

2 Zum Stand der Forschung

2.1 Multilokalität – mobilisiertes Wohnen²

Eine Debatte um Multilokalität entspinnt sich erst seit allerjüngster Zeit, obwohl der Begriff Multilokalität selbst schon seit einigen Jahrzehnten vor allem in der Sozialanthropologie zur Beschreibung übergreifender und wiederkehrender Mobilitätsprozesse in Gebrauch ist (z.B. Watts & Prothero 1981). Ember und Ember bezeichnen mit einer „Multilocal Residence“ schon 1972 eine

„co-occurrence of any two or more fairly frequent patterns of consanguineal residence.“ (Ember & Ember 1972: 382)

In ihrer Untersuchung suchen sie nach den Prädiktoren für Mehrfachwohnsitze in nichtkommerziellen Gesellschaften und kommen zu dem Schluss, dass Bevölkerungsprozesse Multilokalität am stärksten zu beeinflussen scheinen (Ember & Ember 1972: 398-399).

Beinahe zehn Jahre später setzt Rodman Multilokalität in einen Zusammenhang mit Multivokalität und baut auf diese Weise den ethnologischen Ansatz weiter aus. Für sie stellt Multilokalität demnach eher einen Zugang zum Forschungsgegenstand des Ortes dar: Multilokalität ermögliche als Forschungsperspektive in der Beschäftigung mit nur einem Ort zunächst eine dezentrale Analyse und ein Verstehen des Ortes von vielfältigen Standpunkten aus. So könne ein Ort offen und vergleichend untersucht werden, wobei schließlich reflexive Bindungen an andere Orte mit einflößen.

„Finally, a single physical landscape can be multilocal in the sense that it shapes and expresses polysemic meanings of place for different users.“ (Rodman 1992: 647)

In der hier vorliegenden Studie wird anders als bei Rodman jedoch auf Mobilitäts-, Wohn- und Wanderungsprozesse von Akteuren fokussiert, nicht auf eine Multilokalität als methodischem Zugang.

Abgesehen von den eben erwähnten vereinzelt Untersuchungen, die sich des Terminus der Multilokalität bedienen, erfreut sich der Begriff erst seit einigen Jahren wieder gesteigerter Beliebtheit, sodass häufig die Vermutung im Raum steht, bei Multilokalität handele es sich um ein neues Phänomen, das –

² Dem Konzept der Multilokalität wird im Folgenden vergleichsweise viel Aufmerksamkeit geschenkt, da eine umfassende Aufarbeitung des Forschungsstandes bislang aussteht.

bedingt durch Infrastrukturausbau und Kommunikationstechnologien – in Europa und Nordamerika erst seit einigen Jahren an Bedeutung erlangt.

Solche zyklischen Mobilitäts- und Wanderungsphänomene sind aus historischer Perspektive allerdings bei weitem kein neues Phänomen, bedenkt man etwa das mittelalterliche Reisekönigtum (z.B. Hermann 2002), wandernde Handwerker (z.B. Walz 2002; Del Fabbro 1996) oder die Tradition der Sommerfrische (z.B. Haas 1992). Phänomene zirkulärer Mobilität sind also keineswegs neu und können durchaus als Multilokalität aufgefasst werden.

2.1.1 Entstehungsbedingungen von Multilokalität

Vor diesem Hintergrund gewinnt gerade die Frage an Bedeutung, warum sich ausgerechnet derzeit Multilokalität als Forschungsgegenstand gesteigerter Beliebtheit erfreut. Zu vermuten stehen hierbei eine erhöhte Quantität und veränderte Qualität der unter Multilokalität subsumierten Phänomene. Üblicherweise wird Multilokalität mit einem ganzen Bündel von Phänomenen in Verbindung gebracht, die auch unter dem Begriff der Globalisierung gefasst werden. Multilokalität wird verstanden als eine spezielle Form von Mobilität. Mobilität allgemein hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Die Gründe dafür werden vor allem in *Globalisierungs-* und *Individualisierungstendenzen* gesehen, die sich im Rahmen der Zweiten/Reflexiven Moderne zeigen. In der Zweiten Moderne verlören die Ideen der Ersten Moderne an Überzeugungskraft. So wie beispielsweise die Idee des Nationalstaates die zugunsten des gesamten Globus als Bezugspunkt an Bedeutung verlöre (Albrow 1998). Diese Globalisierung sei neben ökonomischen Veränderungen dadurch gekennzeichnet, dass die Ereignisse an einem bestimmten Ort durch die Ereignisse an einem vollkommen anderen Ort beeinflusst werden könnten (Giddens 1999: 85). Beck sieht zudem eine „Enträumlichung“ (Beck 1997: 132). Die fortgesetzten Erfolge der Ersten Moderne als Voraussetzung für die Globalisierung (Albrow 1998: 92) setzten neben der Entwicklung von Kommunikationstechnologien auch geographische, monetäre und virtuelle Mobilitätsprozesse in Gang, die als stärkster Ausdruck der Zweiten Moderne gelten.

Daneben geht Beck in seiner Individualisierungsthese davon aus, dass es zu einer Herauslösung des Individuums aus historisch vorgegebenen Bindungen („Freisetzung“), zu einem Verlust von traditionaler Handlungssicherheit durch Glauben und Normen („Entzauberung“) und zu einer neuen Art sozialer Einbindung („Reintegration“) kommt (Beck 1986: 206). Damit werde das Individuum in seinem Handeln autonom und müsse sowohl die positiven wie auch die negativen Konsequenzen seiner Entscheidungen beachten. Es bestehe also Wahlfrei-

heit und Wahlzwang gleichermaßen. Zugleich würden traditionelle kollektive Institutionen durch individualisierende Institutionen ersetzt. Individualisierung beinhalte also sowohl die Vielfalt der Handlungsmöglichkeiten, wie auch Institutionen, die individualisierte Zurechnungsmodi entwickeln müssen. Bezogen auf den Arbeitsmarkt als Institution ließen sich eine „Entstandardisierung von Erwerbsarbeit“ und neue Formen der Beschäftigung finden (Beck 1986: 220-236). Im Zuge der Individualisierung im Arbeitsbereich käme es schließlich zu Statusinkonsistenzen, die soziale und geografische Mobilitätsprozesse zur Folge hätten. Außerdem gingen sie mit einer Erosion verwandtschaftlicher lokaler Bezüge einher, die im Ergebnis eine „*vollmobile Singlegesellschaft*“ nach sich zögen (Beck 1986: 199). Eine spezifische Form solcher Mobilitätsprozesse stellt dabei die Multilokalität dar.

Solche theoretischen Beschreibungen behandeln überwiegend Gemengelage auf der strukturellen Makroebene sozialer Prozesse. Bedeutsam sind aber vor allem Arbeiten, die derartige Makroprozesse in ihrer Wirkung auf der Ebene individueller Entscheidungen und Handlungen zum Inhalt haben. Gerade jüngere geographische Arbeiten ziehen für die Begründung zur Entscheidung zu Multi- bzw. Translokalisierung individuelle Rationalitätsargumente hinzu. Steinbrink (2009) unterscheidet in seiner Abhandlung zu translokalen Strukturen in Südafrika etwa zwischen einer *Wohlstand maximierenden*, *Risiko minimierenden* und *Überleben sichernden Rationalität* als jeweils unterschiedliche Anlässe der Mehrfachverortung (Steinbrink 2009: 81) und auch Weiske et al. begreifen Haushalte als soziale Gemeinschaften, die sich vor allem multilokalisieren, um die Haushaltsfunktionen selbst und damit den Haushalt als Ganzes ökonomisch aufrechtzuerhalten (Weiske et al. 2008: 285-287). Weichhart (2009) modelliert in einem konzeptionellen Beitrag Multilokalität als das Ergebnis der Grenznutzenkalkulation zwischen den Standortofferten der beteiligten Wohnorte und den Transitionskosten zur Überwindung der Distanz. Die Akteure kombinierten die Standortofferten der Lokalitäten und erhöhten damit den Ertrag ihrer Handlungspraxis (Weichhart 2009: 9).

In der Soziologie werden Modelle der rationalen Wahl einer Fernpendel- und damit Multilokalitätssituation jedoch schon wesentlich länger diskutiert. Insbesondere Kalter (1994) elaborierte ein handlungstheoretisches Modell, das die Entscheidung zum Fernpendeln vom Migrationsgewinn und den Migrationskosten abhängig macht, wobei vor allem das Einkommen, die Miet- und Pendelkosten, Wohneigentum und die Familiensituation berücksichtigt werden. Erst wenn der Migrationsgewinn die Migrationskosten übersteige, komme es zur

Wanderung. Fernpendeln stelle dagegen eine Ersatzfunktion einer Migration dar (Kalter 1994: 465-466).³

In dieser Position werden die Standortofferten der beteiligten Standorte also wechselseitig substituiert, wobei konzeptionell völlig offen bleibt, welche Standorteigenschaften in welcher Multilokation aus Akteurssicht zu Standortofferten avancieren. Ohne auf diese situativ unterschiedlich subjektiv wahrgenommenen Standortofferten einzugehen, kann aus dieser Sicht übergreifend postuliert werden, dass eine Nutzung der Standortofferten der beteiligten Orte generell den Anlass zu jedweder Multilokation liefert. Tatsächlich stehen hinter einer Multilokalisierungsentscheidung also immer subjektive Rationalitätsabwägungen im Sinne einer situativen und subjektiven Rationalität, sodass grundsätzlich der individuelle Handlungsspielraum durch eine Multilokalisierung erweitert wird. Allerdings gehen mit der Steigerung individueller Handlungserträge auch Investitionen einher, die es einem Akteur überhaupt erst ermöglichen, sich praktisch mehrfach zu verorten. An anderer Stelle ist bereits der Vorschlag unterbreitet worden, den Begriff der Multilokalisierung bzw. Multilokation konsequent mit dieser handlungstheoretischen Perspektive zu verbinden (Petzold 2010a: 243-244). In einer konsequent entscheidungstheoretischen Terminologie heißt das also: *Ein Akteur wählt eine Multilokalisierung dann als Handlungsalternative, wenn er seine individuellen Präferenzen unter den gegebenen lokalen positiven und negativen Restriktionen bestmöglich realisieren kann.*

Es verwundert unter diesem Gesichtspunkt auch kaum, dass Multilokalität in der Ausprägung einer Fernbeziehung (Van der Klis & Mulder 2008), als saisonale touristische Migration (McHugh 1990) oder als berufliches Fernpendeln (Green et al. 1999) regelmäßig als *Substitut* oder *Alternative* von Migration oder als „*Strategie zur Nutzung von Chancen*“ (Kley 2010) bezeichnet wird. Die Kosten eines Umzugs werden dabei ebenso substituiert wie im temporären Wechsel der eine Ort durch den oder die anderen Orte (Petzold 2009a). Häufig wird dabei die Bedeutung der familiären Bindungen herausgestellt. So neigten vor allem verheiratete Paare und Personen in großen Haushalten zum Fernpendeln (Kalter 1994: 474-475), wichtige Prädiktoren für eine Multilokalisierung seien zudem Kinder, Wohneigentum und Freundschaften (Reuschke 2010: 275-280) und in der kinderlosen Lebensphase folge einer multilokalen Lebensweise eher ein Wohnortwechsel, in der Familienphase werde dagegen eher der außerörtliche Beruf zugunsten der Wohnortaufrechterhaltung beibehalten (Kley 2010: 13-14). Bestimmend seien jedoch stets die raum-zeitlichen Mobilitätsanforderungen im Beruf und nicht eine selbstbestimmte Lebensführung oder individuali-

³ Siehe zur Erklärung von Mobilisierungsentscheidungen über (erweiterte) Wert-Erwartungsmodelle auch: Wolpert 1966; De Jong & Fawcett 1981; Kalter 1997; Kley 2009; Huinink & Kley 2008; Kalter 2010.

sierte Beziehungsideale (Reuschke 2010: 275). Für Beschäftigte in der Kreativindustrie werden die multilokalitätsfördernden Flexibilitätsanforderungen eindrücklich durch Huber (2011) beschrieben, für die weniger glamouröse Branche der Beschäftigten in der obstverarbeitenden Industrie in Australien z.B. durch Hanson und Bell (2007). Interessant ist auch das Ergebnis von Song-Chul (2001), die in einer ethnographischen Studie nachzeichnen kann, dass Wochenendpendeln in Korea als eine Maximierung verfügbarer Ressourcen unter sich wandelnden Rahmenbedingungen begriffen werden kann, ohne dass dabei die traditionellen koreanischen Familiennormen verletzt würden (Song-Chul 2001: 45). In aktuellen Studien wird vor allem bei saisonaler Arbeitsmigration auch immer wieder die Bedeutung kulturellen und sozialen Kapitals für die transnationale Multilokalisierung hervorgehoben (z.B. Verwiebe & Müller 2006). Für die temporäre Migration von Polen nach Deutschland konnte etwa gezeigt werden, dass die vorhergehende Migrationserfahrung nahestehender Familienmitglieder die Wahrscheinlichkeit einer Multilokalisierung anderer Haushaltsmitglieder signifikant ansteigen lässt (Kalter 2010). Für vergleichbare Personen konnte schon DaVanzo (1981) empirisch nachweisen, dass eine bereits bestehende Migrationserfahrung weitere Migrationen bedingen kann. Eine vorausgehende Mobilisierung senkt demnach die Kosten einer weiteren Mobilisierung.

2.1.2 Ausprägungen von Multilokalität

Hilti (2007) stellt auf der Basis ausgewählter Fallstudien die nach ihrer Auffassung zentralen Merkmale von Multilokalität heraus und führt die Komplexität der so bezeichneten Phänomene damit vor Augen. So bewege sich Multilokalität stets zwischen Mobilität und Sesshaftigkeit, Zwang und Privileg, Arbeit und Freizeit, enthalte sowohl kaum ausgelotete Potentiale als auch Bürden für die mobilen Individuen, führe aber nicht zur Auflösung von Beziehungen zu Menschen und Orten, sondern verändere die Zugehörigkeiten. Aus Gründen dieser Komplexität sind die Schnittstellen der unterschiedlichen empirischen Multilokalitätsstudien bisher auch eher marginal. Die Forschung, die entweder explizit oder implizit auf multilokale Lebensformen bezogen ist, nimmt selten verschiedene Ausprägungen gleichermaßen in den Blick. Stattdessen werden entweder Living Apart Together (LATs), Shuttles oder touristische Multilokalitätsformen untersucht.

Neben diesen Termini für Mobilitäts- und Wohnphänomene sind aber auch empirisch die Lebensformen, die sich über mehr als einen Ort erstrecken, und daher multilokal genannt werden, alles andere als homogen, wie eine typologische Zusammenschau von Hesse und Scheiner (2007: 144-147) zeigt. Sie entfal-

ten die kategorialen Dimensionen der Entstehungsbedingungen, des Anlasses, der Haushaltsorganisation, der Periodizität, der Distanz zwischen den Orten und einer möglichen Hierarchie zwischen den Wohnsitzen, nach denen Multilokalitätsphänomene klassifiziert werden können. Die von ihnen explizierten Typen multilokalen Wohnens werden im Folgenden kurz nachgezeichnet.⁴

Die *Shuttles* oder auch Wochenendpendler zeichnen sich besonders durch einen beruflichen Anlass der Multilokalität aus, in der sie zwischen einem Haupt- und einem Nebenwohnsitz pendeln, wobei sie in einer meist wöchentlichen Periodizität eher große Distanzen überwinden. Die Multilokalität saisonaler Arbeitsmigranten (*Transmigranten*) ist gegenüber der der Wochenendpendler vor allem weniger häufig und erstreckt sich stets über unterschiedliche Staaten. Paare, die sich aus Gründen der Partnerschaftlichkeit zwischen gleichwertigen Wohnsitzen bewegen, werden als *Living Apart Together (LAT) über große Distanzen* bezeichnet. Denen gegenüber stehen *LATs über kleine Distanzen*, z.B. innerhalb einer Stadt, bei denen die Partner aus ihren Lebensstilen heraus die jeweils eigenen Wohnsitze behalten. Zudem wird der *Zweitwohnsitz als Altersruhesitz* erwähnt, bei dem es während des Pendelns über weite Distanzen in langen Zeitabständen nicht zu einer Trennung der Haushaltsmitglieder kommt. *Freizeitwohnsitze in der Nähe der Hauptwohnung* werden dagegen sehr häufig frequentiert, wobei sie nicht nur Freizeit Zwecken dienen, sondern auch der alltäglichen Versorgungsorganisation. Dauercamper, Hausboot- und Datschenbesitzer sind Beispiele hierfür. Auch bei gemeinsamen *Zweitwohnsitzen als Arbeitswohnsitzen* kommt es nicht zu einer temporären Trennung der Partner, auch wenn die Orte weit voneinander entfernt liegen (z.B. bei Kulturschaffenden). In Abgrenzung dazu stehen *Häufig-Umzieher*, die als ‚moderne Nomaden‘, ohne Trennung der Haushaltsmitglieder immer wieder neue Wohnsitze beziehen und oft gleichzeitig mit dem Typ des Shuttles auftreten. Dabei wird jedoch die übliche Umzugshäufigkeit klar überschritten. Abschließend werden noch *pendelnde Kinder und Jugendliche* angeführt, die mit einem Anstieg an Scheidungen in Zusammenhang gebracht werden und die teils sehr weite Strecken überwinden, wobei es stets zur Trennung von Haushaltsmitgliedern komme.

⁴ Nach Auffassung des Autors stellt diese Typologie zwar eine forschungspragmatisch und heuristisch brauchbare Ordnung dar, sie kann aber den hier vertretenen analytischen Maßstäben nicht genügen, da die herangezogenen Vergleichsdimensionen der Typologisierung auf eine Vorgehensweise des Geratewohls zurückzugehen scheinen.

2.1.2.1 Erwerbsbedingte Multilokalitätsformen

LATs

Der Begriff des „*Living Apart Together*“ (LAT) geht auf frühe Beiträge amerikanischer Wissenschaftlerinnen zurück, die damit Pendlerehen bezeichneten (z.B. Winfield 1985). Zumeist sind Doppelkarrierepaare damit gemeint, bei denen zwischen jungen, kinderlosen Paaren im Berufseinstieg („adjusting“) und älteren, länger zusammen lebenden Paaren mit Kindern („established“) unterschieden wird (Gross 1980). Rüdiger Peuckert beschäftigt sich ebenfalls mit „Commuter-Ehen“ als Form des familialen Zusammenlebens und konzentriert sich schon innerhalb der Lebensform LAT auf die Verheirateten (Peuckert 1989). Schneider et al. (2002) betrachten in ihrer Analyse ganz unterschiedliche Mobilitätsformen, beziehen jedoch LAT ausdrücklich mit ein. Hiernach sind diese jung, gut ausgebildet, selten verheiratet, meist kinderlos und verfügen nicht über Eigentum. Es wird betont, dass etwa jede dritte dieser multilokalen Lebensform nicht nur wegen beruflicher Erfordernisse aufrechterhalten wird, sondern dass auch persönliche Motive wie das Streben nach Selbständigkeit und Unabhängigkeit vom Partner eine Rolle spielen. In der Studie von Levin (2004) werden ebenfalls zwei generelle Haltungen der Akteure zur multilokalen Lebensform beschrieben. Zum einen existieren Paare, die aufgrund familiärer Verpflichtungen oder aus beruflichen Gründen nicht zusammen an einem Ort leben können, obwohl sie dies wollen. Zum anderen lassen sich Paare beobachten, für die das gemeinsame Leben mit dem Partner unter einem Dach nicht infrage kommt. Haskey (2005) weist schon in der Einleitung darauf hin, dass die Definition und Messung dieser Lebensform problematisch ist:

„It probably demands more than a single question in order to distinguish those living apart together from those with partners they do not live with but for whom the question of whether to live together or to live apart is not a consideration, perhaps because they are in more casual or fleeting relationships, for example. Thus further conditions are imposed to try to identify which are the LAT relationships.“ (Haskey 2005: 35)

Asendorpf analysiert das Sozio-oekonomische Panel ebenfalls auf LATs (Asendorpf 2008) und kommt zu dem Schluss, dass es sich hierbei nicht nur um eine höchst heterogene Lebensform handelt, sondern dass auch dieser multilokale ‚Typus‘ noch stark unterschiedlich nach beispielsweise biographischer Lage ausgeprägt ist, sich also schon entlang des Lebensalters unterscheidet. Auch die soziodemographischen Daten sprächen gegen eine deutliche Bindung an bestimmte Bildungs- und Berufsschichten. Allerdings zeigt die Studie, dass LAT vor allem bei jungen Erwachsenen sehr verbreitet ist und dann bis zum mittleren

Erwachsenenalter weiter abnimmt, was mit der weiblichen Reproduktionsphase begründet wird. Es wird zudem vorgeschlagen, Fernbeziehungen (LAT) von „Living Nearby Together“ zu unterscheiden (Asendorpf 2008a: 761-762; 2008b: 27-31).

Mithilfe von Tiefeninterviews untersuchte Green Mitglieder von Doppelverdienerhaushalten („Dual Career Households“) mit der Frage nach den Strategien ihrer Lokalisierung angesichts der Anforderung von Mobilität. Es stellte sich heraus, dass semiländliche Orte in der Nähe von Autobahnauffahrten bevorzugt werden, da auf diese Weise das Pendelpotenzial⁵ für beide Partner maximiert wird (Green 1997: 653).

In ihrer aktuellen Studie untersucht Reuschke die raum-zeitlichen Muster multilokaler Wohnarrangements bei Shuttles und Personen in Fernbeziehung (Reuschke 2010). Sie kommt dabei an anderer Stelle allerdings auf ein anderes Ergebnis als Green. Demnach bevorzugten Shuttles gegenüber der restlichen Stadtbevölkerung deutlich die Innenstädte.

„Damit bestätigt sich zusammenfassend die Arbeitsthese, dass innerstädtisches Wohnen für Shuttles aufgrund kurzer Wege zur Arbeitsstätte eine prominente Rolle spielt.“ (Reuschke 2009: 40)

Ihre Studie scheint jedoch die Ergebnisse Asendorpfs hinsichtlich der Altersstruktur der Personen in Fernbeziehung zu unterstreichen. Demnach liegt der Median für Männer bei 36 Jahren und für Frauen bei 31 Jahren (Reuschke 2009: 34).

Dagegen fragt Schier (2009; 2010a), wie Familie unter den Bedingungen von Multilokalität überhaupt hergestellt werden kann. Familie zeichne sich durch räumliche Nähe, Unterstützung und Fürsorge als Grundbedingungen aus. Berufliche Mobilitätsanforderungen, sowie Trennung und Scheidung führten aber zu zeitweiliger oder dauerhafter Trennung, was erweiterte Optionen ebenso bedeute wie erhöhte Probleme und neue Raumbedarfe und Raumnutzungsmuster. Vor den Bedingungen der Aufrechterhaltung von Familie wird auch plausibel, warum in letzter Zeit zum einen konzeptionell (Schier 2010b; Truong & Gasper 2008), zum anderen mit empirischen Bezügen zu kirgisischen (Thieme 2008a) oder srilankischen (Pinnawala 2008) Frauen verstärkt Anstrengungen unternommen werden, die spezifische Mobilitätsform der Multilokalität mit der Genderforschung zu verknüpfen.

Eine weitere Verwendung des Multilokalitätsbegriffs nimmt Bertram (2000) vor, die eine spezifische Fokussierung auf familiäre Beziehungen im Zusammenhang mit Solidarität und Fürsorge enthält und die der Vollständigkeit halber

⁵ Ein solches „Commuting Potential“ durch die Nähe zur Verkehrsinfrastruktur kann in Anlehnung an Kaufmann et al. (2004) als Teil der Mobilität, der Fähigkeit zu *Mobilität*, gedacht werden.

an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben soll. Bertram entwickelt auf der Basis seiner empirischen Erhebung das Konzept „Multilokale Mehrgenerationenfamilie“. Seine Ergebnisse zeigen „Intimität auf Distanz“, die notwendigerweise dazu führt, dass Familienbeziehungen multilokal werden. Lauterbach (1998) findet weiter, dass offenbar aufgrund familieninterner Solidaritätsnormen mit zunehmendem Alter oder bei kritischen Lebensereignissen die geographische Entfernung zwischen Eltern und Kindern wieder geringer wird. Hier zeigt sich erneut, dass der Gegenstand der Multilokalität und seine Inhalte sehr klar von der jeweiligen Forschungsperspektive abhängig sind.

Shuttles

Als „Shuttles“ werden meist Fernpendler bezeichnet, die aus beruflichen Gründen zwischen einem familialen Primärort und einem Arbeitsort pendeln. Hilti weist insbesondere darauf hin, dass beruflich bedingte Multilokalität nicht den suggerierten Exklusivitätsanspruch des Berufs als Anlass haben sollte (Hilti 2009c: 21). Denn selbst berufliche Beweggründe seien höchst heterogen. Ein multilokales Arrangement kann beispielsweise dem beruflichen Aufstieg oder einer Neuorientierung, aber auch der Verhinderung des beruflichen Abstiegs oder von Arbeitslosigkeit dienen. Wichtig ist aber auch, dass berufliche Gründe sich nicht selten mit lebensstilspezifischen Motiven überschneiden. Eine trennscharfe Systematisierung sei demnach problematisch, ist aber unter bestimmten Bedingungen legitim. So unterscheidet sie dennoch zwischen drei Formen multilokalen Wohnens.

Erstens kann Multilokalität *zwingend berufsimmanent* sein, beispielsweise bei Fernfahrern, Piloten und Bahnbediensteten. Zweitens ist ein multilokal organisiertes Leben *häufig berufsimmanent*, z.B. bei Berufsmusikern, Diplomaten und Professoren. Drittens gibt es schließlich Konstellationen mit *neuen Mobilitätsanforderungen*, wie etwa bei Unternehmensberatern oder speziell Ost-West-Pendlern in Deutschland (Hilti 2009c: 21-22).

Angesichts dieser Überlegung setzt sich der Großteil der Studien mehr oder weniger willkürlich mit beruflich bedingten Multilokalitätsformen auseinander, wie nachfolgende Auswahl zeigt.

Frühe Beschreibungen des Wochenendpendelphänomens nehmen für bestimmte Regionen Bayerns Breyer (1970) und Hackl (1992) vor, wobei Hackl auch das ‚Heimatproblem‘ für diese mobile Konstellation erstmals anspricht. Beschränkt auf eine bestimmte Region legt auch Junker (1992) eine Studie vor, die sich auf Personen bezieht, die einen zweiten Wohnsitz am Arbeits- oder Ausbildungsort haben. Dabei geht sie von einem quantitativen Anteil in Höhe von 9% der erwerbstätigen Bevölkerung aus (Junker 1992: 13-14), wobei unklar bleibt, wie sie auf diese Zahl kommt. Sie bezieht sich in ihrer Untersuchung vor

allem auf Arbeiter der Baubranche, die sich dazu gezwungen sehen, zwischen Arbeits- und Wohnort zu pendeln (Junker 1992: 145-150).

Ott und Gerlinger beziehen ihre Untersuchungen auf verschiedene Formen des Pendelns, schließen Wochenpendler aber mit ein. Sie verweisen u.a. auf die historische Situation im 19. Jahrhundert im Saarland, wonach etwa ein Drittel der dortigen Bergarbeiter am Arbeitsort übernachteten (Ott & Gerlinger 1992: 28-30). Insgesamt heben sie die Belastungsdimension hervor.

Eine ebenfalls ausschließlich auf Shuttles ausgerichtete Studie untersucht, bezogen auf das gesamte Bundesgebiet, die persönlichen Motive, die Beziehungsorganisation und den Bezug zum Lebenslauf der Pendler (Gräbe & Ott 2003). Es werden spezifische Merkmale von Wochenpendlern vorgelegt, die sich auf Basis der Untersuchung ergaben (Gräbe & Ott 2003: 154-155): Unter anderem zeichnen sich Wochenpendler, im Gegensatz zu Junkers Studie, durch eine hohe Qualifikation aus, die den Anspruch an den eigenen Beruf hebt. Die meisten Personen sind unter 35 Jahre alt und überwiegend männlich. Eine Zweitwohnung gelte als Zwischenlösung und die privaten Lebensverhältnisse sind durch besondere organisatorische und familiäre Probleme geprägt. Dauerhaftes Pendeln führe zu einer Verminderung von Sozialkontakten und zum Teil zu ernsthaften Konflikten in der Partnerschaft und bei der Kindererziehung. Gräbe und Ott sprechen von einer Zunahme der Gruppe der Wochenpendler um etwa 500% seit 1960, wobei nicht ganz klar wird, wie sie zu dieser Angabe kommen. Als Gründe sehen sie ebenfalls die Arbeitsmarktentwicklung und heben schließlich die Unzumutbarkeiten und Belastungen schon während des Entscheidungsprozesses hervor (Gräbe & Ott 2003: 150).

Gustafson stellt auf der Basis eines nationalen Reisesurveys ebenfalls für Schweden die Diagnose, dass Shuttles vor allem Männer sind und dass Familienverpflichtungen vorrangig Frauen veranlassen, weniger mobil zu sein. Männer in Partnerschaften pendeln häufiger und mehr als alleinstehende Männer. Das Vorhandensein von Kindern reduziert die Pendelaktivität von Frauen, nicht jedoch zwingend die der Männer. Unabhängig von der familiären Situation pendeln Männer generell mehr als Frauen, was auf unterschiedliche Positionen im Arbeitssystem zurückgeführt wird (Gustafson 2006b: 513).

Schneider et al. (2002) legen auch Ergebnisse zu Shuttles vor, die denen von Gräbe und Ott bzw. Gustafson nicht fernstehen. In dieser Studie sind Shuttles typischerweise Männer mit hohen Bildungsabschlüssen, kaum verheiratet, selten mit Kindern und kaum mit Wohneigentum, wobei sie sich gleichmäßig über alle Altersgruppen verteilen. Immerhin 50% geben in dieser Studie an, die Entscheidung zum Pendeln zwangsläufig gefällt und kaum nach eigenen Präferenzen gehandelt zu haben.

Multilokalität als Handlungssituation

Lokale Identifikation, Kosmopolitismus und

ortsbezogenes Handeln unter Mobilitätsbedingungen

Petzold, K.

2013, XIV, 426 S. 11 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-531-19489-9