

Berufsmobilität und das Arrangement der Lebensbereiche in Familien

Michael Feldhaus und Monika Schlegel

1. Einführung

Die berufsbedingten Ansprüche an Mobilität und Flexibilität haben in den letzten Jahrzehnten zugenommen. Die quantitative Entwicklung des Anteils von Berufspendler*innen mit einem substanziellen Arbeitsweg von mindestens 30 Minuten für eine einfache Wegstrecke ist sowohl in West- als auch in Ostdeutschland in den letzten 20 Jahren angestiegen (von 22 auf 31 Prozent in Westdeutschland, von 20 Prozent auf 37 Prozent in Ostdeutschland; Kley 2016). Nach Daten des Deutschen Mobilitätspanels (Karlsruher Institut für Technologie 2012) pendelten 17 Prozent der Erwerbstätigen im Jahr 2010 zwischen 30 und 44 Minuten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, weitere 8 Prozent pendelten zwischen 45 und 59 Minuten und weitere 6,5 Prozent benötigten eine Stunde und mehr für eine Strecke (Kley 2016). Das tägliche oder wöchentliche Pendeln, die berufsbedingten außerhäuslichen Übernachtungen und die vorliegenden Arbeitsbedingungen bestimmen die jeweiligen Erwerbsarrangements von Paaren und Familien. In Bezug auf berufliche Mobilität zeigen bisherige Forschungsergebnisse unter anderem negative Folgen zum Beispiel für die Gesundheit, für die Partnerschaftsstabilität und -zufriedenheit sowie auch für das Familienleben. Es ergeben sich aber auch Hinweise auf positive Effekte wie zum Beispiel eine zunehmende Vereinbarkeit von Berufswünschen einerseits und die Erfüllung von Wohn- oder Wohnortwünschen andererseits. Wiederum andere betonen eine stärkere Autonomie gegenüber dem Partner bzw. der Partnerin. Das empirische Bild zu den Folgen berufsbedingter Mobilität ist daher sehr unterschiedlich.

Im Kontext der Lebenslauftheorie wird darauf hingewiesen, dass die Vor- und Nachteile berufsbedingter Mobilität nicht nur in Bezug auf einen Lebensbereich oder in Bezug auf Gesundheit usw. gesehen werden müssen, sondern dass sich das vollständigere Bild erst dann ergibt, wenn sich Analysen auf die Interdependenzen der Lebensbereiche – und damit auf mehrere Kontexte – konzentrieren (Huinink/Feldhaus 2008). Bisherige Analysen zum Berufspendeln fokussieren jedoch vor allem einzelne abhängige Variablen, wie zum Beispiel die allgemeine Lebenszufriedenheit, Auswirkungen auf die Gesundheit oder auf einzelne Lebensbereiche wie Erwerbstätigkeit, Partnerschaft oder Familienleben. Ein Gesamtblick wird eher nicht vorgenommen.

Im vorliegenden Artikel wird versucht, diese Forschungslücke zu schließen, indem danach gefragt wird, wie sich berufliche Mobilität entlang einer Interdependenz der Lebensbereiche darstellt: Welche Bedeutung hat berufsbezogene Mobilität für die Zielverwirklichung in den einzelnen Lebensbereichen? Was wird in einzelnen Lebensbe-

reichen in Kauf genommen, um eventuell dadurch in anderen etwas zu erreichen? Welche Rolle wird beruflicher Mobilität in der „Ausbalancierung der Lebensbereiche“ zugeschrieben und lassen sich typische Konstellationen bestimmen? Um diese Frage zu beantworten, wurden im Rahmen eines Satellitenprojekts des „Deutschen Beziehungs- und Familienpanels“ (Huinink et al. 2011) 30 qualitative Interviews mit Familien geführt, in denen mindestens ein Elternteil berufsmobil ist.

2. Forschungsstand

2.1 Definition berufsbedingter Mobilität

Die Zunahme räumlicher Mobilität wird als ein Kennzeichen der fortschreitenden Modernisierung von Gesellschaften angesehen (Sennett 1998; Urry 2000). Im Hinblick auf unterschiedliche Mobilitätsformen ist hierbei zu unterscheiden zwischen residenzieller Mobilität (Binnen- und Außenwanderungen) und zirkulärer Mobilität. Eine wesentliche Dimension der zirkulären Mobilität ist die alltägliche berufsbezogene Pendelmobilität zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Hierauf liegt auch der Schwerpunkt der folgenden Betrachtungen.

Erste Arbeiten zur berufsbedingten Mobilität haben eine Typologie zur Erfassung verschiedener Mobilitätsformen vorgeschlagen (Schneider et al. 2002; international vergleichend siehe Schneider/Meil 2008). In diesem Kontext wird Fernpendeln definiert mit einer Dauer von 60 Minuten für eine einfache Strecke; ein Fahrtweg von mindestens 30 Minuten wird als eine mittlere Pendeldauer bezeichnet (Rüger et al. 2011). Personen mit weniger als 30 Minuten Fahrtzeit sind Kurzzeitpendler*innen. Paare, die berufsbedingt neben einem Hauptwohnsitz einen weiteren Wohnsitz unterhalten, werden als Shuttler bezeichnet (Schneider et al. 2002). Des Weiteren gibt es Berufstätige, die häufiger Dienstreisen unternehmen müssen (mindestens 60 Übernachtungen pro Jahr außer Haus), oder die als Fahrer*innen, Flugbegleiter*innen etc. im Transportgewerbe oder bei Verkehrsbetrieben arbeiten; diese werden als Varimobile bezeichnet. Diese Typologie diente auch als Grundlage für Erhebungsinstrumente zur Messung räumlicher Mobilität, wie sie in das deutsche Beziehungs- und Familienpanel (pairfam) aufgenommen wurden (Huinink et al. 2011).

2.2 Auswirkungen von Pendelmobilität auf das allgemeine Wohlbefinden und auf einzelne Lebensbereiche

Befunde hinsichtlich des allgemeinen subjektiven Wohlbefindens zeigen, dass Pendelmobilität mit erhöhtem Zeitdruck, Stress und Erschöpfung einhergeht (Gottholmseder et al. 2009; Lyons/Chatterjee 2008; Rüger/Ruppenthal 2010; Hansson et al. 2011) und sich insgesamt ein negativer Einfluss auf das subjektive Wohlbefinden und die allgemeine Lebenszufriedenheit ergeben kann (Koslowski et al. 1995; Stutzer/Frey 2008; Drobníć et al. 2010; Rüger/Ruppenthal 2010; Limmer/Rüger 2010; Roberts et al. 2011; Hansson et al. 2011; Pfaff 2014; Brömmelhaus et al. 2019). Stress theoretische Ansätze erklären, dass berufliche Pendelmobilität dann zu Stress führt, wenn die Anforderungen die Anpassungsfähigkeit des Individuums stark beanspruchen oder übersteigen (Costa et al. 1988; Schneider et al. 2009; Rüger/Ruppenthal 2010; Ducki 2010). Dies ist zum Beispiel durch Zeitdruck, unvorhergesehene Verspätungen und hohe Konzentrationsanforderungen im Straßenverkehr der Fall, weshalb das Stresserleben für Autofahrer*innen höher eingeschätzt wird als für Personen, die mit der Bahn fahren. Ferner zeigen

Befunde, dass das Fernpendeln sich negativ auf die Partnerschaftszufriedenheit (Schneider et al. 2009; Feldhaus/Schlegel 2013) und die Zufriedenheit mit dem Familienleben auswirkt (Feldhaus 2018). Belegt ist zusätzlich, dass sich die Unzufriedenheit mit der Partnerschaft sowie schließlich das Trennungsrisiko von Paaren in Deutschland signifikant erhöht, wenn Frauen über weite Strecken pendeln (Viry et al. 2010; Kley 2012, 2015; Kley/Feldhaus 2017). Eine schwedische Studie belegt ebenfalls eine höhere Trennungsquote für Fernpendler*innen, und zwar für Männer und Frauen (Sandow 2014). Allerdings zeigen sich hier räumliche Variationen. Das Trennungsrisiko ist für Pendler*innen aus ländlichen Regionen besonders hoch, vermutlich weil diese die längsten Strecken zurücklegen und in der Regel auf das Auto angewiesen sind, was den Stress erhöht (Gatersleben/Uzzell 2007).

Die vorhandenen Studien belegen, dass die negativen Folgen berufsbedingter Mobilität in der Regel geschlechtsspezifisch sind. So zeigt sich, dass sich berufsmobile Frauen eher gestresst fühlen als mobile Männer, insbesondere wenn sie Eltern sind (Collet/Dauber 2010). Vermutet wird, dass die Kombination von Erwerbstätigkeit und Verantwortlichkeit für Haushalt und Kindererziehung zu einer Doppelbelastung von Frauen führt (Künzler 1999; Huinink/Röhler 2005; Treas/Drobnic 2010), die dann durch das Fernpendeln zu einer Dreifachbelastung verschärft wird. Für die USA konnte gezeigt werden, dass mobile Frauen durchschnittlich auch dann mehr Stunden an Hausarbeit leisten als ihre männlichen Partner, wenn sie einen längeren Arbeitsweg als ihre Partner zu bewältigen haben (Hofmeister 2005). Analysen mit Paaren zu den Auswirkungen berufsbedingter Mobilität auf die Zufriedenheit in verschiedenen Lebensbereichen bestätigen, dass insbesondere berufsmobile Mütter geringere Zufriedenheitswerte mit dem Leben allgemein, mit Familie, Partnerschaft, Gesundheit und der sozialen Eingebundenheit in Freundeskreise zeigen. Diese negativen Einflüsse ergeben sich für die Mütter selbst dann, wenn nicht sie pendeln, sondern die Väter. Das heißt, Mütter kompensieren auch stärker die Berufsmobilität ihrer Partner.

Es zeigen sich aber auch positive Effekte von Berufsmobilität. Neben den erwarteten Effekten auf eine positive Einkommensentwicklung oder eine Stellenverbesserung (Abraham/Nisic 2007; Stutzer/Frey 2008; Roberts et al. 2011; Pfaff 2014), wird ebenfalls berichtet, dass durch die Inkaufnahme weiterer Pendelstrecken oftmals die Zufriedenheit mit der Wohnsituation verbessert wird, weil sich Wohnwünsche eher im ländlichen Raum oder in den Randbezirken von Ballungszentren finanziell umsetzen lassen oder weil sich die soziale Eingebundenheit in bestehende Freundeskreise und Netzwerke dadurch leichter realisieren lässt (Maak 2014). Gerade berufsmobile Frauen zeigen ein höheres Maß an Autonomie, was positiv mit einer höheren Partnerschaftszufriedenheit korreliert (Feldhaus/Schlegel 2013). Ferner zeigen sich auch Hinweise darauf, dass gerade Fernpendlerinnen ein hohes Maß an Verbundenheit mit ihrem Partner aufweisen und es wenig Konflikte in ihren Paarbeziehungen gibt. Vermutet wird, dass die gemeinsame Zeit als besonders wertvoll angesehen wird (siehe auch Schneider et al. 2002).

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass sich eine Reihe von negativen Effekten beruflicher Mobilität auf die einzelnen Lebensbereiche finden lässt, dass sich aber auch positive Effekte zeigen. Negativ sind die Auswirkungen insbesondere für Frauen und Mütter. Gleichwohl fokussieren die bisherigen Forschungsarbeiten jeweils immer nur

einen Lebensbereich und lassen das Gesamtarrangement der Lebensbereiche unberücksichtigt. Hier schließen die folgenden theoretischen Betrachtungen und empirischen Analysen an.

3. Theoretische Rahmung

Zur Erfassung der Interdependenz der Lebensbereiche im Kontext beruflicher Mobilität dient der Lebensverlaufsansatz als theoretischer Zugang (Mayer 1990; Huinink/Schröder 2008). Im Rahmen des Lebensverlaufsansatzes ist zielgerichtetes Verhalten beeinflusst durch vier Dimensionen: durch die gesellschaftliche Mehrebenenstruktur, durch die lebensbereichsspezifische Mehrdimensionalität (Partnerschaft, Familie, Beruf, Freunde/Bekannte, Freizeit), durch die Einbettung in soziale Beziehungen („Linked Lives“, vgl. Elder 1995) und durch die Pfadabhängigkeiten individueller biographischer Entscheidungen. Diese unterschiedlichen Bereiche definieren die handlungsbezogenen Opportunitätsstrukturen, welche je nach Möglichkeiten und Restriktionen in Zeit und Raum und für jedes Individuum variieren.

Individuen, die über ein spezifisches Set an Ressourcen (Geld, Zeit, soziale Beziehungen), über bestimmte psychische Dispositionen und Fertigkeiten verfügen, versuchen ihre zentralen Bedürfnisse nach subjektiver Wohlfahrt über das Erreichen angemessener Ziele in unterschiedlichen Lebensbereichen zu befriedigen (Huinink/Schröder 2008). Ausgangspunkt ist nunmehr die Annahme, dass berufsbezogene Pendelmobilität instrumentell zur Realisierung individueller Ziele im Rahmen von zielorientiertem Verhalten ist (Kalter 1994; Schneider et al. 2002; Stutzer/Frey 2008; Lück/Schneider 2010; Kley 2010). Das heißt, berufsbezogene Mobilität hat einen spezifischen individuellen Nutzen (zum Beispiel Verbesserung der Karrierechancen und des Einkommens, Wahrnehmung beruflicher Chancen unter Aufrechterhaltung lokaler sozialer Beziehungen, größere Auswahl an Jobangeboten usw.). Diesen spezifischen Nutzen bezeichnen wir als den vorrangigen Nutzen, weil er der Hauptgrund ist, weshalb überhaupt berufliche Mobilität als Handlungsalternative gesehen und genutzt wird.

Berufsbezogene Mobilität ist somit instrumentell zur Realisierung spezifischer Ziele und daher auch handlungsspielraumerweiternd. Zu dieser Handlungsspielraumerweiterung kommt – quasi als Begleitnutzen hinzu –, dass auch die Zeit des Mobilseins für weitere Aktivitäten genutzt werden kann (beispielsweise Musik hören, Lesen, Entspannen, Schlafen, mit Freunden telefonieren usw.). Mobilität kann daher als Hauptgrund vorrangig instrumentell sein zur Ausübung eines bestimmten Berufs und zur Generierung von Einkommen. Zudem kann sich aber auch ein weiterer spezifischer Begleitnutzen aus dieser Mobilität einstellen, wobei diese Möglichkeiten beim Bahnfahren eventuell eher gegeben sind als bei der Nutzung des Pkw, weil das Autofahren eine ständige Konzentration verlangt. Der Begleitnutzen von Mobilität bezieht sich jedoch nicht nur auf das konkrete Mobilsein. So könnte beispielsweise die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen am Wohnort oder die Erfüllung bestimmter Wohnvorstellungen bei fehlender Umzugsnotwendigkeit zum Begleitnutzen von Mobilität werden. Die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen mag bei den einen ein vorrangiger Nutzen von Mobilität sein, bei anderen ist es eher eine positive Begleiterscheinung. Das heißt, wir können grundsätzlich unterscheiden zwischen einem vorrangigen individuellen Nutzen von Mobilität und (zusätzlich) damit einhergehenden lebensbereichsspezifischen Begleitnutzen.

Berufliche Mobilität ist jedoch nicht kostenfrei, sondern erfordert materielle und immaterielle Investitionen (Zeit, Geld, Dinge, physisches oder psychische Engagement). Auch hier kann unterschieden werden zwischen konkreten Investitionskosten zur Realisierung von Mobilität (Geld, Zeit) und weiteren Begleitkosten, die damit einhergehen können, wie zum Beispiel Stress, Erschöpfung, weniger gemeinsame Zeit mit Partner*in oder Kindern. Mit Bezug auf Becker (1991) könnte in diesem Zusammenhang von lebensbereichsspezifischen Opportunitätskosten gesprochen werden. Es ließe sich daher argumentieren, dass direkte Investitionskosten durch berufsbedingte Mobilität entstehen und dass sich weitere lebensbereichsspezifische Begleitkosten für andere Lebensbereiche ergeben können. Auch diese Investitions- und Begleitkosten können sich als mehr oder weniger stark beeinträchtigend für das Wohlbefinden des Individuums herausstellen.

Die Interdependenz der Lebensbereiche im Kontext beruflicher Mobilität ergibt sich entsprechend daraus, dass sich gleichzeitig positive wie auch negative Effekte zeigen können, je nachdem, ob die Mehrdimensionalität des Lebenslaufs mit in die Analysen einbezogen wird. Diese Vielfalt zulassend, ergeben sich im Hinblick auf eine Interdependenz der Lebensbereiche folgende Perspektiven: Bezugnehmend auf einen von beruflicher Mobilität betroffenen Lebensbereich geht es um den vorrangigen spezifischen Nutzen von beruflicher Mobilität und vorrangige, spezifische Investitionskosten durch berufliche Mobilität. Bezugnehmend auf angrenzende Lebensbereiche geht es um die Erfassung lebensbereichsspezifischer Begleitnutzen und -kosten.

Diese reine Akteurszentrierung ist jedoch gerade für Paarbeziehungen und Familien nicht hinreichend und kollidiert mit einer weiteren zentralen Dimension des Lebenslaufansatzes, dem „linked lives“-Ansatz, der die Einbettung des Individuums in soziale Beziehungen betont. Werden dementsprechend soziale Beziehungen miteinbezogen, ergeben sich für eine Betrachtung der Interdependenz der Lebensbereiche zusätzliche Perspektiven. So zeigen Analysen mit Paaren im Kontext beruflicher Mobilität, dass das Engagement eines Partners in einem Lebensbereich auch positive und/oder negative Auswirkungen auf einen Lebensbereich des anderen Partners haben kann. Das heißt, auch hier können sich Handlungen zweier Akteure in gleichen oder anderen Lebensbereichen gegenseitig unterstützen, ergänzen oder kompensieren (Huinink/Feldhaus 2008). Gleichwohl ist es auch möglich, dass sich Unvereinbarkeiten ergeben oder dass sich die Lebensbereiche zweier Akteur*innen „neutral“ gegenüber verhalten (zum Beispiel, weil sie relativ unabhängig voneinander sind oder weil es spezifische ausgehandelte Arrangements gibt, wie Arbeitsteilungsmuster in Paarbeziehungen). Daraus ergibt sich, dass es unzureichend wäre, eine Betrachtung berufsbedingter Mobilität nur auf einen Akteur bzw. eine Akteurin und seine bzw. ihre Lebensbereiche zu beziehen, sondern es ist notwendig, auch weitere zentrale Bezugspersonen mit einzubeziehen. Mit Blick auf theoretische Arbeiten zur Work-Life-Balance-Literatur ließe sich hier zwischen einem Spillover- und einem Crossover-Effekt unterscheiden (Piotrowski 1979; Zedeck 1992; Westman 2006; Böhm/Diewald 2012; Bernardi et al. 2017). Während der Spillover-Effekt auf die Auswirkungen eines Lebensbereichs auf einen anderen Lebensbereich abzielt, richtet sich der Crossover-Effekt darauf, die Auswirkungen eines Lebensbereiches einer Person auf den Lebensbereich einer anderen Person zu erfassen. Bezugnehmend auf eine Paarbeziehung oder Familie und deren Lebensbereiche geht es entsprechend um die Erfassung von Crossover-Effekten für andere beteiligte Akteure wie Partner und Kinder. Die hier skizzierten Effekte auf die Interdependenz

der Lebensbereiche im Kontext von beruflicher Mobilität sollen im Folgenden analysiert werden.

4. Daten und Auswertungsmethode

Im Rahmen eines Satellitenprojektes¹ des „Deutschen Beziehungs- und Familienpanels“ (Huinink et al. 2011) wurden in der Zeit von Mai bis Oktober 2016 insgesamt 57 qualitative Interviews mit Paaren mit und ohne Kinder zum Thema Berufsmobilität geführt. Die Kontaktherstellung zu den Befragungspersonen, die in einer Partnerschaft mit und ohne Kinder lebten, berufstätig waren und eine Pendelstrecke von mindestens 45 Minuten einfache Fahrt mehrmals wöchentlich bis zum Erwerbsort zurückzulegen hatten, erfolgte im Zuge der Erhebung der siebten Welle von pairfam 2015. Für das Familiensample, dessen Interviews hier zur Analyse stehen, wurden insgesamt 30 Interviews realisiert, davon 18 mit Ankerpersonen und in 12 Fällen mit dem Partner bzw. der Partnerin. Die Interviews waren leitfadengestützt und umfassten die zentralen Themenbereiche Mobilität, Wohnen, Erwerbstätigkeit, Freizeit, Partnerschaft und Familie. Wir konzentrieren uns in diesem Artikel auf die Paare mit Kindern, weil diese im Vergleich zu kinderlosen Paaren in ihrer täglichen Organisation anderen Zeitregimen unterliegen. Kinderbetreuung, Familienzeit und die Organisation von Freizeitaktivitäten für die Kinder können die Flexibilität bei der Anpassung an berufliche Mobilitätsbedürfnisse erheblich einschränken oder mit hohen zusätzlichen Kosten verbunden sein.

Die Interviewpartner*innen waren zum Zeitpunkt der Erhebung zwischen Anfang bis Mitte 40 Jahre alt und lebten mehrheitlich in erster Ehe verheiratet mit einem bzw. einer gegengeschlechtlichen Partner*in und mindestens einem Kind zusammen in einem gemeinsamen Haushalt. Bis auf drei Fälle verfügten alle Befragten über Wohneigentum. In den meisten Fällen handelte es sich um Einfamilienhäuser. In sechs Fällen lebten die Familien zum Zeitpunkt des Interviews in Großstädten, in drei Fällen in mittelgroßen Städten, in sechs Fällen in Kleinstädten und in drei Fällen in Landgemeinden. Alle Befragten waren zum Zeitpunkt der Interviews erwerbstätig. Am häufigsten wurde eine Vollzeit-Berufstätigkeit genannt, gefolgt von Teilzeitbeschäftigungen, wobei die häufigste Erwerbskonstellation der Paare eine Person in Vollzeit, die andere in Teilzeit darstellte.

Die Mobilitätsarrangements in unserem Sample variieren. Die häufigste Konstellation ist, dass eine Person täglich bzw. mehrmals in der Woche entweder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (vor allem mit der Bahn) oder dem Auto zum Arbeitsort pendelt bzw. bis vor kurzem gependelt ist. Ebenso sind Paare vertreten, bei denen beide Fernpendler*innen sind. Vereinzelt sind auch komplexere Konstellationen gegeben, wie beispielsweise tägliches Fernpendeln eines oder beider Partner*innen kombiniert mit häufigen Dienstreisen eines Partners und/oder ein- bis zweimalige Übernachtungen in der Woche am Arbeitsort.

Bei der Betrachtung der Verteilung von Mobilitätsformen in der siebten Welle des Beziehungs- und Familienpanels zeigt sich der bekannte Befund, dass Männer bzw. Väter höhere Anteile von Mobilität aufweisen als Frauen bzw. Mütter. Der Anteil derjenigen Väter, die entweder Langzeitpendeln oder zur Gruppe der Varimobilen mit

1 Die Projektgruppe besteht aus Michael Feldhaus, Stefanie Kley, Monika Schlegel und Anna Stenpass. Die Projektgruppe dankt den Initiatoren des pairfam-Panels für die Erlaubnis, dieses Projekt durchzuführen.

mindestens 60 außerhäuslichen Übernachtungen im letzten Jahr beträgt zusammen 18 Prozent. Bei Frauen liegt der Prozentsatz bei 6 Prozent. Wird die Paarperspektive zugrunde gelegt, dann zeigt sich, dass bei 22 Prozent der bestehenden Partnerschaften in der siebten Welle eine Form von Langzeitpendeln oder Varimobilität vorliegt. Diese Befunde sind vergleichbar mit Analysen aus der ersten Welle des Beziehungs- und Familienpanels (Rüger et al. 2011).

Die Auswertung der Interviews erfolgte in Form eines typenbildenden Verfahrens in Anlehnung an Kelle und Kluge (2010). Über das Vergleichen der einzelnen Fälle und ihrer Kontrastierung sowie der damit verbundenen Identifikation von Ähnlichkeiten und Unterschieden im Datenmaterial wurde versucht, eine empirisch begründete Typologie zu entwickeln. Hierfür wurden die Interviews in einem ersten Schritt offen kodiert. Die gebildeten Kategorien wurden im Rahmen von synoptischen Vergleichen weiterentwickelt bzw. überarbeitet. Im weiteren Verlauf erfolgte dann die Identifizierung der für die jeweiligen Kategorien theoretisch relevanten Subkategorien und Dimensionen. Mit diesem ersten Arbeitsschritt sollte sichergestellt werden, dass alle relevanten Fundstellen zu einem bestimmten Sachverhalt zusammengetragen sowie Unterschiede, Ähnlichkeiten und Zusammenhänge im Datenmaterial identifiziert und beschrieben werden. Mithilfe der fallkontrastierenden und fallvergleichenden Auswertungsschritte sowie der Bildung von Merkmalsräumen durch das Kombinieren der Kategorien konnten in einem zweiten Arbeitsschritt Zusammenhänge identifiziert werden, die konstitutiv für die Konstruktion einer empirisch begründeten Typologie sind. Die Zuordnung der Fälle zu den gebildeten Typen erfolgte nach dem Prinzip der „internen Homogenität“, das heißt, die einem Typus zugeordneten Fälle sind sich hinsichtlich zentraler Merkmale ähnlich. Die einzelnen Typen selbst hingegen sollten eine externe Heterogenität aufweisen, sich also möglichst unähnlich sein. Durch den stetigen Bezug der als zentrale Vergleichsdimensionen für die Fallkontrastierung fungierenden Kategorien und Subkategorien auf unseren theoretischen Bezugsrahmen – dem Lebensverlaufansatz – können wir die theoretische Bedeutung der so beschriebenen Strukturen und Muster aufzeigen (vgl. Kelle/Kluge 2010). Zu betonen ist, dass gemäß dem theoretischen Bezugsrahmen hierbei die Perspektive der Dyade, das heißt der Paarbeziehung eingenommen wird. Es geht nicht nur darum, die Vor- und Nachteile aus einer Perspektive einzubeziehen, sondern die Perspektive des Partners, der Partnerin mit zu berücksichtigen, um neben Spillover- auch Crossover-Effekte einzubeziehen.

5. Empirische Ergebnisse

Die Darstellung der empirischen Ergebnisse verläuft in zwei Schritten. Zunächst wird anhand der im theoretischen Bezugsrahmen aufgestellten Kategorien das empirische Material in seiner Bandbreite dargestellt. Es wird untersucht, (1) welcher vorrangige individuelle Nutzen mit beruflicher Mobilität verbunden wird, (2) welche Investitionskosten und (3) welche lebensbereichsspezifischen Begleitnutzen und Begleitkosten damit einhergehen können und schließlich (4) welche Crossover-Effekte sich für die Lebensbereiche anderer Personen ergeben. Hier wird entsprechend der lebensbereichsspezifische Merkmalsraum berufsbedingter Mobilität dargestellt. In einem zweiten Schritt wird dann dieser für eine Typologie für Lebensbereichsarrangements berufsmobiler Paare mit Kindern herangezogen.

5.1 Mobilität im Kontext unterschiedlicher Lebensbereiche

Vorrangiger individueller Nutzen von beruflicher Mobilität

Die Abfrage des spezifischen individuellen Nutzens von Mobilität bezieht sich darauf, den vorrangigen Nutzen, das heißt den zentralen Auslöser für die berufliche Mobilität zu eruieren. Hier zeigen sich, wie zu erwarten war und wie bereits in der Studie von Schneider et al. (2002) explizit herausgearbeitet wurde, vor allem berufsbezogene Argumentationen, die jedoch einige Nuancierungen aufweisen.

Ein ganz wesentlicher Grund für Mobilität besteht für unsere Interviewpartner*innen darin, dass diese ihnen ermöglicht, ihre „berufliche Passion“ bzw. ihren Wunschberuf auszuüben und/oder einer Tätigkeit nachgehen können, die sowohl ihren beruflichen Qualifikationen als auch ihren individuellen Ansprüchen entspricht. Die Berufsmotivation ist stark intrinsisch. So betont beispielsweise eine Interviewpartnerin:

Also ich hab' noch nie darüber nachgedacht, dass ich Mobilität lebe und dass es einen Vorteil oder einen Nachteil haben könnte, sondern ähm ich liebe meinen Beruf und egal wo der ist, dann fahr ich halt da hin und mach' das da und der Vorteil ist eben, dass ich auf dem Weg dahin mich konzentrieren kann auf das, was da kommt (I 14).

Im Unterschied zu dieser eher intrinsischen Berufsmotivation, die die berufliche Mobilität rahmt, markieren andere als primären Zweck von Mobilität eher extrinsische Motive wie die Überbrückung von Distanzen zum Arbeitsort, um schlichtweg Einkommen zu erzielen. Hierbei erfolgen jedoch unterschiedliche Bedeutungszuschreibungen. Während einige ganz allgemein den Verdienst zur Existenzsicherung betonen, heben andere bessere Verdienstmöglichkeiten sowie die finanzielle Unabhängigkeit vom Partner bzw. von der Partnerin hervor.

Andere berichten, dass für sie das Pendeln selbstverständlich ist. Dies trifft vor allem auf diejenigen zu, die in ländlichen Regionen leben und schon in der Schul- und Ausbildungszeit pendeln mussten. Das Pendeln gehört hier zum Leben und zur Zielerreichung dazu und wird gar nicht eigens thematisiert oder hinterfragt.

Weitere Argumentationsmuster für die Mobilität bewegen sich im Rahmen von beruflichen Notwendigkeiten. So gaben einige an, dass sie weiterhin mobil sein müssen, um den Beruf auszuüben oder um die Stelle zu behalten. So spielten für einige Befragte Versetzungen im Zuge von Standortveränderungen ihrer jeweiligen Arbeitgeber oder Betriebsfusionen, der Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit nach längerer Familienphase oder auch Arbeitslosigkeit eine maßgebliche Rolle dafür, sich auf diese mobile Lebensform einzulassen. Zum anderen wird auch betont, dass eine gewisse Mobilitätsanforderung einfach mit einem bestimmten Tätigkeitsbereich verbunden ist.

Ein weiterer bedeutsamer Grund für die Inkaufnahme beruflicher Mobilität ist die regionale Verwurzelung. Ein Umzug in die unmittelbare Nähe des Arbeitsortes kommt nicht infrage, weil beispielsweise Wohneigentum vorhanden ist, die eigene Wohnsituation als optimal hinsichtlich der individuellen Wohnwünsche eingeschätzt wird (Garten, Platz etc.), die Infrastruktur für Familien (Kinderbetreuung, Schulen, Ärzte, Freizeitangebote) als äußerst positiv beurteilt wird, die Vertrautheit mit dem sozialen Umfeld das Gefühl von Sicherheit vermittelt und ein über Jahre gewachsenes intaktes soziales Netzwerk vorhanden ist, das insbesondere auch im Hinblick auf Kinderbetreuung

jederzeit abrufbar ist. Hierzu gehören vor allem auch die Großeltern vor Ort, die für mobile Familien eine extrem wichtige Ressource bedeuten. Auch in der Studie von Schneider et al. (2002) bedeutete die hohe Ortsverbundenheit insbesondere ein Charakteristikum von Fernpendler*innen. Wir konnten entsprechend fünf Hauptgründe für Mobilität eruieren, die sich jedoch nicht ausschließen, sondern auch in Kombinationen auftreten: Wunschberuf, Generierung von Einkommen, Pendeln als Selbstverständlichkeit, berufliche Notwendigkeiten und regionale Verwurzelung.

Investitionskosten durch berufliche Mobilität

Wie bereits zum Forschungsstand umfassend erläutert, ist Mobilität nicht kostenfrei, sondern es müssen verschiedenste Investitionen und Anstrengungen unternommen werden, um die erforderlichen Ansprüche an Mobilität zu erfüllen. Auch hier ließen sich mehrere Faktoren aus dem qualitativen Material separieren.

Von nahezu allen Befragten wurde der mit Berufsmobilität notwendigerweise einhergehende Zeitverlust problematisiert. Wenn auch die Zeit des Unterwegsseins häufig produktiv genutzt werden kann, sei es als verlängerte Arbeitszeit oder als Freizeit jenseits von familialen Verpflichtungen (siehe unten), so schwingt doch mehr oder minder latent der Unmut über die – im wörtlichen Sinne – auf der Strecke bleibenden Lebenszeit in den Interviews mit.

Zudem kann berufliche Mobilität mit erheblichen finanziellen Kosten einhergehen. Für einige kommen zu den Kosten für öffentliche Verkehrsmittel zum Teil erhebliche Benzinkosten bei Nutzung des Pkw oder für das Anmieten von Unterkünften am Arbeitsort hinzu, womit jedoch auch eine Reihe von positiven Aspekten verbunden wird, die weiter unten angesprochen werden. Die Narrationen über das Erleben beruflicher Mobilität verweisen ferner auf die subjektiv wahrgenommenen – zum Teil extremen – physischen und psychischen Anstrengungen, die mit der Mobilität verbunden sind, wie das folgende Zitat verdeutlicht:

Also des ist schon anstrengend //mhm// es gibt weiß nicht ob Sie das schon mal gelesen haben es gibt eine Studie (...) äh die ist von einer amerikanischen Universität gemacht worden //mhm// dass ein Pendler ähm jeden Tag mehr Stress (hat) (...) äh als ein Kampffjetpilot //mhm// Das ist unglaublich (...) dass das Zugfahren stressiger sein soll als da son Flugzeug zu fliegen //Ja// Aber es ist leider so und man merkt das (I 2).

Die Bandbreite der angeführten physischen und psychischen Anstrengungen ist groß. Einige betonen den zum Teil hohen Stress, der mit dem Risiko der Nichteinhaltung sowohl beruflicher als auch familialer Termine durch Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel oder Staus einhergeht. Insbesondere für Autofahrer*innen ohne Alternative zur Landstraße ist die Fahrt mit erheblichen Ängsten vor Unfällen, Wildwechseln oder „Kamikazefahrern“ verbunden. Auch diejenigen, die mit dem Zug pendeln, berichten von extremen Müdigkeitserscheinungen, die durch die langen Pendelzeiten und das frühe Aufstehen entstehen. Der damit einhergehende Energieverlust und entsprechende Konsequenzen werden von einem mit dem Auto pendelnden Unternehmensberater sehr anschaulich zusammengefasst:

Es ist halt einfach ne Tätigkeit, die man konzentriert ausführt, und die braucht geistige und körperliche Ressourcen wie jede andere Tätigkeit auch und diese geistigen und körperlichen Ressourcen hat man dann nicht mehr für die eigentliche Arbeit. Also das ist ein Verlust an Durchschlagskraft oder an Wirksamkeit, die man dann hat. Man tritt dann nicht mehr so überzeugend auf, ist nicht mehr so konzentriert. Ist einfach so (I 3P).

Es zeigen sich demnach auch in unserem Material die zentralen Investitionskosten, die auch in anderen Studien herausgearbeitet wurden: zeitliche Investitionen, finanzielle/materielle Investitionen und physische/psychische Anstrengungen.

Auswirkungen auf angrenzende Lebensbereiche

Die bisherigen Auswirkungen markieren lediglich Ziele, zentrale Investitionskosten und die mit beruflicher Mobilität einhergehenden vorrangigen Anstrengungen. Das sind auch die Schwerpunktthemen bisheriger Studien. Aufschlussreich ist die Frage, welche Auswirkungen Mobilität auf angrenzende Lebensbereiche hat und wie Mobilität selbst, das Unterwegssein, genutzt wird. Es geht also im Folgenden um die Spillover-Effekte, die sich aus der beruflichen Mobilität ergeben. Im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten von Mobilität zeigt sich im Material ein großes Spektrum an Tätigkeiten, die während des Unterwegsseins ausgeführt werden und der Beurteilung des positiven Nutzens dieser Zeit.

In Bezug auf die Zeit des Unterwegsseins lassen sich vor allem drei Aspekte hervorheben. Die Befragten betonen, dass sie insbesondere die Zugfahrten dazu nutzen, um den notwendigen Schlaf nachzuholen oder um Freizeitaktivitäten nachzugehen (Lesen, Musik und/oder Hörbücher hören, im Internet surfen etc.). Sie sprechen die Phase des Unterwegsseins insbesondere als eine Zeit für sich an, eine Zeit, in der sie ihren Hobbies, sofern sie sich mit Mobilität vereinbaren lassen, nachgehen können und zu denen sie im Alltag sonst keine Gelegenheit hätten.

Und dat war lange Zeit gar nicht möglich. Im Auto kann man nich lesen, ne. Wenn man hier zu Hause is mit den kleinen Kindern – damals noch – ging gar nich. Insofern hab' ich da eigentlich so aus meiner Perspektive so zwei bis drei Stunden Freizeit gewonnen //mhm// die ich wirklich zum Lesen dann nutze (I 16).

Wiederum andere nutzen die Zeit der Mobilität auch zum Arbeiten. So werden Telefonate erledigt, E-Mails bearbeitet, Unterlagen am Laptop gelesen, Präsentationen vorbereitet usw. Die Befragten nutzen diese Zeit vor allem aber auch, um die anstehenden beruflichen Termine und Anforderungen zu reflektieren und ihren Arbeitstag zu planen. Häufig dient die Rückfahrt dem „Runterkommen“, auch als Ruhephase vor dem Stress zuhause. Schließlich sei noch eine dritte Gruppe genannt, die darüber berichtet, dass sie gerade diese Zeit des Unterwegsseins als Zeit für sich, als „Ich-Zeit“ zur freien Gestaltung, als ein Refugium verstehen, da sie sich in Teilen abgekoppelt wahrnehmen von unmittelbaren Erwartungshaltungen zentraler Bezugsgruppen. Diese Phase ist äußerst positiv konnotiert, wie auch im folgenden Zitat deutlich wird:

Das ist meine eigene private, ganz alleine, die gehört nicht der Familie, die gehört nicht irgendwie der Firma, es ist meine Zeit (...). Ich kann Musik hören, ich kann mir n' Hörbuch vorlesen lassen, (...) ich kann mir die Nachrichten anhören, ich kann telefonieren mit wem ich will. (...) Ja, klar, hin und wieder kommt schon mal auch noch n' Dienstanruf rein, ja, is jetzt aber nicht unbedingt die Regel, ne. Aber des is meine ganz egoistische private Zeit in der Pendelei (I 11).

Darüber hinaus verbinden die Interviewten mit ihren je spezifischen Mobilitätsanforderungen eine Reihe von weiteren Vorteilen. Einige Mütter geben an, dass sie sich durch ihre berufliche Mobilität, insbesondere dann, wenn diese mit außerhäuslichen Übernachtungen einhergeht, befreit von ihren familialen Pflichten fühlen. Sie beschreiben die Zeit des Unterwegeseins als eine Form von „Kurzurlaub“ von Familie und Partnerschaft, ein Zurückversetzen ins Singledasein, was auch dafür genutzt werden kann, es sich mal richtig gut gehen zu lassen. Das gilt vor allem für diejenigen, die berufsbedingte Übernachtungen haben. Zum Beispiel:

Das ist ein bisschen auch dieses Rauskommen und ähm durch das Pendeln natürlich ist das Rauskommen ja eben längerfristig oder eben auch sogar über Nacht, sodass man so Situationen hat, wie man sie sonst eben nie mehr hat, wenn man Kinder hat. Dass man einfach mal in Ruhe frühstücken kann oder duschen kann ohne dass äh sich da nebendran zwei prügeln um irgendwas und gezankt wird, sondern das ist eben auch ein schöner Ausgleich zu diesem Familienalltag. Das finde ich auch einen wichtigen Punkt (I 1).

Ausdrücklich wird von einigen auch betont, dass sich temporäre Abwesenheiten durchaus positiv auf die Partnerschaft auswirken, weil man sich eben nicht „dauernd auf der Pelle sitzt“. Diese benannten Vorteile beruflicher Mobilität dürfen jedoch keinesfalls generell als Unzufriedenheit mit Partnerschaft und Familie gewertet werden, denn parallel hierzu betonen die Gesprächspartnerinnen die hohe subjektive Bedeutung von Familie bzw. vertreten die klare Position, dass der Beruf für sie nicht über der Familie steht.

Die berufsbedingte Mobilität ermöglicht diesen Frauen demnach eine deutlichere Trennung zwischen den Lebensbereichen Beruf und Familie und birgt damit eine Chance zur Vermeidung von Rollenkonflikten. Diese Befragten sind dann nur noch sehr eingeschränkt für die Familie und den Partner erreichbar. Es entsteht für sie ein gewisser „Sicherheitsabstand“, der notwendig ist, um sich voll und ganz auf die beruflichen Anforderungen konzentrieren zu können. Die Norm der ständigen Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, der Verfügungsmacht über die Mutter (Nave-Herz 2000) kann in diesen Fällen für eine gewisse Zeit ausgehebelt werden:

Weil ich dann einen Hut aufhabe (lacht). Ja dann bin ich nicht mehr Mutter, nicht mehr Ehefrau, nicht mehr Au-Pair-Betreuer, nicht mehr ehrenamtlich ansprechbar, sondern ich bin nur jetzt Trainerin und konzentriere mich auf das, was da jetzt vor mir liegt ja. Oder ich bin jetzt nur Beraterin, geh jetzt zu diesem Konflikt. Und deswegen telefonier ich auch nicht im Auto oder sehr ungern oder kurz. Ich konzentriere mich auf das, was dann vor mir liegt, und dann geh ich das in Gedanken nochmal durch und das ist dann nur das (I 14).

Aus diesen Gründen kommt für einige unserer Befragten auch das Home-Office – selbst wenn die Rahmenbedingungen hierfür günstig sind – weniger infrage. Ganz im Gegenteil, die Vereinbarung von Familie und Beruf gelingt in diesen Fällen besser über eine relativ strikte (räumliche) Trennung der beiden Lebensbereiche. Zudem werden bei der Arbeit zuhause die sozialen Kontakte an der Arbeitsstelle vermisst. Es zeigen sich entsprechend folgende Begleitnutzen: Gesundheitliche Vorteile wie Schlafen, Ausleben von Freizeitinteressen, mobiles Arbeiten, Ich-Zeit und Refugium, zeitlich befristete Befreiung von familialen Pflichten, Erhöhung partnerschaftlicher Attraktivität durch Disstanzen und Entlastung von familialen, elterlichen, beruflichen Rollenkonflikten

Neben dem Nutzen von berufsbedingter Mobilität ergeben sich Begleitkosten (Spillover-Effekte) für andere Lebensbereiche. Bezogen auf den Lebensbereich Mobilität äußern die betroffenen Berufsmobilen Unannehmlichkeiten durch andere Mitreisende (Lautstärke, Rücksichtslosigkeit, Unhöflichkeit etc.).

Zentral sind darüber hinaus negative Auswirkungen auf den Freizeitbereich, was eine Folge der zum Teil hohen zeitlichen Investitionen in die Mobilität ist. Diese Beeinträchtigungen erleben die Befragten sowohl in Bezug auf eigene Freizeitaktivitäten, zum Beispiel im Hinblick auf gemeinsame Unternehmungen mit Freund*innen, als auch im Hinblick auf Freizeitaktivitäten mit dem Partner bzw. der Partnerin sowie der gemeinsamen Familienzeit. Zuweilen gelingt eine Kompensation durch die ausschließliche Nutzung der Fahrzeiten für persönliche Belange – wie bereits weiter oben beschrieben – oder durch die Wahl der Mobilitätsweise. Ein passionierter Hobby-Radrennfahrer nutzt beispielsweise die 70 Kilometer zum Arbeitsort gelegentlich als Trainingseinheit, indem er die Rückfahrt mit dem Fahrrad bewältigt. Ebenfalls beklagen einige der Interviewten, dass sie wenige, wenn nicht gar keine Zeit haben, um ihre Kinder zu den Orten ihrer Freizeitaktivitäten oder Freund*innen zu fahren oder sie bei ihren Freizeitaktivitäten (zum Beispiel Fußballspiele, Reiten) zu begleiten. Vereinzelt zeigt sich eine Anpassung der Ausrichtung der kindlichen Freizeitaktivitäten an die elterlichen Mobilitätsanforderungen. So berichtet eine berufsmobile Mutter, dass sie ihre beiden Kinder motiviert hat, dieselbe Sportart zu betreiben, damit sie lediglich einen Fahrdienst zu erbringen hat. Eine weitere Einschränkung, die insbesondere berufsmobile Mütter benennen, ist die Tatsache der erheblich reduzierten Unterstützungsmöglichkeiten ihrer Kinder in schulischen Angelegenheiten. Häufig fehlt die Zeit zur Beteiligung an Schulveranstaltungen und/oder zur Hausaufgabenbetreuung. Diese Aufgaben müssen dann oftmals in den Abend gelegt werden oder durch andere Personen, wie zum Beispiel die Großeltern, erfolgen. Ebenso nimmt hier der Partner bzw. die Partnerin eine kompensatorische Funktion ein, was zweifelsohne nicht immer konfliktlos verläuft.

Gerade auch für die Lebenskontexte Partnerschaft und Familienleben ergeben sich weitere Einschränkungen. Die Erledigung der Hausarbeiten birgt Konfliktpotential in sich. Nicht selten werden diese Arbeiten auf das Wochenende gelegt, was wiederum dem Bedürfnis nach Regeneration zuwiderlaufen kann. Dies hat dann oftmals auch zur Folge, dass die Ansprüche an Hausarbeit reduziert werden, das heißt, es werden Abstriche gemacht bei den eigenen Erwartungen an Sauberkeit oder anderen haushaltsorganisatorischen Angelegenheiten. Diese haushaltsbezogenen Herausforderungen ergeben sich insbesondere dann, wenn beide Elternteile berufstätig sind und pendeln.

Eine weitere negative Auswirkung von Mobilität zeigt sich in Bezug auf gemeinsame Familienzeit. So wird in den Interviews deutlich, dass es oftmals nur am Wochenende die Möglichkeit zu gemeinsamen Familienmahlzeiten gibt. Gerade den Mahlzeiten kommt aber im Hinblick auf die Stabilisierung der familialen Binnenstruktur sowie der Unterstützung der Gruppenidentität eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu, denn das gemeinsame Essen ist in ein Bündel von sozialen Handlungen eingebettet wie der Informationsweitergabe, der versuchten Einlösung bestimmter Erziehungsziele, der Ausbildung und Weitergabe von Familienritualen und anderes mehr (Nave-Herz 2004). Unsere mobilen Interviewten verlassen häufig schon vor dem Aufstehen der Kinder das Haus und/oder kommen erst spät abends wieder zurück, was eine deutlich eingeschränkte Teilhabe am familialen Alltag zur Folge hat.

Ein weiterer sich im Material zeigender Spillover-Effekt sind die Auswirkungen der berufsbedingten Mobilität auf die Partnerschaft. Immer wieder wird seitens der Befragten die (zu) wenige Zeit für die Partnerschaft kritisch reflektiert. Nur wenigen Paaren gelingt die Realisierung einer qualitativ hochwertigen „Paarzeit“ unter der Woche wie zum Beispiel der gemeinsame wöchentliche Saunagang. Gemeinsame Aktivitäten beschränken sich häufig eher auf das Wochenende und werden oftmals gekoppelt mit anfallenden Haushaltstätigkeiten. Ferner betonen einige, dass man durch das Pendeln, durch die Abhängigkeit von Fahrgemeinschaften, durch ungünstige Zugfahrpläne oder schlicht durch die räumliche Entfernung weniger flexibel ist, um gezielt und schnell auf familiäre Herausforderungen und Probleme zu reagieren (plötzliche Krankheit, Schulausfälle). Die Analysen zeigen demnach erhebliche Einschränkungen für andere Lebensbereiche durch die berufliche Mobilität.

Selten wird seitens der Befragten von negativen Reaktionen aus dem sozialen Umfeld auf die mobile Lebensform berichtet. Für diejenigen aus den ländlichen Regionen bedeutet Mobilität eine – oftmals von Jugend an – selbstverständliche Erfahrung, die sie mit ihrem Umfeld teilen. Andere wiederum gehen davon aus, dass Mobilitätsanforderungen gesellschaftliche Normalität geworden sind und ihre Lebensform auch deshalb keinerlei größere Reaktionen von außen provoziert. Einzelne berufsmobile Frauen berichten von latenter Kritik seitens weiblicher Verwandter im Hinblick auf die Vernachlässigung elterlicher Pflichten. So ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich: eigener Freizeit, Unternehmungen mit Freund*innen, Freizeit mit Partner*in, Familienfreizeit, schulischer Unterstützungsleistungen, Erledigung von Hausarbeiten, gemeinsamer Mahlzeiten und flexiblen Reagierens auf spezifische Problemlagen.

Crossover-Effekte für andere beteiligte Akteure

Schließlich ergeben sich durch die berufsbedingte Mobilität nicht nur Auswirkungen auf die eigenen Lebensbereiche der mobilen Person, sondern es zeigen sich auch Crossover-Effekte für andere beteiligte Akteure wie den Partner bzw. die Partnerin, die Kinder oder auch die Großeltern.

Zunächst ist hier zu konstatieren, dass insbesondere die Väter und Mütter, die nicht oder deutlich weniger mobil sind als ihre Partner*innen, ihren Schilderungen nach die Folgen der beruflichen Mobilität des Partners bzw. der Partnerin auffangen (müssen). In unserem Sample betonen die Männer diese Kompensationsleistung stärker als die Frauen. Das wird von einigen Partnern teilweise auch sehr negativ konnotiert. Bei den Partnerinnen von mobilen Männern zeigt sich häufiger – selbst wenn sie auch mobil

sind –, dass es eher eine Selbstverständlichkeit für sie bedeutet, die überwiegende Verantwortung für Haushalt und Kinderbetreuung zu haben, weil sei davon ausgehen, ihrem Mann nach einem herausfordernden Arbeitstag und anstrengender Pendelei keine Haushaltstätigkeiten mehr zumuten zu können. Bei den Beschreibungen der betroffenen Männer zeigt sich hingegen ein anderes Bewusstsein im Hinblick auf ihr Engagement in Haushalt und Kinderbetreuung, insofern als sie dies auch als Ausdruck von moderner Elternschaft bzw. guter Vaterschaft reflektieren und sie diese Einbindung in den familialen Alltag begrüßen. Dennoch verlaufen diese Arrangements nicht immer konfliktfrei.

Darüber hinaus berichten Befragte, dass sich durch die Mobilität ihres Partners bzw. ihrer Partnerin zu wenig Zeit für die Partnerschaft ergibt. Es zeigen sich Hinweise darauf, dass sich bei berufsmobilen Paaren eher auch getrennte soziale Kreise ergeben können. Dies kommt vor allem dann vor, wenn die berufsmobile Person berichtet, ein gut funktionierendes Arbeitsklima zu haben, wo es gelegentlich auch zu gemeinsamen Aktivitäten kommt. Dies ist vor allem bei häufigen außerhäuslichen Übernachtungen oder einer Zweitwohnung am Arbeitsplatz der Fall.

Ein weiterer sich aus der Berufsmobilität des Partners bzw. der Partnerin ergebender Crossover-Effekt ist die Sorge um den Partner bzw. die Partnerin insbesondere im Hinblick auf die Unfallgefahren bei Nutzung des eigenen Pkws. Ferner wird gerade in den Interviews mit den Partner*innen das Konfliktpotential durch in der Regel nicht selbst verschuldete Verspätungen des mobilen Partners deutlich, weil damit der oftmals straff durchorganisierte Tagesablauf von berufsmobilen Eltern durcheinander gerät bzw. wichtige Termine, vor allem der nicht-mobilen Person, nicht eingehalten werden können. Es zeigen sich in den Partner*innen-Narrationen aber auch Anzeichen positiver Crossover-Effekte: So wird vereinzelt von eher nicht mobilen Partner*innen das Gefühl von Unabhängigkeit als Vorteil der beruflichen Mobilität des Partners bzw. der Partnerin herausgestellt. Sie begrüßen es, unter anderem mehr Zeit für sich haben, Aktivitäten ausüben zu können, ohne Rücksprache mit dem Partner bzw. der Partnerin halten zu müssen, oder auch strikte Abläufe/Vorgaben durchbrechen zu können etc. Eine Befragte beschreibt sogar die Schwierigkeit, ihren mobilen Mann in den Ablauf eines gewöhnlichen Wochentages zu integrieren, wenn er außerplanmäßig zuhause bleibt.

Schließlich sei noch eine weitere Gruppe angesprochen, obwohl sie nicht interviewt wurde: die Großeltern. Die Schilderungen der Befragten hinsichtlich alltäglicher Abläufe verweisen häufig auf die immense Bedeutung von Großeltern vor Ort insbesondere im Hinblick auf die Kinderbetreuung. Das Bewusstsein, um welche unbezahlbare Ressource es sich bei unterstützenden Großeltern handelt, ist in den meisten Fällen stark ausgeprägt. So wurde von einigen klar artikuliert, dass ihre mobile Lebensform ohne Großeltern nicht tragfähig wäre. Insofern kann hier in einigen Fällen von Crossover-Effekten auf die Großeltern ausgegangen werden. Neben regelmäßigen Kinderbetreuungszeiten stehen sie in Notsituationen zur Verfügung, fungieren als Fahrdienste für ihre Enkel*innen und ermöglichen zuweilen kinderfreie Wochenenden für die Befragten. Vereinzelt verfügen die Kinder sogar über eigene Zimmer in der großelterlichen Wohnung.

Insgesamt werden folgende Crossover-Effekte betont: Kompensationsleistungen in Bezug auf Haushalt und Familie durch den weniger-mobilen Partner bzw. Partnerin, Unzufriedenheit mit der gemeinsamen Zeit mit dem Partner bzw. der Partnerin, Sorge um den Partner bzw. die Partnerin durch Mobilitätsgefahren, größere Unabhängigkeit

und Flexibilität für den nicht-mobilen Partner bzw. die Partnerin und Großeltern als wesentliche Stütze des Haushalts.

5.2 Typologie von Lebensbereichsarrangements berufsmobiler Paare mit Kindern

Im vorangegangenen Schritt haben wir zunächst die zentralen Vergleichsdimensionen, das heißt, den Merkmalsraum von berufsbezogener Mobilität im Hinblick auf ihre Wirkung in verschiedenen Lebensbereichen erarbeitet. Ausgangspunkt ist der vorrangig von den Befragungspersonen angegebene individuelle Nutzen von Mobilität. Im Folgenden wird der Versuch unternommen, die verschiedenen lebensbereichsspezifischen Ausprägungen entlang der genannten Dimensionen zu einer Typologie zusammenzuführen. Leitend für die Typenbildung ist die oben angeführte Darstellung der Einbindung von berufsbezogener Mobilität in das Gesamtbild der jeweiligen Kontexte, so dass die Interdependenz der Lebensbereiche der zentrale Fokus zur Entwicklung einer mehrdimensionalen Typologie ist (Lazarsfeld 1937; Kelle/Kluge 2010).

Der harmonisierte Typus

Dieser Typ ist dadurch gekennzeichnet, dass sich die Lebensbereiche in einem relativ ausgeglichenen Verhältnis zueinander befinden. Berufliche Mobilität ist in hohem Maße fest strukturiert und wird als notwendig erachtet, um die vorrangigen Ansprüche und Erwartungen an den Beruf (Ausübung des Wunschberufes, Generierung von Einkommen) zu realisieren. Die Zeit des Unterwegeseins wird als wenig belastend empfunden; ebenso werden die Investitionskosten als nicht übermäßig einschränkend erlebt. Die Pendelzeit kann genutzt werden zum Lesen, Musik- und Hörbücher hören etc. oder als Ruhephase vor und nach der Arbeit. Die Begleitkosten von Mobilität sind sehr gering. Spillover-Effekte auf andere Lebensbereiche werden kaum thematisiert, da sich die eigenen Ansprüche an Freizeit, Partnerschaft und Familie weiterhin größtenteils erfüllen lassen. Die Partnerschaften werden als harmonisch erlebt. Die Freizeitaktivitäten sind vielfältig; es wird sowohl von individueller, partnerschaftlicher und familialer Freizeit berichtet. Schließlich werden auch keine Crossover-Effekte aus Partner*innenperspektive beschrieben. Die innerfamiliäre Arbeitsteilung ist klar definiert und in Einklang mit den beiderseitigen Ansprüchen und Vorstellungen von der Partnerschaft und eher traditionell ausgerichtet. Die Lebensbereiche sind hier sowohl für die Ankerperson als auch aus der Perspektive des Partners bzw. der Partnerin harmonisiert. Die Paare wünschen sich keinerlei Veränderungen und zeigen sich zufrieden mit dem Gesamtarrangement. Die berufsbedingte Mobilität ist nicht Gegenstand intensiver Aushandlungen und wurde zu keinem Zeitpunkt von den Paaren infrage gestellt. Die Harmonisierung ist zurückzuführen auf eine Ausbalancierung von individuellem Nutzen und Investitionen, gegebenen Ansprüchen und aufgrund einer klaren, relativ festen Strukturierung des Alltags (vier Fälle in unserem Sample).

Der optimierende Typus

Ein weiterer Typus ist durch eine ständige Optimierung der Lebensbereiche zueinander gekennzeichnet. Personen in dieser Gruppe sind oftmals mit sich verändernden beruflichen Situationen und Mobilitätsanforderungen konfrontiert. Sie entwickeln aber (zum Teil gemeinsame) Strategien zur Bewältigung dieser Anforderungen. Die Mobilitäts-

anforderungen sind sehr hoch und variabel, gekennzeichnet durch regelmäßige Übernachtungen und/oder durch das Zurücklegen langer Strecken. Die Überbrückung der Distanzen wird als wenig belastend wahrgenommen und kann individuell genutzt werden. Der optimierende Typ sieht jedoch auch sehr genau die Investitionskosten und die jeweiligen Begleitkosten sowohl für sich selbst als auch für die anderen Personen wie den Partner bzw. die Partnerin oder die Kinder und bemüht sich um eine pragmatische Haltung. Es werden daraufhin strategisch und planvoll die optimalen Umgangsweisen (teils durch die Hinzunahme von Dritten) gesucht, ausprobiert, angepasst, eben optimiert. Die Fälle in diesem Typus sind auch dadurch gekennzeichnet, dass sie erfahren sind im Umgang mit verändernden Mobilitätsanforderungen und dass es auch schon kritische Situationen gab wie zum Beispiel eine drohende Trennung. Der optimierende Typ ist aber kein Typ, der auseinanderdriftet, sondern bei aller Bedeutsamkeit der Berufstätigkeit stehen die Kernlebensbereiche Partnerschaft und Familie im Vordergrund. Sie sind jedoch noch nicht wie im Falle des harmonisierten Typs strukturell stabil und harmonisiert, eben weil sich die beruflichen Anforderungen an Mobilität und damit an Familie beständig ändern. Des Weiteren ist die Kompensationsleistung des Partners bzw. der Partnerin geringer ausgeprägt bzw. kann gar nicht in dem Maße erfolgen, weil ebenfalls berufliche Mobilitätsanforderungen gegeben sind (drei Fälle in unserem Sample).

Der „shuttelnde“ Typus

Ein äußerst bemerkenswerter Typ ist der dritte Typus. Dieses Arrangement ist zum einen dadurch gekennzeichnet, dass es eine hohe Betonung der beruflichen Situation und der damit notwendigen Mobilität gibt. Der ausgeübte (Wunsch-)Beruf lässt sich nicht in der regionalen Nähe realisieren, sondern weitere Strecken von bis zu eineinhalb Stunden für eine einfache Fahrt sowie häufige Übernachtungen (teilweise mit eigenen Wohnungen/Zimmern am Arbeitsort) werden regelmäßig in Kauf genommen. Hierbei muss es sich aber nicht zwangsläufig um Wochenendbeziehungen handeln. Die Investitionen werden trotzdem als moderat beurteilt. In diesen Fällen liegt eine sehr hohe Betonung der regionalen, familialen Verwurzelung vor. Die Beschreibungen der Alltagsarrangements beider Partner ergeben das Bild eines sich hin und her bewegendes Pendels oder eines Shuttles. Die Befragten betonen beide gleichzeitig eine hohe berufliche Orientierung und eine hohe familiäre Orientierung sowie eine starke soziale Verwurzelung. Es werden zwar stärker als beim harmonisierten Typus Begleitkosten angesprochen, die dann aber wechselseitig durch die Partner*innen oder durch Dritte, insbesondere Großeltern, aufgefangen werden. Ein zentraler Begleitnutzen beruflicher Mobilität – insbesondere für Mütter – besteht in der Distanzierungsmöglichkeit von familialen Aufgaben und Verpflichtungen (zwei Fälle in unserem Sample).

Der fokussierende Typus

Ein weiterer Typus ist durch die stärkere Fokussierung einzelner Lebensbereiche charakterisiert. Dabei kann es sich innerhalb einer Paarbeziehung sowohl um eine Fokussierung des gleichen Lebensbereiches handeln (zum Beispiel Familie) oder aber um unterschiedliche Gewichtungen seitens der Partner*innen, das heißt, der eine gewichtet beispielsweise das Familienleben stärker, die andere den Berufsbereich. Beim fokus-

sierenden Typ stehen die berufsbezogenen Gründe für Mobilität im Vordergrund. Entweder handelt es sich um eine berufliche Notwendigkeit oder sie dient in erster Linie der Ausübung des Wunschberufes. Die Investitionen werden eher als gering erachtet. Ebenso werden die Begleitkosten als moderat wahrgenommen. Unannehmlichkeiten durch Mitreisende, mangelnde Flexibilität oder Freizeiteinschränkungen werden thematisiert, aber als nicht sonderlich belastend erlebt. Insofern ist es wenig erstaunlich, dass keinerlei Veränderungswünsche artikuliert werden. Der Begleitnutzen der eigenen beruflichen Mobilität hingegen wird als hoch eingestuft. So ermöglichen die Mobilitätsphasen Auszeiten von familialen Anforderungen und/oder können für konzentrierte Berufsarbeit genutzt werden. Es sind Crossover-Effekte gegeben, die Partner*innen kompensieren die Berufsmobilität ihrer Partner*innen in gewissem Maße, was aber als wenig dramatisch geschildert wird. Ein Bewusstsein für die Belastungen des Partners bzw. der Partnerin ist seitens der berufsmobilen Personen gegeben. Die Mobilität wurde zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt. Die Anspruchshaltungen beider Partner hinsichtlich innerfamiliärer Arbeitsteilung, Haushaltsführung und elterlichen Pflichten sind ähnlich ausgerichtet und bewegen sich jenseits traditioneller Rollenvorstellungen. Die Narrationen zur Partnerschaft verdeutlichen ein hohes Maß an Auseinandersetzungs- und Aushandlungsfreudigkeit ebenso wie Kompromissbereitschaft (vier Fälle in unserem Sample).

Der „driftende“ Typus

Der auseinanderdriftende Typ ist dadurch gekennzeichnet, dass die einzelnen Lebensbereiche der Ankerperson zunehmend schwerer miteinander in Einklang zu bringen sind. Dies resultiert insbesondere daraus, dass der Bereich der berufsbedingten Mobilität zunehmend hohe Investitionskosten hat, das heißt, es müssen weite Strecken zurückgelegt werden, was mit erheblichen Zeitverlusten, gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Stress, hohe Müdigkeit) und finanziellen Kosten einhergeht. Der Begleitnutzen von Mobilität besteht hier zum Beispiel darin, dass das Schlafdefizit in der Bahn ein wenig kompensiert werden kann. Weitere zusätzliche Gewinne werden nicht aus der Mobilität gezogen. Die Mobilität ist eher strukturell erzwungen. Es ergeben sich hohe Begleitkosten für die anderen Lebensbereiche. So markieren die Befragten gesundheitliche Auswirkungen, Freizeiteinschränkungen und die kaum vorhandene Zeit für gemeinsame familiäre Aktivitäten. Oftmals ist es nicht möglich, eine gemeinsame Mahlzeit am Tag zu realisieren. Gemeinsame Aktivitäten mit dem Partner bzw. der Partnerin und den Kindern oder die Betreuung von Hausaufgaben usw. sind ebenfalls äußerst eingeschränkt zu realisieren und müssen auf das Wochenende verschoben werden, wo auch noch haushaltsbezogene Tätigkeiten nachgeholt werden. Ferner lässt sich beobachten, dass der Berufsbereich eine hohe Gewichtung erfährt und die Kontakte und Gespräche mit den Kolleg*innen an Bedeutung zunehmen. Hinzu kommt, dass der Elternteil, der sich mehrheitlich um die Kinder kümmert, und die Kinder sich ebenfalls stärker von den Lebensbereichen der mobilen Person entfernen, weil sie ihre Aktivitäten enger aufeinander abstimmen. Dabei ergeben sich kaum noch Überschneidungen zum berufsmobilen Elternteil. Es werden Entfremdungswahrnehmungen deutlich und die Krisenanfälligkeit dieses Gesamtarrangements nehmen beide Partner wahr. Dennoch artikulieren sie keinerlei Veränderungswünsche in Richtung Harmonisierung der Lebensbereiche. Dieser Typus weist daher Züge eines Auseinanderdriftens von Lebensbereichen auf. Der bzw. die nicht pendelnde Partner bzw. Partnerin kompensiert

die Abwesenheit des Partners bzw. der Partnerin stark und betont die engere Bindung zum Kind bzw. zu den Kindern. Die Ansprüche an Partnerschaft und Freizeit divergieren in Teilen (zwei Fälle in unserem Sample).

Der sich widersprechende Typus

Charakteristisch für diesen Typus ist die Unverträglichkeit der verschiedenen Lebensbereiche. Die Formen der beruflichen Mobilität verursachen derart hohe Investitionskosten an Zeit und physischer/psychischer Energie, dass mehr und mehr klar wird, dass sich diese Art des Arrangements der Lebensbereiche nicht mehr aufrechterhalten lässt. Der Stresslevel, die mit der Mobilität einhergehenden Ängste (vor allem bei Autofahrenden), die Erschöpfung sind massiv und werden immer mehr als belastend wahrgenommen. Ferner weist die Zeit des Mobilseins keinerlei eigenen Wert auf. Die Begleitkosten für die anderen eigenen Lebensbereiche, also die Spillover-Effekte auf Familie, Partnerschaft und Freizeit, sind sehr hoch. Als besonders belastend wird erlebt, dass die eigenen Ansprüche an Elternrollen (z.B. an Familie, an Betreuungszeiten der Kinder usw.), aber auch an Partnerschaft nicht realisiert werden können. Es ergeben sich zudem Crossover-Effekte auf andere Personen, den eigenen Partner bzw. die Partnerin, Großeltern und Kinder, die diese negativen Folgen kompensieren müssen. Das Besondere an diesem Typ liegt darin, dass die Lebensbereiche nicht auseinanderdriften, sondern dass die Befragten die Lebensbereiche Familie und Partnerschaft klar priorisieren. Sie ordnen daher ihre beruflichen Aktivitäten diesem Ziel unter und suchen aktuell nach „Auswegen aus der Mobilität“. Dies unterscheidet diesen Typ von den fokussierten Familien, die bereits diese Anpassungen vorgenommen haben (zwei Fälle in unserem Sample).

5.3 Zusammenfassende Betrachtung der unterschiedlichen Typen

Auffällig ist zunächst, dass der *harmonisierte Typus* durch eine klare, relativ dauerhafte Strukturierung aller Lebensbereiche gekennzeichnet ist. Die Alltagsanforderungen im Hinblick auf Mobilität, Familie, Partnerschaft und Freizeit sind klar definiert. Es gibt genaue Absprachen zwischen den Elternteilen im Hinblick auf die Aufteilung von Erwerbsarbeit, Hausarbeit und Betreuungsaufgaben. Dieses Arrangement wird nochmals gestützt sowohl durch gemeinsam geteilte, klare, traditionelle Rollenvorstellungen und feste, geregelte Arbeitszeiten. Der generierte Nutzen von beruflicher Mobilität in Form von Einkommen überwiegt die zeitlichen, materiellen, psychischen und physischen Investitionskosten. Auch die Vorteile für andere Lebensbereiche sind hoch, denn es ist kein Umzug notwendig. Somit kann die hohe regionale Verwurzelung weiterhin ohne Einschränkungen aufrechterhalten werden. Es werden kaum belastende negative Effekte angeführt.

In struktureller Hinsicht ähnelt vor allem der *optimierende Typus* dem harmonischen. Als Unterschied kommt hier allerdings die hohe Variabilität in der beruflichen Mobilität hinzu. Es können keine dauerhaften Strategien entwickelt werden, um mit den notwendigen Anforderungen völlig reibungslos umzugehen. Obgleich die Balancierung der Lebensbereiche in hohem Maße gelingt, führen zum Teil kleinste Veränderungen dazu, dass auf allen Ebenen – oftmals recht kurzfristig – nachjustiert werden muss, um die Balance zu sichern. Strukturell bedeutet dies, dass die in diesen Familien

handelnden Personen vielfältig und flexibel sein müssen. Traditionelle Rollenvorstellungen würden diese Vielseitigkeit eher einschränken. Hier sind Elternteile gefragt, die oftmals beide – zumindest vom Ansatz her – in der Lage sind, die Aufgaben von Familie und Partnerschaft zu bewältigen inklusive ihrer eigenen beruflichen Ansprüche. Hier ist also Vielfalt im Sinne einer Kompetenz zur Übernahme verschiedener Rollen durch die Partner gefragt. Auf diese notwendige Vielfalt von Familie und Partnerschaft hat Huinink (2011) sehr anschaulich hingewiesen. Hinzukommt, dass in diesen Familien häufig weitere dritte Personen eingebunden sind wie Großeltern oder Au Pairs, die zusätzlich Aufgaben relativ flexibel übernehmen können.

Diese Balancearbeit des optimierenden Typus wird beim „shuttelnden“ Typ nochmals stärker beansprucht. Da hier beide Elternteile eine hohe berufliche Orientierung aufweisen und beide in hohem Maße sowohl die beruflichen als auch die familialen, partnerschaftlichen und regionalen Ansprüche betonen, ergibt sich das Bild eines Pendels. Zwar existiert ein abgesprochenes, ausgewogenes, strukturelles Grundmodell, das aber auch von temporären intensiven beruflichen Anforderungen unterwandert wird. In solchen Situationen verhindern die zusätzlichen Dritten das Versinken im „Alltagschaos“. Es sind vor allem Großeltern, die oftmals plötzlich auftretende Betreuungsleistungen übernehmen (müssen). Stärker als im Falle des harmonisierten und optimierenden Typus wird in diesem Typus die bewusste Trennung der Lebensbereiche Familie und Beruf markiert. Der Beruf dient nicht nur dazu, die eigenen beruflichen oder finanziellen Ansprüche zu befriedigen, sondern auch als Ausgleich gegenüber dem familialen Bereich. Die jeweiligen Befragten brauchen beide Pole: Familie und Beruf. Insbesondere wenn mit der Berufstätigkeit mehrere Übernachtungen außer Haus einhergehen, bedeutet dies ein Refugium gegenüber den alltäglichen familialen Anforderungen. Diese Elternteile brauchen in der Tat beides, und zwar abwechselnd, und wenn sie das eine haben, freuen sie sich schon wieder auf das andere. Strukturell gesehen problematisch ist jedoch, dass dies auch zu Lasten der gemeinsamen Zeit mit Kindern geht und dieses Arrangement nur funktioniert, wenn weitere hoch flexible und verlässliche Dritte wie Großeltern einspringen können. Diese hohe Flexibilität der Dritten ist besonders wichtig, da es sich um eine informelle Hilfe handelt, die spontan in Anspruch genommen werden kann, was bei institutionellen Einrichtungen (Kita, Eltern-Kind-Gruppen, Kindergarten) in der Form nicht möglich ist.

Der *fokussierende Typus* hebt sich deutlich von den zuvor genannten ab durch die Priorisierung eines Lebensbereiches oder die Gewichtung unterschiedlicher Lebensbereiche. Die jeweilige Fokussierung erfolgt im Einvernehmen der Partner. Im Unterschied zum „shuttelnden“ Typus weisen diese Fälle eine klarere Prioritätensetzung einzelner Lebensbereiche, eine geringere regionale Verwurzelung und eine intensivere Kompensationsleistung seitens des Partners auf, die sich jenseits tradierter Geschlechtsrollenzuschreibungen bewegt. Die Paare sind von Beginn ihrer Paarbeziehung an Mobilitätsanforderungen des Partners bzw. der Partnerin (und auch eigene) gewöhnt und konnten notwendige Anpassungsprozesse aktiv mitgestalten.

Während beim fokussierenden Typus die Priorisierung eher problemlos erfolgt, ist dies beim *driftenden Typus* mit Entfremdungstendenzen und latenten Konflikten verbunden. Die Lebensbereiche können nur mit Mühe zusammengehalten werden. Zum Teil ist es nicht mehr möglich, zumindest einmal am Tag zusammen zu essen. Die Ansprüche der Partner hinsichtlich gemeinsam zu verbringender Zeit divergieren. Zwar wird die Instabilität des Arrangements von beiden Partnern wahrgenommen, ohne dass

Veränderungswünsche artikuliert bzw. Kräfte mobilisiert werden, um Veränderungen zu initiieren. Insbesondere der berufsmobile Elternteil ist oftmals von den anderen Lebensbereichen strukturell getrennt. Hinzu kommt, dass der berufliche Lebensbereich an Bedeutung gewinnt. Hier besteht eine große Gefahr des Aufbaus von Parallelwelten mit entsprechenden negativen Folgen für die Partnerschaft und Familie. Bemerkenswerterweise ist dies ein schleichender, nicht intendierter Prozess. Hier hat das zuvor geäußerte Ziel, die ökonomische und statusbezogene Sicherstellung der Familie zu garantieren („alles nur kein Hartz IV“) zu einer Dynamik geführt, die in hohem Maße Problemlagen erzeugt.

Bei dem *sich widersprechenden Typus* zeigen sich ähnliche Tendenzen wie beim zuvor genannten Typ. Zu den hohen Investitionskosten für die Mobilität, den hohen Begleitkosten und Crossover-Effekten kommen zum Teil Ängste und kritische Erlebnisse in Bezug auf kindliche Betreuungsleistungen, was letztendlich dazu geführt hat, dass diese Personen die „Reißleine“ gezogen haben. Diese Eltern haben sich sehr bewusst dafür entschieden, ihre beruflichen Tätigkeiten und die damit auftretenden Belastungen durch Mobilität so zu verändern, dass die negativen Auswirkungen stark abgemildert wurden. Hier haben sich Elternteile ganz klar für die Familie und für die Partnerschaft ausgesprochen und ihre beruflichen Ansprüche den privaten untergeordnet.

6. Diskussion

Der vorliegende Beitrag untersucht die Auswirkungen berufsbedingter Mobilität auf Familien. Entgegen bisherigen Publikationen wird hierbei explizit nicht der Fokus auf einen Lebensbereich oder eine zentrale abhängige Variable gelegt, sondern, den Annahmen der Lebenslauftheorie folgend, auf die Interdependenz der Lebensbereiche. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich durch diese Perspektiverweiterung, und welche typischen Muster lassen sich daraus ableiten? Zur Umsetzung dieser Fragestellung wurden vertiefende qualitative Interviews aus dem Sample des Beziehungs- und Familienpanels durchgeführt und analysiert. Die qualitative Analyse erfolgt in zwei Schritten. Nach einer ersten offenen Kodierung wurde zunächst durch die weitere Entwicklung von Subkategorien (Dimensionalisierung) der qualitative Merkmalsraum (Kelle/Kluge 2010) berufsbezogener Mobilität in den einzelnen Lebensbereichen erfasst.

Die breite Varianz der Befunde sowohl im Hinblick auf den Nutzen, der mit Mobilität verbunden ist, als auch die genannten Kosten und Beeinträchtigungen stützen die theoretischen Argumentationen, die im Kontext der Forschung oftmals angenommen, aber weniger geprüft werden. Es bestätigen sich sowohl die Annahmen einer stresstheoretischen Argumentation (Gottholmseder et al. 2009; Lyons/Chatterjee 2008; Rüger/Ruppenthal 2010; Hansson et al. 2011). Ebenfalls bestätigen sich die auf die Austauschtheorie zurückgehenden Überlegungen, dass sich berufsbezogene Mobilität auf familiäre und partnerschaftsbezogene Dynamiken (gemeinsam verbrachte Zeit, gemeinsame Mahlzeiten, Alltagsorganisation und Freizeitinteressen usw.) auswirken (Schneider et al. 2009; Feldhaus/Schlegel 2013; Feldhaus 2018). Es bestätigt sich ferner die oftmals formulierte These, dass Berufsmobilität bei Müttern mit weiteren, zusätzlich hohen Belastungen einhergeht, da Mütter noch immer den größeren Teil der Haushaltungsaufgaben und der Betreuung von Kindern übernehmen. Hier baut sich mehr und

mehr eine Dreifachbelastung von Müttern auf (Künzler 1999, Huinink/Röhler 2005, Treas/Drobnic 2010). Es konnten ferner Belege dafür gefunden werden, dass sich durch die Abwesenheit vom familialen Haushalt konkurrierende, alternative Lebensbereiche und soziale Beziehungen eher etablieren können. So z.B. dadurch, dass gerade die gemeinsame Zeit mit den Arbeitskolleg*innen, die Dienstreisen, als besonders positiv empfunden werden, während zu Hause – wie es Hochschild passend ausdrückt – die Arbeit wartet (Hochschild 2002). Diese „Alternativhypothese“ wurde in der bisherigen Forschung insbesondere auch als Einflussfaktor für die geringere Partnerschaftszufriedenheit und -stabilität angeführt (Kley 2012; Feldhaus/Schlegel 2013). Schließlich lassen sich auch sehr gute Belege dafür finden, wie rational unsere befragten Personen die einzelnen Vor- und Nachteile von Berufsmobilität abwägen und zu welchen Schlussfolgerungen sie für sich kommen.

Insbesondere bestätigen die qualitativen Analysen sehr eindrucksvoll, dass berufsbezogene Mobilität auch im Zusammenspiel mit anderen Lebensbereichen betrachtet werden muss. Die Ergebnisse zeigen dabei eindeutig, dass die Analyse von Vor- und Nachteilen berufsbezogener Mobilität nicht bei einem oder zwei Lebensbereichen stehen bleiben kann, sondern dass sich gerade durch die Interdependenz der Lebensbereiche mit je spezifischen Ansprüchen, Relevanzsetzungen und Möglichkeiten der eigenen Einflussnahme darauf, ein stimmigeres Bild der Wirkung von Mobilität ergibt. Diese Analysen gehen damit deutlich über die bisherigen Ansätze hinaus und bestätigen die Annahmen und die Notwendigkeit einer mehrdimensionalen Betrachtung. Und nicht nur das: Es ist ebenfalls deutlich geworden, dass die Wirkungsweise berufsbedingter Mobilität keine Individualbetrachtung sein kann, sondern dass die zentralen sozialen Beziehungen, wie der Partner bzw. die Partnerin, die Kinder und evtl. die eigenen Eltern eine sehr zentrale Rolle spielen. Diese Perspektiven auszuklammern ergibt ein sehr unvollständiges Bild von Mobilität.

Nachdem zunächst in einem ersten Schritt die Vielfalt von individuellen Motivationen zur beruflichen Mobilität, damit einhergehende Investitionskosten, Spillover- und Crossover-Effekte beschrieben werden konnten, liegt der zweite Abschnitt der empirischen Analysen auf die Herausarbeitung einer Typologie von Lebensbereichsarrangements. Aus den Angaben der Befragungspersonen und deren Partner*innen konnte entlang einer genauen Betrachtung ihrer Lebensbereiche eine Typologie entwickelt werden, wie Paare mit mindestens einem bzw. einer berufsmobilen Partner*in mit den Anforderungen an Mobilität, Beruf, Familie, Partnerschaft und Freizeit umgehen.

Während in der bisherigen Forschung vermehrt die negativen Auswirkungen von Berufsmobilität betont wurden, zeigen sich in unserem Material jedoch auch verstärkt Spielarten gelungener Berufsmobilität. Immerhin konnten vier Typen herausgearbeitet werden, in denen das Gesamtarrangement der Lebensbereiche als relativ stabil erscheint.

Was lässt nun in diesen Fällen das Gesamtarrangement funktionieren? Die Analyse hat gezeigt, dass eine Voraussetzung hierfür relativ niedrige Investitionskosten ist. Unter den beruflichen Mobilitätsanforderungen wird nicht „gelitten“, und die Überbrückung von Distanzen wird als wenig stressbeladen erlebt. Des Weiteren erweisen sich die Begleitkosten als eher moderat. Entweder spielen die Lebensbereiche, die unter der beruflichen Mobilität leiden könnten, eine wenig bedeutende Rolle – dies gilt vor allem für den Freizeitbereich –, oder aber es gelingt, sie in Einklang zu bringen. Zudem wird häufig ein hoher Begleitnutzen von Mobilität wahrgenommen. Für einige bedeutet die

berufliche Mobilität auch eine Form von „Lifestyle“. Sie genießen es, unterwegs zu sein, in Bewegung zu sein; Immobilität wird zuweilen mit persönlichem Stillstand verbunden. Zudem können die meisten die Zeit des Unterwegsseins produktiv für sich nutzen als einen Raum, in dem sie sich völlig losgelöst von diversen Rollenerwartungen aus dem privaten und/oder dem beruflichen Bereich erleben, oder aber als gewonnene Freizeit oder auch Arbeitszeit. Ferner erscheinen die Crossover-Effekte als eher moderat. Wenn vorhanden, werden sie als wenig belastend seitens des Partners bzw. der Partnerin wahrgenommen, oder es bestehen ganz klare Rollenverteilungen in gegenseitigem Einvernehmen. Ein weiterer zentraler Faktor für das Gleichgewicht in diesen berufsmobilen Familien ist das Hinzukommen ‚zusätzlicher Dritte‘ – vor allem eben die Großeltern –, die eine bedeutsame Rolle insbesondere im Hinblick auf die Kinderbetreuung spielen. Hinzu kommt, dass in vielen Fällen berufliche Mobilitätsanforderungen als etwas völlig Normales für die heutige Zeit angesehen und diese nicht als strukturell erzwungen erlebt werden. Ganz im Gegenteil: Im Vergleich zur Studie von Schneider et al. (2002), in der deutlich wurde, dass ein Drittel der mobilen Lebensformen aufgrund struktureller Zwänge entstanden sind, lassen sich unsere Ergebnisse fast schon als Normalisierungstendenzen interpretieren im Hinblick auf die Bereitschaft, beruflichen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Begünstigend für ein Gelingen scheinen sich zudem innerpartnerschaftliche Kommunikationsprozesse und Kompromissbereitschaften auszuwirken. Sind diese Aspekte weniger gegeben bzw. ausgeprägt, so ist die Stabilität des Gesamtarrangements ungleich stärker gefährdet, wie es sich in dem sich widersprechenden und driftenden Typus zeigt. Insbesondere die Crossover-Effekte sowohl auf den Partner bzw. die Partnerin als auch auf die Kinder, eine geringe Aushandlungsbereitschaft bzw. -möglichkeiten aufgrund des als vornehmlich als erzwungen wahrgenommenen Arrangements wirken sich in unserem Sample scheinbar nachteilig auf das Gleichgewicht des Gesamtarrangements aus.

Nicht unerwähnt bleiben darf jedoch die Selektivität des Samples. Es handelt sich bei unseren Befragten um Personen, die im Rahmen der pairfam-Befragung einer Kontaktaufnahme für ein qualitatives Interview zum Thema Mobilität zugestimmt haben. Dieser Sachverhalt kann sich insofern verzerrend auf die Ergebnisse auswirken, als dass diejenigen, bei denen es weniger gut funktioniert, eine geringere Redebereitschaft aufweisen könnten und sich gar nicht erst für ein Interview zur Verfügung stellen.

Die sich ergebenden Typen sind zunächst in einer qualitativ offenen Form entwickelt worden. Sie lassen sich aber plausibel mit den theoretischen Annahmen des Lebenslaufansatzes in Zusammenhang bringen. So wird im Kontext des Lebenslauftheorie darauf hingewiesen, dass sich im dyadischen Kontext Lebensverläufe wechselseitig unterstützen und ergänzen können (Huinink/Feldhaus 2008; Bernardi et al. 2017). Diese Form der Interdependenz lässt sich vor allem bei dem hier beschriebenen harmonisierten Typus finden. Während dieser – zumindest momentan – sein „Gleichgewicht“ gefunden hat, ist der optimierende Typus darum bemüht, diesen Zustand zu erreichen. Auf der anderen Seite ließe sich auch theoretisch argumentieren, dass Lebensbereiche eher nicht miteinander vereinbar sind. Das gilt sowohl im Rahmen von Spillover-Effekten für das einzelne Individuum als auch für Crossover-Effekte in einer dyadischen Perspektive (Westman 2006; Böhm/Diewald 2012; Bernardi et al. 2017). Und auch diese Formen finden sich bei den hier generierten Typen, so z.B. beim sich widersprechenden Typ als auch beim fokussierenden Typ. Ein besonders kritischer Typ scheint

hier der driftende Typus zu sein. Hier ist die Gefahr sehr groß, dass sich die Lebensbereiche der Akteure noch weiter voneinander entfernen, sich Personen entfremden, so dass letztlich nicht nur die Partnerschaftszufriedenheit, sondern auch die Stabilität der Partnerschaft stark gefährdet ist. Ein theoretisch besonders interessanter Typ ist derjenige, der im Hinblick auf das Zusammenspiel der Lebensbereiche in der Theorie oben eher als „neutral“ beschrieben wurde, entweder weil die Lebensbereiche relativ unabhängig voneinander sind oder weil es angesichts konkreter Ansprüche und Bedürfnisse spezifische ausgehandelte Arrangements gibt. Für unseren hier gefundenen „shuttelnden“ Typus scheint dies ein Beispiel zu sein. Dieser Typ basiert auf hohen und anspruchsvollen Aushandlungsprozessen beider Partner (und oftmals zusätzlicher Dritter) und gewährt beiden eine gewisse Unabhängigkeit oder Rückzug voneinander, ohne dass hier die Partnerschaft in Frage gestellt wird. Dieser Typ ist strukturell sehr anspruchsvoll, weil die darin agierenden Personen „familiäre Allrounder“ sein müssen. Hier gibt es keine arbeitsteilig bezogene Spezialisierung, sondern hier können beide (fast) alles, was für die Bewältigung dieser komplexen Familienform und der daraus resultierend zu bearbeitenden Vielfalt von Ansprüchen und Belastungen extrem hilfreich ist (Huinink 2011).

Betont sei, dass diese Typen nicht statisch zu verstehen sind. Im Gegenteil: Bei der Abfrage der Mobilitätsbiographie und bei den weiterführenden Analysen wird sehr deutlich, dass viele Paare die hier genannten Typen – wenngleich selbstverständlich nicht alle und auch nicht in der gleichen Reihenfolge – im Sinne von unterschiedlichen Phasen „durchlaufen“ haben. Somit handelt es sich hier um Biographien, in denen schon Anpassungsprozesse vorgenommen wurden. In einigen Fällen wurden bereits persönliche Krisen aufgrund von Mobilitätsanforderungen erlebt und an bestimmten Stellen explizit „gegengesteuert“, weil zukünftige nachteilige Entwicklungen antizipiert wurden. Diese Analyse institutioneller Anpassungsprozesse in Familie und Partnerschaften ist ein sehr wichtiger Schritt. Er könnte nicht nur zu empirisch weiterführenden Ergebnissen führen, sondern vor allem auch theoriegenerierend sein, wenn es darum geht, die Bedingungen zu eruieren, aufgrund derer familiäre und partnerschaftliche Anpassungsprozesse vorgenommen werden. Der nächste Auswertungsschritt besteht entsprechend darin, diese „Übergänge“ in den Typen hinsichtlich ihrer strukturellen Bedingungen näher zu analysieren. Hierbei wird es insbesondere hilfreich sein, das vorhandene quantitative Datenmaterial mit heranzuziehen. Denn für die hier befragten Personen liegen aufgrund ihrer Teilnahme an der pairfam-Befragung ausführliche Daten der letzten sieben Jahre für die unterschiedlichen Lebensbereiche vor.

LITERATUR

- Abraham, Martin und Natascha Nisic (2007): Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt - Analysen für die Schweiz und Deutschland, in: Schweizer Zeitschrift für Soziologie, 33, 69-87.
- Bernardi, Laura, Gregoire Bollmann, Gina Potarca und Jérôme Rossier (2017): Multidimensionality of Well-Being and Spillover Effects Across Life Domains: How Do Parenthood and Personality Affect Changes in Domain-Specific Satisfaction?, in: Research in Human Development, 14:1, 26-51. <https://doi.org/10.1080/15427609.2016.1268893>
- Böhm, Sebastian und Martin Diewald (2012): Auswirkungen belastender Arbeitsbedingungen auf die Qualität privater Lebensverhältnisse, in: WSI Mitteilungen 2/2012, 103-112. <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2012-2-103>

- Brömmelhaus, Ana, Michael Feldhaus und Monika Schlegel (2019): Family, Work, and Spatial Mobility: The Influence of Commuting on the Subjective Well-Being of Couples, in: Applied Research in Quality Life. <https://doi.org/10.1007/s11482-019-9710-z>
- Collet, Beate und Andrea Dauber (2010): Gender and Job Mobility, in: Norbert F. Schneider und Beate Collet (Hg.): Mobile Living Across Europe II, Opladen/Farmington Hills, 173-194. <https://doi.org/10.2307/j.ctvddzn3g.12>
- Costa, Giovanni, Laurie Pickup und Vittorio Di Martino (1988): "Commuting – A Further Stress Factor for Working People: Evidence from the European Community, II: An Empirical Study", in: International Archives of Occupational and Environmental Health, 60, 377-385. <https://doi.org/10.1007/BF00405674>
- Drobnič, Sonja, Barbara Beham und Patrick Präg (2010): Good job, good life? Working conditions and quality of life in Europe, in: Social Indicators Research, 99, 205-225. <https://doi.org/10.1007/s11205-010-9586-7>
- Ducki, Antje (2010): Arbeitsbedingte Mobilität und Gesundheit. Überall dabei – Nirgendwo daheim, in: Bernhard Badura, Helmut Schröder, Joachim Klose und Katrin Macco (Hg.): Fehlzeitenreport 2009. Heidelberg, 61-70. https://doi.org/10.1007/978-3-642-01078-1_7
- Elder, Glen H. Jr. (1994): Time, Human Agency, and Social Change: Perspectives on the Life Course, in: Social Psychology Quarterly 57, 4-15. <https://doi.org/10.2307/2786971>
- Feldhaus, Michael und Monika Schlegel (2013): Job-related circular mobility and the quality of intimate relationships, in: Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, 38, 315-340.
- Feldhaus, Michael (2018): Does Commuting Behaviour has an Impact on Satisfaction with Family Life and Parent-Child Relations?, in: Sabine Walper und Verena Wendt (Hg.): Research on Partnership Relations. Dordrecht (in Vorbereitung).
- Gatersleben, Birgitta und David Uzzell (2007): Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport, in: Environment and Behavior, 39 (3), 416-431. <https://doi.org/10.1177/0013916506294032>
- Gottholmseder, Georg, Klaus Nowotny, Gerald J. Pruckner und Engelbert Theurl (2009): Stress Perception and commuting, in: Health Economics, 18 (5), 559-576. <https://doi.org/10.1002/hec.1389>
- Hansson, Erik, Kristoffer Mattisson, Jonas Björk, Per-Olof Östergren und Kristina Jakobsson (2011): Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden, in: BMC Public Health 11 (1), 834-847. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-11-834>
- Hochschild, Arlie R. (2002): Work-Life-Balance. Keine Zeit. Wenn die Firma zum Zuhause wird und zu Hause nur Arbeit wartet. Opladen.
- Hofmeister, Heather (2005): The geographic mobility of couples in the United States, in: Zeitschrift für Familienforschung, 17 (2), 115-128.
- Huinink, Johannes und Alexander Röhler (2005): Liebe und Arbeit in Paarbeziehungen. Zur Erklärung geschlechtstypischer Arbeitsteilung in nichtehelichen und ehelichen Lebensgemeinschaften. Würzburg.
- Huinink, Johannes und Michael Feldhaus (2008): Beziehungs- und Familienentwicklung – eine konzeptionelle Einführung in ein Forschungsprogramm, in: Michael Feldhaus und Johannes Huinink (Hg.): Neuere Entwicklungen in der Beziehungs- und Familienforschung. Vorstudien zum Beziehungs- und Familienentwicklungspanel (pairfam). Würzburg, 13-45.
- Huinink, Johannes und Thorsten Schröder (2008): Skizzen zu einer Theorie des Lebenslaufs, in: Andreas Diekmann, Klaus Eichner, Peter Schmidt und Thomas Voss (Hg.): Rational Choice: Theoretische Analysen und empirische Resultate, Wiesbaden, 291-309. https://doi.org/10.1007/978-3-531-90866-3_16

- Huinink, Johannes, Josef Brüderl, Bernhard Nauck, Sabine Walper, Laura Castiglioni und Michael Feldhaus (2011): Panel Analysis of Intimate Relationships and Family Dynamics (pairfam): Framework and Design of pairfam, in: *Zeitschrift für Familienforschung*, 23, 77-101.
- Huinink, Johannes (2011): Die ‚notwendige Vielfalt‘ von Familie in spätmodernen Gesellschaften, in: Kornelia Hahn und Cornelia Koppetsch (Hg.): *Soziologie des Privaten*, Wiesbaden, 19-31. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93460-0_2
- Kalter, Frank (1994): Pendeln statt Migration, in: *Zeitschrift für Soziologie* 23, 460-476. <https://doi.org/10.1515/zfsoz-1994-0604>
- Kelle, Udo und Susann Kluge (2010): Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung, Wiesbaden, 2., aktualisierte Auflage. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-92366-6>
- KIT Karlsruhe Institute of Technology (2012): Das Deutsche Mobilitätspanel. <http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/de/index> (19.2.2015).
- Kley, Stefanie (2010): Multilokalität als Strategie zur Nutzung von Chancen, in Hans-Georg Soeffner (Hg.): *Unsichere Zeiten: Herausforderungen und gesellschaftliche Transformationen*, Wiesbaden, CD-ROM.
- Kley, Stefanie (2012): Gefährdet Pendelmobilität die Stabilität von Partnerschaften?, in: *Zeitschrift für Soziologie*, 41, 356-374. <https://doi.org/10.1515/zfsoz-2012-0503>
- Kley, Stefanie (2016): Trennungsrisiko Pendelmobilität. Welche Partnerschaften sind gefährdet?, in: *Zeitschrift für Familienforschung*, Jg. 28, Heft 3, 1-23. <https://doi.org/10.3224/zff.v28i3.26043>
- Kley, Stefanie (2015): The Impact of Job-related Mobility and Migration Intentions on Union Dissolution, in: Can M. Aybek, Johannes Huinink und Raya Muttarak (Hg.): *Spatial Mobility, Migration, and Living Arrangements*, Heidelberg, 139-158. https://doi.org/10.1007/978-3-319-10021-0_7
- Kley, Stefanie und Michael Feldhaus (2017): Effects of female commuting on partnership stability in suburban and other residential regions, in: *Population, Space and Place*. <https://doi.org/10.1002/psp.2093>
- Koslowsky, Meni, Avraham N. Kluger und Mordechai Reich (1995): *Commuting Stress*, New York. <https://doi.org/10.1007/978-1-4757-9765-7>
- Künzler, Jan (1999): *Wandel der Geschlechterverhältnisse im internationalen Vergleich*. Habilitationsschrift: Universität Würzburg.
- Lazarsfeld, Paul F. (1937): Some Remarks on the Typological Procedures in Social Research. In: *Zeitschrift für Sozialforschung*, Jahrgang VI, 119-139. <https://doi.org/10.5840/zfs193761137>
- Limmer, Ruth und Heiko Rüger (2010): Job mobilities and quality of life., in: Norbert F. Schneider und Beate Collet (Hg.): *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective*, Opladen, Farmington Hills, 263-288. <https://doi.org/10.2307/j.ctvddzn3g.16>
- Lück, Detlef und Norbert F. Schneider (2010): Introduction to the special issue on Mobility and family: Increasing job mobility – changing family lives, in: *Zeitschrift für Familienforschung* 22 (2), 135-148.
- Lyons, Glenn und Kiron Chatterjee (2008): A human perspective on the daily commute: Costs, Benefits and trade-off, in: *Transport Reviews*, 28, 181-198. <https://doi.org/10.1080/01441640701559484>
- Mayer, Karl U. (1990): Lebensverläufe und sozialer Wandel – Anmerkungen zu einem Forschungsprogramm, in: Karl U. Mayer (Hg.): *Lebensverläufe und sozialer Wandel*. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Sonderheft 31, 7-21. https://doi.org/10.1007/978-3-322-97011-4_1
- Nave-Herz, Rosemarie (2004): *Ehe- und Familiensoziologie. Eine Einführung in Geschichte, theoretische Ansätze und empirische Befunde*, Weinheim/München.

- Pfaff, Heide (2014): Pendelentfernung, Lebenszufriedenheit und Entlohnung. Eine Längsschnittuntersuchung mit den Daten des SOEP von 1998 bis 2009, in: *Zeitschrift für Soziologie*, Jg. 43, Heft 2, April 2014, 113-130. <https://doi.org/10.1515/zfsoz-2014-0204>
- Piotrkowski, Chaya S. (1979): *Work and the family system: A naturalistic study of the working-class and lower-middle-class families*, New York.
- Roberts, Jennifer, Robert Hodgson und Paul Dolan (2011): "It's driving her mad": Gender differences in the effects of commuting on psychological health, in: *Journal of health economics*, 30 (5), 1064-1076. <https://doi.org/10.1016/j.jhealeco.2011.07.006>
- Rüger, Heiko und Sabine Ruppenthal (2010): Advantages and disadvantages of job-related spatial mobility, in: Norbert F. Schneider und Beate Collet (Hg.): *Mobile Living Across Europe II*, Opladen/Farmington Hills, 69-95. <https://doi.org/10.2307/j.ctvddzn3g.7>
- Rüger, Heiko, Michael Feldhaus, Katharina S. Becker und Monika Schlegel (2011): Vergleichende Analysen zu berufsbezogener Mobilität in Deutschland: Formen, Verbreitung und Relevanz im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung, in: *Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 36, 193-220.
- Sandow, Erika (2014): Til Work Do Us Part: The Social Fallacy of Long-distance Commuting, in: *Urban Studies*, 51 (3), 526-543. <https://doi.org/10.1177/0042098013498280>
- Schneider, Norbert F. und Gerardo Meil (Hg.) (2008): *Mobile living across Europe I: Relevance and diversity of job-related spatial mobility in six European countries*. Opladen. <https://doi.org/10.2307/j.ctvddzvz7>
- Schneider, Norbert F., Heiko Rüger und Eva Münster (2009): Berufsbedingte räumliche Mobilität in Deutschland: Formen, Verbreitung und Folgen für die Gesundheit, Wohlbefinden und das Familienleben., *Arbeitsmedizin, Sozialmedizin, Umweltmedizin* (44), 400-409.
- Schneider, Norbert F., Ruth Limmer und Karin Ruckdeschel (2002): *Mobil, flexibel, gebunden*. Frankfurt am Main.
- Sennett, Richard (1998): *The Corrosion of Character. The Personal Consequences of Work in the New Capitalism*, New York.
- Sirgy, M. Joseph (2018): The Psychology of material Well Being. *Applied Research in Quality of Life* 13, 273-301. <https://doi.org/10.1007/s11482-017-9590-z>
- Stutzer, Alois und Bruno S. Frey (2008): Stress that doesn't Pay: The Commuting Paradox, in: *Scandinavian Journal of Economics* 110, 339-366. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x>
- Treas, Judith und Sonja Drobnic (Hg.) (2010): *Dividing the Domestic. Men, Women and Household Work in Cross-National Perspective*. Stanford. <https://doi.org/10.11126/stanford/9780804763578.001.0001>
- Urry, John (2000): *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*. London.
- Viry, Gil, Eric D. Widmer und Vincent Kaufmann (2010): Does it matter for us that my partner or I commute? Spatial mobility for job reasons and the quality of conjugal relationships in France, Germany, and Switzerland, in: *Zeitschrift für Familienforschung*, 22, 149-170.
- Westman, Mina (2006): Crossover of stress and strain in the work-family context, in: Fiona Jones, Ronald J. Burke und Mina Westman (Hg.): *Work-life balance: a psychological perspective*, Hove, 163-184.
- Zedeck, Sheldon (1992): Introduction: Exploring the domain of work and family concerns, in: Sheldon Zedeck (Hg.): *Work, families and organizations*, San Francisco, 1-32.

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag untersucht die Auswirkungen berufsbedingter Mobilität auf Familien. Entgegen bisherigen Publikationen wird hierbei explizit nicht der Fokus auf einen Lebensbereich oder eine zentrale abhängige Variable gelegt, sondern den Annahmen der Lebenslauftheorie folgend auf die Interdependenz der Lebensbereiche. Welche

Vor- und Nachteile ergeben sich durch diese Perspektiverweiterung und welche typischen Muster lassen sich daraus ableiten? Zur Umsetzung dieser Fragestellung wurden vertiefende qualitative Interviews aus dem Sample des Beziehungs- und Familienpanels durchgeführt und analysiert. Die qualitative Analyse erfolgt in zwei Schritten. Nach einer ersten offenen Kodierung wurde zunächst der qualitative Merkmalsraum berufsbezogener Mobilität in den einzelnen Lebensbereichen erfasst. Darauf aufbauend ließen sich sechs typische Arrangements von familialen Lebensbereichen unterscheiden, die abschließend diskutiert werden.