

Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: eine Typologie multilokalen Wohnens

MARKUS HESSE (Luxemburg) und JOACHIM SCHEINER (Dortmund)

Spatial mobility in the context of social change: A typology of multi-local residence

The issue of „multi-locality” refers to the practice of households using more than one place of residence. It has emerged recently in late-modern societies, driven by specialised labour markets, a more complex pattern of family life or by long-distance leisure habits. This phenomenon is highly differentiated, depending on household organisation, motivation, the frequency of moves, or distance and travel time between residences. It is also possible to differentiate between conditions that trigger multi-locality (voluntary decisions vs. external constraints) and the specific relationship between residences (equal vs. hierarchical). In this context the paper develops a typology of multi-local residence. Its core subject is the mutual interdependence between multi-locality (choice of location) and spatial mobility. As a consequence of multi-local residence, on the one hand, particular forms of travel behaviour tend to emerge. On the other hand, high speed-transport infrastructure, motorisation and „low cost” air travel have set the stage for multi-locality. The paper suggests that both site selection and the practice of mobility are melting into multi-local ways of life in general. It is also likely that the ongoing division of labour as well as the increasing dynamics of social and spatial fragmentation may contribute to a further increase in such ways of life in the near future.

1 Einleitung

Räumliche Mobilität gilt in zunehmendem Maß als Schlüsselphänomen der Moderne. Als Voraussetzung und Folge einer zunehmend globalen räumlichen Arbeitsteilung und immer weiter ausgreifenden Organisation auch privater sozialer Netzwerke (Axhausen/Urry/Larsen 2007) wird sie in Soziologie und Ökonomie als Kernbegriff zum Verständnis der Funktionsweise spätmoderner Gesellschaften diskutiert (Urry 2000). Deutlich wird dies in Metaphern wie „Raum der Ströme“ (Castells 2004; Bauman 1998, 2000), in dem sich neben Gütern und Kapital auch Menschen mehr oder weniger entgrenzt räumlich bewegen, aber auch in der Vorstellung zunehmend flexibler, in ständigem Fluss befindlicher Lebensentwürfe, Lebensstile und Biographien (Beck 1986; Hitzler 1999).

Multilokales Wohnen kann im Kontext dieses sozialen Wandels und seiner Implikationen für räumliche Mobilität als paradigmatisches Beispiel gelten: zum einen im Sinne des Niveaus der räumlichen Mobilität, zum anderen aufgrund der Hybridität der Mobilitätsformen, in denen die Grenzen zwischen permanenter, residenzieller Mobilität (Wanderung) und zirkulärer Alltagsmobilität (Verkehr) verschwimmen. Die Konfigurationen und Formen multilokalen Lebens scheinen sich gegenwärtig stark zu verändern. Dennoch existiert bisher unseres Wissens kein Versuch einer umfassenden Systematisierung multilokaler Lebensformen und ihrer räumlichen Mobilitätsformen. Deren Analyse und Erklärung können als wichtige Voraussetzungen für den Umgang mit diesem Phänomen angesehen werden.

Neu ist das multilokale Wohnen als Thema raum- und sozialwissenschaftlicher Forschung allerdings nicht. Bereits in der Sozialgeographie Münchner Prägung der 1970er Jahre tauchte als Forschungsgegenstand gelegentlich die Gruppe der Wochenpendler und ihrer Zweitwohnsitze auf. Auf der Grundlage der sich damals entwickelnden Aktionsraumforschung und anderer individualistisch-mikroskopisch orientierter Forschungsperspektiven bei gleichzeitigem Fortbestand einer raumzentrierten Sichtweise wurden dabei zwei unterscheidbare Zugänge verfolgt. Auf der einen Seite wurden neben Mengenabschätzungen die Pendelbelastungen der betroffenen Personen, ihre Gründe für das Fernpendeln und ihr Mobilitätsverhalten untersucht (Breyer 1970; Vielhaber 1986). Im Mittelpunkt standen dabei generell die (vorwiegend männlichen) Pendler, nicht so sehr ihre Haushalte und Partnerinnen. Auf der anderen Seite stand ein weniger individuums- als vielmehr raumbezogener Blickwinkel. Ziele waren hier zum einen die ökonomische Theoretisierung des Fernpendelns als eine Form der Mobilität zwischen Arbeitsmärkten (Lutz/Kreuz 1968), zum anderen ein Monitoring der Raumentwicklung und Raumorganisation, d. h. der Verteilung von Flächennutzungen (Ruppert 1994) sowie der Auswirkungen auf die Aus- und Einpendlergemeinden, etwa des Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum oder den möglichen sozialen Verwerfungen durch mangelnde Integration der nur werktags (am Zielort) bzw. am Wochenende (am Herkunftsort) anwesenden Pendler (Breyer 1970). Mit ähnlicher Perspektive wurden auch Freizeitwohnsitze betrachtet, die sich vor allem durch ihre Lokalisierung in landschaftlich attraktiven Regionen sowie die Art ihrer Nutzung deutlich von Zweitwohnsitzen von Berufspendlern unterscheiden (Ruppert 1994).

Gegenwärtig lässt sich sowohl in der Geographie als auch in Soziologie und Psychologie ein neues Erwachen des Forschungsinteresses am multilokalen Leben feststellen. Allerdings hat sich der Fokus verlagert und liegt nun (noch) weniger auf makroskopischen Perspektiven der regionalökonomischen Ausgleichstendenzen oder

der räumlichen Konfiguration der Wohnsitze als auf den Haushalten selbst, ihrer Lebensweise und Alltagsorganisation sowie ihrem subjektiven Befinden. Multilokale Haushalte werden heute primär als ein Phänomen des sozialen Wandels interpretiert, das sich als Folge individualisierter Lebensstile einerseits und erhöhter Mobilitätsanforderungen aufgrund veränderter wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen andererseits herausgebildet hat. Beides geht mit der expliziten oder impliziten Annahme einher, dass hier ein historischer Verlauf zum Ausdruck kommt, der sich mit Individualisierung der Lebenswelt und Flexibilisierung der Arbeitswelt grob begrifflich umreißen lässt. Daran ist die Vermutung gekoppelt, dass die Bedeutung multilokaler Lebensformen künftig zunehmen wird. Multilokal lebende Haushalte werden dementsprechend als Symptome oder gar Pioniere einer relativ neuen, „spätmodernen“ Lebensweise betrachtet.

Trotz der die Debatte strukturierenden Angelpunkte Individualisierung, Strukturwandel der Arbeitswelt, Globalisierung und Mobilität sind Versuche zu einer Systematisierung des Forschungsfeldes von Multilokalität äußerst rar. Die Forschungslandschaft ist vielmehr gekennzeichnet durch mehrere parallel laufende Stränge mit nur sporadischen und wenig systematischen Überschneidungen. Zu diesen Strängen gehören die Forschungen zu getrennt wohnenden Paaren (oder: LATs – *living apart together*), zu Fern- und Wochenendpendlern, zu Freizeitwohnsitzen und zu Transmigranten. Querbezüge finden sich am ehesten in einem sich in den letzten Jahren entwickelnden Forschungszweig, der ausgehend vom Mobilitätsbegriff verschiedene Formen vorwiegend beruflich motivierter räumlicher Mobilität untersucht und starke Berührungspunkte insbesondere mit den Forschungen zu LATs und Fernpendlern aufweist (Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002; Vonderau 2003; Kesselring 2006; Poppitz 2007; Limmer et al. 2007).

Der Beitrag entwickelt auf der Basis einer aktuellen Literaturlauswertung sowie weiterführender Überlegungen Dimensionen zur Beschreibung multilokaler Lebensformen (Ab-

schnitt 2). Darauf aufbauend wird eine Typologie multilokalen Wohnens entworfen (Abschnitt 3). Abschnitt 4 widmet sich der strukturellen Koppelung der Multilokalität an räumliche Mobilität. Der zugrunde liegende Stand der Forschung ist indes sehr disparat und weist eine Vielzahl offener Fragen auf. Vor diesem Hintergrund wird eine Kombination von theoriegeleiteten bzw. auf Plausibilität basierenden Überlegungen einerseits sowie empirischen Beobachtungen andererseits verfolgt. Abschließend werden die Ergebnisse resümiert und einige zentrale Forschungsfragen benannt. Das Ziel dieser Überlegungen ist, die Bestimmungsfaktoren der Tendenz zum multilokalen Wohnen herauszuarbeiten. Auf dieser Grundlage können erste Beiträge zum Umgang mit diesem Phänomen geleistet werden – ausgehend von einer kritischen Bewertung seiner Folgen sowohl für die Gesellschaft als auch die beteiligten Individuen.

2 Entstehungsbedingungen und Dimensionen von Multilokalität

2.1 Entstehungsbedingungen

In aktuellen Zeitdiagnosen wird Mobilität als Schlüsselbegriff der Modernisierung verstanden (Cresswell 2006). Sie wird einerseits als zentrale Dimension des Freiheitsversprechens der Moderne und der Überwindung lokaler Determination und überkommener Traditionen aufgefasst. Gleichzeitig wird sie als neuer Imperativ erkannt, als Rahmenbedingung modernen Lebens, das die Individuen praktisch zur Mobilität verpflichtet (Urry 2000; Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002; Kesselring 2006). Erreichbarkeit spielt in diesem Kontext kaum eine explizite Rolle, obwohl insbesondere die britische verkehrswissenschaftlich-verkehrsgeographische Debatte um Mobilitätsanforderungen und -möglichkeiten stark um den Erreichbarkeitsbegriff kreist (Farrington 2007; Preston/Rajé 2007; Cass/Shove/Urry 2005; Farrington/Farrington 2005). Damit können die angebotsseitigen (räumlichen und verkehrlichen) Voraussetzungen für Multilokali-

tät besser wahrgenommen werden. Dabei spielen die Angebotsausweitung und Beschleunigung im Verkehr durch den Ausbau der Fernverkehrsinfrastruktur (ICE-Netz, Autobahnen, regionale Flughäfen), der Kostenverfall im Flugverkehr und die Entwicklung der Telekommunikation eine zentrale Rolle (Wilding 2006). Diese Entwicklungen werden als Treiber zunehmender Raumdurchlässigkeit wahrgenommen, die die Entstehung sozialer Netzwerke über große Distanzen sowie deren Aufrechterhaltung stark begünstigt. Damit stellen sie zentrale Auslöser multilokalen Lebens dar.

In Globalisierungstheorien spielen diese von Schmitz (2001) so bezeichneten „Revolutionen der Erreichbarkeit“ häufig eine prominente Rolle. In der Tat kann die Multilokalität globale Dimensionen annehmen, wie etwa Fallstudien zu Long-distance-Transmigranten zwischen Europa und Neuseeland zeigen (Hofmann 2006). Dass Erreichbarkeit in der Diskussion um multilokale Haushalte allenfalls randlich Erwähnung findet, ist signifikant für die in dieser Debatte vorherrschende, auf das Individuum bezogene Mikroperspektive.

Ein weiterer wichtiger Grund für das Entstehen multilokalen Wohnens wird in privaten Beziehungen gesehen, nämlich in einem durch zunehmende Individualisierung und Pluralisierung von Lebensentwürfen entstehenden Rückgang an Stabilität und Langfristigkeit partnerschaftlicher Bindungen sowie – als Folge – einer Auflösung der einst nicht hinterfragten Gleichsetzung von Haushalt und Familie. Eine erhöhte Eigenverantwortung und Selbstständigkeit der Individuen im Vergleich zum vorsorgenden Sozialstaat der Nachkriegsjahrzehnte (Beck 1986) sowie eine flexibilisierte und liberalisierte Wirtschaft führe dazu, dass Lebensentwürfe wie auch ihre Umsetzung in tatsächliche Biographien heute „fluider, flexibler und wandlungsfähiger“ (Ohnmacht 2006, S. 24) geworden seien. Sie stellen sich zunehmend als „Bastelexistenz“ dar (Hitler 1999). Dazu gehöre auch eine wachsende Dynamik und abnehmende Stabilität sozialer Beziehungen (Beck/Beck-Gernsheim 2002). Der in praktisch allen hochentwickelten Län-

dem zu beobachtende zweite demographische Übergang mit zunehmenden Scheidungsraten, abnehmender und im Lebenszyklus nach hinten verschobener Fertilität und zunehmenden Anteilen an Single-Haushalten gibt deutliche Hinweise darauf (Buzar/Ogden/Hall 2005).

Als Folge von Scheidungen bzw. Trennungen entstehen über den Haushalt hinausreichende familiäre Netzwerke, vor allem wenn Kinder betroffen sind. Doch auch bei Wochenendpendlern oder getrennt lebenden Partnern (LATs) erstreckt sich Familie über den Nukleus des Haushalts hinaus. Familie wird damit von einer durch den gemeinsam geführten Haushalt definierten strukturellen Gegebenheit zu einer Arbeit, die erst „im alltäglichen und biographischen Handeln (...) als gemeinschaftliches Ganzes permanent neu hergestellt wird („Doing Family““ (Schier/Jurczyk 2007, S. 10). Dies betrifft sowohl die Verhandlung um Betreuungs- und Reproduktionsarbeit im Haushalt als auch die dem Begriff der Familie innewohnende emotionale Bedeutung, die ständig neu erarbeitet werden will.

Diese Entwicklungen auf der Ebene privater Beziehungen können nicht losgelöst vom Strukturwandel der Arbeitswelt gesehen werden. Insbesondere die Flexibilisierung und die Zunahme prekärer, kurzfristiger, instabiler Beschäftigungsverhältnisse gelten in diesem Zusammenhang als wesentliche Triebkräfte von Multilokalität. Die enge Verbindung zwischen der Individualisierung der Lebensentwürfe und Lebensstile einerseits und dem Strukturwandel der Arbeitswelt andererseits lässt sich beispielhaft anhand von Hochqualifizierten verdeutlichen, bei denen die Befristung von Beschäftigungsverhältnissen in Kombination mit einer starken Karriereorientierung zu einer eher beruflich als familiär orientierten Lebensplanung führen kann, bei der das mindestens zeitweilig getrennte Leben zugunsten der Verwirklichung beruflicher Ziele in Kauf genommen wird. Insofern lautet die Frage nach dem Hintergrund der Entstehung von Multilokalität nicht „Lebensstil oder externer Zwang“, sondern es handelt sich um ein wechselseitiges Verhältnis im Sinne von Struktur und Handlung (vgl. Giddens 1988).

Der Freizeitbereich bleibt in dieser um die Erfordernisse der Arbeitswelt zentrierten Diskussion weitgehend ausgeblendet und wird allenfalls als „abhängige Variable“ thematisiert – im Sinne der Auswirkungen zeitlicher Koordinationszwänge und komplexer sozialer Netzwerke multilokaler Lebensformen auf die Gestaltung von Freizeit, Familienleben und Freundschaft. Freizeitorientierte Zweitwohnsitze von Haushalten werden dagegen hiervon unabhängig in einer parallelen wissenschaftlichen Debatte untersucht. Zum einen ist hier eine in vielen Ländern geführte Diskussionslinie um Zweitwohnsitze in der Wohnregion und ihrer weiteren Umgebung (Schrebergärten, Wochenendhäuser, Datschen) zu erwähnen. Im Mittelpunkt stehen dabei räumliche Verbreitung und Wirkungen auf die betroffenen Gemeinden und Regionen, etwa Flächeninanspruchnahme, soziale Kohäsion, Immobilienpreise oder Verkehr. Zum anderen gibt es eine davon unterscheidbare Diskussion um Zweitwohnsitze im Ausland, wobei Altersruhesitze eine besonders prominente Rolle spielen. Im Mittelpunkt stehen dabei im europäischen Kontext die Ruhesitze von Mittel- und Nordeuropäern im mediterranen Raum (Casado-Diaz/Kaiser/Warnes 2004), unter deutschen Rentnern insbesondere auf den Balearen, den Kanaren oder auf dem spanischen Festland (Breuer 2003; Kaiser 2002). Dabei handelt es sich in vielen Fällen um eine Spielart der Transmigration, bei der enge Kontakte zum Herkunftsland bestehen bleiben und der Wohnsitz nur saisonal verlagert wird (Casado-Diaz/Kaiser/Warnes 2004, Breuer 2003). Darüber hinaus gibt es auch eine Zunahme von freizeitorientierten Wohnsitzen der Oberschicht in Übersee (z. B. Vereinigte Staaten, Kanada, Australien, Südafrika usw.; vgl. etwa Direct Line 2005 für Großbritannien; wissenschaftliche Studien dazu sind uns nicht bekannt). Bei letzteren handelt es sich vermutlich um eine vergleichsweise geringe Zahl, deren Auswirkungen aber sowohl lokal an den Kristallisationspunkten (beispielsweise in landschaftlich bevorzugten Regionen) als auch global (Flugverkehr) erheblich sein können.

Die Erscheinungsformen und Auswirkungen der Freizeitwohnsitze im eigenen Land bzw. der eigenen Wohnregion unterscheiden sich erheblich von Zweitwohnsitzen im Ausland. Bezüglich der Erscheinungsformen betrifft dies vor allem die Periodizität des Pendelns, die von der zeitlichen und kilometrischen Distanz zwischen den Wohnsitzen abhängig ist. Sowohl bei den Freizeitwohnsitzen im engeren Sinne als auch bei Altersruhesitzen handelt es sich in der Regel um gemeinsam lebende Haushalte. Insofern gibt es durchaus gute Gründe, die betreffenden Diskussionslinien nicht mit der Debatte um getrennt lebende Haushalte und deren Lebenssituation zu vermengen. Dennoch handelt es sich in allen Fällen um multilokale Haushalte im Sinne der unten genannten Definition.

Freizeitorientierte Transmigration ist allerdings zahlenmäßig und ökonomisch vermutlich weitaus weniger bedeutend als ihre erwerbsorientierte Variante. In den letzten Jahren wurde verstärkt darauf aufmerksam gemacht, dass Arbeitsmigranten häufig ihren Lebensmittelpunkt nicht komplett in das Zielland verlagern, sondern durch vielfältige ökonomische und soziale Beziehungen mit ihrem Herkunftsland verbunden bleiben (Pries 2003; Bommes 2003; Koch/Metz-Göckel 2004; Blunt 2007). Dies ist häufig mit Reisen zwischen dem Wohnsitz am Arbeitsort und dem Herkunftsort verbunden, so dass für die Transmigranten eine hybride Situation in zwei Welten entsteht. Zwischen diesen schaffen die so lebenden Personen „transnationale soziale Räume“ (Pries 2003) – Netzwerke mit vielfältigen kulturellen, sozialen und ökonomischen Verbindungen.

Bei einer Systematisierung der verschiedenen Erscheinungsformen von Multilokalität ist zu beachten, dass es sich bei ihren Trägergruppen nicht notwendigerweise um zeitweilig oder permanent getrennt lebende Personen handelt. So stellen Freizeitwohnsitze gewöhnlich durch einen Haushalt gemeinsam genutzte Zweitwohnsitze dar. Eine Definition multilokaler Haushalte als Haushalte, deren Mitglieder mehr oder weniger permanent, periodisch oder episodisch an verschiedenen Orten leben, mithin eine soziale,

aber keine (permanente) räumliche Einheit bilden, schließt also bestimmte Erscheinungsformen multilokalen Lebens aus. In unserem Verständnis bezeichnet Multilokalität das Leben an mehreren Wohnstandorten, unabhängig davon, ob alle Haushaltsmitglieder gemeinsam an mehreren Orten leben oder ob eine Familie oder ein Paar zeitweilig oder permanent getrennt an zwei Orten lebt.¹

In Fällen permanent getrennten Lebens wirft dies die Frage auf, ob es sich überhaupt um Haushalte im Sinne einer gemeinsam wirtschaftenden und lebenden Einheit handelt. In diesem Sinne würden beispielsweise in getrennten Wohnungen lebende Paare nicht notwendigerweise unter die Definition von Multilokalität fallen. Diese ökonomische Definition negiert allerdings die subjektive Lebenswirklichkeit vieler Menschen, die sich selbst als Paare wahrnehmen und auch von Dritten als Paare wahrgenommen werden, obwohl sie nicht in einer Wohnung zusammen leben (Levin 2004). In diesem Sinne könnte eine weitere Definition des Haushalts unter Einbezug der Selbstwahrnehmung der Individuen der sozialen Wirklichkeit angemessener sein als eine rein ökonomische Sichtweise. Dies erfordert eine konzeptuelle Trennung zwischen Haushalt und Wohnen (Buzar/Ogden/Hall 2005) sowie zwischen Haushalt und Familie (Borell 2003): Familie kann sich über den Haushalt hinaus erstrecken.

2.2 Dimensionen von Multilokalität

Aus den bisherigen Überlegungen lassen sich mindestens sechs Dimensionen ableiten, anhand derer sich das Feld des multilokalen Wohnens strukturieren lässt.

1. Entstehungsbedingungen der Multilokalität: Multilokale Lebensformen können im Kontext der „Extrempole“ als freiwillige Entscheidung einerseits vs. externer Zwang andererseits erklärt werden. In der Realität allerdings spielt sich individuelles Handeln nicht losgelöst von äußeren Kontexten ab. Umgekehrt determinieren Kon-

texte individuelles Handeln immer nur bis zu einem gewissen Grad. Insofern ist hier stets von einem wechselseitigen Verhältnis auszugehen, nicht von einem entweder/oder, das sich zudem im Zeitablauf wiederholt ändern kann. Dennoch ist diese Unterscheidung hilfreich für das Verständnis von Multilokalität. Wenn ein urbanes Paar sich einen Freizeitwohnsitz als Ausgleich zum alltäglichen Stress der Großstadt sucht, stellt dies im Wesentlichen eine freie, lebensstilorientierte Entscheidung dar, auch wenn man die Großstadt als Push-Faktor erkennen mag. Wenn ein Kind zwischen seinen Eltern pendelt, wird man dies dagegen kaum als Ausdruck des kindlichen Lebensstils werten. Vielmehr stellt das getrennte Leben der Eltern für das Kind eine Rahmenbedingung seines Lebens dar.

2. Anlass und Kontext der Multilokalität: Grundsätzlich lassen sich vor allem drei Gründe für Multilokalität unterscheiden, die sich gegenseitig überlappen können: Beruf/Ausbildung, Freizeit, Lebensform. Unter letzterer verstehen wir Gründe, die in Bezug zu Partnerschaft oder Familie stehen. Dazu gehören einerseits aufgrund lebensstilorientierter Vorstellungen selbst gewählte Situationen, etwa das vom Partner getrennte Leben zur Bewahrung persönlicher Unabhängigkeit. Andererseits kann es sich auch um von außen gesetzte Rahmenbedingungen handeln, die zur Aufrechterhaltung einer Beziehung die Multilokalität erzwingen (z. B. pendelnde Kinder).

3. Haushaltsorganisation: Leben die Personen mindestens zeitweise getrennt oder immer gemeinsam? Hier spannt sich ein weites Spektrum von Möglichkeiten auf; es reicht von Haushalten, deren Mitglieder stets gemeinsam an mehreren Orten leben – dabei kann es sich auch um multilokale Singles handeln – bis zu permanent in getrennten Wohnungen lebenden Paaren oder Familien.

4. Periodizität des Wohnortwechsels/Dauer der Trennung: Auch hier besteht ein weites Spektrum von Zuordnungen und Interpretationen.

Aus einer ggf. einmal jährlich stattfindenden Dienstreise eines Partners sollte nicht gleich Multilokalität abgeleitet werden. Anders aber sieht dies bei häufigen kurzen Abwesenheiten aus, wie sie in mobilen Berufen vorkommen (bei Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002 als Varimobile bezeichnet, etwa Flugpersonal, Außendienstbeschäftigte, Kulturschaffende; vgl. Bonß/Kesselring/Weiß 2004). Eine typische Periode stellt die Woche dar, mit einer Trennung der Wohnsitze zwischen Werktag und Wochenende. Dies kann freizeitorientiert oder beruflich bedingt sein (Wochenendpendler). Bei Zweitwohnsitzen im Ausland und Transmigranten treten dagegen sehr lange Perioden auf (z. B. saisonale Aufenthalte). Am anderen Ende des Spektrums stehen Paare, die in separaten Wohnungen, aber in räumlicher Nähe leben und sich täglich oder nahezu täglich sehen. Die Wohnortwechsel können selbstverständlich auch unregelmäßig auftreten; dann wäre eher von episodisch als von periodisch zu sprechen.

5. Distanz bzw. Reisezeit: Die Periodizität des Wohnortwechsels ist eng verbunden mit der Distanz bzw. Reisezeit zwischen den Wohnsitzen. Für die Häufigkeit von Ortswechseln sind nicht so sehr die metrischen Distanzen als die generalisierten Kosten von Bedeutung. Diese resultieren neben den kilometerbezogenen Wegekosten vor allem aus Zeitkosten. Dies unterstreicht die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur und der relativen Lage der Wohnsitze. Deshalb ist insbesondere bei langen Distanzen die Anbindung an die Fernverkehrsinfrastruktur von hoher Bedeutung (Nähe zum Flughafen, aber auch zum Bahnhof, zum Fernbusbahnhof, zur Autobahn).

6. Hierarchie der Wohnsitze: In der Diskussion um Fernpendler wird mit gutem Grund stets zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz unterschieden. In der Regel entsteht Fernpendeln aus einer beruflichen Veränderung, die zur Ergänzung eines vorhandenen Wohnsitz um einen Zweitwohnsitz am neuen Arbeitsort führt (diese Konstellation ist allerdings nicht zwingend).

Eine ähnliche Hierarchie wird in der Regel auch für Freizeitwohnsitze angenommen. Allerdings verwischen die klaren Hierarchien zusehends, beispielsweise bei saisonalem Wechsel zwischen zwei gleichrangigen Standorten (z. B. Deutschland und Mallorca). In der jüngeren Diskussion um LAT-Paare wird in der Regel von zwei gleichwertigen Wohnsitzen der beiden Partner ausgegangen (Levin 2004).

Ausgehend von diesen Dimensionen von Multilokalität wird im Folgenden eine Typologie entsprechenden Wohnens entwickelt.

3 Typologie multilokalen Wohnens

Die spätestens seit den 1960er Jahren durchgeführten Studien zu bestimmten Typen multilokaler Lebensformen wurden bisher kaum systematisch zueinander in Bezug gesetzt. Es fehlt eine umfassende Typologie, die als Grundlage weiterer Untersuchungen sowie zur Ableitung von Handlungsstrategien dienen könnte. Selbst für einen sektoral begrenzten Bereich wie die beruflich mobilen Lebensformen stellen noch Schneider/Limmer/Ruckdeschel (2002) fest, dass berufliche Mobilität in Form von Wanderungen sowie in Form des täglichen Pendelns vielfach untersucht wird, dass aber andere Formen beruflicher Mobilität wie das Wochenpendeln „als möglicher Forschungsgegenstand gar nicht wahrgenommen“ werden (ebd., S. 28) und schließen an: „Das gilt noch mehr für die daraus entstehenden mobilen Lebensformen“ (ebd.).

Aus jüngster Zeit liegen einige empirische Bausteine zu einem genaueren Verständnis des Phänomens Multilokalität vor. Aus der Perspektive einer sozialpsychologisch motivierten Mobilitätsforschung wurde auch ein Ansatz zur Systematisierung entwickelt (www.jobmob-and-famlives.eu), der sich allerdings ausschließlich auf beruflich motivierte Multilokalität bezieht. Limmer et al. (2007) unterscheiden dabei nach den Kriterien Rhythmus und Häufigkeit des Ortswechsels Umzügler, Saisonarbeiter/Transmigranten („incomplete migrants“), Wochenendpendler/„Shuttles“, tägliche Fern-

pendler, Varimobile und Job-Nomaden. An der TU Chemnitz wird gegenwärtig eine ähnliche Typologie erarbeitet (vgl. www.multilokale-haushaltstypen.de). Beide Ansätze fokussieren allerdings auf berufsbedingte Mobilität und klammern Lebensform- und freizeitorientierte Formen der Multilokalität aus.

Mit der Methode der Typenbildung wird in qualitativen Forschungsansätzen der Versuch unternommen, komplexe Wirklichkeit zu ordnen, zu systematisieren und ihre jeweiligen Eigenschaften somit erkenntnislogisch zu durchdringen (Kluge 2000; Kelle/Kluge 1999). Ziel ist es weniger, empirische Regelmäßigkeiten aufzudecken (etwa durch die Analyse von Kausalbeziehungen); es sollen vielmehr Sinnzusammenhänge nachvollziehbar gemacht werden. Dies geschieht vorwiegend auf dem Wege der vergleichenden Fallanalyse. Die Kontrastierung der Fälle dient hier zur differenzierten Beschreibung und Erklärung sozialer Strukturen, vergleichbar mit der Clusteranalyse in der quantitativen Forschung. In beiden Fällen werden Merkmalskombinationen von bestimmten Fällen geordnet, und zwar zum einen nach der inneren Homogenität (also der größtmöglichen Ähnlichkeit innerhalb eines Typus), zum anderen nach der äußeren Heterogenität, d. h. den größtmöglichen Unterschieden auf der Ebene der Typologie.

Auf diese Weise soll es möglich sein, die jeweiligen Spezifika der Fälle zu generalisieren und zu einer allgemeinen Einschätzung des Sachzusammenhangs zu kommen. Die Typenbildung, deren Ergebnis die Aufstellung einer empirisch begründeten Typologie ist, erfolgt im Allgemeinen in mehreren Stufen. Zunächst werden Vergleichsdimensionen entwickelt, anhand derer die einzelnen Objekte, Fälle etc. angemessen erfasst und charakterisiert werden können. Anschließend werden die Fälle auf der Basis ihrer jeweiligen Ausprägungen gruppiert. Schließlich sollen die zugrundeliegenden Sinnzusammenhänge nachvollziehbar gemacht werden.

Wendet man diese Überlegungen und systematischen Kriterien zur Ordnung dieses For-

schungsfeldes an, lassen sich anhand der oben erarbeiteten Dimensionen eine Reihe von Typen unterscheiden (vgl. Tab. 1).

- Typ 1: Pendler, die in einem bestimmten, einen Tag überschreitenden Turnus (etwa eine Woche) zum Hauptwohnsitz pendeln, um dort am Haushaltsleben teilzuhaben. Je nach Entfernung zum Hauptwohnsitz kann die *Frequenz* des Pendelns variieren, während die *Dauer* des Aufenthalts am Zweitwohnsitz auch von der beruflichen Tätigkeit und der räumlichen Flexibilität ihrer Ausübung abhängt. Diese werden von Schneider/Limmer/Ruckdeschel (2002) als „*Shuttles*“ bezeich-

net. Dieser Begriff bietet den Vorteil, dass er nicht einen fest vorgegebenen Rhythmus präjudiziert. Mit zunehmender Frequenz des Pendelns geht diese Lebensform in das Tagesfernpendeln über.² Die Abwesenheit vom Hauptwohnsitz ist nicht in allen Fällen an einen festen Zweitwohnsitz gekoppelt, sondern in einigen Berufsgruppen (Flugpersonal, Außendienst, Kulturschaffende) mit häufigen Aufenthalten an wechselnden Orten oder mit permanentem Unterwegssein verbunden. Dies wird man allerdings nicht als multilokales Leben an mehreren *Wohnsitzen* bezeichnen.

Tab. 1: Typologie multilokalen Wohnens

Typ	Entstehungsbedingung	Anlass	Haushaltsorganisation (Trennung)	Periodizität des Pendelns	Distanz	Hierarchie der Wohnsitze
1 (Wochen-)Pendler mit definiertem Hauptwohnsitz („ <i>Shuttles</i> “)		Beruf	ja	häufig	groß	ja
2 Arbeitsmigranten, Transmigranten	(Zwang)	Beruf	ja	selten	sehr groß	ja
3A LATs über große Distanzen („Pendler“ / Transmigranten ohne definierten Hauptwohnsitz)		Beruf, Lebensform	ja	häufig (?)	(sehr) groß	nein
3B LATs über kleine Distanzen	freiwillig	Lebensform	ja	häufig	gering	nein
4A Zweitwohnsitz als Altersruhesitz / Freizeitwohnsitz	freiwillig	Freizeit	nein	selten	(sehr) groß	ja / evtl.
4B Freizeitwohnsitz in der Nähe des Hauptwohnsitzes	freiwillig	Freizeit	nein	häufig	gering	ja
4C Gemeinsamer Zweitwohnsitz als Arbeitswohnsitz	freiwillig	Beruf	nein	Distanz abhängig (?)	unterschiedlich	ja
5 Häufig-Umzieher („Moderne Nomaden“)		Beruf	teilweise	selten*	groß	entfällt
6 Pendelnde Kinder / Jugendliche	Zwang	Lebensform	ja	häufig	unterschiedlich	evtl.

* im Vergleich etwa zu Wochenpendlern

Quelle: eigene Zusammenstellung.

- Typ 2: Mit abnehmender Frequenz des Pendelns lassen sich saisonale Arbeitsmigranten als Typus ausmachen. Mit gegen Null gehender Pendelfrequenz wird man von einem bestimmten Punkt an nicht mehr von einem gemeinsamen Haushalt sprechen können. Dennoch kann auch bei sehr seltenem persönlichen Kontakt ein gemeinsames Wirtschaften und ein subjektiv so wahrgenommener gemeinsamer Haushalt vorliegen. Dies gilt etwa für Transmigranten, die enge Verbindungen in ihre Heimat unterhalten und bspw. regelmäßig einen Teil ihrer Einkünfte zur Familie transferieren. In vielen Fällen dieses Migrationsmusters wird (zumindest subjektiv) von einer zeitlichen Befristung der räumlichen Trennung ausgegangen. Diese Form der Haushaltsführung ist vor allem aus dem Kontext von Entwicklungsländern sowie von Transformationsländern bekannt. So haben sich mittelosteuropäische Länder im Zuge der Erweiterung der Europäischen Union als wichtige Quellgebiete der Arbeitsmigration erwiesen, in deren Zentrum saisonale Arbeitspendler stehen (vgl. Glorius 2007; Nowicka 2007).
- Typ 3A: Ein Derivat der Fernpendler und Transmigranten sind Personen, deren Hauptwohnsitz administrativ und/oder subjektiv nicht klar definiert ist. Dies kann sich darin äußern, dass das Pendeln nicht immer zum gleichen Wohnsitz hin gerichtet ist, sondern man sich von Fall zu Fall an einem der beiden Wohnsitze trifft. Dann ist allerdings der Begriff des Pendelns nicht ganz zutreffend, weil damit ein eindeutig definierter Hauptwohnsitz assoziiert wird. Eher wäre dann von LATs über große Distanzen zu sprechen, bei denen in der Forschung eher zwei hierarchisch gleiche Wohnsitze unterstellt werden.
- Typ 3B: Der Typus des LAT umfasst auch aus persönlichen Gründen gewählte Lebensformen, z. B. aus Gründen der persönlichen Freiheit und der Beschränkung gegenseitiger Verantwortung zwischen den Partnern. Dann können die Wohnsitze durchaus in unmittelbarer Nähe zueinander liegen. Dabei handelt es sich zum einen häufig um junge Paare vor der Familiengründung, denen der Entschluss zur festeren Bindung möglicherweise noch bevorsteht, zum anderen aber auch um ältere Paare, die sich nach einer Trennung oder Verwitwung neu binden (Levin 2004, Karlsson/Borell 2002).
- Typ 4A: Ganz anders gelagert ist der Fall bei Personen, die gemeinsam an mehreren weit auseinander liegenden Orten leben, ohne dass dies mit einer Trennung der Haushaltsmitglieder verbunden ist. Bekannt und mehrfach untersucht ist hier das periodische Pendeln älterer Paare zwischen Deutschland und einem zweiten Standort im mediterranen Raum (Breuer 2003; Kaiser 2002; für Großbritannien vgl. King/Warnes/Williams 2000).
- Typ 4B: Ein Derivat dieser Gruppe sind Haushalte mit mehreren Wohnsitzen, zwischen denen sie relativ häufig hin und her pendeln, beispielsweise im Wochen- oder Monatsrhythmus. Hier sind die Freizeitwohnsitze hervorzuheben, die beispielsweise in Schweden, aber auch in den Niederlanden und in Deutschland verbreitet sind (Newig 2001; Dijst et al. 2005). Diese befinden sich häufig in relativer Nähe zum Hauptwohnsitz und werden in der Praxis keineswegs nur zu Freizeitwecken genutzt, sondern auch zum alltäglichen, mehr oder weniger permanenten Wohnen. Beim Freizeitwohnen bestehen fließende Übergänge zur Dauermobilität insoweit, als Freizeitwohnen nicht nur mit Mobilität verbunden ist, sondern teilweise selbst bereits als mobile Wohnform auftritt, beispielsweise in Form von Camping, auf Booten oder in Wohnmobilen (Newig 2001).
- Typ 4C: Davon abzugrenzen sind Personen, die aus beruflichen Gründen periodisch oder episodisch zwischen mehreren Wohnsitzen pendeln (z. B. Künstler, Medienschaffende), ohne sich dabei räumlich zu trennen. Die Entfernung variiert dabei stark und kann sich innerhalb einer Region abspielen, aber auch interkontinentale Ausmaße annehmen.

- Typ 5: Sofern es sich bei episodisch Pendelnden nicht um ein zirkuläres Pendeln zwischen zwei Wohnorten handelt, sondern um einfache Wohnsitzwechsel, die aber die übliche Häufigkeit residenzieller Mobilität deutlich überschreiten, nähert man sich dem Phänomen des „modernen Nomaden“ an, der mit der Zunahme befristeter Beschäftigungsverhältnisse und projektbezogener Tätigkeiten an Bedeutung gewinnt (vgl. Grabher 2002; Brown/O’Hara 2003). Dieser tritt auch in Kombination mit dem Status der „Shuttles“ auf, wenn (vorwiegend jüngere) Paare bis zur beruflichen Konsolidierung häufig den Wohn- und Arbeitsort wechseln und der Partner oder die Partnerin entweder an einem Wohnsitz bleibt oder ebenfalls wandert.
- Typ 6: Schließlich gehören pendelnde Kinder und Jugendliche zu den Trägergruppen von Multilokalität. Mit zunehmenden Scheidungsraten und gleichzeitig zunehmender Auflösung der klassischen Geschlechterrollen dürfte diese Gruppe zahlenmäßig deutlich an Bedeutung gewinnen. Kinder und Jugendliche bilden üblicherweise keinen eigenen Haushalt; manche leben aber multilokal in verschiedenen Haushalten, bisweilen über große Distanzen. Dabei wird besonders deutlich, wie brüchig die Einheit von Familie und Haushalt heute geworden ist (Borell 2003). Ein Kind, das abwechselnd in den neuen Zusammenhängen bei Vater und Mutter lebt, kann durchaus Personen aus bis zu vier verschiedenen Haushalten zu seiner engeren Familie rechnen (Vater, Mutter, deren Partner/in und deren Kinder, die ihrerseits pendeln).

Diese Typologie macht deutlich, dass es sich bei der Bewegung zwischen zwei Wohnsitzen je nach Häufigkeit des Pendelns um einen fließenden Übergang zwischen Fernreisen und Wanderung handelt. Die traditionellen Begriffe der Zirkularität der Standortverlagerung beim Pendeln und der Permanenz der Standortverlagerung bei der Wanderung werden unscharf. Es kommt zu einer Hybridisierung von Mobilität und Migration. Entsprechendes gilt für die Tren-

nung zwischen Raum bzw. Standort und Mobilität, die sich überall dort tendenziell auflöst, wo der Zustand des „mobil seins“ mit anderen Aktivitäten kombiniert wird (Jain/Lyons 2008). Vor allem Mobiltechnologien (Mobiltelefon, Internet) ermöglichen die Synchronisation von Mobilität und Aktivität in einem Maße, das die individuelle Einstiegsschwelle in die Multilokalität erheblich absenkt.

4 Räumliche Mobilität im Kontext der Multilokalität

Das Phänomen der Multilokalität ist fundamental verknüpft mit räumlicher Mobilität. Dieser Zusammenhang erschließt sich zunächst auf eine sehr plausible grundsätzliche Weise: Im aktionsräumlichen Kontext entsteht durch Multilokalität ein Netzwerk, das eine größere Zahl von Knotenpunkten aufweist als zuvor. In der Praxis steht den Handelnden damit auch eine größere Zahl potenzieller Verbindungen zur Verfügung. Die daraus resultierende Aktivität ist vergleichsweise verkehrsaufwändig sowie distanzintensiver als bei monolokalen Haushalten, und sie enthält höhere Anteile des Fernverkehrs gegenüber dem Ortsverkehr. Sie dürfte die Bedeutung des Pkw-Verkehrs mindestens verfestigen, wenn nicht verstärken. Vor allem bringt Multilokalität jedoch eine mehr oder minder ausgeprägte Affinität für die Nutzung der Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel Bahn und Flugzeug mit sich (vgl. Manz/Wittkowsky 2007). Dieser Zusammenhang ist im Zuge der Ausweitung der (Fern-)Pendlereinzugsbereiche als Folge der Etablierung des ICE-Angebotes der Deutschen Bahn bereits beobachtet worden. Ein ähnlicher Qualitätssprung verbindet sich mit der Einführung des „low cost“-Flugverkehrs; so geht die rasant wachsende Attraktivität Großbritanniens als temporäres bzw. periodisches Zielgebiet polnischer Arbeitsmigranten (Nowicka 2007) ganz maßgeblich auf die Verfügbarkeit relativ preiswerter Flugreisen zurück.

In der Konsequenz der Multilokalität verzahnen sich Nah- und Fernmobilität stärker

miteinander, teilweise sind sie auch komplementär. Wohnstandortentscheidungen werden von Fernpendlern oder „Shuttles“ zwangsläufig auch mit Blick auf den Faktor Fernverkehrserreichbarkeit getroffen; konsequenter Weise sind Vermarktungsstrategien von Neubaugebieten auf die Profilierung von Standorten als Wohngebiet für multilokale Lebensformen ausgerichtet, etwa für die „HafenCity“ in Hamburg (vgl. HafenCity Hamburg GmbH 2008). Die günstige Lage bzw. gute Verkehrserreichbarkeit von ICE-Bahnhof und/oder Flughafen ergänzen als Kriterium der Standortwahl die sonst relevanten alltagsweltlichen Aspekte. Schließlich dürfte Mobilität im Kontext von multilokaler Lebensweise auch weniger stark routinisiert bzw. routinisierbar sein als das nahräumliche Handeln, auch wenn es unter Fernpendlern, „Shuttles“ und Zweitwohnsitznutzern sicher in erheblichem Umfang routinisierte Aktivitätsmuster gibt. Je höher die Zahl der zur Auswahl stehenden Handlungsoptionen ist, umso größer ist erfahrungsgemäß nicht nur der quantitative Umfang ihrer Nutzung, sondern umso breiter auch das Spektrum der wahrgenommenen Optionen.

Diese Überlegungen bleiben derzeit noch ohne empirische Validierung. Ihr zum Teil vorläufiger Charakter resultiert aus einem substanziellen Defizit der großen Mehrzahl der vorliegenden Studien zur Praxis der Multilokalität: Distanz, Zeitaufwand und Verkehrsmittelwahl als Folgewirkung multilokaler Lebensformen werden in den meisten Studien zu diesem Forschungsgegenstand nicht bzw. nicht in quantitativer Hinsicht behandelt. Repräsentative sekundärstatistische Daten liegen in der spezifischen Verknüpfung von Multilokalität und Mobilität nicht vor. Auch gehen Fallstudien oder Panels entweder von bestimmten Zielgruppen und Verkehrszwecken aus, weniger aber von der multilokalen Lebensweise an sich. Auch einzelne empirische Vorhaben zu mobilen sozialen Praktiken – wie z. B. die Untersuchungen von Schneider/Limmer/Ruckdeschel (2002), Green/Hogarth/Shackleton (1999) oder Lassen (2006) – erlauben kaum eine verallgemeinerbare

Aussage über die Verkehrsrelevanz dieses Phänomens.

Eine vertiefende, auch empirisch gestützte Auseinandersetzung mit dieser Art von „struktureller Kopplung“ von Mobilität und Multilokalität hätte jedoch erhebliche Vorzüge, über die Aufdeckung des hier diskutierten Zusammenhangs hinaus:

- Erstens würde sie einer angemessenen Kontextualisierung der Mobilitätspraxis dienen, indem z. B. alltagsrelevante Entscheidungen und Abläufe auch stärker mit längerfristigen Rationalitäten und Rahmenbedingungen der Entscheidungsfindung abgeglichen werden. Diese Kopplung wurde bereits auf lokaler Ebene im Kontext der Alltags- und Umzugsmobilität untersucht (Scheiner 2006). Die enge Verknüpfung von großräumiger Aktivität und lokaler (Wohn-)Standortbindung, die hier sichtbar wird, ist jedoch bisher nicht untersucht worden. Dies gilt nicht nur für die standort- und mobilitätsbezogene soziale Praxis an sich, sondern auch für die in der Regel widersprüchliche Deutung und Bewertung multilokalen Handelns durch die Akteure selbst (Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002). Das Phänomen der Multilokalität, das sich einerseits als Versprechen von Freiheit äußert (hochqualifizierte Arbeit auf segmentierten Arbeitsmärkten, komplementäre „rurbane“ Lebensstile etc.), ist andererseits gleichzeitig mit Zwang, erheblichen Kosten, Koordinationsaufwand, Redundanz und Risiken verbunden. Diese werden unter den Nutzern sehr spezifisch abgewogen, sind aber sicher mehr als nur das Resultat singulärer Abwägungsentscheidungen, die nur in einem größeren Kontext nachvollziehbar sind. Sie haben das Potenzial, sich schrittweise zu verfestigen, wie es an der Dauerhaftigkeit von Fernpendlepisoden deutlich wird (Kalter 1994).
- Zweitens wird diese komplexe Handlungssituation in bestehende Diskussionen um die Nachhaltigkeit mobiler Lebensweisen eingespeist, die aus guten Gründen sehr kritisch betrachtet wird. Insbesondere der Flug-

verkehr, aber auch die Fernreisen per Pkw tragen ganz erheblich zu Verkehrswachstum und Umweltbelastungen bei, zumal Untersuchungen auf die sozial äußerst ungleiche Verteilung dieser Form von Mobilität hinweisen (Last/Manz/Zumkeller 2003). Würden den entsprechenden Zielgruppen entsprechende Angebote zur nachhaltigeren Organisation der Mobilität gemacht, könnten wahrscheinlich überproportional hohe Beiträge zur Entlastung geleistet werden.

- Drittens würde auf diese Weise ein besseres Verständnis von Mobilität in theoretischer Hinsicht ermöglicht. Denn Mobilität ist nicht nur eine zwangsläufige Voraussetzung und Folge von Multilokalität. Multilokalität könnte auch Indiz für einen grundsätzlichen Bedeutungsgewinn von räumlicher Mobilität und Verkehr in spätmodernen Gesellschaften sein. Dieser Bedeutungsgewinn beruht weniger auf quantitativem Wachstum des Verkehrs an sich, sondern auf einem qualitativen Wandel der Mobilität. Er führt von den bisher analysierten Wechselwirkungen zwischen Raumnutzung (Standort) und Raumüberwindung (Mobilität) zur tendenziellen Verschmelzung beider Kategorien.

Im Kontext der räumlichen Arbeitsteilung wird bisher von einer wechselseitigen Beeinflussung dieser beiden Dimensionen ausgegangen. Unter der Bedingung einer nahezu ubiquitären Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur hat die Raumnutzung bisher weitgehend Art und Maß der Raumüberwindung determiniert. Mobilität und Verkehr (ebenso wie Gütertransport und Logistik) sind danach mehr oder minder abgeleitet – aus gesellschaftlicher Organisation und individueller Nachfrage (bzw. aus ökonomischen Aktivitäten in Industrie, Dienstleistung und Handel). In jüngster Zeit stellt sich dieser Charakter womöglich verändert dar. Die Netzwerke von Information und Kommunikation, Mobilität und Transport verzahnen sich auf eine bisher nicht gekannte Art und Weise, die das bisher dominante Wirkungsschema modifiziert. Der britische Sozialwissenschaftler John Urry (2000; 2007) hat Pionierarbeit mit Blick auf

diese These geleistet, dass Mobilität und der damit einhergehende Verkehr eine neue Qualität gewinnen: Sie entwickeln sich zum Medium der Steuerung komplexer Raum-Zeit-Verhältnisse. Hannam/Sheller/Urry (2006, S. 3) haben diesen Gegenstand „*Mobilities*“ genannt und wie folgt definiert:

„A more networked patterning of economic and social life, even for those who have not moved. [...] *Mobilities* are centrally involved in reorganizing institutions, generating climate change, moving risks and illnesses across the globe, altering travel, tourism and migration patterns, producing a more distant family life, transforming the social and educational life of young people, connecting distant people through ‘weak ties’ and so on.“

Diese neue Stufe in der Entwicklung von Mobilität hat gewichtige Konsequenzen für ihre Konzeptualisierung aus der Sicht einer räumlich denkenden Forschung: Denn es könnte sein, dass nicht mehr nur Arbeit und Freizeit den Personenverkehr nach Richtung, Frequenz und Intensität bestimmen und dies entsprechende räumliche Wirkungen zur Folge hat. Es spricht vielmehr einiges dafür, dass umgekehrt die flexible Mobilität bzw. der optimierte Warenfluss raumzeitliche Vorgaben für die jeweiligen Aktivitäten machen – indem bspw. bestimmte Gruppen ihre Wohnstandorte verstärkt auf der Basis überdurchschnittlicher Erreichbarkeit und Mobilität wählen. „*Mobilities*“ unterscheiden sich insofern von den üblicherweise untersuchten wechselseitigen Wirkungszusammenhängen, indem sie dieses zweidimensionale Interpretationsschema erweitern. In dieser erweiterten Perspektive erlaubt die Analyse der räumlichen Mobilität auch ein besseres Verständnis der Funktionsweise spätmoderner Gesellschaft an sich:

„In sum, the emerging mobilities paradigm challenges the ways in which much social science research has been relatively ‘a-mobile’ until recently. [...] Our approach to mobilities is part of a broader theoretical project aimed at going beyond the imagery of ‘terrains’ as spatially fixed geographical containers for social processes, and calling into question scalar logics such as global/local as descriptors of regional extent“ (Hannam/Sheller/Urry 2006, S. 5).

5 Schlussfolgerungen

Der Beitrag hat auf der Grundlage einer Literaturlage eine Typologie abgeleitet. Dabei wurde erstens deutlich, dass multilokales Leben äußerst differenzierte Erscheinungsformen besitzt und als hochkomplexe Strategie zur Ausbildung und Aufrechterhaltung familiärer bzw. sozialer und beruflicher Netzwerke im Kontext spätmoderner Lebensbedingungen gelten kann. Die sich häufig über große Distanzen erstreckenden räumlichen Konfigurationen legen es nahe, von einer strukturellen Kopplung an räumliche Mobilität zu sprechen. Dennoch verdeutlicht die Literaturlage, dass die Verknüpfung zur Mobilität kaum empirisch untermauert ist und somit als eine erste Leerstelle im Diskurs um multilokale Lebensformen gelten kann. Zwar gibt das „*New Mobilities Paradigm*“ der Soziologie um Urry (2000; 2007) klare Hinweise in dieser Richtung. Von einer empirischen Durchdringung ist man hier jedoch wie andernorts noch weit entfernt. Die gegenwärtige Familiensoziologie gibt ebenfalls einige Hinweise zu zeitlichen und psychischen Belastungen multilokal lebender Personen durch Mobilität. Aber eine Kopplung an Reisedistanzen und genutzte Verkehrsmittel wird dort kaum vorgenommen, und es fehlen Bezüge zu Erreichbarkeitsanforderungen, Raumentwicklung und Verkehrsinfrastruktur.

Damit bleiben zweitens auch gesamtgesellschaftliche Belastungen, die aus der Mobilität resultieren, ausgeblendet. Gerade distanzintensive Lebensformen leisten überproportionale Beiträge zu den negativen Folgen des motorisierten Verkehrs (vor allem des Flugverkehrs). Aufgrund des mit Multilokalität einhergehenden Ressourcenverzehr sollten diese Handlungsmuster daher nicht nur im Kontext von Individuum, Familie und sozialem Wandel reflektiert, sondern auch einer gesamtgesellschaftlichen Abwägung unterzogen werden. Je stärker Aspekte der Umwelt- und Klimapolitik in die Bewertung der Fernverkehrsinfrastrukturen eingehen (müs-

sen), um so konfliktreicher wird die klassische Politik des Netzausbaus werden, umso stärker werden Verkehrskosten, Umweltabgaben usw. in die Entscheidungsprozesse eingehen. Dabei stellt sich die Frage, wie stark der Imperativ zur Multilokalität jeweils ist, oder aber ob es auch „monolokale“ Alternativen gibt. Unter dem Druck eines von Wettbewerb, Flexibilisierung und Globalisierung getriebenen Arbeitsregimes werden damit zahlreiche Konflikte aufgeworfen, an deren Ausgangs- oder Endpunkt immer wieder spezifische räumliche Bezüge stehen.

Drittens ist der vorliegende Literaturstand sowohl aufgrund der begrenzten Datenlage als auch mit Blick auf die theoretische Herleitung und Interpretation des Phänomens der Multilokalität zwiespältig. So basiert die Diskussion um multilokales Wohnen stark auf einem gesellschaftstheoretischen Begründungszusammenhang zur Pluralisierung der Lebensformen. Über dessen empirische Evidenz besteht allerdings keineswegs Einigkeit. Während einige Autoren feststellen, dass eine Zunahme der Vielfalt an Lebensformen anhand von Haushaltstypen kaum nachzuweisen ist (Wagner/Franzmann 2000), halten andere entgegen, dass zwar die Verteilung morphologischer Strukturtypen von Haushalten sich kaum geändert haben möge, wohl aber die Binnendifferenzierungen bei äußerlich gleichen Strukturformen (Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002, S. 32; s. a. Brüderl 2004; Wagner/Franzmann/Stauder 2001).³ Noch schwieriger sieht es bei der These der Pluralisierung der Lebensstile aus, die mangels belastbarer Längsschnittdaten noch gar nicht stichhaltig belegt ist (Otte 2005). Andererseits liegen durchaus überzeugende empirische Befunde vor, die die Annahmen eines anhaltenden Wertewandels, der Auflösung klar voneinander abgegrenzter politischer und konfessioneller Milieus oder der Ablösung der individuellen Lebenschancen von den räumlichen Strukturbedingungen der Herkunftsregion unterstützen, auch wenn dabei auf andere Konzepte und Begrifflichkeiten als etwa Individualisierung gesetzt wird (vgl. Friedrichs 1998). Es bleibt indes unklar, ob Individualisierungsprozesse im Zeichen einer womöglich ver-

schärften sozialen Polarisierung der Gesellschaft weiter anhalten oder aber gegenüber Konzepten sozialer Schichten bzw. Klassen wieder in den Hintergrund treten werden. In diesem Zusammenhang fehlen auch Analysen individueller biographischer Prozesse im Sinne von Wohn- und Mobilitätsbiographien, die sich im Kontext von Pluralisierung und Fragmentierung stark ausdifferenzieren könnten (Scheiner 2007).

Viertens schließlich zeichnen sich die Diskurse um Multilokalität und, allgemeiner betrachtet, um das Paradigma der „*New Mobilities*“ derzeit durch eine erhebliche soziale Selektivität aus. Die sich derzeit entwickelnde Debatte ist stark auf hochqualifizierte Erwerbstätige – im Wesentlichen Akademiker sowie Business-Eliten – und deren beruflich karriereorientierten Lebensstil ausgerichtet (vgl. Iyer 2000, S. 39 ff.). Damit geht ein einseitiger Blick auf das Verhältnis zwischen der freien Entscheidung des Individuums einerseits und dem Druck externer Bedingungen andererseits einher. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Interpretation von Multilokalität konsequent im Kontext von Spätmoderne, Individualisierung und Selbstverwirklichung vorgenommen wird. Multilokale Haushalte gibt es aber auch in ganz anderen Kontexten, etwa unter der ländlichen Bevölkerung in Entwicklungsländern wie z. B. Südafrika, die zur Existenzsicherung der Familie Zweitstandorte in den Städten gründet (Lohnert 2002). Ott/Gerlinger (1992, S. 33) weisen darauf hin, dass bereits um 1900 jeder vierte Beschäftigte im Bergbau des Saarlandes Wochenendpendler war. Für die Forschung zu multilokalem Wohnen lässt sich daraus als Konsequenz formulieren, dem Verhältnis zwischen den Präferenzen und selbst ausgehandelten *trade offs* der Akteure (z. B. zwischen Karrierechancen und Familienleben) einerseits sowie dem ökonomischen Druck eines angespannten Arbeitsmarktes andererseits unvoreingenommen zu begegnen, ohne dabei vorschnell dem Freiheitsversprechen der Spätmoderne zu folgen. Dies legt eine typologisch differenzierende Forschung nahe, die die vielfältigen Entstehungsbedingungen und Mobilitätsstrategien multilokaler

Lebensformen sorgfältig unterscheidet. Die hier vorgelegte Typologie kann dafür als erstes Untersuchungsraaster dienen.

Literatur

- Axhausen, K. W., Urry, J. and Larsen, J. (2007): The network society and the networked traveller. – Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 435. Zürich.
- Bauman, Z. (1998): Globalization. The human consequences. Oxford.
- Bauman, Z. (2000): Liquid modernity. Cambridge.
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Frankfurt am Main.
- Beck, U. and Beck-Gernsheim, E. (2002): Individualization. Institutionalized individualism and its social and political consequences. London.
- Blunt, A. (2007): Cultural geographies of migration. Mobility, transnationality and diaspora. *Progress in Human Geography* 31, S. 684–94.
- Bommes, M. (2003): Migration in der modernen Gesellschaft. *Geographische Revue* 5 (2), S. 41–58.
- Bonß, W., Kesselring, S. and Weiß, A. (2004): ‚Society on the move‘. Mobilitätspioniere in der Zweiten Moderne. U. Beck und C. Lau (Hrsg.): Entgrenzung und Entscheidung. Was ist neu an der Theorie reflexiver Modernisierung? Frankfurt am Main. S. 258–280.
- Borell, K. (2003): Family and household. Family research and multi-household families. *International Review of Sociology* 13 (3), S. 467–480.
- Breuer, T. (2003): Deutsche Rentnerresidenten auf den Kanarischen Inseln. *Geographische Rundschau* 55 (5), S. 44–51.
- Breyer, F. (1970): Die Wochenendpendler des Bayerischen und Östlichen Oberpfälzer Waldes. Eine wirtschaftsgeographische Regionalstudie unter besonderer Berücksichtigung des Einpendlerzentrums München. – WGI-Berichte zur Regionalforschung 4. München.
- Brown, B. and O’Hara, K. (2003): Place as a practical concern of mobile workers. *Environment and Planning A* 35 (9), S. 1565–1587.
- Brüderl, J. (2004): Die Pluralisierung partnerschaftlicher Lebensformen in Westdeutschland und Europa. *Aus Politik und Zeitgeschichte B* 19, S. 3–10.

- Buzar, S., Ogden, P. E. and Hall, R. (2005): Households matter. The quiet demography of urban transformation. *Progress in Human Geography* 29 (4), S. 413–436.
- Casado-Diaz, M. A., Kaiser, C. and Warnes, A. M. (2004): Northern European retired residents in nine Southern European areas. Characteristics, motivations and adjustment. *Ageing & Society* 24, S. 353–381.
- Cass, N., Shove, E. and Urry, J. (2005): Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* 53 (3), S. 539–555.
- Castells, M. (2004): *Das Informationszeitalter*. Opladen. (3 Bde.).
- Cresswell, T. (2006): *On the move. Mobility in the modern Western world*. London.
- Dijst, M., Lanzendorf, M., Barendregt, A. and Smit, L. (2005): Second homes in Germany and The Netherlands. Ownership and travel impact explained. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 96 (2), S. 139–152.
- Direct Line (2005): *Direct Line Report. Second homes in the UK*. (<http://www.directline.com/home/secondhomereport.pdf>).
- Farrington, J. H. (2007): The new narrative of accessibility. Its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* 15 (5), S. 319–330.
- Farrington, J. H. and Farrington, C. (2005): Rural accessibility, social inclusion and social justice. Towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography* 13 (1), S. 1–12.
- Friedrichs, J. (Hrsg.) (1998): *Die Individualisierungs-These*. Opladen.
- Giddens, A. (1988): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt am Main/New York.
- Glorius, B. (2007): *Transnationale Perspektiven. Eine Studie zur Migration zwischen Polen und Deutschland*. Bielefeld.
- Gräbe, S. und Ott, E. (2003): „... man muss alles doppelt haben“ – Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster.
- Grabher, G. (2002): The project ecology of advertising. Tasks, talents and teams. *Regional Studies* (36) 3, S. 245–262.
- Green, A., Hogarth, T. and Shackleton, R. E. (1999): Longer distance commuting as a substitute for migration in Britain. A review of trends, issues and implications. *International Journal of Population Geography* 5, S. 49–67.
- HafenCity Hamburg GmbH (2008): *Soziale Prozesse in der HafenCity - ein zusammenfassender Zwischenbericht*. Bearbeitung: I. Breckner, M. Menzl und T. González. Hamburg. (unveröffentlicht).
- Hannam, K., Sheller, M. and Urry, J. (2006): Editorial. *Mobilities, immobilities and moorings. Mobilities* (1) 1, S. 1–22.
- Hitzler, Ronald (1999): Existenz-Bastler im Wohlfahrtsstaat. Über ‚Vollkasko-Individualisierung‘ als Handlungsrahmen. *Neue Praxis* 29 (6), S. 535–542.
- Hofmann, J. (2006): The best of both worlds. Eine Fallstudie zu „Long-distance-Transmigranten“ zwischen Europa und Neuseeland. – *Praxis Kultur- und Sozialgeographie* 38. Potsdam.
- Iyer, P. (2000): *The global soul. Jet lag, shopping malls and the search for home*. New York.
- Jain, J. and Lyons, G. (2008): The gift of travel time. *Journal of Transport Geography* 16 (2), S. 81–89.
- Kaiser, C. (2002): Ruhesitzmigration und wandelnde Ansprüche an das Lebensumfeld. B. Schlag und K. Meigel (Hrsg.): *Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter*. Stuttgart. S. 222–239.
- Kalter, F. (1994): Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen. *Zeitschrift für Soziologie* 23 (6), S. 460–476.
- Karlsson, S. G. and Borell, K. (2002): Intimacy and autonomy, gender and ageing. *Living apart together. Ageing International* 27 (4), S. 11–26.
- Kelle, U. und Kluge, S. (1999): Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. Opladen.
- Kesselring, S. (2006): Pioneering mobilities. New patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A* 38, S. 269–279.
- King, R., Warnes, A. M. and Williams, A. M. (2000): *Sunset lives. British retirement migration to the Mediterranean*. Oxford.
- Kluge, S. (2000): Empirisch begründete Typenbildung in der qualitativen Sozialforschung. *FQS* 1 (1). (<http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/1-00/1-00kluge-d.pdf>).
- Koch, A. und Metz-Göckel, S. (2004): *Grenzräume – Zwischenräume: „Ich habe zwei Leben.“ Zur Pendelmigration von Polinnen*. C. Bauhardt (Hrsg.): *Räume der Emanzipation*. Wiesbaden. S. 125–147.

- Lassen, C. (2006): Aeromobility and work. *Environment and Planning A* 38, S. 301–312.
- Last, J., Manz, W. und Zumkeller, D. (2003): Heterogenität im Fernverkehr. Wie wenige reisen wie viel? *Internationales Verkehrswesen* 55 (3), S. 267–273.
- Levin, I. (2004): Living apart together. A new family form. *Current Sociology* 52 (2), S. 223–240.
- Limmer, R., Ruppenthal, S., Lück, D. and Schneider, N. F. (2007): Job-related spatial mobility in Germany. Paper prepared for the Cosmopolitan Network Conference in Basle, 7–8 September, 2007.
- Lohnert, B. (2002): Multilokale Haushalte und die Implikationen für die Entwicklung der Städte Südafrikas. J. Oltmer (Hrsg.): *Migrationsforschung und Interkulturelle Studien. Zehn Jahre IMIS. – Schriften des IMIS der Universität Osnabrück* 11. Osnabrück. S. 203–228.
- Lutz, B. und Kreuz, D. (1968): Wochenendpendler. Eine Extremform des Erwerbsverhaltens in wirtschaftlich schwachen Gebieten, dargestellt am Beispiel Ostbayerns. München.
- Manz, W. und Wittkowsky, D. (2007): Fernpendeln – mit welchem Verkehrsmittel? *Internationales Verkehrswesen* 59 (9), S. 400–403.
- Newig, J. (2001): Freizeitwohnen mobil und stationär. *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland*, Bd. 10: Freizeit und Tourismus. Heidelberg. S. 68–71.
- Nowicka, M. (2007): Von Polen nach Deutschland und zurück. Die Arbeitsmigration und ihre Herausforderungen für Europa. Bielefeld.
- Ohnmacht, T. (2006): Die Geografie des Sozialen als Aktivitätsraum. Räumliche Verteilung der Sozialkontakte unter den Bedingungen von Mobilitätsbiografien. Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich. Zürich.
- Ott, E. und Gerlinger, T. (1992): Die Pendlergesellschaft. Zur Problematik der fortschreitenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort. Köln.
- Otte, G. (2005): Hat die Lebensstilforschung eine Zukunft? Eine Auseinandersetzung mit aktuellen Bilanzierungsversuchen. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 57 (1), S. 1–31.
- Poppitz, A. (2007): Mobiles Arbeiten im Zug. Räumliche Entgrenzungen von Arbeitsalltag und Bahnabteil. C. Würmann, M. Schuegraf, S. Smykalla und A. Poppitz (Hrsg.): *Welt.Raum.Körper. Transformationen und Entgrenzungen von Körper und Raum*. Bielefeld. S. 69–86.
- Preston, J. and Rajé, F. (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15 (3), S. 151–160.
- Pries, L. (2003): Transnationalismus, Migration und Inkorporation. Herausforderungen an Raum- und Sozialwissenschaften. *Geographische Revue* 5 (2), S. 23–39.
- Ruppert, K. (1994): Zweitwohnsitze – Wohnstandortspaltung als Bestandteil der Raumorganisation. *Acta Geographica Lovaniensia* 34, S. 579–585.
- Scheiner, J. (2006): Housing mobility and travel behaviour. A process-oriented approach to spatial mobility. Evidence from a new research field in Germany. *Journal of Transport Geography* 14 (4), S. 287–298.
- Scheiner, J. (2007): Mobility biographies. Elements of a biographical theory of travel demand. *Erdkunde* 61 (2), S. 161–173.
- Schier, M. und Jurczyk, K. (2007): „Familie als Herstellungsleistung“ in Zeiten der Entgrenzung. Aus *Politik und Zeitgeschichte* 34/2007, S. 10–17.
- Schmitz, S. (2001): Revolutionen der Erreichbarkeit. *Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel*. Opladen.
- Schneider, N. F., Limmer, R. und Ruckdeschel, K. (2002): Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Stuttgart.
- Urry, J. (2000): Mobile sociology. *British Journal of Sociology* 51, S. 185–203.
- Urry, J. (2007): Mobility, network capital and social inequality. Paper prepared for the Cosmopolitan Network Conference in Basle, 7–8 September, 2007.
- Vielhaber, Christian (1986): Sekundäre Aktionsräume von Wochenpendlern. K. Husa, C. Vielhaber und H. Wohlschlägl (Hrsg.): *Beiträge zur Bevölkerungsforschung. Festschrift Ernest Troger zum 60. Geburtstag*, Bd. 1. – *Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung* 1, Wien. S. 163–188.
- Vogt, W., Lenz, M., Kalter, F., Dobeschinsky, H. und Breuer, P. (2001): Die Bedeutung des täglichen Fernpendelns für den sekundär induzierten Verkehr. – *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik* V 88. Bergisch Gladbach.

- Vonderau, A. (2003): Geographie sozialer Beziehungen. Ortserfahrungen in der mobilen Welt. Münster.
- Wagner, M. und Franzmann, G. (2000): Die Pluralisierung der Lebensformen. Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft 25 (1), S. 151–173.
- Wagner, M., Franzmann, G. und Stauder, J. (2001): Neue Befunde zur Pluralität der Lebensformen. Zeitschrift für Familienforschung 13 (3), S. 52–73.
- Wilding, R. (2006): ‚Virtual‘ intimacies? Families communicating across transnational contexts. Global Networks 6 (2), S. 125–142.

Anschrift der Autoren: Prof. Dr. Markus Hesse, Université du Luxembourg, Géographie et Aménagement du Territoire, Campus Walferdange, Route de Diekirch, B.P. 2, L-7201 Walferdange, E-Mail: markus.hesse@uni.lu; PD Dr. Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, D-44221 Dortmund, E-Mail: joachim.scheiner@tu-dortmund.de

- 1 Dabei ist die Betonung auf *Wohnstandorte* wichtig, also mehr oder weniger auf Langfristigkeit angelegte ‚Basen‘ für die Abwicklung des Alltags, nicht etwa Hotelaufenthalte oder Urlaubsstandorte.
- 2 In der amtlichen Statistik werden als Fernpendler Personen bezeichnet, die nicht von ihrem Hauptwohnsitz aus zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz gelangen (Gräbe/Ott 2003). Dies sind also gerade *nicht* die Tagespendler. In der Mobilitäts- und Verkehrsforschung werden allerdings in der Regel Tagespendler ab einer bestimmten Mindestentfernung (z. B. 50 km oder 100 km) oder einem Mindestzeitaufwand (z. B. eine Stunde) als Fernpendler bezeichnet (Kalter 1994; Vogt et al. 2001; Manz/Wittkowsky 2007).
- 3 So kann sich beispielsweise hinter dem Haushaltsstrukturtyp „Familie“ (zwei Erwachsene mit Kindern im Haushalt) eine ‚klassische‘ Familie verbergen; mit steigender Scheidungsrate und sich tendenziell auflösenden Geschlechterrollen steigt aber die Wahrscheinlichkeit, dass es sich beispielsweise um einen Haushalt aus zwei ehemals Alleinerziehenden handelt, deren Kinder nicht untereinander verwandt sind.