

Berufsbezogene zirkuläre Mobilität und Partnerschaftszufriedenheit*

Michael Feldhaus, Monika Schlegel

Zusammenfassung: Obwohl sich bereits einige Studien mit der Frage nach dem Einfluss verschiedener beruflicher Mobilitätsanforderungen auf die Partnerschaftsqualität beschäftigt haben, bleiben die bisherigen Ergebnisse widersprüchlich. Im Rahmen des Artikels wird der Versuch unternommen, das Ausmaß direkter und indirekter Effekte von berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftsqualität zu analysieren. Räumliche Mobilität könnte Auswirkungen auf zentrale Dimensionen der Partnerschaftsdynamik haben, die sich indirekt auf die Partnerschaftszufriedenheit auswirken könnten. Die diesbezüglich in die Analyse einbezogenen Mediatorvariablen sind Verbundenheit, Autonomie, Konflikte und die wahrgenommene Fairness im Hinblick auf die Arbeitsteilung.

Die Daten unterstützen die Stresshypothese, die annimmt, dass berufsbezogene Mobilität einen negativen Effekt auf die Partnerschaftsqualität hat – jedoch lediglich für Frauen und Mütter. Bei den Männern ergeben sich demgegenüber sogar positive Effekte. In Bezug auf die indirekten Effekte zeigen die Ergebnisse, dass räumliche Mobilität weder einen signifikant negativen Einfluss auf die Verbundenheit innerhalb der Partnerschaft hat, noch dass sich die partnerschaftlichen Konflikte erhöhen. Es scheinen sich sogar gegenteilige Effekte zu zeigen: Insbesondere bei den Frauen wirken sich hohe Mobilitätsanforderungen positiv auf das Autonomieempfinden in der Partnerschaft aus. Weiterhin wird die Verbundenheit positiv durch Mobilitätsanforderungen beeinflusst und es werden weniger Konflikte wahrgenommen, was wiederum positive Auswirkungen auf die Partnerschaftsqualität hat.

Schlagwörter: Pendeln · Berufsbezogene Mobilität · Partnerschaftszufriedenheit · Partnerschaftsdynamik

* Die Autorin und der Autor danken den anonymen GutachterInnen und dem Herausgeber Eric Widmer für hilfreiche Anmerkungen und Hinweise.

1 Einführung

In der aktuellen Forschung – insbesondere in der mikro-ökonomischen Forschung – werden im Hinblick auf tägliches Pendeln vor allem Fragen nach den Gründen, den dahinterstehenden rationalen Kalkülen und den Auswirkungen des Pendelns auf die Partnerschaft diskutiert. Zur Bearbeitung dieser Fragestellungen sind spezielle Kosten- und Nutzererwartungen verschiedener Mobilitätsarrangements sowie antizipierte Veränderungen mithilfe empirischen Materials geprüft worden. Die Analysen der (erwarteten) Nutzen und Kosten in der bisherigen Forschung konzentrieren sich auf berufsbezogene Gründe (Einkommen, Status, Arbeitsplatzsuche, Berufszufriedenheit, Arbeitsklima), Standortvorteile, Aushandlungsprozesse und Einflüsse des sozialen Umfeldes (z.B. *Ommersen* 1998; *Kalter* 1994, 1997; *Kaufmann/Widmer* 2006; *Kley* 2010; *Abraham/Schönholzer* 2009; *Abraham et al.* 2010). Aber wie *Stutzer/Frey* (2008) zu recht betonen, kann tägliches Pendeln nicht hinreichend in einer rein mikro-ökonomischen Rahmung verstanden werden. Insbesondere im Hinblick auf Partnerschaftsbeziehungen ist die Berücksichtigung anderer Partnerschaftsdynamiken wichtig, wie z.B. das Auftreten von Konflikten, Verbundenheit, sexuelle Zufriedenheit, Familiengründungsabsichten und Statuswechsel in eine nichteheliche Lebensgemeinschaft oder Ehe, was jedoch in den bisherigen Forschungsaktivitäten noch zu häufig ausgeblendet wird (*Abraham/Schönholzer* 2009).

Die Untersuchungen, die sich mit den Zusammenhängen von Pendeln und Partnerschaftszufriedenheit beschäftigt haben, liefern empirische Befunde im Rahmen stresstheoretischer Ansätze (*Koslowsky et al.* 1995; *Schneider et al.* 2002a/b) oder im Kontext der Untersuchung „Job Mobility and Family Life“ (*Limmer/Schneider* 2008; *Schneider/Meil* 2008; *Schneider/Collet* 2010). Dennoch bleiben die diesbzgl. empirischen Ergebnisse widersprüchlich, insofern als einige Untersuchungen signifikante Zusammenhänge zwischen verschiedenen Mobilitätstypen und der Partnerschaftsqualität ausmachen konnten (*Rüger/Limmer* 2010; *Reuschke* 2010), bei anderen sich dies wiederum nicht bestätigt hat (*Viry et al.* 2010). Plausibler erscheint deshalb der in theoretischen wie empirischen Arbeiten geäußerte Befund, dass berufsbezogene zirkuläre Mobilität die Partnerschaftszufriedenheit sowohl positiv als auch negativ beeinflussen kann.

Dies hat zu der Annahme geführt, dass die Auswirkungen des Pendelverhaltens vermutlich vielmehr indirekt als direkt die Partnerschaftsdynamik beeinträchtigen (z.B. vermittelt über Verbundenheit, Konfliktverhalten, Autonomie oder andere Variablen wie beispw. Geschlecht, Elternschaft etc.; *Schneider et al.* 2002a/b; *Biehl et al.* 2005; *Schneider* 2005; *Viry et al.* 2010; *Meil* 2010a; *Hofmeister/Schneider* 2010). Für die gleichzeitige Überprüfung der direkten und indirekten Effekte von berufsbezogener zirkulärer Mobilität auf die Partnerschaftsqualität unter Einbeziehung weiterer Indikatoren der Partnerschaftsdynamik war bislang kein adäquates Datenmaterial vorhanden. Neuere Daten des Beziehungs- und Familienpanels (*Huinink et al.* 2011) bieten nunmehr die Möglichkeit, einige dieser Beschränkungen zu überwinden. Im Folgenden konzentrieren wir uns auf das berufsbezogene Pendeln am Beispiel der täglich Pendelnden (Fernpendler, Mitteldistanzpendler, Kurzdistanzpendler) und der Varimobilen (Personen, die in den letzten 12 Monaten mehr als 60 Nächte aus

berufsbezogenen Gründen außer Haus übernachtet haben). Diese Kategorien sind inzwischen durch bisherige theoretische und empirische Befunde gut eingeführt (*Schneider et al. 2002a/b; Schneider/Meil 2008; Rüger et al. 2011*).

Die Analyse beginnt mit einem kurzen Überblick zu den gegenwärtigen Forschungsbefunden von räumlicher Mobilität und Partnerschaftsqualität, gefolgt von einer theoretischen Annäherung zu möglichen Stress- und Stimulationsmechanismen, die mit räumlicher Mobilität verbunden sein können. Im empirischen Abschnitt werden im Rahmen einer Querschnittsanalyse zunächst die direkten Effekte von räumlicher Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit am Beispiel der verschiedenen Typen des täglichen Pendelns getestet. Die indirekten Effekte werden durch die Verwendung der Mediatorvariablen „Verbundenheit“, „Autonomie“, „Konflikte“ und „wahrgenommene Fairness hinsichtlich der Arbeitsteilung in der Partnerschaft“ überprüft. Dieser Artikel versucht einen Beitrag zur Entschlüsselung der komplexen Zusammenhänge von Pendelverhalten und Partnerschaftsqualität zu leisten, insbesondere auch in Bezug auf mögliche indirekte Effekte. Wir erhoffen uns, damit weitere Impulse für die empirische und theoretische Diskussion geben zu können.

2 **Forschungsbefunde zum Zusammenhang von räumlicher Mobilität und Partnerschaftqualität**

Die Auswirkungen von räumlicher Mobilität auf die Partnerschaftsqualität wurden häufig im Rahmen von stresstheoretischen Ansätzen untersucht (*Koslowsky et al. 1995; Limmer 2005*). Insbesondere die frühe Studie von *Schneider et al. (2002a/b)* war die erste, die sich mit berufsbezogener Mobilität in Zusammenhang mit unterschiedlichen Bereichen des Lebensverlaufs wie bspw. Partnerschaft, Familie oder Single-Dasein in Deutschland beschäftigt. Differenziert wurde zwischen drei unterschiedlichen berufsbezogenen Mobilitätstypen. Bei Fernpendlern handelt es sich um Personen, die mindestens eine Stunde zur Arbeitsstätte benötigen. Shuttles unterhalten einen weiteren Haushalt in der Nähe ihrer Arbeitsstelle und pendeln am Wochenende zurück zu ihrem Lebensmittelpunkt. Varimobile sind häufig, aber unregelmäßig aufgrund ihres Berufes abwesend von Zuhause. Diese Differenzierung der Mobilitätstypen wurde von anderen repräsentativen Untersuchungen übernommen (*Rüger et al. 2011*).

Insgesamt ergeben die empirischen Befunde hinsichtlich der Auswirkungen von Mobilität auf Partnerschaft, Familienleben oder subjektives Wohlbefinden ein eher mehrdeutiges Bild. In der Untersuchung von *Schneider et al. (2002a/b)* zeigte sich, dass 75 % der befragten Personen negative Einflüsse von berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaft berichteten. Es wurden Partnerschaftskonflikte, Nähe-Distanz-Probleme sowie Konflikte hinsichtlich der sexuellen Zufriedenheit und der innerfamilialen Arbeitsteilung thematisiert (vgl. auch *Biehl et al. 2005*). Insbesondere berufsmobile Frauen erhalten von ihren Partnern wenig Unterstützung in den Haushaltstätigkeiten, was wiederum zu einer Erhöhung ihrer Belastung führt (*Meil 2010a*). Zentrales Ergebnis sind zudem die Zeitaufwendungen, die mit berufsbezogener Mobilität verbunden sind. So betonen *Schneider et al. (2002a/b)*, dass der

persönliche Zeitmangel zu einer Abnahme des physischen und psychischen Wohlbefindens führt. Erschöpfung und Stressreaktionen werden häufig von Personen mit hohen Mobilitätsanforderungen berichtet (vgl. auch *Koslowsky et al.* 1995; *Stutzer/Frey* 2008), was wiederum die Partnerschaft negativ beeinträchtigen könnte. Die Autoren zeigen ebenfalls auf, dass für diejenigen mit hohen Mobilitätsanforderungen – wie beispielsweise Shuttles, Personen in Fernbeziehungen und Varimobile – eine Trennung von ihren Partnern wahrscheinlicher ist.

Viry et al. (2010) gehen in ihren Analysen von einem Einfluss der berufsbezogenen Mobilität auf partnerschaftliche Zufriedenheit und partnerschaftliche Konflikte aus, weil – so die Vermutung – räumliche Mobilität die Bindung und die soziale Integration beeinträchtigt. Die Autoren vermuten eine geringere partnerschaftliche Bindung und soziale Integration bei Shuttles, Varimobilen und anderen zeitaufwändigen Pendelvarianten, was wiederum zu einer geringeren Partnerschaftszufriedenheit führen könnte. Jedoch konnte die Analyse der Daten vom „European Survey on Job Mobility and Family Life-Survey“ ihre Hypothese nicht bestätigen. Lediglich die Personen in Fernbeziehungen, aber nicht solche in anderen berufsbezogenen Mobilitätsformen, berichteten von einer geringeren Partnerschaftszufriedenheit.

Obwohl fast ein Drittel der Befragten in der frühen Studie von *Schneider et al.* auch von positiven Auswirkungen der berufsbezogenen Mobilität berichteten, wie z.B. ein höheres Autonomiegefühl innerhalb der Partnerschaft (*Limmer* 2005; *Schneider et al.* 2002a), argumentieren *Viry et al.* (2010) und *Widmer et al.* (2006; 2009) davon abweichend. Sie nehmen an, dass, wenn Paare eine hohe Unabhängigkeit voneinander aufweisen, ihre Partnerschaftsqualität geringer ist und dass gerade berufsmobile Paare sich eher unabhängiger voneinander fühlen. Die frühen Untersuchungen bestätigen den Zusammenhang von Autonomie und unterschiedlichen Mobilitätstypen: Shuttles, Varimobile und Personen in Fernbeziehungen neigen dazu, einen höheren Grad an Autonomie in ihren Partnerschaften wahrzunehmen (*Schneider et al.* 2002a). Jedoch ist die Richtung des Autonomie-Einflusses noch unklar. Es könnte positiv für Personen und die bestehende Partnerschaft sein, wenn ihnen Autonomie wichtig ist und sie ihnen durch berufsbezogene Mobilität ermöglicht wird. Aber es könnte ebenfalls die Wahrscheinlichkeit einer Trennung erhöhen aufgrund des Mangels an gemeinsam verbrachter Zeit. Eine Überprüfung dieses Effektes müsste noch erfolgen. Im Hinblick auf weitere vermittelnde Mediatorvariablen stellen *Viry et al.* (2010) fest, dass unterschiedliche Mobilitätsarrangements unterschiedliche Netzwerktypen generieren. Dichte Netzwerke – definiert als unterstützende Beziehungen für beide Partner – erhöhen die Partnerschaftsqualität. Fernbeziehungen und das Pendeln zwischen Lebensmittelpunkt und zweitem Haushalt am Arbeitsort könnten allerdings einen negativen Einfluss auf gemeinsame Netzwerke haben, was sich wiederum ungünstig auf die Beziehungsqualität auswirken kann (*Viry et al.* 2010). Diese These wird durch die Ergebnisse von *Schneider et al.* (2002a: 163) gestützt: die Befragten berichteten von Defiziten hinsichtlich ihrer sozialen Integration. Die Ergebnisse zeigen, dass eine erhöhte zeitliche Abwesenheit die Aufrechterhaltung von Freundschaften sowohl für die mobile Person als auch für dessen Partner erschwert. Die Partner von Varimobilen äußern sich entsprechend negativ über den Mangel an sozialen Kontakten und die seltenen Gele-

genheiten, gemeinsam als Paar Zeit mit Freunden und Verwandten zu verbringen. Empirische Befunde zeigen aber auch, dass zumindest tägliches Pendeln soziale Integration begünstigen kann, weil es dadurch den Paaren erst ermöglicht wird, mehr Zeit miteinander oder zusammen mit Freunden zu verbringen im Vergleich zu den Shuttles oder den Personen in Fernbeziehungen (*Schneider et al.* 2002a: 188). Zusammenfassend kann demnach konstatiert werden, dass die Ergebnisse der Forschung zu berufsbezogener Mobilität und Partnerschaftsqualität ambivalent sind und sich vermuten lässt, dass Pendeln sich sowohl positiv als auch nachteilig auf die Partnerschaftsqualität auswirken kann.

In der Literatur werden verschiedene theoretische Erklärungen für diese widersprüchlichen Ergebnisse diskutiert. *Viry et al.* (2010) betonen, dass der Lebenslauf einen Mediatoreffekt auf den Zusammenhang zwischen verschiedenen Mobilitätstypen und der Partnerschaftsqualität haben kann. Die Autoren führen aus, dass berufsbezogene Mobilität häufiger in frühen Phasen des Erwachsenenlebens gegeben ist, während der Ausbildungszeit oder während des Eintritts in den Erwerbssektor. Somit ist Mobilität eher typisch für junge Personen und Alleinstehende oder Personen in Kurzzeit-Beziehungen. Die meisten dieser Paare sind kinderlos. Kinderlose Paare können sich den Mobilitätsanforderungen besser anpassen, weil sie nicht mit den Anforderungen von Elternverantwortung konfrontiert werden (Kinderbetreuung und -versorgung, Haushaltstätigkeiten, Organisation von Kinderbetreuung etc.). *Viry et al.* (2010) vermuten daher, dass "the impact of job mobility on conjugal quality might be weaker than expected, especially in life stages where partners are not yet parents" (*Viry et al.* 2010: 152).

Eine weitere theoretische Überlegung verweist auf ein Selektionsproblem. Eine hohe Anzahl von Berufsmobilen räumt der persönlichen Autonomie eine hohe Priorität ein (*Limmer* 2005; *Schneider et al.* 2002a). *Viry et al.* vermuten, dass aufgrund der Bedeutung von Autonomie diese Personen vermutlich ihr Pendeln weniger als eine Belastung für ihre Partnerschaft betrachten und dass sie unterschiedliche Mobilitätsformen nutzen, um konfligierende Ziele und Erwartungen in verschiedenen Lebensbereichen aufeinander abzustimmen. Wenn dies der Fall ist, dann kann das Pendeln auch verbunden sein mit einem positiven Effekt auf das individuelle Wohlbefinden und die Partnerschaftsqualität.

3 Theoretische Vorüberlegungen und Hypothesen

Wie bereits erwähnt, zeigen gegenwärtige Forschungsaktivitäten, dass berufsbezogene zirkuläre Mobilität einen positiven oder negativen Effekt auf die Partnerschaftsqualität haben kann. Für eine genauere Analyse wird im Folgenden als übergreifender Rahmen der Lebensverlaufsansatz genutzt, mit dem die aktorspezifischen Bedürfnisse und Erwartungen in einer Mehrebenen-Perspektive erfasst werden. Im Rahmen des Lebensverlaufsansatzes ist zielgerichtetes Verhalten beeinflusst durch mindestens drei Dimensionen: die gesellschaftliche Mehrebenenstruktur, die lebensbereichsspezifische Mehrdimensionalität (Partnerschaft, Familie, Beruf, Freunde und Bekannte, Nachbarschaft) und die Pfadabhängigkeiten

individueller biografischer Entscheidungen (Mayer 1990; Huinink/Schröder 2008). Diese unterschiedlichen Bereiche definieren die Opportunitätsstruktur, welche in Zeit und Raum und für jedes Individuum variiert. Bei Vorhandensein einer speziellen Opportunitätsstruktur versuchen Individuen, die ein spezifisches Set an verfügbaren Ressourcen haben (Geld, Zeit, soziale Beziehungen) und über bestimmte Eigenschaften und Fertigkeiten verfügen, ihre zentralen Bedürfnisse über das Erreichen angemessener Ziele zu befriedigen (Huinink/Schröder 2008; Huinink/Feldhaus 2009). Zu beachten ist zudem, dass es in vielen Fällen kaum möglich ist, die zentralen Bedürfnisse unmittelbar zu realisieren: Individuen brauchen "Ziele zweiter Ordnung" (Lindenberg/Frey 1993) bzw. instrumentelle Ziele zur Befriedigung unterschiedlicher Bedürfnisse. In der Lebensverlaufsforschung wird beispielsweise betont, dass das Führen einer Partnerschaft ein adäquates Mittel ist, um Ziele wie Emotionalität, Stimulation und Behaglichkeit zu erreichen (Huinink/Feldhaus 2009). Diese allgemeine theoretische Rahmung ähnelt anderen konzeptionellen Ansätzen (Limmer/Schneider 2008).

In dem übergreifenden Lebensverlaufskonzept ist berufsbezogene zirkuläre Mobilität in mindestens dreierlei Hinsicht theoretisch relevant: (1) Verschiedene Formen der räumlichen Mobilität sind Voraussetzungen für die Realisierung individueller Ziele in einer gegebenen Opportunitätsstruktur. Somit ist Mobilität instrumentell im Rahmen von zielorientiertem Verhalten (Kalter 1994; Schneider et al. 2002a/b; Stutzer/Frey 2008; Lück/Schneider 2010; Kley 2010; Huinink/Feldhaus 2012). (2) Berufsbezogene Mobilität ist durch bestimmte Einflussfaktoren begrenzt, z.B. in Bezug auf die individuelle Opportunitätsstruktur, Ressourcen, Kosten und Nutzen. Demzufolge ist berufsbezogene zirkuläre Mobilität maßgeblich definiert durch die *Entfernungen* zwischen dem Lebensmittelpunkt und dem Arbeitsort, durch die *Zeit*, die für das Pendeln benötigt wird, durch die *Ressourcen* (Geld, physisches Wohlbefinden) und *Opportunitäten* (vorhandene Infrastruktur, ein Auto, andere Aspekte). Zudem erhöht Mobilität die *Kosten* (Stress, gesundheitliche Probleme, Geld) und zumindest einen spezifischen *Nutzen* (z.B. Einkommen, Arbeitsklima/Verhältnis zu den Kollegen, Stimulation etc.) (Stutzer/Frey 2008). Diese Kosten und Nutzen variieren sowohl in Zeit und Raum als auch im Hinblick auf individuelle spezifische Bedürfnisse. (3) Wenn von Wechselwirkungen der unterschiedlichen Lebensbereiche ausgegangen werden kann und ein Zusammenhang zwischen zielorientiertem Verhalten und berufsbezogener zirkulärer Mobilität sowie darauf bezogenen Ressourcen, Kosten und Nutzen besteht, dann kann ebenfalls angenommen werden, dass tägliches Pendeln die Balance zwischen zentralen Dimensionen des Lebensverlaufs beeinflusst.

Mobilität kann daher eine *unterstützende Funktion* haben: Durch Mobilität werden bestimmte Ziele erreicht oder ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen Lebensbereichen hergestellt. In dieser Hinsicht ermöglicht berufsbezogene zirkuläre Mobilität zielbezogenes instrumentelles Verhalten, was mit neuen individuellen oder partnerschaftsbezogenen Opportunitäten für das Erreichen von Zielen einhergeht und Individuen und Paaren dabei helfen kann, konfligierende Erwartungen von unterschiedlichen Lebensbereichen miteinander besser in Einklang zu bringen (Lück/Schneider 2010; Kley 2010). Andererseits kann Mobilität ebenso eine *nachteilige*

Auswirkung haben, bspw. wenn die für das Pendeln benötigte Zeit und finanziellen Mittel für die Zielerreichung und Erwartungserfüllung in anderen Lebensbereichen nicht zur Verfügung stehen. Ebenso können der aus der berufsbezogenen zirkulären Mobilität resultierende Stress oder gesundheitliche Probleme das persönliche Wohlbefinden nachteilig beeinträchtigen, was dann wiederum einen negativen Einfluss auf die Partnerschaftsqualität nehmen kann (Koslowsky *et al.* 1995). In Abhängigkeit von der Lebensbereichsperspektive kann Mobilität gleichzeitig sowohl eine beeinträchtigende als auch eine unterstützende Funktion haben. Auch Stutzer und Frey (2008) stellen fest, dass, wenn mit dem Pendeln zusätzliche psychologische Kosten verbunden sind, das Überbrücken von größeren Distanzen zur Arbeitsstätte nur gewählt wird, wenn es entweder kompensiert wird durch eine intrinsisch oder finanziell lohnende berufliche Tätigkeit oder durch andere zusätzliche subjektive Wohlfahrt, die in anderen Lebensbereichen generiert wird.

Somit sind das Pendeln oder andere Formen von berufsbezogener zirkulärer Mobilität ein Teil des individuellen Sets von räumlichen Mobilitätsoptionen (ergänzend zur Migration oder dem Umzug), die wichtig sind für die Integration von zielorientiertem Verhalten in die unterschiedlichen Lebensbereiche des Lebenslaufes (Limmer/Schneider 2008; Lück/Schneider 2010; Stutzer/Frey 2008; Kley 2010). Insofern sind die widersprüchlichen Effekte von Mobilität auf die Partnerschaftsqualität vielleicht sogar wenig überraschend. Die aus diesen widersprüchlichen Ergebnissen resultierende theoretische Herausforderung liegt nun in der Spezifikation, welche Effekte von berufsbezogener zirkulärer Mobilität sich unter welchen partnerschaftlichen Bedingungen ergeben. Im Folgenden werden zwei Wirkungsmechanismen – der Stress- und der Stimulationsmechanismus – erläutert.

3.1 Stresshypothese

Wir gehen davon aus, dass in einer Stichprobe von erwerbstätigen Personen, die mit einem Partner zusammenleben und in der kontrolliert wurde sowohl im Hinblick auf das Ausmaß der Erwerbstätigkeit (Vollzeit, Teilzeit) als auch hinsichtlich des Bildungs- und Berufsstatus (Faktoren, die im Zusammenhang mit zirkulärer Mobilität stehen) (Rüger *et al.* 2011), intensivere Formen der berufsbezogenen zirkulären Mobilität – gemessen an der Zeit – zu einer geringeren Partnerschaftsqualität führen. Das Pendeln über weitere Distanzen reduziert die Zeit, die gemeinsam mit dem Partner verbracht werden kann. Weiterhin birgt das Pendeln die Gefahr einer Erhöhung des physischen Stresses und einer Reduktion des subjektiven Wohlbefindens, was insgesamt einen negativen Effekt auf die Partnerschaftsqualität haben könnte (Koslowsky *et al.* 1995; Stutzer/Frey 2008). Vermutet wird, dass dieser negative Effekt eine größere Rolle bei den Frauen spielt, insbesondere bei denen, in deren Haushalt Kinder leben. Nach wie vor ist die innerfamiliäre Arbeitsteilung gekennzeichnet durch eine stärkere Belastung der Frauen im Hinblick auf Haushaltstätigkeiten, Kinderbetreuung und -erziehung. Somit könnten zeitintensivere Formen des Pendelns besonders für Mütter mit kleinen Kindern eine zusätzliche Belastung

bedeuten, was den physischen Stress erhöht und die Partnerschaftsqualität verringern kann (Press et al. 2006; Abraham/Schönholzer 2009; Lück 2010; Kley 2010).

Mit Blick auf den Forschungsstand ist darüber hinaus zu erwarten, dass berufsbezogene zirkuläre Mobilität indirekte Effekte auf die Partnerschaftsqualität haben kann, vermittelt über folgende Aspekte der Partnerschaftsdynamik: Verbundenheit und Vertrautheit (Schneider et al. 2002a/b; Biehl et al. 2005; Schneider 2005), Konflikte (Schneider et al. 2002a/b); Autonomie (Viry et al. 2010; Schneider et al. 2002a/b) und die Arbeitsteilung im Haushalt (Meil 2010a; Hofmeister/Schneider 2010). Im Folgenden werden diese Mediatorvariablen näher begründet und dann in die anschließenden empirischen Analysen mit einbezogen.

Partnerschaftsqualität ist abhängig von Verbundenheitsgefühlen gegenüber dem Partner. In der „self-determination-theory“ von Deci und Ryan (2000) sind Autonomie und Verbundenheit zentrale Bedürfnisse, die grundlegend sind für eine weiterführende Persönlichkeitsentwicklung, Integrität und subjektives Wohlbefinden. Der Zufriedenheitsgrad in Bezug auf Verbundenheit ist eine entscheidende Dimension in der Analyse von Partnerschaften (Rüßmann/Arránz Becker 2004) und liefert eine sichere Basis für Austauschprozesse wie bspw. Emotionalität, Sexualität, Interaktion, Offenheit, Vertrauen und finanzielle Angelegenheiten in der Partnerschaft. Somit ist Verbundenheit wichtig für eine gut funktionierende Beziehung und sollte zu einer hohen Partnerschaftszufriedenheit führen (Barnes/Sternberg 1997; Neff/Harter 2002). Analog zur aktuellen Forschung gehen wir in diesem Artikel davon aus, dass mit Fernpendeln und Varimobilität eine stärkere Entfremdung einhergehen könnte aufgrund des Mangels an gemeinsam verbrachter Zeit mit dem Partner. So ist in der Regel mit dem gemeinsamen Verbringen von Zeit eine höhere Interaktionsdichte assoziiert und eine Erhöhung der Multiplexität, was eine größere Verbundenheit zur Folge hat (Lenz 2003; Rhoades et al. 2009). Deswegen vermuten wir, dass höhere Mobilitätsanforderungen die Verbundenheit und Vertrautheit in Partnerschaften reduzieren und über diesen Mechanismus ein negativer Effekt auf die Partnerschaftsqualität ausgeht.

Wie in der aktuellen Forschung nachgewiesen, sind Partnerschaftskonflikte oft verbunden mit berufsbezogener zirkulärer Mobilität. Beispielsweise verbringen pendelnde Paare häufig weniger Zeit miteinander, sie sind häufiger erschöpft vom Pendeln, berichten häufiger über gesundheitliche oder finanzielle Beeinträchtigungen und haben häufiger Schwierigkeiten in der Organisation der Hausarbeit und/oder der Kinderbetreuung. Weiterhin berichten sie über eine geringere Integration in soziale Netzwerke (Widmer et al. 2009). All dies kann zu mehr Konflikten in der Partnerschaft führen, was dann wiederum eine Reduktion der Partnerschaftszufriedenheit zur Folge haben kann (Kersting/Grau 2003; Karney/Bradbury 1995; Rüßmann/Arránz Becker 2004). Unerfüllte Erwartungen, ein Mangel an partnerschaftlichem Verständnis, unterschiedliche Einstellungen und Gefühle, (Alltags-)Stress und Entfremdungsgefühle werden häufig genannt als zentrale Indikatoren, die die Partnerschaftszufriedenheit reduzieren und prädiktiv für eine Trennung sein können (Kersting/Grau 2003; Reichle/Dette-Hagenmeyer 2008; Weiss/Wagner 2008). Dementsprechend vermuten wir häufiger Konflikte aufgrund von zeitintensivem Pendeln, wodurch wiederum die Partnerschaftsqualität beeinträchtigt werden kann.

Weiterhin erfordert ein zeitintensives Berufspendeln eine striktere Haushaltsorganisation insbesondere für Frauen und Mütter. Mobilität kann zwar eine stärker egalitär ausgerichtete Verantwortlichkeitsverteilung zwischen den Partnern unterstützen, dennoch trägt die Mehrheit der mobilen Frauen – im Gegensatz zu den mobilen Männern – auch die Belastung durch die Familien- und Haushaltsarbeit, obwohl sie bereits durch Mobilität und Arbeit beansprucht werden (*Meil* 2010b; *Hofmeister/Schneider* 2010). Die gegenwärtige Forschung zum Zusammenhang von Arbeitsteilung und Partnerschaftszufriedenheit zeigt, dass es nicht um eine vollkommen gleichberechtigte Arbeitsteilung im Haushalt geht, sondern darum, ob die Situation im Gesamten als gerecht oder ungerecht wahrgenommen wird (vgl. z.B. *Wilkie et al.* 1998; *Dew/Wilcox* 2011). Mit diesen Ergebnissen wird die „theory of distributive justice“ unterstützt, nach der Individuen unzufrieden werden, wenn sie wahrnehmen, dass ihre Partnerschaft ungerechte Belastungen mit sich bringt. Dementsprechend vermuten wir, dass insbesondere mobile Frauen den Eindruck haben, dass sie mehr als den gerechten Anteil tun, weil – wie die aktuelle Forschung belegt hat – sie häufiger auch die Haushaltsverantwortung tragen, wenn sie mobil sind. Somit kann die berufsbezogene zirkuläre Mobilität insbesondere bei Müttern im Zusammenhang stehen mit einer Unzufriedenheit hinsichtlich der innerfamiliären Arbeitsteilung, was vermutlich einen negativen Einfluss auf die Partnerschaftszufriedenheit hat.

3.2 Stimulationshypothese

Aus der Lebensverlaufsperspektive können – wie bereits erwähnt – verschiedene Mobilitätstypen zielorientiertes Verhalten unterstützen. Anhand der gegenwärtigen empirischen Befunde wird deutlich, dass berufsbezogene zirkuläre Mobilität am Beispiel von Pendeln und Varimobilität auch einen positiven indirekten Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit haben kann, insbesondere in Bezug auf die wahrgenommene Autonomie.

Ein erneuter Blick auf die „self-determination-theory“ von *Deci* und *Ryan* (2000) verdeutlicht, dass Autonomie ein grundlegendes menschliches Bedürfnis ist. Autonomie ist hierbei nicht gleichbedeutend mit Unabhängigkeit oder Getrenntsein, sondern wird vielmehr so verstanden, dass Individuen ihre eigenen Ziele kennen und versuchen, diese zu realisieren, während sie gleichzeitig Rücksicht nehmen auf die Bedürfnisse des Partners. Somit sind Verbundenheit und Autonomie nichts Widersprüchliches und eine gut funktionierende Partnerschaft ist hinsichtlich dieser Dimensionen ausgewogen, so dass höhere Grade an Autonomie auch verbunden sein können mit einer höheren Partnerschaftsqualität (*Neff/Harter* 2002). Partnerschaften, in denen beide Partner sich wünschen, ihre persönliche Freiheit zu bewahren und ihre Autonomie zu erhalten, führen zu Arrangements, die gekennzeichnet sind durch anspruchsvollere Mobilitätsformen und/oder räumlich getrennte Lebensarrangements. Empirische Ergebnisse zeigen, dass für einige die persönliche Autonomie ein wichtiger Vorteil in ihrer gegenwärtigen Lebenssituation ist. Shuttles und Personen, die in Fernbeziehungen leben, geben an, dass die zeitlichen Abwesenheiten des Partners ihre persönliche Freiheit fördern (*Schneider et al.* 2002b).

Dasselbe könnte bei täglich Pendelnden der Fall sein. Das Fernpendeln oder die Varimobilität mit einer hohen Anzahl an Nächten, die außer Haus verbracht werden, können zu einer Erhöhung des Autonomieempfindens führen. Ebenso können intensivere Mobilitätsformen einen stimulierenden Effekt haben (Treffen von Kollegen, Städte besuchen, Zeit für sich, etc.). Das Pendeln kann dementsprechend die Möglichkeit eröffnen, Interessen außerhalb/neben der Beziehung nachzugehen. Daher wird angenommen, dass die wahrgenommene Autonomie einen positiven Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit haben kann, was hier im weitesten Sinne als Stimulationshypothese bezeichnet wird und zwar deshalb, weil die Autonomie als ein Gelegenheitsfenster verstanden wird, um eigene Interessen wahrzunehmen. Insbesondere für Frauen kann die Autonomie im Zuge von Mobilität mit einer größeren Entlastung von der täglichen Belastung durch die Haushaltsorganisation (*Nave-Herz* 1994) verbunden sein. Somit gibt es gute Gründe, insbesondere bei Frauen zu erwarten, dass die zeitintensiveren Mobilitätsformen die wahrgenommene Autonomie stärker erhöhen als bei den Männern, was dann wiederum einen positiven, ausgleichenden Effekt auf die Partnerschaftsqualität haben kann.

Folgende Hypothesen werden im nächsten Abschnitt überprüft:

- Berufsbezogene zirkuläre Mobilität am Beispiel von täglichem Pendeln und Varimobilität reduziert die Partnerschaftsqualität (H1).
- Diese negativen Effekte zeigen sich häufiger bei Müttern (H2).
- Berufsbezogene zirkuläre Mobilität am Beispiel von täglichem Pendeln und Varimobilität verringert indirekt die Partnerschaftsqualität (vermittelt über Verbundenheit, Konflikte, innerfamiliäre Arbeitsteilung) (H3).
- Berufsbezogene zirkuläre Mobilität am Beispiel von täglichem Pendeln und Varimobilität hat einen positiven indirekten Effekt auf die Partnerschaftsqualität (vermittelt über Autonomie) (H4).

4 Daten und Methode

Die folgenden Analysen basieren auf Daten der ersten Welle des deutschen Beziehungs- und Familienpanels (pairfam). pairfam ist ein interdisziplinärer, repräsentativer Datensatz, mit dem Ziel, Partnerschafts- und Familiendynamiken in der Bundesrepublik Deutschland zu erfassen. In der Studie, gezogen aus den Einwohnermeldeämtern, werden seit der ersten Welle in 2008/09 Befragungspersonen (Ankerpersonen) jährlich interviewt. Das Beziehungs- und Familienpanel basiert auf einem Kohortensequenzdesign mit drei Alterskohorten: 15-17 Jahre, 25-27 und 35-37 Jahre (N=12402). Jedes Jahr werden auch – sofern vorhanden und ihre Teilnahmebereitschaft vorausgesetzt – die Partner der Ankerpersonen sowie ab der zweiten Welle auch Kinder und Eltern bzw. Stiefeltern befragt (Multi-Actor-Design) (*Huinink et al.* 2011). Obgleich die Analyse von räumlicher Mobilität keine thematische Schwerpunktsetzung im Befragungsprogramm darstellt, konnten trotzdem einige zentrale Variablen zur Erfassung von Mobilitätsverhalten erhoben werden, um die Opportunitätsstruktur von Familien und Partnerschaften besser beschreiben zu können. Hinsichtlich der Erhebung zirkulärer Mobilität orientiert sich das Be-

ziehungs- und Familienpanel an einer früheren Studie von *Schneider et al.* (2002a/b) und an der Studie "Job Mobility and Family Life in Europe" (*Schneider/Meil* 2008). Dies ermöglicht ebenfalls einen systematischen Vergleich zwischen beiden Studien (*Rüger et al.* 2011). Als Längsschnittstudie ermöglicht pairfam nunmehr die Analyse von räumlicher Mobilität, deren Voraussetzungen und Folgen für Partnerschaft und Familie. Als Folge des umfangreichen Befragungsprogramms und der gegebenen forschungsökonomischen Beschränkungen ist die Erfassung berufsbezogener Mobilität nur in jeder zweiten Welle möglich. In diesem Artikel werden ausschließlich Informationen zur berufsbezogenen Mobilität der beiden älteren Befragungskohorten einbezogen (25-27 und 35-37 Jahre alt). Der große Vorteil, der sich aus der Nutzung der pairfam-Daten für diese Fragestellung ergibt, liegt darin, dass weitere detaillierte Informationen in Bezug auf zugrundeliegende paardynamische Prozesse (soziologische als auch psychologische Messinstrumente) zur Verfügung stehen.

In Anlehnung an *Lück* und *Schneider* (2010) liegt räumliche Mobilität dann vor, wenn zumindest eins der folgenden Kriterien erfüllt ist: (1) die Ankerperson hat mehr als 60 Nächte berufsbedingt außerhalb des eigenen Haushalts verbracht, sogenannte Varimobiles; (2) die Personen brauchen täglich mehr als eine Stunde für einen einfachen Arbeitsweg (Fernpendler); (3) das Aufrechterhalten einer Fernbeziehung („Living Apart Together-Beziehung) aus beruflichen Gründen oder (4) der Wohnortwechsel über eine Entfernung von mehr als 50 km aus beruflichen Gründen.

Um die Auswirkungen zirkulärer beruflicher Mobilität in zusammenlebenden Partnerschaften zu analysieren, beziehen wir uns auf die Kriterien 1 und 2. Bisherigen Studien folgend, vor allem solchen aus dem Gesundheitsbereich, wird auch hier die Zeit des Pendelns als eine Proxy-Angabe für die Belastung des Pendelns herangezogen (*Koslowsky et al.* 1995; *Stutzer/Frey* 2008). Für eine bessere Ausdifferenzierung von beruflicher Mobilität haben wir neben den Fernpendlern noch eine weitere Gruppe unterschieden, die Mitteldistanzpendler, definiert als beruflich mobile mit einem einfachen Arbeitsweg zwischen 30 bis 59 Minuten (*Rüger et al.* 2011). Dies führt dann zu einer Kontrollgruppe der Kurzdistanzpendler (unter 30 Minuten für einen einfachen Weg), worin auch Personen enthalten sind, die erwerbstätig, aber nicht mobil sind (z.B. Home Office, Landwirte). Daraus ergibt sich die zentrale unabhängige Variable für berufsbezogene Mobilität mit den Unterscheidungen Varimobile, Fernpendler (long distance commuter, LDC), Mitteldistanzpendler (medium distance commuter, MDC) und Kurzdistanzpendler (short distance commuter, SDC). Kurzdistanzpendler sind die größte Gruppe (61 %) und dienen hier als Referenzgruppe für Pendelmobilität. Varimobilität ist gegeben bei Paaren mit einem gemeinsamen Haushalt und einem Partner, der zusätzlich beruflich bedingt häufiger außerhalb übernachten muss, also ein Typus, der näher an der zirkulären, alltäglichen berufsbezogenen Mobilität liegt. Diese Situation ist anders für Shuttler, die aus beruflichen Gründen nicht zusammenwohnen können, und daher eine stark von den anderen Mobilitätstypen abweichende Haushaltssituation aufweisen. Um ein nicht zu heterogenes Sample zu bekommen, werden die Shuttler und Fernbeziehungen aus den folgenden Analysen ausgeschlossen, d.h die zugrundeliegende Stichprobe bezieht sich auf Paare, die mit ihrem Partner in einem Haushalt zusammenleben. Der Fokus ist demnach auf Formen der zirkulären beruflichen Mobilität gelegt.

Die abhängige Variable ist die Zufriedenheit mit der Partnerschaft, gemessen durch zwei Items: „Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit Ihrer Beziehung?“ (Skala von 0=sehr unzufrieden bis 10=sehr zufrieden) und „Mein Partner kann meinen Bedürfnissen sehr gut gerecht werden“ (Werte von 1=trifft überhaupt nicht zu bis 5=trifft voll und ganz zu). Aus beiden Items wurde eine Variable „globale Zufriedenheit mit der Partnerschaft“ gebildet (*Schmahl et al.* 2012).

Als Mediatorvariablen wurde die Autonomie in der Partnerschaft herangezogen, gemessen durch vier Variablen: „Mein Partner findet es ganz in Ordnung, wenn ich in unserer Partnerschaft meine eigenen Interessen vertrete.“, „In unserer Partnerschaft kann ich ohne größere Einschränkungen machen, was ich will.“, „In unserer Partnerschaft kann ich meinen eigenen Interessen nachgehen, ohne dass mein Partner sauer ist.“, „Ich kann meine Angelegenheiten unabhängig für mich selbst entscheiden, ohne dass es darüber Konflikte mit meinem Partner gibt.“ (1=trifft überhaupt nicht zu bis 5=trifft voll und ganz zu). Als zweite Skala wurde Verbundenheit aufgenommen: „Wie oft erzählen Sie ihrem Partner, was Sie beschäftigt?“ und „Wie oft teilen Sie mit ihrem Partner ihre Geheimnisse und innersten Gefühle?“ (von 1=nie bis 5=immer). Die dritte medierende Variable ist Konflikt, erhoben durch die Items: „Wie oft sind ihr Partner und Sie unterschiedlicher Meinung und streiten sich?“ und „Wie oft passiert es zwischen Ihnen und Ihrem Partner, dass Sie ärgerlich oder wütend aufeinander sind?“ (1=nie bis 5=immer). Schließlich wird auch die wahrgenommene Fairness in der Arbeitsteilung aufgenommen: „Wenn Sie einmal alles zusammennehmen, also Hausarbeit und Berufstätigkeit: Wie gerecht finden Sie die Arbeitsteilung zwischen Ihnen und Ihrem Partner/Ihrer Partnerin insgesamt?“ (von 1=ich erledige viel mehr als meinen gerechten Anteil bis 5=Ich erledige viel weniger als meinen gerechten Anteil) (siehe zu allen Skalen *Schmahl et al.* 2012).

Es werden eine Reihe von weiteren Variablen mit einbezogen, die in engem Zusammenhang mit berufsbezogener Mobilität stehen und für die hier kontrolliert wird. So der Erwerbsstatus (Dummy-Variable für Vollzeit- und Teilzeit-Erwerbstätigkeit) und der Berufsstatus (gebildet wurde eine Dummy-Variable auf der Basis der ISEI-Skala (*Ganzeboom/Treiman* 1996) mit den Werten „0-40“, „41-65“, und „66-90“). Als weitere Kontrollvariable wurde der Bildungsabschluss einbezogen (Dummy-Variable auf der Basis der CASMIN Skala mit den Werten niedriger (general elementary education and basic vocational training), mittlerer (intermediate qualification) und höherer Abschluss (tertiary education and school-leaving certificate) und schließlich Universitätsabschluss (higher tertiary education). Ferner wurde die relative Wichtigkeit der Berufstätigkeit einbezogen (hierbei mussten die Befragungspersonen insgesamt 15 Münzen nach Höhe ihrer subjektiven Wichtigkeit auf verschiedene Lebensbereiche wie Familie, Freunde, Partnerschaft, Freizeit) setzen, die Kohorte (Alter 25-27 und 35-37), Geschlecht, Kinderlosigkeit und Familienstatus.

Wir haben Strukturgleichungsmodelle (SEM) gerechnet, mit Partnerschaftszufriedenheit, Autonomie, Verbundenheit, Konflikte als latente Variablen. Die anderen genannten Variablen wurde als manifeste Informationen mit hineingenommen (*Reinecke* 2005; *Kline* 2005). SEM bietet die Möglichkeit, neben den unabhängigen Variablen mehrere medierende Informationen und die abhängige Variable gleichzeitig

mit ins Modell aufzunehmen, um direkte und indirekte Effekte zu berechnen. Dafür wird zunächst ein Modell mit der zentralen unabhängigen Variablen (berufliche Mobilität) und weiteren Kontrollvariablen für Männer und Frauen getrennt berechnet (Modell 1 und 2). Dann werden die Mediatorvariablen (Autonomie, Verbundenheit, Konflikt und Fairness der Aufgabenteilung) mit aufgenommen (Modelle 3 und 4). Stellt sich eine wesentliche Veränderung in den Schätzwerten (in Modell 1 oder 2 gegenüber Modell 3 und 4) in der unabhängigen Variable der beruflichen Mobilität ein, dann wird dies als erster Hinweis auf das Vorliegen eines indirekten Effekts gewertet. Dies ist auch dann der Fall, wenn sich die Signifikanzen bezüglich der Schätzwerte verändern (Frazier et al. 2004; Kenny et al. 1998; Baron/Kenny 1986). Basierend auf den Ergebnisse des dritten und vierten Modells werden dann indirekte Effekte berechnet (Preacher et al. 2007; Muthén 2011). Da die mediierenden Variablen nicht unabhängig voneinander sind, werden die indirekten Effekte für die mediierenden Variablen gleichzeitig geschätzt („multiple mediation analysis“, Preacher/Hayes 2008). Ergeben sich wesentliche Unterschiede in den Schätzungen zwischen Männern und Frauen, wird auf der Basis eines Wald Tests geschätzt, ob die Unterschiede in der Höhe der Schätzwerte für Männer und Frauen signifikant unterschiedlich sind (Muthén/Muthén 2007; Preacher et al. 2007; Reinecke 2005).

5 Ergebnisse

Die ersten deskriptive Ergebnisse zeigen, dass in dem hier ausgewählten Sample erwerbstätiger, zusammenlebender Paare, nahezu 39 % mit aufwändigeren Pendelzeiten konfrontiert sind. 22,2 % sind Mitteldistanzpendler, 6,8 % sind Fernpendler und 9,9 % sind Varimobile (Tab. 1). Männer weisen im Mittel höhere Pendelzeiten auf als Frauen, was auch schon in früheren Studien gefunden wurde (Rüger et al. 2011). Die Ergebnisse zeigen außerdem, dass Vollzeit-Erwerbstätigkeit eher zusammen mit Fernpendeln oder Varimobilität auftritt, als im Vergleich dazu bei Selbstständigen oder in Teilzeit arbeitenden Personen. Diese Tendenzen lassen sich ebenfalls in Bezug auf die Schulbildung und den beruflichen Status finden: Je höher der schulische Abschluss, desto größer ist die Chance, ein Fernpendler oder varimobil zu sein. Eher wenig Unterschiede finden sich zwischen den Kohorten und hinsichtlich des Status des Verheiratetseins. Unterschiede ergeben sich in Bezug auf die Information zur Kinderlosigkeit. Hier zeigt sich, dass diejenigen mit anspruchsvollen Mobilitätsarrangements deutlich weniger Kinder haben, was insbesondere für Frauen gilt. Auch dieser Befund bestätigt frühere Analysen mit anderen Daten (Meil 2010b; Rüger et al. 2011).

In Tabelle 2 sind die Mittelwerte für die abhängige Variable und die einbezogenen Mediatorvariablen dargestellt. Hinsichtlich eines Vergleiches der Ausprägungen zwischen den einzelnen Mobilitätstypen¹ zeigt sich, dass Fernpendler und

¹ Die Referenzgruppe für den Levene F-Test sind die Kurzdistanzpendler.

Tab. 1: Deskriptive Ergebnisse der einbezogenen Variablen^a

Variablen	Mobilitätstypen				Summe N=2.758	Chi ² -Test
	Kurzdistanz- pendler N=1.688 61,2%	Mitteldistanz- pendler N=612 22,2%	Fernpendler N=186 6,8%	Varimobile N=272 9,9%		
Geschlecht						
Männer	844 56,1%	335 22,3%	113 7,5%	212 14,1%	1.504 100%	,000
Frauen	844 67,3%	277 22,1%	73 5,8%	60 4,8%	1.254 100%	
Erwerbsstatus						
Vollzeit	1.037 58,8%	440 23,7%	142 7,6%	241 13,0%	1.860 100%	,000
Teilzeit	446 73,6%	130 21,5%	23 3,8%	7 1,2%	606 100%	
Selbstständig	204 70,3%	41 14,1%	21 7,2%	24 8,3%	290 100%	
Bildungsabschluss						
Niedrig	334 69,9%	79 16,5%	25 5,2%	40 8,4%	478 100%	,000
Mittel	650 63,9%	202 19,9%	61 6,0%	104 10,2%	1.017 100%	
Hoch	290 57,3%	131 25,9%	33 6,5%	52 10,3%	506 100%	
Universität	413 54,4%	200 26,4%	68 9,0%	77 10,2%	758 100%	
ISEI^b						
0-40	800 65,0%	238 19,0%	65 5,0%	134 11,0%	1.237 100	,000
41-65	637 62,3%	234 22,9%	73 7,1%	78 7,6%	1.022 100%	
66-90	250 50,0%	140 28,0%	49 9,8%	61 12,2%	500 100%	
Kohorte						
25-27 Jahre	575 62,3%	198 21,5%	66 7,2%	84 9,1%	923 100%	,622
35-37 Jahre	1.113 60,7%	414 22,6%	120 6,5%	188 10,2%	1.835 100%	
Kinderlosigkeit						
Ja	728 57,3%	306 24,1%	98 7,7%	138 10,9%	1.270 100%	,002
Nein	959 64,4%	306 20,6%	88 5,9%	135 9,1%	1.488 100%	
Ehe						
Ja	1.108 62,5%	387 21,8%	113 6,4%	165 9,3%	1.773 100%	,220
Nein	580 58,8%	225 22,8%	73 7,4%	108 11,0%	986 100%	

^a Für die deskriptiven Ergebnisse wurde die Gewichtungvariable *dxpsweight* genutzt, eine Kombination aus dem Designgewicht und einem Gewicht für weitere sozialstrukturelle Merkmale wie z.B. Kinderlosigkeit, Familienstand, Geschlecht, Region (siehe ausführlicher *Brüderl et al.* 2010; dies reduziert die Fallzahl von 3.117 auf 2.758).

^b International Socio-Economic Index of Occupational Status (*Ganzeboom/Treimann* 1996).

Quelle: pairfam-Daten, Welle 1

Tab. 2: Mittelwerte (in Klammern Standardabweichungen) der abhängigen und Mediatorvariablen

	Mobilitätstypen			
	Kurzstanz- pendler = Reference	Mitteldistanz- pendler	Fernpendler	Varimobile
Zufriedenheit	7,82 (1,94)	7,96 (1,66)***	7,97 (1,85)+	8,04 (1,68)**
Verbundenheit	3,82 (0,78)	3,88 (0,70)**	3,85 (0,76)	3,76 (0,74)
Autonomie	3,63 (0,81)	3,67 (0,77)*	3,54 (0,76)	3,56 (0,75)
Konflikte	2,59 (0,65)	2,54 (0,64)	2,42 (0,56)*	2,55 (0,60)
Fairness Arbeitsteilung	2,85 (0,71)	2,91 (0,66)*	2,93 (0,71)	3,08 (0,68)

***<.001. **<.01. *<.05. +<.10

Quelle: pairfam-Daten, Welle 1

Varimobile sich in Bezug auf die Partnerschaftszufriedenheit signifikant von Kurzstanzpendlern unterscheiden. Überraschenderweise finden wir höhere Zufriedenheitswerte für stärker berufsmobile Personen. In Bezug auf die Mediatorvariablen sind die Unterschiede nicht so stringent.

In Tabelle 3 sind die Ergebnisse der Strukturgleichungsmodelle abgebildet, getrennt für Männer und Frauen. Model 1 und 2 beinhalten die Schätzungen für den Einfluss berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit (inklusive Kontrollvariablen) aber ohne die Mediatoren. Wir beziehen uns zunächst lediglich auf die Variablen zur berufsbezogenen Mobilität. Es gibt zunächst einmal für Männer positive Effekte berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit. Der Wert für Varimobile ist signifikant auf dem 10 %-Niveau. Im Vergleich dazu finden wir für Frauen negative Effekte für das Fernpendeln und für Varimobile. Der Modellfit kann als gut bezeichnet werden.

Die interessierenden Mediatorvariablen werden dann in den Modellen 3 und 4 mit einbezogen. Ein erster Blick auf die Variablen der berufsbezogenen Mobilität zeigen substantielle Veränderungen in den Effektstärken im Vergleich zu den vorhergehenden Modellen, was insbesondere für Frauen gilt. Dies ist ein erstes Indiz für das Vorliegen von indirekten Effekten (*Frazier et al.* 2004). Wir finden zunächst wiederum positive Effekte für Männer, insbesondere für Fernpendler und Varimobile in Bezug auf die Partnerschaftszufriedenheit und starke negative Effekte für Frauen, mit signifikanten Werten für fernpendelnde Frauen. Darüber hinaus weisen alle Mediatorvariablen signifikante Effekte in die erwarteten Richtungen auf. Je höher die Verbundenheit und die Autonomie und je niedriger der Konflikt, desto eher sind die Befragten mit ihrer Beziehung zufrieden. Auch der Einfluss der wahrgenommenen Fairness in der Aufgabenteilung zeigt sich. Wenn Männer und Frauen meinen, dass sie weniger als ihren fairen Anteil erledigen müssen, sind sie eher zufrieden mit der Paarbeziehung. Ein Blick auf die einbezogenen Kontrollvariablen zeigt, dass kinderlose und verheiratete Männer signifikant zufriedener mit der Paarbeziehung

Tab. 3: Strukturgleichungsmodell für die Partnerschaftszufriedenheit von Männern und Frauen – (erwerbstätige Personen in den Altersgruppen 25-27 bzw. 35-37 Jahre)

	Zufriedenheit					
	Modell 1 Männer	Modell 2 Frauen	Modell 3 Männer	Modell 4 Frauen	Modell 5 Männer mit Kind(ern) < 18 im HH	Modell 6 Frauen mit Kind(ern) < 18 im HH
<i>Unabhängige Variablen</i> (Ref.: Kurzdistanzpendler)						
Mitteldistanzpendler	0,089	0,030	0,027	-0,022	0,118	-0,003
Fernpendler	0,183	-0,034	0,150	-0,299*	0,194	-0,472*
Varimobile	0,187+	-0,074	0,200*	-0,255	0,263*	-0,537+
<i>Mediator Variablen</i>						
Verbundenheit			0,820***	0,913***	0,838***	0,894***
Autonomie			0,612***	0,735***	0,815**	0,747***
Konflikte			-0,629***	-0,879***	-0,696***	-0,983***
Fairness Arbeitsteilung			0,158**	0,154**	0,084	0,190***
<i>Kontrollvariablen</i>						
CASMIN (Ref.: niedrig)						
CASMIN Mittel	0,118	-0,167	0,086	-0,285**	0,033	-0,398**
CASMIN Hoch	0,161	-0,144	0,123	-0,286*	0,050	-0,383*
CASMIN Universitätsabschluss	0,151	-0,137	0,136	-0,315*	0,078	-0,450+
Teilzeit (Ref.: Vollzeit/Selbstst.)	0,052	0,066	-0,152	0,038	-0,128	-0,009
ISEI 41-65 (Ref.: ISEI 16-40)	-0,048	-0,052	-0,022	-0,078	0,041	-0,052
ISEI 66-90 (Ref.: ISEI 16-40)	-0,213+	0,059	-0,174	-0,048	-0,145	-0,157
Relevanz Beruf	-0,004	-0,061*	0,027	-0,001	0,054*	0,020
Kohorte 1971/73 (Ref.: 1981/83)	-0,095	-0,160+	-0,090	-0,161*	0,126	0,009
Kinderlosigkeit (Ref.: mit Kind(ern))	0,382***	0,421***	0,247**	0,059	-	-
Verheiratet (Ref.: nicht verheiratet)	0,277**	0,141	0,266**	0,120	0,154	0,036
Chi ² /df/p	514,562/58/0,000		780,791/332/0,000		524,937/292/0,000	
CFI/ RMSEA/SRMR ^a	0,965/0,020/0,009		0,927/0,030/0,033		0,933/0,029/0,032	
N=	1.619	1.493	1.619	1.493	989	880

^a Der CFI ist ein Indikator, der die relative Verbesserung des Modells mit einem sogenannten baseline model (independence model) schätzt, welches annimmt, dass alle Variablen unkorreliert sind, was zu einem hohen Chi²-Wert führt. Die Verbesserung des Modells besteht darin, zu prüfen, inwieweit das neu definierte Modell diesen Chi²-Wert reduziert. Der CFI-Wert sollte höher als 0,90 sein. RMSEA (root mean square error of approximation) ist ein "badness of fit"-Index, welcher einen besseren Fit anzeigt, je näher der Wert an Null liegt (RMSEA < 0,05 indiziert einen annehmbaren Fit), ebenso der SRMR (standardised root mean squared residual) (wobei Werte kleiner als 0,05 einen guten Fit anziehen) (Kline 2005). Die Modelle werden ungewichtet gerechnet, was die Fallzahl gegenüber Tabelle 1 wieder auf das Ausgangssample (N=3117) erhöht. Fünf Fälle mußten wegen fehlender Werte ausgeschlossen werden.

*** < .001. ** < .01. * < .05. + < .10

Quelle: pairfam-Daten, Welle 1

sind, und dass höher gebildete Frauen eher geringere Zufriedenheitswerte aufweisen, das gilt auch für die jüngere Alterskohorte.

In den theoretischen Ausführungen zu der Stresshypothese, die im Zusammenhang mit beruflicher Mobilität eher auftreten könnte, ist angenommen worden, dass Fernpendler und Varimobile einen negativen Effekt in Bezug auf die Partnerschaftszufriedenheit aufweisen, sowohl Männer als auch Frauen (Hypothese 1). Die

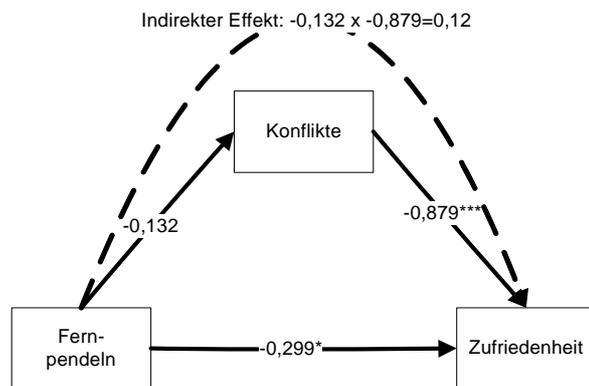
Ergebnisse zeigen, dass diese Hypothese lediglich für Frauen, nicht aber für Männer bestätigt wird. Die Effektstärken bei Fernpendlern ($p=0.027$)² und Varimobilen ($p=0.023$) unterscheiden sich signifikant zwischen Männern und Frauen in Modell 3 und 4.

Weiterhin wurde argumentiert, dass die negativen Effekte von berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit vor allem dann höher sein sollten, wenn Kinder im Haushalt zu betreuen sind (Hypothese 2). Diese Vermutung ist bestätigt durch die Ergebnisse in den Modellen 5 und 6. Beide Modelle beziehen nur solche Personen mit ein, die Kinder unter 18 Jahren im Haushalt haben, was auch mit einer Reduzierung der Samplegröße einhergeht. Insgesamt sind die Effekte vergleichbar mit den vorangegangenen Modellen. Frauen, die fernpendeln oder varimobil sind, berichten über eine niedrigere Partnerschaftszufriedenheit als Männer (beide Differenzen sind signifikant; $p=0.014$ für Fernpendler; $p=0.016$ für Varimobile). Schätzen wir ein Modell, in dem nur kinderlose Frauen enthalten sind (Ergebnisse hier nicht gezeigt), dann verschwinden die negative Effekte. Dies bedeutet, dass die negativen Effekte auf die Partnerschaftszufriedenheit eng mit dem Status Kinder ja oder nein verknüpft sind. Wir nehmen daher an, dass dieser negative direkte Effekt, insbesondere für Mütter, eher mit einer höheren Belastung der Mütter in Bezug auf Kinderbetreuung und Organisation des Haushalts einhergeht. Die belastende Situation erhöht sich mit den steigenden Anforderungen bei beruflicher Mobilität, was zusätzlich auch mit mehr Stress, Erschöpfung und gesundheitlichen Problemen einhergehen kann.

Um Hypothese 3 zu testen, ist es notwendig, indirekte Effekte zu berechnen. Bei der Betrachtung der Schätzwerte von Modell 1 bis 4 ist deutlich geworden, dass es lediglich kleinere Veränderungen hinsichtlich der Effektgröße bei den Männern gab (Modell 1 und 3). Für Frauen waren die Veränderungen ausgeprägter (Modell 2 und 4), nachdem wir die Mediatoren mit in die Modelle einbezogen haben. Dies deutet darauf hin, dass die Variablen der berufsbezogenen Mobilität mit den einbezogenen Mediatoren korrelieren, und zwar insbesondere bei den Frauen. Aus diesem Grund und den theoretischen Vorüberlegungen wurde eine Mediationsanalyse gerechnet (Abb. 1), basierend auf zwei Regressionsrechnungen: Zunächst wird eine Regression der Mediatoren und der berufsbezogenen Mobilitätsvariablen auf die Partnerschaftszufriedenheit, unter Kontrolle weiterer Kovariaten, gerechnet (die Ergebnisse für Männer und Frauen sind in Modell 3 und 4 zu sehen). Daran anschließend erfolgt eine Regression der Indikatoren der Berufsmobilität auf die Mediatorvariablen. Das Produkt beider Regressionseffekte ist der resultierende indirekte Effekt, der dann wiederum auf Signifikanz geprüft werden kann (Werte der indirekten Effekte und deren Signifikanzen gezeigt in Tabelle 4 für jede Variable der berufsbezogenen Mobilität und jeden Mediator). Diese Mediationsanalyse ist simultan für alle Media-

² Im Rahmen von Strukturgleichungsmodellen ist es möglich, einen multiplen Gruppenvergleich durchzuführen. Mittels des χ^2 -Wald-Tests wird dann überprüft, ob sich die Effekte zwischen den Gruppen (hier zwischen Männern und Frauen) signifikant unterscheiden (Reineke 2005).

Abb. 1: Direkter und indirekter Effekt zwischen Konflikt und Partnerschaftszufriedenheit für fernpendelnde Frauen



Quelle: pairfam-Daten, Welle 1

toren gerechnet worden, was auch als "multiple mediations analysis" (Preacher/Hayes 2008) bezeichnet wird.

Betrachten wir zunächst den indirekten Effekt von Verbundenheit, so finden wir für Männer keinen Beleg dafür, dass höhere zeitliche Anforderungen durch berufsbezogene Mobilität die Verbundenheit in der Beziehung reduziert. Mitteldistanzpendler, Fernpendler und auch die sogenannten Varimobilen zeigen weder niedrigere Werte von Verbundenheit im Vergleich zu den Kurzdistanzpendlern, noch negative Effekte auf die Partnerschaftszufriedenheit. Für Frauen ist das Gegenteil der Fall: Frauen, die fernpendeln oder varimobil sind, berichten über eine höhere Verbundenheit in Bezug zu ihrem Partner, was in der Summe einen schwach signifikanten positiven Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit ergibt. Dieser Effekt liegt für Männer nicht vor und auch die Differenz zwischen den beiden Effekten für Männer und Frauen ist mit das Fernpendeln nicht signifikant ($p=0.228$), wohl aber für die Varimobilen ($p=0.043$). Dieses Ergebnis widerspricht den theoretischen Überlegungen und Erwartungen, obwohl auch hier für weitere wichtige Kovariaten kontrolliert wurde (siehe Tab. 1 und Modelle 3 und 4 in Tab. 3).

Ähnliche Ergebnisse lassen sich für den Mediator Konflikte finden: Es wurde aus stresstheoretischen Überlegungen heraus angenommen, dass Konflikte eher auftreten bei zeitlich anspruchsvolleren Mobilitätstypen, was dann wiederum die Zufriedenheit mit der Partnerschaft reduzieren sollte. Auch diese These lässt sich nicht bestätigen. Wir finden gar einen positiven Effekt für fernpendelnde Personen auf eine geringere Konflikthäufigkeit, was dann wiederum einen positive Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit ergibt. Dies ist für Männer und Frauen der Fall. Während Konflikte nunmehr die Partnerschaftszufriedenheit in direkter Hinsicht reduzieren, ist Fernpendeln im Vergleich zu Kurzdistanzpendeln durch weniger Konflikte gekennzeichnet, was dann wiederum statistisch gesehen einen positiven indirekten Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit ergibt. Dieses Ergebnis scheint die Hinweise aus anderen Untersuchungen zu stützen, die nachgewiesen haben, dass in

Tab. 4: Regressionsschätzungen der einbezogenen Mediatoren auf Variablen zur berufsbezogenen Mobilität (indirekte Effekte und deren Signifikanzen in Klammern) für Männer und Frauen

	Mediatoren			
	Verbundenheit	Autonomie	Konflikte	Fairness der Arbeitsteilung
<i>Männer</i>				
Mitteldistanzpendler	0,042	0,011	-0,010	0,014
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(0,033)	(0,007)	(0,007)	(0,002)
Fernpendler	-0,008	-0,051	-0,096+	0,019
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(-0,007)	(-0,031)	(0,060)+	(0,003)
Varimobile	-0,048	0,019	-0,009	0,059
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(-0,039)	(0,012)	(0,006)	(0,009)
N= 1.619				
<i>Frauen</i>				
Mitteldistanzpendler	0,061	0,068+	-0,011	0,038
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(0,056)	(0,050)+	(0,010)	(0,006)
Fernpendler	0,131+	0,135+	-0,132+	0,081
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(0,120)+	(0,099)+	(0,120)+	(0,012)
Varimobile	0,148+	0,109	-0,073	0,100
(Ref.: Kurzdistanzpendler)	(0,135)+	(0,079)	(0,064)	(0,015)
N= 1.493				

***<.001. **<.01. *<.05. +<.10

Quelle: pairfam-Daten, Welle 1

Paarbeziehungen mit zeitlich anspruchsvolleren Mobilitätsarrangements die weniger zur Verfügung stehende Zeit als sehr wertvoll angesehen wird (*Schneider et al.* 2002a). Wird die geringe gemeinsame Zeit als sehr wertvoll betrachtet, dann ist es durchaus plausibel, dass zeitlich umfangreichere Formen berufsbezogener Mobilität auch mit einer geringeren Konflikthäufigkeit einhergehen können, weil beide Partner versuchen, die verbleibende Zeit zu genießen bzw. sie nicht auch noch mit Konflikten zu überschatten.

Weiterhin wurde mit Bezug zum stresstheoretischen Ansatz argumentiert, dass insbesondere für Frauen berufsbezogene Mobilität stärker korreliert mit der Wahrnehmung einer unfairen Verteilung der Arbeit in der Partnerschaft, weil Frauen mehr Verantwortung für den Haushalt tragen und damit auch mehr Belastungen durch berufsbezogene Mobilität erfahren, was einen negative Einfluss auf die Partnerschaftszufriedenheit haben sollte. Diese These ist durch die Daten nicht bestätigt.

Schließlich wurde im Hinblick auf die Stimulationshypothese (Hypothese 4) angenommen, dass insbesondere bei Frauen die berufsbezogene Mobilität mit einer höheren Wahrnehmung von Autonomie einhergeht, was ebenfalls einen positiven

Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit haben sollte. Die empirischen Analysen unterstützen diese These, wie angenommen, insbesondere für Frauen. Wenn sie über eine mittlere oder Ferndistanz pendeln oder varimobil sind, dann zeigt sich insgesamt ein positiver Effekt auf die Wahrnehmung einer höheren Autonomie, was dann auch wiederum die Partnerschaftszufriedenheit erhöht. Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen sind für die Fernpendler signifikant ($p=0.044$).

Wir können unsere Querschnittsanalysen wie folgt zusammenfassen: Hypothese 1, die besagt, dass berufsbezogene Mobilität die Partnerschaftszufriedenheit reduziert, ist in Teilen bestätigt worden. Die Daten bestätigen diesen Effekt vor allem für Frauen (Hypothese 2), während sich für Männer positive direkte Effekte auf die Partnerschaftszufriedenheit finden lassen. Wir finden außerdem, dass berufsbezogene Mobilität nicht assoziiert ist mit einer reduzierten Verbundenheit oder mit mehr Konflikten in der Partnerschaft. Das Gegenteil ist der Fall: Es zeigen sich empirische Hinweise darauf, dass insbesondere für Frauen zeitaufwändigere Formen berufsbezogener Mobilität eher mit einem Autonomiegewinn, mit mehr Verbundenheit und weniger Konflikten einhergehen. All diese Faktoren interagieren dann wiederum positiv mit der Partnerschaftszufriedenheit. Interessanterweise zeigen sich für Frauen beide Effekte: direkte negative Effekte von berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit und indirekt positive Effekte über die Mediatoren Verbundenheit, Autonomie, Konflikte (Hypothese 3 und 4). Für Männer zeigen sich ausschließlich positive Effekte, wobei in beiden Fällen beachtet werden muss, dass jeweils für weitere zentrale Variablen kontrolliert wurde.

6 Fazit

Dieser Artikel untersucht den Einfluss berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit. Folgt man bisherigen Analysen, dann ist es sinnvoll, hierbei zwischen direkten und indirekten Effekten sowie zwischen Männern und Frauen zu unterscheiden.

In unseren Querschnittsanalysen bestätigen die empirischen Ergebnisse lediglich die vermutete Stress-Hypothese hinsichtlich eines negativen Effekts von zeitaufwändigerer berufsbezogener Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit für Frauen, insbesondere für Mütter. Diese Ergebnisse bestätigen frühere Befunde, dass Frauen mehr belastet sind, wenn sie sich zum einen um die Kinder und den Haushalt kümmern müssen und dann auch noch beruflich stärker mobil sind. Wie bereits *Meil* (2010a) und *Hofmeister/Schneider* (2010) betonen, sind trotz der Tatsache, dass berufsbezogene Mobilität stärker eine egalitäre Verteilung der Verantwortlichkeiten in der Partnerschaft unterstützt, es eher die Frauen, die die zusätzlichen Belastungen mit dem Haushalt tragen. Überraschenderweise lässt sich dieser Effekt nicht in dem einbezogenen Mediator über die Fairness der Arbeitsteilung wiederfinden. Dieser subjektive Indikator scheint für diese Fragestellung nicht geeignet zu sein, weshalb in späteren Analysen eher die tatsächliche Aufteilung der Arbeitsleistungen einbezogen werden sollten.

Für Männer werden positive Effekte der berufsbezogenen Mobilität auf die Partnerschaftszufriedenheit gefunden, und diese Effekte werden nochmals deutlicher, wenn Kinder im Haushalt sind. Hier sind die Effekte zwischen Männern und Frauen signifikant unterschiedlich. Für Männer wird diesbezüglich angenommen, dass es ihnen die berufsbezogene Mobilität ermöglicht, die Erwartungen von Familie und Beruf zu vereinbaren. Sie brauchen nicht auf den Job oder die Familie verzichten, aber sie sind weniger belastet von Haushaltsaufgaben und elterlichen Pflichten. Dies stützt in Teilen die These einer zunehmenden Traditionalisierung von Männern im Hinblick auf die Verteilung der Hausarbeit (Meil 2010b), aber hier ist weitere Forschung notwendig, vor allem aus einer Längsschnittperspektive.

Unsere Ergebnisse bestätigen weiterhin, dass es sinnvoll ist, medierende Variablen mit in die Analysen einzubeziehen, um die Zusammenhänge zwischen berufsbezogener Mobilität und Partnerschaftszufriedenheit besser entschlüsseln zu können (Viry *et al.* 2010). Entgegen unserer Erwartung zeigen die Ergebnisse, dass berufsbezogene Mobilität nicht mit weniger Verbundenheit oder mehr Konflikten einhergeht. Die Daten zeigen vielmehr, dass insbesondere für Frauen zeitaufwändigere Formen der berufsbezogenen Mobilität eher assoziiert sind mit einer höheren Autonomiewahrnehmung und Verbundenheit. Weiterhin korreliert sie weniger mit Konflikten in der Partnerschaft, was dann schließlich einen positiven Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit ergibt.

Somit lassen sich für Frauen direkte negative Effekte von berufsbezogener Mobilität finden, was den vermuteten Stressmechanismus bestärkt, und es finden sich indirekt positive Effekte über die Verbundenheit, Autonomie und Konflikte auf die Partnerschaftszufriedenheit, was eher den Stimmulationsmechanismus stützt. Dies mag zunächst ein widersprüchliches Ergebnis sein, aber wie Reuschke (2010) für Fernbeziehungen nachweist, zeigen Frauen bspw. negative Auswirkungen in Bezug auf Gesundheit, Stress, aber positive in Bezug auf die Partnerschaftszufriedenheit. In ähnlicher Weise finden Collet/Dauber (2010), dass mobile Frauen eher über negative psychische Konsequenzen berichten als Männer, und zwar hinsichtlich eines empfundenen Zeitdrucks und Erschöpfung (Collet/Dauber 2010: 185). Es scheint demnach so zu sein, dass berufsbezogene Mobilität die alltäglichen Belastungen erhöht, und zwar insbesondere für Frauen und Mütter, was dann auch zu einem geringeren Wohlbefinden und zu einer negativen Partnerschaftszufriedenheit führen kann. Andererseits gehen zeitaufwändigere Formen der beruflichen Mobilität mit einer höheren Verbundenheit, mehr Autonomie und weniger Konflikten einher, was dann wiederum einen positiven Effekt auf die Partnerschaftszufriedenheit hat.

Es müssen einige Einschränkungen für diese Ergebnisse genannt werden. Zunächst einmal handelt es sich hier lediglich um Querschnittsanalysen, da die Möglichkeiten für eine Längsschnittbetrachtung noch nicht in dem Maße gegeben waren. Hier müssen weitere Analysen mit weiteren Erhebungswellen deutlicher als bisher geschehen die Kausalitäten in den Zusammenhängen erklären. Erhöhen Fernpendeln oder Varimobilität die Partnerschaftszufriedenheit auf lange Sicht – wie es einige unserer Querschnittsanalysen vermuten lassen? Es muss mindestens ein weiteres Kausalitäts- oder Selektionsproblem angesprochen werden. Berufsbezogene Mobilität könnte die Verbundenheit und Autonomie erhöhen sowie Konflikte

reduzieren. Aber es ist ebenso möglich, dass Akteure, die gerade diesen Variablen eine höhere Bedeutung beimessen, auch eher dazu bereit sind, zeitaufwändigere Formen berufsbezogener Mobilität in Kauf zu nehmen, weil sie bspw. wissen, dass ihre Beziehung mit diesen zusätzlichen Herausforderungen und Belastungen adäquat umgehen kann. Ist dies der Fall, dann wäre der Effekt zwischen zeitaufwändiger berufsbezogener Mobilität und Partnerschaftszufriedenheit eher zurückzuführen auf einen Moderatoreffekt und man wäre stärker mit einer selektiven Stichprobe konfrontiert.

Die Analysen zeigen, dass das von *Stutzer/Frey* (2008) angeführte "commuting paradox", in dem Sinn, dass Pendeln auf lange Sicht zu einem geringen subjektiven Wohlbefinden führt, obwohl es berufsbezogene Entlohnungen bereithält, ein bisschen weiter entschlüsselt werden kann, wenn weitere Dimensionen des Lebenslaufs mit in die Analysen einbezogen werden.

Literatur

- Abraham, Martin; Auspurg, Katrin; Hinz, Thomas* 2010: Migration decisions within dual-earner partnerships: a test of bargaining theory. In: *Journal of Marriage and the Family* 72: 876-892 [doi>10.1111/j.1741-3737.2010.00736.x].
- Abraham, Martin; Schönholzer, Thess* 2009: Pendeln oder Umziehen? Entscheidungen über unterschiedliche Mobilitätsformen in Paarhaushalten. In: *Kriwy, Peter; Gross, Christiane* (Hrsg.): *Klein aber fein! Quantitative empirische Sozialforschung mit kleinen Fallzahlen*. Wiesbaden: VS: 247-268.
- Barnes, Michael L.; Sternberg, Robert J.* 1997: A hierarchical model of love and its prediction of satisfaction in close relationships. In: *Sternberg, Robert J.; Hojjat, Mahzat* (Hrsg.): *Satisfaction in Close Relationships*. New York/London: The Guilford Press: 79-102.
- Baron, Reuben M.; Kenny, David A.* 1986: The moderator-mediator distinction in social psychological research: Conceptual, strategic and statistical considerations. In: *Journal of Personality and Social Psychology* 51,6: 1173-1182.
- Biehl, Heiko; Keller, Jörg; Tomforde, Maren* 2005: Den eigentlichen Einsatz fährt meine Frau zu Hause. Belastungen von Bundeswehr-Soldaten und ihren Familien während des Auslandseinsatzes. In: *Kümmel, Gerhard* (Hrsg.): *Diener zweier Herren: Soldaten zwischen Bundeswehr und Familie*. Frankfurt am Main: Lang: 79-107.
- Blossfeld, Hans-Peter; Drobnic, Sonja* 2002: *Careers of Couples in Contemporary Society: From Male Breadwinner to Dual-Earner Families*. New York: Oxford University Press.
- Brüderl, Josef; Castiglioni, Laura; Krieger, Uli; Ludwig, Volker; Pforr, Klaus; Schumann, Nina* 2010: *pairfam Data Manual, Wave 1*. Mannheim.
- Bunker, Barbara B.; Vanderslice, Virginia J.; Rice, Robert W.* 1992: Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting Versus Single-Residence Couples. In: *Journal of Marriage and the Family* 54,2: 399-407.
- Collet, Beate; Dauber, Andrea* 2010: Gender and Job Mobility. In: *Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* (Hrsg.): *Mobile Living Across Europe II*. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 173-194.

- Deci, Edward L.; Ryan, Richard M.* 2000: The "what" and "why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. In: *Psychological Inquiry* 4: 227–268.
- Dew, Jeffrey; Wilcox, W. Bradford* 2011: If Momma Ain't Happy: Explaining Declines in Marital Satisfaction Among New Mothers. In: *Journal of Marriage and Family* 73,1: 1-12 [doi: 10.1111/j.1741-3737.2010.00782.x].
- Dickinson, Robert E.* 1959: The geography of commuting in West Germany. In: *Annals of the Association of American Geographers* 49: 443-456.
- Esser, Hartmut* 1993: *Allgemeine Soziologie*. Frankfurt/M.: Campus.
- Frazier, Patrizia A.; Tix, Andrea P.; Barron, Kenneth E.* 2004: Testing moderator and mediator effects in counselling psychology research. *Journal of Counselling Psychology* 51: 15-134.
- Ganzeboom, Harry B.G.; Treiman, Donald J.* 1996: Internationally comparable measures of occupational status for the 1988 international standard classification of occupations. In: *Social Science Research* 25: 201-239.
- Hofmeister, Heather; Schneider, Norbert F.* 2010: Job Mobilities in Europe: Core Findings, Policy Implications and Future Outlook. In: *Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* (Hrsg.): *Mobile Living Across Europe II*. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 337-356.
- Huinink, Johannes; Schröder, Torsten* 2008: Skizzen zu einer Theorie des Lebensverlaufs. In: *Diekmann, Andreas; Eichner, Klaus; Schmid, Peter; Voss, Thomas* (Hrsg.), *Rational Choice: Theoretische Analysen und empirische Resultate*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 291-308.
- Huinink, Johannes; Feldhaus, Michael* 2009: Family Research from the Life Course Perspective. In: *International Sociology* 24,3: 299-324 [doi: 10.1177/0268580909102910].
- Huinink, Johannes et al.* 2011: Panel Analysis of Intimate Relationships and Family Dynamics (pairfam): Framework and Design of pairfam. In: *Zeitschrift für Familienforschung*, 23: 77-101 [doi:10.4232/pairfam.5678.3.1.0].
- Kalter, Frank* 1994: Pendeln statt Migration. In: *Zeitschrift für Soziologie* 23: 460-476.
- Kalter, Frank* 1997: Wohnortwechsel in Deutschland. Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice Modellen. Opladen: Leske + Budrich.
- Kaufmann, Vincent; Widmer, Eric D.* 2006: Motility and family dynamics: current issues and research agendas. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 18: 111-129.
- Karney, Benjamin R; Bradbury, Thomas* 1995: The longitudinal course of marital quality and stability: A review of theory, method, and research. In: *Psychological Bulletin* 118,1: 3-34.
- Kenny, David A.; Kashy, Deborah, A.; Bolger, Niall* 1998: Data analysis in social psychology. In: *Gilbert, Daniel Todd; Fiske, Susan T.; Lindzey, Gardner* (Hrsg.): *The handbook of social psychology*. New York: Oxford University: 233-264.
- Kersting, Jens; Grau, Ina* 2003: Paarkonflikt und Trennung. In: *Grau, Ina; Bierhoff, Hans-Werner* (Hrsg.): *Sozialpsychologie der Partnerschaft*. Heidelberg: Springer: 426-457.
- Kley, Stefanie* 2010: Multilokalität als Strategie zur Nutzung von Chancen. In: *Soeffner, Hans-Georg* (Hrsg.): *Unsichere Zeiten: Herausforderungen und gesellschaftliche Transformationen*. Wiesbaden: VS Verlag. CD-Rom.
- Kline, Rex B.* 2005: *Principles and Practices of Structural Equation Modeling*. New York: Guilford Press.

- Koslowsky, Meni; Kluger, Avraham N.; Reich, Mordechai* 1995: *Commuting Stress*. New York: Plenum Press.
- Lenz, Karl* 2003: *Soziologie der Zweierbeziehung*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Limmer, Ruth* 2005: Berufsmobilität und Familie in Deutschland. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 17: 8-26.
- Limmer, Ruth, Schneider, Norbert F.* 2008: Studying Job-Related Spatial Mobility in Europe. In: *Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo* (Hrsg.): *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 13-46.
- Lindenberg, Siegwart* 1989: Social Production Functions, Deficitsm and Social Revolutions. In: *Rationality and Society* 1: 51-77.
- Lindenberg, Siegwart; Frey, Bruno* 1993: Alternatives, frames, and relative prices: a broader view of rational choice. In: *Acta Sociologica* 36: 191-205.
- Lück, Detlev* 2010: Walking the tightrope. Combining family life, career and job mobility. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 22: 216-241.
- Lück, Detlev; Schneider, Norbert F.* 2010: Introduction to the special issue on Mobility and family: Increasing job mobility – changing family lives. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 22,2: 135-148.
- Mayer, Karl Ulrich* 1990: Lebensverläufe und sozialer Wandel – Anmerkungen zu einem Forschungsprogramm. In: *Mayer, Karl Ulrich* (Hrsg.): *Lebensverläufe und sozialer Wandel*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft* 31: 7-21.
- Meil, Gerado* 2010a: Job Mobility and Family Life. In: *Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* (Hrsg.): *Mobile Living Across Europe II*. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 215-237.
- Meil, Gerado* 2010b: Geographic job mobility and parenthood decisions. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 22: 171-196.
- Muthén, Linda; Muthén, Bengt* 1998-2007: *Mplus User's Guide*. Fifth Edition. Los Angeles.
- Muthén, Bengt* 2011: Applications of Causally Defines Direct and Indirect Effekts in Mediation Analysis using SEM in MPLUS (under Review).
- Nave-Herz, Rosemarie* 1994: *Frauen zwischen Tradition und Moderne*. Bielefeld: Kleine Verlag.
- Neff, Kristin; Harter, Susan* 2002: Relationships Styles of Self-Focused Autonomy, Other-Focused Connectedness, and Mutuality across Multiple relationship Contexts. In: *Journal of Social and Personal Relationships* 20,1: 81-99.
- Ommeren, Jos van* 1998: On-the-Job Search Behavior: The Importance of Commuting Time. In: *Land Economics* 74: 526-540.
- Preacher, Kristopher J.; Rucker, Derek D.; Hayes, Andrew F.* 2007: Addressing Moderated Mediation Hypotheses: Theory, Methods, and Prescriptions. In: *Multivariate Behavioral Research* 42: 185-227.
- Preacher, Kristopher J.; Hayes, Andrew F.* 2008: Asymptotic and Resampling Strategies for Assessing and Comparing Indirect Effects in Multiple Mediator Models. In: *Behavior Research Methods* 40: 879-891 [doi: 10.3758/BRM.40.3.879].
- Press, Julie E.; Fagan, Jay; Laughlin, Lynda* 2006: Taking Pressure off Families: Child-Care Subsidies Lessen Mother's Work-Hour Problems. In: *Journal of Marriage and the Family* 68: 155-171 [doi: 10.1111/j.1741-3737.2006.00240.x].

- Reichle, Barbara; Dette-Hagenmeyer, Dorothea* 2008: Individuelle und dyadische Bewältigung von Alltagskonflikten: Themen, Copingstrategien und Partnerschaftsqualität. In: *Feldhaus, Michael; Huinink, Johannes* (Hrsg.): Neuere Entwicklungen in der Beziehungs- und Familienforschung. Würzburg: Ergon: 229-257.
- Reinecke, Jost* 2005: Strukturgleichungsmodelle. München: Oldenbourg.
- Reuschke, Darja* 2010: Multilokales Wohnen. Wiesbaden: VS Verlag.
- Rhoades, Galena K.; Scott M. Stanley; Markman, Howard J.* 2009: Couples' Reasons for Cohabitation. Associations With Individual Well-Being and Relationship Quality. In: *Journal of Family Issues* 30,2: 233-258 [doi:10.1177/0192513X08324388].
- Rüger, Heiko; Limmer, Ruth* 2010: Job Mobilities and Quality of Life. In: *Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* (Hrsg.): Mobile Living Across Europe II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Opladen: Barbara Budrich: 263-288.
- Rüger, Heiko; Feldhaus, Michael; Becker, Katharina; Schlegel, Monika* 2011: Zirkuläre berufsbezogene Mobilität in Deutschland: Vergleichende Analysen mit zwei repräsentativen Surveys zu Formen; Verbreitung und Relevanz im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung In: *Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft* 36,1: 193-220 [doi: 10.4232/10.CPoS-2011-05de].
- Rüssmann, Karin; Arránz Becker, Oliver* 2004: Die Interdependenz von Sozialstruktur, Familienzyklus, Interaktionsstil und Partnerschaftszufriedenheit. In: *Hill, Paul B.* (Hrsg.): Interaktion und Kommunikation. Eine empirische Studie zu Alltagsinteraktion, Konflikten und Zufriedenheit in Partnerschaften. Würzburg: Ergon: 207-249.
- Schmahl, Franziska et al.* 2012: Scales. Manual wave 1 to 3. Technical report.
- Schneider, Norbert F.* 2005: Leben an zwei Orten. Die Folgen beruflicher Mobilität für Familie und Partnerschaft. In: *Mischau, Anina; Oechsle, Mechtild* (Hrsg.): Arbeitszeit – Familienzeit – Lebenszeit: Verlieren wir die Balance? Zeitschrift für Familienforschung, Sonderheft 5. Wiesbaden: VS Verlag: 110-126.
- Schneider, Norbert F.; Limmer, Ruth; Ruckdeschel, Kerstin* 2002a: Mobil, flexibel, gebunden. Frankfurt/M.: Campus.
- Schneider, Norbert F.; Limmer, Ruth; Ruckdeschel, Kerstin* 2002b: Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart: Kohlhammer.
- Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo* 2008 (Hrsg.): Mobile Living Across Europe. Volume I: Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in six European Countries. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich.
- Schneider, Norbert F.; Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev; Rüger, Heiko; Dauber, Andrea* 2008: Germany – A Country of Locally Attached but Highly Mobile People. In: *Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo* (Hrsg.): Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 105-147.
- Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* 2010 (Hrsg.): Mobile Living Across Europe II. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers.
- Statistisches Bundesamt* 2005: Leben und Arbeiten in Deutschland. Wiesbaden.
- Sternberg, Robert J.* 1988: Triangulating love. In: *Sternberg, Robert J.; Barnes, M.L.* (Hrsg.): The Psychology of Love, New Haven. London: Yale University Press: 119-138.

- Stevens, Daphne; Kiger, Gary; Riley, Pamela J.* 2001: Working hard and hardly working: Domestic Labor and marital satisfaction among dual-earner couples. In: *Journal of Marriage and Family* 63,2: 514-526 [doi: 10.1111/j.1741-3737.2001.00514.x].
- Stutzer, Alois; Frey, Bruno S.* 2008: Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. In: *Scand. Journal of Economics* 110: 339-366 [doi: 10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x].
- Viry, Gil; Widmer, Eric D.; Kaufmann, Vincent* 2010: Does it matter for us that my partner or I commute? Spatial mobility for job reasons and the quality of conjugal relationships in France, Germany, and Switzerland. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 22,2: 149-169.
- Weiß, Bernd; Wagner, Michael* 2008: Stehen Konflikte einer guten Partnerschaft entgegen? Eine empirische Analyse auf Grundlage dyadischer Daten. In: *Feldhaus, Michael; Huinink, Johannes* (Hrsg.): *Neuere Entwicklungen in der Beziehungs- und Familienforschung. Vorstudien zum Beziehungs- und Entwicklungspanel (PAIRFAM)*. Würzburg: Ergon: 187-228.
- Widmer, Eric D.; Giudici, Francesco; Le Goff, Jean-Marie; Pollien, Alexandre* 2009: From Support to Control: A Configurational Perspective on Conjugal Quality. In: *Journal of Marriage and Family* 71: 437-448 [doi: 10.1111/j.1741-3737.2009.00611.x].
- Widmer, Eric D.; Kellerhals, Jean; Levy, Rene* 2006: What pluralization of family relations? Conflicts, conjugal interaction styles, and social milieu. In: *Revue française de sociologie* 47, Supplément: 131-156.
- Wilkie, Jane R.; Ferree, Myra M.; Ratcliff, Katheryn* 1998: Gender and Fairness: Marital Satisfaction in Two-Earner Couples. In: *Journal of Marriage and the Family* 60,3: 577-594.

Übersetzung des Originaltextes durch die Autoren, nur zur Information. Der begutachtete und von den Autoren autorisierte englische Originalbeitrag ist unter dem Titel „Job-Related Circular Mobility and the Quality of Intimate Relationships“, DOI 10.4232/10.CPoS-2013-07en bzw. URN urn:nbn:de:bib-cpos-2013-07en8, auf <http://www.comparativepopulationstudies.de> verfügbar.

Eingegangen am: 16.09.2011

Angenommen am: 11.02.2013

Dr. Michael Feldhaus (✉). Universität Bremen, Institut für empirische und angewandte Soziologie (EMPAS), Bremen, Deutschland. E-Mail: feldhaus@empas.uni-bremen.de
URL: www.empas.uni-bremen.de

Dr. Monika Schlegel. Universität Vechta, Institut für Soziale Arbeit, Bildungs- und Sportwissenschaften, Vechta, Germany. E-Mail: monika.schlegel@uni-vechta.de
URL: www.uni-vechta.de

Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft

www.comparativepopulationstudies.de

ISSN: 1869-8980 (Print) – 1869-8999 (Internet)

Published by / Herausgegeben von

Prof. Dr. Norbert F. Schneider

Federal Institute for Population Research
D-65180 Wiesbaden / Germany

Managing Editor /

Verantwortlicher Redakteur

Frank Swiaczny

Assistant Managing Editor /

Stellvertretende Redakteurin

Katrin Schiefer

Language & Copy Editor (English) /

Lektorat & Übersetzungen (englisch)

Amelie Franke

Copy Editor (German) /

Lektorat (deutsch)

Dr. Evelyn Grünheid

Layout / Satz

Beatriz Feiler-Fuchs

E-mail: cpos@bib.bund.de

Scientific Advisory Board /

Wissenschaftlicher Beirat

Jürgen Dorbritz (Wiesbaden)

Paul Gans (Mannheim)

Johannes Huinink (Bremen)

Marc Luy (Wien)

Clara H. Mulder (Groningen)

Notburga Ott (Bochum)

Peter Preisendörfer (Mainz)

Board of Reviewers / Gutachterbeirat

Martin Abraham (Erlangen)

Laura Bernardi (Lausanne)

Hansjörg Bucher (Bonn)

Claudia Diehl (Göttingen)

Andreas Diekmann (Zürich)

Gabriele Doblhammer-Reiter (Rostock)

Henriette Engelhardt-Wölfler (Bamberg)

E.-Jürgen Flöthmann (Bielefeld)

Alexia Fürnkranz-Prskawetz (Wien)

Beat Fux (Zürich)

Joshua Goldstein (Rostock)

Karsten Hank (Köln)

Sonja Haug (Regensburg)

Franz-Josef Kemper (Berlin) †

Michaela Kreyenfeld (Rostock)

Aart C. Liefbroer (Den Haag)

Kurt Lüscher (Konstanz)

Dimiter Philipov (Wien)

Tomáš Sobotka (Wien)

Heike Trappe (Rostock)