

Zirkuläre berufsbezogene Mobilität in Deutschland: Vergleichende Analysen mit zwei repräsentativen Surveys zu Formen, Verbreitung und Relevanz im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung

Heiko Rüger, Michael Feldhaus, Katharina S. Becker, Monika Schlegel

Zusammenfassung: Die Mobilitätsanforderungen in der Arbeitswelt nehmen zu und gleichzeitig sind vielfältigere und komplexere Formen berufsbezogener Mobilität zu beobachten. Der Zusammenhang zwischen berufsbezogenem Mobilitätsverhalten und familienbezogenen Prozessen erfährt in der Folge zunehmende Aufmerksamkeit im Bereich der Mobilitäts- und Familienforschung. Erfassung und Analyse berufsbezogener Mobilität erfolgten jedoch bisher selten einheitlich und systematisch. Mit dem europäisch-vergleichenden Survey „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (JobMob) und dem „Beziehungs- und Familienpanel“ (pairfam) liegen für Deutschland zwei repräsentative Datensätze vor, die weitgehend vergleichbare Operationalisierungen bereithalten. Dies erlaubt es, in systematischer Weise vergleichende Analysen durchzuführen. Damit bietet sich in diesem Forschungsfeld erstmalig die Möglichkeit, inhaltliche Befunde einer unmittelbaren wechselseitigen Validierung zu unterziehen und diese auf ihre Generalisierbarkeit zu überprüfen.

Der vorliegende Beitrag verfolgt diesbezüglich drei zentrale Ziele. Zunächst wird für die beiden Surveys ein gemeinsamer Indikator für zirkuläres berufsbezogenes Mobilitätsverhalten vorgestellt. Auf der Grundlage dieses gemeinsamen Indikators wird die Verbreitung verschiedener Mobilitätsformen und deren Zusammensetzung nach zentralen soziodemografischen Merkmalen für beide Stichproben im Vergleich untersucht. Darüber hinaus wird anhand multivariater Analysen die Relevanz berufsbezogener Mobilität im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung illustriert. Die Befunde verweisen dabei auf das Mobilitätsverhalten als wichtigen individuellen Kontextfaktor bei der Erklärung partnerschaftlicher und familialer Prozesse. Insbesondere beruflich mobile Frauen leben demnach seltener in hoch institutionalisierten Partnerschaften und sind seltener Mütter.

Schlagwörter: Zirkuläre berufsbezogene Mobilität · Berufspendeln · Dienstreisen ·
Institutionalisierung von Partnerschaften · Kinderlosigkeit

1 Einführung

Forschungen zu Aspekten beruflicher Mobilität haben innerhalb der Soziologie und der Lebenslaufforschung eine lange Tradition. Bereits die frühen biografischen Arbeiten von *Thomas* und *Znaniecki* (1918-1920) über die Immigration polnischer Landarbeiter in Europa und Amerika können hier als klassischer Beleg angeführt werden. Vor allem zu berufsbedingter Migration hat es seither vielfältige Untersuchungen gegeben. Zwar zeigen empirische Daten, dass die Verbreitung residenzieller Mobilität (Außen- und Binnenmigration) relativ gering ist, jedenfalls geringer als es Analysten der gegenwärtigen Globalisierungsprozesse vermuten und die allgemein zu vernehmenden Aussagen einer zunehmend „mobilen“ Gesellschaft erwarten ließen (*Sennett* 1998; *Castells* 2003; *Urry* 2007). Demgegenüber haben zirkuläre Formen beruflicher Mobilität – wie bspw. das Fern- oder Wochenendpendeln oder häufige Dienstreisen – in den letzten Jahrzehnten an empirischer Relevanz gewonnen (*Schneider et al.* 2002a/b, 2008, 2009a; *Haas/Hamann* 2008; *Ruppenthal/Lück* 2009). Insofern hat sich die von *Zelinsky* bereits zu Beginn der 1970er Jahre aufgestellte These bestätigt, dass in einer spätmodernen Mobilitätsphase komplexere Formen von Mobilität auftreten werden, mit der Folge, dass „circulatory movements“ an Bedeutung zunehmen (*Zelinsky* 1971: 245).

Die neuere Forschung hat diese Entwicklung stärker berücksichtigt und durch aktuelle Surveys hat sich die Datenlage erheblich verbessert (*Lück/Schneider* 2010; *Schneider et al.* 2002a; *Schneider/Meil* 2008; *Schneider/Collet* 2010; *Statistisches Bundesamt* 2005). Im Kontext der quantitativen Lebensverlaufsforschung mit Fokus auf Partnerschafts- und Familienentwicklungsprozesse sind hier vor allem die beiden Surveys *Job Mobilities and Family Lives in Europe (JobMob)* (*Schneider/Meil* 2008) sowie das *Beziehungs- und Familienpanel (pairfam)* (*Huinink et al.* 2011) zu nennen.

Berufsbezogene Mobilität, auch in ihren zirkulären Ausprägungen, kann eine wesentliche Rahmenbedingung im alltäglichen Zusammenleben innerhalb von Partnerschaften und Familien darstellen. Der Umfang, die dafür benötigte Zeit, die finanziellen Aufwendungen (z.B. *Rüger/Ruppenthal* 2010) und die unter Umständen damit einhergehenden psychischen und physischen Folgen (z.B. *Schneider et al.* 2009b; *Limmer/Rüger* 2010), können – insgesamt gesehen – relevante Parameter der partnerschafts- und familienbezogenen Opportunitätsstruktur ausmachen (*Schneider* 2005; *Limmer/Schneider* 2008; *Huinink/Feldhaus* 2008).

Obgleich eine Intensivierung der Forschungsbemühungen zu verzeichnen ist, wird das Potenzial vorhandener Studien noch nicht voll ausgeschöpft. Da sich die beiden genannten Studien hinsichtlich der Erfassung berufsbedingter räumlicher Mobilität an der einflussreichen Studie „Berufsmobilität und Lebensform“ (*Schneider et al.* 2002a/b) orientieren, können innerhalb beider Surveys vielfältige Formen von Mobilität weitgehend identisch, in standardisierter Form, operationalisiert werden. Dies ermöglicht nun erstmalig in Deutschland unmittelbar vergleichende Analysen im Kontext der Mobilitäts- und Familienforschung mittels zweier repräsentativer Surveys. Durch eine wechselseitige Validierung kann die Generalisierbarkeit

der Befunde in diesem beständig wichtiger werdenden Forschungsfeld erheblich gestärkt werden (z.B. *Raithe* 2008).

Der vorliegende Beitrag verfolgt diesbezüglich drei zentrale Ziele. Zunächst wird für die beiden Surveys ein gemeinsamer Indikator für zirkuläres berufsbezogenes Mobilitätsverhalten vorgestellt. Auf der Grundlage dieses gemeinsamen Indikators wird die Verbreitung verschiedener Mobilitätsformen und deren Zusammensetzung nach ausgewählten soziodemografischen Merkmalen für beide Stichproben im Vergleich untersucht. Da in beiden Studien partnerschaftliche und familiäre Fragestellungen im Fokus stehen, wird darüber hinaus anhand multivariater Analysen die Relevanz zirkulärer berufsbezogener Mobilitätsarrangements im Kontext partnerschafts- und familienbezogener Entwicklungsprozesse illustriert.

2 Daten und Operationalisierungen

2.1 Daten zur Erfassung zirkulärer berufsbezogener Mobilität in Deutschland

Eine zentrale Unterscheidung des berufsbezogenen Mobilitätsverhaltens besteht hinsichtlich residenzieller und zirkulärer Formen von Mobilität (z.B. *Limmer/Schneider* 2008). Während sich die bisherige Forschung im Kontext von partnerschafts- oder familienrelevanten Prozessen auf die Analyse residenzieller Formen von Mobilität, wie Umzüge innerhalb eines Landes oder über Landesgrenzen hinweg, konzentrierte (z.B. *Wagner* 1989; *Huinink/Wagner* 1989; *Kley* 2009; *Kulu* 2005), stehen im vorliegenden Beitrag ausschließlich zirkuläre Formen von Mobilität, wie Berufs- und Wochenendpendeln oder mobile Formen der Arbeit, im Mittelpunkt.

Für die Untersuchung des Zusammenhangs zwischen berufsbezogener zirkulärer Mobilität und angrenzenden lebenslaufrelevanten Prozessen wie Partnerschafts- und Familienentwicklung oder Lebensformen war die Studie von *Norbert F. Schneider* und Kollegen für Deutschland wegweisend (*Schneider et al.* 2002a/b) und darüber hinaus grundlegend für die europäische Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (*Schneider/Meil* 2008). Zwar erfassen eine Reihe weiterer Studien beispielsweise das Pendelverhalten von Erwerbstätigen,¹ jedoch werden hier kaum detaillierte Informationen zur Partnerschafts- oder Familiendynamik erhoben.

¹ Im Zyklus von vier Jahren wird das Pendelverhalten im Rahmen des Mikrozensus erhoben. Hier stehen Informationen zu der Entfernung der Wohnung zur Arbeitsstätte, der benötigten Zeit sowie dem überwiegend verwendeten Verkehrsmittel im Zentrum (*Grau* 2009). In der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) werden Informationen über Zweitwohnungen erfasst (*Statistisches Bundesamt* 2005). Auch das Sozio-oekonomische Panel (SOEP) enthält einen Fragenblock zum Pendeln. Hier werden die Häufigkeit des Pendelns von der Hauptwohnung zum Arbeitsplatz und die Entfernung des Arbeitsplatzes zu der Wohnung erfragt (*Wagner* 1989; *Stutzer/Frey* 2008). *Huinink* und *Kley* (*Kley* 2009) untersuchen in ihrer Panelstudie u.a. neben dem Migrationsverhalten auch die Pendelmobilität in den Städten Freiburg und Magdeburg; *Wiethölter et al.* (2009) konzentrieren sich in ihrem Pendlerbericht auf die Region Berlin-Brandenburg.

Häufig stehen eher berufssoziologische, gesundheitliche oder geografische sowie infrastrukturelle Aspekte im Vordergrund. Daneben etabliert sich in jüngerer Zeit ein Forschungsstrang, der sich speziell mit der „Multilokalität“ von Akteuren und Familien beschäftigt (Weichhart 2009). Dort angesiedelte Studien sind zumeist auf einen bestimmten Ausschnitt des zirkulären Mobilitätsgeschehens, wie beispielsweise Wochenendpendeln oder Fernbeziehungen, gerichtet (Collmer 2005; Schier 2009; Reuschke 2010).

Mit dem „Beziehungs- und Familienpanel“ (pairfam) steht nunmehr eine weitere repräsentative Studie zur Verfügung, die sich hinsichtlich der Erfassung zirkulärer Mobilität an der Studie von Schneider und Kollegen orientiert und auf Partnerschafts- und Familienentwicklungsprozesse fokussiert ist. Beide Studien werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Job Mobilities and Family Lives in Europe (JobMob)²

Im Rahmen einer repräsentativen Erhebung wurden in Deutschland im Jahr 2007 1.495 Personen im Alter zwischen 25 und 54 Jahren zufällig ausgewählt und mittels eines standardisierten Erhebungsinstruments (CATI) zu ihren Erfahrungen mit beruflicher Mobilität befragt.³ In einem zweiten Schritt wurden mit einem zufallsbasierten Screening-Verfahren zusätzlich 168 beruflich mobile Personen erhoben (Oversampling), um auf breiterer empirischer Basis differenzierte Analysen zu ermöglichen.⁴ Für die deutsche Stichprobe liegen damit insgesamt 1.663 Befragungspersonen vor (ausführlicher dazu: Schneider et al. 2008; Huynen et al. 2008, 2010).⁵

Inhaltlich werden insbesondere drei Schwerpunktsetzungen verfolgt (Limmer/Schneider 2008):

- (1) Wie gestalten sich Verbreitung und Vielfalt berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa?
- (2) Welche sind die Ursachen und Begleitumstände ihrer Entstehung?

² Das Forschungsprojekt „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ wurde von der Europäischen Kommission mit Mitteln aus dem 6. Rahmenprogramm, priority „Citizens and governance in a knowledge-based society“, finanziert.

³ Neben Deutschland wurde die Erhebung in fünf weiteren europäischen Ländern (Spanien, Frankreich, Belgien, Schweiz und Polen) durchgeführt. Insgesamt wurden 7.220 Personen befragt, davon 2.432 mobile Personen.

⁴ Anhand von Kurzinterviews wurden zufällig ausgewählte Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt (Screening) und bei Erfüllung festgelegter Kriterien zusätzlich in die Stichprobe aufgenommen (Oversampling).

⁵ Die Daten wurden einer Design- und Anpassungsgewichtung unterzogen. Zunächst wurde ein Design-Gewicht berechnet, das a) die ungleiche Wahrscheinlichkeit von Individuen aus kleinen und aus großen Haushalten, in die Stichprobe zu gelangen, anpasst und b) die überproportional erhobenen beruflich mobilen Personen ihrem Anteil in dem repräsentativen Stichprobenteil entsprechend heruntergewichtet. Danach wurde der Bias resultierend aus selektivem Non-Response korrigiert. Berücksichtigt wurden die fünf Merkmale Alter, Geschlecht, Bildung, Familienstand (verheiratet/nicht-verheiratet) sowie Region (Ost/West). Referenz war die amtliche Statistik des Jahres 2007. Fallzahlen vor Gewichtung: N (Gesamt)=1.663 und n (Erwerbstätige)=1.359. Eine ausführliche Beschreibung findet sich in Huynen et al. (2008).

- (3) Welche Konsequenzen beruflicher Mobilität bestehen für Partnerschaft, Familie, subjektives Wohlbefinden, Karriere, soziale Beziehungen und soziale Netzwerke?

Im Jahr 2010 wurde in Deutschland eine zweite Erhebungsphase durchgeführt, wodurch künftig Informationen für Längsschnittanalysen zur Verfügung stehen.⁶

*Beziehungs- und Familienpanel (pairfam)*⁷

Das Projekt „Panel Analysis of Intimate Relationships and Family Dynamics“ (pairfam) ist eine repräsentative, interdisziplinäre Längsschnittstudie zur Erforschung partnerschaftlicher und familialer Lebensformen in der Bundesrepublik Deutschland. Das auf 14 Jahre angelegte Projekt basiert auf einer jährlichen Wiederbefragung von bundesweit zufällig ausgewählten Ankerpersonen, die zum Zeitpunkt der ersten Befragung im Jahr 2008/09 zwischen 15 und 17, 25 und 27 sowie 35 und 37 Jahre alt waren (Kohorten-Sequenz-Design; N=12.402).⁸ Jedes Jahr werden ein ggf. vorhandener Partner bzw. eine Partnerin der Ankerperson sowie Eltern bzw. Stiefeltern und ein ggf. im Haushalt lebendes Kind befragt (Multi-Actor-Design). Das pairfam-Projekt verfolgt folgende inhaltliche Schwerpunktsetzungen:

- (1) Wie verläuft der Prozess der Partnerschaftsgründung und -entwicklung bis hin zu möglichen Scheidungen/Trennungen und deren Folgen für die Partner und evtl. vorhandene Kinder?
- (2) Erforschung der Faktoren zur Familiengründung und zur Familienerweiterung.
- (3) Analyse intergenerationaler Beziehungen und der Ausgestaltung von Eltern-Kind-Beziehungen.
- (4) Welche Rolle spielt das soziale Netzwerk für partnerschaftsbezogene und familiale Dynamiken?

Darüber hinaus bietet ein modularisiertes Erhebungsdesign weitere vielfältige Analysemöglichkeiten, die hier nicht im Einzelnen weiter thematisiert werden können (siehe dazu *Huinink/Feldhaus 2008; Huinink et al. 2011*). Obgleich Analysen zur berufsbezogenen Mobilität kein Schwerpunktthema im Befragungsinstrumentarium von pairfam bilden, werden dennoch zentrale Module berufsbezogener Mobilität in Anlehnung an die Studie von *Schneider et al. (2002a/b)* erhoben, um die partner-

⁶ Der Datensatz zur Erhebungsphase 2007 (Welle 1) kann unter Studiennummer ZA5065 bei GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften (<http://www.gesis.org>) als scientific use-file bezogen werden. Weitere Informationen zu dem europäisch-vergleichenden Forschungsprojekt finden sich auch unter <http://www.jobmob-and-famlives.eu>.

⁷ Das „Beziehungs- und Familienpanel“ (pairfam) wird durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) als Langfristvorhaben finanziert.

⁸ In pairfam wurden zwei Gewichtungswahlvariablen gebildet: Zum einen ein Designgewicht, das für die unterschiedlichen Kohortengrößen gewichtet (dweight) sowie ein weiterer Faktor (psweight), der auf der Basis einer Mikrozensusauswertung für Alter, Geschlecht, Familienstand und Vorhandensein von Kindern anpasst. Weitere Informationen finden sich bei *Brüderl et al. (2010)*.

schafts- und familienrelevante Opportunitätsstruktur zu erfassen. Damit ermöglicht pairfam als Panelstudie die Erfassung und Analyse von Berufsmobilität und deren Bedingungen und daraus resultierender Folgen im prospektiven Kohortendesign. Aufgrund des umfangreichen Befragungsprogramms und der begrenzt zur Verfügung stehenden Befragungszeit sind ausführliche Angaben zur Mobilität für jede zweite Welle vorgesehen. Damit wird mit pairfam künftig ein umfangreicher Längsschnittdatensatz für die Mobilitäts- und Familienforschung zur Verfügung stehen.⁹

2.2 Operationalisierung zirkulärer berufsbezogener Mobilität

Während die JobMob-Erhebung speziell zur Erfassung des *beruflichen* Mobilitätsgeschehens konzipiert wurde, stellt dies – wie bereits erwähnt – kein Schwerpunktthema im theoretischen Design sowie im Befragungsinstrumentarium von pairfam dar. Da beide Umfragen sich jedoch stark an der früheren Studie von *Schneider* und Kollegen (*Schneider et al.* 2002a/b) orientieren, kann für viele Formen *zirkulärer* berufsbezogener Mobilität eine weitgehend identische Operationalisierung umgesetzt werden.

Die Konzeption berufsbezogener Mobilität und die zugrundeliegenden Kategorisierungen verfolgen dabei das Ziel, erstens die Formen möglichst erschöpfend zu erfassen und zweitens zwischen unterschiedlichen Anforderungen zu unterscheiden, die sich für die Opportunitätsstruktur sozialer Beziehungen ergeben können (vgl. Kap. 1). Im Folgenden wird ein Überblick zu den verwendeten Operationalisierungen gegeben.

Als Ausgangspunkt dienen dabei die in der JobMob-Studie verwendeten Kriterien. Als *beruflich mobil* gelten dort Personen, die aus beruflichen Gründen a) fernpendeln, d.h. pro einfachem Arbeitsweg mindestens eine Stunde benötigen und dies mindestens dreimal pro Woche oder b) mind. 60 Nächte innerhalb des letzten Jahres berufsbedingt außerhalb von zuhause verbracht haben – dazu zählen auch Wochenendpendler oder Personen, die aus beruflichen Gründen eine Fernbeziehung führen mit mind. einer Stunde einfacher Fahrtzeit zwischen den Wohnungen – oder c) innerhalb der letzten 3 Jahre über eine Distanz von mind. 50 km umgezogen sind. Personen, die auf mehrere Arten gleichzeitig mobil sind, werden als „multi-mobil“ bezeichnet (*Limmer/Schneider* 2008). Da der vorliegende Beitrag auf zirkuläre Mobilität fokussiert, beziehen wir uns im Folgenden ausschließlich auf die Kriterien a) und b). Konzeptionell lassen sich demnach zwei grundlegende Formen zirkulärer berufsbezogener Mobilität unterscheiden, die sich jedoch gegenseitig ausschließen: das *Berufspendeln* und das *berufsbedingte Übernachten* außerhalb der eigenen Wohnung.

⁹ Datensätze der pairfam-Studie können über deren Nutzerservice unter <http://www.pairfam.de> als scientific use-file bezogen werden. Auf der Website befinden sich auch weitere Informationen zum Projekt.

Berufspendeln

Das Berufspendeln ist dadurch bestimmt, dass sich die Arbeitsstätte außerhalb der eigenen Wohnung befindet und infolgedessen ein Weg zur Arbeitsstätte zurückgelegt werden muss. Wir unterscheiden im vorliegenden Beitrag drei Typen des Berufspendelns: (1) *Nahpendler*: die einfache Pendeldauer (einfacher Weg) beträgt mindestens eine und höchstens 29 Minuten; (2) *Mitteldistanzpendler*: die einfache Pendeldauer beträgt mindestens 30 und höchstens 59 Minuten und (3) *Fernpendler*: die einfache Pendeldauer beträgt mindestens 60 Minuten.

Nach den Kategorien der Nah- und Mitteldistanzpendler wurde bislang im Rahmen der JobMob-Studie nicht unterschieden. Die entsprechenden Personen galten dort, aufgrund der vergleichsweise geringen Mobilitätsanforderungen, als „nicht-mobil“.¹⁰ Im vorliegenden Beitrag werden die Kategorien gebildet, um eine differenziertere Unterteilung der Pendeldauer zu erhalten und um diejenigen Personen mit der geringsten Pendeldauer, die Nahpendler, besser mit denjenigen Personen mit der höchsten Pendeldauer, den Fernpendlern, kontrastieren zu können. Zudem ist es eine bislang offene empirische Frage, ob Unterschiede innerhalb dieser Gruppe von Berufspendlern mit kürzeren Pendeldauern bestehen. Die Umsetzung dieser Differenzierung des Berufspendelns ist in beiden Studien möglich. Es wird jeweils die für den einfachen Weg zur Arbeit benötigte Zeit in Minuten erfasst.¹¹

Berufsbedingtes Übernachten

Im Hinblick auf das Kriterium berufsbedingter Übernachtungen außerhalb des eigenen Hauptwohnsitzes wird die Gruppe der sogenannten *Overnighter* gebildet. Grundlegendes Merkmal dieser Gruppe ist, dass mindestens 60 Nächte innerhalb der letzten 12 Monate aus beruflichen Gründen außerhalb des eigenen Hauptwohnsitzes – entweder an wechselnden Arbeitsorten (*Varimobile*) oder in einer Zweitwohnung (*Shuttler*) – verbracht wurden. In beiden Studien erfolgt eine diesbezügliche Abfrage. Daraus ergeben sich zwei weitere Formen zirkulärer Mobilität: (4) *Varimobile*: Personen, die mindestens 60 Übernachtungen innerhalb der letzten 12 Monate aus beruflichen Gründen nicht zuhause verbracht haben (z.B. in Hotels, Pensionen, Dienstwohnungen) und schließlich (5) *Shuttler*: Personen, die eine Zweitunterkunft in der Nähe des Arbeitsortes haben, v.a. Wochenendpendler.

Für die Operationalisierung der Shuttler werden folgende Kriterien zugrunde gelegt: (a) das Vorhandensein einer Unterkunft (z.B. Zweitwohnung) in der Nähe des

¹⁰ Da hinsichtlich der Kriterien zur Pendeldauer bei Nahpendlern und Mitteldistanzpendlern keine etablierten Vorgaben bestanden, wurden diese durch die Autoren festgelegt. Dazu wurde für eine erste Annäherung die Zeitspanne mittig geteilt.

¹¹ Kriterium war auch, dass an mindestens drei Tagen pro Woche gependelt werden sollte. In JobMob wird die Pendelhäufigkeit jedoch lediglich für die Fernpendler erfasst, wohingegen bei pairfam durchgehend bei allen Formen des Pendelns danach gefragt wird, ob die Probanden entweder täglich oder zumindest mehrmals die Woche pendeln. Im Rahmen von pairfam wird hierbei nochmals unterschieden, ob vom ersten oder zweiten Wohnsitz aus gependelt wird. Hiernach wird in den vorliegenden Analysen jedoch nicht differenziert.

Arbeitsplatzes, von der aus zur Arbeitstätte gependelt wurde¹² und (b) die Häufigkeit der Übernachtungen außerhalb des Erstwohnsitzes bzw. des Lebensmittelpunktes¹³ sowie (c) dass die meiste Zeit am selben Arbeitsort gearbeitet wurde, was eine weitere Unterscheidung zu den Varimobilen ermöglicht. Für Letztere wiederum ist das Kriterium wechselnder Arbeitsorte charakteristisch, bspw. hinsichtlich der Erfassung „mobiler Berufe“ wie Berufskraftfahrer, Piloten oder Monteure.

Zusammengefasster Mobilitätsindikator in JobMob und pairfam

Die finale Konstruktion der Mobilitätsindikatoren folgt einer systematisch vorgenommenen Hierarchisierung. Fälle von Multi-Mobilität, dem gleichzeitigen Auftreten mindestens zweier Mobilitätsformen bei einer Person (vgl. z.B. *Limmer/Schneider* 2008), werden nicht explizit ausgewiesen, sondern in folgender Priorität den einzelnen Formen zugeordnet: 1. Shuttler, 2. Varimobile, 3. Fernpendler, 4. Mitteldistanzpendler, 5. Nahpendler. Beim Vorliegen zweier Mobilitätsformen wurde dementsprechend diejenige ausgewählt, für die eine stärkere Beeinflussung der *familien- bzw. partnerschaftsrelevanten Opportunitätsstruktur, d.h. insgesamt höhere Anforderungen hinsichtlich der Mobilität* zu erwarten ist. So ist beispielsweise für Shuttler von höheren Mobilitätsanforderungen auszugehen als z.B. für Nahpendler. Daneben ergibt sich eine weitere Kategorie der Nicht-Mobilen. Darunter werden diejenigen Personen verstanden, die zuhause ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen (z.B. Landwirte, Heimarbeiter). Unter den sonstigen Pendlern sind solche Personen zusammengefasst, die sehr unsystematisch bzw. unregelmäßig pendeln, sodass sie mit den genannten Kriterien nicht erfasst werden können. Diese Gruppe lässt sich aufgrund des spezifischen Frageprogramms lediglich innerhalb der JobMob-Studie identifizieren. Sie wird bei sämtlichen später durchgeführten Zusammenhangsanalysen nicht berücksichtigt, um eine vollständige Vergleichbarkeit zu gewährleisten.¹⁴

¹² In JobMob war Kriterium, dass diese aufgrund der großen Distanz zwischen Arbeitsstätte und Hauptwohnsitz unterhalten wurde; in pairfam wurde die Pendelhäufigkeit zur Arbeitsstätte vom Zweitwohnsitz aus erfasst, was mindestens einmal wöchentlich oder unregelmäßig erfolgen musste.

¹³ In JobMob mindestens 60 Nächte in den letzten 12 Monaten; in pairfam die Angabe, dass mindestens 1-2 mal pro Woche in der Zweitwohnung übernachtet wurde und dort nicht auch der Partner oder die eigenen Eltern lebten.

¹⁴ Darüber hinaus lassen sich in beiden Studien weitere Formen von Mobilität untersuchen. Neben der hier nicht thematisierten Umzugsmobilität, die auch in pairfam mit der zweiten Welle erhoben wurde (die retrospektive Erfassung einer Umzugsbiografie erfolgt dort in Welle 3), ermöglicht JobMob die Analyse berufsbedingter Fernbeziehungen (Long Distance Relationships). Letzteres ist mit pairfam nicht möglich. Hier lässt sich lediglich unterscheiden, ob Paare zusammenleben oder nicht, jedoch ohne die Begründung, warum zusammengelebt wird oder nicht.

3 Ergebnisse

3.1 Deskriptive Analysen: Verbreitung zirkulärer berufsbezogener Mobilität und der Zusammenhang mit soziodemografischen Merkmalen

Zunächst wird die Verbreitung zirkulärer berufsbezogener Mobilität in Deutschland anhand der beiden Studien vorgestellt (vgl. Tab. 1 und 2). In einem weiteren Schritt werden die einzelnen Mobilitätsformen hinsichtlich ihrer Zusammensetzung nach zentralen sozialstatistischen Merkmalen näher untersucht (vgl. Tab. 3 und 4). Dabei steht der Vergleich zwischen den Studien im Mittelpunkt, geleitet von der Annahme, dass sich wesentliche Trends trotz unterschiedlicher Grundgesamtheiten und Zielsetzungen in beiden Studien reproduzieren lassen sollten und sich damit möglicherweise ein insgesamt konsistentes Bild hinsichtlich zirkulärer berufsbezogener Mobilität in Deutschland zeichnen lässt. Für die pairfam-Studie werden hier nur die Kohorten der 25- bis 27- sowie der 35- bis 37-Jährigen ausgewählt, da berufsbezogene Mobilität für die Kohorte der 15- bis 17-Jährigen (noch) nicht in dem Maße relevant und daher die Vergleichbarkeit mit den anderen Alterskohorten nicht gegeben ist. Für JobMob werden alle Befragten (im Alter zwischen 25 und 54 Jahren) berücksichtigt. Die Analysen werden mit den jeweiligen Anpassungsgewichten gerechnet.¹⁵

In Tabelle 1 ist die Verteilung der Mobilitätsformen für beide Studien dargestellt. Wir unterscheiden diesbezüglich zwei Gruppen: Um einen vollständigen Überblick über das Mobilitätsverhalten in der gesamten Stichprobe der jeweiligen Studie zu geben, werden zum einen die Angaben für alle Befragten angeführt (entsprechend der „Gesamtbevölkerung“ in den jeweilig untersuchten Altersgruppen). Um die Verbreitung der verschiedenen Formen innerhalb der Erwerbstätigen aufzuzeigen, wird zum anderen diese Gruppe gesondert ausgewiesen.

Dabei ergeben sich trotz Unterschieden zwischen den beiden Studien hinsichtlich der Alterszusammensetzung (pairfam: 25-27 und 35-37 Jahre; JobMob: 25-54 Jahre) teilweise deutliche Übereinstimmungen in den Verteilungsmustern. Zunächst einmal ist der Anteil der gesamten hier erfassten Berufsmobilität – Nah-, Mitteldistanz- und Fernpendeln, Varimobilität und Wochenendpendeln (Shuttler) – unter allen Befragten in der JobMob-Studie mit rund 75 % höher gegenüber rund 65 % bei pairfam. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich durch die spezifischen Alterskohorten bei pairfam (25-27 bzw. 35-37 Jahre) deutlich mehr Personen noch in Ausbildung oder bspw. in Elternzeit befinden, weswegen der Anteil der nicht erwerbstätigen Personen dort auch deutlich höher ausfällt. Wird hingegen nur die Gruppe der Erwerbstätigen betrachtet, unterscheidet sich das Gesamtaufkommen der Mobilität nur noch unwesentlich. Gleiches gilt, wenn lediglich diejenigen Formen in den Blick genommen werden, für die erhöhte Mobilitätsanforderungen angenommen werden

¹⁵ In JobMob wurde das Gewicht „w_nation“, in pairfam, soweit nicht anders angegeben, eine Kombination aus „dweight“ und „psweight“ verwendet (vgl. Kapitel 2.1).

Tab. 1: Zirkuläre berufsbezogene Mobilität in JobMob und pairfam

	JobMob ¹				pairfam			
	Alle Befragten		Erwerbstätige ²		Alle Befragten		Erwerbstätige	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Nahpendler	701	46,9	701	57,3	2611	36,8	2611	51,0
Mitteldistanzpendler	241	16,1	241	19,7	1155	16,3	1155	22,5
Fernpendler	97	6,5	97	8,0	364	5,1	364	7,1
Varimobile	68	4,5	65	5,3	448	6,3	448	8,7
Shuttler	11	0,7	9	0,7	33	0,5	33	0,6
Nicht-Mobile ³	59	3,9	59	4,8	512	7,2	512	10,0
Sonstige Pendler ⁴	51	3,4	51	4,2	-	-	-	-
Nicht-Erwerbstätige ⁵	267	17,9	-	-	1964	27,7	-	-
Gesamt	1495	100	1223	100	7087	100	5123	100

¹ Die Fallzahlen für die Mobilitätsformen „Varimobile“ und „Shuttler“ können innerhalb der Gruppe aller Befragten und der Erwerbstätigen leicht abweichen, da die Abfrage zu berufsbedingten Übernachtungen retrospektiv für die letzten 12 Monate erfolgte.

² Erwerbstätige sind Personen, die entweder voll erwerbstätig, selbstständig, teilzeit-, geringfügig oder gelegentlich beschäftigt sind, sich in Ausbildung oder Praktikum/Trainee-Programm usw. befinden oder einer sonstigen bezahlten Tätigkeit nachgehen.

³ Zur Kategorie der „Nicht-Mobilen“ zählen diejenigen Personen, die zu Hause ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen (z.B. Landwirte, Heimarbeiter).

⁴ Zur Kategorie der „sonstigen Pendler“ zählen Personen, deren Pendelverhalten sehr unsystematisch bzw. unregelmäßig erfolgt, sodass sie mit den verwendeten Kriterien nicht erfasst werden können. Diese Gruppe kann aufgrund des entsprechenden Frageprogramms lediglich innerhalb der JobMob-Studie identifiziert werden.

⁵ Zur Kategorie der „Nicht-Erwerbstätigen“ zählen Personen in Elternzeit, Arbeitslose, Hausfrauen/-männer und Frührentner.

Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; pairfam (Welle 1, 2008/2009); eigene Berechnungen; gewichtete Daten

können – Fernpendler, Varimobile und Shuttler: Unter allen Befragten liegt der diesbezügliche Anteil bei 11,7 % (JobMob) bzw. 11,9 % (pairfam), unter den Erwerbstätigen bei 14,0 % bzw. 16,4 %. Dieser Befund verdeutlicht die Relevanz anspruchsvoller zirkulärer Mobilitätsarrangements, die damit sicherlich kein gesellschaftliches Randphänomen darstellen.

Unterschiede zeigen sich hinsichtlich des Anteils von Nahpendlern, der in der JobMob-Studie mit 46,9 % unter allen Befragten höher ausfällt (vs. 36,8 % in pairfam). Betrachtet man hingegen die Gruppe der Erwerbstätigen, fallen diese schon deutlich geringer aus. Verbleibende Unterschiede dürften darauf zurückzuführen sein, dass sich Personen mit spezifischen Merkmalen von Nahpendlern – vermehrt Teilzeit-Beschäftigte als auch Frauen sowie seltener Personen, die in Großstädten leben (vgl. Tab. 3 und 4) – häufiger in der JobMob-Stichprobe finden als in der pairfam-Stichprobe.

In beiden Studien bilden die Nahpendler die größte Gruppe, gefolgt von den Mitteldistanzpendlern (16,1 % in JobMob und 16,3 % in pairfam, bezogen auf alle Befragten). Die Anteile für die Fernpendler unterscheiden sich in beiden Stichproben kaum, lediglich die Varimobilen sind in der pairfam-Studie etwas stärker vertreten. Dies gilt insbesondere für den Vergleich innerhalb der Gruppe der Erwerbstätigen. Insgesamt ergibt sich jedoch ein recht homogenes Bild hinsichtlich der Verbreitung der einzelnen Formen zirkulärer Mobilität.

Tab. 2: Formen zirkulärer Mobilität in JobMob und pairfam unter Erwerbstätigen, nach Alterskohorten

	JobMob				Pairfam ¹			
	25-27 Jahre		35-37 Jahre		25-27 Jahre		35-37 Jahre	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Nahpendler	41	55,1	74	56,1	1376	52,9	1584	49,6
Mitteldistanzpendler	11	15,1	22	22,0	584	22,5	722	22,6
Fernpendler	12	16,3	8	5,8	182	7,0	229	7,2
Varimobile	7	9,5	7	5,0	223	8,6	284	8,9
Shuttler	0	0	2	1,7	20	0,8	17	0,5

¹ Da hier die Kohorten getrennt ausgegeben werden, wird anstelle des Designgewichts nur das Selektionsgewicht (psweight) verwendet. Daher weichen die (gewichteten) Fallzahlen gegenüber Tabelle 1 ab.

Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; pairfam (Welle 1, 2008/2009); eigene Berechnungen; gewichtete Daten

Um einen direkten Vergleich zu ermöglichen, wird die Stichprobe der JobMob-Studie an die in pairfam enthaltenen Altersgruppen (25-27 bzw. 35-37 Jahre) angepasst (vgl. Tab. 2). Hier sei zunächst darauf hingewiesen, dass sich die Fallzahlen beider Studien designbedingt deutlich voneinander unterscheiden und für diese speziellen Altersgruppen innerhalb der JobMob-Studie erheblich weniger Fälle zur Verfügung stehen. Abgesehen von der Gruppe der 25- bis 27-Jährigen in der JobMob-Stichprobe, ergibt der Vergleich zwischen den Studien ein recht einheitliches Bild. Zudem zeigen sich recht wenige Unterschiede zwischen den Kohorten innerhalb der pairfam-Stichprobe. Dieser Befund überrascht zunächst, da eher ein nach dem Alter differenzielles Mobilitätsverhalten zu erwarten war. So ist aus früheren Studien bekannt, dass die Mobilitätswahrscheinlichkeit mit dem Alter tendenziell abnimmt, insbesondere dann, wenn auch Formen residenzieller Mobilität berücksichtigt werden (z.B. *Schneider et al.* 2008; *Wagner* 1989). Die geringen Unterschiede zwischen den Altersgruppen in pairfam verweisen demnach auf geringere Altersunterschiede im Falle des zirkulären Mobilitätsverhaltens.

Im Folgenden wird der Zusammenhang zwischen dem Mobilitätsverhalten und verschiedenen soziodemografischen, regionalen sowie partnerschafts- und familienbezogenen Merkmalen in beiden Studien anhand identischer Indikatoren ver-

gleichend untersucht (vgl. Tab. 3 und 4).¹⁶ Aufgrund der geringen Fallzahlen für die Gruppe der Shuttler werden diese zu den Varimobilen gezählt und ergeben zusammen mit diesen die übergeordnete Kategorie der Overnighter (vgl. Kap. 2.2).¹⁷

Aus bisherigen Untersuchungen, die im Wesentlichen auf JobMob-Daten beruhen, ist bekannt, dass sich verschiedene soziodemografische Gruppen teilweise deutlich in ihrem Mobilitätsverhalten unterscheiden. So sind bspw. erwerbstätige Frauen deutlich seltener als Fernpendler oder Overnighter unterwegs als Männer, vermutlich, da sie sich auch verstärkt um Haushalt und Kinderbetreuung kümmern (z.B. *Schneider et al.* 2002a/b; *Meil* 2010a/b). Daneben finden sich Hinweise, dass verschiedene Formen berufsbezogener Mobilität mit dem Bildungsabschluss, dem Erwerbsumfang und dem Berufsprestige korrelieren (z.B. *Schneider et al.* 2008; *Ruppenthal/Lück* 2009; *Lück/Ruppenthal* 2010). Im Folgenden wird anhand vergleichbarer Indikatoren überprüft, ob sich diese Zusammenhänge gleichermaßen für das pairfam-Sample reproduzieren lassen. Ferner werden Informationen über den regionalen Kontext betrachtet. Aufgrund von Unterschieden hinsichtlich Arbeitsmarkt und Infrastruktur sollten differierende Verteilungen sowohl zwischen Ost- und Westdeutschland (höhere Mobilitätsanforderungen im Osten) als auch zwischen großstädtischen und eher ländlichen bzw. kleinstädtischen Regionen zu finden sein. Schließlich wird entsprechend der thematischen Schwerpunkte beider Studien untersucht, ob sich die Mobilitätsarrangements nach partnerschafts- und familienbezogenen Merkmalen unterscheiden. So kann vermutet werden, dass Personen, die höheren Mobilitätsanforderungen ausgesetzt sind, in der Partnerfindung eingeschränkt sind (*Rüger/Ruppenthal* 2010). Gleichzeitig ist jedoch das Vorliegen einer Partnerschaft oftmals der Grund für ein spezifisches Mobilitätsarrangement, beispielsweise zur Vereinbarung zweier Berufskarrieren (*Rüger/Becker* 2011). So stellt sich die Frage, ob es Unterschiede hinsichtlich des Partnerschaftsstatus zwischen den Mobilitätstypen gibt. Darüber hinaus könnte man argumentieren, dass Personen mit hohen Mobilitätsanforderungen weniger stark an Partnerschaft und Familie gebunden sind (*Sennett* 1998) und demnach seltener in hoch institutionalisierten Partnerschaften leben, d.h. seltener verheiratet sind. Partnerschaften mit hohen Mobilitätsanforderungen könnten entsprechend dahingehend selektiv sein, dass sich dort vermehrt Personen finden, deren Partnerschaften eher von kürzerer Dauer sind und daher weitere Institutionalierungsprozesse noch nicht anstehen. Ebenso könnten weitere Schritte zur Bekräftigung der Partnerschaft davon abhängig gemacht werden, dass bestimmte Rahmenbedingungen – wie bspw. ein Mehr an planbarer gemeinsamer Zeit – erfüllt sind, denen jedoch möglicherweise das gegenwärtige Mobilitätsverhalten entgegensteht. Ähnliche Argumente ließen sich für die Familienentwicklung anführen. So konnte anhand der JobMob-Daten wiederholt ein Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und Kinderlosigkeit gezeigt

¹⁶ Die Kategorie der „sonstigen Pendler“ wird aufgrund fehlender Vergleichbarkeit zwischen den Studien für diese Analysen nicht berücksichtigt (vgl. Kap. 2.2).

¹⁷ Da die Gruppe der „Overnighter“ deutlich mehr Varimobile als Shuttler enthält, gelten die entsprechenden Befunde verstärkt für die Erstgenannten.

werden (z.B. *Meil* 2010a/b; *Rüger/Becker* 2011). Der Frage, ob sich dieser und andere Befunde auch innerhalb der pairfam-Daten bestätigen, soll hier zunächst mittels bivariater Analysen nachgegangen werden. Diese werden dann anschließend im nächsten Kapitel für die partnerschafts- und familienbezogenen Merkmale mittels multivariater Analysen überprüft.

Die Analysen für das Merkmal *Alter* sind nicht direkt vergleichbar zwischen den Studien. Es ergibt sich jedoch in beiden Studien ein eher geringer Zusammenhang zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsarrangements und den Altersgruppen ($V=.084$ bzw. $V=.049$). Anhand der JobMob-Erhebung lässt sich als Trend erkennen (vgl. Tab. 3), dass das Berufspendeln mit langer Pendeldauer (Fernpendeln) sowohl unter den jüngeren (25 bis 34 Jahre) als auch unter den älteren Befragten (45 bis 54 Jahre) überproportional verbreitet ist. Innerhalb der Overnighter (Varimobile plus Shuttle) hingegen sind nach den Befunden der JobMob-Studie Befragte mittleren Alters (35 bis 44 Jahre) überrepräsentiert. Hinsichtlich des Merkmals *Geschlecht* zeigen sich sehr ähnliche Muster innerhalb der beiden Studien. Je länger die Pendeldauer, desto höher ist der Anteil an Männern bzw. desto eher nimmt der Anteil an Frauen ab. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Befunden aus dem Mikrozensus von 2004 (*Statistisches Bundesamt* 2005). In beiden Studien handelt es sich bei den Fernpendlern und den Overnightern deutlich häufiger um Männer. Somit lässt sich der generelle Befund, wonach aufwendigere berufsbezogene Mobilität eher ein „männliches Phänomen“ darstellt (z.B. *Schneider et al.* 2008), auch hier nachweisen – wobei etwas ausgeprägter im JobMob-Sample als bei pairfam. Als Erklärung für die geschlechtsspezifischen Differenzen lassen sich unterschiedliche Lebens- und Arbeitsbedingungen für Männer und Frauen anführen. Trotz der wachsenden Bedeutung weiblicher Erwerbsarbeit sind in Deutschland nach wie vor die Frauen i.d.R. häufiger für Hausarbeit und Kinderbetreuung zuständig (z.B. *Peuckert* 2008). Teilzeitbeschäftigungen, mit Hilfe derer häufig die Vereinbarkeit von Familie und Beruf realisiert wird und mit denen im Vergleich zur Vollzeiterwerbstätigkeit deutlich seltener berufsbezogene Mobilität einhergeht (z.B. *Rüger/Becker* 2011), werden in der Folge weitaus häufiger von Frauen praktiziert. Des Weiteren werden „mobile Berufe“ überproportional häufig von Männern ausgeübt.

Hinsichtlich der formalen *Bildungsabschlüsse* zeigen sich in beiden Studien ähnliche Zusammenhänge. So lassen sich die Befunde, wonach unter den Nahpendlern Personen mit Haupt- und Realschulabschluss leicht häufiger vertreten sind und gleichzeitig Personen mit höherer Bildung vermehrt eine mittlere Pendeldauer aufweisen, tendenziell in beiden Stichproben reproduzieren. Vor allem Hochschulabsolventen sind im Vergleich zu den Nahpendlern eher bei den Gruppen mit höheren Mobilitätsanforderungen zu finden. Insgesamt betrachtet zeigt sich aufgrund der verhalten starken Zusammenhänge in beiden Stichproben, dass sich die verschiedenen Bildungsgruppen offensichtlich weniger in Bezug auf das zirkuläre Mobilitätsverhalten unterscheiden als dies, vorliegenden Befunden zufolge (z.B. *Schneider/Meil* 2008; *Schneider/Collet* 2010), hinsichtlich residenzieller Mobilität der Fall ist.

Für den *Erwerbsumfang* zeigen sich in beiden Studien sehr ähnliche Befunde. Mit höheren Mobilitätsanforderungen sinkt der Anteil an Teilzeiterwerbstätigkeit deutlich ab. Während gerade in der Gruppe der Nahpendler mit rund einem Viertel

Tab. 3: Formen zirkulärer Mobilität in JobMob, nach ausgewählten soziodemografischen Merkmalen (in %)

	Gesamt	Nicht-Mobile	Nah-pendler	Mittel-distanzp.	Fern-pendler	Over-nighter	V (p-Wert) ¹
<i>Alter</i>							
25-34	24,1	14,3	23,6	25,3	30,5	23,3	0,084 (0,035)
35-44	40,6	37,5	41,8	37,8	30,5	53,4	
45-54	35,3	48,2	34,5	36,9	38,9	23,3	
<i>Geschlecht</i>							
Männlich	55,8	57,6	50,9	57,7	63,9	83,8	0,169 (<0,001)
Weiblich	44,2	42,4	49,1	42,3	36,1	16,2	
<i>Bildung</i>							
Hauptschule	22,1	20,7	23,8	14,7	20,9	18,9	0,092 (0,005)
Realschule	47,0	44,8	48,7	43,5	51,6	37,8	
Abitur	13,5	12,1	12,9	16,8	9,9	14,9	
Hochschule	18,3	22,4	14,5	25,0	17,6	28,4	
<i>Erwerbsumfang</i>							
Vollzeit	78,7	79,2	75,5	79,2	87,4	95,7	0,134 (<0,001)
Teilzeit	21,3	20,8	24,5	20,8	12,6	4,3	
<i>Berufsprestige</i>							
ISEI (16-40)	43,6	28,1	49,0	32,2	39,8	46,2	0,125 (<0,001)
ISEI (41-65)	38,5	45,6	33,3	50,6	46,2	32,3	
ISEI (66-90)	17,9	26,3	17,6	17,2	14,0	21,5	
<i>Regionale Faktoren</i>							
West	85,8	89,7	89,0	77,9	83,0	82,2	0,131 (0,001)
Ost	14,2	10,3	11,0	22,1	17,0	17,8	
Einwohner 100.000 u.m.	34,5	28,1	29,4	51,3	30,7	37,5	0,148 (<0,001)
Einwohner 20.-100.000	26,4	42,1	29,0	18,9	20,4	19,4	
Einwohner bis 20.000	39,2	29,8	41,5	29,7	48,8	43,1	
<i>Partnerschafts- und familienbezogene Faktoren</i>							
Partner ja	79,6	74,6	79,7	79,7	81,4	80,6	0,032 (0,883)
Verheiratet ja	54,1	64,4	55,2	51,0	52,1	48,6	0,064 (0,307)
Kinderlos ja	32,8	17,2	31,8	35,7	38,1	38,9	0,093 (0,040)

¹ Berechnet werden Chi²-Tests und Cramer's V.

Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; eigene Berechnungen; gewichtete Daten; gewichtetes N ≥ 1.122

Tab. 4: Formen zirkulärer Mobilität in pairfam, nach ausgewählten soziodemografischen Merkmalen (in %)

	Gesamt	Nicht-Mobile	Nah-pendler	Mittel-distanzp.	Fern-pendler	Over-nighter	V (p-Wert)
<i>Alter</i>							
25-27	42,0	34,6	43,6	41,8	41,5	41,9	0,053
35-37	58,0	65,4	56,4	58,2	58,5	58,1	(0,006)
<i>Geschlecht</i>							
Männlich	55,6	55,8	50,7	56,6	60,2	76,3	0,148
Weiblich	44,4	44,2	49,3	43,4	39,8	23,7	(<0,001)
<i>Bildung</i>							
Hauptschule	18,4	19,8	20,7	14,5	17,9	14,5	
Realschule	36,5	32,6	38,9	33,7	33,8	36,7	0,065
Abitur	19,6	22,0	18,3	21,6	19,6	19,1	(<0,001)
Hochschule	25,4	25,5	22,1	30,2	28,8	29,8	
<i>Erwerbsumfang</i>							
Vollzeit	79,6	74,1	76,4	80,5	86,5	95,6	0,111
Teilzeit	20,3	25,9	23,6	19,5	13,2	4,4	(<0,001)
<i>Berufsprestige</i>							
ISEI (16-40)	46,8	49,5	49,3	41,8	37,7	48,7	0,126
ISEI (41-65)	36,7	40,7	36,6	36,5	41,6	29,7	(<0,001)
ISEI (66-90)	16,6	9,8	14,1	21,7	20,8	21,5	
<i>Regionale Faktoren</i>							
West	83,2	85,5	85,2	82,3	78,8	75,5	0,084
Ost	16,8	14,5	14,8	17,7	21,2	24,5	(<0,001)
Einwohner 100.000 u.m.	67,1	70,3	65,2	72,0	70,5	59,1	0,062
Einwohner 20.-100.000	20,9	18,9	22,3	17,4	16,0	27,3	(<0,001)
Einwohner bis 20.0000	12,0	10,7	12,5	10,6	13,5	13,6	
<i>Partnerschafts- und familienbezogene Faktoren</i>							
Partner ja	76,2	73,4	77,6	74,0	75,6	76,9	0,041 (0,077)
Verheiratet ja	53,8	58,1	54,6	53,2	50,2	48,8	0,047 (0,073)
Kinderlos ja	57,4	51,4	55,4	62,5	61,2	60,1	0,073 (<0,001)

Quelle: pairfam (Welle 1, 2008/2009); eigene Berechnungen; gewichtete Daten; gewichtetes N=5.123 (die Analysen beziehen sich auf beide Alterskohorten, weswegen hier das kombinierte Gewicht dxpsweight verwendet wurde, siehe Brüderl et al. 2010).

noch leicht überproportional viele Teilzeitbeschäftigte zu finden sind, nimmt dieser Anteil bis hin zu den Overnightern auf 4 % ab. Auch hinsichtlich des *Berufsprestiges* ergeben sich einige klare Muster. Da mit zunehmendem Einkommen auch längere Arbeitswege zurückgelegt werden (*Statistisches Bundesamt 2005*), war zu erwarten, dass sich die Nahpendler stärker in der Gruppe derer mit dem geringsten Berufsstatus wiederfinden im Vergleich zu den Mitteldistanz- und den Fernpendlern. Beachtenswert ist jedoch auch, dass innerhalb der Overnighter sowohl die Gruppe derer mit niedrigem als auch derer mit höherem Berufsprestige in beiden Studien leicht überrepräsentiert ist. Hier sind Berufsgruppen, wie beispielsweise Fernfahrer oder Montagearbeiter, enthalten, die trotz geringem Berufsprestige in hohem Maße außerhäusige Übernachtungen in Kauf nehmen müssen. Dies verweist auf eine gewisse Heterogenität innerhalb dieser Mobilitätsform, die schon auf der Grundlage anderer Untersuchungen vermutet wurde (z.B. *Schneider et al. 2009b; Nolle 2005*).

Wird der Fokus auf *regionale Unterschiede* gerichtet, so ist hinsichtlich einer Unterscheidung zwischen Ost- und Westdeutschland erkennbar, dass sich die oben geäußerte Hypothese in beiden Datensätzen bestätigen lässt: Während im Westen eher Formen mit niedriger Mobilität leicht überrepräsentiert sind, gilt dies im Osten vor allem für Fernpendler und Overnighter. Hier zeigen sich womöglich die Auswirkungen unterschiedlicher Verkehrsinfra- und Siedlungsstrukturen, aber auch eines möglicherweise erhöhten „Mobilitätsdrucks“ am Arbeitsmarkt. Hierfür spricht auch der Befund, wonach sich gerade in Ostdeutschland besonders wenige Personen befinden, die eine an sie herangetragene Mobilitätsanforderung zurückgewiesen haben (*Schneider et al. 2008*). Im Hinblick auf die Verteilung der Mobilitätstypen nach der Einwohnerzahl zeigen sich deutliche Unterschiede in den Randverteilungen: Bei pairfam stammt die größte Gruppe mit 67 % aus Städten mit 100.000 und mehr Einwohnern (dagegen nur 35 % bei JobMob). In JobMob ist die größte Gruppe in Orten mit einer Einwohnerzahl von bis zu 20.000 vertreten, diese wiederum machen in pairfam lediglich 12 % aus. Trotz dieser Randverteilungsunterschiede, die auf die unterschiedlichen Grundgesamtheiten zurückzuführen sind, finden sich zum Teil ähnliche Tendenzen innerhalb der unterschiedlichen Regionen nach Einwohnerzahl. In Großstädten ist aufgrund charakteristischer innerstädtischer Verkehrsbedingungen der Anteil der Personen mit kurzer Pendeldauer unterrepräsentiert, während der Anteil derer mit mittlerer Pendeldauer höher liegt im Vergleich zur Gesamtverteilung. Sind in beiden Stichproben unter den Fernpendlern Befragte aus kleineren Städten (20.000-100.000 Einwohner) seltener vertreten, fällt innerhalb von JobMob der mit 49 % vergleichsweise hohe Anteil an Befragten aus eher dörflichen bzw. ländlichen Bereichen auf. Dahinter dürften sich insbesondere Personen im Alter von über 40 Jahren verbergen, die mit ihren Kindern „im Grünen“ leben und dafür hohe Pendeldauern in Kauf nehmen. Als unterschiedlich erweisen sich jedoch die Befunde hinsichtlich der Overnighter: Rekrutiert sich diese Gruppe in der pairfam-Studie vermehrt aus Personen, die in Städten mittlerer Größe leben, verhält es sich in der JobMob-Studie umgekehrt. Möglicherweise sind unterschiedliche, altersspezifische Berufsstrukturen bei den Overnightern, die wiederum mit regionalen Faktoren korrespondieren, eine Erklärung für diesen Befund.

Mit Blick auf *partnerschafts- und familienbezogene Merkmale* zeigt sich zunächst, dass der Anteil derjenigen, die einen Partner haben, in beiden Studien ähnlich hoch ist. Die einzelnen Mobilitätstypen unterscheiden sich hinsichtlich des Partnerschaftsstatus nicht wesentlich. Auch hinsichtlich des Ehe-Status gibt es in beiden Studien insgesamt eher geringe Unterschiede zwischen den Typen, allenfalls Personen mit höheren Mobilitätsanforderungen wie Fernpendler und Overnighter sind im Vergleich zum Durchschnitt eher seltener verheiratet. Deutlicher zeigen sich Unterschiede im Hinblick auf Kinderlosigkeit: Je anspruchsvoller die Mobilitätsarrangements, desto eher sind die Befragungspersonen (gegenwärtig) kinderlos. Zwischen den Studien gibt es erwartungsgemäß große Unterschiede in der Verteilung der Kinderlosigkeit. Hier weist die pairfam-Stichprobe aufgrund der Fokussierung auf jüngere Altersgruppen deutlich höhere Werte auf.

Die mögliche Relevanz zirkulärer berufsbezogener Mobilität im Kontext von Partnerschafts- und Familienentwicklungsprozessen wird im nächsten Kapitel mittels multivariater Analysen differenzierter untersucht.

3.2 Multivariate Analysen: die Erklärungskraft zirkulärer berufsbezogener Mobilität im Kontext von Partnerschafts- und Familienentwicklung

In Ergänzung zu den deskriptiven Analysen, die lediglich einen ersten Anhaltspunkt liefern können, werden im Folgenden vergleichende multivariate Analysen durchgeführt, die in mehrfacher Hinsicht differenziertere Ergebnisse erwarten lassen. Es geht darum, zu prüfen, ob unterschiedliche Mobilitätsarrangements Auswirkungen auf den Partnerschaftsstatus, partnerschaftsbezogene Institutionalierungsprozesse und die Familienentwicklung haben. Konkret werden die Wahrscheinlichkeiten untersucht, einen Partner zu haben, verheiratet zu sein sowie mindestens ein Kind innerhalb der bestehenden Partnerschaft zu haben. Hierbei steht nicht im Mittelpunkt, die einzelnen biografischen Zustände in umfassender Form zu erklären, sondern in vergleichenden Analysen herauszuarbeiten, ob das Mobilitätsverhalten mit den erwähnten Zielgrößen korreliert. Bleiben die Befunde der deskriptiven Analyse bestehen, wenn für zentrale Kovariaten kontrolliert wird, die mit dem Mobilitätsverhalten zusammenhängen? So könnte es durchaus sein, dass die aufgezeigten deskriptiven Ergebnisse eher auf die Korrelationen mit anderen Merkmalen und nicht auf den Mobilitätsstatus zurückzuführen sind. Hinsichtlich der Spezifikation der Modelle ist demnach ausschlaggebend, möglichst solche Kovariaten aufzunehmen, die mit dem zirkulären Mobilitätsverhalten korrelieren, um die Effekte der verschiedenen Mobilitätsformen möglichst präzise zu schätzen. Daneben ist es das Ziel, die Modelle möglichst einfach und gut vergleichbar aufzubauen. Entsprechend werden diejenigen soziodemografischen und raum-strukturellen Faktoren einbezogen, die sich bereits in den deskriptiven Analysen als relevant erwiesen haben (vgl. Kap. 3.1). Darüber hinaus wird ein Interaktionsterm zwischen Mobilitätsverhalten und Geschlecht untersucht, um mögliche Gender-Unterschiede ausweisen zu können. Bisherige Untersuchungen ergaben wiederholt, dass Mobilität mit unterschiedlichen Bedingungen aber auch Folgen für Männer und Frauen einhergehen kann (z.B.

Schneider et al. 2002a/b; *Meil* 2010a/b; *Feldhaus/Schlegel* 2011; *Rüger/Becker* 2011). Dieser Aspekt soll für die hier untersuchten Zielgrößen überprüft werden.

Das Grundsample für alle drei Fragestellungen bilden erwerbstätige Personen. Bei der Analyse hinsichtlich des Vorhandenseins einer Partnerschaft werden grundsätzlich alle Befragungspersonen einbezogen (N= 1.297 für JobMob; N= 5.686 für pairfam). Im JobMob-Sample wird wiederum die Kategorie der „sonstigen Pendler“ von den Analysen ausgeschlossen, um mit dem pairfam-Sample vergleichbar zu sein (vgl. Kap. 2.2). Bei den Analysen zur Institutionalisierung von Partnerschaften (Ehe-Status) und der Familienentwicklung (Kinderlosigkeit innerhalb der gegenwärtigen Partnerschaft) werden aus Gründen der Homogenität nur solche Personen berücksichtigt, die derzeit in einer Partnerschaft leben (N= 971 bzw. 841 für JobMob; N= 4.390 für pairfam). Aufgrund geringer Fallzahlen wurden die Shuttler auch hier zu den Varimobilen gezählt und bilden wiederum gemeinsam die Gruppe der Overnighter (vgl. Kap. 2.2). Zielgrößen sind dichotome Angaben darüber, ob eine Partnerschaft vorliegt, die Befragungsperson verheiratet ist bzw. ob sie innerhalb der gegenwärtigen Partnerschaft (noch) kinderlos ist (jeweils nein=0/1=ja kodiert).¹⁸ Berechnet werden binär-logistische Regressionsmodelle. Die Referenzkategorie zu den übrigen Mobilitätsformen bilden jeweils die Nahpendler. In den Tabellen sind die Odds Ratios (e^b) ausgewiesen.¹⁹

Partnerschaftsstatus

In Bezug auf den Partnerschaftsstatus bestätigen die multivariaten Analysen zunächst die deskriptiven Befunde. Sowohl bei JobMob als auch bei pairfam zeigen sich keine signifikanten Effekte der Mobilitätsformen hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, einen Partner zu haben (Tab. 5 und 6, Modell 1). Nimmt man hingegen den Interaktionsterm in die Analyse auf (vgl. Tab. 5 und 6, Modell 2), zeigen sich einige, wenngleich eher schwach signifikante Effekte. Das Verhältnis der Chance von Frauen, die Mitteldistanz-, Fernpendler oder Varimobile sind, zu nahpendelnden Frauen, in einer Partnerschaft zu leben, ist im Vergleich zum selben Verhältnis bei Männern geringer; d.h. Frauen mit höheren Mobilitätsarrangements leben im Vergleich zu Frauen mit geringeren Mobilitätsanforderungen sowie Männern seltener in einer Partnerschaft. In der JobMob-Stichprobe findet sich zudem der Effekt, wonach Männer, die fernpendeln, eine höhere Chance besitzen, in einer Partnerschaft zu leben, als die nahpendelnden Männer. Betrachtet man den Koeffizienten für den

¹⁸ Für pairfam liegt die Zurechnung des Kindschaftsstatus genau vor, in JobMob wurden Kinder, die nach dem Beginn der gegenwärtigen Partnerschaft geboren wurden, dieser Partnerschaft zugerechnet.

¹⁹ Zur Interpretation: Ein Wert über 1 zeigt einen positiven Einfluss der einbezogenen Variablen, ein Wert unter 1 einen negativen Einfluss an (bei kategorialen Merkmalen jeweils im Vergleich zur gewählten Referenzkategorie). Ein Wert von 1,5 bedeutet bspw.: wenn sich eine unabhängige Variable in der ihr zugrundeliegenden Messeinheit um eine Einheit erhöht, erhöht sich die relative Chance für das Eintreten des fokussierten Ereignisses um das 1,5fache (*Backhaus et al.* 2003; *Jaccard* 2001).

Geschlechtereffekt, so drückt dieser – bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Interaktionsterms aus Geschlecht mal Mobilität – das Verhältnis von Frauen gegenüber Männern aus, unter der Bedingung, dass die Mobilitätsvariable gleich Null ist, d.h. hier beide Nahpendler sind. Bei pairfam zeigt sich entsprechend der Effekt, dass nahpendelnde Frauen im Vergleich zu nahpendelnden Männern signifikant häufiger einen Partner haben (Tab. 6, Modelle 2 und 3).

Ehe-Status

Wird der Ehe-Status betrachtet, so finden sich auch hier ähnliche Ergebnisse zwischen den Studien. In den Modellen 4 (Tab. 5 und 6) zeigt sich ein deutlicher positiver Effekt der Nicht-Mobilen im Vergleich zur Referenzkategorie der Nahpendler. Daneben findet sich in beiden Studien ein signifikant negativer Effekt für die Overnighter hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, verheiratet zu sein; auch die Effekte für die übrigen Mobilitätsformen sind im Vergleich zur Referenzkategorie der Nahpendler negativ. Nimmt man den Interaktionseffekt mit hinein (vgl. Tab. 5 und 6, Modell 5), so zeigt sich vor allem in den pairfam-Daten der vermutete geschlechtsspezifische Zusammenhang. Während das Mobilitätsverhalten im Falle der Männer keinen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit hat, verheiratet zu sein, haben Frauen mit anspruchsvolleren Mobilitätsarrangements sowohl im Vergleich zu Männern in gleichen Konstellationen als auch im Vergleich zu den nahpendelnden Frauen den Institutionalisierungsschritt hin zur Ehe seltener vollzogen. Kontrollieren wir auch hier für weitere relevante Faktoren, so bleibt zumindest der Effekt für Frauen innerhalb der Gruppen der Nicht-Mobilen sowie der Overnighter weiterhin bestehen (vgl. Tab. 6, Modell 6). In den JobMob-Daten sind die Effekte hinsichtlich Richtung und Stärke nahezu identisch, jedoch aufgrund geringerer Fallzahlen nicht signifikant.

Kinderlosigkeit in bestehenden Partnerschaften

Für das Merkmal der (gegenwärtigen) Kinderlosigkeit bestätigen die multivariaten Analysen selbst unter Kontrolle weiterer zentraler Einflussfaktoren die deskriptiven Ergebnisse. In beiden Studien finden wir signifikante Effekte der aufwendigeren Mobilitätsarrangements im Vergleich zum Nahpendeln, wohingegen die Nicht-Mobilen erwartungsgemäß signifikant seltener kinderlos sind. Nimmt man wiederum den Interaktionsterm mit auf (vgl. Tab. 5 und 6, Modell 8), zeigt sich, dass es vor allem wiederum die Frauen sind, die diesen Effekt bewirken: Frauen (im Verhältnis zu Männern) sind bei anspruchsvolleren Mobilitätsformen hinsichtlich des Auftretens von Kinderlosigkeit signifikant häufiger vertreten. Diese Effekte von Kinderlosigkeit bleiben selbst dann noch bestehen, wenn für weitere Kovariaten, die ebenfalls deutliche signifikante Effekte zeigen, kontrolliert wird. Diese Analysen bestätigen bestehende Befunde, die darauf hindeuten, dass der Mobilitätsstatus von Männern nicht signifikant mit dem Vorhandensein von Kindern korreliert ist, wohingegen hochmobile Frauen, im Vergleich zu nicht-mobilen Frauen, höhere Quoten gegenwärtiger Kinderlosigkeit aufweisen (*Schneider et al.* 2002b: 256; *Limmer* 2005; *Schneider et al.* 2008; *Schneider et al.* 2009b; *Meil* 2010a/b).

Tab. 5: Zirkuläre berufsbezogene Mobilität und der Zusammenhang mit Partnerschaftsstatus, Ehe-Status (Personen in Partnerschaften) und gegenwärtiger Kinderlosigkeit (Personen in Partnerschaften) bei Erwerbstätigen (Odds Ratios) – JobMob-Daten

	Partnerschaft (0/1)			Verheiratet (0/1)			Kinderlos (0/1)		
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5	Modell 6	Modell 7	Modell 8	Modell 9
Nicht-Mobile (Ref.: Nahpendler)	,781	,522+	,534	2,368*	,804	,652	,278**	,513	,588
Mitteldistanz. (Ref.: Nahpendler)	,953	1,030	,995	,899	1,038	1,341	1,211	,881	,746
Fernpendler (Ref.: Nahpendler)	1,197	1,901+	1,941+	,724	1,015	1,035	1,745*	,977	1,008
Overnighter (Ref.: Nahpendler)	1,017	1,422	1,301	,557*	,683	,907	1,590+	,980	,783
Nicht-Mobile*Frauen		2,626	2,170		(a)	(e)		,193	(e)
Mitteldistanz. *Frauen		,879	,950		,776	,727		1,747	1,672
Fernpendler*Frauen		,446+	,478		,511	,651		3,145*	3,349+
Overnighter*Frauen		,379+	,535		,463	,587		4,440*	3,980+
Frauen (Ref.: Männer)	,912	1,032	,896	,968	1,076	,787	1,071	,766	1,502
35-44 Jahre (Ref.: 25-34)			1,626**			5,511***			,085***
45-54 Jahre (Ref.: 25-34)			1,636**			9,257***			,049***
Realschulabschluss (Ref.: Haupt.)			,670			,807			1,765
Abitur (Ref.: Haupt.)			,905			,551+			3,336**
Hochschulabschluss (Ref.: Haupt.)			1,034			,684			3,799**
ISEI (41-65) (Ref.: ISEI 16-40)			1,011			1,122			,792
ISEI (66-90) (Ref.: ISEI 16-40)			1,068			,995			,799
West (Ref.: Ost)			1,107			1,161			5,223***
Vollzeit (Ref.: Teilzeit)			2,185***			2,775***			,146***
Nagelkerke R ²	0,003	0,014	0,057	0,020	0,047	0,287	0,031	0,055	0,480

Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; ungewichtete Daten; eigene Berechnungen; binär logistische Regressionen;

+ = p < 0,10; * = p < 0,05; ** = p < 0,01; *** = p < 0,001; (a) Koeffizient nicht bestimmbar, da Zielgröße eine Konstante ist (d.h. alle nicht-mobilen Frauen sind verheiratet bzw. Mutter)

Tab. 6: Zirkuläre berufsbezogene Mobilität und der Zusammenhang mit Partnerschaftsstatus, Ehe-Status (Personen in Partnerschaften) und gegenwärtiger Kinderlosigkeit (Personen in Partnerschaften) bei Erwerbstätigen (Odds Ratios) – pairfam-Daten (Altersgruppen 25-27; 35-37)

	Partnerschaft (0/1)			Verheiratet (0/1)			Kinderlos (0/1)		
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5	Modell 6	Modell 7	Modell 8	Modell 9
Nicht-Mobile (Ref.: Nahpendler)	,899	,853	,796	1,301*	1,070	,874	,693**	,859	1,078
Mitteldistanzp. (Ref.: Nahpendler)	,833*	,973	,914	,983	1,217 ⁺	1,184	1,257**	,893	,914
Fernpendler (Ref.: Nahpendler)	,918	1,094	1,004	,809 ⁺	1,120	1,064	1,340*	,811	,819
Overnighter (Ref.: Nahpendler)	,970	1,052	1,028	,796*	1,072	1,146	1,445**	,966	,977
Nicht-Mobile*Frauen		1,142	1,147		1,503 ⁺	1,743*		,620*	,411**
Mitteldistanzp.*Frauen		,704*	,773		,649**	,828		2,004***	1,918**
Fernpendler*Frauen		,646 ⁺	,756		,466**	,691		3,249***	2,620**
Overnighter*Frauen		,785	,888		,360***	,421**		3,726***	2,701**
Frauen (Ref.: Männer)	1,333***	1,496***	1,371**	,983	1,175*	,956		,731***	1,213 ⁺
35-37 Jahre (Ref.: 25-27 Jahre)			2,082***			7,245***			,091***
Realschulabschluss (Ref.: Haupt.)			1,185 ⁺			,680***			1,603***
Abitur (Ref.: Haupt.)			1,004			,564***			2,830***
Hochschulabschluss (Ref.: Haupt.)			1,324*			,612***			2,637***
ISEI (41-65) (Ref.: ISEI 16-40)			1,079			,916			1,464***
ISEI (66-90) (Ref.: ISEI 16-40)			1,286*			,925			1,226
West (Ref.: Ost)			1,161*			1,851***			1,978***
Vollzeit (Ref.: Teilzeit)			,898			,473***			6,551***
Nagel/kerke R ²	0,007	0,009	0,055	0,005	0,015	0,301	0,012	0,032	0,439

Quelle: pairfam (Welle 1, 2008/2009); ungewichtete Daten; eigene Berechnungen; binär logistische Regressionen; + = p < 0,10; * = p < 0,05; ** = p < 0,01; *** = p < 0,001

Mit den vorgestellten Analysen kann verdeutlicht werden, dass berufsbezogene zirkuläre Mobilität einen relevanten Faktor im Rahmen von Partnerschafts- und Familienentwicklung darstellen kann – vor allem für Frauen. Dabei zeigen sich substantielle Effekte für Fernpendler und insbesondere für Overnighter: Ist der Effekt hinsichtlich des Partnerschaftsstatus' gering ausgeprägt, variiert die Wahrscheinlichkeit, verheiratet bzw. kinderlos zu sein, jedoch deutlich mit dem Mobilitätsstatus. Hochgradig mobile Frauen, die berufsbedingt häufiger außerhalb der Wohnung am Lebensmittelpunkt übernachten, leben seltener in einer hoch institutionalisierten Partnerschaft (Ehe) und sind seltener Mütter. Unter Kontrolle weiterer relevanter Einflussgrößen nehmen diese Effekte ab, bleiben jedoch vor allem in der fallzahlstärkeren pairfam-Stichprobe signifikant. Der Befund, wonach Aspekte zirkulärer berufsbezogener Mobilität bedeutsamer hinsichtlich der Frage nach der Familiengründung zu sein scheinen als hinsichtlich der Frage nach dem Vorhandensein eines Partners bzw. dem Verheiratetsein, könnte möglicherweise auf kumulative Effekte hindeuten. Bekannt ist, dass hoch institutionalisierte Partnerschaften insbesondere in Westdeutschland häufig eine Grundvoraussetzung für Elternschaft darstellen. Daneben könnten die (ausbleibenden) Befunde hinsichtlich des Partnerschaftsstatus' auch auf gegenläufige Effekte verweisen, in dem Sinne, dass sowohl eine bestehende Partnerschaft Bedingung für die Aufnahme von Mobilität (z.B. *Schneider et al.* 2008; *Rüger/Becker* 2011) als auch Mobilität Grund für eine (ungewollte) Partnerlosigkeit (*Rüger/Ruppenthal* 2010) sein könnte.

4 Diskussion

Mit dem vorliegenden Beitrag wurden drei zentrale Ziele verfolgt. Zunächst wurde ein gemeinsamer Indikator für zirkuläres berufsbezogenes Mobilitätsverhalten für die beiden repräsentativen Surveys „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (JobMob) sowie „Beziehungs- und Familienpanel“ (pairfam) entwickelt. Auf der Grundlage dieses gemeinsamen Indikators konnte die Verbreitung verschiedener Mobilitätsformen und deren Zusammensetzung nach zentralen soziodemografischen Merkmalen für die beiden Stichproben im Vergleich untersucht werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Zusammenhänge zwischen unterschiedlichen Formen zirkulärer berufsbezogener Mobilität und Merkmalen der Partnerschafts- und Familienentwicklung bestehen.

Während zur europäisch-vergleichenden JobMob-Studie inzwischen eine Vielzahl an Analysen im Bereich der Mobilitäts- und Familienforschung vorliegen, ist dies für die pairfam-Daten bisher noch nicht der Fall. Eine Besonderheit dieses Beitrags lag in dem komparativen Ansatz, mit dem Vorteil der unmittelbaren wechselseitigen Validierung der Forschungsergebnisse innerhalb der beiden Studien. Im Hinblick auf nicht-standardisierte sozialwissenschaftliche Konstrukte sind Möglichkeiten der Vergleichbarkeit in unterschiedlichen Stichproben nur in geringem Maße gegeben. Zu selten werden direkt vergleichbare Indikatoren eingesetzt. Vergleichende Analysen sind jedoch hilfreich, um Konstrukte auf deren Reliabilität und Generalisierbarkeit

keit zu überprüfen. Dies für zirkuläre berufsbezogene Mobilität umzusetzen, war ein wichtiges Ziel dieses Beitrags.

Hinsichtlich der Verbreitung einzelner Formen zirkulärer berufsbezogener Mobilität fielen die Unterschiede insgesamt gering aus. Rund jeder zweite Erwerbstätige in Deutschland ist als Nahpendler und rund jeder fünfte als Mitteldistanzpendler unterwegs. Aufwendigere Mobilitätsarrangements wie das Fernpendeln oder das häufige Übernachten außerhalb des eigenen Lebensmittelpunkts werden von rund jedem siebten Erwerbstätigen praktiziert, womit sich erweist, dass umfassendere Formen zirkulärer Mobilität quantitativ bedeutsam sind und keineswegs ein gesellschaftliches Randphänomen darstellen.

Auch die Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und soziodemografischen Merkmalen ähnelten sich teilweise recht deutlich. So z.B. im Hinblick auf eine charakteristische geschlechtsspezifische Verteilung innerhalb der einzelnen Mobilitätsformen oder auch den Zusammenhang mit Bildungsmerkmalen: Personen mit niedrigem Bildungsabschluss fanden sich häufiger unter den Nahpendlern, während Personen mit höherer Bildung eher eine längere Pendeldauer aufwiesen bzw. generell häufiger in Formen mit höheren Mobilitätsanforderungen vertreten waren. Raum-strukturelle Merkmale spielten unter anderem hinsichtlich Ost-West-Unterschieden eine Rolle. Während im Westen eher Formen mit niedrigeren Mobilitätsanforderungen überrepräsentiert waren, galt dies im Osten eher für Formen mit höheren Mobilitätsanforderungen. Hier dürften sich Unterschiede in den Infrastrukturen, aber auch hinsichtlich des „Mobilitätsdrucks“ am Arbeitsmarkt bemerkbar machen.

Schließlich konnte mit den multivariaten Vergleichsanalysen verdeutlicht werden, dass zirkuläre berufsbezogene Mobilität einen relevanten Faktor im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung darstellen kann. Es zeigten sich substantielle Effekte insbesondere für Fernpendler und Overnighter. Dies trifft jedoch weniger auf die Wahrscheinlichkeit zu, in einer Partnerschaft zu leben. Die Vermutung, gesteigerte Mobilität fände sich eher bei Singles, konnte in beiden Stichproben nicht bestätigt werden. Es zeigten sich jedoch in beiden Studien vergleichbare Befunde dahingehend, dass der Übergang in die Ehe oder Familiengründungsprozesse innerhalb bestehender Partnerschaften deutlich mit zirkulärer berufsbezogener Mobilität korrelieren. Es bestätigte sich damit, dass Mobilität vor allem dann eine bedeutsame Rolle spielt, wenn verstärkt Faktoren der partnerschaftlichen Opportunitätsstruktur in den Mittelpunkt rücken, die sich wiederum auf Möglichkeiten der Alltagsorganisation, der Interaktionsdichte und der gemeinsamen Zeit auswirken können, oder von denen angenommen werden kann, dass geplante Veränderungen, wie bspw. die Geburt eines Kindes, sich nicht mit der vorliegenden Mobilitätsform vereinbaren lassen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn aufwendigere Formen der Organisation, bspw. hinsichtlich der Betreuung von Kindern, notwendig werden, was – nach wie vor – insbesondere Frauen betrifft. Dementsprechend lassen sich die vorliegenden empirischen Befunde verkürzt auch wie folgt darstellen: Wenn zirkuläre Mobilität im partnerschaftlichen und familialen Kontext eine Rolle spielt, dann insbesondere für Frauen.

Es sollte betont werden, dass es sich bei den dargestellten Vergleichsanalysen um Querschnittsbetrachtungen handelt. Hieraus ergeben sich klare Einschränkungen hinsichtlich kausaler Erklärungen. Einen weiteren deutlichen Erkenntnisgewinn versprechen wir uns daher aus Analysen, die im Längsschnittdesign erfolgen. Wann beispielsweise ergeben sich innerhalb des Lebensverlaufs Veränderungen im Mobilitätsverhalten? Welchen kausalen Einfluss haben verschiedene Formen zirkulärer Mobilität auf partnerschaftliche Institutionalisierungsprozesse? Wie verändern sich Intentionen (z.B. in Bezug auf die Familiengründung) und partnerschaftsdynamische Prozesse in Abhängigkeit von einem veränderten Mobilitätsverhalten? Diese Forschungsfragen, die auf eine Betrachtung im Längsschnitt verweisen, können dazu beitragen, die spezifischen Adaptions- und Selektionsprozesse bezüglich des Mobilitätsverhaltens und assoziierter partnerschafts- und familienbezogener Handlungsweisen und Strategien zu entschlüsseln. Mit Blick auf die Entstehung und Institutionalisierung von Partnerschaften könnte unter Verwendung von Längsschnittdaten stärker als bisher die Frage nach dem Zusammenhang von Partnerwahlprozessen und deren Institutionalisierung gestellt werden: Ist Mobilität eher als Partnerschaftsbarriere zu verstehen oder eher als ein Instrument, bestimmten Anforderungen zu begegnen, die sich lediglich innerhalb einer Partnerschaft ergeben, wie beispielsweise die Synchronisation zweier Berufskarrieren? Im Hinblick auf den Zusammenhang von Mobilität und Familienbildungsprozessen zeigen erste Längsschnittanalysen, dass eine Beendigung von Mitteldistanz- und Fernpendeln die Intention für eine Familiengründung signifikant erhöht. Derartigen Längsschnittbetrachtungen sollte in Zukunft verstärkt Aufmerksamkeit zukommen. Beide Studien bieten nunmehr eine entsprechende empirische Grundlage.

Danksagung

Die Autoren danken den beiden anonymen Gutachtern für wertvolle Hinweise sowie Thomas Skora für seine Unterstützung bei einer frühen Fassung des Beitrags.

Literatur

- Backhaus, Klaus et al.* 2003: Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. Berlin u.a.: Springer [doi: 10.1007/978-3-642-14987-0].
- Brüderl, Josef et al.* 2010: pairfam Data Manual, Wave 1. Mannheim.
- Castells, Manuel* 2003 [1996-1999]: Das Informationszeitalter. 3 Bände. Wiesbaden: VS Verlag.
- Collmer, Sabine* 2005: Soldat, Familie und Mobilität: Neue Trends zur Lösung widersprüchlicher Anforderungen. In: *Kümmel, Gerhard* (Hrsg.): Diener zweier Herren: Soldaten zwischen Bundeswehr und Familie. Frankfurt a. M.: Lang: 53-78.
- Feldhaus, Michael; Schlegel, Monika* 2011: Einflüsse der Partnerschaftsdynamik auf den Übergang zur Kohabitation und zur Heirat. In: *Brüderl, Josef; Castiglioni, Laura; Schumann, Nina* (Hrsg.): Partnerschaft, Fertilität und intergenerationale Beziehungen. Würzburg: Ergon: 73-105.

- Grau, Andreas* 2009: Pendler: Die Mehrheit nimmt weiter das Auto. STATMagazin: Wiesbaden: Destatis.
- Haas, Anette; Hamann, Silke* 2008: Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. IAB-Kurzbericht 6/2008. Nürnberg.
- Huinink, Johannes et al.* 2011: Panel Analysis of Intimate Relationships and Family Dynamics (pairfam): Conceptual Framework and Design. In: Zeitschrift für Familienforschung 23,1: 77-101.
- Huinink, Johannes; Feldhaus, Michael* 2008: Beziehungs- und Familienentwicklung – eine konzeptionelle Einführung in ein Forschungsprogramm. In: *Feldhaus, Michael; Huinink, Johannes* (Hrsg.): Neuere Entwicklungen in der Beziehungs- und Familienforschung. Vorstudien zum Beziehungs- und Familienentwicklungspanel (PAIRFAM). Würzburg: Ergon: 13-45.
- Huinink, Johannes; Wagner, Michael* 1989: Regionale Lebensbedingungen, Migration und Familienbildung. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 4,4: 669-689.
- Huynen, Philippe; Hubert, Michel; Lück, Detlev* 2010: Research Design. 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/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 25-36.
- Huynen, Philippe et al.* 2008: Survey Design and Methods. 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: 47-63.
- Jaccard, James* 2001: Interaction Effects in Logistic Regression. Quantitative Applications in the Social Sciences 135. Thousand Oaks: Sage [doi: 10.4135/9781412984515].
- Kley, Stefanie* 2009: Migration im Lebensverlauf. Wiesbaden: VS Verlag.
- Kulu, Hill* 2005: Migration and Fertility: Competing Hypotheses Re-examined. In: European Journal of Population 21,1: 51–87 [doi: 10.1007/s10680-005-3581-8].
- Limmer, Ruth* 2005: Berufsmobilität und Familie in Deutschland. In: Zeitschrift für Familienforschung 17,2: 8-26.
- Limmer, Ruth; Rüger, Heiko* 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/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 263-288.
- 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.
- Lück, Detlev; Ruppenthal, Silvia* 2010: Insights into Mobile Living: Spread, Appearances and Characteristics. 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/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 37-68.
- 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.
- Meil, Gerardo* 2010a: Geographic Job Mobility and Parenthood Decisions. In: Zeitschrift für Familienforschung 22,2: 171-196.

- Meil, Gerardo* 2010b: Job Mobility and Family 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/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 215-236.
- Nolle, Tanja* 2005: Mobile Berufe. Eine Untersuchung der Arbeitsbedingungen und der Ernährung im Hinblick auf die Gesundheit. Dortmund: Universität Dortmund.
- Peuckert, Rüdiger* 2008: Familienformen im sozialen Wandel. Wiesbaden: VS Verlag.
- Raithel, Jürgen* 2008: Quantitative Forschung. Ein Praxiskurs. Wiesbaden: VS Verlag.
- Reuschke, Darja* 2010: Job-induced Commuting between Two Residences – Characteristics of a Multilocational Living Arrangement in the Late Modernity. In: *Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft* 35,1: 107-134 [doi: 10.4232/10.CPoS-2010-04en].
- Rüger, Heiko; Becker, Katharina* 2011: Berufsmobilität, Geschlecht und Lebensform. Berufsbedingte räumliche Mobilität und ihre Folgen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und partnerschaftliche Arbeitsteilung. In: *Klammer, Ute; Motz, Markus* (Hrsg.): Neue Wege – Gleiche Chancen. Expertisen zum Ersten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. Wiesbaden: VS Verlag: 363-396.
- Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia* 2010: Advantages and Disadvantages of Job-related Spatial Mobility. 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/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 69-94.
- Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev* 2009: Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil. Berufbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. In: *ISI (Informationsdienst soziale Indikatoren)* 42: 1-5.
- Schier, Michaela* 2009: Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1-2/2009: 55-66.
- Schneider, Norbert F.* 2005: Leben an zwei Orten. Die Folgen beruflicher Mobilität für Familie und Partnerschaft. In: *Mischau, Anina; Oechsle, Mechthild* (Hrsg.): Arbeitszeit – Familienzeit – Lebenszeit: Verlieren wir die Balance? (Zeitschrift für Familienforschung Sonderheft 5). Wiesbaden: VS Verlag: 110-126.
- Schneider, Norbert F.; Lück, Detlev; Ruppenthal, Silvia; Rüger, Heiko* 2011: Code Book for the Job Mobilities and Family Lives Data Set First Wave. JobMob and FamLives Working Paper (JFW), 11-02, Online-Publikation verfügbar unter: www.jobmob-and-famlives.eu oder www.gesis.org
- Schneider, Norbert F.; Collet, Beate* (Hrsg.) 2010: Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers.
- Schneider, Norbert F.; Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev* 2009a: Beruf, Mobilität und Familie. In: *Burkart, Günter* (Hrsg.): Zukunft der Familie. Prognosen und Szenarien. (Zeitschrift für Familienforschung Sonderheft 6). Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers: 111-136.
- Schneider, Norbert F.; Rüger, Heiko; Münster, Eva* 2009b: Berufsbedingte räumliche Mobilität in Deutschland. Formen, Verbreitung und Folgen für Gesundheit, Wohlbefinden und Familienleben. In: *Arbeitsmedizin Sozialmedizin Umweltmedizin* 44,7: 400-409.
- Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo* (Hrsg.) 2008: Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers.

- Schneider, Norbert F. et al.* 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.; Limmer, Ruth; Ruckdeschel, Kerstin* 2002a: *Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag.
- Schneider Norbert F.; Limmer Ruth; Ruckdeschel, Kerstin* 2002b: *Berufsmobilität und Lebensform*. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 208. Stuttgart: Kohlhammer.
- Sennett, Richard* 1998: *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin: Berliner Taschenbuch Verlag.
- Statistisches Bundesamt* 2005: *Leben und Arbeiten in Deutschland. Mikrozensus 2004*. Wiesbaden.
- Stutzer, Alois; Frey, Bruno S.* 2008: *Stress that Doesn't Pay. The Commuting Paradox*. In: *The Scandinavian Journal of Economics* 110,2: 339-366 [doi: 10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x.]
- Thomas, William; Znaniecki, Florian* 1996 [1918-1920]: *The Polish Peasant in Europe and America: A Classic Work in Immigration History*. o.O.: University of Illinois Press.
- Urry, John* 2007: *Mobilities*. Cambridge/Malden: Polity Press.
- Wagner, Michael* 1989: *Räumliche Mobilität im Lebensverlauf. Eine empirische Untersuchung sozialer Bedingungen der Migration*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- Weichhart, Peter* 2009: *Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1-2/2009: 1-14.
- Wiethölter, Doris; Bogai, Dieter; Carstensen, Janette* 2009: *Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2009*. In: *IAB-Regional* 3/2010.
- Zelinsky, Wilbur* 1971: *The Hypothesis of the Mobility Transition*. In: *Geographical Review* 61,2: 219–249.

Eine Übersetzung dieses begutachteten und von den Autoren autorisierten deutschen Originaltextes durch das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung ist unter dem Titel „Circular job-related spatial mobility in Germany: Comparative analyses of two representative surveys on the forms, prevalence and relevance in the context of partnership and family development“, DOI 10.4232/10.CPoS-2011-05en bzw. URN urn:nbn:de:bib-cpos-2011-05en7, auf <http://www.comparativepopulationstudies.de> verfügbar.

Eingegangen am: 06.06.2011

Angenommen am: 21.11.2011

Heiko Rüger (✉), Katharina S. Becker. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Wiesbaden, Deutschland.

E-Mail: heiko.rueger@destatis.de, katharina.becker@destatis.de

URL: www.bib-demografie.de

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, Deutschland. 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

Layout and print: Federal Institute for
Population Research, Wiesbaden
(Germany)

Managing Editor / Redaktion

Frank Swiaczny

Copy Editor / Schlussredaktion

Dr. Evelyn Grünheid

**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-Wölfli (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)