

Ruth Limmer

Berufsmobilität und Familie in Deutschland

Mobility and family in Germany

Zusammenfassung

Zentrale Ergebnisse des Kooperationsprojekts „Berufsmobilität und Lebensform“ werden vorgestellt. Der Studie liegen zwei Prämissen zugrunde: (1) Bestimmte Formen beruflicher, räumlicher Mobilität können zur Ausbildung mobiler Lebensformen führen. (2) Berufsbiographie und Familienbiographie stehen in einem engen Interdependenzverhältnis. In die Untersuchung gingen fünf ausgewählte mobile partnerschaftliche Lebensformen mit/ohne Kind ein sowie zwei nichtmobile Vergleichsgruppen. Ziele der Studie sind: (1) Beschreibung der Verbreitung der Lebensformen sowie charakteristischer Merkmale mobiler Personen. (2) Analyse der Faktoren, die Mobilitätsentscheidungen beeinflussen sowie (3) der Folgen eingelöster Mobilitätsanforderungen für Beruf, Partnerschaft und Familie. Die Verbreitung wurde anhand sekundäranalytischer Auswertungen des SOEP (1997) und des Mikrozensus (1996) untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass etwa 16% der erwerbstätigen Bevölkerung zwischen 20 und 59 Jahren in einer der mobilen Lebensformen lebte. Alle weiteren Fragestellungen wurden auf der Grundlage von zwei Primärerhebungen bearbeitet (786 standardisierte Telefoninterviews; 309 leitfadengeführte Telefoninterviews). Ebenso wurden Partner(innen) der Untersuchungs- und Vergleichsgruppen einbezogen. Ausgewählte Ergebnisse der Primärerhebungen zu den drei zentralen Fragestellungen werden vorgestellt. Im abschließenden Resümee wird auf die anwendungsbezogene Relevanz der Forschung in diesem Bereich hingewiesen

und weiterführende Fragestellungen vorgestellt.

Schlüsselworte: Berufliche Mobilität, Fernpendeln, Wochenendpendeln, Umzug, Varimobilität, Lebensform, Familienentwicklung, Berufsbiographie, Belastung.

Abstract

I present selected results of the cooperatively conducted project „Job mobility and living arrangements“. The study is based on two basic assumptions: 1. Certain modes of spatial job related mobility may cause mobile living arrangements. 2. Job and family biography are highly interdependent. Five different mobile living arrangements of couples with/without children are considered in the study and compared to two non mobile living arrangements. Main objectives of the study are: (1) describing the spread of the mobile living arrangements in question and characteristics of mobile persons, (2) analyzing the factors that have an impact on mobility decisions as well as (3) exploring the impact of realized mobility on job, partnership and family. Investigation of the spread of mobile living arrangements is based on data from the SOEP (1997) and the Microcensus (1998). Results show that about 16% of the economically active people aged between 20 and 59 years are living in a mobile living arrangement. All further questions were analyzed on the basis of 786 standardized telephone interviews and 309 qualitative telephone interviews. These include interviews with couples from each of the five mobile and two non mobile subgroups. Based on these data, I present

selected evidence concerning the three main objectives. Final conclusion concerns the high applicative relevance of research on job mobility, and questions for future research will be presented.

Key words: Job related mobility, long-distance-commuter, shuttles, living arrangement, family development, job biography, stress.

1 Einführung

Berufliche Mobilität verstanden als räumliche Bewegung, die Menschen auf dem Weg zur Arbeit aus ihrem sozialen Nahbereich hinaus führt, ist ein alt bekanntes Phänomen. Zu allen Zeiten sind Menschen dorthin gegangen, wo sie bessere Chancen sahen, ihr Auskommen zu finden (Ott/Gerlinger 1992) und für bestimmte Berufsgruppen ist Mobilität seit jeher genuiner Bestandteil ihrer Tätigkeit (z.B. Diplomaten, Transportunternehmer). Doch steht berufliche Mobilität in jeder Zeit in einem spezifischen gesellschaftlichen Kontext und ist mit einer jeweils eigenen Bedeutung verbunden.

Heute gelten in Deutschland ebenso wie in anderen westeuropäischen Ländern Flexibilität und Mobilität als zentrale Charakteristika der Moderne (Urry 2000; Rammler 2001). Was speziell berufliche Mobilität betrifft, ist dabei *erstens* zu beobachten, dass auch diese Form der Mobilität überwiegend positiv gerahmt wird. Dies zeigt sich u.a. daran, dass gesellschaftliche Instanzen wie Arbeitgeber und Politiker(innen) in einer höheren Mobilitätsbereitschaft der Akteure eine wichtige Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung sehen. Neben den positiven Erwartungen, die sich in breiten Teilen der öffentlichen Diskussion mit beruflicher Mobilität verbinden, zeichnet sich *zweitens* ab, dass die faktischen Anforderungen an die Akteure mobil zu werden, steigen: Angesichts einer wirtschaftlichen Dynamik, die wesentlich von der Transnationalisierung der Märkte getragen wird und u.a. mit Umstrukturierungen, Verlagerungen und Streichungen von Arbeitsplätzen einhergeht, werden Berufsbiographien brüchiger und führen bei einem Teil der Betroffenen zu räumlicher Mobilität. Belege hierfür erbringt u.a. eine Studie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), die im Vergleich der Mobilitätsquoten von 1980 und 1995 eine gestiegene regionale Mobilität aufgrund von Betriebswechseln feststellt (Haas 2000). Daneben dürfte auch die wachsende Partizipation von Frauen am Arbeitsmarkt und der damit verbundene Anstieg von dual-career-couples zur Erhöhung von Mobilitätsanforderungen beitragen. Verfolgen beide Partner berufliche Interessen auf einem angespannten Arbeitsmarkt, vergrößern sich die Schwierigkeiten, berufliche und familiale Ziele am Ort des gemeinsamen Haushalts zu vereinbaren. Halten beide Partner an ihren beruflichen und familialen Zielen fest, ist räumliche Mobilität oftmals unumgänglich (siehe Hofmeister in diesem Band).

Der sozialwissenschaftliche Forschungsstand zu beruflicher Mobilität in Deutschland ist als defizitär zu bezeichnen: Räumliche Mobilität wird aus verschiedenen fachlichen Perspektiven heraus erforscht, doch stehen die Arbeiten der verschiedenen Disziplinen weitgehend isoliert nebeneinander (Kauf-

mann/Bergmann/Joye 2004). Was speziell berufliche Mobilität betrifft, ist u.a. festzustellen, dass eine übergeordnete Perspektive, die Mobilität in ihren verschiedenen Erscheinungsformen beschreibt, fehlt. Bislang wurden insbesondere solche Formen in den Blick genommen, die mit Schneider (in diesem Band) als *punktuell* bezeichnet werden können, da es sich um eine meist einmalige Verlagerung des Hauptwohnsitzes handelt wie beispielsweise Umzug oder Migration (siehe u.a. Kalter 1997; Wagner 1989). *Zirkuläre Formen von Mobilität*, die sich durch eine räumliche Bewegung auszeichnet, die in bestimmten zeitlichen Abständen immer wieder zum Ausgangspunkt zurückführt wie z.B. Fern- oder Wochenendpendeln, werden dagegen bisher vernachlässigt. Ein weiteres Manko der bestehenden Forschung besteht darin, dass die Entwicklung tragfähiger theoretischer Konzepte zur Beziehung zwischen beruflicher Mobilität und der Entwicklung der Berufsbiographie sowie der Familienbiographie vernachlässigt wurde.

Eine Kooperationsstudie zwischen der Universität Mainz und dem Staatsinstitut für Familienforschung setzt an den skizzierten Forschungsdefiziten an. Im Folgenden soll ein Überblick über Fragestellung und Aufbau der Studie sowie ausgewählte Befunde gegeben werden.¹

2 Grundlegende Annahmen und Fragestellungen der Kooperationsstudie

Der Kooperationsstudie liegen folgende Prämissen zu Grunde:

- *Bestimmte Formen beruflicher Mobilität führen zur Ausbildung mobiler Lebensformen*

Unter dem Begriff Lebensform kann die Art und Weise verstanden werden, wie signifikante soziale Beziehungen im Rahmen der privaten Lebensführung institutionalisiert werden (Schneider/Rosenkranz/Limmer 1998: 14). Berufliche Mobilität, die über den sozialen Nahraum hinausführt und über einen längeren Zeitraum hinweg ein erhebliches Maß an Zeit bindet, so die Prämisse, beeinflusst Institutionalisierungsprozesse und Ausgestaltung partnerschaftlicher und familialer Beziehungen nachhaltig. Die entstehenden Arrangements der privaten Lebensführung können daher als mobile Lebensformen bezeichnet werden. Studien, die die Auswirkungen einzelner Mobilitätsformen auf Merkmale wie z.B. Partnerschaftszufriedenheit oder Arbeitsteilung untersuchen, stützen diese Annahme (Koslowsky/Kluger/Reich 1995; Hofmeister 2002).

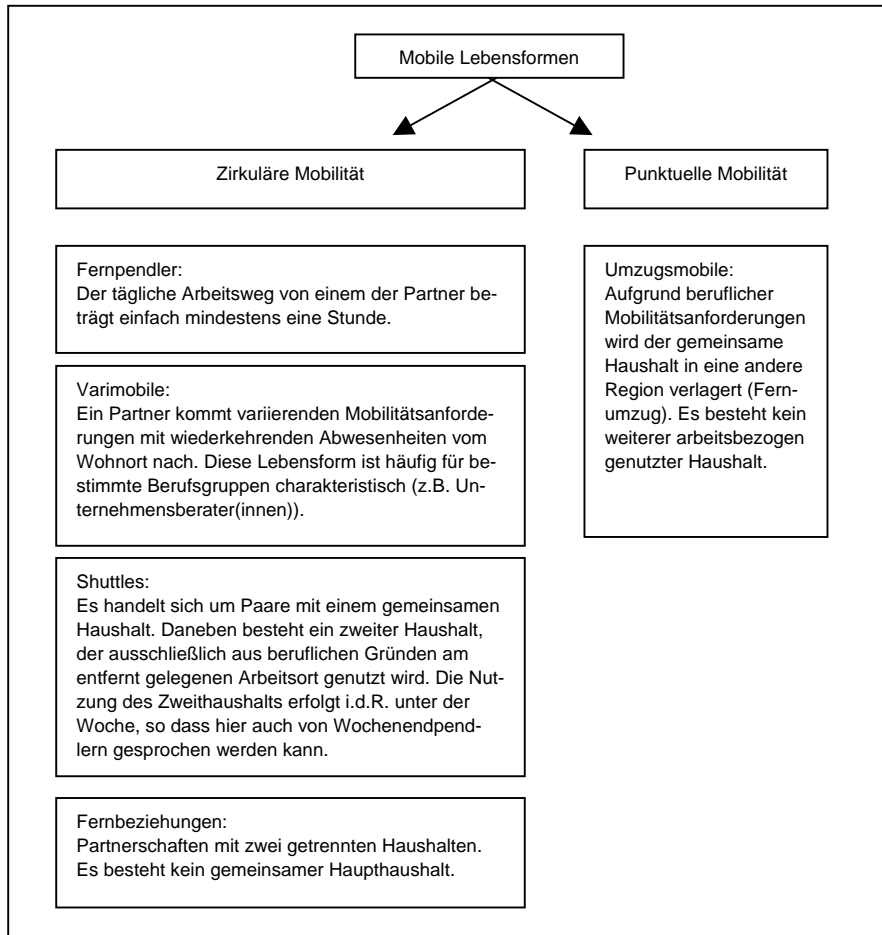
¹ Forschungsteam: Norbert F. Schneider (Projektleitung), Ruth Limmer, Kerstin Ruckdeschel, Nadine Förster, Rotraut Oberndorfer. Das Projekt wurde gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Die Projektbearbeitung erfolgte von 1998 bis 2001.

- *Die Entwicklung der Familienbiographie und der beruflichen Biographie stehen in einem engen Interdependenzverhältnis*
Aktuelle Merkmale und Ziele der Partnerschafts- und Familienbiographie beeinflussen die Gestaltung der beruflichen Biographie und in diesem Zusammenhang sowohl die Bereitschaft beruflich mobil zu werden als auch die Wahl der konkreten Form der Mobilität. Doch gilt auch umgekehrt: Merkmale der aktuellen beruflichen Situation und berufliche Ziele beeinflussen die Entwicklung der Familienbiographie. Studien, in denen die Entscheidung zu Umzugsmobilität untersucht wurden, stützen diese Annahme (Kalter 1997).

Das Interesse der Studie gilt *berufsmobilen partnerschaftlichen und familialen Lebensformen*. Entsprechend der oben dargelegten Operationalisierung handelt es sich hierbei um Befragte, deren Weg zur Arbeit über den sozialen Nahraum hinaus führt und ein erhebliches Ausmaß an Zeit bindet. Die Partnerschaft hat sich im Rahmen der privaten Lebensführung insofern institutionalisiert als sie seit mindestens einem Jahr besteht. Die Mobilitätsanforderungen werden im Fall zirkulärer Mobilität ebenfalls über ihre Dauer operationalisiert – sie haben seit mindestens einem Jahr Bestand. Als eine punktuelle Form der Mobilität werden Fernumzüge untersucht. Diese räumliche Bewegung ist zeitlich eng umrissen und stellt zumeist ein einmaliges oder zumindest seltenes Ereignis in der Biographie dar. Doch kann auch hier von nachhaltigen Auswirkungen auf die Gestaltung der privaten Lebensführung ausgegangen werden, wenn die Vorbereitung des Fernumzugs und die Phase der Etablierung am neuen Wohnort als Teil des Umzugsgeschehens berücksichtigt wird. Da derzeit keine Untersuchungen vorliegen, die die Erscheinungsformen beruflicher Mobilität umfassend beschreiben, wurden aus forschungspragmatischen Gründen ex ante konkrete mobile Lebensformen ausgewählt. (siehe Abb.1).

Ziel der Studie ist es zum einen, Hinweise auf die Verbreitung der ausgewählten mobilen Lebensformen zu gewinnen und charakteristische Merkmale der mobilen Personen zu beschreiben. Zum anderen wird untersucht, welche Faktoren die Mobilitätsentscheidungen beeinflussen und welche Folgen eingelöste Mobilitätsanforderungen in der Berufsbiographie sowie der Partnerschafts- und Familienbiographie nach sich ziehen. Nach einer kurzen Beschreibung der Stichprobe und des methodischen Vorgehens wird zunächst auf die sekundäranalytischen Befunde zur Verbreitung mobiler Lebensformen eingegangen. Im Anschluss folgt eine Darstellung ausgewählter Ergebnisse der Primärerhebungen.

Abbildung 1: Untersuchte mobile Lebensformen



Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Grundlage von Schneider 2004.

3 Stichprobe und methodisches Vorgehen

Um Anhaltspunkte für die Verbreitung der ausgewählten Lebensformen anhand repräsentativer Datensätze zu gewinnen, wurden Sekundäranalysen auf der Grundlage des SOEP (Welle 1997) sowie des Mikrozensus 1996 durchgeführt. Bei der jeweils einbezogenen Grundgesamtheit handelt es sich um die erwerbstätige Bevölkerung im Alter von 20 bis 59 Jahren. Alle weiteren Fragestellungen der Studie wurden im Rahmen von Primärerhebungen bearbeitet. Bei den Befragungsteilnehmer(inne)n handelt es sich um erwerbstätige oder in Ausbildung befindliche

Personen im Alter von 20 bis 59 Jahren, die in einer der oben vorgestellten mobilen Lebensformen leben. Die zirkulär mobilen Befragten wurden in erster Linie über Zeitschriftenaufrufe und in Zusammenarbeit mit Großunternehmen zur Befragungsteilnahme gewonnen. Zusätzlich wurde eine Vergleichsgruppe von nicht-mobilen Erwerbstätigen, die seit mindestens einem Jahr in einer Partnerschaft mit/ohne Kind leben, befragt. Es handelt sich hier zum einen um Personen, die sich gemeinsam mit ihrem Partner/ihrer Partnerin innerhalb der vergangenen drei Jahre explizit gegen berufliche Mobilität entschieden haben („Rejectors“) und um Personen, die bislang noch nicht vor der Entscheidung standen, aus beruflichen Gründen mobil zu werden („Ortsfeste“). Nichtmobile und Umzugsmobile wurden ausgehend von Zufallsstichproben aus Einwohnermeldedateien ausgewählter Regionen rekrutiert.² Um Fragestellungen bezüglich der Auswirkungen beruflicher Mobilität auf Partnerschaft und Familie umfassend bearbeiten zu können, wurde bei einem Teil der Mobilen sowie der Nichtmobilen auch der/die Partner(in) in die Befragung einbezogen.³ Die Primärerhebungen erfolgten anhand von Telefoninterviews im Rahmen von zwei zeitlich aufeinanderfolgenden Befragungen: In der ersten Welle wurden alle Untersuchungsteilnehmer(innen) anhand standardisierter Fragebogen befragt. In der zweiten Welle wurden mit einer Teilgruppe vertiefende leitfadengestützte Interviews geführt.⁴

Tabelle 1: Anzahl der Interviews der Primärerhebungen

Lebensform	Mobile Person		Partner	
	standardisiert	leitfadengestützt	standardisiert	leitfadengestützt
Umzugsmobile	67	27	40	19
Fernpendler	65	36	45	25
Varimobile	57	21	29	13
Shuttles	106	40	70	27
Fernbeziehungen	104	28	58	24
Σ Mobile	399	152	242	108
Ortsfeste	55	13	34	9
Rejectors	34	15	22	12
Σ Nichtmobile	89	28	56	21
Σ Befragte	488	180	298	129

Quelle: Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 53.

Zur Einordnung wurde die Stichprobe der Primärerhebung mit den Daten des Mikrozensus und des Sozioökonomischen Panels (SOEP) hinsichtlich der Verteilung

² Für detaillierte Informationen zur Stichprobenrekrutierung siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 50ff.

³ Als mobil, bzw. „Mobile“ werden diejenigen Befragungsteilnehmer(innen) bezeichnet, deren Mobilität dazu dient der eigenen Berufstätigkeit nachzugehen.

⁴ Die Teilstichgruppe der Befragten, die ergänzend zur standardisierten Befragung untersucht wurden, unterscheidet sich hinsichtlich zentraler soziodemographischer Merkmale nicht von den Befragten, die ausschließlich standardisiert befragt wurden (siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a: 182f.).

soziodemographischer Merkmale verglichen. Dabei zeigen sich lediglich geringe Abweichungen bezüglich der Geschlechtsverteilung, des Familienstands und der Kinderzahl. Der gewählte Weg bei der Rekrutierung von zirkulär mobilen Personen führte jedoch zu einer erheblichen Überrepräsentation von höheren Bildungs- und Ausbildungsabschlüssen.⁵

4 Ergebnisse der Sekundäranalysen: Verbreitung ausgewählter mobiler partnerschaftlicher oder familialer Lebensformen in Deutschland

Entsprechend der Ergebnisse aus den Sekundäranalysen lebten in Deutschland 1997 bzw. 1996 mindestens 16% der Erwerbstätigen zwischen 20 und 59 Jahren in einer der partnerschaftlichen berufsmobilen Lebensformen.⁶ Das Vorhandensein von Kindern schließt Mobilität nicht grundsätzlich aus, bei rund jeder vierten Lebensform handelt es sich um Paare mit minderjährigen Kindern (siehe Tab. 2). Ein Anteil von rund 45% ist der Gruppe der Ortsfesten zuzuordnen, d.h. diese Erwerbstätigen leben seit ihrer Kindheit in derselben Region und arbeiten seit dem Eintritt ins Berufsleben vor Ort. Die Sekundäranalysen belegen zudem, dass Umzugsmobilität, der von Seiten der Forschung in den vergangenen Jahren die größte Aufmerksamkeit geschenkt wurde, keineswegs die häufigste mobile Lebensform ist. Die Verbreitung zirkulär mobiler partnerschaftlicher Lebensformen wie Fernbeziehungen, Fernpendeln und Varimobilität ist deutlich höher. Der Anteil von Shuttles entspricht mit einem Anteil von 0,8% dem Anteil der Umzugsmobilen.

⁵ Für vertiefende Informationen siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 53.

⁶ Für eine detaillierte Beschreibung der Abbildung der jeweiligen Lebensform anhand der Datensätze und Hinweise auf Restriktionen siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 55f.

Tabelle 2: Verbreitung mobiler Lebensformen in Deutschland

	Umzugs-mobile		Fernpendler		Vairimobile		Shuttles		Fernbeziehung		Mobile Lebensformen		Ortsfeste	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
	SOEP 1997		Mikrozensus 1996		SOEP 1997		Mikrozensus 1998		SOEP 1997				SOEP 1997	
1 Grundgesamtheit des jeweiligen Datensatzes ⁷	6.655	100	237.778	100,0	6.655	100,0	237.778	100,0	6.655	100,0	6.655	/	6.655	100,0
Personen (% von 1)	115	1,7	9.780	4,1	229	3,4	4.544	1,9	/	/	2.960	20,2	2.960	44,5
Personen mit Partner (% von 1) ⁸	52	0,8	6.967	2,9	208	3,1	1.900	0,8	603	9,1	2.560	16,7	2.560	38,5
Personen mit Partner ohne Kinder (% von 1)	12	0,2	3.583	1,5	97	1,4	1.420	0,6	552	8,3	1.274	12,6	1.274	19,1
Personen mit Partner mit Kind (% von 1)	40	0,6	3.384	1,4	111	1,7	480	0,2	51	0,7	1.286	4,6	1.286	19,3

Quelle: Eigene Bearbeitung auf der Grundlage von Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 56f.

⁷ Erwerbstätige zwischen 20 und 59 Jahren ohne Erziehungsurlaub und Arbeitslosigkeit.
⁸ Im Mikrozensus handelt es sich dabei ausschließlich um Personen in einer Ehe oder einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft. Partnerschaften lediger Personen ohne Haushaltsgemeinschaft können nicht ermittelt werden.

5 Ergebnisse der Primärerhebungen

5.1 Zentrale Merkmale mobiler Lebensformen

Welche Personen sind mobil?

Grundsätzlich werden für alle untersuchten mobilen Lebensformen Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Merkmalen und Mobilität bestätigt, die sich in früheren Studien (u.a. Wagner 1989) als relevant erwiesen haben: Die Bereitschaft zur Mobilität wird mit steigendem Alter und zunehmender Haushaltsgröße geringer und steigt mit dem Bildungsgrad. Ferner sind Männer deutlich häufiger berufsmobil als Frauen. Daneben zeigen Befunde der standardisierten und der qualitativen Primärerhebung, dass die Bereitschaft mobil zu werden und die Entscheidung für eine konkrete mobile Lebensform, von weiteren Merkmalen wie Heimatverbundenheit, dem Partnerschafts- bzw. Familienkonzept sowie dem Vorhandensein und Alter von Kindern beeinflusst wird.⁹ Die Entscheidung gegen berufliche Mobilität steht beispielsweise bei den Rejectors vor dem Hintergrund einer hohen Familienorientierung und einer starken Bindung an die Heimatregion. Mobilität wird in diesem Kontext eher als Verlust denn Gewinn für den Einzelnen als auch die Familie wahrgenommen – und angesichts in Anspruch genommener Entscheidungsspielräume, ziehen es diese Befragten vor, am Ort zu bleiben. Werden Mobilitätsanforderungen akzeptiert, dann fällt bei Befragten, deren Beziehungskonzept sich weniger durch persönliche Autonomie, sondern durch die hohe Bedeutung von Nähe und einem gemeinsam geteilten Alltag auszeichnet, die Wahl auf Umzug oder Fernpendeln. In der Entscheidung zwischen diesen beiden Lebensformen spielt die Ortsverbundenheit und das Vorhandensein von Kindern sowie deren Alter eine maßgebliche Rolle. Partner, die einen hohen Autonomieanspruch haben, wählen andere Formen der Mobilität. In diesen Partnerschaften sind oft beide Partner erwerbstätig. Um berufliche Nachteile zu vermeiden, die mit einem Umzug für einen der Partner verbunden wären, werden Abstriche am gemeinsam geteilten Alltag in Kauf genommen. D.h. hier handelt es sich oftmals um Paare, die als Wochenendpendler oder in Fernbeziehungen leben.

Die Entscheidung für Mobilität – Ausdruck von Selbstbestimmung oder Zwang?

Die Entstehung der eigenen Lebensform kann aus Sicht der Akteure das Ergebnis einer selbstbestimmten Entscheidung sein oder einer von äußeren Umständen diktierten Zwangsläufigkeit. Im Zuge der Globalisierung, so die These von Sennett (1998), verlieren die Akteure bei der Verfolgung langfristiger biographischer Ziele ihre Selbstbestimmung. Sie werden zu Getriebenen, der sich rasch verändernden Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt. Im Rahmen der standardisierten Erhebung gaben mobile und nichtmobile Befragte darüber Auskunft, wie sie rückblickend

⁹ Für eine ausführliche Darstellung siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b, Kap. 5.4 u. Kap. 6.4.2.

die Entscheidung für die gewählte Lebensform bewerten. Die Antworten zeigen zunächst, dass Nichtmobile deutlich häufiger als Mobile die Entstehung der eigenen Lebensform als Ausdruck persönlicher Präferenzen wahrnehmen. Daneben werden aber auch erhebliche Unterschiede zwischen den mobilen Lebensformen ersichtlich: Umzugsmobile führen die eigene Lebensform ähnlich häufig wie Nichtmobile auf eine selbstbestimmte Entscheidung zurück (siehe Tab. 3). Demgegenüber ist die Entscheidung von Varimobilen (43%) und Fernpendlern (41%) seltener als autonom zu bezeichnen und bei Shuttles als auch Fernbeziehungen geben mehrheitlich äußere Umstände den Ausschlag für die Entstehung der eigenen Lebensform.

Tabelle 3: Subjektive Bewertung der Entstehung der eigenen Lebensform¹⁰

Lebensform	Freiwillig		Eher ungewollt	
	N	%	N	%
Umzugsmobile	41	61	26	39
Fernpendler	27	41	38	59
Varimobile	24	43	33	67
Shuttles	37	35	69	65
Fernbeziehungen	43	26	119	74
Σ Mobile	172	41	285	59
Ortsfeste	38	71	16	29
Rejectors	23	65	12	35
Σ Nichtmobile	61	68	28	22

Quelle: Eigene Berechnungen auf der Grundlage der standardisierten Befragung.

Mobile Lebensformen: Übergangsstadium oder Dauerlösung?

Führt die Integration von Mobilitätsanforderungen in die eigene Biographie zu Lebensformen, die auf Dauer angelegt sind oder handelt es sich um Durchgangsstadien, die möglichst schnell zugunsten nichtmobiler Lebensformen verlassen werden? Diese Frage wurde im Rahmen der leitfadengeführten Interviews bearbeitet. Untersuchungsteilnehmende, die sich gemeinsam mit ihren Angehörigen zu einem Fernumzug entschlossen und damit eine punktuell mobile Lebensform gewählt haben, wurden danach befragt, inwieweit sie sich einen weiteren Fernumzug vorstellen können. Dabei erklärt sich ein bemerkenswert hoher Anteil von 22% der Umzugserfahrenen auch mit Blick auf die Zukunft mobilitätsbereit. Fernpendler, Shuttles, Varimobile und Befragte in Fernbeziehungen gaben Auskunft darüber, wie lange sie die eigene Lebensform voraussichtlich aufrecht erhalten werden. Die Antworten der zirkulär Mobilen, können wie folgt differenziert werden:

- *Die mobile Lebensform als Durchgangsstadium*
Mehr als die Hälfte der Berufsmobilen (52%) definiert die eigene Lebensform

¹⁰ Die Bewertung der eigenen Lebensform erfolgte standardisiert auf der Basis einer 5-stufigen Likertskala: 1= „Die eigene Lebensform ist selbst gewählt/ich will es so“ und 5= „Es geht nicht anders“.

als eine Übergangsphase – Ziel ist es, an einem Ort zu leben und zu arbeiten. Die meisten machen den Ausstieg aus der Mobilität von beruflichen Alternativen abhängig und für die wenigsten Befragten ist dieses Ziel in absehbarer Zeit erreichbar.

- *Auf Dauer angelegte mobile Lebensformen*
Jede dritte beruflich mobile Person betrachtet ihre aktuelle Lebensform als dauerhaft. Man stellt sich darauf ein, bis zur Pensionierung täglich oder wöchentlich zu pendeln bzw. als Varimobile(r) berufstätig zu sein. Besonders häufig erweisen sich Fernpendeln und Varimobilität als dauerhafte Lebensform – jede(r) Zweite dieser Befragten rechnet damit, bis zum Ausscheiden aus dem Erwerbsleben mobil zu sein. Angesichts des hohen zeitlichen Aufwands, den die Mobilität bei Fernpendlern bindet, ist die langfristige Perspektive dieser Befragten besonders bemerkenswert: Fernpendler sind mehrheitlich Vollzeit beschäftigt. Im Mittel betragen die täglichen Fahrtzeiten rund vier Stunden. Rund 60% der Fernpendler investieren täglich zwischen zwei bis vier Stunden und 40% mehr als vier Stunden um den Weg zwischen Arbeits- und Wohnort zurückzulegen.
- *Mobile Lebensform auf unbestimmte Dauer*
15% der Mobilen können die Dauer ihrer Lebensform nicht einschätzen.

4.2 Vorzüge und Nachteile sowie Gesamtbelastung mobiler Lebensformen

Vor- und Nachteile aus Sicht der Mobilen

Im Rahmen der qualitativen Studie wurden die Teilnehmenden differenziert nach den konkreten Vorzügen und Nachteilen ihrer Lebensform auf der Ebene verschiedener übergeordneter Bereiche gefragt.¹¹ Was die Vorzüge betrifft, können nahezu alle Befragten ihrer Lebensform positive Seiten abgewinnen (91%). Die meisten Mobilen (67%) nehmen Vorteile im beruflichen Bereich wahr. Als konkreter Inhalt wird in diesem Zusammenhang am häufigsten (31% aller Mobilen) auf einen attraktiven Arbeitsplatz verwiesen, wobei Varimobile diesen Vorzug mit Abstand am häufigsten nennen (67% der Varimobilen). An zweiter Stelle rangieren Vorteile, die sich auf die persönlichen Bedürfnisse beziehen. In diesem Bereich verbindet rund jede(r) Zweite die eigene mobile Lebensform mit positiven Aspekten. Dabei wird als konkreter Vorzug am häufigsten (37% aller Mobilen) darauf verwiesen, dass die mobile Lebensform ein hohes Maß an Autonomie gewährt – ein Merkmal, das insbesondere Befragte in Fernbeziehungen und Shuttles positiv bewerten. Knapp jede(r) dritte Mobile stellt im Bereich Partnerschaft Vorzüge fest – ihrer Erfahrung nach wirkt sich die Mobilität positiv auf die Beziehungsqualität aus. Shuttles nennen diesen Aspekt mit einem Anteil von 43% am häufigsten. Vorzüge in weiteren erfragten Bereichen wie Wohnqualität, soziale Kontakte, Familie oder Finanzen, spielen eine allenfalls marginale Rolle für die

¹¹ Zum methodischen Vorgehen siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a: 340-345.

Befragten. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass mobilitätsbedingte finanzielle Vorteile nur von 9% aller mobilen Personen genannt werden. Wie die Daten der standardisierten Befragung zeigen, dürfte dies darauf zurückzuführen sein, dass der durchschnittliche Verdienst der Mobilen zwar deutlich über dem Erwerbseinkommen der Nichtmobilen liegt. Doch werden die Mehreinkünfte von den Kosten der Mobilität weitgehend aufgezehrt.¹²

Nachteile werden von 67% der mobilen Befragten berichtet. Am häufigsten werden in diesem Zusammenhang die negativen Auswirkungen der eigenen Lebensform auf persönliche Bedürfnisse und Befindlichkeit dargestellt – 58% aller mobilen Befragten schildern mindestens eine Belastung aus diesem Bereich. Dabei werden am häufigsten negative Auswirkungen auf die psychische Befindlichkeit beschrieben, gefolgt von Belastungen durch Anfahrtswege zur Arbeit sowie Zeitmangel. Sofern die mobilen Befragten Kinder haben, stehen Belastungen im Bereich Kinder/Familie an zweiter Stelle: Knapp die Hälfte der berufsmobilen Väter und Mütter schildert eine oder mehrere Belastungen auf dieser Ebene. Dabei stellt der Mangel an gemeinsamer Familienzeit die am häufigsten genannte Belastung dar (22% aller Mobilen mit Kind). An dritter Stelle rangieren Belastungen aus dem Bereich der Partnerschaft (36%). Als konkreter Inhalt wird dabei am häufigsten auf das Problem der Entfremdung und der Entwicklung getrennter Lebenswelten hingewiesen. Aus den offenen Schilderungen der Befragten geht hervor, dass diese Belastung im Kontext eines bereits seit längerem bestehenden Zeitmangels steht. Knapp jeder dritte Mobile verbindet mit seiner Lebensform zudem über Partnerschaft/Familie hinausgehende negative Einschränkungen bei der Gestaltung sozialer Kontakte. Besonders häufig wird dieser Nachteil von Varimobilen genannt (43% der Teilgruppe). Finanzielle Belastungen, die durch die Lebensform entstehen, berichten 20% der Befragten. Ein ähnlich hoher Anteil schildert, dass die Mobilität die Möglichkeit zum Bürgerengagement einschränkt. Auf der Ebene des Berufs erleben die mobilen Befragten am seltensten Belastungen (12%).

Gesamtbelastung der eigenen Lebensform für Mobile und ihre Partner(innen)

Im Rahmen der standardisierten Erhebung wurden alle Befragungsteilnehmenden um eine Gesamtbewertung des Belastungsmaßes ihrer Lebensform gebeten. In die subjektive Bewertung fließen die vielschichtigen und individuell sehr unterschiedlich gelagerten Erfahrungen mit der eigenen Lebensform ein. Wird das Belastungsmaß der mobilen bzw. nichtmobilen berufstätigen Befragten miteinander verglichen, zeigt sich ein ausgeprägter Zusammenhang zwischen Mobilität und Belastungserleben: 69% aller mobilen, aber nur 20% aller nichtmobilen Personen fühlen sich durch die eigene Lebensform belastet (siehe Abb. 2). Vertiefende Analysen ergeben, dass das Belastungsmaß in engem Zusammenhang mit der konkreten Mobilitätsform steht. Anhand von Mittelwertvergleichen können die insgesamt sieben Lebensformen drei Gruppen zugeordnet werden, die sich hinsichtlich des subjektiven Belastungserlebens deutlich voneinander unterscheiden (siehe Tab.

¹² Siehe hierzu Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002b: 61f.

4):¹³ Das geringste Belastungsausmaß verbinden Ortsfeste, Rejectors und Umzugsmobile mit ihrer Lebensform. Die beiden nichtmobilen Lebensformen unterscheiden sich dahingehend, dass Rejectors ein etwas höheres durchschnittliches Belastungsausmaß als Ortsfeste berichten. Umzugsmobilität als punktuellere Ereignis, das im statistischen Mittel rund vier Jahre zurückliegt, erweist sich als eine Lebensform, die zum Befragungszeitpunkt ebenso wenig belastend empfunden wird wie Nichtmobilität. Gegenüber dieser Gruppe fühlen sich Personen in Fernbeziehungen deutlich stärker belastet. Ein noch höheres Belastungsniveau schildern Fernpendler, Shuttles und Varimobile. Bemerkenswert ist, dass die hoch belastenden Lebensformen Fernpendeln und Varimobilität besonders häufig auf Dauer angelegt sind.

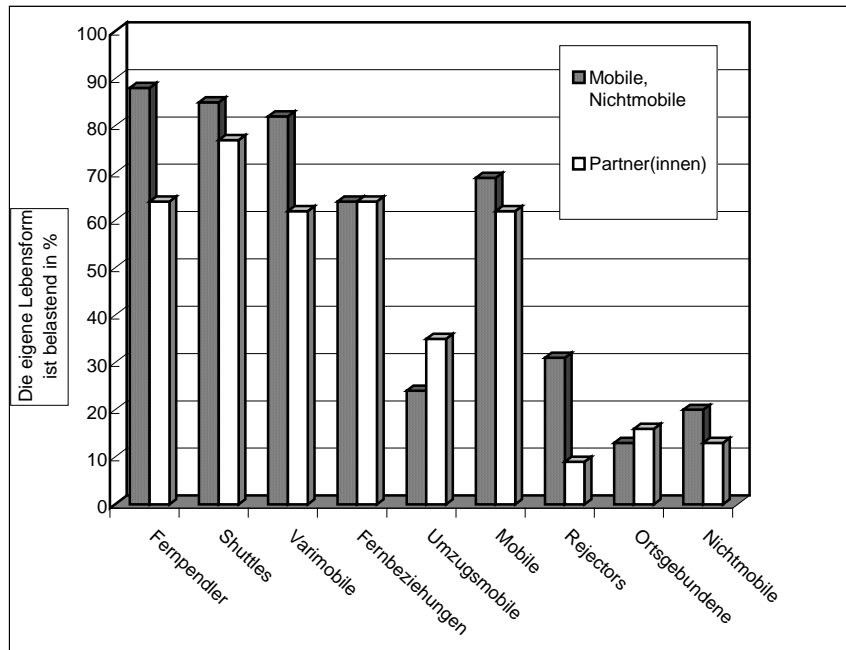
Tabelle 4: Lebensforminduziertes Belastungsausmaß gruppiert nach Mittelwerten

Hohes Belastungsausmaß	Mittleres Belastungsausmaß	Geringes Belastungsausmaß
X = 2.75; SD = .91	X = 3.16; SD = 1.11	X = 4.24; SD = .96
Fernpendler	Fernbeziehungen	Umzugsmobile
Shuttle		Rejectors
Varimobile		Ortsfeste

Quelle: Eigene Berechnungen auf der Grundlage der standardisierten Befragung.

Berufsmobilität, die die private Lebensführung nachhaltig beeinflusst, führt zur Ausbildung spezifischer Lebensformen – so die eingangs dargelegte Prämisse der Studie. Diese Annahme setzt im Fall partnerschaftlicher oder familialer Lebensformen voraus, dass Mobilität auch die Lebensführung des Partners/der Partnerin bzw. der Kinder verändert. Als ein Beleg für die Prämisse kann u.a. die Belastungseinschätzung der befragten Partner(innen) interpretiert werden: Auch die Partner(innen) mobiler Personen verbinden mit ihrer Lebensform deutlich häufiger Belastungen als die Partner(innen) der Nichtmobilen (siehe Abb. 2). Der Vergleich der Partner über die Untersuchungsgruppen hinweg verweist zudem darauf, dass die Lebensformen auf der Paarebene mit unterschiedlichen Belastungsprofilen verbunden sind: Das Belastungsniveau in Shuttle- und Fernbeziehungen ist für beide Partner vergleichbar hoch. Dagegen fühlen sich die Partner(innen) von Fernpendlern und Varimobilen zwar stärker belastet als die Partner der Nichtmobilen, doch trägt der mobile Partner eine deutlich höhere Last. Anders ist dies im Fall von Umzugsmobilität: Das Belastungsniveau der umzugsmobilen Partner ist im Vergleich mit Partnern anderer mobiler Lebensformen deutlich geringer, doch handelt es sich um die einzige Lebensform, bei der sich die Partner stärker belastet fühlen als die Mobilen selbst.

¹³ T-Test für unabhängige Stichproben, Signifikanzniveau der Mittelwertsunterschiede zwischen den Gruppen $p < .05$.

Abbildung 2: Gesamtbelastung der eigenen Lebensform¹⁴

Quelle: Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Schneider/Limmer/Ruckdeschel: 2002a.

4.3 Die Bedeutung beruflicher Mobilität für Partnerschaft und Familienentwicklung

Auswirkungen der Mobilität auf die Arbeitsteilung

Im Rahmen der leitfadengeführten Interviews gaben die Befragten Auskunft darüber, wie die Haus- bzw. Familienarbeit innerhalb der Partnerschaft aufgeteilt wird. Ergänzt durch die vollstandardisiert erfassten Angaben zum Erwerbsstatus sowie dem Beschäftigungsumfang wurde ausgehend von diesen Auskünften eine Typologie zur Aufgabenteilung entwickelt.¹⁵ Die qualitativen Analysen zeigen, dass vollwerbstätige mobile Männer weitaus häufiger von Aufgaben aus dem häuslichen Bereich entlastet werden als vollwerbstätige mobile Frauen: Mehr als

¹⁴ Das subjektive Belastungsmaß durch die eigene Lebensform wurde anhand einer 5-fach abgestuften Likertskala erfasst (1= sehr belastend, 5 = gar nicht belastend). Als belastet werden Befragte mit einem Wert zwischen 1 und 3 bezeichnet.

¹⁵ Für eine differenzierte Darstellung des methodischen Vorgehens siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a: 272f.

zwei Drittel (70%) der Männer berichten von einer traditionellen Aufgabenteilung. In diesen Fällen übernimmt die Partnerin die Hauptlast der Reproduktionsarbeit und stellt die eigene Berufstätigkeit ganz oder weitgehend zurück. Alle weiteren Männer beschreiben, dass sie sich mit ihren berufstätigen Partnerinnen die täglich anfallenden Reproduktionsarbeit teilen. Während die meisten mobilen Männer weitgehend von der Familienarbeit befreit sind, ist dies bei keiner der mobilen Frauen der Fall. Die getroffenen Arrangements der vollwertigen mobilen Frauen lassen sich mehrheitlich (83%) als egalitär klassifizieren – beide Partner sind vollwertig und teilen sich die anfallenden Aufgaben im Haushalt. Ein kleiner Anteil (17%) der Frauen schildert, dass ihre Partner ebenfalls Vollzeit berufstätig sind und die anfallenden Reproduktionsarbeiten weitgehend in ihrer Verantwortung liegen, d.h. im Hinblick auf die Familienarbeit liegt eine traditionelle Aufgabenteilung vor.

Der Einfluss der Berufsmobilität für die Familienentwicklung

Analysen auf der Grundlage der standardisierten Befragung belegen, dass der Übergang zur Elternschaft bei den mobilen Befragten mit dem Geschlecht sowie der konkreten Mobilitätsform eng verknüpft ist:¹⁶ Die mobilen Untersuchungsteilnehmer haben ebenso häufig wie die nichtmobilen Männer den Übergang zur Elternschaft bereits vollzogen. Anders verhält sich dies bei Frauen: Mit Ausnahme derer, die aus beruflichen Gründen umgezogen sind, sind mobile Frauen deutlich seltener Mütter als nichtmobile Frauen. Bei Frauen in Fernbeziehungen dürfte dies im Wesentlichen auf das geringere Durchschnittsalter in dieser Gruppe zurückzuführen sein. Dies gilt jedoch nicht für Fernpendlerinnen, Wochenendpendlerinnen und Shuttles – diese Mobilen sind im Durchschnitt 36 Jahre alt und damit deutlich älter als kinderlose umzugsmobile und nichtmobile Frauen.

Tabelle 5: Kinderlose Befragte nach Geschlecht und Lebensform

	Nicht-Mobile		Umzugs-mobile		Fernpendler		Varimobile		Shuttles		Fernbeziehungen		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: Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a: 256.

Im Rahmen der leitfadengeführten Interviews wurden diese Befunde durch Fragen nach den wahrgenommenen Auswirkungen der eigenen Lebensform auf die Familienentwicklung ergänzt. Die offenen Schilderungen wurden getrennt für kinderlo-

¹⁶ Das Alter wurde bei den entsprechenden Analysen kontrolliert, soweit sich das Durchschnittsalter einer Teilgruppen signifikant unterscheidet, wird dies berichtet. Für weitere Hinweise zum methodischen Vorgehen siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a: 255ff.

se Befragte und Befragte mit Kind(ern) inhaltsanalytisch ausgewertet.¹⁷ Dabei zeigt sich für die kinderlosen Befragten, dass unabhängig vom Geschlecht mehrheitlich die berufliche Situation als Grund dafür angeführt wird, dass der Übergang zur Familiengründung bisher ausblieb (73%; 100% N= 60). Für rund jeden dritten Befragten sind hingegen andere, nicht berufsbedingte Gründe ausschlaggebend – sie schildern beispielsweise, dass sie bisher noch keine Kinder wollten oder aus biologischen Gründen keine Kinder bekommen können. Die Befragten, die die bisherige Entwicklung ihrer Berufsbiographie als Hinderungsgrund für die Familiengründung ansehen, gehen mehrheitlich davon aus, dass sie ihren Kinderwunsch noch umsetzen werden. Vor dem Hintergrund der quantitativen Befunde ist davon auszugehen, dass diese Annahme bei den meisten mobilen Männern dieser Befragtengruppe realistisch ist – sie sind in ihrer Reproduktionsfähigkeit zeitlich weniger limitiert und können sich zudem häufiger darauf verlassen, dass ihre Partnerin gegebenenfalls eigene Karrierepläne zurückstellt. Bei den mobilen Frauen insbesondere Wochenendpendlerinnen, Fernpendlerinnen und Shuttles erscheint die geplante Umsetzung des Kinderwunsches jedoch fraglich: Diese Frauen sind im Vergleich zu den Frauen der anderen Teilgruppen deutlich älter. Ihren Schilderungen zufolge können sie sich weder vorstellen, in einer berufsmobilen Situation Mutter zu sein noch möchten sie auf eine Berufstätigkeit verzichten. Konkrete Alternativen zur aktuellen Berufssituation nehmen sie zum Befragungszeitpunkt nicht wahr.

5 Resümee

Die Auseinandersetzung mit den Fragen, wie sich Akteure gegenüber Mobilitätsanforderungen positionieren, wie akzeptierte Mobilitätsanforderungen in die Berufs- und Familienbiographie integriert werden und welche Folgen mit den spezifischen Integrationsleistungen verbunden sind, ist ein relevantes Thema der Familienforschung. Neben dem Beitrag für die Grundlagenforschung ist damit eine unmittelbare anwendungsbezogene Relevanz für die Ausgestaltung nationaler als auch europäischer Politiken verbunden.¹⁸ In der politischen Diskussion wächst der Nachdruck, mit dem eine höhere Mobilitätsbereitschaft von den Bürger(inne)n gefordert wird.¹⁹ Soll berufliche Mobilität jedoch für den Einzelnen und die Gesell-

¹⁷ Für weitere Hinweise zum methodischen Vorgehen siehe Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002a, Kap. 6.4.1.1.

¹⁸ Als ein Beispiel für die Anwendungsrelevanz sei auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts am 4.12.2002 hingewiesen. Die Entscheidung, dass die Aufwendungen für den berufsbedingten zweiten Haushalt von Wochenendpendlern auch nach der Frist von zwei Jahren als Steuerminderung anzuerkennen sind, wurde mit Bezug auf die vorgestellte Studie begründet (siehe 2 BvR 400/98 – 2 BvR 1735/00, Rz. 15 u. 16).

¹⁹ Seit Änderung der Zumutbarkeitsregelungen zum 1.1.2003, kann von Arbeitslosen künftig nach drei Monaten ein Umzug zur Aufnahme einer Beschäftigung verlangt werden. Siehe: www.bundesregierung.de/index-,413.465877/Reform-fuer-mehr-Beschaeftigung.htm

schaft Chancen eröffnen, gilt es entsprechend der vorgestellten Befunde eine differenzielle Perspektive einzunehmen. Zentral sind in diesem Zusammenhang die Fragen, für wen, welche Form von Mobilität, zu welchem Zeitpunkt und unter welchen persönlichen und situativen Rahmenbedingungen langfristige berufliche, familiäre Chancen eröffnet und mobilitätsinduzierte Belastungen gering gehalten werden können. Was die Merkmale der Mobilen betrifft, weisen die berichteten Befunde u.a. darauf hin, dass berufliche Mobilität für Männer und Frauen mit spezifischen Folgen hinsichtlich der Familienentwicklung verbunden sind. Während bei mobilen Männern der Übergang zur Familiengründung später erfolgt, ist das Risiko von Fern- und Wochenendpendlerinnen hoch, entgegen ursprünglicher Wünsche, kinderlos zu bleiben. Daneben ist vor dem Hintergrund der geschlechtsspezifischen Unterschiede im Bereich der Arbeitsteilung zu vermuten, dass insbesondere zirkulär mobile vollzeitliche Frauen, die durch ihre Partner weniger bei der Reproduktionsarbeit entlastet werden als mobile Männer, im Alltag stärker belastet sind. Was die Wahl der konkreten Form von Mobilität betrifft, erweist sich Umzugsmobilität als eine Form der Mobilität, die für die Befragten der vorliegenden Studie vergleichsweise selten mit negativen Auswirkungen verbunden ist. Zirkuläre Mobilität hingegen fordert einen vergleichsweise hohen Preis und – so kann vermutet werden – diese mobilen Lebensformen sind hinsichtlich ihrer Dauer schwer kalkulierbar. Es zeichnet sich in der Querschnittsbefragung ab, dass die für rund jeden Zweiten als Provisorium angelegte mobile Lebensform länger als beabsichtigt Bestand hat. Daraus lässt sich jedoch nicht schließen, dass ein Fernumzug generell die empfehlenswerteste Variante der Mobilität darstellt. Die positiven Erfahrungen der Umzugsmobilen stehen vor dem Hintergrund ihrer Lebenssituation zum Zeitpunkt der Entscheidung für den Umzug und eines spezifischen Partnerschafts- bzw. Familienkonzepts. Umzugsmobile und ihre Partner zeichnen sich beispielsweise dadurch aus, dass sie dem gemeinsam geteilten Alltag einen hohen Wert beimessen und bestimmte Formen von Mobilität, wie z.B. Wochenendpendeln, ausgeschlossen werden. Gleichzeitig kann der Umzug zeitlich an günstige Phasen im Familienentwicklungsprozess gekoppelt (z.B. Schwangerschaft der Partnerin, Einschulung des Kindes) und dadurch mobilitätsinduzierte Belastungen für alle Beteiligten gering gehalten werden.

Die vorliegende Studie kann erste Hinweise auf die skizzierten differentiellen Fragestellungen erbringen, doch bleiben eine Reihe wesentlicher Forschungsfragen unbeantwortet oder erfordern eine weitergehende vertiefende Untersuchung. Speziell, was die Analyse der Folgen beruflicher Mobilität betrifft, gilt es längsschnittliche Studien zu konzipieren, mit denen langfristige Auswirkungen der Mobilität differenzierter erhoben werden können. Aus familienpsychologischer Perspektive sollte im Rahmen künftiger Forschungsarbeiten u.a. die Bedeutung von Persönlichkeitsmerkmalen hinsichtlich der Positionierung gegenüber Mobilitätsanforderungen sowie dem Umgang mit bestehenden Mobilitätsanforderungen näher untersucht werden. Zudem sollte gesundheitspsychologischen Fragestellun-

Als eine weitere Lockerung der Zumutbarkeitsregelung wird gefordert, dass Arbeitlose auch ein Auslandszug zugemutet werden kann.

Siehe: <http://spiegel.de/wirtschaft/0,1518,328243,00.html>

gen mehr Aufmerksamkeit eingeräumt werden – es gilt genauer zu identifizieren, unter welchen persönlichen und situativen Bedingungen punktuelle und zirkuläre Mobilität zu Einschränkungen im Bereich der psychischen und physischen Gesundheit führt.

Abschließend soll auf bestehende Beschränkung der vorliegenden Studie hingewiesen werden: Der Primärerhebung liegt keine Zufallsstichprobe zu Grunde. Zwar stimmen zentrale soziodemographische Merkmale der mobilen Befragungsteilnehmenden mit den Befragten der repräsentativer Datensätze überein, doch ist das Bildungsniveau in der Primärerhebung überdurchschnittlich hoch. Entsprechend dürfte auch die sozioökonomische Situation der befragten Mobilen überdurchschnittlich hoch sein. Da es sich um Querschnittsdaten handelt, können kausale Beziehungen zu Folgen der Mobilität ausschließlich auf der Grundlage retrospektiver Einschätzungen der Befragten untersucht werden. Dieser methodische Zugang birgt das Risiko von Verzerrungen bei der Erinnerung zurückliegender Ereignisse.

Literatur

- Haas, Annette (2000): Regionale Mobilität gestiegen. In: IAB Kurzbericht Nr. 4.
- Hofmeister, Heather (2002): Couples' commutes to work considering workplace, household, and neighbourhood contexts: The traffic triangle. UMI.
- Kalter, F. (1997): Wohnortwechsel in Deutschland. Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen. Opladen: Leske+Budrich.
- Kaufmann, V./Bergmann M.M./Joye, D. (2004): Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol 28.4, p. 745-756.
- Koslowsky, M./Kluger, A.N./ Reich, M. (1995): Commuting stress. Causes, effects, and methods of coping. Plenum Press. New York, London.
- Ott, Erich/Gerlinger Thomas (1992). Die Pendlergesellschaft. Zur Problematik der fortschreitenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort. Köln: Bund Verlag.
- Rammler, S. (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie, Berlin, edition sigma.
- Schneider, Norbert F./Limmer, Ruth/Ruckdeschel, Kerstin (2002a): Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Band 208. Stuttgart: Kohlhammer.
- Schneider, Norbert F./Limmer, Ruth/Ruckdeschel, Kerstin (2002b): Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft. Frankfurt: Campus.
- Schneider, Norbert F. (2004): Berufliche Mobilität in Zeiten der Globalisierung und die Folgen für die Familie. *Psychozial*, 27, 1, Heft 95: Demographischer und sozialer Wandel. Hrsgg. v. Elmar Brähler und Yve Stöbel-Richter, S. 21-34.
- Schneider, Norbert F./Rosenkranz, Doris/Limmer, Ruth (1998): Nichtkonventionelle Lebensformen. Entstehung, Entwicklung und Konsequenzen. Opladen: Leske + Budrich.
- Sennett, Richard. (1998). *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin: Berlin-Verlag.
- Urry, J. (2000): *Sociology beyond societies. Mobilities for the twentyfirst century*. London: Routledge.
- Wagner, M. (1989): *Räumliche Mobilität im Lebensverlauf*. Stuttgart: Enke.

Eingereicht am: 01.06.2005
Akzeptiert am: 09.09.2005

Anschrift der Autorin

Dr. Ruth Limmer
Staatsinstitut für Familienforschung an der Universität Bamberg
Heinrichsdamm 4
D- 96047 Bamberg

Email: ruth.limmer@ifb.uni-bamberg.de