

Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil: berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich

Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ruppenthal, S., & Lück, D. (2009). Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil: berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. *Informationsdienst Soziale Indikatoren*, 42, 1-5. <https://doi.org/10.15464/isi.42.2009.1-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY Lizenz (Namensnennung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY Licence (Attribution). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

Sozialberichterstattung
Gesellschaftliche Trends
Aktuelle Informationen

Eine **gesis** Publikation

Inhalt

Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil	1
Große Disparitäten im Einkommen mit dem Einkommen	6
„Social Reporting in Europe: Different Ways of Adding Meaning to Numbers“ Konferenzbericht	10
Bekenntnis zur Demokratie, Straffreiheit und Sprachkenntnisse wichtiger als Abstammung	11
„20 Jahre Fall der Mauer – (Zwischen-)Bilanz der Lebensverhältnisse in Deutschland“ Veranstaltungshinweis	15
Call for Papers: Soziale Indikatoren im Rahmen des XVII. Weltkongresses für Soziologie	16

Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil

Berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich

Der Arbeitsmarkt verlangt den Erwerbstätigen heute nicht nur Flexibilität, sondern auch häufig räumliche Mobilität ab – mit steigender Tendenz. Dabei gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, mobil zu werden, vom täglichen Fernpendeln bis zum Fernumzug. Der Wunsch, soziale Kontakte sowie das gewohnte Umfeld zu behalten, lässt die Mehrzahl der Mobilen eine Form von Pendelmobilität wählen. Diese Art der Mobilität hat jedoch auch Konsequenzen für das private Leben und ist zum Beispiel mit Elternschaft schwer zu vereinbaren. Für das Berufsleben hat Mobilität eine ambivalente Bedeutung. Auf der einen Seite kann sie sich positiv auf Beruf und Karriere auswirken, auf der anderen Seite dient sie oft nur dazu, sozialen Abstieg zu verhindern oder Arbeitslosigkeit zu vermeiden.

Der Beruf kann dem Berufstätigen aus verschiedenen Gründen Mobilität abverlangen: Oft muss eine große Distanz zum Arbeitsplatz überwunden werden, etwa nach einem Berufs- oder Betriebswechsel. In manchen Tätigkeiten müssen regelmäßig Filialen, Auftraggeber oder Kunden aufgesucht werden. Andere Berufe werden zum Beispiel projektbedingt an wechselnden Arbeitsplätzen ausgeübt. Wieder andere sind im Transportwesen angesiedelt. Wie viele Menschen betrifft das? Hat berufsbedingte räumliche Mobilität zugenommen? Welche Konsequenzen hat sie für das Privatleben? Welche Rahmenbedingungen spielen dabei eine Rolle, und welche Unterschiede gibt es zwischen verschiedenen Mobilitätsformen? Diese Fragen werden für die erwerbstätige Bevölkerung in Deutschland beantwortet. Dort, wo es aufschlussreiche Unterschiede gibt, werden Vergleiche zu anderen europäischen Gesellschaften gezogen, für die vergleichbare Daten vorliegen.

Grundlage der hier präsentierten Ergebnisse sind die Daten des EU-finanzierten Forschungsprojektes „Job Mobilities and Family Lives in Europe“, an dem Partner aus Deutschland, Frankreich, Spanien, Polen, Belgien und der Schweiz beteiligt waren. In allen sechs Ländern wurde 2007 eine repräsentative standardisierte telefonische Befragung mit insgesamt 7.220 Interviews durchgeführt, davon 1.663 in Deutschland. Grundgesamtheit war die Wohnbevölkerung im Alter von 25 bis 54

Jahren.¹ Die Projektlaufzeit begann im Februar 2006 und endete im Oktober 2008.

Zumindest auf dem täglichen Weg zur Arbeit ist quasi jeder Erwerbstätige auch beruflich mobil. Allerdings ist davon auszugehen, dass erst ab einer bestimmten Intensität an Mobilität die Einflussnahme auf das Berufs- und Privatleben ein signifikantes Ausmaß annimmt. Hieran orientiert sich die Wahl von Schwellenwerten zur Erfassung von Mobilität. Im Falle von Umzugsmobilität bzw. residenteller Mobilität ist dabei die Distanz zum letzten Wohnort entscheidend, die verhindert, dass das private Leben weiterhin in den gleichen Räumen, Netzwerken und Organisationen stattfinden kann. Im Falle anderer Formen von Mobilität, die hier als zirkuläre Mobilität zusammengefasst werden, ist der Verlust an Zeit ausschlaggebend, der durch die fortwährend wiederkehrende (Pendel-) Mobilität entsteht. Diesen Kriterien folgend wird als mobil definiert, wer mindestens einer der folgenden drei Kategorien angehört:

- Umzugsmobile oder auch residenziell Mobile sind innerhalb der letzten drei Jahre aus beruflichen Gründen über eine Distanz von mindestens 50 km umgezogen – innerhalb eines Landes oder grenzüberschreitend.
- Fernpendler sind beim täglichen Pendeln zur Arbeit hin und zurück mindestens 120 Minuten unterwegs und pendeln mindestens dreimal pro Woche.
- Übernächter haben berufsbedingt im vergangenen Jahr mindestens 60 Übernäch-

Tabelle 1: Mobilitätserfahrungen in sechs Ländern (in Prozent)

	Deutschland	Frankreich	Spanien	Schweiz	Polen	Belgien
derzeit mobil	19	15	14	13	15	17
in der Vergangenheit mobil	31	36	38	38	21	25
Summe der Mobilitätserfahrungen*	49	51	52	51	37	42
zirkulär mobil	68	65	83	73	76	87
residenziell mobil	22	27	12	18	12	11
residenziell und zirkulär mobil	9	8	6	9	12	2
gesamt (alle derzeit Mobilien)	100	100	100	100	100	100

Anteile beziehen sich auf alle Erwerbstätigen (Zeile 1-3) bzw. auf alle mobilen Erwerbstätigen in den jeweiligen Ländern. Ungewichtete Fallzahlen für Erwerbstätige: n=1400 (Deutschland); n=1053 (Frankreich); n=939 (Spanien); n=887 (Schweiz); n=853 (Polen); n=951 (Belgien). Daten gewichtet.

* Wert weicht aufgrund von Rundungseffekten von der Summe aus Zeile 1 und 2 ab.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

tungen außer Haus verbracht (sei es durch Wochenendpendeln über das Jahr verteilt, sei es am Stück als Saisonarbeiter, sei es auf unregelmäßigen Reisen). Auch Menschen in Fernbeziehungen werden dazu gezählt, sofern es berufliche Gründe sind, aus denen die beiden entfernt liegenden Haushalte nicht zusammengelegt werden.

Mobilitätserfahrungen sind weit verbreitet

Gemäß dieser Definition sind 16% der Befragten, also der 25- bis 54-jährigen Wohnbevölkerung, in Deutschland mobil. Betrachtet man ausschließlich die Erwerbstätigen, erhöht sich der Anteil auf 19%. Damit sind die deutschen Erwerbstätigen mobiler als die Erwerbstätigen in den übrigen fünf untersuchten Ländern. Die Länderunterschiede sind insgesamt aber eher gering. Das niedrigste Niveau zeigt sich für die Schweiz mit einer Mobilitätsrate von 13% unter den Erwerbstätigen. Im Folgenden beziehen sich sämtliche Analysen auf die Gruppe der Erwerbstätigen.²

Die Frage, wie viele Menschen von Mobilität betroffen sind, kann aber auch anders gestellt werden. Zum einen können zurückliegende Mobilitätserfahrungen mit einbezogen werden. Das erscheint sinnvoll, da vergangene Mobilität sich zum Beispiel in der Partner- oder Familienbiographie nachhaltig auswirken kann. 31% der erwerbstätigen Deutschen sind zwar aktuell nicht mehr beruflich mobil, waren es aber in der Vergangenheit. Aus dieser Sicht lässt sich argumentieren, dass über die 19% aktuell Mobilien hinaus weitere 31% in der Vergangenheit bereits einmal mobil waren und somit jeder zweite Erwerbstätige in Deutschland Mobilitätserfahrungen gemacht hat (Tabelle 1).

Zum anderen ist es möglich, die Mobilitätserfahrung im Familiennetzwerk zu betrachten. Vor allem der Partner des Mobilien ist von der Mobilität mit betroffen. Dies gilt in hohem Maße bei residenzieller Mobilität (bei der der Partner meist mit umzieht), aber auch bei zirkulärer Mobilität, beispielsweise für die Familienplanung oder die Arbeitsteilung im Haushalt. 6% der Er-

werbstätigen in Deutschland sind zwar (aktuell) nicht selbst beruflich mobil, haben aber einen mobilen Partner. Aus dieser Perspektive sind unter den Erwerbstätigen insgesamt 25% durch aktuelle Mobilität betroffen – sei es die eigene, sei es die des Partners. Fasst man alle Personen zusammen, die entweder selbst mobil sind oder mobil waren oder aktuell einen mobilen Partner haben, so machen diese einen Anteil von 54% unter den erwerbstätigen Deutschen aus. Für die anderen untersuchten Länder ergeben sich sehr ähnliche Anteile.

Mobilität hat zugenommen

Da sich die vorliegende Studie bislang auf einen Querschnitt beschränkt, kann eine Zu- oder Abnahme von Mobilität nur aus dem Vergleich von Altersgruppen abgelesen werden, insoweit sich Unterschiede zwischen diesen plausibel als Kohorteneffekte (und nicht als Lebenszykluseffekte) interpretieren lassen. Dazu werden die Altersgruppen hinsichtlich ihres Anteils an Mobilitätserfahrenen verglichen: also des Anteils derer, die angeben, entweder aktuell oder in der Vergangenheit einmal mobil gewesen zu sein. Die Gefahr von Verzerrungen durch Erinnerungseffekte bei den Antworten auf die retrospektiven Fragen halten wir für gering, da Mobilität eine prägende und gut erinnerbare

Erfahrung sein dürfte. Die so gemessenen Mobilitätserfahrungen müssten in jeder einzelnen Kohorte mit steigendem Alter zunehmen, denn je länger Erwerbsbiographien andauern, desto mehr Gelegenheiten gibt es, zusätzliche Mobilitätserfahrungen zu sammeln, während man die einmal gemachten Mobilitätserfahrungen nicht wieder verlieren kann. Unterstellt man, dass jede Generation den gleichen Mobilitätsanforderungen ausgesetzt ist und die gleiche Bereitschaft zeigt mobil zu werden, muss die Mobilitätserfahrung unter den älteren Altersgruppen höher sein als unter den jüngeren.

Dennoch haben die jüngsten untersuchten Erwerbstätigen in Deutschland (25 bis 34 Jahre) genauso häufig Mobilitätserfahrung gemacht (49%) wie die ältesten (45 bis 54 Jahre). Die mittlere Altersgruppe (der 35- bis 44-Jährigen) weicht davon unwesentlich ab (48%). Dieses Ergebnis ist grundsätzlich noch erklärbar, ohne einen Generationenunterschied zu unterstellen: Demnach dürfte Mobilität in jeder Biographie stets nur in den ersten Berufsjahren (bis zum 35. Lebensjahr) stattfinden, und niemand würde jenseits dieser Altersgrenze noch zusätzliche Mobilitätserfahrung sammeln. In der Tendenz konzentriert sich Mobilität tatsächlich auf die jüngere Lebensphase, allerdings nicht so ausschließlich (Tabelle 2). Daher muss angenommen werden, dass die jüngeren Kohorten mehr Mobilitätserfahrungen sammeln und dadurch den Altersvorsprung der älteren „kompensieren“. Dafür spricht auch, dass Untersuchungen auf der Basis der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit zu dem Ergebnis kommen, dass das Kreisgrenzen überschreitende Pendelaufkommen zugenommen hat (z.B. Haas/Hamann 2008).

In anderen untersuchten Ländern zeigt sich ein eindeutigeres Bild, denn hier haben die jüngeren Erwerbstätigen bereits mehr Mobilitätserfahrung gesammelt als die älteren. Das trifft vor allem in Belgien und Spanien zu: In Belgien gibt es 44% Mobilitätserfahrene unter den Jüngeren, aber nur 32% unter den Älteren. In Spanien ist der Abstand mit 54% und 45% ähnlich deutlich. Diese Konstellation ist nur erklärbar, wenn ein starker Kohorteneffekt unterstellt wird: Die jüngere Kohorte ist mobiler als es

Tabelle 2: Anteile beruflich Mobiler in verschiedenen sozio-demografischen Gruppen (%)

	Deutschland	Frankreich	Spanien	Schweiz	Polen	Belgien
25-34 Jahre alt	26	21	19	15	23	19
35-44 Jahre alt	17	14	12	14	11	17
45-54 Jahre alt	15	12	10	11	10	16
mit Haupt- oder Real-						
schulabschluss	15	11	12	9	10	17
mit Abitur	17	13	13	17	15	15
mit Hochschulabschluss	33	22	18	19	23	21
Männer	24	19	15	17	18	23
Frauen	13	11	12	7	13	10

Anteile beziehen sich auf alle Erwerbstätigen in den jeweiligen Ländern. Ungewichtete Fallzahlen: n=1400 (Deutschland); n=1053 (Frankreich); n=939 (Spanien); n=887 (Schweiz); n=853 (Polen); n=951 (Belgien). Daten gewichtet.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

die vorangegangenen im gleichen Alter waren. Zumindest für die untersuchten Länder ist somit ein Anstieg der Mobilität in den vergangenen zwei Jahrzehnten festzustellen.³

Erklärbar ist die Entwicklung unter anderem durch Tendenzen der Europäisierung und Globalisierung: Wenn Unternehmen auf internationalen statt auf regionalen Arbeitsmärkten Mitarbeiter rekrutieren, wenn sie auf internationalen statt auf regionalen Produktmärkten Kunden beliefern, entstehen mehr Anlässe für Mobilität. Diese Erklärung wird auch durch die Daten gestützt. Beschäftigte, die in Unternehmen mit Standorten in verschiedenen Ländern arbeiten, haben eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit mobil zu sein. Ein zweiter Grund dürfte in der zunehmenden Befristung von Beschäftigungen liegen. Befristete Anstellungen ziehen häufigere Jobwechsel und damit häufigere Wechsel des Arbeitsortes nach sich. Die fehlende Dauerhaftigkeit der Arbeitsverhältnisse kann dazu führen, dass Angestellte es bevorzugen, für die Dauer der nächsten Beschäftigung eine weite (Wochenend-)Pendelstrecke in Kauf zu nehmen. Die Annahmen werden durch die Tatsache gestützt, dass unter den befristet Beschäftigten mehr Menschen mobil sind als unter den übrigen Erwerbstätigen.

Daneben ist auch die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen von Bedeutung: Wenn von zwei Partnern in einer Partnerschaft immer häufiger beide einem Beruf nachgehen, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass das Paar mit Mobilität konfrontiert wird. Gleichzeitig entfällt immer häufiger die Chance, eine andauernde zirkuläre Mobilität dadurch zu vermeiden, dass ein (nicht erwerbstätiger) Partner dem anderen hinterher zieht. Dadurch steigt nicht nur Mobilität insgesamt an; residenzielle Mobilität muss auch zunehmend durch zirkuläre ersetzt werden (vgl. Schneider et al. 2009).

Zirkuläre Mobilität ist häufiger als residenzielle Mobilität

Zirkuläre Mobilität kommt schon heute deutlich häufiger vor als residenzielle. Nur 22% der mobilen Erwerbstätigen in Deutschland zählen zu den Umzugsmobilen. Aber 68% der Mobilen sind zirkulär mobil. Weitere 9% sind sowohl zirkulär als auch residenziell mobil. Noch stärker ist die Tendenz zirkuläre Mobilität zu bevorzugen in anderen untersuchten Ländern, insbesondere in Belgien und Spanien (Tabelle 1). Innerhalb der zirkulären Mobilitätsformen sind die Fernpendler die stärkste Gruppe: In Deutschland machen sie 37% der Mobilen aus.

Zirkuläre Mobilität erscheint somit als dominante Strategie der Erwerbstätigen, um den an sie gerichteten Mobilitätsanforderungen nachzukommen. Wenn etwa eine neue Arbeitsstelle weit entfernt liegt und sich die Distanz sowohl durch einen Umzug als auch durch tägliches oder wöchentliches Pendeln überbrücken lässt, fällt oftmals die Entscheidung gegen den Umzug. Das Eigenheim soll erhalten, die

Mitgliedschaft im Sportverein nicht beendet, die Schule und der Freundeskreis der Kinder nicht gewechselt und die Stelle des Partners oder der Partnerin nicht aufgegeben werden. Der Ausbau der Transportsysteme dürfte die Entscheidung für das Pendeln ebenfalls unterstützen; er ist aber gleichzeitig auch Folge der gestiegenen Nachfrage durch die Pendler. Die in Europa vorherrschende Bindung an das lokale Umfeld wird so in Einklang gebracht mit einem nach Flexibilität und Mobilität verlangenden Wirtschaftssystem. Der „mobile Immobiler“ ist zwar beruflich häufig unterwegs, jedoch weiterhin stark an den einmal gewählten Lebensmittelpunkt gebunden.

Mobilitätsraten variieren mit Alter und Bildung

Dass sich im Vergleich von Altersgruppen Kohortenunterschiede bemerkbar machen, ist bereits ausgeführt worden. Daneben ist auch ein Lebenszykluseffekt erkennbar. Jüngere Erwerbstätige (im Alter von 25 bis 34 Jahren) sind deutlich mobiler als ältere (Tabelle 2). Weitere Unterschiede werden deutlich, wenn die einzelnen Mobilitätsformen in den Blick rücken. Während Fernpendler und Übernächter weniger eindeutig bestimmten Altersgruppen zuzuordnen sind, konzentrieren sich vor allem Umzugsmobile eindeutig auf die Jüngeren. Diese Zusammenhänge untermauern die zuvor skizzierte Bedeutung zirkulärer Mobilität. Ältere Menschen sind tendenziell privat stärker gebunden. Sie haben bereits Familien gegründet, Wohneigentum erworben und sind in lokalen Netzwerken integriert. Zudem ist eine berufliche Umentorichtung in fortgeschrittenen Erwerbsbiographien eher selten. Residenzielle Mobilität ist damit in der Phase der beruflichen Etablierung am wahrscheinlichsten.

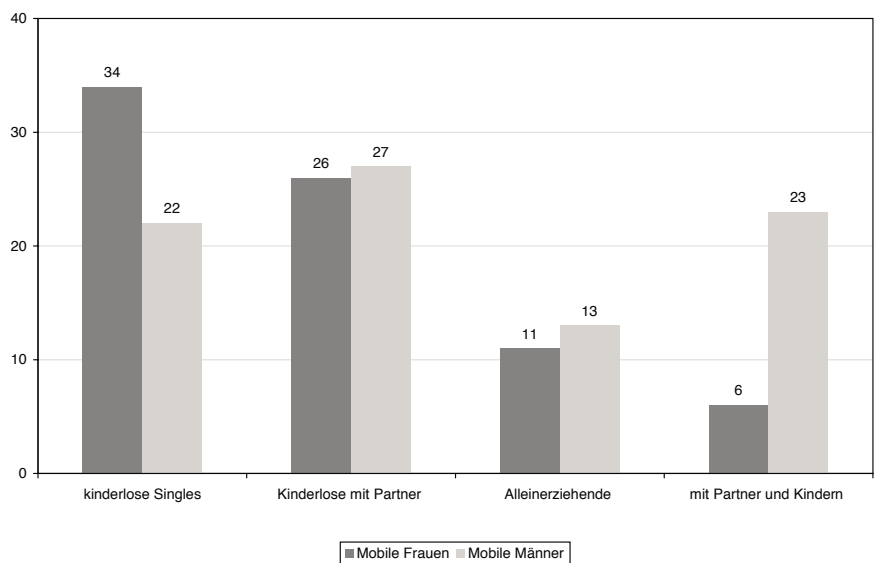
Auch die Bildungsunterschiede sind stark ausgeprägt. Der Anteil berufsbedingt Mobiler unter Erwerbstätigen mit Hochschulabschluss ist deutlich höher als der unter Erwerbstätigen mit anderen Bildungsabschlüssen. Allerdings gibt es kaum Unterschiede zwischen den niedrigeren und mittleren Bildungsabschlüssen (Tabelle 2).⁴ Die hier beschriebenen Unterschiede gelten für die übrigen untersuchten Länder in ähnlicher Weise.

Elternschaft ist schwer vereinbar mit Mobilität – insbesondere für Frauen

Berufsbedingte räumliche Mobilität erscheint auf den ersten Blick ein eindeutig männlich dominiertes Phänomen (Tabelle 2). Dies ist zum Teil in der Tatsache begründet, dass Frauen häufiger in Teilzeit erwerbstätig sind als Männer, denn in Teilzeitbeschäftigungen ist berufsbedingte Mobilität generell selten. Doch auch unter Vollzeitbeschäftigten sind Männer noch häufiger mobil als Frauen. Darüber hinaus zeigen sich unterschiedliche Präferenzen für Mobilitätsformen: Bei Fernpendlern ist der Geschlechterunterschied schwächer ausgeprägt, bei Übernächtern ist der Männerüberhang besonders deutlich.

Diese Befunde stellen sich noch einmal anders dar, wenn man das Vorhandensein von Partnern und Kindern in die Analyse miteinbezieht (Grafik 1). Kinderlose Frauen sind in Deutschland nicht nur gleich häufig, sondern sogar häufiger mobil als kinderlose Männer. Während die Mobilität von Männern aber von der Familienform weitgehend unabhängig ist, wird die der Frauen durch das Vorhandensein von Kindern stark reduziert. Dies verweist zum einen darauf, dass Familienarbeit nach wie vor überwiegend von Müttern geleistet wird, und zum anderen

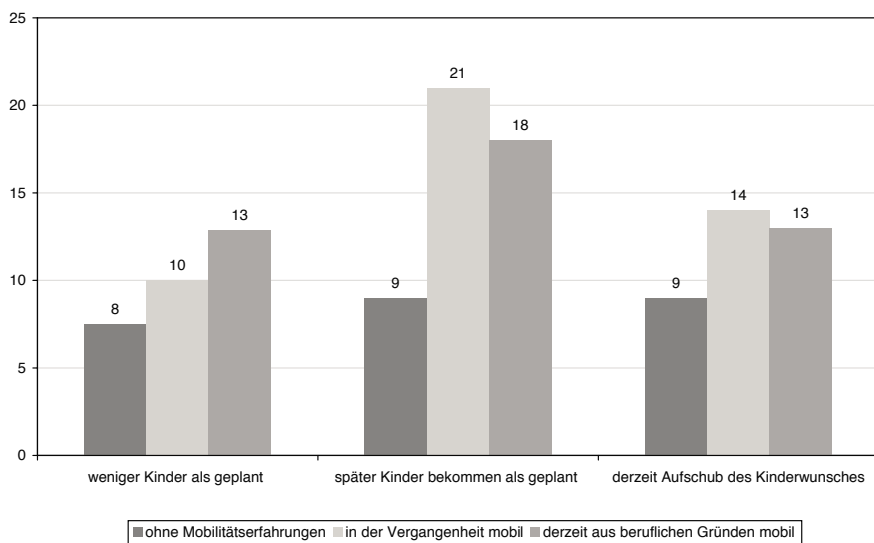
Grafik 1: Anteile Mobiler unter Frauen und Männern in verschiedenen Lebensformen in Deutschland (%)



Die Analyse bezieht sich auf alle Erwerbstätigen in Deutschland. Ungewichtete Fallzahlen für Frauen: n=91 (kinderlose Singles); n=169 (kinderlose mit Partner); n=408 (mit Partner und Kindern). Ungewichtete Fallzahlen für Männer: n=121 (kinderlose Singles); n=147 (kinderlose mit Partner); n=326 (mit Partner und Kindern). Gewichtete Daten.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

Grafik 2: Mobilitätserfahrungen und Familienplanung in Deutschland (%)



Die Analyse bezieht sich auf alle Erwerbstätigen in Deutschland. Ungewichtete Fallzahlen für „weniger Kinder als geplant“: n=105 (mobil); n=183 (in der Vergangenheit mobil); n=260 (nicht mobil). Ungewichtete Fallzahlen für „später Kinder bekommen als geplant“: n=175 (mobil); n=275 (in der Vergangenheit mobil); n=413 (nicht mobil). Ungewichtete Fallzahlen für „derzeit Aufschub des Kinderwunsches“: n=69 (mobil); n=93 (in der Vergangenheit mobil); n=151 (nicht mobil). Gewichtete Daten.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

auf Vereinbarkeitsprobleme von Mobilität und aktiver Elternschaft. Diese Zusammenhänge sind in Deutschland stärker ausgeprägt als in den übrigen untersuchten Ländern.

Mobile Eltern sehen sich einer Dreifachbelastung ausgesetzt. Neben dem Familienleben und der („normalen“) Berufsarbeit muss Mobilität organisiert werden. Die dafür aufzubringende Zeit fehlt in den anderen Bereichen. Die Vereinbarkeitsproblematik ist unter Umständen größer als der Kinderwunsch und schlägt sich so in der Familienplanung nieder. Die Zustimmung zu den drei Aussagen „Berufliche Gründe haben dazu geführt, dass Sie heute weniger Kinder haben als Sie eigentlich einmal wollten“⁵, „Berufliche Gründe haben dazu geführt, dass sie später Kinder bekommen haben als Sie eigentlich einmal wollten“ und „Ihre berufliche Situation hält sie derzeit davon ab, weitere Kinder zu bekommen“⁶ hängt von den erlebten Mobilitätserfahrungen ab (Grafik 2). Erwerbstätige Eltern, die noch nie in ihrem Leben mobil waren, geben deutlich seltener an, dass ihre Familienplanung durch ihre berufliche Situation beeinflusst wurde, als Erwerbstätige, die bereits mobil waren bzw. es noch sind. Dies gilt für alle Altersgruppen, wobei der Zusammenhang unter den jüngeren Befragten stärker ist. Wie die Befunde, die im vorherigen Abschnitt präsentiert wurden, nahe legen, berichten Frauen häufiger als Männer, dass die berufliche Situation ihre Familienplanung beeinflusst hat.

Mobilität geht nicht immer mit beruflichem Erfolg einher

Mobilität wird in der öffentlichen Meinung oftmals mit Karriere und beruflichem Erfolg verknüpft. Für diejenigen, die aus beruflichen

Gründen oft unterwegs sind, kaum Zeit zu Hause verbringen und überwiegend im Privatleben kürzer treten, sollte sich Mobilität beruflich lohnen. Umgekehrt gilt: Wer sich Mobilitätsanforderungen entzieht, wer nicht mobil werden kann oder will, wird beruflich Nachteile erleben. Die subjektiven Einschätzungen der Befragten zeigen ein eher ambivalentes Bild. So äußern Mobile und Nicht-Mobile in Deutschland etwa gleich häufig, nämlich in drei von vier Fällen, dass sie mit der eigenen finanziellen Situation zufrieden sind. Etwa 70% der Mobilen sind der Ansicht, ihre Mobilität verbessere die

Karrierechancen oder Verdienstmöglichkeiten. Damit sehen jedoch umgekehrt etwa 30% diese positiven Aspekte nicht. Zudem geben mehr als 60% unter den deutschen Mobilen an, dass ihre Mobilität – zumindest auch – existenzsichernde Gründe hat. Mobilität ist für den Befragten selbst oder seinen Partner die einzige Möglichkeit, überhaupt berufstätig zu sein (Tabelle 3). Nur ein Drittel der Mobilen bewertet Mobilität rein positiv als „Chance“; für die meisten ist sie eine „Notwendigkeit“, für einige sogar „Zwang“.

Mobilität scheint somit, zumindest aus subjektiver Sicht, für einen Teil der Bevölkerung positive Konsequenzen zu haben. Sie ist Chance auf beruflichen Erfolg und finanziellen Wohlstand. Sie ist aber oft auch Notwendigkeit, um Berufliches mit Privatem zu vereinbaren, und im ungünstigsten Fall Zwang, um überhaupt im Arbeitsmarkt verbleiben zu können. Dies trifft für alle untersuchten Länder zu. Die hier auf subjektive Aussagen gestützte Vermutung, dass Mobilität nicht per se mit beruflichem und finanziellem Erfolg verknüpft ist, bestätigt sich auch, wenn die berufliche Situation Mobiler und Nicht-Mobiler in Deutschland verglichen wird. Es zeigt sich, dass Mobile nicht häufiger Leitungspositionen innehaben als Nicht-Mobile (Grafik 3). Mobile sind zudem häufiger im Rahmen von befristeten Verträgen beschäftigt. Dies gilt für alle Altersgruppen, und es gilt auch für die übrigen untersuchten europäischen Länder in ähnlicher Weise.

Es gibt Mobilitätsgewinner und -verlierer

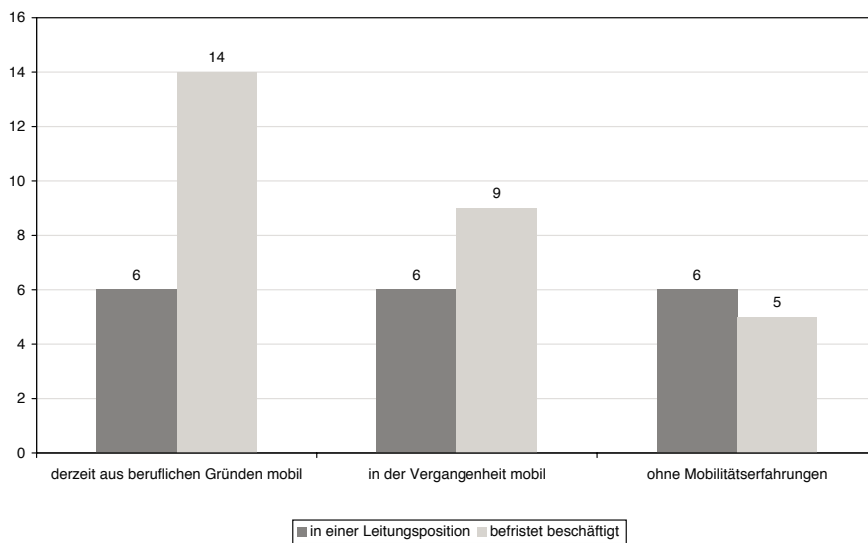
Wenn Mobilität nicht für alle Beschäftigten die gleichen Konsequenzen hat, stellt sich die Frage, welche Bevölkerungsgruppen eher von Mobilität profitieren und welche Mobilität als eher negativ erleben: Wer sind die „Mobilitätsgewinner“, wer sind die „Mobilitätsverlierer“? Um

Tabelle 3: Bewertung der eigenen Mobilität in sechs Ländern (%)

	Deutschland	Frankreich	Spanien	Schweiz	Polen	Belgien
Mobilität ist die einzige Möglichkeit, dass Sie und Ihr(e) Partner(in) beide in Ihrem Beruf tätig sein können	61	48	50	40	58	53
Nur indem sie mobil sind, können Sie überhaupt Geld verdienen	64	44	46	46	74	41
Mobilität verbessert Ihre Karrieremöglichkeiten	69	60	70	64	83	67
Mobilität verbessert Ihre Verdienstmöglichkeiten	70	53	60	62	89	67
Sehen Sie Ihre berufliche Mobilität am ehesten als...						
...Chance	33	35	29	48	42	40
...Erfordernis	56	51	49	44	41	50
...Zwang	11	14	23	7	17	9

Anteile beziehen sich auf alle mobilen Erwerbstätigen in den jeweiligen Ländern. Ungewichtete Fallzahlen: n=398 (Deutschland); n=377 (Frankreich); n=439 (Spanien); n=347 (Schweiz); n=385 (Polen); n=386 (Belgien). Daten gewichtet.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

Grafik 3: Berufliche Situation mobiler und nicht-mobiler Erwerbstätiger in Deutschland (%)

Die Analyse bezieht sich auf alle Erwerbstätigen in Deutschland. Ungewichtete Fallzahlen für Leitungsposition: n=395 (mobil); n=398 (in der Vergangenheit mobil); n=589 (nicht mobil). Ungewichtete Fallzahlen für Befristung: n=396 (mobil); n=397 (in der Vergangenheit mobil); n=584 (nicht mobil). Gewichtete Daten.

Datenbasis: Job Mobilities and Family Lives in Europe 2008, eigene Berechnung

dieser Frage nachzugehen, wurde auf der Basis von drei Variablen ein Index gebildet. Sind die Befragten mit der eigenen finanziellen Situation unzufrieden? Wird Mobilität als Zwang erlebt? Ist Mobilität die einzige Möglichkeit, überhaupt einer Erwerbstätigkeit nachgehen zu können? Personen, die bei mindesten zwei dieser drei Fragen zustimmen, werden nach Giza-Poleszczuk/Stec (2008) zur Gruppe derer mit „Survival driven mobility“ zusammengefasst: Mobilität, die notgedrungen akzeptiert werden muss, um die ökonomische Existenz zu sichern, und als prekär angesehen werden muss. Für die übrigen wird unterstellt, dass die positiven Erfahrungen überwiegen, und das Etikett „Opportunity driven mobility“ vergeben.

Demnach können die Mobilitäts Erfahrungen von 24% der deutschen Mobilen als „survival driven“ angesehen werden. Damit liegt Deutschland im Mittelfeld der untersuchten Länder, zwischen denen sich deutliche Unterschiede zeigen: Während in der Schweiz (11%) und Belgien (13%) die Anteile gering sind, ist Mobilität in Polen wesentlich häufiger zur Sicherung des Überlebens erforderlich (33%). Insgesamt sind Frauen von prekären Mobilitäts Erfahrungen nur wenig stärker betroffen als Männer. Eindeutig ist der Zusammenhang mit Bildung. Insbesondere für Mobile mit niedrigen Bildungsabschlüssen ist Mobilität oftmals alternativlos, wird mit Zwang verbunden und schafft Berufsteilnahme, aber keine berufliche und finanzielle Verbesserung. Auch im Hinblick auf die Familienform gibt es Unterschiede. Während Kinderlose mit Partner am seltensten von problematischen Mobilitätsarrangements berichten, sind Alleinerziehende sehr stark betroffen.

Mobilität, mittlerweile von einigen Autoren bereits als weiteres Kennzeichen der Moderne

ausgemacht (vgl. etwa Urry 2007, Baumann 2003), wird mit dem Heranwachsen der jüngeren Generationen zunehmend zu einem selbstverständlichen Teil des Berufslebens werden. Dies gilt zumindest für weite Teile der Gesellschaft, vor allem für die Höherqualifizierten. Gleichzeitig bleiben Menschen aber bis auf weiteres ihrer regionalen Heimat und den sozialen Netzwerken, in die sie dort eingebunden sind, verbunden. Daher ist für die spätmodernen Gesellschaften eher die Pendelmobilität kennzeichnend als die Umzugsmobilität. Unterstützt wird dieser Trend dadurch, dass es den zunehmend verbreiteten Doppelverdienerpaaren oft nicht möglich ist, einen Wohnort zu wählen, der beiden Partnern das Pendeln über weite Strecken ersparen könnte.

Berufsbedingte räumliche Mobilität hat auf der einen Seite Vorteile für Teile der Bevölkerung. Mobilität erfüllt damit zum Teil die Verheißungen, die von den Visionären der mobilen Gesellschaft in Aussicht gestellt werden: Wohlstand und Wachstum. Auf der anderen Seite kann Mobilität alternativlos sein, wenn dadurch sozialer Abstieg verhindert wird. Dem mobilen Menschen eröffnen sich somit oftmals neue Erfahrungen und Möglichkeiten, sie können ihm aber auch gänzlich verschlossen bleiben.

Mobilität kann als Prekarisierung empfunden werden: als Zwang und Belastung, die das Organisieren von Beruf und Alltag zu einer Sisyphusarbeit werden lässt, neben der für Familie, Hobbys und freiwilliges Engagement kein Platz mehr bleibt. Wenn Mobilität auf individueller Ebene vielfach die Familienplanung beeinflusst, die Berufschance für Eltern einschränkt und zur Retraditionalisierung in der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung führt, hat sie auch gesellschaftliche Konsequenzen für demografische Entwicklungen und die soziale

Ungleichheit. Es sind Maßnahmen von Politik und Arbeitgebern gefragt, die diese Entwicklungen abfedern können.

- 1 Weiterführend zu der Studie und den hier präsentierten Ergebnissen vgl. Schneider/Meil 2008 und Schneider/Collet 2009.
- 2 Erwerbstätige sind all jene, die einer bezahlten Tätigkeit nachgehen und damit einen nennenswerten Beitrag zu ihrem Haushaltseinkommen erzielen. Nach Selbstdefinition der Befragten kann das auch „Studentenjobs“, Aushilftätigkeiten o.ä. umfassen.
- 3 Der zeitliche Abstand von zwei Jahrzehnten ergibt sich aus dem Abstand der jüngsten zur ältesten unterschiedenen Altersklasse: im Mittel 30 und 50 Jahre.
- 4 Um die Bildungsabschlüsse aller Länder miteinander vergleichen zu können, wurden sie dem ISCED-Code entsprechend zu einheitlichen Kategorien zusammengefasst. Hier sind der deutsche Real- und Hauptschulabschluss zusammengefasst.
- 5 Diese Aussage wurde nur Befragten vorgelegt, die 1966 oder davor geboren wurden.
- 6 Diese Aussage wurde nur Befragten vorgelegt, die nach 1966 geboren wurden.

- Baumann, Zygmunt, 2003: *Flüchtige Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Giza-Poleszczuk, Anna, Stec, Magdalena, 2008: *Poland – The Unfulfilled Mobility Potential*. S. 227-268 in: Schneider, Norbert F., Meil, Gerardo, (Hg.) 2008: *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen: Barbara Budrich.
- Haas, Anette, Hamann, Silke 2008: *Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. Ost-West-Vergleich*. IAB-Kurzbericht, 06/2008, Nürnberg.
- Schneider, Norbert F., Collet, Beate, (Hg.) 2009: *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Perspective*. Opladen: Barbara Budrich, im Erscheinen.
- Schneider, Norbert F., Meil, Gerardo, (Hg.) 2008: *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen: Barbara Budrich.
- Schneider, Norbert, Ruppenthal, Silvia, Lück, Detlev, 2009: *Beruf, Mobilität und Familie*. In: Burkart, Günter (Hrsg.): *Zukunft der Familie, Schwerpunkttheft der Zeitschrift für Familienforschung (ZfF)*, im Erscheinen.
- Urry, John, 2007: *Mobilities*. Cambridge, Malden: Polity Press.

■ **Silvia Ruppenthal, Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Wiesbaden**
Tel.: 0611 / 75-4664
silvia.ruppenthal@detstatis.de

■ **Detlev Lück, Institut für Soziologie, Johannes Gutenberg-Universität, Mainz**
Tel.: 06131 / 39-26632
detlev.lueck@uni-mainz.de