

Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen

Reuschke, Darja

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Reuschke, D. (2009). Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen. *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2, 31-42. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65573-2>

Nutzungsbedingungen:

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

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

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen

Darja Reuschke

1 Einleitung und Problemstellung

Mit den Strukturveränderungen der Erwerbsarbeit und dem sozialen Wandel hat in den vergangenen Jahren in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit das berufsbezogene Pendeln zwischen einem Haupt- und Nebenwohnort als eine spezifische Form multilokaler Lebensorganisation eine vermehrte Aufmerksamkeit erfahren. Dabei ist berufsbezogenes Pendeln zwischen verschiedenen Wohnorten keine neue, spätmoderne Erscheinungsform, doch haben mit zunehmender Differenzierung der Gesellschaft und der Arbeitsmärkte beruflich bedingte multilokale Haushaltsstrukturen quantitativ an Bedeutung gewonnen.¹ Sogleich hat sich das Phänomen in der Spätmoderne gesellschaftlich ausdifferenziert und vielfältigere Berufsgruppen und Bevölkerungsschichten erfasst.

Auch das Forschungsinteresse an berufsbezogenem Pendeln zwischen verschiedenen Wohnorten ist nicht neu. Bereits seit den 1960er Jahren ist im deutschen Sprachraum das sog. Wochen(end)pendeln von gering qualifizierten (männlichen) Arbeitern im Baugewerbe Gegenstand einiger regionalökonomischer und aktionsräumlicher Untersuchungen.² Die Fallstudien konzentrieren sich allerdings auf eine spezifische Form des Berufspendeln, die in hohem Maße mit der fordistischen Erwerbsarbeitswelt verbunden ist. In den Sozialwissenschaften und der Psychologie werden vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels seit den 1970er Jahren soziale und sozialpsychologische Auswirkungen berufsbezogener Multilokalität auf Partnerschaft und Familie untersucht.³ Räumliche Fragestellungen sind von dieser Forschungsperspektive jedoch vernachlässigt worden. Für die spätmoderne Erscheinungsform beruflich bedingter multilokaler Haushaltsstrukturen unterschiedlicher Berufsgruppen ist deshalb weitgehend unklar, welche Geographien durch das Pendeln zwischen verschiedenen Wohnorten entstehen und welche Bedingungen für die raum-zeitliche Konfiguration der Haushalte relevant sind.

Dass bislang eine raumwissenschaftliche und raumplanerische Betrachtung multilokaler Haushaltstrukturen unter den Bedingungen fortschreitender gesellschaftlicher Modernisierung und wirtschaftlicher Strukturveränderungen fehlt, erstaunt in mehrfacher Hinsicht. So kommt aus verkehrswissenschaftlicher Sicht der distanzintensiven Lebensform eine wichtige Bedeutung zu: Wenn das Pendeln auf bestimmte Werkta-ge und Tageszeiten sowie einzelne Arbeitsplatzzentren gerichtet ist, verstärken sich dadurch die negativen Folgen der Berufspendlermobilität erheblich. Aus stadt- und regionalwissenschaftlicher Sicht sind die sozialräumlichen Folgewirkungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen in bestimmten Raumtypen von besonderer Bedeutung: Wenn einerseits Personen vermehrt aus strukturschwachen Regionen im ländlichen Raum zum Arbeiten an einen weiteren Wohnsitz pendeln, wird dadurch zwar die Abwanderung von Haushalten verhindert, allerdings bleiben durch die temporären Abwesenheiten im Herkunfts-ort Tendenzen der „Entleerung“ und deren infrastrukturelle Folgen und Auswirkungen auf das Gemeinwesen nicht aus. Für Kernstädte in Agglomerationsräumen stellen sich andererseits im Hinblick auf eine funktionierende kommunale Wohnraumversorgung Fragen nach der Wohnungsnachfrage und den Wohnstandortentscheidungen von Personen mit einer berufsbezogenen Nebenwohnung am Arbeitsort. Insbesondere in den wachsenden Wohnungsmarktregionen im Süden Deutschlands könnten sich durch die zunehmende Anzahl berufsbezogener Nebenwohnsitze die städtischen Wohnungsmärkte weiter anspannen.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es deshalb, raum-zeitliche Muster und Bedingungen der Geographien des berufsbezogenen Pendeln zwischen einem Haupt- und Nebenwohnort – in Anlehnung an Schneider/Limmer/Ruckdeschel als „Shutteln“ bezeichnet⁴ – auf der individuellen Ebene im Kontext der Haushaltsform zu analysieren. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht

Darja Reuschke
TU Dortmund
Fakultät Raumplanung
FG Frauenforschung in
Raumplanung und Wohnungs-
wesen
August-Schmidt-Straße 6
44227 Dortmund
E-Mail: darja.reuschke@tu-
dortmund.de

dabei die Frage nach den Determinanten der raum-zeitlichen Strukturen der multilokalen Lebensform. Da mit dem Pendeln zwischen einer Haupt- und Nebenwohnung unterschiedliche alltägliche Bedeutungen der Wohnorte verbunden sind, werden zum einen die großräumigen Verflechtungsstrukturen und Differenzierungen des Shuttels in den Blick genommen, zum anderen auf kleinräumiger Ebene der Wohnstandort der Berufspendlerinnen und -pendler („Shuttles“) am Arbeitsort. Aus raumbezogener Perspektive ist dabei von besonderem Interesse, für welche städtische Wohnlage sich Shuttles an ihrem Arbeitsort entscheiden und welche Präferenzen für bevorzugte Wohnlagen zu erkennen sind.

Zunächst werden aus dem Stand der Forschung untersuchungsleitende Hypothesen abgeleitet (Kapitel 2), im Anschluss daran die methodische Vorgehensweise und die Stichprobe kurz erläutert (Kapitel 3). Die Diskussion der empirischen Befunde erfolgt dann im vierten Kapitel. Im abschließenden Fazit wird ein Ausblick auf zukünftige Forschungsperspektiven gegeben.

2 Forschungsstand und untersuchungsleitende Hypothesen

Die Pendlerstatistik des Mikrozensus vermittelt einen Überblick über die räumliche Verteilung von berufsbezogenen Nebenwohnungen auf Ebene der Bundesländer, wonach die Anzahl beruflich genutzter Nebenwohnungen in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen am größten ist.⁵ Jedoch können daraus Aussagen über die Herkunftsorte der Pendlerinnen und Pendler sowie über die räumlichen Verflechtungsstrukturen, die durch das Shuttle entstehen, genauso wenig abgeleitet werden wie aus der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit. Folglich liegen keine aktuellen repräsentativen Daten über die Pendeldistanz und Periodizität des Shuttels vor. Auch bisherige empirische Studien über beruflich motivierte multilokale Haushaltsstrukturen erlauben keine verallgemeinerbaren Aussagen über das Pendelverhalten von Shuttles und dessen räumliche Folgewirkungen. In Anbetracht der in Großerhebungen in Bezug auf die tägliche Berufspendlermobilität immer wieder belegten Zusammenhänge zwischen

dem Geschlecht und dem Arbeitsweg⁶ ergibt sich daraus auch für das Berufspendeln zwischen einem Haupt- und Nebenwohnort die Frage, ob eine berufsbezogene multilokale Haushaltsorganisation geschlechtstypische Merkmale des Pendelverhaltens hervorbringt.

Nach aktuellen (nicht repräsentativen) soziologischen und ethnologischen Untersuchungen über beruflich bedingtes Pendeln zwischen verschiedenen Wohnorten sind multilokale Haushalte eher auf Großstädte orientiert.⁷ In der 2003 veröffentlichten Studie von Asta Vonderau, die in einem kleinen Sample überwiegend hypermobile Unternehmensberaterinnen und -berater über ihre Ortserfahrungen in der mobilen Welt befragt, sind ebenfalls die Lebensstile von einer großen Affinität zu städtischem Leben geprägt: „Sie war für das Wochenende kurz nach Hause in ihre Berliner Wohnung gekommen und musste am Montag wieder zurück an ihren damaligen Arbeitsort Basel fliegen [...]. Gabriele kommt am Wochenende fast immer nach Berlin, manchmal fliegt sie aber auch zum Einkaufen nach Paris, London oder an einen anderen Ort.“⁸ Im Kontrast dazu stehen Fallstudien über das sog. Wochen(end)pendeln von Arbeitern aus ländlichen Gemeinden in deutsche und österreichische Kernstädte.⁹ Städtische Arbeitsmärkte zeichnen sich durch eine steigende Spezialisierung aus, in den Kernstädten der Agglomerationsräume (insbesondere in den alten Bundesländern) darüber hinaus durch Zuwächse hochqualifizierter Beschäftigung.¹⁰ Angesichts der strukturellen Veränderungen dieser Arbeitsmärkte und unter den Bedingungen einer fortschreitenden Pluralisierung der individuellen Lebensgestaltung haben vermutlich großstadtorientierte Pendlerverflechtungen gegenüber dem Pendeln aus kleineren Städten und dem ländlichen Raum in Kernstädten. Die vorliegenden Untersuchungen lassen einen Zusammenhang zwischen der Siedlungsstruktur der Herkunftsorte und der beruflichen Qualifizierung der Shuttles erwarten. Vermutlich werden eher Hochqualifizierte zwischen Großstädten und geringer Qualifizierte aus kleinen Gemeinden im ländlichen Raum in Kernstädte pendeln.

Nur partiell können in der bisherigen Literatur Einblicke in die räumliche Verteilung der Wohnstandorte und Einflussfaktoren auf die Wohnstandortentscheidungen von

Shuttles an ihrem Zweithaushalt am Arbeitsort gewonnen werden. Einen Anhaltspunkt liefert die Untersuchung von Lars Meier über zeitlich begrenzt nach London entsandte deutsche Bankbeschäftigte:¹¹ Die jüngeren Befragten (25 bis 30 Jahre), die sich für eine multilokale Haushaltsorganisation entschieden haben, wohnen in der City in fußläufiger Nähe zur Arbeitsstätte. Für die Wahl des Wohnstandorts ist nicht allein die Nähe zum Arbeitsplatz, sondern auch die Wohngegend als Erlebnisort entscheidend. Diese Beobachtung stimmt mit Befunden der Wohnforschung überein, wonach das Alter und die Haushaltsform entscheidende Bestimmungsgrößen für städtische Wohnstandortentscheidungen sind. Die Innenstadt ist ein bevorzugter Wohnstandort von jungen Personen und kleinen Haushalten, während Stadtrandlagen von älteren Personen und Familienhaushalten präferiert werden.¹² Dies kann damit erklärt werden, dass für junge Personen, Einpersonenhaushalte und Paarhaushalte ohne Kind die relative Lage des Wohnstandorts eine prominente Rolle spielt und die Wohnstandortwahl von Familien hingegen auf das Wohnumfeld (v.a. Grünausstattung) gerichtet ist.¹³ Aus Sicht der Lebensstilforschung ließe sich den Shuttles in der Untersuchung von Meier eher ein außerhäuslicher, erlebnisorientierter Lebensstil zuordnen.¹⁴ Demgegenüber stehen Ergebnisse einiger Studien, die für Shuttles an ihrem Arbeitsort eine extrem berufsorientierte Lebensweise konstatieren, die nur einen geringen Aktionsraum für außerhäusliche Aktivitäten und kaum soziale Kontakte außerhalb des Kollegiums hervorbringt.¹⁵

Untersuchungen über Doppelkarrierepaare sprechen für die Vermutung, dass angesichts des hohen Koordinationsaufwands zur großräumigen Verbindung von zwei Wohnorten im Vergleich zum unilokalen Wohnen die relative Lage des Wohnstandorts (unabhängig vom Alter) und Erreichbarkeiten am Arbeitsort für Shuttles bedeutsamer sind. In der Konsequenz dürften sowohl die Nähe zur Arbeitsstätte als auch die Anbindung an den Fernverkehr für Shuttles am Zweitwohnnort eine entscheidende Rolle spielen. So konnte Anne E. Green in ihrer Untersuchung über Wohnstandorte und Mobilitätsstrategien von Doppelkarrierepaaren feststellen, dass die Wohnstandortwahl der Paare entscheidend durch die Erreichbarkeit von Autobahnen bestimmt wird.¹⁶ Auch

die Ergebnisse einer Befragung von Cornelia Behnke und Michael Meuser verweisen auf die Bedeutung einer guten Verkehrsanbindung (ICE-Bahnhöfe) für die räumlichen Karrierestrategien junger Paar-Haushalte.¹⁷

Aus den spärlichen empirischen Befunden lässt sich zusammenfassend für die Wohnstandortentscheidungen von Shuttles am Arbeitsort spekulativ ableiten, dass innerstädtisches Wohnen dominieren wird und Citylagen in erster Linie aufgrund kurzer Wege zwischen dem Zweithaushalt und der Arbeitsstätte und der Wichtigkeit, die der Verkehrsanbindung beigemessen wird, nachgefragt werden. Deshalb ist zu erwarten, dass der Zusammenhang zwischen der städtischen Wohnlage und dem Alter für die distanzintensive Lebensform des Shuttles am Arbeitsort nicht raumrelevant ist. Sekundär werden innerstädtische Wohnlagen vermutlich auch wegen der Nähe zu Kultur- und Freizeitangeboten attraktiv sein. Aufgrund vorliegender Untersuchungen ist anzunehmen, dass Shuttles an ihrem Arbeitsort allein leben und sich an diesem Wohnort auf den Beruf konzentrieren, weshalb ein naturnahes Wohnumfeld wahrscheinlich für ihre Wohnstandortentscheidung am Arbeitsort nicht bedeutsam sein wird.

3 Methodisches Vorgehen und Stichprobe

Zur Analyse des berufsbezogenen Pendelns zwischen einem Haupt- und Nebenwohnnort wurde eine zufallsgesteuerte Stichprobe von Personen mit einer Nebenwohnung aus dem Melderegister gezogen. Da das Melderegister in Deutschland kommunal organisiert wird, mussten für die Stichprobenziehung einzelne Kommunen ausgewählt werden. Das Melderegister gibt allerdings keine Auskunft darüber, aus welchen Gründen Personen eine Nebenwohnung angemeldet haben. Damit genügend Personen mit einer beruflich genutzten Nebenwohnung in die Stichprobe fallen, wurden deshalb nur Kernstädte mit Metropolfunktionen¹⁸ ausgewählt: München, Stuttgart, Düsseldorf und Berlin.

In die Zufallsstichprobe wurden Personen aufgenommen, die zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung zwischen 25 und 59 Jahre alt waren, in den vergangenen fünf Jahren in die Untersuchungsgebiete ge-

zogen sind und dort eine Nebenwohnung angemeldet haben. Als Vergleichsgruppe wurde eine Stichprobe von Personen derselben Altersgruppe gezogen, die ebenfalls im genannten Zeitraum in die Untersuchungsgebiete gezogen und dort mit einem Hauptwohnsitz gemeldet sind. Lediglich in Stuttgart konnten die Zugezogenen nicht nach einem Haupt- oder Nebenwohnsitz unterschieden werden, so dass dort eine Stichprobe von 4000 Personen mit einer Haupt- oder Nebenwohnung gezogen wurde. In Berlin hatten sich zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung von den Zugezogenen überraschenderweise nur 68 Personen mit einer Nebenwohnung gemeldet, was vermutlich mit der dortigen Zweitwohnungssteuer zusammenhängt. Insgesamt wurden in München, Düsseldorf und Berlin rd. 1 700 Zugezogene mit einem Nebenwohnsitz angeschrieben.¹⁹

Die Befragung erfolgte postalisch im Januar und Februar 2006 mittels eines standardisierten Erhebungsinstruments. Von der Nettostichprobe der Personen mit einer Nebenwohnung (n = 483) konnte anhand der Gründe für eine Nebenwohnung und der Zuzugsmotive in das Untersuchungsgebiet im Zusammenhang mit dem Arbeitsort knapp die Hälfte (n = 226) als berufsbezogene Pendler bzw. Shuttles identifiziert werden. Unter den Shuttles sind signifikant mehr Männer als Frauen (61 %). Männliche Shuttles sind im Median 36 Jahre und Frauen 31 Jahre alt.²⁰

4 Empirische Ergebnisse

Räumliche Verflechtungsstrukturen und Distanzen des Shuttelns

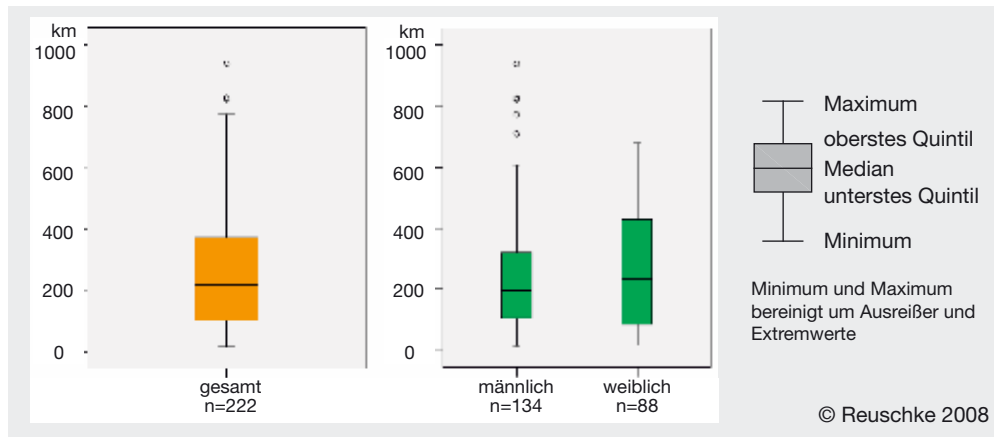
Von den mit der Befragung erreichten Shuttles nutzt in den drei Städten München, Stuttgart und Düsseldorf erwartungsgemäß die große Mehrzahl die Metropole zum Arbeiten (in acht bis neun von zehn Fällen) und hat folglich die Hauptwohnung bzw. den Lebensmittelpunkt außerhalb des Befragungsgebiets. Dagegen pendeln Shuttles, die unter den Zugezogenen in Berlin erreicht wurden, überwiegend aus Berlin zum Arbeiten in einen anderen Ort. Die Zielorte liegen vor allen Dingen in den alten Bundesländern (v. a. Bayern, Nordrhein-Westfalen, Hamburg), was mit den Disparitäten der Arbeitsmärkte in Ost- und Westdeutschland zu erklären ist. Die räumlichen Verflechtungs-

muster des Shuttelns in Düsseldorf, Stuttgart und München konzentrieren sich in hohem Maße zuallererst auf das eigene Bundesland und dann auf angrenzende Bundesländer. Shuttles mit einem Wohnsitz in Düsseldorf kommen zu 45 % (n = 37) aus Nordrhein-Westfalen; weitere räumliche Verflechtungen bestehen in nennenswertem Umfang nur mit Rheinland-Pfalz und Hessen. In Stuttgart konzentrieren sich die räumlichen Verflechtungsstrukturen des Shuttelns fast ausschließlich auf Baden-Württemberg (43 %, n = 24) und Bayern (27 %, n = 15). Ähnlich sieht es in München aus: Dort haben 47 % (n = 31) der Shuttles den ersten bzw. zweiten Wohnsitz ebenfalls in Bayern und mehr als jede/r Vierte pendelt nach Baden-Württemberg (28 %).

Trotz der starken räumlichen Verflechtungen des Shuttelns in den drei westdeutschen Metropolen mit Wohnorten innerhalb desselben Bundeslandes werden von den Shuttles des Samples im Mittel beachtliche Entfernungen zwischen den Wohnorten zurückgelegt.²¹ Wie das Boxplot in Abbildung 1 zeigt, beträgt die Medianentfernung zwischen den Wohnorten 218 km, was ungefähr der Distanz zwischen den Metropolen Düsseldorf und Frankfurt/Main oder Stuttgart und München entspricht. Ein Viertel der Shuttles pendelt sogar mindestens 375 km (oberes Quartil), was etwa der Entfernung zwischen Frankfurt/Main und München oder Chemnitz und München gleichzusetzen ist. Dabei unterscheiden sich Frauen und Männer mit einer berufsbezogenen Nebenwohnung nicht hinsichtlich der mittleren Distanz zwischen den Wohnorten – das Pendelverhalten weicht diesbezüglich also von der täglichen Berufspendlermobilität ab. Anhand der Boxplots für Männer und Frauen in Abbildung 1 wird deutlich, dass die räumlichen Entfernungen der Wohnorte unter den Frauen viel stärker zugunsten größerer Distanzen streuen als unter den Männern.

Wenngleich die Fallgrößen für die einzelnen Untersuchungsgebiete zu gering sind, um verallgemeinerbare Aussagen für die ausgewählten Metropolen abzuleiten, können Tendenzen über den Zusammenhang der Distanz zwischen den Wohnorten der Shuttles und der Raumstruktur festgehalten werden: Für Shuttles mit einem Wohnsitz in Berlin resultieren aus dem beschriebenen großräumigen Verflechtungsmuster deut-

Abbildung 1
Entfernungen zwischen den Wohnorten (in km), insgesamt und nach Geschlecht



lich größere Entfernungen zwischen den Wohnorten (Medianentfernung 294 km) als für Shuttles mit einem Wohnort in einem der Untersuchungsgebiete in den alten Bundesländern. Durch das Konglomerat aus wirtschaftlicher Solitärstellung und desolater Arbeitsmarktlage müssen Erwerbspersonen, die sich gegen Migration und für das Shutteln entscheiden, in Berlin große Pendeldistanzen zum Arbeitsort akzeptieren. Daneben zeichnen sich auffällig geringe Pendeldistanzen für Shuttles mit einem Wohnsitz in Düsseldorf ab: Ein Viertel pendelt hier maximal nur 75 km zwischen den Wohnorten, die Mehrzahl der Shuttles mit einer Entfernung der Wohnorte unter 50 km wohnt in Düsseldorf²² (59 % bzw. n=11), und der überwiegende Anteil der Befragten, die das tägliche Pendeln zur Arbeitsstätte zugunsten einer Zweitwohnung am Arbeitsort aufgegeben haben, arbeitet ebenfalls in Düsseldorf (fünf von acht). Da sich der Verdichtungsraum Rhein-Ruhr durch eine polyzentrische Struktur und den damit in Verbindung stehenden dispersen Pendlerverflechtungen – gegenüber den anderen monozentrischen Agglomerationen mit radial vom Umland in die Kernstadt gerichteten Berufspendlerströmen – auszeichnet, liegt deshalb die Vermutung nahe, dass sich die siedlungsstrukturellen Unterschiede in den Agglomerationen auf das Distanzverhalten der Berufspendlerinnen und -pendler auswirkt. Mögliche Erklärungsansätze dafür, dass im Rhein-Ruhr-Gebiet bei einer geringeren Wegelänge zwischen dem Wohn- und Arbeitsort eher ein Nebenwohnsitz eingerichtet wird als in den monozentrischen Metropolräumen, könnten in der raumstrukturell bedingt höheren Zeitaufwendung bei gleicher Wegelänge (Raumdurch-

lässigkeit) sowie einer größeren physischen und psychischen Belastungsempfindung des Berufspendelns liegen.

Siedlungsstrukturelle Muster und Differenzierungen des Shuttelns

Welche siedlungsstrukturellen Merkmale zeichnen die „anderen“ Wohnorte der Shuttles außerhalb der Befragungsgebiete aus? In diesen anderen Wohnorten befinden sich, wie bereits erläutert, bei Befragten aus den drei Metropolen Düsseldorf, Stuttgart und München schwerpunktmäßig der Haupthaushalt und Lebensmittelpunkt und bei Befragten in Berlin überwiegend der Arbeitsort und Zweithaushalt. Dazu werden die siedlungsstrukturellen Raumtypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und Gemeindegrößenklassen herangezogen (s. Tabelle 1). Bei gut der Hälfte der befragten Shuttles, die innerhalb Deutschlands zwischen zwei Wohnorten pendeln²³, befindet sich auch der andere Wohnort in einem Agglomerationsraum und damit in einer Region mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte. Knapp ein Drittel der Shuttles pendelt zwischen einer der Metropolen und einer Gemeinde im verstädterten Raum, wo sich städtische und ländliche Siedlungsstrukturen vermischen und die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte folglich geringer ist als in Agglomerationsräumen. Fast jede/r Sechste hat einen Wohnort in einer der Metropolen und einen weiteren Wohnsitz im ländlichen Raum, also in einer Gemeinde mit einer dörflichen bis kleinstädtischen Siedlungsstruktur und einer geringen Bevölkerungsdichte. Im Sample wird das Shutteln damit mehrheitlich durch die räumliche Verflech-

Tabelle 1
Siedlungsstrukturelle Charakteristik des weiteren Wohnorts der Shuttles außerhalb der Befragungsgebiete (n = 215)

Siedlungsstruktureller Regionstyp	
Agglomerationsraum	53,0 %
Verstädterter Raum	31,1 %
Ländlicher Raum	15,8 %
Gemeindegrößen nach Bevölkerungszahl	
Großstadt (mehr als 100 000 EW)	38,1 %
Mittelstadt (20 000 bis 100 000 EW)	25,6 %
Kleinstadt (10 000 bis 20 000 EW)	15,3 %
Landgemeinde (weniger als 10 000 EW)	20,9 %

Quelle: Reuschke 2008

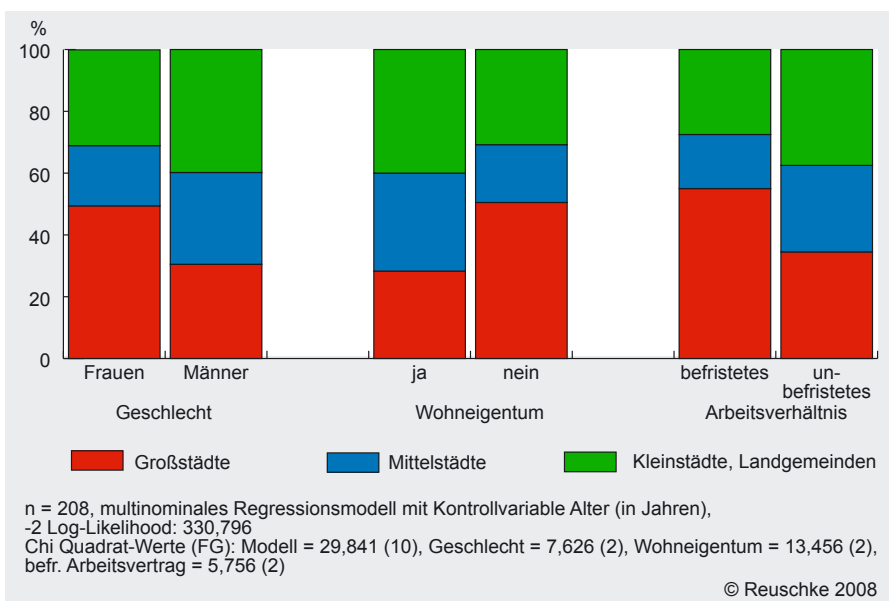
tion von Agglomerationsräumen geprägt. Werden die anderen Wohnorte der Shuttles außerhalb der Befragungsgebiete nach dem siedlungsstrukturellen Gemeindetyp untersucht, zeigt sich allerdings, dass Shuttles, die zwischen den Metropolen und einem weiteren Agglomerationsraum pendeln, dort nur zu einem Teil in den Kernstädten (55%) und zum anderen Teil im Umland (45%), und hier insbesondere im hochverdichteten suburbanen Raum (28%) wohnen. Die Betrachtung des weiteren Wohnorts der Shuttles außerhalb des Befragungsgebiets nach der Gemeindegrößenklasse zeigt ebenfalls, dass drei von fünf Personen mit einer berufsbezogenen Nebenwohnung nicht zwischen Großstädten pendeln.

Welche Konsequenzen haben diese siedlungsstrukturellen Muster für das Shutteln? Oder: Lassen sich siedlungsstrukturell bedingte Unterschiede nach soziodemogra-

phischen und sozialstrukturellen Merkmalen der Shuttles beobachten? Mittels multinomialer logistischer Regressionsanalysen mit dem Gemeindetyp als abhängiger Variable – aufgenommen in den drei Kategorien: Großstadt, Mittelstadt und Kleinstadt/Landgemeinden – lassen sich zwar keine, wie anfangs vermutet, siedlungsstrukturellen Differenzierungen des Shuttelns nach der beruflichen Stellung feststellen. Doch die Ergebnisse in Abbildung 2 verdeutlichen Zusammenhänge der Siedlungsstruktur mit dem Geschlecht, dem Wohnstatus und der Befristung des Beschäftigungsverhältnisses der Shuttles: Frauen pendeln häufiger als Männer zwischen den Metropolen und einer anderen Großstadt. Jede zweite Frau des Samples wohnt auch am anderen Wohnort außerhalb des Befragungsgebiets in einer Großstadt, wodurch das Shutteln für Frauen also eher ein großstädtisches Phänomen ist. Dahingegen pendeln immerhin zwei von fünf Männern aus einer Kleinstadt oder Landgemeinde in die Metropolen.

Entsprechend der siedlungsstrukturellen Unterscheidung der Wohneigentumsquote²⁴ wohnen Shuttles aus Mittel-/Kleinstädten oder Landgemeinden auch häufiger im Wohneigentum und damit korrespondierend in einem Einfamilienhaus als großstädtische Pendler. Obwohl Frauen häufiger aus einer Großstadt in die Metropolen pendeln, wohnen sowohl Männer als auch Frauen am anderen Wohnort außerhalb des Befragungsgebiets überwiegend im Wohneigentum (58% Männer, 54% Frauen). Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Shuttles werden sichtbar, wenn der Wohnstatus im Kontext des siedlungsstrukturellen Gemeindetyps betrachtet wird, denn jeder dritte Mann im Vergleich zu „nur“ jeder vierten Frau wohnt am anderen Wohnort im suburbanen Raum²⁵ im selbstgenutzten Einfamilienhaus. Für Männer ist das Shutteln daher häufiger als für Frauen am Wohnort des Haupthaushalts und Lebensmittelpunkts mit einer suburbanen Lebensweise verbunden.

Abbildung 2
Siedlungsstruktureller Gemeindetyp des Wohnorts der Shuttles außerhalb der Befragungsgebiete nach Sozialstrukturmerkmalen



Während folglich für einen Teil der Shuttles aus Mittel-/Kleinstädten oder Landgemeinden das Wohneigentum einen Bindungsfaktor an den Wohnort darstellt, sind für

Shuttles aus Großstädten befristete Beschäftigungsverhältnisse eine Bedingung für die multilokale Lebensform. Die Wahrscheinlichkeit, dass Shuttles mit einem befristeten Beschäftigungsverhältnis aus einer Großstadt in die Metropolen pendeln, ist mehr als doppelt so hoch wie für eine Mittel-/Kleinstadt oder Landgemeinde. Davon ausgehend, dass in Deutschland 2004 rd. 8% aller abhängig Beschäftigten einen befristeten Arbeitsvertrag hatten²⁶, sind insbesondere unter den großstädtischen Shuttles, von denen im Sample fast jede dritte Frau und knapp jeder vierte Mann einen befristeten Arbeitsvertrag hat, befristete Beschäftigungsverhältnisse deutlich überrepräsentiert. Mit diesem Ergebnis in Zusammenhang steht die Frage nach der zeitlichen Perspektive der großstädtischen Erscheinungsform des Shuttelns. Aktuelle Befunde der (geographischen) Arbeitsmarktforschung zeigen, dass eine befristete Beschäftigung unter jüngeren Kohorten besonders verbreitet ist und deshalb überwiegend dem Berufseinstieg dient.²⁷ Im Sample sind unter den großstädtischen Pendlern Frauen und Männer mit einem befristeten Arbeitsvertrag ebenfalls signifikant jünger als solche mit einem unbefristeten Beschäftigungsverhältnis. Die Frage nach der zeitlichen Perspektive der mobilen Lebensform des Shuttelns muss dabei vor allen Dingen für großstädtische Pendlerinnen mit einem befristeten Arbeitsvertrag gestellt werden, da sie häufiger als ihre männliche Vergleichsgruppe eine multilokale Haushaltsorganisation für den Berufseinstieg in einer vorfamiliären Lebensform praktizieren.

Periodizität des Shuttelns und Pendelarrangements

Die Mehrzahl der Shuttles des Samples pendelt wöchentlich zwischen den Wohnorten (59%). Dabei pendeln Shuttles in einer festen Partnerschaft, wie in Abbildung 3 dargestellt, häufiger im wöchentlichen Rhythmus zwischen den Wohnorten als allein wohnende Shuttles. Auch mit steigendem Alter nimmt die Wahrscheinlichkeit des wöchentlichen Pendelns zu, was wiederum mit dem Familienstand und der Haushaltsform zusammenhängt, denn Verheiratete und Shuttles in einer Lebensgemeinschaft mit Kind(ern)

pendeln häufiger wöchentlich als ledige und allein wohnende Shuttles. Sehr plausibel ist, dass die Periodizität des Pendelns von der Distanz zwischen den Wohnorten abhängt und Shuttles, die nicht wöchentlich zwischen den Wohnorten pendeln, größere Distanzen zurücklegen müssen als wöchentliche Pendler. Im Sample sinken die Häufigkeiten für das wöchentliche Pendeln ab einer Entfernung von 295 km stark ab, so dass mit größeren Distanzen als bspw. zwischen den Städten Hamburg und Berlin seltener wöchentliches Pendeln verbunden ist.

Wie bereits gezeigt werden konnte, bestehen keine Zusammenhänge zwischen dem Geschlecht und der mittleren Wegelänge zwischen den Wohnorten der Shuttles. Jedoch offenbart die Analyse der Periodizität des Pendelns geschlechtstypische Unterschiede des Shuttelns in der zeitlichen Dimension: Frauen pendeln unter Kontrolle des Alters, der Entfernung zwischen den Wohnorten und unabhängig davon, ob sie in einer festen Partnerschaft leben, weniger häufig als Männer wöchentlich zwischen den Wohnorten. Aus dem geschlechtstypischen Pendelmuster folgt auf der Mesoebene der partnerschaftlichen Beziehung jedoch nicht, dass weibliche Shuttles weniger häufig mit ihrem Partner zusammenleben als Männer mit einer berufsbezogenen Nebenwohnung, denn Frauen pendeln häufiger abwechselnd mit dem Partner und praktizieren somit ein alternierendes Pen-

Abbildung 3
Pendelhäufigkeit nach Sozialstrukturmerkmalen der Shuttles

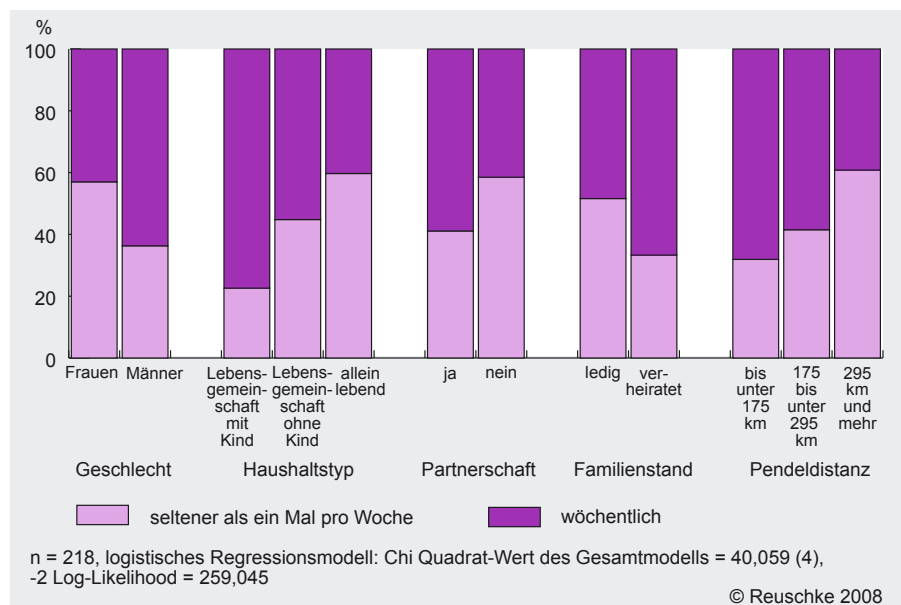
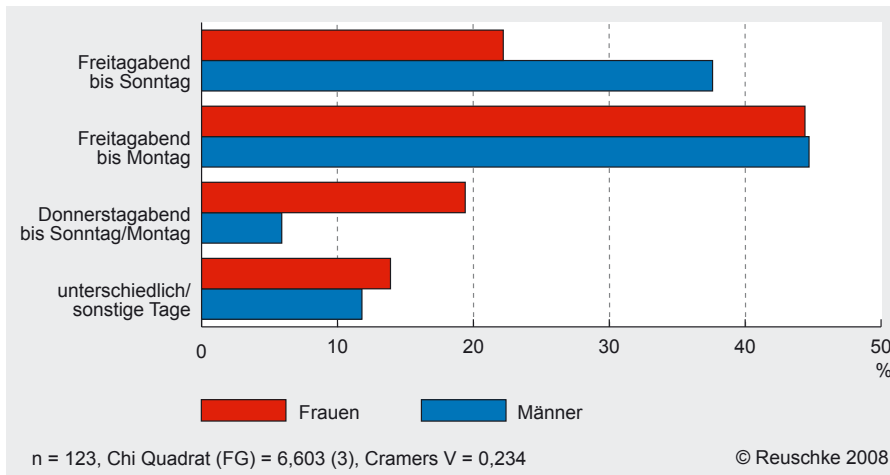


Abbildung 4
Aufenthaltsdauer von wöchentlichen Pendlerinnen und Pendlern am Ort der Hauptwohnung



delarrangement. Fast die Hälfte der Frauen des Samples, die in einer Partnerschaft leben, wohnen folglich abwechselnd mit dem Partner an beiden Wohnorten zusammen. Demgegenüber pendelt nur jeder vierte Mann in Partnerschaft abwechselnd mit der Partnerin. Ein alternierendes Pendelarrangement wird allerdings nicht in einer Lebensgemeinschaft mit Kind(ern) praktiziert. Daraus erklärt sich wiederum der höhere Anteil alternierender Pendelarrangements unter den Frauen, für die das Shutteln eine eher kinderlose Lebensform ist, wohingegen Männer häufiger in einer Lebensgemeinschaft mit Kind(ern) pendeln.

Auf welche Wochentage sich das wöchentliche Pendeln zwischen den Wohnorten konzentriert und wie lange sich wöchentliche Pendlerinnen und Pendlern im Haupthaushalt aufhalten, stellt Abbildung 4 dar. Sowohl Männer als auch Frauen, die wöchentlich zwischen den Wohnorten pendeln, fahren am häufigsten Freitagabend zum anderen Wohnort, an dem sie das Wochenende verbringen, und kehren Montag an den Arbeitsort zurück (45% der Männer und 44% der Frauen). Mehr als jeder dritte Mann pendelt am Freitag- und Sonntagabend, wohingegen dieses zeitliche Pendelarrangement auf wöchentliche Pendlerinnen signifikant weniger zutrifft (38% vs. 22%) und Frauen stattdessen häufiger als Männer bereits am Donnerstagabend zum anderen Wohnort fahren und dort bis Sonntag oder Montag verbleiben (6% gegenüber 19%). Dieses eher weibliche zeitliche Pendelarrangement von Donnerstagabend bis

Sonntag oder Montag erklärt sich nicht durch die Dauer der Arbeitszeit, sondern durch die Möglichkeit, einen Teil der Erwerbsarbeit zu Hause zu erledigen. Bei den Shuttles, die nur alle zwei Wochen zum anderen Wohnort pendeln, ist kein Geschlechterunterschied hinsichtlich der Aufenthaltsdauer am Ort des Lebensmittelpunkts zu erkennen. Fast zwei Drittel dieser Männer und Frauen pendeln am Freitagabend heim und kehren am Sonntag an den Arbeitsort zurück.

Wohnstandort der Shuttles am Arbeitsort

War die räumliche Perspektive auf das berufsbezogene Pendeln zwischen zwei Wohnorten bisher auf großräumige Strukturen gerichtet, sollen nun der Fokus auf die Raumwirksamkeit und räumlichen Bedingungen des Shuttelns auf kleinräumiger Ebene gelegt und der Wohnstandort der Shuttles an ihrem Arbeitsort untersucht werden. Die städtischen Wohnlagen am Arbeitsort werden in Abbildung 5 sowohl für alle Shuttles des Samples dargestellt als auch nur für diejenigen, die in den ausgewählten Metropolen arbeiten. Um die städtischen Wohnlagen der Shuttles vergleichbar zu machen, sind darüber hinaus die Wohnlagen erwerbstätiger Fernwandernder eines Vergleichssamples abgebildet, die in die vier Untersuchungsgebiete gezogen sind und dort einen Hauptwohnsitz ohne einen weiteren Wohnsitz haben (s. Kapitel 3).

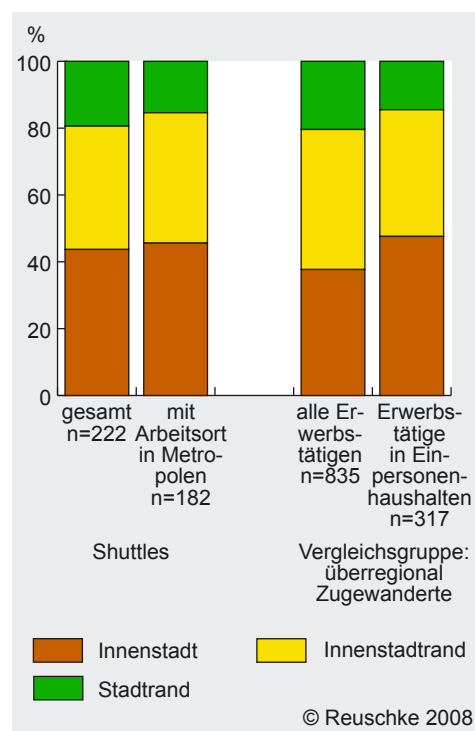
Die Verteilung der Shuttles über die drei städtischen Wohnlagen – Innenstadt, Innenstadtrand, Stadtrand – zeigt, dass der größte Anteil, jedoch nicht die Mehrzahl am Arbeitsort in der Innenstadt wohnt (44% bzw. 46%). Mehr als jede/r Dritte wohnt im sonstigen inneren Bereich der Stadt, und immerhin fast ein Fünftel der Shuttles insgesamt hat am Zweitwohnsitz eine Wohnung in Stadtrandlage. Ein deskriptiver Vergleich mit den städtischen Wohnlagen von erwerbstätigen Fernwandernden des Vergleichssamples verdeutlicht, dass sich in den Metropolen die Wohnstandorte von Shuttles und überregional zugewanderten Erwerbstätigen mit Hauptwohnsitz insgesamt betrachtet und auch differenziert nach Untersuchungsgebieten nicht überzufällig unterscheiden. In den Metropolen vertei-

len sich Shuttles in etwa wie erwerbstätige Fernwandernde in Einpersonenhaushalten über die städtischen Wohnlagen.

In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass Fernwanderungen bekanntlich überwiegend von jungen Personen getragen werden und Familienhaushalte unterdurchschnittlich überregional wandern. Dementsprechend haben auch in der Stichprobe zugewanderte Erwerbstätige mit einem Hauptwohnsitz in den Metropolen ein junges Medianalter von 34 Jahren für Männer und 32 Jahren für Frauen.²⁸ Der Großteil lebt allein oder in einer Lebensgemeinschaft ohne Kind. Empirische Untersuchungen haben umfangreich nachgewiesen, dass Wohnstandortentscheidungen von Haushalten vom Lebenszyklus bestimmt werden. Überregionale Wanderungen in Großstädte sind deshalb, wie Gabriele Sturm und Katrin Meyer anhand kommunalstatistischer Daten aus der innerstädtischen Raubeobachtung des BBR für Deutschland aufzeigen, überwiegend auf innerstädtische Quartiere gerichtet.²⁹ Gegenwärtig leben in Großstädten in den alten Bundesländern nur 15% und in den neuen Bundesländern (ohne Berlin) 16% der Bevölkerung in der Innenstadt. Der größte Anteil wohnt mit 54% in den alten Bundesländern und mit 46% in den neuen Bundesländern am Stadtrand.³⁰ Dieser Vergleich mit der räumlichen Verteilung städtischer Bevölkerung insgesamt verdeutlicht, dass Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde des Samples häufiger in Innenstadtlagen und seltener in Stadtrandlage wohnen als die restliche Stadtbevölkerung. Gegenüber erwerbstätigen Fernwandernden in unilokalen Haushalten zeichnen sich Shuttles allerdings nicht – wie anfänglich angenommen – durch eine (noch) stärkere räumliche Orientierung auf innerstädtische Wohnlagen am Arbeitsort aus.

Einflussgrößen der Entscheidung von Shuttles für eine Zweitwohnung in der Innenstadt wurden mittels logistischer Regressionen untersucht. Um Präferenzen für eine städtische Wohnlage ermitteln zu können, wurden unter Kontrolle des Pro-Kopf-Einkommens, der Mietkosten (bruttowarm) und der Wohnfläche die objektiven Gegebenheiten der Wohnung und der näheren Wohngegend (vorhanden oder nicht vorhanden) in Verbindung mit der subjektiven

Abbildung 5
Städtische Wohnlagen der Shuttles am
Arbeitsort im Vergleich zu erwerbstätigen
Fernwandernden



Wichtigkeit (wichtig oder nicht wichtig) untersucht.

Im Sample verteilen sich Shuttles an ihrem Wohnsitz am Arbeitsort weder nach soziodemographischen noch nach sozioökonomischen Merkmalen auf unterschiedliche städtische Wohnlagen. Damit bestätigt sich die Annahme, dass Wohnstandortentscheidungen von Shuttles am Arbeitsort altersunabhängig sind. Dafür zeigen die Ergebnisse, dass die wenigen Männer und Frauen, die insgesamt betrachtet in den Metropolen im Wohneigentum leben (9%), zu einer Wohnlage im Innenstadtrand oder am Stadtrand tendieren.

Infolge der kontinuierlichen großräumigen Mobilität wurde davon ausgegangen, dass Wohnstandortentscheidungen von Shuttles am Zweitwohnsitz auch durch die Verkehrsanbindung der Wohngegend determiniert werden. Gegenüber dem Vergleichssample präferieren großstädtische Pendlerinnen und Pendler eher eine gute Anbindung der Wohngegend an einen Hauptbahnhof und Shuttles aus Kleinstädten und Landgemeinden schätzen eher die Nähe der Zweitwohnung zu Fernverkehrsstraßen.³¹ Aber Hinweise darauf, dass sich die stärkeren Präferenzen von Shuttles für eine

gute Anbindung der Wohngegend an Hochgeschwindigkeitsnetze räumlich auf die städtische Wohnanlage auswirken, lassen sich im Sample kaum finden. Für Shuttles in Stadtrandlage ist die Erreichbarkeit von Fernverkehrsstraßen zwar besonders wichtig, doch erklärt sich diese räumliche Präferenz in multivariaten Analysen besser über die Ausstattung des Wohnumfelds, denn diese Männer und Frauen bevorzugen auch ein grünes Wohnumfeld. Darüber hinaus tendieren die wenigen Shuttles, für die eine Anbindung an einen Flughafen wichtig bis sehr wichtig ist, eher zu einem Wohnstandort in der Innenstadt. Aber diese Männer und Frauen bevorzugen auch Wohngegenden mit einer guten gastronomischen Ausstattung. Die subjektive Wichtigkeit der Verkehrsanbindung hat keine zusätzliche Erklärungskraft für den Wohnstandort der Shuttles. Daraus lässt sich schließen, dass es sich eher um wohnbezogene Lebensstile als um „Mobilitätsstile“ handelt.³²

Shuttles mit einem Wohnstandort in der Innenstadt zeichnen sich gegenüber solchen in Wohnlagen außerhalb der Innenstadt durch eine ausgeprägte Infrastrukturorientierung und kürzere Wege von der Wohnung zur Arbeitsstätte aus, wobei hinsichtlich des Arbeitsweges die Wegedauer eine höhere Erklärungskraft für den Wohnstandort besitzt als die Wegelänge. Für den Arbeitsweg benötigen Shuttles mit einer Wohnung in Innenstadtlage im Mittel 17,2 Minuten. Sie haben damit auch im Vergleich zu den überregional zugewanderten Erwerbstätigen in Mehrpersonen- und Einpersonenhaushalten in gleicher Wohnlage unter Kontrolle des Alters und des Geschlechts eine geringere Wegedauer zur Arbeitsstätte. Hingegen unterscheidet sich die Wegedauer zur Arbeitsstätte von Shuttles mit einem Wohnstandort außerhalb der Innenstadt nicht überzufällig von der Vergleichsgruppe in gleicher Wohnlage. Ein Vergleich mit den aktuellsten repräsentativen Daten zum Personenverkehr (KONTIV 2002) in Verknüpfung mit den BBR-Kreistypen verweist ebenfalls auf eine unterdurchschnittliche Wegedauer von Shuttles mit einer zentral gelegenen Zweitwohnung zur Arbeitsstätte. In Kernstädten der alten Bundesländer benötigen Frauen durchschnittlich 22,9 Minuten und Männer 25 Minuten für den Weg zur Arbeit. Für die neuen Bundesländer ist die mittlere Wegedauer für Frauen mit 27,5 Minuten und für Männer mit 28,5 Minuten

noch etwas höher.³³ Damit bestätigt sich zusammenfassend die Arbeitsthese, dass innerstädtisches Wohnen für Shuttles aufgrund kurzer Wege zur Arbeitsstätte eine prominente Rolle spielt.

Eine deutliche Präferenz für innerstädtische Wohnstandorte ist auf das Vorhandensein von gastronomischen Einrichtungen zurückzuführen. Dafür muss ein Teil der Männer und Frauen mit einem Wohnstandort in Innenstadtlage einen Mangel an Grünflächen in der Wohngegend in Kauf nehmen. Für Shuttles in Wohnlagen außerhalb der Innenstadt sind gastronomische Angebote in der näheren Wohngegend weniger wichtig. Die Nähe zu Geschäften ist hingegen auch für Shuttles in anderen Wohnlagen wichtig, allerdings bevorzugen diese Männer und Frauen auch häufiger ein grünes Wohnumfeld am Wohnort des Zweithaushalts, so dass sich insbesondere für Shuttles in Stadtrandlage eine größere Diskrepanz zwischen dem Wunsch nach Einkaufsmöglichkeiten in der näheren Wohngegend einerseits und Grünflächen andererseits ergibt.

Die Ausstattung des Wohnumfelds mit Kultur- und Freizeitangeboten wirkt sich, wie angenommen, nicht vordergründig auf die Entscheidung für einen Wohnstandort in der Innenstadt aus. Nur Shuttles in Stadtrandlage, von denen die Mehrzahl angibt, dass diese infrastrukturelle Ausstattung der Wohngegend am Zweitwohnnort nicht wichtig ist (53 %), unterscheiden sich diesbezüglich in ihren Präferenzen von Shuttles mit einer Zweitwohnung in der inneren Stadt (Innenstadt und Innenstadtrand). Im Gegensatz dazu sind Kultur- und Freizeitangebote in der Wohngegend für drei Viertel der Shuttles in Innenstadtlage und im Innenstadtrand wichtig bis sehr wichtig.

5 Fazit und Ausblick

Der Beitrag hat versucht, raum-zeitliche Strukturen des berufsbezogenen Pendelns zwischen verschiedenen Wohnorten sichtbar zu machen und zu erklären. Wesentliche Bedingungen für das Shutteln und die raum-zeitliche Organisation der Haushalte beruhen auf externen Faktoren einer flexibilisierten postfordistischen Berufswelt (u.a. Zeitverträge), so dass mit zunehmender Arbeitszeitflexibilisierung und Pluralisierung der Beschäftigungsformen auch das berufsbezogene Pendeln zwischen verschiedenen Wohnorten an Bedeutung gewinnen wird.

Die Wohnstandorte der Shuttles streuen an ihrem Arbeitsort stärker als erwartet über verschiedene städtische Wohnlagen. Dies erklärt sich daraus, dass zum einen naturnahe Wohnumfeldqualitäten für einen bedeutenden Anteil der Shuttles auch am Zweitwohnsitz eine Rolle spielen und zum anderen Einflüsse der räumlichen Erreichbarkeiten auf die städtische Wohnlage schwächer sind als erwartet.

Aus den geschlechtstypischen Mustern des Shuttelns wird im Hinblick auf eine theoretische Weiterentwicklung der Mobilitätsforschung deutlich, dass die Dimensionen Zeit und Geschlecht neu in den Blick rücken müssen. Aus raumplanerischer und verkehrswissenschaftlicher Sicht ist die zukünftige Berücksichtigung beruflich bedingter multilokaler Haushaltsstrukturen als eine spezifische Form der Berufspendlermobilität wichtig, da ein bedeutsamer Anteil des Pendelns auf Werktage fällt und somit die negativen Folgen des (motorisierten) Berufsverkehrs verstärkt werden.

Für die Wohnforschung zeigen die zeitlichen Pendelarrangements zwischen den Wohnorten, dass die Bedeutungen der Wohnorte insbesondere unter den weiblichen Shuttles nicht bipolar in primäre und sekundäre Aktionsräume getrennt werden können, wie in bisherigen Untersuchungen angenommen wurde.³⁴ Alternierende Pendelarrangements und das damit verbundene zeitweilige Zusammenleben am Zweithaushalt am Arbeitsort mit dem Partner oder der Partnerin lassen spezifische Wohnpräferenzen und -erwartungen am Zweitwohnsitz erwarten, die in weiteren empirischen Untersuchungen in den Blick genommen werden sollten.

Die siedlungsstrukturellen Analysen weisen darauf hin, dass auch in der Spätmoderne das Shutteln für Männer in starkem Maße mit dem Pendeln zwischen Kleinstädten bzw. Landgemeinden und Metropolen verbunden ist. Frauen haben hingegen die mobile Lebensform des Shuttelns in zweierlei Hinsicht modernisiert: zum einen angesichts der Tatsache, dass unter den Bedingungen fortschreitender Modernisierung Frauen überhaupt eine berufsbezogene Nebenwohnung einrichten, und zum anderen, dass durch weibliche Shuttles großstadtorientierte Pendelmuster an Bedeutung gewinnen. Für Männer trifft deshalb auch eine suburbane Lebensweise am Haupthaushalt und Ort des Lebensmittelpunkts häufiger zu als für Frauen. Aus den siedlungsstrukturellen Mustern multilokaler Lebensformen ergeben sich damit für die Lebensstil- und Mobilitätsforschung vertiefende Fragestellungen nach der Alltagspraxis und Alltagsmobilität von „komplementären rurbanen Lebensstilen“³⁵ einerseits und multipolar-urbanen Lebensstilen andererseits.

Die dem Beitrag zugrunde liegende Erhebung wurde im Rahmen des Projektes „Mobile Lebensformen und Wohnungsnachfrage“ des Fachgebietes Frauenforschung und Wohnungswesen in der Raumplanung (Proj.: Prof. Dr. Ruth Becker) im Jahr 2006 durchgeführt und vom Ministerium für Innovation, Wissenschaft, Forschung und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Anmerkungen

- (1) Statistisches Bundesamt: Leben und Arbeiten in Deutschland. Mikrozensus 2004. – Wiesbaden 2005
- (2) Lutz, B.; Kreuz, D.: Wochenendpendler. Eine Extremform des Erwerbsverhaltens in wirtschaftlich schwachen Gebieten, dargestellt am Beispiel Ostbayerns. – München 1968; Breyer, F.: Die Wochenendpendler des Bayerischen und Östlichen Oberpfälzer Waldes. – München 1970. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 4; Junker, S.: Wochenendpendler aus dem Landkreis Freyung-Grafenau. Theoretische Annäherung und qualitative Einzeluntersuchungen. – Nürnberg 1992. = Beiträge z. Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Bd. 164; Vielhaber, C.: Sekundäre Aktionsräume von Wochenendlern. In: Beiträge zur Bevölkerungsforschung. Hrsg.: K. Husa, C. Vielhaber, H. Wohlschlägl. – Wien 1987. = Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 1, S. 163-188
- (3) u.a. Farris, A.: Commuting. In: Working couples. Hrsg.: R. Rapoport, R.N. Rapoport, J.M. Bumstead. – London 1978, S. 100-107; Gerstel, N.; Gross, H.E.: Commuter Marriage. A Study of Work and Family. – New York, London 1984; Winfield, F.E.: Commuter Marriage. Living Together, Apart. – New York 1985; Bunker, B.B.; Zubeck, J.M.; Vanderslice, V.J.; Rice, R.W.: Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting Versus Single-Residence Couples. Journal of Marriage and the Family 54 (1992) 2, S. 399-407; Anderson, E.A.; Spruill, J.W.: The Dual-Career Commuter Family: A Lifestyle on the Move. Marriage & Family Review 19 (1993) 1/2, S. 131-147; Schneider, N.F.; Limmer, R.; Ruckdeschel, K.: Berufsmobilität und Lebensform. – Stuttgart 2002. = Schriftenreihe des Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 208
- (4) Schneider, N.F. et al.: Berufsmobilität und Lebensform, a.a.O.
- (5) Statistisches Bundesamt: Mikrozensus 2004, a.a.O., S.61
- (6) u.a. Eckey, H.-F.; Kosfeld, R.; Türck, M.: Pendelbereitschaft von Arbeitnehmern in Deutschland. Raumordnung u. Raumforschung 65 (2007) 1, S. 5-14; Statistisches Bundesamt: Mikrozensus 2004, a.a.O., S.61-70
- (7) Schneider, N.F. et al.: Berufsmobilität und Lebensform, a.a.O., S. 97; Vonderau, A.: Geographie sozialer Beziehungen. Ortserfahrungen in der mobilen Welt. – Münster 2003. = Berliner ethnographische Studien, Bd. 4
- ((8) Vonderau, A.: Geographie sozialer Beziehungen, a.a.O., S. 18
- (9) vgl. Anmerkung 2 sowie Hackl, M.: Pendler – Räumliche Bindung und der Zwang zur Mobilität. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsort am Beispiel von Wochenendpendlern im Bayerischen Wald. – Erlangen, Nürnberg 1992
- (10) Zu räumlichen Aspekten hochqualifizierter Beschäftigung siehe Fromhold-Eisebith, M.; Schrattecker, W.: Qualifikationsstruktur der Beschäftigten im Wandel. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Band 7: Arbeit und Lebensstandard. Hrsg.: Institut für Länderkunde – Heidelberg, Berlin 2006, S. 38-39; Haas, A.; Hamann, S.: Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. – Bonn 2008. = IAB-Kurzbericht 6; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2005. – Bonn 2005. = Berichte, Bd. 21, S. 159-162
- (11) Meier, L.: Den Ort spüren, Distanz erfahren – Irritationen der alltäglichen Handlungen deutscher Finanzbeschäftigter in London. In: Transnationale Karrieren. Biografien, Lebensführung und Mobilität. Hrsg.: F. Kreutzer, S. Roth. – Wiesbaden 2006, S. 224-239
- (12) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Lebensräume. – Bonn 2006. = Berichte, Bd. 24, S. 79-86
- (13) Mulder, C.H.; Hooimeijer, P.: Residential Relocations in the Life Course. In: Population Issues. An Interdisciplinary Focus. Hrsg.: L.J.G. van Wissen, P.A. Dykstra. – New York 1999, S. 159-186
- (14) Spellerberg, A.: Bevorzugte Quartiere von Lebensstilgruppen. Forum Wohneigentum 5 (2004) H. 1, S. 11-15
- (15) Vielhaber, C.: Sekundäre Aktionsräume, a.a.O.; Schneider, N.F. et al.: Berufsmobilität und Lebensform, a.a.O.; Gräbe, S.; Ott, E.: „... man muss alles doppelt haben“. Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. – Berlin 2003. = Soziologie: Forschung und Wissenschaft, Bd. 6; Green, A.E.; Hogarth, T.; Shackleton, R.: Long distance living. Dual location households. – Bristol 1999; Axtner, M.; Birmann, A.; Wiegner, A.: Mobil leben. Professoren als Wochenendpendler. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Band 12: Leben in Deutschland. Hrsg.: Institut für Länderkunde. – Heidelberg, Berlin 2006, S. 76-77
- (16) Green, A.E.: A Question of Compromise? Case Study Evidence on the Location and Mobility Strategies of Dual Career Households. Regional Studies 32 (1997) 7, S. 641-657
- (17) Behnke, C.; Meuser, M.: Vereinbarkeitsmanagement. Zuständigkeiten und Karrierechancen bei Doppelkarrierepaaren. In: „Wenn zwei das Gleiche tun ...“. Hrsg.: H. Solga, C. Wimbauer. – Opladen 2005, S.123-139
- (18) Siehe Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2005, a.a.O., S. 177-190
- (19) Weiterhin wurden 8 500 Personen mit einem Hauptwohnsitz in den Metropolen angeschrieben.
- (20) Männer: 25. Quantil = 30 Jahre, 75. Quantil = 46,5 Jahre, Frauen: 25. Quantil = 29 Jahre, 75. Quantil 40,5 Jahre
- (21) Mithilfe der Entfernungsmatrix des BBR konnten die räumlichen Entfernungen (in km) zwischen Wohnorten innerhalb Deutschlands ermittelt werden. Der Messung liegt die kürzeste Entfernung zwischen den Wohnorten auf Basis des Straßenrasters zu Grunde. Für Wohnorte im Ausland sind drei Online-Routenplaner herangezogen und aus den Angaben das arithmetische Mittel gebildet worden. Bei allen Angaben zur räumlichen Entfernung zwischen den Wohnorten ist ein Extremwert ausgeschlossen worden.
- (22) Damit übersteigt die Distanz zwischen den Wohnorten noch nicht einmal den Schwellenwert, der zur Abgrenzung des täglichen Nah- und Fernpendels in der amtlichen Statistik und der einschlägigen Literatur herangezogen wird.
- (23) Neun Shuttles pendeln zwischen einem Wohnort in Deutschland und dem Ausland.
- (24) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006. – Bonn 2007. = Berichte, Bd. 27, S. 213
- (25) (Hoch-)verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen und verstärkten Räumen
- (26) Keller, B.; Seifert, H.: Atypische Beschäftigungsverhältnisse und Flexicurity. In: Flexicurity. Die Suche nach Sicherheit in der Flexibilität. Hrsg.: M. Kronauer, G. Linne. – Berlin 2005, S. 127-147 (137)
- (27) Albrecht, S.: Flexibilisierung der Arbeit. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Band 7: Arbeit und Lebensstandard. Hrsg.: Institut für Länderkunde. – Heidelberg, Berlin 2006, S. 50-53
- (28) Standardabweichung bei Männern = 7,87, bei Frauen = 7,75
- (29) Sturm, G.; Meyer, K.: „Hin und her“ oder „hin und weg“ – zur Ausdifferenzierung großstädtischer Wohnsuburbanisierung. Informationen z. Raumentwicklung (2008) 3/4, S. 229-243
- (30) Ebda., S.230
- (31) $p < 0,05$, Kontrollvariablen: Alter (in Jahren), Geschlecht, Personen im Haushalt, Haushaltsnettoeinkommen
- (32) Götz, K.: Mobilitätsstile. In: Handbuch Verkehrspolitik. Hrsg.: Schöller, O.; Canzler, W.; Knie, A. – Wiesbaden 2007, S. 759-784
- (33) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Frauen-Männer-Räume. – Bonn 2007. = Berichte, Bd. 26, S. 125-128
- (34) Vielhaber, C.: Sekundäre Aktionsräume, a.a.O.; Axtner, M. et al.: Mobil leben, a.a.O.
- (35) Hesse, M.; Scheiner, J.: Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: Eine Typologie multilokaler Haushalte. – 2008 (Manuskript)