

Gerardo Meil Landwerlin

## Zusammenfassung

### Summary

Seit jeher haben sich Menschen auf die Suche nach besseren Lebensbedingungen gemacht. Die Charakteristika dieser Mobilität werden gesellschaftlich definiert durch die jeweiligen politischen, wirtschaftlichen, technologischen und sozialen Lebensbedingungen des Herkunftsortes und des Zielortes. Die wachsende Globalisierung der hochentwickelten Gesellschaften führt, wie Schneider in seinem Beitrag darlegt, zu einer steigenden Mobilisierung der Menschen. Auf allen gesellschaftlichen Ebenen, hauptsächlich aber auf der wirtschaftlichen und politischen, wird eine steigende Bereitschaft zur Mobilität als notwendige Anpassung an die Herausforderung der Globalisierung gefordert. Aber anders als in früheren Phasen der gesellschaftlichen Entwicklung manifestiert sich räumliche berufsbedingte Mobilität nicht mehr primär in Form von Wanderungen und Fernumzügen. Zum einen gewinnen dank moderner Verkehrsmittel zirkuläre Formen der Mobilität an Bedeutung, also eine räumliche Bewegung, die zwischen Ausgangs- und Zielort perpetuiert wie z.B. im Fall des Wochenendpendelns (Schneider und Limmer in diesem Band). Zum anderen ermöglichen moderne Kommunikationsmittel virtuelle Mobilität, die in bestimmten Bereichen räumliche Bewegung ersetzt (Kesselring in diesem Band). Mobilität in ihren verschiedenen Erscheinungsformen – so der Konsens aller Beiträge – hat weitgreifende positive wie negative Folgen für die Lebensprojekte und Lebensformen der Betroffenen insbesondere im Bereich der Partnerschaft und Familienentwicklung. In den Beiträgen wird der gesellschaftliche Hintergrund von Mobilität, charakteristische Merkmale sowie Folgen der Mobilität für das Privatleben in den heutigen hochentwickelten Gesellschaften behandelt. Dabei werden sowohl theoretische Konzeptionen als auch empirische Daten zur Situation in Deutschland und den USA vorgestellt. Die Beiträge eröffnen neue Perspektiven auf ein Forschungsfeld, das sich bisher hauptsächlich auf die Untersuchung von Wanderungsprozessen konzentriert hat. Für die Familienforschung erschließen sich damit sowohl im Bereich der Grundlagenforschung als auch im Bereich der unmittelbaren Anwendung, wie beispielsweise im Bereich der Politikgestaltung hoch relevante Forschungsfragen.

Der Beitrag von Schneider beschreibt die steigenden Anforderungen der Mobilisierung von Menschen im Kontext der Globalisierung. Dabei umspannt der Begriff Mobilisierung verschiedene Bedeutungsebenen: Es handelt sich nicht nur um räumliche Mobilität in ihren verschiedenen Erscheinungsformen, sondern auch um die Bereitschaft mobil zu werden, im Sinne von persönlichen Dispositionen und Fähigkeiten sowie im Sinne von Anpassungsfähigkeit. Ferner bezieht sich die Mobilisierung auch auf soziale Mobilität im traditionellen soziologischen Sinn; So verbindet sich mit räumlicher Mobilität für viele Personen das Ziel eines sozialen Aufstiegs. Daneben vollzieht sich eine Mobilisierung auch im Bereich der neuen

Kommunikationstechnologien – es kann hier von virtueller Mobilität gesprochen werden.

Die wachsende Mobilisierung wird nicht als ein konjunkturelles Phänomen betrachtet, sondern als Strukturwandel, der nicht nur die Anpassungsfähigkeit von Gesellschaften und Organisationen fordert, sondern auch weit in die Ausgestaltung der Biographien der Akteure hineinreicht. So beeinflusst beruflich bedingte räumliche Mobilität das Verhältnis von Familie und Beruf in vielfältiger Form. Neben dem wachsenden Druck zur Mobilisierung steigen auch die Anforderungen an die Verfügbarkeit der Arbeitsbereitschaft der Menschen, die immer häufiger auf die Entlastung durch Dritte angewiesen sind, um anfallende familiäre Aufgaben zu bewältigen oder die den Übergang zur Familiengründung erst gar nicht vollziehen (können). Gleichzeitig beobachtet Schneider, dass auch die Anforderungen im Bereich von Partnerschaft und insbesondere der Elternschaft beispielsweise durch das Setzen anspruchsvoller Erziehungsstandards steigen. Für eine wachsende Zahl von Menschen, so die These, werden berufliche Mobilitätsanforderungen und der Wunsch nach Partnerschaft und Familiengründung immer schwerer zu vereinbaren. Die räumliche und zeitliche Gemeinsamkeit, die konstitutiv für die Familie ist, ist immer schwieriger herzustellen. Da sich die Lebensform des auf dem Arbeitsmarkt frei verfügbaren Singles nicht durchsetzen wird, plädiert der Autor dafür, zu einer ganzheitlichen Betrachtung des Menschen zurückkehren und, mit einem Appell v.a. an die Unternehmenseite, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bei der Gestaltung der Personalpolitik entsprechend zu berücksichtigen.

Im Beitrag von Limmer werden die Ergebnisse einer Untersuchung zur beruflichen Mobilität in Deutschland vorgestellt. Die Studie gibt Hinweise auf die Verbreitung verschiedener mobiler Lebensformen, es werden charakteristische Merkmale mobiler Personen beschrieben und Faktoren identifiziert, die die Mobilitätsentscheidung beeinflussen. Zudem werden die Vor- und Nachteile, die die Betroffenen und ihre Partner mit ihrer Mobilität verbinden sowie die Folgen für ihre Familienbiographie untersucht. Ein besonders relevantes Ergebnis dieser Studie ist, dass Umzugsmobilität nicht die häufigste mobile Lebensform in Deutschland ist, sondern Formen zirkulärer Mobilität (u.a. Fernpendeln und Wochenendpendeln). Berücksichtigt man diese Lebensformen, ist der Anteil mobiler Erwerbstätiger in Deutschland als hoch zu bezeichnen. Im Hinblick auf die Mobilitätsbereitschaft erweist sich u.a. das Vorhandensein von Kindern, das Alter der Mobilen und ihr Geschlecht sowie ihr Bildungsstand als maßgeblich. Ferner weist die Studie darauf hin, dass berufliche Mobilität den Übergang zur Elternschaft beeinflusst. Im Fall mobiler Männer handelt es sich dabei überwiegend um eine zeitliche Verzögerung. Dagegen führt ein berufsmobiles Leben bei Frauen oftmals dazu, dass ein ehemals bestehender Kinderwunsch nicht realisiert wird. Im Bereich der partnerschaftlichen Arbeitsteilung zeigen sich ebenfalls geschlechtgebundene Auswirkungen: Während von Männern erbrachte Mobilität eine Traditionalisierung der Arbeitsteilung fördert, etabliert sich bei mobilen Frauen eine egalitäre Aufgabenteilung. Ein Ergebnis, das sich in der Studie von Hofmeister (in diesem Band) in ähnlicher Form für die USA bestätigt. Mobile Menschen fühlen sich durch ihre Lebensform stärker belastet als nichtmobile Erwerbstätige, wobei die erhöhte Belastung in erster Linie zirkulär Mobilen betrifft. Trotz aller Belastungen und wahrgenommenen Nachteile benennen

genommenen Nachteile benennen nahezu alle Mobilen auch positive Seiten ihrer Lebensform. Die Vorzüge betreffen zwar am häufigsten den beruflichen Bereich, doch werden auch im privaten Bereich z.B. auf der Ebene der Partnerschaft Vorzüge wahrgenommen. Das erklärte Ziel europäischer Politiker, die Mobilitätsbereitschaft der Akteure zu erhöhen, kann nur dann erreicht werden, so eine der Schlussfolgerungen der Autorin, wenn gesellschaftliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Nachteile beruflicher Mobilität verringern.

In den USA, einem Land, das anders als Europa von einer hohen Mobilitätsbereitschaft gekennzeichnet ist, zeichnet sich, wie Hofmeister in ihrem Beitrag zeigt, ein Wandel der Mobilität ab. Seit 1985 sinkt die hohe Umzugsrate, während sich die Fahrzeiten zum Arbeitsplatz v.a. in den urbanen Zentren kontinuierlich verlängern. Diesen Wandel führt die Autorin auf die Entwicklung des Dienstleistungssektors sowie auf den erheblich gestiegenen Anteil von Frauen zurück, die in das Erwerbsleben einsteigen und der parallel dazu gestiegenen Verbreitung von Doppelverdienerpaaren. Die Folgen für die partnerschaftlichen Beziehungen wurden von Hofmeister im Rahmen einer breit angelegten Studie im Bundesstaat New York untersucht.

Eines der zentralen Ergebnisse ist, dass bei der Gestaltung des beruflich bedingten Pendelns ähnliche Merkmale von Bedeutung sind wie im Rahmen anderer Aushandlungsprozesse z.B. im Bereich der häuslichen Arbeitsteilung. So haben bei Paaren mit einem egalitären Arrangement der Berufsstatus und die Höhe des Einkommens eine größere Bedeutung für die Gestaltung des Pendelns als das Geschlecht. Ferner zeigt die Studie, dass sich Männer mit längeren Fahrzeiten stärker bei der Vereinbarung von Beruf und Familie belastet fühlen als Männer mit kürzeren Fahrzeiten. Für Frauen zeigt sich, dass längere Fahrzeiten zwar mit einem höheren Einkommen und höherem Berufstatus sowie mit positiven Auswirkungen im Bereich der Partnerschaft verbunden sind, gleichzeitig ist jedoch die Zufriedenheit mit dem Familienleben geringer und es werden größere Schwierigkeiten bei der Vereinbarung von Beruf und Familie wahrgenommen.

Der Beitrag von Kesselring über Mobilitätspioniere konzentriert sich auf die Frage, wie Mobilität in das eigene Leben integriert wird. Anhand qualitativer Tiefeninterviews mit freiberuflichen Journalisten werden drei idealtypische Formen des Mobilitätsmanagements beschrieben. In allen drei Fällen sehen sich die Akteure als „Unternehmer der eigenen Arbeitskraft“ auf der Suche nach sozialen und ökonomischen Opportunitäten, die ihren Lebenszielen entsprechen. Mobilität dient dabei der Reduzierung der Kosten. Kesselring identifiziert zum einen ein zentriertes Mobilitätsmanagement, das sich durch einen festen Wohnort verbunden mit einer hohen räumlichen Berufsmobilität auszeichnet. Der zweite Typus wird als dezentriertes Mobilitätsmanagement bezeichnet. Neben einer hohen räumlichen Berufsmobilität zeichnet sich dieser Typus auch durch eine hohe soziale Mobilität und räumlich weit verzweigte soziale Beziehungsnetze aus. Ein weiteres Merkmal dieser Form des Mobilitätsmanagements ist, dass die Akteure über keinen festen und klar definierten Wohnort verfügen. Virtuelles Mobilitätsmanagement als dritter Typus lässt sich dadurch charakterisieren, dass aufgrund moderner Kommunikationsmedien eine räumliche Mobilität nicht mehr erforderlich ist und berufliche Kontakte in Form von persönlichen Treffen häufig sogar unerwünscht sind.

Die Studie von Limmer u.a. weist darauf hin, dass der erste Typus empirisch am häufigsten anzutreffen ist. Doch wie die Arbeit von Kesselring belegt, handelt es sich beim zentrierten Mobilitätsmanagement nicht um die einzige Form berufliche Mobilitätsanforderungen in das Privatleben zu integrieren. Mit den neuen Informationstechnologien entwickeln sich neue Lebensformen. Die Frage, ob diese neuen Formen einen weiteren Strukturwandel vorzeichnen oder lediglich Ausdruck der Pluralität mobilen Lebens sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Eingereicht am: 11.08.2005

Akzeptiert am: 09.09.2005

### **Anschrift des Autors**

Prof. Dr. Gerardo Meil Landwerlin  
Universidad Autónoma de Madrid  
Carretera de Colmenar Km. 15  
E- 28049 Madrid

Email: gerardo.meil@uam.es