

Darja Reuschke

Multilokales Wohnen

Darja Reuschke

Multilokales Wohnen

Raum-zeitliche Muster
multilokaler Wohnarrangements
von Shuttles und Personen
in einer Fernbeziehung



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<<http://dnb.d-nb.de>> abrufbar.

Zugl. Dissertation an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, 2009

1. Auflage 2010

Alle Rechte vorbehalten

© VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2010

Lektorat: Katrin Emmerich | Sabine Schöller

VS Verlag für Sozialwissenschaften ist Teil der Fachverlagsgruppe
Springer Science+Business Media.

www.vs-verlag.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: KünkelLopka Medienentwicklung, Heidelberg
Druck und buchbinderische Verarbeitung: STRAUSS GMBH, Mörlenbach
Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier
Printed in Germany

ISBN 978-3-531-17072-5

Danksagung

Bei allen, die mich im Laufe des Forschungsprozesses begleitet und unterstützt haben, möchte ich mich sehr herzlich bedanken. Prof'in Dr. Ruth Becker, in deren Fachgebiet „Frauenforschung und Wohnungswesen in der Raumplanung“ ich die Arbeit erstellt habe, und Prof'in Dr. Ulrike Sailer haben mich in allen Phasen des Projektes mit konstruktiver Kritik unterstützt und mich durch ihr großes Interesse an meiner Arbeit ermuntert. Die quantitative Datenerhebung konnte dank der Förderung des Ministeriums für Innovation, Wissenschaft, Forschung und Technologie des Landes NRW im Hochschul- und Wissenschaftsprogramm als Projekt „Mobile Lebensformen und Wohnungsnachfrage“ erfolgen.

Thomas Pütz vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat mir unkompliziert und schnell Entfernungsmatrizen zur Verfügung gestellt. Von Rolf Porst und Alfons Geis (GESIS-ZUMA) habe ich wichtige Hinweise für die Datenerhebung und Codierung erhalten.

Meinen Dortmunder Kolleginnen, Anke Bergmann, Dr. Eva Dick, Dr. Anja Szypulski und Ulla Greiwe danke ich für ihre inhaltlichen Anregungen und die vielen Gespräche über das Forschungsprojekt. Zu meinem Glück hat mir PD Dr. Joachim Scheiner immer mal wieder Hinweise zu Tagungen und Veröffentlichungen gegeben, für dich ich sehr dankbar bin. Sabine Kampczyk danke ich herzlich für das Korrekturlesen.

Schließlich danke ich meinem Mann Ingo für seine liebevolle Unterstützung und Silke für ihr seelenverwandtschaftliches Einfühlungsvermögen und die großartige Hilfe bei englischen Übersetzungen.

Inhalt

1	Einleitung.....	15
1.1	Problemstrukturierung.....	15
1.2	Begriffliche Präzisierung.....	23
1.3	Zielsetzung, zentrale Fragestellung und Aufbau der Arbeit.....	25
2	Sekundärquellen über multilokale Lebensformen in Deutschland	29
2.1	Daten über berufsbezogene Nebenwohnsitze.....	29
2.2	Fernbeziehungen: Eine Black Box in der amtlichen Statistik und anderen Großzählungen.....	31
3	Stand der Forschung, Theorien, Hypothesen	35
3.1	Multilokale Haushalte und berufliche Zweitwohnsitze	35
3.2	Living apart together und Fernbeziehungen	43
3.3	Präzisierung der Forschungsfragen und untersuchungsleitende Hypothesen	47
4	Methodische Vorgehensweise und Stichprobe	51
4.1	Stichprobendesign und Datenerhebung	51
4.2	Erhebungsinstrument und Inhalte der Befragung	53
4.3	Ausschöpfung und Datenedition	55
4.4	Qualität der Stichprobe und Stichprobenbeschreibung.....	59
4.5	Auswertungsmethoden	61
5	Charakteristika von Fernwandernden.....	63
5.1	Typisierung der Zugezogenen ohne weitere Wohnung	63
5.2	Sozialstrukturmerkmale von Fernwandernden	64
5.3	Persönliche Motivlagen für einen Fernumzug.....	68
6	Die multilokale Lebensform des Shuttelns	73
6.1	Stichprobe und Operationalisierung des Shuttelns	74
6.2	Andere „Nebenwohnsitzer/innen“ – eine kurze Übersicht	78
6.3	Entstehungszusammenhänge und Merkmale des Shuttelns.....	80
6.3.1	Sozialstrukturmerkmale von Shuttles	80
6.3.2	Hauptgrund für eine berufliche Zweitwohnung.....	83
6.3.3	Das „besondere“ Wohnortarrangement.....	85
6.3.4	Was unterscheidet Shuttles von Fernwandernden?.....	87
6.3.5	Partnerschaft und Erwerbstätigkeit	91

6.3.6	Zwischenfazit.....	97
6.4	Das Berufsleben von Shuttles.....	99
6.4.1	Wirtschaftsbranchen	100
6.4.2	Befristete Beschäftigungsverhältnisse	103
6.4.3	Arbeitszeiten	104
6.4.4	Arbeitsorganisation	110
6.4.5	Zwischenfazit.....	112
6.5	Geographien des Shuttelns und raum-zeitliche Konfiguration multilokaler Haushalte.....	113
6.5.1	Räumliche Verflechtungsstrukturen und Distanzen des Shuttelns.....	114
6.5.2	Siedlungsstrukturelle Muster der Pendelmobilität	118
6.5.3	Periodizität des Shuttelns und Pendelarrangements.....	121
6.5.4	Zwischenfazit.....	124
6.6	Wohnsituation und Wohnbedürfnisse von Shuttles.....	125
6.6.1	Eigenschaften der Zweitwohnung.....	126
6.6.2	Wohnkosten am beruflichen Zweitwohnsitz.....	136
6.6.3	Wohnungspräferenzen und Wohnungsoptimierung.....	138
6.6.4	Eine Typenbildung für das Wohnen am beruflichen Zweitwohnsitz..	148
6.6.5	Wohnstandort, Verkehrsanbindung und Eigenschaften des Wohnumfelds.....	158
6.6.6	Wohnzufriedenheit am Zweitwohnsitz	180
6.6.7	Zwischenfazit.....	187
6.7	Dauer und Bewertung der multilokalen Lebens- und Wohnsituation.	189
6.7.1	Langfristige Lebensform oder temporäres Arrangement?	190
6.7.2	Bewertung des multilokalen Lebens nach Lebensbereichen.....	198
6.7.3	Zwischenfazit.....	207
7	Leben und Wohnen in einer Fernbeziehung	211
7.1	Operationalisierung von Fernbeziehungen und Stichprobengröße.....	211
7.2	Entstehungszusammenhänge und Merkmale von Fernbeziehungen ..	215
7.2.1	Sozialstrukturmerkmale der Lebensform.....	215
7.2.2	Fernbeziehungen und Erwerbstätigkeit beider Partner	220
7.2.3	Hauptmotivation für eine Fernbeziehung und Entstehungskontexte ..	224
7.2.4	Ein Sonderfall: Multimobilität und Hypermobile	229
7.3	Räumliche Muster und Pendelarrangements	233
7.4	Zeitliche Perspektive der Lebensform und Umzugsarrangements	240
7.4.1	Dauer der Fernbeziehung	240
7.4.2	Wer zieht zu wem?	244
7.5	Wohnen in einer Fernbeziehung.....	252
7.5.1	Eigenschaften der Wohnung und Wohnungspräferenzen	253

7.5.2	Wertigkeit der Verkehrsanbindung der Wohngegend.....	257
7.5.3	Städtische Wohnlage und Wohnumfeld.....	260
7.6	Bewertung des multilokalen Lebens in einer Fernbeziehung	264
7.7	Zwischenfazit: Berufliche Umstände führen zum Zwischenzustand..	270
8	Fazit und Ausblick	275
Literatur		289
Anhang		309

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Abgrenzung von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung	24
Abbildung 5.1:	Fern- und Nahwandernde nach Geburtskohorten und Geschlecht	64
Abbildung 6.1:	Vielfältige Muster des Shuttelns	77
Abbildung 6.2:	Shuttles nach Geburtskohorten und Geschlecht	82
Abbildung 6.3:	Berufstätigkeit von Shuttles nach Wirtschaftszweigen und Geschlecht, absolute Werte	101
Abbildung 6.4:	Merkmale der Arbeitszeitgestaltung von Shuttles und Fernwandernden nach Geschlecht	108
Abbildung 6.5:	Entfernungen zwischen den Wohnorten (in km)	115
Abbildung 6.6:	Pendelhäufigkeit von Shuttles nach Entfernungsklassen.....	123
Abbildung 6.7:	Aufenthaltsdauer von wöchentlich pendelnden Shuttles am Ort des Haupthaushalts	124
Abbildung 6.8:	Damalige Vorstellung über die Dauer der multilokalen Haushaltsorganisation nach Geschlecht	191
Abbildung 6.9:	Aufgabe der Zweitwohnung in naher Zukunft nach signifikanten Merkmalen von Shuttles, Anzahl der Fälle.....	194
Abbildung 7.1:	Erwerbspersonen in einer Fernbeziehung und andere LATs nach Geburtskohorten und Geschlecht	216
Abbildung 7.2:	Hauptgrund für die Fernbeziehung.....	225
Abbildung 7.3:	Entstehungskontext der Fernbeziehung nach Geschlecht.....	227
Abbildung 7.4:	Räumliche Distanzen der Fernbeziehungen (in km)	234
Abbildung 7.5:	Periodizität des Pendelns in einer Fernbeziehung nach partnerschaftlichem Pendelarrangement, Anzahl der Fälle ...	237
Abbildung 7.6:	Aufenthaltsdauer am Wohnort des Partners/der Partnerin	239
Abbildung 7.7:	Dauer der Fernbeziehung (Jahre) nach Geschlecht	240
Abbildung 7.8:	Dauer der Fernbeziehung (Jahre) nach Entstehungskontext..	241
Abbildung 7.9:	Pläne für das Zusammenziehen nach Geschlecht und DCC-Partnerschaft, Anzahl der Fälle	244
Abbildung 7.10:	Geplantes Umzugsarrangement nach Geschlecht, Anzahl der Fälle	245
Abbildung 7.11:	Beendigung einer früheren Fernbeziehung.....	246

Abbildung 7.12: Umzugs- und Arbeitsortarrangement zur Beendigung einer früheren Fernbeziehung.....	250
Abbildung 7.13: Städtische Wohnlage von Befragten in einer Fernbeziehung im Vergleich zur Gesamtstichprobe.....	261
Abbildung 8.1: Mobile Lebens- und Wohnformen in der Gesamtstichprobe.	276

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.1: Ausschöpfungsquote gesamt und nach Befragungsgebiet.....	55
Tabelle 4.2: Merkmale der Zugezogenen in der Gesamtstichprobe	60
Tabelle 5.1: Sozialstrukturmerkmale von erwerbstätigen Fernwandernden	66
Tabelle 5.2: Merkmale von Befragten, die einem Fernumzug aus beruflichen Gründen voll zustimmen, alle zugezogenen Erwerbspersonen	70
Tabelle 6.1: Sozialstrukturmerkmale von Shuttles	81
Tabelle 6.2: Wichtigster Grund für eine berufliche Zweitwohnung nach Geschlecht und Haushaltsform, absolute und prozentuale Werte.....	84
Tabelle 6.3: Sozialstrukturmerkmale von Shuttles (Gruppe 1) im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwandernden (Gruppe 0).....	88
Tabelle 6.4: Merkmale von zugezogenen Erwerbspersonen, die der Einrichtung einer beruflichen Zweitwohnung zustimmen.....	90
Tabelle 6.5: Erwerbskonstellation in Lebensgemeinschaften für Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde nach Geschlecht.....	92
Tabelle 6.6: Anteile von Shuttles und Fernwandernden in einem Haushalt, in dem beide Partner hoch qualifiziert erwerbstätig sind	93
Tabelle 6.7: Vergleich von Shuttles (Gruppe 1) und Fernwandernden (Gruppe 0) nach Erwerbsstatus d. Lebenspartners/-partnerin und beruflicher Stellung beider Partner.....	94
Tabelle 6.8: Dauer der Arbeitszeiten von Shuttles und Fernwandernden nach Geschlecht.....	105
Tabelle 6.9: Entfernung der Wohnorte (in km) nach Merkmalen von Shuttles	117

Tabelle 6.10:	Siedlungsstruktur des Wohnorts außerhalb des Befragungsgebiets	119
Tabelle 6.11:	Merkmale von Shuttles nach Gemeindetypen	120
Tabelle 6.12:	Bestimmungsgrößen des wöchentlichen Pendelns von Shuttles	122
Tabelle 6.13:	Ausstattungsmerkmale der Zweit- und Hauptwohnung nach Geschlecht, prozentuale Anteile	128
Tabelle 6.14:	Gruppen mit spezifischer Ausstattung der Zweitwohnung nach signifikanten Merkmalen	133
Tabelle 6.15:	Determinanten des Wohnflächenverbrauchs für die berufliche Zweitwohnung	134
Tabelle 6.16:	Bruttowarmmiete von Shuttles und erwerbstätigen Fernwandernden in Einpersonenhaushalten	137
Tabelle 6.17:	Anteile wichtiger Ausstattungsmerkmale für die Zweit- und Hauptwohnung (wichtig und sehr wichtig)	139
Tabelle 6.18:	Realisierung der gewünschten Ausstattung der beruflichen Zweitwohnung nach Geschlecht, prozentuale Anteile	140
Tabelle 6.19:	Gruppen mit spezifischen Wohnungsansprüchen am Zweitwohnsitz nach signifikanten Merkmalen	147
Tabelle 6.20:	Wohntypen am Zweitwohnsitz nach Merkmalen von Shuttles	150
Tabelle 6.21:	Anteile wichtiger Merkmale des Wohnumfelds für den Haupt- und Zweitwohnsitz nach Geschlecht	159
Tabelle 6.22:	Wohnumfeldoptimierung am beruflichen Zweitwohnsitz nach Geschlecht, prozentuale Anteile	160
Tabelle 6.23:	Einflussgrößen auf die Wichtigkeit von Wohnumfeldmerkmalen am beruflichen Zweitwohnsitz	161
Tabelle 6.24:	Wichtigkeit von Wohnumfeldeigenschaften, Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde nach Geschlecht	162
Tabelle 6.25:	Bestimmungsgrößen der Wichtigkeit der Verkehrsanbindung am beruflichen Zweitwohnsitz	169
Tabelle 6.26:	Einflussgrößen auf die Wertigkeit der Verkehrsanbindung der Wohngegend, Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde	170
Tabelle 6.27:	Wohnlage von Shuttles am beruflichen Zweitwohnsitz im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwandernden	174

Tabelle 6.28:	Shuttles mit einer beruflichen Zweitwohnung in Innenstadtlage nach signifikanten Merkmalen	176
Tabelle 6.29:	Vergleich der Dauer des Arbeitsweges (min) von Shuttles und allein wohnenden Fernwandernden	178
Tabelle 6.30:	Determinanten der Wegedauer zur Arbeit (min) von Shuttles	179
Tabelle 6.31:	Shuttles mit einer sehr hohen Wohnzufriedenheit am beruflichen Zweitwohnsitz nach signifikanten Merkmalen...	182
Tabelle 6.32:	Wohnmerkmale, die nicht den Wohnvorstellungen entsprachen, Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde	185
Tabelle 6.33:	Bewertung der Dauer der Lebensform und damalige Vorstellung über die zeitliche Perspektive nach Merkmalen von Shuttles.....	193
Tabelle 6.34:	Realisierte Pendeldauer von Shuttles (in Jahren) nach signifikanten Merkmalsausprägungen und Geschlecht	195
Tabelle 6.35:	Bewertung des Shuttelns für Lebensbereiche, nach Geschlecht und Haushaltsform und für Alleinstehende gesamt, in Prozent	201
Tabelle 6.36:	Größter Vorzug und gravierendste Belastung des Shuttelns nach Geschlecht und Haushaltsform und für Alleinstehende gesamt, in Prozent	202
Tabelle 7.1:	Living apart together und Fernbeziehungen in der Gesamtstichprobe	213
Tabelle 7.2:	Merkmale von Erwerbspersonen in einer Fernbeziehung nach Geschlecht.....	215
Tabelle 7.3:	Merkmale von Erwerbspersonen, die einer getrennten Haushaltsführung aus beruflichen Gründen zustimmen	220
Tabelle 7.4:	Erwerbskonstellation in Fernbeziehungen im Vergleich zu anderen LATs, nur Erwerbspersonen	221
Tabelle 7.5:	Merkmale von Männern und Frauen in einer DCC-Partnerschaft, Fernwandernde und Shuttles	223
Tabelle 7.6:	Wohnorte der Partner/innen nach siedlungsstrukturellen Merkmalen, prozentuale Anteile	233
Tabelle 7.7:	Determinanten der Periodizität des Pendelns von Befragten in einer Fernbeziehung	238
Tabelle 7.8:	Einflussgrößen auf die Dauer der Fernbeziehung (Jahre)	242

Tabelle 7.9:	Pro-Kopf-Wohnfläche in einer Fernbeziehung nach Geschlecht und Pendelarrangement.....	254
Tabelle 7.10:	Wertigkeit der Fernverkehrsanbindung der Wohngegend nach Geschlecht, kumulative lineare Regressionen.....	258
Tabelle 7.11:	Einflussgrößen auf die Wertigkeit der Anbindung der Wohngegend an den Nah- und Fernverkehr von Befragten in einer Fernbeziehung	259
Tabelle 7.12:	Männer und Frauen in einer Fernbeziehung mit einer innerstädtischen Wohnung nach signifikanten Merkmalen...	262
Tabelle 7.13:	Bewertung des multilokalen Lebens in einer Fernbeziehung nach verschiedenen Lebensbereichen, in Prozent.....	264
Tabelle 7.14:	Größter Vorzug und gravierendste Belastung einer Fernbeziehung, in Prozent.....	265

1 Einleitung

1.1 Problemstrukturierung

„Wer häufig umzieht, der weiß, dass es ein großer Fehler ist, wenn man Wohnungen danach aussucht, ob sie „schön“ sind. Erstens sind schöne Wohnungen teuer. Zweitens möchte man in schönen Wohnungen – Südbalkon, Seeblick, Altbaustuck, Garten – bleiben. [...] Wohnungen müssen zweckmäßig sein, über einen Aufzug zu erreichen sein, [...], über einen stets präsenten Hausmeister verfügen und außerdem lange Flure haben, damit man dort Umzugskartons stapeln kann.“ (Kister 2005)

Räumliche Mobilitätsbereitschaft und zeitliche Flexibilität haben sich in der globalisierten Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft zu wesentlichen Elementen einer erfolgreichen Berufslaufbahn entwickelt. Berufliche Anforderungen an raum-zeitliche Mobilität und Flexibilität beschränken sich dabei nicht auf die Phase des Berufseinstiegs, sondern sind infolge der Flexibilisierung des Arbeitsrechts und der Arbeitszeiten sowie durch die Reorganisierung der Erwerbsarbeit in Gruppen-, Team- und Projektarbeit (Herrmann 2005) und den damit verbundenen Risiken einer diskontinuierlichen Erwerbsbiographie (Kronauer/Linne 2005) immer mehr zu einer stetigen Anforderung im Erwerbsverlauf geworden. Insofern mag es mit Verweis auf die persönlichen Umzugserfahrungen und mobilen Wohnbedingungen von Kister (2005) nicht verwundern, dass „Jobnomaden“ (Englisch 2001), die akrobatisch ihre „Bastel- und Bruchbiographie“ zusammenfügen (Beck/Beck-Gernsheim 1994a: 13) und auf die „carrière nomade“ abstimmen müssen (Cadin/Bender/Saint-Giniez 1999), erst gar nicht in eine schöne Wohnung ziehen, an die es sich gewöhnen lässt.

Unter dem Begriff *Mobilität* werden in der Geographie und Soziologie soziale und räumliche Mobilität gefasst. Dabei wird soziale Mobilität als ein Wechsel von Personen im sozialen System (Kuls/Kemper 2000: 183, Franz 1984: 24-25) und darüber hinaus von einigen Autoren im Sinne von sozialer Beweglichkeit als Anpassungsfähigkeit und Veränderungsbereitschaft verstanden (Bonß/Kesselring 1999: 47). Räumliche Mobilität umfasst Ortswechsel im Raum: von täglichen Arbeits- und Freizeitwegen, innerstädtischen Umzügen bis zu Wanderungen und internationaler Migration. Waren soziale und räumliche Mobilität in der westlichen Moderne nach Bonß und Kesselring (1999) eng miteinander verwoben, haben sich in der Spätmoderne die Verknüpfungen von sozialer und räumlicher Mobilität nach Meinung der beiden Autoren in vielfältige Muster ausdifferenziert. In der *network society* (Castells 1996) ist es möglich geworden, extrem sozial beweglich und zugleich räumlich immobil zu sein. Andererseits muss räumliche Mobilität nicht mit sozialer Beweglichkeit einhergehen und

schließlich ist in der spätmodernen Gesellschaft räumliche Mobilität weniger mit sozialer Aufstiegsmobilität verbunden als in der westlichen Moderne. In diesem Spannungsfeld von sozialer und räumlicher Mobilität unter gesellschaftlichen Modernisierungsbedingungen sind in den vergangenen Jahren in den Sozialwissenschaften vermehrt sozialräumliche Mobilitätspraktiken und Karrierestrategien von Personen in unterschiedlichen Berufsfeldern (Kesselring 2003, 2005; Pelizäus-Hoffmeister 2001)¹ und verschiedene mobile Lebensformen untersucht worden (Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002, Canzler/Kaufmann/Kesselring 2008).

Infolge des wirtschaftlichen Strukturwandels unterliegt das seit den 1960er Jahren in der früheren Bundesrepublik vorherrschende männlich dominierte Normalarbeitsverhältnis, das sich durch die unbefristete und an das soziale Sicherungssystem gebundene Vollzeitbeschäftigung kennzeichnen lässt, spätestens seit den 1990er Jahren durch die arbeitsrechtlichen Erleichterungen von befristeten Beschäftigungsverhältnissen, Leiharbeit und neuen Formen der (Schein-) Selbständigkeit (Ich-AG) einem tief greifenden Veränderungsprozess (vgl. Struck 2006: 33-44, Hielscher 2000, Beck 1999). Diese strukturellen Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt fielen in den neuen Bundesländern mit einer sprunghaften Erhöhung der sozialen und räumlichen Mobilität nach der Wende zusammen, denn durch die soziale Nivellierung der DDR-Industriegesellschaft war ein sozialer Aufstieg nur wenigen Privilegierten vorbehalten, zugleich wurde soziale Abstiegsmobilität wohlfahrtsstaatlich abgesichert, Stellenwechsel zwischen Betrieben und arbeitsbezogene Fernwanderungen waren selten (Pfaffenbach 2002: 40-45). Die mit diesen Strukturveränderungen in Ost und West verbundene hohe Anforderung an raum-zeitliche Flexibilität betrifft nicht nur Hochqualifizierte, sondern es sind auch immer mehr Frauen und Männer mit einer geringeren Qualifizierung, die mit räumlichen Mobilitätsanforderungen konfrontiert sind, wie sich unter anderem anhand der Arbeitsförderung (SGB III) und der Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II) aufzeigen lässt, denen explizit räumliche Mobilitätsanforderungen bei der Suche nach Arbeit zugrunde liegen.²

¹ Siehe Sonderforschungsbereich 536 "Reflexive Modernisierung", Teilprojekt „Mobilitätspioniere. Zum Strukturwandel der Mobilität unter den Bedingungen reflexiver Modernisierung“ von Bonß und Kesselring (zum 30.06.2006 abgeschlossen), <http://www.sfb536.mvn.de>.

² Arbeitslosen ohne familiäre Bindungen ist nach dem ersten Gesetz für moderne Dienstleistungen am Arbeitsmarkt (Hartz I- Gesetz) seit 2003 grundsätzlich ein Umzug zumutbar (Zumutbarkeitsregelung). Im Gegenzug sind vom Gesetzgeber zur Erhöhung der Umzugsbereitschaft die Bedürftigkeitsprüfungen für die Gewährung von Mobilitätshilfen entfallen. Mobilitätshilfen sind nach dem SGB III §§ 53-55 finanzielle Beihilfen, die von den Agenturen für Arbeit zur Unterstützung der Aufnahme einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung gewährt werden können (Über-

Parallel zu den veränderten Arbeitsbedingungen ist die Frauenerwerbsquote in der früheren Bundesrepublik kontinuierlich gestiegen (Statistisches Bundesamt 2006: 89).³ Die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen verbunden mit einer deutlichen Erhöhung ihres Qualifikationsniveaus hat dazu beigetragen, dass in der früheren Bundesrepublik das Modell des männlichen Familienernährermodells brüchig geworden ist.⁴

Einerseits wird in der Literatur unter der Annahme zunehmender gesellschaftlicher Individualisierung und arbeitsmarktbezogener Flexibilisierung eine steigende räumliche Mobilität prognostiziert („vollmobile Singlegesellschaft“ (Beck 1986)), aber andererseits nimmt durch die zunehmende Frauenerwerbstätigkeit in den alten Bundesländern die Anzahl doppelerwerbstätiger Haushalte in Deutschland wie in anderen westlichen Industrieländern zu (Blossfeld/Drobnič 2001). Dadurch sind Mobilitätsentscheidungen von Haushalten komplexer geworden, was einer erhöhten Migrationsrate von Paar- und Familienhaushalten tendenziell entgegensteht (Kalter 1998, Jürges 2006, Hofmeister 2005, Hardill/MacDonald 1998, Van Ommeren/Rietveld/Nijkamp 1998, Jarvis 1999). Dieses ambivalente Verhältnis von räumlicher Mobilität und gesellschaftlicher Modernisierung zeigt sich darin, dass in Deutschland das überregionale Wanderungsvolumen gemessen an den Wohnsitzwechseln zwischen den Bundesländern in den vergangenen Jahren auf einem niedrigen und sogar leicht rückläufigen Niveau liegt: Im Jahr 2000 betrug der Anteil der Wanderungen zwischen den Bundesländern 1,5 % an der Gesamtbevölkerung und sank geringfügig auf 1,3 % im Jahr 2008 (Statistisches Bundesamt 2002, 2008). Auch die Haushaltsbefragung des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) für das Jahr 2007 zeigt, dass der Anteil der Haushalte, die aus beruflichen Gründen umziehen, in der Bundesrepublik insgesamt gering ist: Von den rund 10 % umzugsmobilen Haushalten an den

gangs-, Ausrüstungs-, Reisekosten-, Fahrkosten-, Trennungskosten- und Umzugskostenbeihilfe) (siehe Kaltenborn et al. 2004: 39, Buch 2006: 188-190).

³ Die Zahl der erwerbstätigen Frauen nahm in den alten Bundesländern zwischen 1991 und 2004 um 9 % auf 13,1 Mio. zu. Entsprechend erhöhte sich der Anteil von Frauen an den Erwerbstätigen von rund 40 % im Jahr 1991 auf gut 44 % im Jahr 2004, was zu einem Anstieg der Erwerbstätigenquote der Frauen im erwerbsfähigen Alter (15-64 Jahre) um vier Prozentpunkte auf 59 % führte (Statistisches Bundesamt 2005a: 43).

⁴ In der DDR betrug die Erwerbstätigenquote von Frauen im erwerbsfähigen Alter im Jahr 1988 über 90 % (Pfaffenbach 2002: 40). Die Haushalts- und Erwerbskonstellation „Paar mit Kindern, Mann und Frau Vollzeit erwerbstätig“ war deshalb Standard. Auch 1997 bildete diese Lebensform trotz der gravierenden Einschnitte auf dem Arbeitsmarkt im Unterschied zu den alten Bundesländern die häufigste aller Lebensformen (Schulze Buschoff 2000). Aktuelle Umfragedaten aus dem Sozio-ökonomischen Panel (2006) belegen, dass diese Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland immer noch gültig sind: Nichterwerbstätige Frauen im Alter zwischen 18 und 64 Jahren präferieren in Ostdeutschland eine Vollzeitbeschäftigung, wohingegen Frauen in Westdeutschland eher an einer Teilzeitbeschäftigung interessiert sind (Holst/Schupp 2008: 127).

befragten Haushalten insgesamt (einschließlich Personen, die aus dem elterlichen Haushalt ausgezogen sind) gaben 14 % der Haushalte an, aus beruflichen Gründen umgezogen zu sein. Das entspricht einem Anteil von 1,4 % an den insgesamt befragten Haushalten. Im Jahr 2003 betrug der Anteil beruflicher Umzüge an allen Haushalten ebenfalls 1,4 % und ist damit also konstant geblieben.⁵ Nach Seibert (2007) ist die Bedeutung regionaler Mobilität nach der Lehrausbildung in den alten Bundesländern im Zeitverlauf 1977 bis 2004 ebenfalls nicht gestiegen.

Einige Autoren sprechen daher für Deutschland mit Blick in die USA von einer räumlichen Immobilität und einem „räumlichen Beharrungsvermögen“ (Kornemann 1997, Osterland 1990, Blumenauer 2001). Dem ist entgegenzuhalten, dass erstens die regionale Wanderungsmobilität unter den Bedingungen einer fortschreitenden Modernisierung zugunsten zirkulärer räumlicher Mobilität an Bedeutung verliert, wie die geographische und soziologische Mobilitätsforschung seit Längerem empirisch belegt und theoretisiert hat. In seinem Konzept des Mobilitätsübergangs hat Zelinsky bereits Anfang der 1970er Jahre beschrieben, dass in einer spätmodernen Mobilitätsphase „more complex mobility conditions emerge“, in deren Folge *circulatory movements* in Form täglicher, wöchentlicher und saisonaler Pendlermobilität quantitativ an Bedeutung gewinnen und der Umfang überregionaler Wanderungen abnimmt (Zelinsky 1971: 245). Folglich unterliegt im Zuge der gesellschaftlichen Modernisierung nicht nur der Umfang, sondern auch die Form räumlicher Mobilität einem Wandel. Ein genauere Blick auf die Erfassungsmethoden der amtlichen Statistik offenbart zweitens, dass der Umfang der *realen* räumlichen Mobilität in Deutschland anhand der verfügbaren amtlichen Wanderungsstatistik nur unzureichend abzubilden ist, so dass das Ausmaß beruflich motivierter räumlicher Mobilität durch eine sekundäranalytische Betrachtung deutlich unterschätzt wird. Dies sei anhand zweier Fallbeispiele verdeutlicht:⁶

Paar 1: Aus einem gemeinsamen Haushalt werden zwei getrennte Haushalte

In einem ersten Fall wird ein zusammenlebendes Paar in der Stadt X in Mecklenburg-Vorpommern betrachtet. Beide Partner schließen ungefähr zeitgleich das Studium ab. Die erste Stelle nach dem Studium führt sie nach Y in Nordrhein-

⁵ Im SOEP wird die Frage nach dem Umzugsmotiv nur von einer Person im Haushalt für den gesamten Haushalt beantwortet. Da für die einzelnen Haushaltsmitglieder in subjektiver Perspektive unterschiedliche Motivlagen für einen Umzug ausschlaggebend sein können, sind diese Zahlen mit Vorsicht zu interpretieren. Außerdem ist das SOEP als jährliche Wiederholungsbefragung mit dem Problem konfrontiert, dass gerade nach Umzügen Haushalte nicht mehr erreicht werden und aus dem Panel fallen (Panelmortalität). Trotz dieser Vorbehalte stimmt der Anteil beruflicher Umzüge an allen Haushalten (eigene Berechnungen) mit dem aus der Wanderungsstatistik ermittelten Anteil der Wanderungen zwischen Bundesländern (bezogen auf die Gesamtbevölkerung) überein.

⁶ Es handelt sich um Fallbeispiele aus dem Bekannten- und Familienkreis der Autorin.

Westfalen und ihn nach Z in Bayern. Der gemeinsame Haushalt in X wird aufgelöst. Beide richten einen eigenständigen Haushalt am neuen Arbeitsort ein und pendeln regelmäßig zwischen den Wohnorten Y und Z. Die überregionalen Wanderungen der Partner werden in der Wanderungsstatistik gezählt. Aber in der amtlichen Pendlerstatistik würden beide als innergemeindliche Pendler erscheinen; die beruflich bedingte zirkuläre Pendlermobilität zwischen den Städten Y und Z wird durch amtliche Statistiken nicht sichtbar.

Paar 2: Auslandsbeschäftigung und beruflich genutzte Nebenunterkunft

In einem zweiten Fall wird ebenfalls ein zusammenwohnendes Paar in der Stadt X in Bayern betrachtet. Er wurde für zwei Jahre von seiner Firma ins Ausland entsandt. Den Hauptwohnsitz mit seiner Partnerin in X behält er bei. Da der Partner angesichts der großen Entfernungen und der am neuen Arbeitsort geltenden Arbeitsbedingungen nicht häufiger als alle drei Monate nach X kommen kann, entschließt sie sich, ihren Traumjob in Y anzunehmen. Sie meldet dort eine Nebenwohnung an. Die gemeinsame Hauptwohnung in X ist damit größtenteils nicht bewohnt. Von der amtlichen Wanderungsstatistik wird weder ihr Zuzug an den Nebenwohntort noch sein Umzug ins Ausland registriert, denn erstens werden nur Wohnortwechsel des Hauptwohnsitzes als Wanderungen gezählt und zweitens wird das Arbeiten im Ausland bei Beibehaltung des Hauptwohnsitzes nicht als Wanderung erfasst. Im statistischen Sinne wäre das Paar also sesshaft.

Es sind genau diese Formen beruflich bedingter räumlicher Mobilität und des Wohnens an mehreren Orten, die in den vergangenen Jahren in Wissenschaft, Öffentlichkeit und Politik eine vermehrte Aufmerksamkeit erfahren haben. Die breite gesellschaftspolitische Relevanz multilokaler Lebens- und Wohnformen lässt sich anhand einiger Beispiele belegen:

- Im Buchhandel sind seit einigen Jahren Sachbücher über die „Liebe auf Distanz“ mit Tipps und Regeln für eine gelingende Fernbeziehung zu finden (Koller 2004, Berger 2003, Wendl 2005, Guldner 2003).
- Das Bundesverfassungsgerichts hat gleich mehrfach über das multilokale Wohnen Recht gesprochen: Erst wurde im Jahr 2002 die zeitliche Begrenzung der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Mehraufwendungen für eine doppelte Haushaltsführung⁷ und dann 2005 die Erhebung einer Zweitwoh-

⁷ Eine doppelte Haushaltsführung liegt nach § 9 Abs. 1, Nr. 5 des Einkommenssteuerrechts vor, „wenn der Arbeitnehmer außerhalb des Ortes, in dem er einen eigenen Hausstand unterhält, beschäftigt ist und auch am Beschäftigungsort wohnt“ (EStG in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 2002, zuletzt geändert am 24. September 2008). Die durch eine beruflich genutzte Zweitwohnung entstehenden Mehraufwendungen können als Werbungskosten steuerlich berücksichtigt werden. Mit dem Jahreseinkommenssteuergesetz 1996 wurde eine Zweijahresgrenze

nungssteuer⁸ für eine beruflich genutzte Nebenwohnung von verheirateten Berufstätigen für verfassungswidrig erklärt.⁹

- Für die Politik waren beruflich genutzte Nebenwohnungen durch die Verlagerung von Regierungsfunktionen nach Berlin in den 1990er Jahren zunächst eine Angelegenheit in eigener Sache (Richter 2000).¹⁰ In den vergangenen Jahren sind dann insbesondere sozialrechtliche und steuerliche Probleme der so genannten Grenzpendlermobilität zwischen Deutschland und Dänemark auf politischer Ebene bearbeitet worden (Bundesministerium für Arbeit und Soziales/Beskaeftigelsesministeriet 2006, Buch et al. 2008, zur Grenzpendlermobilität zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark siehe auch Glorius 2006).

Das partnerschaftliche Leben in getrennten Haushalten – wie bei Paar 1 – gehörte bereits zu Zeiten von Wohnungsknappheit und kommunaler Wohnraumlenkung wie in der DDR zur Lebensrealität von (verheirateten) Paaren, als Paare keine gemeinsame Wohnung fanden bzw. ihnen keine gemeinsame Wohnung zugewiesen wurde (Schulz 2010). Aber erst „unter den Bedingungen historisch erweiterter Handlungsoptionen“ (Friedrichs 1998: 46) hat sich im Zuge des sozialen Wandels das getrennte Zusammenleben von Paaren zu einer alternativen Lebens- und Wohnform entwickelt (Burkart/Kohli 1992; Trost 1995, 1998):

„Noch bis Mitte des 20. Jahrhunderts hatten in Deutschland allein stehende Frauen (mit Ausnahme von Witwen) in der Regel nur die Wahl zwischen dem Verbleib in der Herkunftsfamilie, dem Leben als „spätes Mädchen“ im Familienhaushalt eines (männlichen) Verwandten oder dem Wohnen als Untermieterin in einem möblierten Zimmer – in letzterem weit weniger akzeptiert als der „möblierte Herr“ und immer Gefahr laufend, eines unmoralischen Lebenswandels bezichtigt zu werden.“ (Becker 2008: 455)

für die steuerliche Abzugsfähigkeit der Mehraufwendungen für eine doppelte Haushaltsführung eingeführt. Nach der Beschwerde eines Universitätsprofessors ist laut BVerfG, 2 BvR 400/98 vom 4.12.2002, Absatz-Nr. 1-75 die zeitliche Begrenzung „in den Fällen von fortlaufend verlängerten Abordnungen und beiderseits berufstätigen Ehegatten verfassungswidrig“ (Bundesverfassungsgericht 2003).

⁸ Kommunen können für das Innehaben einer Nebenwohnung eine Zweitwohnungssteuer (auch: Zweitwohnsitzsteuer) erheben, um die Nebenwohnsitz-Inhaber/innen zum einen an den entstehenden Kosten zum Beispiel für Infrastrukturleistungen und zum anderen an den Einnahmeausfällen (Schlüsselzuweisungen, Anteil an Lohn- und Einkommenssteuer) zu beteiligen. Insbesondere finanzschwache Kommunen und Stadtstaaten machen seit Jahren von ihrem Recht Gebrauch, eine solche örtliche Aufwandssteuer zu erheben (Sturm/Meyer 2009).

⁹ BVerfG, 1 BvR 1232/00 vom 11.10.2005, Absatz-Nr. 1-114.

¹⁰ Berlin/Bonn-Gesetz vom 26. April 1994 (BGBl. I S. 918), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. September 1997 (BGBl. I S. 2390).

Durch spätmoderne Lebensführungen und Lebensstile ist zudem die Wahrscheinlichkeit gestiegen, persönlich durch Fernreisen oder „virtuelle Mobilität“ Bekanntschaften in anderen Städten, Regionen und Ländern zu schließen (Levin 2004, Hannam/Sheller/Urry 2006). Eine wichtige Voraussetzung dafür ist der Ausbau von Hochgeschwindigkeitsnetzen, die zu einer erheblichen time-space-compression in der Spätmoderne geführt haben (Harvey 1989).

Die Einrichtung beruflich genutzter Nebenwohnungen und -unterkünfte ist hingegen keine neuartige alternative Lebens- und Wohnform spätmoderner Gesellschaften. Zum einen stellen multilokale Haushaltsstrukturen in Entwicklungsländern eine wichtige (Über-)Lebensstrategie dar (Schmidt-Kallert/Kreibich 2004, Lohnert 2002, Schmidt-Kallert 2008, Steinbrink 2009). Zum anderen ist in Europa insbesondere für bestimmte männlich geprägte Berufsgruppen wie Soldaten, Seeleute und Wanderarbeiter der periodische Aufenthalt an einem vom Lebensmittelpunkt entfernten Arbeitsort ein lange bekanntes Phänomen. In der Phase der Hochindustrialisierung pendelten Arbeiter aus ländlichen Regionen in Städte und zu Industrieansiedlungen und hausten dort in werkseigenen Massenunterkünften oder als Schlafgänger in einer Arbeiterfamilie, wenn der tägliche Fußweg zur Fabrik zu weit war (Reuschke 2008). Durch den Ausbau von Verkehrswegen und durch verbesserte Verkehrsmittel hat das tägliche Berufspendeln einen enormen Bedeutungsgewinn erfahren, wodurch das Pendeln zwischen einer Hauptwohnung und einer beruflich genutzten Nebenunterkunft/-wohnung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weniger verbreitet gewesen ist. In strukturschwachen Regionen blieb die multilokale Haushaltsorganisation allerdings weiterhin eine Möglichkeit, um in der Heimat verwurzelt zu sein und den Lebensunterhalt in einer weiter entfernten Großstadt zu verdienen. Diese zirkuläre Pendelmobilität und multilokalen Wohnarrangements von vornehmlich gering qualifizierten (männlichen) Arbeitern im Baugewerbe sind seit den 1960er Jahren im deutschen Sprachraum Gegenstand einiger regionalökonomischer und aktionsräumlicher Untersuchungen (Lutz/Kreuz 1968, Breyer 1970, Vielhaber 1987, Junker 1992, Hackl 1992). Räumliche Aspekte des Phänomens sind ein zentraler Fokus dieser Fallstudien, die sich allerdings auf eine spezifische Form des Pendelns konzentrieren, die in hohem Maße mit der fordistischen Erwerbsarbeitswelt und Lebensführung (u. a. Familienernährermodell) verbunden ist.

Die Forschung über das Wohnen an mehreren Orten unter gesellschaftlichen Modernisierungsbedingungen hat sich zuerst in den USA etabliert. Seit den 1970er Jahren werden in den angloamerikanischen Sozialwissenschaften und der Psychologie Auswirkungen berufsbezogener Multilokalität auf Partnerschaft und Familie untersucht (Kirschner/Walum 1978, Farris 1978, Gross 1980, Gerstel/Gross 1984, Winfield 1985). Räumliche Fragestellungen sind von dieser Forschungsperspektive jedoch vernachlässigt worden. Die fast ausschließlich quali-

tativen Studien basieren zudem auf willkürlichen Auswahlverfahren, so dass nur Schlussfolgerungen für Einzelfälle oder eine spezifische soziale Gruppe (v. a. hoch qualifizierte Paare) möglich sind.

Für das multilokale Wohnen in der Spätmoderne ist deshalb weitgehend unklar, welche Geographien durch das Wohnen an mehreren Orten entstehen und welche Bedingungen für die raum-zeitliche Konfiguration multilokaler Wohnarrangements relevant sind. Dass bislang eine raumwissenschaftliche und raumplanerische Betrachtung multilokaler Haushaltsstrukturen und Wohnarrangements unter den Bedingungen fortschreitender gesellschaftlicher Modernisierung und wirtschaftlicher Strukturveränderungen fehlt, erstaunt in mehrfacher Hinsicht:

Erstens wirkt sich das Mobilitätsverhalten nicht nur auf die Wohnorte am beruflich genutzten Zweitwohnsitz aus, sondern die Auswirkungen betreffen auch den Hauptwohnsitz und die Transitionsräume und somit eine Vielzahl von Räumen. Welche sozialräumlichen Folgewirkungen multilokale Wohnarrangements in bestimmten Raumtypen haben, ist dabei von besonderer Bedeutung: Wenn einerseits Personen vermehrt aus strukturschwachen Regionen zum Arbeiten an einen weiteren Wohnsitz pendeln, wird dadurch zwar die Abwanderung von Haushalten verhindert, allerdings bleiben durch die temporären Abwesenheiten im Herkunftsort 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 multilokalen Haushalten am Zweitwohnsitz und von Personen wie in Paar 1, die über großräumige Distanzen in einer getrennten Haushaltsführung leben und zwischen den Wohnungen pendeln. Insbesondere in den wachsenden Wohnungsmarktregionen im Süden Deutschlands könnten sich durch die zunehmende Anzahl berufsbezogener Nebenwohnsitze und multilokaler Wohnarrangements die städtischen Wohnungsmärkte in Teilsegmenten weiter anspannen.

Zweitens sind in einer multilokalen Haushaltsorganisation häufig mehrere Haushaltsmitglieder involviert, deren Aktionsräume und Alltagsmobilität durch eine multilokale Lebensweise Veränderungen erfahren, die wiederum räumliche Auswirkungen haben.

Drittens sind multilokale Lebensformen distanz- und verkehrsintensiv. Die räumliche und zeitliche Verteilung der Pendelmobilität beeinflusst verschiedene Verkehrsströme und Verkehrswege. Ist das Berufspendeln auf einzelne Arbeitsplatzzentren an bestimmten Werktagen und Tageszeiten gerichtet, verstärken sich dadurch die negativen Folgen der Berufspendlermobilität erheblich.

1.2 Begriffliche Präzisierung

Die Erscheinungsformen des multilokalen Wohnens sind vielfältig, wie die beiden Fallbeispiele illustrieren. Bislang werden die verschiedenen Formen in der Literatur nicht systematisch unterschieden. Durch das Fehlen einer einheitlichen Terminologie existiert zur Thematik des multilokalen Wohnens eine Bandbreite von Begriffen, insbesondere im englischen Sprachraum.¹¹ Hinter dieser Begriffsvielfalt verbergen sich zum einen unterschiedliche wissenschaftliche Perspektiven auf multilokales Wohnen und zum anderen verschiedenartige Bedeutungen von Wohnen und Haushalt.¹²

Ausgehend von der These, dass Paare, die in einem gemeinsamen Haushalt leben, andere Wohnweisen und Wohnbedürfnisse haben als Paare mit getrennten (eigenständigen) Haushalten, ist aus der Sicht der Wohnforschung für das multilokale Wohnen in einer Partnerschaft die haushaltsbezogene Abgrenzung zwischen einem gemeinsamen Wohnsitz (Paar 2) und getrennten eigenständigen Haushalten (Paar 1) zentral. Die in der US-amerikanischen Sozialpsychologie und Familiensoziologie verwendeten Begriffe des *commuting couple* (Winfield 1985, Bunker et al. 1992, Anderson/Spruill 1993) bergen für sozialgeographische und raumplanerische Untersuchungen insofern Unschärfen, da keine eindeutige Differenzierung der Wohnsituation nach der Haushaltsform unternommen wird.¹³

Für das berufsbezogene Pendeln zwischen einem Haupt- und Nebenwohntort wird in der amtlichen Statistik der Begriff des Wochenendpendelns verwendet. Schneider, Limmer und Ruckdeschel (2002) haben stattdessen den Begriff des Shuttelns eingeführt, der gegenüber dem geläufigeren Begriff des Wochenendpendelns für eine wissenschaftliche Betrachtung den Vorteil bietet, dass kein

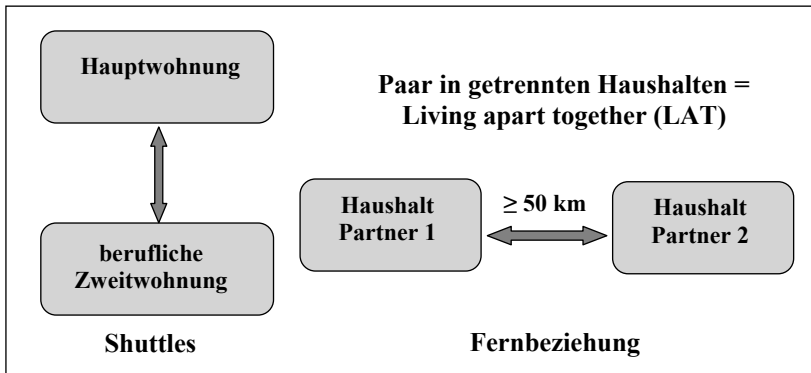
¹¹ In der Literatur werden u. a. folgende Begriffe verwendet: married commuters, long distance weekly commuters, living apart together, dual-career commuting couples, commuter couples, two-location marriage/family, long-distance marriage, dual-career-shuttles, dual-residence living, long distance LAT relationship, married singles, dual dwelling duos, weekend-couples.

¹² Für sozialgeographische Untersuchungen und im Wohnungswesen ist die Wohnung definiert als Ort der Existenzsicherung (Weichhart 1987: 6). Hingegen werden in den Kulturwissenschaften mit Fokus auf den Wandel alltagskultureller Praktiken mit dem Konzept der residentiellen Multilokalität auch Freizeitmobilität, das Innehaben eines Schrebergartens, Dauercamping, Caravanning und Wohnungslosigkeit untersucht (Rolshoven 2007).

¹³ Das hat zur Folge, dass häufig aus den Untersuchungen nicht eindeutig hervorgeht, ob die Paare einen gemeinsamen Haushalt unterhalten und ein Partner zu einer Nebenwohnung pendelt oder ob die Partner in zwei getrennten Haushalten leben und folglich allein wohnen. Das mag für sozialpsychologische Forschung, deren primäres Forschungsinteresse auf der temporären räumlichen Trennung von Paaren liegt, durchaus ausreichend sein, aber aus Sicht der Wohn- und Mobilitätsforschung, die u. a. Wohnpraktiken, Wohnbedürfnisse, Alltagsmobilität und Aktionsräume untersucht, ist dieser analytische Ansatz zur Untersuchung von residentieller Multilokalität unzureichend.

spezifisches zeitliches Pendelarrangement suggeriert wird. In ihrer Untersuchung beschränken sich die Forscher/innen allerdings auf Personen, die mit einem Partner/einer Partnerin in einem Haushalt zusammenleben. Im Hinblick auf eine ganzheitliche Betrachtung dieser multilokalen Lebensform, wird in der vorliegenden Arbeit der Begriff des Shuttelns für alle Personen mit einer beruflich genutzten Zweitwohnung, d. h. unabhängig von ihrer Haushaltsform, verwendet. Im Fallbeispiel von Paar 2 sind beide Partner als Shuttles zu bezeichnen (siehe Abb. 1.1).

Abbildung 1.1: Abgrenzung von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung



Quelle: eigene Darstellung

Für Partnerschaften mit getrennten (eigenständigen) Haushalten ist in der Literatur der Begriff des *living apart together* bzw. das Akronym LAT weit verbreitet,¹⁴ wenngleich in den vergangenen Jahren mit der zunehmenden Diskussion über residentielle Multilokalität zu beobachten ist, dass unter *living apart together* ungeachtet der Haushaltssituation der Partner auch das Shutteln in einer Partnerschaft mit einem gemeinsamen Haushalt gefasst wird (Lenz 2006, Charrier/Déroff 2006, Bertaux-Wiame/Tripier 2006). Der Begriff des *living apart together*, dessen wissenschaftliche Verwendung auf Straver (1981) zurückgeht, meint meistens Partnerschaften mit zwei Haushalten unabhängig vom Familienstand der Partner (Schmitz-Köster 1990, Villeneuve-Gokalp 1997, Schneider/Ruckdeschel 2003). Wenige Autoren schränken die Beziehungsform auf das getrennte Zusammenleben von nicht verheirateten Paaren ein (Schlemmer 1995,

¹⁴ Der Begriff wird sowohl im englischen als auch im deutschen Sprachraum verwendet. Im Französischen hat der Begriff weniger Verbreitung gefunden. Stattdessen werden nicht zusammenlebende Paare als „couples non cohabitants“ oder „couples à double résidence“ bezeichnet (Caradec 1996: 903).

Haskey 2005), was allerdings zumeist den der Auswertung zugrunde liegenden Daten geschuldet ist. Allen bisher vorliegenden Untersuchungen ist gemein, dass das getrennte Zusammenleben von Paaren unabhängig von der räumlichen Entfernung der Wohnungen der Partner untersucht wird und damit auch Paare, die in einem Wohngebäude oder in derselben Straße in verschiedenen Wohnungen leben, Untersuchungsgegenstand sind. Um die räumliche Dimension dieser Lebens- und Wohnform zu berücksichtigen, wird in der vorliegenden Arbeit für Partnerschaften mit getrennten Haushalten über großräumige Distanzen von mindestens 50 km der Begriff „Fernbeziehung“ verwendet (siehe Abb. 1.1 und Kap. 7.1). Der Familienstand der Partner ist dabei unerheblich. Das Paar 1 lebt damit in einer Fernbeziehung.

Die Unterhaltung von mehreren Haushalten (ob aus beruflichen Gründen oder anderen Motiven) und das *living apart together* (ob kleinräumig oder über große Distanzen) werden in dieser Arbeit als multilokale Lebens- und Wohnformen bezeichnet. Der oben dargelegten haushaltsbezogenen Terminologie folgend, wird der in der Literatur geläufige Begriff des multilokalen Haushalts nur synonym für die Unterhaltung mehrerer Haushalte (Haupt- und Zweithaushalt) verwendet. Bei Shuttles handelt es sich also um multilokale Haushalte bzw. um eine multilokale Haushaltsorganisation.

1.3 Zielsetzung, zentrale Fragestellung und Aufbau der Arbeit

Aus der Problemstellung ergibt sich die Zielsetzung der Arbeit, die raumzeitlichen Muster und Bedingungen der Geographien multilokalen Wohnens zu untersuchen. Dabei stehen die Auswirkungen beruflich bedingter räumlicher Mobilität auf die Lebens- und Wohnsituation von Personen und Haushalten im Mittelpunkt, die aus der Perspektive der Wohn-, Mobilitäts- und Migrationsforschung untersucht werden. Andere Formen von residentieller Multilokalität wie Altersruhesitze oder Freizeitdomizile stehen nicht im Fokus dieser Arbeit.

In Abgrenzung zu anderen Wanderungsstudien, die sich auf überregionale Wanderungen und folglich auf punktuelle räumliche Mobilität konzentrieren, wird im Rahmen dieser primär empirisch ausgerichteten Arbeit die Forschungsperspektive auf räumliche Mobilität um zirkuläre Mobilitätsformen zwischen verschiedenen Orten des Wohnens erweitert. Dabei sollen das räumliche Arrangement und das Wohnen von Personen in unterschiedlichen mobilen Lebensformen gegenübergestellt und auf der individuellen Ebene im Kontext der Haushaltsform nach Merkmalen und Bedingungen für die raumzeitliche Konstellation vergleichend untersucht werden. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht dabei

die Frage nach den Determinanten der raum-zeitlichen Strukturen der multilokalen Lebens- und Wohnformen.

Grundlegend wird von der These ausgegangen, dass flexibilisierte Arbeitsbedingungen und der soziale Wandel dazu führen, dass die Entscheidungen von Haushalten für und wider räumliche Mobilität komplexer geworden sind und infolgedessen multilokale Lebensformen als alternative Wohnarrangements zur Vereinbarung von beruflichen Mobilitätsanforderungen und privater Lebensführung an Bedeutung gewinnen. Unter dem Fokus auf beruflich motivierte großräumige Mobilität und Wohnarrangements stehen zum einen Personen mit einem beruflich genutzten Zweitwohnsitz (Shuttles) und zum anderen Personen in einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten über große Distanzen (Fernbeziehungen) im Zentrum der Untersuchung (siehe Abb. 1.1).

Fragen, welche Entstehungskontexte und Sozialstrukturmerkmale für die jeweilige multilokale Lebensform relevant sind, welche Raum- und Zeitmuster verfolgt werden, wodurch sich eine multilokale Wohnsituation auszeichnet und welche Veränderungsabsichten bestehen, sollen in einer Gesamtsicht Grundlagen zu übergeordneten Fragen liefern, welche gegenwärtige und zukünftige gesellschaftliche Bedeutung multilokale Lebensformen haben, welche Anforderungen an Wohnung und Wohnstandorte bei anhaltender Flexibilisierung des Arbeitsmarktes und Fortdauer des sozialen Wandels in Zukunft zu erwarten sind, aber auch Aufschluss über Mobilitätsentscheidungen von Haushalten und über die Auswirkungen der Veränderung der Geschlechterverhältnisse auf räumliche Mobilität geben.

Die Arbeit gliedert sich wie folgt:

Anhand der Fallbeispiele wurde verdeutlicht, dass die Wanderungs- und Pendlerstatistik nur unzureichend multilokale Wohn- und Lebensformen abbildet. Das nachfolgende Kapitel schließt an diese Problematik an und wertet statistische Sekundärquellen für Deutschland danach aus, welche Einblicke vorhandene Großerhebungen in die Verbreitung und Merkmale von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung geben. Im Anschluss daran werden in Kapitel 3 der Stand der Forschung über multilokales Wohnen und theoretische Grundlagen diskutiert. Dabei geht es nicht darum, das ganze Spektrum verschiedener Forschungsstränge zu multilokalem Wohnen überblicksartig wiederzugeben, sondern mit dem Fokus auf beruflich bedingte multilokale Wohnarrangements werden die zentralen empirischen Erkenntnisse über die sozialstrukturellen Merkmale und raum-zeitlichen Muster multilokaler Lebensformen zusammengefasst. Aus der Diskussion vorhandener empirischer Befunde in Verknüpfung mit der vorangestellten Sekundäranalyse werden dann in Kapitel 3.3 die Forschungsfragen präzisiert und untersuchungsleitende Hypothesen abgeleitet.

Kapitel 4 erläutert die Datenerhebung und das Stichprobendesign, fasst die Inhalte der Befragung zusammen, beschreibt die Ausschöpfung der Erhebung, dokumentiert die Edition der Daten und gibt einen Überblick über die Gesamtstichprobe. Die Darstellung empirischer Ergebnisse erfolgt dann in den darauf folgenden Kapiteln. Zunächst werden die Zugezogenen ohne weitere Wohnung – also die Zielgruppe herkömmlicher Wanderungsstudien – betrachtet, um „klassische“ Fernwandernde zu charakterisieren und als Vergleichsgruppe für Shuttles abzugrenzen (Kapitel 5). Darüber hinaus werden in diesem Kapitel persönliche Einstellungen zu beruflichen Fernumzügen untersucht. Empirische Ergebnisse über die multilokale Lebensform des Shuttelns und das beruflich motivierte Pendeln zwischen einem Haupt- und Zweitwohnsitz werden in Kapitel 6 präsentiert. Anschließend wird in Kapitel 7 das multilokale Leben und Wohnen in einer Fernbeziehung, also in einer Paarbeziehung mit getrennten Haushalten über große Distanzen, untersucht. Kapitel 8 fasst die empirischen Ergebnisse zusammen und gibt einen Ausblick auf zukünftige Forschung.

2 Sekundärquellen über multilokale Lebensformen in Deutschland

2.1 Daten über berufsbezogene Nebenwohnsitze

Auskunft über die Verbreitung und räumliche Verteilung beruflich genutzter Nebenwohnsitze gibt die Pendlerbefragung des Mikrozensus.¹⁵ Für die Bundesrepublik wurden im Jahr 2004 insgesamt 357.000 Beschäftigte (einschließlich Auszubildenden, Praktikant/innen und Volontär/innen) ermittelt, die von ihrem Nebenwohnsitz zur Arbeitsstätte pendeln (Statistisches Bundesamt 2005a: 61). Bei insgesamt 35.659.000 Erwerbstätigen im Jahr 2004 (ebd., Tabellenanhang: Tabelle 18) beträgt demnach der Anteil Shuttles an allen Erwerbstätigen in Deutschland ein Prozent. Für dasselbe Jahr wurde im Mikrozensus die Anzahl von Nebenwohnsitzen insgesamt auf 1.183.000 hochgerechnet, so dass davon auszugehen ist, dass knapp ein Drittel der Nebenwohnsitze in Deutschland beruflich genutzt wird (ebd.: 11).

Gegenüber dem Jahr 1996 ist die Anzahl beruflich genutzter Nebenwohnungen in 2004 deutlich um 12 % angestiegen. Der Ort des Nebenwohnsitzes bzw. der Arbeitsstätte befindet sich überwiegend in wirtschaftlich starken Bundesländern: Fast ein Viertel der im Mikrozensus so genannten Wochenendpendler/innen arbeitet in Bayern (24 %), 15 % in Baden-Württemberg und 13 % in Nordrhein-Westfalen (ebd.: 61). Weitere Daten über die Herkunftsorte, die siedlungsstrukturellen Raumbezüge und das Mobilitätsverhalten der Pendler/innen liegen nicht vor. Folglich können keine allgemeinen Aussagen über die Pendeldistanz und die Periodizität des Shuttelns abgeleitet werden. Lediglich im Mikrozensus 1996 wurde einmalig nach der Pendelperiodizität (wöchentlich, dreimal im Monat usw.) und der Pendeldistanz gefragt (Wirtschaft und Statistik 1996: 437).

Für das Jahr 2004 beträgt das Verhältnis von Männern zu Frauen unter den Pendlern mit einem berufsbezogenen Nebenwohnsitz 60 : 40 (Statistisches Bundesamt 2005a, Tabellenanhang: Tabelle 34). Der Frauenanteil ist damit nur etwas geringer als der Anteil von Frauen an den Erwerbstätigen im Jahr 2004 insgesamt (44,7 %) (Statistisches Bundesamt 2005b: 96). Nach dem beruflichen

¹⁵ Der Mikrozensus ist eine jährliche 1 %-Haushaltsstichprobe. Ungefähr alle vier Jahre – und zuletzt im Jahr 2004 – wird ein Themenblock zum Berufspendeln integriert. In der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) werden ebenfalls Daten über Zweitwohnungen erfasst (siehe empirica 2009, Statistisches Bundesamt 2009). Für Aussagen über Zweitwohnungen in Deutschland wird der Mikrozensus herangezogen, da in der EVS 0,2 % der privaten Haushalte befragt werden und zudem nicht, wie beim Mikrozensus, eine gesetzliche Teilnahmepflicht besteht (siehe Wirth/Müller 2006).

Qualifikationsprofil unterscheiden sich Wochenendpendler/innen deutlich von den abhängig Beschäftigten insgesamt (alle Angaben ohne Auszubildende, Praktikant/innen und Volontär/innen):

Fast 40 % der abhängig beschäftigten männlichen Wochenendpendler und nur gut jeder fünfte abhängig beschäftigte Mann, der vom Hauptwohnsitz die Arbeitsstätte erreicht, sind höhere Angestellte oder Beamte. Wochenendpendlerinnen haben im Vergleich zu Männern, die von der Nebenwohnung zur Arbeit pendeln, zwar weniger häufig höchste Stellungen im Betrieb (21 %) und der größte Anteil der Wochenendpendlerinnen ist gehobene Angestellte oder Beamtin (38 %), aber sie unterscheiden sich ebenfalls deutlich von den abhängig beschäftigten Frauen insgesamt, von denen nur rd. jede Achte höhere Angestellte oder Beamtin ist. Ein Drittel der Männer und rd. 41 % der Frauen, die von ihrem Nebenwohnsitz die Arbeitsstätte erreichen, sind mittlere oder einfache Angestellte bzw. Beamte.¹⁶

In der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit auf deren Grundlage unter anderem die Landes-Pendlerberichte des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) erstellt werden, wird zwar der Wohnort und der Arbeitsort von allen abhängig Beschäftigten in der Bundesrepublik erfasst, aber eine Differenzierung zwischen täglichem Berufspendeln und Shutteln ist aufgrund fehlender Angaben zu einem Nebenwohnsitz nicht möglich.¹⁷

Das Gleiche gilt für das Sozio-ökonomische Panel (SOEP) des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) – einer repräsentativen jährlichen Wiederholungsbefragung von Haushalten und Personen in der Bundesrepublik. Hier werden zwar Personen, deren Arbeitsstätte außerhalb des Wohnorts liegt, danach gefragt, ob sie täglich, wöchentlich oder seltener von der Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln, aber es fehlen Angaben zu einer Nebenwohnung. Dadurch erscheinen u. a. geringfügig Beschäftigte mit einem Mini-Job einschließlich Rentner/innen, die nur an wenigen Tagen in der Woche arbeiten, sowie Personen mit wechselnden Arbeitsorten, die nicht jeden Tag zu ihrer (Haupt-)Arbeitsstätte fahren, als wöchentlich Pendelnde. Der Versuch, diese Fälle für die Welle 2007 „herauszurechnen“, ergab, dass die Mehrzahl der Frauen, die wöchentlich oder seltener zu ihrer Arbeitsstätte pendeln, in Teilzeit beschäftigt ist und im Median eine Entfernung von 40 km für den Arbeitsweg zurücklegt. Ein Teil dieser Frau-

¹⁶ Eigene Berechnungen auf Grundlage der Veröffentlichung der Mikrozensusdaten 2004 (Statistisches Bundesamt 2005a, Tabellenanhang).

¹⁷ Die Angaben beruhen auf den Pflichtmeldungen der Arbeitgeber an die Träger der gesetzlichen Sozialversicherung über ihre sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Der Arbeitsort ist der Ort des Betriebs (der Filiale). Für den Wohnort wird die Adresse des Arbeitnehmers weitergegeben, mit der er/sie beim Betrieb registriert ist. Das kann der Haupt- oder Nebenwohnsitz sein.

en arbeitet weniger als fünf Tage in der Woche und wird deshalb wöchentliches statt tägliches Pendeln angegeben haben. Die Unterscheidung zwischen einem täglichen und wöchentlichen Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte ohne die Auskunft über eine Nebenwohnung ist demnach völlig unzureichend, um Rückschlüsse auf das Shutteln zu ziehen.¹⁸

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass bei anderen Umfragen wie der Laufenden Bevölkerungsumfrage des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Shuttles in der Stichprobe sehr wahrscheinlich unterrepräsentiert sind, da sie telefonisch und vis-à-vis schwerer an ihrem Hauptwohnsitz zu erreichen sind als Personen in unilokalen Lebens- und Wohnformen.

2.2 Fernbeziehungen: Eine Black Box in der amtlichen Statistik und anderen Großzählungen

In der amtlichen Statistik werden Paarbeziehungen in getrennten Haushalten nicht erfasst. Die repräsentative Bevölkerungsstatistik des Mikrozensus bildet als Haushaltsbefragung nur die Beziehungen innerhalb des Haushalts ab:

„Als Haushaltsbefragung konzentriert sich der Mikrozensus auf das Beziehungsgefüge der befragten Menschen in den „eigenen vier Wänden“, also auf einen gemeinsamen Haushalt. Eltern-Kind-Beziehungen, die über Haushaltsgrenzen hinweg bestehen, oder Partnerschaften mit getrennter Haushaltsführung, das so genannte „Living-apart-together“, bleiben daher unberücksichtigt“ (Statistisches Bundesamt 2007, Vorbemerkung).

Im SOEP finden sich Hinweise auf die Verbreitung von Paaren in getrennten Haushalten. Allerdings wird die Frage nach einem gemeinsamen oder getrennten Haushalt mit dem Partner/der Partnerin in der Welle 2007 ausschließlich nicht verheirateten Personen gestellt. Aussagen über LATs können mithilfe des SOEP deshalb nur für unverheiratete Paare getroffen werden.¹⁹ Außerdem können die räumlichen Bezüge der Paare mit den Daten nicht nachvollzogen werden. Die Partner können somit in einem Wohnhaus, in einem Stadtteil oder über große Distanzen voneinander entfernt wohnen. Daten über den Partner/die Partnerin werden bei getrennten Haushaltsführungen zudem nicht abgefragt.

¹⁸ Befragte, die wöchentlich zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte pendeln, können deshalb nicht, wie von Buch (2006), als „wöchentliche Pendler/innen“ im Sinne von „Wochenendpendler/innen“ bzw. Shuttles untersucht werden.

¹⁹ Eine Ausnahme stellt die Welle 2006 dar, in der Entfernungen zu verwandten Personen – der jetzige Ehemann/die jetzige Ehefrau eingeschlossen – kategorisiert erfasst wurden (im gleichen Haushalt, im gleichen Haus, in der Nachbarschaft, im gleichen Ort usw.).

In der Allgemeinen Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (ALLBUS) werden im Gegensatz zum SOEP alle Personen unabhängig von ihrem Familienstand zu ihrer Haushaltssituation befragt und zudem werden sozialstrukturelle Daten der Partner/in über das Haushaltsgefüge hinaus erhoben. Angaben zu den Wohnorten der Partner werden auch hier nicht erfasst. Lediglich für die befragte Person liegt auf aggregierter Ebene die Einwohnerzahl des Wohnorts vor, aus der sich zumindest ableiten lässt, ob die befragten LATs in einer Großstadt oder kleineren Stadt wohnen. Mit dem ALLBUS lassen sich damit zwar keine Fernbeziehungen – in Abgrenzung zu LATs mit getrennten Haushalten in kleinräumiger Entfernung – untersuchen, aber zumindest können aufgrund der Erfassung der Haushaltssituation und von Daten des Partners/der Partnerin Einblicke in Sozialstrukturmerkmale von LAT-Partnerschaften gewonnen werden. Für eine sekundärstatistische Analyse wird im Folgenden der ALLBUS 2006 herangezogen.²⁰

Alle zwei Jahre werden im ALLBUS rd. 3.500 Personen im Alter ab 18 Jahre befragt. Dazu wird eine Personenstichprobe aus dem Melderegister gezogen: rd. 2.400 Personen aus den alten Bundesländern und rd. 1.100 Personen aus den neuen Bundesländern. Damit sind im ALLBUS Befragte aus den neuen Bundesländern überrepräsentiert. Um das *oversample* auszugleichen und repräsentative Aussagen für Deutschland zu treffen, müssen die Daten gewichtet werden (Terwey 2008: 12). Die nachfolgenden Daten sind alle personenbezogen gewichtet.

Im ALLBUS 2006 leben von allen erwachsenen Personen (ab 18 Jahre) 6,3 % in einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten. Werden nur Personen in einer festen Partnerschaft betrachtet, beträgt der Anteil LATs 8,6 %. Das bedeutet, dass neun von zehn Paaren in einem Haushalt zusammenleben.

LATs im elterlichen Haushalt

Jeder fünfte Mann (21 %) und mehr als jede dritte Frau (35 %) in einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten lebt im elterlichen Haushalt.²¹ In der Mehr-

²⁰ „Das ALLBUS-Programm ist 1980-86 und 1991 von der DFG gefördert worden. Die weiteren Erhebungen wurden von Bund und Ländern über die GESIS (Gesellschaft sozialwissenschaftlicher Infrastruktureinrichtungen) finanziert. ALLBUS wird innerhalb der GESIS an den Standorten Mannheim und Köln in Zusammenarbeit mit dem ALLBUS-Ausschuß [sic] realisiert. Die vorgenannten Institutionen und Personen tragen keine Verantwortung für die Verwendung der Daten in diesem Beitrag.“ (Terwey et al. 2008)

²¹ Im SOEP ist der Anteil LATs (ohne verheiratet Zusammenlebende), die bei den Eltern wohnen, deutlich höher. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 43,4 % als Kind oder Enkel des Haushaltsvorstands bzw. der Lebenspartnerin/des Lebenspartners des Haushaltsvorstands befragt (eigene Berechnungen). Dieser deutlich höhere Anteil gegenüber dem ALLBUS ist darauf zurückzuführen, dass das SOEP primär eine Haushaltsbefragung ist, in der alle erwachsenen Personen (ab 18 Jahre) im Haushalt befragt werden. Somit fallen im Gegensatz zur Melderegisterabfrage des ALL-

zahl leben diese LATs bei dem Vater und der Mutter, was insbesondere für Männer zutrifft (83 %). Frauen wohnen häufiger bei nur einem Elternteil (19 %) und zu einem verschwindend geringen Anteil mit ihrem leiblichen Kind im Haushalt der Eltern (5 %). Diese Form des living apart together beschränkt sich auf ledige Personen und fast ausschließlich auf junge Alterskohorten zwischen 18 und 29 Jahre. Männer sind im Median 23 Jahre und Frauen 21,5 Jahre alt.²² Die Hochschulreife haben 54 % und knapp ein Drittel die Mittlere Reife erlangt. Über einen beruflichen Ausbildungsabschluss verfügt die Hälfte noch nicht (48 %). Das Gleiche gilt für die Partner/innen, von denen ebenfalls die Hälfte noch keinen Ausbildungsabschluss hat.

Die überragende Mehrheit der LATs, die noch im elterlichen Haushalt leben, wohnt im selbstgenutzten Wohneigentum (82 %). Der dominierende Wohngebäudetyp ist das freistehende Ein- und Zweifamilienhaus. Der größte Anteil von mehr als einem Drittel wohnt demzufolge in Kleinstädten zwischen 5.000 bis unter 20.000 Einwohnern. In einer Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern wohnt weniger als ein Fünftel (19 %). Sie werden vermutlich häufig im suburbanen Raum von Kernstädten leben.

Drei Gruppen von LATs im eigenen Haushalt

Die deutlich größere Anzahl Personen in einer Partnerschaft mit getrennten Haushalten lebt nicht mehr im elterlichen Haushalt. Davon entfällt der größte Anteil auf die Alterskohorten der 30- bis 44-Jährigen (45 %). Das Medianalter beträgt für Männer 38 Jahre und für Frauen 39 Jahre.²³ Nach dem Alter und der Haushaltsform lassen sich drei Gruppen bilden:

- Einer ersten Gruppe sind ungefähr ein Fünftel der LATs im eigenen Haushalt zuzuordnen. Sie sind allein wohnend, ledig und im Alter zwischen 18 und 29 Jahre. Die Hälfte der Männer und Frauen besitzt die Hochschulreife. Mehr als ein Drittel ist noch in der beruflichen Ausbildung. Die Partner/innen sind zumeist ebenfalls zwischen 18 und 29 Jahre alt. Als höchsten Schulabschluss haben sie am häufigsten die Mittlere Reife (47 %). Junge LATs mit einem eigenen Haushalt wohnen überwiegend zur Miete (77 %) und zu gut einem Drittel in einer Großstadt mit über 100.000 Einwohnern.
- Weitere zwei Drittel der LATs mit einem eigenen Haushalt sind zwischen 30 und 59 Jahre alt. In dieser zweiten Gruppe sind die Ledigenanteile geringer als bei den jungen allein wohnenden LATs. Von den Männern sind insgesamt 59 % ledig, bei den Frauen ist der Anteil mit 40 % deutlich geringer.

BUS mehr Schüler/innen, Auszubildende und Student/innen, die während der schulischen bzw. beruflichen Ausbildung noch bei den Eltern bzw. einem Elternteil leben, in die Stichprobe.

²² Standardabweichung (SD) für Männer = 2,8 und für Frauen SD = 4,1.

²³ Standardabweichung für Männer = 13,3 und für Frauen SD = 14,9.