nächsten Jahre, es ist einfach nicht durchführbar, im Moment noch. (Partnerin eines Fernpendlers, 240,621ff.)

Mobile Personen, die über konkrete Vorstellungen zur Veränderung ihrer Lebensform berichten, streben in erster Linie Veränderungen ihrer Arbeitszeiten an. Als weitere Optionen werden Veränderungen des Wohn- oder des Arbeitsortes genannt. Betrachtet man alle geäußerten Planungen zur Veränderung der aktuellen Lebensform, dominieren Versuche, den Ursprungszustand wieder herzustellen, in dem der Arbeitsplatz in die Nähe des Wohnortes verlagert werden soll. Seltener sind Umzüge an den neuen Arbeitsort angestrebt. Veränderungen in Richtung Wochenend- oder Fernpendeln spielen als Alternativen praktisch keine Rolle. Neben LATs, die meist die Zusammenlegung der Haushalte anstreben, haben Shuttles häufig *konkrete* Pläne zur Veränderung der aktuellen Lebenssituation. Fünf Paare planen einen Umzug an den Arbeitsort der mobilen Person und fünf Paare beabsichtigen, einen neuen Arbeitsplatz in der Nähe des jetzigen Wohnortes zu suchen.

6.2.4 Unklare Zukunftsperspektiven – Warum sind manche mobile Lebensformen schwer planbar?

Der Mehrzahl der Mobilen ist sich weitgehend klar darüber, ob ihre Lebensform eine Dauerlösung oder eine Übergangsphase darstellt. In je-

der siebten Lebensform ist jedoch für mindestens einer der Partner unklar, wie es weitergehen soll. Entweder wird die aktuelle Situation sehr ambivalent beurteilt und Vor- und Nachteile anderer Alternativen halten sich die Waage oder es bestehen keine genauen Zielvorstellungen oder die für die Zukunft bedeutsamen Rahmenbedingungen lassen sich nicht beurteilen. Nach Lebensformen differenziert, finden sich unklare Zukunftsperspektiven besonders häufig bei Shuttles und Varimobilen, seltener bei Fernpendlern und nur in Einzelfällen bei LATs. Exemplarisch für diese Konstellation ist folgender Interviewausschnitt:

„Wenn ich jetzt darauf drängen würde, dass wir nach München ziehen, würde sich mein Mann vielleicht in Gedanken damit anfreunden und sich dazu bereit erklären. Aber ich denke, das ist nicht sehr sinnvoll. Erstens drei Kinder aus den Schulen in eine andere Schule zu geben, die müssen aus dem ganzen Freundeskreis heraus, dann ist es schwierig, eine schöne, gute Wohnlage in der Nähe vom Ministerium zu bekommen, wo mein Mann nicht wieder eine Dreiviertelstunde Weg hat quer durch die Stadt, gerade bei den großen Städten ist das ja uferlos. Von dem her denke ich mir, ist die Situation dadurch, dass mein Mann mit dem Zug fahren kann, vielleicht doch nicht so übel. Viel ärgerlicher ist das ganze Drumherum, dass ich gerne abschaffen würde, aber wenn man so die ganzen anderen Sachen wieder drum herum sieht, ist es vielleicht auch nicht so übel hier.“ (Partnerin eines Fernpendlers, 239, 654ff.)

Bei einer Betrachtung der Umstände, die zu einer unklaren Zukunftsperspektive beitragen, scheinen vier Konstellationen besonders häufig gegeben zu sein:

Unsichere Berufsperspektive: Personen, die sich in befristeten oder in von Auflösung bedrohten Berufspositionen oder aber in einer als unbefriedigend erlebten Beschäftigungssituation befinden, schildern ihre mobilitätsbedingte Lebenslage oft als belastend, aber auch als ausweglos, da Alternativen, wie etwa ein Umzug an den Arbeitsort, aufgrund der unsicheren Beschäftigungslage als nicht lohnend bewertet werden. Insbesondere wenn berufliche Alternativen kaum zu realisieren sind, fügen sich viele in die Situation, obwohl deren Nachteile und Belastungen besonders deutlich wahrgenommen werden.

Unsichere Partnerschaftssituation: Besonders von nicht mobilen Partnern wird dieser Grund häufiger im Zusammenhang mit der Alternative Umzugsmobilität genannt. Wenn man sich hinsichtlich der Stabilität der Ehe oder Partnerschaft nicht sicher ist, zögert man, sein angestammtes Umfeld zu verlassen und sich zunächst ganz auf die Situation des Part-

ners einzustellen, auch, wenn die Auswirkungen der aktuellen mobilen Lebensform als unbefriedigend empfunden werden:

„Ja, also die Situation hat sich jetzt ein bisschen verändert insofern, dass er dort nicht mehr weg möchte. Somit hat sich das für mich natürlich so ein bisschen zum Bumerang entwickelt und das ist für mich so, dass ich mich so nach und nach an den Gedanken gewöhne, nach Berlin zu ziehen. ... Aber die Partnerschaft muss erst wieder einigermaßen stabil sein.“ (Partnerin eines Shuttles, 416, 40ff.)

Unklare Zielperspektive: Die Vor- und Nachteile wahrgenommener Alternativen können nicht abschließend bilanziert werden. Oft fehlt auch der Mut zur Veränderung, d.h. eigentlich neigt man dazu, die Belastungen der mobilen Situation z.B. durch einen Umzug zu beenden, aber man traut es sich nicht zu, scheut sich vor der endgültigen Entscheidung oder möchte die liebgewonnene Umgebung nicht verlassen. Viele wissen auch nicht, was sie eigentlich anstreben wollen. Man kann sich nicht entscheiden, wägt ab, verwirft Alternativen, um sie später wieder aufzugreifen. Es entstehen teilweise lange Prozesse des Abwägens, die vielfach zu keinem Ende im Sinne einer aktiven Entscheidung führen.

„Ich bin immer noch am hadern, ob ich zur Arbeit ziehen soll oder ob ich mir eine neue Arbeit suchen soll, die dann näher am Ort liegt. Das ist die Frage. Aber wie gesagt, solange einem die Arbeit Spaß macht, dann sucht man sich nicht so leicht etwas anderes oder man ist da vorsichtig mit dem. Das ist so jetzt der Punkt, wo wir noch überlegen, was sollen wir machen, sollen wir jetzt hochziehen oder bleiben wir hier? Da ist halt so kein rechter Entscheidungsplan dahinter. ... Gut, ich bin da die treibende Kraft, ich spreche das immer wieder an, weil ich ja derjenige bin, der pendeln muss und ich diese Belastung habe. Und wenn ich so genervt nach Hause komme, dann sage ich schon mal, Mensch, komm, schauen wir endlich mal, dass wir da oben etwas bekommen oder so.“

Int: Hat das auch etwas mit ihrer Partnerin und den Kindern zu tun?

Ja klar, die möchten also nicht weg. Ich sage mal, mir zuliebe würden sie schon mitgehen, wenn ich sage, ich halte das jetzt nicht mehr aus oder das ist mir jetzt zuviel, dann denke ich schon, dass die dann mit mir gehen würden.“ (Shuttle, 224, 479ff.)

Relativ häufig finden sich in diesem Muster der Ambivalenz auch ältere Personen, für die klar ist, dass ihre mobile Lebenssituation nur über einen vorzeitigen Ausstieg aus dem Berufsleben beendet werden kann.

Die unerwünschte Alternative lautet: Ruhestand oder belastende Mobilitätsverhältnisse. Eine schwierige Entscheidungssituation, die für viele ein nicht lösbares Dauerproblem darstellt.

Divergierende Zielvorstellungen der Partner führen zu Konstellationen, die wenigstens für einen Partner unbefriedigend sind oder zu Lebensformen, die von keinem der beiden gewollt waren.

„Ja, das hat sich dadurch entwickelt, dass mein Mann berufsbedingt nach Belgien versetzt wurde und ich keine Lust hatte, da mit hinzuziehen. ... Ich wollte bleiben, wo ich Haus und Beruf habe. Inzwischen bin ich auch schon häufiger dort gewesen und habe schon mehrfach gesagt: Gott sei Dank, dass ich da nicht wohnen muss.“ (LAT, 651, 6ff.)

„So wie ich das momentan sehe, dass es langfristig tatsächlich so sein wird, dass ich meine berufliche Karriere zurückstelle, einfach weil mein Partner von der Persönlichkeitsstruktur so ist, dass er das Zeug dazu hat, beruflich sehr erfolgreich zu werden und wenn er es zumindest nicht versucht, wird er einfach unglücklich sein, so wie er von seiner Persönlichkeit gestrickt ist. Ich bin zwar auch sehr ehrgeizig, aber ich denke, das wird langfristig dazu führen, dass ich nur eine zweitbeste Lösung auf mich nehme, damit die Beziehung eine Chance hat.“ (LAT, 755, 139ff.)

Ausgeprägte Divergenzen wurden bei den hier Befragten nur in wenigen Fällen offenkundig. Dies dürfte auch damit zu erklären sein, dass Partnerschaften, die durch größere und unüberbrückbare Divergenzen gekennzeichnet sind, häufig aufgelöst werden.

Eine unklare Perspektive besteht auch in einigen Fällen, wo die Zukunft mobiler Lebensformen an bestimmte Merkmale der aktuellen Lebensumstände geknüpft ist. Mobilität basiert in diesen Fällen auf einer sensiblen Konstellation günstiger Rahmenbedingungen und wird nur unter diesen aufrecht erhalten. Verändern sich diese Umstände, wird eine Veränderung der mobilen Lebensform wahrscheinlich.

„Also wenn ich merke, es wird für mich zur gesundheitlichen Belastung, das würde mich dann schon sehr zum Nachdenken bringen. Oder wenn ich merken würde, es ist für die Partnerschaft eine extrem schwere Belastung, dann ist mir die Partnerschaft schon etwas mehr wert als der Spaß, den man am Zug fahren hat.“ (Fernpendler, 235, 887ff.)

„Dass man eine Arbeit hat, die einem Spaß macht, das ist für mich der treibende Grund, warum ich das überhaupt mache.“

Wenn mir die Arbeit keinen Spaß machen würde, dann würde ich das auf keinen Fall mehr pendeln.“ (Fernpendler, 224, 366ff.)

Zusammengefasst: Im Unterschied zu nicht mobilen sind mobile Lebensformen seltener auf Dauerhaftigkeit ausgerichtet. Die Mehrzahl der Mobilen strebt nach einer Lebensform, die nicht durch Mobilität gekennzeichnet ist. Viele derer, die von der Stabilität ihrer mobilen Situation ausgehen, befinden sich in einer durch berufliche Zwänge bestimmten, als belastend empfundenen Lage. Aber zahlreich sind auch jene, die ihrer mobilen Lebensform vor allem positive Seiten abgewinnen oder sogar eine ausgesprochene Freude an ihrer Mobilität erleben. Belastend wirkt vor allem die Dauer der Abwesenheit von zu Hause. Das gilt für alle hier untersuchten Mobilitätsformen. Wer nur vier Tage in der Woche *außer Haus* arbeiten muss, beschreibt dies regelmäßig als großen Vorteil gegenüber einer Fünftagewoche.

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

Aus zahlreichen sozialpsychologischen Studien ist bekannt, dass die personale und die soziale Identität sowie die Zufriedenheit mit der eigenen Lebenssituation in erheblichem Umfang durch die Ergebnisse sozialer Vergleichsprozesse beeinflusst sind. Menschen vergleichen ihre eigene Situation mit der anderer Menschen, sie vergleichen ihre aktuelle Lage mit ihren Erwartungen und Plänen und sie beurteilen sich und ihre Lebensumstände nach sozialen Normalitätskonzepten. Normalitätskonzepte können gerade in der privaten Lebensführung besondere Relevanz erlangen. Vorstellungen, was eine „richtige“ Familie, eine gelingende Partnerschaft und gute Lebensumstände sind, bilden bei vielen Menschen die Folie zur Bewertung der eigenen Situation. Selbst gedeutete Übereinstimmung mit oder Abweichung von diesen Konzepten kann dazu führen, dass man sich als wohl integriert und zu seiner Bezugsgruppe zugehörig empfindet oder aber als benachteiligt, vielleicht sogar als Opfer der Umstände fühlt oder sich als Pionier neuer Entwicklungen oder als besonders privilegiert deutet. Die Ergebnisse dieser Vergleichs- und Deutungsprozesse beeinflussen die Bewertung der eigenen Lebenslage und, in vielen Fällen, die Aspirationen und die weiteren Lebenspläne, auch und gerade bzgl. der beruflichen Position und ihrer Abstimmung mit der Familiensituation.

Diese vom Subjekt ausgehenden Vergleichsprozesse und ihre Folgen werden geformt durch Erfahrungen und Deutungen der Reaktionen Drit-

ter auf die eigene Situation. Ob diese Situation von Dritten, soweit überhaupt Reaktionen erfolgen, als abweichend oder als normal wahrgenommen wird, hat Wirkungen auf die Stärke und auf die Richtung des Zusammenhangs zwischen Selbstwahrnehmung, Identität und Zufriedenheit.

In diesem Kontext stehen die Fragen „Wie empfinden und deuten Menschen in mobilen Lebensformen ihre Lebenssituation?“ Und: „Welche Reaktionen ihrer Umwelt in Bezug auf ihre Lebensform nehmen sie wahr?“

6.3.1 Andersartig oder normal? Zur Bewertung der eigenen Lebensform

Die Aussagen von insgesamt 61% der in der qualitativen Teilstudie Befragten lassen darauf schließen, dass sie ihre aktuelle Lebensform als durchaus „normal“, d.h. ihrem subjektiven Normalitätskonzept entsprechend deuten. 39% erleben ihre Lebensform als andersartig. Bei einer Betrachtung dieser Bewertungen in Abhängigkeit von der Lebensform wird zunächst deutlich, dass Menschen in nicht mobilen Lebensformen ihre Lebensform in weitaus größerem Umfang als „normal“ ansehen. 78% in nicht mobilen, aber nur 57% in mobilen Lebensformen machen entsprechende Aussagen.

Vergleicht man die mobilen Lebensformen untereinander, wird erkennbar, dass die Umzugsmobilen in der Selbstwahrnehmung besonders häufig als abweichend interpretiert werden. Die Entscheidung, Beruf und Familie durch einen Fernumzug an den Arbeitsort eines der Partner zu vereinbaren, wird besonders häufig als vom eigenen Normalitätskonzept abweichend bewertet (vgl. Tab. 6.3.1). Vornehmlich bei Fernpendlern und bei Shuttles gibt es Hinweise, dass diese Lebensformen erst nach längeren Adaptionsprozessen mit dem Normalitätskonzept in Übereinstimmung gebracht wurden.

Bezogen auf ihre Gesamtzahl, bestehen zwischen den mobilen Personen und ihren Partnern keine Unterschiede hinsichtlich des Anteils derer, die ihre Lebensform als andersartig empfinden. Innerhalb der mobilen Lebensformen fällt jedoch auf, dass die Shuttles insoweit einen Sonderfall darstellen, als es sich um die einzige Lebensform handelt, in der die Partner der mobilen Personen ihre Lebensform weit häufiger als different ansehen als ihre Partner.

Die von den Befragten zum Ausdruck gebrachte Andersartigkeit der eigenen Lebensform wird, zumindest nach einer zum Teil längeren Gewöhnungsphase, nur in Einzelfällen als für das eigene Leben bedeutsam bewertet. Eine Ausnahme bilden hier die Fernpendler, die zu einem großen Teil von entsprechenden Folgen für ihr Alltagsleben berichten.

Tabelle 6.3.1: Selbstwahrnehmung der eigenen Lebensform

		Fernpendler		Shuttles		Vari-mobile		Fernbeziehung		Umzugs-mobile		Re-jectors		Orts-feste	
Selbstwahrnehmung als		MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa*
normale Lebensform	N	22	17	23	12	12	9	16	16	12	9	10	10	11	7
	%	61	68	58	44	57	(69)	57	67	44	(47)	67	83	85	(78)
anormale Lebensform	N	14	8	17	15	9	4	12	8	15	10	5	2	2	2
	%	39	(32)	42	56	(43)	(31)	43	33	56	53	-	-	-	-
von den Befragten, die ihre Lebensform als „normal“ bezeichneten, gaben folgende an, dass dies erst nach einem längeren Gewöhnungsprozess der Fall war															
		N	8	2	5	5	3	2	3	1	1	1	0	0	0
		%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Quelle: Qualitative Interviews

bei Bezugsgrößen von N < 10 werden Anteilswerte nicht oder in Klammern gesetzt ausgewiesen

* MP = Mobile Person; Pa = Partner

Knapp die Hälfte der Menschen in einer mobilen Lebensform nimmt sich und diese Lebensform als andersartig oder als vom Normalen abweichend wahr. Zumeist wird diese Andersartigkeit darüber begründet, dass man in ständiger Zeitknappheit lebt, die Alltagsgestaltung nach anderen Mustern erfolgt als normalerweise, die Integration in das soziale Umfeld von den mobilen Personen oftmals als deutlich eingeschränkt dargestellt wird und das Familienleben, v.a. wegen des geringen Umfangs gemeinsamer Aktivitäten, beeinträchtigt ist. Einige Zitate aus den Interviews, die diese Positionen repräsentieren, verdeutlichen das zum Teil hohe Ausmaß der wahrgenommenen Abweichung:

„Es ist allein von den Planungsmöglichkeiten anders als bei den meisten Menschen. ... wenn ich arbeite eigentlich außer einem kleinen Privatbereich nicht mehr viel übrig bleibt, so dass ein Freundeskreis in dieser Form eigentlich überhaupt nicht möglich ist, nicht vorhanden ist und auch nicht aufrecht zu erhalten ist. Dass dieser Beruf den allergrößten Teil des Lebens einnimmt,

dass der Beruf, da ich auch sehr viel in Teams arbeite, schon fast so eine Art Familienersatz ist.“ (Varimobiler, 337, 248ff.)

„Auf jeden Fall außergewöhnlich, das entspricht nicht unseren Vorstellungen, ... so hatten wir uns ein Zusammenleben nicht vorgestellt.“ (Shuttle, 408, 294ff.)

„... ich habe am Wochenende nicht die Energie noch irgendwo anders hinzufahren, wie dies andere tun, ... ich bin einfach nicht frei in meinen Freizeitplanungen.“ (Shuttle, 448, 406ff.)

„Nein, aus umweltpolitischen und aus gesellschaftspolitischen Gründen ... würde ich sagen, es kann einfach nicht die Normalität sein, weil ansonsten laufen wir auf den Abgrund zu, nicht nur in Richtung Umweltverschmutzung und Energieverbrauch, sondern auch gesellschaftlich, wenn wir dauernd unterwegs sind.“ (Fernpendler, 252, 238ff.)

„Als ganz normal würde ich das nicht bezeichnen, aber es ist jetzt nicht super extravagant, weil das einfach der Beruf erfordert, die Flexibilität, gerade am Anfang ...“ (LAT, 765, 202ff.)

Mobilität, das wird in diesen Textpassagen deutlich, wird als notwendiges Übel hingenommen und führt zu Begleitumständen, die den eigenen Vorstellungen nicht entsprechen. Mit welchen Empfindungen und mit welchen Selbstkonzepten ist diese Andersartigkeit verbunden? Bezogen auf alle mobilen Lebensformen kristallisieren sich vier Typen heraus:

- *Schicksalsergebenheit:* Am häufigsten ist der Fall anzutreffen, dass sich Menschen in die Situation fügen. Man nimmt die Umstände als zwangsläufig hin, passt sich und sein Leben daran an, leidet zum Teil darunter, sieht sich aber nicht in der Lage, etwas zu verändern.

„Der zeitliche Aufwand für die Berufstätigkeit steht eigentlich in keinem Verhältnis zum sonstigen Leben. ... eigentlich normal wäre, wenn man vom Rest des Lebens mehr hätte.“ (Fernpendler, 234, 334ff.)

„Pendeln ist etwas Außergewöhnliches, passt nicht in die Lebensplanung, ist eine ziemliche Katastrophe. Es ist ein Nie-Ankommen, immer Unterwegs-Sein. Das ist keine normale Lebensform.“ (Shuttle, 404, 89ff.)

„Ich würde auch sagen, seit wir eine intensive, also keine Wochenendbeziehung mehr, sondern eine vor Ort leben, habe ich auch meine Augen davor geöffnet, wie viel mir entgangen ist bei zu viel Mobilität.“ (Umzugsmobiler, vorher Shuttle, 140, 418ff.)

- *Schlechtes Gewissen*: Diese Form der Selbstwahrnehmung findet sich verstärkt bei Paaren, die Kinder haben. Aber ein schlechtes Gewissen findet sich häufiger auch gegenüber dem nicht mobilen Partner und gegenüber dem sozialen Umfeld, das aufgrund der beruflichen Belastungen vernachlässigt werden muss. Selten scheint ein schlechtes Gewissen gegenüber dem Arbeitgeber zu bestehen, etwa weil man aufgrund des Pendelns zeitlich weniger flexibel ist, doch auch solche Selbstkonzepte bestehen.

„Die Familie zahlt am Meisten drauf. ... da ist das schlechte Gewissen, immer zu wenig Zeit zu haben, und zwar auf allen drei Ebenen, das ist beruflich, privat, dienstlich.“ (Fernpendler, 216, 708ff.)

„...dass meiner Tochter der Papa gefehlt hat ... Ich habe da wirklich ein schlechtes Gewissen bekommen.“ (Shuttle, 464, 556ff.)

„Ich würde sagen, ich lebe in einer außergewöhnlichen Lebensform. ... Ich kann wirklich nichts planen. Ich weiß nicht, was ich im nächsten Monat mache. ... Das macht manchmal auch ein schlechtes Gewissen“ gegenüber den Freunden (Varimobiler, 350, 237ff.)

- *Persönliche Stärke*: Außergewöhnliche Situationen zu bewältigen, wird von einigen mobilen Personen und von einigen ihrer Partner als etwas erlebt, was ihnen das Gefühl der Stärke verleiht, das Selbstbewusstsein steigert und Erfolgserlebnisse vermittelt. Die Erfahrung, auch schwierige Situationen zu meistern, erzeugt ein Überlegenheitsgefühl denjenigen gegenüber, die sich in normalen Verhältnissen eingerichtet und es dadurch vermeintlich leichter haben.

„Selbständigkeit ist schon da . Das Selbstbewusstsein, das man in der Zeit entwickelt hat, spielt schon eine ganz schöne Rolle, sich auch im Beruf durchzusetzen. ... und manche sagen, Mensch wie du das schaffst, wie du das machst, das finden wir toll.“ (Partnerin eines Shuttles, 481, 865ff.)

„Andere Kinder in seinem Alter haben eine Mutter hinter sich stehen, die das frisch gebügelte Sweatshirt rein reicht, wenn sie die haben wollen und immer da sind und immer das Lieblingsessen kochen und bei mir ist es so, dass er mitbekommt, dass Arbeit auch für Frauen was ganz wichtiges sein kann, dass es so was ist, wo das Selbstwertgefühl und die Selbstsicherheit auch herkommt.“ (Shuttle, 436, 504ff.)

„Die Vorzüge sind, dass man unter der Woche mehr Freiraum hat für seine persönlichen Interessen, man ist selbständiger, man ist

grundsätzlich offener für viele Dinge deswegen. Also man nimmt viel mehr auf.“ (Shuttle, 416, 564ff.)

„Diejenigen, die nicht aufgegeben haben, die haben es geschafft. Dann muss ich es auch schaffen.“ (Fernpendler, 242, 323f.)

Eng verbunden damit ist ein viertes Muster, das in unseren Interviews jedoch nur selten auftrat:

- *Reizvoll und attraktiv:* Die mobile Lebensform wird als reizvoll und attraktiv erlebt. Man fühlt sich zeitgemäß, erfolgreich und zufrieden, auch und gerade weil sich die Lebensumstände von jenen der großen Mehrheit abheben. Auch kann hier das Motiv eine Rolle spielen, dass ein auf ein gewisses Maß an Unabhängigkeit hin ausgerichteter Lebensstil gepflegt wird, der sehr gut mit einer mobilen Lebensform vereinbar ist.

„Es hat auch einen Reiz, ... dieses Untergehen können in Arbeit, ohne dass jemand da steht und wartet, dass man nach Hause kommt.“ (Shuttle, 436, 667f.)

„Und ja, dieser Reiz mal etwas Neues auszuprobieren.“ (Partnerin eines Umzugsmobilen, 115, 382)

„Weil es ja meinem Lebensstil entspricht. Es ist einfach für mich, für mich ist es wirklich eine sehr gute Lebensform. Es funktioniert einfach perfekt, die Partnerin spielt da mit, ich kann mein Leben gestalten, ich habe ein Maß an Freiheit hier unter der Woche und habe ein Maß an sozialen Kontakten und Beziehung am Wochenende. Es funktioniert einfach prachttvoll.“ (Shuttle, 449, 190ff.)

„Es ist was extrem Außergewöhnliches und zwar einfach deshalb, dass wir schon so lange getrennt leben und ... trotzdem glücklich sind ... es ist einfach die einzige Möglichkeit glücklich zu sein.“ (LAT, 755, 580ff.)

„Es war schon eine sehr interessante Erfahrung. Insgesamt muss man natürlich sagen, dass diese Umzieherei mit einem gewissen Aufwand und einem gewissen Stress verbunden ist, aber man kann unter dem Strich sagen, dass ... die Horizonterweiterung, die man dadurch bekommen hat, überkompensiert das bei Weitem.“ (Umzugsmobiler, 108, 234ff.)

Die dargestellten Selbstwahrnehmungsmuster variieren nicht in Abhängigkeit vom Geschlecht der Befragten, aber sie divergieren mit der Art der mobilen Lebensform. Die Form der Schicksalsergebenheit findet sich vermehrt bei Fernpendlern, sehr selten dagegen bei Umzugsmobi-

len und bei LATs. Ein schlechtes Gewissen spielt in den Selbstkonzepten von Umzugsmobilen und LATs ebenfalls kaum eine Rolle. Dagegen schon bei Fernpendlern, Shuttles und bei Varimobilen. Persönliche Stärke entnehmen Probanden aus allen mobilen Lebensformen in ähnlicher Häufigkeit. Pioniergeist verbinden dagegen v.a. Menschen mit ihrer Lebensform, die mehrfach umgezogen sind. Als Avantgarde fühlen sich jedoch nur wenige; die meisten der Mobilen wollen ganz normal sein.

6.3.2 Mobile und nicht mobile Lebensformen in der Wahrnehmung Dritter

Welche Reaktionen ihrer Umwelt in Bezug auf ihre Lebensform nehmen die mobilen Personen und ihre Partner wahr? 46% berichten über wahrgenommene Reaktionen aus ihrem sozialen Umfeld auf die mobile Lebensform. In den meisten Fällen (82%) handelte es sich um Reaktionen, in denen zum Ausdruck kam, dass die mobile Lebensform als vom Normalitätskonzept abweichend betrachtet wird. Nennenswerte Unterschiede zwischen mobilen Personen und ihren Partnern sind nicht festzustellen.

Tabelle 6.3.2: Fremdwahrnehmung der eigenen Lebensform

		Fernpendler		Shuttles		Varimobile		Fernbeziehung		Umzugsmobile		Rejectors		Ortsfeste	
Fremdwahrnehmung		MP*	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa	MP	Pa*
keine Reaktion erfolgt	N	24	16	18	15	14	8	12	15	10	8	0	-	12	-
	%	67	64	45	56	67	(62)	43	63	37	(42)	0	-	86	-
differente Lebensform	N	7	6	17	11	11	3	12	6	9	7	2	-	2	-
	%	(19)	(24)	43	41	33	-	43	25	(33)	(37)	-	-	-	-
nicht differente Lebensform	N	0	3	4	1	0	2	4	3	2	1	12	-	-	-
	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86	-	-	-

Quelle: Qualitative Interviews

bei Bezugsgrößen von N < 10 werden Anteilswerte nicht oder in Klammern gesetzt ausgewiesen

* MP = Mobile Person; Pa = Partner

Am häufigsten berichten Shuttles (43%) über entsprechende Reaktionen, während Fernpendler und Varimobile in der Wahrnehmung Dritter

von allen mobilen Lebensformen noch am ehesten einer „normalen“ Lebensform zu entsprechen scheinen (vgl. Tab. 6.3.2).

Wahrgenommene Reaktionen in Bezug auf die mobile Lebensform sind in der weit überwiegenden Zahl der berichteten Fällen negativ. Selten wird davon berichtet, dass man aufgrund der schwierigen Situation auf Verständnis oder gar auf Bewunderung trifft. Nur wenige scheinen von ihrem sozialen Umfeld hinsichtlich ihrer Lebensform Zuspruch zu erfahren. Die vornehmlich berichteten negativen Reaktionen lassen sich zu drei Mustern klassifizieren:

- *Befremden und Unverständnis*: Die mobilen Lebensformen und die darin lebenden Personen werden in unterschiedlicher Intensität negativ diskriminiert. Ihre Lebensumstände stoßen auf Ablehnung. Ab- und Ausgrenzungstendenzen werden ebenso berichtet wie unverhohlenen Befremden und weitgehende Inakzeptanz. Weder werden die Motive oder Umstände nachvollzogen oder gar geteilt, die zur Entstehung und Aufrechterhaltung der mobilen Lebensform führen, noch werden die dadurch entstehenden komplizierten Lebensumstände reflektiert. Nur hinsichtlich Partnerschaft und Elternschaft finden solche Reflexionen mit einer gewissen Regelmäßigkeit statt. Wahrgenommen werden Abweichungen von den Sollvorstellungen, die im Grunde als unpassend bewertet werden. Oftmals wird mit diesen Reaktionen eine gewisse soziale Distanz erzeugt oder verstärkt, die sich auf die sozialen Beziehungen nachteilig auswirken kann.

„Ja, fast ausschließlich negative Kommentare. ... Bei einigen hatte ich das Gefühl, dass die das nicht verstehen konnten, wie man als Familie auseinandergehen kann, weil das für das Familienleben nicht gut sein soll ...“ (Partnerin eines Shuttles, 408, 272ff.)

„Also das normale Leben mit den Leuten ... die am Ort wohnen, da wird man ein bisschen ein Außenseiter und manchmal wie der Mondmensch angeschaut.“ (Fernpendler, 233, 229ff.)

„Also im Bekanntenkreis ist es zum Teil schon Unverständnis, dass man soweit pendelt, ... die sehen in einem, der ist ja bescheuert.“ (Fernpendler, 240, 210ff.)

„Ja Gott, mit Nachbarn habe ich wenig Kontakt. Ich lebe auf dem Dorf, hier lebt man anständig und normal, d.h. man lebt in einem Haus, in einer Wohnung zusammen und so etwas, was wir hier praktizieren, wirkt auf die Nachbarn äußerst exotisch.“ (Partnerin eines Shuttles, 462, 464ff.)

„Ja, gerade in der Verwandtschaft gab es schon sehr negative Kommentare: Das kann man doch nicht machen, das geht doch

nicht, da sollte doch schon jemand seine Arbeit aufgeben.“ (Shuttle, 408, 316ff.)

„... dass mich immer wieder Leute angesprochen haben und gefragt haben, „sei ihr noch zusammen?“, es war immer irgendwo in der Diskussion, so dass ich gesagt habe, ich drucke mir jetzt ein T-Shirt ... Meine Kollegen, da kamen teilweise ziemlich anzügliche Sachen, so von wegen in deinem Alter mit 35 Jahren wirst du doch nicht jeden Abend alleine herumhängen, wenn dann weißt du ja meine Telefonnummer.“ (LAT, 711, 262ff.)

„Int: Wie bewerten denn die Menschen, mit denen sie Umgang haben, dass ihre Frau fernpendelt?

Pbd: Ja die sehen das natürlich mit Grausen.“ (Partner einer Fernpendlerin, 205, 247ff.)

„Ein Bekannter hat mal gesagt ich sei eine gut situierte Alleinerziehende.“ (Partnerin eines Fernpendlers, 232, 210)

„Meine Eltern verstehen das bis heute nicht, wie ich arbeite und dass man dafür auch noch umzieht.“ (Umzugsmobile, 139, 250)

In einzelnen Fällen scheinen sogar konkrete Diskriminierungen aufzutreten, die damit zusammenhängen, dass man nicht in einer „Normalfamilie“ lebt:

„Int: Erleben Sie auch Vorzüge, etwa im Bereich Engagement im öffentlichen Leben?

Pbdin: Das hat eher Nachteile in dieser Stadt.

Int: Können Sie das kurz beschreiben? Was sind das für Nachteile?

Pbdin: Ja, verschiedene Leute, ja, ich habe zum Beispiel vorher eine Beratung gemacht für junge Leute, die heiraten wollen und die Organisatoren (der Caritas) wollten das einfach nicht mehr, dass ich das fortführe. Die wollten einfach, dass ich in einer normalen partnerschaftlichen Situation lebe, wenn ich solche Beratungen mache. Also das war mir extrem auffällig.“ (Shuttle, 416, 570ff.)

- *Mitleid und Bedauern:* Die Situation der mobilen Lebensformen wird als Negativfolie widergespiegelt. Vermittelt wird, dass man selbst auf keinen Fall so leben möchte. Aber man bringt auch ein gewisses Verständnis auf, äußert Mitgefühl, oft auch etwas distanzierte Bewunderung und bemitleidet die in diesen Umständen Befindlichen. In vielen dieser Reaktionen wird zum Ausdruck gebracht, dass mobile Lebensformen anders sind, andersartig in einer durchaus nicht er-

strebenswerten Form. Das entgegengebrachte Mitleid ist für die mobilen Menschen meist wenig hilfreich, vielfach wird es als störend oder unpassend empfunden.

„... das ist doch so nachteilig, das ist so unerfreulich, das ist so teuer, das ist so aufwendig, so belastend, dass sie das selbst nicht haben möchten, ... es besteht keine Absicht unser Modell zu kopieren.“ (Varimobiler, 331, 201ff.)

„... ja eher doch Mitleid oder so etwas. Es ist auch eine ganz komische Art von Bewunderung, dass das so geht.“ (Partnerin in einer LAT-Beziehung, 670, 200)

„Also so ein bisschen Mitleid, ein bisschen Bewunderung, das ist eine andere Welt, in die ich dann eintauche.

Int: D.h. also im Verwandten- und Familienkreis ist es nicht das Übliche, dass man pendelt?

Pbd: Nein. Beim besten Willen nicht. Mein Vater konnte immer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und mein Schwager fährt jetzt 5 km zur Arbeit. Und die Frauen sitzen zu Hause und backen Vanillekipferl.“ (Shuttle, 436, 250ff.)

Also die, die nicht Fernpendler sind, habe ich die Erfahrung gemacht, die sehen das eher mitleidig, dass man da pendeln muss und die meisten, die ich jetzt kenne, die sagen, sie könnten sich das nicht vorstellen. Das auf die Art zu machen. Diejenigen, die selber pendeln, die sehen das neutraler.“ (Fernpendler, 207, 313ff.)

- **Vorwürfe:** Vorwürfe werden v.a. im engeren Familiensystem und im Nahumfeld des Freundes- und Bekanntenkreises erhoben. Die Vorwürfe entstehen entweder unmittelbar im Zusammenhang mit der nicht tolerierten Abweichung vom eigenen Normalitätskonzept oder aus einer gewissen Selbstbezogenheit und Verständnislosigkeit heraus. Man fühlt sich vernachlässigt, kann die Gründe nicht akzeptieren und reagiert entsprechend beleidigt.

„Mein Umfeld betrachtet meinen Beruf als sozialfeindlich. Der gravierendste Nachteil meines Berufes ist der, dass wir eigentlich sehr einsam sind.“ (Varimobiler, 349, 259 und 618)

„Im Familienkreis, da bin ich einfach eine echte Exotin. ... Die verstehen diese Situation gar nicht. Und meine Freundinnen stellen Anforderungen an mich, hinsichtlich Besuchen am Wochenende die ich einfach nicht erfüllen kann und machen mir dann Vorwürfe.“ (Shuttle, 448, 434ff.)

„Int: Was kommen denn da für Rückmeldungen?

*Pbd: Ja so entscheidet euch doch mal, was wird denn jetzt und beeilt euch doch mal mit dem Kind, du bist jetzt schon 33.“
(Shuttle, 416, 303)*

*„Auf dem Dorf sowieso und ja, da schütteln alle immer nur mit dem Kopf. ... Ja, eigentlich finden alle das ganz furchtbar. Die fragen immer nach: Ja, wie stellt ihr euch denn die Zukunft vor? Wie lange soll das noch dauern? ... dann ist man auf irgendwelchen Feiern und dann ist mein Mann nicht dabei, dann wird gefragt wo er denn steckt usw. Ach ja, der ist ja wieder sonstwo und wie lange soll das denn noch so weitergehen. Dieses Thema kommt schon immer wieder auf. Also diese Wochenendehe findet jeder furchtbar und das wird auch nicht akzeptiert. Das muss irgendwann wieder aufhören, so wird das immer wieder gesagt.“
(Partnerin eines Shuttles, 422, 346ff.)*

„... da kamen von den Schwiegereltern, auch von den Eltern und von einigen Freunden Töne wie, wie könnt ihr eurer Familie das nur antun.“ (Partnerin eines Umzugsmobilen, 168, 550ff.)

„Also während der Zeit, in der wir noch getrennt gelebt haben, wo ich meinem Beruf in Frankfurt nachging und mein Mann in Süddeutschland war, da waren die Kommentare eher negativ wie, warum ziehst du denn nicht nach, eine Frau muss doch nachziehen und eine Frau muss dafür sorgen, dass die Familie zusammen bleibt.“ (Umzugsmobile, 123, 545ff.)

Über positive Reaktionen wurde vergleichsweise selten berichtet. Die weitaus häufigste positive Reaktion ist Bewunderung über das Management und die Bewältigung der Umstände oder eine gewisse Anerkennung, dass der Schritt in die Mobilität tatsächlich gewagt wurde. Positive Reaktionen erfolgen überwiegend von Personen, die selbst mobil sind, während nicht mobile Personen nur selten positive Reaktionen zeigen.

„Viele haben uns bewundert, dass wir den Mut hatten, neu anzufangen. Aber es gab auch Neid.“ (Partner einer Umzugsmobilen aus den neuen in die alten Bundesländer, 125, 223)

„... es gibt auch positive Sachen wie „das ist ja toll was du machst“. Doch, ja, es gibt auch Anerkennung.“ (Partnerin eines Shuttles, 414, 180)

„Oft begegne ich so einer Art Bewunderung, dass die Leute sagen, ja wie könnt ihr das aushalten.“ (LAT, 675, 287)

„Bei manchen ist es dann schon so, dass die das irgendwo schon klasse finden, auch das mit den vielen Ländern und so und das Herumreisen, und das ein bisschen bewundern, aber bei einigen auch Unverständnis, es gibt beides. Ich glaube, die Bewunderung geht nicht so weit, das sie sagen würden, das möchte ich genau so auch haben, das sicherlich nicht. Es ist nur so diese Bewunderung, wie machst du das eigentlich?“ (Varimobiler, 357, 149ff.)

„Ja, also positive Rückmeldungen eigentlich durch die Bank weg. Viele kennen das ebenfalls und konnten das dementsprechend auch bewerten. Man konnte das, was man da an Sorgen oder so was vorgetragen hat, wurde auch eben verstanden und insofern waren das nur positive Rückmeldungen.“ (Shuttle, 443, 260ff.)

Mobile Lebensformen werden häufig als different wahrgenommen und lösen im sozialen Umfeld Reaktionen aus, die überwiegend negativ sind. Unverständnis, Abgrenzungen bis hin zu Vorurteilshaltungen sind für diese Reaktionen kennzeichnend. Nicht selten entstehen dadurch, wie es ein Shuttle ausgedrückt hat, „Leidensvereine“, d.h. die sozialen Beziehungen konzentrieren sich verstärkt auf andere mobile Personen, da man mit diesen mehr Gemeinsamkeit erlebt und mehr Verständnis erfährt. Besonders in mobilen Lebensformen mit Kindern ergeben sich oftmals schwierig zu meisternde Lebensumstände. Unterstützung aus dem sozialen Umfeld wird aber nur einer Minderheit zuteil. Mobilität in den hier untersuchten Formen ist in weiten Teilen der Bevölkerung weiterhin etwas Ungewöhnliches oder sogar etwas Unnormales. Man distanziert sich und grenzt sich ab. Nicht selten entstehen dadurch Situationen, in denen mobile Personen in ihrem Umfeld wie Außenseiter behandelt und ausgegrenzt werden. Mobile Lebensformen, vor allem wenn sie in traditionellen, wenig mobilen Milieus angesiedelt sind, sind verstärkt sozialen Rückzugstendenzen ausgesetzt. Die sozialen Verkehrskreise von Fernpendlern, Shuttles und Varimobile werden eher kleiner als größer. Dafür scheinen zwei Gründe besonders maßgeblich zu sein: Aufgrund von Zeitknappheit und Erschöpfung neigen viele zu Rückzug und Privatheit und wegen der wahrgenommenen Andersartigkeit werden viele Mobile von ihrem Umfeld als nicht zugehörig ausgegrenzt.

Mit welchen Reaktionen sehen sich im Vergleich dazu nicht mobile Lebensformen konfrontiert? Die meisten Ortsfesten berichten über keine Reaktionen. Nicht mobil zu sein wird entweder als normal empfunden oder, wenn im Umfeld Mobilität verbreitet ist, wird Sesshaftigkeit als etwas Erstaunliches oder gar Kurioses wahrgenommen, aber in der Regel nicht weiter negativ bewertet. Selbst in hoch mobilen beruflichen Berei-

chen werden nicht mobile Kollegen, die es trotz fehlender Mobilität geschafft haben, voll akzeptiert. Ähnliches gilt für die Selbstwahrnehmung. Manche der Nichtmobilen reflektieren auch kritisch über diesen Sachverhalt. Da die meisten sozial gut integriert sind, viele auch beruflich befriedigende Positionen innehaben, ziehen sie ob ihrer Nicht-Mobilität keine negative Bilanz. Vielmehr haben sie sich mit ihrer Situation gut arrangiert, auch wenn sich manche als nicht mehr ganz zeitgemäß empfinden, und sehen mit einem Augenzwinkern die Welt um sich herum brummen.

„Wenn man mit dem Studium fertig ist und man sieht, wie alle Leute aus dem gemeinsamen Studium wegziehen, dann fragt man sich schon, gehöre ich auch noch hierher oder sollte ich mich auch mal woanders umgucken. Aber das habe ich dann halt doch nicht gemacht. Ja, ich weiß nicht, ob ich lachen oder weinen soll, oder ob ich vielleicht glücklich darüber sein soll, dass vielleicht andere neidisch sind, dass ich noch hier bin, keine Ahnung.“

Int: Würden sie jetzt sagen, dass das Sesshaftsein normal ist und das mobil Sein eher das ungewöhnliche?

Also ich finde mich eher unnormale. Weil alles um einen herum sehr mobil ist und weil in den Medien immer verlautbart wird, weil es in Bewerbungsschreiben, die bei uns auf den Tisch flattern, die ich auch zu Gesicht bekomme, immer wieder so groß herausgestellt wird, wie mobil man doch sei und der Chef lobt das auch, oh, der ist da und dort gewesen. Na ja. ... Manchmal hört man schon was als Reaktion auf die Sesshaftigkeit, aber das ist selten und ich schmunzle darüber“. (Ortsfester, 84, 270ff.)

Alle befragten Mobilitätsverweigerer haben über Reaktionen auf ihre Entscheidung, nicht mobil zu werden, berichtet. Alle Aussagen, die sich auf das soziale Umfeld beziehen, d.h. auf Freunde, Verwandte, Nachbarn, berichten von positiven, bestärkenden und verständnisvollen Reaktionen. Nur in wenigen Fällen wird über Enttäuschung auf Seiten der Chefs berichtet. Auch wenn im beruflichen Bereich dadurch Nachteile zu erwarten sind, im sozialen Umfeld wird Nicht-Mobilität verbreitet als normal bewertet oder, seltener, als ungewöhnlich. Bedeutsam ist, dass aber auch in diesen Fällen in aller Regel keine negativen Reaktionen erfolgen.

„Im Gegenteil, es kam die Bestätigung, die meisten haben gesagt, das hätte ich auch nicht gemacht.“ (Rejector, 43, 257)

Zusammengefasst: Im Zusammenhang mit Mobilität und Mobilitätsentscheidungen erfahren vor allem Rejectors aus ihrem sozialen Umfeld

positive Reaktionen. LATs berichten noch relativ häufig über Reaktionen, die Bewunderung beinhalten. Fernpendler, Shuttles und Varimobile erleben häufiger Ablehnung und Ausgrenzung. Dies mag mit daran liegen, dass diese Lebensformen, etwa im Vergleich zu LATs, häufiger in traditionellen Milieus angesiedelt sind. Nicht nur die Erwartungen an Nähe und Mobilität, an Flexibilität und Verlässlichkeit, driften zwischen Familie und Beruf immer weiter auseinander, auch die Erwartungen des sozialen Umfelds werden durch Berufsmobilität vielfach konterkariert. Mobilität ist ein bedeutsames Merkmal sozialer Bewertungsprozesse, das je nach Bezugsgruppe sehr unterschiedlich beurteilt wird. Im Beruf vorwiegend positiv, wird Mobilität dagegen vom sozialen Umfeld verbreitet negativ diskriminiert.

In der Familie und auch im Selbstkonzept erscheint Mobilität überwiegend als etwas Schwieriges, Belastendes, ist dort aber relativ gut integriert. Mobile Personen bedauern sich selten selbst, erfahren die nötige Unterstützung durch ihre Partner und arrangieren sich so gut es geht mit der Situation. Aber nur wenige finden berufliche Mobilität chic, pflegen sie als Lebensstil oder fühlen sich avantgardistisch. Manche gewinnen ihrer Berufsmobilität gute Seiten ab, als alternatives Lebensmodell wird es nur von wenigen begriffen.

6.4 Familie – Beruf – Mobilität: Zur wechselseitigen Bedeutung privater und beruflicher Optionen und Obligationen

Die Vereinbarung von Familie und Beruf, das ist hinlänglich bekannt, erweist sich vielfach, vor allem für Frauen, als kaum zu lösende Gestaltungsaufgabe. Vor welche Problematik sehen sich Männer und Frauen gestellt, die zudem noch berufliche Mobilitätsanforderungen in ihr Vereinbarungsarrangement integrieren müssen?

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich Entwicklungen und Befindlichkeiten im beruflichen und im privaten Bereich wechselseitig beeinflussen. Erhöhtes Engagement im Beruf kann z.B. dazu führen, dass beruflicher Stress die Beziehung belastet. Umgekehrt wirken Veränderungen in der Familienentwicklung auf den beruflichen Bereich ein. Karriereentscheidungen hängen von partnerschaftlichen oder familialen Konstellationen ab und das Engagement im Beruf wird durch Aufgaben und Ziele sowie durch die Befindlichkeit im privaten Bereich moderiert. Zwischen beruflicher Biographie und der Partnerschafts- und Familienentwicklung besteht ein enges Interdependenzverhältnis. Entwicklungen –

seien sie gewollt oder ungewollt – in einer Lebenssphäre wirken sich häufig hemmend oder fördernd in der anderen aus.

Die Studie fokussiert auf folgende konkrete Fragestellungen zum Einfluss der beruflichen Situation auf die Partnerschafts- bzw. Familienentwicklung: Wie wirkt sich die berufliche Situation auf die Familienentwicklung aus? Wird die Familiengründung durch berufliche Mobilität verhindert oder verzögert (Kap. 6.4.1.1)? Welche Auswirkungen hat die berufliche Situation von mobilen Befragten für die Partnerschaft – leidet die Beziehungsqualität oder die Beziehungsstabilität? Welche Bedeutung hat die berufliche Situation für die Aufgabenteilung der Partner (Kap. 6.4.1.2)? Zu den Auswirkungen von Partnerschaft und Familie auf die berufliche Situation stehen zwei Themen im Mittelpunkt: Untersucht wird, inwieweit die Partnerschafts- bzw. Familiensituation die Mobilitätsbereitschaft verringert und welchen Einfluss partnerschaftliche oder familiäre Überlegungen auf die Wahl der Mobilitätsform haben (Kap. 6.4.2). Nach den Betrachtungen zum wechselseitigen Einfluss der beiden Teilbiographien unter den Bedingungen beruflicher Mobilität wird anschließend (Kap. 6.4.4) der Frage nachgegangen, wie sich der eigene Lebensverlauf aus der subjektiven Perspektive der Befragten darstellt. Wird die Verbindung von Berufs- und Familienbiographie bewusst und aktiv gesteuert oder haben Berufsmobile eher das Gefühl, dass ihre Biographie von den äußeren Anforderungen geformt wird?

6.4.1 Verzögert oder verhindert Berufsmobilität die Familienentwicklung?

Im westlichen Kulturkreis ist es seit jeher üblich, dass Männer erst dann eine Familie gründen, wenn sie einer Berufstätigkeit nachgehen, die ein Mindestmaß an ökonomischer Absicherung gewährleistet. Auch heute bildet diese Vorstellung die Grundlage zur gelungenen Verknüpfung von Berufsbiographie und Familienentwicklung. Das zeitliche Nacheinander von Berufseinstieg und Familienentwicklung hat sich zunehmend auch für Frauen zum Standardmuster entwickelt. Dies belegen u.a. Vaskovics, Rupp und Hofmann, die mit ihrer Studie zeigen, dass junge Paare, die grundsätzlich Kinder haben möchten, erst dann an Elternschaft denken, wenn bestimmte berufliche und damit auch materielle Bedingungen erfüllt sind (1997, 113ff.). Doch ist die Orientierung an dieser Vorstellung funktional? Ist es für Menschen, die eine Familie gründen wollen, förderlich, wenn sie mit der Umsetzung ihres Kinderwunsches so lange warten, bis eine berufliche Etablierung stattgefunden hat? Wie bewerten berufsmobile Menschen die Auswirkungen ihrer Berufsbiographie?

graphie auf ihre Ziele und Wünsche im Bereich der Familienentwicklung? Diese Fragen sind Themen der folgenden Darstellungen. Im Mittelpunkt steht dabei die Bedeutung der beruflichen Situation für die Familienentwicklung (Kap. 6.4.1.1) und die Partnerschaft (Kap. 6.4.1.2). Auf der Grundlage der Daten der standardisierten Befragung wird untersucht, inwieweit Zusammenhänge zwischen Lebensform und Elternschaft bestehen. Anhand der qualitativen Interviews wird anschließend der Frage nachgegangen, ob die berufliche Situation aus der Perspektive der Befragten einen Einfluss auf ihre Partnerschaftsentwicklung und auf die Familiengründung hatte bzw. hat.

6.4.1.1 Auswirkungen der beruflichen Situation auf die Familienentwicklung

Familiengründung – eine Frage der Lebensform? Zum Zusammenhang zwischen Familiengründung und Lebensform im Spiegel der quantitativen Daten

Die Analysen der Daten aus der quantitativen Erhebung belegen zunächst, dass Mobilität im Hinblick auf die Familiengründung für Männer und Frauen eine unterschiedliche Bedeutung hat:⁵⁵ Mobile Frauen sind deutlich häufiger kinderlos als nicht-mobile Frauen. Mobile und nicht-mobile Männer unterscheiden sich dagegen nicht im Hinblick darauf, ob sie Kinder haben oder nicht. Weiterführende Analysen zeigen, dass neben dem Geschlecht die konkrete mobile Lebensform eine wichtige differenzierende Bedeutung hat: Der Anteil umzugsmobiler Frauen mit Kind (55%) liegt nur etwas unter dem nicht-mobiler Frauen mit 67%. Im Gegensatz zu diesen beiden Gruppen haben varimobile, Shuttle- und LAT-Frauen sowie Fernpendlerinnen signifikant seltener ein Kind. Bei den LAT-Frauen dürfte dies maßgeblich darauf zurückzuführen sein, dass sie im Durchschnitt 32 Jahre alt und damit deutlich jünger sind als die anderen kinderlosen Frauen. Anders verhält sich dies jedoch bei den kinderlosen Frauen aus den Gruppen Varimobile, Fernpendler und Wochenendpendler. Diese Frauen sind im Durchschnitt 36 Jahre alt und nicht jünger, sondern im Mittel zwei Jahre älter als umzugsmobile und nicht-mobile Frauen. Dies deutet darauf hin, dass varimobile Frauen, Shuttle-Frauen sowie Fernpendlerinnen erheblich später mit ihrem Partner eine Familie gründen oder möglicherweise dauerhaft kinderlos bleiben. Diese Vermutung bestätigt sich, wenn man in der Gruppe der Frauen, die bereits ein Kind haben, das durchschnittliche Alter bei der Geburt des ersten Kindes vergleicht: Die Frauen, die zum Zeitpunkt der Befragung als Varimobile, Wochenend- oder Fernpendlerin lebten, ha-

⁵⁵ Das Alter wurde bei allen vergleichenden Analysen kontrolliert. Sofern signifikante Altersunterschiede bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen sind, wird darauf hingewiesen.

ben ihr erstes Kind deutlich später bekommen als umzugsmobile und nicht-mobile Frauen. Bei den Männern weisen die Analysen darauf hin, dass Shuttles etwas seltener und LATs deutlich seltener als Männer in anderen Lebensformen kinderlos sind. Ähnlich wie bei den Frauen dürfte der deutlich höhere Anteil an kinderlosen Männern in der Gruppe der Fernbeziehungen auf das Alter zurückzuführen sein – sie sind im Schnitt fünf Jahre jünger als die Männer aus den anderen Gruppen. Doch kann dies im Fall der männlichen Shuttles nicht als Erklärung herangezogen werden – sie sind tendenziell älter als andere kinderlose Männer. Im Hinblick auf das Alter bei der Geburt des ersten Kindes zeigen sich für die Männer in den verschiedenen Lebensformen keine Unterschiede (vgl. Tab. 6.4.1).

Tabelle 6.4.1: Kinderlose Befragte nach Geschlecht und Lebensform

	Nicht-Mobile		Umzugsmobile		Fernpendler		Vari-mobile		Shuttles		Fernbeziehungen ⁵⁶		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Kinderlose Männer	7	16	14	30	11	26	9	20	18	33	62	84	121	39
Kinderlose Frauen	15	33	9	45	12	55	9	75	41	79	60	83	146	66

Quelle: Standardisierte Befragung

Die Bedeutung der Berufssituation für die Familienentwicklung im Spiegel der qualitativen Daten

Im Rahmen der qualitativen Interviews wurden die UntersuchungsteilnehmerInnen detailliert danach gefragt, ob sie der beruflichen Situation eine Bedeutung für die Familienentwicklung beimessen und, falls ja, welche Bedeutung der beruflichen Situation zukommt. Vor dem Hintergrund unserer eingangs formulierten Grundannahmen zum Interdependenzverhältnis zwischen Berufsbiographie und Familienentwicklung wurde eine Typologie für die inhaltsanalytische Auswertung der Interviews entwickelt, wobei drei Typen unterschieden werden: Die eigene bzw. die berufliche Situation beider Partner ist im Hinblick auf die Familienentwicklung *förderlich*, *hemmend* oder *bedeutungslos*. Maßgeblich für die Zuordnung ist die subjektive Sicht der UntersuchungsteilnehmerInnen. Befragte, die darstellen, dass die berufliche Situation die Familiengründung oder die Umsetzung eines weiteren Kinderwunsches hemmt, können weiter danach unterschieden werden, ob die Umset-

56 Für Auswertungen im vorliegenden Kapitel wurden nur Befragte einbezogen, die eine abgeschlossene Berufsausbildung haben. Dies führt in der Gruppe der LATs dazu, dass sich die Anzahl der befragten Personen von 162 auf 133 reduziert.

zung eines Kinderwunsches verzögert oder abschließend verhindert wurde. Bei den Männern und Frauen, die bereits ein Kind haben, wurden die Informationen zum Einfluss der Berufsbiographie auf die bisherige Familienentwicklung und auf einen möglichen weiteren Kinderwunsch zusammengefasst und einem der Typen zugeordnet. Wurde berichtet, dass die berufliche Situation die Familienentwicklung bei den vorhandenen Kindern und/oder im Zusammenhang mit gewünschten Kindern verzögerte bzw. die Umsetzung eines weiteren Kinderwunsches verhindert wurde, erfolgte eine Zuordnung zum Typus „die berufliche Situation hemmt.“ Ebenso wurde verfahren, wenn die berufliche Situation nur im Zusammenhang mit einem weiteren Kinderwunsch eine verzögernde oder verhindernde Bedeutung hat, bei den bereits vorhandenen Kindern jedoch keine Rolle spielte. Stellen die Befragten weder im Zusammenhang mit der Geburt der vorhandenen Kinder noch im Hinblick auf die weitere Familienentwicklung einen Einfluss der beruflichen Situation fest, wurde das Interview dem Typus „die berufliche Situation hat keinen Einfluss“ zugeordnet. Von den insgesamt 180 Interviews mit mobilen bzw. nicht-mobilen Männern und Frauen konnten 141 inhaltlich einem der Typen zugeordnet werden.⁵⁷ Bei weiteren 23 Befragten war eine eindeutige Zuordnung nicht möglich, sie wurden daher der Restkategorie zugewiesen.

Bei einer Gesamtbetrachtung ist zunächst bemerkenswert, dass keiner der Befragten der beruflichen Biographie einen förderlichen Einfluss auf die Familienentwicklung zuschreibt. Bei diesem Befund dürfte ein methodisches Problem zum Tragen kommen: Es ist anzunehmen, dass es sich bei dem Standardmuster „Schaffung einer ausreichenden materiellen Basis vor der Familiengründung“ um eine implizite Leitvorstellung handelt, die nur selten bewusst wird. Der Einfluss der beruflichen Situation dürfte vor allem dann erkennbar werden, wenn die berufliche Etablierung Probleme bereitet und eine persönlich bedeutsame Verzögerung im Bereich der Familienentwicklung auftritt. Erfolgt die berufliche Etablierung und damit die Schaffung einer materiellen Basis dagegen reibungslos, kann der „sozial vorgegebenen Flugbahn“ unreflektiert gefolgt werden (Burkart 1994, 270). D.h. bei einem Teil der Befragten, die berichten, dass die berufliche Situation keinen Einfluss auf die Familienentwicklung hat, dürfte – von außen betrachtet – die berufliche Entwicklung mit dazu beigetragen haben, die eigenen Ziele im Bereich der Familienentwicklung zu erreichen.

⁵⁷ Die Gesamtzahl von 180 Interviews mit mobilen und nicht-mobilen Befragten reduziert sich um elf LATs, die sich in Ausbildung befanden. Weitere fünf Interviews konnten aufgrund technischer Mängel nicht vollständig transkribiert werden. Diese Interviews wurden ebenfalls nicht in die Analyse einbezogen.

Im Weiteren werden die Befragten mit und ohne Kind getrennt dargestellt, da die Typenbildung auf einer unterschiedlichen Datengrundlage erfolgt – im Gegensatz zu den kinderlosen Befragten gehen bei den Befragten mit Kind sowohl die Informationen zu den vorhandenen Kindern als auch zu einem möglichen weiteren Kinderwunsch bei der Typenbildung ein. Da die quantitativen Analysen darauf hinweisen, dass sowohl die Lebensform als auch das Geschlecht eine zentrale Bedeutung für die Familienentwicklung haben, wird zudem das Geschlecht bei der folgenden Darstellung berücksichtigt.

Tabelle 6.4.2: Einfluss der beruflichen Situation auf die Familienentwicklung bei Befragten mit und ohne Kind nach Geschlecht

Die berufliche Situation....	Befragte ohne Kind				Befragte mit Kind				Gesamt			
	Männer		Frauen		Männer		Frauen		Männer		Frauen	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
war bisher für die Familienentwicklung hemmend	16	70	28	76	19	32	12	57	35	42	40	69
hatte <i>keinen</i> Einfluss auf die Familienentwicklung	7	30	9	24	41	68	9	43	48	58	18	31
Gesamt	23	100	37	100	60	100	21	100	83	100	58	100

Quelle: Qualitative Befragung

Alle 44 kinderlosen Befragten, die dem Typus „berufliche Situation hemmt die Familienentwicklung“ zugeordnet wurden, berichten davon, dass die berufliche Situation die Umsetzung des Kinderwunsches bisher verzögert hat. Keiner stellt dar, dass die Berufsbiographie einen entscheidenden Einfluss darauf hatte, dass man den Zeitpunkt für die Umsetzung des Kinderwunsches letztlich verpasst hat. Allerdings lässt das relativ hohe durchschnittliche Alter der Befragten – die Frauen sind durchschnittlich 32 und die Männer 36 Jahre alt – vermuten, dass ein Teil der Befragten auf Dauer kinderlos bleiben wird. Biologische Gründe, die persönliche Einschätzung, dass man zu alt für Kinder ist oder eine Veränderung der Prioritätensetzung, die letztlich eine Entscheidung gegen Kinder begünstigt, könnten dazu führen, dass aus der ungeplanten eine dauerhafte Kinderlosigkeit wird. Kinderlose Männer und Frauen unterscheiden sich *nicht* hinsichtlich der Häufigkeit, mit der sie von einer aufschiebenden Wirkung des Berufs für ihre Familienplanung berichten. Doch zeichnen sich bei den konkreten beruflichen Hintergründen Unterschiede zwischen Männern und Frauen ab. In den Schil-

derungen der Männer wird deutlich, dass sie erst eine weitere berufliche Etablierung anstreben, bevor sie eine Familie gründen.

„Int: Wie ist das denn bei ihnen. Sehen sie einen Zusammenhang zwischen ihrer beruflichen Entwicklung und der Familienplanung?“

Pbd: Ja, es ist natürlich so, dass wenn man sich am Anfang selbstständig gemacht hat oder auch im ersten Jahr noch nicht alles so fest ist und so etabliert wie vielleicht in einem Unternehmen, was schon 10 oder 15 Jahre existiert und von da vielleicht ein größeres Risiko besteht, also wenn man irgendwo abhängig arbeiten würde, mit einem festgelegten Plan oder so, so dass sich das schon hier ein bisschen auswirkt und dass man eher den Kinderwunsch ein bisschen nach hinten schiebt, um das Risiko zu minimieren. So auch die finanzielle Absicherung oder dass man dann vielleicht mehr Zeit haben kann für das Kind und das nicht im allgemeinen Geschäft untergeht.

Int: D.h. sie haben eigentlich die Familienplanung, sprich auch die Terminierung des ersten Kindes auf ihre berufliche Situation abgestimmt?

Pbd: In gewisser Weise, ja.“ (Ortsfester Mann, 33 Jahre, 83, 103ff.)

Berufliche Mobilität dient den Männern einerseits dazu, die angestrebte berufliche und materielle Basis zu erreichen. Doch zeichnet sich v.a. bei Shuttles und LATs ab, dass sie erst dann den Kinderwunsch umsetzen wollen, wenn es möglich wird, aus der Mobilität auszusteigen.

„Wir wünschen uns zwar ein Kind, aber wir haben uns das bisher mit Kind nicht vorstellen können. Ein Grund dafür war, dass ich in Kassel gearbeitet habe und ich möchte jetzt sobald wie möglich mit meiner Frau zusammen an einem Ort leben. Weil wir uns das nur so vorstellen können, dass wir dann auch zusammen sind und uns zusammen um ein Kind kümmern.“ (Shuttle Mann, 40 Jahre, 438, 216ff.)

Bei den berufstätigen Frauen werden zwei unterschiedliche berufliche Gründe für den Aufschub der Familiengründung erkennbar. Einige können sich vorstellen ein Kind zu bekommen, wenn das Einkommen ihres Partners eine sichere materielle Basis bietet und sie für einige Jahre aus dem Beruf aussteigen können.

„Pbd: Also die Partnerschaft muss einigermaßen stabil sein, zumindest langfristig, ich muss auch erkennen können, dass mein Partner dieses Kind haben mitträgt und ich muss eine finanzielle Absicherung haben.

Int: Also die Finanzen müssen stimmen.

Pbd: Also wir müssten schon erkennen können, für die nächsten zwei bis drei Jahre bin ich versorgt mit dem Kind.

Int: Und wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden, was würde das dann für ihren Kinderwunsch bedeuten?

Pbd: Ja, dann würde ich jetzt noch warten.“ (Shuttle-Frau, 33 Jahre, 416, 230ff.)

Bei anderen Frauen wird deutlich, dass sie selbst erst eine sichere berufliche Position erreichen wollen, die es ihnen im Fall einer Mutterschaft ermöglicht, Berufstätigkeit und Elternschaft zu verbinden. Die Mobilität wird dazu genutzt, die berufliche Etablierung voranzutreiben. Keine dieser Frauen kann sich bislang vorstellen, zugunsten einer Mutterschaft eine ungewisse berufliche Zukunft in Kauf zu nehmen.

„Int: Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen ihrer beruflichen Entwicklung und ihren Plänen mit der Familiengründung?

Pbd: Ja, schon, also ich meine, es ist natürlich gerade für die Frau immer besonders schwierig und für mich ist irgendwie Karriere sehr wichtig, aber für mich stand auch von vornherein immer fest, dass ich auch mal Familie haben möchte. Von daher wollte ich einfach so gut es geht und so schnell es geht, Karriere machen und Glückliches im Beruf und so, ich habe ja auch sehr viele verschiedene Jobs schon gehabt, also ich habe schon zweimal gewechselt und mit Amerika war es dann noch mehr und aber einfach auch, um für mich selbst heraus zu finden, wo ist der richtige Job für mich? Und wo kann ich am besten es zu was bringen und wo werde ich am glücklichsten und damit meine ich einfach, dass man, also dass ich möglichst schnell viel erreiche um dann auch irgendwie zufrieden zu sein, um vorbereitet zu sein, eine Familie gründen und dann vielleicht auch später wieder die Chance zu haben, zurück zu gehen ins Berufsleben, zumindest Teilzeit.“ (LAT-Frau, 30 Jahre, 749, 120ff.)

„Pbd: Ich sage mal so, es wäre immer möglich gewesen, dank seiner Kontinuität in seinem Beruf, wir hätten also spätestens seit wir verheiratet sind jederzeit ein Kind bekommen können, wenn ich nicht immer noch gesagt hätte, nein, es geht noch nicht oder wenn wir nicht noch gesagt hätten, nein wir wollen mir noch die Möglichkeit offen halten, einen erweiterten Berufsabschluss zu machen. Also ich hatte ja versucht, mich zu promovieren, habe das ja eigentlich jetzt faktisch abgebrochen. (...) Und jetzt wäre es eigentlich so, dass wir jetzt beide Geld verdienen und beide eine feste Stelle haben und wir können eben auch beide sagen, okay, ich nehme jetzt einen Teil vom Erziehungsurlaub und kümmere

mich ums Kind. Das wäre vorher nicht gegangen, da hätten wir also, es wäre uns gar nichts anderes übrig geblieben, als in diese alte Rollenverteilung reinzugehen. Jetzt haben wir die Wahlmöglichkeiten, dass jeder seinen Elternanteil leben kann.“ (Shuttle-Frau, 36 Jahre, 434, 208ff.)

Ähnlich wie bei den Männern zeichnet sich bei einigen berufsmobilen Frauen ab, dass die Mobilität zwar einerseits die angestrebte eigene berufliche Etablierung fördert, doch gleichzeitig ist die Mobilität auch ein Grund, der einer Familiengründung im Weg steht. Es sind also noch zwei Voraussetzungen zu erfüllen: Die berufliche Etablierung muss gelingen und sie müssen sich mit ihrem Partner auf einen gemeinsamen Wohn- und Arbeitsort einigen. Mit Ausnahme der umzugsmobilen Frauen ist den anderen mobilen Frauen die Erfüllung beider Voraussetzungen wichtig. LAT-Frauen scheinen dabei mit einer größeren Selbstverständlichkeit als die anderen mobilen Frauen davon ausgehen, dass ihre Fernbeziehung von einem gemeinsamen Haushalt abgelöst wird.

„Int: Die Frage die sich natürlich anschließt: Möchten Sie gerne ein Kind?

Pbd: Ja, das kommt darauf an auf welcher Ebene. Also auf der Wunschebene auf jeden Fall. Das könnte ich mir ziemlich gut vorstellen. Ich weiß nur nicht, wie man das umsetzen kann. Im Moment sowieso nicht, also mit der Pendelei und ich sehe auch nicht so richtig, dass sich das ändert. Es gibt da schon Restriktionen und im Moment ist es bei mir zumindest noch so, dass ich dann klar sage, also mein Beruf geht mir dann auch vor. Also wenn es um den Preis ist, dass ich zuhause bleibe und Hausfrau werde, dann würde ich kein Kind haben wollen.“ (Shuttle Frau, 31 Jahre, 433, 156ff.)

Unter den 16 kinderlosen Befragten, die dem Typus „berufliche Situation hat keinen Einfluss auf die Familienentwicklung“ zugeordnet wurden, befinden sich einige Männer und Frauen, die mit ihrem Partner aus biologischen oder gesundheitlichen Gründen kein Kind bekommen können. Einige wollen aus persönlichen oder partnerschaftlichen Gründen dauerhaft kinderlos bleiben. Weitere drei Befragte möchten gerne Kinder bekommen – sie messen jedoch ihrem Beruf keine Bedeutung für die Familienentwicklung bei.

„Int: Möchten Sie gerne ein Kind haben?

Pbd: Ja.

Int: Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen ihrer beruflichen Entwicklung und ihrer Familienplanung?

Pbd: Eigentlich nicht.

Int: Haben Sie ihre berufliche Situation vielleicht irgendwie auf Kinderwunsch abgestimmt oder Dinge mit bedacht?

Pbd: Eigentlich auch nicht. Wenn, dann müsste ich ja versuchen, nicht mehr zu pendeln, damit ich dann mehr Zeit für Kinder hätte, wenn sie mal da wären. Aber daran habe ich noch nicht gedacht und das plane ich auch nicht. Ich hoffe, dass dann immer noch genügend Zeit für die Kinder bleibt. Int: Also Sie sehen keinen Zusammenhang?

Pbd: Nein.“ (Fernpendler, 31 Jahre, 245, 185ff.)

Drei Frauen und vier Männer haben sich vor dem Hintergrund einer hohen beruflichen Orientierung gegen Kinder entschieden. Sie begründen die Kinderlosigkeit *nicht* damit, dass die berufliche Situation einer Familiengründung im Weg steht, sondern damit, dass für sie der Beruf Priorität hat. Kinder würden das berufliche Engagement einschränken und damit die Erreichung beruflicher Ziele verhindern. Ausschlaggebend sind also nicht schwer beeinflussbare äußere Einflüsse, sondern die eigenen persönlichen Ziele. Aus der Perspektive dieser Befragten ist die Kinderlosigkeit das Ergebnis einer gewollten Entscheidung.

„Int: Hat die Tatsache, dass Sie bisher kein Kind haben, ihre berufliche Entwicklung beeinflusst?

Pbd: Also ich bekomme das mit bei Freundinnen mit Kindern, die dann doch entweder vorübergehend ausgestiegen, später wieder eingestiegen sind, teilweise auch nach einem relativ kurzen Erziehungsurlaub direkt wieder weitergemacht haben. Aber einfach aufgrund der Tatsache, dass sie Kinder haben, müssen sie Rücksichten nehmen und sie bekommen nicht mehr die wirklich interessanten Aufgaben zugeteilt. Das sind dann einfach die Karriere-sprungbretter und die kann man in aller Regel nicht auf acht Stunden am Tag beschränken. Gerade durch meine Pendelsituation und dadurch, dass ich keine Kinder habe, war ich in der Lage, dass ich eigentlich immer in der Woche absolut frei über meine Zeit verfügen konnte und dann auch überhaupt kein schlechtes Gewissen hatte, wenn ich eben teilweise mal bis 20 oder auch mal bis 22 Uhr im Büro war. Das ist nicht die Regel bei mir, aber das hat es halt immer mal gegeben. Ich denke, die Tatsache, dass ich das auch entsprechend umsetzen konnte, wenn es mir erforderlich erschien, das hat sicherlich mein berufliches Fortkommen begünstigt. ... ein Kind würde zumindest vorübergehend doch zu einem gewissen Einbruch, einen gewissen Knick in der bisher eigentlich sehr ordentlich verlaufenden Karriere bedeuten.“ (Shuttle-Frau, 39 Jahre, 462, 224ff.)

Int: Sehen Sie Zusammenhänge zwischen ihrer beruflichen Entwicklung und der Tatsache, dass Sie kein Kind haben?

Pbd: Ja. Eindeutig ja. Wenn ich bedenke, diese Pendelei und Kind wäre in keiner Form gegangen, wenn man dem Kind und der Beziehung und sich selbst halbwegs hätte gerecht werden wollen. Und die Art und Weise, wie ich arbeite, würde zu keinem Kind passen. Dafür arbeite ich zuviel.“ (Shuttle-Mann, 46 Jahre, 446, 255ff.)

Tab. 6.4.3: Der Einfluss der beruflichen Situation auf die Familienentwicklung bei Kinderlosen

Die berufliche Situation....	Nicht-Mobile	Umzugs-mobile	Fernpendler	Vari-mobile	Shuttles	Fernbeziehungen	Gesamt	
	N	N	N	N	N	N	N	%
war bisher für die Familienentwicklung hemmend	3	3	7	5	19	7	44	73
hatte keinen Einfluss für die Familienentwicklung	2	2	5	1	2	4	16	27
Gesamt	5	5	12	6	21	11	60	100

Quelle: Qualitative Befragung

Betrachtet man den Einfluss der beruflichen Situation in Abhängigkeit von der Lebensform wird deutlich, dass Varimobile und Shuttles deutlich häufiger beschreiben, dass sie die Familiengründung wegen ihrer beruflichen Situation aufschieben. Frauen aus diesen beiden Gruppen berichten noch etwas häufiger davon als die Männer. Mit einer Ausnahme berichten alle 17 Frauen aus den Gruppen Varimobile und Shuttles davon, dass ihre berufliche Situation ihre Familiengründung verzögert. D.h. die Kinderlosigkeit wird von ihnen nahezu ausschließlich auf die berufliche Situation zurückgeführt. Bei den sieben Männern, die als Shuttle leben, zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Weniger eindeutig sind die Aussagen der varimobilen Männer, wobei eine Interpretation aufgrund der geringen Anzahl in dieser Gruppe nicht möglich ist.

Von den Befragten, die den Übergang zur Elternschaft bereits vollzogen haben, berichtet etwa jeder Dritte davon, dass die berufliche Situation bei der bisherigen Familienplanung – also bei den vorhandenen als auch bei gewünschten Kindern – einen hemmenden Einfluss hat. Im Vergleich zu den Kinderlosen ist dieser Anteil deutlich geringer. Auffällig

ist dabei, dass die berufstätigen Mütter deutlich häufiger als die Väter einen hemmenden Einfluss feststellen. Die Frauen mit Kind unterscheiden sich in ihrer Bewertung der beruflichen Situation nicht von den kinderlosen Frauen. Dagegen ist der Unterschied zwischen kinderlosen Männern und Männern mit Familie sehr ausgeprägt. Betrachtet man, wie die Familienentwicklung im Einzelnen gehemmt wird, zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Befragten beschreibt, dass die Umsetzung des Kinderwunsches bei den bereits vorhandenen Kindern aus beruflichen Gründen verzögert wurde. Mittlerweile spielt die berufliche Situation jedoch keine Rolle mehr: Die Familienplanung ist bereits abgeschlossen und vielfach entstand die mobile Lebensform erst, als die Kinder bereits älter waren oder die berufliche Situation ist soweit gefestigt, dass der Umsetzung eines weiteren Kinderwunsches nichts mehr im Weg steht.

Int: „Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen ihrer beruflichen Entwicklung und ihrer Familienplanung, also den Zeitpunkt zu dem Sie die Kinder dann bekommen haben?“

Pbd: Ja, sicherlich. Ich habe meine Familie erst nach Ende des Studiums gegründet, weil als Student ist es halt immer schwierig und wirkt sich auch belastend auf alle aus. Von daher habe ich diese Entscheidung mit der Familie und auch den Kindern erst getroffen, nachdem ich auch eine Anstellung hatte. Das war also eine ganz bewusste Entscheidung. (...).

Int: Hat ihre berufliche Situation, also auch das Fernpendeln, eine Einfluss auf einen weiteren Kinderwunsch gehabt?

Pbd: Nein, die Entscheidung [für ein weiteres Kind; Anm. d. Verf.] ist schon vorher gefallen.“ (Fernpendler, 39 Jahre, 3 Kinder, 232, 202 ff.)

Die zweithäufigste Konstellation – jeder fünfte Befragte, der einen hemmenden Einfluss des Berufs auf die Familienentwicklung schildert, berichtet davon – ist, dass die berufliche Situation bei den vorhandenen Kindern keinen Einfluss hatte. Eine Umsetzung eines weiteren Kinderwunsches war bzw. ist jedoch aus beruflichen Gründen ausgeschlossen.

„Int: Haben Sie vielleicht ihre Familienplanung auf ihre berufliche Situation ausgerichtet?“

Pbd: Nein, überhaupt nicht, mein Sohn ist ja geboren worden, da war ich gerade 18 Jahre alt. Und ich habe es geschafft, meine familiäre Situation mit der beruflichen in Einklang zu bringen, aber dafür hatte ich auch Rahmenbedingungen, die heute so nicht mehr existieren. Also wenn mir das heute passieren würde, mein Sohn war ja kein geplantes Kind, dann würde ich da Schwarz sehen. (...) Ich habe nicht geplant, kein weiteres Kind zu bekommen,

sondern mein Mann hat das geplant. Für uns war diese Diskussion lang anhaltend, allerdings nicht andauernd, das spielte immer mal in der Diskussion eine Rolle und mit zwei Kindern wäre das auch nicht machbar gewesen, was ich gemacht habe. Der Beruf, den ich habe, der ist eigentlich familienfeindlich. Ich würde sagen, 80 Prozent meiner Kolleginnen haben keine Kinder, das hat auch einen Grund.“ (Umzugsmobile Frau, 37 Jahre, ein Kind, 139, 206ff.)

Vier Befragte berichten, dass die Familiengründung durch berufliche Umstände zunächst verzögert wurde und die Umsetzung eines weiteren Kinderwunsches aus beruflichen Gründen aktuell ausgeschlossen wird.

„Int: Und wie ist es bei den bereits vorhandenen Kindern gelaufen, haben sie und ihre Partnerin den Zeitpunkt der Schwangerschaft auf die berufliche Situation abgestimmt?

Pbd: Ja, erst als das mit dem Beruf okay war, war es mit der Familienplanung ein Thema. ... Heute ist das Thema mehr die Pendlerei.

Int: Die Tatsache, dass Sie viel von zu Hause abwesend sind?

Pbd: Ja, die doppelte Haushaltsführung ist das Problem. Wenn ich tagsüber viel unterwegs wäre und wäre abends wieder zurück, das ist alles total unkritisch.“ (Varimobiler Mann, 40 Jahre, 2 Kinder, 342, 227ff.)

Bei den Befragten, die sowohl bei der bisherigen als auch der künftigen Familienentwicklung *keinen Einfluss* der beruflichen Situation wahrnehmen, handelt es sich um 41 Männer und 9 Frauen. Dabei fällt auf, dass v.a. die Frauen und einige Männern darstellen, dass ihre Kinder völlig ungeplant gekommen sind. Bei den Männern überwiegen jedoch Schilдерungen, bei denen – von außen betrachtet – der Beruf die Familienentwicklung gefördert hat bzw. ihr nicht im Weg stand.

Tabelle 6.4.4: Der Einfluss der Berufssituation auf die Familienentwicklung bei Befragten mit Kind

Die berufliche Situation....	Nicht-Mobile	Umzugs-mobile	Fernpendler	Varimobile	Shuttles	Gesamt ¹⁾	
	N	N	N	N	N	N	%
war bisher für die Familienentwicklung <i>hemmend</i>	7	6	9	3	6	31	38
hatte <i>keinen</i> Einfluss für die Familienentwicklung	11	11	10	8	10	50	62
Gesamt	18	17	19	11	16	81	100

¹⁾ Fernbeziehungen werden nicht aufgeführt, da keiner der Befragten ein Kind hat

Quelle: Qualitative Befragung

Weitere differenzierende Analysen nach Geschlecht und Lebensform verweisen darauf, dass bei den Männern unabhängig von der Mobilität sowie der konkreten mobilen Lebensform rund zwei Drittel keinen Einfluss auf ihre Familienplanung wahrnehmen. Bei den Frauen können aufgrund der geringen Fallzahl keine nach Lebensform differenzierenden Hinweise erfolgen.

6.4.1.2 Auswirkungen der beruflichen Situation auf die Partnerschaft

Neben der Familienentwicklung hat die berufliche Situation, so unsere These, auch Auswirkungen auf die Partnerschaft. Auf der Grundlage der Informationen, die die Befragten im Interview zu vorangegangenen Beziehungen und zur aktuellen Partnerschaft gaben, werden im Folgenden drei Fragen erörtert: Leidet die Beziehungsqualität unter der beruflichen Situation? Wird die Stabilität der Beziehungen durch berufliche Mobilität möglicherweise gefährdet? Welche Auswirkungen hat berufliche Mobilität auf die Rollenteilung der Partner? Für jede dieser Fragestellungen wurde eine Typologie entwickelt und die Befragten im Sinne einer Gesamtschätzung zugeordnet. Lagen bei einer der Fragestellungen keine Informationen vor oder konnte keine eindeutige Zuordnung vorgenommen werden, wurde das Interview von der jeweiligen Fragestellung ausgeschlossen.

Wirkt sich berufliche Mobilität destabilisierend auf Partnerschaften aus?

Hinweise auf diese Fragestellung lassen sich zum einen auf der Grundlage der Schilderungen zur Beziehungsqualität der Befragten in ihrer aktuellen Partnerschaft entnehmen. Zum anderen äußern sich einige

UntersuchungsteilnehmerInnen ausführlich zu ihrer Partnerschaftsbiographie und den Auswirkungen der beruflichen Situation auf vorangegangene Beziehungen. Betrachtet man zunächst die Befragten, über deren Partnerschaftsbiographie detaillierte Schilderungen vorliegen (N=39), zeigt sich, dass insgesamt häufiger von negativen als von positiven Auswirkungen der beruflichen Situation auf vorangegangene Beziehungen berichtet wird. Die Partnerschaft wird zumindest zeitweilig dem Beruf untergeordnet. Dies führt zu einer Belastung der Beziehung und in einigen Fällen zum Scheitern der Partnerschaft. Vergleichsweise selten wird geschildert, dass die berufliche Situation die Festigung einer Partnerschaft gefördert hat. Auf dieser Ebene zeigen sich keine Unterschiede zwischen mobilen und nicht mobilen Befragten. Betrachtet man diejenigen, die von negativen Auswirkungen ihrer beruflichen Situation berichten, zeichnet sich ab, dass Befragte, die zum damaligen Zeitpunkt beruflich mobil waren, häufiger eine Trennung darstellen, als nicht mobile Befragte. Bemerkenswert ist dabei, dass diejenigen Mobilen, die von einer Trennung berichten, als Shuttle oder in einer Fernbeziehung gelebt haben. Bei einer Reihe von Befragten sind die vorangegangenen Trennungserfahrungen für die Gestaltung ihrer aktuellen Lebensform mitentscheidend: Zwei Rejectors lehnen aus diesem Grund künftige Mobilität ab und einige Umzugsmobile und Fernpendler haben sich bewusst gegen eine Wochenend- oder eine Fernbeziehung entschieden. Diese ersten Hinweise unterstreichen die Bedeutung der Fragestellung für die weitere Forschung.

„Int: Wie war das bei ihren früheren Partnerschaften, hatte da ihre berufliche Situation einen Einfluss auf die Beziehung gehabt?

Pbd: Ja, natürlich. Ich hatte in Göttingen eine Ehe hinter mir. Meine erste Ehe ist daran gescheitert, dass ich ständig eine Wochenendbeziehung hatte. Da war ich natürlich schon ein gebranntes Kind und so etwas mache ich nicht noch mal und ehe ich mich versehen hatte, war ich in der gleichen Situation wie damals.

Int: Ihre Partnerin ist ja dann gependelt.

*Pbd: Ja, ich bin am Anfang von Mai bis Dezember gependelt. Hinterher ist sie gependelt. Da habe ich gesagt, irgendwann muss dieser Zustand ein Ende haben, denn ich habe eine Ehe dadurch schon verloren, ich möchte nicht noch mal so etwas haben.“
(Umzugsmobiler Mann, 112, 105ff.)*

„Int: Wie hat sich das damals, als sie so viel gependelt sind und so viele unterschiedliche Jobs hatten, auf Ihre Partnerschaften ausgewirkt?

Pbd: Dadurch, dass man sehr oft sein Umfeld gewechselt hat, sowohl diverse WGs quasi und was es alles gab und berufliches

Umfeld, hat sich das private Umfeld natürlich auch erweitert. Und dann hat man immer die Distanz zur Partnerin gehabt, indem man natürlich mit anderen in der Woche darüber redet, das hat doch schon eine Distanz aufgebaut. Da ist dann auch plötzlich in meiner Intercity-Zeit eine relativ lange Beziehung eigentlich auch daran zerbrochen als die Distanz zu groß wurde. Helgoland-Freiburg ist schon ziemlich weit.

Int: Also haben ihre Partnerschaften auch darunter gelitten oder sind auch gescheitert aufgrund dieser beruflichen Mobilität?

Pbd: Also mit Sicherheit und auch so von meiner Art. Ich bin eigentlich jemand für den Alltag, ich brauche eben eine Zeitlang bis ich da bin. So dieses ständige Umschalten, Samstag, Sonntag bist du da und alles in Privateben und von Montag bis Freitag klopft man in den Beruf rein. Der Typ bin ich nicht. Das war während dieser Zeit, dieser sehr großen Mobilität immer so eine Sehnsucht, so einen Teil im Alltag zu haben. Das muss man schon sagen.“ (Rejector Mann, 41, 255ff.)

Welche Auswirkungen ihrer beruflichen Situation im Hinblick auf die Beziehungsqualität schildern die Befragten? Entstehen chronische Konflikte wegen der beruflichen Situation, leidet die Beziehung der Partner? Oder ist das Gegenteil der Fall – ist die Berufstätigkeit trotz Mobilität bereichernd für die Paarbeziehung? Im Rahmen dieser Fragestellung konnten die Interviews mit 131 Befragten einem der drei folgenden Typen zugeordnet werden:⁵⁸

- Die berufliche Situation hat *keinen Einfluss* auf die Beziehungsqualität. Wurde explizit berichtet, dass die berufliche Situation keine Auswirkungen auf die Beziehungsqualität hat, wurde das Interview dem Typus „kein Einfluss“ zugeordnet.
- Die berufliche Situation wirkt sich *negativ* auf die Beziehungsqualität aus: Dominieren in den Schilderungen eines Befragten Konflikte mit dem Partner, die im Zusammenhang mit der beruflichen Situation entstehen, oder wird dargelegt, dass die Beziehung häufig unter dem beruflichen Stress oder Zeitmangel leidet, wurde der Befragte dem Typus „negativer Einfluss“ zugeordnet.
- Die berufliche Situation wirkt sich *positiv* auf die Beziehungsqualität aus: Befragte, die schildern, dass ihr Berufsleben überwiegend anregend für die Partnerschaft ist oder der Beruf für beide Partner ein wichtiger positiv besetzter Lebensbereich ist, wurden dem Typus „positiver Einfluss“ subsummiert.

⁵⁸ Interviews, die aufgrund mangelnder oder widersprüchlicher Informationen keinem Typus zugeordnet werden konnten, wurden der Restkategorie zugeschlagen.

Insgesamt zeigt sich, dass jeder vierte Befragte *keinen* Einfluss der beruflichen Situation auf die Beziehungsqualität feststellt. Dies gilt für mobile ebenso wie für nicht mobile Befragte. Betrachtet man ausschließlich diejenigen, die von Auswirkungen berichten, zeichnen sich beim Vergleich der Befragten aus den einzelnen Lebensformen deutliche Unterschiede ab: Umzugsmobile, Fernpendler, sowie Nicht-Mobile berichten deutlich häufiger als Shuttles, LATs und Varimobile davon, dass ihre berufliche Situation positive Auswirkungen auf die Paarbeziehung hat: Zwei Drittel der Umzugsmobilen, Fernpendler und Sesshaften wurden dem Typus „die berufliche Situation hat einen positiven Einfluss“ und ein Drittel dem Typus „die berufliche Situation hat einen negativen Einfluss auf die Beziehungsqualität“ zugeordnet. Dagegen stehen bei rund zwei Drittel der Shuttles, Varimobilen und LATs negative Auswirkungen der beruflichen Situation auf die Beziehungsqualität im Vordergrund und nur ein Drittel berichtet von positiven Folgen. Die meisten Befragten, die dem Typus „positive Auswirkungen“ zugeordnet sind, stellen eine hohe berufliche Zufriedenheit dar, die sich auch auf den Bereich der Partnerinteraktion überträgt – sie fühlen sich nach der Arbeit ausgeglichen und können sich auf ihren Partner einstellen.

Int: Also es ist für Sie wichtig, eine interessante berufliche Tätigkeit zu haben, eine, die Ihren Vorstellungen entspricht?

Pbd: Ja, es ist auch für den inneren Frieden. Für die Partnerschaft habe ich gemerkt, wenn man eine interessante Tätigkeit hat, dann hat man auch die Möglichkeit, es dem Partner mitzuteilen und ihn dafür zu begeistern, dann wird man selber zufriedener, dann geht man ganz anders an den Partner heran.“ (Fernpendlerin, 242, 127ff.)

Daneben zeichnen sich bei den Umzugsmobilen zwei weitere Begründungen für die positive Bewertung ab: Für einige löst der Umzug eine Phase ab, in der die Partner als Shuttles lebten. Diese Phase wurde für die Paarbeziehung als sehr belastend erlebt und entsprechend positiv werden die Auswirkungen des Umzug bewertet. Andere Umzugsmobile stellen fest, dass der gemeinsame Neuanfang an einem anderen Ort die Zufriedenheit mit der Partnerschaft erhöht – das Erlebnis schweißt zusammen und führt zu einem intensiveren Austausch der Partner. Einige Shuttles und LATs erleben die zeitweilige Trennung vom Partner zwar insgesamt gesehen als Bereicherung ihrer Paarbeziehung, doch beschreibt ein deutlich höherer Anteil, dass sich die berufliche Situation negativ auf die Beziehungsqualität auswirkt.

Befragte, deren Paarbeziehung unter der beruflichen Situation leidet, führen dies auf die berufliche Belastung und/oder die Anstrengungen

durch die Fahrerei zurück – für Partnerschaft bzw. Familie bleibt zu wenig Zeit, die Befragten sind zuhause nicht belastbar. Dies führt zu Konflikten zwischen den Partnern und teilweise zu einer Distanzierung. Shuttles, LATs und Varimobile schildern zudem häufig, dass die längere Abwesenheit vom Partner die Beziehung spürbar beeinträchtigt. Dadurch, dass der Alltag unter der Woche nicht geteilt wird, ist es schwierig, Nähe und Verbundenheit herzustellen (vgl. Kap. 6.6).

„Pbd: Ja, man hat das [Stress durch das Fahren; Anm. d.Verf.] auch im Kopf, wenn irgend ein Streit aufkommt, benutzt man das als Waffe. Das ist für die Beziehung auch nicht so förderlich, weil der andere kann das schon nicht mehr hören. Also das zieht sich sicherlich auch noch mit rein. Man erwartet viel mehr, nehme ich mal an, vom Partner am Wochenende, als wenn man den ganzen Tag oder jeden Tag sich mal sehen würde oder könnte. Das bringt so einen Druck. Bei uns war das eigentlich so, je länger wir zusammen waren, um so besser haben wir uns verstanden.“ (LAT Mann, 771, 562ff.)

„Pbd: Für mich ist das mit der Trennung von der Familie unter der Woche, die langen An- und Abfahrtszeiten wahnsinnig schwierig. Eben praktisch, dass das Familienleben sozusagen komprimiert am Wochenende stattgefunden hat, wo man natürlich nicht alles aufarbeiten kann, was unter der Woche angefallen ist. Vor allen Dingen in der Beziehung zu meiner Frau auch. Da ist dann vieles, was in Ruhe hätte besprochen werden müssen, auf der Strecke geblieben. (...) Ich habe ja zu Anfang auch gesagt, es ist ja immer wichtig, ein funktionierendes Eheleben oder Familienleben zu haben. Deshalb hat man eigentlich geheiratet und Kinder bekommen und das ist das, was man eigentlich auch am meisten vermisst hat. Deshalb war auch für mich in diesem Bereich die Belastung am größten.“ (Shuttle Mann, 443, 426ff. und 466ff.)

Weiterführende Analysen verweisen darauf, dass Frauen deutlich häufiger als Männer Auswirkungen der Berufstätigkeit auf die Beziehungsqualität feststellen. Männer und Frauen, die einen Zusammenhang berichten, sind jedoch in den Typen „positive Auswirkungen“ und „negative Auswirkungen auf die Beziehungsqualität“ zu gleichen Teilen vertreten. Analysen, in denen geschlechtsgebundene Unterschiede in Abhängigkeit von der Lebensform untersucht werden, sind aufgrund der geringen Fallzahl nicht möglich.

Bestimmte mobile Lebensformen gehen zu Lasten der beruflichen Perspektive des Partners

Im Rahmen der qualitativen Interviews nehmen insgesamt 45 Befragte detailliert zum Einfluss der eigenen Berufstätigkeit auf den Beruf des Partners Stellung. Werden die Schilderungen danach untersucht, inwieweit die eigene Berufstätigkeit für die Berufstätigkeit oder die berufliche Perspektive des Partners förderlich oder hemmend ist, zeigt sich, dass die Mehrheit der Befragten von positiven Auswirkungen berichtet, während nur etwa jeder vierte Befragte negative Folgen darstellt. Eine lebensformvergleichende Betrachtung verweist darauf, dass die Partner der Befragten aus den verschiedenen Lebensformen mit unterschiedlichen Auswirkungen rechnen müssen⁵⁹: Umzugsmobile schildern deutlich häufiger als Shuttles, Fernpendlern und Nicht-Mobile, dass die eigene berufliche Situation die beruflichen Perspektiven des Partners einschränkt. Während die Hälfte der Umzugsmobilen negative Auswirkungen darstellt, berichten nahezu alle Shuttles, Fernpendlern und Rejectors über positive Auswirkungen. Im Fall der Shuttles, Fernpendler und Rejectors sind die positiven Auswirkungen der eigenen beruflichen Situation in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die berufliche Perspektive des Partners bereits bei der Wahl der mobilen Lebensform eine wichtige Rolle spielte. Durch die gewählte Lebensform kann der Partner seine berufliche Tätigkeit unverändert fortsetzen. Bei den Umzugsmobilen haben sich die Partner häufig darauf verständigt, dass die berufliche Karriere der Mobilen im Vordergrund steht. Die Partner stellen ihre beruflichen Ambitionen dauerhaft oder zumindest zeitweise zurück. Die Interviews deuten darauf hin, dass der Aushandlungsprozess selbst und/oder das Arrangieren mit der getroffenen Vereinbarung eine Bewährungsprobe für die Partnerschaft darstellt. Ferner zeichnet sich ab, dass bei den Umzugsmobilen zumeist ein traditionelles Geschlechterverhältnis gefestigt wird: Die Partnerin steckt ihre beruflichen Perspektiven zugunsten ihres Mannes zurück.

„Int: Ist es denn so, dass einer von ihnen beiden in seinen Vorstellungen bezüglich Berufsleben oder Privatleben zurückstecken musste, um das auf die Reihe zu bekommen?“

Pbd: Sicher ist das so, dass meine Frau in dem Fall zurückstecken musste. ... Dass ihre Berufstätigkeit jetzt im Moment nicht möglich ist, weil die kleinen Kinder da sind, aber das ist, denke mich mir, mehr ein prinzipielles Problem, das hätte sicherlich auch anders herum ausfallen können, wenn sie die passendere Stelle gehabt hätte.“ (Umzugsmobiler Mann, 123, 131ff.)

⁵⁹ Fernbeziehungen und Varimobile wurden aufgrund der geringen Fallzahl bei den vergleichenden Analysen nicht einbezogen.

„Pbd: Meine Frau hat sehr große Mühe gehabt, in ihrem Beruf hier wieder Fuß zu fassen. Es ist das ganze vergangene Jahr draufgegangen. (...) sie musste sich an die Zentralregierung in Wien wenden. Wenn man etwas möchte, dauert das furchtbar lange. Das sind Dinge, die wir nicht kannten und an die wir uns nur schwer gewöhnen.“ (Umzugsmobiler Mann, 116, 196ff. und 767ff.)

Wie wirkt sich berufliche Mobilität auf die Aufgabenteilung der Partner aus?

Mobilität ist neben den Anforderungen durch den Beruf für viele Befragte eine zusätzliche gravierende Belastung (vgl. Kap. 6.6). Es ist zu vermuten, dass dies Folgen für die Aufgabenteilung der Partner hat. Im Rahmen einer weiteren qualitativen Analyse sind wir daher der Frage nachgegangen, welche Aufgabenteilung die Partner treffen und wie sie das getroffene Arrangement begründen. Es wurde eine Typologie entwickelt, mit der folgende Formen der Aufgabenteilung unterschieden werden:

- Traditionelle Aufgabenteilung: Die Partnerin trägt die Hauptlast der Reproduktionsarbeit. Sie übernimmt die täglich anfallenden Aufgaben wie Kochen, Einkaufen, Putzen oder Waschen bzw. ist dafür zuständig, dass die Aufgaben mit Hilfe Dritter (Putzfrau, Verwandte) erledigt werden. Der Partner übernimmt im Haushalt kleinere und/oder unregelmäßig anfallende Aufgaben (z.B. Reparaturen, Steuererklärung).
- Egalitäre Aufgabenteilung: Die Partner teilen sich die Verantwortung für die regelmäßig anfallenden Reproduktionsaufgaben.
- Rollentausch: Die Partnerin ist von regelmäßigen Aufgaben im Haushalt weitgehend entlastet. Der Partner übernimmt die Verantwortung für diese Aufgaben – er erledigt sie selbst oder mit Hilfe Dritter.

Insgesamt konnten 118 Interviews inhaltlich einem der drei Typen zugeordnet werden. Vergleicht man zunächst *vollberufstätige mobile Frauen und Männer* zeigt sich, dass Männer deutlich häufiger mit einer umfangreichen Entlastung im Bereich Reproduktionsarbeit durch ihre nicht mobile Partnerin rechnen können: 70% der Männer berichten von einer traditionellen Arbeitsteilung. Soweit ihre Partnerin berufstätig ist, ist sie Teilzeit erwerbstätig. Bei 30% der befragten Männer liegt eine egalitäre Arbeitsteilung vor – in diesen Fällen sind die Partnerinnen durchgängig Teilzeit oder voll erwerbstätig. Während mehr als zwei Drittel der Männer von der Reproduktionsarbeit weitgehend befreit sind, ist dies bei keiner der voll berufstätigen mobilen Frauen der Fall – keine berichtet von einem Rollentausch. In den überwiegenden Fällen (83%) haben sich die Partner auf eine egalitäre Aufgabenteilung verständigt. D.h.

beide Partner sind voll-erwerbstätig und teilen sich die Reproduktionsaufgaben. 17% der Frauen schildern, dass sie in einer Partnerschaft mit einer traditionellen Aufgabenteilung leben. Es handelt sich hier drei Shuttle-Frauen und zwei umzugsmobile Frauen. Die Shuttle-Frauen sind dreifach durch Vollzeiterwerbstätigkeit, Wochenendpendeln und eine Aufgabenteilung, die zu ihren Lasten geht, belastet.

„Pbd: Es gibt bestimmte Sachen, die Männer einfach nicht sehen. Zum Beispiel bei Aufräumen oder Putzen, wenn ich dann nach Hause komme und das sind Sachen, die mich völlig nerven, weil es total schmutzig ist oder im Kühlschrank eine Wasserpflanze steht oder so. Diese typischen Haushaltssachen einfach. Das ist besser geworden, seit wir eine Putzfrau haben, die dann halt schon mal saubermacht, bevor ich nach Hause komme. Aber so bestimmte Sachen, wie Wäsche waschen oder so etwas, das bleibt alles liegen, bis ich dann wieder komme. Aber das liegt daran, weil ich es auch nicht loslassen kann. Ich könnte genauso gut sagen, sieh mal zu, dass die Wäschetonne leer ist, wenn ich nach Hause komme. Aber da habe ich das Gefühl, dass das meine Aufgabe ist. Also im Alltag bleiben bestimmte Sachen an mir hängen, weil ich einmal Wert darauf lege und zum anderen auch, weil es mein Mann nicht sieht und bei meinem Sohn, der schreit im ganzen Haus, ich schreibe nächste Woche eine Lateinarbeit, eine Mathearbeit und dies und jenes, er muss dann lernen.“ (Shuttle-Frau, 436, 280ff.)

Im Rahmen weiterführender Analysen wurde der Frage nachgegangen, inwieweit sich die Aufgabenteilung von Männern bzw. Frauen in den verschiedenen Lebensformen unterscheidet. Betrachtet man zunächst die Gruppe der voll erwerbstätigen Männer, zeichnen sich nur geringe Unterschiede ab: Nicht-mobile und umzugsmobile Männer berichten fast durchgängig von einer traditionellen Aufgabenteilung, während Varimobile, Fernpendler und Shuttles aus den anderen Gruppen etwas häufiger (34%) von einer egalitären Arbeitsteilung berichten. Eine Ausnahme zeichnet sich für Männer in Fernbeziehungen ab – alle Befragten berichten von einer egalitären Aufgabenteilung. Bei den Begründungen für eine traditionelle Aufgabenteilung fällt auf, dass sich mobile Männer häufig auf die Mobilitätsanforderungen berufen: Umzugsmobile Männer stellen dar, dass ihre Partnerin aufgrund des Umzugs nicht erwerbstätig ist. Fernpendler, Varimobile und Shuttles bewerten die Aufgabenteilung aufgrund ihrer langen Abwesenheit als zwingend – sie können sich im Haushalt nur begrenzt engagieren. Anders als die nicht mobilen Befragten äußern die mobilen Männer häufiger, dass sie die getroffene Aufgabenteilung bedauern. Folgt man ihren Schilderungen,

würden sie eine egalitäre Aufgabenteilung oder zumindest eine größere Beteiligung an der Reproduktionsarbeit vorziehen. Einige schildern zumindest, dass sich eine vormals egalitäre Aufgabenteilung unter dem Einfluss der Mobilität zu einer traditionellen Aufgabenteilung entwickelt hat. Inwieweit Fernpendler, Umzugsmobile-, Varimobile- und Shuttle-Männer tatsächlich eine egalitäre Aufgabenteilung etablieren würden, wenn die Mobilität entfällt, ist offen. Doch deuten ihre Aussagen darauf hin, dass die Mobilität bei ihnen dazu beiträgt, ein traditionelles Geschlechterverhältnis auszubilden bzw. zu festigen.

*„Int: Wie sieht es mit der Aufgabenverteilung im Haushalt aus?
Pbd: Die hat sich ganz klassisch verschoben [mit Beginn der Mobilität; Anm. d. Verf.]. Dadurch, dass ich einfach weniger zu Hause bin, übernimmt meine Frau da mehr Aufgaben. Ich koche zwar auch zwischendurch oder spüle ab, wenn ich da bin, aber ich bin einfach nicht so viel da, weil ich arbeite und dadurch übernimmt mehr meine Frau.“ (Fernpendler, 223, 163ff.)*

„Int: Wie wirkt sich denn das Pendeln auf die Aufgabenteilung im gemeinsamen Haushalt aus? Pbd: Oh, da komme ich jetzt in ein ganz schlechtes Fahrwasser.

Int: Weshalb das denn?

Pbd: Ja, weil ich da nicht viel mache. Also es ist peinlich für mich. Was ich am Wochenende schon mal ganz gerne mache, ist kochen. Weil ich das wirklich sehr gerne mache. Wenn wir Gäste haben, mache ich das eigentlich auch in der Regel, auch wenn wir alleine sind mindestens an einem Abend. Aber diesen ganzen ätzenden anderen Kram, den macht peinlicherweise meine Frau.

Int: Und ist des dann auch so, dass das Wochenende davon frei gehalten ist?

Pbd: Bis auf diese Kocherei, ja. Waschen macht man nebenher, das ist mit Waschmaschine ja auch kein Problem.“ (Shuttle Mann, 446, 548ff.)

Betrachtet man die Gruppe der berufstätigen Frauen, zeigen lebensformvergleichende Analysen, dass nicht-mobile und umzugsmobile Frauen deutlich seltener als die anderen Frauen von einer egalitären Aufgabenteilung berichten. Während nur 25% der nicht-mobilen und umzugsmobilen Frauen eine egalitäre Aufgabenteilung praktizieren, ist dies bei 81% der Shuttles, LATs, Varimobilen und Fernpendlerinnen der Fall. Dieser ausgeprägte Unterschied ist unabhängig vom Erwerbsumfang der berufstätigen Frauen. Orientieren sich Shuttles, Fernpendlerinnen, Varimobile und Frauen in einer Fernbeziehung an einem anderen Rollenmodell? Würden sie unabhängig von ihrer Lebensform eine egalitäre Aufgabenteilung etablieren? Folgt man den Schilderungen er-

scheint eine andere Erklärung plausibler: Shuttles, Varimobile und Fernpendlerinnen entwickeln unter dem Druck der Situation zwangsläufig eine egalitäre Aufgabenteilung – die längere Abwesenheit von gemeinsamen Haushalt lässt kaum eine andere Lösung zu.

6.4.2 Partnerschaft und Familie – ein Mobilitätshindernis?

Welchen Einfluss hat die Partnerschaft oder die Familie auf die Gestaltung der beruflichen Situation? Schränken partnerschaftliche oder familiäre Bindungen die Mobilitätsbereitschaft ein? Und wenn man mobil wird: Hat die Familie oder der Partner einen Einfluss darauf, welche mobile Lebensform gewählt wird? Diese Fragen sind Gegenstand der folgenden Analysen.

6.4.2.1 Verringern Partnerschaft und Familie die Mobilitätsbereitschaft?

Der Frage, ob Partnerschaft bzw. Familie die Mobilitätsbereitschaft reduziert, kann auf der Grundlage der quantitativen und qualitativen Daten nachgegangen werden. Die Aussagen der Rejectors geben Hinweise darauf, wie häufig Familie bzw. Partnerschaft ein wichtiger Grund für die Entscheidung gegen berufliche Mobilität war. Aber auch die Aussagen der mobilen Befragten zu ihren Zukunftsplänen sind im vorliegenden Zusammenhang von Interesse: Sie weisen darauf hin, wie häufig Familie und Partnerschaft der Anlass dafür ist, die gewählte mobile Lebensform zu verlassen.

Familie verringert die Mobilitätsbereitschaft – eine Partnerschaft ohne Kinder ist dagegen selten ein Grund für die Entscheidung gegen berufliche Mobilität

Geht man zunächst der Frage nach, inwieweit Partnerschaft bzw. Familie dazu führen, dass man Mobilität grundsätzlich ablehnt, zeigt sich anhand der quantitativen Daten, dass die Frage der Elternschaft eine entscheidende Rolle spielt: Für Rejectors, die Kinder haben, stehen partnerschaftliche und/oder kindbezogene Gründe bei der Entscheidung gegen Mobilität im Vordergrund. Die Mehrzahl der Befragten (22 von 27) stellt im Rahmen der quantitativen Befragung dar, dass familiäre Erwägungen für die Stellenabsage maßgeblich waren. Bei den weiteren Befragten waren letztlich persönliche Gründe, die nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Familie standen wie z.B. die eigene Ortsverbundenheit, Immobilienbesitz oder eine geringe Attraktivität der neuen Stelle ausschlaggebend. Eine Partnerschaft ohne Kinder ist dagegen deutlich seltener ein Hinderungsgrund für berufliche Mobilität. Nur für 2

von 7 Befragten, die in einer Partnerschaft ohne Kind leben, ist die Partnerschaft ein wichtiger Grund, nicht mobil zu werden. Für die anderen Befragten sind es berufliche oder persönliche Gründe, die die Entscheidung beeinflussen. Im Rahmen der qualitativen Interviews wurden die Rejectors detailliert danach befragt, welche Gründe im Einzelnen zur ihrer Entscheidung gegen Mobilität geführt hatten. Alle 13 Befragten, die in die Inhaltsanalyse einbezogen wurden, haben ein Kind. Mit einer Ausnahme schildern alle Rejectors, dass familiäre Überlegungen bei ihrer Entscheidung maßgeblich waren. In den meisten dieser Fälle steht der Mobilität nicht ein Grund, sondern eine Kombination verschiedener Gründe im Weg: Die Rejectors haben mit ihren Partnern ein Arrangement entwickelt, das es erlaubt, die Bedürfnisse der Kinder und die Berufstätigkeit beider Partner in Einklang zu bringen. Die Betreuung der Kinder ist geklärt, die Arbeitszeiten der Partner sind aufeinander abgestimmt bzw. die Partnerin hat eine Perspektive nach dem Erziehungsurlaub wieder berufstätig zu sein, es gibt Unterstützung durch die eigenen Eltern, Nachbarn oder Freunde. Dieses komplexe und bewährte Gefüge soll aufgegeben werden. Es erscheint fraglich oder ausgeschlossen, dass an einem neuen Ort die Wünsche und Bedürfnisse der Familienmitglieder in eine vergleichbar gute Balance gebracht werden können. Selbst ein sehr attraktives Jobangebot ist kein adäquater Ausgleich für den antizipierten Verlust.

„Int: Welche beruflichen und privaten Gründe haben für die Ablehnung eine Rolle gespielt?“

Pbd: Bei mir ist jetzt die berufliche Situation so, dass ich wegen der Kinder Teilzeit arbeite. D.h. ich arbeite nur vormittags. Und ich denke, dass dies in Italien wahrscheinlich nicht möglich gewesen wäre, weil es dort solche Modelle nicht gibt. (...) Das größte Problem waren aber eben die Kinder. Meine Tochter geht in die Schule, mein Sohn kommt jetzt in die Schule, sie sprechen kein Wort italienisch und die würde ich dann dahin stellen sagen, so jetzt schaut mal wo ihr bleibt. Es hätte da schon eine deutsche Schule gegeben, aber da wäre erst einmal die Frage gewesen, ob sie überhaupt einen Platz gekommen hätten und dann hätte ich nicht arbeiten können, wenn ich sie da hätte zur Schule bringen müssen. Das wäre einfach nicht gegangen. Wenn dann sozusagen ein halber Verdienst fehlt für das gesamte Familieneinkommen wäre das einfach uninteressant gewesen.

Int: Hätten Sie sich damals irgendwelche Voraussetzungen vorstellen können, einen beruflich bedingten Ortswechsel in Kauf zu nehmen?

Pbd: Es war dann so, dass ich gesagt habe, ich entschieße mich für die Kinder und stelle damit meine berufliche Karriere irgendwo

hinten an. Weil ich der Meinung bin, dass die Kinder darunter leiden. Und insofern war es wegen der Kinder für mich kein Thema. Also ohne Kinder wäre ich bestimmt gegangen.“ (Rejector Frau, 36, 22ff.)

„Pbd: Das ist ja jetzt fast ein Jahr her, dass ich das letzte Angebot hatte. Davor gab es ja noch eins und da waren die Gründe eben im privaten Bereich. Ich hatte vorher, das liegt zwei Jahre zurück, die Möglichkeit, in dem Job für ein Jahr befristet mal zu arbeiten. Das war in Hannover, das war mit pendeln verbunden, 100 km pro Tag einfache Strecke. Da war damals ein Kind und jetzt sind eben zwei Kinder da. Mit zwei Kindern hätten wir das hier schwer packen können. Das zweite war, dass meine Frau nach fünf Jahren Erziehungsurlaub auch wieder in ihre Stelle zurück wollte. (...) Es gibt nicht so viele Möglichkeiten, d.h. wenn ich dann weiter weggegangen wäre oder etwas anderes passiert wäre, wäre ihre berufliche Sache ziemlich vernagelt gewesen. Das lag einerseits also an dem zweiten Kind, das wir haben (...) und dann auch an der beruflichen Perspektive der Ehefrau.“ (Rejector Mann, 41, 6ff.)

Im Rahmen der qualitativen Befragung wurden die Rejectors auch danach befragt, ob sie sich künftig vorstellen könnten, mobil zu werden und unter welchen Bedingungen dies der Fall wäre. Die meisten Befragten (10 von 13) würden sich auch künftig gegen berufliche Mobilität entscheiden, da sich an den grundsätzlichen Rahmenbedingungen mittelfristig nichts ändert. Doch weisen einige die Aussagen darauf hin, dass mit zunehmendem Alter der Kinder familiäre Gründe in den Hintergrund treten. Mobilität wird dann zumindest für 3 der 13 Rejectors vorstellbar.

„Pbd: Wenn die Kinder größer sind, werde ich versuchen, wieder etwas anderes zu finden, also wenn sie in der Schule sind oder etwas größer, dass sie auch mal alleine bleiben könnten, ein paar Stunden, dann wäre ich zeitlich auch etwas flexibler. Dann kann ich auch eine andere Stelle finden. Ich kann hier auf dieser Stelle nicht alt werden. Ich halte es noch ein paar Jahre durch, aber dann war es das.“ (Rejector Frau, 55, 641 ff.)

Shuttles und Fernbeziehungen – mobile Lebensformen, die aus familiären oder partnerschaftlichen Gründen beendet werden

Die konkrete Zukunftsplanung der mobilen Befragten, die im Rahmen der standardisierten Erhebung erfasst wurde, gibt Hinweise darauf, inwieweit Partnerschaft und Familie zu einem Ausstieg aus der mobilen Lebensform motivieren. Da bei Umzugsmobilen die Frage nach der zukünftigen Gestaltung der Mobilität in einer modifizierten Form gestellt

werden musste, werden diese gesondert dargestellt. Lebensformvergleichende Analysen zeigen, dass Shuttles und Fernbeziehungen deutlich häufiger als Fernpendler und Varimobile planen, ihre aktuelle Lebensform zu verändern. Dabei spielen partnerschaftliche bzw. familiäre Überlegungen die entscheidende Rolle: Rund 60% der Shuttles und der Fernbeziehungen wollen die mobile Lebensform aus diesen Gründen beenden. Ziel ist es für die meisten, den Zweitwohnsitz bzw. einen der beiden Haushalte aufzugeben und in der Nähe des gemeinsamen Haushalts zu arbeiten. Fernpendeln oder ein Umzug sind für viele auch in Zukunft eine Möglichkeit, sofern dies aus beruflichen Gründen erforderlich sein sollte.

Tabelle 6.4.5: Geplanter Ausstieg aus der Mobilität

Ein Ausstieg aus der Mobilität wird	Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbeziehungen	
	N	%	N	%	N	%	N	%
aus familiären bzw. partnerschaftlichen Gründen geplant	8	16	7	15	51	58	87	59
aus anderen Gründen geplant	1	2	6	12	10	11	3	2
nicht geplant	42	82	35	73	27	31	57	39
Gesamt	51	100	48	100	88	100	147	100

Quelle: standardisierte Befragung

Bei den Umzugsmobilen zeigt sich, dass sich rund die Hälfte der Befragten keinen weiteren beruflich bedingten Umzug vorstellen kann, die anderen Befragten halten dies jedoch für durchaus möglich. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Befragten Kinder haben und wie alt diese sind. Vor allem Befragte mit jüngeren Kindern lehnen weitere Fernumzüge ab.

Insgesamt unterstreichen die Daten die Bedeutung eines gemeinsamen Haushalts für die Partner – wobei dies unabhängig davon ist, ob die Partner eine Familie haben oder nicht: Eine mobile Lebensform, die eine getrennte Haushaltsführung fordert wie Shuttles oder Fernbeziehungen wird von den meisten nur als Übergangsphase akzeptiert, nicht aber als Dauerlösung (vgl. Kap. 6.2).

6.4.2.2 *Welchen Einfluss haben Familie bzw. Partnerschaft auf die Art der Mobilität?*

Wenn Familie oder Partnerschaft nicht zur Ablehnung beruflicher Mobilität führen, welche Bedeutung haben sie dann für die konkrete Form der

Mobilität? Werden bestimmte mobile Lebensformen besonders häufig aus familialen Gründen gewählt? Diesen Fragen sind wir anhand der qualitativen Interviews nachgegangen, in denen die Befragten schilderten, welche Gründe für die Entstehung der konkreten Lebensform ausschlaggebend waren. Es wurde eine Typologie entwickelt, die danach unterscheidet, ob aus der Sicht der Befragten die Familie oder – im Fall von Kinderlosen – die Partnerschaft entscheidend dafür ist, welche mobile Lebensform gewählt wird. Waren familiale oder partnerschaftliche Überlegungen letztlich ausschlaggebend, wurde zusätzlich erfasst, um welche Gründe es sich im Einzelnen handelt. In die Auswertung gingen die Interviews mit 136 Befragten ein.⁶⁰ Von diesen Interviews konnten 113 inhaltlich einem der beiden Typen zugeordnet werden. Weitere 23 Interviews wurden in der Restkategorie subsummiert, da in diesen Fällen keine eindeutige Zuordnung möglich war.

Bei Umzugsmobilen, Shuttles und Fernpendlern wird die Art der Mobilität meistens von Partnerschaft und Familie bestimmt

Betrachtet man zunächst alle Befragten unabhängig, ob sie in einer Partnerschaft mit oder ohne Kind leben, zeigt sich: Ist die grundsätzliche Entscheidung für Berufsmobilität gefallen, sind bei Umzugsmobilen, Fernpendlern und Shuttles in aller Regel familiale bzw. partnerschaftliche Überlegungen dafür ausschlaggebend, welche konkrete Lebensform gewählt wird (vgl. Tab. 6.4.6). Bei Varimobilen und bei den Fernbeziehungen haben partnerschaftliche bzw. familiale Überlegungen mehrheitlich keinen Einfluss auf die Entstehung der mobilen Lebensform.

⁶⁰ Alle Interviews mit Fernbeziehungen, in denen sich die Partner noch in Ausbildung befanden, wurden von den folgenden Analysen ausgeschlossen.

Tabelle 6.4.6: Der Einfluss von Familie oder Partnerschaft auf die Wahl der mobilen Lebensform

Befragte mit Kind												
Auf die Entstehung der konkreten Mobilität hat	Umzugs- mobile		Fern- pendler		Vari- mobile		Shuttles		Fern- bezie- hungen		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
die Familie einen Einfluss	13	93	14	82	1	8	10	91	/	/	38	69
die Familie keinen Einfluss	1	7	3	18	12	92	1	9	/	/	17	31
Gesamt	14	100	17	100	13	100	11	100	/	/	55	100
Befragte ohne Kind												
hat die Partnerschaft einen Einfluss	6		10	71	0		19	90	2		37	64
hat die Partnerschaft keinen Einfluss	3		4	29	7		2	10	5		21	36
Gesamt	9		14	100	7		21	100	7		58	100

Quelle: Qualitative Befragung

Vergleicht man die Befragten, die ein Kind haben mit denen, die kinderlos sind, wird deutlich, dass sich Fernpendler und Shuttles aus den beiden Gruppen nicht unterscheiden. Bei den Umzugsmobilen zeichnet sich dagegen ab, dass die Familie ein stärkeres Gewicht bei der Entscheidung hat, als eine Partnerschaft ohne Kind: Wenn ein Kind vorhanden ist, wird Umzugsmobilität nahezu immer gewählt, weil es im Hinblick auf die Familie, die am besten geeignete mobile Lebensform darstellt. Ist kein Kind vorhanden, kommen häufiger Überlegungen zum Zug, die mit der Partnerschaft nicht im Zusammenhang stehen – bei diesen Befragten wäre prinzipiell auch eine Shuttle-Beziehung vorstellbar gewesen, doch waren es letztlich finanzielle Erwägungen, die für einen gemeinsamen Umzug sprachen. Bei den Varimobilen wird die mobile Lebensform unabhängig, ob ein Kind vorhanden ist, von anderen Merkmalen beeinflusst. In der Gruppe der Fernbeziehungen sind entsprechende Vergleiche nicht möglich, da keiner der Befragten ein Kind hat.

Partnerschaftliche und familiäre Überlegungen spielen bei der Entstehung der mobilen Lebensform meist nur dann keine Rolle, wenn Sachzwänge keine Wahlmöglichkeiten zulassen

Bei den meisten Befragten, die dem Typus „familiäre bzw. partnerschaftliche Überlegungen haben keinen Einfluss“ zugeordnet sind, zeigt

sich, dass aufgrund von Sachzwängen kein Gestaltungsspielraum besteht. Bei den Varimobilen ist die Mobilität ein immanenter Bestandteil des gewählten Berufs – als Schiffskapitän oder Vertreter ist die Art ihrer Mobilität zwingend. Bei den drei Shuttles, die darstellen, dass partnerschaftliche oder familiäre Überlegungen keinen Einfluss auf die Entscheidung hatten, stand ein gemeinsamer Umzug nicht zur Diskussion, da unklar war, ob der Arbeitsvertrag verlängert wird. Fernpendeln stand aufgrund der großen Distanz zwischen dem gemeinsamen Haushalt und dem Arbeitsort ebenfalls nicht zur Wahl. Bei den vier Umzugsmobilen waren primär finanzielle Gründe für die Wahl der Mobilität maßgeblich – jede andere Form der Mobilität wäre langfristig kostspieliger gewesen. Die fünf Befragten, die in einer Fernbeziehung leben, stellen ebenfalls eher Sachzwänge in den Vordergrund: Es handelt sich um Berufseinsteiger, die sich beruflich etablieren wollen und keine andere Wahl sehen, als eine Stelle an einem anderen Ort anzunehmen. Fernpendeln kommt aufgrund der Distanz nicht in Frage. Ein gemeinsamer Umzug ist nicht möglich, weil ihr Partner entweder durch die Ausbildung vor Ort gebunden oder ebenfalls in der Situation als Berufseinsteiger ist und deshalb auch entfernt gelegene Angebote akzeptieren muss. Ziel ist es jedoch möglichst bald einen gemeinsamen Haushalt zu gründen und in der gleichen Region zu arbeiten.

Eine Ausnahme stellen die Fernpendler dar. Bei den 7 Befragten, bei denen die Familie keinen Einfluss auf die Art der Mobilität hat, stehen weniger Sachzwänge als individuelle Prioritäten im Vordergrund: Vier Fernpendler berichten davon, dass sie persönlich sehr ortsverbunden sind – d.h. unabhängig vom Partner käme ein Umzug oder ein zweiter Haushalt für sie nicht in Frage. Sie würden eher den Arbeitsplatz aufgeben als eine Berufstätigkeit anzunehmen, die einen Umzug oder Wochenendpendeln erforderlich machen würde. Drei Fernpendler begründen die Wahl der mobilen Lebensform mit Immobilienbesitz.

„Int: Haben Sie damals überlegt, ob Sie eventuell umziehen?

Pbd: Nein, das habe ich gar nicht überlegt, weil die andere Stadt ist für mich in keinster Weise attraktiv als Wohnort.

Int: Das hatte nichts mit Familie oder Partnerschaft zu tun, dass kein Umzug stattgefunden hat?

Pbd: Ich denke, das hat irgendwo auch eine Rolle gespielt, aber nicht so stark wie erst mal die Attraktivität meines Wohnortes, dass ich da bleiben möchte. (...) ich würde nie da hinziehen, obwohl ich schon 14 Jahre dort arbeite.“ (Fernpendlerin, 233, 12ff.)

Sofern Wahlmöglichkeiten bestehen, spielen bei der Entscheidung für die konkrete Lebensform die Berufsbiographie des Partners, das Bezie-

hungskonzept und, falls Kinder vorhanden sind, die Betreuungssituation sowie die soziale Situation des Kindes eine maßgebliche Rolle

Welche konkreten familialen bzw. partnerschaftlichen Gründe geben den Ausschlag bei der Wahl der Mobilität? Betrachtet man zunächst die kinderlosen Befragten, zeigt sich, dass bei Fernpendlern und Shuttles die Berufstätigkeit des Partners der am häufigsten genannte Grund für die gewählte Form der Mobilität ist: Weil der Partner beruflich gebunden ist und die Befragten vor Ort keine entsprechende Stelle finden, kommt ein gemeinsamer Umzug nicht in Frage. Die Entscheidung ob man fernpendelt oder zum Shuttle wird, hängt von der Distanz zwischen Arbeitsort und dem gemeinsamen Wohnort sowie von den Arbeitszeiten ab. Daneben weisen die Aussagen von zwei Fernpendlern darauf hin, dass das Beziehungskonzept eine wichtige Rolle für die getroffene Wahl spielt: Beide Befragte haben den Wunsch täglich nach Hause zu kommen. Sie waren zuvor Shuttles und wollen diese Form der Mobilität explizit vermeiden. Obwohl ihnen als Fernpendler unter der Woche wenig Zeit für den Partner bleibt, haben sie im Vergleich zum Wochenendpendeln das Gefühl einer größeren emotionalen Nähe zum Partner.

„Int: Haben auch Überlegungen im Bereich von Partnerschaft oder Familie eine Rolle gespielt, dass Sie das Fernpendeln in Kauf genommen haben?“

Pbd: Ja, meine Frau war zu der Zeit berufstätig, zur Zeit hat sie ja Mutterschaftsurlaub und hat einen relativ guten Job: Sie ist Beamtin in einer guten Position. Gerade im Beamtenbereich ist es ja nicht ohne weiteres möglich, den Job zu wechseln, in der freien Wirtschaft wäre das eher gegangen und deswegen war die Entscheidung völlig klar, sie hat einen sehr sicheren, ordentlich bezahlten Job, ich einen Job in der Industrie, also wir sind deswegen ortsgebunden, dass war der Grund und eine Wochenendehe wollten wir nicht führen. Das wollten wir auch nicht mehr, nachdem wir das, als wir nur befreundet und verlobt waren, eine ganze Zeitlang gemacht haben, haben wir dazu auch keine Lust mehr.“ (Fernpendler, 236, 237ff.)

Bei den Umzugsmobilen ist letztlich das Beziehungskonzept und die zu überbrückende Distanz ausschlaggebend – eine zeitweilige Trennung vom Partner wird abgelehnt und die Distanz ist zu groß um sie täglich zurück zu legen. Für zwei Umzugsmobile ist die berufliche Perspektive des Partners ein wichtiger Grund für die gewählte Mobilität: Der Partner bzw. die Partnerin hatte bei einem vorangegangenen Umzug beruflich zurückgesteckt und dies sollte mit dem erneuten Umzug, der beiden Partnern eine Berufstätigkeit ermöglicht, ausgeglichen werden.

„Int: Während sie in Italien waren, hat ihre Partnerin gar nicht gearbeitet?“

Pbd: Nein. Sie hat keine Stelle gefunden.

Int: War das nachher einer der Gründe, warum Sie nach Deutschland zurückgekommen sind?“

Pbd: Das war mit einer der Gründe, es hätte jetzt nicht unbedingt letztes Jahr sein müssen, wir hätten bestimmt noch ein paar Jahre da leben können, aber sie wollte schon wieder irgendwann in ihrem Beruf arbeiten.

Int: Warum haben Sie sich in diesen Fällen immer für einen Umzug entschieden und nicht zum Beispiel für einen Zweitwohnsitz oder dass Sie öfters auf Geschäftsreisen gingen?“

Pbd: Wir hatten das diskutiert. Der Grund war, dass wir die Partnerschaft erhalten und eben zusammenleben wollten, also dass man gemeinsam umzieht. Wir haben es uns nicht vorstellen können, eine Wochenendehe zu führen oder das mit Geschäftsreisen über diesen Zeitraum hinweg machen zu können.“ (Umzugsmobiler Mann, 108, 45ff.)

Bei den beiden LATs, bei denen die Partnerschaft einen Einfluss auf die Lebensform hatte, zeichnet sich ab, dass sie ein Beziehungskonzept haben, bei dem das Zusammenleben als Paare für die Partnerschaft eine untergeordnete Rolle spielt. Entscheidender ist der Wunsch nach einer Beziehung, in der beide Partner ihre beruflichen Ziele verfolgen können, ohne dass einer der beiden zurückstecken muss. Umzugsmobilität ist vor diesem Hintergrund keine Alternative. Fernpendeln scheidet aufgrund der Distanz aus. Die Entscheidung gegen Wochenendpendeln wird durch die Anforderungen des Berufs beeinflusst. In beiden Fernbeziehungen haben die Partner Berufe, bei denen eine flexible Anwesenheit oder die Arbeit am Wochenende erforderlich ist.

„Pbd: Bei uns stand aber nie zur Debatte, dass jetzt einer, sage ich mal, eine blöde Stelle hat, nur damit wir zusammen an einem Ort sind oder dass einer überhaupt nicht mehr arbeitet oder solche Sachen. So etwas kenne ich aus meinem Bekanntenkreis. ... Bei dem letzten Stellenwechsel von meinem Mann hatte er die Wahl zwischen München und Biberach und das war für ihn beruflich beides sehr interessant gewesen. Da haben wir uns dann besprochen und ich war auch dann gegen München aus verschiedenen Gründen. Wir haben dann auch gesagt, getrennt schon, aber es muss ja in einem gewissen Rahmen bleiben, auch von der Entfernung her und von der Erreichbarkeit.

Int: Entspricht ihre Partnerschaft mit den beiden Haushalten ihrer Vorstellung?“

Pbd: Inzwischen ja, kann man schon so sagen. Das war von Anfang an nie negativ besetzt, aber man hat zwischendrin doch immer gedacht, ach ja, das ist nur vorübergehend. Inzwischen können wir uns sogar vorstellen, wir machen das bis mein Mann relativ früh in Rente geht und dann machen wir das anders. Also das ist jetzt schon eine langfristige Lebensplanung wenn man so will.“ (LAT Frau, 607, 120ff. und 575 ff.)

Sind Kinder vorhanden, ist die Betreuungssituation oder die soziale Situation des Kindes für nahezu alle Befragten eine wichtige Überlegung, die bei der Wahl der konkreten Mobilität berücksichtigt wird. Betrachtet man die 38 mobilen Eltern, bei denen familiäre Gründe für die Entstehung der konkreten Mobilitätsform entscheidend waren, zeigt sich, dass für die Hälfte ausschließlich kindbezogene Überlegungen im Vordergrund standen. Bei einem weiteren Drittel ist der Beruf des Partners in Verbindung mit kindbezogenen Überlegungen entscheidend für die konkrete mobile Lebensform. Die anderen Befragten schildern, dass der Beruf des Partner (N=3) oder der Kontakt zur Herkunftsfamilie entscheidend war (N=3). Zwischen den mobilen Lebensformen zeichnen sich folgende Unterschiede ab: Für die meisten Umzugsmobilen sind ausschließlich kindbezogene Gründe maßgeblich – man möchte der Kinder wegen die Einheit der Familie erhalten. Dieser Wunsch wird auch vom Partner geteilt und die berufliche Perspektive des Partners wird diesem Ziel zumindest zeitweise untergeordnet. Nur für zwei Befragte ist der Beruf des Partners ein wichtiger Grund für Umzugsmobilität.

„Int: Wie kam es dazu, dass Sie sich ausgerechnet für einen Umzug entschieden haben? Gab es mal Überlegungen, Alternativen wahrzunehmen wie Zweitwohnsitz zum Beispiel?

Pbd: Überhaupt nicht, weil, wenn ich Familie habe, zumindest ist das meine Einstellung, dann möchte ich bei der Familie sein und umgekehrt möchte die Familie auch, dass der Vater auch da ist.“ (Umzugsmobiler Mann, 137, 15ff.)

Während bei den Umzugsmobilen ausschließlich kindbezogene Überlegungen im Vordergrund stehen, nennen Fernpendler deutlich häufiger den Beruf des Partners in Verbindung mit kindbezogenen Überlegungen. Dabei besteht eine große Ähnlichkeit zu den Begründungen, die von den Rejectors für die Entscheidung gegen Mobilität genannt werden (vgl. Kap. 6.4.2.1): Auch den meisten Fernpendlern geht es darum, ein bewährtes Arrangement, bei dem die beruflichen Ziele beider Partner und die Bedürfnisse der Kinder berücksichtigt werden können, zu erhalten.

„Pbd: Ich bekomme hier am Ort keine Tätigkeit, auch nicht in der näheren Umgebung. Ich bin in einer leitenden Position und mein Mann hat eben hier eine Autowerkstatt und mein Sohn geht hier zur Schule, das ist auch regional begrenzt. Und dadurch können wir natürlich den Wohnort nicht verlegen und so muss ich dann eben das Los auf mich nehmen, zu pendeln.

Int: Und dass Sie jetzt vielleicht gesagt haben, Sie nehmen sich eine Zweitwohnung?

Pbd: Nee, es ist ja sowieso so, wenn man ein Kind hat und voll berufstätig ist, muss man natürlich auch sehen, dass man irgendwann mal zu Hause ist. Und deshalb ist das gar kein Thema mehr.“ (Fernpendlerin, 205, 11 ff.)

Von den Shuttles werden zwei Begründungszusammenhänge mit gleicher Häufigkeit genannt: Für knapp die Hälfte gibt die berufliche Perspektive des Partners in Verbindung mit kindbezogenen Überlegungen den Ausschlag für die gewählte mobile Lebensform. Die Argumentation zielt auch hier darauf ab, dass man ein bewährtes Arrangement erhalten möchte. Bei der anderen Hälfte der Befragten stehen primär kindbezogene Überlegungen im Vordergrund: Im Gegensatz zu den Umzugsmobilen ist nach Meinung der Shuttles die Stabilität des sozialen Umfeldes für ihr Kind wichtiger als die räumliche Einheit der Familie.

„Int: Wieso haben Sie sich für das Wochenendpendeln entschieden und nicht beispielsweise für einen Umzug?

Pbd: Unsere Tochter ist in der Grundschule und deshalb kann man das nicht machen. Ich habe das mitgemacht, wir sind umgezogen und ich weiß, was es für ein riesen Loch das gibt, wenn man gerade in der Grundschule einen Wechsel mitmacht. Das wollten wir unserem Kind nicht zumuten, das war eigentlich mit der Hauptgrund wo ich gesagt, dann nehme ich das Pendeln auf mich.“ (Shuttle Mann, 488, 21 ff.)

6.4.3 Familienentwicklung, Partnerschaft und Berufsmobilität – Fazit

Bei Männern erfolgt die Familiengründung weitgehend unabhängig von der Mobilitätsform – Mobilität führt allenfalls zu einer Verzögerung

Die Lebensform hat für Männer und Frauen im Hinblick auf die Familiengründung eine unterschiedliche Bedeutung: Mobile Frauen sind deutlich häufiger kinderlos als nicht-mobile Frauen und als mobile oder nicht-mobile Männer. Unabhängig davon, ob die Frauen bereits ein Kind haben oder nicht, die meisten Frauen stellen fest, dass ihre berufliche Si-

tuation die Familienentwicklung hemmt. Anders bei den Männern: Zum einen haben sie unabhängig von der Mobilitätsform Kinder – eine gewisse Ausnahme stellen dabei Shuttles dar, zum anderen stellen kinderlose Männer im Gegensatz zu Männern, die bereits eine Familie gegründet haben, genauso häufig wie Frauen fest, dass ihre berufliche Situation die Familiengründung hemmt. Während nur ein Drittel der Männer mit Familie einen hemmenden Einfluss der beruflichen Situation feststellt, sind es bei den kinderlosen Männern, ebenso wie bei Frauen mit oder ohne Kind, etwa zwei Drittel. Vor dem Hintergrund der qualitativen Interviews ist davon auszugehen, dass Mobilität bei kinderlosen Männern den Zeitpunkt der Familiengründung nach hinten verschiebt – denn zumindest ein Teil der Männer will vor einer Familiengründung aus der Mobilität aussteigen. Doch letztlich setzen auch die mobilen Männer ebenso wie die nicht-mobilen ihren Kinderwunsch um. Die Tatsache, dass Männer, die bereits eine Familie haben, häufiger davon berichten, dass die berufliche Situation keinen Einfluss auf die Familienentwicklung hatte, dürfte maßgeblich darauf zurückzuführen sein, dass für sie weder die berufliche Etablierung *noch* die Mobilität behindernd war. Die Interviews lassen darauf schließen, dass die berufliche Entwicklung ihre Familiengründung vielfach förderte – der Einstieg in den Beruf lief reibungslos und Mobilitätsanforderungen entstanden vielfach erst nach der Familiengründung. Die Tatsache, dass Frauen unabhängig davon, ob sie Mutter sind oder nicht, überwiegend davon berichten, dass ihre berufliche Situation die Familienentwicklung behinderte, bestätigt erneut, dass die Verknüpfung von Berufs- und Familienbiographie Frauen (noch) größere Schwierigkeiten bereitet als Männern. Mobilität scheint bei Frauen zudem niemals das einzige Problem zu sein, sondern trägt zu einer Problemkumulierung bei.

Bestimmte Mobilitätsformen führen bei Frauen fast zwangsläufig zur Kinderlosigkeit

Frauen in mobilen Lebensformen sind überdurchschnittlich häufig kinderlos. Die qualitativen Analysen zeigen, dass die Kinderlosigkeit meist als direkte Folge der beruflichen Situation gesehen wird und nicht Ergebnis eines von Anfang an fehlenden Kinderwunsches ist. Die meisten Frauen wollen vor der Familiengründung erst eine sichere berufliche Basis oder warten, bis sich ihr Partner beruflich etabliert hat. Mobile Frauen haben meist eine hohe Berufsorientierung und für keine der Frauen ist ein längerer oder gar ein dauerhafter Ausstieg aus dem Beruf vorstellbar. Die aus der Mobilitätssituation resultierenden Lebensumstände sind mit einem Familienleben für die meisten Frauen nicht vereinbar. Besonders nachhaltig wirkt diese Situation bei Fernpendlerinnen, Shuttle-Frauen und varimobilen Frauen, da für sie eine Umsetzung

des Kinderwunsches nur über einen Ausstieg aus der Mobilität und damit auch aus dem Berufsleben möglich wäre. Bei diesen Frauen deuten die Befunde der qualitativen Interviews darauf hin, dass der Aufschub der Elternschaft zur dauerhaften Kinderlosigkeit führen wird.

Familie und Partnerschaft spielen eine zentrale Rolle bei der Entscheidung für oder gegen berufliche Mobilität und bei der Wahl der Mobilitätsform

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.

Die Verweigerungsgründe beruflicher Mobilität bei den Rejectors zeigen, dass Elternschaft ein zentrales Kriterium ist: Solange keine Kinder vorhanden sind, wird ein Stellenangebot nur selten wegen der damit verbundenen beruflichen Mobilität abgelehnt. Nach der Geburt von Kindern sind familiäre Überlegungen fast immer ein wichtiger Grund, sich gegen Mobilität und für Sesshaftigkeit zu entscheiden. Aus der Perspektive der Befragten steht dem neuen Stellenangebot, das mit beruflicher Mobilität verbunden wäre, ein bewährtes und eingespieltes Arrangement gegenüber, das an den Bedürfnissen aller Familienmitglieder orientiert ist. Es bestehen eingespielte Routinen, wie die eigene Berufstätigkeit mit den beruflichen Perspektiven des Partners, der Kinderbetreuung und/oder der sozialen Situation des Kindes im Einklang gebracht werden können. Ein Umzug oder eine andere Form der Mobilität würde dieses Gleichgewicht gefährden. Selbst ein attraktives Stellenangebot konnte bei den Rejectors, die eine Familie haben, den antizipierten Verlust nicht aufwiegen. Sobald die Kinder älter sind oder das Haus verlassen haben, treten familiäre oder partnerschaftliche Überlegungen in den Hintergrund. Bemerkenswert ist, dass kein Rejector davon berichtet, dass die familiären Überlegungen vom Arbeitgeber, der das Angebot unterbreitet hat, aufgegriffen wurden. Doch dürfte genau hier ein wichtiger Ansatzpunkt bestehen, um die Mobilitätsbereitschaft zu erhöhen.

Bei den Zukunftsplänen mobiler Befragter wird erkennbar, dass vor allem Lebensformen schwer mit Familie vereinbar sind, bei denen die Partner bzw. die Familie zeitweise getrennt leben: Mehr als die Hälfte der Befragten, die in Fernbeziehungen oder als Shuttle leben, hat konkrete Pläne, die mobile Lebensform vor dem Hintergrund familialer oder partnerschaftlicher Überlegungen zu beenden. In den anderen mobilen Lebensformen bestehen deutlich seltener konkrete Pläne, aus der be-

stehenden Mobilität auszusteuern. Dies unterstreicht die Bedeutung eines gemeinsamen Haushalts, in den man möglichst täglich zurückkehrt.

Ausschlaggebend für die Wahl der konkreten Mobilitätsform sind, mit Ausnahme der Varimobilen, deren mobile Lebensform zumeist durch die Berufswahl festgelegt ist, in aller Regel familiäre bzw. partnerschaftliche Überlegungen. Als zentrale Bestimmungsfaktoren haben sich dabei das Beziehungskonzept, die Bedeutung der beruflichen Perspektive des Partners und – falls Kinder vorhanden sind – die Betreuungssituation des Kindes bzw. dessen soziale Situation erwiesen.

Bestimmte mobile Lebensformen tragen zu einer Destabilisierung von Partnerschaften bei

Zwischen der beruflichen Situation und der Ausgestaltung der Partnerschaft bestehen enge Zusammenhänge. Unsere Daten belegen, dass bestimmte mobiler Lebensformen zu einer Destabilisierung von Partnerschaften beitragen. Entsprechende Hinweise finden sich in den Schilderungen zum Verlauf früherer Partnerschaften, in denen einige Befragte darstellen, dass ihre frühere Lebenssituation als Shuttle oder LAT zu einer Trennung beigetragen hatte. Befragte, die bislang sesshaft waren, berichten im Vergleich dazu deutlich seltener von Trennungen, die durch ihre berufliche Situation mitbedingt waren. Zudem bestätigt sich, dass die berufliche Situation vor allem dann negative Auswirkungen auf die Beziehungsqualität hat, wenn die Partner phasenweise getrennt leben: Zwei Drittel aller Shuttles, LATs und Varimobilen erleben Beeinträchtigungen im Bereich der Partnerschaftszufriedenheit. Dagegen schildern Umzugsmobile, Fernpendler und Nicht-Mobile überwiegend positive Auswirkungen ihrer beruflichen Situation auf die Beziehungsqualität. Festzuhalten bleibt aber auch, dass ein kleiner Teil der Shuttles, LATs und Varimobilen im Hinblick auf die Beziehungsqualität überwiegend gute Erfahrungen macht. Doch insgesamt überwiegen die Hinweise, dass mobile Lebensformen, in denen sich die Partner nur am Wochenende oder in unregelmäßigen Abständen sehen, mit einem höheren Trennungsrisiko verbunden sind.

Berufliche Mobilität unterstützt bei Männern die Verfestigung einer traditionellen, bei Frauen die Ausbildung einer egalitären Aufgabenteilung

Mobile, voll berufstätige Frauen sind im Vergleich zu mobilen Männern stärker belastet. Während mobile Männer vor dem Hintergrund einer traditionellen Aufgabenteilung in aller Regel von der Reproduktionsarbeit weitgehend befreit sind, verfügt keine der mobilen Frauen über ein ähnlich komfortables Arrangement. Die Frauen berichten überwiegend von einer egalitären Aufgabenteilung und in einigen Fällen übernehmen

die mobilen Frauen sogar die Hauptlast der Reproduktionsarbeit. Die Interviews mit Männern lassen zudem vermuten, dass berufliche Mobilität mit einem Traditionalisierungsschub verbunden ist – zumindest wird die Mobilität von den Männern als wichtige Ursache einer traditionellen Aufgabenteilung benannt. Bei den Umzugsmobilen zeichnet sich ferner ab, dass die Mobilität häufig damit verbunden ist, dass die Partnerin ihre berufliche Perspektive der Berufstätigkeit ihres umzugsmobilen Partners unterordnet. Für die Frauen ist festzuhalten, dass sich im Fall von Shuttles, Fernpendlern, Fernbeziehungen und Varimobilität deutlich häufiger eine egalitäre Aufgabenteilung etabliert als im Fall von Umzugsmobilität oder Sesshaftigkeit. Der Erwerbsumfang spielt bei diesem Ergebnis keine Rolle. Die Schilderungen lassen vermuten, dass die egalitäre Aufgabenteilung bei Shuttles, Fernpendlerinnen und Varimobilen weniger vor dem Hintergrund eines gleichberechtigten Beziehungsideals entsteht als vielmehr unter dem Druck der Situation. Die Nicht-Anwesenheit im gemeinsamen Haushalt führt dazu, dass Aufgaben an den Partner delegiert werden müssen bzw. der Partner diese Aufgaben erledigen muss.

6.4.4 Gesteuert oder „einfach ergeben“: Die Biographie als Projekt?

Lebensgestaltung zwischen Selbst- und Fremdbestimmung

Inwieweit sind Art und Umfang beruflicher Mobilität durch den Einzelnen gestaltbar, welchen Einfluss haben strukturelle, für den Einzelnen weitgehend unbeeinflussbare Bedingungen? Diese Fragen werden im Hinblick auf die berufliche und private Lebensgestaltung der im qualitativen Interview Befragten und den von ihnen angestrebten Veränderungen im Folgenden aufgegriffen. Betrachtet wird zunächst die Selbsteinschätzung der Befragten hinsichtlich ihres Einflusses bei der Gestaltung der Lebensform, anschließend wird die im Rahmen der Auswertung vorgenommene Fremdeinschätzung des Ausmaßes der Selbstbestimmtheit dargestellt.

Die Analyse geht von der Annahme aus, dass die Lebenssituation des Einzelnen wesentlich von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen mitbestimmt wird. Dennoch ist das Individuum auch aktiv Handelnder. Von Interesse ist, inwieweit sich die befragten Personen selbst als Akteure ihrer Lebensbiographie begreifen und in welchem Maße sie sich von außen bestimmt sehen. Damit orientieren sich die folgenden Analysen an den Konzepten der Kontrollüberzeugung bzw. der wahrgenommenen Selbstwirksamkeit des Individuums (Bandura 1997, Seligman 1999, Laux und Schütz 1996). Diese Konzepte beziehen sich auf das subjek-

tiv wahrgenommene Verhältnis von Selbst- und Fremdbestimmtheit in der Lebensführung und -planung. Die theoretische Annahme ist, dass dieses Verhältnis interindividuell variiert, wobei die Spannweite von hoher interner Kontrollüberzeugung (hohe Selbstbestimmtheit) zu externer Kontrollüberzeugung (niedrige Selbstbestimmtheit bzw. hohe Fremdbestimmung) reicht. Begründet werden die Unterschiede u.a. mit den Erfahrungen, die der Einzelne hinsichtlich seiner Kompetenzen zur Problembewältigung im Verlauf seiner Entwicklung gemacht hat. Bewältigungsprozesse sind zugleich Lernprozesse, welche für das Individuum die Möglichkeit beinhalten, seine Bewältigungskompetenzen zu entwickeln bzw. zu erweitern (Lazarus 1999; Laux und Schütz 1996). Nimmt das Individuum wiederholt erfolgreiche Bewältigungsprozesse wahr, wird die interne Kontrollüberzeugung gestärkt, wiederholte Misserfolge verringern sie (Seligman's Konzept der „erlernten Hilflosigkeit“). Anhand der angeführten Konzepte werden im Weiteren folgende Fragestellungen bearbeitet:

- Inwieweit gibt es zwischen den untersuchten Gruppen Unterschiede hinsichtlich der wahrgenommenen Selbstbestimmtheit? Es kann angenommen werden, dass die unterschiedlichen Lebensbiographien und Lebenssituationen Unterschiede in der Wahrnehmung von Handlungsspielräumen und damit im Ausmaß der wahrgenommenen Selbstbestimmtheit bewirken.
- Unterscheidet sich die Selbstwahrnehmung von Handlungsspielräumen von der Fremdwahrnehmung? Dieser Frage liegt die Annahme zugrunde, dass die Einschätzung der Möglichkeiten zu selbstbestimmtem Handeln durch das Individuum nach oben korrigiert wird, um kognitive Dissonanz zu verringern, d.h. es schreibt seinem Handeln größere Selbstbestimmtheit zu als tatsächlich vorhanden, um die Diskrepanz zwischen idealer und realer Lebenssituation zu verringern und damit negative Emotionen zu vermeiden.
- Welche Bereiche eröffnen aus der Sicht der qualitativ befragten Personen Möglichkeiten zu selbstbestimmten Veränderungen in der zukünftigen Lebenssituation? Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen in diesem Zusammenhang Veränderungen hinsichtlich der beruflichen Situation und der Mobilität.
- Haben demographische Merkmale Einfluss auf die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zu selbstbestimmtem Handeln?
- Welche Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und Einstellungen und dem Ausmaß an wahrgenommener Selbstbestimmtheit lassen sich feststellen?

Gruppenunterschiede in der subjektiven Einschätzung der Selbstbestimmtheit der Lebensform

- Subjektive Einschätzung der Selbstbestimmtheit der Lebensform
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 in größerem Umfang als fremdbestimmt fühlen (vgl. Tab. 6.4.7).

Tabelle 6.4.7: Subjektive Einschätzung der Selbstbestimmtheit nach Gruppenzugehörigkeit (in Prozent)

Einfluss ist					kein Einfluss 5
	sehr hoch 1	2	3	4	
Gruppenzugehörigkeit					
Nicht-Mobile	23	38	23	8	8
Rejectors	27	40	27	7	-
Umzugsmobile	7	56	22	7	7
Ferpendler	9	38	29	9	15
Varimobile	6	33	33	17	11
Shuttles	8	31	29	26	6
Fernbeziehungen	25	25	50	-	-
Gesamt	13	38	30	12	7

Quelle: Qualitative Befragung, N=158

Bemerkenswert ist auch der hohe Prozentsatz (15%) der Ferpendler, die meinen, sie hätten keinerlei Einfluss auf ihre Lebensgestaltung. Dagegen ist ein Großteil der Rejectors (67%) der Meinung, die Gestaltung des eigenen Lebens läge (weitgehend) in ihrer Hand. Ähnlich optimistisch unter den Mobilen sind nur die LATs. Vergleicht man die einzelnen Gruppen untereinander, werden Unterschiede nicht signifikant. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass die Gruppenzugehörigkeit keinen wesentlichen Einfluss auf die vom Einzelnen wahrgenommene Selbstbestimmtheit ausübt. Es zeigt sich jedoch eine Tendenz dahingehend, dass die aktuell nicht Mobilen (Nicht-Mobile, Rejectors, Umzugsmobile) ihren Einfluss auf die eigene Lebenssituation höher einschätzen

als die aktuell mobilen Gruppen (Fernpendler, Varimobile, Shuttles). Eine Sonderstellung haben die Paare ohne gemeinsamen Haushalt (Fernbeziehungen). Sie schätzen ihre Möglichkeiten der Einflussnahme relativ hoch ein. Um zu prüfen, ob es bedeutende Unterschiede zwischen einzelnen Gruppen gibt, wurden paarweise Mittelwertvergleiche durchgeführt. Auch hier ergaben sich nur schwach signifikante Unterschiede hinsichtlich der Einschätzung der Einflussmöglichkeiten auf die Lebenssituation. Der Mittelwertvergleich zwischen den aktuell nicht-mobilen Gruppen (Mittelwert = 2.38) und den aktuell mobilen Gruppen (Mittelwert = 2.78) bestätigt jedoch die bereits angesprochene Tendenz, dass aktuell nicht-mobile Gruppen ihren Einfluss auf die eigene Lebensgestaltung höher einschätzen als die aktuell mobilen Gruppen (Mittelwertvergleich: sig. = .027).

- Einschätzung der Selbstbestimmtheit durch Dritte (Fremdeinschätzung) Um zu prüfen, inwieweit die Selbsteinschätzung von dem Bemühen der befragten Frauen und Männer beeinflusst wird, kognitive Dissonanz (Festinger 1968; Harmon-Jones 1999) zu vermeiden, wurde eine Einschätzung der Selbstbestimmtheit im Rahmen der Auswertung anhand der gesamten Interviewtexte auf einer dreistufigen Skala (die Lebenssituation ist in hohem Maße selbstbestimmt, sowohl selbst- als auch fremdbestimmt, von außen bestimmt) vorgenommen. Nachstehende Tabelle zeigt die Verteilung des Ausmaßes an Selbstbestimmtheit, wie sie die Fremdeinschätzung ergeben hat. Deutlich wird die Verschiebung in Richtung geringerer Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die eigene Lebenssituation, vor allem von hoher zu mittlerer Selbstbestimmtheit. Abweichend von diesem Trend sind die Varimobilen nach der Fremdeinschätzung weniger von außen bestimmt, als sie sich selbst wahrnehmen.

Etwa 40% aller Befragten sind danach in der Lage, ihre beruflichen und privaten Lebensumstände weitgehend nach eigenen Vorstellungen zu gestalten, ebenso viele haben größere Gestaltungsspielräume, müssen ihr Leben aber auch auf vorgegebene strukturelle Rahmenbedingungen einrichten und 20% befinden sich in einer Situation, die weitgehend von außen bestimmt ist und in der individuelle Gestaltungsmöglichkeiten insgesamt gering sind (vgl. Tab. 6.4.8).

Tabelle 6.4.8: Fremdeinschätzung der Selbstbestimmtheit (in Prozent)

Gruppenzugehörigkeit	Hohe Selbstbestimmtheit	Sowohl selbst- als auch fremdbestimmt	Von außen bestimmt
Nicht-mobile	54	31	15
Rejectors	43	43	14
Umzugsmobile	39	48	13
Fernpendler	41	32	26
Varimobile	41	47	12
Shuttles	37	32	32
Fernbeziehungen	43	50	7
Gesamt	41	39	20

Quelle: Qualitative Befragung, N=153

Auch in der Fremdeinschätzung unterscheiden sich die Gruppen hinsichtlich des Ausmaßes ihrer Selbstbestimmtheit nicht signifikant voneinander und die Mittelwerte von aktuell Nicht-Mobilen und Mobilen gleichen sich an. Die Tendenz, wonach Nicht-Mobile die Möglichkeit zur Selbstbestimmung ihrer Lebenssituation höher einschätzen als Mobile, bleibt jedoch bestehen.

Erwünschte und mögliche Veränderungen der Lebenssituation als Indikator der Selbstbestimmtheit

Anhand der qualitativen Auswertungen wird jetzt der Frage nachgegangen, inwieweit die Bereiche, in denen Veränderungen gewünscht bzw. als möglich erachtet werden, nach Gruppenzugehörigkeit variieren. Möglicherweise lassen sich neben Unterschieden auch Gemeinsamkeiten feststellen, welche die geringen Gruppenunterschiede hinsichtlich des Grades an Selbstbestimmtheit erklären. In die Analyse wurden die Fernpendler, Shuttles, Varimobilen und als Vergleichsgruppe die Nicht-Mobilen einbezogen. Die Darstellung der Ergebnisse folgt dem Grad an Selbstbestimmtheit, der den einzelnen Personen durch Fremdeinschätzung zugewiesen wurde. Dabei sollen die Extremgruppen „hohe Selbstbestimmtheit“ und „von außen bestimmt“ verglichen werden.

- **Personen mit hoher Selbstbestimmtheit**

Von den *Fernpendlern*, die einen hohen Grad an Selbstbestimmtheit aufweisen, berichtet die überwiegende Mehrheit, mit ihrer Arbeitssituation zufrieden zu sein. Vor allem wird das hohe Maß an Gestaltungsfreiheit hinsichtlich der Arbeitstätigkeit und die Möglichkeit zur beruflichen Entwicklung betont. Einige sind der Überzeugung, dass es ihnen in absehbarer Zeit möglich sei, das Fernpendeln zu beenden, sei es durch einen Arbeitsplatzwechsel und/oder durch einen Umzug. Manche

unternahmen bereits aktive Schritte in diese Richtung oder planen sie und sind der Überzeugung, dass ihre Bemühungen in absehbarer Zeit Erfolg haben werden. Veränderungsmöglichkeiten berichten die Fernpendler auch hinsichtlich der Gestaltung der Mobilität. So konnten manche eine Verkürzung der Arbeitswoche durch Arbeitszeitreduzierung oder Heimarbeit mit dem Arbeitgeber vereinbaren.

„Int: Von welchen Bedingungen hängt es ab, dass es dann tatsächlich so wird, wie Sie sich das vorstellen?“

Pbd: Das hängt so ein bisschen auch davon ab, wie das von der Gesellschaft, so etwas wie Telearbeit, auch akzeptiert wird. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass das nicht unbedingt auch als eine Möglichkeit gesehen wird. Das war vielleicht auch ein Punkt bei dem Wechsel nach Bonn, weil ich in der ersten Organisationsabteilung, in der ich tätig war, gesehen habe, dass es da mit Sicherheit gar keine Möglichkeiten gäbe, so etwas wie Telearbeit mal zu erreichen, weil das ganz klar von meinen Vorgesetzten abgelehnt wurde. Und in Bonn habe ich dann den Eindruck gehabt, deshalb habe ich den Wechsel auch gemacht, dass man der Sache durchaus positiv gegenübersteht, dass man das mal ausprobieren würde. Das war schon ganz wichtig. Ich finde es schon ganz wichtig, dass man da eine eigene disponible Zeit bekommt, dass man selbst seine Arbeitszeit auch disponieren kann. Dass man da seinen eigenen Verantwortungsbereich hat, der nicht so stark vorgegeben wird.“ (Fernpendler, 258, 739ff.)

Ein hohes Maß an Gestaltungsmöglichkeiten in den Bereichen berufliche Situation, Mobilität und Ausgestaltung der Mobilität berichten auch die *Shuttles* mit hoher Selbstbestimmtheit. Sie unterscheiden sich dadurch von den Fernpendlern, dass sie eher die Möglichkeit sehen, das Pendeln durch einen Arbeitsplatzwechsel zu beenden. Häufiger als die Fernpendler sind die *Shuttles* im universitären Bereich oder als Lehrer beschäftigt. In beiden Fällen können sie sich das Pendeln durch Arbeit zu Hause erleichtern. Zudem ist es ihnen vielfach aufgrund ihres relativ hohen Einkommens und/oder der finanziellen Situation des Partners möglich, die Abwesenheit vom gemeinsamen Haushalt auf vier oder drei Tage zu beschränken sowie die Tage der Anwesenheit am Arbeitsort zu bestimmen. In einem Fall erschien das Wochenendpendeln sogar als Mittel zur Lösung von Partnerschaftsproblemen und ist jetzt die als ideal erachtete Lebensform.

„Pbd: Also die Gestaltung liegt schon sehr bei mir und meiner Partnerin. Ich hatte gerade gesagt, ich suche mir einen neuen Job. ... Wenn ich jetzt nicht dran wäre, mir einen neuen Job zu suchen, dann würde sie sich einen suchen. Einfach mal Zeit, dass

wir was Neues machen und es ist so abgestimmt, dass ich mir jetzt eigentlich was Neues suche. Wenn ich das nicht täte oder das zu lange dauert, dann würde sie das aktiv verfolgen. Wobei auch das gar nicht so wahnsinnig an den Standort gebunden wäre, man könnte sich auch Konstellationen wie Regensburg-München oder Nürnberg-München oder München-Augsburg vorstellen.

Int: Inwieweit spielen denn die äußeren Bedingungen eine Rolle? Also die Abhängigkeit von Jobangeboten oder würden Sie sagen, nein wenn ich einen Job suche, dann bekomme ich auch einen?

Pbd: Ganz soweit ist es nicht. ... Also man muss sich schon ein bisschen nach der Decke strecken. Die äußeren Bedingungen sind natürlich schon da. Aber ich denke in der jetzigen Situation fällt es mir schon deutlich leichter, eine berufliche Tätigkeit zu finden, als in manch' anderen Fällen vielleicht. Einfach auch aufgrund der Qualifikation und der Erfahrung. Ich habe es mit Sicherheit leichter als andere. Das ist schon ein Vorteil.“ (Shuttle, 449, 595ff.)

Der Vergleich der nicht-mobilen Personen mit den mobilen ergibt einen Unterschied dahingehend, dass für die hohe Selbstbestimmtheit der Nicht-Mobilen die Arbeitszufriedenheit und die Möglichkeit, eine 40-Stunden Woche einzuhalten, ausschlaggebend für die wahrgenommene Selbstbestimmtheit sind. Zusätzlich tritt die Unterstützung der eigenen Lebensgestaltung bzw. -planung durch die Familie bzw. den Partner stärker in den Vordergrund.

- Von außen bestimmt

Die Zuordnung der *Fernpendler* und *Shuttles* zur Gruppe der Personen mit niedriger Selbstbestimmtheit beruht vor allem darauf, dass ein Arbeitsplatzwechsel, der zur Beendigung der Mobilitätssituation führen könnte, nicht möglich erscheint. Zudem besteht aktuell für die Betroffenen keine Möglichkeit, die Mobilität durch Reduzierung der Arbeitszeit oder durch Heimarbeit selbstbestimmter zu gestalten. Ein Umzug an den Arbeitsort kommt wegen Hausbesitz oder der Weigerung der Familie umzuziehen, vor allem bei den Fernpendlern, ebenfalls nicht in Betracht. Bei den Shuttles wird ein Umzug dagegen weniger durch die Wohnsituation als vielmehr durch die berufliche Situation des Partners oder der Partnerin verhindert.

„Int: Planen Sie schon konkret, ihre jetzige Situation zu ändern?

Pbd: Was heißt planen, ich kann nichts planen. Ich kann nur versuchen, mich zu bewerben auf andere Stellen. Wie gesagt, die Situation ist einfach schwierig. Es ist der Preis, den man für so ei-

nen speziellen Beruf zahlen muss, der aber wiederum den Vorteil hat, dass er überdurchschnittlich interessant sein kann. Wobei das natürlich auch eine subjektive Frage ist.

Int: Also bei Ihnen hängt es davon ab, ob sie eine Stelle in einer anderen Stadt bekommen könnten, wenn sich da was tut, sind Sie dann weg?

Pbd: Ja, auf jeden Fall.“ (Shuttle, 409, 613ff.)

Bei den Varimobilen bewirkt vor allem eine geringe Vorhersehbarkeit des Arbeitseinsatzes und/oder des Arbeitsortes das Gefühl, fremdbestimmt zu sein. Diese Arbeitssituation ist zudem kaum beeinflussbar, da sie vielfach berufsspezifisch ist. Wenn überhaupt, sind nur kleine Korrekturen möglich, die meist bereits ausgeschöpft sind.

„Int: Wenn ich sie jetzt richtig verstanden habe, dann wäre es für sie am passendsten, wenn sie so leben könnten, dass zwar schon noch berufliche Mobilität da ist, aber diese viel regelmäßiger über das Jahr verteilt ist? Also dass bestimmte Abstimmungen besser möglich wären und alles ein bisschen planbarer wird. Von welchen Bedingungen hängt das ab, dass das auch so wird, wie sie sich das vorstellen?

Pbd: Das ist eigentlich fast unmöglich, dass das überhaupt eintreten kann. Es hängt vom Angebot ab an Arbeit, davon, wie etabliert ich bin in diesem Metier, also dass ich quasi, wenn ich alle Angebote bekommen würde, die hier vorhanden wären, dann könnte ich mir die aussuchen, die mir passen und ich könnte das dann auch dementsprechend verteilen. Da ich aber leider nicht alle Angebote bekomme, sondern nur ein paar davon, muss ich halt mehr oder weniger die nehmen, die ich bekomme.

Int: Inwieweit liegt die zukünftige Gestaltung dann in ihrer Hand?

Pbd: Eigentlich gar nicht. Das einzige, was in meiner Hand liegt, ist komplett alles zu ändern. Was ich aber nicht will, wie ich es schon gesagt habe.“ (Varimobiler, 337, 533ff.)

Die Nicht-Mobilen mit geringer Selbstbestimmtheit beklagen ihre langen, weit über die Regelarbeitszeit hinausgehenden Arbeitszeiten. Sie sehen keine Möglichkeit, diese zu reduzieren, da der Arbeitsanfall dies nicht zulässt. Andere sind mit ihrer Arbeitssituation unzufrieden, glauben aber ihre berufliche Situation wegen der Arbeitsmarktlage nicht verändern zu können. Ein Umzug oder das Pendeln stellt für die Nicht-Mobilen keine wünschenswerte Alternative dar.

„Pbd: Ja, die berufliche Situation soll nicht so auf das Privatleben übergreifen und zur Belastung werden, so dass man das Privatleben nicht mehr genießen kann, was übrig bleibt. Das möchte ich

auf jeden Fall verändern. ... Natürlich könnte ich mir eine Erleichterung dadurch schaffen, dass ich einfach mit den Stunden herunter gehe. Das wäre natürlich das einfachste. Das kam nur für mich bis jetzt nicht in Betracht, weil es finanziell nicht ging. ... Der Chef setzt schon recht viele Erwartungen in mich und übt Druck aus, natürlich um der Schule etwas Gutes zu tun und damit sich selbst. Und es ist schwer dem auszuweichen. Insofern ist es auch schwer, diese Vorstellungen umzusetzen, die ich angesprochen habe, denn alles, was die Schule groß rausbringt, ist plakativ und alles was plakativ ist, bringt sehr viel an Arbeit mit sich. Und das würde ich eigentlich eher gerne abbauen.“ (Nicht-Mobile, 86, 672ff.)

Die Analyse verdeutlicht, dass sich die Bereiche, die für die Eigen- und für die Fremdeinschätzung maßgeblich waren, bei den mobilen Gruppen nur geringfügig unterscheiden. Bei Mobilien und Nicht-Mobilien haben die Zufriedenheit mit der Arbeitssituation, die Möglichkeit, diese wenn nötig zu verändern und die Arbeitszeit wesentlichen Einfluss auf das Ausmaß, in dem der einzelne glaubt, seine Lebenssituation und Lebensplanung selbst bestimmen zu können. Diese Übereinstimmungen sind eine mögliche Erklärung für das Fehlen gruppenspezifischer Unterschiede sowohl in der Eigeneinschätzung als auch in der Fremdeinschätzung der Selbstbestimmtheit.

Demographische Merkmale als Bedingungen für die Einschätzung der Selbstbestimmtheit

Um zu klären, inwieweit demographische Merkmale Unterschiede hinsichtlich der wahrgenommenen Möglichkeit zur Selbstbestimmtheit der Lebenssituation bewirken, wurde der Einfluss der Merkmale Geschlecht, Alter, Schul- und Berufsabschluss, Familienstand, Anzahl und Alter der Kinder im Haushalt sowie persönliches Einkommen überprüft. Nur zwei dieser Merkmale, der Berufsabschluss und das Alter der befragten Personen, haben einen gewissen Einfluss auf die Selbstbestimmtheit. Tendenziell ist die Selbstbestimmtheit umso höher, je höher die berufliche Qualifikation ist. Eine Erklärung dafür könnte sein, dass höher qualifizierte eher die Möglichkeit haben, sowohl ihre Arbeitssituation als auch Art und Umfang der Mobilität selbstbestimmt zu gestalten. Größerer Einfluss als der beruflichen Qualifikation kann dem Alter der interviewten Frauen und Männer zugeschrieben werden. In der Altersgruppe der 22- bis 29-Jährigen ist die subjektiv wahrgenommene Möglichkeit zur selbstbestimmten Lebensplanung vergleichsweise gering ausgeprägt. 40% schätzen sie als (sehr) hoch ein, 13% halten keine Einflussnahme für möglich. In der Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen meinen 57%

(sehr) hohen Einfluss zu haben und keine Person in dieser Altersgruppe glaubt, dass kein Einfluss möglich sei. In der Altersgruppe der 40- bis 49-Jährigen ist die wahrgenommene Selbstbestimmtheit wieder geringer. 40% meinen ihr Einfluss sei (sehr) hoch und 18% sehen keine Möglichkeit zur Einflussnahme. In der Altersgruppe der 50- bis 63-Jährigen ist der Anteil derjenigen, die sich (sehr) hohen Einfluss zuschreiben, hoch (56%) und der Anteil derer, die keinen Einfluss für möglich halten, liegt bei nur 9%. Möglicherweise müssen im Alter zwischen 40 und 49 Jahren manche Lebenspläne aufgegeben werden und die Optionen für „Neuanfänge“ verringern sich. In der ältesten Altersgruppe scheinen dagegen berufliche Mobilitätsanforderungen und (weitere) berufliche Karriereoptionen keine so überragende Rolle mehr zu spielen – Gelegenheit, die Lebensumstände bedürfnisgerechter zu gestalten; zudem dürften arbeitsrechtliche Absicherungen die Position der Beschäftigten insgesamt vorhersehbarer machen.

Anders als vermutet hat weder das persönliche Einkommen noch die Zahl und/oder das Alter der Kinder im Haushalt Einfluss auf die wahrgenommenen Möglichkeiten zur Selbstbestimmtheit. Dies gilt für Männer und Frauen gleichermaßen.

Einstellungen und Persönlichkeitsmerkmale und wahrgenommene Selbstbestimmtheit

In der quantitativen Erhebung wurden Wertvorstellungen und Persönlichkeitsmerkmale erhoben, von denen angenommen werden kann, dass sie die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Selbstbestimmtheit beeinflussen. Sowohl die Wertvorstellungen als auch die Persönlichkeitsmerkmale wurden hinsichtlich ihres Einflusses auf die Selbstbestimmtheit (Fremdeinschätzung) überprüft (Regression, korr. $r^2 = .10$). Als Ergebnis ist festzuhalten, dass Personen um so geringere Selbstbestimmtheit aufweisen, je schlechter sie Unsicherheiten in ihrem Leben ertragen können (Beta = $-.16$) und je stärker sie sich selbst als korrekten Menschen beschreiben (Beta = $-.17$). Je wünschenswerter ein Leben nach religiösen Prinzipien für eine Person ist (Beta = $.18$) und/oder je höher der Wert „Selbstverwirklichung“ (Beta = $.18$) eingeschätzt wird, desto höher ist der subjektiv wahrgenommene Einfluss auf die eigene Lebenssituation. Obwohl ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Selbstbestimmtheit und den genannten Wertvorstellungen und Persönlichkeitsmerkmalen vorhanden ist, erklären diese nur einen kleinen Teil der Gesamtvarianz.

Aktive Lebensgestaltung und ihre Begrenzungen

Insgesamt schätzen die befragten Personen ihren Einfluss auf die eigene Lebensgestaltung eher hoch ein. Dabei werden die Grenzen dieses Einflusses durchaus realistisch gesehen. Zwar unterscheiden sich Selbsteinschätzung und Fremdeinschätzung hinsichtlich des Ausmaßes an Selbstbestimmtheit signifikant voneinander, die Verschiebungen sind jedoch nicht so gravierend, dass von gegensätzlichen Einschätzungen gesprochen werden kann. Da der Selbstbestimmtheit in unserer Gesellschaft ein hoher Wert beigemessen wird, ist die höhere Möglichkeit zur Selbstbestimmtheit, die sich in der Selbsteinschätzung zeigt, eher auf ein Antwortverhalten zurückzuführen, das der sozialen Erwünschtheit folgt als auf das Bemühen, kognitive Dissonanz zu verringern. Wie die qualitativen Analysen deutlich machen, können die interviewten Personen die Möglichkeiten zur Selbstbestimmung in unterschiedlichen Bereichen benennen und ihre Einschätzung nachvollziehbar begründen.

Anders als zunächst erwartet unterscheiden sich die Befragten weder in der Selbst- noch in der Fremdeinschätzung wesentlich nach ihrer Gruppenzugehörigkeit. Lediglich bei der Selbsteinschätzung ist ein bedeutender Unterschied zwischen den nicht-mobilen und den mobilen Gruppen festzustellen. Dagegen werden Unterschiede in den Bereichen deutlich, die Einfluss auf die subjektiv wahrgenommene Selbstbestimmtheit haben. So folgt die Einschätzung der Möglichkeit zu selbstbestimmtem Handeln bei den *mobilen* Gruppen den wahrgenommenen Möglichkeiten, die Arbeitssituation und/oder die Mobilität selbstbestimmt zu gestalten. Je höher diese Möglichkeiten eingeschätzt werden, desto eher wird angegeben, das Leben selbstbestimmt gestalten zu können. Dabei werden Alternativen wie Arbeitslosigkeit zu riskieren oder Wohneigentum zu veräußern nur selten in die Einschätzung des Ausmaßes an Selbstbestimmtheit einbezogen. Für die *nicht-mobilen* Gruppen sind vor allem die Arbeitszeiten für die Einschätzung der Selbstbestimmtheit maßgeblich. Sie schätzen diese um so geringer ein, je weniger es ihnen möglich ist, die überwiegend sehr hohen Arbeitszeiten und die Arbeit am Wochenende zu reduzieren. Zusätzlich tritt die Unterstützung durch den Partner bzw. die Familie stärker in den Vordergrund. Fühlen sich die aktuell Nicht-Mobilen von dieser Seite unterstützt, sehen sie größere Möglichkeiten zur selbstbestimmten Lebensgestaltung als wenn dies nicht der Fall ist.

Bemerkenswert ist, dass demographische Merkmale nur geringen Einfluss auf die Einschätzung der Selbstbestimmtheit haben, was sowohl für Männer als auch für Frauen gilt. Zumindest bei den mobilen Frauen wäre zu erwarten gewesen, dass das Vorhandensein von Kindern und

deren Alter die Selbstbestimmtheit beeinflussen, zumal Kinder in anderen Zusammenhängen, z.B. bzgl. der Erwerbsbeteiligung, großen Einfluss ausüben. Dass auch Werthaltungen und Persönlichkeitsvariablen die wahrgenommene Selbstbestimmtheit nur zu einem kleinen Teil bestimmen, ist ebenfalls auffallend. Es scheint, dass die aktuelle Lebenssituation, vor allem die Arbeitssituation und die in diesem Rahmen wahrgenommenen Möglichkeiten und Grenzen, diese zu gestalten, die subjektive Einschätzung der Selbstbestimmtheit stärker beeinflussen als demographische Merkmale oder Werthaltungen und Persönlichkeitsmerkmale. Die insgesamt relativ hohe Einschätzung der Möglichkeiten zu selbstbestimmtem Handeln verweist darauf, dass sich die interviewten Männer und Frauen als aktiv Handelnde begreifen, sich aber den oftmals berufsbedingt eng gezogenen Grenzen ihrer Handlungsspielräume bewusst sind.

6.5 Gestaltung des beruflichen und privaten Alltags mobiler Lebensformen

In diesem Kapitel wird untersucht, ob es typische Muster und Rhythmen der Lebensführung mobiler Menschen gibt und wodurch sie gegebenenfalls charakterisiert sind. Auch soll geklärt werden, ob sich die Lebensführung mobiler und nicht mobiler Berufstätiger unterscheiden oder ob eine andere als die Typisierung nach der Mobilitätsform Unterschiede hinsichtlich der Ausgestaltung der Lebensführung zutreffender beschreiben kann. Dahinter steht die Frage, inwieweit die identifizierten Muster der Lebensführung den jeweils gegebenen Kontextbedingungen und Merkmalen der sozialen Lage entsprechen bzw. von diesen unabhängig sind (Lüdtke 1995, 16). Als Richtlinie für die Bearbeitung dieser Fragestellung kann das Konzept der Lebensstile herangezogen werden. Es ermöglicht die Identifizierung typischer Vermittlungen zwischen individuellem Handeln einerseits und strukturellen Bedingungen einschließlich der sozialen Lage andererseits (Spellerberg 1996). Im Rahmen des partnerschaftlichen und/oder familialen Zusammenlebens stellt die Lebensführung oder der Haushaltsstil (Lüdtke 1995), wie er im Verhalten der Partner bzw. der Familienmitglieder zum Ausdruck kommt, das Ergebnis von Anpassungsleistungen, Austausch-, Aushandlungsprozessen und Kompromissen zwischen den Partnern bzw. den Familienmitgliedern dar.

Lebensstile werden durch verschiedene individuell gestaltbare Komponenten des privaten Alltags repräsentiert. Dabei drückt sich der Lebensstil einer Person in denjenigen Bereichen am deutlichsten aus, die

den größten Gestaltungsspielraum beinhalten. Daraus ergibt sich die Nähe der Lebensstilforschung zur Freizeitwissenschaft, denn die charakteristischen Situations- und Erlebnisqualitäten des Freizeitverhaltens, wie Entfaltungsspielraum persönlicher Präferenzen, expressive Handlungsorientierungen und eine nicht auf bestimmte Rollen festgelegte Beteiligung der Person an Freizeitaktivitäten, bilden im Wechselspiel mit strukturellen Zwängen und Ressourcen auch die aktiven Grundlagen der Lebensstilgestaltung (Lüdtke 1995).

Ein weiterer Bereich des privaten Alltags, der zunehmend gestaltbar wird bzw. gestaltet werden muss, ist die Verteilung von Aufgaben der Haushaltsführung und der Kinderbetreuung zwischen Partnern und gegebenenfalls weiteren Personen. Auch wenn ökonomische Zwänge und geschlechtsspezifische Aufgabenzuschreibungen immer noch wirksam sind, bewirkte die zunehmende Bedeutung, die Frauen ihrer Bildung und ihrer beruflichen Entwicklung beimessen, einen Gestaltungsdruck für Frauen und Männer in diesem Bereich. Damit kann die Aufgabenverteilung, wenn auch nicht in gleichem Maße wie die Freizeitgestaltung, als Ausdruck eines spezifischen Lebensstils gewertet werden. Dies umso eher, als die Grenze zwischen Freizeit, d.h. Zeit, die dem Individuum für selbstgewählte Aktivitäten zur freien Verfügung steht und der Zeit, die benötigt wird, um den partnerschaftlichen und/oder familialen Anforderungen gerecht zu werden, fließend ist. Damit unterliegt die Zuordnung von Aktivitäten zur Freizeit einerseits und zu notwendigen familialen Aufgaben andererseits teilweise der individuellen Interpretation.

Eingeschränkt werden die Gestaltungsmöglichkeiten in den Bereichen „Freizeit“ und „Verteilung familialer Aufgaben“ durch weitgehend fremdbestimmte Zeiträume, wie sie z.B. durch die Erwerbsbeteiligung, durch Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen oder Ladenschlusszeiten gegeben sind. Der fremdbestimmte Zeitraum ist bei räumlich mobilen Personen durch den Arbeitsweg ausgedehnt. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass ihnen im Vergleich zu nicht mobilen Erwerbstätigen weniger Spielraum für die Organisation familialer Aufgaben und die Freizeitgestaltung zur Verfügung steht. Da beide Bereiche bedeutende Komponenten der Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft sind, kann sich die geringere Verfügbarkeit von selbstbestimmter Zeit negativ auf die familialen Beziehungen auswirken.

Anzunehmen ist zudem, dass auch strukturelle Bedingungen, wie die Haushaltsstruktur, das Alter der Familienmitglieder und das Geschlecht sowie Merkmale der sozialen Lage, wie z.B. ökonomische Ressourcen und Berufsstatus bei beruflich mobilen Personen größeren Einfluss auf die Gestaltung der Lebensführung nehmen als bei nicht mobilen.

Die Analyse zur Lebensführung bezieht sich auf 180 mobile Personen, die sowohl in die quantitative als auch in die qualitative Erhebung eingingen. Zusätzlich wurden die Partner von mobilen Personen der Gruppen Varimobile, Shuttles und Fernbeziehungen einbezogen, bei denen aktuell Kinder unter zehn Jahren im Haushalt leben. Im Mittelpunkt der weiteren Betrachtungen stehen folgende Fragestellungen:

- Welche Gestaltungen des Arbeitslebens bestimmen die Berufstätigkeit der Befragten, in welchem Ausmaß können sie diese beeinflussen und inwieweit nehmen die Arbeitgeber auf die besondere Anforderung „räumliche Mobilität“ Rücksicht?

Diese Fragestellung bezieht sich auf alle Gruppen, wobei ein Vergleich zwischen mobilen und nicht mobilen Gruppen hinsichtlich des Umfangs und der Gestaltbarkeit der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit durchgeführt wird. In Zusammenhang mit der zeitlichen Arbeitsorganisation der Zielpersonen und ihrer Partner (Arbeitszeitlege, Anzahl der Arbeitsstunden einschließlich der Arbeit nach der regulären täglichen Arbeitszeit) wird erfasst, welches Modell der Verteilung familialer Aufgaben Mobile während des Getrenntseins praktizieren (Varimobile, Shuttles, Fernbeziehungen), wie die Zielpersonen in dieser Zeit ihre Freizeit gestalten und in welcher Weise sie Kontakt zum Partner sowie gegebenenfalls zu ihren Kindern gestalten. Als Vergleichsgruppe werden die mobile Gruppe „Fernpendler“ und die nicht mobile Gruppe „Ortsfeste“ in die Analyse einbezogen. Die Einbeziehung der Fernpendler als Vergleichsgruppe erfolgt unter der Annahme, dass sie sich unter der Woche wegen der zeitlichen Belastung durch den langen Arbeitsweg nur geringfügig an familialen Aufgaben beteiligen und ihre Freizeit eher zur Erholung als zu aufwendigen Freizeitaktivitäten nützen. Falls dies zutrifft, sind sie den Gruppen, in denen ein Partner arbeitsbedingt längere Zeit von der Familie getrennt ist, vergleichbar.

- Als Komponenten der Lebensführung und der Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft erlangen die Aufgabenteilung und die Freizeitgestaltung in den mit dem Partner bzw. der Familie gemeinsam verbrachten Zeiten ihre volle Bedeutung. Dies ist für die mobilen Befragten vor allem an den Wochenenden der Fall. Aber auch für nicht mobile Personen ist das Wochenende die Zeit, in der die größten Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich der Lebensführung gegeben sind. Wie die gemeinsame Zeit gestaltet wird, wie sie gelagert ist und welchen Umfang sie einnimmt, wird ebenfalls im Weiteren thematisiert. Für die Verteilung familialer Aufgaben und die Freizeitgestaltung sind das Haushaltseinkommen, die Erwerbsbeteiligung des Partners, die Anzahl und das Alter der Kinder im Haushalt, das Alter der mobilen Person und ihr Berufsstatus als strukturelle Bedingungen und Komponenten der so-

zialen Lage von besonderer Bedeutung. Ihr Einfluss wird im Rahmen der Analyse kontrolliert.

6.5.1 Zeitliche Gestaltung der Erwerbstätigkeit mobiler und nicht mobiler Personen

Im Folgenden soll zunächst der Frage nachgegangen werden, welchen zeitlichen Anteil die Erwerbstätigkeit, also die weitgehend fremdbestimmte Zeit im Leben der Befragten einnimmt und wie sie über die Woche hinweg verteilt ist. Schlagworte wie „Flexibilisierung der Arbeitszeit“ oder „familienfreundliche Arbeitszeiten“ verweisen auf die Gestaltbarkeit von Umfang und Lage der Arbeitszeit. Auch wenn dabei den betrieblichen Erfordernissen meist Vorrang vor privaten bzw. familialen Belangen der Arbeitnehmer gegeben wird, konnte doch manches erreicht werden, das beiden Seiten zugute kommt, so z.B. die gleitende Arbeitszeit, die Möglichkeit, in unterschiedlichem Ausmaß Teilzeit zu arbeiten oder einen Teil der Arbeitszeit zu Hause zu leisten. Damit ist auch für Arbeitnehmer ein gewisser Spielraum zur individuellen Gestaltung ihrer Arbeitszeit gegeben. Es stellt sich die Frage, inwieweit beruflich mobile und nicht mobile Personen eventuell gegebene Möglichkeiten zur Arbeitszeitgestaltung nützen bzw. nützen können.

6.5.1.1 Der Arbeitsweg mobiler Zielpersonen – „Arbeit“ oder „Freizeit“?

Täglich Mobile – Fernpendler

Die Möglichkeiten, Arbeitszeit zu flexibilisieren, sind für beruflich Mobile durch den Arbeitsweg eingeschränkt. Dies trifft hinsichtlich der täglichen Arbeitszeit vor allem auf Fernpendler zu. Denn nach unserer Definition sind *Fernpendler* dadurch gekennzeichnet, dass sie einfach mindestens eine Stunde für den Weg zur Arbeitsstelle benötigen. Ihre Arbeitszeit erhöht sich damit wesentlich durch die Zeit, die sie für den Arbeitsweg benötigen. Wochenendpendler wie die Shuttles, die meisten Varimobilen und die Fernbeziehungen, sofern letztere nicht am gleichen Ort wie ihre Partner leben, müssen die Verkürzung ihres Wochenendes hinnehmen.

Von den aktuell am Wohnort erwerbstätigen Gruppen der Ortsfesten, Rejectors und Umzugsmobilen, die auf die Frage nach der Dauer des Arbeitsweges antworteten, benötigt die überwiegende Mehrheit (72%) bis zu 30 Minuten und 28% über 30 Minuten bis zu einer knappen Stunde für eine Wegstrecke. Bei den Fernpendlern sind 87% zwischen 60 und 90 Minuten und 13% bis zu zwei Stunden zur Arbeitsstelle un-

terwegs. Für sie bedeutet dies eine tägliche Verlängerung der erwerbsgebundenen Zeit um mindestens zwei bis zu vier Stunden und mehr.

Von den 33 Fernpendlern, die im Interview Angaben zu den von ihnen benutzten Verkehrsmitteln machten, fahren 16 mit dem eigenen Auto zur Arbeit, neun mit dem Zug und sieben kombinieren die Verkehrsmittel Auto und Zug. In einigen Fällen muss am Arbeitsort zusätzlich die U-Bahn oder ein Bus benutzt werden. Sowohl für die Benutzung des Autos als auch der öffentlichen Verkehrsmittel werden Vor- und Nachteile gesehen. Nach Meinung der Autofahrer ist das Auto bequemer, schneller und bietet Unabhängigkeit von vorgegebenen Fahrplänen, was vor allem für diejenigen von Bedeutung ist, die Termine wahrnehmen und/oder an Besprechungen teilnehmen müssen, die länger als vorgesehen dauern können. Die Notwendigkeit, einen bestimmten Zug erreichen zu müssen, käme einer Störung des Arbeitsablaufs gleich. Einigen macht das Autofahren an sich Freude.

Als Vorteil der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird die Möglichkeit genannt, während der Fahrt noch etwas auszuruhen, in Ruhe Zeitung zu lesen und sich mit den Mitreisenden zu unterhalten.

Wenn ich pendele, dann ist das so, dass ich dann in der Regel gegen 5.40 Uhr aufstehe und versuche, den Zug um 6.14 Uhr zu bekommen, ich muss dann noch etwa 15 Minuten mit dem Auto zum Bahnhof fahren. Dann steige ich um 6.14 Uhr in den Zug ein. Weil es für mich noch sehr früh am Tag ist, fahre ich gerne mit dem Zug, weil ich dann meinen Sitz schön nach hinten klappen und noch ein bisschen dösen kann ... dann steige ich in die U-Bahn um und die Zeit, die ich in Bonn arbeite, habe ich so durchorganisiert, dass dann sehr viele Besprechungen sind. (Fernpendler, 258, 240ff.)

Sowohl die Autofahrer als auch die Zugfahrer meinen, ein für sie wichtiger Vorteil des Fernpendelns sei, dass die Hinfahrt Zeit gebe, sich gedanklich auf die Arbeit einzustellen und die relativ lange Heimfahrt es erleichtere, Abstand vom beruflichen Alltag zu gewinnen und sich auf den Partner und die Familie einzustellen. Für diejenigen, die unterschiedliche Verkehrsmittel kombinieren oder kombinieren müssen, fallen vielfach sowohl die Vorteile der Autobenutzung als auch die der Zugfahrt weg, da die einzelnen Etappen der Fahrt zu kurz sind, um sich wirklich entspannen zu können. Als Nachteil der öffentlichen Verkehrsmitteln wird gesehen, dass Zugverspätungen nicht selten vorkommen oder die Anschlüsse nicht passen und Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Schlechte Witterung und hohes Verkehrsaufkommen

können Hin- und Heimfahrt für die Autofahrer zur Belastung werden lassen. Das nachfolgende Beispiel verdeutlicht die Belastungen, die mit dem Fernpendeln verbunden sein können.

„Um 6.15 Uhr verlasse ich die Wohnung und fahre mit dem Auto eine viertel Stunde bis zum Bahnhof. Ich stelle mich dann ans Gleis und hoffe, dass der Zug möglichst bald kommt und nicht die Durchsage, hat leider 15 Minuten Verspätung. Denn wenn es draußen so kalt ist, ist das nicht so schön. Um 6.32 sitze ich dann im Zug, fahre eine halbe Stunde, kurz nach 7 Uhr bin ich dann am Hauptbahnhof, dann steige ich da aus und gehe zur U-Bahn, fahre dann zwei Stationen, also drei Minuten und bin ungefähr um 7.15 Uhr an der Bushaltestelle, warte drei Minuten bis vier Minuten auf den Bus und fahre mit dem noch zwei Minuten und bin dann ungefähr um 7.20 Uhr im Büro.“ (Fernpendler, 245, 371ff.)

Von den Fernpendlern arbeiten sieben drei oder vier Tage, 26 fünf Tage in der Woche und einer alle vier Wochen sechs Tage. Für die Mehrheit der Fernpendler ist das tagtägliche frühe Aufstehen ein Problem, das kaum vermieden werden kann, da eine spätere Abfahrt späteres Heimkommen bedingt und zudem die Gefahr in sich birgt, zu spät zur Arbeit zu kommen. Zwar besteht in den meisten Betrieben gleitende Arbeitszeit, dennoch versuchen die Fernpendler, ihre Arbeitszeiten denjenigen ihrer nicht mobilen Kollegen anzupassen. Sie wollen keine Sonderregelungen.

Offenbar wird der Arbeitsweg von den meisten Fernpendlern nicht zur Arbeitszeit gezählt, denn sie betrachten die Bewältigung des Mehraufwands an Zeit, Organisation und Anstrengung als ihre private Angelegenheit und erwarten weder von ihren Arbeitgebern noch von den Kollegen eine Sonderbehandlung. Sie bemühen sich im Gegenteil darum, Arbeitsabläufe, wie z.B. Besprechungen oder Termine durch ihre besondere Situation nicht zu stören.

Mobil am Wochenende – Shuttles, Fernbeziehungen und Varimobile

In noch höherem Maße gilt für Shuttles, Fernbeziehungen und Varimobile, dass sie unter der Woche wenig oder gar keine Möglichkeit haben, Zeit mit ihren Partnern bzw. Familien zu verbringen. In der Regel sind sie fünf Tage in der Woche von ihrem Partner oder ihrer Familie getrennt: Bei den Shuttles hat ein Viertel eine Arbeitswoche von drei oder von vier Tagen, bei den Fernbeziehungen sind es drei Personen, die vier Tage in der Woche arbeiten. Allerdings gibt es bei ihnen einige Paare, die am gleichen Ort in unterschiedlichen Haushalten oder nur wenige Kilometer weit voneinander entfernt wohnen. In beiden Fällen

besteht die Möglichkeit, sich auch unter der Woche zu sehen. Ähnliches gilt für die Varimobilen. Bei zehn der 21 Varimobilen variiert die Zahl der Arbeitstage in der Woche und damit auch die Zeiten, in denen sie von ihrem Partner oder von der Familie getrennt sind.

Gefragt nach besonders belastenden Tagen in der Woche nannten fast alle Wochenendpendler, die eine Antwort auf diese Frage gaben, den Tag der Anreise zum Partner/zur Familie und den Tag der Abreise zurück zum Arbeitsort. Für die meisten der Shuttles ist der Freitag der Anreisetag (24 von 32 Personen), für wenige (n=8) der Donnerstag. Unabhängig davon, welcher Tag als Anreisetag genannt wird, ist dieser Tag von Hektik erfüllt. Sie entsteht einmal dadurch, dass meist bereits am Vortag oder morgens vor Arbeitsbeginn gepackt werden muss. Der Arbeitstag ist dann von dem Bemühen bestimmt, Unerledigtes fertig zu stellen, um das Wochenende ausschließlich dem Partner bzw. der Familie widmen zu können. Nicht immer gelingt dies. Shuttles, für die der Donnerstag Anreisetag ist, verschieben in diesem Fall den Beginn des Wochenendes auf Freitag früh. Die anderen arbeiten ständig in Sorge, ob sie noch einen Zug nach Hause erreichen bzw. ob sie noch fähig sind, eine lange Autofahrt auf sich zu nehmen. Manchmal ist es unumgänglich, Arbeit mit ins Wochenende zu nehmen. Nur wenige sind bereit, die Arbeitswoche erst am Samstag zu beenden. Bei Fahrtzeiten von überwiegend drei bis vier Stunden und mehr wäre dies auch kaum zumutbar.

Ähnlich belastend wie die Heimreise wird auch die Rückreise zum Arbeitsort empfunden. Von den 40 Shuttles bezeichnen 27 den Rückreisetag als sehr belastend. Für elf von ihnen ist dies der Sonntag und für 16 der Montag. Diejenigen, die am Sonntag an ihren Arbeitsort zurückfahren, meinen, sie seien bereits ab Sonntagmittag mit Gedanken an die kommende Arbeitswoche beschäftigt. Es werde gepackt und überlegt, welche Dinge an den Arbeitsort mitgenommen werden müssen. Anders als bei der Heimreise, die von freudiger Erwartung geprägt sei, stünde das Abschiednehmen im Vordergrund. Mit dem Montag als Abreisetag ist meist sehr frühes Aufstehen und eine lange Zug- oder Autofahrt in den verkehrsreichen Montagmorgenstunden verbunden. Die meisten, für die der Montag Reisetag ist, fahren direkt zur Arbeitsstelle und gehen abends übermüdet nach Hause. Nur wenige, vor allem Teilzeit beschäftigte Frauen, bemühten sich, Sonderregelungen auszuhandeln, wobei einige Arbeitgeber nach Angaben der Befragten durchaus entgegenkommend gewesen wären.

„Ich bin am Montag, wenn ich Glück habe um 11 Uhr auf der Dienststelle und gehe um 19 Uhr weg, da bin ich aber dann ka-

putt, weil ich nachts um 2.30 Uhr aufgestanden bin. Dann räume ich meinen Koffer aus und dann lege ich mich ins Bett. ...und freitags, weil ich früh weg muss, stehe ich um 5.30 Uhr auf und bin um 7 Uhr im Büro, dann gehe ich von dort um 11 Uhr weg und bin abends um 18 Uhr wieder zu Hause.“ (Shuttle, 488, 240ff.)

Shuttles nehmen die Belastungen durch das Pendeln in der Regel jedes Wochenende auf sich. Dass umgekehrt der Partner das Wochenende am Arbeitsort der Zielperson verbringt, kommt äußerst selten vor, da die dortigen Wohnverhältnisse in den meisten Fällen kaum für einen erholsamen Aufenthalt geeignet sind.

Anders ist dies bei den Fernbeziehungen. Sie verfügen meist über zwei gut ausgestattete Haushalte und wechseln sich bei den Fahrten zueinander ab, so dass die meisten in dieser Gruppe nur alle vierzehn Tage (n=13) oder gar nicht pendeln, weil entweder der Partner die Fahrt auf sich nimmt oder die Paare am gleichen Ort wohnen. Nur bei drei Paaren pendelt dieselbe Person jede Woche. Als Paar stehen viele Fernbeziehungen damit vor der gleichen Problematik wie die Shuttles, aber die Belastung ist gleichförmiger auf beide Partner verteilt.

Dagegen unterscheiden sich die Varimobilen in mancher Hinsicht von beiden Gruppen. Ihre Arbeitszeiten sind unregelmäßig, die Zahl der Tage, die sie von ihren Partnern/Familien getrennt sind, variiert. Auf Zeiten längerer Abwesenheit folgt manchmal eine ganze Woche, die sie zu Hause verbringen. Manche von ihnen, vor allem Selbstständige, können ihre Termine und damit sowohl die Dauer ihrer Abwesenheit als auch die Entfernung ihres Arbeitseinsatzes vom Wohnort mehr oder weniger eigenverantwortlich bestimmen. Bei anderen sind beruflich bedingte Abwesenheiten mit zeitlich unverrückbaren Terminen verbunden, die Pünktlichkeit verlangen, da sonst der gesamte Terminplan durcheinander gerät. Dies bedeutet, dass volle Autobahnen oder Verspätungen im Zugverkehr beruflich sehr negative Folgen haben können. Zudem verlangen unterschiedliche Termine Vorbereitung und häufig die Mitnahme von umfangreichen Unterlagen. Es ist deshalb für viele notwendig, mit dem Auto unterwegs zu sein; dies insbesondere dann, wenn an einem Tag mehrere Termine an unterschiedlichen Orten wahrgenommen werden müssen. Im Unterschied zu den anderen wöchentlich pendelnden Gruppen schätzt ein Teil der Varimobilen die geforderte räumliche Mobilität positiv ein. Jeden Tag den gleichen Weg zur gleichen Arbeitsstelle zurücklegen zu müssen, erscheint ihnen zu wenig abwechslungsreich.

Festzuhalten ist, dass weder die täglich noch die wöchentlich Mobilten den Arbeitsweg mit Arbeitszeit gleichsetzen. Sie sind bemüht, die Probleme, die das Pendeln mit sich bringt, als Privatangelegenheit zu betrachten und als solche zu lösen. Wenn irgend möglich vermeiden sie es, Sonderregelungen auszuhandeln bzw. in Anspruch zu nehmen. Bei den Varimobilen ist die räumliche Mobilität vielfach Teil der beruflichen Tätigkeit und wird dementsprechend eher zur Arbeitszeit gerechnet als bei den anderen Gruppen. Dies bedeutet, dass sie vom jeweiligen Arbeitgeber stärkere Unterstützung erfahren. Vor allem ist ihre Situation nicht Ausnahme, sondern trifft auf alle zu, deren Beruf oder Arbeitsbereich räumliche und zeitliche Mobilität verlangt. Individuelle Sonderregelungen sind deshalb nicht notwendig oder sie sind üblich und müssen nicht gegen Vorbehalte von Arbeitgebern oder Kollegen vereinbart werden.

6.5.1.2 Regelarbeitszeit vs. faktische Arbeitszeit

Umfang der wöchentlichen Arbeitszeit

Es stellt sich die Frage, wie mobile Arbeitnehmer ihre Arbeitszeit organisieren, d.h. in welchem Umfang sie erwerbstätig sind, zu welchen Zeiten sie arbeiten und inwieweit sich die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit Mobiler von der nicht Mobiler unterscheidet.

Wird die faktische Wochenarbeitszeit der mobilen Personen betrachtet, zeigen sich keine signifikanten Unterschiede, die auf die Gruppenzugehörigkeit zurückzuführen sind. Dagegen gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich der Geschlechtszugehörigkeit: Erwerbstätige Frauen haben insgesamt eine niedrigere Wochenarbeitszeit als Männer, da sie häufiger als diese Teilzeit arbeiten, d.h. drei oder vier Tage in der Woche (8% Männer, 23% Frauen). Zwei Männer und zehn Frauen arbeiten 20 und weniger Stunden in der Woche. Dagegen haben 15 (9%) aller erwerbstätigen Personen eine Wochenarbeitszeit von über 56 Stunden, nur zwei von ihnen sind Frauen. 50% arbeiten 35-45 Stunden in der Woche und weitere 23% 46-55 Stunden.

Die meisten Erwerbstätigen mit geringer Wochenarbeitszeit finden sich in der Gruppe der Rejectors. Bei ihnen und bei den Fernpendlern gibt es keine Zielperson, die 56 und mehr Stunden in der Woche arbeitet. Diese sind hauptsächlich bei den Varimobilen und bei den Shuttles anzutreffen. Auch diejenigen, die 46-55 Stunden in der Woche arbeiten, sind am häufigsten den Varimobilen zugeordnet. Werden die einzelnen Gruppen paarweise verglichen, zeigen sich vor allem signifikante Unterschiede zwischen den Rejectors mit der geringsten Arbeitszeit (im Durchschnitt 36 Stunden pro Woche), den Varimobilen (48 Stunden),

Shuttles (44 Stunden), Ortsfesten (48 Stunden) und Umzugsmobilen (43 Stunden). Dazwischen liegen die Fernpendler (40 Stunden) und die Fernbeziehungen (39 Stunden). Insgesamt sind die Gruppenunterschiede gering. Vor allem bestehen keine bedeutenden Unterschiede zwischen Mobilen und nicht Mobilen.

Andere Gegebenheiten haben sehr viel stärkeren Einfluss auf die Wochenarbeitszeit. Den größten Einfluss hat das Geschlecht: Die Arbeitszeiten von Frauen sind, wie bereits dargestellt, geringer als die von Männern. Die Wochenarbeitszeit steht zudem in Zusammenhang mit dem Einkommen. So geben Zielpersonen mit hohem Einkommen auch eine höhere tatsächliche Wochenarbeitszeit an als solche mit niedrigerem Einkommen. Dies gilt für Frauen und Männer gleichermaßen. Bei den Männern ist das Einkommen der einzige Faktor, der einen signifikanten Einfluss auf die Arbeitszeit hat. Bei den Frauen sind zusätzlich die Zahl der Kinder im Haushalt, das eigene Alter und der Schulabschluss des Partners bestimmend für die Wochenarbeitszeit: Jüngere Frauen und Frauen, bei denen noch kein oder nur ein Kind im Haushalt lebt, nennen höhere Wochenarbeitszeiten als andere Frauen. Dies verweist auf den Einfluss familialer Faktoren auf die Erwerbsbeteiligung der Frauen, dagegen sind diese Faktoren bei den Männern nicht von signifikanter Bedeutung. Der Familienstand ist dagegen weder für Frauen noch für Männer von Bedeutung für die Wochenarbeitszeit.

Lage der wöchentlichen Arbeitszeit

Wie gezeigt werden konnte, ist die Gruppenzugehörigkeit für den Umfang der wöchentlichen Arbeitszeit von Männern und Frauen kaum von Bedeutung. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass sie auf die Verteilung der Arbeitszeit in der Woche größeren Einfluss hat. Wie in Zusammenhang mit den Ausführungen zum Arbeitsweg dargestellt, verteilt sich die wöchentliche Arbeitszeit bei manchen der mobilen Personen auf weniger als fünf Tage. Die meisten Wochenendpendler versuchen, Freitagmittag oder spätestens Freitagnachmittag die Heimfahrt anzutreten. Da die überwiegende Mehrheit der Befragten Gleitzeit hat, ist dies auch möglich. Allerdings bedeutet das frühere Arbeitsende am Freitag eine höhere Tagesarbeitszeit an den anderen Wochentagen. Es ist deshalb anzunehmen, dass Wochenendpendler, wie die Shuttles, die Mehrheit der Fernbeziehungen und die meisten der Varimobilen, eine höhere Tagesarbeitszeit aufweisen als die anderen Gruppen. Werden die Gruppen zu aktuell nicht Mobilen (Ortsfeste, Rejectors, Umzugsmobile), Tagesmobilen (Fernpendler) und Wochenendmobilen (Varimobile, Shuttles, Fernbeziehungen) zusammengefasst, ergibt sich folgendes Bild: Von den nicht Mobilen arbeiten 46% über acht Stunden täglich, von den Tages-

mobilen 50% und von den Wochenendmobilen 65%. Darüber hinaus nehmen die Wochenendmobilen unter der Woche Arbeit mit nach Hause und arbeiten dort noch zwischen zwei bis drei Stunden (28%). Bei den Tagesmobilen sind es dagegen nur 9%, die zu Hause arbeiten, bei den nicht Mobilen 10%. Alle Wochenendpendler, insbesondere die Shuttles und Fernbeziehungen betonen, dass sie durch vermehrte Arbeit unter der Woche versuchen, das Wochenende arbeitsfrei zu halten, damit sie sich ganz auf den Partner bzw. die Familie einstellen können. Offenbar gelingt ihnen dies nicht immer. Insbesondere Selbständige, Freiberufler, Wissenschaftler und Lehrer, die Wochenendpendler sind, müssen häufig gegen diesen Vorsatz handeln. Dennoch geben 23% an, sie arbeiteten lediglich in Ausnahmefällen ein bis zwei Stunden am Wochenende und für 67% kommt Wochenendarbeit nicht in Frage oder wird nicht erwähnt. Damit ist anzunehmen, dass Wochenendarbeit für sie kein Problem darstellt. Sowohl die nicht mobilen Gruppen als auch Tagesmobile sind in bedeutend höherem Maße mit Wochenendarbeit belastet als die Wochenendmobilen. So geben von den nicht mobilen Gruppen 9% und von den Tagesmobilen 8% an, sie verbrächten am Wochenende sieben bis acht Stunden und mehr mit Berufsarbeit, während dies bei den Wochenendmobilen nur für 1% zutrifft. Vor allem in der Gruppe der Varimobilen kommt Wochenendarbeit in sieben Fällen auch im Rahmen der regulären Arbeitszeit vor.

„Ja gut, man übernachtet in einem Hotel. Zehn, zwölf Nächte hintereinander, wie auch immer, so lange die Produktion dauert. Und dann gibt es Frühdienst und Spätdienst. Und Frühdienst heißt, während der Aufbauzeit gibt es einen Frühdienst, da muss man zwischen sechs und sieben Uhr aufstehen im Hotel, fängt um halbneun oder um neun an zu arbeiten, acht Stunden wie jeder andere auch. Und dann ist halt der ganze Nachteil, wenn die acht Stunden rum sind, um 17 Uhr oder um 17:30 Uhr, dann hat man halt Freizeit. Und Freizeit irgendwo in einer fremden Stadt ist ja was anderes, wie wenn man jetzt Freizeit zu Hause hat und ist bei der Familie. Und dann gibt es den Spätdienst, der fängt mal um 13 oder 14 Uhr an und dann hat man halt morgens die viele Freizeit, bis man anfängt zu arbeiten. Bis abends um 22 Uhr wird dann gearbeitet, aber die viele Freizeit, die zwischendrin ist, ist halt nur Freizeit unterwegs, in Köln oder Frankfurt oder in Düsseldorf, wo auch immer.“ (Varimobiler, 322, 169ff.)

Festzuhalten ist, dass die Gruppenzugehörigkeit zwar nicht bestimmend für den Umfang der tatsächlichen Wochenarbeitszeit ist, aber bedeutenden Einfluss auf ihre Verteilung über die Woche hinweg hat.

6.5.1.3 Berufliche Mobilität von Arbeitnehmern – Nutzen oder Kostenfaktor für Arbeitgeber?

Wie dargestellt, unterscheiden sich Mobile hinsichtlich ihrer tatsächlichen Wochenarbeitszeit insgesamt nicht von nicht Mobilien. Die Zeit, die Wochenendmobile durch das frühere Arbeitsende am Freitag weniger arbeiten, gleichen sie durch längere tägliche Arbeitszeiten unter der Woche aus. In dieser Zeit sind sie für den Arbeitgeber voll und ganz verfügbar.

„...also Montagmorgen bin ich um 10.00 Uhr da, da fahre ich direkt aus Hannover an. Und am Freitag so um 14 Uhr mache ich dann Feierabend. Also für meinen Arbeitgeber ist es eigentlich gut, dass ich pendele, weil ich bin jeden Tag lange da und außer dass ich am Montag ein bisschen später komme, sage ich mal, hat er da eigentlich kein Problem mit.“ (Shuttle, 422, 429ff.)

In den meisten Fällen übersteigt die von ihnen geleistete Wochenarbeitszeit die tariflich geforderte Regelarbeitszeit. Zudem ist der Freitag durch die in vielen Betrieben eingeführte Gleitzeit auch für nicht Mobile ein kürzerer Arbeitstag als die anderen Wochentage. Ein wirkliches Entgegenkommen der Arbeitgeber ist der spätere Arbeitsbeginn am Montag. Nur wenige der Wochenendmobilen nützen die Gleitzeit an diesem Arbeitstag. Im Gegenteil versuchen die meisten von ihnen, die Woche zur regulären Arbeitszeit zu beginnen. Dafür nehmen sie die Verkürzung des Wochenendes oder sehr frühes Aufstehen am Montag in Kauf. Ebenso wenig resultiert aus der täglichen Mobilität der Fernpendler für die Arbeitnehmer ein Problem hinsichtlich der Arbeitszeit. Auch jene vermeiden Probleme, die mit dem Arbeitsweg verbunden sind, ohne den Arbeitsablauf im Betrieb zu stören und ohne Sonderregelungen zu fordern bzw. in Anspruch zu nehmen. Dies ist umso erstaunlicher, als nicht wenige der Mobilien glauben, dass ihre Arbeitgeber möglicherweise bereit wären, auf ihre besonderen Bedarfe Rücksicht zu nehmen. Ein Fernpendler machte z.B. die Erfahrung, dass er nicht zum Bereitschaftsdienst am Wochenende herangezogen wird, ohne dieses Entgegenkommen einfordern zu müssen. Dennoch scheuen die meisten davor zurück, sich aufgrund ihrer Mobilität von ihren Kollegen abzuheben. Möglicherweise befürchteten sie durch die Inanspruchnahme von Sonderregelungen berufliche Nachteile.

Welche Möglichkeiten bieten die Arbeitgeber ihren Mitarbeitern zur Bewältigung der zusätzlichen Belastungen durch die Mobilität? An erster Stelle ist die bei der Mehrheit der Befragten in den Betrieben bestehende Gleitzeit zu nennen, die es erlaubt, Arbeitszeit zu bündeln, um die Freizeitblöcke zu verlängern. Auch wenn als Kernzeiten definierte Ar-

beitsstunden, in denen Anwesenheitspflicht besteht, den Gestaltungsspielraum einschränken, profitieren vor allem die Shuttles und Fernbeziehungen von der Gleitzeit: Die tägliche Mehrarbeit erlaubt die frühere Heimfahrt am Ende der Arbeitswoche. Bei den Varimobilen wechseln sich zwar Zeiten hoher Arbeitsintensität mit längeren Freizeitblöcken ab, die Gestaltung dieser Phasen liegt jedoch meist nicht bei den Beschäftigten, sondern ist termingebunden. Dies geht so weit, dass Mitarbeiter oft am Tag vor ihrem Arbeitseinsatz nicht wissen, wann und wo dieser sein wird, also auch in ihrer „Freizeit“ abrufbereit sein müssen. Auch die Fernpendler sind nur eingeschränkt in der Lage, die Gleitzeit wirklich zu nutzen. Die meisten von ihnen sind an Zugfahrpläne gebunden oder der Arbeitsweg ist so lang, dass Mehrarbeit kaum möglich ist. Die Gleitzeit nimmt jedoch etwas Hektik aus ihrem täglichen Arbeitsweg, da der Arbeitsbeginn, wenn auch in engem Rahmen, gestaltbar ist. Für Fernpendler, die täglich mit Zugverspätungen, Staus auf den Autobahnen und/oder schlechten Wetterverhältnissen rechnen müssen, ist dies ein großer Vorteil. Die insbesondere im öffentlichen Dienst bestehende Möglichkeit, Teilzeit zu arbeiten, erleichtert die räumliche Mobilität. Nur einem der befragten abhängig beschäftigten Mobilen in der freien Wirtschaft ist es möglich, einen Teil seiner regulären Arbeitszeit durch Telearbeit zu Hause zu leisten (Angestellter der Telekom). Ansonsten steht diese Möglichkeit nur universitären Mitarbeitern, Richtern und Lehrern offen. Diese Berufsgruppen können zudem auf die Gestaltung ihrer Anwesenheitszeiten Einfluss nehmen. Einige wenige Betriebe bezahlen Zuschüsse zu den Fahrtkosten. Inwieweit Betriebsbusse eingesetzt bzw. ein Firmenfahrzeug bereitgestellt wird, kann anhand der vorliegenden Daten nicht abschließend gesagt werden. Es sind vor allem die Varimobilen, die von derartigen Erleichterungen ihrer Mobilität berichten.

Insgesamt sind die Mobilen bemüht, die Probleme, die sich aus ihrer Mobilität ergeben, privat zu lösen und sich der betrieblichen Arbeitsorganisation anzupassen. Inwieweit dies auf Kosten familialer Belange geht, soll nachfolgend dargestellt werden.

6.5.2 Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft unter der Rahmenbedingung „beruflicher Mobilität“

Räumlich mobile Frauen und Männer sind für ihre Partner bzw. Familien zeitlich weniger verfügbar als nicht mobile. Es stellt sich die Frage, wie sie unter dieser Bedingung ihre familialen Beziehungen gestalten. Dieser Frage soll anhand von zwei bedeutenden Bereichen der Gestaltung von Partner- und Elternschaft nachgegangen werden, der Verteilung

von familialen Aufgaben und der Freizeitgestaltung. Dabei wird unterschieden zwischen den Zeiten des berufsbedingten Getrenntseins der Partner/der Familie und gemeinsam verbrachter Zeit. In die Analyse gehen die mobilen Gruppen (Fernpendler, Shuttles, Varimobile, Fernbeziehungen) und als Vergleichsgruppe die Ortsfesten und die Rejectors ein. Von besonderem Interesse ist dabei, in welcher Form Mobile bei mehrtägiger berufsbedingter Abwesenheit Kontakt zu ihren Partnern/Familien aufrechterhalten und an deren Leben teilnehmen.

6.5.2.1 Rahmenbedingungen der Aufgabenverteilung und der Freizeitgestaltung

Während die Shuttles und ein Teil der Fernbeziehungen (n=17 von 28) in der Regel feste vorhersehbare Arbeitstage von ihrem Partner/ihrer Familie getrennt sind und nur in Ausnahmefällen die Möglichkeit haben, davon abzuweichen, sind die Zeiten der erwerbsbedingten Abwesenheit bei den Varimobilen unterschiedlich gelagert und in manchen Fällen nur eingeschränkt vorhersehbar. Andererseits kommt es bei den Varimobilen häufiger vor, dass Arbeitszeiten weitgehend selbst bestimmt werden können als bei den anderen Gruppen. Wegen ihres hohen Anteils an Studenten (n=11 von 28) nehmen auch die Fernbeziehungen eine Sonderstellung ein.

Der Umfang der familialen Aufgaben und die Freizeitgestaltung sind wesentlich abhängig von der Anzahl und dem Alter der Kinder im Haushalt. Von den 138 mobilen Personen in der Analyse haben 67 (49%) Kinder. In zehn Fällen leben die Kinder bereits in einem eigenen Haushalt.

Tabelle 6.5.1: Kinder im Haushalt, differenziert nach Gruppenzugehörigkeit

Anzahl der Kinder im Haushalt	kein Kind im Haushalt		ein Kind		zwei Kinder		drei und mehr Kinder		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Nicht Mobile	1	10	6	60	2	20	1	10	10	100
Fernpendler	4	16	8	32	9	36	4	16	25	100
Varimobile	1	7	3	21	7	50	3	21	14	100
Shuttles	4	27	5	33	4	27	2	13	15	100
Fernbeziehungen			2	67	1	33			3	100
Gesamt	10	15	24	36	23	34	10	15	67	100

Quelle: Qualitative Interviews

Während sich die Gruppen hinsichtlich der Anzahl bzw. des Vorhandenseins von Kindern im Haushalt signifikant unterscheiden, zeigen sich keine bedeutenden Unterschiede beim Alter des jüngsten Kindes im Haushalt: 9% der Kinder sind unter vier Jahre alt, 11% unter sieben Jahre, 12% unter dreizehn, 7% über dreizehn bis achtzehn und 4% sind erwachsen. Für die Organisation der familialen Aufgaben und die Freizeitgestaltung sind vor allem Kinder unter zehn Jahren von Bedeutung. Sie benötigen noch ein hohes Maß an Versorgung und Betreuung. Auch die Freizeitgestaltung der Eltern wird durch sie wesentlich mitbestimmt.

6.5.2.2 Verteilung familialer Aufgaben bei Getrenntsein

Als familiäre Aufgaben wurden einerseits die Hausarbeiten Wäschepflege, Einkaufen, Kochen, Putzen und Reparaturen/Verschönerungen der Wohnung, andererseits die Versorgung und Betreuung bzw. Beschäftigung mit dem Kind/den Kindern in die Analyse einbezogen. Zusätzlich entnahmen wir den Angaben der Befragten, wer von den Partnern in Zeiten des Getrenntseins die Verantwortung für die Haushaltsführung und Kindererziehung übernimmt sowie Entscheidungen trifft.

Zeitliche Belastung durch Hausarbeit während des Getrenntseins

Unter der Woche verbringt die Mehrheit aller Befragten täglich bis zu einer Stunde mit Hausarbeit (68%). Eine bis drei Stunden Hausarbeit leisten 29% und nur 3% sind täglich drei und mehr Stunden mit Hausarbeit beschäftigt. Dabei unterscheiden sich die Gruppen kaum voneinander. Die einzige Gruppe, die sich deutlich von den anderen abhebt, sind die Fernbeziehungen. Die Mehrheit (52%) von ihnen ist täglich eine bis drei Stunden mit Hausarbeit beschäftigt. Zu erklären ist dieses Ergebnis mit dem hohen Anteil an interviewten Frauen in dieser Gruppe. Wird der Umfang der täglich geleisteten Hausarbeit nach Geschlecht aufgeteilt, zeigt sich, dass Frauen, unabhängig von ihrer Gruppenzugehörigkeit, deutlich mehr Hausarbeit leisten als Männer. Es scheint, dass traditionelle Rollenzuschreibungen trotz der erhöhten beruflichen Anforderungen und der räumlichen Mobilität für Frauen immer noch wirksam sind. Diesen Rollenbildern entspricht andererseits ihre im Durchschnitt etwas geringere wöchentliche Arbeitszeit und die Vollerwerbstätigkeit ihrer Partner. Allerdings gleicht diese die für Hausarbeit verwendete Zeit nicht aus. Auch vollwerbstätige Frauen, die täglich oder wöchentlich pendeln, leisten unter der Woche mehr Hausarbeit als Männer in der gleichen Situation.

Allerdings sind die Partnerinnen der männlichen Befragten familienbedingt häufiger nicht erwerbstätig als dies umgekehrt der Fall ist: Von

den Partnerinnen der Männer, bei denen Kinder unter sechs Jahren im Haushalt leben (n=18), sind 13 Frauen nicht erwerbstätig. Für Familien mit jüngeren Kindern erhöht sich der Umfang der familialen Aufgaben beträchtlich. Damit bleiben die Frauen, auch wenn sie ihre Erwerbsarbeit zugunsten der Familienarbeit aufgeben, auf Unterstützung angewiesen. Die räumliche Mobilität des Partners und damit seine geringere Verfügbarkeit stellt gerade für Frauen mit kleinen Kindern eine nicht zu unterschätzende Belastung dar.

Haushaltsaufgaben – männliche und weibliche Aufgaben?

Zumindest in den Gruppen Shuttles und Fernbeziehungen sind auch die Männer gezwungen, Hausarbeiten zu verrichten. Sie können in den wenigsten Fällen auf die Hilfe ihrer Partnerin zählen. Was die Erledigung der Hausarbeiten angeht, sind die Fernbeziehungen am stärksten auf sich gestellt. Jeder der Partner übernimmt die Verantwortung für seine Wohnung. Die Fragen nach der Zuständigkeit für einzelne Aufgaben werden überwiegend mit „jeder für sich“ beantwortet. Am Wochenende gehen sie zu ihrem Partner/ihrer Partnerin auf „Besuch“ oder werden von ihm/ihr besucht. Erwarten sie den Besuch ihres Partners/ihrer Partnerin, wird die Wohnung auf Hochglanz poliert und dafür gesorgt, dass der Partner/die Partnerin nicht mit Hausarbeit konfrontiert wird.

„.....wenn wir zusammen in einer Wohnung sind, also wenn er hier ist und in meiner Wohnung trotz Wochenende mal gesaugt werden muss, dann mache ich das. Wenn wir in Hamburg sind in seiner Wohnung und es müsste gesaugt werden, dann macht er das. Also jeder macht seine Hausarbeiten selbst, wenn der andere da ist.“ (LAT, 613, 57ff.)

„Wir versuchen solche Sachen immer zu machen, wenn der andere nicht da ist. Also wenn ich zu meinem Freund komme, sind die Betten überzogen, es ist gesaugt und umgekehrt, bevor er kommt, putze ich das ganze Haus noch einmal oder renne durch die ganzen Zimmer noch durch, wasche vorher, mache alles und es ist also eher so, dass das einzige, ist dann das Einkaufen...“ (LAT, 755, 725ff.)

Bei den Shuttles ist der Umfang der anfallenden Hausarbeiten unter der Woche gering. Meist ist die Zweitwohnung am Arbeitsort klein und die Ansprüche an Sauberkeit und Ordnung in der Wohnung sind niedrig. Ebenfalls gering sind die Ansprüche an das Abendessen. Es wird selten gekocht und Einkäufe werden entweder in der Mittagspause oder auf dem Heimweg erledigt. Von den Hausarbeiten wird lediglich die Wäschepflege an die Partnerin delegiert. Vor allem das Bügeln scheint ei-

ne spezifisch weibliche Aufgabe zu sein. Die Shuttles werden selten von ihrem Partner oder der Familie an ihrem Arbeitsort besucht, so dass auch dadurch kaum Mehrarbeit entsteht.

„Pbd:...seitdem ich nicht mehr in der Wohnung wohne, sondern in einem möblierten Zimmer, ist das nicht mehr so schrecklich schlimm.

Int: Aber Sie brauchen doch Zeit, um sich z.B. etwas zu Essen zu kaufen?

Pbd: Ja, die laufen so nebenbei, klar.“ (Shuttle, 433, 390ff.)

Für die Varimobilen bedeuten die Zeiten des berufsbedingten Getrenntseins vom Partner/von der Familie, dass keine Hausarbeit anfällt. Sie übernachten überwiegend im Hotel oder in Unterkünften, die der Arbeitgeber stellt und essen im Restaurant. Vor allem die Shuttles und die Varimobilen, die mehrere Tage, eine ganze Arbeitswoche oder länger von ihrem Partner/ihrer Familie getrennt sind, bedauern, dass sie ihre Partnerin/ihren Partner nicht stärker unterstützen können.

„Also meine Frau ist Teilzeit beschäftigt, war vorher Vollzeit beschäftigt gewesen und durch das Kind hat sie dann die Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen. Und durch unsere jetzige Situation hat sich die Belastung für sie verdoppelt, weil ich ihr nichts abnehmen kann, das ist dabei immer wieder der springende Punkt.“ (Shuttle, 488, 82ff.)

Andererseits beinhaltet die Hausarbeit für die Shuttles und Varimobilen auch ein Konfliktpotential. Vor allem einige Frauen in der Gruppe der Shuttles äußern ihren Ärger darüber, dass sie am Wochenende den Hausputz erledigen müssen, der unter der Woche liegen geblieben ist.

„Er hat effektiv auch unter der Woche wenig Zeit. Das ist schon so, aber es ist trotzdem blöd, dann am Donnerstagnacht irgendwie in eine Wohnung zu kommen, die nicht aufgeräumt ist und zum Teil auch dann verdreckt ist.“ (Shuttle, 465, 729ff.)

Um die Hausarbeit nicht zu einem Problem werden zu lassen und damit das partnerschaftliche Zusammenleben zu beeinträchtigen, werden Teile der Hausarbeit auf bezahlte Kräfte, wie Putzfrauen oder Haushaltshilfen übertragen.

„Das erste, was wir in Frankfurt auch gemacht haben, war, uns eine Putzfrau zu organisieren, damit die Aufgabenverteilung nicht zur Diskussion wird. Die Aufgabenteilung ist eigentlich relativ gleich, jeder putzt mal irgend etwas und jeder kocht mal was und

*wäscht ab. ... Den Rest der Hausarbeit macht unsere Putzfrau.“
(Varimobiler, 357, 599ff.)*

In einigen Fällen werden Hausarbeit und im größerem Umfang auch Kinderbetreuung regelrecht ausgelagert. Das geschieht v.a. in Familien, wo beide Partner karriereorientiert sind.

Innerhalb der Gruppe der *Fernpendler* lassen sich Unterschiede hinsichtlich der Beteiligung an Haushaltsaufgaben feststellen. Für manche ist der Arbeitstag durch die Wegzeiten so lang, dass sie abends kaum mehr in der Lage sind, im Haushalt mitzuhelfen.

„Nee, eine feste Aufgabenteilung gibt es nicht. Unter der Woche, habe ich ja gesagt, da mache ich relativ wenig.“ (Fernpendler, 207, 608)

„...in letzter Zeit habe ich mich da abends mehr verwöhnen lassen.“ (Fernpendler, 221, 637)

Andere, überwiegend die Frauen, übernehmen auch unter der Woche einen Großteil der Hausarbeit. Allerdings sind sie häufiger als die männlichen Fernpendler Teilzeit beschäftigt: Von den 34 Fernpendlern, von denen Angaben vorliegen, sind 23 Männer und 11 Frauen. Von den Frauen pendeln fünf drei oder vier Tage in der Woche. Dies kommt bei den Männern nur in zwei Fällen vor.

„Pbd: Geschirrspülen, obwohl ich meistens kein Geschirr benutze, aber er übernimmt es. Auch das Einkaufen übernimmt er, ansonsten wäre das gar nicht zu vereinbaren. Wenn wir das zusammen machen würden, dann würden wir auch weniger Zeit füreinander haben.

Int: Und andere Dinge, wie Wäschewaschen und Bügeln?

Pbd: Das mache ich.“ (Fernpendler, 242, 462ff.)

„Also ich denke, es wäre sicher anders, wenn ich hier wohnen würde, weil ich dann öfter nach der Arbeit noch etwas einkaufen könnte, aber es ist nicht so wichtig, weil mein Mann hat unter der Woche zwei freie halbe Tage und er übernimmt dann Dinge, die da zu regeln sind, zu denen ich nicht komme.“ (Fernpendlerin, 233, 220ff.)

Die Verteilung der Hausarbeit ist aber stärker durch das Geschlecht und den Umfang der Erwerbsbeteiligung als durch die Mobilität bestimmt, das zeigt die Situation bei den *nicht Mobilien*. Für die meisten Haushaltsaufgaben, zumindest unter der Woche, geben die nicht mobilen Männer an, dass sie von der Partnerin übernommen werden.

„...da ich einen Full-time-job habe, macht sie eigentlich schon den großen Teil der Hausarbeit. ... Ich schätze mal 95%....Ja, ja natürlich, weil meine Frau macht das ja wirklich hervorragend.“ (Ortsfester, 23, 380ff.)

Organisation kindbezogener Aufgaben in Zeiten des Getrenntseins

Wie kommen Eltern und Kinder mit der Tatsache zurecht, dass ein Elternteil für mehrere Tage oder eine ganze Woche und manchmal länger abwesend ist? Die Zeit, in der mobile Eltern für ihre Kinder und Partner nicht verfügbar sind, variiert von Gruppe zu Gruppe. Nachfolgend wird die Aufteilung kindbezogener Aufgaben zwischen den Eltern nach dem Grad der Verfügbarkeit des mobilen Elternteils dargestellt. Um einen Maßstab für den Umfang der Beteiligung beruflich mobiler Eltern an kindbezogenen Aufgaben zu erhalten, soll zunächst die Aufgabenteilung bei der nicht mobilen Vergleichsgruppe beschrieben werden.

Die *nicht Mobilen* haben die Möglichkeit, ihre Kinder täglich zu sehen, auch wenn die Hauptverantwortung bei einem der Partner, erwartungsgemäß fast immer der Mutter, liegt.

„...ansonsten mache ich es eigentlich schon immer so, selbst wenn ich abends noch Kundentermine habe, dass ich einfach um 8 Uhr mal schnell heimfahre, mal schnell mich zu meiner Tochter ans Bett setze und mit ihr mal den Tag durchrede, was war und was ist und gehe dann um halbneun wieder. Also das mache ich eigentlich fast regelmäßig, dass wir uns wenigstens da abends mal eine halbe Stunde noch einmal zusammensetzen.“ (Ortsfester, 17, 498ff.)

Die Kinderbetreuung bleibt auch dann Aufgabe der Frauen, wenn diese wie ihre Partner Vollzeit arbeiten. Die Vollerwerbstätigkeit beider Partner kommt jedoch nur bei drei nicht mobilen Paaren vor, wobei das jüngste Kind in einem Fall zwischen 13 und 18 Jahre alt ist und damit keine umfassende Betreuung mehr benötigt. Die beiden anderen Paare müssen jüngste Kinder in den Altersgruppen 4-6 Jahre bzw. 7-12 Jahre versorgen. In einem dieser Fälle arbeiten die Partner in Wechselschichten, so dass die Beteiligung des Vaters während der Abwesenheit der Mutter notwendig ist.

Eine der vollerwerbstätigen Frauen fordert selbstverständlich die Mithilfe ihres ebenfalls vollerwerbstätigen Partners. Beide sind Lehrer und können ihre Arbeitszeiten nach familialen Bedarfen gestalten. Sie wechseln sich in der Betreuung der Kinder zu gleichen Teilen ab. Bei den anderen nicht mobilen vollerwerbstätigen Männern mit Kindern im

Haushalt sind die Partnerinnen geringfügig beschäftigt und übernehmen den Hauptanteil der Kinderbetreuung unter der Woche. In einem Fall ist eine nicht mobile Frau voll und ihr Partner Teilzeit erwerbstätig. Dennoch übernimmt die Frau auch in diesem Fall die Organisation des Betreuungsarrangements für die Tochter (unter drei Jahre alt). In dieses Arrangement sind sowohl sie selbst als auch ihr Partner, die eigene Mutter und eine institutionelle Betreuung eingebunden. Aufgrund der Komplexität des Arrangements ist der Ausfall eines an der Betreuung des Kindes Beteiligten nur dann zu kompensieren, wenn die anderen Beteiligten vor Ort sind und damit die Möglichkeit haben, schnell einzuspringen. Die Verantwortung für das Funktionieren des Arrangements und für das Wohlergehen der Tochter trägt die vollerwerbstätige Frau. Dagegen fühlt sich keiner der vollerwerbstätigen nicht mobilen Männer verantwortlich für die Betreuung der Kinder. Sie sehen ihre Aufgabe darin, ihre Frauen in deren Arrangements zu unterstützen und nicht darin, in Zusammenhang mit der Betreuung der Kinder selbstverantwortete Entscheidungen zu treffen.

„...der Tom (Partner) hat ja die ganze Zeit nur eine halbe Stelle gehabt, das war ja mein Rettungsanker, da habe ich gedacht ok, er arbeitet halbtags, ich ganztags, das kriegen wir irgendwie hin. Jetzt hat er im Moment auch noch eine ganze Stelle und das wird jetzt halt leicht stressig, weil ich meine Mutter nicht hundertprozentig einbinden kann, nachdem es meinem Vater nicht so gut geht. Ich habe das jetzt so gemanagt, dass ich, nachdem ich Gleizeit habe, früh um 7.30 Uhr zu arbeiten anfangen und der Tom, der in seiner Werbeagentur sehr spät anfängt, das Kind um 9 Uhr in die Krippe bringt. Das Kind verbringt zwei Tage bis um 14.30 Uhr in der Krippe, d.h. sie isst dort und schläft auch dort über Mittag. Einen Tag verbringt sie dort bis um 16.30 Uhr, da hole ich sie dann ab. Da hat sie einen langen Tag, einen ganzen Tag ist sie bei meiner Mutter und einen Tag hole ich sie vor dem Mittagessen ab, weil ich am Freitag eigentlich nur bis 12 Uhr arbeite. Also ich habe das schon wohl durchorganisiert, aber es steht und fällt mit dem wie das Kind das packt. Es ist jetzt die dritte Woche die läuft und es läuft ganz gut, aber man weiß ja nie.“ (Rejector, 84, 234ff.)

Wenn es schon bei den nicht Mobilen solch aufwendiger Modelle bedarf, um die Betreuung der Kinder während der berufsbedingten Abwesenheit der Eltern sicherzustellen, ist davon auszugehen, dass die mobilen Gruppen noch größere Schwierigkeiten haben, ein Betreuungsmodell zu organisieren, es sei denn, ein Elternteil reduziert seine Erwerbsarbeit oder gibt sie ganz auf. Damit führt die berufliche Mobilität möglicherwei-

se zu einer stärkeren Traditionalisierung der Verteilung kindbezogener Aufgaben oder zu einer Rollenumkehr.

Fünf Frauen und 16 Männer mit Kindern im Haushalt gehören zur Gruppe der *Fernpendler*. Von den Fernpendlerinnen arbeiten vier Teilzeit, während drei ihrer Partner Vollzeit und einer ebenfalls Teilzeit erwerbstätig ist. In einem Fall arbeitet die Fernpendlerin wie ihr Partner Vollzeit. Dagegen arbeiten alle Männer in der Gruppe der Fernpendler Vollzeit. Nur in einem Fall ist die Partnerin ebenfalls Vollzeit erwerbstätig. In allen anderen Fällen arbeiten die Partnerinnen der Fernpendler Teilzeit oder sind geringfügig bzw. gar nicht erwerbstätig. Drei der fünf Fernpendlerinnen haben Kinder im Alter von 7-12 Jahren, die anderen zwei Kinder im jugendlichen Alter, die keine Betreuung im engeren Sinne benötigen. Dagegen leben bei den Fernpendlern überwiegend jüngere Kinder im Haushalt, deren Betreuung gesichert werden muss. Es sind überwiegend ihre Partnerinnen und Betreuungseinrichtungen, die diese Aufgabe übernehmen. Die Fernpendler selbst versuchen ihre Partnerinnen dadurch zu entlasten, dass sie sich abends, wenn irgend möglich, mit den Kindern beschäftigen.

„...in der Zeit zwischen sechs und acht beschäftige ich mich mit den Kindern. Wie war es in der Schule, was gab es Neues; dann haben sie auch immer das eine oder andere zu zeigen, das ist dann halt so. Ja um acht gehen dann die Kinder zu Bett oder werden ins Bett gebracht. Da gibt es hin und wieder mal eine Geschichte, das ist also eigentlich täglich, aber wir wechseln uns da ab mit dem Geschichtenlesen, einmal liest die Frau, mal lese ich, je nachdem, wie ich daheim bin. Wenn ich natürlich sehr spät heimkomme, dann liest sie die mit.“ (Fernpendler, 207, 371ff.)

Da die Fernpendlerinnen überwiegend Teilzeit arbeiten, ist es ihnen eher möglich, unter der Woche Zeit mit ihren Kindern zu verbringen.

„...und dann hätte ich also auch wieder diesen Ausgleich Familie und Arbeit, da bin ich an drei Tagen mehr oder weniger weg, bin natürlich in der Früh da, bis die Sofie auch aus dem Haus ist und bin dann abends da. Also später natürlich, aber der Matthias (Partner) ist dann da, also ist das Kind versorgt und das sind die drei Tage und dann bin ich vier Tage da. Also das passt gut.“ (Fernpendlerin 215, 296ff.)

Für die Gruppe der Fernpendler kann festgehalten werden, dass dann eher eine traditionelle geschlechtsspezifische Aufteilung kindbezogener Aufgaben vorgenommen wird, wenn der Mann pendelt und das jüngste Kind im Haushalt unter sieben Jahre alt ist. Wenn die Frau pendelt, führt

dies eher zu komplexen Betreuungsmodellen, in die mehrere Betreuungspersonen und institutionelle Betreuung einbezogen sind. Die Väter sind unter der Woche Teil dieser Betreuungsarrangements.

Von den Paaren in der Gruppe der Varimobilen mit Kindern im Haushalt arbeiten in fünf Fällen beide Partner Vollzeit, bei einem Paar arbeitet die Partnerin Teilzeit und bei sieben Paaren ist die Partnerin geringfügig oder gar nicht erwerbstätig. Anders als bei den nicht Mobilien und den Fernpendlern gehören ihre jüngsten Kinder im Haushalt überwiegend den Altersgruppen der 7-12jährigen an oder sind Jugendliche und junge Erwachsene. Nur ein jüngstes Kind ist unter drei Jahre alt und zwei Paare haben jüngste Kinder im Alter von 4-6 Jahren. Wie dargestellt, sind die Zeiten der berufsbedingten Abwesenheit bei den Varimobilen unterschiedlich lang und die Zeit, die sie daheim verbringen, ist nicht nur auf das Wochenende beschränkt. Dennoch beschränkt sich ihre Beteiligung an kindbezogenen Aufgaben auf das Wochenende. Unter der Woche übernimmt bzw. arrangiert die Partnerin die Betreuung.

„Na ja, ... die Frage der Erziehung, der Probleme, die mit den Kindern im Zusammenhang stehen, eigentlich ausschließlich bei meiner Frau liegen.“ (Varimobiler 354, 162ff.)

Dieses Beispiel verdeutlicht den traditionalisierenden Effekt des Wochenendpendels auf die Verteilung der kindbezogenen Aufgaben. Da die meisten Varimobilen mit Kindern im Haushalt überwiegend an den Wochenenden bei ihrer Familie sind, scheinen sie mit den Shuttles und den Fernbeziehungen vergleichbar zu sein. Es lassen sich jedoch einige Unterschiede feststellen.

Zwar überwiegen auch bei den Shuttles die Männer mit Kindern im Haushalt, es befinden sich jedoch auch vier Frauen mit Kindern in dieser Gruppe. Ein weiterer Unterschied ist, dass Shuttles häufiger jüngere Kinder zu betreuen haben: Zwei jüngste Kinder sind 1-3 Jahre alt, fünf 4-6 Jahre, drei 7-12 Jahre und zwei 13-18 Jahre. Alle männlichen Shuttles arbeiten Vollzeit. Die Partnerinnen der männlichen Shuttles sind Teilzeit, geringfügig oder gar nicht erwerbstätig. Von den weiblichen Shuttles arbeiten zwei Teilzeit und eine Vollzeit. Zwei ihrer Partner sind Vollzeit erwerbstätig, einer ist selbständig und konnte seine Arbeitszeit gemäß den familialen Erfordernissen reduzieren.

Die Betreuung und Erziehung der Kinder obliegt überwiegend den Partnerinnen der männlichen Shuttles. Allerdings kommen bei ihnen häufiger Ausnahmen von dieser Regel vor als bei den Varimobilen. So ist es einem Vater aufgrund der vergleichsweise geringen Entfernung zwi-

schen Arbeits- und Wohnort möglich, auch unter der Woche nach Hause zu fahren, wenn es erforderlich ist.

„...es ist auch so, wenn meine Frau abends irgendwohin muss, dann fahre ich unter Umständen auch rüber. Das kommt natürlich auch schon vor.... Es ist ja nicht so aus der Welt, das ist zwar nicht so häufig, aber es kommt schon vor.“ (Shuttle, 414, 333ff.)

Auch die Frauen in der Gruppe der Shuttles können bei der Betreuung der Kinder auf die Mithilfe ihrer Partner rechnen, wenn auch nicht in gleichem Ausmaß wie die Männer. In einem Fall pendelten beide Partner noch ein Jahr nach dem Erziehungsurlaub der Mutter und hatten zudem ihren Sohn im Alter von drei Jahren zu versorgen. Sie konnten ihre Arbeitszeiten aufeinander abstimmen und sich die Betreuung des Kindes teilen. Allerdings wäre auch dieses Modell ohne die Unterstützung durch die eigene Mutter und die Schwiegermutter nicht möglich gewesen. Die dritte weibliche Shuttle arbeitet 30 Stunden in der Woche (4 Tage). In der Zeit ihrer Abwesenheit übernimmt ihr Partner die Kinderbetreuung und vormittags besuchen die Kinder einen Kindergarten bzw. die Schule. Die vierte Frau pendelt drei Tage in der Woche mit ihrem Sohn von Brüssel, dem Wohnsitz der Familie, nach Bonn. Dieser besucht sowohl in Bonn als auch in Brüssel einen Kindergarten und wächst damit zweisprachig auf, was von den Eltern auch so gewollt ist.

In der Gruppe der Fernbeziehungen leben nur bei drei Paaren Kinder im Haushalt, wobei ein in einem Fall ein jüngstes Kind bereits erwachsen ist. Die anderen Paare haben jeweils ein Kind unter vier Jahren. In einem Fall übernimmt die Mutter unter der Woche die Betreuung des Kindes und pendelt am Wochenende zum Vater. Sie studiert noch, schreibt aber gegenwärtig an ihrer Diplomarbeit und kann ihre Zeit nach den Bedürfnissen des Kindes strukturieren. In einem anderen Fall wohnen die Eltern am gleichen Ort und das Kind wechselt während der Abwesenheit der Mutter, die drei Tage an einem anderen Ort studiert, zum Vater. Zusätzlich besucht das Kind vormittags einen Kindergarten. Eine besondere Rolle bei der egalitären Aufgabenteilung ist die Wahrung eines Stücks an Freiheit und Selbstbestimmtheit, unabhängig vom Partner und vom Kind.

„Die Gründe konkret sind, es ist viel Eigenständigkeit, Unabhängigkeit, Freiheit für uns beide und seit das Kind da ist auf jeden Fall, dass man wirklich ein Stück weit alleine sein kann, wenn man alleine sein will. Wenn man zusammen in einer Wohnung wohnt und man sagt, also du bist heute zuständig für das Kind und ich habe heute meine Ruhe, also ich meine, Kinder halten sich da nicht dran, und so genießen wir auch heute noch, dass klar ist,

Katharina schläft bei mir oder sie schläft bei ihm und dann ist sie einfach auch wirklich nicht da. Das ist einfach viel Freiheit und Unabhängigkeit.“ (LAT, 645, 32ff.)

Die Darstellung der Verteilung von haushalts- und kindbezogenen Aufgaben macht deutlich, dass die mobilen Befragten durch die berufliche Mobilität belastet sind, aber auch ihre Partner bzw. Partnerinnen. Die gemeinsame Zeit ist knapp und unter der Woche müssen vor allem die Partnerinnen weitgehend auf die Unterstützung durch den mobilen Partner verzichten. Egalitäre Aufgabenverteilungen sind weder bei Fernpendlern noch bei Wochenendpendlern zu realisieren, es sei denn, der mobile Partner reduziert seine wöchentliche Arbeitszeit, wie dies vor allem bei den Frauen vorkommt. Die familialen Aufgaben sind jedoch auch bei den meisten nicht mobilen Paaren vor allem dann ungleich verteilt, wenn ein Partner beruflich weniger beansprucht ist als der andere. So wurden Partnerinnen, die ihre Erwerbsarbeit zugunsten der Familienarbeit bzw. zugunsten der Betreuung von jungen Kindern reduzierten oder aufgegeben haben, von ihren beruflich stark beanspruchten nicht mobilen Partnern in die traditionelle Rolle der Hausfrau und Mutter gedrängt. Komplexe Betreuungsarrangements, in die auch die Väter mit eingebunden sind, werden vornehmlich dort praktiziert, wo Frauen beruflich mobil sind.

6.5.2.3 Freizeitgestaltung ohne Partner bzw. Familie

Wegen der langen täglichen und wöchentlichen Arbeitszeiten und der anfallenden Hausarbeit verbleibt allen betrachteten Gruppen unter der Woche nur ein geringer zeitlicher Spielraum für die Freizeitgestaltung. Im Durchschnitt beschränkt sich dieser auf täglich zwei bis drei Stunden. Bedeutende Unterschiede ergibt nur der Vergleich zwischen den nicht Mobilien und den Fernpendlern sowie zwischen den nicht Mobilien und den Shuttles. In beiden Vergleichen haben die nicht Mobilien unter der Woche täglich wesentlich mehr freie Zeit zur Verfügung als die beiden mobilen Gruppen. Dabei ist dieses Ergebnis weniger auf den unterschiedlichen Umfang der täglichen Arbeitszeit zurückzuführen, sondern eher auf die langen Arbeitswege der Fernpendler und die notwendigerweise zu leistende Hausarbeit bei den Shuttles. Für Unterschiede innerhalb der Gruppen ist bei den nicht Mobilien und den Fernpendlern das Vorhandensein von Kindern im Haushalt ausschlaggebend: Sind keine Kinder im Haushalt, erhöht sich der Anteil an freier Zeit.

Freizeitaktivitäten unter der Woche

Mit welchen Aktivitäten verbringen die Männer und Frauen in den einzelnen Gruppen ihre Freizeit? Gibt es Unterschiede zwischen den

Gruppen oder zwischen Männern und Frauen? Insgesamt scheinen alle in die Betrachtung einbezogenen interviewten Personen unter der Woche eher häuslich zu sein. Zumindest nennen sie mehr häusliche als außerhäusliche Aktivitäten (153 zu 130 Nennungen, Mehrfachnennungen).

Die Häufigkeit, mit der einzelne häusliche Freizeitaktivitäten von den Interviewten genannt werden, unterscheidet sich, wenn auch nicht bedeutend, nach Gruppenzugehörigkeit. Das Fernsehen steht bei den meisten Gruppen, außer bei den Fernpendlern und den Shuttles, an erster Stelle der Nennungen. Bei den Fernpendlern steht das gemeinsame Essen mit dem Partner/der Familie und Gespräche im Vordergrund und die Shuttles verbringen ihre knappe Freizeit mit Lesen oder ruhen sich aus. Auch von den Frauen in der Gruppe der Fernbeziehungen wird das Fernsehen und das Lesen am häufigsten genannt. Wichtig ist den Varimobilen, Zeit für sich zu haben, da sie während ihrer Arbeitszeit häufig mit anderen Menschen zusammenarbeiten. Die nicht Mobilen weisen die größte Bandbreite an häuslichen Aktivitäten auf. Sie nennen am häufigsten das Fernsehen, dicht gefolgt von Gesprächen, seltener das Lesen oder Zeiten, die sie allein mit einem Hobby oder Ausruhen verbringen. Anders als die Fernpendler nennen sie das gemeinsame Essen vergleichsweise selten. Dies bedeutet nicht, dass es bei ihnen weniger vorkommt. Wahrscheinlicher ist, dass es für sie nicht die Bedeutung einer Freizeitaktivität hat.

Als außerhäusliche Aktivitäten, die unter der Woche unternommen werden, nennen die betrachteten Gruppen Spaziergänge, Ausgehen, kulturelle Veranstaltungen besuchen und Sport treiben. Am häufigsten nennen die Männer in der Gruppe der nicht Mobilen Spaziergänge als außerhäusliche Aktivität in ihrer Freizeit. Für die Frauen in der Gruppe der nicht Mobilen ist dagegen das Ausgehen eine häufige Freizeitaktivität. Auch von den Fernpendlern wird das Ausgehen häufig genannt. Allerdings kommt es bei ihnen nicht oft vor, bei vielen nur einmal im Monat. Ähnlich gilt dies auch für die Shuttles. Dagegen gehen die LATs tatsächlich häufig unter der Woche aus. Fernpendler nennen häufiger als andere Gruppen den Besuch von kulturellen Veranstaltungen einmal im Monat. Allen Gruppen gemeinsam ist, dass sie angeben, mindestens an einem Tag in der Woche Sport zu treiben. Dabei nennen Frauen diese Aktivität noch häufiger als Männer.

Mit wem wird die Freizeit unter der Woche verbracht?

Da lediglich 71 der 138 (58%) in die Analyse einbezogenen Personen Angaben zu dieser Frage machten, können die hier vorgestellten Er-

gebnisse lediglich eine Tendenz verdeutlichen. Auch mit dieser Einschränkung werden die Unterschiede zwischen den Gruppen deutlich. Während sich bei den *nicht Mobilien* die vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung mit dem Partner, den Kindern, der gesamten Familie, mit Freunden und Kollegen deutlich abzeichnen und auch für Zeiten des Alleinseins genügend Raum bleibt, sind die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung bei den anderen Gruppen durch die spezifischen Arbeitszeitlagen deutlich geringer. So haben die *Ferpendler* unter der Woche weniger Kontakt zu Freunden, Bekannten und Verwandten. Dafür verbringen sie ihre freie Zeit unter der Woche häufiger mit ihrem Partner, mit den Kindern oder mit der gesamten Familie. Sie benötigen offenbar auch mehr Zeit, um sich auszuruhen oder sich mit einem Hobby zu beschäftigen, denn sie geben häufiger an, sie verbrächten ihre freie Zeit alleine.

Den Wochenendmobilen ist es nur in Einzelfällen möglich, Zeit mit ihrem Partner bzw. mit ihrer Familie zu verbringen. Die Varimobilen sind in ihrer Freizeit allein oder treffen sich mit Kollegen. Letztere spielen für sie eine große Rolle bei der Freizeitgestaltung unter der Woche. Da sie an ihren verschiedenen Arbeitsorten häufig mit Kollegen im gleichen Hotel wohnen, wird das Abendessen meist gemeinsam eingenommen. Dabei ist nicht zu vermeiden, dass dieses manchmal zu einem Arbeitsessen wird. Oftmals wird auch gemeinsam Sport getrieben oder ein Stadtbummel unternommen. Freunde oder Bekannte spielen für die Freizeitgestaltung kaum eine Rolle. Noch häufiger verbringen die Shuttles ihre Abende alleine. Ihre Arbeitstage sind lang und ihre Kollegen sind, anders als bei den Varimobilen, nicht in der gleichen Situation. Es ist für sie deshalb nicht leicht, an ihrem Arbeitsort ein soziales Netz aufzubauen. Anders ist dies bei den Fernbeziehungen. Ihre Wohnung am Arbeits- oder Studienort bildet für sie den Lebensmittelpunkt. Wie nicht Mobile konnten sie sich im Laufe der Zeit einen Freundes- und Bekanntenkreis aufbauen, mit dem sie unter der Woche ihre Freizeit verbringen und der in vielen Fällen als Unterstützungsnetz dient. Zudem haben sie in Einzelfällen auch unter der Woche Kontakt zu ihrem Partner und gestalten ihre Freizeit mit ihm. Dennoch sind sie in ihrer Freizeit häufiger allein als die Varimobilen. Allerdings entspricht dieses Alleinsein, ähnlich wie bei den Varimobilen, eher ihrem Wunsch nach Zeit für sich und ist weniger auf ein fehlendes soziales Netz zurückzuführen, wie dies bei den Shuttles der Fall ist.

6.5.2.4 *Kommunikation zwischen den Partnern und mit den Kindern während der berufsbedingten Abwesenheit*

Wie dargestellt hat nur eine Minderheit der Varimobilen, Shuttles und Fernbeziehungen unter der Woche die Möglichkeit, die Partnerin/den Partner bei der Hausarbeit oder bei der Kinderbetreuung zu unterstützen und/oder mit dem Partner/der Familie freie Zeit zu verbringen. Viele bedauern dies und versuchen, alle Möglichkeiten zu nützen, um auch unter der Woche am Leben des Partners/der Familie teilzunehmen und ansprechbar zu sein. Das am häufigsten benutzte Kommunikationsmittel ist das Telefon bzw. das Handy. Mit dem Handy sind die Wochenendmobilen immer erreichbar und können die Familie unabhängig von ihrem Standort jederzeit erreichen. Dies wird insbesondere von den Varimobilen als große Erleichterung und Beruhigung geschildert. Für kürzere Nachrichten werden auch E-mails verschickt. Sowohl Telefonate mit dem Handy als auch die E-mails dienen vor allem der Organisation des Wochenablaufs und der Abstimmung von Entscheidungen. So führte z.B. ein Paar in der Gruppe der Shuttles zum Zeitpunkt der Befragung die Renovierung eines kürzlich erworbenen Hauses durch. Die Partnerin war unter der Woche weitgehend auf sich gestellt, verhandelte mit den Handwerkern und musste kurzfristig wichtige Entscheidungen treffen. Telefon und Handy dienten in diesem Fall zur Abstimmung und Absicherung von Entscheidungen mit dem Partner.

Das Festnetztelefon des mobilen Partners wird dagegen für längere Gespräche mit dem Partner benutzt, die dazu dienen, sich gegenseitig über Freuden und Probleme des eigenen Alltags zu informieren, zu berichten, wie es den Kindern geht und sich der gegenseitigen Zuneigung zu versichern. Meist verabreden die Paare feste Zeiten am Abend oder vor dem zu Bett gehen, um ihre Telefonate zu führen. Mit ihren Kindern telefonieren Wochenendpendler seltener und wenn, dann meist mit den jüngeren Kindern, von denen angenommen wird, dass sie den abwesenden Elternteil im Alltagsgeschehen eher „vergessen“ als ältere oder die ihre Sehnsucht nach dem abwesenden Elternteil noch deutlich aussprechen. Auf schriftliche Kommunikation wird nur in drei Fällen zurückgegriffen. Sie scheint den Paaren zu langsam und zu umständlich zu sein.

Die meisten Wochenendpendler telefonieren einmal am Tag mit ihrem Partner bzw. Partnerin oder werden von diesen oder dieser angerufen. Bei Bedarf wird auch mehrmals am Tag telefoniert. Am häufigsten telefonieren die Varimobilen und Shuttles, die fünf Tage in der Woche abwesend sind. Weniger häufig sind tägliche Telefonate bei den Fernbeziehungen. Sie beschränken sich vielfach auf zwei Anrufe in der Woche.

Das Telefonieren ist nicht zuletzt eine Kostenfrage. Da der Anteil der Studenten in der Gruppe der Fernbeziehungen hoch ist, sind die selteneren Anrufe möglicherweise auch auf die geringeren finanziellen Mittel dieser Gruppe zurückzuführen. E-mails werden von Paaren, die Zugang zu diesem Kommunikationsmittel haben, häufig zusätzlich zu den täglichen Telefonaten versendet. Insgesamt versuchen Paare in Zeiten, in denen sie getrennt sind, alle zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel zu nutzen, um die Trennung zu überbrücken und auch in dieser Zeit am Leben des Partners teilzunehmen.

6.5.3 Gestaltung von Partnerschaft und Elternschaft in gemeinsam verbrachten Zeiten

Es soll nun der Frage nachgegangen werden, wie Paare, bei denen ein Partner beruflich mobil ist, ihre Partner- und Elternschaft in der gemeinsam verbrachten Zeit gestalten. Kompensieren die Mobilen die Zeit ihrer Abwesenheit, in der ihre PartnerInnen die familialen Aufgaben weitgehend übernehmen, durch stärkere Beteiligung an diesen Aufgaben am Wochenende? Oder suchen sie nach einer arbeitsreichen Woche Ruhe und Erholung beim Partner bzw. in der Familie? Wird die Freizeit partner- und familienzentriert gestaltet oder eher Kontakt zu Freunden und Verwandten gesucht? Lassen sich Unterschiede zwischen Mobilen und nicht Mobilen hinsichtlich der Beteiligung an familialen Aufgaben und bei der Freizeitgestaltung ausmachen?

6.5.3.1 Verteilung familialer Aufgaben – zwischen Beteiligung und Rückzug

Hausarbeit am Wochenende

Ein erster Überblick zeigt, dass sich Fernpendler und Shuttles am Wochenende stärker an Hausarbeiten beteiligen als dies bei den anderen Gruppen der Fall ist. Die Beteiligung der Varimobilen und LATs ist nicht höher als bei den nicht Mobilen und damit eher gering. Zwischen den Angaben der Männer und Frauen lassen sich Unterschiede feststellen. So nennen die nicht mobilen Männer bei der Frage nach demjenigen, der die einzelnen Haushaltsaufgaben jeweils übernimmt, zu 75% ihre Partnerin, zu 15% sich selbst und zu 10% beide. Bei den interviewten Frauen in der Gruppe der nicht Mobilen sieht die Verteilung gänzlich anders aus: Nur von 9% der Haushaltsaufgaben wird berichtet, der Partner übernehme sie, bei 44% nennen sie sich selbst und bei 48% sich und den Partner. Auch wenn sich bei den Fernpendlern und Shuttles ebenfalls geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen lassen,

ist das Verhältnis doch eher ausgeglichen. Die Fernpendler und männlichen Shuttles geben bei 20% der Haushaltsaufgaben an, sie selbst würden diese erledigen, zu 29% bzw. 46% nennen sie ihre Partnerin und zu 48% bzw. 39% sich und ihre Partnerin. Die Fernpendlerinnen und weiblichen Shuttles meinen bei 42% bzw. 45% der Aufgaben, sie selbst würden diese erledigen und jeweils bei gut 30%, dass sie diese mit ihrem Partner gemeinsam oder abwechselnd erledigen. Die Frauen in der Gruppe der Varimobilen geben bei 80% der Aufgaben an, sie würden diese abwechselnd oder gemeinsam mit ihrem Partner erledigen. Dagegen nennen die Männer in dieser Gruppe bei 46% der Haushaltsaufgaben die Partnerin und lediglich bei 34% sich und ihre Partnerin.

Es lässt sich eine Tendenz dahingehend feststellen, dass die mobilen Männer versuchen, ihre fehlende oder geringe Unterstützung bei der Erledigung von Haushaltsaufgaben unter der Woche am Wochenende zu kompensieren. Deutlicher noch ist dieses Bemühen bei den mobilen Frauen. Es sei jedoch daran erinnert, dass ihre berufliche Belastung geringer ist als die der Männer. Zusätzlich sind die Männer insbesondere in den Gruppen der nicht Mobilen und Varimobilen durch Wochenendarbeit zu Hause stärker belastet als die Frauen in diesen Gruppen und auch stärker als die Fernpendler sowie Shuttles. Vor allem die Shuttles bemühen sich, das Wochenende von beruflicher Arbeit frei zu halten. Die Fernbeziehungen nehmen eine Sonderstellung ein, da sie auch am Wochenende die strikte Trennung zwischen deiner und meiner Wohnung aufrecht erhalten und sich jeweils nur für die Hausarbeit in der eigenen Wohnung verantwortlich fühlen. Dabei achten sie darauf, möglichst wenig Hausarbeit auf das Wochenende zu verschieben.

Hausarbeit – Arbeit oder Freizeitvergnügen?

Putzen, Wäschewaschen und Bügeln sind Arbeiten, die von beiden Partnern eher ungern übernommen werden. Bei manchen Hausarbeiten, an denen sich vor allem die mobilen Männer beteiligen, fällt jedoch die Nähe zu Freizeitaktivitäten auf. So ist der Samstagvormittag v.a. bei Shuttles und Fernpendlern dem Großeinkauf vorbehalten. Ihn erledigen die Partner überwiegend gemeinsam. Häufig wird der Einkauf zum Einkaufsbummel, den die Paare mit einem Café- oder Restaurantbesuch abschließen. Auch das Kochen, das vielfach eine gemeinsame Aktivität der Partner ist, wird am Wochenende eher als Freizeitaktivität gesehen denn als Arbeit. Manchen Männern bereiten auch Reparaturen oder Verschönerungen, die im und am Haus notwendig sind, Vergnügen, auch die Gartenarbeit ist eher eine willkommene Abwechslung als Arbeit, vor allem wenn sie gemeinsam mit dem Partner oder den Kindern

durchgeführt wird. Die Haushaltsarbeiten, bei denen nur schwer zu entscheiden ist, ob sie den Haushaltsaufgaben oder den Freizeitaktivitäten zuzuordnen sind, haben für die Paare mit einem mobilen Partner die zusätzliche Funktion, sich wieder ins Leben des anderen bzw. der Familie einzufügen und ein Stück Alltag mitzugestalten, ohne dass dies als Belastung empfunden wird.

Kinderbetreuung zwischen familialer Aufgabe und Freizeitaktivität

Noch deutlicher wird die integrierende Funktion familialer Aufgaben bei der Kinderbetreuung bzw. bei der Beschäftigung mit den Kindern. Vor allem die Betreuung kleiner Kinder, ohne die Anwesenheit des Partners, fördert die Beziehung des mobilen Partners zum Kind und kann auch die Beziehung zwischen den Partnern verbessern.

„Also wenn ich am Wochenende da bin und ich mache etwas, da nehme ich sie schon mit. Wenn ich was suche zum Bauen oder so oder ich fahre mit ihr dann zum Einkaufen oder mal nach Würzburg. Ich fahre auch mit ihr zu meinen Eltern. Zum Beispiel letztes Wochenende bin ich mit ihr zu meinen Eltern gefahren, damit meine Frau mal alleine zu Hause sein kann, dass sie mal die Ruhe für sich genießen kann.“ (Shuttle, 414, 373ff.)

Auch für ältere Kinder ist der Kontakt und das Zusammensein mit dem unter der Woche abwesenden Elternteil wichtig. Sie benötigen das Gefühl, auch für diesen Elternteil von Bedeutung zu sein.

„...viel Zeit für die Kinder genommen habe, mit denen ins Schwimmbad gefahren bin oder mit denen einen Ausflug gemacht habe, meistens mit meiner Frau auch, ins Schwimmbad weniger, da hatte (sie) nicht soviel Lust dazu. Heute ist es noch so, dass ich z.B. mit unserer Jüngsten Hausaufgaben am Wochenende mache. Sie hat auch Spaß daran, dann machen wir das immer so, dass ich sie am Samstag oder spätestens am Sonntagvormittag frage, was hast du denn noch auf und so. Dann mache ich mit ihr, bzw. ich helfe ihr bei den Hausaufgaben. Das macht mir Spaß und das macht auch ihr offensichtlich auch Spaß. Ja, also ich denke mal, die Intensität der Beziehung zu den Kindern ist schon geringer weil ich pendele, aber nicht sehr viel, denke ich mal.“ (Shuttle, 487, 632ff.)

Umgekehrt haben auch die pendelnden Eltern das Bedürfnis, mit ihren Kindern zusammen zu sein und brauchen das Gefühl, sie in ihrer Entwicklung unterstützen zu können.

„Es war auch so, dass ich am Wochenende da war, sie wussten genau, unter der Woche ist er nicht da, aber am Wochenende können wir ihn mit unseren Sachen schon bombardieren. Ich habe zum Beispiel mit meinem Kleinen ein bisschen Schwierigkeiten gehabt, im Französischen hat er den Fixpunkt am Wochenende genommen, wo wir jeden Sonntagfrüh eine Stunde Französisch geübt haben. ... Er ist nicht so sprachbegabt und in Französisch hat er ein bisschen Pech gehabt mit den Lehrern und ein bisschen faul war er auch noch. Mathematik haben wir auch eine Zeit lang gemacht, wo es ein bisschen kritisch wurde, aber ich denke mal, das habe ich schon ausgenutzt, mich damit zu beschäftigen.“ (Varimobiler, 348, 588ff.)

Die Annahme, dass sich die mobilen Partner am Wochenende eher zurückziehen, hat sich nicht bestätigt. Vielmehr sind sie eindeutig stärker als die nicht Mobilen an familialen Aufgaben, insbesondere an der Kinderbetreuung, beteiligt. Dabei ist häufig, auch für sie selbst, schwer zu entscheiden, ob sie sich an Haushaltsarbeiten bzw. Betreuungsaufgaben beteiligen oder einem Freizeitvergnügen nachgehen. In jedem Fall stellt ihre Beteiligung eine Entlastung für den Partner und eine Bereicherung für die Kinder dar. Dass sich Mobile am Wochenende stärker auf den Partner und die Familie konzentrieren als nicht Mobile, kann anhand des nachfolgenden Beispiels deutlich gemacht werden.

„...ich bin ein Jahr lang in München gewesen (Wochenendpendler), da war er (der Sohn) gerade fünf Jahre alt und da kam ich von München nach etwas mehr als einem Jahr wieder zurück, dann sagte er zu mir, nachdem ich dann hier in Aachen wieder ziemlich stationär tätig war, Papa kannst du nicht wieder nach München ziehen, da hattest du am Wochenende für mich Zeit. Ja, also das war ein Hilferuf, da waren die Samstage und Sonntage, wenn ich dann hier zu Hause war, für die Familie, anderes gab es nicht. Und so, wenn Sie sieben, acht Minuten von der Arbeitsstelle weg wohnen, dann passiert es schon mal, dass ich samstags, das passiert regelmäßig, dass ich samstags im Büro bin. Wenn es dann zu lange dauert, dann kriege ich auch, bekam ich den Hinweis.“ (Varimobiler, 351, 255ff.)

6.5.3.2 Freizeitgestaltung am Wochenende – ein Balanceakt zwischen Familie, sozialen Kontakten und individueller Erholung

Das Wochenende wird allgemein als freie Zeit betrachtet, die nach den eigenen Bedürfnissen gestaltet werden kann. Wie die Ausführungen zur Arbeitssituation von Mobilen und nicht Mobilen jedoch deutlich machten, schränken die beruflichen Anforderungen diese Freiheit vielfach

ein. Zusätzlich beanspruchen Haushaltsaufgaben und kindbezogene Aufgaben einen Teil der freien, d.h. der selbstbestimmten Zeit. Bei der Freizeitgestaltung muss zudem auf die Bedürfnisse und Vorstellungen der Partner, Kinder und anderer Personen Rücksicht genommen werden. In diesem Rahmen gestalten mobile Personen ihre Freizeit am Wochenende.

Freizeitaktivitäten am Wochenende – Kompensation der geringen Freizeitmöglichkeiten unter der Woche?

Wie bei den Freizeitaktivitäten unter der Woche wurden auch die Freizeitaktivitäten am Wochenende in häusliche und außerhäusliche unterteilt. Anders als unter der Woche wurden häufiger außerhäusliche als häusliche Freizeitaktivitäten genannt: 140 Nennungen bei den häuslichen Aktivitäten und 200 bei den außerhäuslichen. Einzelne häusliche Aktivitäten wie Fernsehen, Lesen und „Zeit für mich“ sind am Wochenende wesentlich seltener, gemeinsame Mahlzeiten und Gespräche dagegen häufiger. Die Unterschiede sind, wie zu erwarten, vor allem auf das veränderte Freizeitverhalten der mobilen Gruppen und hier insbesondere auf die Wochenendpendler zurückzuführen. Während z.B. die Männer in der nicht mobilen Gruppe ihren Fernsehkonsum am Wochenende sogar erhöhen (von 26% auf 33%), sinkt er bei den Fernpendlern von 26% unter der Woche auf 17%, bei den Varimobilen von 25% auf 13% und bei den Shuttles von 25% auf 11%. Die gleiche Veränderung zeigt sich bei der Freizeitaktivität „Lesen“. Es scheint, dass am Wochenende nachgeholt wird, was man unter der Woche nicht machen kann.

Am häufigsten finden Freizeitaktivitäten mit dem Partner statt (41% der Nennungen). An zweiter Stelle steht die gesamte Familie (17% der Antworten). 12% finden nur mit den Kinder und 13% mit Freunden statt. 16% der Freizeitaktivitäten werden allein verbracht. Zwischen den einzelnen Gruppen sowie zwischen Männern und Frauen sind Unterschiede zu erkennen. Ein deutlicher Unterschied besteht zwischen den Varimobilen und allen anderen Gruppen. So sagen Männer in dieser Gruppe, dass sie 23% ihrer Freizeit alleine verbringen, bei den Frauen sind es sogar 33%. Es scheint, dass die Varimobilen eher das Bedürfnis nach Ruhe und nach Zeit für sich haben als die Männer in den anderen Gruppen. Eine Erklärung dafür könnte sein, dass die Varimobilen während ihrer Arbeitszeit häufig eng mit Kollegen zusammenarbeiten oder Kunden betreuen, auf die sie sich einstellen müssen. Sie benötigen möglicherweise die Zeit für sich als Ausgleich. Vor allem die Fernpendlerinnen scheinen dieses Bedürfnis zu teilen. Es sei daran erinnert, dass sie trotz der Belastung durch das tägliche Pendeln einen Großteil

der Hausarbeiten und der Kinderbetreuung übernehmen. Das Bedürfnis nach Ruhe wird damit verständlich. Den größten Teil ihrer Freizeit verbringen Männer und Frauen in allen Gruppen jedoch mit dem Partner, den Kindern oder mit der gesamten Familie.

Vor allem die Männer in den Gruppe der Shuttles und noch stärker die in der Gruppe der Fernbeziehungen geben ihrer Partnerin den Vorrang bei den meisten der von ihnen genannten Freizeitaktivitäten (Shuttles 48%, Fernbeziehungen 71% im Vergleich zu ca. 25% bei den anderen Gruppen) Bei den Männern in der Gruppe der nicht Mobilen fällt zudem die relativ hohe Zahl an Freizeitaktivitäten auf, denen sie mit Freunden nachgehen. In keiner anderen Gruppe nennen die Männer Freunde so häufig als Freizeitpartner (27% der Nennungen). Dagegen verbringen die Frauen in der Gruppe der Varimobilen (17%) und vor allem in der Gruppe der Fernbeziehungen (19%) ebenfalls viel Freizeit mit ihren Freunden.

Gemeinsam ist den Frauen und Männern in allen Gruppen der vergleichsweise hohe Anteil an Freizeitaktivitäten, denen sie gemeinsam mit ihrem Partner und gegebenenfalls mit ihrer Familie nachgehen. Der Stellenwert, den sie Freunden und Zeiten des Alleinseins einräumen, ist sowohl von Gruppe zu Gruppe als auch bei Männern und Frauen unterschiedlich, übersteigt aber in keinem Fall den Stellenwert, den der Partner oder die Familie hat. Der Balanceakt zwischen dem Partner bzw. der Familie, den Sozialkontakten und individueller Erholung fällt damit bei allen Gruppen, bei Männern und Frauen, zugunsten der Partnerschaft bzw. der Familie aus.

6.5.4 Familien mit Kindern unter zehn Jahren – Wer kümmert sich in mobilen Lebensformen um die Kinder?

Bisher wurde die berufliche Mobilität und die Lebensführung aus Sicht der mobilen Erwerbstätigen betrachtet. Nachfolgend wird die Sichtweise ihrer Partner dargestellt. Wie gezeigt, können die Mobilen ihre Partner während der berufsbedingten Abwesenheit kaum unterstützen. Damit tragen die PartnerInnen die Last der anfallenden familialen Arbeiten und die Verantwortung für den Wochenablauf weitgehend alleine. Was sie von alleinerziehenden Eltern unterscheidet, ist die Möglichkeit, Rücksprache mit dem abwesenden Partner zu halten und seine Anwesenheit am Wochenende. Es ist die Frage, inwieweit beides einen Ausgleich für ihre erhöhte Belastung unter der Woche darstellt. Die zweite Frage ist, ob und von wem sie unter der Woche Unterstützung erhalten, auf die

sie vor allem dann angewiesen sind, wenn sie selbst einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Am stärksten belastet sind die PartnerInnen von wochenweise abwesenden Varimobilen, Shuttles und Fernbeziehungen, bei denen Kinder unter zehn Jahren im Haushalt leben. Ihre Situation soll Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen sein.

6.5.4.1 *Unterstützung durch das soziale Netz in Zeiten der Abwesenheit des mobilen Partners*

Lediglich 17 der Partnerinnen (N=15) und Partner (N=2) von wochenweise Mobilen haben Kinder unter zehn Jahren zu versorgen. Von ihnen sind sieben nicht erwerbstätig, zwei sind geringfügig, drei Teilzeit und vier Vollzeit beschäftigt⁶¹. Die Ausführungen zur Aufgabenteilung unter der Woche und auch am Wochenende wiesen bereits darauf hin, welche hohe Arbeitsbelastung die Partnerinnen und Partner von Wochenendmobilen bewältigen müssen. Es ist deshalb nachvollziehbar, dass sie den eigenen und den Tagesablauf ihrer Kinder vor allem wenn sie erwerbstätig sind, straff organisieren müssen. In einem Fall konnte die Partnerin eines Shuttles ihren Tagesablauf fast auf die Minute genau schildern. Sie ist Teilzeit beschäftigt und die Tochter besucht vormittags und nachmittags einen Kindergarten, der über Mittag geschlossen hat. Der Tagesablauf lässt sich nur deshalb so gut organisieren, weil die Entfernungen von der Wohnung zum Kindergarten bzw. zur Arbeit sehr kurz sind. Der Partner einer Shuttle, dessen jüngstes Kind ebenfalls den Kindergarten besucht, ist selbständiger Handwerker und kann es sich aufgrund des guten Verdienstes seiner Frau leisten, nur wenige Aufträge anzunehmen. Er ist damit für seine Kinder ab 13 Uhr allein zuständig und verfügbar. Für die Partnerinnen der Varimobilen kommt erschwerend hinzu, dass sie sich in ihrem Tagesablauf ständig umstellen müssen. Je nachdem, ob ihr mobiler Partner anwesend oder abwesend ist, verändert sich der Tagesablauf der Familie. Kinder unter drei Jahren werden in allen Fällen ohne zusätzliche institutionelle und ohne größere private Unterstützung betreut. Bei älteren Kindern nimmt die Unterstützung zu, wobei v.a. der Kindergarten eine wichtige Rolle einnimmt. Auch wenn die Öffnungszeiten nicht immer dem familialen Bedarf entsprechen, ermöglichen sie den PartnerInnen zumindest Teilzeit erwerbstätig zu sein. Insgesamt scheinen die PartnerInnen von mobilen Personen kein so umfassendes Unterstützungsnetz aufzubauen, wie dies bei Alleinerziehenden häufig zu beobachten ist (Krüger und Micus 1999).

61 bei einer Person liegen keine entsprechenden Angaben vor.

6.5.4.2 Die Beteiligung des Partners/der Partnerin in gemeinsam verbrachten Zeiten

Wie die Ausführungen zur Beteiligung des mobilen Partners an Haushaltsaufgaben und Kinderbetreuung zeigten, sind diese bemüht, während der Zeit ihrer Anwesenheit in der Familie einen gewissen Ausgleich zu schaffen und ihren Partner zu entlasten. Die Frage ist, wie diese Bemühungen von der Partnerin/dem Partner eingeschätzt werden.

Auffallend ist, dass die PartnerInnen weniger die Unterstützung bei der Hausarbeit verlangen als vielmehr erwarten, dass sich der mobile Partner in der Zeit seiner Anwesenheit mit den Kindern befasst und gemeinsame Freizeit mit ihnen verbringt. Wenn sie Unterstützung im Haushalt anmahnen, dann für Arbeiten, die sie nicht oder nur schwer alleine bewältigen können, wie z.B. Großeinkäufe, Reparaturarbeiten oder Renovierungs- bzw. Umbauarbeiten. Um dem mobilen Partner Zeit zu geben, sich auf das Zusammensein mit dem Kind und auf gemeinsame Freizeitaktivitäten zu konzentrieren, versuchen sie, Hausarbeiten so weit als möglich in seiner Abwesenheit zu erledigen. Gerade der Freitag ist ein besonderer Tag. Nach einer Woche des Getrenntseins soll der Abend so erfreulich wie möglich gestaltet werden.

„Diese Erwartung geht natürlich verständlicherweise auch nach einem bisschen heilen Familienleben, aufgeräumtes Wohnzimmer, aufgeräumte Küche, nicht gerade ein Essen aus der Dose. An diesem Tag (Freitag) muss ich mich darauf einstellen. Das tue ich auch.“ (Partnerin eines Shuttles, 414, 289ff.)

Vor allem bemühen sich die PartnerInnen, den Kontakt zwischen dem mobilen Partner und dem Kind/den Kindern zu unterstützen und bei Problemen zu vermitteln. Sie erwarten von ihm, dass auch er sich Zeit nimmt, sich mit den Kindern zu befassen. Einige Varimobile arbeiten am Wochenende etliche Stunden zu Hause, so dass ihre Partnerinnen es oft enttäuschend finden, wie wenig Zeit sie für ihre Kinder erübrigen können.

„Wobei dann eben auch Sachen zu machen sind, von seiner Seite für den Montag wieder. Was mir manchmal zu viel ist, wo ich dann lieber finden würde, wenn er sich mit der Kleinen beschäftigen würde, aber das lässt sich nicht ändern, wenn er da was dienstlich zu machen hat.“ (Partnerin eines Varimobilen, 332, 209ff.)

Sie schätzen es, wenn ihr Partner viel Zeit mit den Kindern verbringt. Nicht nur, weil das Zusammensein mit dem anderen Elternteil für die Kinder wertvoll ist. Sie genießen auch die ungestörte Zeit, die sie dadurch für sich gewinnen.

„Int: Ist es also so, dass Sie unter der Woche vollständig für den Sohn (4 Jahre) da sein müssen und am Wochenende sind Sie so ein bisschen abgemeldet.“

Pbd: Ja, da habe ich mal Ruhe vor ihm, das tut mir auch gut, nicht immer um ihn zu sein, sondern, dass auch Papa da ist. Das freut mich auch, wann er dann am Wochenende nur für Papa da ist, weil er muss ja auch die Woche nachholen. Da wird dann geschmust, also die hängen dann nur zusammen.“ (Partnerin eines Varimobilen, 352, 375ff.)

Probleme sehen die Partnerinnen bei jungen Kindern, denen noch nicht erklärt werden kann, warum der Papa jetzt weggeht und die sich noch kaum damit trösten können, dass er in fünf Tagen wiederkommt. Ihre Befürchtung, dass sich die Kinder emotional von ihren Vätern distanzieren, weil sie sich vor Leid schützen wollen, ist, wie aus der Scheidungsforschung bekannt (Oberndorfer, 1999), nicht ganz unbegründet.

„Die verstehen sich sehr gut. Von daher habe ich immer das Gefühl gehabt, die Paula (3 Jahre) übersteht das unbeschadet. Wenn sie auch in letzter Zeit sehr geweint hat, wenn der Papa mit der Tasche zur Tür ging, dann war das ganz schlimm.....(sie) konnte nicht unterscheiden, ist der Papa jetzt wieder lange weg oder ist er nur gerade mal in den Keller gegangen.“ (Partnerin eines Shuttles, 464, 438ff.)

Manchmal wird von den PartnerInnen der wochenweise Mobilen auch ein gewisses Bedauern darüber ausgedrückt, dass sie von ihren Kindern, für die sie unter der Woche immer verfügbar sind, am Wochenende, wenn der Papa, die Mama da ist, kaum mehr bemerkt werden. Zusätzlich achten die mobilen Eltern am Wochenende weniger auf Disziplin und verwöhnen die Kinder eher als die PartnerIn dies unter der Woche tun kann. Der nicht mobile Elternteil fühlt sich oftmals in die Rolle des strengen Elternteils gedrängt, der dem Kind den Spaß verdirbt. Dieses Gefühl ist vielen alleinerziehenden Eltern ebenfalls nicht unbekannt. Dennoch sind Partner von Wochenendpendlern keine alleinerziehenden Eltern. Der Unterschied liegt nicht darin, dass der mobile Elternteil mehr Kontakt mit seinen Kindern hat als ein Elternteil, der nicht im Haushalt seiner Kinder lebt. Der Unterschied gründet vielmehr in dem Bemühen der Partnerin/des Partners, ihn in seiner Beziehung zum Kind zu unterstützen, wenn er anwesend ist und ihn dem Kind ge-

genüber positiv zu repräsentieren, wenn er abwesend ist. Dies fällt vielen getrennten Eltern schwer. Zudem erleben die Kinder auch das Zusammensein der Eltern und ihre Zuneigung füreinander. Andererseits teilen die PartnerInnen der Mobilen einige Nachteile ihrer Lebensform mit den Alleinerziehenden, wie die alleinige Zuständigkeit für die Hausarbeit und die Kinderbetreuung, die nur wenig Freiraum für die Wahrnehmung eigener Interessen lässt.

6.5.5 Auswirkungen der Mobilität auf Freundschaftsbeziehungen

Bereits in Zusammenhang mit der Kinderbetreuung und der Freizeitgestaltung zeichnete sich ab, dass es bei den mobilen Gruppen vor allem die Frauen sind, die den Kontakt zu Freunden und Verwandten aufrechterhalten. Insgesamt konnten aus den Interviews 66 Angaben zu dieser Thematik in die Analyse einbezogen werden. Die Ergebnisse bestätigen, dass Frauen signifikant häufiger mit ihren Freunden und Verwandten Kontakt pflegen als Männer.

Am Wochenende nehmen die Partner in allen Gruppen die Gelegenheit wahr, die Kontakte zu Freunden und Verwandten gemeinsam zu pflegen. Allerdings werden diese Kontakte bei den mobilen Gruppen unter der Woche von den Partnerinnen organisiert. Vor allem bei wochenweise Mobilen haben sich die Freundeskreise vielfach verkleinert, da unter der Woche kaum mehr die Möglichkeit besteht, die Freunde zu treffen und das Wochenende vor allem der Familie gewidmet ist, was wenig Zeit lässt, um Freunde zu besuchen.

„Ist schon weniger geworden, weil die Zeit ist halt knapp und das geht wahrscheinlich vermutlich allen so, erst einmal besonders reserviert ist die Zeit für meinen Partner und irgendwo muss ich ja kürzen, weil ich eben weniger da bin als früher, das kürze ich dann am ehesten bei den Freunden.“ (Shuttle, 447, 548ff.)

Die Wahrscheinlichkeit, dass das soziale Netz als Unterstützungsnetz von Bedeutung für Mobile und ihre Familien wirkt, ist gering. Unterstützungsnetze beruhen auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit. Da es Mobilen nur eingeschränkt möglich ist, ihrerseits Unterstützung zu leisten, können sie diese kaum vom sozialen Netz erwarten. Vor allem für die mobilen Männer scheint das soziale Netz eher eine schwer zu bewältigende Anforderung zu sein. Aber auch wenn die mobilen Frauen die Kontakte zu ihren Freunden oder zum gemeinsamen Freundeskreis stärker pflegen als die Männer, sind sie doch kaum in der Lage, konkre-

te Unterstützung im Alltag zu leisten. Der Freundeskreis wird deshalb weniger zur Unterstützung bei konkreten Aufgaben herangezogen. Vielmehr sind Freunde Gesprächspartner oder wichtige Personen bei der Freizeitgestaltung. Eine Ausnahme bilden nur die LATs. Sie sind vielfach in ein Freundschaftsnetz eingebunden, das sich gegenseitig ein hohes Maß an Unterstützung gibt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Anteil der jungen Frauen in der Gruppe der LATs besonders hoch ist und sie ihren Lebensmittelpunkt an ihrem Wohnort haben. Hinzu kommt, dass sie in den meisten Fällen nur jedes zweite Wochenende abwesend sind. Konkrete Unterstützung im Alltag leisten eher Verwandte. Vor allem entlasten sie die Partnerinnen der Wochenendpendler in besonderen Situationen bei der Kinderbetreuung. Am Wochenende übernehmen sie, wenn auch nicht häufig, die Betreuung kleiner Kinder, um den Eltern Gelegenheit zu geben, Zeit zu zweit zu verbringen.

Vor allem bei Mobilitätsformen mit wochenweisen Abwesenheiten von zu Hause, so lässt sich zusammenfassen, werden die Beziehungen zum sozialen Netz negativ betroffen. Vielfach kommt es zu einer Verkleinerung der Freundeskreise und zu einem Verlust an Beziehungen, die auch soziale Unterstützung gewähren.

6.5.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Als wichtiges Ergebnis ist festzuhalten, dass die mobilitätsinduzierten Merkmale der Arbeitssituation die Lebensführung mobiler Erwerbstätiger nachhaltig auch im Privatleben beeinflussen. Sie prägen die Partner- und die Eltern-Kind-Beziehung sowie die Freizeitgestaltung. Dabei ist es weniger der Umfang der wöchentlich geleisteten Arbeitszeit, der für Unterschiede in der Lebensführung von Mobilen und nicht Mobilen verantwortlich ist, als vielmehr die Verteilung der erwerbsgebundenen Abwesenheiten während der Woche. Die Verteilung der Arbeitszeit über die Woche hinweg spiegelt die zusätzliche Belastung durch die Mobilität und die Strategien zu ihrer Bewältigung wider. Da es den Fernpendlern kaum möglich ist, ihre tägliche Arbeitszeit zu verlängern, nehmen sie häufig Arbeit mit ins Wochenende. Dies gilt gleichermaßen für die Variabilen, die während der Tage ihrer arbeitsbedingten Abwesenheit keinen Dispositionsspielraum hinsichtlich der Lage ihrer Arbeitszeit haben. Dagegen versuchen Shuttles und LATs die Wochenenden durch die Verlängerung der täglichen Arbeitszeit unter der Woche frei von beruflicher Arbeit zu halten.

Für die Arbeitgeber stellen die Mobilen mit ihren langen Obligationszeiten zumeist kein Problem dar. Probleme, die mit ihrer Mobilität verbunden sind, werden als Privatsache betrachtet und weitgehend in Eigenregie gelöst. Man versucht, sich den Arbeitszeiten der nicht mobilen Kollegen anzupassen und Anforderungen möglichst flexibel zu entsprechen. Nur wenige beanspruchen Sonderregelungen, die den betrieblichen Arbeitsablauf beeinflussen. Wenn Sonderregelungen vorkommen, dann ist es am häufigsten die Reduzierung der Arbeitszeit auf Teilzeit, die vor allem von Frauen mit Kindern im Haushalt in Anspruch genommen wird. Die Nachteile dieser Sonderregelung, wie das geringere Einkommen und der Verzicht auf Führungspositionen, tragen jedoch die Beschäftigten selbst.

Die Art der Verteilung der Arbeitszeit über die Woche hinweg bestimmt die Gestaltung der arbeitsfreien Zeit. Eine wesentliche Folge der Mobilität sind die längeren Zeiten der Abwesenheit Mobiler von ihrem Wohnort, vom Partner und/oder der Familie. Für die Shuttles, Fernbeziehungen und mit Einschränkung für die Varimobilen bedeutet dies, dass sie größere Teile ihrer Freizeit ohne die Anwesenheit des Partners/der Familie gestalten müssen. Am eigenständigsten sind dabei die Partner in Fernbeziehungen. Bei ihnen fallen Wohnort und Arbeitsort zusammen und damit hat jeder der Partner einen eigenen Lebensmittelpunkt, zu dem ein ausgedehnter Freundeskreis gehört. Sie übernehmen die alleinige Verantwortung für die Hausarbeit und gestalten ihre Freizeit unter der Woche überwiegend mit Freunden. Die Shuttles verfügen zwar ebenfalls über eine Wohnung an ihrem Arbeitsort, die sie jedoch als Zweitwohnung betrachten. Der Arbeitsort ist für sie nicht Lebensmittelpunkt. Die ausgedehnten Arbeitstage und die notwendige Hausarbeit lassen ihnen nur wenig Zeit für Freizeitaktivitäten, was ihre Integration in ein soziales Netz am Arbeitsort drastisch einschränkt. Noch weniger verbunden mit dem Arbeitsort sind die Varimobilen. Einerseits wechselt ihr Arbeitsort häufig und andererseits lässt der Arbeitsumfang kaum freie Zeit. Sie wohnen überwiegend im Hotel. Wenn sie im Team arbeiten, was meist der Fall ist, beschränken sich ihre sozialen Kontakte auf die Kollegen. Mit ihnen verbringen sie auch ihre Freizeit.

Fast alle Wochenendpendler versuchen während ihres Getrenntseins vom Partner/von der Familie den Kontakt intensiv zu pflegen. In der Mehrheit der Fälle telefonieren sie täglich mit dem Partner. Die Telefonate dienen einerseits der Abstimmung von Entscheidungen in den Bereichen Haushaltsorganisation, Kindererziehung oder Freizeitplanung, andererseits dem Ausdruck der gegenseitigen Zuneigung.

Vor allem die Shuttles und Varimobilen mit Kindern im Haushalt bedauern, dass sie dem vielfach ebenfalls erwerbstätigen Partner unter der Woche kaum Unterstützung bei familialen Aufgaben leisten können. In geringerem Maße ist dies auch ein Problem der Fernpendler. Auch sie sind aufgrund der täglich langen Abwesenheitszeiten kaum in der Lage, einen wesentlichen Anteil an den Hausarbeiten zu übernehmen. Sie verbringen jedoch ihre Abende vor allem mit ihrem Partner und widmen sich wenn irgend möglich ihren Kindern. Im Vergleich zur Gruppe der nicht Mobilen fällt jedoch auf, dass auch diese unter der Woche nicht wesentlich Hausarbeiten übernehmen, dagegen beteiligen sie sich stärker an der Betreuung ihrer Kinder als dies für die mobilen Gruppen möglich ist.

In der Zeit ihres Zusammenseins versuchen alle mobilen Gruppen, ausgenommen die Fernbeziehungen, am Wochenende ihre fehlende bzw. geringe Unterstützung bei den Hausarbeiten und bei der Kinderbetreuung unter der Woche auszugleichen. Vor allem die beruflich mobilen Frauen erledigen einen großen Teil der liegen gebliebenen Hausarbeit. Die mobilen Männer übernehmen vorrangig Arbeiten, die ihre Partnerin nicht alleine erledigen kann und die vielfach große Nähe zu Freizeitaktivitäten aufweisen. Sie bemühen sich, möglichst viel mit ihren Kindern zu unternehmen, um einerseits die Partnerin zu entlasten und andererseits die Beziehung zu ihr zu intensivieren. Die Freizeit wird vor allem der Partnerin/der Familie gewidmet. Jedoch versuchen vor allem mobile Frauen den Kontakt zu Freunden aufrecht zu erhalten. Anders als die nicht Mobilen, die sowohl unter der Woche als auch am Wochenende in ein soziales Netz eingebunden und relativ häufig in Vereinen organisiert sind, ist der Kontakt vor allem der Männer in den Gruppen der Fernpendler, Shuttles und Varimobile zu Freunden gering und die Mitgliedschaft in Vereinen kommt nur in Einzelfällen vor. Es scheint, dass Angehörige dieser Gruppen weder an ihrem Arbeitsort noch an ihrem Wohnort in ein soziales Netz integriert sind. Die meisten ihrer wenigen sozialen Kontakte werden zudem von ihren Partnerinnen initiiert und gepflegt.

Mobilität bringt nicht nur Nachteile für den Mobilen selbst, sondern auch für seinen Partner und die Kinder. Die PartnerInnen von Wochenendpendlern sind unter der Woche allein verantwortlich für die Hausarbeit, gegebenenfalls für die Kinderbetreuung und -erziehung sowie für die Pflege von sozialen Kontakten. Vor allem wenn Kinder unter zehn Jahren im Haushalt leben und sie selbst erwerbstätig sind, ist ihr Tagesablauf straff durchorganisiert. Dies verlangt von den Partnern selbst und von den Kindern ein hohes Maß an Disziplin. Bei außergewöhnlichen Ereignissen sind sie auf ein funktionierendes Unterstützungsnetz ange-

wiesen, da es den Wochenendpendlern und meist auch den Fernpendlern nicht möglich ist, schnell vor Ort zu sein.

Angesichts der Nachteile, welche die berufliche Mobilität vor allem für Familien mit sich bringt, ist verständlich, dass die meisten Mobilen diesen Zustand beenden würden, wenn ihnen dies möglich wäre. Nur in den Gruppen der Varimobilen und der Fernbeziehungen werden auch Vorteile der Mobilität gesehen. Bei den Varimobilen liegen diese in der Abwechslung, die der wechselnde Arbeitsort bietet und die LATs schätzen die Eigenständigkeit und Unabhängigkeit vom Partner, die Spielraum für eigene Interessen lassen.

6.6 Belastungen und Vorzüge mobiler und nicht mobiler Lebensformen

Welche Belastungen werden durch berufliche Mobilität in partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen hervorgerufen? Welche spezifischen Vorzüge erleben Menschen in mobilen Lebensformen? Und: Hat die Form der Mobilität einen Einfluss darauf, welche Belastungen oder Vorzüge wahrgenommen werden? Dies sind die zentralen Fragen, die in diesem Kapitel im Mittelpunkt stehen. Sie leiten sich aus der Grundprämisse der vorliegenden Studie ab: Mobilität, die über einen langen Zeitraum besteht, führt zu nachhaltigen Veränderungen der Lebensführung – neben der Entwicklung der beruflichen Biographie ist davon auch in hohem Maße die Ausgestaltung von Beziehungen im Rahmen der privaten Lebensführung betroffen. Die Form der Mobilität dürfte für die Veränderungen eine wichtige Rolle spielen. Lebensformen, die sich unter dem Einfluss länger andauernder Mobilität herausbilden, zeichnen sich, so eine weitere Annahme, durch spezifische Belastungen und Vorzüge in verschiedenen Lebensbereichen aus. Es dürfte sich unter anderem um die Bereiche Partnerschaft, Familie und Beruf handeln. Entsprechende Kenntnisse sind von großer Bedeutung für die Familienforschung. Sie bieten die Grundlage für weiterführende Fragen, die angesichts der wachsenden Bedeutung beruflicher Mobilität in unserer Gesellschaft von erheblicher Relevanz sind: Gefährdet berufliche Mobilität Paarbeziehungen? Wird die Ausgestaltung der Elternschaft in mobilen Lebensformen eingeschränkt?

Auf der Grundlage der qualitativen Erhebung soll diesen Fragen erstmals nachgegangen werden. Dabei ist die Perspektive beider Partner von Interesse – also die Perspektive der berufsmobilen Befragten als auch die Sichtweise ihrer Partner. Um die Erfahrungen von Menschen

in mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen einordnen zu können, wurden auch bei dieser Fragestellung die Erfahrungen nicht mobiler Menschen einbezogen. Nachfolgend wird nun das methodische Vorgehen skizziert. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse zu den lebensforminduzierten Belastungen und Vorzügen dargelegt. Dabei wird zunächst die Perspektive der mobilen bzw. nicht mobilen Menschen (Kap. 6.6.1) sowie die Perspektive der Partner dargestellt (Kap. 6.6.2). Im Weiteren werden die belastenden und vorteilhaften Aspekte der Lebensform aus Sicht mobiler und nicht mobiler Paare beschrieben (Kap. 6.6.3). Das Kapitel schließt mit einem Fazit, in dem die zentralen Befunde zusammengefasst und bewertet werden (Kap. 6.6.4).

Methodisches Vorgehen

In den qualitativen Interviews mit mobilen und nicht mobilen Befragten sowie mit den Partnern wurde erfragt, inwieweit persönlich *bedeutsame* Belastungen bzw. *bedeutsame* Vorzüge im Zusammenhang mit der eigenen Lebensform wahrgenommen werden. Wurden keine relevanten Belastungen erlebt, wurde der Bereich der Vorzüge erhoben und umgekehrt. Sofern die Befragten weder relevante Belastungen noch Vorzüge im Zusammenhang mit ihrer Lebensform benennen konnten, wurden weiterführende Fragen abgebrochen und der nächste Themenbereich behandelt. Befragte, die persönlich bedeutsame Belastungen bzw. Vorzüge benannten, wurden zunächst darum gebeten, die Inhalte möglichst detailliert zu beschreiben. Da angenommen wird, dass die eigene Lebensform Folgen für verschiedene Lebensbereiche hat, wurde eine Checkliste mit den als zentral erachteten Bereichen zusammengestellt. Es handelt sich hierbei um folgende Ebenen: *Selbst, Partnerschaft, Familie* (sofern Kinder vorhanden sind), *Beruf, soziale Kontakte* sowie *Bürgerengagement*. Im Anschluss an die freie Schilderung hatte die Interviewerin die Aufgabe, durch gezieltes Nachfragen sicherzustellen, dass jeder der Bereiche thematisiert wurde und jeweils möglichst alle persönlich bedeutsamen Belastungen bzw. Vorzüge in jedem der Bereiche dargestellt wurden. Mit diesem Vorgehen wurde vermieden, dass ein Bereich bzw. bestimmte konkrete Inhalte vergessen wurden, womit die Vergleichbarkeit der Schilderungen erhöht werden konnte.

In die Auswertung konnten insgesamt 308 Interviews⁶² einbezogen werden. Im Zusammenhang mit der Gruppenbildung ist auf folgende Regelung hinzuweisen: Im Rahmen der quantitativen Analysen (Kap. 5) wurden *beide* Partner, die in einer Living-Apart-Together Beziehung leben,

62 Die Gesamtzahl von 309 qualitativen Interviews reduziert sich um ein Interview mit einem umzugsmobilen Befragten, das aufgrund technischer Probleme nicht vollständig transkribiert werden konnte.

der Gruppe der mobilen Personen zugeordnet. In der qualitativen Auswertung wurde dagegen so verfahren, dass einer der Partner der Gruppe der mobilen Befragten zugeordnet wurde und der andere der Gruppe der Partner.

Im Rahmen der inhaltsanalytischen Auswertung wurde auf der Grundlage von 80 Interviews ein Kategoriensystem entwickelt, das es erlaubt, die Schilderungen nicht mobiler und mobiler Befragter sowie deren Partner zuzuordnen. Die eingeführten Lebensbereiche, in denen sich belastende oder positive Auswirkungen der Lebensform niederschlagen können, wurden als übergeordnete Kategorien genutzt. Zusätzlich zu den insgesamt sechs vorgegebenen Ebenen wurden den Schilderungen weitere Inhalte entnommen, die als eigenständige Bereiche angesehen werden können. Es handelt sich dabei um die Bereiche *Finanzen* und *Wohnqualität*, wobei letzterer ausschließlich im Zusammenhang mit Vorzügen der Lebensform eine Rolle spielte. Die konkreten Belastungsinhalte und Vorzüge, die von den Befragten dargestellt wurden, wurden zu Kategorien zusammengefasst und dem jeweiligen Bereich zugeordnet. Die Kategorienbeschreibung ist Tab. 6.6.1 zu entnehmen.

Zur Überprüfung der statistischen Signifikanz von Unterschieden wurden folgende Verfahren herangezogen: Die vergleichende Analyse der mittleren Anzahl aller genannten Belastungsinhalte bzw. Vorzüge wurde, soweit die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, anhand von t-Tests für unabhängige Stichproben berechnet. Gruppenvergleiche auf der Ebene der konkreten Belastungen bzw. Vorzüge wurden anhand von Chi²-Tests bzw. Fisher-Tests durchgeführt. Statistisch signifikante Unterschiede werden im Text als *deutliche* oder *signifikante* Unterschiede bezeichnet.

Tabelle 6.6.1: Kategorien lebensforminduzierter Belastungen und Vorzüge

Belastungen mobiler und nichtmobiler partnerschaftlicher bzw. familialer Lebensformen	
1. Selbst:	Alle Belastungen, die in erster Linie die eigene Person betreffen
Psychische Befindlichkeit	Negative Auswirkungen der Lebensform auf die psychische Befindlichkeit
Physische Befindlichkeit	Negative Auswirkungen der Lebensform auf die physische Befindlichkeit
Belastung durch Fahrerei	Die Fahrten zwischen Arbeits- und Wohnort werden als belastend erlebt
Persönlichkeitsentwicklung	Das Verfolgen eigener Interessen oder die Weiterentwicklung persönlicher Stärken muss zurückgestellt werden
Vereinbarungsbelastung	Die Vereinbarung von Anforderungen, die einerseits aus der beruflichen Mobilität und andererseits aus dem privaten Bereich (Reproduktionsarbeit) erwachsen, wird als belastend empfunden
Zeitmangel	Die spezifische Lebensform führt zu Zeitknappheit
Hoher Organisationsaufwand	Die spezifische Lebensform erfordert einen hohen logistischen Aufwand (Absprachen, Terminplanung, Packen)
Sorge um den Partner/die Partnerin	Aufgrund der Lebensform entstehen Ängste oder Sorgen um das Wohl des Partners
Sonstige	
2. Partnerschaft:	Belastungen, die durch die spezifische Lebensform auf der Ebene der Partnerschaft entstehen
Getrennte Welten	Die soziale Konstruktion der Paarbeziehung ist durch stark getrennte Lebenswelten der Partner erschwert. Es wird als schwierig empfunden, das Gefühl der Zusammengehörigkeit als Paar herzustellen
Mangelnde Zeit als Paar	Die Partnerschaft wird dadurch belastet, dass es zu wenig gemeinsame Zeit gibt
Paarkonflikte	Die spezifische Lebensform ruft Konflikte zwischen den Partnern hervor
Partnerschaft nach Stundenplan	Die Partnerschaft wird zum Gegenstand rigider Planung und Absprachen
Sonstige	
3. Kind/Familie:	Dieser Bereich wird ausschließlich von Befragten beantwortet, die ein Kind haben. Es handelt sich um Belastungen, die durch die spezifische Lebensform in Zusammenhang mit dem Kind bzw. der Familie entstehen
Getrennte Welten	Es wird als schwierig empfunden, das Gefühl der Zusammengehörigkeit und Einheit als Familie herzustellen. Einer der Partner nimmt sich zumindest zeitweilig als außenstehend wahr bzw. wird als außenstehend wahrgenommen
Mangel an gemeinsamer Familienzeit	Es gibt zu wenig Zeit, die gemeinsam mit der Familie verbracht werden kann
Kind wird belastet	Durch die spezifische Lebensform entstehen Belastungen für das Kind/die Kinder
Sonstige	

4. Belastungen auf der Ebene des Berufs:	Belastungen, die durch die spezifische Lebensform auf der Ebene des Beruf entstehen
Arbeit zu stark komprimiert	Aufgrund der Lebensform ist die Arbeit in hohem Maße verdichtet. Dies wird als belastend erlebt
Zeitlich unflexibel	Durch die Lebensform ist die Arbeitszeit rigide festgelegt. Eine flexible Handhabung der Arbeitszeit entsprechend situativer Erfordernisse ist nicht möglich
Nachteile für die berufliche Entwicklung	Die spezifische Lebensform führt zu Nachteilen hinsichtlich der eigenen beruflichen Entwicklung
Sonstige	
5. Soziale Kontakte:	Belastungen, die durch die spezifische Lebensform auf der Ebene der sozialen Kontakte entstehen
Kontaktverlust	Durch die Lebensform kommt es zu Einbußen der Kontaktintensität oder es kommt zu einem Verlust sozialer Kontakte
Sonstige	
6. Bürgerengagement:	Es wird als Belastung bzw. Nachteil empfunden, dass ehrenamtliches Engagement oder eine (stärkere) Beteiligung am öffentlichen Leben vor dem Hintergrund der spezifischen Lebensform nicht möglich ist
7. Finanzielle Belastung:	Die spezifische Lebensform wird in finanzieller Hinsicht als belastend erlebt

Vorzüge mobiler und nicht mobiler partnerschaftlicher bzw. familialer Lebensformen

1. Selbst:	Vorzüge, die durch die spezifische Lebensform primär für die eigene Person entstehen
Autonomie	Durch die Lebensform entsteht ein Zugewinn an persönlichen Freiräumen
Persönlichkeitsentwicklung	Eigene Interessen können verfolgt werden oder es werden wichtige persönliche Erfahrungen möglich
Zeitgewinn	Durch die Lebensform entsteht ein Gewinn an persönlicher Zeit
Vertrautheit	Die Vertrautheit in der sozialen Umgebung wird als Vorzug erlebt
Sonstige	
2. Partnerschaft:	Vorzüge, die durch die spezifische Lebensform für die Partnerschaft entstehen
Partnerschaft wird möglich	Es wird als Vorzug erlebt, dass die spezifische Lebensform die Partnerschaft ermöglicht
Positiv für Beziehungsqualität	Die Lebensform wirkt sich positiv auf die Beziehungsqualität aus
3. Kind:	Vorzüge, die durch die spezifische Lebensform für das Kindes/die Kinder entstehen
4. Beruf:	Vorzüge, die durch die spezifische Lebensform für das Berufsleben entstehen
Sicherung der Existenz	Die Lebensform ermöglicht die Berufstätigkeit im erlernten Beruf und dadurch die Absicherung der eigenen Existenz bzw. der Familie
Trennung zwischen Berufs- und Privatleben	Die Lebensform führt zu einer als positiv erlebten Trennung von Berufs- und Privatleben

Effektiveres Arbeiten	Die Lebensform fördert eine höhere Arbeitseffektivität, indem z.B. eine stärkere Konzentration auf die Arbeit möglich ist oder eine hohe Flexibilität für situative Anforderungen möglich ist
Attraktiverer Arbeitsplatz	Die Lebensform ermöglicht es, einen attraktiven Arbeitsplatz auszufüllen
Sonstige	
5. Freundes- bzw. Bekanntenkreis:	Vorzüge, die durch die spezifische Lebensform für soziale Kontakte entstehen
Kontaktgewinn / Kontakterhalt	Vermittelt durch die spezifische Lebensform kommt es zu neuen Kontakten oder aber dem Erhalt bestehender Kontakte
Sonstige	
6. Bürgerengagement:	Die Lebensform ermöglicht es, sich im öffentlichen Leben oder ehrenamtlich zu engagieren. Dies wird als positiv eingeschätzt
7. Wohnqualität:	Eine hohe Wohnqualität wird auf die bestehende Lebensform zurückgeführt
8. Finanzen:	Die Lebensform birgt finanzielle Vorteile

6.6.1 Belastungen und Vorzüge aus Sicht der mobilen Personen

Welche Belastungen oder Nachteile und welche Vorzüge werden durch berufliche Mobilität aus Sicht der mobilen Befragten hervorgerufen? Was ist kennzeichnend für die Erfahrungen berufsmobiler Menschen in partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen im Vergleich zu nicht mobilen Menschen? Welche Bedeutung haben soziodemographische und familiale Merkmale für das Belastungserleben bzw. die Wahrnehmung von Vorzügen?

Zur Klärung dieser Fragen werden zunächst die Belastungen und Vorzüge mobiler Lebensformen im Überblick dargestellt (Kap. 6.6.1.1). Im Anschluss daran wird beschrieben, welche Belastungen von den Befragten der verschiedenen Lebensformen berichtet werden (Kap. 6.6.1.2). Im Weiteren werden die Vorzüge mobiler und nicht mobiler Personen vergleichend dargestellt (Kap. 6.6.1.3). Es folgt ein Vergleich der Vorzüge in Abhängigkeit von der Mobilitätsform (Kap. 6.6.1.4). Am Ende des vorliegenden Kapitels wird die differentielle Bedeutung ausgewählter Merkmale behandelt (6.6.1.5).

6.6.1.1 Belastungen und Vorzüge im Überblick

- *Mobilität schafft häufig Belastungen, Sesshaftigkeit kaum*

Geht man der Frage nach, wie viele mobile Personen ausschließlich Belastungen, ausschließlich Vorzüge, Belastungen und Vorzüge erle-

ben oder aber weder Belastungen noch Vorzüge mit ihrer spezifischen Lebensform verbinden, zeigen sich folgende Konstellationen: Von den Sesshaften berichtet nur ein Befragter von Belastungen, während alle anderen ausschließlich von Vorzügen erzählen (vgl. Tab. 6.6.2). Bei der Ausnahme handelt es sich um einen Rejector, für den die Ablehnung eines Stellenangebotes mit dem Verzicht auf einen beruflichen Aufstieg verbunden ist.

Mobile Befragte berichten dagegen deutlich seltener ausschließlich von Vorzügen – nur bei etwa jedem Dritten Befragten ist dies der Fall. Am Häufigsten werden sowohl Vorzüge als auch Belastungen geschildert. Ein Anteil von 7% nimmt ausschließlich Belastungen wahr und ein Anteil von 3% verbindet mit der mobilen Lebensform weder spezielle Vorzüge noch Belastungen.

Tabelle 6.6.2: Anteil mobiler und nicht mobiler Befragter, die Belastungen und/oder Vorzüge schildern

	Nicht mobile Personen		Mobile Personen	
	N	%	N	%
Nur Vorzüge	27	96	46	31
Nur Belastungen	0	0	10	7
Sowohl – als auch	1	4	91	60
Weder – noch	0	0	4	3
Gesamt:	28	100	151	100

Quelle: Qualitative Interviews

- *Belastungen und Vorzüge der verschiedenen Mobilitätsformen*
Betrachtet man die mobilen Personen nach der Form ihrer Mobilität, zeigen sich deutliche Unterschiede. Dabei präsentieren sich Umzugsmobile als eine Gruppe, in der der Mobilität am häufigsten Vorzüge abgewonnen werden: Etwas weniger als die Hälfte (11 von 26) berichten ausschließlich von Vorzügen und knapp die Hälfte (11 von 26) schildern sowohl Vorzüge als auch Belastungen. Für vier Befragte hat der beruflich bedingte Umzug keine Spuren hinterlassen – es werden damit weder nennenswerte Vorzüge noch Belastungen assoziiert. Keiner der Umzugsmobilen erlebt ausschließlich Belastungen. Dagegen schildern Fernpendler seltener als alle anderen Befragten ausschließlich Vorzüge und häufiger als anderen Befragten ausschließlich Belastungen.

Mit Ausnahme der Umzugsmobilen sind die bestehenden Arrangements für die meisten anderen mobilen Personen vielschichtig: Etwa zwei Drit-

tel der Fernpendler, Varimobilen, Shuttles und LATs nehmen sowohl Vorzüge als auch Belastungen wahr. Auffällig ist ferner, dass keiner der LATs ausschließlich Belastungen darstellt. Fernpendler sind am häufigsten, Umzugsmobile am seltensten belastet, die drei anderen Gruppen liegen dazwischen (vgl. Tab. 6.6.3)

Tabelle 6.6.3: Belastungen und Vorzüge der Lebensform, differenziert nach Mobilitätsart

	Umzugsmobile		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbeziehungen	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Nur Vorzüge	11	42	7	19	6	29	13	33	9	32
Nur Belastungen	0	0	7	19	2	10	1	3	0	0
Sowohl – als auch	11	42	22	61	13	62	26	65	19	68
Weder – noch	4	15	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	26	100	36	100	21	100	40	100	28	100

Quelle: Qualitative Interviews

6.6.1.2 Welche Belastungen sind mit welcher mobilen Lebensform verbunden?

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über Belastungen aller mobilen Befragten gegeben und im Weiteren werden sie, nach der Mobilitätsform differenziert, vergleichend dargestellt.

67% der mobilen Befragten nennen mindestens eine Belastung. Im statistischen Mittel werden rund zwei Belastungen berichtet. Der am häufigsten genannte Belastungsbereich ist auf der Ebene „Selbst“ angesiedelt (s. Tab. 6.6.4): 58% aller mobilen Befragten schildern mindestens eine Belastung aus diesem Bereich. Am häufigsten werden negative Auswirkungen auf die psychische Befindlichkeit beschrieben, gefolgt von Belastungen durch Anfahrtswege zur Arbeit sowie Zeitmangel.

Tabelle 6.6.4: Belastungen mobiler Lebensformen aus Sicht der mobilen Personen

	Umzugs- mobile		Fern- pendler		Vari- mobile		Shuttles		Fern- bezieh.		Gesamt	
	N	% 26 = 100	N	% 36 = 100	N	% 21 = 100	N	% 40 = 100	N	% 28 = 100	N	% 151 = 100
1. Selbst (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	8	31	28	78	15	71	25	63	12	43	88	58
Psychische Befindlichkeit	7	27	10	28	3	14	15	38	6	21	41	27
Belastung durch Fahrerei	1	4	12	33	7	33	12	30	5	18	37	25
Zeitmangel	0	0	21	58	5	24	7	18	2	7	35	23
Persönlichkeitsentwicklung	0	0	7	19	3	14	7	18	2	7	19	13
Physische Befindlichkeit	1	4	5	14	3	14	2	5	0	0	11	7
Vereinbarungsbelastung	1	4	5	14	1	5	0	0	2	7	9	6
Hoher Organisationsaufwand	1	4	1	3	1	5	6	15	0	0	9	6
Sorge um den Partner/die Partnerin	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	2
Sonstige Belastungen	1	4	0	0	1	5	0	0	0	0	2	1
2. Partnerschaft (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	6	23	7	19	8	38	17	43	16	57	54	36
Getrennte Welten	1	4	2	6	3	14	15	38	10	36	31	21
Mangelnde gemeinsame Zeit	0	0	1	3	4	19	3	8	6	21	14	9
Paarkonflikte	5	19	2	6	0	0	2	5	2	7	11	7
Partnerschaft nach Stundenplan	0		2	6			1	3	3	11	6	4
Sonstige	0	0	0	0	2	10	0	0	1	4	3	2
3. Kinder oder Familie¹⁾ (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	6	32	11	48	6	43	10	71	0	0	33	45
Mangel an gemeinsamer Zeit	1	5	8	35	6	43	1	7	0	0	16	22

	Umzugs- mobile		Fern- pendler		Vari- mobile		Shuttles		Fern- bezieh.		Gesamt	
	N	% 26 = 100	N	% 36 = 100	N	% 21 = 100	N	% 40 = 100	N	% 28 = 100	N	% 151 = 100
Getrennte Welten	0	0	3	13	0	0	7	50	0	0	10	14
Kind wird belastet	5	26	1	4	0	0	3	21	0	0	9	12
Sonstige	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	1	1
4. Beruf (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	3	12	5	14	1	5	5	13	4	14	18	12
Arbeit zu stark komprimiert	0	0	1	3	1	5	3	8	0	0	5	3
Zeitlich unflexibel	0	0	5	14	0	0	0	0	3	11	8	5
Nachteile für die berufliche Entwicklung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstiges	3	12	0	0	0	0	2	5	1	4	6	4
5. Soziale Kontakte (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	7	27	7	19	9	43	10	25	12	43	45	30
Kontaktverlust	7	27	6	17	9	43	9	23	7	25	38	25
Sonstige	0	0	1	3	0	0	1	3	6	21	8	5
6. Bürgerengagement	2	8	10	28	4	19	11	28	2	7	29	19
7. Finanzielle Belastung	3	12	8	22	0	0	11	28	8	29	30	20
Von mindestens einer Belastung berichten	11	42	29	81	15	71	27	68	19	68	101	67

Quelle: Qualitative Interviews

¹⁾ Grundgesamtheit: Alle mobilen Personen, die ein Kind haben (N=73); Umzugsmobile: N = 19 ; Fernpendler: N = 23; Varimobile: N = 14; Shuttles: N = 14; LATs: N = 3

Sofern die mobilen Befragten Kinder haben, stehen Belastungen im Bereich Kinder/Familie an zweiter Stelle: Knapp die Hälfte der 73 berufsmobilen Väter und Mütter schildert eine oder mehrere Belastungen auf dieser Ebene. Was die konkreten Belastungsinhalte betrifft, stellt der Mangel an gemeinsamer Familienzeit die am häufigsten genannte Belastung dar (22%). Am dritthäufigsten werden Belastungen auf der Ebene der Partnerschaft genannt (36%). Hier steht als konkreter Inhalt die Belastung „Getrennte Lebenswelten“ an erster Stelle. In den Interviews wird deutlich, dass diese Belastung häufig als Folge eines bereits seit längerem bestehenden Zeitmangels für die Partnerschaft entsteht. Ausschließlich Zeitmangel – d.h. diese Befragten beschreiben nicht das

allmähliche Auseinanderdriften der Partner als problematisch, sondern die Tatsache, dass man zu wenig Zeit füreinander hat – wird mit einem Anteil von 9% ebenfalls vergleichsweise häufig genannt. Finanzielle Belastungen, die durch die Lebensform entstehen, berichten 20% der Befragten. Ein ähnlich hoher Anteil berichtet davon, dass die Mobilität zu einem geringeren Bürgerengagement führt. Auf der Ebene des Berufs erleben die mobilen Befragten am seltensten Belastungen (12%).

Das Ausmaß der erlebten Belastungen variiert deutlich mit der Lebensform. Untersucht man die *durchschnittliche Anzahl* der genannten Belastungen, berichten Umzugsmobile im Vergleich zu Fernpendlern als auch zu Shuttles eine signifikant geringere Anzahl von Belastungen. Umzugsmobile schildern durchschnittlich 1,5 Belastungen, während Fernpendler und Shuttles im Schnitt drei bedeutsame mobilitätsinduzierte Belastungen anführen. Auch im Vergleich mit den anderen Gruppen ist die Anzahl der erlebten Belastungen bei den Umzugsmobilen geringer, jedoch sind diese Unterschiede nicht signifikant.

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene „Selbst“*

Im Vergleich zu umzugsmobilen Personen berichten Fernpendler, Varimobile und Shuttles deutlich häufiger von Belastungen, die durch berufliche Mobilität für sie selbst entstehen. Der Anteil der LATs, die auf dieser Ebene Belastungen erleben, ist nur geringfügig höher als der Anteil der Umzugsmobilen. Auf der Ebene der konkreten Belastungsinhalte beschreiben die mobilen Personen am häufigsten, dass ihre *psychische Befindlichkeit* unter der Mobilität leidet. Der Anteil der Nennungen ist über alle Gruppen hinweg weitgehend vergleichbar: Je nach Gruppenzugehörigkeit wird die Belastung von jedem fünften bis zu jedem dritten Befragten genannt. Was im Einzelnen als psychisch belastend erlebt wird, variiert zwischen den Gruppen. Umzugsmobile berichten davon, dass die Umgewöhnung in ein neues soziales Umfeld psychisch belastend war bzw. ist (Ängste, Unsicherheit, Stress). LATs, Shuttles und Varimobile schildern dagegen häufiger das Gefühl von Einsamkeit. Ein weiterer oft genannter Belastungsaspekt bei den Shuttles ist das Gefühl, nirgends wirklich zu Hause zu sein. Bei den Varimobilen stehen daneben auch allgemeine Überlastungsgefühle im Vordergrund, die bei den Fernpendlern dominieren.

„Das man sich nirgendwo zu Hause fühlt. Und dass man letztendlich auch, also ein zu Hause ist dann umfassend gemeint, sozial gemeint, gesellschaftlich gemeint, also das ist im Engagement gemeint. Es ist der also für mich sehr umfassend dann.“ (Shuttle, 446, 824ff.)

„Ja, nun also inzwischen merke ich, dass ich einen ganz großen Preis zahle. Dafür, weil ich eben auch ja, oft sehr, sehr abgespannt bin, sehr nervös bin, auch mit dem Magen Probleme habe, weil es einfach, weil das halt ein knüppeldicker Tag ist.“ (Fernpendler, 205, 644ff.)

„Es ist die Belastung, obwohl man ein Partnerschaftsmensch ist, dass man doch mehr alleine ist, unfreiwillig alleine ist, als wenn man so die Zeit miteinander verbringt. Die einzige Belastung ist, dass wir zeitweise unfreiwillig getrennt sind. Das ist eine seelische Belastung.“ (LAT, 605, 529ff.)

Belastung durch Anfahrtswege ist eine Belastung, die von Fernpendlern, Varimobilen und Shuttles besonders häufig erlebt wird – etwa jeder dritte Befragte aus diesen Gruppen berichtet davon. Diese Mobilien sind auch am häufigsten mit dem eigenen Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Bei den LATs wird diese Belastung nur von rund jedem fünften Befragten dargestellt – dies ist darauf zurückzuführen, dass hier die Partner zumeist abwechselnd die Fahrt auf sich nehmen und einige Befragte zudem am selben Ort leben.

„Die Nachteile des Fernpendelns, ja, es ist eine erhebliche Mehrbelastung, das ist, es kommt auf ungefähr, na sagen wir mal 1,5 Stunden Mehrarbeit raus, denn das Autofahren ist, möchte ich mal sagen, doch eine recht große Konzentration, gerade im Berufsverkehr und ich bewege mich im Berufsverkehr. Und die Alternative Bahn ist für mich keine, weil ich müsste noch früher aufstehen, wäre noch später zu Hause. Ich könnte auch bei der Alternative Bahn jede ehrenamtliche Tätigkeit vergessen, jede.“ (Fernpendler, 216, 557ff.)

Häufiger als Befragte aller anderen Gruppen stellen Fernpendler *mangelnde Zeit für sich selbst* als Problem dar. Mehr als die Hälfte der Fernpendler berichten davon, dass sie diese Belastung als gravierend erleben. Für die Umzugsmobilien stellt sich diese Belastung dagegen gar nicht – sie wird zwar im Zusammenhang mit dem Umzug selbst genannt, jedoch nicht als bedeutsamer Nachteil der Mobilität bewertet. Von den Varimobilen schildert knapp jeder vierte, von den Shuttles etwa jeder fünfte Befragte Zeitmangel. Bei Befragten mit einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten handelt es sich hier um ein selten genanntes Problem – zwei der 28 Befragten berichten davon.

„Die gravierendste Belastung ist der Zeitfaktor. ... Ich habe jeden Tag drei Stunden Fahrzeit. Auch wenn ich mit dem Auto fahre,

dann fahre ich eher länger als kürzer. Und also diesen Zeitaufwand, den hab ich täglich.“ (Fernpendler, 207, 753ff.)

Belastungen in Zusammenhang mit der *Persönlichkeitsentwicklung* schildern insbesondere Fernpendler, Varimobile und Shuttles. Knapp jeder fünfte Befragte aus diesen Gruppen berichtet davon, dass die eigenen Interessen aufgrund der bestehenden Lebensform auf der Strecke bleiben. Bei LATs spielt diese Belastung eine untergeordnete Rolle – nur zwei von 28 Befragten schildern diese Belastung – von Umzugsmobilen werden Einbußen in diesem Bereich nicht geschildert.

„Das ist natürlich nicht mehr möglich. Also überhaupt eine Ausführung eines Hobbys und was irgendwie auch von anderen Menschen abhängig ist, ist überhaupt nicht mehr möglich. Also ein Hobby, was einer gewissen Regelmäßigkeit bedarf, ist völlig ausgeschlossen, das auszuführen. Ich habe zum Beispiel früher viel in Bands gespielt, Musik gemacht, das ist jetzt völlig ausgeschlossen, das geht überhaupt nicht mehr.“ (Varimobiler, 337, 451ff.)

Unter Beeinträchtigungen auf der Ebene der *körperlichen Gesundheit* leiden insgesamt nur elf der 151 mobilen Personen. Dabei zeichnet sich jedoch ab, dass diese Belastung vor allem unter Fernpendlern und Varimobilen verbreitet ist: Jeder siebte Befragte aus diesen Gruppen beschreibt physische Beeinträchtigungen. Die meisten dieser Personen sehen die Beschwerden als eine Folge der Dauerbelastung durch die Fahrten und/oder die mangelnde Möglichkeiten, etwas für die eigene Gesundheit zu tun. In der Gruppe der Shuttles und der Umzugsmobilen wird diese Belastung nur vereinzelt wahrgenommen.

„Ja gut. Zum einen ist es natürlich ein bisschen der gesundheitliche Aspekt, ich frag mich selber halt immer oder anders gesagt, werde ich immer gefragt, wie lange hältst du das noch durch? Sage ich immer, wenn ich auf der Nase liege, weiß ich, wie lange ich durchgehalten habe. Natürlich schon ein bisschen die Angst, wie lange geht das noch gut? Es gibt schon Phasen, wo ich es einfach merke, dass der Körper ein bisschen ausgepowert ist.“ (Fernpendler, 240, 421ff.)

Vereinbarungsbelastung, die dadurch entsteht, dass man den Anforderungen, die aus den privaten Pflichten (z.B. Hausarbeit) vor dem Hintergrund der berufsmobilen Situation nicht oder nur schwer gerecht werden kann, werden ebenso wie *hoher Organisationsaufwand* vergleichsweise selten genannt. Bezogen auf die Gesamtgruppe berichten von diesen Problemen jeweils nur neun Befragte. Die Analyse auf der Ebene der

einzelnen mobilen Lebensformen legt die Vermutung nahe, dass diese Belastungen für bestimmte Formen der Mobilität kennzeichnend sind: Von Vereinbarungsbelastungen berichten insbesondere Fernpendler – jeder siebte Befragte aus der Gruppe nennt diese Belastung, während sie von Menschen in anderen mobilen Lebensformen vereinzelt oder gar nicht dargestellt wird. Dies hängt möglicherweise damit zusammen, dass sich Fernpendler nicht als besondere Lebensform begreifen und daher das Gefühl haben, sie müssten im Haushalt so viel tun wie nicht Mobile. Ein *hoher Organisationsaufwand* stellt sich dagegen in erster Linie für Shuttles als Belastung dar. Rund jeder sechste Shuttle berichtet, dass die mit der Mobilität verbundene Logistik ein Problem ist. Von den anderen mobilen Personen wird diese Belastung deutlich seltener und im Fall der LATs gar nicht dargestellt.

„Und dann natürlich, was mich schon belastet, ist, wenn ich um 15 Uhr in Mainz stehe, und denke, Mensch jetzt könntest du zu Hause dies oder jenes machen. Und da ich zu Hause alles selber mache, also sämtliche handwerklichen Tätigkeiten, da kommt kein Handwerker, ist das schon ein Problem: Für größere Sachen nehme ich mir dann frei oder nehme meine Überzeit. Die ich ja jetzt auch viel mache.“ (Fernpendler, 238, 754ff.)

„Ja gut, das permanente zwei Haushalte haben, ich sage mal, das fängt an mit Einkaufen und Lebensmittel und diesen Dingen, auch so Kleinigkeiten, dass das eine Buch, das man gelesen hat, das hat man wieder mal dort liegen lassen und die Banküberweisung, die man machen müsste, hat man dort vergessen und die Steuererklärung, die zwei Quittungen liegen in der anderen Wohnung und also diese tausend Kleinigkeiten, die da natürlich dann immer in der falschen Wohnung sind. Das ist einfach auf Dauer nervig und man schafft es zwar sicher, jedes Mal besser zu koordinieren mit der Zeit, aber irgendwas fehlt halt dann doch immer.“ (Shuttle, 437, 395ff.)

Sorge um den Partner wird von den mobilen Personen, mit Ausnahme einer Befragten, die in einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten lebt, in den Interviews nicht als bedeutsame, mobilitätsinduzierte Belastung geschildert.

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Kind/Familie*

Knapp die Hälfte der mobilen Befragten (48%) hat ein Kind. Das Alter der Kinder liegt zwischen zwei und 32 Jahren. Auch diejenigen mobilen Personen mit erwachsenen Kindern, die zum Befragungszeitpunkt bereits ausgezogen waren, haben in der Vergangenheit, als die Kinder noch im Haushalt lebten, berufliche Mobilität und Elternschaft miteinander

verbunden. Sofern mobile Menschen Kinder haben, werden Belastungen im Zusammenhang mit den Kindern oder der Familie am zweithäufigsten genannt: Etwa jeder Zweite nennt bedeutsame mobilitätsinduzierte Belastungen in diesem Bereich. Dabei zeichnen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen mobilen Lebensformen ab: Von den umzugsmobilen Personen berichten vergleichsweise wenige – sechs von 19 Befragten mit Kind – von Belastungen. Dagegen berichten knapp 75% der Shuttle-Eltern sowie knapp die Hälfte der Fernpendler und Varimobilen von Belastungen in diesem Bereich. In der Gruppe der Fernbeziehungen ist der Anteil der Befragten mit Kind am geringsten – es handelt sich um nur drei der insgesamt 28 Befragten. Diese Datenbasis lässt keine Anhaltspunkte auf die Verbreitung von Belastungen auf der Ebene Elternschaft zu. Am häufigsten berichten die mobilen Elternteile davon, dass sie zu *wenig gemeinsame Zeit mit der Familie* verbringen konnten bzw. können. Von einem Mangel an gemeinsamer Familienzeit berichten insbesondere Varimobile und Fernpendler. In allen anderen Gruppen spielt diese Belastung nur vereinzelt eine Rolle.

„Ja, da ist natürlich ganz klar, man erlebt, dass da ein Kind heranwächst, also sein Kind, aber es ist, im Moment sieht man es nicht so. Aber wenn ich so wie heute zurückblicke, dann muss ich sagen, es ist natürlich sehr, sehr schade, dass man die ganze Zeit und die ganzen Jahre nicht das Aufwachsen des Kindes miterleben konnte oder so miterlebt hat, wie es heute doch bei den anderen Familien der Fall ist. Die gehen abends, wenn sie wollen, mit ihren Kleinen noch mal auf der Schulter durch die Gegend. Das konnten wir nur am Wochenende machen. Und das ist natürlich etwas, was auch damals weh getan hat.“ (Varimobiler, 306, 518ff.)

Am zweithäufigsten schildern mobile Eltern, dass sich *getrennte Welten* entwickeln – es treten immer wieder Situationen auf, in denen sich die Befragten in der eigenen Familie als „Fremde“ erleben. Das belastende Gefühl, als Elternteil aufgrund der Mobilität in der Familie außen vor zu stehen, scheint vor allem bei Shuttles aufzutreten – jeder zweite mobile Elternteil berichtet hiervon.

„Das ist so ein Punkt, wenn man heimkommt am Wochenende und mit den Kindern gibt es oft auch mal Ärger oder es läuft nicht so, wie man sich das vorstellt, dann habe ich manchmal das Gefühl, ich kann nicht einfach heimkommen und kann nur herumschimpfen und meckern. Ich muss da manchmal aufpassen, dass ich nicht manchmal an einen Punkt komme, wo man sich ein bisschen außen vor fühlt: Ja, was willst du denn eigentlich hier,

häng dich da mal nicht rein. Du bist sowieso die ganze Woche nicht da und du kannst das gar nicht beurteilen. So etwas ist bis jetzt noch nicht passiert, aber manchmal spürt man das. Das ist wirklich ein Nachteil. Man muss dann manchmal auch, ich selber, zurückstecken, muss sagen, da kannst du jetzt nicht so rein, du warst die ganze Woche nicht da. Da fühle ich mich manchmal so, da fühle ich mich nicht wohl dabei. Das ist schwierig, das merken die Kinder natürlich auch.“ (Shuttle, 481, 785ff.)

Daneben schildern neun der 77 mobilen Eltern, dass ihr Kind oder die Kinder durch die mobile Lebensform belastet werden. Etwa jeder vierte umzugsmobile Elternteil schildert in diesem Zusammenhang, dass der Verlust der gewohnten Umgebung für das Kind problematisch war. Die Eingewöhnungszeit in der neuen Umgebung fällt unterschiedlich lange aus. In einem Fall waren die Nachwirkungen des Umzugs sieben Jahre lang spürbar:

„Die Folge des Umzugs war die Entwurzelung und meine Tochter hat diese Entwurzelung sehr schwer vertragen. Sie hatte über fünf, sechs Jahre hinweg hier am Ort keine feste Freundin, weil alle Freundschaften vergeben waren. Bei meiner Tochter war es ein völliger Zusammenbruch ihrer Persönlichkeit. Das können sie an der Schrift in den Schulheften sehen, vor und nach den Pfingstferien 1993, da sehen sie, was in dem Kind los war, das waren zwei vollkommen unterschiedliche Situationen für sie, das andere war diese Entwurzelung, die sie ganz besonders intensiv erlebt hat, weil sie ja aus dem Ort weg ist, wo sie groß geworden ist, herausgerissen wurde aus gewachsenen Strukturen, da kam eine Legasthenie zum Ausbruch, die ihr zusätzlich Probleme hier verschafft hat und die Problematik, dass wir keine Nachbarn haben, wo sich organisch so über den Zaun hinweg mal Kontakte ergeben, das hat einfach auch verhindert, dass sie Freunde bekam. Sie hat nie eine richtige Freundschaft gehabt, eine vertrauensvolle Beziehung außerhalb der Familie.“ (Umzugsmobiler, 135, 676ff.)

Von den drei der insgesamt 14 Shuttle-Elternteile, bei denen die Mobilität Belastungen für das Kind hervorruft, werden verschiedene Aspekte angesprochen: Ein Befragter, der ein Kind im Vorschulalter hat, berichtet davon, dass das Abschiednehmen und die Wiederankunft, also die Umstellung zwischen An- und Abwesenheit des mobilen Elternteils, den Kindern Schwierigkeiten bereitet. Eine belastende Erfahrung, die auch von einer der Fernpendlerin geschildert wird.

„Int: Dann nochmal zu den Belastungen, welche von den Problemen, die Sie genannt haben, sind für Sie die schlimmsten Belastungen?

Pbd: Also die mit meinem Sohn. ... das war eigentlich jeden Tag so. Entweder hat er geweint oder geklammert oder er war nachmittags kräftig, tyrannisch, was er sonst nicht ist.“ (Fernpendlerin, 214, 671ff.)

Zwei weitere Shuttles schildern, dass es für die Kinder belastend ist, wenn der Vater unter der Woche nicht greifbar ist und einer der beiden Shuttles weist darauf hin, dass die Partizipation an der Erziehung als „Wochenendvater“ deutlich eingeschränkt bzw. anderen Regeln unterworfen ist.

Gerade für mobile Mütter scheint auch die wahrgenommene Abweichung von einem für ideal erachteten Mutterbild ein Problem zu sein. Eine der Shuttle-Mütter beschreibt z.B., dass sie das Gefühl hat, als berufsmobile Frau mit Kind eine „Rabenmutter“ zu sein.

„Ich glaube, dass er einen relativ hohen Preis dafür bezahlt, einen ungewöhnlichen Preis. Andere Kinder in seinem Alter haben eine Mutter hinter sich stehen, die frisch gebügelte Sweatshirts reinreicht, wenn sie die haben wollen und immer da sind und immer das Lieblingessen kochen und bei mir es so, dass er mitbekommt, dass Arbeit auch für Frauen was ganz Wichtiges sein kann, dass es so was ist, wo das Selbstwertgefühl und die Selbstsicherheit auch herkommt. Dafür aber dann von meiner Seite, dass ich ihn ernster nehme oder dass ich ihn als vollwertigen Menschen ansehe. Aber dass ich bei ihm schon immer ein schlechtes Gewissen habe.“ (Shuttle, 436, 504ff.)

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Partnerschaft*
Auf der Ebene der Partnerschaft erlebt insgesamt gut ein Drittel aller mobilen Befragten Belastungen, die durch die mobile Lebensform hervorgerufen werden. Zwischen den verschiedenen Gruppen bestehen jedoch deutliche Unterschiede im Hinblick auf den Anteil derer, die sich belastet fühlen. LATs und Shuttles berichten im Vergleich zu Umzugsmobilen und Fernpendlern deutlich häufiger von Belastungen auf dieser Ebene – etwa jeder zweite Befragte aus diesen Gruppen beschreibt negative Auswirkungen der mobilen Lebensform auf die Partnerschaft. In der Gruppe der Varimobilen werden Belastungen auf dieser Ebene seltener (8 von 21) genannt. Für Umzugsmobile und Fernpendler resultieren aus der mobilen Lebensform vergleichsweise selten Belastungen auf der Ebene der Partnerschaft – etwa jeder fünfte Befragte berichtet davon.

Der konkrete Belastungsinhalt *Getrennte Welten* ist ein Problem, das sich insbesondere für Shuttles und Fernbeziehungen stellt: Mehr als jeder Dritte aus diesen Gruppen spricht von Problemen, die Partnerschaft vor dem Hintergrund der mobilen Lebensform „herzustellen“:

„Belastungen, ja man konnte das, was man unter der Woche erlebt hat, nicht so aufarbeiten, wie wenn man ständig zusammen ist. Man konnte nicht alle frischen Eindrücke miteinander teilen, das war eben nicht. Und wenn das alles erst einmal zwei oder drei Tage alt ist, dann belastet vieles und die Emotionen, die eigentlich eine Erlebnisschilderung verständlich machen, bleiben auf der Strecke. Es wurde vieles nicht gesagt oder man hat vieles verschwiegen oder so. Also eher negativ würde ich sagen.“ (Shuttle, 408, 444)

„Also, das hat sich jetzt aber wieder gegeben, aber das war so eine Umstellung dann, dass wir uns dann doch nur am Wochenende erleben, was sicher, ja, meinem Mann mehr ausmacht als mir, aber mir auch was ausmacht. Und man muss verdammt aufpassen, dass man sich nicht zu sehr auseinanderlebt, dass man noch gemeinsame Erlebnisse hat, also deswegen auch, denke ich mal, dieses Zelebrieren des Einkaufsrituals, dass man noch gemeinsam Alltag hat. Und was gibt es denn noch? Ja, das ist eben, dass man ganz stark aufpassen muss oder wir ganz stark drauf aufpassen müssen, dass wir uns nicht auseinanderleben.“ (Shuttle, 434, 683 und 623ff.)

„Es ist ein großer Kommunikationsaufwand, um die Partnerschaft aufrecht zu erhalten. Also es muss sehr viel geredet werden, über eben das spezifische Pendeln oder Arbeit oder irgendwas, warum man es überhaupt eigentlich macht. Es ist dieses Einschwören oder wie man es nennen will auf die gemeinsame Sache oder auf die gemeinsamen Interessen.“ (Fernpendler, 237, 898ff.)

„... und eben, dass man Teile seines Lebens alleine machen muss, die man eigentlich lieber gemeinsam täte.“ (LAT, 761, 424ff.)

Mangelnde gemeinsame Zeit mit dem Partner wird insbesondere von Fernbeziehungen und Varimobilen geschildert. Im Unterschied zu „getrennten Welten“ wird in diesen Schilderungen nicht das Auseinanderdriften der Partner durch die fehlende gemeinsame Lebensführung als Belastung dargestellt, sondern ausschließlich Zeitmangel. Es ist jedoch zu vermuten, dass die Grenze zu „getrennten Welten“ fließend ist – wird die Partnerschaftszeit zu knapp oder ist die Phase, in der die Partner wenig Zeit miteinander verbringen können, zu lange, dürfte dies dazu

führen, dass nicht nur Zeitmangel, sondern auch ein emotionaler Verlust an Zugehörigkeit wahrgenommen wird.

Paarkonflikte, die durch die berufliche Mobilität ausgelöst werden, werden vergleichsweise selten genannt. Von den Umzugsmobilen wird diese Belastung noch am häufigsten dargestellt – fünf von 26 Befragten berichten davon. Diese Konflikte beschränken sich jedoch auf den Zeitraum vor und auf die Zeit unmittelbar nach dem Umzug.

„Reibungen gab es eine ganze Menge. Aber da war es nicht unbedingt so, ich bin für Bamberg und bin froh und meine Frau dagegen. Im Grunde genommen war es eher so, dass wir beide Durchhänger hatten. Aber meine Frau wesentlich stärker als ich. Und einfach weil ich hier eine Daseinsberechtigung hatte und auch erstmal erste Anknüpfungskontakte zu Kollegen und den Freunden, das war, denke ich, auf jeden Fall ein schwieriger Einstieg. Ganz ohne Frage.“ (Umzugsmobiler, 140, 782ff.)

„Int: Wenn man jetzt den Bereich Partnerschaft betrachtet? Sind infolge des Umzugs Probleme entstanden?“

Pbd: Ja, massiv, massiv. Es war eben so, dass ich dieses erste dreiviertel Jahr hier alleine war. Die Partnerschaft eigentlich in einer Weise belastet wurde, dass ich sagte, entweder du kommst jetzt nach oder du kannst auf Dauer in Frankfurt bleiben.

Int: So rigoros waren sie, weil ihr Mann nicht intensivere Bemühungen unternommen hat, um hier was zu finden?“

Pbd: Ich war auch egoistisch und brachte kein Verständnis mehr auf. Ich hab seine Bemühungen gesehen, aber irgendwo hatte ich auch hier dermaßen wenig Land, dass ich ganz brutal Unterstützung eingefordert habe.“ (Umzugsmobile, 159, 489ff.)

Bei den beiden Fernpendlern und den beiden Shuttles, die Konflikte beschreiben, handelt es sich dagegen eher um immer wiederkehrende Reibereien. In drei der vier Interviews wird deutlich, dass die Belastung, die außerhalb der Partnerschaft entsteht, in die Partnerschaft hineingetragen wird.

„Also ich meine, wir verstehen uns sehr gut und ich bin auch kein sehr streitsüchtiger Mensch und wir sind beide eigentlich eher so, also dass sehr viel passieren muss, bevor man mal wütend wird. Aber insgesamt gesehen ist natürlich die Gefahr, dass da irgendwie Spannungen entstehen, größer, wenn man so genervt ist. Das ist einfach eine Nerverei. Ich sage ja, man kommt abends um 20 Uhr nach Hause und das waren alles Jobs, in denen ich mich sehr stark persönlich engagiert habe, gerade bei der Gewerk-

schaft und dann haben sie ein paar schwierige Fälle oder haben vielleicht Auseinandersetzungen mit einzelnen Leuten und dann kommen sie heim und die Frau will einem natürlich etwas erzählen und die Kinder, sie haben vielleicht genauso etwas Schlimmes oder Wichtiges erlebt und erzählen das dann und dann sagt man, ich will jetzt meine Ruhe haben oder schläft vielleicht einfach weg, dann ist das schon nicht so, wie man sich das als Partnerschaft vorstellt.“ (Fernpendler, 222, 513ff.)

In einem Interview mit einer Wochenendpendlerin wird deutlich, dass die Mobilität zu Konflikten führt, weil der Partner die hohe Berufsorientierung seiner Frau nicht nachvollziehen kann und ihre Entscheidung für die beruflich mobile Lebensform nicht mitträgt.

„Ja, dass mein Partner einfach das Verständnis nicht für mich hat. Ich meine für meine berufliche Situation und dass er mir das einfach nicht gönnt, dass mir die Arbeit Spaß macht. ... Auch das Vertrauen mir gegenüber hat sehr nachgelassen. Er möchte mich am liebsten jetzt dauernd kontrollieren und weiß aber nicht, woran das liegt. (Shuttle, 402, 890ff.)

Auch *Partnerschaft nach Stundenplan* ist eine Belastung, die insgesamt vergleichsweise selten genannt wird. Es handelt sich dabei um Schilderungen, die sich in erster Linie in den Interviews von LATs (3 von 28) und Fernpendlern (2 von 36) finden lassen. Alle sechs Befragten beschreiben, dass gemeinsame Zeit mit dem Partner so gut wie nie zufällig entsteht, sondern immer geplant werden muss. Bedürfnisse nach Kommunikation, Nähe oder Intimität können nicht spontan erfüllt werden.

„Was allerdings ein massiver Nachteil ist, dass sich dann halt alles wieder auf das Wochenende konzentriert, auch im sexuellen Bereich. Wenn man zusammen leben würde und man ist mal unlustig, spielt das nicht so eine große Rolle als wenn man nur 2½ Tage hat. Wenn man da mal schlechte Laune hat, ist immer das ganze Wochenende hin.“ (LAT, 651, 314ff.)

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene sozialer Kontakte*
Belastungen auf dieser Ebene werden von 30% der mobilen Befragten berichtet. Im Gegensatz zu den anderen Belastungsdimensionen variiert dieser Anteil zwischen den verschiedenen mobilen Lebensformen nicht gravierend: Varimobile und LATs schildern in diesem Bereich am häufigsten Belastungen – knapp die Hälfte thematisiert diesen Belastungsinhalt. Von den Shuttles und Umzugsmobilen berichtet jeder vierte und von den Fernpendlern jeder fünfte über Probleme in diesem Be-

reich. Die meisten Befragten beschreiben einen *Verlust von Kontakten*. Mit Ausnahme der Umzugsmobilen bedeutet dies, dass angesichts knapper Zeitbudgets der Kontakt zu Freunden geringer wird. Mit der Zeit werden Freundschaften zu Bekanntschaften oder sie lösen sich ganz auf. Knapp jeder zweite Varimobile schildert diese Entwicklung. Die Lebenssituation einiger dieser Befragten lässt Kontaktpflege praktisch unmöglich werden: Der Beruf fordert hohe Flexibilität, Treffen mit Freunden sind daher allenfalls kurzfristig möglich. Der Kreis potentieller Freunde setzt sich jedoch aus Kollegen zusammen, die ebenfalls kaum planen können.

Bemerkenswert ist, dass LATs und Shuttles vergleichsweise häufig den Verlust von Kontakten beklagen, jeder vierte LAT oder Shuttle berichtet davon, dass der Freundeskreis durch die Lebensform kleiner wird. Dies ist darauf zurückzuführen, dass diese Befragten sich die Zeit so einteilen, dass sie unter der Woche so lang wie möglich arbeiten, um möglichst viel Zeit am Wochenende mit dem Partner verbringen zu können.

„Beim Freundeskreis ist es das Problem, dass der massiv darunter leidet. Ich habe Freunde, die das alles akzeptieren, die das alle stützen, aber es ist natürlich schon so, dass ich sehr stark zwangsweise auf meinen Partner fixiert bin, einfach weil ich soviel an Energie investieren muss, um die Beziehung aufrecht zu erhalten, dass relativ wenig Zeit für das andere bleibt und nur schubweise passiert und ich natürlich sehr viel Zeit zusätzlich dafür investiere, aber das sehr oft nur über das Telefon geht oder ich habe sehr viele Freunde, wo ich, ja eigentlich praktisch alle Freunde, die das eben verkraften müssen, dass sie drei Monate von mir nichts hören, weil ich in der Weltgeschichte umher gondele und dann bin ich aber wieder da und dann müssen sie auch Zeit haben und ich glaube, dass sind entweder Freunde, denen es halt selber so geht oder die halt sehr offene Persönlichkeiten sind.“ (LAT, 755, 852ff.)

Die Aussagen der umzugsmobilen Befragten, die von Kontaktverlust berichten, beziehen sich darauf, dass durch den Umzug wichtige soziale Beziehungen wegfallen und nur schwer durch neue ersetzt werden können.

- *Mobilitätsinduzierte finanzielle Belastungen*

Jeder fünfte Befragte erzählt im Interview, dass die finanziellen Kosten der Mobilität als belastend empfunden werden. Der Vergleich zwischen den Lebensformen zeigt, dass bei den Varimobilen Finanzen deutlich seltener eine Belastung darstellen, als bei den anderen mobilen Befrag-

ten. Etwa jeder vierte Fernpendler, Shuttle und LAT stellt die finanzielle Seite als Belastung dar und drei der insgesamt 26 Umzugsmobilen.

„Ich hatte, bevor ich die Arbeit angenommen habe, gedacht, ich habe beides hinterher, Zeit und Geld. Und das war beides nicht der Fall. Ich hatte gar keine Zeit mehr und Geld ging für Benzin und Fachbücher und Kinderbetreuung und solche Sachen drauf.“
(Fernpendler, 214, 717ff.)

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen im Bereich des Bürgerengagements*
Ein Zurückstecken des ehrenamtlichen Engagements oder eine geringere Beteiligung am öffentlichen Leben stellt fast jede fünfte mobile Person fest. Am häufigsten werden die Einschränkungen des Bürgerengagements von Shuttles, Fernpendlern und Varimobile angegeben – etwa jeder vierte bis fünfte Befragte berichtet davon. LATs und Umzugsmobile sprechen seltener von Problemen in diesem Bereich. Bei den meisten der Befragten resultiert der Rückzug aus dem Zeitmangel und/oder Schwierigkeiten, die beruflichen Termine mit z.B. Vereinsterminen abzustimmen. Bei einigen Shuttles und LATs wird daneben auch deutlich, dass sie durch das Leben an zwei Orten Schwierigkeiten haben, einen lokalen Bezug herzustellen bzw. aufrecht zu erhalten.

„Ich war bisher immer politisch tätig gewesen, aber das habe ich während der Beziehung völlig ausgeschaltet, weil da einfach keine Zeit mehr dafür blieb. Ich denke auch, je mobiler man ist, umso weniger engagiert man sich vor Ort, weil man auch nicht so genau weiß, wo man zu Hause ist. Man interessiert sich dann auch weniger für die lokalen Belange.“ (LAT, 771, 567ff.)

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Beruf*
Auf dieser Ebene entstehen insgesamt am seltensten Belastungen: Nur jeder achte mobile Befragte berichtet von beruflichen Belastungen. Der Anteil schwankt kaum zwischen den verschiedenen Lebensformen: Nur in einem Fall berichten Varimobile von Belastungen in diesem Bereich. Bei den konkreten Belastungen handelt es sich im Fall der Fernbeziehungen sowie der Fernpendler darum, dass kaum Möglichkeiten bestehen, flexibel auf unvorhergesehene Arbeitsanforderungen zu reagieren. Der Zugfahrplan, die Dichte des Berufsverkehrs oder lang geplante Terminabsprachen schränken spontane Entscheidungen ein. Einige andere Befragte berichten davon, dass die Arbeit in hohem Maße komprimiert ist und dadurch die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht werden.

„Der Nachteil des Pendelns ist, dass man natürlich immer wieder mal dem anderen sagen muss, ich gehe jetzt, weil sonst der Zug weg ist, man muss dann immer schon aufpassen, dass einem das

nicht als Desinteresse ausgelegt wird, also es ist schon eine zusätzliche Belastung. Ich glaube zwar nicht, dass sie gravierend ist, sie könnte natürlich gravierender werden, wenn man noch weiter aufsteigen würde, weil es dann irgendwann mal berufliche Ebenen erreicht, wo in aller Regel sehr viel mehr Zeiteinsatz erwartet wird, was ich aber nicht anstrebe, weil ich das nicht auf mich nehme.“ (Fernpendler, 239, 360ff.)

6.6.1.3 Welche Vorzüge hat berufliche Mobilität, welche Vorzüge Sesshaftigkeit?

Die Aussagen der Befragten belegen, dass sowohl mobile als auch nicht mobile Lebensformen mit einer Vielfalt von Vorzügen verbunden sind. In beiden Gruppen berichtet die überwiegende Mehrheit bzw. in der Gruppe der nicht mobilen alle Befragten von mindestens einem Vorzug (vgl. Tab. 6.6.5). Sesshafte berichten jedoch im statistischen Mittel von einer deutlich höheren Anzahl verschiedener Vorzüge: Während nicht mobile Personen im Mittel knapp vier Vorzüge anführen, sprechen mobile Befragte durchschnittlich zwei Vorzüge an. Geht es um die Frage, welche Vorzüge mobile und nicht mobile Menschen erleben, zeigen sich ebenfalls ausgeprägte Unterschiede.

Bereits ein Blick auf die Vorzüge, die von mindestens der Hälfte der Befragten dargestellt wird, lässt markante Unterschiede zwischen sesshaften und mobilen Menschen erkennen: Knapp drei Viertel der nicht mobilen Menschen berichtet von Vorzügen auf der Ebene der sozialen Kontakte. Als großer Vorteil der Sesshaftigkeit wird erlebt, dass Kontakte zu Verwandten, Freunden oder Bekannten gepflegt und aufrecht erhalten werden können. Sofern Kinder vorhanden sind, nehmen gut zwei Drittel der Befragten Vorzüge auch im Zusammenhang mit dem Kind wahr. Vorzüge auf den Ebenen „Selbst“ und „Beruf“ werden von gut der Hälfte aller Sesshaften dargestellt. Bei den mobilen Personen sind die Vorzüge dagegen am häufigsten im beruflichen Bereich angesiedelt – zwei Drittel stellen hier Vorzüge dar. In Bezug auf die eigene Person erlebt jeder zweite Mobile Vorzüge. Auf allen anderen Ebenen ist es allenfalls ein Drittel der Befragten, die Vorteile ansprechen. Im Folgenden sollen die Unterschiede und Parallelen in den Schilderungen im Einzelnen vorgestellt werden:

Auf den Ebenen *Selbst, Beruf, Finanzen* sowie im Bereich der *Partnerschaft* nehmen mobile und sesshafte Menschen zu etwa gleichen Teilen Vorzüge wahr. Doch bestehen bei den konkreten Vorzügen, die den Bereichen *Selbst, Beruf* und *Partnerschaft* zugeordnet sind, unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Auf der Ebene *Selbst* schätzen deutlich

mehr mobile als sesshafte Menschen die *Autonomie*, die mit ihrer Lebensform verbunden ist, als Vorzug ein. Während in der Gruppe der Sesshaften nur sieben von 28 persönliche Freiräume als bedeutsamen Vorteil berichten, hebt mehr als ein Drittel aller mobilen Personen diesen Aspekt als Vorteil ihrer Lebensform hervor. Nicht mobile Menschen schildern dagegen deutlich häufiger einen *Gewinn an persönlich verfügbarer Zeit*. Für gut ein Drittel der Sesshaften ist ferner die *Vertrautheit* mit dem Wohnort und den sozialen Strukturen ein wichtiger Vorteil. Was die *Persönlichkeitsentwicklung* betrifft, also die Möglichkeit sich selbst weiterzuentwickeln, in dem man seine Interessen verfolgt oder Neues kennen lernt, deuten sich Unterschiede dahingehend an, dass Mobile diesen Bereich häufiger als Chance der eigenen Lebensform begreifen. Aufgrund der geringen Fallzahlen kann dieser Unterschied jedoch nicht statistisch abgesichert werden.

Die verbreitete Vorstellung, dass berufliche mobile Menschen häufiger einen *attraktiven Arbeitsplatz* haben als nicht Mobile, stellt sich vor dem Hintergrund der subjektiven Wahrnehmung unserer Interviewpartner als unzutreffend dar: Der Anteil der mobilen sowie der nicht mobilen Befragten, die durch ihre spezifische Lebensform einen attraktiven Arbeitsplatz haben, unterscheidet sich nicht signifikant. Ebenso vergleichbar ist der Anteil derer, die beschreiben, dass Sesshaftigkeit bzw. Mobilität die Möglichkeit bietet, die *Existenz abzusichern*. Die *Trennung zwischen Beruf und Privatleben* wird dagegen ausschließlich von mobilen Menschen als Vorteil ihrer Lebensform erlebt – jeder Zehnte berichtet davon. In der Kategorie *Sonstige berufliche Vorzüge* sind Schilderungen von Befragten, die auf einen weiteren wichtigen Vorzug der Sesshaftigkeit verweisen: Vier der sechs Nennungen in dieser Kategorie entfallen auf nicht mobile Personen, die in ihrem Beruf dadurch Vorteile haben, dass sie am Ort „alteingesessen“ sind.

„Ich nehme eigentlich auch Vorzüge wahr, weil ich kenne mein berufliches Umfeld jetzt sehr genau. Ich bin vier Jahre an der gleichen Stelle, kenne die Eltern, mit denen ich zu tun habe sehr genau, kenne auch die Schüler, die in diesem Wohngebiet wohnen sehr genau und das bringt natürlich schon sehr viele Vorteile. Dass ich so konstant an einer Schule bin, kommen Geschwisterkinder, wo ich schon ältere Kinder hatte. Ich kenne dadurch schon gleich die Eltern und es macht mir sehr vieles sehr viel einfacher, als wenn ich wieder mit neuen Leuten zu tun habe.“ (Ortsfeste Person, 85, 534, 543ff.)

Auf der Ebene *Partnerschaft* berichten beide Gruppen zu gleichen Teilen, dass die Beziehungsqualität von der Lebensform positiv beeinflusst

wird. Ein Unterschied zeichnet sich dahingehend ab, dass für einige mobile Befragte die Mobilität die Voraussetzung dafür ist, dass sich eine Partnerschaft überhaupt entwickeln und festigen kann. Die Festigung einer Partnerschaft wird von mehreren Befragten als ein wichtiger Grund ihrer Mobilität genannt und fünf Befragte gewinnen der Mobilität unter dieser Perspektive einen Vorzug ab.

Kind/Familie, Freunde, Bürgerengagement, Wohnqualität: Auf diesen Ebenen erleben die sesshaften Befragten deutlich häufiger Vorteile als die mobilen. Besonders ausgeprägt ist der Unterschied im Zusammenhang mit Vorzügen auf der Ebene *Kind/Familie*: Sofern Kinder vorhanden sind, erleben gut zwei Drittel der nicht Mobilien Vorzüge auf dieser Ebene, die auf die Sesshaftigkeit zurückgeführt werden. Von den mobilen Befragten berichten gerade einmal 12% von Vorzügen. Auffällig ist bei den Beschreibungen der nicht Mobilien, dass Stabilität und Kontinuität der Lebensführung sowie die damit verbundene Vertrautheit der sozialen Umgebung als wesentliche Vorteile für die Kinder wahrgenommen werden. Zudem beschreiben die Sesshaften, dass es ihnen leichter fällt, den Kindern gerecht zu werden. Die Kinder profitieren von der Präsenz der Eltern sowie den Möglichkeiten, Kinderbetreuung durch Freunde oder Verwandte vor Ort sicher zu stellen. Folgt man den Schilderungen der mobilen Befragten, dann entstehen genau in diesen Bereichen Belastungen durch Mobilität. Dies deutet darauf hin, dass Sesshafte Vorzüge ihrer Lebensform im Vergleich zu einer mobilen familialen Lebensform sehr realistisch einschätzen zu können.

„Also ich merke eigentlich nur Vorzüge. Einfach aufgrund dessen, dass ich eine konstante Betreuung der Kinder führe, keine wechselhafte Beziehung reinbringe in mein Familienleben und dadurch mein Familienleben auch sehr geregelt abläuft. Also ich führe eigentlich doch ein sehr geregeltes Leben und ich denke, wenn man Kinder hat, muss man auch ein gewisses geregeltes Leben führen, weil sie wollen Regeln und sie brauchen Regeln und sie wollen ihre feste Umgebung haben, sie wollen ihr festes Ballett haben und sie wollen ihre feste Schwimmgruppe haben, in der sie drin sind und ich möchte sie auch nicht dauernd aus irgendetwas herausreißen und von daher strebe ich schon Regelmäßigkeit an und ich denke, meine Sesshaftigkeit bringt mir auch diese Regelmäßigkeit, die ich für mein Leben brauche und die ich auch für das Leben meiner Kinder brauche.“ (Ortsfeste, 85, 508 und 521ff.)

„Die Vorzüge sind, dass die familiären Rahmenbedingungen, mit denen wir uns sehr wohl fühlen, dass da eben Stabilität geblieben ist. Die Kinder mussten die Schule nicht wechseln, wir die Arbeitsstelle nicht und ich sehe darin jetzt so langfristig, wie ich am

Anfang gesagt habe, wie sich das bei mir entwickelt hat und für die Kinder so mit ihrem Freundeskreis und der Schulumgebung, würde ich jetzt eigentlich alles positiv beurteilen. ... Also der wichtigste Vorteil ist, glaube ich, auch die Stabilität für die Familie. Das würde ich schon so sehen.“ (Rejector, 37, 443, 449ff.)

Tabelle 6.6.5: Vorzüge mobiler und nicht mobiler Lebensformen im Vergleich

	Nicht Mobile		Mobile Personen	
	N	% 28=100	N	% 151=100
1. Selbst (mindestens ein Vorzug auf dieser Ebene)	15	54	77	51
Autonomie	2	7	56	37
Persönlichkeitsentwicklung	2	7	33	22
Zeitgewinn	5	18	1	2
Vertrautheit	10	36	0	0
Sonstige	0	0	0	0
2. Partnerschaft (mindestens ein Vorzug auf dieser Ebene)	8	29	48	32
Partnerschaft wird möglich	0	0	5	3
Positiv für Beziehungsqualität	8	29	44	29
3. Kind ¹⁾	15	65	9	12
4. Beruf (mindestens ein Vorzug auf dieser Ebene)	15	54	95	63
Sicherung der Existenz	3	11	25	17
Trennung zwischen Berufs- und Privatleben	0	0	15	10
Effektiveres Arbeiten	2	7	25	17
Attraktiverer Arbeitsplatz	8	29	47	31
Sonstige	6	22	4	3
5. Soziale Kontakte (mindestens ein Vorzug auf dieser Ebene)	20	71	23	15
Kontaktgewinn / Kontakterhalt	20	71	17	11
Sonstige	0	0	6	4
6. Bürgerengagement	6	21	4	3
7. Wohnqualität	8	29	17	11
8. Finanzieller Vorzug	6	21	14	9
Von mindestens einem Vorzug berichten:	28	100	137	91

Quelle: Qualitative Interviews

¹⁾ Grundgesamtheit: Alle mobilen Befragten, die ein Kind haben, Gesamt: N = 73; alle nicht mobilen Personen, die ein Kind haben: N = 23.

Auf der Ebene der *sozialen Kontakte* fallen die Unterschiede zwischen Mobilien und nicht Mobilien ebenfalls sehr deutlich aus. Während knapp drei Viertel der Sesshaften an ihrer Lebensform schätzen, dass es ihnen möglich ist, soziale Kontakte zu bewahren und auszubauen, schildert nur etwa jeder sechste Mobile, dass die eigene Lebensform Vorzüge im Bereich der Beziehungen zu Verwandten, Freunden oder Bekannten bringt. Die konkreten Vorzüge der mobilen Befragten fallen je nach Form der Mobilität unterschiedlich aus und werden daher im Vergleich der mobilen Lebensformen vorgestellt. Auf der Ebene des *Bürgerengagements* erlebt jeder fünfte Sesshafte Vorzüge. Die Befragten sind der Meinung, dass ihre Lebensform zum einen zeitliche Spielräume für ein entsprechendes Engagement eröffnet und ihnen als Ortsansässige zum anderen auch einen einfacheren Zugang zum öffentlichen Leben vor Ort, also z.B. Vereine, Lokalpolitik ermöglicht. Dagegen nimmt kaum einer der mobilen Menschen Vorzüge auf dieser Ebene wahr. Im Hinblick auf die *Wohnqualität* erlebt etwa jeder zwölfte nicht Mobile Vorzüge durch die Lebensform, während etwa jeder zehnte mobile Befragte entsprechende Vorteile berichtet.

6.6.1.4 *Welche Vorzüge sind mit welcher mobilen Lebensform verbunden?*

Bei der nun folgenden vergleichenden Darstellung der Vorzüge in Abhängigkeit von der konkreten Lebensform werden die mobilen Lebensformen im Mittelpunkt stehen. Die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen einzelnen mobilen Lebensformen und Sesshaften werden bei der Darstellung mitberücksichtigt. Dabei wird in der Gruppe der Sesshaften nicht zwischen Ortsfesten und Rejectors unterschieden, da im Hinblick auf wahrgenommene Vorzüge nur ein bedeutsamer Unterschied zwischen beiden Gruppen besteht: Ortsfeste beschreiben häufiger als Rejectors Vorzüge ihrer Lebensform im Hinblick auf die eigene Person – 10 von 13 Ortsfesten erleben mindestens einen Vorzug auf der Ebene Selbst und 5 von 15 Rejectors. Diese Unterschiede sind darauf zurückzuführen, dass die konkreten Inhalte *Persönlichkeitsentwicklung* und *Zeitgewinn* ausschließlich in den Interviews mit Ortsfesten dargestellt werden. Darüber hinaus zeichnen sich auf der Ebene *Partnerschaft*, *Wohnqualität* und *Finanzen* Unterschiede ab. Die Ortsfesten stellen hier häufiger als Rejectors Vorzüge fest, doch erlauben die geringen Fallzahlen keinen Rückschluss darauf, ob es sich um zufällige oder inhaltlich aussagekräftige Unterschiede handelt.

Tabelle 6.6.6: Vorzüge mobiler Lebensformen im Vergleich

	Umzug		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbezieh.		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1. Selbst (mindestens ein Vorzug)	8	31	10	28	8	38	27	68	24	86	77	51
Autonomie	1	4	3	8	3	14	25	63	24	86	56	37
Persönlichkeitsentwicklung	8	31	7	19	6	29	9	23	3	11	33	22
Zeitgewinn	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	2
Vertrautheit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Vorzüge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Partnerschaft (mindestens ein Vorzug)	8	31	6	17	7	33	18	45	9	32	48	32
Partnerschaft wird möglich	0	0	3	8	0	0	1	3	1	4	5	3
Positiv für Beziehungsqualität	8	31	4	11	7	33	17	43	8	29	44	29
3. Kind ¹⁾	4	21	2	9	0	0	2	14	1	33	9	12
4. Beruf (mindestens ein Vorzug)	16	62	24	67	17	81	23	58	15	54	95	63
Sicherung der Existenz	6	23	9	25	4	19	5	13	1	4	25	17
Trennung zw. Berufs- und Privatleben	0	0	10	28	0	0	4	10	1	4	15	10
Höhere Leistungsfähigkeit	0	0	1	3	1	5	11	28	12	43	25	17
Attraktiverer Arbeitsplatz	9	35	10	28	14	67	12	30	2	7	47	31
Sonstige	4	15		0	0	0	0	0	0	0	4	3
5. Soziale Kontakte (mindestens ein Vorzug)	5	19	3	8	2	10	7	18	6	21	23	15
Kontaktgewinn bzw. -erhalt	4	15	3	8	2	10	5	13	3	11	17	11
Sonstiges	1	4	0	0	0	0	2	5	3	11	6	4
6. Bürgerengagement	0	0	1	3	0	0	1	3	2	7	4	3
7. Wohnqualität	7	27	6	17	0	0	1	3	3	11	17	11
8. Finanzieller Vorzug	4	15	4	11	4	19	2	5	0	0	14	9
Von mindestens einem Vorzug berichten:	22	85	29	81	19	91	39	98	28	100	137	91

Quelle: Qualitative Interviews

¹⁾ Grundgesamtheit: Alle mobilen Befragten, die ein Kind haben (eigenes oder Partnerkind). Gesamt: 100% = 73; Umzugsmobile: 100% = 19; Fernpendler: 100% = 23; Varimobile: 100% = 14; Shuttle: 100% = 14; LAT: 100% = 3

Der Anteil der mobilen Befragten, die Vorzüge berichten, differiert zwischen den Gruppen nur leicht. Alle LATs sowie die überwiegende Mehrzahl der anderen mobilen Befragten schildern mindestens einen Vorzug. Die durchschnittliche Anzahl der Vorzüge variiert jedoch: Shuttles geben mit durchschnittlich 2,4 Vorzügen die meisten und Fernpendler mit durchschnittlich 1,8 Kategoriennennungen die wenigsten Vorzüge an. Der Unterschied zwischen diesen beiden Gruppen ist signifikant. Shuttles schildern zwar mehr Vorzüge als alle anderen mobilen Befragten, doch bleibt im Vergleich zu den nicht Mobilien ein signifikanter Unterschied erhalten – d.h. unabhängig von der Form der Mobilität erleben Sesshafte mehr Vorzüge im Zusammenhang mit ihrer Lebensform als mobile Menschen.

Auf den verschiedenen inhaltlichen Ebenen zeichnen sich ausgeprägte Unterschiede zwischen den mobilen Gruppen ab. Auf der Ebene *Selbst* schildern Shuttles und LATs deutlich häufiger als andere mobile Befragte Vorzüge – in der Gruppe der Fernbeziehungen handelt es sich um 24 der 28 Befragten, bei den Shuttles sind es 27 von 40. Nur etwa jeder Dritte Fernpendler, Umzugsmobile und Varimobile erlebt Vorzüge auf der Ebene *Selbst*. Im Vergleich zu den Sesshaften erleben mobile Menschen aus diesen drei Lebensformen deutlich seltener Vorzüge, während sich Shuttles und LATs auf dieser Ebene nicht von den Sesshaften unterscheiden. Betrachtet man die konkreten Vorzüge, die für die eigene Person entstehen, zeigt sich, dass der verbreiteteste Vorzug bei Shuttles und LATs persönliche *Autonomie* ist. Die Tatsache, dass man nur an den Wochenenden mit dem Partner oder der Familie zusammenlebt, wird von diesen Befragten positiv bewertet, weil damit die Möglichkeit verbunden ist, ein Stück Unabhängigkeit zu bewahren und „eigenes“ Leben zu führen.

„Vorzüge? Klar, dass man im Laufe der Woche sich im Berufsleben ziemlich frei fühlt und das, was ich bei anderen so mitbekomme, ich muss jetzt nach Hause, der wartet, das ist bei mir nicht. Man kann sich relativ frei bewegen, auch kann man jeglichen Termin mit Freunden machen, ohne nachdenken zu müssen, was man mit dem anderen macht.“ (LAT, 613, 423, 427ff.)

„Der zweite Vorteil ist, dass ich sehr freiheitsliebend bin und deswegen auch die Zeit, die ich unter der Woche für mich habe, sehr genieße. D.h. ich habe meine eigenen Bekannten, mit denen ich mich alleine treffen kann und das ist mir sehr wichtig. Ich kann unter der Woche am Abend einfach das machen, wonach mir ist. Ich muss keine Rücksicht nehmen auf niemanden. Das ist mir sehr wichtig.“ (Shuttle, 491, 413, 418ff.)

Für Fernpendler, Umzugsmobile und Varimobile spielt Autonomie als Vorzug der mobilen Lebensform deutlich seltener eine Rolle. Sofern diese mobilen Befragten einen Vorzug schildern, handelt es sich zu meist um *Persönlichkeitsentwicklung*. Dieser Vorzug wird auch von Shuttles und LATs geschildert. Der Anteil der Befragten, die davon erzählen, ist in allen Gruppen weitgehend gleich – am seltensten wird der Vorzug von nicht Mobilien genannt (2 von 26) und am häufigsten von Umzugsmobilien (8 von 26). Unterschiede zwischen Mobilien und nicht Mobilien zeichnen sich dahingehend ab, dass die Sesshaften häufiger davon berichten, dass sie aufgrund ihrer Lebensform die Möglichkeit haben, die eigenen Interessen zu pflegen. Die mobilen Befragten stellen dagegen häufiger dar, dass sie durch die Mobilität Neues kennen lernen, ihren Horizont erweitern und neue Fähigkeiten erwerben. Zudem erzählen Umzugsmobile und Shuttles – vereinzelt auch Varimobile und LATs, dass sie sich durch die Belastungen der Mobilität persönlich weiterentwickelt haben. Die Befragten berichten aus einer Position heraus, in der sie die Probleme der Mobilität zumindest weitgehend gemeistert haben und erleben dies als wichtige persönliche Erfahrung.

„... zu den Vorzügen gehört auch, dass ich angefangen habe zu kochen. Ich koche richtig. Nicht immer und jeden Abend, manchmal auch eine ganze Woche nicht, aber ich habe mir angewöhnt, hier mal einen Gast zu haben und richtig zu kochen, weil mir das einfach auch Spaß macht. Da muss ich sagen, da können Sie meine Frau mal darauf ansprechen, das hätte ich früher nie gemacht, dass ich gesagt hätte, ich übernehme das Weihnachtessen oder ich koche an Karfreitag.“ (Shuttle, 486, 725, 742ff.)

„Für mich persönlich war es das erste Mal nach 50 Jahren auf eigenen Füßen zu stehen, weg zu sein, weit weg von den Eltern. Das war für mich persönlich die wichtigste Erfahrung und der größte Vorzug, dass man aus den Fittichen der Eltern weg kam, weil meine Eltern wohnen viel zu nahe hier und damit konnte ich endlich mal meine Fähigkeiten ausleben, die vorher, ich will nicht sagen bestimmt worden sind, so ist es ja nicht, aber wenn die Eltern zu nahe da sind, richtet man sich sehr gerne nach denen und so war ich halt einfach weg. Das war mein größter Vorzug.“ (Umzugsmobile Person, 105, 476, 483ff.)

Auf der Ebene der *Partnerschaft* spielt die Gruppenzugehörigkeit keine Rolle – der Anteil derer, die Vorzüge berichten, unterscheidet sich nicht signifikant. Inhaltlich stehen positive Auswirkungen der Lebensform auf die *Beziehungsqualität* im Vordergrund. Geht man der Frage nach, was genau an der eigenen Lebensform positiv für die Partnerbeziehung ist,

treten unterschiedliche Aspekte zu Tage. Bei den nicht Mobilien steht im Vordergrund, dass man Zeit mit dem Partner verbringen kann. Selbst wenn man in dieser Zeit nichts miteinander unternimmt – der Partner ist physisch präsent und man hat das Gefühl von Zusammengehörigkeit.

„Ja, auch die Zeit, die wir zusammen haben, also selbst wenn wir abends nicht ungedingt was miteinander machen, wir sind doch in der gleichen Wohnung. Ich möchte eher den Kontakt direkt haben. ... Also ich hab nicht grundsätzlich was gegen Mobilität, kann ich jetzt nicht sagen, nur ich hätte was gegen, also auf jeden Fall was gegen eine Wochenendbeziehung.“ (Ortsfeste Person, 13, 581, 593ff.)

Mobile Befragte stellen verschiedene Aspekte als positiv für die Partnerschaft heraus. Von LATs und Shuttles wird häufig geschildert, dass die Lebensform zu mehr Lebendigkeit führt und diejenigen, die vor dem Eintritt in die mobile Lebensform zusammen in einem Haushalt gelebt haben, beschreiben, dass sie die Freude am Partner wiederentdecken.

„Wir haben uns früher, aus meiner Erinnerung vielleicht, das ist auch vielleicht ein bisschen gefärbt, haben wir uns viel öfter gestritten. Also ich meine jetzt nicht ernsthaft Krach gehabt in dem Sinne, sondern gezankt, sagen wir so gezankt, nicht gestritten. Und das machen wir jetzt nicht mehr. Ich weiß auch nicht genau, woran das liegt, ich denke das liegt daran, dass wir uns, weil wir uns die ganze Woche nicht sehen, freuen wir uns, wenn wir uns wiedersehen, so dass ja, man will sich dann, irgendwie gibt es keine Anlässe zum Zanken oder man sagt sich auch, ach das ist so eine Kleinigkeit, warum soll man sich darüber zanken. Auch unsere sexuellen Beziehungen haben sich verbessert durch das Pendeln. Früher haben wir weniger miteinander geschlafen, als wir das jetzt tun. (Shuttle, 487, 825, 849ff.)

Einige Fernpendler (3 von 26) und je ein Shuttle und ein LAT beschreiben, dass die Partnerschaft überhaupt erst durch die Mobilität ermöglicht wird und erleben vor diesem Hintergrund die Mobilität als Vorzug.

Vergleicht man Befragte, die Kinder haben und einen *Vorzug für das Kind* darstellen, zeigt sich zunächst, dass Sesshafte im Vergleich mit Befragten mobiler Lebensformen deutlich häufiger Vorzüge wahrnehmen. Innerhalb der mobilen Lebensformen sind aufgrund der geringen Fallzahlen lediglich Hinweise möglich: Umzugsmobile scheinen vergleichsweise häufig Vorzüge für das Kind wahrzunehmen – etwa jeder fünfte Elternteil aus dieser Gruppe berichtet von Vorzügen. Übereinstimmend wird von vier Befragten erzählt, dass der Umzug die Einheit

der Familie erhält bzw. wieder herstellt und das Kind sowie die Eltern-Kind Beziehung davon profitiert. In den anderen mobilen Gruppen werden Vorzüge allenfalls vereinzelt berichtet.

„Auch war es für die Familie immer wieder eine neue Herausforderung. Es hat uns als Familie enger zusammengebracht. Für die Kinder fand ich es auch gut, sie mussten mit neuen Situationen zurechtkommen.“ (Umzugsmobile Person, 156, 257, 260ff.)

Auf der Ebene *Beruf* zeigen sich ähnlich wie im Bereich Partnerschaft keine signifikanten Unterschiede zwischen den Lebensformen. Am häufigsten berichten Varimobile von Vorzügen (17 von 21) und LATs sowie die Gruppe der nicht Mobilen am seltensten – hier spricht gut die Hälfte von beruflichen Vorzügen, die auf die Lebensform zurückzuführen sind. Was die konkreten Vorzüge betrifft, fällt auf, dass Varimobile deutlich häufiger als Befragte aus anderen mobilen Gruppen und deutlich häufiger als nicht Mobile schildern, dass es ihnen aufgrund ihrer Lebensform möglich ist, einen *attraktiven Arbeitsplatz* auszufüllen. Etwa zwei Drittel der Varimobilen stellen diesen Vorzug dar. Die Attraktivität besteht für die Varimobilen vor allem darin, dass sie sehr selbstständig arbeiten und der Beruf vielfältige Kontakte ermöglicht.

Von den Umzugsmobilen, Fernpendlern und Shuttles, aber auch den Sesshaften stellt ca. jeder Dritte dar, dass die Mobilität die Chance bietet, einen attraktiven Job auszuführen. Deutlich seltener als alle anderen Befragten wird der Vorzug von LATs genannt – dies ist darauf zurückzuführen, dass in dieser Gruppe besonders viele Berufsanfänger sind. *Effektiveres Arbeiten* als Vorteil der Lebensform wird vor allem von LATs und Shuttles berichtet – die Abwesenheit vom Partner ermöglicht es, den Tag ganz nach den beruflichen Anforderungen auszurichten.

„Ein Vorteil ist, dass ich Dienstag, Mittwoch, Donnerstag praktisch unbegrenzt arbeiten kann. Viele meiner Kollegen und Kolleginnen, die hetzen dann um 4 oder 4.30 Uhr nach Hause, gucken auf die Uhr, ich muss jetzt los, Kinder vom Kindergarten abholen. Oder sie gehen noch schnell einkaufen und dann rasen sie nach Hause oder so. Das habe ich nicht.“ (Shuttle, 480, 645,650ff.)

Bei Umzugsmobilen, Fernpendlern und Varimobilen spielt dieser Vorzug so gut wie keine Rolle. Zumindest für zwei Sesshafte scheint sich die Nicht-Mobilität positiv auf die berufliche Leistungsfähigkeit auszuwirken: Man kann sich privat mit Kollegen treffen und berufliche Dinge besprechen, man kann leichter Arbeitspausen einlegen, wenn es erfor-

derlich ist und ist flexibler bei der Vertretung von Kollegen oder wenn Überstunden gefordert sind.

Die *Trennung zwischen Berufs- und Privatleben* wird ausschließlich von mobilen Befragten als Vorzug dargestellt. Fernpendler schildern diesen Vorzug deutlich häufiger als andere Mobile – etwa jeder vierte berichtet davon. Sieht man von Shuttles ab, bei denen jeder zehnte von diesem Vorzug berichtet, spielt die Trennung von Beruf- und Privatleben als Vorzug für andere Mobile keine Rolle.

Im Zusammenhang mit den Vorzügen im Bereich *soziale Kontakte* belegt der Gruppenvergleich, dass – unabhängig von der Form der Mobilität – mobile Befragte deutlich seltener Vorzüge in diesem Bereich schildern als Sesshafte. Während knapp drei Viertel der Sesshaften beschreiben, dass ihre Lebensform positive Auswirkungen auf die sozialen Beziehungen hat, wird dieser bei den LATs von jedem Fünften genannt. Befragte aus den anderen mobilen Gruppen berichten tendenziell seltener von Vorzügen in diesem Bereich.

Im *Bereich des Bürgerengagements* geben deutlich mehr Sesshafte als mobile Befragte Vorzüge an. Die Gruppenzugehörigkeit bei den mobilen Befragten spielt hier keine Rolle – Vorzüge werden in allen mobilen Gruppen nur vereinzelt genannt.

„Ja, ich habe es Ihnen ja gesagt, dass ich in sehr vielen Gremien eben als Vorsitzender des örtlichen Kulturrings und in verschiedenen Ausschüssen, im bayerischen Landessportverband ... mit drin bin. Das hätte ich natürlich von München aus alles aufgeben müssen, was mir viel Spaß macht bzw. wo ich doch sehe, dass ich doch noch etwas bewirken kann in diesen Ausschüssen und das hätte ich zum Teil schon schweren Herzens dann aufgegeben.“ (Rejector, 57, 533, 542ff.)

Überraschenderweise zeichnet sich im Bereich der *Finanzen* ab, dass Befragte aus keiner der mobilen Lebensformen häufiger über finanzielle Vorzüge berichten als Sesshafte. Für einige mobile Gruppen trifft sogar das Gegenteil zu: Jeder fünfte Sesshafte berichtet von Vorteilen im finanziellen Bereich, während kein LAT und nur zwei von 40 Shuttles davon sprechen. Umzugsmobile, Fernpendler und Varimobile schildern mit etwa gleicher Häufigkeit finanzielle Vorteile ihrer Lebensform – der Anteil entspricht dem der Sesshaften.

6.6.1.5 *Die Bedeutung ausgewählter soziodemographischer Merkmale für das Erleben von Belastungen und Vorzügen*

In den vorangehenden Abschnitten wurden deutliche Unterschiede zwischen mobilen und nicht mobilen Lebensformen erkennbar. In dem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwieweit die Unterschiede durch andere Merkmale moderiert werden: Erleben mobile Männer und Frauen unterschiedliche Vorzüge oder Belastungen? Spielt das Alter der Befragten eine Rolle? Nehmen Befragte mit hohen Bildungsabschlüssen andere Vorzüge oder Belastungen wahr als Befragte mit einer niedrigeren Bildung? Welche Bedeutung haben Kinder im Zusammenhang mit der spezifischen Lebensform – erleben mobile Eltern beispielsweise mehr Belastungen? Wie gezeigt wurde, erleben mobile Personen im Zusammenhang mit ihrer Lebensform häufig sowohl Belastungen als auch Vorzüge, während Sesshafte nahezu ausschließlich Vorzüge darstellen. Es stellt sich hier die Frage, ob sich Menschen in den unterschiedlichen Lebensformen, die ausschließlich Vorzüge erleben, im Hinblick auf die konkreten Vorteile unterscheiden. Im Rahmen der vorliegenden Studie ist es möglich, erste explorative Hinweise zu geben, die einen wesentlichen Beitrag für die Ausrichtung künftiger Studien leisten können.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Gruppengrößen erfordern die Analysen eine Dichotomisierung der Merkmale. Die Gruppeneinteilung orientiert sich beim Merkmal Alter am Median. Im Zusammenhang mit der Bildung ist aufgrund des insgesamt hohen Bildungsniveaus lediglich die Unterscheidung möglich, ob die Befragten Abitur bzw. Fachabitur haben oder nicht. Bei der Frage nach der differentiellen Bedeutung der Elternschaft wird danach unterschieden, ob die Befragten Eltern sind oder nicht. Das Alter des Kindes bleibt dabei unberücksichtigt.

Das Geschlecht – eine zentrale Variable für Belastungen und Vorzüge mobiler Lebensformen

Studien wie z.B. Hochschild (1990) oder Kaufmann (1994) belegen, dass berufstätige Frauen in partnerschaftlichen und familialen Lebensformen ein deutlich höheres Arbeitspensum bewältigen als ihre berufstätigen Partner. Hochschild fasst diese erhöhte Arbeitsbelastung pointiert zusammen, indem sie davon spricht, dass berufstätige Frauen und besonders berufstätige Mütter einen 48-Studentag haben. Grund hierfür ist, dass die Regenerationsarbeit sowie Kindererziehung bzw. -betreuung weitgehend unabhängig vom Erwerbsstatus und Erwerbsumfang im Wesentlichen im Verantwortungsbereich der Frau verbleibt. Vor diesem Hintergrund liegt die Vermutung nahe, dass berufliche Mobilität für Frauen eine andere Bedeutung aufweist als für Männer. Denkbar wäre, dass berufsmobile Frauen häufiger belastet sind als Männer und (noch)

weniger Vorzüge wahrnehmen. Möglich ist aber auch, dass die Mobilität aufgrund der stärkeren Trennung der Lebenssphären beider Partner Frauen Freiräume schafft und Frauen daher besonders häufig von mobilitätsinduzierten Vorzügen berichten.

Vergleicht man den Anteil von mobilen Frauen und mobilen Männern, die mindestens eine Belastung, Belastungen und/oder Vorzüge nennen, zeigen sich keine Unterschiede. Auch die durchschnittliche Anzahl von Belastungen und Vorzügen unterscheidet sich nicht in Abhängigkeit vom Geschlecht. Bemerkenswert ist jedoch, dass Männer häufiger als Frauen ausschließlich von mobilitätsinduzierten Belastungen berichten. Von den insgesamt 84 mobilen Männern beschreiben 9 (11%) ausschließlich Belastungen, während von den mobilen Frauen lediglich eine von 67 (2%) ausschließlich Belastungen erlebt. Dabei zeichnet sich neben dem Geschlechtseffekt auch der Einfluss der Lebensform ab: Fernpendler erleben im Vergleich zu anderen mobilen Befragten deutlich häufiger ausschließlich Belastungen. Möglicherweise spielt hier auch das Geschlecht in Verbindung mit der Lebensform eine Rolle, doch kann dieser Zusammenhang aufgrund der geringen Zellbesetzungen nicht geprüft werden.

Belastungen im Zusammenhang mit der eigenen Person – also auf der Ebene Selbst – werden von mobilen Frauen und Männern zu gleichen Teilen berichtet. Untersucht man die konkreten Inhalte, zeichnen sich unterschiedliche Akzente ab, die jedoch aufgrund der geringen Zellbesetzung statistisch nicht abgesichert werden können: Shuttle-Frauen berichten häufiger (5 von 20) als Shuttle Männer (1 von 20) von Belastungen, die durch den mit der Mobilität verbundenen Organisationsaufwand für sie selbst entstehen. Mobile Männer klagen dagegen häufiger über Vereinbarungsbelastung als mobile Frauen – wobei sich hier kein Unterschied in Abhängigkeit von der Mobilitätsform abzeichnet. D.h. mobile Männer erleben die Tatsache, dass sie sich an regenerativen Leistungen aufgrund ihrer Mobilität kaum beteiligen können und entsprechende Aufgaben an ihre nicht mobile Partnerin abtreten, häufiger als belastend als mobile Frauen. Inwieweit dieser Unterschied darauf zurückzuführen ist, dass mobile Frauen die Vereinbarung selbstverständlich leisten und daher gegenüber ihrem Partner auch kein „schlechtes Gewissen“ haben oder andere Merkmale wie z.B. eine geringere Wochenarbeitszeit diesen Unterschied erklärt, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Im Zusammenhang mit der *Partnerschaft* schildern berufsmobile Frauen häufiger als mobile Männer Belastungen: Während fast jede zweite Frau davon berichtet, dass die Partnerschaft durch die mobile Lebens-

form belastet wird, beschreibt nur jeder vierte Mann mobilitätsinduzierte Partnerschaftsprobleme. Weitere Analysen belegen, dass die mobile Lebensform ein wichtiges Differenzierungsmerkmal darstellt: Bei Fernpendlern und LATs unterscheidet sich der Anteil von Männern und Frauen, die Probleme im Bereich der Partnerschaft beschreiben, nicht. In der Gruppe der Shuttles, Umzugsmobilen und Varimobilen nehmen dagegen die mobilen Frauen häufiger Belastungen auf der Ebene Partnerschaft wahr als die mobilen Männer (52% vs. 26%). Dieser Unterschied kann statistisch abgesichert werden, wenn die drei Gruppen zusammengefasst werden.

Ein weiterer Unterschied besteht auf der Ebene der *Finanzen*. Hier berichten mobile Frauen häufiger von Belastungen im Zusammenhang mit Finanzen als Männer (25% vs. 11%). Auch hier zeigt sich ein differentieller Effekt der Mobilitätsform. Der Geschlechtsunterschied zeigt sich ausschließlich für Fernpendler und Umzugsmobile – während 8 von 21 Frauen aus beiden Gruppen von finanziellen Belastungen berichten, sind es bei den Männern lediglich 3 von 41. Dieser Befund weist darauf hin, dass bestimmte Mobilitätsformen für Frauen (noch) weniger lukrativ sind als für Männer.

LAT und Shuttle-Frauen berichten im Zusammenhang mit Belastungen auf der Ebene ihrer *sozialen Kontakte* häufiger von Problemen. Der Anteil der Frauen, der in diesem Bereich mobilitätsinduzierte Belastungen wahrnimmt, ist fast doppelt so hoch wie der entsprechende Anteil bei den Männern. In allen anderen mobilen Gruppen unterscheiden sich Männer und Frauen hinsichtlich der Nennungshäufigkeit dieser Kategorie nicht.

Im Zusammenhang mit Belastungen auf der Ebene *Kind/Familie* zeichnet sich ein geschlechtsgebundener Unterschied dahingehend ab, dass Fernpendler- und Varimobile-Väter häufiger als mobile Mütter aus diesen Gruppen den Mangel an gemeinsamer Familienzeit beklagen. Aufgrund der geringen Zellbesetzung lassen sich Zusammenhänge jedoch nicht statistisch absichern.

Auch im Zusammenhang mit den dargestellten Vorzügen zeigen sich geschlechtsgebundene Unterschiede. Auf der Ebene *Partnerschaft* ist der Anteil der mobilen Frauen, die mindestens einen Vorzug berichten höher, als bei den berufsmobilen Männern. Ein Vergleich zwischen den Lebensformen zeigt, dass dieser Unterschied nur für Umzugsmobile, Fernpendler und LATs nachgewiesen werden kann – die statistische Signifikanz kann belegt werden, wenn diese drei Gruppen zusammengefasst werden. In den Gruppen Varimobile und Shuttle finden sich kei-

ne Hinweise darauf, dass mobile Frauen auf der Ebene ihrer Partnerschaft häufiger Vorteile erleben als Männer. Die entsprechenden Analysen in der Gruppe der Sesshaften deuten darauf hin, dass der einzige Unterschied zwischen nicht mobilen Männern und Frauen auf der Ebene Partnerschaft besteht: Sesshafte Frauen berichten tendenziell häufiger als sesshafte Männer, dass sich die nicht mobile Lebensform positiv auf die Beziehungsqualität auswirkt (fünf von zehn Frauen gegenüber drei von 15 Männern).

Ein weiterer Unterschied besteht auf der Ebene der *Wohnqualität*. Dieser Vorzug wird deutlich häufiger von mobilen Männern als von mobilen Frauen dargestellt. Weiterführende Analysen zeigen, dass diese Geschlechtsunterschiede nur in bestimmten mobilen Gruppen vorliegen: Umzugsmobile Männer sowie fernpendelnde Männer berichten häufiger als Frauen in den entsprechenden Gruppen davon, dass die Mobilität eine hohe Wohnqualität ermöglicht (13 von 41 vs. keine von 21).

Im Hinblick auf *Finanzen* zeigt sich, dass mobile Männer deutlich häufiger als mobile Frauen von finanziellen Vorzügen berichten. Die konkrete Mobilität spielt insofern eine Rolle, als in der Gruppe der Fernbeziehungen weder Männer noch Frauen finanzielle Vorzüge darstellen. In jeder der vier anderen mobilen Gruppen zeichnet sich der Unterschied ab, wobei eine statistische Signifikanz nur für alle vier Gruppen belegt werden kann.

Ein weiterer Hinweis auf geschlechtsgebundene Unterschiede zeichnet sich im Zusammenhang mit *Bürgerengagement* ab. Umzugsmobile Frauen, Fernpendlerinnen und Shuttle-Frauen berichten tendenziell häufiger als Männer davon, dass die Lebensform die Möglichkeit bietet, sich ehrenamtlich bzw. im öffentlichen Leben zu engagieren.

- *Alter*

Das Alter ist als Differenzierungsmerkmal ausschließlich in der Gruppe der mobilen Befragten und hier nur im Bereich der Belastungen von Bedeutung: Mobile Menschen, die 40 Jahre und älter sind, schildern häufiger als jüngere Befragte mobilitätsinduzierte Belastungen im Bereich der physischen Befindlichkeit. Lebensformvergleichende Analysen deuten darauf hin, dass dieser Unterschied insbesondere bei Fernpendlern und Varimobilen auftritt. Möglicherweise führt die besonders hohe und über viele Jahre bestehende Belastung durch die regelmäßigen Fahrten in diesen Gruppen zu gesundheitlichen Einbußen. Die Bedeutung des Alters für die körperliche Gesundheit kann in den weiteren Gruppen aufgrund der geringen Nennungshäufigkeiten nicht geklärt werden. Ein zweiter Unterschied besteht auf der Ebene Partnerschaft: Mobile Be-

fragte unter 40 Jahren berichten deutlich häufiger von Belastungen in diesem Bereich als ältere Mobile: Während jeder zweite Mobile unter 40 Belastungen in der Partnerschaft erlebt, sind es bei den älteren nur etwa jeder Vierte. Weitere Analysen zeigen, dass diese Unterschiede nicht für Umzugsmobile gelten – hier werden Belastungen der Partnerschaft unabhängig vom Alter des Befragten geschildert. Bei Fernpendlern, Shuttles und Fernbeziehungen ist der Anteil von jüngeren Personen, die diese Belastung häufiger erleben, tendenziell höher als bei älteren. Besonders ausgeprägt sind die Unterschiede in der Gruppe der Varimobilen: 4 von 5 Varimobilen im Alter von unter 40 Jahren und 4 von 16 im Alter ab 40 Jahre berichten von mobilitätsinduzierten Belastungen auf der Ebene der Partnerschaft. Inhaltlich ausschlaggebend für die Unterschiede ist, dass jüngere mobile Befragte deutlich häufiger als ältere Befragte mangelnde Zeit mit dem Partner als mobilitätsinduzierte Belastung anführen. Hier schließen sich zwei Interpretationsrichtungen an: Ältere Mobile sind möglicherweise beruflich fest etabliert, haben ein geringeres Arbeitspensum und daher vergleichsweise mehr Zeit als jüngere. Denkbar wäre aber auch, dass jüngere Befragte, die noch nicht so lange mit ihrem Partnern zusammen sind, mehr Zeit für die Festigung ihrer Partnerschaft benötigen als ältere mobile Befragte.

- *Bildungsgrad*

Das Bildungsniveau bei den Befragten ist insgesamt sehr hoch – zwei Drittel der nicht Mobilen und 83% der Mobilen haben Abitur. Da in der Gruppe der Fernbeziehungen mit nur einer Ausnahme alle Befragten über den höchsten Schulabschluss verfügen, wird diese Gruppe von den vergleichenden Analysen ausgeschlossen. Bei der Analyse der sesshaften Befragten zeichnet sich ein einziger Unterschied ab: Nicht Mobile mit Abitur stellen eine größere Anzahl von Vorzügen ihrer Lebensform dar als Sesshafte ohne Abitur. Aufgrund der geringen Fallzahlen kann dieser Befund jedoch nicht statistisch abgesichert werden. Die Analyse der Häufigkeiten, mit der ausschließlich von mobilitätsinduzierten Belastungen berichtet wird, zeigt, dass Befragte ohne Abitur deutlich häufiger ausschließlich Belastungen darstellen als Personen mit Abitur. Darüber hinaus werden inhaltliche Unterschiede bei den dargestellten Vorzügen und Belastungen deutlich: Mobile Befragte mit Abitur schildern häufiger Belastungen auf der Ebene Partnerschaft. Weitere lebensformvergleichende Analysen können aufgrund der geringen Zellbesetzungen nicht erfolgen. Ferner zeichnet sich ab, dass mobile Befragte ohne Abitur häufiger von mobilitätsinduzierten Belastungen im Bereich der Finanzen berichten als Befragte mit Abitur. Im Zusammenhang mit Vorzügen stellen mobile Befragte mit einem höheren Bildungsabschluss häufiger Vorzüge für sich selbst fest. Eine lebensformvergleichende Analyse ist hier möglich. Sie weist darauf hin, dass bei

den befragten Umzugsmobilen kein Zusammenhang zum Bildungsgrad besteht, während Fernpendler, Shuttles und Varimobile mit Abitur deutlich häufiger als Befragte ohne Abitur Vorzüge auf der Ebene Selbst darstellen. Der bildungsabhängige Unterschied ist inhaltlich maßgeblich darauf zurückzuführen, dass Fernpendler, Varimobile und Shuttles mit Abitur deutlich häufiger Autonomie als Vorzug ihrer Lebensform anführen. Ein weiterer Unterschied zeigt sich auf der Ebene Beruf: Fernpendler, Varimobile und Shuttles schildern deutlich häufiger berufliche Vorzüge in diesem Bereich als Befragte aus Gruppen, die einen niedrigeren Schulabschluss haben. Auch hier zeichnet sich für die Umzugsmobilen kein entsprechender Zusammenhang ab.

- *Elternschaft*

Das Merkmal Elternschaft erbringt folgende differentielle Hinweise: Es zeigt sich, dass mobile Eltern tendenziell häufiger ausschließlich Belastungen darstellen als kinderlose Mobile. Was die dargestellten Belastungen und Vorzüge selbst betrifft, zeigt sich ein zunächst überraschende Ergebnis: Kinderlose Varimobile und LATs beschreiben häufiger Belastungen in der Partnerschaft als solche mit Kind. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Befragte unter 40 Jahren zum einen deutlich seltener Kinder haben als ältere Befragte und dass die jüngeren Befragten zum anderen deutlich häufiger Belastungen im Bereich der Partnerschaft berichten. Wird das Alter der Befragten kontrolliert, zeichnet sich ab, dass Varimobile und Fernbeziehungen mit Kind sich bezüglich der Einschätzung von Belastungen in der Partnerschaft nicht unterscheiden. Was die Vorzüge betrifft, so ist der Anteil der kinderlosen Mobilen, die einen oder mehrere Vorzüge nennen, deutlich höher als der entsprechende Anteil bei den mobilen Eltern. Dieser Unterschied zeichnet sich in jeder der mobilen Lebensformen ab, wobei die statistische Signifikanz ausschließlich für die Gruppe aller Mobilen belegt werden kann. Die Unterschiede sind inhaltlich darauf zurückzuführen, dass kinderlose Mobile häufiger Vorzüge im Zusammenhang mit der eigenen Person erleben als mobile Eltern. Die Analysen der Sesshaften ergeben zwei Hinweise auf die differentielle Bedeutung der Elternschaft: Kinderlose Sesshafte berichten häufiger als nicht mobile Eltern, dass ihnen die Lebensform die Tätigkeit an einem attraktiven Arbeitsplatz ermöglicht. Ferner berichten Kinderlose tendenziell häufiger von Vorzügen auf der Ebene der Finanzen. Beide Unterschiede sind inhaltlich plausibel, doch können sie aufgrund der geringen Fallzahlen statistisch nicht abgesichert werden.

- *Belastungserleben*

Während Sesshafte mit einer Ausnahme ausschließlich Vorzüge ihrer Lebensform beschreiben, ist dies lediglich für 31% der mobilen Befragten der Fall. Anhand vertiefender Analysen wurde die Rolle des Belas-

tungserlebens untersucht. Dabei wurde zum einen geprüft, inwieweit sich mobile Befragte, die sowohl Vorzüge als auch Belastungen schildern, im Hinblick auf die dargestellten Vorteile von mobilen Befragten unterscheiden, die ausschließlich Vorzüge schildern. Zum anderen wurde geprüft, ob sich mobile und sesshafte Befragte, die nur Vorzüge angeben, bezüglich der dargestellten Inhalte unterscheiden. Der Vergleich von unbelasteten Mobilen und Sesshaften ergibt, dass die in Kapitel 6.6.1.3 dargestellten Unterschiede zwischen Mobilen und Sesshaften bestehen bleiben. D.h., selbst wenn Mobile keine Belastungen ihrer Lebensform wahrnehmen, berichten sie von einer deutlich geringeren durchschnittlichen Anzahl von Vorzügen und sie schildern deutlich seltener als Sesshafte Vorzüge auf der Ebene Kind, soziale Kontakte, Bürgerengagement und Wohnqualität. Der Vergleich von belasteten und unbelasteten Mobilen hinsichtlich der von ihnen dargestellten Vorzüge zeigt, dass die Anzahl der Vorzüge in beiden Gruppen gleich ist. Jedoch berichten unbelastete Mobile von anderen Inhalten: Sie stellen deutlich häufiger dar, dass die Lebensform die Tätigkeit an einem attraktiven Arbeitsplatz ermöglicht und dass die Mobilität eine hohe Wohnqualität sicherstellt. Belastete mobile Befragte – also solche, die neben den Vorzügen auch Belastungen wahrnehmen – führen deutlich häufiger subjektiv zwingende Gründe als Vorzug der Mobilität an: Die Mobilität schafft die Voraussetzung, um mit dem Partner zusammen zu sein und die Lebensform dient der Existenzsicherung.

6.6.2 Die Perspektive der Partner

Wie bewerten die Partner der Berufsmobilen ihre Lebensform? Inwieweit unterscheiden sich die von ihnen wahrgenommenen Belastungen und Vorzüge von denjenigen in nicht mobilen Lebensformen? Bei der Diskussion dieser Fragen wird zunächst ein Überblick gegeben, wie viele Partner sich belastet fühlen und/oder durch ihre Lebensform Vorzüge erleben (6.6.2.1). Danach werden Belastungen der mobilen Partner (6.6.2.2) sowie Vorzüge der verschiedenen Lebensformen (6.6.2.3) dargestellt.

6.6.2.1 Belastungen und Vorzüge im Überblick

Mobilität schafft für die Partner häufig Belastungen – Sesshaftigkeit nicht

Eine vergleichende Analyse der Schilderungen im Hinblick darauf, ob Vorzüge und/oder Belastungen wahrgenommen werden, zeigt sehr deutlich, dass die Partner in nicht mobilen Lebensformen keine durch

die Lebensform hervorgerufenen Belastungen wahrnehmen. Alle 21 Partner verbinden mit der Sesshaftigkeit ausschließlich Vorteile. Die Bewertungen der Partner mobiler Befragter fallen deutlich heterogener aus: Im Vergleich zu den Partnern in nicht mobilen erleben die Partner in mobilen Lebensformen deutlich seltener ausschließlich Vorzüge (34%). Für knapp die Hälfte der Partner in mobilen Lebensformen ist dies ein Arrangement, das sowohl Vorzüge als auch Belastungen mit sich bringt. Ein Anteil von 16% erlebt ausschließlich Belastungen und für 4% ist die eigene Lebensform weder mit Vorzügen noch mit Belastungen verbunden (vgl. Tab. 6.6.7).

Tabelle 6.6.7: Anteil der Partner in mobilen und in nicht mobilen Lebensformen, die mindestens eine Belastung und/oder mindestens einen Vorzug der Lebensform schildern

	Umzug		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbezieh.		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Nur Vorzüge	12	63	4	16	3	23	7	26	11	46	37	34
Nur Belastungen	1	5	9	36	3	23	4	15	0	0	17	16
Sowohl als auch	6	32	9	36	6	46	16	59	13	54	50	46
Weder noch	0	0	3	12	1	8	0	0	0	0	4	4
<i>Gesamt</i>	19	100	25	100	13	100	27	100	24	100	108	100

Quelle: Qualitative Interviews

Belastungen und Vorzüge für Partner in den verschiedenen mobilen Lebensformen

Die Bewertung der Lebensform variiert deutlich in Abhängigkeit von der Lebensform. Wie auch bei den mobilen Befragten selbst zeigt sich, dass umzugsmobile Partner am häufigsten Vorzüge mit der Mobilität verbinden und vergleichsweise selten ausschließlich Belastungen wahrnehmen. Auch die LAT-Partner treffen eine überwiegend positive Bewertung ihrer Situation: Keiner der Partner erlebt ausschließlich Belastungen und knapp die Hälfte beschreibt ausschließlich Vorzüge der eigenen Lebensform. Sowohl umzugsmobile als auch LAT-Partner unterscheiden sich damit besonders stark von Partnern der Fernpendler. Diese berichten im Vergleich zu jenen signifikant seltener ausschließlich Vorzüge und deutlich häufiger nur Belastungen. Varimobile- und Shuttle-Partner unterscheiden sich im Hinblick auf den Anteil derer, die nur Vorzüge oder nur Belastungen erleben, nur tendenziell von den ande-

ren mobilen Partnern – sie nehmen etwas häufiger als Fernpendler nur Vorzüge und etwas seltener nur Belastungen wahr. Der Anteil der mobilen Partner, die mit ihrer Lebensform sowohl Vorteile als auch Belastungen verbindet, variiert nur leicht in den verschiedenen Gruppen. Nur vereinzelt wird die Lebensform neutral dargestellt, d.h. einige Fernpendler-Partner und ein Varimobile-Partner kann weder mobilitätsinduzierte Vorzüge noch Belastungen erkennen.

6.6.2.2 Welche Belastungen entstehen für Partner in mobilen Lebensformen?

Betrachtet man zunächst die mobilen Partner insgesamt zeigt sich, dass knapp zwei Drittel der Befragten mindestens eine Belastung im Zusammenhang mit der Mobilität ihres Partners wahrnehmen. Im Durchschnitt werden 1,5 Belastungen berichtet. Am häufigsten bringt die mobile Lebensform auf der Ebene der *Partnerschaft* Probleme mit sich – knapp die Hälfte stellt eine oder mehrere Belastungen aus diesem Bereich dar. Als konkreten Belastungsinhalt schildern die mobilen Partner am häufigsten *getrennte Welten*, also die Einschätzung, dass das Paar durch die Mobilität auseinanderdriftet und es Anstrengungen bedarf, dieser Entwicklung entgegenzusteuern. In jedem dritten Partnerinterview finden sich entsprechende Aussagen. Auf der Ebene *Selbst* werden am zweithäufigsten mobilitätsinduzierte Belastungen wahrgenommen (39%). An dritter Stelle stehen Belastungen, die mobile Partner mit Kindern im Zusammenhang mit den *Kindern oder der Familie insgesamt* feststellen (31%). Jeder fünfte Partner stellt Belastungen auf der Ebene der *sozialen Kontakte* fest. Negative Auswirkungen der Mobilität ihres Partners in den Bereichen *Finanzen*, dem eigenen *Beruf* sowie *Bürgerengagement* stehen für die Befragten eher im Hintergrund – sie werden allenfalls von jedem Siebten berichtet.

Nach Lebensform differenziert werden folgende Unterschiede hinsichtlich des Belastungserlebens erkennbar: Der Anteil der umzugsmobilen Partner, die mindestens eine Belastung erleben, ist deutlich geringer als der entsprechende Anteil bei den Partnern in anderen Lebensformen. Auch die Anzahl der geschilderten Belastungen ist signifikant geringer – sie stellen durchschnittlich rund eine Belastung dar, während andere Befragte im statistischen Mittel von zwei Problemen berichten. Besonders ausgeprägt ist der Unterschied zu den Fernpendler-, Shuttle- und Varimobile-Partnern, von denen knapp drei Viertel mindestens eine Belastung schildern. LATs unterscheiden sich lediglich tendenziell von der Gesamtgruppe der mobilen Partner – sie berichten etwas seltener von einer oder mehreren Belastungen (vgl. Tab. 6.6.8).

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Partnerschaft*

Insgesamt werden Belastungen auf der Ebene der Partnerschaft von Partnern in mobilen Lebensformen am häufigsten genannt. Doch zeigen sich zwischen den verschiedenen Gruppen deutliche Unterschiede: Shuttle-Partner berichten im Vergleich zu den anderen mobilen Partnern mit einem Anteil von mehr als zwei Dritteln deutlich häufiger von entsprechenden Belastungen. Umzugsmobile Partner erzählen dagegen deutlich seltener (ca. 20%), dass die Beziehung durch die Mobilität ihres Partners belastet wird. Für Fernpendler-, Varimobile- sowie LAT-Partner treten Belastungen auf der Ebene der

Tabelle 6.6.8: Belastungen und Nachteile der Partner in den verschiedenen mobilen Lebensformen

	Umzug		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbez.		Gesamt	
	N	% N=19	N	% N=25	N	% N=13	N	% N=27	N	% N=28	N	% N=108
1. Selbst (mindestens eine Belastung)	3	16	15	60	6	46	10	37	8	33	42	39
Psychische Befindlichkeit	2	11	0	0	4	31	8	30	3	13	17	16
Physische Befindlichkeit	0	0	0	0	1	8	1	4	0	0	2	2
Belastung durch Fahrerei	0	0	1	4	0	0	1	4	6	25	8	7
Persönlichkeitsentwicklung	0	0	2	8	1	8	1	4	0	0	4	4
Vereinbarungsbelastung	1	5	8	32	3	23	4	15	0	0	16	15
Zeitmangel	0	0	5	20	0	0	0	0	0	0	5	5
Hoher Organisationsaufwand	0	0	0	0	0	0	1	4	1	4	2	2
Sorge um den Partner	0	0	9	36	1	8	0	0	0	0	10	9
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Partnerschaft (mindestens eine Belastung)	4	21	11	44	6	46	19	70	11	46	51	47
Getrennte Welten	3	16	2	8	4	31	15	56	9	38	33	31
Mangelnde gemeinsame Zeit	0	0	4	16	1	8	4	15	4	17	13	12
Paarkonflikte	1	5	4	16	0	0	4	15	1	4	10	9
Partnerschaft nach Stundenplan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	2	8	1	8	0	0	3	13	6	6

	Umzug		Fernpendler		Vari-mobiler		Shuttles		Fernbez.		Gesamt	
	N	% N=19	N	% N=25	N	% N=13	N	% N=27	N	% N=28	N	% N=108
3. Kinder oder Familie¹ (mindestens eine Belastung)	3	25	8	47	2	22	2	25	0	0	15	31
Getrennte Welten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mangel an gemeinsamer Zeit	1	8	7	41	0	0	1	13	0	0	9	19
Kind wird belastet	0	0	1	6	1	11	1	13	0	0	3	6
Verlust des sozialen Umfeldes	2	17	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
Sonstige	0	0	1	6	1	11	0	0	0	0	2	2
4 Beruf (mindestens eine Belastung)	4	21	1	4	1	8	1	4	4	17	11	10
Arbeit zu stark komprimiert ²	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	1	1
Zeitlich unflexibel ²	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nachteile für die berufliche Entwicklung	4	21	1	4	1	8	0	0	3	13	9	8
5. Soziale Kontakte (mindestens eine Belastung auf dieser Ebene)	3	16	5	20	4	31	7	26	3	13	22	20
Kontaktverlust	3	16	5	20	4	31	7	26	2	8	21	19
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	1
6. Bürgerengagement	0	0	2	8	1	8	1	4	1	4	5	5
7. Finanzielle Belastung	2	11	3	12	0	0	3	11	7	29	15	14
Von mindestens einer Belastung berichten:	7	37	18	72	9	69	20	74	13	54	67	62

Quelle: Qualitative Interviews

¹ Die Prozentangaben auf der Ebene Kind/Familie beziehen sich auf Lebensformen mit mindestens einem Kind im Haushalt. Grundgesamt: Umzugsmobile N = 12; Fernpendler N = 17, Varimobile N = 9; Shuttles N = 8; LATs N = 2; alle mobilen Partner mit Kind: N = 48

² Die Prozentangaben beziehen sich ausschließlich auf erwerbstätige Partner. Grundgesamt: Umzugsmobile N = 14; Fernpendler N = 17, Varimobile N = 7; Shuttles N = 22; LATs N = 17; mobile erwerbstätige Partner insgesamt: N = 77

Partnerschaft vergleichbar häufig auf. Knapp jeder zweite aus diesen Gruppen berichtet davon. Die konkreten Belastungen bestehen für mehr als jeden zweiten Shuttle-Partner darin, dass sich *getrennte Welten* entwickeln. Die Befragten beschreiben einen Prozess der Entfremdung: Obwohl man versucht, sich in den Trennungsphasen durch Telefonate etc. auf dem Laufenden zu halten, fehlt das gemeinsame Erleben und die physische Präsenz des anderen. Bei der Rückkehr des Partners in

den gemeinsamen Haushalt bedarf es Zeit, sich wieder aneinander zu gewöhnen und sich wieder als Paar zu fühlen. Für LAT- und Varimobile-Partner tritt die Belastung der Partnerschaft durch *getrennte Welten* etwas seltener auf, etwa ein Drittel der Partner aus den beiden Gruppen stellt diesen Problembereich dar. Eine geringe Rolle spielt dieser Belastungsinhalt bei umzugsmobilen Partnern. Die drei Befragten, die von getrennten Welten berichten, haben die Belastung in einer bestimmten, zeitlich begrenzten Phase ihres Umzugs erlebt: Ihr Partner war bereits vorausgezogen und das Paar lebte für eine gewisse Zeit als Shuttle. Für Partner von Fernpendlern spielt die emotionale Entfremdung der Partner ebenfalls eine untergeordnete Rolle.

„Problematisch empfinde ich, dass das Zusammenleben durch diese Pendelei gestört ist. Ich finde schon, dass man als Paar zusammenleben sollte. Von daher ist die Pendelei, auch wenn man sich daran gewöhnt hat, unnatürlich. Und je länger sie dauert, desto schwieriger wird es. Die anderen Probleme, die mit dem Pendeln entstehen, sind organisatorischer Art, die kann man lösen. Aber das Getrenntsein ist ein echtes Problem.“ (Shuttle-Partnerin, 434, 542ff.)

Mangelnde gemeinsame Zeit stellt sich für etwa jeden sechsten Partner von Fernpendlern, Shuttles und Fernbeziehungen als belastender Aspekt der Mobilität dar. Für Befragte aus den anderen Gruppen ist das Problem nur in Einzelfällen bedeutsam. *Paarkonflikte*, die im Zusammenhang mit der Mobilität stehen, werden von etwa jedem sechsten Partner von Fernpendlern und Shuttles dargestellt. In den anderen Gruppen treten Konflikte, den Schilderungen zufolge, nur selten auf. Ähnlich wie bei den mobilen Befragten selbst beschreiben auch die Fernpendler- und Shuttle-Partner, dass die Konflikte häufig dadurch entstehen, dass man überlastet ist und deshalb gereizt reagiert. Die Überlastung schreiben die Partner der Tatsache zu, dass sie die Lücken füllen müssen, die die Partner aufgrund ihrer Mobilität im Haushalt und bei der Kinderbetreuung hinterlassen.

„Ja, ich denke das eine wirkt so in das andere rein, dass ich so viel organisieren muss und machen muss und da oft auf mich alleine gestellt bin. Irgendwo kommt so ein Punkt, wo so eine gewisse Überforderung da ist und dann lässt man diese, ja diese Missstimmung oder die Wut am Partner aus. Ich sage ihm dann, weil du solange fahren musst und immer kaputt bist, kann ich dich nicht mit irgendwelchen Dingen hier daheim belasten. Zum Beispiel wenn wir renovieren wollen und die Tapete von der Wand genommen werden soll – eine Katastrophe! Das sind so Dinge, die sicher auch damit zu tun haben, dass wir das beide

nicht so gerne machen und wenn das bisschen Freizeit, das man hat, auch noch für so etwas drauf geht, dann entsteht leicht ein Streit.“ (Partnerin eines Fernpendlers, 216, 560ff.)

Ausschließlich von Shuttle-Partnern werden zudem Konflikte geschildert, die dadurch entstehen, weil die Befragten gegen die Mobilität ihres Partners sind oder weil sie unsicher sind, ob ihr Partner treu bleibt und die Beziehung Bestand hat.

„Dadurch, dass man weniger Austausch hat, kracht man sich auch oft am Wochenende wegen dieser ganzen unzufriedenstellenden Situation. Also er motzt mich nie an, das geht eigentlich nur von meiner Seite aus, dass ich da am herummotzen bin.“ (Partnerin eines Shuttles, 422, 665ff.)

„Ja, das gibt es schon, also Belastungen, die extrem hoch sind. Wenn man zu irgend einem Zeitpunkt nicht mehr so das blinde Vertrauen hat. Wenn man merkt, dass man dem Partner nicht mehr alles glaubt und sehr misstrauisch wird, dann kann es wirklich zu einer ernststen Belastungsprobe werden. Das haben wir mal durchgemacht und das ist das Schlimmste eigentlich. Ich denke, daran kann auch ganz schnell eine Wochenendbeziehung zerbrechen, die wahrscheinlich nicht zerbrechen würde, wenn man sich an jedem Abend sieht.“ (Partnerin eines Shuttles, 427, 349ff.)

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Selbst*

Gut ein Drittel aller befragten Partner schildert Belastungen für die eigene Person, die auf die Mobilität ihres Partners zurückgeführt wird. Umzugsmobile und Partner von Fernpendlern unterscheiden sich im Hinblick auf die Verbreitung dieser Belastung deutlich von LAT-, Varimobile- und Shuttle-Partnern. Fernpendler-Partner stellen deutlich häufiger (15 von 25) und umzugsmobile Partner deutlich seltener (3 von 19) eine oder mehrere mobilitätsinduzierte Belastungen dar. Die konkreten Gründe für die Belastung variieren in hohem Maße zwischen den einzelnen Gruppen. Nachfolgend werden die Belastungen dargestellt, die entsprechend der Schilderungen besonders kennzeichnend für die Situation der Partner in einzelnen Lebensformen sein dürften: Einschränkungen im Bereich der *psychischen Befindlichkeit* nehmen in erster Linie Varimobile- und Shuttle- Partner wahr. Für die Partner beider Gruppen geht es dabei hauptsächlich darum, mit Einsamkeitsgefühlen fertig zu werden. Einige Befragte aus den Gruppen berichten zudem, dass sie die Perspektivlosigkeit belastet – also zu wissen, dass die Belastungen bestehen bleiben, weil es zur mobilen Lebensform keine Alternative gibt.

Vereinbarungsbelastungen scheinen dagegen besonders bei Fernpendler- und Varimobile-Partner aufzutreten. Jeder dritte Fernpendler- und in etwa jeder vierte Shuttle-Partner beschreibt, dass sich der Partner aufgrund der Mobilität weniger im Haushalt bzw. der Familienarbeit beteiligt. Für die Partner bedeutet dies, dass mehr Aufgaben an ihnen hängen bleiben und sie für viele Bereiche allein verantwortlich sind.

„Belastung entsteht für mich persönlich dadurch, dass ich mehr organisieren muss, dass ich so der Chef von Haus und Hof bin, sage ich mal so. Während man normalerweise auch dem Partner was abgeben kann.“ (Partnerin eines Fernpendlers, 216, 552ff.)

Belastung durch Fahrerei entsteht für jeden vierten LAT-Partner – dies ist darauf zurückzuführen, dass die Partner abwechselnd pendeln, um sich zu sehen. *Zeitmangel* und *Sorge um den Partner* schildern in erster Linie Partner von Fernpendlern. Jeder fünfte Partner führt mangelnde Zeit für sich selbst auf die Mobilität des Partners zurück und jeder dritte macht sich Sorgen, weil er befürchtet, der Partner könnte im Verkehr verunglücken.

„Also ein großer Nachteil ist, dass man grad im Winter, dass einem immer so die Gedanken im Kopf sind, Mensch, hoffentlich geht das gut, wenn es draußen schneit und so und hoffentlich passiert dann nichts. Aber das ist eine ziemlich große Belastung auch für unsere Tochter und wenn wir dann im Radio hören, Stau auf der Strecke, wo meine Frau gerade fährt, dann ist das einfach nicht immer so besonders toll.“ (Partner einer Fernpendlerin, 215, 598ff.)

Einschränkungen im Bereich der *Persönlichkeitsentwicklung* oder des *physischen Wohlbefindens* sowie ein *hoher Organisationsaufwand* sind Belastungen, die für die Partner mobiler Personen eine eher untergeordnete Rolle spielen.

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Kind/Familie*
Sofern die Befragten Kinder haben, werden Belastungen auf dieser Ebene am dritthäufigsten dargestellt – etwa knapp jeder dritte Partner erlebt hier mobilitätsinduzierte Beeinträchtigungen. Der Anteil der Partner aus den verschiedenen Gruppen, die diese Belastung nennen, variiert nur gering, wobei für die Gruppe der LAT-Partner keine Aussagen getroffen werden können, da lediglich zwei von 24 Partnern ein Kind haben. Bemerkenswert ist, dass die Belastung *Getrennte Welten* – also das Gefühl, dass sich eine emotionale Distanz zwischen der Familie, d.h. insbesondere den Kindern und dem berufsmobilen Vater bzw. der berufsmobilen Mutter entwickelt – ausschließlich von der berufsmobilen Person selbst

berichtet wird, aber für die befragten Partner offenbar keine Rolle spielt. Die Daten deuten darauf hin, dass *Mangel an gemeinsamer Familienzeit* insbesondere für die Fernpendler-Partner problematisch ist. Dass für das *Kind Belastungen* durch die Mobilität entstehen, nehmen die Partner nur vereinzelt wahr. Sofern Belastungen genannt werden, beziehen sie sich darauf, dass man sich mehr oder weniger alleinerziehend und dadurch überfordert fühlt. Eine Shuttle-Partnerin schildert darüber hinaus, wie schwierig es für die vierjährige Tochter ist, die Abwesenheitsphasen des Vaters einzuordnen. Dass der *Verlust des sozialen Umfelds* ein Problem für das Kind bzw. die Familie insgesamt war, schildern zwei der 19 umzugsmobilen Partner.

- *Mobilitätsinduzierte Belastungen auf der Ebene Soziale Kontakte*
Der Anteil der mobilen Partner, die aufgrund der mobilen Lebensform Belastungen im Zusammenhang mit dem Freundes- und Bekanntenkreis wahrnehmen, schwankt kaum zwischen den Gruppen. Jeder fünfte befragte Partner beschreibt diese Belastungen – ein Anteil, der vergleichbar ist mit dem entsprechenden Anteil unter den berufsmobilen Befragten. Dies ist insofern überraschend, als lediglich umzugsmobile Partner selbst direkt von der Mobilität betroffen sind, indem sie ihr soziales Umfeld aufgeben. Bei Fernpendlern, Varimobilen und Shuttles bleibt der befragte Partner dagegen in aller Regel vor Ort und LAT-Partner leben ebenfalls unter der Woche zumeist in der vertrauten Umgebung. In den Interviews finden sich folgende Erklärungen: Die von den Partnern geschilderten Kontakteinbußen zu Verwandten, Freunden oder Bekannten sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Partner aufgrund ihrer Lebensform – genau wie die Berufsmobilen selbst – weniger Zeit haben, die Freundschaften zu pflegen. Insbesondere bei den Varimobilen und Shuttles finden sich ferner Schilderungen, die darauf hinweisen, dass die Partner ungern alleine Verabredungen treffen, sondern darum bemüht sind, gemeinsam als Paar Freunde oder Verwandte zu besuchen. Das knappe Zeitbudget der mobilen Befragten macht es häufig unmöglich, eine Verabredung zu treffen.

„Verabredungen mit guten Bekannten waren ganz schwierig, weil man konnte sich ja nicht fest verabreden. Hat man einen Termin ausgemacht, dann bekam mein Mann kurzfristig einen Termin, wo wir wieder absagen mussten. Die Freunde hatten sich dann von uns zurückgezogen, aber es hat sich wieder alles soweit normalisiert – es war halt eine relativ gute Freundschaft. ... Und es ist für mich komisch, was soll ich immer alleine hingehen, wenn Pärchen dort sind und irgendwie fühlten sich die anderen dazu verpflichtet, mich in bestimmte Sachen mit einzubeziehen und das mochte ich auch nicht. Insofern hatte ich dann meistens Abstand

genommen, etwas alleine zu unternehmen.“ (Partnerin eines Varmobilen, 354, 431ff.)

- *Weitere mobilitätsinduzierte Belastungen*

Bürgerengagement ist für die Partner aus den verschiedenen Gruppen kein oder allenfalls vereinzelt ein Bereich, in dem mobilitätsinduzierte Belastungen entstehen. Im Zusammenhang mit Belastungen auf der Ebene der *Finanzen* sowie des eigenen *Berufs* deuten die Interviewdaten darauf hin, dass diese nur in bestimmten Gruppen eine Belastung darstellen: Finanzielle Belastungen schildern hauptsächlich LAT-Partner aufgrund der doppelten Haushaltsführung und der Reisekosten. Eine relevante berufliche Belastung scheint besonders für umzugsmobile Partner daraus zu erwachsen, dass der Umzug zu Lasten der eigenen beruflichen Entwicklung geht.

„Also beruflich war der Umzug für mich sicher ein Nachteil. Im Moment habe ich ja so eine freiberufliche Tätigkeit, da merke ich, dass mir so das alte Team fehlt, die Kolleginnen und Kollegen. Ich meine die Arbeit klar, da sind mal gute und mal weniger gute Zeiten, aber da ist es schon so, dass ich das auch als sehr schlimm empfand, weil wir in Düsseldorf ein super Team waren, das ist für mich auch ein Nachteil, dass ich da auch merke, da muss ich auch noch weiter kommen. Ich habe zum Glück jetzt hier eine andere Musiktherapeutin kennen gelernt und da merke ich auch wie so ein Aufatmen in mir, dass ich jemanden habe, mit dem ich mich mal austauschen kann, das ist sehr angenehm, aber ich empfinde es als Nachteil, das man von heute auf morgen auf so eine gute Zusammenarbeit verzichten muss.“ (Partnerin eines Umzugsmobilen, 140, 582ff.)

6.6.2.3 *Vorzüge mobiler und nicht mobiler Lebensformen aus der Perspektive der Partner*

In den nun folgenden Abschnitten findet zunächst ein Vergleich der von den Partnern in mobilen und nicht mobilen Lebensformen genannten Vorzüge statt, die im Zusammenhang mit der Lebensform dargestellt werden. Im Weiteren erfolgt eine vergleichende Darstellung der Vorzüge in Abhängigkeit von der Lebensform.

Welche Vorzüge hat Mobilität, welche Vorzüge Sesshaftigkeit für die Partner?

Betrachtet man zunächst alle Partner, zeigt sich ebenso wie bei den Berufsmobilen und Sesshaften selbst, dass beide Lebensformen auch für die Partner mit einer Vielzahl von Vorzügen verbunden sind. Doch ist

sowohl der Anteil der Partner in nicht mobilen Lebensformen, die mindestens einen Vorzug erleben, als auch die durchschnittliche Anzahl von Vorteilen deutlich höher als bei den Partnern in mobilen Lebensformen: Während alle Partner in nicht mobilen Lebensformen mindestens einen Vorzug mit ihrer Lebensform verbinden, sind es bei den Partnern in mobilen Lebensformen knapp 80%. Die Partner verbinden mit der Berufsmobilität etwas seltener Vorzüge als die berufsmobile Person selbst – hier berichteten rund 90% von Vorzügen (vgl. Kap. 6.6.1.3). Die durchschnittliche Anzahl der genannten Vorzüge beträgt bei den Partnern in nicht mobilen Lebensformen etwa vier und bei Partnern in mobilen Lebensformen etwa zwei.

Geht es um die Frage, welche Vorzüge von Partnern genannt werden, zeigen sich ausgeprägte Unterschiede in den Bereichen *Soziale Kontakte*, *Wohnqualität*, *Kind* sowie *Bürgerengagement*: Partner in nicht mobilen Lebensformen berichten hier deutlich häufiger Vorzüge, die durch ihre spezifische Lebensform entstehen, als Partner in mobilen Lebensformen. Bemerkenswert ist, dass sich die gleichen Unterschiede auch für die berufsmobilen bzw. sesshaften Befragten selbst zeigen (vgl. Kap. 6.6.1.3). Vergleicht man die Perspektive der Partner auf den Ebenen *Selbst*, *Partnerschaft*, *Beruf* und *Finanzen*, unterscheidet sich der Anteil derer in nicht mobilen, die mindestens einen Vorzug wahrnehmen, nicht von dem entsprechenden Anteil derer in mobilen Lebensformen. Doch im Zusammenhang mit lebensforminduzierten Vorzügen, die für die eigene Person sowie für die eigene Berufstätigkeit entstehen, zeichnen sich auf der Ebene konkreter Belastungsinhalte unterschiedliche Akzente ab: Einen Vorzug für die eigene Person sehen Partner in mobilen Lebensformen deutlich häufiger als Partner in nicht mobilen darin, dass sie einen *Gewinn an persönlicher, frei verfügbarer Zeit* haben und sie bewerten die *Vertrautheit* mit der Region positiv. Demgegenüber schildern mobile Partner ebenso wie die Berufsmobilen selbst deutlich häufiger, dass sie die *Autonomie* als positiven Aspekt ihrer Lebensform schätzen. Im beruflichen Bereich zeichnet sich die Tendenz ab, dass Sesshaftigkeit im Vergleich zur Mobilität den erwerbstätigen Partnern häufiger die Möglichkeit eröffnet, einen *attraktiven Arbeitsplatz* auszufüllen.

Welche Vorzüge sind für die Partner in den verschiedenen mobilen Lebensformen verbunden?

Bei der Erörterung dieser Frage werden relevante Ergebnisse aus dem Vergleich der Partner mit den berufsmobilen Befragten selbst einbezogen und es fließen Ergebnisse aus der Gegenüberstellung von Partnern in mobilen und in nicht mobilen Lebensformen ein. Da die Partner von

Ortsfesten und Rejectors im Hinblick auf wahrgenommene Vorzüge weitgehend übereinstimmen, kann auf eine differenzierte Betrachtung beider Gruppen verzichtet werden. Bemerkenswert ist jedoch, dass sich bei Partnern aus den Gruppen der Ortsfesten und Rejectors ähnliche Unterschiede abzeichnen wie bei diesen selbst (vgl. Kap. 6.6.1.4). Auch beim Vergleich der Partner zeigt sich, dass Ortsfeste mit ihrer Sesshaftigkeit häufiger Vorzüge für die eigene Person verbinden als Partner von Rejectors. Sie beschreiben zudem tendenziell häufiger Vorzüge auf der Ebene ihrer Partnerschaft und im Bereich der Wohnqualität.

Der Anteil der Partner, die Vorzüge im Zusammenhang mit ihrer spezifischen Lebensform berichtet, schwankt deutlich zwischen den einzelnen Gruppen: LAT-Partner sowie Partner von Umzugsmobilen, Shuttles und Sesshaften stellen jeweils mit überwiegender Mehrheit zumindest einen Vorzug ihrer Lebensform dar. Im Vergleich mit diesen Partnern schildern Fernpendler- als auch Varimobile-Partner deutlich seltener einen Vorzug. Nur etwa jeder zweite Fernpendler-Partner und rund zwei Drittel der Varimobile-Partner erleben Vorzüge. Bemerkenswert ist ferner, dass Partner von Fernpendlern ebenso wie Varimobile-Partner seltener von einem Vorzug berichten als die berufsmobilen Befragten aus diesen Gruppen (vgl. Kap. 6.6.1.4). Im Weiteren werden nun Unterschiede und Parallelen zwischen den verschiedenen Lebensformen im Hinblick auf die geschilderten Vorzüge dargestellt.

- *Lebensforminduzierte Vorzüge auf der Ebene Selbst*

Die mobilen Partner berichten insgesamt am häufigsten über Vorzüge auf der Ebene *Selbst* – mehr als die Hälfte stellt einen oder mehrere Vorzüge dar. Doch zeigen sich bei einer lebensformvergleichenden Analyse ausgeprägte Unterschiede: Fernpendler-Partner berichten deutlich seltener von Vorzügen in diesem Bereich, während sowohl Shuttle- als auch LAT-Partner deutlich häufiger Vorzüge auf dieser Ebene angeben. Umzugsmobile- sowie Varimobile-Partner unterscheiden sich nicht signifikant von den übrigen mobilen Partnern. Der hohe Anteil von Shuttle- und LAT-Partnern, die mindestens einen Vorzug auf der Ebene *Selbst* berichten – etwa drei Viertel aller Befragten stellen mindestens einen Vorzug dar – ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass persönliche *Autonomie* in diesen Gruppen deutlich häufiger als bei den anderen mobilen Partnern als Vorzug dargestellt wird. Sofern Fernpendler-Partner überhaupt einen Vorzug im Zusammenhang mit der eigenen Person wahrnehmen, handelt es sich um persönliche Autonomie – jeder fünfte Partner von Fernpendlern berichtet davon, dass der große persönliche Freiraum, der mit der Lebensform verbunden ist, positiv ist. Dass die eigene Lebensform die *Persönlichkeitsentwicklung* fördert, berichten insbesondere umzugsmobile Partner: Knapp die Hälfte der Be-

fragten – und damit ein deutlich höherer Anteil als in den anderen Gruppen – stellt diesen Vorzug dar. Ebenso wie bei den Umzugsmobilen selbst, erleben die Partner den Umzug häufig als eine persönliche „Bewährungsprobe“, die man erfolgreich durchgestanden hat und/oder als ein Ereignis, das den eigenen Horizont erweitert hat. Fernpendler-Partner können dagegen ihrer eigenen Lebensform deutlich seltener Vorzüge im Hinblick auf die Persönlichkeitsentwicklung abgewinnen – keiner der Befragten berichtet davon. Bei Varimobile-, Shuttle- und LAT-Partnern erleben nur vergleichsweise wenige Befragte Vorzüge in diesem Bereich.

- Lebensforminduzierte Vorzüge auf der Ebene Partnerschaft
Mehr als ein Drittel der mobilen Partner verbindet mit der Mobilität Vorzüge auf der Ebene ihrer Partnerschaft. Dabei handelt es sich ausschließlich um Schilderungen, die sich darauf beziehen, dass sich die Lebensform positiv auf die Beziehungsqualität auswirkt. Im Gegensatz zu den mobilen Befragten berichtet keiner der Partner davon, dass die Mobilität die Partnerschaft überhaupt erst ermöglicht und dies als ein Vorzug der Lebensform anzusehen wäre. Vergleicht man die einzelnen Gruppen miteinander, zeigt sich, dass umzugsmobile Partner deutlich und LAT-Partner tendenziell häufiger von der Erfahrung berichten, dass die Mobilität positive Auswirkungen auf die Beziehungsqualität hat. Zwei Drittel der Umzugsmobilen und gut die Hälfte der LAT-Partner sprechen davon. Fernpendler-Partner können hingegen deutlich und Varimobile-Partner tendenziell seltener positive Auswirkungen auf die Beziehung feststellen – nur jeder achte Fernpendler-Partner und jeder siebte Varimobile-Partner kann diesen Vorzug wahrnehmen. Shuttle-Partner und LAT-Partner unterscheiden sich nicht ausgeprägt von der Gesamtgruppe mobiler Partner. Knapp die Hälfte der Shuttle-Partner und gut die Hälfte der LAT-Partner berichten von positiven Auswirkungen der Lebensform auf die Beziehungsqualität.

„Ja, also das ist salopp gesagt, es ist halt sehr viel Alltag draußen. Also manches, was am Dienstag irgendwo wichtig ist, ist halt am Freitagabend nicht mehr wichtig. Und das sehe ich schon als positiv an. Am Freitag überlegt man sich dann schon, ob das so wichtig war, dass man diesen Ärger ihm jetzt noch einmal erzählt. Man ist ja selber schon einen Schritt weiter, man muss diesen Schritt nicht noch einmal mit ihm bereden. Solche Dinge erlebe ich schon als positiv. Also einfach auch die Zeit wird kostbarer und da überlegt man sich, mit was man die wenige Zeit füllt und wenn man so endlos Zeit hat, da macht man auch so manches, was eigentlich nicht so unbedingt notwendig ist.“ (Partnerin eines Shuttles, 486, 540ff.)

- *Lebensforminduzierte Vorzüge auf der Ebene Kind/Familie*

Die vorliegenden Daten zum Thema Elternschaft sind angesichts geringer Fallzahlen mit besonderer Zurückhaltung zu interpretieren. Die Angaben der LAT-Partner mit Kind können bei einer gruppenvergleichenden Analyse nicht einbezogen werden, da nur zwei Befragte ein Kind haben. Die Antworten lassen vermuten, dass sowohl Fernpendler- als auch Varimobile-Partner kaum lebensformspezifische Vorzüge für Kinder ausmachen können. Insgesamt zwei von acht Shuttle-Partnern mit Kind stellen Vorzüge für das Kind fest. Es handelt sich in beiden Fällen um Mütter, die den Eindruck haben, dass ihre Kinder durch die Anforderungen der Lebensform mehr Selbständigkeit und Verantwortungsbewusstsein entwickelt haben. Für eine der beiden Mütter stellt sich zudem Fernpendeln für die Kinder als bedeutend schlechtere Alternative zur Shuttle-Mobilität dar: Die Kinder müssten mehr Rücksicht auf ihren Vater nehmen, wenn er täglich nach Hause käme. Für umzugsmobile Partner scheint die Mobilität dagegen vergleichsweise häufig mit Vorzügen für das Kind verbunden zu sein. Bei einigen Partnern aus dieser Gruppe hat der Umzug eine Shuttle-Beziehung abgelöst. Diese Befragten heben als Vorzug für ihre Kinder hervor, dass die Familie nun wieder zusammen ist und sich die Beziehung zwischen dem vorher häufig abwesenden Elternteil und den Kindern wieder normalisiert. Zudem wird von den umzugsmobilen Partnern, die Vorzüge für ihr Kind wahrnehmen, darauf verwiesen, dass die Kinder von besseren Förderangeboten am neuen Wohnort profitieren.

- *Lebensforminduzierte Vorzüge auf der Ebene Beruf*

Auch für die Daten auf der Ebene Beruf gilt, dass sie aufgrund der vergleichsweise geringen Anzahl erwerbstätiger Partner mit besonderer Vorsicht zu interpretieren sind. Die vorliegenden Schilderungen lassen vermuten, dass berufstätige Partner von Varimobilen nur selten Vorzüge für ihre eigene Berufstätigkeit wahrnehmen. Für berufstätige Fernpendler- und LAT-Partner sowie für umzugsmobile Partner scheint die Mobilität – zumindest in einigen Fällen – Vorzüge für die eigene Berufstätigkeit zu bringen. Bemerkenswert ist, dass der Umzug allen drei erwerbstätigen Partnern einen Wiedereinstieg in die Berufstätigkeit ermöglichte und sie zudem einen attraktiveren Arbeitsplatz gefunden haben. Für Shuttle-Partner scheint die mobile Lebensform besonders häufig mit Vorzügen für die eigene Berufstätigkeit verbunden zu sein – für diese Befragten sind verschiedene konkrete Vorzüge relevant. Auffallend ist auch, dass die mobile Lebensform allenfalls umzugsmobilen Partnern und Shuttle-Partnern die Möglichkeit bietet, einer attraktiven Berufstätigkeit nachzugehen. Bei erwerbstätigen Partnern von Fernpendlern, Varimobilen sowie LATs scheint dies nur vereinzelt der Fall zu sein. Besonders im Vergleich zu diesen drei mobilen Gruppen deu-

ten die Daten darauf hin, dass Partner in nicht mobilen Lebensformen häufiger einen attraktiven Arbeitsplatz innehaben.

- *Lebensforminduzierte Vorzüge auf der Ebene sozialer Kontakte*
Insgesamt nehmen nur wenige mobile Partner Vorzüge auf der Ebene sozialer Kontakte wahr.

„Ein anderer Vorzug ist, dass ich das Gefühl habe, dass sich die Beziehung zu unseren Eltern und unserem alten Freundeskreis auf eine gewisse Art verbessert hat. Das freut mich. Ich habe gemerkt, dass es ist nicht immer die räumliche Distanz ist, die ausschlaggebend ist, ob jetzt etwas weiter geht oder nicht. Ich kann mich auf diese Beziehungen verlassen, sie sind durch den Umzug teilweise noch enger und intensiver geworden.“ (Partnerin eines Umzugsmobilen, 140, 547ff.)

Tabelle 6.6.9: Vorzüge mobiler partnerschaftlicher bzw. familialer Lebensformen nach Gruppen mobiler Partner

	Partner in mobilen Lebensformen												Partner in nicht mobilen Lebensformen	
	Umzug		Fernpendler		Vari-mobiler		Shuttles		Fernbez.		Gesamt		N	%
	N	%	N	% N=25	N	% N=13	N	% N=27	N	% N=28	N	% N=108		
1. Selbst (mindestens ein Vorzug)	10	53	5	20	8	62	20	74	19	79	62	57	9	43
Autonomie	1	5	5	20	6	46	18	67	19	79	49	45	0	0
Persönlichkeitsentwicklung	9	47	0	0	3	23	3	11	1	4	16	15	3	14
Zeitgewinn	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	1	4	19
Vertrautheit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	29
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10
2. Partnerschaft	13	68	3	12	2	15	11	41	13	54	42	39	7	33
3. Kind	6	50	0	0	0	0	2	25	1	50	9	19	15	79
4. Beruf (mindestens ein Vorzug)	5	36	6	35	0	0	14	64	6	35	31	40	9	50
Sicherung der Existenz	3	21	4	24	0	0	4	18	4	24	15	20	3	17
Trennung zwischen Berufs- und Privatleben	0	0	1	6	0	0	5	23	0	0	6	8	0	0
Effektiveres Arbeiten	0	0	0	0	0	0	6	27	2	12	8	10	0	0

Attraktiver Arbeitsplatz	3	21	1	6	0	0	4	18	1	6	9	12	7	39
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
5. Soziale Kontakte (mindestens ein Vorzug)	8	42	1	4	1	8	3	11	4	17	17	16	16	76
Kontaktgewinn / Kontakterhalt	5	26	0	0	1	8	1	4	0	0	7	7	16	76
Sonstige	3	16	1	4	0	0	2	7	4	17	10	9	0	0
6. Bürgerengagement	1	5	2	8	0	0	2	7	1	4	6	6	4	19
7. Wohnqualität	10	53	2	8	0	0	1	4	0	0	13	12	16	76
8. Finanzieller Vorzug	3	16	2	8	1	8	4	15	0	0	10	9	2	10
Mindestens einen Vorzug berichten:	18	95	13	52	9	69	23	85	24	100	87	81	21	100

Quelle: Qualitative Interviews

¹ Die Prozentangaben auf der Ebene Kind/Familie beziehen sich auf Partner, die ein Kind haben. Grundgesamt: Umzugsmobile N = 12; Fernpendler N = 17, Varimobile N = 9; Shuttles N = 8; LATs N = 2; alle mobilen Partner mit Kind: N = 48; alle nicht mobilen Partner mit Kind N = 19

² Die Prozentangaben auf der Ebene Beruf beziehen sich ausschließlich auf erwerbstätige Partner. Grundgesamt: Umzugsmobile N = 14; Fernpendler N = 17, Varimobile N = 7; Shuttles N = 22; LATs N = 17; alle erwerbstätigen Partner in mobilen Lebensformen: N = 77; alle erwerbstätigen Partner in nicht mobilen Lebensformen: N = 18

Die vergleichende Analyse zeigt, dass umzugsmobile Partner eine Ausnahme darstellen: Knapp die Hälfte der Befragten aus dieser Gruppe beschreibt positive Auswirkungen der Mobilität auf diesen Bereich. Sie berichten davon, dass sie am neuen Wohnort neue Freunde gewonnen haben und einige schildern, dass sich die Kontakte zu Verwandten oder Freunden am alten Wohnort gerade durch die Distanz verbessert haben.

- *Weitere lebensforminduzierte Vorzüge*

Vorzüge in den Bereichen *Wohnqualität*, *Finanzen* oder *Bürgerengagement* sind für die Mehrheit der mobilen Partner nicht wahrnehmbar – dabei zeichnen sich mit einer Ausnahme keine Unterschiede zwischen den Gruppen ab. Bei dieser Ausnahme handelt es sich um umzugsmobile Partner: Die Hälfte der Befragten hat durch den Umzug eine höhere Wohnqualität gewonnen.

6.6.3 Belastungen und Vorzüge – die Perspektive beider Partner

In den vorangegangenen Abschnitten standen lebensforminduzierte Belastungen sowie Vorzüge aus der Perspektive der Berufsmobilen bzw. Sesshaften und aus der Perspektive der Partner im Mittelpunkt. Nun sollen beide Sichtweisen miteinander in Bezug gesetzt werden. Hierzu wird anhand einer Paartypologie ein Überblick über das Belastungserleben auf der Paarebene gegeben (Kap. 6.6.3.1) und es erfolgt eine vergleichende Darstellung der Belastungsinhalte sowie der Vorzüge, wie sie von mobilen und nicht mobilen Befragten und den Partnern geschildert werden (Kap. 6.6.3.2).

6.6.3.1 *Wie wird die eigene Lebensform auf der Paarebene bewertet?*

Treffen beide Partner eine ähnliche Bewertung ihrer Lebensform oder ist die Einschätzung der Partner gegenläufig? Dieser Frage wird im Zusammenhang mit lebensforminduzierten Belastungen sowie Vorzügen nachgegangen. Dabei wurde eine Paartypologie entwickelt, die auf den Schilderungen von beiden im Interview befragten Partnern beruht. In diese Auswertung können die Interviewdaten von 123 Paaren, bei denen beide Partner am Interview teilgenommen haben, einbezogen werden. Grundlage für die Typenbildung ist die Frage, inwieweit die Befragten ausschließlich Belastungen, nur Vorzüge oder aber Belastungen wie auch Vorzüge berichtet haben. Folgende Typen, denen alle 123 Paare zugeordnet werden konnten, wurden entwickelt:

- *Auf der Paarebene dominieren Vorzüge der Lebensform*
Diesem Typus sind Paare zugeordnet, bei denen beide Partner ausschließlich von Vorzügen berichten, einer der Partner ausschließlich Vorzüge darstellt und der andere weder Vorzüge noch Belastungen oder Vorzüge und Belastungen erlebt.
- *Auf der Paarebene dominieren Belastungen der Lebensform*
Beide Partner berichten nur Belastungen oder ein Partner stellt nur Belastungen dar, während der andere weder Vorzüge noch Belastungen bzw. sowohl Belastungen als auch Vorzüge schildert.
- *Divergente Bewertung der Lebensform auf der Paarebene*
Während einer der Partner nur Vorzüge darstellt, schildert der andere ausschließlich Belastungen, die durch die Lebensform hervorgerufen werden.
- *Ambivalente Bewertung auf der Paarebene*
Beide Partner stellen sowohl Vorzüge als auch Belastungen im Zusammenhang mit ihrer Lebensform fest oder einer der Partner stellt beides dar, während der andere weder Belastungen noch Vorzüge benennen kann.

Bemerkenswert bei der Analyse der Paartypen ist zunächst die hohe Übereinstimmung zwischen den Partnern – lediglich in zwei Fällen nennt einer der Partner nur Belastungen, während für den anderen nur Vorzüge erkennbar sind (vgl. Tab. 6.6.10). Dies lässt darauf schließen, dass die eigene Lebensform auf dem stillschweigenden oder ausgehandelten Konsens der Partner beruht. Ferner bestätigt sich auf der Paarebene, was bereits bei der getrennten Darstellung der Perspektiven der Partner deutlich wurde: Für Paare in nicht mobilen Lebensformen dominieren Vorzüge. Bei den mobilen Paaren liegt dagegen eine deutlich höhere Varianz vor: Im Vergleich zu Paaren in nicht mobilen Lebensformen stehen für Paare in mobilen Lebensformen deutlich seltener Vorzüge im Vordergrund (44%). Der Typus „Ambivalente Bewertung“ findet sich bei etwa jedem dritten Paar und jedes fünfte Paar ist dem Typus „Belastungen dominieren“ zuzuordnen.

Tabelle 6.6.10: Paartypologie lebensforminduzierter Belastungen und Vorzüge

Bewertung auf der Paarebene:	Mobile Paare											Nicht mobile Paare		
	Umzugsmobile		Fernpendler		Variomobile		Shuttles		Fernbeziehungen		Gesamt		N	%
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%		
Vorzüge dominieren	13	68	5	20	5	39	12	44	10	56	45	44	21	100
Divergente Bewertung	0	0	2	8	0	0	0	0	0	00	2	2	0	0
Belastungen dominieren	1	5	10	40	4	31	4	15	00	0	19	19	0	0
Ambivalente Bewertung	5	26	8	32	4	31	11	41	8	44	36	36	0	0
Paare insgesamt	19	100	25	100	13	100	27	100	18	100	102	100	21	100

Quelle: Qualitative Interviews

Werden die Paare in den verschiedenen mobilen Lebensformen miteinander verglichen, treten deutliche Unterschiede zu Tage: Unter den Umzugsmobilen befinden sich die meisten Paare, die vor allem Vorzüge ihrer Lebensform wahrnehmen – es handelt sich um zwei Drittel aller Paare. Eine ähnlich günstige Bewertung zeichnet sich auf der Paarebene für Shuttles und LATs ab. Gut die Hälfte der Fernbeziehungen und knapp der Hälfte der Shuttle-Paare verbinden vor allem Vorzüge mit der eigenen Lebensform. Tendenziell seltener findet sich eine positive Bewertung der eigenen Lebensform bei varimobilen Paaren und deutlich seltener bei Fernpendler-Paaren. Ausgeprägte Unterschiede zwischen

den mobilen Gruppen zeigen sich auch im Zusammenhang mit dem Typus „Belastungen dominieren“: Keine der Fernbeziehungen und nur eines von 19 umzugsmobilen Paaren ist diesem Typus zuzuordnen. Dagegen teilen Fernpendler-Partner im Vergleich zu den anderen mobilen Paaren deutlich häufiger eine ungünstige Bewertung ihrer Lebensform – bei 10 von 25 Paaren dominieren Belastungen. Varimobile- und Shuttle-Paare nehmen eine Mittelstellung ein: Jedes dritte Varimobile-Paar und jedes sechste Shuttle-Paar stellt im Interview die belastenden Aspekte der eigenen Lebensform in den Vordergrund. Eine ambivalente Einschätzung – es werden sowohl Vorzüge als auch Belastungen mit der eigenen Lebensform verbunden – trifft über alle Gruppen hinweg ein vergleichbarer Anteil: In der Gruppe der Umzugsmobilen tritt dieser Typus besonders selten auf (jedes vierte Paar) und in der Gruppe der Fernbeziehungen, sind die meisten – knapp die Hälfte – Paare diesem Typ zuzuordnen. Lediglich bei zwei Fernpendler-Paaren liegen divergente Einschätzungen der Partner vor: Während die beiden Fernpendler nur Vorzüge an ihrer Lebensform schildern, können die Partnerinnen ausschließlich Belastungen benennen.

6.6.3.2 Entstehen für Mobile und Sesshafte die gleichen Belastungen oder Vorzüge wie für ihre Partner?

Bei der nun folgenden Betrachtung geht es um die Frage, inwieweit mobile bzw. sesshafte Befragte in den verschiedenen Lebensformen von denselben Belastungsbereichen berichten wie die Partner. Der Vergleich basiert auf den Auswertungen der Einzelfälle und nicht – wie im vorangegangenen Abschnitt – auf der Paarebene. Um zentrale Ergebnisse herauszuarbeiten, konzentrieren sich die Vergleiche auf die inhaltlichen Bereiche, die mindestens von einem Drittel der Befragten bzw. der Partner aus der jeweiligen Lebensform dargestellt werden.

Umgangsmobilität – Berufliche Vorzüge für die Berufsmobilen und Vorzüge in verschiedenen Bereichen für ihre Partner bei vergleichsweise wenigen Belastungen für beide Partner

Für Partner in umzugsmobilen Lebensformen scheint die Lebensform noch etwas attraktiver zu sein als für die umzugsmobilen Befragten selbst: Die Partner berichten im Durchschnitt von einer höheren Anzahl von Vorzügen und einer geringeren Anzahl von Belastungen als die Umzugsmobilen. Auch im Vergleich mit den anderen Partnern in mobilen Lebensformen schneiden die Partner von Umzugsmobilen am besten ab. Für die umzugsmobilen Befragten sind Vorzüge primär auf der Ebene des Berufs angesiedelt – die Mobilität bietet die Chance einer attraktiven Tätigkeit nachzugehen und/oder wird als Möglichkeit angesehen, die eigene Existenz abzusichern. Alle anderen Vorzüge werden

von weniger als jedem dritten Befragten benannt. Belastungen werden vergleichsweise selten dargestellt und keiner der Inhalte wird von mehr als jedem dritten Umzugsmobilien benannt. Sieht man von den Bereichen Bürgerengagement und Finanzen ab, nehmen die Partner auf *allen* Ebenen relativ häufig Vorzüge wahr, während kein Belastungsinhalt besonders häufig – also von mehr als jedem Dritten – genannt wird. Die sehr positive Sichtweise insbesondere der Partner dürfte unter anderem damit zusammenhängen, dass bei 6 der 19 Befragten dem gemeinsamen Umzug eine Phase des Getrenntlebens vorausging, weil einer der Partner bereits vorausgezogen war. Diese Phase wird von den Befragten überwiegend negativ bewertet. Dem Umzug könnte vor diesem Erfahrungshintergrund eine besonders positive Bedeutung zukommen.

Fernpendeln – eine Lebensform, die im beruflichen Bereich für die mobile Person häufig mit Vorzügen verbunden ist, doch ist der Preis für beide Partner hoch

Vergleicht man die Perspektiven der Fernpendler und der Partner, fällt zunächst auf, dass die Partner noch seltener als die Berufsmobilien selbst der eigenen Lebensform einen Vorzug abgewinnen können: Die Partner nennen im Durchschnitt einen Vorzug und die Berufsmobilien zwei. Die Partner schneiden auch im Vergleich zu Partnern in allen anderen mobilen Lebensformen hinsichtlich der mittleren Anzahl von Vorzügen deutlich schlechter ab. Bei den Fernpendlern zeichnen sich ähnliche Unterschiede ab. Betrachtet man die konkreten Vorzüge bzw. Belastungen, zeigt sich, dass Fernpendler besonders häufig auf der beruflichen Ebene Vorteile wahrnehmen. Die Mobilität ermöglicht es einen attraktiven Arbeitsplatz und/oder überhaupt einen Arbeitsplatz zu haben; einige finden es positiv, dass durch die räumliche Distanz das Privatleben vom Berufsleben deutlich getrennt ist. Bei den Partnern wird keiner der Vorzüge besonders häufig – also von mehr als jedem Dritten – genannt. Dem Gewinn auf der beruflichen Ebene stehen jedoch für viele Fernpendler und für viele Partner hohe Kosten gegenüber: Von den Fernpendlern selbst werden besonders häufig Belastungen im Hinblick auf die eigene Person genannt – insbesondere der chronische Zeitmangel, die anstrengenden Anfahrtswege und Einbußen im Bereich der psychischen Befindlichkeit machen vielen Befragten zu schaffen. Bei den Partnern werden drei Belastungsbereiche besonders häufig genannt: Belastungen auf der Ebene Selbst, der Partnerschaft und – sofern Kinder vorhanden sind – auf der Ebene der Kinder. Im Zusammenhang mit Belastungen für die eigene Person spielt für die Partner vergleichsweise häufig Vereinbarungsbelastung sowie die Sorge um den Partner eine Rolle. Das Kinder bzw. die Familie insgesamt leidet

aus Sicht der Partner vor allem unter dem Mangel an gemeinsamer Zeit.

Varimobile – berufliche Vorzüge für die mobilen Befragten und Vorzüge auf der Ebene Selbst für die Partner, Belastungen entstehen v.a. in den Bereichen Selbst (bei den Mobilen) und Partnerschaft.

Wie bei den Fernpendlern nennen die Partner von Varimobilen seltener Vorzüge als die berufsmobilen Befragten. Der Anteil der Partner in einer Varimobilen-Lebensform, die mindestens einen Vorzug darstellen, ist geringer und die durchschnittliche Anzahl der Vorzüge ist ebenfalls kleiner. Für die Mehrheit der berufsmobilen Befragten sind Vorzüge im beruflichen Bereich wahrnehmbar – für die meisten macht sich dieser Vorteil daran fest, dass sie einer attraktiven Beschäftigung nachgehen können. Für etwas mehr als ein Drittel bestehen zudem Vorteile im Hinblick auf die eigene Person. Die Partner nennen in aller erster Linie Vorzüge auf der Ebene Selbst – die persönliche Autonomie wird von fast der Hälfte der Befragten geschätzt. In allen anderen Bereichen werden Vorzüge aus der Perspektive der Partner allenfalls vereinzelt dargestellt. Belastungen entstehen in dieser Lebensform für die Berufsmobilen am häufigsten auf der Ebene Selbst und hier werden insbesondere die Belastungen durch das Fahren sowie mangelnde persönlich verfügbare Zeit angeführt. Daneben fallen Belastungen im Zusammenhang mit sozialen Kontakten sowie der Partnerschaft ins Gewicht. Die Partner der Varimobilen nehmen ebenfalls besonders häufig Belastungen im Zusammenhang mit der eigenen Person sowie im Bereich der Partnerschaft wahr.

Shuttle – Die Lebensform bringt für beide Partner Vorzüge, vor allem im Beruf und für die eigene Person, in den Bereichen Selbst, Partnerschaft und Familie treten besonders häufig Belastungen auf.

Betrachtet man zunächst die mittlere Anzahl von Vorzügen und Belastungen sowie den Anteil derer, die mindestens eine Belastung oder einen Vorzug nennen, zeichnen sich keine Unterschiede zwischen Shuttles und den Partnern ab. Was die besonders häufig genannten Inhalte betrifft, weisen die Schilderungen ebenfalls eine weitgehende Übereinstimmung auf: Für die Berufsmobilen wie auch für die Partner stehen am häufigsten Vorzüge im Bereich der eigenen Person im Vordergrund – es ist vor allem die persönliche Autonomie, die als positiver Aspekt der Lebensform dargestellt wird. Daneben werden von den Shuttles, ebenso wie von den Partnern, vielfach Vorzüge im beruflichen sowie im partnerschaftlichen Bereich beschrieben. Die besonders häufig genannten Belastungen sind für die Berufsmobilen wie für die Partner in den Bereichen Selbst und Partnerschaft angesiedelt, wobei die mobilen Be-

fragten im Vergleich zu den Partnern häufiger Belastungen auf der Ebene Selbst berichten und etwas seltener im partnerschaftlichen Bereich. Belastungen in der Partnerschaft sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass durch die stark voneinander getrennten Lebenswelten das Gefühl der Zusammengehörigkeit als Paar leidet. Anders als die Partner nehmen die Berufsmobilen daneben auch häufig Belastungen auf der Ebene Kind/Familie wahr. Die Schilderungen deuten darauf hin, dass wochenweise mobile Elternteile häufiger als die Partner, aber auch häufiger als andere mobile Eltern Situationen erleben, in denen sie sich in der eigenen Familie als „Fremde“ fühlen.

Fernbeziehung – eine mobile Lebensform, in der Mobile ebenso wie die Partner besonders häufig Vorzüge wahrnehmen, Belastungen entstehen relativ häufig auf den Ebenen Selbst, Partnerschaft und soziale Kontakte

Bei den Befragten, die in einer Fernbeziehung leben, handelt es sich um die einzige mobile Lebensform, in der alle Mobilen und alle Partner mindestens einen Vorzug darstellen. Die durchschnittliche Anzahl genannter Vorzüge ist bei LATs wie auch ihren Partnern vergleichbar. Dies gilt auch für die Anzahl der Belastungen. Besonders häufig entstehen bei Fernbeziehungen Vorzüge in den Bereichen Selbst und Partnerschaft sowie im beruflichen Bereich. Auf den Ebenen Partnerschaft und Selbst werden jedoch auch von relativ vielen Befragten Belastungen dargestellt. Daneben schildern LATs relativ häufig Belastungen auf der Ebene sozialer Kontakte.

Sesshaftigkeit – von beiden Partnern werden viele und ähnliche Vorteile wahrgenommen

In keiner der mobilen Lebensformen schildern die Befragten im Durchschnitt eine ähnlich hohe Anzahl von Vorzügen wie die Menschen in nicht mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen. Bemerkenswert ist ferner, dass die konkreten Inhalte, die Sesshafte sowie deren Partner als Vorzüge benennen, in den wesentlichen Punkten übereinstimmen: Von beiden Partnern werden am häufigsten Vorzüge auf den Ebenen *soziale Kontakte, Selbst, Beruf* und – sofern Kinder vorhanden sind – auf der Ebene *Kind/Familie* genannt. Nur in einem Bereich zeichnen sich diskrepante Bewertungen ab: Die Partner schätzen die Wohnqualität weitaus häufiger als wichtigen Vorzug ein, als die Sesshaften selbst.

6.6.4 Fazit

In der öffentlichen Diskussion über die Zukunft der Erwerbsarbeit ist berufliche Mobilität zu einer Forderung geworden, die immer wieder zu hören ist. Vor allem von Seiten der Wirtschaft wird vielfach als selbstverständlich erachtet, dass Erwerbstätige hinsichtlich ihres Arbeitsortes flexibel sind. Auch wenn keine exakten Daten vorliegen, gibt es Hinweise darauf, dass der Anteil der Menschen, die aus beruflichen Gründen mobil sind, in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist und es ist anzunehmen, dass er auch künftig weiter anwachsen wird. Mobilität hat viele, nicht nur positive Folgen. Gerade im Privatleben scheinen mobilitätsbedingte Probleme zu überwiegen. Wie diese Probleme beschaffen sind, wie damit umgegangen wird, welche Folgen daraus resultieren und welche Vorzüge mit Mobilität verbunden ist, war Gegenstand der Betrachtungen in diesem Kapitel. Die forschungsleitenden Fragen lauteten: Welche Bedeutung hat berufliche Mobilität für die Lebensführung der Betroffenen sowie deren Partner bzw. Familien? Welche Belastungen und welche Vorzüge bringen mobile Lebensformen mit sich? Der Frage nach belastenden sowie positiven Auswirkungen verschiedener Mobilitätsformen wurde im Rahmen der vorgestellten qualitativen Erhebung erstmals nachgegangen. Die zentralen Befunde werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

- *Häufige Belastungen für Menschen in mobilen partnerschaftlichen und familialen Lebensformen*

Von mobilen Befragten werden am häufigsten Belastungen für die eigene Person benannt. Zwei Drittel nennen entsprechende Belastungen wie z.B. negative psychische Befindlichkeit, Belastung durch Anfahrtswege oder Mangel an persönlich verfügbarer Zeit. Die Hälfte der mobilen Befragten, die ein Kind haben, stellt fest, dass durch die Mobilität Nachteile im Zusammenhang mit dem Kind entstehen. Schließlich schildert jeder dritte Mobile, dass die Paarbeziehung unter der Lebensform leidet. Auch bei den Partnern der mobilen Befragten entstehen in diesen drei Bereichen am häufigsten Probleme: Jeder zweite stellt Belastungen im Bereich der Partnerschaft fest und jeder dritte Belastungen für die eigene Person. In Familien mit Kindern beschreibt jeder dritte Partner mobilitätsinduzierte Probleme im Zusammenhang mit den Kindern.

Eine die jeweilige Mobilitätsform berücksichtigende Betrachtung macht deutlich, dass Art und Umfang der auftretenden Belastungen entscheidend von der konkreten Form der Mobilität beeinflusst sind. Die geringsten Belastungen sind offenbar mit Umzugsmobilität verbunden. Probleme entstehen für die Umzugsmobilen vor allem auf der Ebene

Selbst und zwar insbesondere dadurch, dass es für die Befragten schwierig ist, in der neuen Umgebung heimisch zu werden. Ähnliche Probleme werden auch für die Kinder gesehen. Daneben treten Belastungen dadurch auf, dass soziale Kontakte wegfallen und nur langsam durch neue ersetzt werden können.

Fernbeziehungen und Shuttles nehmen eine Mittelposition ein: Für LATs stehen Belastungen im Hinblick auf die eigene Person, die Partnerschaft sowie die sozialen Kontakte im Vordergrund – jeder dieser Bereiche enthält für etwa die Hälfte der Befragten problematische Aspekte. Partner in Fernbeziehungen benennen vergleichsweise häufig Belastungen im Bereich der Partnerschaft sowie auf der Ebene Selbst. Da nur eine sehr geringe Anzahl der Fernbeziehungen Kinder hat, lassen sich über Probleme in diesem Bereich keine Aussagen treffen. Bei den Shuttles werden Belastungen auf der Ebene Selbst und – sofern Kinder vorhanden sind – im Zusammenhang mit Kindern von jeweils zwei Dritteln der Befragten formuliert und etwa jeder zweite stellt Belastungen im Bereich der Partnerschaft fest. Für Shuttle-Partner dominieren dagegen Belastungen im Bereich der Partnerschaft. Mehr als zwei Drittel der Partner schildert problematische Aspekte, die sich insbesondere daran fest machen, dass das Gefühl der Zusammengehörigkeit als Paar leidet.

Die meisten Belastungen entstehen jedoch bei Fernpendlern und bei Menschen mit variierenden Mobilitätsanforderungen: Für die mobilen Befragten entstehen besonders häufig Belastungen auf der Ebene Selbst. Die Probleme sind vor allem auf Zeitmangel, die Belastung durch die Fahrerei sowie Einbußen im Bereich der psychischen Befindlichkeit zurückzuführen. Fernpendler nehmen zudem häufig mobilitätsinduzierte Belastungen im Zusammenhang mit dem eigenen Kind wahr – jeder zweite benennt entsprechende Belastungen. Varimobile berichten etwas seltener von dieser Belastung, dafür stellen sie häufiger als Fernpendler Belastungen im Zusammenhang mit sozialen Kontakten fest und sie berichten ebenfalls etwas häufiger von negativen Auswirkungen der Mobilität auf ihre Partnerschaft. Die Partner von Fernpendlern und Varimobilen schildern in erster Linie Belastungen im Zusammenhang mit der eigenen Person und der Partnerschaft. Daneben werden Probleme im Zusammenhang mit den Kindern und – vor allem von den Varimobilen-Partnern – negative Auswirkungen der Lebensform auf die Gestaltung sozialer Kontakte dargestellt.

- *Häufige Vorzüge für Menschen in mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen*

Die Vorzüge, die mobile Befragte sowie die Partner am häufigsten im Zusammenhang mit ihrer Lebensform darstellen, beziehen sich auf die

Bereiche Selbst, Beruf und Partnerschaft. Für die mobilen Befragten stehen berufliche Vorteile an erster Stelle – zwei Drittel thematisiert auf dieser Ebene positive Aspekte. Dagegen nehmen Partner am häufigsten Vorzüge im Hinblick auf die eigene Person wahr (57%). Lebensformvergleichende Analysen lassen darauf schließen, dass die Form der Mobilität eine wichtige Rolle dabei spielt, welche Vorzüge wahrgenommen werden. Umzugsmobile und ihre Partner sowie Befragte in einer Living-Apart-Together Beziehung stellen am häufigsten Vorzüge dar. Dabei stehen für die Umzugsmobilen berufliche Vorzüge im Vordergrund – die Mobilität ermöglicht es, eine attraktive Tätigkeit auszuüben und/oder überhaupt berufstätig zu sein. Für die Partner entstehen mit dem Umzug auf verschiedenen Ebenen persönlich bedeutsame Vorteile – zwei Drittel der Partner nennen positive Auswirkungen auf die Beziehungsqualität und etwa die Hälfte stellt im Hinblick auf die eigene Person, das Kind, die Wohnqualität, soziale Kontakte sowie den Beruf Vorzüge dar. Bei den Fernbeziehungen stehen für beide Partner Vorzüge der Lebensform im Hinblick auf die eigene Person sowie die Partnerschaft im Vordergrund. Daneben nennen LATs vergleichsweise häufig Vorteile im beruflichen Bereich. Wochenendpendler und ihre Partner nennen Vorzüge vornehmlich in den Bereichen Selbst, Partnerschaft und Beruf.

Die Partnerschaften bzw. Familien von Fernpendlern und Varimobilen sind dadurch gekennzeichnet, dass insbesondere für die Partnerinnen nur wenige Vorzüge wahrnehmbar sind. Für Varimobile-Partner entstehen Vorzüge insbesondere im Zusammenhang mit der eigenen Person – in allen anderen Bereichen werden positive Aspekte nur vereinzelt benannt. Für Fernpendler Partner zeichnet sich kein besonders charakteristischer Vorzug ab. Varimobile schildern vor allem im beruflichen Bereich Vorzüge – auf dieser Ebene entstehen für sie häufiger als für andere mobile Befragte Vorteile. Auch die Fernpendler nehmen im Zusammenhang mit ihrer Berufstätigkeit positive Aspekte wahr.

- *Sesshaftigkeit – eine Lebensform, die keine spezifischen Belastungen birgt und im Vergleich zu mobilen Lebensformen mehr Vorzüge bietet*

Wie sind die Erfahrungen von Menschen in mobilen Lebensformen im Vergleich zu denen in nicht mobilen einzuordnen? Bei den vergleichenden Analysen, die erste Hinweise auf diese Frage geben, wurden Ortsfeste und Rejectors zu einer Gruppe zusammengefasst, da sich nur geringfügige Unterschiede zwischen Befragten in diesen nicht mobilen Lebensformen abzeichneten. Der Vergleich der mobilen Befragten mit den Sesshaften lässt darauf schließen, dass sich Menschen in mobilen partnerschaftlichen oder familialen Lebensformen häufig Belastungen

und im Vergleich zu Sesshaften weniger Vorzüge einhandeln: Während Sesshafte ebenso wie ihre Partner in keinem Lebensbereich Belastungen wahrnehmen, nehmen rund zwei Drittel der mobilen Befragten und ein ebenso hoher Anteil der Partner mindestens eine Belastung wahr. Auch hinsichtlich der Vorzüge zeigt sich, dass Sesshafte insgesamt besser abschneiden. In den Bereichen Selbst, Partnerschaft, Beruf und Finanzen schildern Sesshafte und ihre Partner ebenso häufig Vorzüge wie die Mobilen, doch beschreiben Sesshafte im Zusammenhang mit dem Kind bzw. der Familie, den sozialen Kontakten, dem Bürgerengagement sowie der Wohnqualität deutlich häufiger Vorteile als diese. Diese Unterschiede zeigen sich in gleicher Weise für die jeweiligen Partner. Bemerkenswert ist, dass Sesshafte ebenso häufig wie Mobile davon berichten, dass es ihnen vor dem Hintergrund der eigenen Lebensform möglich ist, einer attraktiven Tätigkeit nachzugehen. Die verbreitete Vorstellung, dass beruflich mobile Menschen häufiger einen attraktiven Arbeitsplatz als nicht mobile haben, findet zumindest aus Sicht der Befragten keine Bestätigung.

Deutlich wird, dass sesshafte Paare vor allem im sozialen Bereich profitieren: Der am häufigsten benannte Vorzug ist, dass sie ihre Beziehungen zu Freunden und Verwandten pflegen und aufrechterhalten können. Daneben sehen sie aber auch häufiger als Mobile die Möglichkeit, sich aktiv im öffentlichen Leben zu engagieren. Vor diesem Hintergrund ist zu vermuten, dass Sesshafte ein umfangreicheres „soziales Kapital“ aufbauen können als mobile Paare. Vorzüge der Nicht-Mobilität bestehen in besonderer Weise für Familien. Sesshafte Paare mit Kindern schildern günstige Bedingungen, die den Kindern, aber auch den Befragten als Eltern zu Gute kommen: Die Kinder profitieren von der Vertrautheit ihres sozialen Umfelds sowie der Stabilität der Lebensführung und die Eltern haben den Eindruck, dass sie ihren Kindern besser gerecht werden können. Diese Bedingungen werden auch von mobilen Paaren mit Kindern angesprochen, doch mit einem anderen Vorzeichen: Durch die Mobilität entstehen Veränderungen, auf die sich die Kinder einstellen müssen. Dem mobilen Elternteil fehlt häufig Zeit für die Familie, während der Partner dessen Abwesenheit kompensieren muss und sich dadurch oftmals überfordert fühlt.

6.7 Mobilitätsinduzierte Belastungen – Welche Entlastungsmöglichkeiten sehen die Betroffenen?

Stress durch das Fahren, chronischer Zeitmangel, Belastungen in der Partnerschaft, Einbußen sozialer Kontakte, hohe finanzielle Kosten –

diese und andere Belastungen werden bei vielen Befragten durch berufliche Mobilität hervorgerufen (vgl. Kap. 6.6). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, durch welche Angebote berufsmobile Menschen entlastet werden können. In der vorliegenden Studie wird dabei auf die Perspektive der Befragten fokussiert. Fragt man nach Möglichkeiten, bestehende Belastungen zu reduzieren, ist *erstens* zu bestimmen, auf welcher Ebene entlastende Angebote aus der Sicht der Befragten angesiedelt sein können. Dabei kann grundsätzlich danach unterschieden werden, inwieweit Entlastungspotenziale im *öffentlichen* und im *privaten Bereich* wahrgenommen werden. Dem öffentlichen Bereich sind Angebote der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen und der Arbeitgeber zuzuordnen. Daneben ist davon auszugehen, dass mobile Menschen innerhalb ihrer privaten sozialen Beziehungen individuelle Lösungen entwickeln, um bestehende Belastungen zu reduzieren. Dabei kann es sich um Strategien der Selbstorganisation handeln, um eine Entlastung durch die Partnerschaft oder um Unterstützungsleistungen durch das soziale Netz.

Im Kontext der qualitativen Befragung wurden die subjektiv wahrgenommenen Entlastungsmöglichkeiten auf beiden Ebenen thematisiert. Dieser Zugang ermöglicht Aussagen darüber, inwieweit die Bewältigung mobilitätsinduzierter Belastungen als Privatangelegenheit oder als gesellschaftliche Aufgabe erlebt wird. Bei der Frage nach Entlastungen wurde weiterhin danach unterschieden, ob diese bereits bestehen und *genutzt* werden oder ob es sich um *gewünschte* Entlastungen handelt. Damit können Hinweise darauf gegeben werden, in welchem Bereich die Befragten ein besonders hohes Entlastungspotenzial wahrnehmen – unabhängig davon ob die Entlastung besteht oder ob sie gewünscht wird. Außerdem sind Aussagen möglich, wie stark die Diskrepanzen zwischen gewünschten und genutzten Angeboten in den verschiedenen Bereichen sind. Die Aussagen über genutzte und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten in den Bereichen der öffentlichen und der privaten Sphäre sollen zudem danach untersucht werden, inwieweit sich in Abhängigkeit von der Lebensform spezifische Potenziale abzeichnen.

Methodisches Vorgehen

Die Fragen zu genutzten und/oder gewünschten Entlastungsmöglichkeiten wurden ausschließlich den mobilen Interviewpartnern gestellt, die im Zusammenhang mit ihrer spezifischen Lebensform Belastungen wahrnehmen. Die Begrenzung auf die Gruppe der belasteten Befragten wurde vorgenommen, da hier davon auszugehen ist, dass besonders häufig gewünschte Entlastungsmöglichkeiten benannt werden. Belastete Untersuchungsteilnehmer wurden zunächst offen danach gefragt, wel-

che genutzten Angebote von Seiten des Arbeitgebers oder der Politik als hilfreich erlebt werden und welche Angebote von außen gewünscht werden. Im Anschluss daran wurde erfragt, inwieweit die Befragten selbst Möglichkeiten sehen, die bestehenden mobilitätsbedingten Belastungen zu reduzieren bzw. sich selbst durch Unterstützung von anderen wie z.B. der Partnerin/dem Partner zu entlasten.

Auf der Grundlage von 40 Interviews wurde ein Kategoriensystem entwickelt, dem die Aussagen der Befragten zugeordnet werden konnten (s. Tab. 6.7.1). Neben inhaltlichen Kategorien zu Entlastungsmöglichkeiten wurden folgende Zusatzinformationen kodiert: (a) eine substantielle Entlastung ist nur durch den Ausstieg aus der Mobilität möglich, (b) die Realisierbarkeit gewünschter Entlastungsmöglichkeiten wird bezweifelt, (c) Entlastungsmöglichkeiten werden als unmöglich oder unnötig eingestuft.

Die Fragen nach Entlastungsmöglichkeiten wurden von 113 mobilen Befragten beantwortet. Bei 12 der 113 Befragten kann zwar nicht davon ausgegangen werden, dass sie gravierende Belastungen im Zusammenhang mit ihrer Mobilität erleben, doch traten zumindest phasenweise Belastungen auf. Diese Gruppe wurde zwar bei der Analyse der Belastungen (Kap. 6.6) ausgeschlossen – dort werden ausschließlich Schilderungen gravierender Belastungen fokussiert – doch konnten diese Schilderungen bei der Analyse der Entlastungsmöglichkeiten einbezogen werden. Es handelt sich hierbei in erster Linie um Umzugsmobile, die in einer begrenzten Phase – nämlich im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Umzug – Belastungen darstellten und Entlastungsmöglichkeiten benannten.

Insgesamt konnten 110 Interviews unter der Fragestellung gewünschter und/oder genutzter Angebote aus dem öffentlichen Bereich inhaltlich ausgewertet werden. In die Analyse gewünschter bzw. genutzter Entlastungsmöglichkeiten auf der privaten Ebene konnten 85 Interviews einbezogen werden. Die nicht berücksichtigten Schilderungen enthielten inhaltlich unklare Antworten, die von den Interviewerinnen nicht ausreichend konkretisiert werden konnten. Insbesondere bei den Interviews, die aus der Analyse der privaten Entlastungsmöglichkeiten ausgeschlossen werden mussten, waren die unklaren Auskünfte vielfach darauf zurückzuführen, dass die Frage für die Interviewpartner sehr ungewöhnlich und daher schwer zu vermitteln war.

Tabelle 6.7.1: Kategorien der Entlastungsmöglichkeiten

Genutzte oder gewünschte Entlastungen im öffentlichen Bereich	
Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none"> • Angebote im Bereich der Arbeitszeit (flexible Arbeitszeit, Freiheiten bei der Termingestaltung) • Zulagen (Übernahme oder Beteiligung an Mobilitätskosten, z.B. der Umzugskosten, der Kosten einer zweiten Haushaltsführung, Fahrkosten) • Heimarbeitsplatz • Informationen (z.B. Informationen zum neuen Arbeitsort, zu Versicherungsfragen, zur Karriereplanung) • Privilegien (Ausweitung der Gleitzeiten, Anrechnung von Überstunden) • Sonstiges
Politik und öffentliche Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrspolitik/Infrastruktur (z.B. Bahn, öffentlicher Nahverkehr, PKW-Verkehr) • Steuerentlastungen • Angebote für Familien (z.B. Kinderbetreuungseinrichtungen, Abwicklung von Schulwechsellern) • Arbeitsmarktpolitik • Regelungen zu Öffnungszeiten im Einzelhandel und von Behörden; spezielle Angebote von Gemeinden • Sonstiges, z.B. Angebote neuer Kommunikationsmittel wie Handy oder E-mail
Genutzte oder gewünschte Entlastungsmöglichkeiten im privaten Bereich	
Partnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Partner entlastet den mobilen Befragten von Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Reproduktionsarbeit anfallen
Selbst	<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine bestimmte Form der Alltagsorganisation (Zeitmanagement, Anschaffungen oder Inanspruchnahme von Dienstleistungen)
Unterstützung durch andere Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Verwandte, Bekannte, Freunde oder Nachbarn tragen zur Entlastung bei

6.7.1 Genutzte und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen und im privaten Bereich im Überblick

Im folgenden Abschnitt wird dargestellt, wie viele Befragte überhaupt Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen und im privaten Bereich wahrnehmen und wie häufig Entlastungsmöglichkeiten bestehen bzw. gewünscht werden.

Wie viele Berufsmobile berichten von Entlastungsmöglichkeiten?

Unterstützung aus dem *öffentlichen* Bereich ist für nahezu alle Befragten, die sich durch ihre Mobilität belastet fühlen, zumindest prinzipiell denkbar (98%; N=108). Lediglich zwei Befragte, es handelt sich um einen Umzugsmobilen und eine LAT, berichten, dass sie im Hinblick auf die mobilitätsinduzierten Belastungen keinen Unterstützungsbedarf von

außen sehen. Bemerkenswert ist, dass einige Befragte von sich aus deutliche Einschränkungen machen: Rund 10% der Mobilien, die Wünsche an den Arbeitgeber und/oder die Politik bzw. öffentliche Einrichtungen formulieren, heben explizit hervor, dass sie im Rahmen ihrer aktuellen beruflichen Situation eine spürbare Entlastung von dieser Seite nicht für realisierbar erachten.

Auf die Frage nach Unterstützung aus dem *privaten* Umfeld antworteten 85 Befragte. Auch hier sieht die überwiegende Mehrheit Entlastungsmöglichkeiten (93%; N=79). Diese Befragten schildern durchgängig auch Entlastungsmöglichkeiten von außen. Damit werden von den meisten Berufsmobilien Unterstützungspotenziale im öffentlichen *und* im privaten Bereich wahrgenommen. Nur sechs Befragte, davon drei Umzugsmobile, verorten Unterstützungsmöglichkeiten ausschließlich auf Seiten der Politik oder der Arbeitgeber. Im privaten Bereich sehen diese Befragten entweder keine Möglichkeiten sich zu entlasten oder aber sie halten dies nicht für erforderlich.

Bemerkenswert ist, dass insgesamt 15 mobile Befragte zwar von Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen und/oder im privaten Bereich berichten, jedoch hervorheben, dass die einzige substantielle Verbesserung mit dem Ausstieg aus der Mobilität verbunden wäre.

Genutzte und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich

Von den insgesamt 108 Befragten, die konkrete Entlastungsmöglichkeiten von außen benennen, stellen 62% (N=67) genutzte und 88% (N=95) zusätzlich oder ausschließlich gewünschte Angebote dar.

Weitere Analysen ergeben, dass 38% der Mobilien keine nutzbaren Angebote von Seiten ihres Arbeitgebers oder der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen wahrnehmen, die sie in ihrer speziellen Situation entlasten könnten. Ein Anteil von 13% berichtet ausschließlich von genutzten Angeboten und formuliert keine weiteren offenen Wünsche. Alle anderen mobilen Befragten (50%) schildern sowohl bereits genutzte als auch zusätzlich gewünschte Angebote.

Beim Vergleich der verschiedenen mobilen Lebensformen zeigt sich, dass sich Varimobile, Fernpendler und Fernbeziehungen deutlich häufiger Angebote von außen wünschen als Umzugsmobile und Shuttles: Von den Varimobilien, Fernpendlern und LATs stellt mehr als jeder Zweite ausschließlich gewünschte Angebote von außen dar, während von den Umzugsmobilien und Shuttles lediglich etwa jeder Sechste kei-

ne nutzbaren, sondern nur gewünschte Angebote nennt. Umgekehrt finden sich in der Gruppe derjenigen, die über das dargestellte bestehende Angebot hinaus keine offenen Wünsche haben, überproportional viele Umzugsmobile und Shuttles – etwa jeder vierte Befragte der beiden Gruppen hat keine offenen Bedarfe, während dies nur bei zwei von 60 Befragten aus den anderen mobilen Gruppen der Fall ist. Dass Fernpendler, Varimobile und Fernbeziehungen besonders häufig Unterstützungsbedarf benennen, ist zum Teil durch die verschiedenen Hintergründe ihrer Mobilität zu erklären: Ein großer Teil der LATs hat noch nie mit dem Partner in einem Haushalt gelebt und ist ledig. Diese Befragten können daher kaum bestehende Angebote wie etwa steuerliche Vergünstigungen in Anspruch nehmen. Fernpendlern und Varimobilen stehen dagegen u.a. steuerliche Vergünstigungen zu und es ist zu vermuten, dass die bestehenden Angebote auch genutzt werden. Dass ein Teil der Fernpendler und Varimobilen keine nutzbaren, sondern ausschließlich gewünschte Maßnahmen darstellt, könnte darauf zurückzuführen sein, dass es sich hier um mobile Lebensformen handelt, die besonders lange aufrecht erhalten werden. Vor diesem Hintergrund dürften bestehende Maßnahmen zu einer hohen Selbstverständlichkeit geworden sein. Da Fernpendler und Varimobile zudem zu den eher höher belasteten mobilen Gruppen zählen, lassen die Interviews vermuten, dass die Maßnahmen von vielen Befragten nur als ein Tropfen auf den heißen Stein erlebt werden.

Genutzte und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten im privaten Bereich

Im Hinblick auf das private Umfeld berichten 90% der 79 mobilen Befragten, die Entlastungspotenziale wahrnehmen, auch von tatsächlich in Anspruch genommener Entlastung (N=71). Auf der Ebene der Partnerschaft, der Selbstorganisation oder mit Hilfe von Menschen aus dem eigenen sozialen Netz haben die Mobilen Strategien entwickelt, um die Belastungen ihrer Lebensform zu reduzieren. Ein Anteil von 18% der Befragten (N=23) berichtet von zusätzlich gewünschten Entlastungen auf dieser Ebene. Mehr als die Hälfte derer, die sich Entlastung wünschen, berichten neben einer gewünschten auch von einer bestehenden Entlastung im privaten Bereich. Lediglich acht der 79 Befragten formulieren ausschließlich Wünsche, ohne mögliche Entlastungen zu nutzen. Zwischen den Befragten aus den verschiedenen mobilen Gruppen zeichnen sich lediglich geringe Unterschiede ab: Alle Fernpendler berichten davon, dass sie aus dem privaten Bereich über Entlastungen verfügen und nur ein Befragter aus dieser Gruppe spricht von offenen Wünschen. In den anderen Gruppen berichtet zwar jeweils die überwiegende Mehrheit der Befragten von genutzten Entlastungen, doch wer-

den hier etwas häufiger auch offene Wünsche genannt. Besonders deutlich ist dies bei Umzugsmobilen und Shuttles – in diesen Gruppen wünscht sich mehr als jeder Dritte Unterstützung aus dem privaten Bereich. Eine Erklärung dafür, dass Fernpendler so gut wie keine offenen Wünsche äußern, könnte darauf zurückzuführen sein, dass Fernpendeln eine besonders dauerhafte Lebensform darstellt. Denkbar ist, dass die Befragten daher alle von ihnen beeinflussbaren Möglichkeiten der Entlastung ausgeschöpft haben, um sich so gut wie möglich auch für eine längere Zeit in der Lebensform einzurichten.

6.7.2 Die konkreten Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich

Betrachtet man die Aussagen der 108 Befragten, die Entlastungspotenziale im öffentlichen Bereich wahrnehmen, zeigt sich, dass die überwiegende Mehrheit der Befragten sowohl von Arbeitgeberseite als auch von Seiten der Politik entsprechende Potenziale benennt: 79% geben an, dass sie entlastende Angebote des Arbeitgebers nutzen oder sich entsprechende Angebote wünschen, 81% stellen genutzte oder gewünschte Angebote von Seiten der Politik dar. Bemerkenswert ist, dass mehr als die Hälfte der Befragten genutzte Angebote von Arbeitgeberseite beschreibt, während nur knapp ein Drittel bestehende Angebote von Seiten der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen nennt (vgl. Tab. 6.7.2). Der Anteil der Befragten, die von genutzten Angeboten des Arbeitgebers erzählen, hält sich in etwa die Waage mit dem Anteil derer, die Wünsche an den Arbeitgeber formulieren. Anders ist dies im Zusammenhang mit entlastenden Angeboten durch die Politik bzw. öffentliche Einrichtungen: Der Anteil der Befragten, die offene Wünsche formulieren, ist mehr als doppelt so hoch wie der Anteil derer, die bestehende Unterstützungsmöglichkeiten wahrnehmen.

Tabelle 6.7.2: Entlastende Angebote im öffentlichen Bereich

	Genutzte Angebote		Gewünschte Angebote	
	N	% 100%=108*	N	% 100%=108*
Arbeitgeber	57*	53*	49	45
Politik/öffentliche Institutionen	32	30	78	72
Sonstiges	2	2	4	5
Mindestens ein Angebot nutzen bzw. wünschen sich	67	62	95	88

Quelle: Qualitative Interviews

* *Lesebeispiel*: 57 Personen, das entspricht 53% aller Befragten, die Unterstützungspotenziale von außen wahrnehmen, nutzen mindestens ein Angebot von Seiten des Arbeitgebers zur Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen.

Die Angebote von Arbeitgeberseite

Entlastende Angebote für Berufsmobile von Seiten des Arbeitgebers sind am häufigsten auf der Ebene der *Arbeitszeit* zu verorten (vgl. Tab. 6.7.3): 30% berichten in diesem Zusammenhang von genutzten Angeboten und ein Anteil von 25% formuliert zusätzlich oder ausschließlich gewünschte Angebote. Bei den genutzten Angeboten handelt es sich in erster Linie um Gleitzeitregelungen im Rahmen der betrieblichen Arbeitszeitverordnungen, die für alle Beschäftigten gelten und nicht speziell auf Mobile zugeschnitten sind. Diese bestehenden Regelungen erleben Fernpendler und Shuttles besonders häufig als entlastend.

Tabelle 6.7.3: Entlastende Angebote von Arbeitgeberseite

	Genutzte Angebote		Gewünschte Angebote	
	N	% 100%=108	N	% 100%=108
Arbeitszeit	32	30	27	25
Zulagen	22*	20*	10	9
Heimarbeitsplatz	5	5	8	7
Informationen	2	2	4	4
Privilegien	4	4	1	1
Sonstiges	8	7	12	11
Mindestens ein Angebot von Arbeitgeberseite nutzen oder wünschen sich	57	53	49	45

Quelle: Qualitative Interviews

* *Lesebeispiel*: 22 Personen, das entspricht 20% aller Befragten, die Unterstützungspotenziale von außen wahrnehmen, erhalten finanzielle Zulagen von ihrem Arbeitgeber zur Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen.

Gewünscht wird im Zusammenhang mit der Arbeitszeit am häufigsten eine weitergehende Flexibilisierung, die über gängige Gleitzeitmodelle hinausreicht. Davon versprechen sich die Befragten, dass sie mehr nutzbare Freizeit für sich gewinnen und dadurch letztlich die Mobilitätsanforderungen besser mit ihrem Privatleben harmonisieren können. Einige Mobile formulieren den Wunsch, die vom Arbeitgeber erwarteten Überstunden auch tatsächlich anrechnen zu können. Nach Möglichkeit sollten die Überstunden nicht in Form von Gehaltszulagen, sondern in Form von Freizeit angerechnet werden. Bemerkenswert ist, dass der an sich legitime Wunsch nach Anrechenbarkeit von Überstunden nicht als offensive Forderung, sondern tatsächlich als Wunsch formuliert wird.

„Was ich mir noch gewünscht hätte, was ich mir vermutlich aber nicht leisten könnte, wäre noch eine höhere Flexibilität bei meinem Urlaub. Ich sitze schon sowieso lange bei der Arbeit, nur bei uns verfällt dann Ende des Monats alles, was über acht Stunden ist. Mir verfallen regelmäßig meine Überstunden. Ich hätte es gerechter gefunden, wenn ich die hätte übertragen können und dann sagen könnte, jetzt mache ich eine Woche frei, nur mit den Überstunden.“ (LAT 711, 538ff.)

„Ein anderer Punkt wäre, wenn der Arbeitgeber sich überlegen würde, ob da noch flexiblere Arbeitszeiten möglich wären. Wir machen jetzt Gleitzeit, da ist schon eine gewisse Flexibilität gegeben, aber ich könnte mir vorstellen, dass man da noch gewisse Arbeitszeitkonten aufbaut. Dass man die Gleitzeit auch über einen längeren Zeitraum aufbauen kann, um dann entsprechend größere Freizeitabschnitte wahrnehmen zu können, um mal zu sagen, ich bekomme zwei, drei, vier Wochen mehr Urlaub vielleicht. Ich arbeite ja an den Tagen, wo ich pendle auch sehr lange. Von daher wäre es gut, wenn man das ein bisschen länger auch ansammeln könnte.“ (Fernpendler 258, 587ff.)

Finanzielle Zulagen bzw. die Beteiligung des Arbeitgebers an den Mobilitätskosten rangiert hinsichtlich der Nennungshäufigkeit an zweiter Stelle. Ein Anteil von 20% der Mobilen berichtet davon, dass dieses Angebot besteht. Hier handelt es sich in erster Linie um Umzugsmobile – bei mehr als jedem Zweiten hat der Arbeitgeber den Umzug ganz oder teilweise übernommen. Etwa jeder zehnte aus der Gruppe der Fernpendler, Varimobilen und Shuttles berichtet zudem von Zuschüssen des Arbeitgebers zu den Fahrtkosten bzw. den Unterbringungskosten. Bemerkenswert ist, dass sich lediglich 9% der Mobilen finanzielle Unterstützung vom Arbeitgeber wünschen. Dabei beschränken sich die Wünsche in erster Linie auf eine Beteiligung an den Fahrtkosten. Nur wenige – es handelt sich hier insbesondere um Varimobile – plädieren für Gehalts-

zulagen. Auffällig ist auch hier, dass es sich häufig um Bedarfe handelt, die als Wunsch, nicht als Forderung formuliert werden – so beispielsweise der Wunsch von Varimobilen, bei angeordneten Dienstfahrten die Fahrtzeit als Arbeitszeit anrechnen zu können oder der Wunsch eines Shuttles, bei der Abrechnung der vereinbarten Flüge vom Arbeitsort zum Wohnort tatsächlich alle realen Kosten zurück zu erhalten.

„Ja, also wir kriegen ja mehr oder weniger nichts erstattet, dafür, dass man unterwegs ist. Es wird bei uns so gehandelt, als ob man von morgens bis abends arbeiten geht und das 220 Tage im Jahr wie jeder andere auch. Aber es wird nichts erstattet, was dafür, dass Sie im Jahr 180 Tage unterwegs ist, dafür gibt es nichts. Es wird immer nachteiliger, dass man unterwegs ist. Weil jeder, der im Hochhaus sitzt oder im Büro, hat es leichter und einfacher als wir und verdient das gleiche Geld oder meistens noch mehr wie wir, die wir rausfahren.“ (Varimobiler 322, 450ff.)

Während Angebote des Arbeitgebers im Bereich der Arbeitszeit oder finanzieller Zulagen noch vergleichsweise häufig thematisiert werden, werden Entlastungsmöglichkeiten durch Heimarbeit, Bereitstellung von Informationen sowie von Privilegien nur von wenigen Befragten dargestellt: *Heimarbeit* nehmen nur 5% der mobilen Befragten als eine bestehende Entlastung wahr, d.h. nur jeder 20. Beschäftigte kann einen Teil seiner Arbeitszeit zu Hause ableisten.

„Also ich habe jetzt bei uns in der Firma an einem Versuch der Telearbeit teilgenommen. D.h. also mein Arbeitgeber hat mir hier einen Arbeitsplatz zu Hause eingerichtet und das ist bei mir sehr positiv angekommen. Das ist also eine ganz feine Geschichte, man spart sich wirklich die zwei Stunden pendeln am Tag oder 2 ½ Stunden insgesamt und es ist halt, ja gut, man hat mehr Zeit, d.h. ich habe die Regelung für mich, also jeder Telearbeiter hat bei uns momentan eine Individualregelung. Bei mir ist es so, dass ich von 9 bis 15 Uhr erreichbar sein muss, also in dieser Zeit bin ich an diesem Arbeitsplatz mit Ausnahme der Mittagspause und die restliche Zeit läuft der vom Arbeitgeber gestellte Anrufbeantworter, damit bin ich also auch erreichbar. Ansonsten kann ich arbeiten wann ich will und habe auch direkten Zugriff auf unser Kommunikationsnetz im Büro, es ist eine ISDN-Leitung geschaltet worden vom Arbeitgeber, Rechner gestellt worden und alles.“ (Fernpendler 232, 670ff.)

Weitere 7% der Befragten wünschen sich die Möglichkeit der Einrichtung eines Telearbeitsplatzes im eigenen Haushalt, viele sehen aber wenig Spielraum zur Umsetzung:

„Möglichkeiten, zu Hause zu arbeiten, die im Prinzip da wären, würden mich sehr entlasten. Aber meine Einschätzung ist, dass das vom Arbeitgeber einfach nicht angeboten wird aus Angst, die Kontrolle zu verlieren.“ (Fernpendler 239, 413f.)

Durch Informationen von Seiten des Arbeitgebers fühlen sich bzw. würden sich v.a. Umzugsmobile entlastet fühlen. Es geht ihnen v.a. im Fall von Versetzungen darum, rechtzeitig über einen angeordneten oder einen möglichen Einsatz an einem neuen Arbeitsort informiert zu werden, mehr über den neuen Arbeitsplatz zu erfahren, versicherungstechnische Fragen zu klären oder darüber informiert zu werden, welche Bedeutung ihre Mobilitätsbereitschaft für die weitere berufliche Laufbahn im Unternehmen haben kann.

„Ich hätte mir Hilfestellung gewünscht zunächst mal bei technischen Dingen wie Gehaltsabrechnung, Krankenversicherung, die Beratung in der Richtung war von der Firma aus sehr dürftig.“ (Umzugsmobiler 108, 482f.)

Nur 4% der Befragten berichten davon, dass ihnen der Arbeitgeber aufgrund ihrer mobilen Situation bestimmte *Privilegien* einräumt und lediglich ein Befragter würde sich Sonderrechte wünschen. Bei denen, die von genutzten Privilegien berichten, handelt es sich um Shuttles, deren Mobilität vom Arbeitgeber gewünscht wird und die deshalb einen Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekommen. Ein Grund für die sehr geringe Nennungshäufigkeit könnte sein, dass einige Befragte davon ausgehen, dass sie als Berufsmobile unattraktiv für Arbeitgeber sind und vor diesem Hintergrund Forderungen nach Entlastungsmöglichkeiten aus Angst um ihren Arbeitsplatz nicht stellen. Diese Befürchtung wird von einer Fernpendlerin deutlich ausgesprochen – sie lehnt entlastende Angebote durch den Arbeitgeber explizit ab. Ihr einziger Wunsch besteht darin, dass Arbeitgeber die Mobilität bei der Personalauswahl nicht als Nachteil bewerten. Der Wunsch als Fernpendlerin nicht gegenüber am Beschäftigungsort Wohnenden diskriminiert zu werden, wurde – da es sich in dieser Deutlichkeit um eine Einzelaussage handelt – in die Kategorie „Sonstiges“ subsumiert. Doch fällt generell auf, dass Wünsche an die Arbeitgeberseite eher zurückhaltend formuliert werden – hier scheint vielfach nicht die Einstellung zu bestehen, dass Forderungen nach Entlastungen legitim sind.

„Int: Welche entlastenden Angebote würden Sie sich denn vom Arbeitgeber wünschen?

*Pbd: Ich würde sagen, nichts. Mein Unternehmen stellt Pendler ein und mehr will ich gar nicht. Manche Unternehmen sehen das einfach negativ, wenn einer pendelt, d.h. der würde unpünktlich sein, der würde die Arbeit einfach links liegen lassen und nur an seine Pendlerei denken. Die sind einfach unzuverlässig, ist da die Meinung, das habe ich bei einigen Vorstellungsgesprächen erlebt. Sobald man gehört hat, dass man so weit fahren muss, da gibt es gleich negative Äußerungen wie: das können Sie doch gar nicht schaffen, so weit hierher jeden Tag nach München zu kommen? Aber das Unternehmen, wo ich momentan beschäftigt bin, geht einfach offener auf die Leute zu. Wenn der Mitarbeiter der Meinung ist, dass er die Strecke schafft, dann schafft er es eben.“
(Fernpendlerin 242, 701ff.)*

Angebote von Seiten der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen

Auf die Frage, welche Angebote von Seiten der Politik oder öffentlicher Einrichtungen als entlastend erlebt werden, werden von den meisten Befragten Angebote im Bereich der Verkehrspolitik genannt (vgl. Tab. 6.7.4): Etwa jeder fünfte Mobile berichtet von günstigen infrastrukturellen Bedingungen wie einer guten Bahnanbindung, ein den Anforderungen entsprechender öffentlicher Nahverkehr oder ein gut ausgebautes Straßennetz. Bemerkenswert ist, dass Fernpendler und Varimobile als Mobile, die vielfach täglich pendeln, tendenziell seltener von bestehenden Entlastungen in diesem Bereich sprechen als Shuttles und LATs, die zumeist nur am Wochenende mobil sind. Besonders auffällig ist, dass der Anteil der Mobilen, der im Bereich der Infrastruktur offene Bedarfe formuliert, doppelt so hoch ist wie der Anteil derer, der bestehende Angebote darstellt. Während Umzugsmobile keine und Varimobile nur zu einem vergleichsweise geringen Anteil offene Wünsche nennen, plädieren vor allem Fernpendler (21 von 28) sowie knapp jeder zweite LAT und Shuttle für Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur. Dabei geht es den Befragten in erster Linie darum, dass das Angebot der Bahn attraktiver wird – es sollten günstigere Bahnverbindungen und bequemere Züge geschaffen und die Preise der öffentlichen Verkehrsmittel gesenkt werden.

Tabelle 6.7.4: Angebote von Seiten der Politik oder öffentlicher Einrichtungen

	Genutzte Angebote		Gewünschte Angebote	
	N	% 100%=108	N	% 100%=108
Verkehrspolitik (Infrastruktur)	20	18	43	39
Steuerentlastungen	9	8	41	37
Maßnahmen für Familien	7	6	18	16
Arbeitsmarktpolitik	1	1	5	5
Ladenöffnungszeiten; Serviceleistungen von Behörden	2	2	5	5
Sonstiges	1	1	8	6
Mindestens eine Maßnahme aus den genannten Bereichen nutzen oder wünschen sich	32*	30*	78	72

Quelle: Qualitative Interviews

* *Lesebeispiel*: 32 Personen, das entspricht 30% aller Befragten, die Unterstützungspotenziale von außen wahrnehmen, nutzen eine Maßnahme aus einem der genannten Bereiche zur Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen.

Mehr als jeder dritte Mobile wünscht sich vermehrte steuerliche Entlastungen. Von Fernpendlern, Varimobilen und Shuttles wird diese Forderung besonders häufig ausgesprochen – bei etwa jedem zweiten Befragten ist dies der Fall. Die Befragten begründen ihre teils nachdrücklich gestellte Forderung damit, dass sie zwar ein gesellschaftlich erwünschtes Verhalten zeigen, indem sie mobil sind, doch die Nachteile, die mit der Mobilität einhergehen, alleine tragen müssen. Insbesondere Mobile, die pendeln, um der Arbeitslosigkeit zu entgehen, fühlen sich vom Staat im Stich gelassen.

„Ich würde mir vom Staat wünschen, dass er Pendlern, die ja irgendwo sich bemühen, sich gut auf dem Arbeitsmarkt zu verkaufen und den Staat nicht dadurch belasten, dass sie arbeitslos sind, dass er das auch honoriert und diese Leute, gut, er muss nicht alles vergüten, ich meine, dann würde man, dann würde man nur noch pendeln, aber es sollte auch keine Bestrafung sein, dass man so etwas macht, es sollte durchaus Flexibilität belohnt werden.“ (Shuttle 481, 887ff.)

Kernpunkte der Forderungen an den Gesetzgeber sind:

- Gleichstellung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit der Nutzung des eigenen PKWs sowie eine Erhöhung der Kilometerspauschale – eine Forderung, der mit der 2001 in Kraft getre-

tenen Neuregelung der Entfernungspauschale nachgekommen worden ist.

- Abbau der Benachteiligung nichtehelicher Lebensgemeinschaften im Steuerrecht
„Ich kann außer den Fahrtkosten nichts absetzen, weil die sagen, wir sind ja nicht verheiratet. Dass die immer solche Einschränkungen machen, dass man verheiratet sein muss. Ich meine, wenn mir der Beruf Spaß macht, warum sollte ich das nicht auf mich nehmen?“ (Shuttle 402, 978ff.)
- Abschaffung der Zweitwohnungssteuer für beruflich genutzte Zweitwohnungen
„Ja, wenn man das jetzt finanziell sieht, wäre das schon sehr gut, wenn die Berliner nicht so eine wahnsinnig hohe Zweitwohnungssteuer hätten. Das kostet normalerweise 600 DM im Jahr, deswegen haben wir auch unseren Zweitwohnsitz nach Hamm verlegt, offiziell, um diese Kosten zu sparen.“ (Shuttle 416, 676ff.)
- Die Absetzbarkeit der doppelten Haushaltsführung über den Zeitraum von zwei Jahren hinaus
„Steuermäßig würde es mir helfen, wenn ich weiter die doppelte Haushaltsführung absetzen könnte. Und das ist eigentlich bekloppt im Steuerrecht. Wenn ich jeden Tag fahre, habe ich wesentlich mehr Einsparungen sowieso und ich kann es noch von der Steuer absetzen und wenn ich Wochenendpendler bin, ist das mein Privatvergnügen. Das ist irgendwie nicht logisch.“ (Shuttle 446, 896ff.)
- Vereinfachung des Steuerrechts
„Beim Hinzug und beim Rückzug hatten wir Probleme mit der Steuer, weil es hier so ist, dass durch die Steuerproblematik kaum einer durchblickt, nicht mal der Steuerberater und nicht mal der Arbeitgeber.“ (Umzugsmobiler 105, 585ff.)

Ein Anteil von 6% der Mobilen nennt *Maßnahmen für Familien*, die zu einer Entlastung beitragen. Der Anteil derer, die hier Defizite wahrnehmen und entsprechende Wünsche äußern, ist mit 16% etwas höher. Generell zielen die gewünschten Maßnahmen darauf ab, die Vereinbarung von Beruf und Familie zu vereinfachen. Als entlastend wird insbesondere ein bedarfsgerechtes und finanzierbares Betreuungsangebot für Vorschulkinder und Schulkinder wahrgenommen. Zwei Umzugsmo-

bile wünschen sich zudem, dass Schulen bei der Integration der Kinder einen aktiveren Part übernehmen. Ferner fordern einige berufsmobile Frauen, dass der Wiedereinstieg in den Beruf nach dem Erziehungsurlaub erleichtert wird.

Entlastende Maßnahmen, die in den Bereich der *Arbeitsmarktpolitik* fallen, werden nur vereinzelt angesprochen. Die fünf Mobilien, die entsprechende Wünsche formulieren, fordern weitere gesetzliche Regelungen zur Flexibilisierung der Arbeitszeit. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze in einer Region als Aufgabe der Politik wird von keinem der Interviewpartner thematisiert.

„Der Gesetzgeber sollte eine Lebensarbeitszeit festsetzen. Wenn einer 14 Stunden arbeitet am Tag, sollte man ihn nicht so behandeln wie einen, der acht Stunden arbeitet. Ich habe ja gesagt, ich betreibe Raubbau am Körper und das wird man bis 65 nicht durchhalten. Davon bin ich überzeugt. Ich habe mein Lebensarbeitspensum wahrscheinlich schon erreicht, wenn ich 55 bin. Nur da habe ich nichts davon, ich stehe kein bisschen besser da als andere 55-Jährige.“ (Varimobiler 342, 624ff.)

Sieben Mobile nehmen auf *Ladenöffnungszeiten* oder *Serviceleistungen* von *Behörden* Bezug. Zwei Befragte erleben die verlängerten Öffnungszeiten im Einzelhandel als Entlastung, während sich die anderen fünf mehr Flexibilität und mehr Serviceleistungen wünschen. Banken, Post oder Ämter sollten sich hinsichtlich ihrer Öffnungszeiten flexibler zeigen. Daneben wird von einem Umzugsmobilien gewünscht, dass Gemeinden Zugezogene besser informieren und integrieren.

„In Deutschland ist das eine Katastrophe. Also ein offenes Postamt zu finden, ist, wenn man das nicht von langer Hand vorbereitet und einfädelt, zumindest für mich ein Ding der Unmöglichkeit, das gleiche ist mit Banken und auch sonst.“ (Umzugsmobiler 116, 874ff.)

Der Kategorie *Sonstige Entlastungen* wurden u.a. die Aussagen von zwei Fernpendlern mit Familie zugeordnet. Beide würden aus der mobilen Lebensform aussteigen, wenn sie sich adäquaten Wohnraum in der Großstadt mit Familie leisten könnten.

„In den Ballungszentren sollte man die Mietpreise irgendwie staatlich moderieren, damit man eben nicht pendeln muss, sondern dann doch näher an den eigentlichen Ort des Arbeitens ziehen kann. Das ist hier in München ganz besonders auch ein finanzielles Problem. Zum Beispiel 3.500 Mark netto, die man zahlt

für irgend ein Haus und dann ist es wirklich nur irgend ein Haus. Das provoziert dann automatisch das Pendeln, weil hier wohnen wir für 1.500 Mark und haben ein größeres Haus, als wir es in München hätten für 3.500 Mark. Mit den 2.000 Mark kann ich also vortrefflich arbeiten und andere Sachen machen.“ (Fernpendler 237, 1095ff.)

6.7.3 Die konkreten Entlastungsmöglichkeiten im Privatbereich

Grundlage der folgenden Ausführungen sind die Aussagen der 79 Befragten, die Unterstützungspotenziale im Privatbereich wahrnehmen. Hierbei kommt der Partnerschaft eine zentrale Bedeutung zu (vgl. Tab. 6.7.5). Mehr als drei Viertel der Befragten (77%) stellen dar, dass ihre Partnerschaft dazu beiträgt, mobilitätsinduzierte Belastungen zu reduzieren oder sie formulieren entsprechende Wünsche. Die Antworten deuten darauf hin, dass Entlastungen durch eine bestimmte Art der Selbstorganisation oder durch Unterstützungsleistungen aus dem sozialen Netz keine große Bedeutung eingeräumt wird. Nur jeder fünfte bis siebte Befragte stellt hier genutzte oder gewünschte Entlastungsmöglichkeiten dar.

Bemerkenswert ist, dass im Bereich der Partnerschaft rund zwei Drittel der Mobilien eine bestehende Entlastung wahrnehmen. Dabei zeichnen sich deutliche Unterschiede zwischen den mobilen Gruppen ab, die jedoch aufgrund geringer Zellbesetzungen nicht statistisch gegen den Zufall abgesichert werden können. Während fast alle Fernpendler, Variomobilien und Shuttles von Entlastungen durch ihre Partnerschaft berichten, ist dies bei den Umzugsmobilien und Fernbeziehungen nur bei knapp jedem zweiten der Fall. Dies korrespondiert mit den Befunden zu den Belastungen mobiler Lebensformen – Umzugsmobile und LATs erleben vergleichsweise häufig Vorzüge und seltener Belastungen.

Die bestehenden Entlastungen auf der Ebene der Partnerschaft sind in zwei unterschiedlichen Bereichen angesiedelt, die mit vergleichbarer Häufigkeit genannt werden: Der Bereich der Arbeitsteilung sowie der emotionale Bereich.

Tabelle 6.7.5: Entlastungsmöglichkeiten im Privatbereich

	Entlastung besteht		Entlastung gewünscht	
	N	% 100%=79	N	% 100%=79
Partnerschaft	54	68	8	10
Selbst	12	15	6	8
Unterstützung durch andere Personen	11*	14*	0	0
Sonstige	3	4	2	3
Entlastungsmöglichkeiten in mind. einem der privaten Bereiche erhalten bzw. wünschen sich	71	89	18	23

Quelle: Qualitative Interviews

* *Lesebeispiel*: 11 Personen, das entspricht 14% aller Befragten, die Unterstützungspotenziale aus dem privaten Umfeld wahrnehmen, erhalten Unterstützung durch Verwandte, Freunde oder Nachbarn zur Minderung mobilitätsinduzierter Belastungen.

Im Bereich der Aufgabenteilung lassen sich zwei Darstellungsweisen unterscheiden: Ein Teil der Mobilen berichtet explizit davon, dass sie von ihrer Partnerin bzw. ihrem Partner von den Aufgaben der Reproduktionsarbeit (Haushalt, Familie, Kinder) weitgehend bzw. völlig entlastet werden. Diese Darstellungen finden sich besonders häufig bei Männern und hier insbesondere unter Fernpendlern und Varimobilen.

„Also, dass meine Frau den ganzen Job vor Ort übernimmt, das ist schon eine Riesengeschichte, wenn das nicht wäre, würde ich im Prinzip sagen, weiß ich gar nicht, ob ich das dann überhaupt machen könnte. Das ist schon eine ganz enorme Entlastung.“
(Fernpendler 235, 839ff.)

Daneben berichtet ein anderer Teil der Befragten von einer „mobilitätsangepassten“ Arbeitsteilung, d.h. in den Phasen, in denen die Mobilen zu Hause sind, versuchen sie sich im Haushalt und – soweit Kinder vorhanden sind – bei der Familienarbeit zu engagieren. Es lässt sich in diesen Interviews nicht einschätzen wie weitgehend die Entlastung durch den Partner bzw. die Partnerin ausfällt.

Die bestehende emotionale Unterstützung, die von den Befragten dargestellt wird, zeichnet sich dadurch aus, dass die Partnerin bzw. der Partner Verständnis für die Situation aufbringt oder, dass sich beide Partner ihrer besonderen Belastungen bewusst sind und vor diesem Hintergrund ihre Erwartungen aneinander anpassen. Daneben berichten einige Mobile davon, dass sie es als entlastend erleben, sich so oft

wie möglich mit ihrem Partner bzw. ihrer Partnerin über Probleme auszutauschen.

„Int: Gibt es vielleicht Möglichkeiten, wie Sie selbst oder Ihre Partnerin die Probleme verringern könnten, die durch das Pendeln entstehen?“

Pbd: Das sind eher so psychische Dinge, dass man lernt, etwas gelassener, auch verständnisvoller für den anderen umzugehen. Also man muss gegenseitig Verhaltenserwartungen einüben, zumindest in der Zeit während der Woche. Dass eben, wenn man da ist, man vielleicht so eine zeitlang braucht, man nicht gleich mit Problemen überhäuft wird.“ (Fernpendler, 226, 494ff.)

„Das wichtigste ist in solchen Fällen immer, dass eine Ehefrau so etwas auch mitträgt, denn sonst führt es doch meist zu Spannungen. Sie ist vom Naturell her eigentlich eben so, dass sie auch sagt, der Beruf hat schon Vorrang und das ist vielleicht nicht in allen Familien der Fall. Ich meine, es gibt viele, ich kenne das auch aus dem Kollegenkreis, wenn die länger arbeiten müssen, oh dann gibt es zu Hause wieder Ärger. Und diese Probleme habe ich Gott sei Dank eigentlich nicht.“ (Varimobiler 336, 614ff.)

„Also oft hat man, wenn man sich so selten sieht, dann hat man immer so eine hohe Erwartungshaltung, das muss immer alles ganz toll werden und man will das oder jenes machen. Das ist natürlich eine Last auf Dauer, wenn man immer so alles 100% machen muss, dass man immer schick und immer fröhlich sein muss. Wir haben diesen Druck sehr schnell herausgenommen und uns gesagt, es wird ganz normal sein. Wenn einer keine Lust hat zu reden, dann zieht er sich zurück, so etwas halt.“ (Shuttle, 416, 695ff.)

Nur bei einem geringen Anteil der Befragten besteht der Wunsch nach (zusätzlicher) Entlastung auf dieser Ebene. Von den insgesamt acht Befragten, die sich Unterstützung bzw. weitergehende Unterstützung durch ihre Partnerschaft wünschen, werden ebenfalls die Bereiche Aufgabenteilung und emotionale Unterstützung angesprochen.

Von einer Entlastung im Bereich der *Selbstorganisation* berichtet etwa jeder siebte mobile Befragte und jeder zwölfte wünscht sich hier bessere Strategien. Zu den persönlichen Strategien, die als entlastend eingeschätzt werden, zählen folgende:

- Möglichkeiten suchen, die Belastung durch die Fahrerei zu reduzieren (z.B. Fahrgemeinschaften suchen, vom Auto auf die Bahn umsteigen)

- Die eigene Ausstattung optimieren (z.B. Nutzung von Laptop, Handy, zwei komplette Haushalte)
- Sich über den neuen Arbeitsort möglichst viele Informationen besorgen, bevor man sich darauf einlässt
- Bahnfahrten für Erledigung von Aufgaben nutzen.

Einige Shuttles und LATs beschreiben, dass sie ihre Belastungen dadurch zu reduzieren versuchen, dass sie unter der Woche bewusst ohne den Partner Aktivitäten unternehmen und sich damit dafür entscheiden, das Beste aus der Situation zu machen. Eine zweite Strategie ist, die Zeit unter der Woche möglichst gut zu nutzen, damit das Wochenende von Arbeiten frei bleibt.

Eine *Entlastung durch Personen des sozialen Netzes* – Freunde, Verwandte oder Nachbarn – wird von 11 der 79 mobilen Befragten dargestellt. Hier wirkt in erster Linie entlastend, dass Aufgaben delegiert werden können oder in Notfällen z.B. bei der Kinderbetreuung auf Unterstützung zurückgegriffen werden kann. Keiner der mobilen Befragten äußert den Wunsch nach (weiterer) Unterstützung aus dem sozialen Netz.

6.7.4 Fazit

Im Rahmen der qualitativen Befragung wurden in den Interviews offene Fragen nach bestehenden oder gewünschten Entlastungsmöglichkeiten in der öffentlichen und der privaten Sphäre gestellt und dabei Bereiche vorgegeben, in denen Entlastungen angesiedelt sein können. Es ist davon auszugehen, dass auf dieser Grundlage das Spektrum der im Alltag besonders bedeutsamen und bewusst wahrgenommenen Entlastungsmöglichkeiten abgebildet wird. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse zusammenfassend vorgestellt und diskutiert.

Die öffentliche und die private Sphäre bieten Berufsmobilen Entlastungsmöglichkeiten

Geht man der Frage nach, auf welcher Ebene genutzte oder gewünschte Entlastungsmöglichkeiten angesiedelt sind, zeigt sich, dass für nahezu alle Befragten sowohl im Bereich der öffentlichen als auch der privaten Sphäre entsprechende Ansatzpunkte vorliegen. Was den öffentlichen Bereich betrifft, so lokalisiert die Mehrheit der Befragten gewünschte oder genutzte Entlastungspotenziale sowohl bei den Arbeitgebern (79%) als auch von Seiten der Politik (82%). Im privaten Bereich spielen Entlastungsmöglichkeiten im Rahmen der Partnerschaft die zentrale Rolle:

Mehr als drei Viertel der Befragten berichten davon. Persönliche Strategien im Bereich der Selbstorganisation oder Unterstützungsleistungen aus dem sozialen Netz werden dagegen nur selten als eine Möglichkeit der Belastungsreduktion wahrgenommen.

Welche Entlastungsmöglichkeiten werden genutzt?

Betrachtet man genutzte Entlastungsmöglichkeiten, zeigt sich, dass die Befragten in ihrem privaten Bereich deutlich häufiger eine bestehende Entlastung wahrnehmen als im öffentlichen. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass der Einfluss auf die Gestaltung der äußeren Umwelt deutlich geringer ist als die Gestaltung der Privatsphäre. Der zentrale Bereich, der dazu beiträgt mobilitätsinduzierte Belastungen zu reduzieren, ist die Partnerschaft – zwei Drittel der Mobilen stellen dar, dass durch die Partnerschaft eine Entlastung stattfindet. Die Entlastung findet im Bereich der Aufgabenteilung sowie der emotionalen Unterstützung statt. Die Partnerinnen bzw. Partner entlasten die Mobilen, indem sie die anfallenden Reproduktionsaufgaben weitgehend alleine übernehmen oder es entwickelt sich eine Aufgabenteilung, die auf die Anforderungen der Mobilität abgestellt ist. Die emotionale Unterstützung, die ebenso häufig wie die Aufgabenteilung als entlastend beschrieben wird, bezieht sich darauf, dass der Partner Verständnis für die Situation des Mobilen hat oder sich beide Partner ihrer besonderen Belastungen bewusst sind und vor diesem Hintergrund die Erwartungen aneinander anpassen. Eine eher untergeordnete Bedeutung haben Strategien im Bereich der Selbstorganisation und die Unterstützung durch Angehörige des sozialen Netzes: Diese Formen der Entlastung werden von jedem siebten Mobilen berichtet. Was die konkreten genutzten Entlastungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich betrifft, ist zunächst festzuhalten, dass ein höherer Anteil der Befragten bestehende Angebote von Arbeitgeberseite als von Seiten der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen wahrnimmt. Knapp ein Drittel der Berufsmobilen bewertet die bestehenden Arbeitszeitregelungen des Arbeitgebers als entlastend. Hier handelt es sich nicht um spezifische Angebote für mobile Beschäftigte, sondern in erster Linie um Gleitzeitregelungen, die allen Beschäftigten zugute kommen. Daneben profitiert jeder Fünfte von finanziellen Zulagen – wobei es sich hier in erster Linie um Umzugsmobile handelt, deren Arbeitgeber sich an den Kosten des Wohnortwechsels beteiligt hat. Von anderen genutzten Angeboten des Arbeitgebers wird nur vereinzelt berichtet: Die Einrichtung eines Heimarbeitsplatzes, die Bereitstellung von Informationen rund um die Mobilität oder das Zugeständnis spezieller Privilegien ist bei unseren Befragten der Ausnahmefall. Dabei deuten die Aussagen darauf hin, dass insbesondere die Möglichkeit tageweise zu Hause zu arbeiten, für Berufsmobile eine wesentliche Entlastung

darstellt. Von Seiten der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen nimmt in etwa jeder Dritte eine spürbare Entlastung wahr. Für die meisten besteht diese im Bereich der Infrastruktur – es wird über gut ausgebaute öffentliche Verkehrsmittel oder Straßen berichtet. Alle anderen Bereiche – Steuerentlastung, Maßnahmen für Familien, Arbeitsmarktpolitik, Ladenöffnungszeiten, Serviceangebote von Behörden – werden nur vereinzelt als spürbare Entlastung thematisiert.

Welche offenen Bedarfe bestehen?

Vergleicht man die offenen Wünsche, die im Zusammenhang mit Entlastungsmöglichkeiten im Bereich der öffentlichen oder der privaten Sphäre dargestellt werden, zeigt sich eines sehr deutlich: Aus Sicht der Befragten liegen die Defizite im öffentlichen Bereich. Fast jeder Befragte formuliert entsprechende Forderungen, während im privaten Bereich nur für wenige Befragte offene Wünsche bestehen. Dies lässt darauf schließen, dass in der subjektiven Wahrnehmung der Mobilien die individuellen Spielräume der Belastungsreduktion ausgeschöpft sind. Die gewünschten Entlastungen im öffentlichen Bereich weisen darauf hin, dass ein höherer Anteil der Befragten eher Defizite auf der Ebene der Politik bzw. öffentlicher Einrichtungen wahrnimmt als von Arbeitgeberseite. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass gewünschte Entlastungen durch die Politik deutlich offensiver vorgetragen werden als dies bei gewünschten Entlastungen durch den Arbeitgeber der Fall ist. Von der Politik erwarten sich viele Befragte eine stärkere Anerkennung ihrer Mobilitätsbereitschaft – dies wird besonders im Zusammenhang mit den Forderungen nach einer steuerlichen Entlastung deutlich. Mehr als jeder Dritte argumentiert, dass die hohen Kosten der Mobilität weitgehend alleine getragen werden, obwohl die Bereitschaft, sich räumlich flexibel zu zeigen dazu dient, der Arbeitslosigkeit zu entgehen oder sich gut auf dem Arbeitsmarkt zu platzieren. Moniert werden auch Ungleichbehandlungen, etwa von Shuttles, die ihren zweiten beruflich bedingten Haushalt nur zwei Jahre steuerlich absetzen können, während Fernpendler die Kilometerpauschale zeitlich unbefristet nutzen können. Einem häufig geäußerten Wunsch – die Gleichstellung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem PKW – ist die Bundesregierung mittlerweile nachgekommen. Neben gewünschten steuerlichen Entlastungen, steht die Verbesserung der Infrastruktur im Vordergrund. Dabei geht es den meisten Berufsmobilien darum, dass öffentliche Verkehrsmittel ein besseres Angebot bereit halten – in erster Linie im Sinne besserer und kostengünstigerer Verbindungen, erst in zweiter Linie wird ein höherer Reisekomfort gewünscht. Von etwa jedem sechsten Mobilien werden Maßnahmen im Bereich der Familienpolitik gewünscht. Gefordert werden Maßnahmen, die die Vereinbarung von Berufstätigkeit und Familie erleichtern.

Forderungen, die sich auf die Arbeitsmarktpolitik oder Regelungen zu Öffnungszeiten oder Serviceleistungen von Behörden beziehen, werden dagegen vergleichsweise selten formuliert. Was die gewünschten Entlastungen durch den Arbeitgeber betrifft, wird in erster Linie eine weitergehende Flexibilisierung der Arbeitszeiten genannt. Bemerkenswert ist dabei, dass legitime Rechte wie z.B. die Anrechnung von Überstunden nicht offensiv eingefordert, sondern als Wunsch formuliert werden. Auch was die anderen Angebote des Arbeitgebers betrifft, werden Wünsche wie beispielsweise die Beteiligung an den Kosten der Mobilität, Informationen oder Privilegien, die der Arbeitgeber einräumen könnte, eher verhalten geäußert. Insgesamt deuten die Aussagen darauf hin, dass spezifische Angebote der Arbeitgeber für Berufsmobile von vielen mobilen Beschäftigten erwünscht sind, aber nicht offen gefordert werden.

Welche Rolle spielt die Form der Mobilität im Hinblick auf bestehende und gewünschte Entlastungsmöglichkeiten?

Die vorliegenden Daten ermöglichen erste Hinweise auf unterschiedliche Bedarfslagen in Abhängigkeit von der Mobilitätsform. Im Zusammenhang mit Angeboten im öffentlichen Bereich zeichnet sich erstens ab, dass Fernpendler, Varimobile und LATs häufiger als Shuttles und Umzugsmobile Defizite in der Angebotsstruktur wahrnehmen. Bei Fernpendlern und Varimobilen dürfte dies darauf zurückzuführen sein, dass es sich hier um Befragte handelt, die ihre mobile Lebensform besonders lange aufrecht erhalten und die zu den stärker belasteten Mobilien zählen. Es ist zu vermuten, dass die bestehenden Angebote vor diesem Hintergrund als nicht ausreichend bewertet werden. Bei den Fernbeziehungen ist dagegen zu berücksichtigen, dass die Befragten vielfach ledig sind und noch keinen gemeinsamen Haushalt hatten – d.h. anders als Fernpendler und Varimobile können sie kaum bestehende Angebote nutzen. Darüber hinaus wird erkennbar, dass sich bei Umzugsmobilen der Arbeitgeber häufiger als dies bei anderen Befragten der Fall ist, an den Kosten der Mobilität beteiligt. Nur etwa jeder zehnte aus der Gruppe der Fernpendler, Varimobilen und Shuttles berichtet von entsprechenden Zuschüssen und von den LATs berichtet keiner davon. Im Zusammenhang mit Angeboten von Seiten der Politik findet sich der naheliegende Hinweis darauf, dass Umzugsmobile kaum Defizite im Bereich der Infrastruktur wahrnehmen, während „Vielfahrer“ wie Fernpendler, Shuttles und LATs hier häufig Bedarfe formulieren. Varimobile stellen hier eine gewisse Ausnahme dar – obwohl sie viel unterwegs sind, melden sie ähnlich wie die Umzugsmobilen vergleichsweise selten Wünsche im Bereich der Infrastruktur an. Dies könnte daran liegen, dass Varimobile fast ausschließlich mit dem PKW unterwegs sind

und zumeist unterschiedliche Strecken fahren. Was die Entlastung im privaten Bereich betrifft, zeichnet sich ab, dass die besonders belasteten Mobilien, nämlich Fernpendler, Varimobile und Shuttles, noch etwas häufiger als Umzugsmobile und Fernbeziehungen davon berichten, dass ihre Partnerschaft dazu beiträgt, die mobilitätsinduzierten Belastungen spürbar zu reduzieren.

Die Bewältigung von mobilitätsbedingten Belastungen – Sache des Einzelnen oder der Gesellschaft?

„Amerikaner gelten als vorbildlich, was ihre Mobilität anbelangt – für einen neuen Job zieht man dort auch mal von Boston nach Seattle um, man arbeitet im Stadtzentrum und pendelt in die Suburbs zum Wohnen. In Deutschland wird währenddessen noch immer diskutiert, bis zu welcher Länge Anfahrtswege zumutbar sind, und Kürzungen der Kilometerpauschale werden als Sakrileg verurteilt“ (www.jobware.de). Deutsche Arbeitnehmer, so legt diese These aus einer aktuellen Befragung von Emnid zur Mobilitätsbereitschaft nahe, sind verwöhnte Mobilitätsverweigerer: Im Vergleich zu ihren US-amerikanischen Kollegen sind sie weniger flexibel und sie erklären Mobilität nicht zur Privatangelegenheit, sondern klammern sich an staatliche Unterstützungsleistungen. Lässt sich diese häufig anzutreffende Bewertung vor dem Hintergrund der vorliegenden Studie bestätigen?

Was den Vergleich Deutschland/USA betrifft, ist erstens anzumerken, dass Mobilität in den USA als Flächenstaat seit jeher einen anderen gesellschaftlichen Stellenwert hat. Zudem zeigt die Forschungsliteratur, dass mobile partnerschaftliche und familiäre Lebensformen bereits seit zwei Jahrzehnten intensiv erforscht und diskutiert werden (vgl. Gerstel 1977; Gross 1980; Gerstel und Gross 1982 und 1984; Rindfuss und Hervey 1990; Koslowski und Kluger 1994). Die gesellschaftliche Diskussion beruflicher Mobilität und deren Bedeutung für Partnerschaft und Familie, die hierzulande erst beginnt, dürfte in den USA bereits weiter vorangeschritten sein. Die Literatur verweist darauf, dass in den USA ein höheres Problembewusstsein hinsichtlich der Vereinbarung beruflicher Mobilität mit Partnerschaft bzw. Familie besteht. Was zweitens die Angebote von außen betrifft, so fehlen bislang fundierte Studien, die einen Nachweis dafür erbringen, dass US-amerikanische Arbeitnehmer ihre Mobilität tatsächlich vornehmlich aus eigener Tasche finanzieren.

Im Gegensatz zur eingangs dargestellten These verweisen die Daten unserer Studie darauf, dass Berufsmobile die Bewältigung mobilitätsinduzierter Belastungen in hohem Maße zu ihrer eigenen Angelegenheit

machen, wobei die individuellen Spielräume bei der Bewältigung von nahezu allen Befragten genutzt und aus ihrer Sicht weitgehend ausgeschöpft werden. Doch wird deutlich, dass sie, flankierend zu den eigenen Bemühungen, für eine gesellschaftlich erwünschte Leistung eine stärkere Unterstützung von außen, insbesondere von Seiten der Politik, zum Teil auch von Arbeitgeberseite erwarten.

7 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 Personalpolitik⁶³. 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.

63 vgl. z.B. die Zusammenstellungen auf den Webseiten der University of Texas in Houston unter: www.uth.tmc.edu/family, Stand 10.01.2001

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. 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 eindrucklich, 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

Heimarbeitplätze und Serviceleistungen zur Unterstützung oder Betreuung von Familienmitgliedern sind in Deutschland bisher nur in Einzelfällen gegeben. Hier besteht ein enormes Entlastungspotenzial 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.⁶⁴

Die verschiedenen Formen mobiler Lebensformen, wie sie hier betrachtet werden, sind Antworten auf die Herausforderungen der Moderne. Sie stellen individuelle Problemlöseversuche dar, Mobilität und Beständigkeit, Beruf und Familie zu vereinbaren. Bezogen auf die Problemstellungen und Themen der vorhergehenden Kapitel wird im Folgenden versucht, präzise Fragen zu formulieren und darauf möglichst pointierte Antworten zu geben.

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 Information. Die uns vorliegenden Daten des Mikrozensus⁴ 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.

64 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.

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 sahen 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 vie-

ler 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 Mobilitätserfordernis 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 Kriterien 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 Verbin-

dung, 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 *punktueller* 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 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 Mobilitätserfordernisse 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 spe-

ziell 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 Mobilitätserfordernisse 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 Menschen 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: Annuals 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 Thomae (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 Szèll (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 Intra-regionale 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 Szèll (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 Szèll (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): Nicht-konventionelle Lebensformen. Entsehung, 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 vaan 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): Nicht-eheliche 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/ vom 20.12.2000
- www.jobware.de vom 8.1.2001
- www.uth.tmc.edu/family vom 10.1.2001
- Die Zeit (1999): Nr. 28