

# Berufsinduziertes Leben an mehreren Orten

Herstellung von raum-zeitlicher Souveränität  
unter Bedingungen des multilokalen Lebens

Zur Erlangung des akademischen Grades einer

DOKTORIN DER NATURWISSENSCHAFTEN

von der KIT-Fakultät für

Bauingenieur-, Geo- und Umweltwissenschaften

des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT)

genehmigte

DISSERTATION

von

Sandra Gleich

aus Heilbronn

Tag der mündlichen Prüfung: 22.10.2020

Referentin: Prof. Dr. Caroline Kramer

Korreferent: Prof. Dr. Joachim Vogt

Karlsruhe (2020)



## Kurzfassung der Arbeit

Die Arbeit befasst sich mit den Wohn- und Mobilitätspraktiken von Akteuren, deren berufliche Situation die Gründung eines zusätzlichen Wohnsitzes am Arbeitsort erforderlich machte. Sie leben zumindest vorübergehend an mehreren Wohnorten gleichzeitig, was in der einschlägigen Literatur als *multilokales Leben* bezeichnet wird.

Mit dem Entschluss, multilokal zu leben, entscheiden sich die Personen sowohl gegen das tägliche Pendeln zum Arbeitsort als auch gegen die Aufgabe ihres bisherigen Wohnsitzes. Damit gehen weitreichende Veränderungen der Alltagsstruktur und -organisation einher. Einerseits limitieren neue Faktoren den Handlungsspielraum, andererseits eröffnen sich neue Handlungsmöglichkeiten, die in unterschiedlichem Maße genutzt werden. Es findet eine Anpassung der gewohnten Handlungsabläufe statt, die sich in Form neuer Bewegungsmuster in Raum und Zeit offenbaren. Multilokalität ist damit fundamental verknüpft mit zwei zunächst konträr erscheinenden Dimensionen: Sie ist Praxis des Mobilseins und Verortens zugleich. Solche neuen Wohn- und Mobilitätsformen sind zentral für gegenwärtige gesellschaftliche Transformationen.

Das Spektrum einer Wohn- und Mobilitätsform, die sich auf mehrere Wohnorte bezieht, ist vieltalig und mit aggregierten Daten kaum nachzuvollziehen. Die empirische Grundlage für die Untersuchung bilden deshalb 27 Fallbeispiele mit berufsbedingt multilokal lebenden Personen aus wissensbasierten Arbeitsfeldern. Ausgehend von individuellen Wohn- und Mobilitätsbiografien wird erarbeitet, mit welchen Strategien eine raum-zeitliche Neuorganisation des Alltags im Kontext multilokalen Lebens umgesetzt wird. Im Zentrum der Arbeit steht die Frage, inwiefern diese Strategien auf der Basis veränderter Zeit- und Raumbezüge zu raum-zeitlicher Souveränität beitragen.

Das Ziel des Dissertationsvorhabens besteht darin, berufsinduzierte Multilokalität in ihrer Verwobenheit mit beruflichen Anforderungen, der materiellen Ausstattung sowie im Zusammenhang mit individuellen Vorerfahrungen und implizitem Wissen aufzuzeigen und darzustellen. Die Arbeit leistet einen Beitrag zur integrierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung (vgl. WILDE & KLINGER 2017: 5), indem neben qualitativen Interviews ferner standardisierte Instrumente zum Einsatz kommen. Weiterhin schließt die Arbeit eine Forschungslücke, indem sie durch ein ganzheitliches Verständnis komplexer alltäglicher Routinen Aussagen darüber zulässt, inwiefern Wohn- und Mobilitätspraktiken einer generellen raum-zeitlichen Veränderung unterliegen. Außerdem erweitert das Dissertationsprojekt die bisher erzielten Ergebnisse auf dem Forschungsgebiet um eine Betrachtungsperspektive, die Raum und Zeit als maßgebliche Bestimmungskriterien multilokalen Lebens gleichermaßen zu berücksichtigen versucht.

## Vorwort

Kennen Sie die Geschichte des kleinen Jungen Momo, der den Menschen ihre von Dieben gestohlene Zeit wieder zurückbringt? Michael Ende erzählt in einem Kapitel seines gleichnamigen Romans von Beppo, dem Straßenkehrer. Beppo erklärt Momo, dass er Erfüllung gefunden habe in seiner Arbeit, doch nur aus einem ganz bestimmten Grund. Es mache keinen Sinn, schon am frühen Morgen bis ans Ende der Straße zu blicken. Vielmehr gehe es darum, sich ganz auf den Moment, auf jeden einzelnen Besenstrich, auf jedes kleine Stück Straße, auf jeden nächsten Schritt zu konzentrieren. Nur dann bereite es Freude.

Mein besonderer Dank gilt jenen in meinem privaten und beruflichen Umfeld, die mich immer wieder daran erinnern haben, dass die Arbeit an einer berufsbegleitenden Dissertation ein Prozess ist, der Geduld erfordert. Ich danke denen, die mich für ein Stück des Weges oder auch über längere Phasen hinweg mit konstruktivem Feedback, Anregungen, motivierenden Worten und geistiger Ablenkung begleitet haben.

Ein besonderer Dank gilt Frau Prof. Dr. Caroline Kramer für ihre offene und gleichzeitig konstruktive Betreuung, die wertvolle Zusammenarbeit sowie das Vertrauen, das sie mir stets entgegenbrachte. Die Eigenständigkeit, die sie mir ließ, wusste ich jederzeit sehr zu schätzen. Es war mir eine große Freude, an einem derart spannenden Thema arbeiten zu dürfen. Weiterhin danke ich Herrn Prof. Dr. Joachim Vogt für seine Arbeit als Gutachter sowie den weiteren Mitgliedern der Promotionskommission. Ich danke Herrn Prof. em. Dr. Dietrich Henckel für unsere kurze, aber äußerst lehrreiche und angenehme Zusammenarbeit. Weiterhin gilt mein Dank den Mitarbeiter\*innen des Instituts für Geographie und Geoökologie am KIT, insbesondere Valérie Clauss, die für alle Anliegen und Fragen stets ein offenes Ohr hat. Bedanken möchte ich mich außerdem bei David Uhl für seine sorgfältige Korrektur, den studentischen Mitarbeiter\*innen Benedikt Nübel und Kristin Stiefvater, die mich tatkräftig bei der Transkription von Interviews unterstützten sowie bei Giulia Montanari, Markus Kaltenbach und Lisa Stadler für den fachlichen Austausch. Zuletzt möchte ich besonders Angelika Hoppe, Dr. Melanie Schüler und Dr. Simon Kretz danken. Weit über unsere gemeinsame Tätigkeit am Institut und den fachlichen Austausch hinaus habe ich von ihnen Zuspruch, liebevolle und immerzu ehrliche Worte erhalten.

## Inhalt

<b>Kurzfassung der Arbeit</b> .....	<b>II</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>III</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>VII</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>IX</b>
<b>Abkürzungen</b> .....	<b>X</b>
<b>1 Raum- und Zeitstrukturen im Wandel</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Aufbau der Arbeit</b> .....	<b>11</b>
<b>3 Stand der Multilokalitätsforschung</b> .....	<b>14</b>
3.1 Theoretisch-konzeptionelles Vorverständnis .....	16
3.2 Ausprägungen berufsbedingten multilokalen Lebens .....	19
3.3 Verbreitung berufsbedingten multilokalen Lebens .....	23
3.4 Terminologische Abgrenzung .....	31
<b>4 Theoretisch-konzeptionelle Fundierung der qualitativen Studie</b> .....	<b>41</b>
4.1 Verhaltens- und Handlungstheorien als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens .....	45
4.2 Raumbezogene Theoriekonzepte als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens .....	53
4.2.1 Räume und grundlegende Raumverständnisse in der Geographie .....	54
4.2.2 Konzepte von Handlung im Raum als Aneignungsstruktur sowie -prozess.....	61
4.2.2.1 „Orte der Ortlosen“: Das Konzept der Nicht-Orte .....	61
4.2.2.2 Bewegung und Beweglichkeit: Raumbezogene Kapitalkonzepte.....	66
4.2.2.3 Verortung und Ortsbezogenheit: Raum- und ortsbezogene Identitätskonzepte.....	81
4.3 Zeit(raum-)bezogene Theoriekonzepte als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens .....	94
4.3.1 Anfänge der Zeitgeographie.....	96
4.3.2 Vokabular und Visualisierungen der Zeitgeographie.....	98
4.3.3 Reichweite der Zeitgeographie als Analyserwerkzeug .....	102

4.3.4	Weiterführende Ansätze der Raumzeitforschung .....	105
4.3.4.1	Neukonzeption der Aktionsraumforschung.....	105
4.3.4.2	Mobilitätsbiografische Konzepte .....	108
4.3.4.3	Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen.....	112
<b>5</b>	<b>Zwischenfazit: Präzisierung der Forschungsfragen .....</b>	<b>116</b>
<b>6</b>	<b>Konzeption und Verlauf der qualitativen Studie .....</b>	<b>121</b>
6.1	Impulse aus der Praxis: Konzeption und Verlauf explorativer Expert*innengespräche.....	122
6.2	Problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews.....	123
6.3	Weitere Instrumente der Datenerhebung.....	128
6.3.1	Die biografische Chronologie als erzählgenerierender Impuls.....	128
6.3.2	Der Kurzfragebogen zur Erfassung standardisierter Merkmale .....	128
6.3.3	Das Mobilitätstagebuch zur Erfassung alltagsbasierter Mobilität.....	129
6.4	Auswahl der Fälle und Erhebungsorte .....	130
6.5	Aufbereitung und Auswertung des Datenmaterials.....	133
6.5.1	Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring – Anliegen und Vorgehen.....	133
6.5.2	Reflexion des Forschungsprozesses der qualitativen Studie .....	135
<b>7</b>	<b>Impulse aus der Praxis: Ein Fazit aus den explorativen Expert*innengesprächen ...</b>	<b>139</b>
<b>8</b>	<b>Kursorische Charakterisierung der Fälle.....</b>	<b>145</b>
8.1	Soziodemografische Merkmale der Fälle.....	146
8.2	Raum-zeitliche Bewegungsmuster im berufsbedingten multilokalen Leben.....	153
<b>9</b>	<b>Modalitäten der Herstellung von raum-zeitlicher Souveränität .....</b>	<b>159</b>
9.1	Raum-zeitliches Souverän-sein – ein zentrales Motiv berufsbedingten multilokalen Lebens .....	159
9.2	Darstellungen der Modi raum-zeitlicher Souveränität.....	161
9.2.1	Erster Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Zeitbewusstsein .....	163
9.2.2	Zweiter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Cocooning.....	170
9.2.3	Dritter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Egotaktik.....	175

9.2.4	Vierter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Emanzipation.....	181
9.2.5	Fünfter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch produktive Tooladoption.....	191
9.2.6	Sechster Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Variabilität ortsbezogener Identität.....	198
9.3	Empirische und theoretische Begründung des Denkmodells .....	205
<b>10</b>	<b>Fallübergreifende Systematisierung der Ergebnisse.....</b>	<b>211</b>
10.1	Zwei Dimensionen von raum-zeitlicher Souveränität.....	211
10.1.1	Die Rede von der Zeit: Multilokales Leben und Konzepte von Zeit.....	214
10.1.2	Erste Dimension raum-zeitlicher Souveränität: Qualität von Zeit.....	217
10.1.3	Die Rede von Orten: Multilokales Leben und Konzepte von Raum.....	220
10.1.4	Zweite Dimension raum-zeitlicher Souveränität: Qualität von Raum .....	225
10.2	Anwendungsorientierte Handlungsempfehlungen .....	229
<b>11</b>	<b>Diskussion und Ausblick .....</b>	<b>237</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>248</b>
	<b>Anhang.....</b>	<b>263</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Theorie des geplanten Verhaltens.....	48
Abbildung 2:	Dimensionen des Mobilitätsbegriffs.....	70
Abbildung 3:	Modell ortsbezogener Identität.....	91
Abbildung 4:	Erste Ideen der grafischen Darstellung von Raum-Zeit-Pfaden .....	99
Abbildung 5:	Zusammenhang von Projekten und "Pockets of Local Order" im Verständnis der Time Geography.....	101
Abbildung 6:	Parameter für die Untersuchung von Raumzeitstrukturen in der planerischen Praxis .....	115
Abbildung 7:	Inhaltliche Themenschwerpunkte der problemzentrierten, leitfadengestützten Interviews sowie deren Bezüge untereinander.....	125
Abbildung 8:	Inhaltliche Themenschwerpunkte der problemzentrierten, leitfadengestützten Interviews mit jeweils zugeordneten Schlagworten .....	126
Abbildung 9:	Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung für den Wechsel zwischen den Wohnstandorten.....	155
Abbildung 10:	Zusammenhang zwischen Pendeldistanz und Verkehrsmittelwahl für den Transit.....	157
Abbildung 11:	Überblick und Verknüpfungen aller relevanten Aspekte für die theoretische und empirische Begründung des Denkmodells .....	209
Abbildung 12:	Zwei Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität innerhalb des Denkmodells.....	213
Abbildung 13:	Überblick über die Zusammenführung der empirischen Ergebnisse mit theoretischen Konzepten und Forschungsfragen.....	241
Abbildung 14:	Beispiel eines Interviewleitfadens zu einem Expertengespräch.....	263
Abbildung 15:	Manual des Interviews, Seite 1 .....	264
Abbildung 16:	Manual des Interviews, Seite 2 .....	265
Abbildung 17:	Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 1.....	266
Abbildung 18:	Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 2.....	266
Abbildung 19:	Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 3.....	267
Abbildung 20:	Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 4.....	267
Abbildung 21:	Biografische Chronologie .....	268
Abbildung 22:	Kurzfragebogen, Seite 1.....	269
Abbildung 23:	Kurzfragebogen, Seite 2.....	270
Abbildung 24:	Kurzfragebogen, Seite 3.....	271
Abbildung 25:	Kurzfragebogen, Seite 4.....	272



Abbildung 26: Kurzfragebogen, Seite 5.....	273
Abbildung 27: Anschreiben des Mobilitätstagebuchs .....	274
Abbildung 28: Erste Beispielseite des Mobilitätstagebuchs.....	275
Abbildung 29: Zweite Beispielseite des Mobilitätstagebuchs.....	276

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Fragestellungen der Arbeit in Zusammenhang mit den zu untersuchenden Determinanten von Multilokalität.....	117
Tabelle 2:	Überblick über die personenbezogenen Merkmale der Fälle.....	147
Tabelle 3:	Angaben zu den Wohnorten des multilokalen Arrangements der Fälle .....	151

## Abkürzungen

ALLBUS	Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften
AID:A	Aufwachsen in Deutschland: Alltagswelten
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EVS	Einkommens- und Verbrauchsstichprobe
GESIS	Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
INVERMO	Intermodale Vernetzung von Personenfernverkehrsmitteln
IuK	Informations- und Kommunikationstechnologien
MiD	Mobilität in Deutschland
MOP	Deutsches Mobilitätspanel
Pairfam	Beziehungs- und Familienpanel
SOEP	Sozio-ökonomisches Panel

## 1 Raum- und Zeitstrukturen im Wandel

Die Ursachen für die Herausbildung neuer Wohn- und Mobilitätsformen, darunter die Multilokalität, können sehr vielschichtig sein. In der fachlichen Debatte zeichnen sich allerdings recht einheitlich einige gesamtgesellschaftliche Entwicklungstendenzen ab, die als ausschlaggebende Faktoren veränderter Bewegungsmuster vor dem Hintergrund von multilokaler Lebensweise anzusehen sind (vgl. HANNEMANN 2011: 169, 176ff.; HESSE & SCHEINER 2007: 140ff.; SCHNEIDER, LIMMER & RUCKDESCHSEL 2002: 25ff.; REUSCHKE 2010: 136ff.; ROLSHOVEN 2007; RUPPENTHAL & LÜCK 2009 sowie SIEBEL 2010: 6f.). Maßgebliches Bestimmungskriterium multilokaler Lebensweisen ist ein raum-zeitliches. So ist das Ziel der nachfolgenden Darstellung, den Einfluss der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungen hinsichtlich ihrer Folgen für die räumlichen und zeitlichen Strukturen abzubilden. Hiernach soll erörtert werden, woraus bestimmte Tendenzen zu veränderten Bewegungsmustern vor dem Hintergrund multilokalen Wohnens und Mobiltseins entspringen.

Eine Lebensweise, die sich über mehrere Wohnstandorte erstreckt, ist an sich keine neue Erscheinung. Immer wieder sehen sich Teile der Bevölkerung gezwungen oder sind gewillt, zumindest vorübergehend an weiteren Orten zu leben, ohne jedoch ihren ursprünglichen Wohnstandort aufzugeben. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass sich neue Ausprägungen und Formen der multilokalen Lebensweise herausgebildet haben. Grund hierfür ist zum einen der ökonomische Strukturwandel, insbesondere unter Berücksichtigung veränderter, heute vorwiegend global ausgerichteter Arbeitsmärkte und zum anderen der Wandel des gesellschaftlichen Gefüges im Zuge der Spätmoderne. Doch nicht nur auf struktureller Ebene sind ursächliche Faktoren zu identifizieren, auch Verschiebungen individueller Werthaltungen und Einstellungen sowie die Herausbildung neuer Lebensstile münden in veränderte zeitliche und räumliche Bewegungsmuster, deren Ausgangs- und Zielpunkte sich nun vermehrt auch auf mehrere Wohnstandorte verteilen. Weil davon auszugehen ist, dass sowohl Flexibilisierungstendenzen als auch Prozesse der Individualisierung nicht abreißen werden, prognostizieren HESSE und SCHEINER (2007) für die Zukunft einen Bedeutungszuwachs von Multilokalität. Multilokale Lebensformen seien „*Symptome oder gar Pioniere einer relativ neuen „spätmodernen“ Lebensweise*“, so die Autoren (ebd.: 139).

Veränderungen auf Struktur- und Akteursebene beeinflussen sich gegenseitig und führen zu räumlichen und zeitlichen Veränderungen, die dann wiederum rückwirkend wirtschaftliche und gesellschaftliche Interaktionen prägen. In diesem wechselseitigen Gefüge kann gemeinhin eine Tendenz zu multilokaler Lebensweise festgemacht werden. Den Weg für einen ökonomischen

Wandel ebneten insbesondere bedeutende Fortschritte im Bereich der Verkehrs-, Informations- und Kommunikationstechnologien, allen voran die Digitalisierung. Neben der zunehmenden digitalen Vernetzung führten außerdem die Internationalisierung und Liberalisierung der Märkte, welche einen wachsenden Wettbewerb der Staaten nach sich zogen, sowie Deregulierung und Privatisierung zu einem Produktivitätszuwachs und einem allgemein steigenden Lebensstandard (vgl. BLOSSFELD et al. 2008: 25). Das Ausmaß dieser Prozesse, die allesamt unter dem Begriff der *Globalisierung* subsumiert werden, offenbart sich jedoch schon lange nicht mehr nur auf der ökonomischen Ebene. Es zeigt sich mehr noch als weltweite Vernetzung von Wirtschaft, Politik, Kultur und Umwelt, und das nicht nur in den global bedeutsamen Metropolen, sondern ebenso in den ländlich geprägten und peripher gelegenen Regionen der Erde.

Der wirtschaftliche Umbruch war schon früh raumwirksam. Erst die Tertiärisierung und später auch der funktionale Strukturwandel der Wirtschaft prägten die bestehenden Raumstrukturen, indem die Neuausrichtung von Arbeitsprozessen auch eine Veränderung der räumlichen Verteilung von wirtschaftlichen Aktivitäten hervorbrachte. Zuvor an Standorte gebundene Dienstleistungen konnten nun von diesen gelöst und die Produktherstellung konnte im Rahmen von Outsourcing-Strategien von der nationalstaatlichen Ebene entkoppelt werden. In der Folge wurden Disparitäten zwischen Aktiv- und Passivräumen noch größer. Denn während Regionen, die aufgrund von Agglomerationen oder ihrer naturräumlichen Ausstattung ohnehin bereits Vorteile hatten, von diesen Entwicklungen noch weiter profitierten, drängten sie strukturschwache Regionen meist noch weiter ins Abseits des globalen Wettbewerbs. Infolge eher international ausgerichteter Märkte sowie einer räumlich stärkeren funktionalen Spezialisierung musste die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden, was wiederum einen Anstieg des Verkehrsaufkommens zur Folge hatte. Aber auch die zunehmende Zersiedlung zahlreicher Gebiete Deutschlands führt zu einem höheren Verkehrsaufwand, da prosperierende Gebiete weiterhin überproportional wachsen, wohingegen andere Orte nur noch mit erhöhtem Zeitaufwand zu erreichen sind, weil sie aufgrund zahlreicher Privatisierungen der Verkehrssysteme von solchen abgeschnitten werden (HENCKEL 2016: 525). Beispielsweise setzte mit der Ausweitung von Wohnraum in das Umland von Städten auch die Suburbanisierung von Arbeitsplätzen ein. Folglich war nicht nur in den Kernstädten, sondern auch in den Einzugsbereichen rund um diese Verdichtungsbereiche ein Überschuss an Arbeitsplätzen entstanden. Infolgedessen beschränken sich Pendelbewegungen nunmehr nicht nur auf die kleinräumige Bewegung zwischen Vorort und Innenstadt, sondern auch zentripetale und disperse Mobilität sowie Pendelbewegungen über weite Entfernungen nehmen zu. Da in Deutschland mehr Menschen in städtischen Regionen leben, ist dort ein besonders hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten (BMVI 2018: 30; HAAS & HAMANN 2008: 3f.).

Einige wichtige Kenngrößen zur Beschreibung von Alltagsmobilität aus der Studie *„Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“*, die vom BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) im November 2018 vorgestellt wurde, bestätigen diese teils gegensätzlichen räumlichen Entwicklungen. So korrelieren zurückgelegte Distanzen sowie die für Mobilität aufgebrauchte Zeit eindeutig mit bestimmten Raumtypen<sup>1</sup>, wohingegen die durchschnittliche Anzahl der Wege, die pro Tag zurückgelegt werden, ein relativ einheitliches Niveau aufweist. Bewohner\*innen von Großstädten legen der Studie zufolge durchschnittlich 3,2 Wege pro Tag zurück. Die durchschnittliche Wegeanzahl in kleinstädtischen und dörflichen Regionen beträgt 3,1 Wege pro Tag. Werden nur mobile Personen betrachtet, liegt der Wert bei 3,7 bzw. 3,6 Wegen pro Tag. Die Verkehrsleistung hingegen variiert im Vergleich der Raumtypen. So werden in ländlichen Regionen längere Wegestrecken zurückgelegt als in Großstädten. Mobile Bewohner\*innen von Großstädten und zentralen Städten kamen im Jahr 2017 auf 42 Kilometer pro Tag, während im kleinstädtischen und dörflichen Raum durchschnittlich 52 Kilometer pro Person und Tag zurückgelegt wurden. Hieran wird laut MiD 2017 *„der Einfluss des weniger guten Angebots an Arbeitsplätzen sowie Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen auf dem Land [...] deutlich sichtbar“* (BMVI 2018: 28). Auch die Mobilitätszeit zeigt Unterschiede in Abhängigkeit vom Raumtyp. Bewohner\*innen in Metropolen brachten im Jahr 2017 mit durchschnittlich einer Stunde und 45 Minuten eine Viertelstunde mehr Zeit für Mobilität auf als Personen in ländlichen Regionen (ebd.).

Insbesondere die Betrachtung der Verkehrsleistung ist interessant, um sich die differenten räumlichen Entwicklungen zu vergegenwärtigen. Hochrechnungen der Studie MiD 2017 zufolge liegt die Verkehrsleistung kleinstädtischer und dörflicher Räume in Stadtregionen bzw. ländlichen Regionen nämlich fünfzehn bzw. 11% über dem Wert, der dem Bevölkerungsanteil an der Gesamtbevölkerung rechnerisch entsprechen würde. Hingegen liegt der Anteil der Verkehrsleistung zentraler Städte 10% unter dem Bevölkerungsanteil. Hieraus schlussfolgern die Autoren, dass *„unterschiedliche Raumstrukturen damit zu Unterschieden in der Verkehrsleistung [führen]“* (BMVI 2018: 30f.).

---

<sup>1</sup> Die Analyse raumbezogener Unterschiede von Mobilitätskennziffern gründet auf der *„Regionalstatistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung (RegioStaR)“*, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Kooperation mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) erstellt wird. In der Studie MiD 2017 wird *„als Kompromiss zwischen Übersichtlichkeit und Differenziertheit der zusammengefasste regionalstatistische Raumtyp“* RegioStaR 7 verwendet, wonach zwei Hauptkategorien, nämlich *Stadt- und ländliche Regionen* unterschieden werden, innerhalb derer wiederum zum einen *Metropolen*, dann *Regiopolen und Großstädte*, anschließend *Mittelstädte und städtischer Raum* und zuletzt *kleinstädtischer, dörflicher Raum* und zum anderen *zentrale Städte*, dann *Mittelstädte und städtischer Raum* sowie wiederum *kleinstädtischer, dörflicher Raum* differenziert werden (BMVI 2018: 22f.).

Als Folge dieser ambivalenten Entwicklungen stellt HENCKEL (2016) zwei den Raum betreffende Veränderungen fest, die u. a. in Anknüpfung an das von HARVEY (1990) entwickelte Konzept einer *time-space compression* zu betrachten sind. Während HARVEY davon ausgeht, dass sich Raum und Zeit generell verdichten, beschreibt HENCKEL zwei konträre, parallel verlaufende Prozesse: Aufgrund der Beschleunigung der Transportmittel nehmen die Zeitdistanzen zwischen Orten ab, was einer Schrumpfung des Raumes gleichkommt. Jedoch ist diese Entwicklung nicht allorts festzustellen, im Gegenteil, während entfernte Orte durch die genannten Beschleunigungsprozesse zeitlich näher rücken, sind ehemals nahe Orte nur noch mit hohem Zeitaufwand zu erreichen, weil sie wegen der neu organisierten Infrastruktur nicht mehr angemessen in das Verkehrssystem einbezogen sind. Das führt dazu, dass der Raum nicht nur schrumpft, sondern auch verbogen wird. Insgesamt resultiert daraus „eine Neukonfiguration von Raumzeitdistanzen, die entsprechende Verteilungswirkungen hat und Zugangschancen verändert [...], was sich u. a. auch [...] auf dem Arbeitsmarkt auswirkt“ (HENCKEL 2016: 526). Die Beschreibung dieser Entwicklungen soll an der Stelle nicht losgelöst von eingangs gestellter Frage erscheinen, welchen Einfluss bestimmte Faktoren auf die Entstehung multilokaler Lebensweisen haben. Denn genau aus derlei Situationen lassen sich Motive ableiten, die Anlass sein können für das Zustandekommen weiterer Wohnstandorte, weil versucht wird, die einerseits schwindenden räumlichen und sozialen Angebote an „*zwangsverlangsamten und zeitlich entstrukturierten Orten*“ andernorts durch eine „*kontinuierliche Rund-um-die-Uhr-Aktivität*“ zu kompensieren (HENCKEL 2016: 526). Hieran zeigt sich aber auch, dass räumliche und zeitliche Implikationen des ökonomischen Wandels sich gegenseitig bedingen und mit der Restrukturierung wirtschaftlichen Handelns nicht nur räumliche Veränderungen einhergehen, sondern in gleicher Weise auch die zeitlichen Charakteristika von Orten verändert werden (vgl. HENCKEL 2016: 526; SIEBEL 2010: 7). Nähe und Distanz definieren sich nun weitaus mehr über Zeitdistanzen, während Raumdistanzen in den Hintergrund rücken. Zusammenfassend sind:

- Beschleunigung,
- Flexibilisierung,
- Ausdehnung,
- Verdichtung und
- Simultanität

die wesentlichen prozessualen Veränderungen bestehender Zeitstrukturen (vgl. HENCKEL 2016: 527).

Nicht nur weltweit agierende Global Leader reagieren auf die Erfordernisse und modernisieren ihre Unternehmensstrukturen, auch mittelständische und kleine Unternehmen müssen sich an neue Formen der Produktion und Arbeitsorganisation anpassen, um den Herausforderungen

liberalisierter Märkte sowie dem globalen Wettbewerb standhalten zu können. Diese Entwicklung hat eine starke *Beschleunigung* von marktinternen Wandlungsprozessen zur Folge. Neue Absatzmärkte können nur erschlossen werden, wenn sich tradierte Unternehmensprinzipien dem weltweiten Konkurrenzdruck durch Restrukturierung anpassen. Unternehmen sind gezwungen, sich an das hohe Wandlungspotential durch geeignete Maßnahmen der *Flexibilisierung* von Arbeit anzupassen. Diese Neuausrichtung mündet auch in Neuerungen der Zeitorganisation, vornehmlich der Arbeitszeit. Starre Regelungen weichen einer Auflösung einheitlicher Arbeitszeiten bis hin zu einer *Entgrenzung* wirtschaftlicher Aktivitäten (u. a. GOTTSCHALL & VOß 2003: 18; HUCHLER 2013: 79ff.; RECKWITZ 2017: 181; VON STREIT 2011: 20ff.). Das kann so weit reichen, dass durch die zeitliche *Expansion* wirtschaftlicher Tätigkeiten andere Funktionen wie Wohnen oder Freizeit beeinträchtigt sind, wenn diese beispielsweise bis in die späten Abendstunden zusätzlichen Verkehr verursachen oder die Ruhe an Sonn- und Feiertagen stören (HENCKEL 2016: 529).

Weil Arbeitszeitmodelle flexibler werden, lösen sich die Grenzen zwischen Arbeitszeit und privater Zeit und zwischen Arbeits- und Wohnort zusehends auf. Zwar haben sich Gleit- und Teilzeitmodelle sowie weitere Formen der Schichtarbeit schon in tayloristisch-fordistischen Unternehmensstrategien herausgebildet, doch nehmen Anlässe zu zeitlicher *Verdichtung* im Kontext der Arbeit immer weiter zu (VOß 1998: 474). Auch innerhalb der Unternehmen gestaltet sich Arbeit durch die technischen Neuerungen immer flexibler. Wie bereits erwähnt, werden im Rahmen von Outsourcing möglichst viele Arbeitsschritte *simultan* bewerkstelligt, indem sie als Aufträge an Subunternehmen abgegeben werden. In derselben Weise werden die von Selbständigen erbrachten Dienstleistungen vom Unternehmensstandort gelöst und beispielsweise in Coworking Spaces erbracht. Arbeitsverträge werden befristet vergeben und Formen von Team- oder Projektarbeit etablieren sich. Im Kontext der fortschreitenden Digitalisierung wird außerdem die Telearbeit, beispielsweise in Form von Homeoffice, zur Norm. Letztlich sollen durch diese Maßnahmen alle Arbeitsprozesse dynamisiert und effizienter gestaltet und ein intensives Arbeiten forciert werden, wodurch bestehende rechtliche, soziale und gesellschaftliche Rahmenbedingungen aufgelöst, sozusagen *entgrenzt* werden (GOTTSCHALL & VOß 2003: 18; MÜLLER 2008: 50ff.). Schlussendlich ist Arbeit, v.a. im Bereich wissensintensiver Dienstleistungen, nicht mehr notwendigerweise orts- oder zeitgebunden, wobei sich die Schrumpfung von Zeitdistanzen vor allem an sogenannten „*Kristallisationskernen der Urbanisierung bzw. Urbanität*“ vollzieht (HENCKEL 2016: 528).

Generelle Prozesse der Beschleunigung, Verdichtung, Simultanität und Flexibilisierung betreffen aber nicht nur bestimmte (Wirtschafts-)Standorte oder ausschließlich den Arbeitsmarkt, sondern genauso die Arbeitskraft, denn auch sie muss sich der räumlichen und zeitlichen Reorganisation der Wirtschaft anpassen. Sowohl von fachlich-qualifikatorischer als auch von rechtlicher Seite



sind Arbeitskräfte Entgrenzungstendenzen ausgesetzt. Während einerseits räumliche Nähe für Interaktionen, die nicht auf einen unmittelbaren Kontakt angewiesen sind, obsolet wird, weil sie durch Telekommunikation ersetzt werden kann, entsteht daraus andererseits auch die Forderung nach permanenter Erreichbarkeit (HENCKEL 2016: 526). So kann es zum Beispiel sein, dass staatliche Angebote der Kinderbetreuung nicht mehr genügen, um die von Unternehmen geforderte zeitliche und räumliche Flexibilität zu erfüllen, sodass auf die von Unternehmen organisierten Angebote zurückgegriffen werden muss (GOTTSCHALL & VOß 2003: 17f.). Entgrenzung bedeutet allerdings nicht, dass sich bestehende Strukturen ausschließlich auflösen. „Zwar verlieren strukturelle Erklärungsmuster an Bedeutung, gleichzeitig kommt es jedoch zu Neueinbettungen“ (SCHÖNDUWE 2017: 31). Bei der Betrachtung globalisierter und flexibilisierter Arbeitsmärkte ist zu berücksichtigen, dass es auch heute noch Beschäftigungsverhältnisse mit einer hohen Arbeitsplatzsicherheit, einer festen zeitlichen Begrenzung und räumlichen Verortung gibt. Weiterhin verschieben sich mit der ökonomischen Reorganisation auch die gesellschaftlichen Temporalstrukturen, da sich veränderte Arbeitszeiten unausweichlich auf weitere Lebensbereiche auswirken. Veränderte wirtschaftliche und gesellschaftliche Zeitordnungen haben wiederum erhebliche Rückwirkungen auf die individuelle Zeitorganisation, indem Zeitbudgets einzelner Akteure nicht ausschließlich flexibler werden, sondern auch durch neue Zwänge begrenzt sind (BECK 1986). Tradierte strukturelle Einbettungen, die in der Hauptsache auf trennscharfen Unterscheidungen in Form von Dualismen (z. B. *Arbeitsort* und *Zuhause*, *Arbeitszeit* und *privater Zeit*) beruhen, lösen sich also durchaus auf, werden jedoch durch neue, der Logik von Flexibilisierung und Subjektivierung folgenden Strukturen ersetzt (vgl. SCHÖNDUWE 2017: 31; WEICHHART 2015: 389). Bezugnehmend auf BECK et al. (2004) konstatiert WEICHHART (2015): „*The ‘either... or’ of the socially relevant framework for describing the world needs to be substituted by ambivalent ‘both... and’; exclusive distinctions are being more and more replaced by ambivalent correlations [...]*“ (WEICHHART 2015: 389).

Andere räumliche und zeitliche Konstellationen eröffnen durchaus neue Möglichkeiten der (berufsbezogenen) räumlichen Mobilität. Beispielsweise werden Weiter- und Fortbildungen zur Norm und erweitern das Spektrum beruflicher Qualifikationen. Arbeit und Familie lassen sich durch weniger starre Arbeitszeitregelungen leichter vereinbaren und zuvor standortgebundene Karriereoptionen können nun davon losgelöst erscheinen. Nichtsdestotrotz stehen dem erweiterten Feld an Handlungsoptionen vielfältige berufsbedingte Mobilitätsanforderungen gegenüber, die mit der vorwiegend internationalen Ausrichtung der Arbeitsmärkte zu begründen sind und deshalb in den vergangenen Jahren einem starken Wandel unterliegen. Entgrenzung und Flexibilisierung im Rahmen wechselnder Anforderungen von Auftraggebern und befristeter Projektarbeit fordern eine größere Bereitschaft für berufsbezogene Mobilität. Ergebnisse des

europäischen Forschungsprojektes „*Job Mobilities and Family Lives in Europe*“ zeigen, dass jeder fünfte Berufstätige im Alter zwischen 25 und 64 Jahren aus beruflichen Gründen mobil ist<sup>2</sup>. Die zweite Welle derselben Studie aus dem Jahre 2010 ergab, dass die Bereitschaft zur beruflichen Mobilität insbesondere darin begründet liegt, sich Zugangschancen auf dem Arbeitsmarkt zu sichern sowie den eigenen Job mit dem der Partnerin oder des Partners in Einklang zu bringen (VIRY, RÜGER & SKORA 2014). Berufsinduzierte Mobilität, auch über längere Strecken mit einem vergleichsweisen erhöhten Zeitaufwand, wird ein selbstverständlicher Teil des Berufslebens. Durch die Verlagerung von Arbeit auf die globalen Märkte finden häufigere Wechsel der Arbeitsorte und vermehrt länderübergreifende Dienstreisen statt, die wiederum auf längere Pendeldistanzen schließen lassen (RUPPENTHAL & LÜCK 2009: 3ff.). Der Vergleich dreier erwerbstätiger Altersgruppen bestätigt, dass berufsbedingte räumliche Mobilität zugenommen hat. Auf der Grundlage der Daten aus dem soeben genannten Forschungsprojekt konnte festgestellt werden, dass die jüngste der untersuchten Altersgruppen (25 bis 34 Jahre) im Vergleich zur ältesten (45 bis 54 Jahre) trotz der kürzeren Erwerbszeit bereits genauso viele Mobilitätserfahrungen gemacht hat (ebd.). Zwar ist der Anteil an Mobilität in jüngeren Jahren tendenziell höher und nimmt dann im Verlauf des Erwerbslebens eher ab, doch kann *„angenommen werden, dass die jüngeren Kohorten mehr Mobilitätserfahrungen sammeln und dadurch den Altersvorsprung der älteren „kompensieren““* (RUPPENTHAL & LÜCK 2009: 2). Die Gründe für den Anstieg beruflich bedingter Mobilität wurden bereits genannt. Weiterhin wird die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen zur Erklärung der gestiegenen beruflich bedingten Mobilität herangeführt. In immer mehr Partnerschaften sind beide Personen erwerbstätig. Während der Umzug an den Arbeitsplatz des berufstätigen Partners früher fast selbstverständlich war, entsteht daraus heute häufiger zirkuläre Mobilität. Generell erscheint das Pendeln im Vergleich zur residenziellen Mobilität *„als dominante Strategie“*, um den Mobilitätserfordernissen gerecht zu werden (ebd.: 2f.).

Die Entgrenzungsdynamik der Arbeitsmärkte beeinflusst demzufolge nicht nur arbeitsrelevante Aktivitäten, sondern in besonderem Maße auch die privaten Lebensbereiche. Wie oben beschrieben, überlagern sich wirtschaftliche Aktivitäten durch ihre zeitliche Ausdehnung mancherorts mit dem Wohnen oder der privaten Zeit. Auch die bereits genannte Subjektivierung betrifft nicht nur den Menschen in seiner Rolle als Arbeitskraft, sondern genauso den Menschen als Privatperson, indem *„sich der Prozess der Individualisierung mit dem der Subjektivierung von Arbeitszeiten und Arbeitsformen verknüpft“* (HANNEMANN 2011: 170). Durch die neuen Grenz-

---

<sup>2</sup> Als mobil gelten hier: *Umzugsmobile* oder auch *residenziell Mobile*, die innerhalb der vergangenen drei Jahre aus beruflichen Gründen über eine Distanz von mindestens fünfzig Kilometern umgezogen sind, *Fernpendler*, die für das tägliche Pendeln zur Arbeit und zurück mindestens 120 Minuten unterwegs sind und mindestens dreimal pro Woche pendeln sowie *Übernachter*, die berufsbedingt im vergangenen Jahr mindestens sechzig Nächte außer Haus verbracht haben (RUPPENTHAL & LÜCK 2009: 1f.).

ziehungen, die die Arbeitswelt grundlegend verändert haben, entsteht ein höherer Selbstbezug des Arbeitenden zur Arbeit, was wiederum Auswirkungen auf andere Lebensbereiche mit sich bringt (GOTTSCHELL & VOß 2003: 19). Neue räumliche und zeitliche Strukturen führen nicht nur zu einer Ausdehnung (berufsbezogener) räumlicher Mobilität, sondern veranlassen auch neue Freiheiten der sozialen Mobilität.

HESSE und SCHEINER (2007) stellen fest, dass multilokale Lebensformen *„heute primär als ein Phänomen des sozialen Wandels interpretiert [werden], das sich als Folge individueller Lebensstile und erhöhter Mobilitätsanforderungen aufgrund veränderter wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen herausgebildet hat“* (ebd.: 139). Neben der ökonomischen Neuorganisation sind also insbesondere der soziale Wandel und die damit einhergehenden Veränderungen der Gesellschaft in Form von Prozessen wie Individualisierung und Pluralisierung von großer Bedeutung für die Ausbildung neuer Wohn- und Mobilitätsformen und damit auch multilokaler Lebensweisen. So wird Multilokalität oftmals auch als *„Lebensweise oder Ausdruck der Spätmoderne“* bezeichnet (vgl. HESSE & SCHEINER 2007; ROLSHOVEN 2007). Der in den späten 1960er Jahren einsetzende Wandel der Gesellschaft kann als Resultat von veränderten Wirtschaftsstrukturen gelten, entwickelte sich aber auch aus sich selbst heraus (vgl. HANNEMANN 2011: 169). Parallel zur ökonomischen Umstrukturierung kommt es innerhalb der Gesellschaft zu bedeutenden Verschiebungen und einem generellen Wertewandel. Unter dem sozialen Wandel wird die kontinuierliche Veränderung der Sozialstruktur in der Spätmoderne verstanden. Die Erscheinungsformen des sozialen Wandels sind vielfältig. BECK (1986) betrachtet in erster Linie die Individualisierung der Lebensführung und die Globalisierung in der Ökonomie sowie weiteren Bereichen als ursächlich für den sozialen Wandel (ebd.: 206). Die durch die Globalisierung vorangetriebene räumliche und zeitliche Entgrenzung wirkt auf eine Freisetzung im Sinne der Individualisierung ein. Wie bereits erwähnt, verlieren tradierte strukturelle Zusammenhänge wie Glauben, Handlungswissen oder leitende Normen zusehends an Bedeutung. Gesellschaftliche Werte und Einstellungen sind weniger von Kontinuität geprägt, sondern wandeln sich häufiger und ausgeprägter als je zuvor. Dieser vermeintliche Stabilitätsverlust geht damit einher, dass der Einzelne als individuell und subjektiv handelnder Akteur an Bedeutung gewinnt (vgl. BECK 1986: 210).

Der soziale Wandel offenbart sich u. a. in einer Veränderung der Sozialstruktur. Neue Haushaltskonstellationen entstehen, Partnerschafts- und Familienstrukturen nehmen in ihrer Vielfalt sowie in ihrer individuellen Ausprägung zu und ändern sich während des Lebensverlaufs häufiger, sei es durch Scheidung, Verwitwung oder die Wahl einer früher untypischen Wohnform. In der Folge verschieben sich auch die Haushaltsgrößen in Richtung einer geringeren Anzahl an Haushaltsmitglieder. Diese Entwicklungstendenzen lassen sich unter den Begriffen Pluralisierung und Singularisierung subsumieren, wobei der Trend zur Ausdifferenzierung von Lebensentwürfen

und -stilen ungebrochen scheint (GLATZER 2004: 82). Pluralisierung meint im Kontext veränderter Partnerschafts- und Familienstrukturen die immer geringer werdende Bedeutung der klassischen Kernfamilie zugunsten vielfältiger Ausprägung neuer Lebensweisen, wie der Trennungsfamilie, Patchwork-Familie oder LAT-Beziehungen („Living-Apart-Together“) (KREYFELD & KONITZKA 2015: 346). Folglich lassen sich bestimmte Lebensformen nicht mehr eindeutig einer Lebensphase zuordnen. Heutzutage sind vielmehr nahezu alle Lebensformen in allen Lebensphasen vertreten (GLATZER 2004: 82). Obwohl die meisten Menschen in Deutschland immer noch verheiratet sind und Kinder haben (32% der Bevölkerung), gibt es weniger Familien und immer mehr Menschen, die allein oder in einer Partnerschaft leben (MEYER 2014: 429). Unkonventionelle Lebensformen ohne Eheschließung, Ehen ohne Kinder und Haushalte mit alleinerziehenden Müttern oder Vätern sind mittlerweile selbstverständlich. Dabei bedeutet Pluralisierung nicht, dass die klassische Familie vollständig ersetzt wird. Vielmehr haben sich traditionelle Abläufe, wie die Gründung einer Lebensgemeinschaft, Eheschließung und Geburt des ersten Kindes in ihrer Aneinanderreihung und Ausprägung verändert. Lebensgemeinschaften werden zu einem späteren Zeitpunkt eingegangen und im Vorfeld stellen zunehmend die oben genannten LAT-Beziehungen eine Option der Lebensführung dar. In der Folge findet auch die Eheschließung zu einem späteren Zeitpunkt in der Biografie statt. Davor etabliert sich immer mehr eine Phase der nichtehelichen Lebensgemeinschaft, welche als voreheliche Erprobungsphase mittlerweile eine Art gesellschaftliche Norm darstellt (ebd.: 430). Auch die Geburt des ersten Kindes findet häufiger in der nichtehelichen Lebensphase statt, weil ein genereller Wertewandel, die Abnahme normativer und gesellschaftlicher Vorschriften und eine damit verbundene Zunahme von Handlungsspielräumen auch im Hinblick auf die Lebensform festzustellen sind (KREYFELD & KONITZKA 2015: 352).

Die beschriebene Entstrukturierung der Gesellschaft umfasst nicht nur eine Pluralisierung der Lebensformen, sondern ist, wie bereits erwähnt, auch Tendenzen der Singularisierung unterworfen (vgl. HANNEMANN 2011: 169). Die durchschnittliche Haushaltsgröße geht zurück und der Anteil an Alleinwohnenden nimmt weiterhin zu. Diesen Trend bildet die frei gewählte Lebensform von *Singles* ab, die gerade im städtischen Kontext zunimmt, aber auch die unfreiwillige Trennung durch Scheidung oder Verwitwung, von welcher aufgrund der steigenden Lebenserwartung immer mehr Menschen betroffen sind (GLATZER 2004: 82). Herkömmliche Traditionen lösen sich auf, während andere Werte wie beispielsweise individuelle Freiheit und Selbstverwirklichung an Bedeutung gewinnen. Fehlende familiäre Kontakte werden zwischenzeitlich durch haushaltsübergreifende Netzwerke mit Freunden, Verwandten, Bekannten oder Arbeitskolleg\*innen ersetzt, sodass mit dem *Alleinwohnen* keinesfalls ein *Alleinleben* einhergehen muss. Gründe für die steigende Zahl an Singlehaushalten, gerade in der Lebensphase zwischen 25 und 45 Jahren und im großstädtischen Kontext, sind unter anderem ein gestiegenes Wohlstandsniveau, verlängerte

(Aus-)Bildungszeiten aufgrund des vergleichsweise hohen Bildungsniveaus von Alleinwohnenden und eine generell steigende Akzeptanz solcher Lebensformen außerhalb der Familie (vgl. HANNEMANN 2011: 170; MEYER 2014: 436).

Dass sich Menschen an mehreren Orten gleichzeitig niederlassen, um dort wiederkehrend oder nur einmalig auf begrenzte Zeit zu leben, kann als Reaktion auf die ökonomischen Veränderungen gesehen werden, genauso aber auch ein Indiz des soeben beschriebenen sozialen Wandels sein. Schlussendlich bedingen sich ökonomischer und gesellschaftlicher Wandel gegenseitig, führen zur Überwindung tradierter Raumzeitstrukturen und diese wiederum bleibt nicht ohne Folgen für die Gesellschaft und Wirtschaftsstruktur. Im Kontext dieses Wirkungsgeflechts ist eine Tendenz zur Veränderung gängiger Wohn- und Mobilitätsformen festzustellen und neue Formen wie die beruflich bedingte multilokale Lebensweise entstehen als eine Art der „*Lebensbewältigung*“ (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 11). Multilokale Lebensweisen bilden sich innerhalb eines Gefüges aus einerseits einem erweiterten individuellen Handlungsspielraum, der neue Freiheiten gestattet, und andererseits veränderten Einschränkungen des Handelns, die andere Grenzen setzen. Multilokalität kann folglich als mehr oder weniger freiwillig gewählte Strategie des Wohnens und Mobilseins angesehen werden, die als Reaktion auf die gewandelten Erfordernisse und Handlungsoptionen entsteht (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 11). BECK (1997) zufolge entsteht aus einer Lebensweise, die sich über mehrere Orte erstreckt, eine Art „*Ortspolygamie*“, denn: „*Mit mehreren Orten verheiratet zu sein, ist das Einfallstor der Globalisierung im eigenen Leben*“ (ebd.: 127). Er sieht in der Einbindung von Individuen in die globale Vernetzung die Erweiterung und Vervielfältigung ihrer Aktions- und Handlungsspielräume. Jedenfalls wird hieran deutlich, wie weitreichend sich raum-zeitliche Strukturen von Wohnen und Mobilität verändert haben.

## 2 Aufbau der Arbeit

Zentrales Erkenntnisinteresse des Dissertationsvorhabens bilden multilokale Lebensformen, die berufsbedingt in wissensbasierten Arbeitskontexten entstehen. Aus geographischer Sicht sind vor allem Raum- und Zeitstrukturen in Zusammenhang mit menschlichem Handeln von Bedeutung. Die Arbeit hat daher zu Beginn (s. Kap. 1) einen kurzen Abriss wichtiger raum- und zeitlich relevanter Veränderungen der vergangenen Jahre aufgezeigt, die die Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland maßgeblich geprägt haben. Veränderungen auf struktureller Ebene spiegeln sich auch in veränderten Handlungsweisen der Einzelnen wider. Ausprägungen des Wandels sind neue Wohn-, Arbeits- und Mobilitätsformen, worunter die arbeitsbedingte Multilokalität zu zählen ist.

Während Kapitel 1 dazu diente, den Ist-Zustand der Berufs- resp. Lebenswelt – also die äußeren Bedingungen berufsinduzierten multilokalen Lebens – abzubilden, werden sich Kapitel 3 und 4 stärker mit der theoretisch-konzeptionellen Einrahmung des Phänomens befassen.

Kapitel 3 widmet sich der Aufarbeitung des aktuellen Forschungsstandes auf dem Gebiet der Multilokalitätsforschung. Es werden Studien vorgestellt, die sich einerseits mit den Ausprägungen und andererseits mit der Verbreitung multilokalen Lebens beschäftigen. Ausgehend von bisherigen Erkenntnissen sollen wichtige Forschungsdesiderata abgeleitet werden. Auf der Basis eines theoretisch-konzeptionellen Vorverständnisses folgen terminologische Abgrenzungen zum Begriff Multilokalität, die zu einem späteren Zeitpunkt die Begrenzung des Untersuchungsfeldes begründen werden (s. Kap. 6.4).

Der Forschungsgegenstand kann sodann in einen theoretischen Kontext eingebettet werden (s. Kap. 4). Als theoretisches Gerüst für die Arbeit dienen drei Theoriefelder: Verhaltens- und Handlungstheorien, raumbezogene Theoriekonzepte und zeit(raum-)bezogene Theoriekonzepte. Hierunter schließt sich jeweils eine Auswahl von Theorieansätzen an, die sich im Wesentlichen an dem theoretisch-konzeptionellen Vorverständnis des Forschungsfeldes orientiert (s. Kap. 3). Die Auswahl wird jeweils begründet. Denn die Theoriekonzepte wurden nicht eigens für die Erforschung von Multilokalitätsphänomenen entwickelt, weisen aber eine hohe Relevanz als theoretisches Fundament für die Einordnung der empirischen Ergebnisse auf.

Aufbauend auf der Auseinandersetzung mit der theoretischen und empirischen Literatur des Themenfeldes werden in Kapitel 5 die Forschungsfragen in einem Zwischenfazit präzisiert.

Daraufhin können in Kapitel 6 methodologische und methodische Aspekte der empirischen Untersuchung erörtert werden. Die Konzeption orientiert sich am Erkenntnisinteresse der Arbeit und ist demnach als qualitative Studie angelegt. Das problemzentrierte, leitfadengestützte Interview wird als Vorgehen erläutert. Im Folgenden werden weitere Instrumente beschrieben, die ergänzend zu den Gesprächen für die Datenerhebung eingesetzt wurden. Es handelt sich dabei

um einen Kurzfragebogen, einen Zeitstrahl und ein Mobilitätstagebuch. Dem *Anhang* der Arbeit sind die Erhebungsinstrumente der Forschungsarbeit zu entnehmen. Weiterhin wird die Auswahl der zu untersuchenden Fälle begründet. Die Aufbereitung und Auswertung des Datenmaterials erfolgte auf der Grundlage der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2000; 2016). Dieses Vorgehen wird ebenfalls dargelegt. Abschließend wird der Forschungsprozess aus der Sicht der Forschenden reflektiert.

Impulse aus der Praxis konnten mithilfe von Experten\*innen-Interviews eingefangen werden. Ein kurzes Resümee aus den Gesprächen, die der eigentlichen Erhebungsphase vorangingen, wird in Kapitel 7 gezogen.

Die nachfolgenden Kapitel 8 bis 10 legen die zentralen empirischen Erkenntnisse der Arbeit dar. Kapitel 8 wird zunächst eine kursorische Charakterisierung der untersuchten Fälle liefern. Sie fußt im Wesentlichen auf dem Datenmaterial, das mithilfe der zusätzlichen methodischen Instrumente gewonnen werden konnte. Es wird auf die soziodemografischen Merkmale der Personen und Wohnkonstellationen des multilokalen Settings als auch auf mobilitätsspezifische Kennziffern und raum-zeitliche Verflechtungsstrukturen eingegangen.

Kapitel 9 stellt die Schlussfolgerungen der qualitativen Inhaltsanalyse dar. Die empirischen Ergebnisse der deduktiven Kategorienanwendung und induktiven Kategorienentwicklung, die für eine Textanalyse vorgesehen sind, werden hier zusammengeführt. Im induktiven Arbeitsschritt konnte ein signifikantes Motiv berufsbedingten multilokalen Lebens herausgearbeitet werden, das übergreifend auf alle hier untersuchten Fälle zutreffend ist. Das Motiv bzw. Ziel lautet raum-zeitliche Souveränität. Allerdings unterscheiden sich die Modalitäten und Strategien, die mit diesem Motiv verbunden sind, weshalb sechs Modi raum-zeitlicher Souveränität unterschieden und vorgestellt werden. Das Kapitel schließt mit der empirischen Begründung des Denkmodells, wobei auch Überlegungen zur Rückkopplung mit den zugrunde gelegten Theorieansätzen erfolgen.

Im Fokus von Kapitel 10 stehen empirische Ergebnisse der Inhaltsanalyse, die stärker generalisierbar sind. Sie knüpfen an das vorige Kapitel an, indem nun zwei wesentliche Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität differenziert werden. Allerdings beziehen sie sich weniger auf einzelne Fälle, sondern spiegeln generelle Tendenzen wider, die dem Datenmaterial in Bezug auf das Phänomen an sich entnommen werden konnten. Aus den Ergebnissen werden abschließend Handlungsempfehlungen für verschiedene Vertreter\*innen der Praxis abgeleitet. Mit ihnen wird das Ziel verfolgt, wissenschaftliche Erkenntnisse in Bezug auf ein Alltagsphänomen auch für die Anwendung in Form von Vorschlägen für Support-Lösungen nutzbar zu machen. Die Einschätzungen und Meinungen von Expert\*innen (s. Kap. 7) werden hierfür nochmals integriert.

Die Arbeit schließt in Kapitel 11 mit einer zusammenfassenden Bewertung der empirischen Ergebnisse in Bezug auf die Forschungsfragen. Weiterhin werden die Erkenntnisse der Studie nochmals im Zusammenhang mit den zugrunde gelegten Theoriefeldern reflektiert. Mit einem Ausblick und weiteren Desideraten für das Forschungsgebiet endet das Kapitel.



### 3 Stand der Multilokalitätsforschung

Kapitel 3 dient der Explikation eines generellen Vorverständnisses für die Untersuchung. Um das Zustandekommen multilokaler Wohn- und Mobilitätsformen zu begründen, kommen verschiedene Kausalitäten des gesellschaftlichen und wirtschaftsstrukturellen Wandels der vergangenen Jahre in Betracht, die in Kapitel 1 bereits aufgezeigt wurden. Darauf aufbauend wird dieses Kapitel nun zeigen, was auf dem Forschungsgebiet bereits bekannt ist. Verschiedene Fachdisziplinen haben sich eingehend mit der Thematik beschäftigt. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte sollen herausgearbeitet werden, um anhand derer wichtige Ergebnisse der Untersuchungen zu diskutieren und daraus Forschungsdesiderata abzuleiten. Des Weiteren wird auf bislang geführte Debatten und methodische Hürden bei der Erforschung von Multilokalität eingegangen. Beispielsweise gibt es schon einige Überlegungen, sowohl öffentlich zugängliche als auch nicht-amtliche Studien für eine Abschätzung des quantitativen Ausmaßes multilokaler Lebensformen heranzuziehen. Das Kapitel wird daher ausgewählte Erhebungen benennen, die in der Vergangenheit genutzt wurden, um Aussagen über die Häufigkeit von Multilokalität treffen zu können. Die Vorzüge und Nachteile der Nutzung solcher Studien werden diskutiert, um in der Folge die Relevanz und Ziele der qualitativ-empirischen Studie zu begründen. Abschließend werden einige terminologische Überlegungen zu dem Begriff *Multilokalität* angestellt, um Klarheit hinsichtlich der impliziten Bedeutungszuweisungen für die weitere Verwendung des Terminus zu treffen.

Zwischenzeitlich gibt es einige empirische Studien, Qualifizierungs- und theoretisch-konzeptionelle Arbeiten, die sich mit diversen Aspekten des multilokalen Lebens beschäftigen. Allen voran sei im deutsch- und französischsprachigen Raum das *Netzwerk Multilokalität* genannt, das als Zusammenschluss von Forschenden der Fachbereiche Ethnologie, Geographie, Kulturwissenschaften, Soziologie sowie der Stadtplanung aus Österreich, Deutschland und der Schweiz entstanden ist und sich als interdisziplinäre Austauschplattform versteht. Das fachübergreifende Netzwerk befasst sich schon seit geraumer Zeit nicht nur mit einer konzeptionellen Einbettung des Untersuchungsgegenstandes in theoretische Zusammenhänge, sondern auch mit der Entwicklung einer einheitlichen Terminologie sowie einer Aufstellung geeigneter methodischer Instrumente, mit deren Hilfe die Bandbreite multilokaler Lebensweisen adäquat abgebildet werden kann. Im Jahr 2009 erschien erstmals in der vom BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BSR) herausgegebenen Fachzeitschrift *Informationen zur Raumentwicklung (IzR)* ein Themenheft „*Multilokales Wohnen*“, in dem sich die Autoren des Netzwerks u. a. mit einer Theoretisierung und terminologischen Abgrenzung des Forschungsfeldes zu anderen Bereichen beschäftigen. Sie diskutieren Forschungsfragen sowie

methodische Herangehensweisen an Problemstellungen des Phänomenbereichs und stellen erste Ergebnisse aus eigenen Untersuchungen vor. Je ein weiterer Themenband zu einem zwischenzeitlich inhaltlich leicht veränderten Schwerpunkt, nämlich der „Residenziellen Multilokalität“, erschien 2015 im Journal of Economic and Social Geography (TESG; Vol. 106, No. 4) als auch in den Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung (Bd. 18), jedoch mit deutlich erweitertem Spektrum an Erkenntnissen auf dem Forschungsgebiet.

Neben

- 1.) der Nutzbarmachung verwandter Theorie- bzw. Forschungsfelder für die *theoretisch-konzeptionelle Kontextualisierung* sowie
- 2.) der Entwicklung einer einheitlichen *Terminologie*,

haben sich die empirischen Arbeiten auf dem Forschungsgebiet der Multilokalität schwerpunktmäßig mit

- 3.) der Erarbeitung verschiedener *Typologien*, orientiert an Dimensionen wie Sinnkonstruktionen (Motive, Absichten oder Bedeutungszuschreibungen), materiell-physischen Bedingungen (Reisezeiten, Distanzen) oder personen- bzw. haushaltsbezogenen Merkmalen und
- 4.) dem Versuch einer angemessenen *Quantifizierung* multilokaler Lebensformen anhand öffentlich zugänglicher sowie nicht-amtlicher Statistiken (z. B. Melderegister, Zensus, Mikrozensus, EVS, aber auch SOEP, ALLBUS, JobMob, pairfam oder AID:A) beschäftigt.

Die bislang erzielten Ergebnisse der vier genannten Forschungsschwerpunkte werden im Folgenden kurz erörtert. Insbesondere wird hierbei auf Forschungsfragen und -hindernisse eingegangen als auch auf Problemstellungen, die noch nicht ausreichend untersucht wurden. Vorrangig bedeutsam für die nachfolgenden Ausführungen sind Studien der deutschsprachigen Forschungscommunity. Zahlreiche Begriffe, die für die Beschreibung und Erklärung multilokaler Phänomene eine Rolle spielen, wie das *Wohnen* oder *Zuhause*, die *Unterkunft*, die *Identifikation mit Orten* oder *Ortsbindung* sind mit Begriffen wie *home* oder *housing*, *place identity* oder *place attachment* semantisch nur schwer in Einklang zu bringen (s. Kap. 4.2.2.3). Sie sind nur in Ansätzen vergleichbar, weil ihre Bedeutungszuschreibungen im deutschen anders konnotiert sind als im angelsächsischen Sprachgebrauch. Weiterhin berufen sich viele Studien auf die amtlichen Statistiken des jeweiligen Staates, deren Annahmen genau auf solchen divergenten Konzepten beruhen und deshalb nicht vergleichbar sind (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48).

### 3.1 Theoretisch-konzeptionelles Vorverständnis

Kapitel 4 wird sich noch eingehend mit der Begründung einer Auswahl geeigneter Theoriefelder bzw. Konzepte von Nachbardisziplinen befassen, sodass an dieser Stelle ein kurzer Abriss der Forschungsfelder und Theoriezugänge, der für die Multilokalitätsforschung in Betracht kommt, genügen soll. Der tiefgründigen Theoretisierung des Forschungsgegenstandes widmet sich ebenfalls Kapitel 4.

Im Allgemeinen verweisen theoretisch-konzeptionelle Arbeiten darauf, dass es einer „*multi-paradigmatischen Perspektive*“ (WEICHHART 2015: 385) bedarf, um ein komplexes Alltagsphänomen wie das der multilokalen Lebensgestaltung fundiert einzuordnen und adäquat zu beschreiben. Einige Beiträge des zuvor genannten Autorenzusammenschlusses lieferten wertvolle Anhaltspunkte dazu, welche Theorien sich generell für die Multilokalitätsforschung eignen. Bestimmte Konzepte erscheinen zwar für sich allein betrachtet als nützlich, kommen aufgrund ihrer paradigmatischen Ausrichtung in Kombination mit weiteren Theoriefeldern aber nur bedingt für weitere Analysezwecke im Sinne eines vielseitigen Theoriegerüsts in Frage (WEICHHART 2009; WEICHHART 2015; WEICHHART & RUMPOLT 2015; WOOD et al. 2015).

WEICHHART (2015) hat eine Übersicht gängiger Theorien erarbeitet, die er als essentielle „*theoretische Hintergrundpositionen für die Beschreibung und Erklärung residenzieller Multilokalität*“ erachtet (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48). Diese Theorien werden zu übergeordneten Theoriefeldern gruppiert. Der Sachbereich, der von der jeweiligen Theorie beschrieben bzw. erklärt wird, dient als Kriterium für die Einteilung in die Theoriefelder (ebd.: 49).

Um der geforderten Vielfalt paradigmatischer Betrachtungen gerecht zu werden, empfiehlt WEICHHART (2015) ausdrücklich die Verknüpfung von Theorien der Mikro-, Meso- und Makroebene (ebd.: 382). Diesen Betrachtungsebenen werden sodann konkrete Theorien, die ihren Ursprung überwiegend in den Sozialwissenschaften haben, zugeordnet. Die Gruppe der „*Mikrotheorien*“ umfassen u. a. Migrations-, Handlungs- oder Rational-Choice-Theorien. Im Zentrum solcher Theorien steht die Betrachtung individuellen Handelns. Globalisierungs-, zeitsoziologische Theorien oder die Theorie der „*Zweiten Moderne*“ sind Vertreter einer zweiten Gruppe, dort als „*Makrotheorien*“ bezeichnet. Sie kommen dann zum Einsatz, wenn Multilokalität als gesellschaftliches Massenphänomen in Bezug auf veränderte sozioökonomische Rahmenbedingungen untersucht werden soll, also eine stärker systemische Einordnung der Beobachtungen angestrebt wird (ebd.: 380).

Eine weitere, von den Sozialwissenschaften bislang eher nachrangig behandelte Gruppe von Theorien, bezieht sich weit mehr als die übrigen Theoriefelder auf das Gegenständliche unserer Umwelt. Die Notwendigkeit zur Berücksichtigung solcher „*Ding-Theorien*“ bzw. „*Ermöglichungs-*

*theorien*“, wie der Akteursnetzwerktheorie (ANT) oder den Ressourcentheorien (ebd.: 380), ergibt sich daraus, dass multilokales Leben ohne entsprechende „*materielle Komponenten*“, wie die Ausstattung und Größe der Wohnung, eine bebaute Wohnumgebung oder die Verkehrsinfrastruktur sowie weitere „*Mobilitätswerkzeuge*“ (Zeit- oder Abokarte, aber auch der Pkw oder das Fahrrad) nicht zu realisieren wäre (SCHAD 2015: 266f.). Einzelne Beiträge aus den bereits genannten Themenheften, wie die von SCHAD (2015) sowie WEISKE, PETZOLD und SCHAD (2015), zeigen sehr eingängig, wie sich beispielsweise Elemente des Ansatzes der Akteursnetzwerktheorie für die Multilokalitätsforschung adaptieren lassen. Obgleich eine theoretisch fundierte Auseinandersetzung mit der materiellen Komponente des multilokalen Lebens durchaus gerechtfertigt ist, weisen die Autoren darauf hin, dass „*einige dieser „Ding-Theorien“ oder „Ermöglichungstheorien“ [...] in erheblichem Widerspruch zu den axiomatischen Grundlagen der meisten anderen Sozialtheorien [...]*“ stehen (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 50). Im jeweiligen Überschneidungsbereich der drei vorgestellten Theoriefelder finden sich die *Praxistheorien* wieder. Die Anordnung verdeutlicht, dass ausgewählten Vertretern der Praxistheorien für die Untersuchung multilokaler Alltagsphänomene eine besondere Rolle zukommt, weil sie, ähnlich wie schon die „*Ding-Theorien*“, eine „*spezifische und eigenständige Betrachtungsperspektive*“ auf Multilokalitätsphänomene bieten (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 51). Praxistheorien haben eine mittlere Reichweite. Sie zeichnen sich jedoch dadurch aus, dass sie, ausgehend von der Mesoebene, sowohl individuelle als auch strukturelle Perspektiven integrieren und zugleich die materielle Welt nicht unberücksichtigt lassen. Das legitimiere eine Auswahl bestimmter Praxistheorien als vermittelndes Element zwischen den drei Theoriefeldern, so die Autoren (ebd.).

Ebenfalls gesondert aufgeführt sind die „*makroanalytische Demographie*“ und die *Zeitgeographie*. Um die zentrale Bedeutung beider für die Erforschung von Multilokalität zu verdeutlichen, finden sie sich in der grafischen Darstellung in unmittelbarer Nähe zum Forschungsthema. Die „*makroanalytische Demographie*“ ist keinesfalls als Theorie anzusehen, sondern vielmehr als eine Art „*spezifischer Deskriptionsmodus*“ (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48). Sie kann die Beschreibung multilokaler Phänomene in erheblichem Maße beeinflussen, wenn beispielsweise auf amtliche Statistiken zurückgegriffen werden muss, um Aussagen über das quantitative Ausmaß oder die räumliche Verteilung multilokaler Lebensweisen treffen zu können. Dann nämlich entscheiden die den Statistiken zugrunde gelegten Annahmen und Konzepte (z. B. ein vereinfachendes Haushaltskonzept oder die Annahme eines Containerraumes; s. Kap. 4.2.1) maßgeblich über den Ausgang der Einschätzungen zur räumlichen Verbreitung und zum Vorkommen multilokaler Alltagsphänomene. Eine akzeptable Vergleichbarkeit von Ergebnissen verschiedener Staaten oder gar Regionen scheint unter diesen Voraussetzungen kaum gegeben (ebd.).

Ebenfalls im Zentrum aller weiteren Theoriefelder findet sich die *Zeitgeographie*. Mithilfe zeitgeographischer Forschungsansätze können multilokale Lebensweisen zwar nicht erklärt werden, sie bieten aber aufbauend auf dem theoretisch fundierten „*constraints*“-Ansatz nach HÄGERSTRAND ein umfassendes Vokabular und ein nützliches Repertoire an grafischen Werkzeugen und Darstellungsmöglichkeiten, um „*den Kernbereich des Phänomens – die Notwendigkeit, unter bestimmten Umständen zwei (oder mehr) Wohnsitze zu unterhalten – überzeugend*“ darzustellen (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48).

Obleich keine Theorie explizit für die Multilokalitätsforschung entwickelt wurde, erweisen sich Teilaspekte, Ansätze oder sogar die Gesamtkonzeption der genannten Theorien als sinnvoller Bezugsrahmen für die Analyse multilokalen Lebens. WEICHHART und RUMPOLT (2015) weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass sich die Auflistung der Einzeltheorien innerhalb der Theoriefelder durchaus erweitern lässt und die Zuordnung daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Weiterhin sehen die Autoren bei allen Theorien noch erheblichen Entwicklungsbedarf, „*um sie möglichst passgenau für die Problemstellungen [...] zu adaptieren*“ (ebd. 51). Auch wird deutlich gemacht, „*dass einige der [...] zweifellos sehr brauchbaren Einzeltheorien in der Tat inkommensurabel, also nicht miteinander vergleichbar oder ineinander „übersetzbar“ sind*“ (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48). Für eine gegebene Forschungsfrage ist also genau zu prüfen, welche Theorien sich für die Bearbeitung eignen oder bei paralleler Nutzung gar einen Mehrwert versprechen und welche indes aufgrund ihrer paradigmatischen Differenzen nicht in Übereinkunft zu bringen sind. Auch eine andersartige Anordnung oder Unterteilung der Theoriefelder ist prinzipiell denkbar.

So benennen WOOD et al. (2015) eine ganze Reihe von Forschungsfeldern, die ebenfalls ursprünglich nicht für die Multilokalitätsforschung entwickelt wurden, ihr aber dennoch nahe stehen aufgrund einer vergleichbaren inhaltlichen oder methodologischen Ausrichtung. Sie eignen sich weniger für eine Theoretisierung, sondern können ein ausgewähltes Theoriegerüst durch weitere Forschungsperspektiven ergänzen. Die Autoren unterscheiden sechs Felder, die einen Bezug zur Multilokalitätsforschung aufweisen, weil sie sich entweder mit ähnlichen Fragestellungen beschäftigen oder die jeweils betrachteten Phänomene den multilokalen Lebensweisen ähnlich sind. Beispielsweise befassen sich auch die Mobilitätsforschung oder Migrationsforschung eingehend mit der Frage, was Personen dazu veranlasst, einen Ortswechsel dauerhaft oder im Gegenteil nur befristet vorzunehmen. Neben den genannten Forschungsfeldern werden vier weitere Bereiche aufgeführt:

- Geographische Entwicklungsforschung,
- Wohnforschung (in Zusammenhang mit Haushalts- und/oder Familienkonstellationen),
- Forschung zu Zweitwohnsitzen und wiederum

- die Zeitgeographie (WOOD et al. 2015: 368).

Sie lassen, wie oben beschrieben, unterschiedliche Betrachtungen auf das multilokale Leben zu, tragen deshalb also auch unterschiedliche Fragen an das Forschungsfeld heran oder stellen, wie die Zeitgeographie, ein bestimmtes Vokabular oder Instrumentarium für die Einordnung von Beobachtungen zur Verfügung. Des Weiteren explizieren die Autoren mindestens zwei weitere Forschungsbereiche, die als interdisziplinäre Felder zu verstehen sind, weil ihre Kernthemen allen anderen sechs Forschungsfeldern inhärent sind oder sie tangieren. Die Autoren betrachten u. a. Ressourcen, raumbezogenen Kapitalien, ungleiche Zugangschancen oder Teilhabe an Mobilität sowie ortsbezogene Identitäten als zentrale Komponenten multilokalen Lebens. Diesen Forschungsperspektiven wird demnach eine besondere Rolle für die Multilokalitätsforschung zugeschrieben (ebd.).

Wie anfangs erwähnt, ist eine multiparadigmatische Vorgehensweise für die Erforschung multilokaler Lebensweisen erforderlich, weil diese in ihren Verläufen und Ausprägungen sehr vielfältig sind. Jedoch darf nicht der Anschein entstehen, eine multiperspektivische Herangehensweise könne eine allumfassende Theorie des Untersuchungsgegenstandes liefern (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 47; s. Kap. 4). Die Anwendung verschiedener paradigmatischer Zugänge ist wenig nützlich, wenn sie unspezifisch oder gar inkommensurabel ist. Dies würde zulasten einer fundierten Auseinandersetzung mit den Problemstellungen gehen. Eine Öffnung gegenüber verschiedener Theoriekonzepte darf also nicht missverstanden werden. Fallstricke können beispielsweise dann entstehen, wenn versucht wird, verschiedenen Paradigmen oder gar allen Betrachtungsebenen zugleich gerecht zu werden. Sinnvoll erscheint jedoch eine von WEICHHART (2015) und WOOD et al. (2015) vorgeschlagene begründete Verknüpfung von Theorie- bzw. Forschungsfeldern. Diese dienen einer Lösung der Problemstellung, decken verschiedene Betrachtungsebenen ab und stehen paradigmatisch in Übereinkunft. Andernfalls sollte zugunsten einer stimmigen Einordnung der Beobachtungen eher auf wenige, aber dafür kommensurable Theorien zurückgegriffen werden.

### **3.2 Ausprägungen berufsbedingten multilokalen Lebens**

Auf der Basis verschiedener distinktiver Merkmale konnte bereits eine Vielzahl gewinnbringender typenspezifischer Differenzierungen multilokaler Haushalte bzw. Wohnkonstellationen erarbeitet werden (u. a. GRÄBE & OTT 2003; HESSE & SCHEINER 2007; SCHIER 2009; WEISKE, PETZOLD & ZIEROLD 2009; REUSCHKE 2010; HILTI 2013). Diese Typisierungen

bilden einen nützlichen Rahmen, um die Bandbreite von Erscheinungsformen multilokaler Lebensweisen abzubilden. Zuvorderst sind damit die verschiedenen ursächlichen Faktoren oder aber die Verläufe sowie bestimmte Ausprägungen beschrieben, also ob eine multilokale Lebensphase eher beruflich oder privat, unfreiwillig oder freiwillig veranlasst ist, nur kurzfristig, vorübergehend oder über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten wird und welche Akteure zum Beispiel einer Familie oder eines Haushaltes in welchem Maße davon betroffen sind. Eine Differenzierung von Typen bezieht sich selbstverständlich nur auf die in einer Studie untersuchten Fälle und erhebt demnach keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit oder Repräsentativität.

Bereits im Jahr 2002 unterscheiden SCHNEIDER, LIMMER und RUCKDESCHEL auf der Grundlage verschiedener Muster der Distanzüberwindung und Vereinbarkeitsarrangements fünf Formen *mobiler Lebensformen*: Die „Shuttles“, „Fernbeziehungen“, „Fernpendler“, „Umzugsmobile“ und „Varimobile“. Als Sonderfall grenzen sie die Gruppe „multimodaler Lebensformen“ ab. Die Entstehung solcher Lebensformen bezeichnen die Autoren als „Problemlöseversuch“, „berufliche Mobilitätsanforderungen und familiäre Bindungen zu vereinbaren“. Abgesehen von den *Umzugsmobilen* besitzen alle genannten *mobilen Lebensformen* Aspekte multilokaler Lebensweisen (ebd.: 25f.).

Auch GRÄBE und OTT (2003) stellen eine der ersten Fallbeschreibungen berufsbedingter multilokaler Lebensformen vor, ohne sie jedoch explizit als solche zu benennen. Aus einem Screening von 10.000 Haushalten, die in einem Mehrthemensurvey von einem Wirtschaftsforschungsinstitut befragt werden, wählen sie auf der Basis der Auswertung eines Themenkomplexes zunächst 62 Wochenpendler\*innen mit Zweithaushalt am Arbeitsort aus, um daraus nochmals neun Fälle zu identifizieren, die für ein qualitatives Leitfadenterview in Frage kommen. Zwar erstellen die Autoren keine Typologie, erarbeiten aber neun einzelfallbasierte Beschreibungen, die zusammen mit der Analyse der standardisierten Telefonbefragung der 62 Wochenpendlern\*innen in eine Charakterisierung der Pendler\*innen und Unterscheidung von Gründen für das wöchentliche Pendeln münden. Sie entwickeln eine Charakteristik des „*typischen*“ Wochenpendlers, die sich in qualitativer Hinsicht wie folgt zusammenfassen lässt:

Der „*typische*“ Wochenpendler

- ist männlich, Mitte Dreißig und lebt in einem Haushalt mit vier Personen,
- verfügt über hohes Bildungsniveau und verdient überdurchschnittlich gut,
- sieht die Zweitwohnung am Arbeitsort als Zwischenlösung,
- ist mit einer Reihe besonderer Probleme konfrontiert, die aus der Organisation, Strukturierung und Verteilung von Zuständigkeiten in der Familie, im Haushalt bzw. im

Alltag hervorgehen und die sich in partnerschaftlichen Beziehungen und dem Verhältnis zu den Kindern widerspiegeln können,

- berichtet vor dem Hintergrund des dauerhaften und längerfristigen Wochenpendelns in der Regel von schwindenden Sozialkontakten und einer eingeschränkten Teilnahme am gesellschaftlichen Leben,
- zieht eher in Betracht nach einer alternativen und adäquaten Beschäftigung am Wohnort zu suchen als an den Arbeitsort umzuziehen (GRÄBE & OTT 2003: 154f.).

Auch WEISKE, PETZOLD und ZIEROLD (2009) legen eine Typologie mit Fokus auf beruflich begründete Multilokalität vor. Sie wählen verschiedene Dimensionen sowie Sinnkonstruktionen, die die multilokal Lebenden mit der Art und Weise, wie sie leben, verbinden, um sieben Typen multilokaler Haushalte zu differenzieren. Die Typen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer „*praktizierten physischen Multilokalität*“, der „*Bereitschaft und Fähigkeit, sich auf das multilokale Arrangement einzulassen*“ und dem „*Potenzial an räumlicher und sozialer Mobilität*“ (ebd.: 70).

HESSE und SCHEINER (2007) berücksichtigen für ihre Typologie nicht nur berufsbedingte multilokale Lebensformen, sondern beziehen weitere Anlässe wie Lebensform- und freizeitorientierte Multilokalität mit ein (ebd.: 144). Sie erarbeiten eine Typologie, die sich aus der unterschiedlichen Ausprägung einer Kombination von sechs Dimensionen erschließt. *Entstehungsbedingungen* bzw. *Anlass*, *Haushaltsorganisation*, *Periodizität* und *Distanz des Pendelns* sowie die *Hierarchie der Wohnsitze* werden von den Autoren als zentrale Dimensionen der Strukturierung multilokalen Wohnens erachtet (ebd.: 142ff.). Die Typologie beinhaltet u. a. fünf beruflich bedingte Typen multilokalen Wohnens: „*(Wochen-)Pendler mit definiertem Hauptwohnsitz („Shuttles“)*“, „*Arbeits- bzw. Transmigranten*“, „*LATs über große Distanzen („Pendler“/Transmigranten ohne definierten Hauptwohnsitz)*“, „*gemeinsamer Zweitwohnsitz als Arbeitswohnsitz sowie Häufig-Umzieher („Moderne Nomaden“)*“ (ebd.: 145).

Das im Zeitraum 2003 bis 2008 vom Deutschen Jugendinstitut (DJI) in Kooperation mit der Technischen Universität Chemnitz durchgeführte Projekt „*Entgrenzte Arbeit – entgrenzte Familie*“ ist Grundlage für die Erarbeitung ethnografischer Fallstudien von SCHIER (2009). Sie stellt anhand von zwei ausgewählten Fällen dar, welche Formen von Multilokalität sich aus unterschiedlichen Ausprägungen beruflicher Mobilitätsanforderungen ergeben und wie unter diesen Bedingungen Familienleben praktiziert wird. Der erste Fall beschreibt einen Typus, in denen Familienmitglieder immer wieder beruflich bedingt in rhythmischen oder unregelmäßigen Abständen abwesend sind. Er kennzeichnet Familien „*Varimobiler*“. Die varimobilen Familienmitglieder wechseln sowohl die Arbeitsorte als auch die Unterkünfte, außerdem kann der zeitliche Umfang ihrer Abwesenheit variieren. Davon unterschieden wird der Typ des



„*Wochenendpendelns*“. Die An- und Abwesenheiten der pendelnden Familienmitglieder sind im Gegensatz zum ersten Typ regelmäßiger und vorhersehbar. Sie verfügen oft über eine weitere Unterkunft am Arbeitsort, die an den Arbeitstagen genutzt wird. Das Wochenende verbringen alle Familienmitglieder meist gemeinsam an einem Wohnort (SCHIER 2009: 57ff.).

REUSCHKE (2010) untersuchte im Rahmen ihrer Dissertationsarbeit multilokale Wohnarrangements zweier spezifischer Gruppen von multilokal lebenden Personen. Für die Studie wurden standardisierte Fragebogen an knapp 2.000 Personen in ausgewählten Städten Deutschlands versendet. Zielgruppe waren Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung. Forschungsleitend waren, ähnlich wie bei der zuvor beschriebenen Untersuchung, Fragestellungen hinsichtlich der Bedeutung von Partnerschaft und Familie vor dem Hintergrund beruflich begründeten multilokalen Lebens. Eine Unterscheidung von Typen wird bezüglich des Wohnens am Zweitwohnsitz entwickelt (REUSCHKE 2010: 148ff.).

Zuletzt ist die qualitative Studie von HILTI (2013) zu erwähnen. Ihre Arbeit fokussiert nicht nur *berufsbedingte „Lebenswelten multilokal Wohnender“*. Dennoch sind sie in den vier Typen enthalten, die sie entlang von drei Achsen, nämlich der zeitlichen (Entstehungszusammenhang und Selbstverständnis), sozialen (soziale Lebensführung) und räumlichen ((raumbezogene) Beheimatung und Dingwelt) entwickelt. Der Typus „*Parallelwelt*“ ist im Gegensatz zu den drei weiteren Typen („*Gegenwelt*“, „*Doppelwelt*“ und „*Zwischenwelt*“) vorwiegend an berufliche Motive gekoppelt. Wie der Begriff schon vermuten lässt, stehen hier die Wohnorte „*in einem hierarchischen Verhältnis [...] ohne nennenswerte Überschneidungen*“ zueinander (HILTI 2013: 114).

Wenngleich schon einige Einzelstudien zu typenbasierten Kategorisierungen vorliegen, sehen WEICHHART und RUMPOLT (2015) zukünftig die Notwendigkeit einer „*formalen Typologie, die möglichst nahe an den empirisch vorfindbaren Gegebenheiten lokalisiert und primär deskriptiv ausgerichtet ist*“, um daraus „*höherrangige Typologien auf der Grundlage einer normierten Datenbasis ableiten*“ und letztlich „*Grundstrukturen eines multilokalen Arrangements in kompakter Form und auf vergleichbare Weise möglichst eindeutig festzuhalten*“ zu können (ebd.: 35). Ziel ist ein a priori-Schema, in das diverse Formen multilokalen Lebens aufgrund einer rein formalen Deskription eingeordnet werden können. Aufbauend auf den Visualisierungstechniken der klassischen Zeitgeographie (s. Kap. 4.3.2) entwerfen die Autoren erste Vorschläge für eine Grundlage solcher Typologien. In Form von Raum-Zeit-Pfaden soll der zeitliche Verlauf von Bewegungen einer multilokal lebenden Person in Bezug zu ihren räumlichen Verflechtungen abgebildet werden. Wie auch in den Raum-Zeit-Diagrammen der Zeitgeographie besteht die Besonderheit darin, dass in einem Diagramm die Pfade aller Personen einer Bezugseinheit, hier

der Haushalt, dargestellt werden und so raum-zeitliche Kopplungen zwischen den am *multilokalen Arrangement* beteiligten Personen sichtbar werden. Weitere Kategorien des Schemas orientieren sich in erster Linie an den gängigen Eigenschaften zur Beschreibung der Wohnumgebung, Wohnausstattung und Zusammensetzung eines Haushaltes (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 35ff.).

Ogleich nicht alle Ausprägungen multilokalen Lebens erfasst sind und ebenfalls nicht alle Einzelfälle eindeutig kategorisiert werden können, so liefern Typologien doch wichtige Anhaltspunkte dazu, welche Gestalt multilokales Leben annehmen kann. Ein Problem, das aber auch mit der Erarbeitung eines eben vorgestellten übergeordneten Schemas nicht einwandfrei gelöst werden kann, ist weiterhin die Handhabung der Vielfältigkeit multilokalen Lebens in der Forschung, denn nicht jede Form lässt sich trennscharf einer Kategorie zuordnen. Die Forderung nach einer übergeordneten Typendifferenzierung auf der Basis von Raum-Zeit-Diagrammen und ergänzenden Beschreibungsdimensionen lässt weiterhin den Schluss zu, dass diese nur mit einer umfassenden Methodik der standardisierten Erfassung des Phänomens einhergehen kann.

### 3.3 Verbreitung berufsbedingten multilokalen Lebens

Während die vielfältigen Ausprägungen multilokalen Lebens im Rahmen von Einzelstudien eingehend untersucht werden konnten, gestaltet sich eine detaillierte und umfassende Abschätzung des Ausmaßes der räumlichen Verteilung multilokaler Lebensformen in Deutschland aus mehreren Gründen weiterhin schwierig (vgl. AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) 2016: 5ff.; DITTRICH-WESBUER et al. 2015; DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015; HANNEMANN 2011: 177; KROMPHOLTZ 2015; STURM & MEYER 2009).

Multilokale Lebensphasen kommen längst nicht mehr nur in Biografien von Akademiker\*innen vor. Es handelt sich um ein sehr viel breiter gestreutes Phänomen als Teil der Lebenswirklichkeit vieler Berufsgruppen. Dieser Hypothese sollte nachgegangen werden. Hierzu wurden zunächst bereits bestehende Datensätze öffentlich zugänglicher Statistiken sowie weitere, in regelmäßigen Abständen durchgeführte Fragebogenerhebungen herangezogen. Ziel war es, ein möglichst realitätsnahes und genaues Abbild der Häufigkeit und Verbreitung multilokaler Lebensformen zu erhalten. Einige Autoren des bereits erwähnten Forschungsnetzwerks *Multilokalität* haben sich deshalb sehr differenziert mit den Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung solcher amtlichen und nicht-amtlichen Statistiken zur Feststellung der statistischen Häufigkeit multilokaler Lebensformen in Deutschland auseinandergesetzt. DITTRICH-WESBUER et al. (2015), DITTRICH-WESBUER, FÖBKER und STURM (2015) sowie STURM und MEYER (2009) stellen in den bereits

genannten Themenheften zur *residenziellen Multilokalität* die Ergebnisse ihrer umfassenden Überprüfungen vor, indem sie u. a. in Form einer tabellarischen Übersicht alle für die quantitative Abschätzung des Phänomens in Frage kommenden Quellen aus Österreich, der Schweiz sowie Deutschland charakterisieren und deren Nutzen für die Fragestellung reflektieren. Für Deutschland führen die Autoren die amtlichen Melderegister der Bundesländer, den Zensus und Mikrozensus als auch die *Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS)* auf (DITTRICH-WESBUER et al. 2015: 414f.). Weitere Umfragen, die für die Analyse herangezogen werden, weil sie Aufschluss über das Vorkommen multilokaler Lebensformen geben können, sind das *Sozio-ökonomische Panel (SOEP)* und die *Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (ALLBUS)* (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 127f.).

Um Vorkommen und Verbreitung multilokalen Lebens aus den amtlichen Meldestatistiken ableiten zu können, stellt sich zunächst die Frage, welche und wie Datenbestände hierfür überhaupt gebraucht werden können, wenn in keiner der gängigen Erhebungen explizit danach gefragt ist (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 131). Eine Möglichkeit der Annäherung an eine Abschätzung der Häufigkeit von Multilokalität ist daher die Auswertung der Angaben zur Nutzung weiterer Wohnungen neben dem Hauptwohnsitz. Eine multilokale Lebensform muss, wenn ihr Vorhandensein aus diesen Statistiken abgeleitet werden soll, also zunächst einmal mit dem Bestand an Zweitwohnsitzen gleichgesetzt werden. Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS), die als Quotenstichprobe<sup>3</sup> in Fünfjahresabständen in Zusammenarbeit des Statistischen Bundesamtes und der Statistischen Landesämter durchgeführt wird und die Lebensverhältnisse von etwa 60.000 privaten Haushalten in Deutschland auf freiwilliger Basis erfasst, enthält u. a. Fragen zu einer Zweit- bzw. Freizeitwohnung. Eine Unterscheidung in Freizeit- und Zweitwohnung erfolgt innerhalb des Fragenkomplexes dahingehend, dass die Nutzung einer Zweitwohnung nur dann anzugeben ist, wenn sie „aus beruflichen Gründen oder zu Ausbildungszwecken neben dem Hauptwohnsitz“ besteht (STATISTISCHES BUNDESAMT 2019: 18). Die Nutzung einer Freizeitwohnung ist anzugeben, wenn sie ausschließlich privaten Zwecken dient (ebd.). Vor dem Hintergrund der bereits beschriebenen Auflösung bzw. Überschneidung von Privat- und Arbeitsleben kann eine trennscharfe Zuordnung hier sicherlich nicht immer uneingeschränkt erfolgen, ist aber dennoch angebracht, gerade im Hinblick auf die Untersuchung *berufsinduzierten* multilokalen Lebens<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Für die Quotenstichprobe wird die Grundgesamtheit der Haushalte anhand bestimmter Kriterien (Haushaltstyp, soziale Stellung der Haupteinkommensperson und Haushaltsnettoeinkommen) in Gruppen unterteilt, sodass die zu befragenden Haushalte nach einem vorgegebenen Quotenplan ausgesucht werden. Für jede Gruppe wird die Quote als die Zahl der jeweils zu befragenden Haushalte vorgegeben (STATISTISCHES BUNDESAMT 2019).

<sup>4</sup> Wird eine multilokale Lebensweise hauptsächlich beruflich begründet, so kann davon ausgegangen werden, dass sich die Motive und Beweggründe, die Alltagsrhythmen, die Organisation und Koordination mit anderen Haushaltsmitgliedern deutlich unterscheiden von der Art und Weise, wie eine

Im Jahr 2018 nutzten laut Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2,6% der deutschen Privathaushalte eine Zweitwohnung aus beruflichen Gründen oder zu Ausbildungszwecken. Dieser Wert ist etwas geringer im Vergleich zu den beiden vorherigen Erhebungswellen der Jahre 2008 und 2013 (2,8%). 21,6% der Haushalte mit einer Zweitwohnung sind im Jahr 2018 Eigentümer dieser Wohnung, 78,4% der Befragten mit Zweitwohnung leben dort zur Miete. Dieser Wert ist im Vergleich zu den vorigen Erhebungsjahren (2008: 77,5% und 2013: 77,9%) leicht angestiegen. Die Wohnfläche der Zweitwohnungen hat sich hingegen deutlich verringert. Während die Zahl der Eigentümer von Zweitwohnungen zwar abnimmt, umfassen diese Wohnungen inzwischen durchschnittlich 85,9m<sup>2</sup>. 2008 betrug die Wohnfläche der Zweitwohnungen in Eigenbesitz 74,8m<sup>2</sup>. Die Wohnfläche der angemieteten Zweitwohnungen sind zwar im Vergleich hierzu fast um die Hälfte kleiner, aber auch hier nahm die Wohnfläche von 38,6m<sup>2</sup> (2008) über 45,2m<sup>2</sup> (2013) auf nun 48,3m<sup>2</sup> (2018) innerhalb der drei Erhebungswellen zu (ebd.: 16).

DITTRICH-WESBUER, FÖBKER und STURM (2015) haben festgestellt, dass der Anteil der Haushalte mit Zweitwohnung auf der Datenbasis des Mikrozensus im Vergleich zur Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) und auch im Gegensatz zu anderen Datenquellen geringer ausfällt (ebd.: 126). Hieran zeigt sich ein Problem bei der Verwendung amtlicher Statistiken für die Abschätzung multilokaler Lebensformen: Der Mikrozensus ist eine Befragung von Privathaushalten, die nach dem Zufallsprinzip ausgewählt werden und für die die Teilnahme verpflichtend ist. Es wird vermutet, dass Befragte, die über eine Zweitwohnung verfügen, nicht notwendigerweise auch ihrer Meldepflicht nachkommen und die Angabe ihrer weiteren Wohnung bei einer staatlich veranlassten Erhebung scheuen, weil sie nachträgliche Steuerforderungen befürchten. Hieran zeigt sich, dass die Aussagen zur Verbreitung multilokalen Lebens auf der Grundlage von Zweitwohnsitzangaben in amtlichen Statistiken meist unvollständig sind. Weiterhin sind die Konzeptionen der Erhebungen so verschieden, dass ein verlässlicher Vergleich der Daten kaum möglich ist<sup>5</sup> (ARL (Hrsg.) 2016: 6). Darüber hinaus lassen sich weitere Informationen zu den Wohnorten oder der Art und Weise, wie multilokales Leben arrangiert wird, nicht ableiten. Weiterhin wird v.a. die in den öffentlich zugänglichen Statistiken gemeinhin verbreitete Beschränkung auf administrativ sicherlich zu rechtfertigende, aber dennoch vereinfachende Prinzipien der Befragung kritisiert, weil sie die heutigen Lebensformen

---

freizeitorientierte Multilokalität gestaltet wird. Zwar lassen die Daten der EVS keine weiteren Rückschlüsse über die Ausgestaltung multilokalen Lebens zu, die Trennung scheint dennoch sinnvoll, um einen Eindruck davon zu erhalten, ob eine Person eher beruflich bedingt oder aber eher freizeitorientiert multilokal lebt.

<sup>5</sup> Vergleiche zwischen Statistiken desselben Landes lassen sich aufgrund der verschiedenen Erhebungsinstrumente schon kaum in Einklang bringen, sodass Ländervergleiche aufgrund der unterschiedlichen administrativen Festlegungen überhaupt nicht möglich sind (DITTRICH-WESBUER et al. 2015: 411).

in ihrer Vielgestaltigkeit nicht hinreichend berücksichtigen. Hierzu zählen beispielsweise Begriffe wie das *Wohnen* und die *Wohnung* oder aber auch der *Haushalt*, denen ein stark formaler Charakter anhaftet und deren Verwendung deshalb kritisch zu hinterfragen ist (ARL (Hrsg.) 2016: 6; DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 140; KROMPHOLTZ 2015).

Wie oben erwähnt, kommen neben amtlichen Statistiken auch umfassende, fortlaufend in Deutschland durchgeführte Bevölkerungsumfragen in Betracht, um einer quantitativen Abschätzung des Phänomens näherzukommen. Sie sind nicht primär darauf ausgerichtet, das Leben an mehreren Orten zu untersuchen, enthalten aber weiterführende Informationen über partnerschaftliche Strukturen und Beziehungen, zum Beispiel zu LAT-Beziehungen („*Living Apart Together*“) mit getrennten Wohnungen, die wiederum Rückschlüsse auf bestimmte Formen multilokaler Alltagsgestaltung zulassen (ASENDORPF 2008; REUSCHKE 2010). Beispiele hierfür sind das bereits genannte *Sozio-ökonomische Panel (SOEP)*, das am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) angesiedelt ist und als Längsschnittstudie seit 1984 fast jährlich Daten zur Erwerbstätigkeit, Erwerbsbiografie, Gesundheit, Zufriedenheit und Zusammensetzung privater Haushalte in Deutschland erfasst. Eine Auswertung der SOEP-Daten von ASENDORPF (2008) hat ergeben, dass der Anteil der Paare mit doppelter Haushaltsführung an allen Paarbeziehungen im Jahr 2006 bei 14,9% lag. Weiterhin konnte gezeigt werden, dass der Anteil der LAT-Paare mit zunehmender Gemeindegröße zunimmt (ebd.: 755f.). Neben dem SOEP dient auch die *Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (ALLBUS)* als Datengrundlage für die Multilokalitätsforschung. Daria REUSCHKE (2010) untersuchte den Datenbestand der Umfrage aus dem Jahr 2006 ebenfalls hinsichtlich der LAT-Lebensform und konnte zeigen, dass ungefähr 6% der Erwachsenen in einer Beziehung mit getrennten Haushalten leben (ebd.: 32). Weitere Quellen für die Erforschung der Häufigkeit multilokaler Lebensformen sind das Survey des Deutschen Jugendinstituts (DJI) „*Aufwachsen in Deutschland: Alltagswelten*“ (AID:A) und das Beziehungs- und Familienpanel *pairfam* („*Panel Analysis of Intimate Relationships and Family Dynamics*“) (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 128ff.).

Amtliche Statistiken eignen sich also nur bedingt für eine quantitative Abschätzung der Häufigkeit multilokaler Lebensformen, da sie kein repräsentatives Abbild des Phänomens liefern. Verlässliche Aussagen auf der Grundlage von öffentlich zugänglichen Erhebungen sind in Frage zu stellen und deshalb wurden bereits einige Einzelstudien (vgl. GRÄBE & OTT 2003; PETZOLD 2012; REUSCHKE 2010; SCHIER 2009) angestoßen, die das Ziel verfolgten, mittels geeigneter (offener) Fragestellungen und der Vermeidung von gängigen raumbezogenen a priori Zuweisungen wie *Haushalt* oder *Wohnen*, möglichst alle multilokal Lebenden anzusprechen, um daraus Rückschlüsse auf genauso viele Formen und die räumliche Verteilung multilokaler Lebensweisen ziehen zu können. Die Tatsache, dass in bestehenden Erhebungen multilokales Leben nur unzureichend abgefragt wurde, war zudem Anlass, die laufende Bevölkerungsbefragung des

Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) um weitere Fragen zur Multilokalität zu ergänzen (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 131f.). Weiterhin konnten die im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderten Projektes „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ erhobenen Daten genutzt werden, um multilokale Lebensweisen eingehender zu untersuchen. Die Auswertung des DFG-Projektes ergab, dass 14,2% der befragten Haushalte von Multilokalität betroffen sind, wobei davon ausgegangen wird, dass „dieser Anteil [...] die Untergrenze der quantitativen Größenordnung multilokaler Lebensarrangements in den untersuchten Quartieren darstellt“ (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 141). Weiterführende Ergebnisse aus den Einzelerhebungen zum Anteil, den Ausprägungen und der räumlichen Verteilung multilokaler Haushalte haben die Autoren detailliert aufgearbeitet (ebd.: 135ff.).

Eine weitere Möglichkeit, multilokale Lebensformen nicht nur hinsichtlich des Wohnens, sondern auch mobilitätsbezogen quantitativ zu erfassen, besteht in der Nutzung ebenfalls von staatlicher Seite durchgeführter Mobilitätsstudien. Solche Studien erheben nicht nur haushalts- bzw. personenbezogene Daten, sondern insbesondere zentrale Kenngrößen der Alltagsmobilität. Sie eignen sich dann für die Erforschung berufsbedingten multilokalen Lebens, wenn nicht nur von einem Zweitwohnsitz am Arbeitsort berichtet wird, sondern darüber hinaus die raum-zeitlichen Bewegungsmuster auf das Vorhandensein von zwei oder mehreren Wohnstandorten hindeuten. Denn bei einer multilokalen Lebensweise ist die Alltagsmobilität nicht notwendigerweise zirkulär. Anhand von Wegestrecken (z. B. im Kontext des Fernpendelns) und Zielorten kann auf das Vorhandensein von zwei oder mehreren Wohnorten geschlossen und die damit verbundene spezifische Mobilitätsform beschrieben werden. Im Jahr 2007 fand beispielsweise erstmals eine europäische Erhebung in sechs Ländern (Belgien, Frankreich, Spanien, Schweiz, Polen und Deutschland) unter insgesamt 7.220 zufällig ausgewählten Personen statt, deren Ziel es zunächst war, die unterschiedlichen Erscheinungsformen berufsbedingter räumlicher (Langstrecken-) Mobilität, darunter auch das Fernpendeln oder berufsbedingte Umzüge sowie Geschäftsreisen, eingehend zu beschreiben. Um weitere und detaillierte Analysen durchführen zu können, wurde das JobMob-Survey („*Job Mobilities and Family Lives in Europe*“) in Frankreich, Deutschland, Spanien und der Schweiz in den Jahren 2010 bis 2012 erweitert. Neben der Identifizierung und Unterscheidung verschiedener Mobilitätsformen konnten wertvolle Erkenntnisse zu den Entstehungsbedingungen und Ursachen sowie zu den Folgen berufsbezogener räumlicher Mobilität für das subjektive Empfinden und die sozialen Kontakte gewonnen werden. Die Distinktionsmerkmale der genannten Mobilitätstypen sind in der Hauptsache die Pendelhäufigkeit bzw. Pendeldauer sowie die Anzahl der Nächte, die nicht am Haupt-, sondern am Zweitwohnsitz verbracht werden. Zuvor wird allerdings grundlegend unterteilt in solche

Mobilitätsformen, die singular (Wohnstandortverlagerung) oder aber wiederholt (zirkuläre Mobilität) auftreten (BiB 2019).

Darüber hinaus gibt es zwei vom BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) in Auftrag gegebene und in regelmäßigen Abständen durchgeführte Studien, die die Alltagsmobilität in Deutschland erfassen. Im Rahmen einer der umfassendsten Mobilitätsstudien, der Querschnittserhebung *Mobilität in Deutschland (MiD)*, wurden zuletzt zwischen Mai 2016 und September 2017 ungefähr 35.000 Haushalte in Deutschland befragt und hieraus wichtige Mobilitätskenngrößen ermittelt (BMVI 2018). Darüber hinaus verfolgt das als Längsschnittstudie angelegte *Deutsche Mobilitätspanel (MOP)* das Ziel, Trends und Veränderungen im Mobilitätsgeschehen abzubilden. Neben haushalts- und personenbezogenen Fragen wird hierzu von den befragten Haushalten ein Tagebuch über einen Zeitraum von einer Woche ausgefüllt, dessen Analyse detaillierte Auskünfte über zurückgelegte Wege, Distanzen, Wegezwecke sowie aufgesuchte Orte geben kann. Seit 2013 nehmen mehr als 1.500 Haushalte jeweils über einen Zeitraum von drei aufeinanderfolgenden Jahren an der Studie teil. In beiden Erhebungsinstrumenten soll eine berufsbedingt genutzte Zweit- bzw. Nebenwohnung angegeben werden. In der *MiD-Studie 2017* existiert weiterhin ein Zusatzmodul für eine Teilstichprobe, in dem Berufspendler\*innen mit Nebenwohnsitz befragt werden. Prinzipiell muss also wieder die Angabe einer Zweitwohnung genügen, um auf eine multilokale Lebensgestaltung schließen zu können. Die Mobilitätsstudien bieten aber die Möglichkeit, über die Angabe eines Neben- bzw. Zweitwohnsitzes hinaus mithilfe alltagsrelevanter Mobilitätskennziffern auf das Vorhandensein multilokaler Lebensformen schließen zu können. Denn im Falle multilokalen Lebens sind Abweichungen vom gewöhnlichen zirkulären Rhythmus, also dem Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, zu erwarten, d.h. die Werte werden dahingehend auffällig sein, dass sie eine hohe Verkehrsleistung anzeigen oder aber Wege nicht notwendigerweise am selben Tag wieder zum Ausgangspunkt (zirkulär) zurück erfolgen. Gleichzeitig ist anzunehmen, dass multilokal Lebende nicht nur mehr Zeit für ihre Mobilität im Alltag aufwenden, sondern ihre Lebensweise generell mit einer aufwändigen Routinisierung und zeitintensiven Koordination von Alltagsaktivitäten verbunden ist. Durchaus kann es daher sein, dass *Hochmobile* resp. multilokal Lebende mit knappen Zeitressourcen in der Studie unterrepräsentiert sind, da sie eine Teilnahme an den Studien eher ablehnen, weil die Dokumentation von Wegen, zurückgelegten Distanzen und Zielorten zeitaufwändig ist. Für eine weiterführende Untersuchung von Raumzeitmustern explizit beruflich bedingter multilokaler Lebensführung eignet sich die Betrachtung von distanz- oder zeitintensiven Arbeitswegen, Dienstreisen sowie weiteren Wegen, die während der Arbeitszeit bzw. generell zu beruflichen Zwecken zurückgelegt werden. Analysen des Fernpendelns, wie sie im Rahmen der Studie *Mobilität in Deutschland 2017* erfolgt sind, können Hinweise auf eine multilokale Lebensgestaltung liefern.

Die *MiD-Studie 2017* hat ergeben, dass an Werktagen ca. zwei Drittel der Gesamtverkehrsleistung von Erwerbstätigen auf berufsbedingte Mobilität zurückzuführen ist. Davon entfällt die eine Hälfte auf Wege zwischen dem Arbeitsplatz und der Wohnung, die andere Hälfte sind Wege bzw. Reisen zur Ausübung des Berufs (BMVI 2018: 6). Fortschritte der Digitalisierung fördern diese Mobilität auf allen Ebenen. So ermöglichen leistungsstarke Informations- und Kommunikationstechnologien es beispielsweise, sich allerorts und zu jeder Zeit umfassend über verfügbare Fortbewegungsmittel informieren zu können. Resultiert daraus eine *distanzintensive* (HESSE & SCHEINER 2007) Nutzung von Transportmitteln, ist auch von einer Entgrenzung der räumlichen Bewegung auszugehen. Denn die Reaktionen auf die gestiegenen Mobilitätsanforderungen sind vielfältig und reichen vom täglichen Fernpendeln bis hin zum Umzug (RUPPENTHAL & LÜCK 2009: 1). *Distanzintensive* oder auch *hochmobile* (LAST, MANZ & ZUMKELLER 2003), aber zumindest *mobile Lebensformen* (SCHNEIDER, LIMMER & RUCKDESCHEL 2002) entstehen, wenn gleichzeitig der Wunsch besteht, familiäre Bindungen sowie das soziale Umfeld aufrechtzuerhalten<sup>6</sup>. Die Erwähnung solcher in besonderer Weise mobiler Lebensformen ist an dieser Stelle von großer Relevanz, weil sie u. a. wesentliche Ausprägungsformen multilokaler Lebensweisen enthalten. HESSE und SCHEINER (2007) beschreiben beispielsweise in Bezug auf die Multilokalität, dass mit einer derartigen Lebensweise eine Erweiterung des üblichen Aktionsraumes verbunden ist und deshalb eine *distanzintensive* Aktivität entstehe (ebd.: 147). „Das im Fernverkehr aktivste Zehntel der Bevölkerung“ bezeichnen LAST, MANZ und ZUMKELLER (2003) als *Hochmobile* (ebd.: 270). Im Rahmen des Forschungsprojekts INVERMO konnten sie erstmals „Umfang und Struktur des Personenfernverkehrs im zeitlichen Längsschnitt [...] ermitteln“ (CHLOND et al. 2004: 430). Als Fernverkehr definieren sie Reisen mit einer einfachen Mindestentfernung von einhundert Kilometern (LAST, MANZ & ZUMKELLER 2003: 268). Diese Abgrenzung ist deshalb bedeutsam, weil sich den Ergebnissen der Studie MiD 2017 zufolge etwa 2% der Erwerbstätigen beruflich bedingt an einem weiteren Wohnstandort (hier der Zweitwohnsitz) aufhalten. Sie leben also aus Berufsgründen multilokal und werden zudem als Fernpendler\*innen bezeichnet. Mit ca. 100 bis 110 zurückgelegten Kilometern pro Person und Tag verzeichnen die Fernpendler\*innen im Jahr 2017 eine etwa doppelt so hohe Verkehrsleistung wie der Durchschnitt über alle Erwerbstätigen. Der Anteil an Fernpendlern fällt bei Haushalten mit hohem Einkommen sowie bei Akademiker\*innen drei Mal so hoch aus wie in anderen Bevölkerungsgruppen (BMVI 2018: 107ff.). RUPPENTHAL und LÜCK (2009) identifizierten bei ihren Analysen die Fernpendler\*innen unter den zirkulären Mobilitätsformen mit einem Anteil von 37% als dominante Gruppe (ebd.: 3). Ein Zusammenhang zwischen Einkommen bzw.

---

<sup>6</sup> Einen umfassenden Überblick zu Definitionen distanzintensiver Lebensformen gibt SCHÖNDUWE (2017). Er kategorisiert die jeweiligen distanzintensiven Lebensformen als „Gesellschaftsdiagnose“ oder als „individuelles Phänomen“, oder aber als beidem zugehörig (ebd.: 85ff.).



Bildungsabschluss und distanzintensiver Mobilität ist auch dahingehend festzustellen, dass die Wege zur Arbeit als auch Dienstreisen umso länger werden, je höher das Einkommen und der Bildungsabschluss sind. Auch werden mit steigendem Bildungsgrad und höherem Einkommen häufiger Dienstreisen durchgeführt (BMVI 2018: 6).

Obwohl es zwischenzeitlich eine Vielzahl von Studien gibt, die sich mit der Quantifizierung multilokalen Lebens beschäftigen, ist festzustellen, dass noch immer keine Daten vorliegen, die die tatsächliche Verbreitung von Multilokalität vollständig widerspiegeln. Amtliche Statistiken lassen meist nur über die Angaben eines Zweitwohnsitzes Aussagen über die Häufigkeit multilokalen Lebens zu. Die Schwierigkeit bei der Analyse solcher Datenbestände besteht darin, dass keine der öffentlich zugänglichen Studien eine multilokale Lebensform explizit erfragt. Aufschlüsse über die Existenz multilokaler Lebensweisen sind also nur indirekt möglich. Auf der Grundlage von deutschlandweit durchgeführten Bevölkerungsumfragen und von Einzelerhebungen konnte gezeigt werden, dass der Anteil der Haushalte mit Zweitwohnsitz, der sich aus den öffentlich zugänglichen Statistiken ermitteln lässt, aufgrund einiger, bereits genannter Schwierigkeiten die Realität nur unzureichend. Ein Erfolg ist hingegen sicherlich die Abbildung von eher stark und weniger stark von Multilokalität betroffenen Wohnformen. Der bislang erzielte Erkenntnisgewinn aus den Forschungsergebnissen der Einzelerhebungen wird dahingehend kritisiert, dass die Erhebungen „[...] *sich in der Regel mit einzelnen Teilgruppen der Multilokalen [beschäftigen] und [...] keine Gesamtschau auf das Phänomen [erlauben]. Der Vergleich der Ergebnisse einzelner Studien wird zudem durch jeweils unterschiedlich definierte Untersuchungsgruppen erschwert*“ (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 140). Mobilitätsstudien sind dann von Nutzen, wenn zudem die mit der multilokalen Lebensweise einhergehenden räumlichen und zeitlichen Bewegungsmuster, ggf. sogar in Bezug zu weiteren Haushaltsmitgliedern, aufgezeigt werden. Da der Anteil der Befragten mit Zweit- bzw. Nebenwohnung in staatlich veranlassten Mobilitätsstudien aber ähnlich gering ausfällt wie in den amtlichen Meldestatistiken, können hier wiederum nur Einzelfälle spezifischer Multilokalitätsausprägungen genauer betrachtet werden.

Weil davon ausgegangen werden kann, dass multilokale Lebensformen weitaus häufiger vorkommen als sie in Bevölkerungsumfragen, Mobilitätsstudien und amtlichen Meldestatistiken abgebildet werden, widmet sich in jüngerer Zeit vor allem die Stadt- bzw. Raumplanung der Frage, welche Auswirkungen temporäre Wohnformen für Räume unterschiedlicher Maßstabsebenen, die Gesellschaft vor Ort sowie die dortige Raumentwicklung mit sich bringen. So zeigen EICHHORN und SCHULWITZ (2017) auf, welche Impulse von berufsbedingten Zweitwohnsitzen für neue urbane Leitbilder der Stadtentwicklung ausgehen können. Weiterhin widmet sich eine

Forschungsgruppe im Rahmen des vom BMBF-geförderten Projektes „TempALand“ der Bedeutung temporärer An- und Abwesenheiten in ländlichen Räumen. Basierend auf einer Art Werkzeugkasten untersuchen sie u. a. die Herausforderungen und Potenziale betrieblicher und regionaler Entwicklungen sowie die Auswirkungen multilokalen Lebens auf bürgerschaftliches Engagement (z. B. GREINKE & HILTI 2019; LANGE 2018). Auch DIRKSMEIER (2012) widmet sich in seinem Aufsatz den Herausforderungen von temporärer Abwesenheit der multilokal Lebenden in einer ausgewählten ländlichen Region. Als bedeutendes Desiderat der transdisziplinären Multilokalitätsforschung stellt er die fehlende Berücksichtigung von räumlicher und sozialer Umwelt hervor (ebd.: 60). Wie auch diese Arbeit legen einige neuere Studien und noch andauernde Projekte ihren Forschungsschwerpunkt auf arbeitsbedingte Multilokalität. Stärker in den Fokus rückt beispielsweise der Arbeitgeber als Akteur im multilokalen Setting bzw. die Veränderung der Arbeitswelt an sich. TIPPEL (2019) hat in ihrer Dissertationsarbeit hingegen die potenzielle Veränderung der sozial-räumlichen Verortung aufgrund temporärer Arbeitsstandorte untersucht.

### 3.4 Terminologische Abgrenzung

Die Ausführungen der beiden vorangegangenen Kapitel 3.2 und 3.3 haben gezeigt, dass Aussagen über Ausprägungen, Häufigkeit und räumliche Verteilung von Multilokalität in entscheidendem Maße davon abhängen, wie *multilokales Leben* definiert ist. Ein zusätzliches Hindernis bei der statistischen Erfassung von Multilokalität, das bereits im Kontext nicht immer zielgeleiteter, administrativer Begriffsfestlegungen thematisiert wurde, ist eine fehlende einheitliche Terminologie (DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & STURM 2015: 122f.). Es wurde deutlich, dass Angaben eines Zweitwohnsitzes allein nicht genügen, um alle Formen beruflich begründeten multilokalen Lebens abzubilden. Johanna ROLSHOVEN (2007) konstatiert dahingehend, dass die Nennung eines Zweit- bzw. Nebenwohnsitzes „*Wohnen als Status begreift und somit einen grossen [sic] Teil mehrörtiger Alltagspraxen ausklammer[e]*“ (ebd.: 158). Es stellt sich daher die Frage, welche Art der Unterbringung existieren muss, damit die daraus resultierende Lebenssituation als *multilokal* gelten kann. Weiterführend ist hiermit die Überlegung verknüpft, ob die multilokale Lebensform eine zeitliche Mindestdauer umfassen soll, um überhaupt als solche wahrgenommen bzw. relevant zu werden. Muss die weitere Unterkunft dauerhaft Bestand haben oder kann sie beispielsweise auch nur für die Laufzeit eines kurzzeitigen Projektes angemietet sein? Und letztlich ist festzustellen, wie häufig der Wechsel zwischen den Wohnstandorten stattzufinden hat oder ob eine weitere Unterkunft auch in einem variablen Rhythmus aufgesucht werden kann. Die nachfolgenden Ausführungen werden klären, welche Lebensumstände bzw. -situationen ab

welchem Zeitpunkt als *multilokal* anzusehen sind. Ziel ist aber auch eine generelle terminologische Abgrenzung des Begriffs, denn Multilokalität kann sowohl als „*Strategie und Praxis*“ (ROLSHOVEN 2007: 157f.) mit prozessuaalem Charakter verstanden werden, sie kann aber auch eine Momentaufnahme einer Situation sein, indem sie, wie zuvor bereits beschrieben, lediglich einen Wohnstatus abbildet. Weiterhin ist in den Darstellungen der vorangegangenen Kapitel aufgefallen, dass multilokale Lebensformen sowohl als Mobilitätsform (vgl. „*mobile Lebensformen*“ bei SCHNEIDER, LIMMER & RUCKDESCHEL 2002) aufgefasst werden, ihnen aber genauso Aspekte des Verortens, Lokalisierens bzw. Wohnens (vgl. „*residenzielle Multilokalität*“ z. B. bei WEICHHART & RUMPOLT 2015) inhärent sind. In der Fachdiskussion werden *Mobilität* und *Wohnen* im Sinne von *Bewegung* einerseits und *Verortung* andererseits vermeintlich diametral gegenübergestellt und so werden multilokale Lebensformen meist entweder aus der Wohn- oder aus der Mobilitätsperspektive betrachtet (PETZOLD 2010: 240). Die bisherige Forschung „*orientier[e] sich [...] entweder am Leitbild der Ortsbezogenheit oder leg[e] den Schwerpunkt stark auf die Mobilität(-en)*“, konstatiert HILTI (2013) dahingehend in ihrer Dissertationsarbeit. Sie insistiert deshalb, Multilokalität stärker im „*Spannungsfeld von Mobilität und Sesshaftigkeit*“ zu betrachten. Es gelte, „*nicht nur das Hier und Dort der Multilokalität, sondern auch [...] das Unterwegssein in die Betrachtung miteinzubeziehen [...]*“ (ebd.: 51). Fraglich ist jedoch, ob die zwei Perspektiven tatsächlich ein Spannungsfeld mit konträr wirkenden Kräften aufbauen, oder ob sich nicht beide Dimensionen gegenseitig konstituieren und als ineinander greifende Komponenten anzusehen sind, die zwar wie zwei Pole in entgegengesetzte Richtungen wirken (vgl. ROLSHOVEN 2007: 163), aber gleichsam dem Erreichen desselben Ziels dienen. Selbstverständlich bilden Lokalisierung und Bewegung in ihrer Bedeutung ein Gegensatzpaar, doch ist das eine Voraussetzung für das jeweils andere. Bewegung erschließt sich nur aus der Möglichkeit ihrer Umkehrung. Genauso verhält es sich andersherum. Insofern begreift ROLSHOVEN (2007) Multilokalität als Strategie „*des Verbindens*“ und „*Näherns*“ und weniger als „*Akt des Trennens oder Entfernens*“ (ebd.: 157).

Daran anknüpfend sollen nun Vorschläge erarbeitet werden, wie die gemeinhin widersprüchlich verstandenen Dimensionen des Phänomens stärker gleichbedeutend bei der Erforschung multilokalen Lebens berücksichtigt werden können. Schlussendlich wird das Kapitel eine knappe und übersichtliche terminologische Grundlage für alle weiterführenden Überlegungen der Arbeit liefern. Insbesondere soll orientiert an den forschungsleitenden Fragestellungen (s. Kap. 5) präzisiert werden, welches Verständnis von *Multilokalität* der Konzeption der vorliegenden Studie zugrunde liegt.

„Multilokalität ist [...] kein fest definierter Begriff oder gar ein Forschungsparadigma, sondern umfasst je nach Perspektive sehr unterschiedliche Wohn- und Wanderungsphänomene“ (PETZOLD 2013b: 292). Auch innerhalb des bereits erwähnten Forschungsnetzwerks gibt es keine Verständigung auf eine allgemeingültige und einheitliche Begriffsverwendung oder terminologische Abgrenzung im Kontext weiterer Aspekte des Forschungsfeldes. Die Festlegung auf eine exakte Definition des Begriffs *Multilokalität* erscheint schwierig, weil der Begriff in verschiedenen Kontexten und zur Beschreibung unterschiedlicher Ausprägungen des Phänomens Verwendung findet. Zudem befasst sich die Wissenschaft hier mit einem Alltagsphänomen, das nicht ausschließlich aus der Perspektive der Forschenden von Interesse ist, sondern regelmäßig in den Medien präsent wird, wenn beispielsweise von politischer Seite ein Recht auf Homeoffice gefordert wird, Fernpendler\*innen über die Häufigkeit verspäteter Züge der Deutschen Bahn berichten oder die steigenden Mietpreise im Zusammenhang mit fehlendem Wohnraum in deutschen Großstädten diskutiert werden. Multilokalität aus Berufsgründen ist aber auch in der Alltagskommunikation ein gängiges Thema, eben weil es eine Lebensweise ist, die Bestandteil des Alltags von vielen Erwerbstätigen aus fast allen Berufsfeldern geworden ist. Mit Kolleg\*innen erfolgt ein Austausch über die Häufigkeit des Pendelns, die Ausstattung der Wohnorte oder die individuelle Bewertung der Situation. Innerhalb der Familie oder einer Partnerschaft wird über das multilokale Arrangement verhandelt oder mit Freunden dessen Auswirkungen auf die Teilhabe am sozialen Leben diskutiert. Medienwirksame Debatten über moderne Arbeitsformen und den damit verbundenen Mobilitätserfordernissen, zu denen eine über mehrere Orte verteilte Lebensweise gehört, bleiben nicht ohne Folgen für den Wissenschaftsdiskurs. Eine Forschung, die menschliches Alltagshandeln untersucht, darf sich also keinesfalls einem im Alltag gängigen Sprachgebrauch verschließen, da er möglicherweise sogar Hinweise auf Strategien im Umgang mit der spezifischen Lebenssituation liefert. So werden Ortsbezeichnungen beispielsweise zu viel mehr als einer bloßen Standortangabe, weil über die Art und Weise, wie über den Ort gesprochen wird, individuelle Assoziationen vermittelt werden, die mit ihm verbunden sind. Wenn multilokales Leben behandelt wird, geht es also nicht nur um die physische Verortung oder Bewegung im Raum, Wegeziele und Transportmittel, sondern auch um die Fähigkeit zur Bewegung, sprich die Beweglichkeit. Wegezwecke und daran gekoppelte Aktivitäten werden untersucht, die hierfür benötigten oder in Anspruch genommenen Wohnausstattungen oder Mobilitätswerkzeuge betrachtet sowie die daraus resultierende In- oder Exklusion am gesellschaftlichen Leben beurteilt. Das erschwert eine exakte und einheitliche Definition im Forschungsdiskurs zusätzlich.

Wie in Kapitel 3.2 bereits angedeutet, befassen sich verschiedene Fachdisziplinen zumindest sekundär mit den Ursachen, Verläufen sowie Dimensionen multilokalen Lebens. Eine interdisziplinär gültige Definition wäre wünschenswert, ist aber dennoch im Falle des

Forschungsfeldes nicht notwendigerweise sinnvoll, weil verschiedene Forschungsdisziplinen mit unterschiedlichen Zielsetzungen und abweichendem Fokus auf multilokale Lebensweisen blicken. Im Zentrum der unterschiedlichen Forschungsperspektiven stehen immer verschiedene Ausprägungen bzw. Varianten multilokalen Lebens. Daher ist eine der Forschungsfrage angepasste und dem Erkenntnisgewinn dienliche Terminologie nicht nur gerechtfertigt, sondern unerlässlich. Schlussendlich muss situativ und fallbezogen bzw. unter Berücksichtigung der forschungsleitenden Fragestellung eine entsprechend angepasste terminologische Eingrenzung und Begriffsbestimmung erfolgen. Hierfür kann eine Systematisierung nützlich sein, wie sie von HESSE und SCHEINER (2007) zur Strukturierung multilokalen Wohnens vorgeschlagen wurde (ebd.: 142). Die Autoren grenzen hierzu sechs Dimensionen ab. Die erste betrifft den Kontext, in dem das multilokale Arrangement entstanden ist. Multilokalität lässt sich ausgehend von den Entstehungsbedingungen und weiterführend auf der Grundlage ihrer Motive und Anlässe differenziert untersuchen. Multilokalität kann eher berufsbedingt entstehen oder aber privat begründet, freiwillig oder erzwungen sein. Weiterhin können multilokale Lebensformen hinsichtlich ihres Verlaufs unterschieden werden. Die Rhythmen der Wohnortwechsel, die Distanzen und Reisezeiten und die Dauer der Aufenthalte an den jeweiligen Orten können variieren, genauso aber auch die Haushaltskonstellationen sowie die Anzahl der von dem multilokalen Arrangement betroffenen Familien- bzw. Haushaltsmitglieder. Gerade im beruflichen Kontext werden die Wohnorte oftmals unterschiedlich bewertet. Ihnen wird ein Rang innerhalb einer hierarchischen Ordnung zuteil, zumindest aber erlangen sie unterschiedliche Bedeutung, weil sie der Erfüllung verschiedener Zwecke bzw. Funktionen dienen, sodass hieran weitere Unterteilungen von Multilokalitätsformen möglich sind (ebd.: 143f.).

Vor dem Hintergrund gestiegener beruflicher Mobilitätsanforderungen fungiert die Entscheidung, multilokal zu leben, d.h. zwei oder mehrere Orte zumindest zum zeitweiligen Verbleib zu nutzen, im Grunde als erweiterte Handlungsoption innerhalb der Abwägung „*Pendeln oder Umziehen?*“. Denn prinzipiell kann davon ausgegangen werden, dass die beruflich initiierte Entscheidung für eine multilokale Lebensführung dann getroffen wird, wenn sowohl das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort als auch die Aufgabe des bisherigen Wohnstandortes zugunsten eines Umzugs, der die Pendeldistanz zwischen den Orten bzw. die dafür aufgebrauchte Zeit reduzieren würde, verworfen wird. Die Entscheidung für ein multilokales Leben resultiert als erweiterte Handlungsoption, wenn singuläre und zirkuläre Mobilität als Handlungsalternativen nicht genügen. In diesem Sinne bezeichnet PETZOLD (2009) Multilokalität auch als „*Strategie der Substitution*“: „*So werden die beiden sich ausschließenden Mobilitätsalternativen der Migration und Zirkulation [...] in der Strategie der Multilokation substituiert*“ (ebd.: 60). Hieraus wird klar, dass Multilokalität zumeist zwischen den beiden Mobilitätsvarianten *langfristiger Wohnmobilität* und

*kurzfristiger Alltagsmobilität* angeordnet wird. Während im Falle eines vollständigen Umzugs, also der Wohnstandortverlagerung oder Migration, die (Neu-)Verortung bzw. Lokalisierung im Vordergrund steht, wird das tägliche Pendeln stärker mit der (aktions-)räumlichen Bewegung zwischen Wohn- und Arbeitsort in Verbindung gebracht. Bei einer Migration wird der ursprüngliche Wohnstandort vollständig aufgegeben und ein neuer gegründet und das tägliche Pendeln führt immer wieder zu demselben Ausgangspunkt der Reise zurück. Im Falle von multilokalen Wohn- und Mobilitätspraktiken wird weder der ursprüngliche Wohnstandort durch Aufnahme eines neuen aufgegeben, noch führt der Rückweg einer Reise notwendigerweise wieder zum Ausgangspunkt, also dem (Erst-)Wohnsitz, zurück. Wird ein Leben an zwei oder mehreren Wohnstandorten praktiziert, so entspricht der Rück- nicht zwangsläufig dem Hinweg, sondern erfolgt entweder in gleichmäßigem oder variierendem Rhythmus hin zu einem weiteren Wohnstandort. In der Folge verändern sich die Gestalt des Aktionsraumes und alle damit einhergehenden räumlichen Verflechtungsstrukturen.

Es zeigt sich nun, dass *Wohnen* und *Mobilsein* im Kontext multilokaler Lebensweisen auch deshalb als konträre Dimensionen verwendet werden, weil sich die Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten in letzter und trivialster Instanz immer aus der Fragestellung „*Umziehen oder Pendeln?*“ ableitet. Hiernach entsteht vielfach der Eindruck, Multilokalität sei entweder eine Form des Wohnens oder eine Form des Mobilseins. Multilokalität ist jedoch weder eine vollständige Migration, noch handelt es sich ausschließlich um tägliches zirkuläres Pendeln. Sie unterscheidet sich von den beiden Mobilitätsdimensionen, ohne jedoch eine völlig neue Kategorie zu eröffnen. Vielmehr enthält Multilokalität sowohl Aspekte einer Wohnstandortverlagerung, indem ein neuer, aber zusätzlicher Wohnstandort gegründet wird, andererseits aber auch das tägliche Pendeln bestehen bleibt, jedoch auch wieder unter Einbezug der weiteren Unterkunft sowie erweitert durch periodische Wechsel zwischen den Wohnstandorten. Vor diesem Hintergrund sei nun ausdrücklich darauf verwiesen, dass sich die multilokale Lebensführung zwar prinzipiell von den beiden anderen Mobilitätsvarianten unterscheiden lässt, eine trennscharfe Zuordnung von Einzelfällen zu den einzelnen Kategorien in der Praxis aber selten vorgenommen werden kann. Zum einen aufgrund der vielfältigen Ausprägungsformen multilokalen Lebens, zum anderen aber auch, weil Multilokalität auf verschiedenen Niveaus räumlicher Mobilität wirksam und ersichtlich wird (HESSE & SCHEINER 2007: 147). Die Einordnung, der Bezug und die Abgrenzung zur Migration als auch zur zirkulären Mobilität verdeutlichen aber, dass Multilokalität zwei wesentliche Praktiken menschlichen Tuns umfassen. Multilokalität setzt sich gleichermaßen aus Wohn- und Mobilitätspraktiken zusammen.

Dennoch wird Multilokalität häufiger als Wohn-, denn als Mobilitätsform behandelt. Bereits die Titel „*Multilokales Wohnen*“ und „*Residenzielle Multilokalität*“ der in Kapitel 3 genannten Themenbände der einschlägigen Forschung lassen die Vermutung zu, Multilokalität sei eher eine Wohn- und weniger eine Mobilitätspraxis. Zentrales Forschungsinteresse der Arbeiten scheint mehr die Dimension des Wohnens bzw. Verortens zu sein und weniger die mit der multilokalen Lebensweise einhergehenden räumlichen Bewegungsabläufe. Dementsprechend lautet die zu Beginn formulierte Definition des Phänomens in einem der Themenhefte: „*In einer ersten Annäherung lässt sich residenzielle Multilokalität als das Leben und Wohnen an zwei oder mehreren Orten verstehen*“ (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 11). Multilokalität wird als „*spezifische Praxis des Wohnens*“ bezeichnet (ebd.). Die Mehrzahl der Studien betont besonders die Komponente des Wohnens und fasst Multilokalität weniger häufig als Mobilitätsform auf. HANNEMANN (2011) betont jedoch auch den Mobilitätscharakter von Multilokalität: „*Eine spezifische Form des Mobiltseins, die sich auch als Spannungsfeld zwischen Mobilität und Sesshaftigkeit konstituiert, ist das multilokale Wohnen, also die Organisation des Lebensalltags über zwei oder mehr Wohnstandorte hinweg*“ (HANNEMANN 2011: 177). Hieran soll für die vorliegende Arbeit angeknüpft werden, um einerseits die Bewegung und Beweglichkeit und andererseits den vorübergehenden Aufenthalt an einem Standort in jeder Hinsicht als gleichbedeutende, komplementäre und aufeinander bezogene Dimensionen des multilokalen Lebens aufzufassen (vgl. DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 62). Im Folgenden sollen daher Bezeichnungen wie „*Wohnmultilokalität*“ (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 62) oder „*residenzielle Multilokalität*“ (z. B. WEICHHART 2009) vermieden werden, da sie den Eindruck entstehen lassen, es handle sich in erster Linie um ein orts- und weniger um ein raumbezogenes Phänomen. Aktivitäten verteilen sich im Rahmen einer auf mehrere Orte bezogenen Alltagsgestaltung nicht mehr nur ausschließlich auf konkrete Standorte, sondern beziehen temporär Bereiche zwischen diesen Orten in besonderer Weise mit ein. Diesem Verständnis folgend soll in der vorliegenden Arbeit die vormals beschriebene Diskrepanz aufgehoben und Multilokalität stets gleichermaßen als Wohn- und Mobilitätspraxis behandelt werden.

Da die Auseinandersetzung mit dem Forschungsfeld vor dem Hintergrund der im einleitenden Kapitel 1 erörterten Gründe und innerhalb hochentwickelter Staaten noch relativ jung ist, haben sich in den vergangenen Jahren einige Autoren um eine enge und trotzdem für die Fachdisziplinen allgemein gültige Definition des Begriffs *Multilokalität* bemüht. WEICHHART und RUMPOLT (2015) sehen in der terminologischen Präzisierung des Begriffes sowie einer eindeutigen Abgrenzung zu anderen Formen der Mobilität eine zentrale Herausforderung des Forschungsfeldes (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 16). Versuche der Entwicklung einer einheitlichen Terminologie scheitern immer wieder daran, dass der Begriff nicht unbedingt innerhalb des

Forschungsnetzwerks, wohl aber insgesamt in seiner Bedeutung uneinheitlich verwendet wird. Unterschiedliche Fachgebiete betonen verschiedene Aspekte der Multilokalität. Weil der Begriff an sich zwar eindeutig und trivial ist, die Ausprägungen der Lebensformen, die darunter subsumiert werden, aber äußerst hybrid sind, hat die terminologische Debatte deshalb eine Ausdifferenzierung des Begriffs hervorgebracht. Um zu spezifizieren, welcher Aspekt multilokalen Lebens betrachtet wird, wird dem Begriff *Multilokalität* oftmals ein Adverb (z. B. „residenzielle Multilokalität“, vgl. WEICHHART 2009) oder ein Präfix (z. B. „Wohnmultilokalität“, vgl. DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013) vorangestellt. Dennoch meint *Multilokalität* in ihren Grundzügen immer das *über einen bestimmten Zeitraum andauernde räumliche Alternieren zwischen zwei oder mehreren Wohnstandorten* und unterscheidet sich aufgrund der vorangestellten Adverbien lediglich in Nuancen. Daher ist es fragwürdig, ob eine ständig weiter voranschreitende Ausdifferenzierung des Begriffs in der wissenschaftlichen Debatte um das Phänomen zielführend ist und tatsächlich zu einem Wissenszuwachs beiträgt oder ob es nicht vielmehr ausreicht, fallspezifisch für Einzelstudien zu entscheiden, welche Formen multilokaler Lebensgestaltung jeweils im Zentrum der Betrachtung stehen und welche bezüglich bestimmter Fragestellungen ausgeklammert werden können. Eine interdisziplinäre Annäherung zur gleichbedeutenden Verwendung von Begriffen ist sicherlich hilfreich für gemeinsame Debatten, aber auch um Verwirrungen zu vermeiden und in der gemeinsamen Forschungslandschaft glaubhaft zu erscheinen. Letztlich existiert inzwischen bereits eine Vielzahl an unterschiedlichen Begriffen, die das gleiche Phänomen beschreiben, wobei ein grundsätzliches Verständnis von *Multilokalität* bestehen bleibt. Mit dem aus zwei Wortteilen zusammengesetzten Adjektiv *multilokal* wird laut Duden (2019) die Eigenschaft der *viel- bzw. mehrfachen Ortsbezogenheit* beschrieben. Ein so charakterisiertes Leben einer Person erstreckt sich also auf mehrere Orte. Mit *Ortsbezogenheit* ist zunächst einmal das physische Verorten gemeint, sprich die Gründung eines Wohnortes im Sinne des bloßen Aufenthaltsortes eines Körpers<sup>7</sup> (Subjekt oder Objekt). *Ortsbezogenheit* impliziert hier noch keinerlei subjektive Bedeutungszuschreibungen. Aus der Semantik<sup>8</sup> erschließt sich gleichsam noch keine Mobilitätskomponente. Wer jedoch *viel- bzw. mehrfach ortsbezogen* lebt, muss notwendigerweise die zwischen den Orten bestehende räumliche Distanz überwinden, um zum jeweils anderen Ort zu gelangen. Eine multilokal lebende Person ist folglich *mobil*.

Die Kulturanthropologin Johanna ROLSHOVEN hat sich eingehend mit der Erarbeitung einer sinnvollen und ganzheitlichen Definition von *Multilokalität* befasst. Ihren Ausführungen zufolge ist

---

<sup>7</sup> Der Körper kann ein Subjekt oder Objekt sein. Die vorliegende Studie betrachtet die Raumwirksamkeit menschlichen Handelns, daher geht es selbstverständlich um Subjekte, wobei Kapitel 5.1 noch zeigen wird, dass auch Objekte eine wichtige Rolle für die Gestaltung multilokalen Lebens spielen können.

<sup>8</sup> LUHMANN (1980) begreift *Semantik* als „generalisierten, relativ situations-unabhängig verfügbaren Sinn“ (ebd.: 19).



multilokales Leben „*Vita activa*<sup>9</sup> an mehreren Orten: Der tätige Lebensalltag in seiner Gesamtheit verteilt sich auf verschiedene Orte, die in mehr oder weniger großen Zeiträumen aufgesucht und mit einer mehr oder weniger großen Funktionsteiligkeit genutzt werden“ (ROLSHOVEN 2006: 181). Unter der Vielzahl von Definitionen, die bereits existieren, markiert der häufig zitierte Vorschlag der Autorin einen anknüpfungsfähigen Ansatz, der den Vorteil bietet, dass sich darunter erst einmal jede Form der multilokalen Alltagsgestaltung subsumiert werden kann. Indem sie weiterhin „*Multilocality as a Way of Life*“ (ROLSHOVEN 2008) begründet, legt sie eine sehr offene, aber durchaus schlüssige Definition des Phänomens vor. *Multilokalität* ist ganzheitlich aufgefasst eine Form der Lebensgestaltung und sollte deshalb nicht reduziert werden auf wenige beschränkende und dem Ausmaß dieser Lebensweise nicht gerecht werden Kriterien der Einengung.

Multilokalität wird aber nicht nur als Lebensweise behandelt, immer häufiger wird sie auch als soziale Praxis beschrieben (vgl. WEICHHART & RUMPOLT 2015: 11). Das ist darauf zurückzuführen, dass zwischenzeitlich einige Praxistheorien für den einschlägigen Forschungsbereich herangezogen werden, um einer angemessenen Beschreibung der handlungsorientierten Komponente von multilokalen Lebensweisen näher zu kommen (s. Kap. 3.1 und 4.1).

Grundsätzlich gilt, dass die hier untersuchte Art und Weise der multilokalen Lebensführung, deren Hauptmotiv *beruflich* begründet ist und die in wirtschaftlich prosperierenden Regionen sowie innerhalb eines politisch stabilen und demokratischen Gesellschaftssystems ausgebildet wird, nur eine von vielen ist. Weltweit gibt es eine schier unendliche Vielfalt an Formen multilokaler Lebensgestaltung. Es sei deshalb darauf verwiesen, dass sich die vorliegende Untersuchung deutlich abgrenzt von Arbeiten zur Arbeitsmigration aus Ost-, Südost- und Südeuropa oder Nordafrika in mittel- und westeuropäische Staaten und andererseits zu Studien, die arbeitsmarktbedingte Migrantenströme in Ländern des Südens oder innerhalb Asiens behandeln (vgl. GREINER 2012; LANDAU 2012; SCHMIDT-KALLERT 2012). Schon sehr früh spielte die Betrachtung der mehrfachen Lokalisierung in Forschungsarbeiten zu Translokalität und Transmigration eine wichtige Rolle. Ursächliche Faktoren, Motive, Abläufe und Dynamiken sind hier aber gänzlich andere, denn grenzüberschreitende sowie Binnenarbeitsmigration in Entwicklungs- und Schwellenländern sind nicht oder nur in Ansätzen vergleichbar mit berufs-

---

<sup>9</sup> Die Bezeichnung „*Vita activa*“ (lat.: tätiges Leben) stammt aus der mittelalterlichen Philosophie und wird oftmals zur Abgrenzung der „*Vita contemplativa*“ (lat.: betrachtendes Leben) entgegengesetzt. Johanna ROLSHOVEN (2006) bezieht sich mit dem Begriff „*Vita activa*“ insbesondere auf die Überlegungen von Hannah ARENDT (1981), die eine Unterscheidung in „*Vita activa*“ und „*Vita contemplativa*“ weniger hierarchisch und damit auch im Widerspruch zur eigentlichen Tradition der Philosophie begründet (ebd.: 22). „*Vita activa*“ sind ARENDT (1981) zufolge die drei menschlichen Tätigkeiten Arbeiten, Herstellen und Handeln. „*Sie sind Grundtätigkeiten, weil jede von ihnen einer der Grundbedingungen entspricht, unter denen dem Geschlecht der Menschen das Leben auf der Erde gegeben ist*“ (ebd.: 14).

induziertem und mehrheitlich freiwilligem Pendeln zwischen mehreren Wohnorten in modernen, dienstleistungsorientierten Wissensgesellschaften. Vor dem Kontext politischer Stabilität und eines allgemein hohen wirtschaftlichen sowie gesundheitlichen Wohlstandes kann davon ausgegangen werden, dass die Entscheidung multilokal zu leben nicht primär erzwungen, sondern überwiegend aus eigenem Willen oder aber zumindest mit der Option, zwischen mehreren Alternativen wählen zu können, stattfindet. Das vorliegende Dissertationsprojekt grenzt sich also deutlich von Studien ab, deren Inhalt beispielsweise die unfreiwillige Arbeitsmigration oder auch die besondere Form der eindeutig grenzüberschreitenden Migration (Transmigration) ist.

Da keine allgemeingültige Definition von *Multilokalität* existiert, wird nachfolgend eine terminologische Abgrenzung erfolgen, die die soeben vorgestellten Definitionen von ROLSHOVEN (2006; 2008) aufgreift und im Sinne der vorliegenden Studie zum Zwecke einer stringenten Vorgehensweise und einer zielgerichteten Beantwortung der Forschungsfragen erweitert. Allen weiteren Ausführungen der Arbeit liegt folgendes Verständnis von *Multilokalität* zugrunde:

1. Multilokalität ist eine Lebensform.
2. Multilokalität ist das über einen bestimmten Zeitraum andauernde räumliche Alternieren zwischen zwei oder mehreren Wohnstandorten.
3. Multilokalität beinhaltet gleichermaßen Praktiken des Lokalisierens und Verortens bzw. Wohnens, der Bewegung und Beweglichkeit bzw. des Mobilseins. Es handelt sich weder um eine reine Wohnform, noch sind damit ausschließlich Mobilitätspraktiken gemeint. Beide Dimensionen werden gleichbedeutend behandelt und als aufeinander bezogene und sich ergänzende Praktiken multilokalen Lebens aufgefasst.
4. Multilokalität ist keine Wohnstandortverlagerung in dem Sinne, dass ein Wohnstandort aufgegeben und ein neuer gegründet wird. Es existieren mindestens zwei Wohnstandorte, auch wenn nicht beide oder alle Wohnstandorte im selben zeitlichen Umfang oder gleichbedeutend genutzt werden. Ein weiterer Wohnstandort kann eine beliebige Unterkunft (Eigenheim, (Mikro-)Apartment, Hotelzimmer, Pension, Zimmer in einem Boardinghaus oder bei Freunden, etc.) sein.
5. Multilokalität umfasst als Mobilitätsform zum einen das tägliche zirkuläre Pendeln zwischen Wohnstandort und Arbeitsort, zum anderen ist mit dem Mobilsein ein Wechsel zwischen den Wohnstandorten verbunden, wobei der Wechsel nicht auf direktem Wege erfolgen muss, sondern der Arbeitsplatz als Zwischenhalt eingebunden sein kann. Multilokalität schließt also auch Praktiken sowie Bereiche (Räume und Orte) zwischen den aufgesuchten Wohnstandorten ein.

Aus dieser definitorischen Festlegung folgt in Kapitel 6.4 die Abgrenzung des Untersuchungsfeldes. Weiterhin wird darauf aufbauend grundlegend definiert, welche Motive und Ausprägungen multilokaler Lebensführung für die empirische Studie in Betracht kommen. Außerdem wird mit den jetzt getroffenen Bedeutungszuschreibungen in Kapitel 6.4 die Auswahl der zu untersuchenden Fälle begründet.

## 4 Theoretisch-konzeptionelle Fundierung der qualitativen Studie

Die Ausführungen des Kapitels dienen der Manifestation vorläufiger Annahmen über den Forschungsgegenstand sowie der Bewusstmachung von heuristischen Konzepten, die wiederum die Einordnung der Beobachtungen in einen größeren Kontext ermöglichen. Wie in Kapitel 3.1 angedeutet, kann es eine einzige Theorie, die die Vielfältigkeit multilokaler Erscheinungen erklärt, nicht geben, denn *„sie müsste sowohl die gesamtgesellschaftlichen Entstehungsbedingungen (Globalisierung, postfordistische Ökonomie, Mobilitätsanforderungen etc.) als auch die subjektiven Entscheidungsprozesse und Handlungsmuster der Akteure erfassen und erklären können. Überdies müsste sie in der Lage sein, die materiellen Rahmenbedingungen und ermöglichenden Voraussetzungen einer multilokalen Lebensweise einzubeziehen“* (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 47).

Sicherlich könnte auch der in Kapitel 1 beschriebene Entstehungszusammenhang von Multilokalität einer tiefgründigen Theoretisierung unterzogen werden. Da die Zielsetzungen der Arbeit jedoch andere sind, wurden wesentliche Ursachen von Multilokalität und damit zusammenhängend Basisbegriffe, die unweigerlich mit der Beschreibung des Phänomens in Verbindung stehen, bereits in den vorangegangenen Kapiteln 3.1 bis 3.4 behandelt. Die Arbeit verfolgt nicht das Ziel, die Rahmenbedingungen des Aufkommens multilokaler Lebensweisen als gesellschaftliches Massenphänomen unter theoretischen Gesichtspunkten zu analysieren (vgl. WEICHHART 2015: 388). Vielmehr sollen die Beobachtungen der qualitativ-empirischen Studie unter Zuhilfenahme von Theoriekonzepten, die der Mikro- bzw. Mesoebene zugehörig sind, fundiert eingeordnet und erklärt werden können. Weiterhin werden in diesem Kapitel zusätzliche definitorische Festlegungen erfolgen, die sich im Vergleich zu den terminologischen Grundlagen des Kapitels 3.4 aber stärker an den jeweils ausgewählten Theoriekonzepten orientieren. Erklärungsansätze in Form von Theorien übergeordneter Reichweite, wie Globalisierungs- bzw. Modernisierungstheorien (z. B. BECK 1997), zeitsoziologische Betrachtungen (z. B. ROSA 2005) oder die Systemtheorie (z. B. LUHMANN 2017) sind als grober Einordnungsrahmen des betrachteten Phänomens in gesamtgesellschaftliche Strukturen und Prozesse gewiss nützlich (WEICHHART 2015: 388), liefern aber im Gegensatz zu Theorien mittlerer Reichweite nicht das notwendige Instrumentarium für die praxisorientierte Analyse bzw. Erklärung multilokaler Lebensweisen (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 48).

Die Auswahl theoretischer Zugänge orientiert sich zuvorderst an den Vorschlägen der Autoren WEICHHART (2015) bzw. WEICHHART & RUMPOLT (2015) sowie WOOD et al. (2015) des Forschungsnetzwerks *Multilokalität* und entnimmt aus den dort aufgelisteten Theorie- und Forschungsfeldern (s. Kap. 3.1) solche, die den Zielen der Arbeit folgend forschungsparadigmatisch kompatibel sind und außerdem konkrete Anhaltspunkte aufweisen, mit denen sich die aus der Empirie gewonnenen Ergebnisse einordnen und interpretieren lassen

(WEICHHART 2015: 380; WEICHHART & RUMPOLT 2015: 50; WOOD et al. 2015: 368). Die Bestandteile der Theorien treten also als konkrete Erklärungsansätze in Erscheinung. Theorien größerer Reichweite, dort als „*Makrotheorien*“ (WEICHHART 2015: 380) bezeichnet, werden nicht weiterverfolgt, sondern sind, wie soeben erläutert, vielmehr als Hintergrundwissen für die Einordnung und Systematisierung der empirischen Ergebnisse anzusehen. Ferner wird das Theoriegerüst erweitert v.a. um neuere Ansätze der Raumzeitforschung, die noch stärker als bislang die Grenzen zwischen der Raum- und Zeitforschung zu beseitigen versuchen. Weiterhin soll dem Dualismus von klassischer Verkehrsforschung und sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung eine komplementäre Berücksichtigung beider Perspektiven entgegengesetzt werden.

Wird Multilokalität im Zusammenhang mit Raum und Zeit thematisiert, so können sowohl Verortung und Mobilsein als auch Be- und Entschleunigung als Dimensionen dieser Lebensweise zur Charakterisierung herangezogen werden. Das macht sie zu einem bedeutenden Thema im Rahmen der Arbeiten des *New Mobilities Paradigm* (SHELLER & URRY 2006). Thematisch fokussiert das *New Mobilities Paradigm* die Entgrenzung von Zeit und Raum sowie die Zunahme von Mobilität unterschiedlicher Art, deren Ursachen es in der Globalisierung und dem damit verbundenen sozialen Wandel sieht. Im Mittelpunkt des Interesses steht u. a. auch ein zentraler Aspekt der Multilokalitätsforschung, nämlich die Wechselbeziehung zwischen „*Entankerung und Wiederverankerung*“ (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 12).

Dieses Paradigma ist jedoch eher als thematisch bzw. inhaltlich sehr breites und wissenschaftlich übergreifendes Forschungsfeld zu betrachten und weniger als in sich geschlossener und konkret inhaltsbezogener Theoriezugang. Der überwiegende Teil der hier vorgestellten Theoriekonzepte beruft sich jedoch auf Grundannahmen, Fragestellungen und methodisch-konzeptionelle Vorschläge dieses Forschungsbereichs.

Aus den genannten Gründen und der Forschungsfrage folgend, stützt sich die Arbeit auf ein theoretisches Gerüst, das nicht nur als Analyse- und Erklärungswerkzeug für das untersuchte Phänomen angewendet werden kann, sondern auch eindeutige Zeit- und Raumbezüge erkennen lässt. Drei Schwerpunkte bilden den theoretischen Unterbau: Erstens grundlegend theoretisch-konzeptionelle Überlegungen zur Theoretisierung menschlichen Handelns (Kapitel 4.1). Hierfür werden zunächst ausgewählte *Verhaltenstheorien* vorgestellt, die noch bis heute v.a. in der klassischen Verkehrsforschung beispielsweise zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl herangezogen werden. Allgemeine Schwächen und Grenzen der verhaltensorientierten Ansätze werden erörtert und daran anschließend grundlegende Annahmen von *Handlungstheorien* erläutert, die letztlich aus der Kritik an der defizitären Konzeption der vorangegangenen Verhaltensansätze

hervorgingen. Beachtung finden hieran die *Praxistheorien*, denen in der Multilokalitätsforschung in den vergangenen Jahren größere Aufmerksamkeit zuteilwurde. Sie widmen sich vor allem der Beschreibung komplexer Alltagspraktiken und scheinen daher einen Nutzen für die Erforschung multilokaler Lebensweisen aufzuweisen.

Jedwede Handlung steht immer in einem zeitlichen und räumlichen Kontext. Auch das Bestimmungskriterium multilokaler Handlungssituationen ist wie beschrieben ein raumzeitliches. Mit multilokalen Lebensweisen erwachsen Aktivitäten, die Spuren im Raum hinterlassen. Gleichmaßen sind räumliche Strukturen sowohl begrenzender als auch ermöglichender Faktor der Ausgestaltung eines multilokalen Arrangements. Im zweiten Unterkapitel (4.2) soll daher ein theoretisches Gerüst für die Untersuchung der Raumwirksamkeit von Handlungen im Kontext berufsbedingten multilokalen Lebens erarbeitet werden. Um die vom Menschen geschaffenen und gekennzeichneten räumlichen Verhältnisse jedoch theoretisch einordnen zu können, bedarf es zunächst einer grundlegenden Erarbeitung von *Raumverständnissen*, die der Konzeption zugrunde liegen. Ein besonderes Augenmerk wird in der Folge auf die von dem französischen Ethnologen Marc AUGÉ erstmals 1992 konstatierte „Zunahme von *sinnentleerten, transitorischen Funktionsorten*“, sogenannten *Nicht-Orten* gelegt werden (vgl. AUGÉ 2014). Gerade vor dem Hintergrund multilokaler Wohnarrangements kann es willentlich oder unbewusst passieren, dass den verschiedenen Wohnorten unterschiedliche Bedeutung zukommt, weil sie bestimmte Funktionen nicht in gleichem Maße erfüllen. Im Extremfall existieren „*Orte der Ortlosen*“, die im Gegensatz zu „*Erinnerungsorten*“ weder historisch geprägt sind noch individuelle Identität stiften oder gar soziale Beziehungen schaffen (ebd.).

Daneben werden weitere Möglichkeiten für die Theoretisierung von Strukturen und Prozessen der *Raumaneignung* vorgestellt. Sie haben einen großen Anwendungsbezug und können eine wertvolle Stütze sein, um herauszufinden, wie trotz der multilokalen Lebenssituation oder gerade, weil zwischen mehreren Orten alternierend gelebt wird, Bindungen und Identifikationen mit einer Region oder einem Ort entstehen. Gleichfalls versuchen sie eine Kausalität herzustellen zwischen bestimmten vorhandenen räumlichen Strukturen oder Ausstattungsmerkmalen eines Ortes und dem Bestreben, sich mit einem Ort zu identifizieren. Ferner geht es darum, einen allgemeingültigen Zusammenhang zwischen Handlung und der Bedeutungszuschreibung – sei es in Form einer Rangordnung oder einer Funktionszuweisung – eines Ortes zu generieren.

Ein weiteres Konzept geht davon aus, dass sich die strategische oder auch unbewusste Aneignung von Räumen auf Alltags- und biografische Erfahrungen stützt und somit auf vorhandenem implizitem Wissen aufbaut. Das ist die Basis für ein Mobilitäts- bzw. Räumlichkeitskapital, das multilokale Akteure im Umgang mit neuen Situationen und von der Routine abweichenden zeitweiligen oder permanenten Ortsveränderungen durch ihr spezifisches (multilokales)

Handlungswissen unbewusst oder willentlich erweitern können. Im Laufe einer multilokalen Lebensphase eignen sich Akteure ein Repertoire an Handlungs- und implizitem Erfahrungswissen an, das ihnen als Ressource oder Kapital für weitere situations- oder lebenslaufbezogene Entwicklungen sowie alltägliche Abläufe potenziell zur Verfügung steht.

Neben der Raumforschung bilden zeitgeographische Entwürfe einen theoretischen Schwerpunkt der Arbeit (Kapitel 4.3), die ausgehend von den Studien Torsten HÄGERSTRANDs ihren Anfang in den 1970er Jahren nahmen. Obgleich die Zeitforschung inzwischen verschiedene Analysewege geht, steht im Mittelpunkt aller zeitgeographischen Arbeiten letztlich immer der Aktionsraum von Akteuren. Dieser Aktionsraum ist abhängig von individuellen Zeitbudgets, wird ermöglicht durch zeitliche Ressourcen und ist eingeschränkt aufgrund von Handlungsrestriktionen.

Während sich die etablierte Raumforschung schon seit jeher mit den räumlichen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten befasst, wird der Zeitforschung erst in den letzten Jahren eine gestiegene Aufmerksamkeit zuteil. Weitreichende Veränderungen der Zeitorganisation und damit einhergehend die Neuordnung gesellschaftlicher Zeitstrukturen führen dazu, dass die Gesellschaft zwar immer älter wird, doch vermeintlich weniger Zeit hat. 1989 postulierte der amerikanische Geograph David HARVEY mit dem Konzept der *time-space compression* einen Prozess der Verdichtung von Zeit und Raum, hervorgerufen vor allem durch Fortschritte im Transportwesen sowie der Kommunikation. Dieser Prozess führe zu einer Beschleunigung des sozialen Lebens, indem zuvor weiter entfernte Orte zeitlich näher aneinanderrücken. Sein Konzept gründet auf dem von Karl Marx entworfenen Ansatz, nach dem der Kapitalismus zur Vernichtung des Raumes durch die Zeit führe (vgl. HARVEY 1990). Der Soziologe Hartmut ROSA (2005) greift in seiner Habilitationsschrift das damit offensichtlich inzwischen mehrheitlich empfundene Gefühl der Zeitknappheit auf. Er schreibt, dass die Veränderung der Temporalstrukturen nicht per se negativ sein muss, da sie Prozesse zugleich beschleunige und vereinfache und hieraus zunächst einmal zeitliche Ressourcen frei würden. Das Empfinden, Zeit sei ständig knapp, resultiere schlussendlich erst daraus, dass der Zeitgewinn zunichte gemacht würde, indem jeder Zeitüberschuss durch weitere Aktivitäten und zusätzliche Erlebnisse gefüllt werde. So erwachse eine Zeitnot, die sich auf alle Bereiche des sozialen Lebens auswirke und sich weiter kumuliere, indem sie das gesamte Lebenstempo beschleunige. Nicht zuletzt die Anzahl aktueller fach-, aber auch populärwissenschaftlicher Veröffentlichungen, die den Beschleunigungsimperativ aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchten, bestätigt die Brisanz und Aktualität zeitgeographischer Fragestellungen.

Wird Multilokalität im Zusammenhang mit ihren räumlichen und zeitlichen Implikationen thematisiert, soll insbesondere auch die Verknüpfung beider Forschungsrichtungen Beachtung finden. Denn „[b]islang noch weniger entwickelt ist die Verbindung von beiden Analysesträngen, also eine Raumzeitforschung, die systematisch die räumlichen Implikationen zeitlicher Veränderungen, die zeitlichen Folgen räumlicher Veränderungsprozesse, die Verflechtung von Aktivitäten in Raum und Zeit [...] in den Blick nimmt. Etwas hochtrabend könnte man ein solches Forschungsgebiet als [...] Chrono-Geographie bezeichnen“ (HENCKEL 2016: 522). HENCKEL fordert in diesem Beitrag weiterhin, „[d]as breite Spektrum von Konzepten der Raum-Zeit-Theorie (nicht länger) ohne tiefergehende Auswirkungen auf die Praxis der Raumforschung“ zu belassen (ebd.: 523). Der Notwendigkeit, räumliche und zeitliche Perspektiven im Sinne einer Raumzeitforschung zu verbinden, soll in der vorliegenden Arbeit Rechnung getragen werden. Neben den bewährten Ansätzen der Zeitgeographie werden abschließend weiterführende Konzepte der Raumzeitforschung (s. Kap. 4.3.4), u. a. die Aktionsraumforschung (s. Kap. 4.3.4.1), biografische Forschungsansätze (s. Kap. 4.3.4.2) und neuere theoretisch-konzeptionelle Entwürfe zu sogenannten *Raumzeitstrukturen* (s. Kap. 4.3.4.3) vorgestellt.

Den Unterbau der Studie bildet eine Auswahl an theoretischer Fachliteratur, deren Kernidee und Grundaussagen hinsichtlich ihrer Tradition und Kontroversen nun nacheinander vorgestellt werden. Es wird aufgezeigt, inwiefern sie in unterschiedlichem Maße zeitliche und räumliche Bezüge enthalten sowie die Zeitlichkeit und Räumlichkeit von Alltagsphänomenen berücksichtigen und sich deshalb für die untersuchten Multilokalitätsphänomene eignen. Die Schlussfolgerungen, die sich aus den Theorien ergeben, dienen später wiederum zur Einordnung der Beobachtungen im Feld (FLICK 2016: 74). Die theoretische Fundierung erlaubt anschließend eine Konkretisierung der Forschungsleitfragen (s. Kap. 5).

#### **4.1 Verhaltens- und Handlungstheorien als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens**

Im Kern ist die Entscheidung für ein berufsbedingtes multilokales Leben eine intentionale Handlung, die als Reaktion auf die mit den dynamisierten und entgrenzten Arbeits- und betrieblichen Organisationsformen sowie dem generellen sozialen Wandel einhergehenden räumlichen und zeitlichen Veränderungen angesehen werden kann. Diese Handlung kann überwiegend rational und im Großen und Ganzen auf der Grundlage objektiver Kriterien begründet sein, oder aber sie wird individuell abweichend gerechtfertigt, indem subjektiv



bedeutsame Faktoren stärker gewertet werden und den Entschluss dahingehend steuern. Ist die Entscheidung getroffen, von nun an mehrere Orte zum zeitweiligen Verbleib zu nutzen, werden Alltagsroutinen modifiziert und an die neue Lebensweise angepasst. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie deshalb erst einmal einer stärkeren Reflexion unterliegen, sich dann aber zusehends zu einem weniger durchdachten und stärker intuitiven Verhalten entwickeln. Wenn die Entscheidung für ein multilokales Leben als Handlung und die daraus resultierenden Aktivitäten als Verhalten verstanden werden, müssen diese beiden Begriffe unbedingt definiert werden. Hieraus wird deutlich, weshalb auch WEICHHART und RUMPOLT (2015) die als „Mikrotheorien“ kategorisierten *Rational-Choice*- sowie *Handlungstheorien* ebenfalls als geeignete Konzepte für eine Theoretisierung des Untersuchungsfeldes anführen (ebd.: 50). Auch in der Sozialgeographie wurden im Laufe der Zeit beide Theorieansätze in der Debatte um die weitere Ausrichtung der Fachdisziplin hinreichend erörtert und der Wandel von einer verhaltenswissenschaftlich orientierten hin zu einer handlungsorientierten Sozialgeographie mit diversen Weiterentwicklungen und Neuausrichtung im Sinne des Poststrukturalismus und der Neuen Kulturgeographie vollzogen (WERLEN 2018).

Die ursprünglich aus den Wirtschaftswissenschaften stammenden Rational-Choice-Ansätze basieren auf der ökonomischen Theorie der Nutzenmaximierung, nach der sich Individuen aufgrund streng rationaler Kosten-Nutzen-Kalküle für diejenige Handlungsalternative entscheiden, die für sie mit dem geringsten Aufwand und maximalem Nutzen verbunden ist. Für die Analyse des Handelns im Kontext multilokalen Lebens übertragen bedeutet dies, dass die Akteure die Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten nach objektiven Größen wie Zeit- und Kostenaufwand wählen. Subjektive Faktoren wie Einstellungen, Werteorientierungen, Beweggründe oder Motive spielen hingegen keine Rolle und sind für die Verhaltensklärung irrelevant. Sie werden in ihrer Gesamtheit als konstant angesehen (BAMBERG 2004: 52; SCHLAFFER et al. 2002: 1). Kritik erfährt der neoklassische Ansatz zum Beispiel durch das von SIMON (1983) formulierte Konzept der „*bounded rationality*“, das auf die begrenzte Informationsverarbeitung des Menschen verweist. Der Autor zeigt auf, dass die (hier: multilokalen) Akteure eine für sich zufriedenstellende Verhaltensoption wählen, diese aber keineswegs die Variante sein muss, die objektiv betrachtet die des maximalen Nutzens ist (SIMON 1983; zit. nach WEHLING & JAHN 1998: 32). Rational-Choice-Ansätze sind keine in sich geschlossenen Konzeptionen zur Erklärung menschlichen Verhaltens, doch berufen sich einige Untersuchungen zumindest auf die Grundidee dieser Theorien, indem sie Kosten-Nutzen-Analysen für diverse Entscheidungen wie die Wohnstandort- oder Verkehrsmittelwahl für den Ortswechsel etc. anführen. Gerade in Bezug auf regelmäßig anfallende Wege kann davon ausgegangen werden, dass rationale Kriterien für die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend sind (ebd.). Hingegen stoßen Modelle der rationalen Wahl bei unregelmäßig anfallenden Wegen – und hierzu können auch Wege zwischen den Wohnorten

eines multilokalen Arrangements gezählt werden, wenn sie nicht häufig oder in unregelmäßigem Rhythmus stattfinden – an ihre Grenzen, da die Entscheidungen für solche Wege eher auf individueller und affektiver Ebene getroffen und Kosten zudem subjektiv unterschiedlich bewertet werden (SCHLAFFER et al. 2002: 2).

Die verhaltenswissenschaftliche Geographie orientierte sich zu Beginn an einer in der Psychologie entwickelten Verhaltenstheorie – dem Behaviorismus. Ziel des Behaviorismus ist die Erklärung menschlichen Verhaltens, das als beobachtbares, also sinnlich wahrnehmbares Tun verstanden werden kann. Der klassische Behaviorismus fasst Verhalten als Reiz-Reaktion-Kausalität auf, d.h. der Reiz – eine Gegebenheit der physischen oder sozialen Umwelt – kann ein Verhalten bewirken, indem es eine Reaktion des Menschen auslöst. Erst wenn eine Reaktion auf äußere Anreize erfolgt, kann von Verhalten gesprochen werden (WEICHHART 2018: 147; WERLEN 2000: 270ff.). Der Behaviorismus wurde in den 1970er Jahren von den kognitiven Verhaltenstheorien abgelöst. Kognitionsmodelle erweitern das Reiz-Reaktions-Schema – wie der Name bereits ausdrückt – um die Komponente *Kognition*. „*Menschliches Verhalten wird in diesem Theoriekonzept als Reaktion auf kognitiv zu Informationen verarbeitete, aus der sozialen und der physischen Umwelt selektiv empfangene Stimuli erklärt*“ (WERLEN 2000: 399f.). Die von AJZEN und FISHBEIN (1980) entwickelte *Theory of Planned Behaviour* (TOPB) hat ihre Wurzeln in der Sozialpsychologie und beschäftigt sich mit dem Verhältnis von Einstellung und Verhalten. Die Kernideen der ökonomischen Verhaltenstheorie und der Theorie des geplanten Verhaltens sind ähnlich, denn beide gehen von einem rational handelnden Akteur aus, dessen Wahl einer Verhaltensvariante von einer Kosten-Nutzen-Abwägung abhängt. Den Autoren folgend ist Verhalten das Resultat einer kausalen Kette, an deren Beginn die Intention steht. Die Absicht, ein bestimmtes Verhalten auszuführen, hängt von drei psychologischen Faktoren ab: Von der *Einstellung* zu einer Verhaltensoption, von der subjektiv wahrgenommenen normativen Erwartungen wichtiger Dritter (*subjektive Norm*) und der subjektiv wahrgenommenen Schwierigkeit, diese Verhaltensweise auszuführen (*wahrgenommene Verhaltenskontrolle*) (AJZEN & FISHBEIN 1980: 6ff.; BAMBERG 2004: 53).

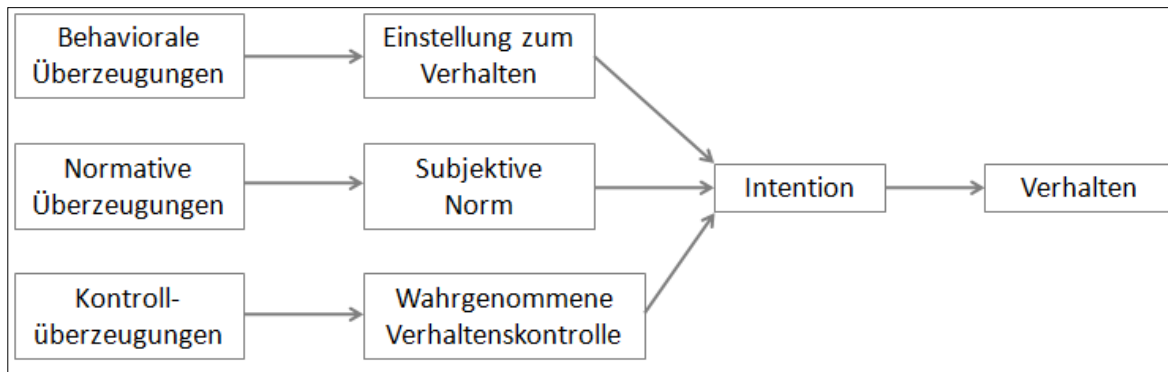


Abbildung 1: Theorie des geplanten Verhaltens (Quelle: nach BAMBERG 2004: 53)

Abbildung 1 zeigt, dass die drei genannten Faktoren wiederum Funktionen verhaltensrelevanter Überzeugungen sind, wobei drei Arten von Überzeugungen (*beliefs*) unterschieden werden: Überzeugungen bezüglich wahrscheinlicher Verhaltenskonsequenzen (*behaviorale Überzeugungen*), die folglich die Einstellung dem Verhalten gegenüber beeinflussen, Überzeugungen bezüglich der normativen Erwartungen (*normative Überzeugungen*) und Überzeugungen, die die Verhaltensaussführung fördern oder behindern (*Kontrollüberzeugungen*) (AJZEN & FISHBEIN 1980: 6ff; BAMBERG 2001: 130; WEHLING & JAHN 1998: 27).

Auf die Multilokalitätsforschung übertragen kann davon ausgegangen werden, dass die Intention, beispielsweise einen bestimmten Wohnstandort, ein bestimmtes Verkehrsmittel oder allgemein eine bestimmte Handlungsalternative (hier: die multilokale Lebensweise) zu wählen, von einem additiven Faktorenkomplex abhängig ist. Das lässt ein weitreichendes Spektrum empirischer Forschung zu, denn die Einflussstärke jeden Faktors kann unterschiedlich gewichtet sein (BAMBERG 2004: 68).

Während die grundsätzliche Kosten-Nutzen-Analyse also beiden vorgestellten Theorien gemein ist, unterscheidet sich die Theorie des geplanten Verhaltens von dem Modell der rationalen Wahl vor allem darin, dass verschiedene Faktoren mit unterschiedlicher Einflussgröße in die Analyse eingehen. Darüber hinaus geht die Theorie nach Ajzen von einem nicht vollständig informierten Akteur aus, sodass nur wenige Verhaltenskonsequenzen in Betracht kommen. Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass die TOPB soziale Einflüsse auf die individuelle Entscheidung, wie Erwartungen von Bezugspersonen berücksichtigt, Rational-Choice-Ansätze derweil einen Akteur als sozial isoliert betrachten. Modelle zur rationalen Wahl ziehen ausschließlich objektive Entscheidungsfaktoren zur Begründung menschlichen Verhaltens heran, wohingegen Ajzen zudem subjektive Einflussgrößen berücksichtigt (BAMBERG 2004: 55).

In der klassischen Verkehrsforschung sind Rational-Choice-Theorien weithin die dominierenden Ansätze zur Erklärung von Verkehrsverhalten, wenn auch veränderte Aufgabenstellungen in den

letzten Jahren zu einer Zunahme des Interesses an realistischeren Verhaltens- bzw. Handlungstheorien führen. Statt Modellen, die aggregiertes Verhalten analysieren, steht zusehends individuelles Handeln im Vordergrund (WILDE & KLINGER 2017).

Grundlegende Defizite verhaltenswissenschaftlicher Konzepte führt WERLEN (2000) in erster Linie auf deren „*unhaltbaren Reduktionismus*“ (ebd.: 300) zurück. Den Verhaltenstheorien sei es nicht gelungen, menschliches Tun allein aufgrund von psychologischen Faktoren, v.a. Instinkten, Wünschen, Ängsten, Bedürfnissen, Begierden kausal zu erklären und in objektive Kategorien einzufassen (ebd.). Sicherlich berechtigt wird die Annahme der wirtschaftswissenschaftlich ausgerichteten Verkehrsforschung kritisiert, nach der jegliche Raumüberwindung nur Mittel zum Zweck sei, also als bloße Reaktion und nicht als soziales Handeln geschehe (FLIEGNER 2002: 29). Als Antwort darauf greift die eher sozialwissenschaftlich orientierte Mobilitätsforschung einen Paradigmenwechsel auf, der sich auch in der Sozialgeographie manifestierte. Sie wendet sich mit einer Neukonzeption von der verhaltenstheoretischen Perspektive ab hin zu einer handlungstheoretischen (ebd.: 25). Wie auch die verhaltenswissenschaftliche Geographie zählen handlungstheoretische Konzepte zu den mikroanalytischen Ansätzen, deren inhaltliches Forschungsinteresse Individualdaten, also beispielsweise subjektive Auffassungen, Denkprozesse und Werte sind (WEICHHART 2018: 244f.).

Handlungstheoretische Modelle, die zu Beginn der 1980er Jahre ins Blickfeld der Geographie rücken, negieren die Reduktion menschlicher Tätigkeiten auf „*bloße Verhaltensweisen*“ und fassen sie vielmehr als „*bewusst steuerbare, von Absichten und Vorstellungen geleitete Tätigkeiten*“ auf (WERLEN 2000: 313). Im Unterschied zu Verhalten bezeichnet Handlung „*zielgerichtetes, sinnbezogenes Agieren*“, also jede „*bewusste, vom Subjekt autonom getragene Aktion*“ (WEICHHART 2018: 244). Voraussetzung für die Fähigkeit zum Handeln ist die Reflexivität und Intentionalität des handelnden Akteurs. Dadurch kann menschliches Tun erst als bewusste, absichtlich auf ein Ziel hin orientierte Handlung verstanden werden (ebd.; WERLEN 2000: 314). Auch SCHÖNDUWE (2017) verweist darauf, dass „*eine begriffliche Trennung zwischen Handeln und Verhalten auf die unterschiedliche Betonung der Handlungsfreiheit des Individuums [abzielt]. Ein absichtsvolles, bewusstes Tun wird demnach mit dem Begriff Handeln bezeichnet. Der Begriff Verhalten beschreibt ein eher behavioristisches Konzept menschlichen Tuns*“ (ebd.: 28), wie es vorab vorgestellt wurde. Der Autor führt ferner aus, „*eine Unterscheidung zwischen Handeln und Verhalten [werde] [...] erst notwendig, wenn dem Individuum die Fähigkeit zum intentionalen Tun zugeschrieben wird*“ (ebd.: 28f.).

Gemäß des beschriebenen Paradigmenwechsels liegt das Erkenntnisinteresse der Studie nicht allein in der Beschreibung eines Verhaltens, sondern vielmehr in der Erklärung von konkreten

(hier: multilokalen) Handlungssituationen (vgl. SCHÖNDUWE 2017: 29). *Handlung* betont mehr noch als *Verhalten* individuelle Handlungsmotive, Einstellungen sowie Werte und im Rahmen der Untersuchung in besonderer Weise Strategien im Umgang mit der multilokalen Lebensweise sowie deren Bewertung. Ein Verhalten liegt indessen vor, wenn Aktivitäten intuitiv und routinisiert erfolgen. Sowohl zielorientierte Handlungen als auch weniger reflektiertes Verhalten sollen in Bezug auf die multilokale Lebensweise untersucht werden. Denn wie oben bereits beschrieben, bergen neue Handlungsoptionen, die mit der Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten einhergehen, die Möglichkeit, alte Verhaltensweisen zu überdenken und neue Routinen zu entwickeln. Die Untersuchung der kausalen Beziehung von multilokalen Handlungen und daraus resultierenden neuen Routinen scheint besonders interessant, weil sich hiermit die Strategien im Umgang mit der neuen Lebensweise verstehen lassen.

Menschliche Tätigkeiten laufen überwiegend gewohnheitsmäßig und automatisch ab. Es ist davon auszugehen, dass die Ausbildung routinemäßiger Handlungen die Komplexität der Umwelt im Alltag zu reduzieren vermag. Die reflexartig ausgeführten Aktivitäten entlasten den handelnden Akteur in hohem Maße (WERLEN 2000: 394). Aus psychologischer Sicht wird darin auch die Verringerung unbewusster Angstquellen gesehen (GIDDENS 1988: 336). Weitere Gründe, die für die Ausbildung von Routinen sprechen, sind der hohe Aufwand, der sich bei der Suche nach Alternativen ergibt sowie die Unsicherheit, ob sich mit der alternativen Wahl tatsächlich ein größerer Nutzen entfaltet. Ferner ist die Wiederholung einer bereits bekannten Handlung simpler und seltener mit Risiken behaftet (LANZENDORF 2003: 7).

Im Gegensatz zum Handeln ist *habitualisiertes Handeln* unreflektiert, d.h. die Entscheidung ist an keine Kosten-Nutzen-Abwägung oder Intention geknüpft<sup>10</sup>. Unterdessen sind die handelnden (hier: multilokalen) Akteure nach entsprechender Aufforderung in der Regel dazu imstande, in einer Argumentation Handlungsabsichten zu artikulieren und über ihr habitualisiertes Handeln zu reflektieren, um letztlich eine Handlung zu begründen (WEICHHART 2018: 245). GIDDENS (1988) geht in seinem Stratifikationsmodell von drei Bewusstseinssebenen eines handelnden Akteurs aus: Das *diskursive Bewusstsein*, das *praktische Bewusstsein* und *unbewusste Motive bzw. Wahrnehmung*. Die meisten alltäglichen, routinemäßig ablaufenden Handlungen beruhen auf dem praktischen Bewusstsein. Dem Akteur steht ein *theoretisches Vorverständnis* für die Ausführung von Handlungen zur Verfügung, Motive für diese Handlungen können aber nicht unmittelbar artikuliert werden. Dagegen umfasst das diskursive Bewusstsein nicht nur ein Wissen, mit dessen Hilfe eine Handlung getätigt wird, sondern das auch zur diskursiven Auseinandersetzung mit der

---

<sup>10</sup> Aus diesem Grund sind die ökonomischen Verhaltenstheorien und die Theorie des geplanten Verhaltens nur schwer mit der Annahme des gewohnheitsmäßigen Handelns vereinbar. In beiden Modellen bleiben routinemäßige Handlungsmuster völlig unberücksichtigt, sodass ein weiteres Defizit die hinreichende Erklärungsstärke der Ansätze in Frage stellt (WEHLING & JAHN 1998: 41).

Handlung genutzt wird. Die unbewusste Wahrnehmung besteht aus den nicht bewussten Motiven, die sich wiederum auf Bedürfnisse stützen. Unterdessen ist die Motivation für eine Handlung eher als Handlungspotenzial zu verstehen und nicht als ständig determinierendes Kontinuum des Handelns. Motive und Bedürfnisse geben zwar eine Richtung vor, routinebasierte Handlungen sind aber meist nicht direkt motiviert (GIDDENS 1988: 55ff.). Routinen sind also nicht als automatisierte Reaktionen zu verstehen im Sinne eines Reiz-Reaktions-Mechanismus, sondern enthalten durchaus Elemente der Wahrnehmung und Abwägung von Handlungsalternativen. Auch Handlungen, die im Zusammenhang mit der Entscheidung für ein multilokales Leben stehen, sind als Teil komplexer alltäglicher Handlungs- und Aktivitätenstrukturen keine isolierten Handlungssituationen, sondern unterliegen weitgehend Routinen. Zwar kann davon ausgegangen werden, dass die Entscheidung, die zu einer multilokalen Lebensphase führt, reflektiert und begründet erfolgt und die sich daran anschließenden Handlungsmodifikationen ebenfalls nicht automatisiert erfolgen, die weiteren Handlungssituationen dann aber zusehends routinisiert sind. Die Beachtung routinemäßigen Handelns greift auf die Ausführungen von Anthony GIDDENS (1988) zu seiner „*Theorie der Strukturierung*“ zurück, in der er sich u. a. eingehend mit dem zeitgeographischen Ansatz von Torsten HÄGERSTRAND (s. Kap. 4.3.1) auseinandersetzt. Die Bedeutung der Zeitgeographie für seine Theorie sieht er in der Beschäftigung mit den Einschränkungen (*constraints*), die die Routinen des alltäglichen Handelns begrenzen (GIDDENS 1988: 168). Besonders relevant erscheint ihm der Ausgangspunkt der zeitgeographischen Forschung: Der routinisierte Charakter des Alltagslebens (ebd.: 162ff.). In Bezug auf die Multilokalitätsforschung sind Habitualisierungen unter folgenden Aspekten bedeutsam:

- Sie führen dazu, dass einmal ausgebildete Handlungsmuster in hohem Maße stabil bleiben.
- Sie bewirken, dass bereits ausgebildete Handlungsmuster als Vorlage für neue Situationen dienen, indem sie ähnlich wahrgenommen und angegangen werden.
- Sie unterstützen die unvollständige Prüfung und Ablehnung von Alternativen, indem Informationen nicht wahrgenommen werden.

In diesem Sinne werden also einmal ausgebildete Routinen um der Sicherheit und Vertrautheit willen aufrechterhalten.

*Praxistheorien* sind Handlungstheorien, die derzeit vor allem in den angewandten Sozialwissenschaften herangezogen werden, wenn es um die Erklärung verschiedener Alltagspraktiken geht. Auch in der Multilokalitätsforschung werden sie als gewinnbringende Perspektive für ein theoretisches Gerüst zur Untersuchung des Phänomens angesehen (WEICHHART & RUMPOLT 2015: 50; s. Kap. 3.1). Die Einbeziehung handlungsorientierter Perspektiven für die Multi-

lokalitätsforschung führt unweigerlich zu der Auseinandersetzung mit Praxistheorien, weil sie sich sehr praxisnah mit der Regelmäßigkeit und Reproduktion von Alltagsroutinen beschäftigen (RECKWITZ 2003: 290) und darüber hinaus trotz der theoretischen Ausrichtung einen praxistauglichen und verständlichen Analysezugang erlauben. Praktiken verfolgen heute nicht mehr nur einen Zweck oder ein Ziel, sondern sind vielschichtiger und komplexer geworden. Wie bereits in Kapitel 3.4 begründet, ist Multilokalität eine Art zu leben, eine Lebensweise (ROLSHOVEN 2008). Sie kann deshalb auch als *soziale Praxis* interpretiert werden, die sich als Reaktion auf die räumlichen sowie zeitlichen Umstrukturierungen entwickelt hat. RECKWITZ ist der Auffassung, dass „[...] *Handlungen* [aus der Sicht der Praxistheorie] *nicht als diskrete, punktuelle und individuelle Exemplare vorkommen, sondern dass sie im sozialen Normalfall eingebettet sind in eine umfassendere, sozial geteilte und durch ein implizites, methodisches und interpretatives Wissen zusammengehaltene Praktik als ein typisiertes, routinisiertes und sozial ‚verstehbares‘ Bündel von Aktivitäten*“ (RECKWITZ 2003: 289). Insofern gibt es Überlegungen dazu, wie eine Theorie sozialer Praktiken multilokales Alltagshandeln als *soziale Praktik* beschreib- und erklärbar macht (WEICHHART & RUMPOLT 2015).

Handlungstheorien, die menschliches Handeln zu beschreiben und erklären versuchen, liefern im Prinzip wichtige Ansatzpunkte für eine fundierte Erforschung multilokaler Alltagsphänomene. Zumeist handelt es sich um Theorien größerer Reichweite, die der klassischen Soziologie, Psychologie oder den Sozialwissenschaften entlehnt sind. Wenngleich sich die Forschungsdisziplinen eingehend mit den Ursachen, Verläufen und Auswirkungen menschlicher Handlungen befassen, stehen Handeln und Verhalten in der Anthropogeographie jedoch nicht für sich allein und losgelöst von Raum und Zeit. Deshalb soll an dieser Stelle explizit darauf verwiesen werden, dass handlungsorientierte Konzepte durchaus erforderlich sind für eine ganzheitliche Auseinandersetzung mit dem Forschungsfeld. Sie sind das Rückgrat für die Ausführungen des folgenden Kapitels 4.2, in dem menschliche Handlungen hinsichtlich ihrer Raumwirksamkeit theoretisiert werden. In Bezug auf die Forschungsfragen der Studie bedarf es deshalb keiner weiteren Vertiefung innerhalb der theoretischen Konzeptualisierung. Vielmehr sollen sie als theoretisch-konzeptionelle Gerüst der Analyse konkreter raumwirksamer Folgen multilokaler Handlungen dienlich sein. Es geht in erster Linie darum, Multilokalität als eine auf Aktivitätenzwecke bezogene Handlung in Raum und Zeit zu begreifen, die nicht nur ein verändertes aktionsräumliches Muster zur Folge hat, sondern vor deren Hintergrund auch davon auszugehen ist, dass sich neue zeitliche und räumliche Aneignungsstrukturen und -prozesse im Alltag als auch im biografischen Verlauf entwickeln.

## 4.2 Raumbezogene Theoriekonzepte als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens

Trotz dessen, dass sich die Geographie inzwischen mehr als Handlungswissenschaft, denn als ausschließliche Raumwissenschaft versteht (WERLEN 2010a: 171), bleibt der *Raum* zentraler Schlüsselbegriff der Geographie (WEICHHART 2018: 79). Das Verständnis von *Raum* hat sich jedoch in gleichem Maße wie auch die forschungsparadigmatische Ausrichtung stetig verändert. Und so kommt es, dass der Begriff *Raum* heute kaum einheitlich, sondern oftmals synonym für verschiedene Raumverständnisse gebraucht wird. Aufgrund einer inzwischen fast unüberschaubaren Fülle an Raumkonzepten gelingt eine konkrete und stimmige Klärung daher nur selten (ebd.: 88).

Eines der Ziele der Arbeit ist es, die raumbezogenen Auswirkungen multilokalen Handelns zu analysieren. Weiterhin werden räumliche Konstellationen sowie standortspezifische Ausstattungen von den Akteuren in Bezug auf ihre multilokale Lebensgestaltung bewertet und gewissermaßen durch ihre angewandten Strategien im Umgang mit der Lebenssituation auch verändert. Es geht also um die Analyse der Wechselwirkung zwischen Raum und Mensch bzw. zwischen Raum und Handlung. Hierzu bedarf es der gründlichen Darlegung einer Raumkonzeption, an die die Untersuchung geknüpft ist und die für das Erreichen der Forschungsziele stimmig scheint.

Der erste Teil des Kapitels widmet sich daher zunächst einem kurzen Abriss der fachinternen Diskussion um Raumverständnisse. Es werden Möglichkeiten zur Differenzierung von Raumkonzepten vorgestellt. Doch nicht nur im wissenschaftlichen Kontext, auch im allgemeinen Sprachgebrauch wird *Raum* in unterschiedlicher Bedeutungslogik verwendet. Auch diese Betrachtung soll nicht außer Acht gelassen werden, denn schließlich wird in der Studie qualitatives Datenmaterial ausgewertet, das auf der Basis von Beobachtung und Erzählungen des Alltags entsteht. Schließlich werden solche Raumverständnisse hervorgehoben, die für die vorliegende Studie von besonderer Bedeutung erscheinen. Es werden Theoriekonzepte vorgestellt, die im Sinne einer handlungsorientierten Geographie das zentrale Erkenntnisinteresse der Arbeit erfassen, indem sie konkrete Anknüpfungspunkte bieten, um die raumwirksamen Folgen multilokalen Handelns theoretisch einzuordnen. Weiterhin werden Ansätze behandelt, die nicht nur die Wirkung des Handelns auf den Raum, sondern umgekehrt auch die standortspezifischen Ausstattungsmerkmale eines Ortes im Hinblick auf die Folgen für menschliches (hier: multilokales) Handeln konzeptualisieren.



#### 4.2.1 Räume und grundlegende Raumverständnisse in der Geographie

Wie bereits erwähnt, kann Raum auf unterschiedliche Weise verstanden werden. Diese Auffassung von Raum wirkt sich auf die Einordnung von Beobachtungen einer jeden Untersuchung aus. Für eine angemessene theoretische Fundierung muss demnach festgelegt sein, welches der Raumkonzepte, die in der geographischen Forschung gebräuchlich sind, für das spezifische Untersuchungsfeld angewendet werden kann.

Das vorherrschende Raumverständnis der Geographie hat sich im Laufe der Zeit gewandelt. Technische Innovationen v.a. im Bereich des Transportwesens und der Kommunikation sowie gesellschaftliche Umbrüche veränderten nicht nur die Reisemöglichkeiten, sondern auch die Wahrnehmung von Distanzen und damit die zunächst alltagssprachliche Verwendung des Begriffs *Raum*. Dieser Wandel macht sich aber auch in forschungsinternen Neuorientierungen bemerkbar, innerhalb derer verschiedene Raumkonzeptionen dominierten und zum Leitbild bzw. zur Grundlage geographischer Arbeit wurden.

Die kritische Auseinandersetzung mit Raumverständnissen scheint für die Erarbeitung geographischen Wissens elementar. Insbesondere die über Jahre hinweg international geführte Debatte um eine grundsätzliche Positionierung der Geographie spiegelt sich in der Entwicklung von Raumkonzepten wider. Zentrales Thema war die Forderung, *Raum* auf andere Weise, nämlich im Sinne „*einer neuen Stufe sozial- und kulturwissenschaftlicher Reflexion für neue Forschungsperspektiven fruchtbar zu machen und die einseitige oder gar deterministische Raumzentrierung der traditionellen Geographie zu überwinden*“ (WERLEN 2010b: 51; dort zit. nach GEBHARDT et al. 2003). So sind zwischenzeitlich einige Bedeutungsvarianten von *Raum* entstanden, die teilweise sogar in Widerspruch zueinanderstehen (WEICHHART 2018: 80).

Mit der Rekonstruktion der Bedeutungsvarianten von *Raum* haben sich in jüngerer Zeit u. a. WERLEN (1999; 2010a; 2010b) und WEICHHART (2018) eingehend beschäftigt. WEICHHART (2018) verweist zudem auf Autoren wie Bartels, Miggelbrink, Wardenga oder Blotevogel, deren Überlegungen in die Ausarbeitungen des Autors eingegangen sind.

WERLEN (1999) setzt sich in seinem ersten Band zur *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen* mit dem Gesellschaft-Raum-Verhältnis auseinander. Nachdem er sich aus sozialphilosophischer und sozialwissenschaftlicher Perspektive mit der Ontologie gesellschaftlicher Tatsachen und Verhältnisse befasst und darauf aufbauend zwei Gesellschaftsformen untergliedert, beleuchtet er in zwei weiteren Kapiteln den ontologischen Status von *Raum*. Er entscheidet sich für eine kontrastierende Einteilung von Raumverständnissen und stellt prä-modernen Raumkonzepten die der Moderne gegenüber. Nach Ansicht des Autors entwickeln sich prä-moderne Raumkonzeptionen unter dem Paradigma der raumwissenschaftlichen Geographie, deren Grundannahme sich in etwas abgewandelter Form aus der godeterministischen Sicht-

weise ableitet: „*Raum*‘ wird [...] als [...] wirksame Gegebenheit „an sich“ betrachtet, die neben [...] einzelnen Objekten existiert“ (WERLEN 1999: 136f.).

Beginnend mit dem absoluten bzw. substanzialistischen Raumverständnis nach Aristoteles, Descartes oder Newton über den Leibniz’schen relationalen Raum bis hin zur erkenntnis- und schließlich handlungstheoretischen Raumkonzeption der Moderne beschreibt WERLEN (1999; 2010b) die Entwicklung verschiedener Raumkonstruktionen vor dem Hintergrund der zu einer jeden Zeit gültigen gesellschaftspolitischen bzw. wissenschaftlichen Denkrichtung mit dem Ziel, daraus Konsequenzen für eine *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen* abzuleiten.

Hingegen widmet sich WEICHHART (2018) zunächst einmal der Frage, weshalb eine Definition des (ursprünglich alltagsbezogenen) Begriffs *Raum* aus heutiger Sicht scheinbar große Schwierigkeiten im wissenschaftsinternen Diskurs bereitet. WEICHHART (2018) zieht Parallelen zwischen der in den 1950er Jahren geführten Debatte um den Landschaftsbegriff und dem heutigen Dissens über den Begriff *Raum*. Schon damals stellte die Definition des Begriffs *Landschaft* für die Vertreter der klassischen Geographie ein Problem dar, weil sie ihr zentrales Untersuchungsfeld nicht klar umreißen konnten. Das grundlegende Hindernis bei der Suche nach einer exakten Definition liegt nach Ansicht des Verfassers in der Art und Weise, wie sprachlich danach gefragt werde. Die Frage: „*Was ist Raum?*“ könne per se nicht zufriedenstellend beantwortet werden, weil „es absolut keinen Sinn mach[e], bei Überlegungen zu Begriffen sogenannte „Was-ist-Fragen“ zu stellen“ (ebd.: 79f.). Vielmehr ist nach der Verwendung des Begriffs *Raum* zu fragen, um einer klaren und schlüssigen Definition nahe zu kommen, also „von wem“ und „mit welchem Zweck“ der Begriff verwendet wird. Auch WERLEN (1999) erweitert in seinen Überlegungen zur Ontologie von *Raum* die ‚*Was-ist-Frage*‘ bereits um die Fragen, was unter *Raum* verstanden werden kann und welche Bedeutung *Raum* für die Erklärung von Handlungen aufweist, ohne jedoch genau zu explizieren, weshalb das die „besseren“ Fragen seien (ebd.: 135).

An diese Überlegungen knüpft WEICHHART (2018) mit einer Rekonstruktion von Raumkonzeptionen an. Er untergliedert, anders als WERLEN (1999; 2010b), nicht in ein vormodernes und modernes Raumverständnis. Trotzdem liegen seinen Ausführungen dieselben Prinzipien der Unterscheidung zugrunde. Beide Darstellungen sollen nachfolgend als Grundlage für die Erarbeitung einer für die Ziele der Arbeit adäquaten Raumkonzeption dienen.

Die Anfänge der Geographie waren an ein Raumverständnis geknüpft, das *Raum* im Sinne einer deskriptiven Erdkunde als Erdraum verstand. Das wohl älteste und bereits in der griechischen Antike verbreitete Raumverständnis entspricht dem eines dinglichen Objekts, einem sogenannten *Container*, der ein dreidimensionales Gebilde darstellt. In ihn kann nicht nur alles weitere Materielle eingebettet sein, sondern er kann auch unabhängig von allem Materiellen existieren.

Dieses ursprüngliche Verständnis ist eng geknüpft an die Vorstellungen von NEWTON zur klassischen Mechanik (WERLEN 2010b: 54f.). Das prä-moderne Verständnis eines absoluten oder substanzialistischen Raumes bei WERLEN (1999; 2010b) findet seine Entsprechung im „Raum<sub>2</sub>“-Konzept bei WEICHHART (2018). Die Verwendung des Raumverständnisses als Container ist auf zwei Bereiche beschränkt: Zum einen werden damit Gesetzmäßigkeiten des Raumes abgeleitet und zum anderen kommt dieses Konzept immer dann zum Einsatz, wenn georeferenzierte statistische Aussagen gemacht werden (WEICHHART 2018: 84). „[...] So sind auch die Formulierungen zu verstehen, daß [sic] sich Objekte „im“ Raum befinden“ (WERLEN 1999: 145). Schlussendlich verweist WERLEN (1999) aber darauf, dass dem Raum im Sinne der absoluten und substanzialistischen Raumkonzeption „[...] auch eine erklärende Kraft beizumessen ist“ (ebd.: 145). Er stellt fest, dass sich die räumliche Deskriptionswissenschaft zu einer räumlichen Kausalwissenschaft weiterentwickelte, diese aber eng gekoppelt war an die Vorstellung einer Raum- bzw. Naturdeterminiertheit von Kultur, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Verwendung der absoluten Raumkonzeption sieht der Autor problematisch, da sie einem „*naturalistischen Reduktionismus*“ unterliege, der dazu führe, menschliches Tun als kausal erklärbares Verhalten aufzufassen und folglich sinnhaftes Tun zu negieren (WERLEN 2010b: 55).

Dem *Container-Raum* voraus geht laut WEICHHART (2018) noch ein anderes Raumverständnis: das „Raum<sub>1</sub>“-Konzept. Hierunter werden Raumkonzeptionen verstanden, die Raum als „*einen konkretisierbaren Ausschnitt der materiellen [und sichtbaren] Welt*“ auffassen (ebd.: 81). Es handelt sich um Erdräumauschnitte bzw. Gebiete der Erdoberfläche, deren Grenzen allerdings nicht klar definiert sind. Beispielhaft werden Räume wie das *Ruhrgebiet*, die *Alpenregion*, aber auch *Passivräume* oder *Ballungsräume* angeführt. WEICHHART (2018) sieht eine uneingeschränkte Nutzung des „Raum<sub>1</sub>“-Konzeptes immer dann als gegeben an, wenn nicht mehr als eine Standortangabe gemacht werden soll und die Abgrenzung rein pragmatisch erfolgt (ebd.: 80f.). Dieses Konzept liegt wohl allen empirischen Wissenschaften „*als gedankliche Struktur von Bedeutung*“ zugrunde, „*deren Erkenntnisinteresse in irgendeiner Form auf Phänomene der Erdoberfläche bezogen ist*“ (ebd.: 84).

Wie bereits erwähnt, wurde die Bedeutungslogik des Containerraumes wegen ihrer Raumversessenheit heftig kritisiert. Das mündete in eine relationale Konzeption von Raum, die sich im Wesentlichen auf die Vorstellungen von Gottfried Wilhelm LEIBNIZ stützt. In seinem Sinne sollte menschliches Handeln nicht als raumdeterminiert und Raum nicht länger als von der Natur vorgegeben angesehen werden, sondern „*als eine Ordnung koexistierender Dinge [...], die in einer bestimmten Sprache beschrieben werden kann, neben der aber nicht zusätzlich ein substantialist-*

ischer [sic] Raum besteht“ (WERLEN 1999: 167f.). „Das Konzept geht von der Vorstellung aus, dass ‚Raum‘ ausschließlich durch die Beziehungen und die Relationalität der physisch-materiellen Dinge zueinander konstituiert wird“ (WEICHHART 2018: 83). Wenn also aus einem relationalen Raum alle Objekte herausgenommen würden, bliebe nichts übrig, denn der relationale Raum erschließt sich erst aus den Lagebeziehungen zwischen den Dingen. Raum ist in diesem Verständnis kein eigenständiger Gegenstand, sondern meint „die Beziehungen zu materiellen Objekten und Beziehungen unter diesen [...]“ (WERLEN 1999: 168), also eine Eigenschaft, sodass nicht von *Raum*, sondern von *Räumlichkeit* die Rede sein muss (WEICHHART 2018: 83).

Eng verbunden mit dem *relationalen Raumkonzept* ist unter dem Paradigma der sozialgeographischen Landschaftsforschung die von Hartke und Bobek etablierte Vorstellung, landschaftliche Spuren als Indikatoren sozialer Prozesse lesen und interpretieren zu können. Dieser Ansatz ebnete den Weg hin zu einer verstehenden Wissenschaft (WERLEN 2010b: 56).

Dem relationalen Raumverständnis bei WEICHHART (2018) – dem „*Raum<sub>4</sub>*“-Konzept – wird wiederum ein Konzept vorangestellt, in dem „*Raum*‘ [...] für immaterielle Relationen und Beziehungen oder für etwas Gedachtes“ steht. „*Raum*‘ hat hier keine eigene Gegenständlichkeit, sondern er besteht in den Beziehungen von Elementen und Ordnungsobjekten zueinander“ (ebd.: 82). Beispiele sind der Farbenraum, das Gradnetz oder die topografische Karte (ebd.). Der Autor bewertet dieses Raumverständnis im Vergleich zu allen drei weiteren vorgestellten Konzepten als bislang umfassendste und abstrakteste Konzeption. „Es ist immer dann präsent, wenn wir denken, wenn wir Unterscheidungen machen“ (WEICHHART 2018: 84). Auf das „*Raum<sub>3</sub>*“-Konzept soll hier aber nicht weiter eingegangen werden, da es für die vorliegende Dissertationsarbeit nur von geringer Bedeutung ist.

Hingegen muss der Ansicht von WEICHHART (2018), das „*Raum<sub>4</sub>*“-Konzept spiele eine besondere Rolle für die Erarbeitung geographischen Wissens, uneingeschränkt zugestimmt werden. Er begründet die Notwendigkeit eines solchen Konzeptes, wenn es darum geht, materielle Gegebenheiten in Bezug auf soziale Phänomene und Prozesse zu analysieren. Außerdem verweist er darauf, „dass diese relationale Räumlichkeit der Körper- und Dingwelt eines der Medien darstellt, mit deren Hilfe wir Menschen im Vollzug von Handlungen Beziehungen zwischen physisch-materiellen Dingen, subjektiven Wahrnehmungs- und Denkprozessen und sozialen Sachverhalten herstellen. Und genau dies ist die zentrale Fragestellung der Geographie. [...] Bei vielen sozialen Interaktionsprozessen stellt auch die Art und Weise, wie unsere Körper aufeinander bezogen sind, ein durchaus bedeutsames Teilelement des Handlungsvollzugs dar“ (ebd.: 86). Für die Erforschung berufsbedingter Multilokalität ist die *relationale Raumkonzeption* folglich von herausragender Bedeutung, da die Arbeit der Frage nachgeht, welche Strategien sich im Umgang mit der

multilokalen Lebensweise herausbilden und mit welchem Erfolg sie umgesetzt werden. Solche Strategien sind nichts anderes als Handlungsabläufe, für die auch eine Reihe materieller Dinge eine wichtige Rolle spielen. *„Und dabei spielen Lagerrelationen zwischen den Dingen, ihre Räumlichkeit, eine sehr entscheidende Rolle“* (ebd.).

Alle nun nachfolgend vorgestellten Raumkonzeptionen werden WERLEN (1999) zufolge der Moderne zugeordnet. Den wichtigsten Aspekt eines modernen Raumverständnisses sieht er in der *„Subjektzentrierung des Weltverständnisses“*. *„Die Subjektzentrierung hat schließlich für die Raumkonzeption insgesamt wichtige Folgen. Nicht nur die perspektivische Darstellung wird möglich, sondern auch die bisherigen substantiellen [sic] Raumkonzeptionen werden überwunden“* (ebd.: 189). *„Raum ist nun nicht mehr nur substantielles [sic] Ding neben den [...] materiellen Objekten, sondern eine Möglichkeit der Wahrnehmung, Ordnung und Beschreibung ausgedehnter Gegebenheiten“* (WERLEN 1999: 191).

Dieser Perspektive entspricht zum einen die *erkenntnistheoretische Raumkonzeption* nach Immanuel KANT. Er betrachtet *Raum* nicht mehr als Objekt, sondern als *„eine Weise der Gegenstandswahrnehmung“* (WERLEN 1999: 203). Dieses Verständnis von *Raum* widerspricht nicht nur der absoluten, sondern auch der relationalen Raumkonzeption. *„Der Widerspruch zur substantialistischen [sic] wird darin offensichtlich, daß [sic] er kein Gegenstand der Wahrnehmung ist. Jener mit der relationalen Raumkonzeption liegt darin begründet, daß [sic] er nicht als Relation koexistierender Gegebenheiten definiert wird, sondern im Gegenteil als völlig unabhängig von jedem Gegenstand. ‚Raum‘ ohne Gegenstände ist vorstellbar. Es ist jedoch unmöglich, sich einen Gegenstand ohne Raum vorzustellen“* (ebd.).

Noch stärker wird die Hinwendung zum Subjekt allerdings im Rahmen einer *handlungstheoretischen Raumkonzeption* deutlich.

Bereits die Entwicklung des erkenntnistheoretischen Raumverständnisses und später auch die der handlungstheoretischen Raumkonzeptionen liegt darin begründet, dass die Grenzen der Leistungsfähigkeit raumwissenschaftlicher Geographie *„für die Beschreibung einer Sozial- und Kulturwelt, die [...] grundsätzlich auf den reflexiven Konstitutionsleistungen handelnder Subjekte beruht [...]“* vermeintlich erreicht waren (WERLEN 1999: 224f.). Diese Kritik an der raumwissenschaftlichen Forschungskonzeption mündete in zahlreiche Publikationen über alternative Raumkonzeptionen als Grundlage für die weitere geographische Forschung (WERLEN 1999: 213). Eine erste Phase bildete WERLEN (1999) zufolge *„eine phänomenologische Fassung verhaltensgeographischer Geographie“*, wobei es wiederum noch nicht primär um die Erforschung menschlichen Handelns ging, sondern immer noch um die Erforschung von *Raum*, aber in seiner *„subjektiv wahrgenommenen Form“* (ebd.: 213).

Es wird jedoch obsolet, so WERLEN (1999), sich einzig auf die akribische Beschreibung von Erdraumausschnitten zu konzentrieren und *Räume* und *Räumlichkeit* an sich untersuchen, erklären und planen zu wollen. *„Wie die traditionelle (regional-)geographische, wird [...] auch die raumwissenschaftliche Darstellung spät-moderner Wirklichkeit in zunehmendem Maße unzureichend“* *„Dies verlangt [...] nach einer Neufokussierung des geographischen Tatsachenblicks“* (ebd.: 225), mit dem Ziel, das *„alltägliche Geographie-Machen“* wissenschaftlich zu erforschen (ebd.: 228). Neben dem zentralen Fachbegriff *Raum* wird also die Betrachtung menschlicher Handlungen von Subjekten unter räumlichen und zeitlichen Voraussetzungen immer bedeutender. In diesem Zusammenhang wird außerdem klar, *„daß [sic] die räumliche Anordnung von Sachverhalten als notwendige Bedingung und Folge menschlichen Handelns relevant ist. Die lokalisierbaren Sachverhalte werden immer einer zielspezifischen Interpretation im Rahmen des Handlungsaktes unterworfen und können demgemäß nicht unmittelbare Ursache einer Handlung sein“* (ebd.: 225f.). Raumprobleme werden also nicht mehr als solche thematisiert, sondern als Probleme des Handelns (ebd.: 228).

*Raum* ist aus der Sicht moderner handlungstheoretischer Raumkonzeptionen nun also *„[...] als eine Gegebenheit zu betrachten, die der mentalen Welt angehört und dementsprechend kognitiver Art ist“* (WERLEN 1999: 207). Weil also *Raum* auch kein Objekt mehr ist, wird eine gegenständliche Raumwissenschaft obsolet (ebd.: 208). *Räumen* wird nun keine Bedeutung mehr an sich zugesprochen, sie erlangen sie erst in Bezug auf Handlungsvollzüge (ebd. 223).

Auch WEICHHART (2018) unterscheidet neben den bereits vorgestellten vier Raumkonstruktionen („*Raum<sub>1</sub>*“ bis „*Raum<sub>4</sub>*“) zwei weitere Bedeutungsvarianten von *Raum*. Eine hiervon ist das „*Raum<sub>1e</sub>*“-Konzept, dessen Verwendung der verhaltenswissenschaftlichen, der humanistischen und der handlungstheoretischen Geographie zugeschrieben wird (ebd.: 87). Es handelt sich jedoch eher um eine alltagssprachliche Verwendungsweise und weniger um eine wissenschaftliche Raumkonzeption. WEICHHART (2018) bezeichnet die Bedeutungslogik als *„erlebten, subjektiv wahrgenommenen Raum“* (ebd.: 86). Wie auch bei den zuvor beschriebenen modernen Raumkonzeptionen, steht hier die kognitive Komponente von *Raum* im Vordergrund. *„Der erlebte Raum ist [...] ein kognitives Konzept [...], in dem eine spezifische, subjektiv gefärbte Interpretation der Realität zum Ausdruck kommt“* (WEICHHART 2018: 87). Der Autor verdeutlicht, dass diese Bedeutungslogik dem „*Raum<sub>1</sub>*“-Konzept nahesteht, weil *„damit immer ein konkreter Erdraumausschnitt angesprochen ist. Inhaltlich meint dieses Raumkonzept aber viel mehr als eine flächenbezogene Adressangabe. Es handelt sich hier gleichsam um einen Raum<sub>1</sub>, der mit subjektivem Sinn und subjektiver Bedeutung aufgeladen wird“* (WEICHHART 2018: 86). Ein erlebter *Raum* ist also ein kognitives Konstrukt, ein Gefüge aus Meinungen und subjektiven Behauptungen über

einen „Raum<sub>1</sub>“. Und weil es sich um subjektive Wahrnehmungen handelt, kann davon ausgegangen werden, dass ein „verzerrtes und interpretiertes Bild der Realität“ entstehe. *„Je stärker der betreffende Ausschnitt der Erdoberfläche mit [...] [dem] persönlichen Alltagshandeln in Beziehung steht, desto dichter ist dabei das Gefüge der Behauptungen und Eigenschaftszuschreibungen. Und natürlich beinhalten diese Behauptungen immer auch Aussagen über die wahrgenommenen Lagebeziehungen und die Relationalität der Körper und Dinge, welche diesen erlebten Raum aufbauen“* (WEICHHART 2018: 87).

Neben dem „Raum<sub>4</sub>“-Konzept spielt der erlebte Raum für die geographische Forschung im Allgemeinen und die Dissertationsarbeit im Besonderen eine besondere Rolle (vgl. WEICHHART 2018: 87). WEICHHART (2018) versteht den „Raum<sub>1e</sub>“-Begriff als *„grundsätzlich problemlos verwendbaren Begriff [...] Raum<sub>1e</sub>-Konzepte sind immer dann relevant, wenn es um die Rekonstruktion subjektiver und gruppenspezifischer Weltsicht und Weltdeutung geht“* (ebd.: 95). Hieraus wird klar, dass neben dem „Raum<sub>4</sub>“-Konzept auch dieses theoretisch-konzeptionelle Verständnis von Raum für die vorliegende Untersuchung uneingeschränkt verwendet werden kann, wenn es darum geht, subjektive oder gruppenspezifisch erlebte Räume zu untersuchen und zu erklären.

Ein weiteres Konzept, das WEICHHART (2018) vorschlägt, ist das „Raum<sub>65</sub>“-Konzept. Es handelt sich um einen „sozial konstruierten Raum“. *„Der Raum<sub>65</sub> ist ein sehr komplexes Gebilde, das auf den Raum<sub>4</sub>, den Raum<sub>1</sub> und den Raum<sub>1e</sub> bezogen ist und durch die Praxis sozialer Zuschreibungen, Aneignungen und Produktionen entsteht“* (WEICHHART 2018: 97). Unter Bezug auf WERLENS Überlegungen zur Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen verweist WEICHHART (2018) darauf, *„dass ‚Raum‘ und ‚Räumlichkeit‘ in konkreten Handlungsvollzügen produziert und gemacht werden“* (ebd.: 323). *„Der Raum<sub>65</sub> [...] wird also durch die Handlungspraxis konstituiert und stellt in mehrfacher Hinsicht ein soziales Konstrukt dar. Der dahinterstehende Konstruktionsprozess [...] verweist dabei in der Regel auf einen Raum<sub>1</sub> und schreibt diesem im Rahmen der gesellschaftlichen Sprachpraxis ganz bestimmte Attribute zu, die somit als soziale Stereotype gleichsam verortet werden. Zwischen dem sozial konstruierten Raum<sub>65</sub> und dem erlebten Raum<sub>1e</sub> können [...] wechselseitige Zusammenhänge bestehen“* (ebd.). Auch die konstruktivistische Version eines Raumkonzeptes kann für die Erforschung von Multilokalitätsphänomenen als Ergänzung zu den zwei erst genannten, dem „Raum<sub>4</sub>“- und dem „Raum<sub>1e</sub>“-Konzept<sup>11</sup> in Betracht gezogen werden, da im Alltagssprachgebrauch der multilokalen Akteure über Räume gesprochen wird, diesen also bestimmte Attribute zugeordnet werden und die physisch-materielle Welt somit aktiv in den Kon-

---

<sup>11</sup> In gewisser Weise ist bei der Verwendung des „Raum<sub>1e</sub>“-Konzeptes dann auch das „Raum<sub>1</sub>“-Konzept zu berücksichtigen, da ersteres auf zweitem aufbaut.

struktionsprozess einbezogen wird. Bei der Erforschung berufsbedingten multilokalen Lebens geht es zum einen darum, wie über *Räume* gesprochen wird, zum anderen sollen *Räume* als Phänomene aufgefasst werden, die im konkreten (hier: multilokalen) Handlungsvollzug konstituiert werden. Die Beobachtungen im Feld werden also durch ein handlungstheoretisches Raumverständnis gestützt, das sich auf die Bedeutungslogiken des „*Raum<sub>4</sub>*“- sowie des „*Raum<sub>1e</sub>*“-Konzeptes stützt, erweitert durch ein konstruktivistisches Raumverständnis.

#### 4.2.2 Konzepte von Handlung im Raum als Aneignungsstruktur sowie -prozess

Wie bereits dargelegt, sollen nun spezifische Theoriekonzepte vorgestellt werden, die aufbauend auf dem soeben explizierten handlungstheoretischen Raumverständnis für die Auswertung der qualitativ erhobenen Daten konkrete Anknüpfungspunkte bieten, um die räumlichen Dimensionen multilokalen Handelns theoretisch einzuordnen. Es werden Ansätze berücksichtigt, die aus einer alltagsweltlichen und daher sehr praxisnahen Perspektive die Wechselwirkung von Handlung und Raum unter verschiedenen Gesichtspunkten theoretisch zu konzeptualisieren vermögen. Auf der Grundlage der in Kapitel 4.2.1 erörterten Auswahl an Raumkonzeptionen lassen sich die nachfolgend vorgestellten Konzepte alle unter dem Aspekt zusammenfassen, dass sie das räumliche Ausmaß von Handlungen als gruppenspezifische oder subjektbezogene Struktur bzw. als gruppenspezifischen oder subjektbezogenen Prozess der inkorporierten (verinnerlichten) oder sprachlichen Aneignung begreifen, wobei jedes der Theoriekonzepte einen anderen Schwerpunkt setzt, worauf in den Darstellungen jeweils eingegangen wird.

##### 4.2.2.1 „Orte der Ortlosen“: Das Konzept der Nicht-Orte

Das Konzept der Nicht-Orte geht auf den Ethnologen AUGÉ (2014) zurück, der 1992 erstmals in der französischen Originalausgabe mit dem Titel „*Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*“ die „Zunahme von sinnentleerten, transitorischen Funktionsorten“, sogenannten *Nicht-Orten* konstatiert. In einer weitreichenden theoretischen Diskussion beschreibt er die Entstehung von „*Orten der Ortlosen*“, die er vor dem Hintergrund einer „*Supermoderne*“ in der Globalisierung und folgend in zunehmender Individualisierung sowie Beschleunigung und Gleichschaltung von Raum und Zeit und einer generellen raum-zeitlichen Verdichtung begründet sieht (ebd.). Seine Grundhaltung steht also den Argumenten von HARVEY (s. Kap. 4) und GIDDENS sehr nahe (MERRIMAN 2011: 31). Die auslösenden Mechanismen für die Zunahme von Nicht-Orten sind dieselben wie die in Kapitel 1 bereits diskutierten Entstehungsbedingungen, die auch für die Herausbildung berufsbezogener multilokaler Lebensweisen verantwortlich gemacht



werden. Hieraus ergeben sich erste Anknüpfungspunkte für die Verwendung dieses Theoriekonzeptes.

Ähnlichkeit weist der Ansatz mit dem *placelessness*-Konzept von Edward RELPH (1976) auf, wobei bereits WEBBER (1964) in seinen Ausführungen zu einem „*nonplace urban realm*“ auf die schwindende Bedeutung von lokalisierten Orten zugunsten einer steigenden Relevanz von Interaktion und prozesshafter Struktur hinweist (MERRIMAN 2011: 29). RELPH führt den Begriff *placelessness* in den 1970er Jahren ein und stellt damit dem Konzept von *place*<sup>12</sup> das eines „*Anti-Ortes*“ gegenüber. In seiner 1973 erschienenen Dissertationsarbeit definiert er *placelessness* zunächst als „*a weakening of the identity of place to the point where they not only look alike but feel alike and offer the same bland possibilities for experience*“ und wenig später als „*the casual eradication of distinctive places in the wake of the forces of modernization*“ (RELPH 1976: 90). Das *placelessness*-Konzept von RELPH erlangte große Bedeutung für die Humangeographie. Es beeinflusst bis heute zahlreiche Forschungsperspektiven und wird derzeit unter den 26 Schlüsseltexten der Humangeographie geführt.

Weil sich aber im Zuge gesellschaftlicher Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte auch die Grenzen zwischen *place* und *placelessness* verändert haben müssen, so konstatieren LIU und FREESTONE (2016), werfen sie heute erneut die Frage nach dem Verhältnis von *place* und *placelessness* auf. In dem von den beiden Autoren herausgegebenen Band „*Place and Placelessness Revisited*“ stellt RELPH deshalb eigens Überlegungen dazu an, ob sein Konzept noch zeitgemäß ist. Er verweist insbesondere darauf, dass sich die Rolle von *place* gewandelt habe und deshalb sein Konzept von *placelessness* zwar weiterhin Gültigkeit besitze, jedoch modifiziert werden müsse. Das, was sich nunmehr als Paradox des *place*-Konzeptes zeige, liege darin begründet, dass sich Orte in ihrer Bedeutung nur deshalb unterscheiden könnten, weil sie genauso anderen Orten gleichen. Für das Verhältnis von *place* und *placelessness* resultiere daraus eine gewisse zeitliche Variabilität. Eine trennscharfe Abgrenzung zwischen Orten und Nicht-Orten, wie sie in den 1970er Jahren angenommen wurde, existiere nun nicht mehr. Die Annahme von *placelessness* werde demzufolge nicht obsolet, doch umfasse sie heute nicht mehr nur negative Konnotationen, sondern genauso auch positive Aspekte des alltäglichen Lebens (RELPH 2016: 20).

BREUCKMANN (2018) kommt im Vergleich der beiden Ansätze zu dem Schluss, dass *placelessness* vormals überwiegend negativ konzeptualisiert war. AUGÉ sehe die Bedeutung des *Nicht-Ortes* nicht mehr ganz so einseitig wie sein Vorgänger, so der Autor. Ihm zufolge würden solche Räume als Nicht-Orte konzeptualisiert, die den Kriterien eines „*anthropologischen Ortes*“ nicht genügen. D.h. zunächst einmal, dass ein Nicht-Ort prinzipiell nur in Abgrenzung zum anthropologischen Ort

---

<sup>12</sup> Verschiedene Verständnisse von *Orten* bzw. *places* werden in Kapitel 4.2.2.3 noch eingehend diskutiert.

existieren kann (ebd.: 34). Das wirft die Frage auf, ob es einen Nicht-Ort auch gäbe, würden Orte nicht (mehr) bestehen. Die Schwierigkeit, der auch AUGÉ (2014) sich stellt, besteht folglich darin, einen Nicht-Ort nicht bloß aus der Negierung eines anthropologischen Ortes heraus zu konzeptualisieren, sondern nach Möglichkeit durch eigene Attributzuweisungen (ebd.: 86). Zunächst muss also klar sein, was unter einem anthropologischen Ort zu verstehen ist, um anschließend genau festlegen zu können, was einen Nicht-Ort von einem Ort unterscheidet und wann ein Ort als Nicht-Ort zu bezeichnen ist.

In erster Instanz charakteristisch für einen anthropologischen Ort sieht AUGÉ (2014) seine geometrische Art. Drei simple geometrische Formen, die Linie, das Schneiden der Linien und der Schnittpunkt, bauen ihn auf. Diese Formen wiederum sind konstitutiv für die Ausbildung des sozialen Raumes. Geographisch übersetzen lassen sich die Formen, so AUGÉ (2014), in Bahnen, Achsen und Wege sowie Kreuzungspunkte und Plätze (ebd.: 62f.). Ähnlich wie in der relationalen Raumkonzeption der Geographie (s. Kap. 4.2.1) wird auf die Relationalität dieser Begriffe verwiesen, „*„Wege‘, ‚Kreuzungen‘ und ‚Zentren‘“* bestünden keinesfalls „*absolut unabhängig voneinander*“ (ebd.: 63). Doch auch eine konstruktivistische Bedeutungslogik von Raum offenbart sich den Ausführungen des Autors zufolge, etwa wenn er die Wirkung der Raumkonstruktion darauf zurückführt, „*dass auch der menschliche Körper [...] als ein Teil des Raums empfunden wird*“ (ebd.: 66).

Die Überlegungen von AUGÉ (2014) stützen sich auf seine Beobachtungen von Eingeborenen sowie der Raumentwicklung in Frankreich, insbesondere von funktional, politisch oder gesellschaftlich bedeutsamen Städten und Ortschaften, die er aus der Perspektive des Ethnologen aufzeichnet. Darauf aufbauend entwirft er einen symbolisierten Raum des anthropologischen Ortes. Aus der Analyse seiner Feldbeobachtungen ergeben sich mindestens drei Merkmale, die allen Orten gemein sind. Sie sind identitätsstiftend, relational und weisen einen historischen Kontext auf. Zum Zusammenhang von Identität und Relation schreibt AUGÉ (2014): „*Die Kollektive [...] sind ebenso wie die Individuen, die diesen Kollektiven zugehören, darauf angewiesen, Identität und Relation zugleich zu denken [...]. Die ‚Bearbeitung‘ des Raumes ist eines der Instrumente, mit deren Hilfe dies geschieht [...].* „*Historisch schließlich ist der Ort notwendig von dem Augenblick an, da er sich in der Verknüpfung von Identität und Relation durch ein Minimum an Stabilität bestimmt*“ (ebd.: 60).

Dem symbolisierten Raum des anthropologischen Ortes wird sodann der nicht-symbolisierte Raum des Nicht-Ortes gegenübergestellt, der sich als Resultat der negativen Eigenschaften der „*Übermoderne*“ erklären lässt (vgl. BREUCKMANN 2018: 34). Zunächst nur aus der Negierung eines Ortes abgeleitet, definiert AUGÉ (2014) den Nicht-Ort als „*Raum, der keine Identität besitzt*“

*und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt“ (ebd.: 83). Er beschreibt nun eingehend Räume und Orte, die in erster Linie darauf ausgelegt sind, ein möglichst hohes Maß an Mobilität (z. B. Flughäfen, Bahnhöfe, Autobahnen) und uneingeschränktem Konsum (Freizeitparks, Hotelketten, Feriendörfer, Freizeitparks) sowie permanente Kommunikation zu gewährleisten. Nicht-Orte sind wie Orte physisch lokalisierbar. Sie sind empirisch nachweisbar und auch Spiegelbild individueller Erfahrungen und Wahrnehmungen (MERRIMAN 2011: 30). Es sind aber keine Orte, die für dauerhaftes Verweilen einladen (BREUCKMANN 2018: 34). Im Gegensatz zur identitätsstiftenden Wirkung von Räumen anthropologischer Orte wird Transit-Räumen, so AUGÉ (2014), lediglich eine Bedeutung von außen zuteil. *„Beispielsweise wird in touristischen Orten zwar die Historizität von Orten hervorgehoben, sie besitzen jedoch kein identitätsstiftendes Moment, da sie nicht mit persönlichem Erinnern und des sich in der Bedeutung der Orte Wiederfindens verknüpft. Transitorte wie Flughäfen, Autobahnen [...] besitzen von vornherein keine Historizität, sondern sind lediglich auf ihre Funktion als Durchgangsorte ausgelegt“* (ebd.: 89). Nicht-Orte erzeugen also keine individuelle Identität, sondern lediglich eine geteilte Identität, die allen Individuen gleichermaßen in ihrer Rolle als Pendelnde oder Konsumenten obliegt (ebd.: 102). Dadurch schafft ein Nicht-Ort keine besondere Identität oder Relation, sondern lediglich Ähnlichkeit, Einsamkeit und Belanglosigkeit (ebd.: 104).*

Nun lässt sich feststellen, dass der Begriff *Nicht-Ort* in zwei Bedeutungslogiken verwendet wird: Zum einen rekurriert er auf bestimmte Zwecke (Transit, Verkehr, Konsum), zum anderen wird damit eine Beziehung beschrieben, die die Individuen zu ihm haben (ebd.: 96). Ein weiteres Merkmal ist die Gegenwärtigkeit von Nicht-Orten.

Sowohl für Orte als auch für Nicht-Orte gilt, dass sie niemals in ihrer Reinform existieren. Vielmehr gibt es ein Kontinuum zwischen Orten und Nicht-Orten. Weiterhin erscheinen Orte meist simultan als Orte und Nicht-Orte nebeneinander. *„Ort und Nicht-Ort sind fliehende Pole; der Ort verschwindet niemals vollständig, und der Nicht-Ort stellt sich niemals vollständig her – es sind Palimpseste, auf denen das verworrene Spiel von Identität und Relation ständig aufs Neue seine Spiegelung findet. Dennoch sind die Nicht-Orte das Maß unserer Zeit, ein Maß, das sich quantifizieren lässt [...], indem man die Summe bildete aus den Flugstrecken, den Bahnlinien und den Autobahnen, den mobilen Behausungen, [...], den Flughäfen, Bahnhöfen, [...], den großen Hotelketten, den Freizeitparks, den Einkaufszentren [...]“* (AUGÉ 2014: 83f.). *„Da Nicht-Orte durchquert werden, bemessen sie sich nach Zeiteinheiten. [...] Man lebt dort ganz in der Gegenwart“* (ebd.: 104).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Nicht-Orte keine der typischen Merkmale eines Raumes des anthropologischen Ortes aufweisen. Sie sind vielmehr darauf ausgelegt, einen möglichst schnellen und reibungslosen Durchgang zahlloser Individuen, Güter und Informationen

zu gewährleisten. Die kollektive bzw. subjektbezogene Identität mit einem transitorischen Nicht-Ort ist allenfalls durch den Aspekt der Mobilität gegeben bzw. durch die Funktion (Passagier, Reisender, Konsument, etc.) der Personen (BREUCKMANN 2018: 36). *„Die Wahrnehmung des Raums als Transitraum sollte [...] jedoch stets als relational konzeptualisiert werden, da es generell von der Lebensrealität der einzelnen Personen abhängt, wie diese sich zum Raum verhalten, positionieren und diesem Bedeutung, z. B. als Transitraum oder als Raum mit Bleibeperspektive, zuschreiben“* (ebd.: 37; dort. zit. nach BRANDT et al. 2016: 176). Hinsichtlich der schwindenden räumlichen Geschichtlichkeit lassen sich Auswirkungen auf die raumbezogene Identität diskutieren (s. Kap. 4.2.2.3).

Den theoretischen Darstellungen von AUGÉ stehen solche von MASSEY oder THRIFT kontrastierend gegenüber, die vielmehr die Auffassung vertreten, dass Orte infolge der Globalisierungstendenzen und gestiegener Mobilität weniger entfremdend, sondern offener und dynamischer würden und einen sozial integrativen Effekt hätten (MERRIMAN 2011: 30). Auch URRY et al. (2016) konstatieren, dass Flughäfen sich zwischenzeitlich zu Zielen mit erlebnisorientiertem Charakter entwickelten und deshalb nicht mehr nur die Funktion eines Transit-Raumes erfüllten (ebd.: 14). Weiterhin kritisch gesehen wird zum einen die fast schon emotional anmutende Gegenüberstellung eines anthropologischen Ortes und einem negativ konnotierten Nicht-Ort, der für schwindende Individualität und Vereinsamung steht (MERRIMAN 2011: 30). Zum anderen expliziert AUGÉ (2014) weder quantifizierbare noch qualitative Komponenten bzw. soziale oder materielle Bestandteile von Orten und Nicht-Orten angemessen (MERRIMAN 2011: 30).

Trotz der berechtigten Kritikpunkte spielt das Theoriekonzept von AUGÉ (2014) aus mehrerlei Gründen eine wichtige Rolle für die Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens. Gerade vor dem Hintergrund multilokaler Arrangements kann es willentlich oder unbewusst passieren, dass nicht nur die Wohnorte unterschiedlich erlebt und wahrgenommen werden, sondern genauso die (Transit-)Räume und Orte zwischen diesen Ausgangs- und Zielorten. AUGÉ (2014) betrachtet den *„Raum des Reisenden [...] als Archetypus des Nicht-Ortes“* (ebd.: 90). Wenn Multilokale also als hochmobile Reisende (vgl. SCHÖNDUWE 2017) oder Pioniere moderner Mobilität (vgl. HESSE & SCHEINER 2007) gelten, dann passieren sie (Transit-)Räume häufiger als andere Personen und nehmen Nicht-Orte gegebenenfalls nicht nur in ihrer Funktion als Transitraum und sich selbst in ihrer Rolle als Passagier oder Reisender wahr. Ein allgemein anerkannter Nicht-Ort wird unter den Bedingungen multilokalen Lebens ggf. für die spezifische Personengruppe zu einem Ort, der Identität erzeugt. Demgegenüber ist genauso zu überprüfen, ob nicht Wohnorte, die AUGÉ (2014) zufolge doch eigentlich den Kriterien von anthropologischen

Orten entsprechen müssten, vor dem Hintergrund der multilokalen Lebensweise zu Nicht-Orten werden, weil sie nur dem vorübergehenden Aufenthalt dienen. Sie wären dann weder relational noch historisch oder identitätsstiftend, sondern dienten nur dem Zweck des Übernachtens und die Akteure würden mit diesem Raum lediglich in ihrer Rolle als Übernachtende in Beziehung treten. Im Extremfall existierten „Orte der Ortlosen“, die im Gegensatz zu „Erinnerungsorten“ an Bedeutung verlieren, weil sie weder historisch geprägt sind noch individuelle Identität stiften oder soziale Beziehungen schaffen (AUGÉ 2014). Weiterführend wäre dann zu überprüfen, ob ein Ort, der zwar weder identisch, relational oder historisch ist, im Kontext multilokalen Lebens nicht trotzdem ein Ort mit Symbolcharakter sein kann, zwar kein anthropologischer im Sinne des Ethnologen AUGÉ, doch aber ein symbolisierter Raum mit wenigstens funktionaler Bedeutung.

#### 4.2.2.2 Bewegung und Beweglichkeit: Raumbezogene Kapitalkonzepte

Die nachfolgend vorgestellten Theoriekonzepte treffen den Kern der Arbeit in besonderem Maße, denn wie in Kapitel 3.4 bereits gezeigt wurde, ist die Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens unweigerlich mit Überlegungen zur *zirkulären* sowie *permanenten Mobilität* verknüpft. Raumbezogene Kapitalkonzepte, wie sie im Folgenden zusammenfassend genannt werden sollen, zeichnen sich dadurch aus, dass sie nicht allein die tatsächlich realisierte räumliche Mobilität von Personen betrachten, sondern in gleicher Weise den Zusammenhang zwischen räumlicher und sozialer Mobilität, indem sie die Fähigkeit, das Potenzial (vgl. DANGSCHAT 2013; FLAMM & KAUFMANN 2006; KAUFMANN et al. 2004) oder auch das Vermögen (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013) von Akteuren, sich bewegen zu können in ihre theoretische Konzeptualisierung von Bewegung und Beweglichkeit im Raum mit einbeziehen. Entscheidend für die Beurteilung, ob eine Person eher mobil oder immobil ist, ist demzufolge nicht allein die Anzahl der zurückgelegten Wege, Distanzen oder die dafür aufgewendete Zeit, sondern genauso auch die Fertigkeiten und Fähigkeiten im Umgang mit den Handlungsmöglichkeiten sowie die Wahrnehmung und Bewertung der Art und des Umfangs der potenziell realen Mobilität. Eine Person mit hoher räumlicher Mobilität verfügt also nicht zwangsläufig auch über eine hohe Handlungskompetenz (*achievement* und *ability*; vgl. KAUFMANN et al. 2004: 747) und umgekehrt ist eine hohe soziale Mobilität nicht notwendigerweise gleichzusetzen mit einer ausgeprägten physischen Mobilität.

Die Theoriekonzepte knüpfen damit an eine eher soziologisch orientierte Mobilitätsforschung an, deren Ziel es ist, Mobilitätsverhalten nicht allein auf der Grundlage struktureller Merkmale zu erklären, sondern Akteure vor dem Hintergrund einer diffuser werdenden Mobilität in ihren reflexiven Handlungsmöglichkeiten zu analysieren (vgl. DANGSCHAT 2013: 51). Es handelt sich um theoretische Überlegungen, die in besonderer Weise sowohl die Komplexität individueller

Mobilität als auch weitere zentrale Komponenten berufsbedingten multilokalen Lebens berücksichtigen. *Mobilität* ist also auch Interaktion zwischen Akteuren, die maßgeblich beeinflusst wird durch Ressourcen, Kompetenzen und sogenannte *constraints*, also Einschränkungen, Abhängigkeiten oder Zwänge, die sich durch strukturelle Vorgaben oder im Austausch mit anderen Personen ergeben (DANGSCHAT 2013; FLAMM & KAUFMANN 2006; KAUFMANN et al. 2004). Hieran wird sogleich deutlich, dass es sich um ein sozialwissenschaftlich geprägtes Theoriegerüst mit kognitiver Prägung handelt (DANGSCHAT 2013: 49), das zum einen in Einklang mit den für die Studie ausgewählten handlungsorientierten Raumkonzepten (s. Kap. 4.1) steht und zum anderen große Überschneidungen mit den Annahmen zeitgeographischer Entwürfe aufweist. Sie werden in Kapitel 4.3 eingehend behandelt.

Insbesondere der von KAUFMANN et al. (2004) für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung entwickelte *Motilitäts-Ansatz* erweist sich für die vorliegende Studie als ergiebig. Das theoretische Konzept bildet die Grundlage für weiterführende Überlegungen von DANGSCHAT (2013) sowie DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013), die im Rahmen einer Dokumentation der ersten Dortmunder Konferenz zur Raum- und Planungsforschung zum Thema *Mobilitäten und Im-mobilitäten* entstanden sind.

KAUFMANN et al. (2004) proklamieren in ihrem Aufsatz ein neues Konzept für die Erforschung von Mobilität, für das sie in Anlehnung an FRANZ (1984) den Begriff *Motilität* vorschlagen. Die Entwicklung dieses neuen Theoriekonzeptes sehen die Autoren erstens in den zunehmend „fluiden“ Gesellschaftsstrukturen begründet (KAUFMANN et al. 2004: 746). Einher geht ihre Argumentation mit der von HARVEY (1998) nun schon mehrfach erwähnten, prognostizierten *Raumzeitverdichtung*, durch die in Kombination mit Flexibilisierung und Entgrenzungsprozessen neue Mobilitätsanforderungen entstünden.

Der Idee einer Verkürzung der Raum-Zeit-Distanz steht das von SELLER und URRY (2006) propagierte *New Mobilities Paradigm* sehr nahe (s. Kap. 3.1). Wie auch die Auseinandersetzung mit berufsbedingtem multilokalem Leben wird der *Motilitäts-Ansatz* einem generellen Paradigmenwechsel, dem *mobility turn*, zugerechnet. Demzufolge sind nicht nur die Bewegung von Personen im Raum, sondern auch die von Ideen, Objekten und Informationen für die Flexibilisierung der heutigen Arbeits- und Lebenswelt verantwortlich (URRY 2011: 17). Weiterhin proklamieren dessen Vertreter, dass sich soziale Beziehungen über die Distanz zueinander definieren, die nur durch Mobilität, sei es durch körperliche, imaginative, virtuelle oder kommunikative, überwunden werden kann (ebd.: 46f.). Diese Erweiterung räumlicher Mobilität verändere so seit Jahrzehnten die gesellschaftliche Struktur in besonderem Maße. Lokale Abhängigkeiten und Determinationen nehmen in ihrer Bedeutung ab. Das für die Moderne

zentrale Streben nach Freiheit, Wachstum, Wohlstand und Individualität kann durch die Entgrenzung und Beschleunigung der Mobilität realisiert werden und wirkt auf diese in vielfältiger Art und Weise zurück (HESSE & SCHEINER 2007: 140). Auch hier ist die sich selbst bedingende Ausweitung von Mobilität zu erkennen, welche in zahlreichen Aufsätzen der Vertreter\*innen dieses Leitbildes (u. a. ADEY 2009; BÜSCHER et al. 2011; CRESSWELL 2006; THRIFT 2004; SHELLER 2014; SHELLER & URRY 2006; SHELLER & URRY 2007; URRY 2000; URRY 2011) in vielerlei Kontexten (hochmobile Lebensformen, Transport, Verkehrstechnologien, Tourismus, Automobilität etc.) aufgezeigt wird. Räumliche Mobilität meine nicht mehr nur die Überwindung einer Distanz in möglichst kurzer Zeit (URRY 2011: 59). Mobilität wird weitaus mehr zur Rahmenbedingung modernen Lebens, die komplexe Raum-Zeit-Verhältnisse steuert und praktisch alle Individuen dazu verpflichtet, mobil zu sein, sollten sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben wollen (URRY 2000). HANNAM et al. (2006) haben diesem Forschungsfeld den Namen *Mobilities* gegeben und wie folgt definiert: *„A more networked patterning of economic and social life, even for those who have not moved. [...] Mobilities are centrally involved in reorganizing institutions, generating climate change, moving risks and illnesses across the globe, altering travel, tourism and migration patterns, producing a more distant family life, transforming the social and educational life of young people, connecting distant people through ‚weak ties‘ and so on“* (ebd.: 149). Es ist offensichtlich, dass Mobilität raum-zeitliche Vorgaben für Akteure und ihre Aktivitäten macht, indem beispielsweise bestimmte Personengruppen ihre Wohnstandorte verstärkt auf der Basis überdurchschnittlicher Erreichbarkeit und Mobilität wählen. *Mobilities* unterscheiden sich insofern von den gemeinhin untersuchten wechselseitigen Wirkungszusammenhängen, da sie das übliche zweidimensionale Interpretationsschema erweitern. In dieser übergreifenden Perspektive erlaubt die Analyse der räumlichen Mobilität auch ein besseres Verständnis der Funktionsweise spätmoderner Gesellschaft an sich. *„In sum, the emerging mobilities paradigm challenges the ways in which much social science research has been relatively ‚a-mobile‘ until recently. (...) Our approach to mobilities is part of a broader theoretical project aimed at going beyond the imagery of ‚terrains‘ as spatially fixed geographical containers for social processes, and calling into question scalar logics such as global/local as descriptors of regional extent“* (HANNAM et al. 2006: 5).

Das Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhalten scheint komplexer zu werden und könne deshalb nicht mehr allein mithilfe standardisierter Verfahren und der Kombination verschiedener Merkmalsausprägungen erklärt werden, folgern KAUFMANN et al. (2004). DANGSCHAT (2013) fügt dem hinzu, dass die klassische Sichtweise der Verkehrsforschung, die sich allein auf die Bewegung im Raum beschränke, ihre Grenze erreicht habe und keine zufriedenstellende Erklärung mehr für die *„Logik der Bewegung im Raum“* liefere (DANGSCHAT 2013: 50). Insbesondere Gründe für die

Mobilität wie Wahrnehmungen, Bewertungen und Präferenzen könnten nicht mehr vollständig erklärt werden (ebd.).

Zweitens rechtfertigen KAUFMANN et al. (2004) die Entwicklung eines neuen Ansatzes mit dem Verweis auf Schwierigkeiten hinsichtlich einer einheitlichen Definition und Verwendung des Begriffs *Mobilität*. Zwischenzeitlich bestünde in den Sozialwissenschaften eine eher holistische Auffassung der Bedeutungslogik von Mobilität, die sie anhand von zwei Beispielen zu verdeutlichen versuchen. Unter Verweis auf LÉVY (2000) wird aufgezeigt, dass Mobilität in dreierlei Hinsicht, nämlich als *Möglichkeit*, *Kompetenz* oder *Kapital* verstanden werden kann. SCHULER et al. (1997) hingegen untergliedern räumliche Mobilität hinsichtlich ihres Zwecks in *residenzielle Mobilität* (Wohnmobilität), *Migration*, *Tourismus* sowie *Alltagsmobilität*. Eine wenig eingrenzende Definition ermögliche zwar unterschiedliche theoretische Überlegungen, lasse aber andererseits einen großen Interpretationsspielraum und Beliebigkeit in der Verwendung zu, was letztlich zu verzichtbarer Komplexität führe, so KAUFMANN et al. (2004: 749).

Die Autoren kommen sodann zu dem Schluss, Mobilität zugleich als Voraussetzung und Konsequenz des strukturellen und sozialen Wandels zu betrachten, und zwar sowohl in räumlicher als auch in sozialer Hinsicht (KAUFMANN et al. 2004: 748). So ist neben der räumlichen genauso die soziale Mobilität zu berücksichtigen, d.h. neben strukturellen Daten muss auch die Reflexivität über Handlungsmöglichkeiten von Personen theoretisch konzeptualisiert werden (DANGSCHAT 2013: 51). Das bedeute jedoch nicht, Mobilität einfach nur aus zweierlei Perspektiven zu betrachten, sondern *räumliche Mobilität* unter Beachtung der Dynamiken sozialer Strukturen zu untersuchen und *soziale Mobilität* in Zusammenhang mit tatsächlich realisierter Bewegung in Raum und Zeit zu analysieren (KAUFMANN et al. 2004: 745). Unter räumlicher Mobilität verstehen KAUFMANN et al. (2004) die physische Bewegung von Personen und Objekten zwischen zwei Orten entlang von festgelegten Pfaden. Soziale Mobilität meint hingegen die Veränderung der sozialen Stellung eines Individuums oder einer Personengruppe hinsichtlich eines bestimmten Merkmals (Beruf, Lebensstil, Einkommen, etc.). Damit kann aber auch die (Um- bzw. Neu-)Verteilung von Ressourcen gemeint sein. Soziale Mobilität erfolgt *intergenerational*, wenn sich eine soziale Position beispielsweise zwischen zwei Generationen einer Familie wandelt oder *intragenerational*, wenn die Veränderung der sozialen Position eines Individuums über eine bestimmte Zeitspanne beschrieben wird (KAUFMANN et al. 2004: 746f.).

Um nicht nur der Verknüpfung von räumlicher und sozialer Mobilität Ausdruck zu verleihen, sondern zudem begriffliche Verwirrungen, wie sie zuvor beschrieben wurden, zu vermeiden, schlagen KAUFMANN et al. (2004) ein Konzept namens *Motilität* vor (ebd.: 749). *Motilität* beschreibt ein Potenzial, das zur Bewegung befähigt. Der Begriff ist der Biologie bzw. Medizin



entlehnt und meint dort das Vermögen eines tierischen Lebewesens, einer Zelle oder eines Organs, sich bewegen zu können. Wie die generelle Verwendung des Begriffs im Kontext der Mobilitätsforschung (vgl. FRANZ 1984), ist auch die Unterscheidung in eine tatsächlich realisierte Bewegung zwischen zwei physischen Orten und die Möglichkeit zur Bewegung nicht ganz neu. DANGSCHAT (2013) verweist in diesem Zusammenhang auch auf das Begriffspaar *Verkehr* und *Mobilität*, weil es häufig verwendet wird, um eine Abgrenzung zwischen den beiden Semantiken zu verdeutlichen.

Schon der Begriff *Mobilität* für sich allein kann nicht nur eine Bewegung, sondern zugleich auch Beweglichkeit im Sinne eines Potenzials zur Bewegung beschreiben. Diese Unterscheidung ist äußerst relevant für die spätere theoretische Einordnung der Untersuchungsergebnisse: Zum einen in Bezug auf eine Begründung der Entscheidung, die zu einer multilokalen Lebensphase führt und zum anderen hinsichtlich der Strategien, die im Umgang mit der multilokalen Lebensweise entwickelt werden.

Die Bezeichnung *Mobilität* leitet sich vom lateinischen Wort *mobilitas* für Beweglichkeit bzw. *mobilis* für beweglich ab. Dem Ursprung zufolge beschreibt sie die Beweglichkeit von Lebewesen und Dingen in Raum und Zeit. Die Wortherkunft macht schon deutlich, dass nicht zwangsweise eine tatsächliche Bewegung stattfinden muss. Auch BECKMANN et al. (2006) nehmen deshalb eine Differenzierung in die tatsächlich realisierte und die potenzielle Mobilität vor, ohne jedoch verschiedenartige Begriffe dafür zu verwenden (s. Abb. 2).

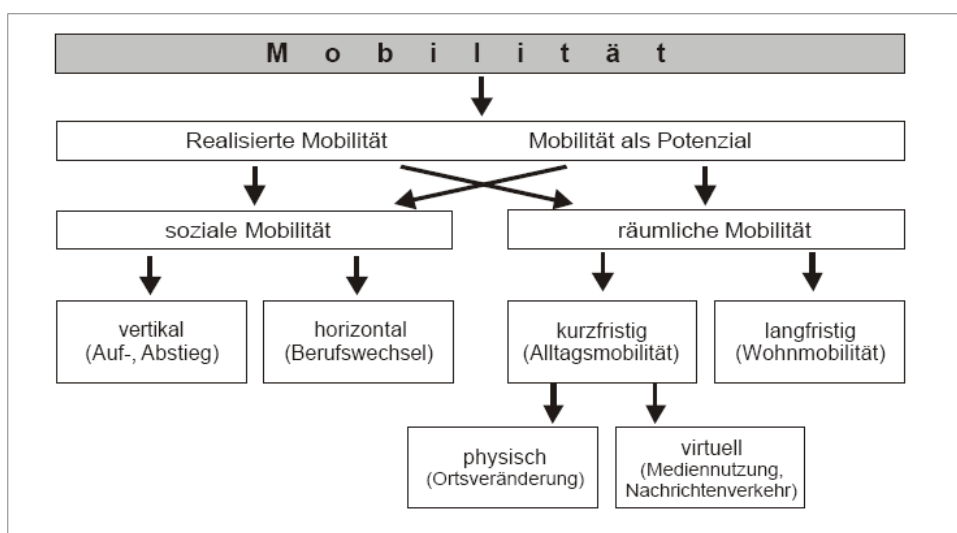


Abbildung 2: Dimensionen des Mobilitätsbegriffs (BECKMANN et al. 2006: 19)

WERLEN (2000) geht hingegen von einer tatsächlich realisierten Bewegung aus und betont weniger die zeitliche als die räumliche Dimension von Mobilität. Sozialgeographisch konnotiert

beschreibt er Mobilität als *„Bewegung zwischen zwei oder mehreren sozialen oder räumlichen Positionen“* (ebd.: 388), wonach eine Unterscheidung in soziale Mobilität, die *„die Bewegung zwischen verschiedenen Positionen gesellschaftlicher Schichten“* meint, und räumliche Mobilität, die sich auf *„die Bewegung einer Person oder einer Gruppe zwischen erdräumlichen Positionen“* bezieht, resultiert (ebd.). Sowohl die physische als auch die soziale Semantik ist also berücksichtigt.

GATHER et al. (2008) setzen an dem Entwurf von BECKMANN et al. (2006) an und nehmen eine Einteilung in geistige, soziale und physische Mobilität vor. Während die *„geistige Mobilität die menschliche Fähigkeit beinhaltet, sich von überkommenen Denkmustern zu lösen und sich neuen Denkansätzen zu öffnen“*, bezeichnet soziale Mobilität, ähnlich wie bei WERLEN (2000), *„die Bewegung von Personen innerhalb des gesellschaftlichen Beziehungsgefüges und meint Veränderungen der sozialen Position“*, die sowohl als sozialer Auf- oder Abstieg in vertikaler Richtung als auch als horizontale Veränderung erfolgen kann (GATHER et al. 2008: 24). Die physische Mobilität ist der bei WERLEN (2000) definierten räumlichen Mobilität gleichzusetzen. Sie kann als zirkulärer, kurzfristiger Ortswechsel im Sinne von Alltagsmobilität oder als dauerhafte, residenzielle bzw. permanente Mobilität geschehen. Die virtuelle Mobilität ist insofern an den Raum gebunden, als dass Daten über eine physische Distanz transportiert werden (vgl. Abbildung 2; u. a. BECKMANN et al. 2006: S. 15ff; GATHER et al. 2008: 24).

Auch WERLEN (2000) nimmt hinsichtlich der räumlichen Mobilität nochmals eine Untergliederung vor. Er bezeichnet alltägliche Bewegungen, die letztlich wieder zum Wohnstandort zurückführen, beispielsweise Einkäufe oder das Aufsuchen des Arbeitsortes, als Pendeln, wohingegen Wanderungen solche Bewegungen sind, die mit einem Wohnstandort- bzw. Wohnungswechsel assoziiert sind (ebd.: 388).

Die vorangegangenen Darstellungen zeigen, dass z.T. unterschiedliche Ausdifferenzierungen hinsichtlich der Definition von *Mobilität* erfolgen. Sie alle vergegenwärtigen, dass Mobilität sowohl einen räumlichen und zeitlichen Bezug im Sinne der physischen Mobilität aufweist, sich aber auch durch die soziale, kulturelle und geistige Dimension auf Positionierungen der Akteure innerhalb des gesellschaftlichen Lebens bezieht. Mobilität ist folglich nicht nur ein *„verkehrstechnisches Phänomen, das als Mittel zum Zweck (von Aktivitäten) dient, sondern auch und vor allem eine vielschichtige soziale Alltagsaktivität, die mit eigenständigen Bedeutungsgehalten verknüpft ist“* (BECKER & JAHN 2006: 386). Daraus leitet sich die Notwendigkeit einer Abgrenzung des Begriffs *Mobilität* ab.

Der dieser Arbeit zugrunde liegende Mobilitätsbegriff beschränkt sich nicht allein auf die physische Mobilität, sondern berücksichtigt neben der tatsächlich realisierten Bewegung genauso

das Bewegungspotential und die soziale Komponente von Mobilität. Es darf nicht außer Betracht gelassen werden, dass soziale und räumliche Mobilität in einer wechselseitigen Beziehung stehen. *„Mit dem Motilitäts-Konzept ist nicht nur die Möglichkeit zur Mobilität angesprochen, sondern auch die Möglichkeit die soziale Positionierung innerhalb einer mobilen Gesellschaft zum Ausdruck zu bringen. Das bedeutet, dass Motilität und soziale Position in einer sich beeinflussenden Wechselbeziehung stehen“* (DANGSCHAT 2013: 50). So kann räumliche Mobilität beispielsweise Ausdruck der veränderten persönlichen wirtschaftlichen und sozialen Lage sein. KAUFMANN et al. (2004) verweisen inhaltlich auf den Zusammenhang zwischen räumlicher und sozialer Mobilität und verlangen damit eine stärkere Verknüpfung von Mobilitäts- und Ungleichheitsforschung (ebd.: 749f.), die FLAMM und KAUFMANN (2006) aber erst zu einem späteren Zeitpunkt ausführlicher begründen. Auf Theorien der sozialen Ungleichheit verweist ein Mobilitätspotenzial DANGSCHAT (2013) zufolge schon deshalb, weil Mobilität oftmals als menschliches Grundbedürfnis konstruiert wird (ebd.: 51). Nicht nur die physische Bewegung, sondern auch das Ausmaß der Motilität entscheiden demnach über die Integration von Personen in ihr soziales Umfeld (FLAMM & KAUFMANN 2006: 184).

Als determinierende Faktoren von Motilität werden materielle Ressourcen und die Reflexion über die Art und den Umfang möglicher physischer Mobilität benannt. Weiterhin resultieren das Potenzial bzw. die Fähigkeit zur Bewegung aus den Fertigkeiten und Kompetenzen einer Person. Mit dessen Hilfe kann dann nicht nur eine Aneignung von Ressourcen (oder Mobilitätswerkzeugen) geschehen, sondern beispielsweise auch die Aneignung neuer Fertigkeiten im Umgang mit Räumen (DANGSCHAT 2013: 49). FLAMM und KAUFMANN (2006) betonen jedoch, dass ein Bewegungspotenzial nicht notwendigerweise zu einer tatsächlichen physischen Bewegung führen muss (ebd.: 168). SHELLER (2014) fügt hinzu: *„A person may have a high degree of motility without actually moving (for example a well-connected professional who works from home or delegates others to perform physical movements such as deliveries), or they may be among the ‘mobility pioneers’ who live highly spatially distributed lives [...]; while another mobile subject may be involved in much physical displacement, but have low motility in terms of capacities, competencies, and choices, especially if that movement is involuntary (for example someone caught in the grips of a human trafficker, or a child moving between the households of divorced parents)“* (ebd. 2014: 797).

Für die vorliegende Arbeit kann *Motilität* demnach verstanden werden als Maß für die Fähigkeit eines Individuums oder einer Personengruppe, auf der Grundlage bestimmter Fertigkeiten und Fähigkeiten die ihnen zur Verfügung stehenden (Mobilitäts-)Ressourcen zu nutzen, um neue Strategien im Umgang mit einer bestimmten (hier: multilokalen) Lebenssituation zu entwickeln

und umzusetzen. Hiermit greifen die Vertreter des Motilität-Ansatzes *„die sozialpsychologischen Erkenntnisse zur kognitiven Verarbeitung (Wahrnehmung und Bewertung) sozialräumlicher Phänomene [auf] und beziehen diese explizit auf das Feld der Mobilität (Motilität = Fähigkeit, die Angebote des Verkehrs- und Mobilitätssystems wahrzunehmen und sie so vor dem Hintergrund der eigenen Optionen zu bewerten, dass eine zufriedenstellende Mobilität entsteht)“* (DANGSCHAT 2013: 53).

KAUFMANN et al. (2004) benennen drei Elemente von Motilität, die sich gleichsam für eine Analyse des empirisch gewonnenen Datenmaterials der vorliegenden Studie anwenden lassen:

- Zugänglichkeit (*access*): Damit sind Mobilitätsangebote gemeint, *„die jedoch neben den strukturellen Voraussetzungen dynamisch und hinsichtlich vorhandener Netzwerke betrachtet werden sollen“* (DANGSCHAT 2013: 52; dort zit. nach KAUFMANN et al. 2004: 750).
- Kompetenz (*competence*): Das sind *„[i]ndividuelle Fertigkeiten, Fähigkeiten, Begabungen, Neigungen und Möglichkeiten, die sich unmittelbar auf den Umgang mit Erreichbarkeiten und das kognitive Erfassen beziehen“* (DANGSCHAT 2013: 52; dort zit. nach KAUFMANN et al. 2004: 750). Es wird unterschieden in
  - a) physische Möglichkeiten,
  - b) angeeignete Fertigkeiten (Umgang mit Mobilitätswerkzeugen wie Zeit- oder Abo-karten, Regeln der Bewegung, Führerschein-Besitz, Ortskenntnisse und daran geknüpfte Wertvorstellungen) und
  - c) organisatorische Fähigkeiten (Planen und Koordinieren von Aktivitäten einschließlich der Informationsbeschaffung sowie der Ausbau weiterer Fertigkeiten) (KAUFMANN et al. 2004: 750).
- Kognitives Erfassen (*appropriation*): Das betrifft die *„[k]ognitive Konstruktionsleistung von Personen [...] hinsichtlich der wahrgenommenen Zugänglichkeiten des Mobilitätssystems und Fertigkeiten, sich darin zu bewegen. Das kognitive Erfassen wird durch Notwendigkeiten, Planungen, Annahmen und Interpretationsleistungen von Personen, Netzwerken, sozialen Gruppen und Institutionen bestimmt, die sich unmittelbar auf Handlungsstrategien, Motive, Werte und Haltungen bezieht [...]“* (DANGSCHAT 2013: 53; dort zit. nach KAUFMANN et al. 2004: 750).

Für das Dissertationsprojekt würde die Anwendung der genannten drei Dimensionen von Motilität bedeuten, dass vorrangig nur solche Akteure für die qualitative Studie in Betracht kommen können, die prinzipiell in der Lage sind, nicht nur über ihre Bewegungen im Raum zu berichten, sondern auch über ihre angeeigneten Fertigkeiten und organisatorischen Fähigkeiten

zu reflektieren, diese also zu bewerten und einzuschätzen. Die Akteure sollten demnach über ein Mindestmaß an kognitiver und sprachlicher Kompetenz verfügen. Hierzu folgen in Kapitel 6.4 weitere Überlegungen.

Bei der theoretischen Begründung ihres Ansatzes berufen sich KAUFMANN et al. (2004) auf BOURDIEU und dessen Kapitaltheorie. Sie überlegen, ob und inwiefern ein Mobilitätspotenzial als Kapital angesehen werden kann und folgen dahingehend der Argumentation von BOURDIEU (1983), Kapital dürfe nicht allein aus ökonomischer Perspektive dargestellt werden, sondern müsse in „*all seine[n] Erscheinungsformen*“ berücksichtigt werden (ebd.: 184). Weithin durchgesetzt hat sich in der sozialen Ungleichheitsforschung aber nicht bloß die von BOURDIEU (1983) geforderte Wiedereinführung und Ausweitung des Kapitalbegriffs, sondern genauso das damit in Verbindung stehende Klassenkonzept<sup>13</sup>.

Er kritisiert die inhaltlich einseitige Verwendung des Kapitalbegriffs in der ökonomischen Praxis dahingehend, dass die Wirtschaftstheorie die Bedeutung des Kapitalbegriffs reduziere „*auf den bloßen Warentausch, der objektiv und subjektiv auf Profitmaximierung ausgerichtet und vom (ökonomischen) Eigennutz geleitet ist*“ (ebd.: 184). BOURDIEU (1983) unterscheidet daher vier Formen von Kapital: Neben dem *ökonomischen Kapital* existierten *kulturelles, soziales* und *symbolisches Kapital*. Im Gegensatz zu Karl MARX fasst Pierre BOURDIEU (1983) ökonomisches Kapital nicht allein als Besitz von Produktionsmitteln auf, sondern als generellen materiellen Reichtum. Kulturelles Kapital untergliedert er in drei Zustände, den *objektivierten* (in Form von Büchern, Gemälden usw.), den *inkorporierten* (also körpergebundenen) sowie den *institutionalisierten* (z. B. Bildungstitel) *Zustand*. Soziales Kapital sei hingegen eine Ressource, die sich aus der Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe ergebe. Symbolisches Kapital sei Folge gesellschaftlicher Anerkennung. Sie scheint den anderen Kapitalarten übergeordnet. Soziales Kapital kann immer auch symbolisches Kapital sein, da es auf Anerkennung angewiesen ist. Symbolisches Kapital ist Prestige oder Statussymbol, das Individuen oder Personengruppen Ansehen verschafft. Alle vier Kapitalsorten können ineinander umgewandelt werden, wobei kulturelles, soziales und

---

<sup>13</sup> Auch das Klassenkonzept von Pierre BOURDIEU (1976) spielt hinsichtlich der sozialen Ungleichheitsforschung eine Rolle für den vorgestellten Motilitäts-Ansatz. Seinem Konzept zufolge bildet der *Habitus* ein Bindeglied zwischen *Struktur* (operationalisiert als ökonomisches, soziales, kulturelles und symbolisches Kapital) und *Praxis* (sicht- und messbare Handlungskategorien). Der *Habitus* bildet den Rahmen für tiefer liegende Verhaltensmuster. Er begreift ihn als Ebene der zentralen Werte, Lebensziele und Geschmackskategorien, der durch *Kapitalformen* zwar beeinflusst, aber nicht determiniert ist. BOURDIEU (1976) geht nicht nur davon aus, dass die Klassenlage die Formen und Bandbreite des Habitus beeinflusst, welcher wiederum die Praxisformen nahelegt, sondern dass auch umgekehrt ein beständig gezeigtes Verhalten den Habitus prägt. Beispielsweise kann sich durch die häufige Nutzung von Fernverkehrszügen die Bewertung der Verkehrsmittel im Allgemeinen verändern, was wiederum Rückwirkungen auf die Klassenlage hätte. BOURDIEU (1976) zufolge können sich dadurch bestehende soziale Ungleichheiten verfestigen.

symbolisches Kapital mithilfe von ökonomischem Kapital erworben werden können, „*aber nur um den Preis eines mehr oder weniger großen Aufwandes an Transformationsarbeit [...]*“ (BOURDIEU 1983: 195).

Wie soeben erwähnt, greifen KAUFMANN et al. (2004) BOURDIEUs Forderung auf, den Fokus weg vom ökonomischen und hin zu einer generellen Untersuchung der Verteilung und Erhaltung von Macht in Formen des ökonomischen, kulturellen, sozialen und symbolischen Kapitals zu verlagern. Die Autoren schlagen vor, Motilität nun als weitere wichtige Kapitalform neben den vier akzeptierten Kapitalsorten nach BOURDIEU anzusehen (FLAMM & KAUFMANN 2006; KAUFMANN et al. 2004). Motilität bilde schließlich theoretische und empirische Verbindungen mit anderen Kapitalformen und könne für andere Kapitalformen ausgetauscht werden. Das Potenzial zur Bewegung ist folglich ein *Bewegungskapital* („*movement capital*“) (KAUFMANN et al. 2004: 752). Denn „*[e]rst der freie Zugang zu Orten und Informationen sei die Voraussetzung dafür, soziale Positionen zu halten oder zu verbessern, sozial integriert zu sein oder eben Informationen für alle Zwecke erhalten zu können*“ (DANGSCHAT 2013: 56).

DANGSCHAT (2013) rezitiert in seinem Aufsatz sehr gründlich das Anliegen und die Kernaussagen des Motilitäts-Ansatzes nach KAUFMANN et al. (2004), ordnet ihn aber auch innerhalb größerer sozialwissenschaftlicher Debatten ein und macht dahingehend auf konzeptionelle Lücken bzw. Unzulänglichkeiten aufmerksam. Weiterhin benennt er Forderungen und Konsequenzen, die mit der Verwendung des Motilitäts-Ansatzes für die Mobilitätsforschung einhergehen müssten.

Wie schon beschrieben, greifen die Autoren sowohl Ansätze der sozialen Ungleichheitsforschung auf als auch sozialpsychologische Erkenntnisse zur kognitiven Verarbeitung. Laut DANGSCHAT (2013) stellen sie jedoch keine expliziten Bezüge zueinander her, sodass nicht klar ist, wie Motilität entwickelt wird und in welcher Weise mit ihr trotz eingeschränkter materieller Ressourcen so umgegangen werden könne, dass Einschränkungen überwunden oder kompensiert werden (ebd.: 54). Damit ist ein weiterer Kritikpunkt seitens DANGSCHAT (2013) angerissen. Für die Vertreter\*innen des Motilitäts-Konzeptes seien zwar die Fähigkeiten von Interesse, jedoch nicht deren Einschränkungen, sodass Strategien der Bewältigung unberücksichtigt blieben (ebd.: 53f.). Um den letztgenannten Kritikpunkt etwas zu entkräften, soll in Kapitel 4.3 jedoch an die theoretischen Überlegungen der Zeitgeographie angeknüpft werden, die einige wertvolle Hinweise für die theoretische Konzeptualisierung von *Coping-Strategien* liefern. Weiterhin stellt DANGSCHAT (2013) fest, dass die Erklärung bestehender gesellschaftlicher Unterschiede hinsichtlich Handlungsstrategien, Motiven, Werten und Handlungen

basierend auf wenigen einfachen Kriterien wie beispielsweise dem Charakter von Personen unzureichend ist (ebd.: 53).

Letzter, aber wohl schwerwiegender Kritikpunkt, der von DANGSCHAT (2013) benannt wird, betrifft die nicht stringente Einordnung des Motilitäts-Ansatzes in die Kapitaltheorie nach BOURDIEU. *„Der Zugang zum Mobilitäts- resp. dem Informationssystem ist keine weitere Kapitalform, sondern vielmehr ein zentrales gesellschaftliches (Sub-)Feld<sup>14</sup>. [...] Motilität wäre damit keine weitere Kapitalform, sondern ein zunehmend bedeutsames gesellschaftliches (Sub-)Feld, in dem die unterschiedlichen Kapitalformen kombiniert eingesetzt werden, um eben nicht nur Wege zurückzulegen oder Verkehrsmittel zu wählen, sogar nicht einmal, um ausschließlich den Alltag angemessen organisieren zu können, sondern eben auch, um das eigene Image zu steigern, die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe zu demonstrieren und letztlich auch, um die eigene Statusposition zu halten oder ggf. aufzuwerten“* (ebd.: 56).

Trotzdem ermögliche das Theoriekonzept erstmals einen sozialwissenschaftlichen Zugang, der über die reine Raumüberwindung hinausgeht, indem er *„die gesellschaftliche Bedeutung der Verkehrsmittelwahl (symbolisches Kapital), die grundsätzliche Erreichbarkeit von Orten (ökonomisches Kapital), die Informationsbeschaffung zur Mobilität (kulturelles Kapital) oder Modelle des Car-Sharing, der nachhaltigen Mobilität, der Fahrgemeinschaften u. ä. (kulturelles und soziales Kapital) konzipiert“* So biete der Motilitäts-Ansatz die Chance, Ungleichheits- und Mobilitätsforschung stärker miteinander zu verknüpfen (DANGSCHAT 2013: 56f.)

Wie erwähnt, widmen sich in der Aufsatzsammlung zum Thema *Mobilitäten und Immobilitäten* neben DANGSCHAT (2013) zwei weitere Autoren, Cédric DUCHÊNE-LACROIX und Helmut SCHAD (2013), dem Motilitäts-Ansatz. Sie führen ebenfalls zunächst grundlegende Gedanken zur Konzeption und Begründung einer neuen Betrachtungsweise aus und sprechen sich vor dem Hintergrund einer hochmobilen Gesellschaft mit komplexer gewordenen Mobilitätsabläufen, wie schon die Initiatoren des Motilitäts-Konzeptes, für die klare Unterscheidung einer physischen Mobilität und dem Bewegungspotenzial aus. Sie möchten aber den Begriff *Handlungsvermögen* verwendet sehen, ohne diese Präferenz jedoch genauer zu begründen (ebd.: 61).

In den vorigen Darstellungen konnte gezeigt werden, dass Motilität in Anlehnung an die BOURDIEUSche Kapitaltheorie als weitere Kapitalform (oder zumindest als (Sub-)Feld der gesellschaftlichen Positionierung) gelten kann. DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) greifen diese Grundannahme auf und beschreiben Motilität als *Mobilitätskapital* (ebd.: 66). Sie setzen sich

---

<sup>14</sup> Bourdieu (1988) hat das Feld-Konzept entwickelt, weil es nach seiner Auffassung unterschiedliche *Felder* und *Subfelder* der gesellschaftlichen Positionierung gibt, auf denen sozialer Auf- und Abstieg resp. die Zugehörigkeit zu Subkulturen bestimmt wird.

aber nicht nur mit einem Mobilitätspotenzial resp. -kapital auseinander, sondern erweitern das Spektrum auf andere raumbezogene Kapitalkonzepte, die stärker als der Motilitäts-Ansatz den Raum, das Räumliche bzw. die Wechselwirkung zwischen Akteur bzw. Handlung und Raum in ihre jeweilige theoretische Konzeptualisierung einbeziehen.

Zwar ist die Kapitaltheorie den beiden Autoren zufolge kein Raumkapitalkonzept<sup>15</sup>, doch liefere BOURDIEU mit der Unterscheidung von vier Kapitalformen wichtige Analysebereiche, die sie in Form einer vierteiligen Matrix in Bezug zur Multilokalitätsforschung aufspannen. Ökonomisches Kapital könne sich im Kontext multilokalen Lebens beispielsweise im Wert einer Wohnung oder von Fahrzeugen ausdrücken. Kulturelles Kapital ergibt sich aus den vorhandenen Mobilitätskompetenzen bezüglich einzelner Verkehrsmittel, aber auch aus Kenntnissen in Bezug auf die Wohnumgebung. Soziales Kapital kann in Form von potenziell verfügbaren Unterstützungsleistungen aufgrund von sozialen Kontakten in Erscheinung treten. Ein symbolisches Kapital ist im Sinne von BOURDIEU mit der Art der Mobilität oder dem Standort der Wohnung (Wohngegend) verbunden, welches die Akteure wiederum zu Distinktionszwecken einsetzen können (ebd.: 65).

Die Darstellungen der Autoren sind für die Dissertationsarbeit von besonderer Bedeutung, weil sie bei der Auswahl der Kapitalkonzepte stets überprüfen, inwieweit sie für die Erforschung multilokaler Alltagsphänomene von Nutzen sein können, wo ihre Grenzen liegen und wie sie ggf. kombiniert für die Multilokalitätsforschung einsetzbar wären. Denn gerade vor dem Hintergrund multilokalen Lebens kann davon ausgegangen werden, dass für das *Mobilsein* und *Verorten* ein spezifisches raumbezogenes Handlungsvermögen vonnöten ist, das es explizit zu erforschen gilt (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 61). Zwar bestätigen die Verfasser, dass sich die Anwendung des Motilitäts-Ansatzes bzw. Mobilitätskapitals bereits bewährt hat, dennoch genügt ihnen die alleinige und fokussierte Betrachtung von Mobilität, wie sie auch von den Vertreter\*innen des

---

<sup>15</sup> In Anlehnung an Martina LÖW (2001) gehen DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) davon aus, dass BOURDIEU das Soziale dem Räumlichen einseitig strukturierend entgegenstelle (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 64f.; LÖW 2001: 183). „Von seiner Lokalisierung bezieht der Akteur, laut Bourdieu, einen Profit (oder ein Defizit), jedoch kein Raumkapital“ (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 64). Dadurch bleibt der physische Raum in BOURDIEUs Kapitaltheorie ein Behälter und ist lediglich die Erscheinung der sozialen Ordnung. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Kapitaltheorie um ein „*autochthonisches Kapital*“ ergänzt, das eine genauere Erforschung der Raumverhältnisse individueller Akteure in der Gesellschaft ermöglichen soll. Dem Raum an sich ist kein Kapital immanent, sondern die Räumlichkeit der menschlichen Beziehungen ist als Ressource aufzufassen (ebd.: 65). MANDERSCHIED (2017) entkräftet den Vorwurf, bei BOURDIEUs Raumverständnis handele es sich um ein absolutistisches, das den physischen Raum als gegeben betrachte. Sie bemerkt zwar, dass „*Stadt, Raum und Ort bei Bourdieu (...) nur an wenigen Stellen explizit im Vordergrund der Analysen stehen*“ (ebd.: 197), doch verweist sie genauso auf „*die Betonung der mehrschichtigen Relationalität von Orten im physischen und im sozialen Raum*“, die vorrangig in den weniger rezipierten Arbeiten BOURDIEUs aus Algerien und dem Béarn zum Ausdruck kommen (MANDERSCHIED 2017: 198, 201).



*mobilities paradigm* propagiert wird (vgl. SHELLER 2014), als zentrale und konstituierende Praxis moderner Gesellschaften nicht (ebd.: 67f.). Wenn also, wie in Kapitel 3.4 bereits erörtert, sowohl das Mobilsein als auch das Verorten konstituierende und aufeinander bezogene Dimensionen des multilokalen Lebens sind, dann ist die Betrachtung von Motilität oder eines Mobilitätspotenzials nicht ausreichend, um die komplexe Lebenswelt multilokaler Akteure zu verstehen. Es bedarf einer Einbeziehung der zur Bewegung komplementären Praktik. DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) suchen daher nach einem raumbezogenen Kapitalkonzept, das neben dem Handlungsvermögen zur Mobilität auch Verankerungs- bzw. Lokalisierungskompetenzen sowie Strategien der identitätsbezogenen Raumeignung theoretisch zu konzeptualisieren vermag (ebd.: 68).

Hierfür treffen sie zunächst eine grundlegende Unterscheidung in die eher raumzentrierte Konzeption eines *Raumkapitals* und die akteurszentrierte Konzeption eines *räumlichen Kapitals*. Keines der raumbezogenen Kapitalkonzepte schreibt dem Raum an sich ein Kapital als immanente Eigenschaft zu. „Das raumbezogene Kapital ist also immer schon von einer kulturellen, sozialen, ökonomischen Wahrnehmung und Absicht von Akteuren geprägt“ (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 63). Während Raumkapital die Attraktivität eines Raumes bzw. Ortes widerspiegelt und Kapital folglich als Ressource und Qualität des Raumes zu verstehen ist, ist räumliches Kapital hingegen alle „Ressourcen und Qualitäten menschlicher Akteure in Bezug auf das körperliche Handeln in einem spezifischen Raum, das Handeln in einem über Medien vermittelten Raum oder in einem vorgestellten Raum“ (ebd.: 63).

Mithilfe des erstgenannten Konzeptes kann zwischen sogenannten „In-Orten“ und „Out-Orten“ unterschieden werden. Bezüglich multilokalen Lebens kann es sich um spezifische Wohn- oder Mobilitätsangebote handeln, die einen bestimmten Ort in der individuellen Wahrnehmung und Bewertung auszeichnen oder herabstufen (ebd.: 63). Die zweite Variante raumbezogener Kapitalkonzepte kann als Teil einer Handlungstheorie (s. Kap. 4.1) angesehen werden (ebd.: 64). DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) greifen nun ein Konzept des räumlichen Kapitals heraus, das LÉVY (1994) entwickelte und den Vorteil bietet, dass es sich in das BOURDIEUSche Modell integrieren lässt. Hiernach ist jeder Mensch ein räumlicher Akteur, weil er über ein räumliches Kapital verfügt (ebd.: 68). In Anlehnung an BOURDIEU ist davon auszugehen, dass jeder Mensch bestrebt ist, auch *räumliches* Kapital zu akkumulieren. Letztlich ermögliche der Besitz dieses Kapitals, mit dem Raum umzugehen. „Eine spezifische Ausstattung mit räumlichem Kapital macht Menschen und Orte in spezifischer Weise erreichbar, aber auch Services, Kommunikations- und Verkehrsmitteln sowie Verkehrsinfrastrukturen verfügbar“ (ebd.: 69). Eine zentrale Feststellung von LÉVY (1994) in Bezug zur Erforschung von Multilokalitätsphänomenen ist, dass die Wertigkeit eines Raumes auch in den relativen Qualitäten der unterschiedlichen Lebensorte liege (ebd.: 69).

STOCK hat in Zusammenarbeit mit LÉVY das Konzept des räumlichen Kapitals überarbeitet und daraus auf fünf wichtige Komponenten für ein raumbezogenes Kapitalkonzept geschlossen (STOCK 2012): Die *Lokalisierung*, *Wohnbiografie*, *Bewältigung der Andersartigkeit* und das *Mobilitätskapital* als auch *technische Fertigkeiten* in Bezug auf Kommunikationsmittel. Die Aufstellung beinhaltet sowohl materielle Komponenten als auch Kompetenzen. Des Weiteren sind durch die Berücksichtigung der Wohnbiografie auch Mobilitäts- und Verankerungsfertigkeiten enthalten (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 70). Letztlich sind fast alle Elemente aufgezählt, die auch im Motilitäts-Ansatz im Rahmen von Fertigkeiten und Fähigkeiten, Kompetenzen und der Nutzung von Ressourcen bereits versucht wurden zu berücksichtigen (vgl. FLAMM & KAUFMANN 2006; KAUFMANN 2004).

Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden vorgestellten Varianten von raumbezogenen Kapitalkonzepten – *Raumkapital* und *räumliches Kapital* – liegt in den ihnen zugrunde liegenden Raumverständnissen. Verschiedene Autoren sprechen sich deshalb inzwischen für die Verwendung eines *Räumlichkeitskapitals* aus und gegen ein *räumliches Kapital*, weil letzteres annehmen lässt, es handele sich um ein materielles und weniger um ein soziales oder kulturelles Kapital (DUCHÊNE-LACROIX & SCHAD 2013: 71).

Schlussendlich befürworten DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) die synoptische Verwendung der vorgestellten raumbezogenen Kapitalkonzepte für die Analyse eines räumlichen Handlungsvermögens, tendieren aber, gerade vor dem Hintergrund einer eher komplexen multilokalen Alltagsgestaltung, zu einem raumbezogenen Kapitalkonzept, das mit einer handlungstheoretischen Raumkonzeption in Einklang steht (ebd.: 71). Das würde für die Verwendung eines *Räumlichkeitskapitals* resp. *räumlichen Kapitals* sprechen und weniger für ein *Raumkapital*.

Zwischenzeitlich gibt es eine Forschungsgruppe am Institut Arbeit und Technik an der Westfälischen Hochschule in Gelsenkirchen, die sich seit 2014 mit dem Forschungsschwerpunkt *Raumkapital* befasst und damit „einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Räumen und der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen [...] leisten“ möchte (GÄRTNER et al. 2016: 68). Sie verstehen Raumkapital als „endogenes Kapital“, das aus fünf verschiedenen Perspektiven (Engagement, monetäres Kapital, Möglichkeiten, Chancen und Raumbezüge) zu betrachten ist. Auch hier zeigt sich, dass es sich um ein mehrdimensionales Konzept handelt, das Raum trotz der möglicherweise irreführenden Bezeichnung *Raumkapital* „auch als soziales Konstrukt und nicht nur als Containerraum versteht“ (GÄRTNER et al. 2016: 66).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich insbesondere das Motilitäts-Konzept für die Analyse eines Mobilitätspotenzials multilokaler Akteure eignet, weil es in seinen theoretisch-konzeptionellen Überlegungen sehr stringent aufgebaut ist und eine logisch nachvollziehbare Struktur aufweist. Des Weiteren bieten KAUFMANN et al. (2004) hiermit ein Theoriekonzept an, mit dessen Hilfe sich ein methodisches Vorgehen, wie es der qualitativen Studie zugrunde liegt, stützen lässt. Mit seiner forschungsparadigmatischen Ausrichtung schlägt es eine Brücke zwischen der klassischen Verkehrs- und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung, indem es sowohl harte als auch weiche Faktoren gleichermaßen berücksichtigt. Weiterhin knüpft das Konzept aufgrund der Berücksichtigung kognitiver Elemente sowie unter Berufung auf die BOURDIEUSche Kapitaltheorie generell an sozialwissenschaftliche Debatten an und greift darüber hinaus Ansätze der Ungleichheitsforschung auf. Der Motilitäts-Ansatz verweist explizit auch auf eine handlungstheoretische Raumkonzeption. Denn wie dargelegt, geht es den Vertreter\*innen des Theoriekonzeptes nicht nur um die Erklärung von physischer Bewegung im Raum, sondern auch darum, was Mobilität mit Akteuren und Räumen macht und wie sich die Art der räumlichen Mobilität und die soziale Positionierung gegenseitig beeinflussen (vgl. DANGSCHAT 2013: 50). Hieraus wird klar, dass beide Mobilitäten, sowohl die räumliche als auch die soziale Mobilität, die Bedeutung von Raum und Zeit betonen (KAUFMANN et al. 2004). Nicht nur der Motilitäts-Ansatz, sondern auch die von DUCHÊNE-LACROIX und SCHAD (2013) explizierten raumbezogenen Kapitalkonzepte greifen in besonderer Weise inhaltliche als auch methodische Problemstellungen der Multilokalitätsforschung auf. Sie eignen sich vor allem dann, wenn überprüft werden soll, inwiefern ein Mobilitäts- oder Räumlichkeitskapital durch multilokales Leben eingeschränkt oder erweitert wird. Außerdem lässt sich neben der Analyse von tatsächlich realisierter Bewegung im Raum die Untersuchung von infrastrukturellen Bedingungen (z. B. der Zugang zum Mobilitätssystem und Mobilitätswerkzeugen, die als Einschränkungen oder Möglichkeiten wahrgenommen und bewertet werden können) realisieren, eine Analyse also sowohl von objektiven Gegebenheiten als auch von subjektiven Deutungen, die situationsbedingt mit der multilokalen Lebensweise in Verbindung stehen. Weiterhin bieten sie einen theoretisch-konzeptionellen Rahmen für die Analyse der Reflexion eines spezifischen Umgangs mit den Mobilitätsangeboten und den Mobilitätswerkzeugen (vgl. DANGSCHAT 2013: 52). Es konnte gezeigt werden, dass die vorgestellten raumbezogenen Kapitalkonzepte aus mehrererlei Gründen von großer Bedeutung sind für die Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens.

#### 4.2.2.3 Verortung und Ortsbezogenheit: Raum- und ortsbezogene Identitätskonzepte

Raum- und ortsbezogene Identitätskonzepte, wie sie im Folgenden genannt werden sollen, fokussieren im Gegensatz zu den im vorigen Kapitel 4.2.2.2 behandelten Kapitalkonzepten stärker die Dimension des Lokalisierens und Verortens sowie der identitätsbezogenen Raumaueignung. Sie sind daher für die Bearbeitung der forschungsleitenden Fragestellungen sowie für die theoretische Einordnung der aus der Empirie gewonnenen Ergebnisse im Hinblick auf multilokale Wohnpraktiken genauso zu berücksichtigen wie mobilitätsbezogene Konzepte. Es handelt sich um theoretische Überlegungen, deren Bezugspunkte definierte Raumausschnitte bzw. konkrete Orte sind.

Bereits in Kapitel 4.2.2.1 wurde thematisiert, dass Orte vor dem Hintergrund multilokalen Lebens einen relativen Bedeutungsverlust erlangen können (vgl. AUGÉ 2014; RELPH 1976). Demgegenüber kann es aber auch zu einem Erstarken von Identitätsbezügen und ortsbezogenen Bindungen kommen, wenn multilokale Akteure sich bewusst in das soziale Umfeld einbringen und eine deutliche raumbezogene Identität ausbilden (PETZOLD 2009b: 37f.). WEICHHART und RUMPOLT (2015) gehen gar davon aus, „*dass der ursprüngliche Wohnsitz eine beachtliche Bindungswirkung für die betreffenden Akteure*“ innehaben muss (ebd.: 27), wenn er anstatt verlagert durch einen weiteren Wohnstandort ergänzt wird.

Während AUGÉ (2014) von vornherein davon ausgeht, dass bestimmte Orte, vornehmlich Orte des Transits wie Flughäfen oder Bahnhöfe, aufgrund bereits hinreichend erörterter Ursachen Räume ohne symbolisierten Charakter sind und es auch bleiben, versuchen raum- und ortsbezogene Identitätskonzepte das „*Wechselverhältnis zwischen Orten und ihrer individuellen, auch handlungsrelevanten Bedeutung*“ zu erfassen (RICHTER 2013: 12). Vertreter\*innen solcher Konzepte nehmen also im Gegensatz zu AUGÉ nicht an, dass es per se Orte gibt, die wegen ihrer Attribute stets bedeutungslos bleiben und zu denen niemals eine emotionale Bindung ausgebildet werden kann. Sie versuchen vielmehr die Rahmenbedingungen zu konzeptualisieren, innerhalb derer Prozesse der raumbezogenen Identitätsfindung stattfinden und Orte unterschiedlichen symbolischen Gehalt erlangen.

Zahlreiche Forschungsdisziplinen beschäftigen sich schon seit geraumer Zeit mit der Frage, wie raum- bzw. ortsbezogene Bindung hergestellt wird und welche Rolle dafür auch Selbstkonzepte, Sozialisations- oder gruppenspezifische Prozesse spielen. Es gibt keine umfassende Theorie raum- bzw. ortsbezogener Identität, doch ist eine Vielzahl wissenschaftlicher Fachdisziplinen an Problemaspekten des Themenfeldes interessiert. Das spiegelt sich in vielfältigen und komplexen Fragestellungen wider (PETZOLD 2013: 80; WEICHHART 2007: 30). Nicht nur die Human-geographie, auch die Soziologie, Ethnologie und Raumplanung und in den vergangenen Jahren

auch verstärkt das Stadt- und Regionalmarketing sowie weitere Fachdisziplinen befassen sich mit raum- bzw. ortsbezogener Identität<sup>16</sup>. Sie ist aber schon lange vor allem ein bedeutendes Forschungsfeld der Kultur- und Umweltpsychologen (vgl. BOESCH 1991; GRAUMANN 1978; LENGEN & GEBHARD 2016; PROSHANSKY 1983). Die zentrale Bedeutung des Phänomens für die Psychologie führt WEICHHART (2007) darauf zurück, dass raumbezogene Identität im Bewusstsein der Menschen entstehe. Raumbezogene Identität sei folglich immer subjektiv und nicht, wie häufig vor allem von den Raumwissenschaften angenommen, ein „*Attribut des >>Raumes<< [sic], der physisch-materiellen Welt*“ (ebd.: 34). Mit dieser Aussage stützt sich der Autor auf die von Karl POPPER (1973) entworfene *Drei-Welten-Theorie*, der zufolge Phänomene der Wirklichkeit entweder einer *physisch-materiellen Welt, subjektiven Bewusstseinszuständen* oder *objektiven Ideen*, die nur über den Verstand oder Intellekt erfasst werden können, da sie der Sinneswahrnehmung nicht zugänglich sind, zuzuordnen sind. Für die Geographie im Allgemeinen und die vorliegende Arbeit im Speziellen ist die Frage nach raum- bzw. ortsbezogener Identität von Interesse, weil „*sich die Inhalte der Bewusstseinsprozesse auch auf die Räumlichkeit der physisch-materiellen Welt beziehen*“ (WEICHHART 2007: 34). Zuweilen wird in der Geographie „*Identität*“ deshalb auch durch den Begriff „*Bewusstsein*“ ersetzt (ebd.: 30).<sup>17</sup>

Die vielperspektivische Auseinandersetzung mit Identität bringt es mit sich, dass zwischenzeitlich eine ganze Reihe an Begrifflichkeiten verwendet wird, die mehrheitlich dasselbe Phänomen ansprechen, sich jedoch je nach Problemstellung und orientiert an den jeweils forschungsinternen Paradigmen in Nuancen unterscheiden. Neben *raumbezogener Identität*, einem von WEICHHART (1990) vorgeschlagenen Begriff der deutschsprachigen Literatur, ist im Bereich geografischer Forschung oftmals auch von *regionaler Identität* sowie von *räumlicher Identität* die Rede. Regionale Identität ist WEICHHART (2007) zufolge „*als Teilelement des übergeordneten Phänomenbereichs der raumbezogenen Identität*“ zu verstehen (ebd.: 30), womit eine bestimmte Maßstabsebene raumbezogener Identität angesprochen wird. Dieser Festlegung soll in der vorliegenden Arbeit gefolgt werden, indem auch *ortsbezogene Identität* als eine (weitere) Maßstabsebene raumbezogener Identität, nämlich die auf einen konkreten Ort bezogene, konzeptualisiert wird. Orte sind in Anlehnung an WEICHHART (2007) Teil der physisch-materiellen Welt und stellen „*Raumausschnitte verschiedenster Maßstabsebenen*“ dar (ebd.: 34).

---

<sup>16</sup> Bei WEICHHART (2007) findet sich eine gründlich recherchierte Übersicht aller beteiligten Fachdisziplinen und deren Forschungsschwerpunkt in tabellarischer Form (ebd.: 31).

<sup>17</sup> Eine priorisierte Verwendung des Wortes *Bewusstsein* anstelle von *Identität* ist vor dem Hintergrund zahlreicher Kriegsflüchtlinge und dem derzeitigen gesellschaftspolitischen Umgang in Europa und weltweit hiermit, einer verstärkt wahrnehmbaren Hinwendung zu populistischen Strömungen und den – oftmals noch medial wirksam – geführten Debatten um Nationalstaatlichkeit, Territorialität und Zugehörigkeit durchaus zu diskutieren. Sich etwas bewusst zu machen oder ein Bewusstsein für etwas zu entwickeln scheint weniger absolut und unveränderlich als die vollkommen anmutende Übereinkunft, sprich Identifizierung, mit etwas.

Werden *Orte* also im Kontext berufsbedingten multilokalen Lebens untersucht, so stellen zum Beispiel die Wohnung, das direkte Wohnumfeld, ein Stadtteil, die Gemeinde oder eine Stadt physisch-materielle Gegebenheiten der ortsbezogenen Identität dar. Anders als bei WEICHHART (2007) sollen in der vorliegenden Studie Landschaften, eine Region, Bundesländer oder Staaten aber nicht mehr als Orte, sondern vielmehr als Erdraumausschnitte größerer (räumlicher) Reichweite aufgefasst werden. Hier ist dann nicht von kleinräumiger ortsbezogener Identität auszugehen, sondern von raumbezogener Identität auf größerer Maßstabebene. Dieses Verständnis von *Ort* resp. *Raum* deckt sich nicht uneingeschränkt mit den Begrifflichkeiten der angelsächsischen Literatur, in der von „*place identity*“, „*place attachment*“, „*sense of place*“ oder „*territorial belonging*“ die Rede ist. Solche Ansätze rekurrieren auf ein Raumkonzept der humanistischen Geographie und belegen das Wort *place* mit einer im deutschsprachigen Raum weniger gebräuchlichen Konnotation. Sie betrachten *places* als Orte oder Gebiete, die für bestimmte Individuen oder Gruppen eine besondere emotionale oder sinnbezogene Bedeutung haben (vgl. CRESSWELL 2009; LENGEN 2016; RELPH 1976).

Weil bereits die Begriffe *Raum* und *Ort* den angelsächsischen Worten *space* und *place* semantisch nicht gleichzusetzen sind, lassen sich auch nur selten weiterführende Begriffe im Kontext raum- bzw. ortsbezogener Identitätsforschung durch einfache Übersetzung in die angelsächsische bzw. deutschsprachige Forschung transferieren. Oftmals weichen sie in ihrem Bedeutungsinhalt voneinander ab. Eine Betrachtung von Identitätskonzepten der jeweils anderssprachigen Forschung sollte daher eher getrennt voneinander stattfinden, auch wenn dies nicht im Sinne eines möglichst einheitlichen und geschlossenen Forschungsfortschritts ist.

Bereits in Kapitel 4.2.1 wurde angesprochen, dass die Frage, was unter *Raum* zu verstehen ist, bis heute vermutlich eine der zentralsten Fragen der deutschsprachigen Geographie darstellt. Gleichauf möchte die angelsächsische Humangeographie schon lange den Begriff *place* definiert wissen (LIU & FREESTONE 2016: 1). Während die klassischen Lehrbücher ein eher traditionelles Verständnis von *place* propagieren – das im Übrigen sowohl dem im Alltagssprachgebrauch üblichen Verständnis von *Ort* nahekommt als auch der bereits vorgestellten Bedeutung innerhalb der deutschsprachigen Humangeographie – hat sich in den 1970er Jahren im Zuge eines umfassenden Paradigmenwechsels der gesamten Forschungsdisziplin ein erweitertes Verständnis von *place* herauskristallisiert, das einer konstruktivistischen Denkweise zuzuordnen ist. Wenngleich also in der Grundlagenliteratur zunächst eine recht einfache Definition vorgeschlagen wird, wonach *place*, ähnlich wie der *Ort*, als „*geographical locale of any size or configuration*“ (HENDERSON 2009: 539) begriffen wird, betonen weiterführende Konzepte der Humangeographie die Rolle menschlicher Handlungen für die Gestalt von Orten (LIU & FREESTONE 2016: 1; SMITH 2018: 2).

Während die Bezeichnung *Ort* wenig symbolisch aufgeladen erscheint, sind Definitionen von *place* zahlreich, vielseitig und komplex, nicht zuletzt auch, weil sich nicht ausschließlich die Humangeographie, sondern weitere Forschungsdisziplinen um ein allgemeingültiges Verständnis von *place* bemühen. Solche Konzepte lassen sich untergliedern in phänomenologische und epistemologische Ansätze, die entweder das „*Sein der Orte*“ oder die theoretische Konzeptualisierung von Orten stärker fokussieren (LIU & FREESTONE 2016: 2). Ein in der angelsächsischen Literatur weithin zitiertes Verständnis von *place* liefert CRESSWELL (2009), der ihn als „*a particular location that has acquired a set of meanings and attachments*“ (ebd.: 1) definiert. *Places* sind folglich „*Orte mit besonderer Bedeutung*“ (CRESSWELL 2009; LENGEN 2016; RELPH 1967). Sie sind nicht nur Räume bestimmten Maßstabs, sondern auch sinn- und identitätsstiftende Räume, zu denen emotionale Bindungen aufgebaut werden. „*To be human is to live in a world that is filled with significant places: to be human is to have and know yor place*“, so schreibt RELPH (1976: 1). Sie sind soziale Konstrukte, lassen sich aber durchaus auch über eine zeitliche Komponente definieren, weil *Orte* auch als „*Momente*“ bzw. Zeitpunkte konzipiert werden können, gewissermaßen als Pausen im Zeitverlauf (LIU & FREESTONE 2016: 1f.). „*The need to belong to other people as well as places is a universal constant and is central to the human experience*“, schlussfolgert der amerikanische Geograph SMITH (2018: 2).

Es wurde bereits thematisiert, dass ortsbezogene Identität als eine Maßstabsebene raumbezogener Identität aufgefasst werden kann (vgl. WEICHHART 2007). Grundlage dessen ist die Annahme, dass *Raum* ein abstrakteres Konzept als *Ort* darstellt und ein undefinierter *Raum* in einen *Ort* transformiert werden kann, sobald er vom Menschen wahrgenommen, erlebt und mit subjektivem oder kollektivem Sinn versehen wird (LENGEN 2016: 20). Diese Abgrenzung von *Raum* und *Ort* bzw. *space* und *place* ist hilfreich, um Orte mit Bedeutung verständlich zu theoretisieren (ebd.: 27; siehe auch Kapitel 4.2.2.1).

Der bedeutsame Ort setzt sich laut CRESSWELL (2009) aus drei Teilaspekten zusammen: „*Location*“, „*locale*“ und „*sense of place*“. „*Location*“ ist der Ort des absoluten Raumes, der durch exakte Koordinaten in Beziehung zu anderen Orten referenziert ist. „*Location*“ bezieht sich also auf das *Wo* von Orten, wohingegen „*Locale*“ das „*materielle Setting sozialer Beziehungen*“ (ebd.: 1) meint und danach fragt, *wie* Orte beschaffen sind. Es geht um das Sichtbare von Orten in Form von Straßen, Gebäuden, Parks und weiteres visuell Erfassbares. Durch den „*locale*“-Aspekt haben *places* eine unterschiedliche historische Komponente, was sie einzigartig macht (LENGEN 2016: 26). „*Sense of place*“ ist der am wenigsten greifbare Aspekt bedeutsamer Orte. Es handelt sich um subjektive oder auf die individuelle Biografie gründende oder auch kollektiv geteilte Emotionen und Gefühle, die Orte hervorrufen (CRESSWELL 2009: 1).

In der raum- bzw. ortsbezogenen Identitätsforschung der angelsächsischen Humangeographie existieren verschiedene Theorieansätze, die sich auf den Bedeutungsgehalt von *place* und die Annahme, Orte seien sinnstiftend, stützen. Zwei Ansätze sind für geographische Problemstellungen und die vorliegende Arbeit von besonderer Relevanz. Es handelt sich um Theoriegerüste, die sich zum einen dem Begriff *Ortsidentität* (*place identity*) und zum anderen der *Ortsbindung* (*place attachment*) konzeptionell nähern. Nicht immer werden die Begriffe der *Bindung* und *Identität* trennscharf verwendet (vgl. SMITH 2018: 2f.). Und auch hier sei wieder darauf verwiesen, dass die Begriffe *Ortsidentität* und *place identity* sowie *Ortsbindung* und *place attachment* zwar bedeutungsgleich verwendet werden, sich aber semantisch in Nuancen unterscheiden können. Wenngleich die Arbeiten von Geographen auf dem Gebiet der *place attachment*-Forschung weitgehend unberücksichtigt blieben (SMITH 2018: 3), scheint doch das Konzept gerade für die Multilokalitätsforschung ein wichtiges theoretisches Fundament zu sein, weil es sich nicht ausschließlich den Prozessen des identitätsstiftenden Verortens widmet, sondern in gleicher Weise die Rolle zunehmend (hoch-)mobiler Lebensweisen für die emotionale Bindung an Orte in der Konzeptualisierung mit berücksichtigt (GUSTAFSON 2014: 37).

Ein bekanntes und vielfach zitiertes *Place Identity*-Konzept stammt von den Autoren PROSHANSKY et al. (1983), die *place attachment* nicht als eigenständiges Phänomen, sondern als Teil einer *Ortsidentität* auffassen. Orte bzw. Räume haben den Autoren zufolge großen Einfluss auf die Ausbildung von Ich-Identität. So betrachten sie Ortsidentität als „*individual's incorporation of place into larger concept of self*“ (PROSHANSKY et al. 1983: 59), also als Subkategorie des Selbst bzw. der Ich-Identität, in der Entwicklungs- und Kognitionspsychologie auch als „*Schemata*“ (z. B. bei NEISSER 1976 oder PIAGET 1954) bekannt. Ortsidentität umfasst PROSHANSKY et al. (1983) zufolge „*cognitions about the physical world in which the individual lives*“ und weiterhin ein „*potpourri of memories, conceptions, interpretations, ideas, and related feelings about specific physical settings, as well as types of settings*“ (ebd.: 59). Es enthält alle identitätsrelevanten Aspekte der Ich-Identität, die die Umwelt betreffen (vgl. HABERMAS 1999: 153). Die Konzeptualisierung von Ortsidentität entspringt grundlegenden Überlegungen zur Entwicklung von Ich-Identität bzw. Selbstkonzepten. Es handelt sich um einen kognitiven Prozess, der maßgeblich beeinflusst wird durch soziale Beziehungen sowie den physisch-materiellen Kontext. Ortsidentität ist über die Zeit des Lebensverlaufs demnach veränderlich, je nachdem, wie Veränderungen des sozialen oder physischen Umfeldes wahrgenommen und bewertet werden (PROSHANSKY et al. 1983). Der Ortsidentität vorangegangene Bezeichnungen früherer Konzepte lauten beispielsweise *spatial identity* (FRIED 1963) oder *individual/ego identity* (ERIKSON 1950). Auch Edward RELPH (1976) widmete sich bereits dem Entwurf eines *place identity*-Konzeptes. Trotz dessen, dass der von PROSHANSKY et al. (1983) verfasste Aufsatz wesentliche Merkmale, Funktionen und Prozesse



von Ortsidentität erläutert, konstatiert HABERMAS (1999), dass „[d]er Begriff von Ortsidentität reichlich vage bleibt. Er umfaßt [sic] mal bewußte [sic], mal eher überwiegend nicht-bewußte [sic] Kognitionen, mal Gefühle, mal Handlungstendenzen, mal nur die Gegenwart, mal hauptsächlich die Vergangenheit“ (ebd.: 153). Weiterhin problematisch scheint die unterschiedliche Verwendung des Begriffs abhängig von der Forschungsdisziplin. Während Psychologen den Ausdruck *place identity* verwenden, um damit einen Aspekt des Selbstkonzeptes zu verdeutlichen, gebrauchen Geographen den Begriff häufiger, um damit Merkmale, die Beschaffenheit und Qualität eines Ortes zu charakterisieren (SMITH 2018: 3).

Im Gegensatz zu Identitätskonzepten fokussiert *Place Attachment*, ursprünglich ein komplexes Konzept der Umweltpsychologie, raumbezogene Bindungen zu Orten. „*Place attachment is defined as the emotional bond that develops between a person and a place*“ (SMITH 2018: 2). Solche Konzepte wollen die emotionale Bindung zu Orten konzeptualisieren. In jüngerer Zeit widmen sie sich verstärkt auch der Frage, wie sich die Rolle von Orten insgesamt und im Besonderen die emotionale Bindung zu Orten vor dem Hintergrund gestiegener räumlicher Mobilität wandeln. In besonderer Weise werden hierbei auch multiple Verortungen berücksichtigt (vgl. GUSTAFSON 2014).

Für die Multilokalitätsforschung sind die Überlegungen des schwedischen Forschers GUSTAFSON bedeutsam, der sich in seinen jüngeren Aufsätzen verstärkt der Frage zuwendet, wie sich mehr oder weniger stark ausgeprägte Mobilität auf die emotionale Ortsbindung auswirkt. Damit folgt er dem von URRY und seinen Kollegen vorgeschlagenen „*mobilities turn*“, wonach sich die Rolle von Orten in einer (hoch-)mobilen Gesellschaft wandle (GUSTAFSON 2014: 37). In einem 2014 veröffentlichten Beitrag verweist er darauf, dass die Forschung qualitative Unterschiede in der Ausbildung ortsbezogener Bindung bislang vernachlässigt habe. Zwar gebe es wenige Studien, die verschiedene Typen von *place attachment* untergliedert hätten, doch basierten diese häufig ausschließlich auf qualitativen Daten, die zu explorativen Zwecken erhoben wurden. Qualitative Abstufungen der Ortsbindung entstünden zum einen aufgrund von sozioökonomischen Unterschieden, ließen sich aber genauso auch auf unterschiedlich stark ausgeprägte räumliche Mobilität zurückführen. Es gehe in Zukunft also nicht mehr nur darum, Ortsbindungen zu quantifizieren, sondern die Gründe und Bedeutung emotionaler Bindung zu Orten mobiler und immobiler Personen im Vergleich zu konzeptualisieren (ebd.: 40).

Weiterhin fordert er, dass sich die Forschung zu *place attachment* neu ausrichten müsse, um auch zweifache oder multiple Verortungen, also Ortsbindungen, die Altes und Neues miteinander verknüpften, berücksichtigen zu können. Die transnationale Perspektive der Migrationsforschung

verstehe Migration heute nicht mehr als einzigartiges Ereignis, sondern als kontinuierlichen Prozess des Mobilseins, der eine Verbindung zwischen ursprünglichem und neuem Wohnort schaffe. Emotionale Verbundenheit sei daher nicht mehr nur auf einen Ort bezogen, sondern könne zu mehreren Orten entstehen (ebd.: 40f.). Beispielsweise müsse der Frage nachgegangen werden, ob die Ortsbindung zum ursprünglichen Wohnort eher auf sozialen Beziehungen gründet und Bindungen zu nachfolgenden Wohnorten bzw. Zweitwohnsitzen auf physisch-materielle Gegebenheiten, die qualitative Ausstattung und Beschaffenheit eines Ortes zurückzuführen ist (ebd.: 42). Besonders hervorzuheben ist die Annahme der Mobilitätsforschung, die GUSTAFSON (2014) aufgreift, der zufolge sogar Orte des Reisens sowie Transportmittel zu besonderen Orten avancieren könnten (ebd.: 41f.). Das würde nicht nur einem Konzept von *Nicht-Orten* oder *placelessness*, wie es in Kapitel 4.2.2.1 vorgestellt wurde, widersprechen, sondern auch die Reichweite von Ortsbindungen in Frage stellen. Gegebenenfalls sind dann nicht mehr nur direkte Nachbarschaften, das Haus/die Wohnung oder das unmittelbare Wohnumfeld für Ortsbindungen prägend, sondern Städte, Regionen oder gar Staaten (ebd.: 42).

Vorausgegangen sind den soeben dargelegten Forderungen Überlegungen zum Verhältnis von *place attachment* und Mobilität. Hierfür prägt GUSTAFSON (2001) zwei Begriffe: „*roots*“ beziehen sich auf die Ursprünge, Wurzeln und Heimat einer Person, wohingegen „*routes*“ auf weitere Wege bzw. Pfade verweisen. Auf der Grundlage einer explorativen Studie mit teilstrukturierten Interviews fasst GUSTAFSON (2001) seine Ergebnisse in Form einer Typisierung zusammen. Er unterscheidet in drei Typen, die jeweils ein anderes Verhältnis von Ortsbindung und Mobilität beschreiben. *Place attachment* und Mobilität sind entweder ausgewogen und befinden sich im Gleichgewicht oder stehen im Widerspruch zueinander oder ergänzen sich und verhalten sich komplementär zueinander. Hiernach schlussfolgert der Autor, dass Ortsbindung und Mobilität nur gemeinsam auftreten und daher nicht getrennt voneinander zu untersuchen sind. Sie schließen sich gegenseitig nicht aus, so GUSTAFSON (2001), dennoch könne eines der Phänomene stärker ausgeprägt sein als das andere.

Schlussendlich ist festzuhalten, dass sowohl Konzepte zu *place identity*- als auch zu *place attachment* von zahlreichen Forschungsdisziplinen angewendet werden und deshalb die terminologische Verwendung der Begriffe stark variiert. Phänomenologische einerseits und positivistische Forschungsperspektiven andererseits richten ihren Fokus auf unterschiedliche Aspekte des Phänomens und so lassen sich beide Konzepte nur schwer einer fundierten Analyse empirischer Daten zugrunde legen (vgl. SMITH 2018: 2).

Wie schon erwähnt, ist neben der Verwendung von raumbezogener Identität der Begriff *räumliche Identität* gängig, dessen Verwendung WEICHHART (2007) zufolge aber irreführend

sein kann, weil damit indiziert wird, es handele sich nicht um Bewusstseinsprozesse, sondern um eine dem Raum immanente Eigenschaft. Die Bezeichnung solle deshalb zugunsten der raumbezogenen Identität vermieden werden (ebd.: 34). Darüber hinaus gibt es eine ganze Reihe weiterer Begriffe, die sich jedoch nur im Detail unterscheiden.

PETZOLD (2013) untersucht auf der Grundlage einer explorativen Studie das Verhältnis zwischen Multilokalität und ortsbezogener Identifikation und geht dabei der Frage nach, ob Identitätsbildung im Widerspruch zu Multilokalität steht. Aus theoretischer und empirischer Perspektive beleuchtet er sodann unter dem Gesichtspunkt der „*lokalen Identifikation*“ (ebd.: 79), wie raumbezogene Identität theoretisch konzeptualisiert und auf ein spezifisches Forschungsfeld angewendet werden kann. Anstelle von *Identität* bevorzugt er jedoch die Bezeichnungen „*raumbezogene*“ bzw. „*lokale Identifikation*“, wodurch er den prozessualen Charakter von Bewusstseinsvorgängen stärker hervorzuheben vermag. Der Autor verweist außerdem auf weitere Begrifflichkeiten wie „*Ortsbindung*“ und „*Ortsidentifikation*“, die er in Abweichung zur psychologischen Forschung allerdings alle gleichbedeutend verwendet (ebd.: 85).

WEICHHART (1990) schlägt für das von ihm entworfene Konzept der raumbezogenen Identität drei miteinander in Verbindung stehende Teilbereiche des Phänomens vor. Diese Teilaspekte raumbezogener Identität umfassen

- „*das Image von Orten,*
- *die Bedeutung von Orten für das Image von Individuen bzw. Gruppen und*
- *die Bedeutung von Orten für die Ich-Identität [...] und das Wir-Gefühl [...]*“ (WEICHHART 2007: 34).

Das Image von Orten entspricht der „*Identität von Raumausschnitten, wie sie als kognitive Struktur im Bewusstsein von Menschen und als Inhalt von Kommunikation sprachlich repräsentiert werden*“ (ebd.: 34). Images können subjektiv oder gruppenspezifisch variieren, sie sind das Ergebnis von Sozialisationsprozessen, können aber auch Stereotype sein, umfassen Werturteile und Behauptungen und werden zwischenzeitlich auch als Ergebnis kluger Marketingstrategien aufgefasst. Das *Image von Orten* und der angelsächsische Begriff *place* sind sich also offenbar in ihrem Bedeutungsgehalt recht ähnlich.

Für die Verknüpfung der drei Faktoren des Phänomens beruft sich der Autor auf das Konzept der *multiplen Identitäten* des Umweltpsychologen C. F. GRAUMANN (1983), demzufolge es drei grundlegende Formen des Identifizierens gibt. Anhand des ersten Prozesses „*identifying the environment*“ (GRAUMANN 1983: 309ff.) demonstriert WEICHHART (2007), „*dass Images keine bloßen Abbilder der Wirklichkeit sind, sondern immer wertende und interpretierende Deutungen der Realität darstellen*“, da Objekte gedanklich erfasst und wahrgenommen und als kognitive Struktur

im Bewusstsein repräsentiert werden (ebd.: 35). Mit dem zweiten Prozess „*being identified*“ (GRAUMANN 1983: 311f.) sieht er das Faktum beschrieben, dass auch Individuen und Gruppen ein Image zuteilwird, für dessen Herstellung sich wiederum auch Orten bedient wird. Der dritte Prozess „*identifying with one's environment*“ (GRAUMANN 1983: 312ff.) erklärt die Entwicklung der Ich- bzw. Wir-Identität, die auf die Verarbeitung von Erfahrungen in Beziehungen zwischen dem Selbst und seiner Umwelt zurückzuführen ist. Dieses Erleben ist an materielle Kontexte geknüpft, zu denen u. a. Orte gehören (WEICHHART 2007: 35). Sie lassen emotionale Bindungen und subjektive Verbundenheit zu Orten entstehen.

Mit den Überlegungen von E. E. BOESCH (1991) zu einer symbolischen Handlungstheorie begründet WEICHHART (2007) schließlich die besondere Bedeutung „*der existenziellen Bedeutung raumbezogener Identität für menschliche Lebensvollzüge*“ (ebd.: 36). Das Handlungskonzept von BOESCH (1991) beruht auf der Annahme, Handeln geschehe immer intentional und mit einem subjektiven Sinn verbunden. Neben grundlegenden Absichten für eine Handlung proklamiert BOESCH (1991) weitere übergeordnete Handlungsziele („*overarching goals*“), die letztlich darauf abzielen, das eigene Handlungspotenzial („*action potential*“) immer wieder zu demonstrieren. Ist der Handlungsvollzug nun erfolgreich, bestätigen sich die eigenen Fähigkeiten und Kompetenzen und die Ich-Identität wird gestärkt, woraus wiederum neue Ziele erwachsen. Überall dort, wo Handlungsvollzüge besonders erfolgreich verlaufen, so kann aus den Darstellungen von WEICHHART (2007) geschlossen werden, wird die „*Ich-Identität besonders nachdrücklich stabilisiert*“ (ebd.: 38). Während der Autor diese Feststellung zunächst für eine schlüssige Definition des Wortes „*Heimat*“ beansprucht und sich damit in erster Linie auf „*Heimat-Territorien*“ bezieht, erweitert er sein Verständnis von Heimat zuletzt dahingehend, dass „*gelingender Handlungsvollzug*“ (ebd.: 37) nicht nur auf die gängigen Heimat-Orte wie die „*Kindheimat*“ (ebd.: 37) beschränkt ist, sondern genauso gut an Urlaubsorten sowie zusätzlichen Wohnorten und weiteren Heimaten erfolgen kann. Sicherlich kann aber der These widersprochen werden, wonach sich „*Sicherheit [und die] Erfahrung [von] Harmonie und Übereinstimmung zwischen dem Ich und der Welt*“ nur in *vertrauter* Umgebung einstellt, sondern an allen Orten, wo „*leichtes Handeln*“ erfahrbar ist (WEICHHART 2007: 38).

RICHTER (2013) begreift sowohl das Konzept der *raumbezogenen Identität* nach WEICHHART (1990) als auch Konzepte von *place identity* und *place attachment* als physisch-materielle Ansätze, die er von sozio-kulturellen sowie individualistischen Perspektiven abgrenzt. Für die geografische Forschung ist, wie bereits erörtert, die erstgenannte Perspektive von besonderer Bedeutung, wobei es sich um „*vergleichsweise gegenständliche Auffassungen von Orten und Räumen*“ handelt (ebd.: 13). Sozio-kulturelle Ansätze zeichnen sich laut RICHTER (2013)

dadurch aus, dass Räume und Orte als Symbole begriffen werden, wohingegen der materielle Kontext für die Ausbildung raumbezogener Identitäten sowohl für sozio-kulturelle als auch für individualistische Konzepte eine untergeordnete Rolle spielt. Im Fokus individualistischer Ansätze stehen menschliche Selbstkonzepte. Sie wollen die Folgen räumlicher Lokalisierungsprozesse auf Selbstkonzepte erforschen (ebd.: 13f.). Weil er jedoch in allen Ansätzen der drei Zugänge Unzulänglichkeiten erkennt, entwirft er ein Konzept, das sich, konträr zum Ansatz der raumbezogenen Identität, ausschließlich auf Orte und nicht auf Räume bezieht. Im Gegensatz zu WEICHHART (2007) proklamiert der Autor, Identität könne nur in Bezug zu Orten, nicht aber raumbezogen entstehen. Den Raumbegriff erachtet er als problematisch, weil ein Containerdenken zwar theoretisch ausgeschlossen werden kann, praktisch aber kaum umsetzbar ist, da die Vorstellung von Identität in gewissem Maße immer Bezüge aufweise (RICHTER 2013: 16). Wie auch in den Konzepten von AUGÉ (2014) und WEICHHART (1990) werden Orte als konkrete Standorte verstanden, die in ihrer symbolischen Bedeutung aber im Gegensatz zu Räumen keiner besonderen Abgrenzung bedürfen (RICHTER 2013: 16). Beispiele sind öffentliche Plätze, Einkaufszentren, Flughäfen, Bahnhöfe, Arbeits- oder Wohnorte.

Mit seinem Konzept der *ortsbezogenen Identität* verbindet er zwei weitere Forderungen. Zum einen soll damit berücksichtigt werden, dass Orte nicht nur individuell, sondern auch gesellschaftlich bedeutsam sind. Sein Anspruch lautet, „Orte als soziale Tatbestände“ wahrzunehmen (ebd.). Ähnlich wie WEICHHART (1990; 2007) argumentiert RICHTER (2013) mit den wechselseitig ineinandergreifenden Prozessen des Identifizierens, „*identification of*“, „*being identified*“ und „*identification with*“, nach C. F. GRAUMANN (1983), um die Bedeutung von Orten im Kontext von Identifikationsprozessen zu begründen. Beide Autoren betonen die zentrale Bedeutung eines Ortes für den Prozess des Identifizierens bzw. für die Ausbildung von Ich-Identität, weil er „*Anteil an der Wiedererkennbarkeit und Einheitlichkeit einer Person*“ habe (RICHTER 2013: 17). Immer dann, wenn die Identifikationsobjekte der physisch-materiellen Welt Orte seien, so lautet sein Resümee, bilde sich eine Subkategorie personale Identität („*Subidentität*“) heraus, nämlich die *ortsbezogene Identität*. Aufgrund dessen, dass es sich aber nur um eine von vielen Unterkategorien der menschlichen Identität handelt, werde diese auch nur situationsspezifisch aktiviert (ebd.: 19). Eine weitere Forderung des Autors besteht in der zumindest formalen Dreiteilung ortsbezogener Identität, womit „*individuelle Ortsbezüge als eigenständige Identitätskonstrukte [...] von vorgelegerten Aneignungsprozessen und nachgelagerten Verhaltensformen*“ getrennt erscheinen (s. Abb. 3), um daraus „*die Entstehung ortsbezogener Identität erklären und ihre Bedeutung für ortsbezogenes Verhalten ermitteln zu können*“ (RICHTER 2013: 16f.). Über einen Ort entstehe zunächst ein eigenständiges kognitives Konstrukt, das zu einer positiven oder negativen Einstellung gegenüber einem bestimmten Ort führe. Enthält der Ortsbezug zusätzlich zu der Bewertung nun aber ein Zugehörigkeitsverhältnis, so wird die Kognition identitätsrelevant (ebd.). Ortsbezogene

Identitäten entziehen sich jedoch, wie fast alle Formen menschlicher Identität, der direkten Beobachtung. Sie treten erst durch ein bestimmtes Verhalten in Erscheinung, sodass im Modell ortsbezogener Identität dem Aneignungsprozess und der Ausbildung ortsbezogener Identität ein ortsbezogenes Verhalten folgt (s. Abb. 3).

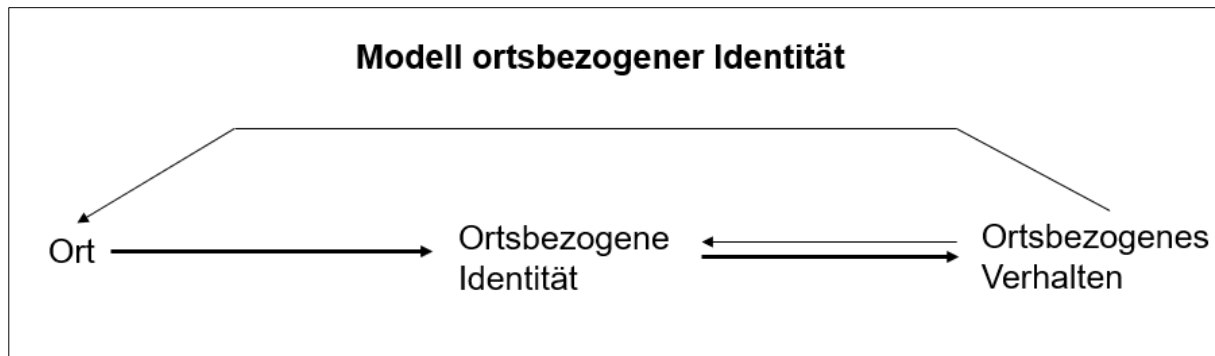


Abbildung 3: Modell ortsbezogener Identität (verändert nach RICHTER 2013: 17)

Durch die formale Zerlegung des Prozesses ortsbezogener Identifikation in ein kausales Wirkungsgeflecht werden parallel stattfindende und überlagernde Prozesse sicherlich abstrahiert, lenkt RICHTER (2013) ein, doch „die Vorstellung einer zeitlichen Abfolge [sei] sinnvoll“, da „[s]o angenommen werden kann, dass Personen erst im Verlauf der Sozialisation ortsbezogene Identität ausbilden. Wenn dies so ist, dann sind Prozesse zu erwarten, die der ortsbezogenen Identität zeitlich vorausgehen und insofern als Ursachen beschreibbar sind. Weiterhin sind ortsbezogene Identitäten [...] nicht direkt beobachtbar, sondern äußern sich erst durch ihr Verhalten“ (ebd.: 17). Unter Rückgriff auf die Biografie von Personen könnten also Aussagen darüber getroffen werden, ob eine Person vormals eher sesshaft oder bereits mobil war, was wiederum Rückschlüsse auf den Verlauf der ortsbezogenen Identifikation zulässt. Für die Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens sind folglich insbesondere die Zeitpunkte direkt vor und nach der Gründung eines weiteren Wohnstandortes für die Anwendung des Modells ortsbezogener Identität entscheidend. RICHTER (2013) wendet sein Modell ebenfalls für eine empirische Arbeit an und stellt fest, dass ortsbezogene Identität weitaus vielschichtiger zu sein scheint als angenommen. Er kommt zu dem Schluss, „dass sich Menschen nach Wohnortwechseln eher für den Zielort oder – seltener – den Herkunftsort als Bezugspunkt ortsbezogener Identität entscheiden als multiple Bindungen zu beiden zu kultivieren. Mit Blick auf multilokale Wohnformen“, schließt er deshalb, seien „gleichwertige [...] Zugehörigkeitsgefühle zu mehreren Orten eher“ selten zu erwarten (ebd.: 28).

RICHTER schlägt mit seinem Modell *ortsbezogener Identität* ein sehr schlüssiges Theoriekonzept zur Untersuchung emotionaler Ortsbindungen vor. Neben dem bereits vorgestellten Ansatz

*raumbezogener Identität* von WEICHHART soll es für die theoretische Fundierung der Ergebnisse der Studie Anwendung finden.

Vor dem Hintergrund einer zunehmend fluiden und mobilen Gesellschaft, wie sie im Rahmen des *mobilities paradigm* (vgl. URRY 2000; SHELLER 2014; s. Kap. 3.1 und 4.2.2.2) beschrieben wird, hat sich die Problemstellung raum- bzw. ortsbezogener Identitätskonzepte etwas gewandelt. Die bereits thematisierten Arbeiten von Per GUSTAFSON liefern hierzu wichtige Anhaltspunkte. Es geht um die Frage, in welchem Verhältnis Mobilität und ortsbezogene Identifikation stehen. Können vor dem Hintergrund von Globalisierung, Entgrenzung, Beschleunigung und stetem Wandel noch emotionale Bindungen zu Räumen bzw. Orten entstehen oder sind mit dem Trend hin zu einer mobilen Gesellschaft auch ein Identitätswandel und die Entstehung neuer Identitätskonstruktionen verbunden? HÖMKE (2013) vermutet gar die Ausbildung einer „mobilen Identität“, für die physisch lokalisierbare Orte nur noch eine untergeordnete oder gar keine Rolle mehr spielen (ebd.: 8).

Es gibt kontroverse Diskussionen um die Bedeutung räumlicher Bindung und ortsbezogener Identität und allen voran zwei konträre theoretische Positionen, wie trotz der zunehmenden Mobilität emotionale Raumverbundenheit erfolgt. Die erste Position legt nahe, dass eine Abnahme oder gar ein Verlust lokaler Bindungen stattfindet und der lokale Bezug durch eine unspezifische globale Raumverbundenheit in Form einer „mobilen Identität“ ersetzt wird. Die zweite Position geht hingegen von einem Erstarren ortsbezogener Identität aus, sozusagen als Reaktion auf die Verwirrungen und Anforderungen, die mit der Globalisierung und den steigenden Mobilitätsanforderungen Einzug erhalten haben (HÖMKE 2013: 8; PETZOLD 2013: 79; RICHTER 2013: 20). Besonders interessant ist dahingehend die Untersuchung der wechselseitigen Verhältnisse der Orte innerhalb des Arrangements einer multilokalen Lebensführung. Bilden sich gegenüber neuen Wohnorten in gleichem Maße ortsbezogene Identitäten aus wie gegenüber Herkunftsorten, entstehen multiple Identitäten zu mehreren Orten oder gar von Orten vollständig gelöste Identitäten?

Die multilokale Lebensweise scheint besonders geeignet, um die Auswirkungen komplexen Mobilitätsverhaltens auf Lokalisierungsstrategien zu untersuchen. Multilokalität gilt zwar gemeinhin als (hoch-)mobile Lebensform (vgl. HESSE & SCHEINER 2007; vgl. SCHÖNDUWE 2017), doch konstituiert sie sich, wie schon mehrfach erwähnt, nicht nur aus dem Mobilitätsein, sondern auch aus dem (doppelten bzw. mehrfachen) Verorten. Vor dem Hintergrund zweier oder mehrerer Wohnorte stellt sich daher die Frage, ob durch das Mehrfachverorten

- a) eine gleichbleibende Identifikation mit dem Herkunftsort ohne signifikante Identifikation mit einem weiteren Wohnstandort (*Persistenz*),

- b) eine stärkere Identifikation mit einem Ort oder zwei/mehreren Orten (*einfache oder multiple Verstärkung*),
- c) ein *Verlust* jeglicher Ortsbindung oder
- d) eine Art „*mobile Identität*“ (HÖMKE 2013) bzw. „*Kosmopolitisierung, d.h. [...] eine [...] Selbstverortung auf einer höheren Maßstabsebene im Sinne einer übergeordneten Rekategorisierung*“ erfolgt (in Anlehnung an PETZOLD 2013: 113; RICHTER 2013: 21f., 25ff.).

Ähnlich wie der Eintritt ins Erwerbsleben, ein Arbeitsplatzwechsel oder die Geburt eines Kindes sind Migrationsentscheidungen Lebensereignisse mit oftmals einschneidender Wirkung im Lebensverlauf (vgl. LANZENDORF 2010; MÜGGENBURG 2017; SCHEINER 2007; SCHÖNDUWE 2017). Orte gewinnen bei der Gründung eines neuen oder wie im Falle multilokalen Lebens eines weiteren Wohnstandortes besondere Bedeutung, denn es verändern sich nicht nur habitualisierte Abläufe und Routinen im Alltag, sondern auch Bezugspunkte und Zugehörigkeiten. Über neue Wege und Distanzen werden Ferne und Nähe neu erlebt und verhandelt, Wahlmöglichkeiten und Restriktionen der generellen Lebensführung wandeln sich (vgl. RICHTER 2013: 11f.).

Die vorliegende Studie will herausragenden Lebensereignissen, sogenannten *key events* (SCHEINER 2007), in theoretischer und empirischer Hinsicht besondere Beachtung schenken, indem raum- bzw. ortsbezogene Identitätskonzepte in Kombination mit Konzepten zu *Mobilitätsbiografien* (s. Kap. 4.3.4.2) der Auswertung des empirischen Datenmaterials zugrunde gelegt werden. Die Berücksichtigung beider Theoriekonzepte kann aufschlussreich sein, wenn es um die Frage geht, ob räumliche Mobilität im Kontext multilokalen Lebens als Bedrohung für die Ausbildung lokaler Identifikation anzusehen ist oder das Gegenteil geschieht, nämlich eine stärkere Ortsbindung. Um raum- bzw. ortsbezogene Identitätskonzepte sowie Konzepte zu *Mobilitätsbiografien* für die Auswertung des qualitativen Datenmaterials überzeugend einsetzen zu können, wird bereits bei der Konzeption der Studie auf den Einsatz adäquater methodischer Instrumente geachtet, die die Nutzung der Theoriekonzepte überhaupt möglich machen. Deshalb beinhalten die qualitativen Interviews ein biografisches Element, das gleich zu Beginn des Interviews in Form eines Zeitstrahls vorliegt. Hierin tragen die Befragten alle wichtigen Ereignisse und Wendepunkte ihres bisherigen Lebensverlaufs ein, während sie darüber berichten (s. Kap. 6.3.1).

Wie bereits erwähnt, gibt es eine Reihe von raum- bzw. ortsbezogenen Identitätskonzepten, mit deren Hilfe sich Bedeutungsverluste bzw. -zuwächse von Orten aufgrund einer multiplen Verortung theoretisch einordnen lassen. Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen wird für die theoretische Fundierung raum- bzw. ortsbezogener Identitätsprozesse im Kontext berufs-



bedingten multilokalen Wohnens die Beschränkung auf die Konzepte von Weichhart und Richter als sinnvoll erachtet. Um Verwirrungen zu vermeiden, sollen im Weiteren deshalb die Begriffe „*raumbezogene Identität*“ und „*ortsbezogene Identität*“ genutzt werden.

#### 4.3 Zeit(raum-)bezogene Theoriekonzepte als Gerüst zur Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens

*„It is neither space nor time that is central to the study of human interactional orders, but time-space“* (THRIFT 1996: 1).

Wie schon mehrfach betont, ist multilokales Handeln gleichermaßen in einen räumlichen und zeitlichen Kontext eingebettet. Zeit und Raum sind Bestimmungskriterien, ermöglichende, aber auch begrenzende Faktoren der Ausgestaltung berufsbedingten multilokalen Lebens und nicht nur „*bloße Randbedingungen des Handelns*“ (GIDDENS 1988: 161). Neben den in den vorigen Kapiteln 4.1 und 4.2 vorgestellten Handlungstheorien sowie einer Auswahl an raumbezogenen Konzepten bilden Ansätze der geographischen Zeitforschung den dritten Schwerpunkt für den theoretisch-konzeptionellen Unterbau der Studie. Sie unterstreichen die Wichtigkeit der zeitlichen Komponente menschlicher Aktivitäten, aber auch die enge Verbindung zwischen zeitlicher und räumlicher Dimension von Alltagsleben (vgl. ELLEGÅRD 2019: 3; MÜCKENBERGER 2002: 238).

Während sich die etablierte Raumforschung schon seit jeher mit den räumlichen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten befasst, wird der Zeitforschung erst in den letzten Jahren (wieder) eine gestiegene Aufmerksamkeit zuteil (vgl. ELLEGÅRD & SVEDIN 2012; SUI 2012). Vermutlich sind weitreichende Veränderungen der Zeitorganisation sowie die Neuordnung gesellschaftlicher Zeitstrukturen, die in enger Verbindung zur ständigen Verfügbarkeit mobiler Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) stehen, für das gesteigerte Interesse an dem Forschungszweig verantwortlich (vgl. ELLEGÅRD 2019; HARVEY 1990; HENCKEL 2018; HENCKEL et al. 2013; ROSA 2005). Insbesondere für die Untersuchung der Auswirkungen mobiler IuK auf die alltägliche Lebensführung scheinen Werkzeuge und Methoden der *Time Geography*, zwar mit neuen Möglichkeiten der computergestützten Darstellung, aber dennoch in ihrer ursprünglichen Konzeption wieder belebt zu werden (vgl. MAGNUS 2019; THULIN & VILHELMSON 2019). Die Hinwendung zu zeitgeographischen Fragestellungen kann aber auch damit begründet werden, dass im Zuge des *material turn* „*der Leiblichkeit des Menschen als auch der Materialität seiner Umgebung*“ (KRAMER 2012: 103) für die Ausgestaltung alltäglichen Lebens mehr Bedeutung

zugesprochen wird (vgl. RECKWITZ 2003). Das entspricht den Annahmen einer eher objektivistisch ausgerichteten Zeitforschung.

Wenngleich sich die zeitgeographische Forschung seit den Anfängen in den 1970er Jahren deutlich weiterentwickelt und ausdifferenziert hat, bilden grundsätzliche Überlegungen, wie sie Torsten HÄGERSTRAND in seinem vielfach zitierten und zunächst auch sehr umstrittenen Aufsatz „*What about People in Regional Science?*“ erstmals im Jahre 1970 äußerte, noch immer das Fundament aller nachfolgenden Beiträge der *Zeitgeographie*, die in den darauffolgenden Jahrzehnten einige bedeutende Visualisierungsmethoden sowie ein bis heute gültiges Vokabular zur Beschreibung raum-zeitlicher Bewegungsmuster entwickelte. Deshalb ist es angebracht, zunächst einen kursorischen Überblick über die Entstehung und Kerngedanken einiger zeitgeographischer Entwürfe zu geben, bevor folgend zentrale Begriffe und Methoden der Time Geography und abschließend drei weiterführende Subdisziplinen vorgestellt werden, die sich unter verschiedenen Gesichtspunkten mit der zeitlichen Kontextualisierung menschlicher Handlungen befassen.

Die drei Forschungsperspektiven, die der Zeitgeographie nahestehen und als Theorien der Mikro- bzw. Mesoebene für den theoretischen Unterbau der Studie als relevant erachtet werden, sind die *Aktionsraumforschung*, *(mobilitäts-)biografische Ansätze* und zuletzt neuere Entwürfe zum Thema *Raumzeitstrukturen*. Alle drei Konzepte sind bedeutsam für die theoretische Fundierung der Arbeitsergebnisse, weil sie trotz ihres Zeitfokus die räumliche Komponente menschlichen (hier: multilokalen) Handelns nicht außer Acht lassen, sondern im Gegenteil, Zeit und Raum als komplementäre Determinanten einbeziehen. Dieser Kerngedanke liegt nicht in den Sozialwissenschaften begründet, sondern ist vielmehr den naturwissenschaftlichen Erkenntnissen der Physik im Bereich der Relativitätstheorie entlehnt. Während Raum und Zeit vom Menschen als zwei verschiedene Gegebenheiten wahrgenommen werden, unter anderem wegen der mit der Zeit verbundenen Kausalität (eine Wirkung muss einer Ursache immer vorausgehen), verhalten sich Raum und Zeit bei der Betrachtung sehr hoher Geschwindigkeiten aus der Sicht der Relativitätstheorie anders. Zeit und Ort bedingen sich gegenseitig. Beispielsweise hängt der zeitliche Abstand zweier Ereignisse, wie er von einem bewegten Beobachter festgestellt wird, auch von ihrem räumlichen Abstand ab. Daher betrachtet die Relativitätstheorie die beiden Größen Raum und Zeit zusammen. Sie ergeben mathematisch eine vierdimensionale Struktur, wenn der dreidimensionale Raum und die eindimensionale Zeit gemeinsam dargestellt werden. Diese Darstellung wird in der Relativitätstheorie genutzt, um *Raumzeitpunkte*, also Ereignisse, im vierdimensionalen *Raum-Zeit-Kontinuum* bzw. der *Raumzeit* zu definieren (HAWKING 2004).

#### 4.3.1 Anfänge der Zeitgeographie

Die Zeitgeographie, die von HÄGERSTRAND in den 1970er Jahren ins Leben gerufen wurde, ist ein geographischer Forschungszweig, dem in den letzten Jahren wieder große Beachtung zuteilwird (vgl. ELLEGÅRD 2019). Im Wissenschaftsdiskurs als auch in der öffentlichen Debatte werden Zeitnot und Zeitknappheit sowie der Mangel an frei verfügbarer Zeit immer wieder thematisiert, insbesondere vor dem Hintergrund ständiger Erreichbarkeit, die moderne Kommunikationstechnologien ermöglichen (s. Kap. 1). Eine Vielzahl der Arbeiten auf dem Gebiet der Time Geography entspricht aber nur noch ansatzweise der ursprünglichen Konzeption, wie sie HÄGERSTRAND und seine direkten Schüler\*innen, allen voran die Autoren CARLSTEIN, PARKES und THRIFT, in den 1970er und 1980er Jahren (weiter-)entwickelt haben. Schon damals, mit der Begründung einer zeitgeographischen Fachdisziplin, musste sie sich zahlreichen Gegenstimmen stellen. Trotz der Kritik bieten die theoretisch-konzeptionellen Überlegungen von HÄGERSTRAND sowie die darauf aufbauenden späteren Befunde empirischer Arbeiten zur Zeitgeographie einige wertvolle Termini und Analysewerkzeuge, um die räumliche und zeitliche Begrenztheit menschlicher Handlungen darstellen und beschreiben zu können. Letztlich handelt es sich um „eine erste Phase, in der versucht wurde, die gegenseitige Bedingtheit von Raum und Zeit theoretisch zu thematisieren und empirisch zu erfassen“ (HENCKEL 2016: 521).

Den Beginn der Zeitgeographie markiert der Aufsatz „*What about People in Regional Science?*“ von HÄGERSTRAND aus dem Jahre 1970. Hierin stellt der schwedische Geograph die bis dato vorherrschende Praxis und das Selbstverständnis der Regionalwissenschaften grundsätzlich in Frage. So stand der bahnbrechende Erfolg seines Aufsatzes nicht für sich, sondern war begleitet von zahlreichen Gegenstimmen. Er konstatiert in dem Aufsatz, dass Modelle, die menschliches Verhalten zu erklären versuchten und sich bis dahin ausschließlich auf aggregierte Daten stützten, nur eingeschränkt Aussagen über die Wirklichkeit und individuelles Verhalten zuließen (HÄGERSTRAND 1970: 8). Er fordert, die Bevölkerung nicht mehr nur als einheitlich Ganzes zu betrachten, so als ob sie beliebig teilbar und deren Individuen genauso unbegrenzt austauschbar seien. Auch die gängige Unterteilung der Bevölkerung in immer gleiche Gruppen sowie deren isoliert in Cluster und unabhängig von anderen Gruppen stattfindende Untersuchung stellt er in Frage (ebd.: 9). Auf diesen Kritikpunkten sowie weiteren Arbeiten zur Migrationsforschung und der Ausbreitung von Innovationen (z. B. HÄGERSTRAND 1982; HÄGERSTRAND 1989) fußt sein Anliegen, das sich grob in zwei Forderungen zusammenfassen lässt: Zunächst einmal verlangt er nach einer stärkeren Hinwendung der Forschung zur Mikroebene in dem Sinne, den einzelnen Akteur und dessen individuelles Handeln in Zeit und Raum in den Fokus der Betrachtung zu rücken. Dies ermögliche auch wieder ein tieferes Verständnis der Gesellschaft, da die beiden Ebenen aneinandergesetzt seien. Aus der Hinwendung zum Individuum resultiert die zweite Forderung des schwedischen Geographen: Zeit solle nicht länger als lediglich äußere Komponente

angesehen werden, die bisher zwar als relevant, aber nicht als essenzieller Einflussfaktor menschlicher Aktivitäten erschien. Er argumentiert, dass die Position eines Individuums nicht nur an räumliche, sondern gleichsam an zeitliche Koordinaten geknüpft sei, beispielsweise weil jedes Individuum verschiedene Rollen innehat und diese Funktionen meist nicht gleichzeitig erfüllt werden können. Also sind diese Rollen einer Person nicht nur an eine bestimmte Position geknüpft, sondern auch an eine bestimmte Zeit, eine konkrete Dauer und stehen in Verbindung mit Gruppen von Individuen und einer definierten materiellen Ausstattung (HÄGERSTRAND 1970: 10). Hieraus wird ein weiterer, bereits angesprochener Aspekt der Zeitgeographie offenbar, nämlich die Betonung des materiellen Kontextes der Alltagsgestaltung. Zeit und Raum müssen zusammen gedacht werden, was allerdings nicht bedeutet, dass die beiden Komponenten einfach zu subsumieren sind oder dass vorrangig nur noch Prozesse (ein Wandel oder Veränderungen) anstelle von Zuständen (Gleichgewichte oder Strukturen) erforscht werden sollten.

HÄGERSTRAND (1970) sieht also den Akteur als Forschungseinheit im Zentrum der Betrachtung und betont gleichzeitig die Verknüpfung zeitlicher und räumlicher Möglichkeiten bzw. Restriktionen individueller Handlungen (ebd.: 10). Im Zuge seiner Forderungen entwirft er sogleich ein Konzept, das der Erforschung individueller Aktivitäten in Zeit und Raum gerecht werden soll. Hieran zeigt sich eine weitere Besonderheit und deshalb auch große Relevanz der Zeitgeographie für die vorliegende Arbeit. Sie wurde stets in Verbindung mit praktischen Konzepten der Raumplanung entwickelt und erfährt dadurch eine hohe Praxistauglichkeit.

Alle konzeptionellen Ansätze der Time Geography sowie deren Weiterentwicklungen weisen einen engen Bezug zur lebensweltlichen Realität auf (vgl. ELLEGÅRD 2019: 49ff.), sodass grundlegende Annahmen und Modelle bereits in zahlreichen weiteren Fachdisziplinen (Aktionsraum- und Zentralitätsforschung, Stadtforschung, Raum- und Regionalplanung, Gender Studies, aber auch in der Verhaltenspsychologie und Biologie) Anwendung finden konnten. Bis heute entstehen und werden theoretische Konzepte der Zeitgeographie in großer Zahl in Verbindung mit empirischen Arbeiten weiterentwickelt. Die Schwerpunkte haben sich allerdings etwas gewandelt. Vor dem Hintergrund ständig neuer Innovationen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien werden klassische zeitgeographische Ansätze neu gedacht und konzeptionell angepasst. Hierbei geht es vor allem auch um die Berücksichtigung von *bundles* (s. Kap. 4.3.2) oder Orten im virtuellen Raum. Moderne GIS-basierte Technologien und neue Möglichkeiten der 3-D-Visualisierung erlauben bereits eine Weiterentwicklung des konzeptionellen Grundgerüsts für neue Anwendungsfelder. Weitere Arbeiten der Time Geography befassen sich deshalb auch mit der Erforschung der Auswirkungen mobiler Kommunikationstechnologien auf die Ausgestaltung alltäglichen Lebens (vgl. THULIN & VILHELMSON 2019). Weiterhin schlägt die Zeitgeographie eine Brücke zur Ungleichheitsforschung, weil die Tatsache, dass Zeit als begrenzte Ressource nicht allen Bevölkerungsschichten in gleichem Maße zur

Verfügung steht, sich auch in unterschiedlichen räumlichen und sozialen Mobilitäten widerspiegelt (s. Kap. 4.2.2.2). Untersucht werden in dem Zusammenhang Zeitbudgets verschiedener Bevölkerungsgruppen in Korrelation zu deren Teilhabe am sozialen Leben (vgl. ELLEGÅRD 2019: 103ff.).

#### 4.3.2 Vokabular und Visualisierungen der Zeitgeographie

Das „*time-space concept*“ von Torsten Hägerstrand (später „*time-space-structured theory*“) und die Weiterentwicklungen – auch seiner Schüler\*innen der Lund-Schule sowie im angelsächsischen Raum – brachten ein umfassendes Vokabular hervor, das bis dahin einen erstmals sehr realitätsnahen und lebensweltlichen Bezug aufwies, weil es u. a. praxistaugliche Visualisierungen enthielt. Auch die von Anthony GIDDENS (1988) entworfene *Theorie der Strukturierung* baut auf den konzeptionellen Grundgedanken der Zeitgeographie auf. Ihre Stärke, so GIDDENS (1988), liege in der „*Betonung der Bedeutung des praktischen Charakters täglicher Aktivitäten unter Bedingungen von Kopräsenz für die Konstitution sozialen Verhaltens*“ (ebd.: 168). Die wichtigsten Basisbegriffe des Konzeptes sollen nun vorgestellt werden. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt für die Konzeption der Instrumente für die Datenerhebung sowie in der Folge für die Analyse des Datenmaterials der qualitativen Interviews (s. Kap. 6.2, 6.3 und 8.2) Anwendung finden.

Die Zeitgeographie verwendet zur Veranschaulichung sogenannter Pfade (*paths* oder *trajectories*) ein Raum-Zeit-Koordinatensystem, in dem in zweidimensionaler Ebene der Raum dargestellt ist. Über die Höhe wird die dritte Dimension als vertikale Zeitachse im Koordinatensystem abgebildet. Die Pfade bilden ein wesentliches Basiselement der Zeitgeographie und symbolisieren den Weg eines Individuums, von Gegenständen oder Artefakten und mehr. Den Start- und Endpunkt eines Pfads markieren Geburt und Tod, es können aber durchaus nur Teile wie Tages-, Wochen- oder Jahrespfade abgebildet werden (THRIFT 1977a: 7). Die Darstellung berücksichtigt also nicht nur verschiedene Maßstabsebenen, sondern eröffnet eine vorher nicht dagewesene biografische Perspektive in den Raumwissenschaften, deren Grundlage „*der routinisierte Charakter des Alltagslebens*“ (GIDDENS 1988: 162; THRIFT 1977a: 7) bildet.

Jedem Modell werden acht *fundamental conditions* (THRIFT 1977a: 6) zugrunde gelegt, also Grundbedingungen menschlicher Existenz, denen zufolge

- (1) ein Mensch unteilbar ist,
- (2) ein menschliches Leben zeitlich begrenzt ist,

- (3) ein Mensch nur begrenzt Möglichkeiten hat, sich zu einem Zeitpunkt an mehr als einem Ort aufzuhalten,
- (4) jede Aufgabe oder Aktivität eine bestimmte Dauer aufweist,
- (5) Bewegung zwischen zwei physischen Orten Zeit braucht,
- (6) Raum nur begrenzt besetzt werden kann,
- (7) die Erde eine begrenzte Reichweite besitzt und
- (8) jede Situation mit vergangenen Situationen verknüpft ist (GIDDENS 1988: 162f.; THRIFT 1977a: 6f.).

Zeit und Raum stehen den handelnden Akteuren zunächst als endliche Ressourcen (*resources*) zur Verfügung, so die Grundannahme (THRIFT 1977a: 4). Sie werden allerdings, genauso wie die (Lebens-)Pfade, durch ein Netz aus Limitierungen, sog. *constraints*, eingeschränkt, die bestimmen, wie Raum-Zeit-Pfade geleitet oder begrenzt werden (ebd.: 7).

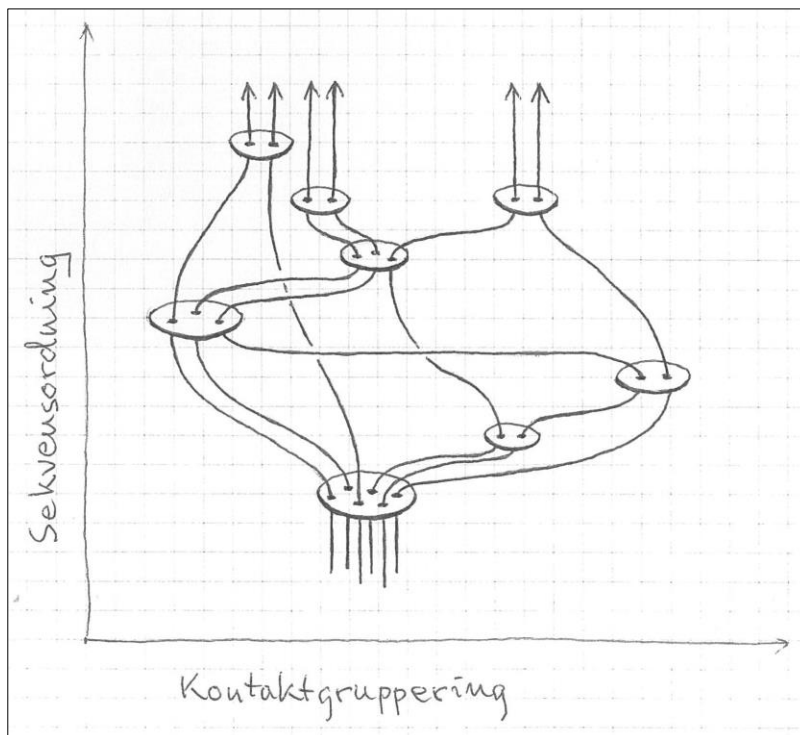


Abbildung 4: Erste Ideen der grafischen Darstellung von Raum-Zeit-Pfaden (Quelle: HÄGERSTRAND o. D.)

*Constraints* bilden eine Reihe verschiedener Handlungsrestriktionen. Sie beziehen sich beispielsweise auf die Fähigkeit etwas zu tun (*capability constraints*). Dabei handelt es sich um Einschränkungen aufgrund von menschlichen Grundbedürfnissen, wie das Schlaf- oder Essensbedürfnis, das stärker zeitorientiert ist oder aber es sind persönliche Fähigkeiten und Fertigkeiten, wie die Reichweite der Arme (*inner tube*), der Stimme (*second tube*), des Aktionsraumes (*third tube*) oder von Kommunikationsmitteln, die stärker Distanz begrenzend sind. *Coupling constraints* sind solche Einschränkungen, die in der Kopplung bzw. Koordination von

Aktivitäten mit anderen Personen oder Objekten begründet liegen. Kalender und Uhr sind hierfür als Ordnungs- bzw. Taktgeber wirksam. Und letztlich gibt es *authority constraints* aufgrund festgelegter Befugnisse durch zeitlich begrenzte Öffnungszeiten oder Zugangsberechtigungen (THRIFT 1977a: 7). Sie wiederum weisen einen direkten Bezug zu sogenannten *control areas* oder *domains* auf. Kontrollbereiche oder Domänen sind räumliche Einheiten, in denen Nutzungsregeln gelten und deren Verletzung geahndet wird. Personen besitzen dort nur bestimmte Rechte, die ihr Verhalten auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (z. B. ein reservierter Platz im Kino, die Wohnung oder der Nationalstaat) kontrollieren. Menschliches Tun wird in solchen Räumen also durch territoriale Kontrolle oder Machtausübung eingeschränkt, wobei diese durchaus zeitlich begrenzt sein kann, z. B. der Anspruch auf einen Sitzplatz in einem ICE (THRIFT 1977a: 10).

Die Time Geography betrachtet allerdings nicht nur Pfade einzelner Akteure, sondern auch die Gruppierung bzw. Bündelung verschiedener Pfade (*bundles*), nämlich dann, wenn mehrere Personen an einem Ort zusammenkommen, um eine Aktivität gemeinsam zu teilen (THRIFT 1977a: 10). Das geschieht im Kontext multilokaler Lebenssituationen beispielsweise dann, wenn sich (Ehe-)Partner oder die Familie an einem der Wohnorte verabreden, um gemeinsam Zeit zu verbringen. Sie bilden dann in diesem Moment ein Bündel an einem sogenannten „Raum-Zeit-Ort“ (GIDDENS 1988: 164), um sich auszutauschen. Diese Orte werden auch als Stationen (*stations*) bezeichnet (THRIFT 1977a: 7). Die Bildung von Bündeln folgt verschiedenen Prinzipien, meist sind sie durch vorab festgelegte und koordinierte Zeitpläne bestimmt. Zuletzt seien noch die Prismen (*prisms*) erwähnt, die sich auf die Reichweite des alltäglichen Aktionsradius ausgehend vom Zuhause beziehen. Ein Prisma beschreibt „[d]as Volumen von Raum und Zeit, das einem Individuum an einem Tag zur Verfügung steht“ (GIDDENS 1988: 165). Es ergibt sich aus der Erreichbarkeit von Orten, die wiederum von Kommunikations- und Transportmitteln abhängig ist. Sie haben nicht nur geographische Grenzen, sondern „Zeit-Raum-Wände zu allen Seiten“ (ebd.). Geometrisch handelt es sich um mehr oder weniger symmetrisch doppelt geformte Kegel. Entspricht der Ziel- dem Ausgangsort, liegt ein symmetrisches Prisma vor. Sind Ziel- und Ausgangsort verschieden, ergibt sich eine asymmetrische Gestalt des Prismas. Neben der Lage von Orten beeinflusst außerdem die Geschwindigkeit, mit der eine Person sich fortbewegt, die Form des Kegels (THRIFT 1977a: 17).

Von zentraler Bedeutung für die Multilokalitätsforschung sind außerdem vertiefende Ausführungen von HÄGERSTRAND zu Projekten (*projects*), die er in dem Aufsatz „*Diorama, path and project*“ (1982) skizziert. HÄGERSTRAND geht davon aus, dass „*Handelnde nicht nur bloße bewegliche Körper sind*“ (GIDDENS 1988: 165), sondern menschliches Tun immer zweckgebunden und orientiert an definierten Zielen (*goals*) erfolgt. Um Ziele erreichen zu können, ist die Erfüllung

einer Reihe verschiedener Aufgaben notwendig. Diese Aufgaben wiederum formen zusammen ein Projekt (THRIFT 1877a: 7), für dessen Realisierung „die Individuen [...] die inhärent begrenzten Ressourcen von Raum und Zeit nutzen [müssen], um die Beschränkungen, denen sie begegnen, zu überwinden“ (GIDDENS 1988: 165). Einer Definition von PRED (1981) folgend versteht HÄGERSTRAND Projekte als „the entire series of simple or complex tasks necessary to the completion of any intention-inspired or goal-oriented behavior“ (HÄGERSTRAND 1982: 336; dort zit. nach PRED 1981). Projekte sind also „raum-zeitlich gebundene Handlungsfolgen“ (KRAMER 2012: 90) bzw. „Ereignisse [...], die zu einem Ziel führen (inkl. Bedeutung, Vorhaben usw.), wobei die Realisierung, das heißt, die praktische Umsetzung im Vordergrund steht“ (ebd.: 89). Ein Projekt definiert also eine vorab unbestimmte Situation (KRAMER 2012: 89; dort zit. nach HÄGERSTRAND 1982: 324).

Ausgehend von den Projekten entwickelt HÄGERSTRAND wenige Jahre später das für die Multi-lokalitätsforschung eigentlich bedeutendere Element, die „Pockets of Local Order“.

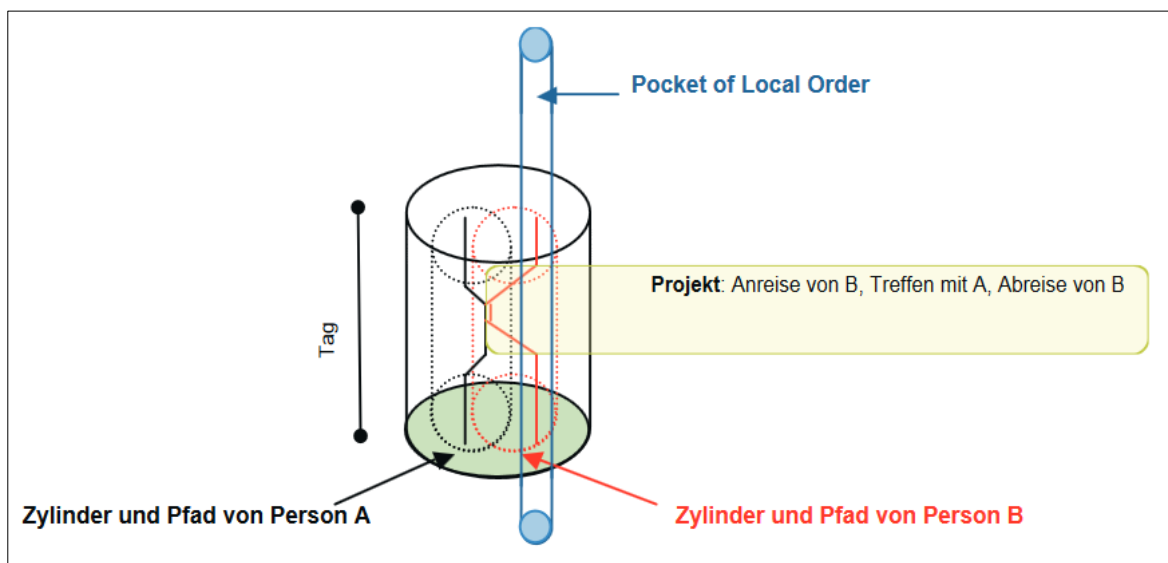


Abbildung 5: Zusammenhang von Projekten und "Pockets of Local Order" im Verständnis der Time Geography (Quelle: KRAMER 2012: 91)

Die „Pockets of Local Order“ stehen mit Projekten insofern in Verbindung, da sie Orte darstellen, „an denen bestimmte Projekte stattfinden, die nur dort stattfinden können und die gegen störende Einflüsse von außen abgeschirmt werden, ohne dabei jedoch undurchdringlich zu werden“ (KRAMER 2012: 91). Sie sind „der Schauplatz bzw. die Möglichkeit zur Durchführung ganz bestimmter, zentraler Projekte [...], die an diesen Schauplatz gebunden sind. Sie stellen eine bestimmte Raum-Zeit-Sektion mit einer ganz bestimmten Infrastruktur sowie einem Regulationssystem dar, um geplante Aktivitäten durchzuführen, die in der Regel Teile von Projekten sind. Diese „Pockets of Local



*Order“ müssen vorhanden sein, um bestimmte (existenziell wichtige) Projekte durchzuführen“* (KRAMER 2012: 90). ELLEGÅRD und VILHELMSON (2004) greifen die Idee der „*Pockets of Local Order*“ auf und erweitern das Konzept in Bezug auf einen der wohl wichtigsten Orte des Alltags – das Zuhause. KRAMER (2012) zufolge als „*Gegenentwurf*“ zu dem von URRY (2007) propagierten *mobile turn* entworfen, beschäftigen sich die Autoren mit der Frage, ob dem Zuhause als „*Pocket of Local Order*“ vor dem Hintergrund von Entgrenzung, Verdichtung und Simultanität nicht sogar wieder mehr Bedeutung zuteilwerde (KRAMER 2012: 91). In Bezug auf die Erforschung multi-lokaler Lebenssituationen liefere das Konzept „*einen möglichen Ansatzpunkt bei der Beschreibung und Bewertung der jeweiligen Behausungen*“ (ebd.: 92).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Zeitgeographie ein eingängiges Konzept für die anschauliche Visualisierung von zeit-räumlichen Bewegungsmustern einzelner Akteure hervorgebracht hat. Es integriert die zeitliche und räumliche Komponente individueller Alltagsgestaltung in einem Modell und berücksichtigt darüber hinaus durch die Bündelung von Pfaden die Kopplung von Aktivitäten mehrerer Individuen. Materielle Gegebenheiten und Bedingungen menschlichen Handelns werden betont, ein Faktor, der gerade in aktuellen Forschungsdebatten wieder verstärkt Resonanz findet (s. Kap. 4.1).

#### 4.3.3 Reichweite der Zeitgeographie als Analysewerkzeug

Obgleich die Zeitgeographie wichtige Anhaltspunkte für die Einbettung von Multilokalität in Raum und Zeit bietet – WEICHHART und RUMPOLT (2015) betrachten sie gar als „*theoretisches Zentrum der Forschungen zur [...] Multilokalität*“ (ebd.: 48), liefert sie kaum weiterführende Erklärungsansätze für das betrachtete Phänomen. Die Autoren meinen hierzu, die Zeitgeographie erfasse „[...] zwar den Kernbereich des Phänomens – die Notwendigkeit, unter bestimmten Umständen zwei (oder mehr) Wohnsitze zu unterhalten – [...], [sie] kann aber für die Erklärung der meisten anderen Aspekte des Themas nicht herangezogen werden“ (ebd.). Die Ansicht, es mangle der Time Geography an einer tiefgründigen Theorie, die mehr als nur die Deskription raumzeitlicher Bewegungen von Individuen zulasse, teilen viele Kritiker.

Nicht nur die anfänglichen Forderungen von Hägerstrand stießen auf Unverständnis, auch die „*metaphysische Grundlage*“ (SIMONSEN 2009: 756) der Zeitgeographie wurde in mehrfacher Hinsicht kritisiert. Zum einen lasse die Konzeptualisierung von *time-space* ein Verständnis als soziales Konstrukt nicht zu, weil sie fast ausschließlich auf physisch-materiellen Gegebenheiten beruhe. Dahingehend sei auch angemerkt, dass der Time Geography häufig ein *Containerdenken* und deshalb ein zu kurz greifendes Raumkonzept unterstellt wird (KRAMER 2012: 92). Weiterhin

würden die betrachteten Objekte und deren Bewegung im Raum auf wenige distinktive Merkmale wie Klassenzugehörigkeit oder das Geschlecht reduziert werden (ebd.). Ein Faktum, das insbesondere von Vertreterinnen der feministischen Geographie bemängelt wird. „[Z]u atomistisch und zu linear“ sei das Vorgehen der Time Geography und deren Entwurf von (Lebens-)Pfadern aufgrund der „Linearität, Eindimensionalität und Unumkehrbarkeit“ zu trivial gedacht (KRAMER 2012: 87).

So sehr GIDDENS (1988) die Relevanz der Zeitgeographie für seine Ausführungen zur *Theorie der Strukturierung* betont, verweist auch er mit kritischem Blick auf „einige sehr ausgeprägte Mängel“ (ebd.: 168) des Forschungskonzeptes. Die Zeitgeographie konzipiere den menschlichen Akteur naiv und fehlerhaft. HÄGERSTRAND tendiere dazu, so GIDDENS (1988), „die >>Individuen<< [sic] als unabhängig von den Interaktionsrahmen, mit denen sie in ihrem Alltagsleben konfrontiert sind, konstituiert zu behandeln“ (ebd.: 168). Handlungen von Individuen seien zwar zielorientiert konzipiert, doch erschließe sich „das Wesen und der Ursprung der Projekte“ nicht (ebd.). In derselben Weise wurden die Darstellungsweisen der Time Geography häufig kritisiert, und zwar dahingehend, dass die Darstellung von Aktivitäten in Form von Karten so stark abstrahiert werde, dass sie die ihr zugrunde liegende Theorie oder gar konstruktivistische Ansätze nicht mehr erkennen ließe (KRAMER 2012: 93f.)

Weiterhin missfällt GIDDENS (1988), dass HÄGERSTRAND „den Dualismus von Struktur und Handlung“ ständig wiederhole, sodass „dem grundlegend transformatorischen Charakter allen menschlichen Handelns, [...], kaum Bedeutung zugemessen“ werde (ebd.: 168f.). Und letztlich fehle es der Zeitgeographie nicht nur an einer fundiert ausgearbeiteten Machttheorie, sondern auch an einer genauen begrifflichen Definition des Begriffs *place* (ebd.: 169; s. Kap. 4.2.2.3).

HÄGERSTRAND selbst begriff die Time Geography „nie als abgeschlossenes Konzept oder gar als Theorie“ (KRAMER 2012: 84). Er schrieb über sie: „The approach is not in itself a theory. It is rather an ontological contribution preceding formation of theory“ (HÄGERSTRAND 1985: 195). Nicht nur forschungsimern stellt sich daher schon immer die Frage: „Is ‘time-geography’ a philosophy, an ideology, an ontology, or an epistemology? A research programme, a discourse of practices and powerrelations, a method, or simply time-spatial distributions of matter [...]?“ (GREN 2001: 209). Martin GREN (2001) sucht in einem Aufsatz nach Antworten auf diese Frage und zieht vor dem Hintergrund der Vielzahl zeitgeographischer Arbeiten den Schluss: „In theoretical-practice there is no longer, if there ever was, one time-geography, but many time-geographies“ (ebd.: 209). KRAMER (2012) zufolge werden einige der genannten Kritiken an der Time Geography durch die Argumentation von GREN (2001) entkräftet, wonach die Zeitgeographie „ein ganzes Set von Raumkonzepten in sich [berge] und man ihr unrecht tu[e], wenn man sie als zu physikalisch,

*reduktionistisch, objektivistisch, maskulin, eng oder naiv in ihrer Konzeption von Macht und menschlichen Handlungen bezeichne [...]“ (KRAMER 2012: 93; dort zit. nach GREN 2001: 209).*

Trotz der nachvollziehbaren Kritik an der Zeitgeographie soll dem vorangegangenen Zitat folgend an dieser Stelle ein Plädoyer für die Anwendung zeitgeographischer Entwürfe erfolgen. Wie schon beschrieben, liegt die Stärke zeitgeographischer Konzepte in ihrer praxisnahen Entwicklung, einer überschaubaren und soliden Terminologie sowie den eingängigen Visualisierungen (vgl. THRIFT 1977a: 6). Die Konzepte sind vielfach im Zusammenhang mit empirischen Arbeiten entstanden und zahlreich überprüft worden (SIMONSEN 2009: 756). Die Time Geography betont wie kein anderes Theoriefeld die zeitlich-räumliche Dynamik menschlicher Aktivitäten, die im Hinblick auf beruflich begründetes multilokales Leben besonders in den Vordergrund zu rücken scheint, weil die gesamte Organisation und Strukturierung des Alltags über zwei oder mehrere Orte hinweg sowie die Koordination beruflicher und privater Netzwerke besondere Herausforderungen annehmen lassen. Zeit und Raum werden aber nicht als einfach zu addierende Determinanten menschlicher Lebensführung aufgefasst, sondern mithilfe konzeptioneller Werkzeuge werden verschiedene raum-zeitliche Maßstabsebenen in Beziehung zueinander gesetzt. Visualisierungsmethoden bieten die Möglichkeit, Rhythmen und zyklische Ereignisse abzubilden, die in Verbindung mit den verschiedenen „home bases“ unterschiedlich gestaltet sein können. Zwar ist das Konzept der Zeitgeographie akteursbezogen (THRIFT 1977a: 6) und kann folglich uneingeschränkt auf die qualitativ erhobenen Daten der Studie angewendet werden, trotzdem werden die Koordination und Synchronisation von Aktivitäten mit anderen Individuen oder Gruppen bzw. Artefakten nicht ausgeblendet. Im Kontext der Multilokalitätsforschung wird diesbezüglich auch von der *Choreographie des Alltags* gesprochen. Die Bewegungsmuster von Individuen lassen sich mithilfe zeitgeographischer Methoden sowohl in einer biografischen Perspektive (s. Kap. 6.3.1) als auch in Bezug auf alltägliche Routinen (s. Kap. 6.3.3) über mehrere Tage oder längere Zeitspannen hinweg in Raum und Zeit darstellen. *Stationen* wie das Zuhause oder der Arbeitsplatz können sich vor dem Hintergrund berufsbedingten multilokalen Lebens im jeweiligen Lebensverlauf oder Tagesablauf nicht nur ändern, sondern werden um zusätzliche *Raum-Zeit-Orte* ergänzt. Hieraus wiederum ergeben sich ggf. veränderte *Prismen*, da nicht nur Zeit und Raum, sondern auch Transport- und Kommunikationstechnologien anders genutzt werden. KRAMER (2012) sieht für die Anwendung der Time Geography in der Multilokalitätsforschung in zweierlei Hinsicht einen Mehrwert: Erstens betone sie „die körperlich-materiellen Aspekte, die durch die Kopräsenz oder Absenz von Akteuren und Gegenständen entstehen“ und zum anderen stelle sie „die zeitlichen Besonderheiten dieses Phänomens“ heraus (ebd.: 100). Wie schon erwähnt, plädiert sie dafür, den Ansatz der „Pockets of Local Order“ für die Untersuchung raumbezogener bzw. ortsbezogener Identifikation zu nutzen. Genauso solle die Zeitlichkeit untersucht werden,

„die – nicht nur im multilokalen Leben, aber dort ganz besonders – zu einer hochgradig strukturierenden Eigenschaft von Akteuren und Materialitäten wird, und die sowohl Personen als auch Gegenständen zugeschrieben werden kann“ (ebd.: 101).

Schlussendlich lassen sich durch die Analyse von Bewegungen der Individuen in Raum und Zeit übergreifende Erkenntnisse über zeitlich-räumliche Veränderungen einer Gesellschaft gewinnen (NOWOTNY 2011: 446).

#### 4.3.4 Weiterführende Ansätze der Raumzeitforschung

Die nachfolgend aufgeführten Ansätze zur Raumzeitforschung stehen der Zeitgeographie konzeptionell sehr nahe, doch sei ausdrücklich darauf verwiesen, dass es sich hierbei nicht um geschlossene Theoriekonzepte größerer Reichweite handelt, sondern mehr um weiterführende konzeptionelle Überlegungen, die sich jeweils einem Teilaspekt der Raumzeitforschung widmen, um die Ausprägungen raum-zeitlicher Strukturen und Prozesse menschlichen Handelns aus einem ganz bestimmten Blickwinkel besser begreifen zu können. Orte werden zwar als Knotenpunkte oder Start- und Zielpunkte eingeschlossen, doch steht die real-physische Bewegung im Raum im Vordergrund ihrer Betrachtung und weniger kognitiv-emotionale Aspekte wie ortsbezogene Identität oder die Bedeutung von Orten. Die Zeitgeographie und alle hier weiterführend vorgestellten Ansätze stellen die zeitliche Dimension menschlichen Handelns in den Mittelpunkt ihrer Theoriebildung, nicht ohne jedoch die räumliche Komponente zu berücksichtigen. Eine trennscharfe Abgrenzung der Teildisziplinen kann und sollte auch nicht unternommen werden.

##### 4.3.4.1 Neukonzeption der Aktionsraumforschung

Neben seinen weitreichenden Errungenschaften rund um den Terminus *constraints* ebnete der schwedische Geograph HÄGERSTRAND zugleich den Weg für die sich anschließende Aktionsraumforschung, die besonders in den 1970er und 1980er Jahren vorangetrieben wurde. Sie steht der Time Geography konzeptionell sehr nahe und ihr Erkenntnisinteresse ist eng geknüpft an Fragen der Stadt- und Regionalplanung. Die Grundgedanken der Aktionsraumforschung sind, wie auch die der Zeitgeographie, den Problemstellungen der Planungswissenschaften folgend konzipiert worden mit dem Ziel, „die Bedürfnisse von bestimmten Zielgruppen [...] in raum-zeitlicher Hinsicht zu ermitteln“ (HESSE 2010: 25). Hierzu verorten und

beschreiben die Forschenden die Aktivitäten von Personen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht (ebd.).

Wie beschrieben, ist der Aktionsraum unabhängig von der Analyserichtung zeitgeographischer Forschung das Kernelement derselben. Der Aktionsraum stellt die räumlichen Verflechtungsstrukturen von Orten dar, die zur Ausübung von Aktivitäten im täglichen Leben aufgesucht werden. Er ist „*der Raum [...], innerhalb dessen die Mehrheit der Aktivitäten eines Individuums erfolgt*“ (HESSE 2010: 25). Wie erwähnt, ist die Gestalt eines Aktionsraumes abhängig von individuellen Zeitbudgets, innerhalb derer zeitliche Ressourcen genutzt und durch verschiedene Arten von Restriktionen eingeschränkt werden. Selbstverständlich können die tatsächlich aufgesuchten Orte eines Aktionsraumes heutzutage um virtuelle Orte erweitert betrachtet werden. Die Berücksichtigung der Erkenntnisse auf dem Gebiet der Aktionsraumforschung ist für die Dissertationsarbeit deshalb von Bedeutung, weil sich tradierte Aktionsraummuster durch die Nutzung von zwei oder mehreren Wohnorten im Rahmen eines berufsbedingten multilokalen Lebens in ganz erheblichem Maße verändern bzw. auflösen können. Die intelligente Nutzung von Mobilitätswerkzeugen sowie von mobilen Kommunikationstechnologien kann für die Ermöglichung eines solchen Alltagslebens eine wichtige Rolle spielen.

Wesentliche Bedeutung für die Entwicklung aktionsräumlicher Forschungsansätze tragen u. a. Arbeiten der Münchner Schule der Sozialgeographie, deren Forschungsschwerpunkt die Untersuchung von Daseinsgrundfunktionen und deren Raumwirksamkeit bilden. Bewegung im Raum wird im Kontext dessen als notwendige Voraussetzung für die Entfaltung der Daseinsgrundfunktionen und deren Verflechtung erachtet (MAIER et al. 1977: 100). KLINGBEIL (1978), DANGSCHAT et al. (1982) oder FRIEDRICHS (1981; 1990) lieferten früh Arbeiten zur Aktionsraumforschung, die sich mit der Analyse raumbezogenen Verhaltens von Individuen oder sozialen Gruppen befassen. Im Mittelpunkt der Arbeiten steht jedoch meist die Untersuchung von Aktionsräumen einer bestimmten Bevölkerungsgruppe, nämlich der Stadtbevölkerung.

Der Aktionsraum eines Individuums umfasst definitorisch „*die Menge jener Orte, die die Person innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes zur Ausübung bestimmter Aktivitäten aufsucht*“ (DANGSCHAT et al. 1982: 4). In einer leicht veränderten Definition, die Markus HESSE (2010) in einem Lehrbuch der Raumwissenschaften vorlegt, wird darauf verwiesen, dass sich der Aktionsraum nunmehr weniger auf eine bestimmte Anzahl von Orten beziehe, sondern hinsichtlich einer höheren raumbezogenen Maßstabsebene konzipiert werden müsse. Weiterhin scheint der handelnde Akteur stärker in den Vordergrund der Betrachtung gerückt zu sein, denn laut HESSE (2010) ist der Aktionsraum der „*Raum des Alltagshandelns, innerhalb dessen die Mehrheit der Aktivitäten eines Individuums erfolg[e], bzw. de[r] Raum, in dem Standortentscheidungen getroffen werden*“ (ebd.: 31). Er unterscheidet dahingehend den „*activity space*“

vom „*action space*“ (ebd.: 25). Die Aktionsraumforschung konzentriert sich also „*nicht nur auf räumlich fixierte Tatbestände*“, sondern ebenso „*auf individuelle Mobilitätsmuster und die daraus resultierenden Beziehungsnetze*“ (HESSE 2010: 26). Die Aktivitätenmuster verändern sich jedoch in Abhängigkeit von der Lebensphase. Alter, Haushaltssituation, Erwerbsstatus, Lebensstil, etc. beeinflussen nicht nur die Anzahl und Vielfalt von Alltagsaktivitäten, sondern damit einhergehend auch die Verflechtungsstrukturen innerhalb sowie die Reichweite des Aktionsraumes von Personen bzw. Gruppen (ebd.).

In dem Aufsatz wird jedoch auch deutlich, dass die Aktionsraumforschung seit Ende der 1980er Jahre einen großen Bedeutungsverlust zu verzeichnen hat. Trotzdem sieht der Autor im Aufkommen eines *spatial turn*, der die gesamte Wissenschaftsdisziplin umfasst, eine Chance für die Aktionsraumforschung. Damit einher gehe nämlich eine „*substanzielle Wiederkehr räumlicher Kategorien der Gesellschaftsanalyse*“, die „*wichtige erkenntnisleitende Beiträge leiste [...]*“, vorausgesetzt sie beziehe „*aktuelle Entwicklungen in ihr analytisches Konzept*“ mit ein (HESSE 2010: 29). Wie der *Time Geography* wird ihr nämlich eine „*stark deskriptive Ausrichtung*“ vorgeworfen, die „*nur wenige Anknüpfungspunkte an jüngere Forschungslinien der Kultur- und Sozialwissenschaften*“ zulasse (ebd.: 28). Um diesem Vorwurf entgegenzuwirken fordert HESSE (2010), die kartografische Erfassung von Aktionsmustern um Begründungszusammenhänge und Sinnggebung zu ergänzen. Zwar könne die Grundfrage gleichbleiben, doch erfahre die Aktionsraumforschung wieder neue Brisanz, wenn räumliche Strukturen nicht mehr nur als Erklärungsgröße, sondern als Perspektive zur Analyse angesehen werden (ebd.: 28; dort zit. nach HESSE & SCHEINER 2007). Zwei Entwicklungen müssten im Konzept der Aktionsraumforschung allerdings mehr Berücksichtigung finden: Zum einen sollten die Auswirkungen der Nutzung neuer IuK stärker fokussiert werden, und zwar dahingehend, dass „*Aktivitäten nicht mehr an einen fixen Standort gebunden*“ erscheinen, „*sondern räumlich und zeitlich zunehmend streuen*“ (ebd.: 30). Zum anderen sind komplexe Wohn- und Mobilitätspraktiken, die auf der Mikroebene als Ergebnis des *mobile turn* aufzufassen sind (vgl. HESSE & SCHEINER 2007), ein neues bedeutsames Anwendungsfeld. „*Die Annahme eines fixen Wohnstandorts als Ausgangs- und Mittelpunkt einer Aktionsraumanalyse ist dadurch vor neue Herausforderungen gestellt, sowohl konzeptionell als auch empirisch*“, so HESSE (2010: 29). Weiterhin müsse die Idee, dass menschliches Handeln durch *constraints* eingeschränkt werde, durch „*eine Hinwendung zu handlungstheoretisch fundierten Ansätzen, die individuelle Möglichkeitsräume realistisch abbilden*“ (ebd.: 30) ersetzt und verschiedene Maßstabebenen der Betrachtung verschränkt werden, sodass also nicht mehr einzig die alltäglichen Aktionsräume im Mittelpunkt stünden, sondern beispielsweise die Verzahnung von Alltags- und Lebensverläufen stattdessen, wie es auch für die vorliegende Studie vorgesehen ist.

Der gewinnbringende Beitrag der Aktionsraumforschung für die vorliegende Arbeit wird „in der generellen Bewusstseinschärfung für räumliche und raumzeitliche Dimensionen“ (HESSE 2010: 30) multilokalen Lebens gesehen. Aktionsraumanalysen können dieses Phänomen transparent machen. Im multilokalen Kontext kann davon ausgegangen werden, dass ein aktionsräumliches Netzwerk entsteht, welches im Vergleich zu den meisten monolokalen raum-zeitlichen Verflechtungsstrukturen bzw. im Vergleich zur vorherigen monolokalen Lebensphase aus einer größeren Anzahl an Knotenpunkten besteht. In der Praxis müsste den handelnden Akteuren damit entweder ein weitläufiges, zumindest aber ein engmaschigeres Netz aus einer größeren Anzahl potenzieller Verbindungen zur Verfügung stehen, die wiederum im Verhältnis zu monolokalen Lebensweisen eine verkehrsaufwändigere und distanzintensivere Aktivität erwarten ließe (vgl. HESSE & SCHEINER 2007: 147; SCHÖNDUWE 2017: 88).

Multilokale Akteure sind Personen, die aufgrund ihrer besonderen Lebensweise spezifische Bedürfnisse hinsichtlich räumlicher Ausstattung, Erreichbarkeiten und Qualitäten (des Wohnumfelds, der Wohnausstattung, der Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen, von mobilen Kommunikationsmitteln, der Infrastruktur, etc.) haben. Deshalb ist es unerlässlich, bei der Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens auch die aktionsräumlichen Muster mit einzu beziehen.

#### 4.3.4.2 Mobilitätsbiografische Konzepte

Ursprünglich ist es vor allem die Migrationsforschung, aus der in neuerer Zeit mobilitätsbiografische Konzepte abgeleitet wurden. Migrationstheorien fokussieren die Wohnbiografie und befassen sich mit Entscheidungen des Wohnstandortwechsels sowie den Motiven eines Umzugs. Die Ansätze zu Wohn- und Mobilitätsbiografien ähneln sich stark, doch fokussieren Wohnbiografien vor allem den Zeitpunkt und die Beweggründe von Migrationen, während Konzepte zu Mobilitätsbiografien neben Wohnortwechseln auch weitere Lebensereignisse betrachten, die einen Einfluss auf die räumliche Alltagsmobilität vermuten lassen.

Das Kernelement mobilitätsbiografischer Ansätze bilden *Lebensereignisse*. Sie können unerwartet auftreten, extern veranlasst oder auch geplant sein, darin sind sich die Vertreter\*innen des Ansatzes einig. Ein vertiefendes einheitliches Verständnis und eine fundierte Einordnung des Begriffs in einen größeren theoretischen Zusammenhang existieren bislang allerdings nur unzureichend (MÜGGENBURG 2017: 46f.; SCHÖNDUWE 2017: 99).

Aus psychologischer Sicht kann davon ausgegangen werden, dass Lebensereignisse, wie die Geburt eines Kindes, der Eintritt ins Erwerbsleben, die Zusammenführung zweier Haushalte, eine Heirat oder der Auszug der Kinder, einschneidende Ereignisse mit besonderer Bedeutung im

Lebensverlauf sind. Generell und für die Mobilitätsforschung sind sie von herausragender Bedeutung, weil Lebensereignisse ein „*Potential [...] zur Öffnung eines Gelegenheitsfenster [darstellen], während dem sich gewohnte Verhaltensweisen ändern*“ (MÜGGENBURG 2017: 46). LANZENDORF (2010) oder SCHEINER (2007) prägten dafür den Begriff der Schlüsselereignisse („*key events*“). Allen Schlüsselereignissen gemein ist der „*umbruchsartige Charakter [...], der Gewohnheiten aussetzt und eine Neuorientierung bezüglich der Handlungsweisen erfordert*“ (MÜGGENBERG 2017: 47).

Erkenntnisleitend für die Erforschung von Mobilitätsbiografien ist die Frage, wie sich Lebensereignisse auf die Alltagsmobilität auswirken. Und darin liegt die Besonderheit mobilitätsbiografischer Forschungskonzepte: Aus einer biografischen Perspektive werden Rückschlüsse auf die Alltagsmobilität gezogen und so finden Lebensverläufe erstmals für die Erklärung zirkulärer Mobilität Berücksichtigung in der Mobilitätsforschung (MÜGGENBURG 2017: 48). Dass Lebensereignisse Einfluss auf das Mobilitätshandeln im Alltag haben, konnte bereits in empirischen Studien nachgewiesen werden (vgl. SCHEINER 2007: 164f.). Sie lassen sich MÜGGENBURG (2017) zufolge in zwei Kategorien einteilen: Zum einen handelt es sich um *Ereignisse der demografischen Ebene* (Geburt eines Kindes, Haushaltszusammenführung, Erwerb des Führerscheins, Auszug der Kinder aus dem Elternhaus, etc.) und zum anderen um *Ereignisse der beruflichen Ebene* (Beginn des Studiums oder der Ausbildung, Eintritt ins Erwerbsleben, Wechsel des Arbeitgebers, etc.).<sup>18</sup> Für die vorliegende Untersuchung berufsbedingten multilokalen Lebens scheint die Feststellung, dass „*berufliche Ereignisse durchaus einen hohen subjektiven Einfluss haben können*“ von Bedeutung. „*Häufig hängen Ereignisse der professionellen Ebene mit privaten Ereignissen zusammen*“ (ebd.: 51).

Das Ziel mobilitätsbiografischer Konzepte besteht darin, aus den Erkenntnissen zu typenspezifischen Bewältigungsstrategien im Umgang mit Schlüsselereignissen zielgruppenspezifische Bedürfnisse abzuleiten, um daraus ggf. auch zielgruppengerechte Mobilitätsangebote für bestimmte Lebensphasen entwickeln zu können.

Sowohl MÜGGENBURG (2017) als auch SCHÖNDUWE (2017) greifen in ihren aktuellen Arbeiten zwei resp. drei mobilitätsbiografische Konzepte auf, die sie als bedeutsame Forschungsansätze ansehen und deren Kernideen sie für ihre eigenen Arbeiten fruchtbar machen. MÜGGENBURG (2017) untersucht in ihrer Arbeit generationsübergreifend den Einfluss von Lebensereignissen auf die Mobilität, wohingegen SCHÖNDUWE (2017) Mobilitätsbiografien von hochmobilen

---

<sup>18</sup> Ein Einfluss weiterer Ereignisse, wie gesundheitliche oder mobilitätsbedingte Einschränkungen oder der Tod eines Familienangehörigen, auf die Alltagsmobilität wird angenommen. Dieser konnte bislang aber nicht bestätigt werden, da keine Studien vorliegen, die diese Ereignisse untersucht haben (MÜGGENBURG 2017: 50).



Personen analysiert. Wie schon mehrfach erwähnt, ordnet der Autor hierunter auch multilokale Akteure (ebd.: 69ff.).

LANZENDORF (2003; 2010) und SCHEINER (2007) haben sich eingehend mit der Konzeptualisierung von Mobilitätsbiografien befasst. Darüber hinaus erwähnt SCHÖNDUWE (2017) die Arbeiten von AXHAUSEN (2008), der „auf die unzureichende Integration von Merkmalen sozialer Netzwerke und sozialer Interaktion in bestehende Erklärungsmodelle des Verkehrshandelns“ hingewiesen hat und deshalb vor allem die Berücksichtigung sozialer Interaktionen für die Erforschung von Mobilitätsbiografien fordert (SCHÖNDUWE 2017: 95).

SCHEINER (2007) zufolge beschreiben Mobilitätsbiografien die Entwicklung und Veränderung der Verkehrsnachfrage. Das Verkehrsverhalten habitualisiert sich mittelfristig und ändert sich nur aufgrund bestimmter Schlüsselereignisse („*key events*“). Er begreift die Mobilitätsbiografie als eine Subkategorie der Lebensbiografie, welche wiederum durch weitere Teile der Biografie, wie Wanderungs-, Haushalts- und Erwerbsverhalten beeinflusst wird und dann auf diese zurückwirkt. Sind in einer Lebensphase die biografischen Verhältnisse, das heißt der Wohnort, die Haushaltsgröße und der Standort des Arbeitsplatzes konstant, wird das Verkehrsverhalten zur Routine und verändert sich kaum.

LANZENDORF (2003) sieht eine Trennung in verschiedene Teilbiografien vor. Ihm zufolge wird das Mobilitätshandeln, neben den Veränderungen im Lebensverlauf, zunächst durch die Sozialisation des Individuums entwickelt (LANZENDORF 2010: 275). So spielen die Motivation zu einem bestimmten Mobilitätshandeln während der Kindheit und die Befähigung zu dieser eine wichtige Rolle (HEINICKEL 2009: 23). SCHEINER (2007) merkt an, dass Erwachsene, die in ihrer Kindheit bereits Migrationserfahrungen gesammelt haben, dazu tendieren auch im Erwachsenenalter häufiger umzuziehen. Ob diese Korrelation allerdings auf das alltägliche Mobilitätshandeln übertragbar ist, konnte nicht abschließend geklärt werden (ebd.: 165).

Die Konzepte von LANZENDORF (2003) und SCHEINER (2007) haben laut SCHÖNDUWE (2017) zwei Grundgedanken gemeinsam. Zum einen gehen sie davon aus, „*dass Verkehrshandeln stark von langfristig wirksamen Entscheidungen geprägt ist*“ und zum anderen, „*dass Verkehrsverhalten stark routinisiert ist und entsprechend nur unter bestimmten Voraussetzungen geändert wird*“ (SCHÖNDUWE 2017: 93). Weiterhin folgten die Autoren einer bestimmten methodischen Richtung, weil sie erstens ihr Konzept vom Subjekt ausgehend aufbauten, zweitens die Bedeutung von Paneldaten für die Analyse von Mobilitätsbiografien betonten und drittens die Berücksichtigung von Lebensstilen, Einstellungen und langfristigen Wertorientierungen neben den klassischen Merkmalen zu Lebenslagen als unerlässlich erachteten (ebd.: 94). Die für die Erhebung von Mobilitätsbiografien oftmals herangezogenen Querschnittsdaten hätten zwar ökonomische Vorteile, so LANZENDORF (2003), würden jedoch keine Aussage über die tatsächliche

Entwicklung einer Biografie in ihrem zeitlichen Verlauf geben und könnten daher auch keine Kausalitäten feststellen (ebd.: 2ff.).

Die subjektzentrierte Perspektive verweise darauf, dass sich mobilitätsbiografische Konzepte handlungstheoretisch begründen lassen (vgl. SCHÖNDUWE 2017: 94). Wie gezeigt werden konnte, knüpfen die Konzepte nicht nur an die Migrationsforschung, sondern auch an eine ganze Reihe weiterer sozialwissenschaftlicher Theorien (z. B. Lebensverlaufs-, Lebensstil- und klassische Verkehrsforschung) an.<sup>19</sup> Eine begründete Einordnung mobilitätsbiografischer Forschungskonzepte in den Kontext sozialwissenschaftlicher Theorien unternimmt SCHÖNDUWE (2017), weil ihm die Anbindung an bestehende Theoriekonzepte in den Beiträgen von LANZENDORF (2003) und SCHEINER (2007) nicht umfassend erschien. Anhand von vier Grundelementen, dem Subjekt, den Aktivitäten des Subjekts, der strukturellen Kontexte und der Verknüpfung von Mikrohandlungen und Makroergebnissen liefert er eine theoretische Einordnung mobilitätsbiografischer Konzepte. Neben diesen vier Elementen verdeutlicht er Raum- und Zeitbezüge des Ansatzes (SCHÖNDUWE 2017: 99ff.).

Es zeigt sich, dass mobilitätsbiografische Konzepte, wie schon die Time Geography und die Aktionsraumforschung, konzeptionelle Schwächen insbesondere hinsichtlich einer tiefgründigen Theoretisierung aufweisen. So besteht wenig Einigkeit über ein einheitliches theoretisches Verständnis in zeitlicher, räumlicher und kontextbezogener Hinsicht. Das wirkt sich letztlich auch auf die Methodik aus, mittels der Mobilitätsbiografien untersucht werden, die hinsichtlich Datenstruktur und Operationalisierung stark auseinandergeht (MÜGGENBURG 2017: 52). Ein weiteres Problem stellt die subjektzentrierte Sichtweise dar, die laut SCHÖNDUWE (2017) dazu führe, dass das Erklärungspotenzial der Konzepte nicht ausreichend ausgeschöpft werde (ebd.: 98). Der Ansatz hat sich dennoch als nützliches konzeptionelles Gerüst und in der Anwendung als richtig erwiesen. Darum erlangen mobilitätsbiografische Konzepte trotz ihrer konzeptionellen Schwachstellen eine hohe praktische Relevanz für die Multilokalitätsforschung.

Die vorangegangenen Ausführungen haben offengelegt, dass kein anderer Theorieansatz der Mobilitätsforschung den Zusammenhang von langfristiger Wohn- bzw. Mobilitätsbiografie und alltäglichen Bewegungsrhythmen so explizit untersucht wie die mobilitätsbiografischen Konzepte. Ausgangspunkt ihrer Betrachtung sind bestimmte Zeitpunkte im Lebensverlauf, sogenannte Schlüsselereignisse, die eine Änderung bisheriger Alltagsroutinen und somit auch der Alltagsmobilität vermuten lassen. Mobilitätsbiografische Konzepte finden in der vorliegenden

---

<sup>19</sup> Andersherum wendet die Migrationsforschung inzwischen auch mobilitätsbiografische Ansätze an. Sie untersucht biografische Determinanten der räumlichen Mobilität und den Einfluss von Lebensereignissen auf die Wohnstandortentscheidung (SCHÖNDUWE 2017: 95).

Arbeit daher hinsichtlich eines spezifischen Zeitpunktes im Lebensverlauf Berücksichtigung. Es geht um das Lebensereignis, das darüber entscheidet, ob ein weiterer Wohnstandort neben dem/den bereits vorhandenen gegründet wird. Dieses Ereignis wird in den qualitativen Interviews allerdings nicht losgelöst von allen anderen Lebensereignissen untersucht, sondern im Rahmen einer retrospektiven Erzählaufforderung in Bezug zur gesamten Biografie (s. Kap. 6.3.1). Denn trotz dessen, dass in der Studie multilokale Lebenssituationen fokussiert werden, die zuvorderst beruflich motiviert entstehen, können sich die Einflüsse demografischer und beruflicher Ereignisse überschneiden. Auf diesen Umstand weisen mobilitätsbiografische Konzepte explizit hin (vgl. MÜGGENBURG 2017: 51). Wie erwähnt, gelingt die Erhebung von Mobilitätsbiografien folgerichtig durch Panelstudien, welche die Entwicklung der Alltagsmobilität entlang der Zeit erheben und anhand derer ursächliche Ereignisse für die Veränderung der räumlichen Mobilität in einer Biografie ausgemacht werden können. Zwar fußt die vorliegende Studie nicht auf Längsschnittdaten, doch werden Schlüsselereignisse und im Besonderen die berufsbedingte Gründung eines weiteren Wohnstandortes durch die retrospektive Befragung in den qualitativen Interviews ermittelt (s. Kap. 6.3.1).

Das Ereignis eines Wohnstandortwechsels bzw. die Gründung eines weiteren Wohnstandortes korreliert in hohem Maße mit Vorerfahrungen in der Kindheit, Jugend und im jungen Erwachsenenalter sowie weiteren Veränderungen in der Haushalts- und Erwerbsbiografie und ist oftmals durch diese begründet (vgl. SCHEINER 2007: 166). Mithilfe mobilitätsbiografischer Konzepte lassen sich Änderungen der Rahmenbedingungen des Alltagslebens multilokaler Akteure sehr anschaulich darstellen. Weiterhin kann in theoretisch-konzeptioneller und methodologischer Übereinstimmung mit der Time Geography und Aktionsraumforschung ermittelt werden, wie sich die räumlichen Verflechtungen im Zusammenhang mit der Entscheidung, multilokal zu leben, verändern. Hieraus können wichtige Erkenntnisse zur zeitlichen Abfolge und Entwicklung von Bewältigungsstrategien im Umgang mit der multilokalen Lebenssituation gewonnen werden.

#### 4.3.4.3 Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen

In den Kapiteln 4.3.1. bis 4.3.3 konnte deutlich gemacht werden, dass die Time Geography wie keine andere Forschungsrichtung die Verwobenheit von zeitlicher und räumlicher Dimension menschlicher Alltagsgestaltung unterstreicht. In den Planungswissenschaften, so Ulrich MÜCKENBERGER (2002), folgen diesem Postulat allerdings kaum Umsetzungsbeispiele. Er verlangt daher nach einer stärkeren Akzentuierung der Zeitkomponente menschlichen Handelns. Es gebe zwar „*detaillierte Formen der Raumplanung, aber keine Zeitplanung*“ (ebd.: 238). Neben

seinem Beitrag in dem von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) im Jahr 2002 veröffentlichten Themenband widmet sich ein Arbeitskreis von Forschenden unterschiedlicher Fachrichtungen zahlreichen Fragestellungen rund um das Thema *Raumzeit*. Die Raum- und Zeitforschung stärker zu verzahnen ist nicht nur eine dringliche Forderung der einschlägigen Forschungscommunity, die sich u. a. in der steigenden Anzahl an Veröffentlichungen und Projekten des Themenfeldes bemerkbar macht. Genauso sind die Arbeitszeitforschung, Unternehmen als Arbeitgeber sowie die Raum- und Stadtplanung gefordert, auf die veränderten Lebensentwürfe und Lebensformen mit geeigneten Strategien zu reagieren. Neuere Publikationen auf dem Gebiet verweisen auf aktuelle Ergebnisse zu Analysen von veränderten Zeitbudgets, beschäftigen sich mit Fragen der Zeitgerechtigkeit und unterstreichen nicht zuletzt die Notwendigkeit einer institutionellen Zeitpolitik, die sich für die stärkere Einbeziehung zeitlicher Komponenten bei arbeitszeit-, familienpolitischen, infrastrukturellen und sozialen Maßnahmen einsetzt (vgl. HEITKÖTTER & SCHNEIDER 2004; HENCKEL et al. 2013; HENCKEL 2016; HENCKEL 2018; HENCKEL & EBERLING (Hrsg.) 2002; MÜCKENBERGER (Hrsg.) 2001).

HENCKEL prägte das Konzept zu *Raumzeitstrukturen*. In seinen Forschungsbeiträgen vollzieht er die Verzahnung von Raum und Zeit nicht nur theoretisch, sondern denkt auch über deren planungspraktische Bedeutung in Form von zeitsteuernden Maßnahmen nach. Um der diversifizierten Alltagsgestaltung der Gesellschaft gerecht zu werden, müsse eine integrierte Betrachtung von Raum und Zeit in der Stadt- und Regionalplanung Einzug erhalten, so der Autor (HENCKEL 2018). Ziel seiner Überlegungen ist in gleichem Maße wie die theoretisch-konzeptionelle Verknüpfung von Raum- und Zeitforschung auch die empirische Erprobung neuer integrativer Konzepte bzw. Methoden, um daraus Impulse für die Praxis ableiten zu können.

Ausgangspunkt des Konzepts sind die zeitlichen und räumlichen Veränderungen, damit einhergehend neue Zeitordnungen und Zeitstrukturen, die mit generellen wirtschaftlichen Umbrüchen, aber auch mit der Diversifizierung von Lebensstilen zu begründen sind (HENCKEL 2016). In Kapitel 1 wurde der Wandel von Raum- und Zeitstrukturen bereits eingehend erörtert. Beschleunigung und Entschleunigung, Flexibilisierung, Zeitnot, Zeitkonflikte, „*Recht auf eigene Zeit*“ oder „*Nonstop-Gesellschaft*“ sind Grundbegriffe des Vokabulars der aktuellen Zeitforschung, um davon ausgehend mit Instrumenten der Zeitpolitik, wie den *Chronomaps*<sup>20</sup>, der *Kontrolle* oder *Standardisierung von Zeit* die Phänomene der Raumzeitforschung, darunter auch die Mobilität, abgrenzen und bearbeiten zu können (HEITKÖTTER & SCHNEIDER 2004). Die herkömmlichen Begriffe (z. B. Zeitbudget, Zeitverwendung, *constraints*, etc.) der Time Geography und Aktions-

---

<sup>20</sup> *Chronomaps* sind kartografische Darstellungen zeitbezogener Informationen, die sich aus den klassischen Visualisierungsmethoden der Time Geography ableiten (ebd.: 60f.).

raumforschung werden also von der neueren Raumzeitforschung erweitert um Begriffe, die für die Beschreibung des heutigen Alltagslebens unentbehrlich sind.

Für das enorme Interesse an der Zeitforschung macht HENCKEL (2018) vier entscheidende Veränderungen verantwortlich: Beschleunigung, Flexibilisierung, Ausdehnung und Simultanität prägen heute als Prozesse fast alle Bereiche unserer Lebenswelt (s. Kap. 1). Doch trotz dessen, dass dieses Interesse bereits in den 1970er Jahren mit der Time Geography und Aktionsraumforschung vermutlich infolge der zunehmenden Tertiärisierung aufkam, stehe die Zeit- bzw. Zeitraumforschung „in vielen Bereichen nach wie vor am Anfang“ (ebd.: 1956).

Zwar ist Raumpolitik zugleich auch oftmals Zeitpolitik, doch in der Vergangenheit meist unbeabsichtigt. „Es ergeben sich neue Raumzeitkonfigurationen, raumzeitliche Barrieren werden abgebaut oder es entstehen neue, die damit Verteilungsprobleme etwa in der Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten hervorrufen und Fragen der Raumzeitgerechtigkeit aufwerfen“ (ebd.: 1954). Daher entwirft HENCKEL (2018) ein neues Konzept, dessen Kernelement *Raumzeitstrukturen* sind. Sie umfassen dem Autor zufolge „wesentliche Aspekte des Zusammenhangs räumlicher und zeitlicher Entwicklung einer Gesellschaft und des planenden und steuernden Umgangs mit dieser Entwicklung“ (ebd.: 1950).

2013 fanden seine konzeptionellen Überlegungen zu Raumzeitstrukturen bereits Anwendung in Form eines Projektes unter Beteiligung von Studierenden aus zehn deutschen Universitäten (HENCKEL et al. 2013). In der Veröffentlichung kommen die Autoren zu dem Schluss, dass Raumzeitstrukturen gerade aus planerischer Sicht einerseits „quantitativ im Sinne der Erreichbarkeit“ und andererseits „in Hinblick auf die qualitative Beschaffenheit des Raums“ von zentraler Bedeutung sind (HENCKEL et al. 2013: 14). Diese Unterscheidung erinnert stark an die Annahmen der Time Geography: „Wie lange braucht Anwohner X von seinem Wohnort Y zu dem zentralen Anlaufpunkt Z? Und hat dieser Anlaufpunkt [...] auch zu Zeiten geöffnet, die mit seinem Arbeitsrhythmus vereinbar sind?“ sind Fragen, die sich aus quantitativer Sicht stellen (ebd.). Die Qualität von Orten zeige sich darin, dass es einerseits „beschleunigende (taktvolle) und [andererseits] entschleunigende/beruhigende (taktlose) Orte“ gebe. Diese Unterscheidung kann als Fortführung des Grundgedankens der bereits vorgestellten Konzepte zu *placelessness* oder *Nicht-Orten* angesehen werden (s. Kap. 4.2.2.1), wenngleich eine Differenzierung in beschleunigende und entschleunigende Orte im Gegensatz dazu keine Wertung enthält.

Um Raumzeitstrukturen schlüssig analysieren zu können, unterscheiden HENCKEL et al. (2013) die Parameter *Dauer*, *Distanzen*, *Raumgestalt* und *gesellschaftlicher Raum*. Die Dauer bezieht sich auf „Zeitabstände unterschiedlicher Maßstabsebenen sowie auftretender Rhythmen und Abfolgen [...]. Räume können nicht alleine [sic] anhand ihrer Funktion verstanden werden - ausschlaggebend ist ihre Nutzung“ (ebd.: 13). Distanzen beschreiben die „Entfernung zwischen Räumen in

*Korrelation zu der benötigten Zeit. Distanzen zu überwinden bedeutet nicht nur die Überwindung einer Strecke in einer bestimmten Zeit, sondern auch das Entstehen eines Zwischenraumes, der Aktionen beinhaltet, und somit auch als räumliche Einheit betrachtet werden kann“ (ebd.: 14). Die Raumgestalt umfasst sowohl „die gegenständliche Ausstattung des Ortes als auch seine Form und Beschaffenheit“, wohingegen der gesellschaftliche Raum Aspekte wie „Angebotsvielfalt, Nutzungsquantität und symbolische Bedeutung eines Raumes“ beschreibt. Weiterhin ist der gesellschaftliche „Raum [...] geprägt von immateriellen Einflüssen wie Nutzungszuschreibungen oder geschichtlicher Assoziation, was Raum auch zu einem gesellschaftlichen Konstrukt macht“ (ebd.). Letztlich nehme aber auch jeder Akteur alle vier Parameter subjektiv wahr. Das individuelle Empfinden wiederum hängt von verschiedenen Faktoren wie Lebenslage oder Lebensstil ab s. Abb. 6).*

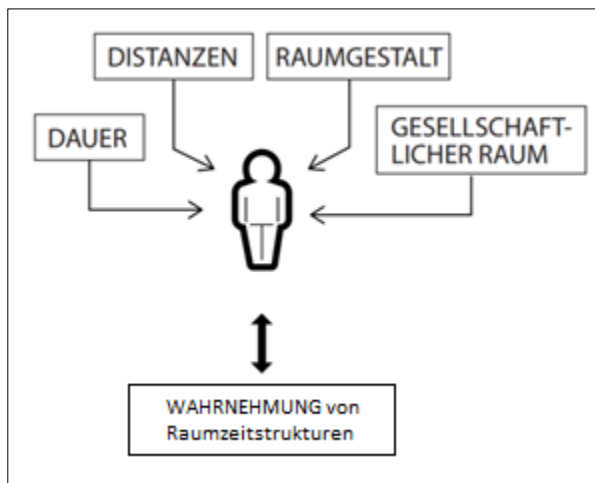


Abbildung 6: Parameter für die Untersuchung von Raumzeitstrukturen in der planerischen Praxis (Quelle: HENCKEL et al. 2013: 13)

Damit bieten HENCKEL et al. (2013) ein grobes, aber für die empirische Arbeit praktikables Analyse- und Rasterschema, das für die Untersuchung komplexer Raumzeitstrukturen menschlicher Alltagshandlungen eingesetzt werden kann.

Die Idee, Raumzeitforschung auch als solche anzuwenden und die zu untersuchenden Strukturen als *Raumzeitstrukturen* zu begreifen, bietet einem noch recht jungen Forschungsfeld wie der Multilokalitätsforschung Möglichkeiten, sich einem Phänomen aus einer neuen Perspektive und mittels flexibler methodischer Konzeption zu nähern. Und gerade, weil eine mehrperspektivische Herangehensweise für die Erforschung neuer Formen des Mobileins und Wohnens gefordert wird (s. Kap. 3.1), soll das Konzept der Raumzeitstrukturen unter Zuhilfenahme des vorgestellten Analyseschemas trotz der bislang nur in ersten Entwürfen vorhandenen Idee für die Studie Anwendung finden.

## 5 Zwischenfazit: Präzisierung der Forschungsfragen

Die Analyse von theoretischer und empirischer Literatur hat gezeigt, dass eine explizit geographische Herangehensweise an das Forschungsfeld *Multilokalität* bislang nicht erfolgte. Nur vereinzelt wurde untersucht, wie konkrete Raumbezüge und -verflechtungen im Rahmen von multilokaler Lebensführung aussehen oder ggf. multiple Verortungen stattfinden. Auch die Auseinandersetzung mit Räumlichkeit im Sinne einer Erweiterung oder gar Aneignung von Mobilitäts- bzw. Räumlichkeitskapital bleibt in den empirischen Studien zur Multilokalität bislang weitgehend unberücksichtigt. Ebenso ist die Frage, wie trotz ständigen Wohnstandortwechsels habitualisiertes Handeln und eine Identifikation mit (evtl. sogar mehreren) Orten entstehen können, noch nicht hinreichend geklärt. Weiterhin besteht eine Wissenslücke in Bezug auf die Darstellung von Auswirkungen der multilokalen Lebensführung einerseits auf Routinen der Alltagsmobilität und andererseits auf die längerfristige Wohnbiografie. Es gilt verstärkt einen Fokus auf die Interdependenz zwischen alltäglichem Verkehrsverhalten und dem periodisch wiederkehrenden Wechsel zwischen den Wohnorten zu legen. Forschungsprogrammatisch wird damit dem Postulat entsprochen, Ansätze der klassischen Verkehrsforschung mit solchen der sozialwissenschaftlichen bzw. geographischen Mobilitätsforschung zu verknüpfen.

In den vorangegangenen Kapiteln 3 und 4 konnte gezeigt werden, dass raum-zeitliche Theoriekonzepte einen nützlichen analytischen Blickwinkel auf das Phänomen erlauben. Eine Verknüpfung der zeitraumbezogenen Theoriekonzepte (s. Kap. 4.3) mit solchen, die stärker handlungsorientiert (s. Kap. 4.1) und auch raum- bzw. ortsbezogen (s. Kap. 4.2) konzeptualisiert sind, soll Maßgabe für die theoretische Fundierung von Ergebnissen der qualitativen Studie sein, um beiden Dimensionen multilokalen Lebens, also sowohl dem Mobilsein als auch der Lokalisierung, gleichermaßen Beachtung zu schenken.

In Kapitel 1 wurde deutlich, dass im Zuge des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels neue Wohnpraktiken und Formen des Mobilseins entstanden sind, denen in der Fachliteratur u. a. die Attribute distanzintensiv bzw. hochmobil (vgl. HESSE & SCHEINER 2007; vgl. SCHÖNDUWE 2017) zugeschrieben werden. Die Arbeit befasst sich mit diesen Wohn- bzw. Mobilitätsformen unter dem Gesichtspunkt der Multilokalität mit dem Ziel, sie in ihrer Verwobenheit mit beruflichen Anforderungen, den verfügbaren und limitierenden (materiellen) Ressourcen, der Eingebundenheit in soziale Netzwerke sowie im Zusammenhang mit individuellen Erfahrungen und einem inhärenten Wissen über Raumstrukturen, Orte und Mobilitätsangebote darzustellen. Durch ein konkretes Verständnis komplexer alltäglicher Routinen soll herausgearbeitet werden, inwiefern diese regelhaften Abläufe einer generellen Veränderung unterliegen und welche Anschlussmöglichkeiten sich daraus für neue, eventuell auch nachhaltigere Mobilitätspraktiken

ergeben. Damit sollen Ansätze erarbeitet werden, die es ermöglichen zu verstehen, wie Personen in ihrem beruflichen Alltag mit Mobilitätsanforderungen, strukturellen und zeitlichen Möglichkeiten sowie Limitierungen vor dem Hintergrund von multilokalen Raumbezügen umgehen. Übertragen werden sollen die Ergebnisse auf die Frage, ob Tendenzen hin zu mehr Qualität von Mobilität festzustellen sind.

Zuvorderst stellt sich die Frage, auf welche Weise aus den mit multilokaler Lebensführung in Verbindung gebrachten Ansprüchen Anpassungsstrategien hervorgehen, die die regelhaften Alltagsroutinen hinsichtlich Raums und Zeit verändern. Es soll dargelegt werden, welche raum-zeitlichen Strategien Anwendung finden und inwiefern sie mit bisherigen Alltagsabläufen vereinbar sind. Ausgehend von subjektbezogenen Mobilitätsbiografien wird erarbeitet, wann in Bezug auf die multilokale Lebensphase andere Zeit- und/oder Raumbezüge sichtbar werden und besondere raum-zeitliche Strategien entstehen und welche davon wie erfolgreich umgesetzt werden.

Die Erarbeitung eines theoretischen Fundaments (s. Kap. 4) zum vorliegenden Forschungsbereich und der Auszug einiger relevant erscheinender Aspekte aus den Forschungsdesideraten des einschlägigen Fachgebiets (s. Kap. 3) ermöglichen es nun, eine Präzisierung und Hierarchisierung der soeben formulierten Forschungsfragen vorzunehmen. Die übergeordneten Leitfragen sind Ausgangspunkt für eine weitere Differenzierung in untergeordnete Teilfragen, die im Folgenden auf verschiedenen Handlungsebenen sowie anhand von fünf Kategorien dargestellt werden. Die Kategorien ergeben sich aus den sondierten Informationen der empirischen und theoretischen Fachliteratur und bilden die wichtigsten Determinanten multilokalen Wohnens, Mobilstehens und Arbeitens ab. Kategorien sind hier also als Faktoren bzw. Merkmale von multilokaler Lebensführung zu verstehen. Tabelle 1 zeigt eine strukturierte Übersicht aller Forschungsfragen.

*Tabelle 1: Fragestellungen der Arbeit in Zusammenhang mit den zu untersuchenden Determinanten von Multilokalität*

---

### **1. Forschungsleitende Fragestellungen**

---

- Auf welche Weise gehen aus den mit multilokaler Lebensführung in Verbindung gebrachten Ansprüchen Anpassungsstrategien hervor, die die gewöhnlichen Alltagsroutinen hinsichtlich Zeit und Raum verändern?
  - Welche raum-zeitlichen Strategien finden Anwendung und inwiefern sind sie mit bisherigen Alltagsroutinen vereinbar?
-



- 
- Wann entstehen andere, mit multilokaler Lebensführung in Verbindung gebrachte Zeit- und Raumbezüge sowie neue raum-zeitliche Strategien? Welche werden wie erfolgreich umgesetzt?
- 

## **2. Untergeordnete Teilfragen**

---

### **2.1 Voraussetzungen, vorhandene Strukturen**

- Welche Zusammenhänge lassen sich aus der Entscheidung für eine multilokale Lebensphase und langfristigen Mobilitätsbiografien ableiten?
  - Über welche Vorerfahrungen verfügen multilokal Lebende, die für diese Entscheidung eine Rolle spielen?
  - Über welches implizite Wissen, zum Beispiel zu Mobilitätsangeboten oder zur Qualität und Ausstattung von Orten, verfügen multilokal Lebende, die für diese Entscheidung eine Rolle spielten?
- 

### **2.2 Motive, Absichten und Beweggründe**

- Welche detaillierten Absichten und Beweggründe führen im Zusammenhang mit der beruflich motivierten Entscheidung zu dem Entschluss, multilokal zu leben?
  - Wann im Lebensverlauf erfolgt die Entscheidung für die multilokale Lebensphase?
  - Wie hängen Motive und Beweggründe mit der Lebensphase zusammen, in der die Entscheidung getroffen wird?
  - Welche Rolle spielen strukturelle und zeitliche Limitierungen bzw. Möglichkeiten, die Ausstattung und Qualität von Orten, private und berufliche Ansprüche sowie gesellschaftliche Anforderungen für die Entscheidung?
- 

### **2.3 Resultierende Prozesse**

- Wie sehen raum-zeitliche Strukturen, Prozesse, Rhythmen und Nutzungsmuster von Orten vor dem Hintergrund von multilokaler Lebensführung aus?
  - Welche typischen habitualisierten Mobilitätspraktiken gibt es einerseits im Alltag an den verschiedenen Orten und andererseits bezüglich des Wohnstandortwechsels zwischen den Wohn- bzw. Arbeitsorten?
  - Inwiefern unterscheiden sich diese Mobilitätspraktiken zu denen vorangegangener, nicht multilokaler Lebensphasen?
  - Wie unterscheidet sich die Aktivitäten basierte Alltagsmobilität an den verschiedenen Wohnorten?
  - Inwiefern zeigen sich geschlechterspezifische Unterschiede bei der Gestaltung einer multilokalen Lebensführung?
-

- 
- Welche Bedeutung spielt die Infrastrukturausstattung und die Anbindung an den ÖV für die Wahl der Wohnstandorte?
  - Welche Präferenzen treten bezüglich Verkehrsmittelwahl im Alltag sowie für den Wohnstandortwechsel zutage?
  - Inwiefern unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl an den beiden Wohnstandorten?
  - Wie gestaltet sich der Wohnstandortwechsel?
  - Inwiefern erfolgt eine Identifikation mit den neuen Wohnorten? Verändert sich dadurch ggf. die Identifikation mit bisherigen Orten?
  - Welche neuen räumlichen Verflechtungsstrukturen ergeben sich durch die multilokale Lebensführung?
- 

#### **2.4 Weitere Entwicklung**

- Wie beständig ist eine berufsbezogene multilokale Lebensführung?
  - Welche Rolle spielen neue Erfahrungen sowie erworbenes Wissen, beispielsweise zu Mobilitätsangeboten oder der Qualität und Ausstattung von Orten für die Persistenz der multilokalen Lebensweise?
  - Welche Rolle spielen Verortungen und die Identifikation mit den Wohnorten für die Persistenz der multilokalen Lebensführung?
  - Welche Unterschiede zu nicht multilokalen Lebensphasen werden offenbar, die dazu führen, dass die multilokale Lebensführung aufgegeben wird?
  - Aus welchen Gründen wird die multilokale Lebensführung aufrechterhalten?
- 

#### **2.5 Systematisierung**

- Wie lässt sich eine Kopplung von Mobilität und Multilokalität theoretisch konzipieren?
  - Welche Indizien sprechen für einen qualitativen Wandel von Wohnen und Mobilsein?
  - Wie nachhaltig sind (hoch-)mobile bzw. distanzintensive Lebensweisen?
  - Welche Hinweise sprechen für eine sozial (äußerst) ungleiche Teilhabe an räumlicher Mobilität?
- 

Bei der Betrachtung resultierender Prozesse (s. Tab. 1, Abs. 2.3), die als Strategien im Umgang mit der multilokalen Lebensweise zu verstehen sind, geht es konkret um einen Abgleich von alltagsrelevanten Entscheidungen und Abläufen mit längerfristigen Rationalitäten und Rahmenbedingungen der Entscheidungsfindung bzw. um die Verknüpfung großräumiger Aktivität und lokaler Bindung an den Wohnstandort. Hinsichtlich der fünften Kategorie (s. Tab. 1, Abs. 2.5) stellt sich die Frage, inwiefern nicht nur die Quantität von Raum und Erreichbarkeit, sondern die Qualität von Ort und Zeit wesentlich werden (Reise- bzw. Wohnkosten vs. Zeitkosten). Wie stark tritt also der Imperativ zur Multilokalität hervor oder spielen ggf. doch monolokale Alternativen

eine Rolle? Die Teilfragen dieser Kategorie zielen auf die schon erwähnte Übertragung der Ergebnisse auf eine angemessene makroperspektivische Kontextualisierung der Lebensweise ab.

## 6 Konzeption und Verlauf der qualitativen Studie

Multilokalität stellt kein Massenphänomen dar, das sich durch rein deskriptive Statistik in seinen individuell verschiedenen Facetten und mit seinen Implikationen auf gesamtgesellschaftlicher Ebene ausreichend darstellen lassen könnte. Wie die Analyse der einschlägigen Literatur (s. Kap. 3) gezeigt hat, stecken hinter der Entscheidung, multilokal zu leben, weit mehr als rationale Überlegungen. Es stellt sich die Frage, inwieweit vorhandenes Wissen, Erfahrungen und letztlich auch subjektive Einstellungen die Entscheidung für und die Lebensweise an sich, beeinflussen. Wissenschaftliche Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das Mobilitätshandeln sind bislang begrenzt. Der Entschluss für ein Leben an mehreren Orten scheint wesentlich durch motivationale Faktoren und individuelle Argumentationsmuster beeinflusst. Um solche nicht quantitativ messbaren Einflussgrößen der multilokalen Lebensweise adäquat untersuchen zu können, eignen sich qualitative Verfahren, die nicht etwa Repräsentativität anstreben, sondern die Vielfalt verschiedener Perspektiven und Handlungsstrategien abzubilden versuchen (vgl. MATISSEK, PFAFFENBACH & REUBER 2013: 212f.). So bedarf die Beantwortung der Forschungsleitfragen einer tiefgründigen und umfassenden inhaltlichen Analyse. Gemäß den Forschungsfragen steht der Akteur im Zentrum der Betrachtung (vgl. MAYRING 2016: 25f.). Einzelheiten in der Beschreibung von multilokalen Lebenssituationen und Beweggründen sind bedeutsam. Darüber hinaus ist aber auch eine weiterführende Erforschung der Sichtweise der Subjekte und derer Lebensumstände unter der Bedingung multilokalen Wohnens und Arbeitens erforderlich. Ziel der Arbeit ist die Rekonstruktion subjektiver Sichtweisen, Erfahrungen und Deutungen (vgl. WITZEL 2000: 1f.) in Anbetracht der multilokalen Lebensphase. Weiterhin wird angestrebt, die Erkenntnisse der empirischen Forschung für die Theoriebildung fruchtbar zu machen und auf die Frage hin anzuwenden, ob ein genereller Bedeutungswandel von Mobilität und Wohnen hin zu mehr Qualität auszumachen ist.

Forschungsprogrammatisch, aber auch orientiert an zeitlichen Rahmenbedingungen und finanziellen Vorgaben wurde daher ein qualitativ-empirisches Vorgehen gewählt, dessen Grundlage textbasiertes Datenmaterial von Leitfadeninterviews bildet. Um außerdem sichergehen zu können, dass tatsächlich alle für das Forschungsfeld entscheidenden Determinanten berufsinduzierter Multilokalität berücksichtigt und keine relevanten Fälle außer Acht gelassen werden, erfolgte ein erster explorativer Feldzugang in Form von Expertengesprächen mit Vertreter\*innen von (unternehmenseigenen) Immobilienfirmen sowie der Stadtentwicklung. Mit den Erkenntnissen aus den Experteninterviews konnten dann wiederum zunächst die aus der Theorie abgeleiteten Kategorien (s. Kap. 5) angereichert werden, bevor sie in Form von Themenschwerpunkten in die Leitfäden der qualitativen Interviews eingearbeitet wurden. Im Anschluss

an die Aufbereitung des Datenmaterials folgte die systematische und regelgeleitete Auswertung der wörtlichen Transkripte orientiert an der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2000).

## **6.1 Impulse aus der Praxis: Konzeption und Verlauf explorativer Expert\*innengespräche**

Die aus der theoretischen und empirischen Fachliteratur abgeleiteten Forschungsdesiderate auf dem Gebiet der Multilokalitätsforschung mündeten in die Ausformulierung von Forschungsfragen, die ihrerseits wiederum in Leitfragen des Interviewleitfadens operationalisiert wurden. Um sicher gehen zu können, dass alle wesentlichen Themenaspekte des Forschungsfeldes abgedeckt und alle relevanten Fälle identifiziert waren, erfolgte ein erster Zugang zum Feld in Form von Expertengesprächen. Bei der Auswahl von Experten erschienen vor allem Vertreter\*innen aus praxisnahen Arbeitsfeldern wichtig, die mit multilokal lebenden Personen in ihrem beruflichen Alltag schon häufig in Kontakt getreten waren. Noch vor Beginn der eigentlichen Erhebungsphase wurden daher sieben Experteninterviews mit Vertreter\*innen der Stadtplanung und Immobilienbranche geführt. Auf Wunsch wurde den Gesprächspartner\*innen der Interviewleitfaden im Vorfeld zugesandt. So konnten sie sich auf die Inhalte vorbereiten und ein reibungsloser Ablauf der Interviews war gewährleistet. Die Interviewleitfäden wurden personen- bzw. branchenbezogen angepasst und deshalb individuell und situativ verschieden für jedes einzelne Interview angefertigt. Ein Beispiel eines Interviewleitfadens zu einem Expertengespräch findet sich im Anhang (Abbildung 13).

Die Vorgehensweise zu Beginn der Interviews war bei allen Expertengesprächen dieselbe. Zunächst wurde das Dissertationsprojekt mit seinen Fragestellungen und Zielen kurz erläutert und der geplante Interviewverlauf für die Erhebungsphase mit seinen Themenschwerpunkten und Leitfragen dargelegt. Hier konnten die Gesprächsteilnehmenden schon erste Hinweise für eine erweiterte oder andere Ausgestaltung des Leitfadens einbringen. Anschließend stellten die Experten sich und ihre Arbeitsbereiche vor und erläuterten sodann, in welcher Weise sie bislang mit Multilokalität in Berührung gekommen waren und inwiefern das Phänomen in Zukunft für ihre Arbeit von Bedeutung sein wird.

Ziel der Expertengespräche war es, andere Blickwinkel als die der Forschenden auf ein Thema einzufangen, denn Meinungen und Sichtweisen von Akteuren praxisnaher Arbeitsfelder auf das Phänomen lagen nur unzureichend vor. Demzufolge sollten die Interviews trotz des vorliegenden Leitfadens so offen wie möglich gestaltet sein und den Gesprächspartner\*innen jederzeit die

Möglichkeit geben, eigenständig die aus der fachspezifischen Perspektive als besonders relevant erachteten Aspekte multilokalen Wohnens und Arbeitens einzubringen.

## 6.2 Problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews

Wie beschrieben, stützt sich das empirische Vorgehen der Arbeit auf eine Datenerhebung mittels qualitativer Interviews. Dem Erkenntnisinteresse und der Zielsetzung der Arbeit folgend wird aus der Vielzahl qualitativer Interviewverfahren<sup>21</sup> das problemzentrierte Interview als geeignete Erhebungsmethode ausgewählt. Der Psychologe Andreas WITZEL (1982; 2000) entwickelte das problemzentrierte Interview. Es gründet u. a. auf ethnomethodologischen Ansätzen. Das Augenmerk problemzentrierter Interviews richtet sich in erster Linie auf die Generierung und Prüfung von Hypothesen. Es wird keinesfalls Repräsentativität, sondern vielmehr die Berücksichtigung verschiedener Perspektiven und Handlungsstrategien angestrebt. Problemzentriert ist nach WITZEL (2000) ein Interview dann, wenn es, wie im Falle der vorliegenden Forschungsarbeit, ein für die Gesellschaft relevantes Problem zum Thema hat (WITZEL 2000: 2). MAYRING (2016) verweist aber auch darauf, dass es eine bestimmte Fragestellung fokussiert, auf die während des Interviews immer wieder eingegangen wird (MAYRING 2016: 67). Er sieht das problemzentrierte Interview als *„hervorragend geeignet für eine theoriegeleitete Forschung, da es keinen rein explorativen Charakter hat, sondern die Aspekte der vorrangigen Problemanalyse in das Interview Eingang finden. Überall dort also, wo schon einiges über den Gegenstand bekannt ist, überall dort, wo dezidierte, spezifischere Fragestellungen im Vordergrund stehen, bietet sich diese Methode an“* (MAYRING 2002: 70). LAMNEK (2005) fügt dem hinzu, die Hauptaufgabe problemzentrierter Interviews liege in der Generierung und Prüfung von Hypothesen (ebd.: 368).

Die Methodik problemzentrierter Interviews wird den diskursiv-dialogischen Verfahren zugeordnet, wodurch eine klare Abgrenzung zum offenen und erzählgenerierenden narrativen Interview getroffen wird (ebd.: 252). Während das narrative Interview lediglich eine erzählgenerierende Frage enthält und der weitere Gesprächsverlauf kaum noch gelenkt wird, ähnelt das problemzentrierte Interview eher einem Dialog, in dem sich an die Erzählaufforderung weitere strukturierende, aber auch offene Fragen sowie Verständnisfragen anschließen (ebd.: 256). Da bereits ein fundiertes Spektrum an theoretischen und empirischen Konzepten über das Forschungsfeld vorliegt und so schon einige, die multilokale Lebensweise prägenden Determinanten im Vorfeld der qualitativ-empirischen Untersuchung erarbeitet werden konnten (s. Kap. 5), versprechen stärker strukturierte Gespräche mit gezielten Nachfragen zu einzelnen, aus dem

---

<sup>21</sup> Eine strukturierte Übersicht und verständliche Typisierung verschiedener Interviewverfahren geben z. B. MEY und MRUCK (2007).

theoretischen Vorverständnis stammenden Determinanten bessere Ergebnisse als explorative, völlig offen gestaltete Interviews. Deshalb liegt den problemzentrierten Interviews der vorliegenden Studie ein Gesprächsleitfaden zugrunde, der im Sinne von WITZEL (2000) „*als Gedächtnisstütze und Orientierungsrahmen zur Sicherung der Vergleichbarkeit der Interviews*“ dient (ebd.: 4). So existiert zwar ein Fragenkatalog, er ist aber nicht als starres Gerüst zu verstehen und in fester Reihenfolge abzuarbeiten, sondern kann vielmehr flexibel gehandhabt werden, indem Themenschwerpunkte erst dann behandelt werden, wenn sie von den Interviewten auch zur Sprache gebracht werden. Anhand des Leitfadens kann aber auch während des Gesprächsverlaufs überprüft werden, ob alle relevanten Themenfelder angesprochen worden sind, oder ob ggf. verständnisgenerierende Nachfragen gestellt werden müssen. Der Interviewleitfaden der Studie ist so konstruiert, dass Einstellungen, Meinungen, Gründe und Argumentationen möglichst indirekt erfragt werden, sodass sie ausgehend von der Erzählauforderung zu Erfahrungen und Erlebnissen implizit artikuliert werden können. Er enthält die zentralen Determinanten multilokalen Wohnens, Mobilseins und Arbeitens und damit auch alle Forschungsfragen, operationalisiert in die für die Problemstellung wichtigen Themenaspekte des Gesprächs. Folgende Themenschwerpunkte wurden mithilfe der Forschungsfragen ausgearbeitet:

- Biografischer Hintergrund (Vorerfahrungen und implizites Wissen)
- Arbeitskontext (berufsbezogene Anforderungen und Wünsche)
- Sozialer Kontext (private und gesellschaftliche Anforderungen)
- Multilokaler Alltag (Alltagsroutinen, u. a. das Pendeln)
- Materielle Ressourcen (verfügbare und limitierende Mittel)
- Räumlicher Kontext (Ausstattung und Qualität von Orten)
- Wohnortwechsel (Wechsel zwischen den Wohnorten des multilokalen Settings).

Abbildung 7 veranschaulicht darüber hinaus die Bezüge der inhaltlichen Themenschwerpunkte zueinander sowie damit einhergehend mögliche Varianten des Gesprächsverlaufs.

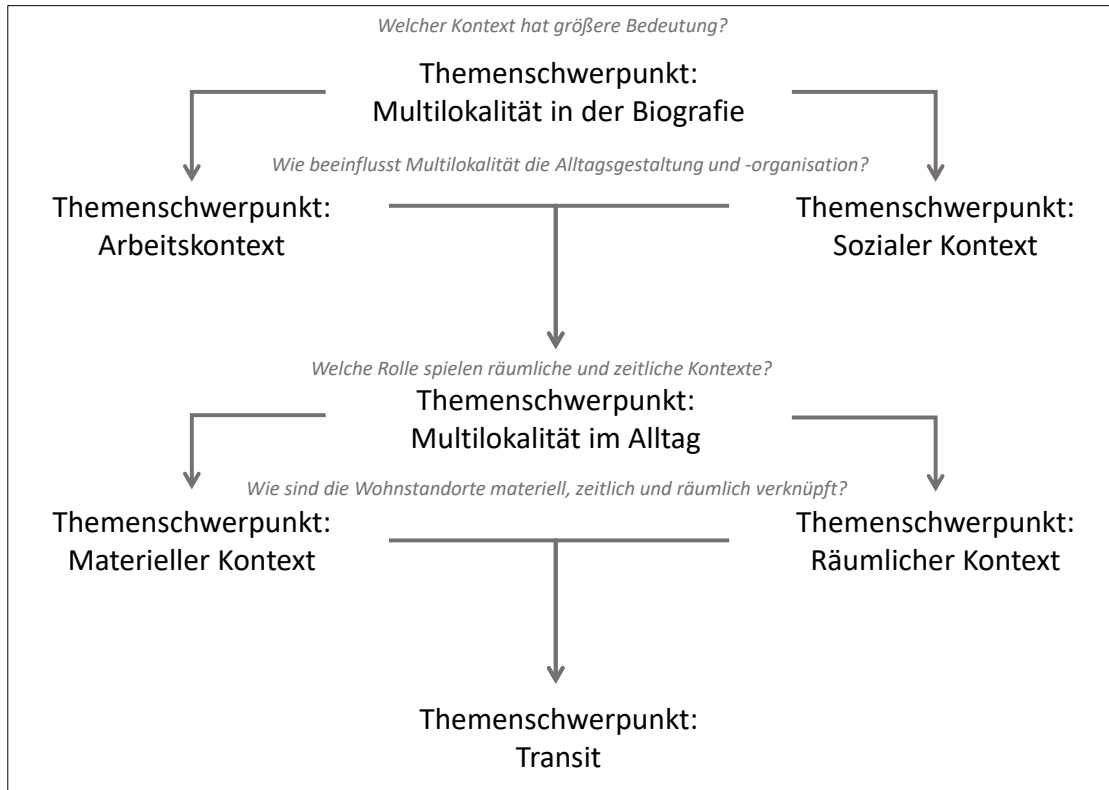


Abbildung 7: Inhaltliche Themenschwerpunkte der problemzentrierten, leitfadengestützten Interviews sowie deren Bezüge untereinander

Im nächsten Schritt wurden zu jedem Themenschwerpunkt dem Dialog dienliche erzählungs-generierende Leitfragen sowie verständnisgenerierende, konkrete Nachfragen ausgearbeitet, die ihrerseits wiederum bestimmte Schlagworte enthalten. Anhand dieser Schlagworte kann während des Interviews immer wieder überprüft werden, ob die wesentlichen Aspekte eines jeden Themenschwerpunktes angesprochen worden sind. Die zu den Themenschwerpunkten zugeordneten Schlagworte lassen sich der nachfolgenden Abbildung 8 entnehmen. Der Interview-leitfaden, der die ausformulierten Fragen enthält, findet sich im Anhang (Abb. 17 bis 20).





 <b>Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten</b> Interviewleitfaden		
<p><b>Multilokalität in der Biographie</b></p> <p>Wendepunkte – Schlüsselereignisse – Wohnortwechsel</p> <p>Geburtsort</p> <p>Wohnorte während Kindheit – Schulzeit – Ausbildung/Studium</p> <p>Zeitlich begrenzte Auslandsaufenthalte</p> <p>Berufseinstieg – Arbeitsplatzwechsel/Weiterbildung</p>	<p><b>Gegenwärtig multilokal</b></p> <p>Derzeitige multilokale Wohnsituation</p> <p>Motive – Gründe – Absichten – Entscheidung</p> <p><b>Ehemals multilokal</b></p> <p>Damalige multilokale Wohnsituation</p> <p>Motive – Gründe – Absichten – Entscheidung</p>	
<p><b>Multilokalität im Alltag</b></p> <p>Zeitverwendung im multilokalen Alltag</p> <p>Routinen</p> <p>Freizeitbeschäftigungen – Hobbys</p> <p>Subjektive Wahrnehmung – Bewertung – Zufriedenheit</p>		
<p><b>Arbeitskontext</b></p> <p>Berufliche Tätigkeit – Verantwortlichkeit – Position</p> <p>Erfordernisse, Anforderungen – Arbeitgeber – Arbeitszeiten</p> <p>Stellenwert – Zufriedenheit</p> <p>Wohnortwechsel und Beruf</p>	<p><b>Sozialer Kontext</b></p> <p>Direkte Bezugspersonen: Haushalt, Partner/in, Familie, (Enkel-)Kinder, Wohngemeinschaft</p> <p>Weitere soziale Kontakte: Verwandte, Bekannte, Freunde</p> <p>Kontakthäufigkeit</p> <p>An-/Abwesenheiten</p> <p>Verantwortlichkeiten – Abmachungen</p> <p>Institutionell organisierte Tätigkeiten</p>	
<p><b>Materieller Kontext</b></p> <p>Nutzungshäufigkeit, Bedeutung, Bewertung von ICT, Verkehrsmitteln/-technologien</p>	<p><b>Räumlicher Kontext</b></p> <p>Behausung – Wohnumfeld/Nachbarschaft – Stadtquartier/-viertel – Stadtteil – Stadt bzw. Gemeinde</p> <p>Wahl, Bewertung der Wohnstandorte</p> <p>Bedeutung der Wohnstandortlage</p> <p>Erreichbarkeiten (Infrastruktur – Versorgung – Dienstleistungen – Verkehr/Mobilität) (Heimat-)Verbundenheit – Identität – Verwurzelung</p>	<p><b>Wohnortwechsel</b></p> <p>Planungen, Organisation</p> <p>Zeitverwendung</p> <p>Rituale – Routinen</p> <p>Wahrnehmung, Bewertung</p>

Abbildung 8: Inhaltliche Themenschwerpunkte der problemzentrierten, leitfadengestützten Interviews mit jeweils zugeordneten Schlagworten

Die Erarbeitung des Interviewleitfadens stützt ein Interviewmanual, das der Explikation der Logik des Leitfadens dient: Worum geht es in dem Interview? Was soll abgegriffen werden und worauf ist im Allgemeinen und Speziellen zu achten?

Demnach gestaltet sich der Ablauf der Interviews weitgehend einheitlich. Vor dem Interview erfolgt eine allgemein verständliche und einfache Einführung in die Thematik des Forschungsprojektes. Bewusst wird hierbei auf die Verwendung konnotierter Begriffe oder gar Präsuppositionen verzichtet. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Studie kein Expertenwissen abfragt, sondern Meinungen und persönliche Eindrücke von Bedeutung sind (*„Für mich ist alles interessant, was Ihnen wichtig ist“*). Die Interviewpartner\*innen waren dazu aufgefordert, Fotoalben, Notizbücher, Tagebücher, Kalender und andere Formen der persönlichen Dokumentation des Wohnens, Arbeitens und Unterwegsseins als Gedächtnisstützen für das Gespräch hinzuzuziehen. Eine Interviewvereinbarung informiert vorab über den Ablauf des Interviews. Auch werden die Interviewpartner\*innen darin bestärkt, sich bei Unklarheiten nicht vor Rückfragen zu scheuen.

Zu Beginn der Interviews werden die Interviewpartner\*innen gebeten, einen Überblick über ihre Biografie zu erstellen. Um die Erzählungen auch grafisch festhalten zu können, liegt den Interviewpartner\*innen ein einfaches Diagramm in Form eines Zeitstrahls vor, in das sie Eintragungen machen können (s. Anhang, Abb. 21). Für den ersten Erzählimpuls findet sich im Leitfaden (s. Anhang, Abb. 17 bis 20) folgende Formulierung: *„Ich möchte gerne mit Hilfe des Zeitstrahls ein grobes Raster über Ihr Leben erzeugen. Es soll uns während des Interviews als Überblick über Ihre Biografie dienen. Geben Sie zunächst Ihren Geburtsort und ggf. Wohnortwechsel mit konkreten Jahreszahlen an sowie in einem zweiten Durchgang sämtliche einschneidenden Erfahrungen und Ereignisse, die Ihren weiteren Lebensverlauf bestimmt oder verändert haben. Das könnte z. B. der Beginn der schulischen oder Berufsausbildung, der Eintritt in die Erwerbstätigkeit, ein Arbeitsplatzwechsel sein oder soziale Beziehungen betreffen“* Nachfragen können lauten: *„Bitte schildern Sie einmal genauer die ausschlaggebenden Motivationen für Ihre Wohnortwechsel, die Sie in Ihrer Lebenslauflinie eingetragen haben“* Oder: *„Wie hat sich Ihre Wohnsituation im Laufe der Zeit bis zum heutigen Zeitpunkt entwickelt?“*

Nachdem die multilokale Lebensphase im Zusammenhang mit dem Lebensverlauf behandelt wird, können die weiteren Themenschwerpunkte von den Interviewten in frei gewählter Reihenfolge artikuliert werden. Dadurch sind bei der späteren Auswertung Rückkopplungen zwischen den angesprochenen Aspekten und der subjektiv zugeschriebenen Bedeutung dieser möglich. Denkanstöße oder richtungsleitende Fragen werden erst dann gegeben bzw. gestellt, wenn die Interviewpartner\*innen keine inhaltlich neuen Erfahrungen oder Einschätzungen mehr äußern. Ebenso werden die Leitfragen zu den einzelnen Themenkomplexen zunächst einmal so

allgemein wie möglich formuliert, um erst im Anschluss daran spezifischere Nachfragen zu stellen. Schwerpunkt bilden neben dem Arbeitskontext im Zusammenhang mit der multilokalen Alltagspraxis weiterhin der materielle und räumliche Kontext sowie der Wohnstandortwechsel zwischen den verschiedenen Orten. Weil im Vordergrund der Untersuchung berufsbedingte Multilokalität steht, wird weniger vertiefend auf soziale Verflechtungsstrukturen eingegangen.

Abschließend werden die Teilnehmenden gebeten, das aus ihrer Sicht noch Wichtige und bisher Ausgelassene zu ergänzen. Die Interviews dauern ca. eine bis eineinhalb Stunden.

### **6.3 Weitere Instrumente der Datenerhebung**

Kapitel 6.3 gibt einen Überblick über alle weiteren Erhebungsinstrumente, die vor, während oder im Anschluss an die qualitativen Interviews zum Einsatz kamen. Es wird kurz erläutert, wie und zu welchem Zweck bzw. mit welchem Ziel das jeweilige Instrument verwendet wurde.

#### **6.3.1 Die biografische Chronologie als erzählgenerierender Impuls**

Das problemzentrierte, leitfadengestützte Interview wird eingeleitet durch ein biographisches Element, das durch den nahen Alltagsbezug als erzählungsgenerierender Einstieg dient. Der dabei auszufüllende Zeitstrahl, in dem alle wichtigen Ereignisse und Wendepunkte des bisherigen Lebensverlaufs einzutragen sind, ist nicht nur visuelle Stütze für den weiteren Gesprächsverlauf, sondern gleichzeitig ein willkommenes Instrument, das aufgrund seiner simplen und übersichtlichen Gestaltung einfach auszufüllen ist und die Interviewpartner\*innen zum offenen Sprechen veranlasst. Mögliche Redehemmungen können so schnell überwunden werden. Inhaltlich können mithilfe der biografischen Chronologie Einordnungen von multilokalen Lebensphasen in die langfristige Wohn- resp. Mobilitätsbiografie erfolgen. Im Anhang (Abb. 21) findet sich das Instrument als blanko-Version.

#### **6.3.2 Der Kurzfragebogen zur Erfassung standardisierter Merkmale**

Ein standardisierter Kurzfragebogen (s. Anhang, Abb. 22 bis 26) wird den Interviewpartner\*innen möglichst schon im Vorfeld des Interviews ausgehändigt, sodass der Fragebogen zum Zeitpunkt des Interviews bereits ausgefüllt vorliegt und ggf. Rückfragen hierzu gleich im Anschluss an das Gespräch geklärt werden können. Andernfalls wird der Kurzfragebogen nach dem Interview gemeinsam mit der Interviewerin ausgefüllt. Der standardisierte Fragebogen dient der Erfassung

soziodemografischer Merkmale und der Exploration konkreter Themenbereiche wie die Häufigkeit, Dauer und Distanz des Wechsels zwischen den Wohnstandorten, die Lage der Wohnorte und die Verkehrsmittelwahl für den Wohnstandortwechsel. Das standardisierte Instrument erfasst also die Daten, die für die Interpretation der weiteren Informationen so etwas wie ein zusätzliches Hintergrundwissen bilden und die Auseinandersetzung mit dem Gegenstand des Interviews initiieren (vgl. LAMNEK 2016: 347).

Die Gesamtkonzeption des Fragebogens orientiert sich an den allgemeinen Vorgaben für Datenqualität des Leibniz-Instituts für Sozialwissenschaften (GESIS) (vgl. LENZNER & MENOLD 2015; PORST 2014). Die Frageformulierungen, die Abfolge der Fragenblöcke und die Einteilung der Berufs- und Einkommensgruppen wurden im Rahmen eines GESIS-Workshops zum Thema *„Einführung in die Fragebogenentwicklung“* erprobt und diskutiert. Die Auswahl der Fragen erfolgte in Anlehnung an die gängigen sozialwissenschaftlichen, deutschlandweit in regelmäßigen Abständen durchgeführten Befragungen (SOEP und ALLBUS). Weiterhin wurden die weithin bekannten Mobilitätsstudien, die Studie MiD und das Deutsche Mobilitätspanel (MOP), herangezogen, um Fragen zu mobilitätsspezifischen Kennziffern zu erstellen. Die raumstrukturelle Untergliederung für die Einordnung der Wohnorte der multilokalen Personen folgt den Vorschlägen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

### **6.3.3 Das Mobilitätstagebuch zur Erfassung alltagsbasierter Mobilität**

Mit dem Hinweis auf die Wichtigkeit der Erfassung alltagsbasierter Mobilität vor dem Hintergrund multilokaler Lebensstile werden die Interviewpartner\*innen im Anschluss an das Gespräch gebeten, ein Mobilitätstagebuch über einen vorgegebenen Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen auszufüllen, das sie dann in einem vorfrankierten Umschlag zurücksenden können.

Mobilitätstagebücher sind vorgesehen, um einerseits einen Einblick in die Aktivitäten basierte zirkuläre Alltagsmobilität zu erhalten, andererseits aber auch, um ggf. einen oder mehrere Wohnortwechsel nachvollziehen zu können. In die Mobilitätstagebücher sind alle im vorgegebenen Zeitraum zurückgelegten Wege mit Start- und Endzeit, Zielort, Dauer sowie zurückgelegter Distanz einzutragen. Das Tagebuchdesign ist angelehnt an die Erhebungsinstrumente der gängigen Mobilitätsstudien (MiD bzw. KONTIV, MOP), die das alltägliche Verkehrsverhalten, Mobilitätstrends sowie mobilitätsrelevante Verhaltensänderungen in Deutschland untersuchen. Ein Auszug aus dem Mobilitätstagebuch, das für die Studie erstellt wird und ergänzend zu den qualitativen Interviews zum Einsatz kommt, ist im Anhang (Abb. 27 bis 29) zu finden.

## 6.4 Auswahl der Fälle und Erhebungsorte

Zentrales Kriterium für die Auswahl relevanter Fälle ist zunächst irgendeine geartete Form der multilokalen Lebensführung. Es werden Personen ausgesucht, deren Leben sich über zwei oder mehrere Wohnorte verteilt, dauerhafte Hotel- oder Pensionsaufenthalte (auch solche in Boardinghäusern, Wohnen auf Zeit o.ä.) eingeschlossen. Eine weitere Bedingung ist, dass die Wohnstandorte in regelmäßig wiederkehrenden Abständen zum zeitweiligen Verbleib aufgesucht werden, wobei sowohl temporäre als auch permanente Aufenthalte an den Orten mit einbezogen werden. Die Rhythmen des Ortswechsels können von episodisch bis hin zu periodisch variieren. So kommen kurze Pendelintervalle, aber auch längere Phasen des Aufenthalts an einem der Orte oder auch über einen längeren Zeitraum immer wiederkehrende Phasen des Lebens an verschiedenen Orten in Betracht.

Gemäß dem Erkenntnisinteresse der Arbeit beschränkt sich das Untersuchungsfeld weiterhin auf solche Fälle, die ihr multilokales Arrangement ausschließlich oder zumindest vordergründig auf berufliche Motive zurückführen. Schon lange gilt Multilokalität als typisches Kennzeichen von klassischen Professionen, künstlerischen Tätigkeiten sowie in der Politik. Die Wahl einer zusätzlichen Unterkunft am Arbeitsort ist gerade im universitären Umfeld keine Besonderheit, sondern gar essenzielles Merkmal von Tätigkeiten, die weitgehend unabhängig sind von kollektiven Arbeitszeitmodellen. Wie bereits in Kapitel 1 dargestellt, führen Globalisierungs- und Flexibilisierungstendenzen sowie die zunehmende Digitalisierung jedoch zu Veränderungen in der Arbeitswelt, die sich in vielen Bereichen der produktionsnahen und wissensbasierten Arbeitsformen u. a. in einer Zunahme hochmobiler und auch multilokaler Lebensumstände niederschlagen. Es ist ein soziales Phänomen, das in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist und sich nicht mehr nur als Merkmal prestige- oder statu strächtiger Tätigkeiten im politischen, wissenschaftlichen und künstlerischen Bereich zeigt. Vielmehr ist multilokales Leben Ausdruck und zugleich Begleiterscheinung des Strukturwandels hin zu einer modernen Wissensgesellschaft. Die Zunahme von projektbasierten Tätigkeiten, Einzelarbeit, befristeten Arbeitsverträgen und zunehmend zeitlich begrenzten strategischen, problemidentifizierenden als auch problemlösenden Tätigkeiten sorgt dafür, dass multilokales Leben nicht mehr nur als Kennzeichen nicht weisungsgebundener Tätigkeiten gelten kann, sondern im Kontext von zahlreichen *wissensbasierter Arbeitsformen* entsteht. GEISSLER (2008) schlägt eine sinnige Einteilung von Berufsgruppen wissensbasierter Arbeitsformen vor. Demnach wird für die Studie nach Fällen aus Berufsgruppen bzw. Arbeitsfeldern gesucht, die sich mit folgenden Tätigkeiten befassen:

- Grundlagenforschung
- angewandte Forschung und Entwicklung

- Beratung von Organisationen (EDV-, Organisationsentwicklung, Finanzdienstleistungen, Weiterbildung usw.)
- Beratung von Einzelpersonen (Training, Coaching)
- Mode/Design/Werbung und anderen gestalterischen Tätigkeiten
- publizistische Tätigkeiten
- netzbasierte Kooperationen und internetbezogene Tätigkeiten
- der betrieblichen Implementation von technischen Lösungen,
- planenden und überwachenden Tätigkeiten
- marktnahen Tätigkeiten in Wirtschaftsunternehmen (GEISSLER 2008: 257ff.).

Die genannten Arbeitsbereiche sind für die Untersuchung beruflich induzierter Entgrenzungstendenzen und damit einhergehend multilokalen Lebensweisen nicht nur von großem Interesse, weil ihre zeitlichen Rahmenbedingungen sich grundlegend verändert haben. Zentrales Kennzeichen ist außerdem die Qualität, an der die jeweilige Tätigkeit bemessen wird (GEISSLER 2008: 257ff.).

Aus forschungspragmatischen Gründen können nur solche Personen zu einem Gespräch eingeladen werden, die zum Zeitpunkt des Interviews mindestens achtzehn Jahre alt sind. Weiterhin sollen ehemals multilokal lebende Personen retrospektiv und gewissermaßen als Vergleichstypen zu aktuell multilokal Lebenden interviewt werden. Ebenfalls sollen länderübergreifende Konstellationen zum Vergleich berücksichtigt werden. Weiterhin wird das Untersuchungsfeld dadurch eingegrenzt, dass der Entschluss für ein multilokales Leben freiwillig erfolgt sein muss, d.h. die Entscheidung soll aus eigenem freiem Willen getroffen worden sein und weniger aufgrund äußerer Zwänge, wie zum Beispiel drohende Arbeitslosigkeit oder massive Gehaltseinbußen.

Zusammenfassend wird das Untersuchungsfeld also auf volljährige und erwerbstätige Interviewpartner\*innen beschränkt, die

1. zum Zeitpunkt des Interviews multilokal lebten, d.h. zwei oder mehrere Wohnorte zum zeitweiligen oder längeren Verbleib nutzten,
2. sich zuvorderst aus beruflichen Gründen
3. und freiwillig, d.h. ohne äußere Zwänge für ein multilokales Leben entschieden hatten. Es wurden also keine Gründe genannt, die sie dazu veranlasst hatten, gegen ihren eigenen Willen multilokal zu leben.

Die Einhaltung der genannten Voraussetzungen ist gewährleistet, indem sie in einem telefonischen Vorgespräch abgeklärt oder schriftlich abgefragt werden.

Nachdem die Zielgruppe festgelegt ist, erfolgen sodann Expertengespräche, die Aufschluss darüber geben sollen, an welchen Orten ein Zugang zu dem gesuchten Personenkreis im besten Fall erfolgen kann. Denn weniger wichtig war vorab das Wissen über eine konkrete Interviewperson als über die Lebenssituation der multilokal lebenden Bevölkerungsgruppe. Mithilfe der Experteninterviews kann eine größere Bandbreite an Rekrutierungsorten erstellt werden, um insbesondere den Personenkreis auf verschiedene Arbeitskontexte zu erweitern.

Die Ansprache der Interviewpartner\*innen findet sodann, gestreut über die im Vorfeld ausgesuchten und als geeignet erscheinenden Orte, mittels entsprechender Aushänge, Zeitungsannoncen, Online-Aufrufe, Firmenkontakte, Gatekeeper in Unternehmen und Organisationen, direkte Anschreiben und dem Schneeballverfahren statt. Einladungen zur Interviewteilnahme werden über Kontakte zu Personalabteilungen von Unternehmen gestreut. Einige Boardinghäuser erklären sich dazu bereit, Mitteilungen online auf ihrer Homepage zu veröffentlichen, in Tageszeitungen wird inseriert, Aushänge erfolgen weiterhin an typischen Aufenthaltsorten der Personengruppe wie Agenturen für *Wohnen auf Zeit*. Weiterhin können Interviewpartner\*innen über berufliche Netzwerke wie Xing und LinkedIn rekrutiert werden.

Die erste Auswahl von Fällen erfolgt ausgehend vom theoretischen Vorverständnis und im Rahmen der oben genannten Kriterien also eher zufällig, wobei bewusst-spezifisch Rekrutierungsorte für die Ansprache potenzieller Gesprächspartner\*innen ausgewählt werden. Letztlich können auch über das Schneeballverfahren<sup>22</sup> weitere Fälle gewonnen werden. Zu einem späteren Zeitpunkt der Erhebungsphase wird die Auswahl insofern selektiver, als dass gezielt nach bestimmten Typen gesucht wird. Die Zielgruppe ist immer noch dieselbe, beispielsweise ist dann aber das Alter, ein bestimmtes Tätigkeitsfeld, der Startpunkt im Lebensverlauf oder die Dauer der multilokalen Lebensphase von Bedeutung. Dem spezifischen Erkenntnisinteresse der Arbeit folgend kann durch die gegen Ende erfolgte selektive Auswahl garantiert werden, dass bei der Datenerhebung eine breite Varianz an Fällen abgedeckt wird. Die Festlegung des Ortes, an dem das Interview stattfinden soll, wurde den Interviewpartner\*innen weitgehend überlassen. Das Interview soll jedoch nach Möglichkeit zu Hause, also in einem gewohnten Umfeld stattfinden. Zugleich ermöglicht die Interviewdurchführung zu Hause sogar einen Einblick in die multilokalen Lebensumstände.

---

<sup>22</sup> Bei dem Schneeballverfahren wird auf Personen zurückgegriffen, deren Kontakt durch eine bereits befragte Person vermittelt wird. Die bewusst-spezifische oder auch gezielte Auswahl berücksichtigt besonders typische Fälle und auch Extremfälle, um die für die angestrebte maximale Variation an Fällen zu erreichen (MATISSEK, PFAFFENBACH & REUBER 2013: 188ff.; LAMNEK 2005: 384f.).

## 6.5 Aufbereitung und Auswertung des Datenmaterials

Nachdem ein Erstkontakt zu den Interviewpartner\*innen hergestellt ist oder sich eine Person auf einen Aufruf hin gemeldet hat, wird ein Treffpunkt festgelegt und im Einzelfall noch zusätzliche Vereinbarungen getroffen. Die Absprachen werden in einem gesonderten Protokoll dokumentiert, welches im Anschluss an ein Interview als Postskript erweitert wird. Das Postskript enthält wichtige Beschreibungen zur Interviewsituation, zum Ablauf und ggf. zu Besonderheiten, die während des Interviews auftreten konnten (MATISSEK, PFAFFENBACH & REUBER 2013: 197). Ein Postskript wird für die spätere Datenauswertung von Bedeutung sein, wenn es um Auffälligkeiten und weiterführende Interpretationsideen geht. Sie können als Anregung für die Inhaltsanalyse und zusätzliche Kategorienbildung dienen (vgl. WITZEL 2000: 4).

Die Audioaufnahmen aller Interviews werden wörtlich in digitaler Form transkribiert und für eine weitere computergestützte Analyse mit dem Programm MAXQDA aufbereitet. Das Programm wurde Anfang der 1990er Jahre von KUCKARTZ entwickelt und bietet zahlreiche Möglichkeiten, umfangreiches Textmaterial strukturiert auszuwerten und grafisch übersichtlich aufzubereiten (KUCKARTZ 2018). Weitere Vorteile ergeben sich daraus, dass neben Textmaterial auch grafische Daten verarbeitet und mit entsprechenden Textstellen verknüpft werden können; eine wichtige Funktion, die die Integration der biografischen Chronologie in die Auswertung des Textmaterials zuließ. Das handschriftlich ausgefüllte Dokument wird also eingescannt, um das Datenmaterial in MAXQDA anzureichern, andererseits aber auch, um gesonderte Auswertungen mittels Grafikprogramm vornehmen zu können. Die Daten, die mittels standardisierter Instrumente (Kurzfragebogen und Mobilitätstagebuch) erhoben werden, sollen mit einem vorab erstellten Codierschema für weitere quantitative Auswertungen mit der Statistik-Software SPSS der Firma IBM aufbereitet werden.

### 6.5.1 Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring – Anliegen und Vorgehen

Der Prozess der Datenauswertung folgt weitgehend den Grundsätzen der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2000; 2016). Demzufolge ist das zu analysierende Material

1. in seinen Kommunikationszusammenhang (Autor, Gegenstand, Hintergrund, Merkmal, Zielgruppe des Textes) eingebettet und
2. wird systematisch analysiert, indem regelgeleitet, orientiert an Kategorien und stets theoretisch fundiert vorgegangen wird (MATISSEK, PFAFFENBACH & REUBER 2013: 214; dort zit. nach MAYRING 2010: 471).



Nach MAYRING (2016) liegt die Stärke der qualitativen Inhaltsanalyse darin, dass sie streng methodisch kontrolliert das Datenmaterial schrittweise analysiert. Sie zerlegt ihr Material in Einheiten, die sie nacheinander bearbeitet. Im Zentrum steht ein theoriegeleitet am Material entwickeltes Kategoriensystem, das diejenigen Aspekte enthält, die aus dem Material herausgefiltert werden sollen (ebd.: 114).

Die Transkripte werden einmal vollständig gelesen, um einen ersten Gesamteindruck eines jeden Einzelfalls einzufangen. Unter Zuhilfenahme des Postskripts erfolgt im Anschluss eine fallbezogene, zusammenfassende Beschreibung. Das Postskript wird zu diesem Moment wichtig, da Auffälligkeiten im Transkript mit den Beobachtungen, die während des Interviews beispielsweise zur nonverbalen Kommunikation gemacht und im Postskript ggf. als besondere Vorkommnisse festgehalten wurden, nun abgeglichen und vervollständigt werden können. Auch WITZEL (2000) empfiehlt zunächst auf der Basis des Materialbestandes eine Fallanalyse vorzunehmen. Ziel der Fallanalyse ist das Verfertigen einer sogenannten Falldarstellung (ebd.: 7). In der vorliegenden Studie handelt es sich um eine Einzelfallbeschreibung, die aufgrund der Integration der biografischen Chronologie zudem den Abgleich aktueller Aussagen mit der Beschreibung des zurückliegenden Lebensverlaufs zulässt.

Sobald alle Einzelfälle grob analysiert und beschrieben sind, kann die theoriegeleitete Auswertung des Datenmaterials mithilfe des Codierasters beginnen. Nach MAYRING (2015) ist das die „wohl zentralste inhaltsanalytische Technik“, die „zum Ziel [hat], eine bestimmte Struktur aus dem Material herauszufiltern“ (ebd.: 97). Bevor jedoch eine systematische Datenanalyse erfolgen kann, ist, wie von MAYRING (2000) vorgeschlagen, ein Kodierleitfaden zu erstellen. Hier soll jede, aus dem theoretischen Vorverständnis abgeleitete, a priori Kategorie genau definiert werden. Es ist die Bezeichnung der Kategorie anzugeben, was inhaltlich unter der Kategorie verstanden wird und wann eine Textstelle der Transkripte zu dieser Kategorie zu subsumieren ist. Ähnlich wie das Codierschema bei quantitativen Auswertungen vorgibt, wie Antwortkategorien zu verschlüsseln sind, damit sie anschließend analysiert werden können, ist das Auswertungsschema beim qualitativen Vorgehen eine Grundlage für die Einschätzung der Interviews. Der Prozess des Codierens meint hier also die Zuordnung des Materials zu vorab festgelegten Auswertungskategorien (KUCKARTZ 2018). Nach MAYRING (2000; 2015) sind Kategorien auch Strukturierungsdimensionen, die differenziert nach ihren Ausprägungen und anhand ihrer Dimensionen weiter differenziert und schließlich zu einem Kategoriensystem zusammengestellt werden (MAYRING 2015: 97). Wie bereits in Kapitel 5 eingehend erläutert, sind Kategorien als aus dem theoretischen Vorverständnis abgeleitete Merkmale und Faktoren von Multilokalität zu betrachten. Im Textbestand werden also Stichworte aus den Forschungsfragen und dem Leitfaden markiert und ggf. auch schon neue, induktiv gewonnene Aspekte aus den Darstellungen der Gesprächspartner\*innen gekennzeichnet. Diese Markierungen sind dann wiederum in den Kodierleitfaden

zu integrieren (vgl. WITZEL 2000: 7). MAYRING (2015) sieht für die strukturierende Inhaltsanalyse genau diese beiden Arbeitsschritte vor. Zunächst erfolgt eine deduktive Kategorienanwendung. „Hier geht es darum, schon vorher festgelegte, theoretisch begründete Auswertungsaspekte an das Material heranzutragen. Der qualitative Analyseschritt besteht dabei darin, deduktiv gewonnene Kategorien zu Textstellen methodisch abgesichert zuzuordnen“ (MAYRING 2000: 4). In einem nächsten Schritt schließt sich die induktive Kategorienentwicklung an, bei der neue Kategorien aus dem Material heraus entwickelt und definiert werden (ebd.: 3).

MAYRING (2016) unterscheidet weiterhin drei Grundformen der qualitativen Inhaltsanalyse, von denen das strukturierende Verfahren in dieser Studie angewendet wird (Mayring 2016: 115). Das Ziel der *strukturierenden Inhaltsanalyse* ist die *inhaltliche Strukturierung* des Materials, indem bestimmte Inhaltsbereiche, orientiert an den Forschungsfragen, extrahiert und zusammenfassend dargestellt werden. Sie sieht aber auch eine *skalierende Strukturierung* des Datenmaterials vor, etwa wenn es darum geht, die verschiedenen Dimensionen von Anpassungsstrategien an die multilokale Lebenssituation in ihren Ausprägungen abzuschätzen (vgl. MAYRING 2015: 99). Im Laufe des Auswertungsprozesses verdichtet sich so das Datenmaterial zusehends, sodass im letzten Schritt der Auswertungsphase aufbauend auf einem Kategoriensystem eine themenorientierte Darstellung der Inhalte in Bezug zu den einzelnen Forschungsfragen erfolgen kann. Diese Beschreibungen werden ergänzt durch eine Charakterisierung von Raumzeitstrukturen multilokaler Akteure. Zur Abfrage solcher Bewegungen dienen die Mobilitätstagebücher (s. Kap. 6.3.3).

Zusammenfassen lassen die Arbeitsschritte der Auswertung wie folgt:

- 1) Transkription
- 2) Kurzfassung der Einzelfälle (Einzelfallbeschreibung unter Berücksichtigung der biografischen Chronologie)
- 3) Inhaltliche und skalierende Strukturierung (deduktive Kategorienanwendung und induktive Kategorienentwicklung)
- 4) Themenorientierte Darstellung (vgl. MAYRING 2015: 97; vgl. LAMNEK 2005: 405f.).

### 6.5.2 Reflexion des Forschungsprozesses der qualitativen Studie

Gerade qualitative Forschung muss sich damit auseinandersetzen, dass durch den offenen Forschungsprozess und aufgrund subjektiver Sichtweisen der Forschenden kognitive Verzerrungen entstehen können. Kapitel 6 soll aus diesem Grund mit einer Reflexion des

Forschungsvorgehens abschließen. MAYRING (2016) benennt sechs Gütekriterien qualitativer Forschung. Diese Kriterien sollen zunächst vorgestellt werden, um im Anschluss daran die Konzeption und den Verlauf der eigenen Studie kritisch zu überprüfen. Es sollen Antworten gegeben werden auf die Fragen, was im Verlauf der Datenerhebung und -auswertung planmäßig verlief, welche Arbeitsschritte sich bewährt haben und was ggf. anders zu planen oder durchzuführen wäre (vgl. CLOKE et al. 2004).

MAYRING (2016) folgend ist erstens darauf zu achten, dass qualitative Forschung eine detaillierte *Dokumentation ihres Verfahrens* vornimmt, um sie für andere nachvollziehbar zu machen. Im Gegensatz zu quantitativer Forschung kann sich qualitative Forschung nicht nur auf die Benennung ihrer Messinstrumente berufen, weil sie eben nicht wie quantitative Vorgehen standardisiert vorgegeben abläuft. Weiterhin muss qualitative Forschung trotz ihres offenen und variablen Forschungsprozesses *regelgeleitet* sein. Sie darf also nicht unstrukturiert vorgehen, sondern muss das Datenmaterial systematisch und anhand aufeinanderfolgender, abgestimmter Arbeitsschritte auswerten. Weiterhin sind *Interpretationen* des Gesagten stets *argumentativ zu begründen*, weil sie sich im Gegensatz zu statistischen Berechnungen nicht einfach beweisen lassen. Das theoretische Vorverständnis muss der jeweiligen Deutung angemessen sein, erst dadurch erhält sie Sinn. Darüber hinaus sind alternative Interpretationen stets einzubeziehen und zu überprüfen. Eine weitere Forderung besteht darin, *Nähe zum betrachteten Phänomen* zu bewahren, also trotz wissenschaftlichen Vorgehens möglichst nahe an der Alltagswelt der Befragten anzuschließen. Fünftens sind Deutungen einerseits im Gespräch mit den Interviewpersonen und sechstens durch Triangulation der Forschungsergebnisse (z. B. durch Anwendung mehrerer Analysegänge, verschiedener Theoriezugänge oder Methoden) zu *validieren* (ebd.: 144ff.).

Das Forschungsprogramm einer qualitativ-empirischen Studie erlaubt, im Gegensatz zum quantitativen Vorgehen, noch während der Erhebungsphase Arbeitsschritte abzuändern oder methodische Bestandteile anzupassen. So ist schon während der Datenerhebung eine erste Analyse der Daten möglich, aus der sich beispielsweise neue Kategorien ergeben, die in die weitere Untersuchung mit einfließen können. Auch die vorab erstellten Prämissen des Samplings können korrigiert werden, sodass weitere, erst während der Erhebungsphase als relevant in Erscheinung getretene Fälle hinzukommen. Aus diesem Grund wurden auch Fälle in die Analyse miteinbezogen, die zum Zeitpunkt des Interviews gar nicht mehr multilokal lebten. Für eine retrospektive Bewertung und den Vergleich zwischen mono- und multilokaler Lebensweise konnten diese Interviews herangezogen werden.

Es ist stets abzuwägen, ob eine Anpassung des Vorgehens unbedingt notwendig und mit den vorab festgelegten methodologischen Prämissen vereinbar ist oder ob eine Änderung von Arbeitsschritten einen so einschneidenden Eingriff in das geplante Vorgehen bedeuten würde, dass hiermit die gesamte Forschungskonzeption nicht mehr stimmig wäre. Zwar folgt qualitative Forschung keinem standardisierten Vorgehen, dennoch können Rahmenbedingungen des Vorgehens festgelegt werden, die dann möglichst einheitlich während der Datenerhebung beibehalten werden. So kann dem Vorwurf, qualitative Forschung arbeite beliebig, wirksam entgegengetreten werden. Das Erstellen eines detaillierten Manuals (s. Anhang, Abb. 15 und 16), in dem die Logik der eingesetzten methodischen Instrumente sowie der geplante Ablauf der Durchführung der Interviews expliziert wurde, hat sich dahingehend als sehr nützlich erwiesen. Die Aufarbeitung der Interviews mittels eines Postskripts stellte sich ebenfalls als ergiebiges und probates Mittel zur Dokumentation der Interviewsituation heraus. Das Postskript enthält zusätzlich zum Transkript Angaben über den Inhalt der Gespräche, die vor dem Einschalten und nach dem Abschalten des Aufnahmegeräts geführt worden sind, falls erforderlich auch Angaben über die Rahmenbedingungen des Interviews sowie über nonverbale Reaktionen (vgl. LAMNEK 2016: 347). Es wurde versucht, möglichst viele Details zu notieren, da sich ja erst im Forschungsverlauf herausstellt, welche Aspekte der verbalen, aber auch nonverbalen Kommunikation besonders bedeutsam sind. Zu beachten ist allerdings, dass mit der Produktion des Postskripts eine eigene Interpretation des Gesagten erfolgt. Hierdurch wird eine erste, eigene Ebene der Deutung konstruiert, mit der man sich bei der Auswertung später auseinanderzusetzen hat (vgl. MATISSEK, PFAFFENBACH & REUBER 2013: 197).

Der gesamte Forschungsstil und im Besonderen das methodische Vorgehen bringen es mit sich, dass mit dieser Arbeit auch über die Forschende selbst und die Personen geschrieben wird, die die Sicht- und Handlungsweisen, Konstrukte und Entscheidungen im Forschungsprozess in irgendeiner Art und Weise mitprägen. Selbstverständlich war ein regelmäßiger Austausch mit der Betreuenden der Dissertationsarbeit und mit anderen Forschenden des *Multilokalität*-Netzwerks und auch über die Fachcommunity hinausgegeben. Damit können einseitige oder fehlerhafte Interpretationen möglichst rechtzeitig aufgedeckt und korrigiert werden, doch keinesfalls lassen sich persönliche Erfahrungen als auch berufliche Prägungen völlig ausblenden. Diese beeinflussen die Arbeit sicherlich. Ein möglicher Kritikpunkt, dem sich die Arbeit in jedem Falle stellen muss, ist die einseitige Auswahl von Fällen, und zwar dahingehend, dass hauptsächlich Personen interviewt wurden, die über ein überdurchschnittliches Einkommen und eine hohe schulische bzw. berufliche Qualifikation verfügen. Das liegt zum einen daran, dass das berufsbedingte multilokale Leben von Personen, die in wissensbasierten Arbeitsfeldern tätig sind, untersucht werden sollten und für die Ausübung einer Tätigkeit in solchen Berufsfeldern in den meisten Fällen eine höhere Qualifikation vonnöten ist. Zum anderen fühlten sich vor allem Personen von

den Anzeigen angesprochen, die ihre Lebensweise für sich selbst bereits reflektiert hatten. Weil dieser Bias bereits während der Konzeption der qualitativen Studie thematisiert wurde, konnte bei der Rekrutierung von Interviewpartner\*innen darauf geachtet werden, dass die Interviewpersonen aus verschiedenen Arbeitsfeldern, Unternehmen und Orten kamen.

Eine Triangulation der Forschungsergebnisse durch wiederholte Analysegänge, den Einsatz verschiedener Methoden und Theoriezugänge ist durchweg erfolgt. Die Validierung der Interpretationen durch Rücksprache mit Interviewpartner\*innen konnte jedoch aufgrund der forschungsprogrammatischen Vorgaben nicht realisiert werden.

## 7 Impulse aus der Praxis: Ein Fazit aus den explorativen Expert\*innengesprächen

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Schlussfolgerungen dargelegt, die sich aus den Gesprächen mit den Experten der Immobilienbranche und Stadtplanung ergeben haben (s. Kap. 6.1). Alle Informationen, die hier wiedergegeben werden, beziehen sich direkt auf die Aussagen der Interviewten oder weiterführend auf Material, wie z. B. Präsentationsfolien oder Ergebnisse eigener oder in Auftrag gegebener Erhebungen, das von den jeweiligen Experten für die Studie freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde.

Zunächst sollen die Gesprächspartner\*innen kurz ausgehend von ihrem Tätigkeitsbereich und Aufgabenspektrum vorgestellt werden. Weiterhin wird darauf eingegangen, in welchem Zusammenhang sie bereits mit dem Phänomen Multilokalität in Berührung gekommen sind. Die Zusammenfassung der Ergebnisse orientiert sich weitgehend an den thematischen Aspekten, die die Expert\*innen jeweils eigeninitiativ zur Sprache brachten. Meist handelt es sich um einen Arbeitsschwerpunkt der Gesprächspartner\*innen oder aber um zentrale Fragen und Anliegen, mit denen sich die Vertreter\*innen aus der jeweiligen Branche bislang hinsichtlich neuer Wohnformen und im Speziellen in Bezug auf das Wohnen an mehreren Orten beschäftigten.

Zu den sieben Expert\*innen, die im Vorfeld für eine Exploration des Untersuchungsfeldes interviewt wurden, zählen der Gründer und Inhaber einer Wohnvermietungsagentur, die sich auf die temporäre Vermietung möblierter Wohnungen (*Wohnen auf Zeit*) spezialisiert hat sowie der Inhaber einer Immobilienfirma, dessen Betrieb nicht nur ein Boardinghouse umfasst, sondern auch die professionelle Beratung von Privatpersonen und Unternehmen beim Erwerb, Verkauf bzw. bei der Immobilienvermittlung und Finanzierung von Immobilien. Weiterhin konnte ein Treffen mit der damaligen Teamleiterin des Bereichs *Kurzzeitvermietung und Delegiertenbetreuung* des Wohnungsunternehmens *Wohnen + Bauen GmbH* der BASF (ehemals LUWOG) arrangiert werden. Es stellt in erster Linie Mitarbeiter\*innen der BASF, aber auch einer breiten Zielgruppe der Bevölkerung diverse Wohnungsangebote zur Verfügung. Auf dem deutschen Immobilienmarkt bekannt als Anbieter temporärer Wohn- bzw. Kaufobjekte hat sich das Unternehmen *i Live* in Aachen etabliert. Die Agentur verfolgt als „*Specialist in Micro Living*“ das Ziel, ein möglichst breites Spektrum an zeitlich begrenztem Wohnen für Personen ausgewählter Lebensphasen bzw. Lebenslagen anzubieten. Dabei liegt der Schwerpunkt neben studentischem Wohnen auf anspruchsvolleren Miet- und Kaufimmobilien für Berufstätige sowie Personen der Generation 55 plus. Ferner fand ein Treffen mit einem Vertreter der Immobilienwirtschaft statt, der über seine Expertise im Bereich Standortbetrachtung in Bezug zum Konzept *Mikrowohnen* berichtete. Bevor er sein eigenes Unternehmen gründete, war er vor allem mit Standortbewertungen im Auftrag eines namhaften Beratungsunternehmens der Immobilienbranche be-

traut. Eine weitere Expertenmeinung konnte im Rahmen eines Interviews mit dem zum damaligen Zeitpunkt Vorsitzenden des Vorstands der Ardensia eG (ehemals Baugenossenschaft Familienheim Karlsruhe eG) eingeholt werden. Er stellte Überlegungen zu temporären Wohnformen aus Sicht einer Baugenossenschaft an, die sich insbesondere im städtischen Wohnungsbau engagiert. Ihr Ziel ist die Realisierung von Miet- und Kaufimmobilien, die zwar modern, aber für eine breite Bevölkerung trotzdem erschwinglich sind. Die Exploration wurde vervollständigt durch die Einschätzung eines Experten aus der Verwaltung, der als Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Heidelberg deutlich machte, dass Gemeinden im Gegensatz zur unternehmerischen Immobilienwirtschaft nicht nur die Wohnobjekte an sich zu betrachten hätten, sondern darüber hinaus eine Reihe weiterer Faktoren, die mit nur temporär und nicht dauerhaft anwesenden Bewohner\*innen für den umliegenden Stadtbezirk einhergingen. Er beruft sich in seinen Ausführungen auf eine eigens durchgeführte Studie, die u. a. eine Wohntypisierung der Stadt Heidelberg enthält. Hier hat sich gezeigt, dass temporär anwesende Bevölkerungsgruppen bezogen auf das gesamte Stadtgebiet zwar nur eine Minderheit ausmachen, sich aber gerade in bestimmten Stadtgebieten und -vierteln zahlenmäßig deutlich niederschlagen. In einer renommierten Universitätsstadt wie Heidelberg zählen zu dieser Personengruppe vor allem Studierende. Darüber hinaus ist die Metropolregion Rhein-Neckar aber auch ein ausgesprochen attraktiver Wirtschaftsraum, in dem sich einige überregional bzw. international bekannte Unternehmen und interessante Arbeitgeber befinden, weshalb die Erwerbstätigen von überallher in die Region pendeln. Dementsprechend sind Stadtteile in zentralen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Lagen von temporär Anwesenden gefragt, wie sich in den Ergebnissen der Erhebung zeigte. Probleme, die damit für die Stadt einhergingen, seien neben fehlenden Steuereinnahmen, weil temporäre bzw. Zweitwohnsitze oftmals nicht gemeldet würden, vorübergehend leerstehende Wohnungen bzw. Häuser sowie zeitweise kaum genutzte öffentliche Plätze, wenig Bürgerinitiative und Engagement für den Wohnstandort. Gleichzeitig möchte die Stadtverwaltung Bauvorhaben von zeitgemäßen Immobilien unterstützen, die auf Mikro-, temporäres und möbliertes Wohnen spezialisiert sind, um die Region als interessanten Wohn- bzw. Studien- und Arbeitsort voranzubringen.

Die Wichtigkeit zentraler Lagen für die Nachfragegruppe, die nur vorübergehend an einem Standort anwesend ist, wird gleichfalls von den befragten Experten der Immobilienbranche, insbesondere denjenigen, die sich auf dem Gebiet des Mikrowohnens, der Kurzzeitvermietung und dem Wohnungsmarkt des möblierten Wohnens etabliert haben, bestätigt. Temporäre Vermietungen möblierter Wohnungen bilden ein Segment, das sich in den letzten Jahren erst entwickelt hat, zusehends und schnell aber an Bedeutung auf dem Immobilienmarkt in Deutschland gewinnt. Den Aussagen der Experten zufolge kann mit einer steigenden Nachfrage nach möblierten Singlewohnungen gerechnet werden und das insbesondere in den deutschen

Großstädten und Verdichtungsräumen. Sie stützen sich hierbei auf die gängigen Prognosen zur Veränderung der Gesellschaftsstruktur in Deutschland.

Anlass für die Gründung eines Boardinghouse bzw. die zeitlich begrenzte Vermietung von möbliertem Wohnraum war die Idee, Wohnraum besser zu nutzen. Beispielsweise sollten über längere Zeit leerstehende WG-Zimmer von Studierenden effizienter genutzt und hiermit zeitweiser Leerstand vermieden werden.

Alle Vertreter\*innen des Segments verweisen darauf, dass es das studentische Wohnen war, das nachfolgende Überlegungen und Projekte im Bereich des temporären Wohnens veranlassten. Deutlich wird in den Interviews, dass für eine zeitlich begrenzte Mietdauer funktionale und nutzergerechte Möblierungen der Apartments unabdingbar sind.

Während sich die einen Anbieter langsam vom studentischen Umfeld lösten und vermehrt auch andere Nachfragegruppen in ihrer Angebotsstruktur beachteten, konzentrierte sich die Agentur i Live sehr stark auf die studentische Klientel. Erstgenannte Anbieter beschreiben eine stetige Loslösung von der Zimmervermietung hin zur Vermietung kleinerer möblierter Apartments über Internetportale. Die durchschnittliche Mietdauer schätzten die Betreiber auf zwei bis sechs Monate, worauf ca. Dreiviertel der Mietzeiten entfallen. Entsprechend der Probezeit in den meisten Unternehmen bildeten drei Monate die am häufigsten nachgefragte Mietdauer einer Wohnung, danach folgten aber meist Verlängerungen, weil Projektlaufzeiten ausgeweitet oder Arbeitsverträge bestätigt würden. Die Nachfrage sei hoch und das Angebot zu gering, so die Aussagen der Experten, da es in großen Unternehmen zwischenzeitlich gängige Praxis sei, die Mitarbeiter\*innen zunächst einmal befristet einzustellen. Oft sei bis zum letzten Arbeitstag nicht klar, ob eine dauerhafte Übernahme des Beschäftigten erfolgen werde, was sich in der Nachfrage nach zeitlich begrenzten Mietanfragen niederschlage. Die Mietinteressenten seien überwiegend männlich, nur ca. ein Drittel weibliche Personen, verfügten in den meisten Fällen über eine (Fach-)Hochschulreife oder einen Hochschulabschluss und kämen als Einzelperson an den neuen Arbeitsort. Auffällig sei, dass der Anteil an Beschäftigten aus ingenieurwissenschaftlichen Tätigkeitsfeldern, die sich als Mietinteressent\*innen meldeten, steige.

Neben zentralen Lagen ist eine gute Verkehrsanbindung an das öffentliche Verkehrsnetz für die Personen von zentraler Bedeutung, da sie meist ohne Pkw an den Standort kämen. Auch sollten die Mietobjekte in unmittelbarer Entfernung zum Arbeitsplatz gelegen sein. Demzufolge sind Wohnungen im ländlichen Raum kaum nachgefragt.

*Zitat (Nr. 1): „[...] wenn ich das jetzt vergleiche, die möblierte Vermietung und die Leervermietung. Das markanteste ist natürlich eben..., das was von Suchenden anders gesehen wird, das ist die Lage. Die [...] suchen nach einer möblierten Wohnung, die suchen zentrale Lagen. [...] Und gerade Mannheim ist so eine typische Stadt irgendwie, wo eigentlich die Leute, die hier fest wohnen, die wollen eher nicht in der Innenstadt wohnen, aber jemand der jetzt eine möblierte Wohnung sucht, für den sieht es ganz anders aus.“*



Weiterhin ist auffällig, dass die Kosten des zusätzlichen und/oder vorübergehenden Wohnsitzes zwar überschaubar bleiben sollen, es gleichzeitig aber nicht an Einrichtungsgegenständen und adäquater Versorgung vor dem Hintergrund der nur zeitweiligen Anwesenheit fehlen dürfe. Ob also z. B. Bettwäsche vorhanden, die Wohnung vollausgestattet mit einer kleinen Kochnische oder Putzservice verfügbar ist, sei genauso bedeutsam wie eine möglichst kompakte und effizient eingerichtete Wohneinheit, deren Größe schließlich den Mietpreis festlege.

Auch von Vertretern der Agentur i Live wird bestätigt, dass die hohe Nachfrage nach möbliertem Wohnen auf kleinem Raum einen Trend auf dem Wohnungsmarkt widerspiegeln, der noch einige Zeit anhalten werde. Grund hierfür sei ein fehlendes adäquates Wohnangebot in fast allen Regionen und Städten Deutschlands. Das Unternehmen hat es sich deshalb zur Aufgabe gemacht, genau diese Nachfrage zu bedienen.

Zunächst beschränkt auf die Kernzielgruppe Studierende und kleinere Hochschul- bzw. Universitätsorte in Mittelzentren Süddeutschlands, sah sich die Agentur einer hohen Nachfrage konfrontiert, die sie mit ihren ersten Bauprojekten an Standorten wie Aalen, Schwäbisch Gmünd oder Heidenheim in quantitativer Hinsicht nicht befriedigen konnte. Der Bedarf an Orten wie diesen sei so immens, so die Experten, weil dort keine passende Wohninfrastruktur für die Studierenden vorhanden sei. Ausgangspunkt ihrer Projekte sei bislang immer eine eingehende Bedarfsanalyse am Standort gewesen, die u. a. auf einer Meinungsumfrage unter Studierenden zum Ist- und Soll-Zustand der Wohnungsversorgung basierte. Wenngleich angenommen werden kann, dass sich Wünsche und Vorstellungen der Studierenden nicht erheblich unterscheiden, so zeigten die Bedarfsanalysen dennoch, dass die jeweilige studentische Klientel die Nachfrage vor Ort entscheidend beeinflusse. So präferierten Studierende technischer, ingenieur- oder naturwissenschaftlicher Fächer eine andere Wohnausstattung als beispielsweise Studierende einer Pädagogischen Hochschule. Bedarfsanalysen für jeden Einzelfall seien also äußerst wichtig für die Bauvorhaben, da sie letztlich Aufschluss darüber geben, welche Studierendenklientel an einem konkreten Standort zu bedienen ist. Unabhängig vom Standort ist wiederum die Lage des Wohnobjektes von zentraler Bedeutung. Die Studierenden möchten in fußläufiger Nähe zur Hochschule bzw. Universität wohnen. Weiterhin spiele die unmittelbare Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen eine große Rolle bei der Auswahl des Baugrundstückes.

*Zitat (Nr. 2): „Das sind also ganz interessante Themenstellungen und Erkenntnisse, die man aus diesen Bedarfsanalysen für diese Kernzielgruppe gewinnt. Zwei/drei wichtige Dinge noch: die Versorgungssituation – die haben Angst, dass sie verhungern und verdursten – die muss gewährleistet..., also es muss in der Nähe eine Versorgung sein. Kleine Anekdote: Hier in Aalen haben wir das erste eigentlich gebaut neben einem Rewe-Markt und am Tag des Einzuges..., [...] ziehen dann hundertzwei Personen ein und das erste was sie machen, wenn sie ihren Krepel im Zimmer haben ist: Sie gehen rüber in den Rewe-Laden. Das war wie eine Ameisenstraße. Kommen mit den Rewe-Tüten wieder zurück ins Wohnheim. Der Marktleiter war begeistert, hat uns kostenlose Parkplätze..., das ist eine synergetische Beziehung. [...] Es muss ein Versorger in der Nähe sein. Und diese Kriterien,*

*also zentrale Lage, hochschulnahe Lage, versorgungsnahe Lage, es sind noch ein paar andere. Die wollen keine WGs mehr..., das ist ganz wichtig, sind bereit einen Aufpreis zu bezahlen, wenn sie das mal anschauen, für eine eigene Küche, für ein eigenes Bad.“*

*Zitat (Nr. 3): „Das ist ganz interessant, wenn man nachher auch den Betrieb macht und nicht nur sagt: Projektentwicklung, Bauträger und Verkaufen und so macht ihr mal. Sondern auch die Vermietung, die Besichtigungen, dass das, was man konzeptionell aufgleist an Zimmern, an Raumaufteilung, dass man das mit den Studenten oder mit den Interessenten nachher besichtigt und dann, wenn die reinlaufen, sagen: „Oh, wow, Details.“ Ein DIN A4-Ordner passt in das Regal, das sehen die. Die Sprudelkiste passt unter die Garderobe. Das Bett ist ein Meter zwanzig und nicht neunzig Zentimeter wie beim Studentenwerk, da kann mal Freund oder Freundin übernachten. Den..., der Container, der Rollen hat, da liegt ein Kissen drauf, dann wissen die, ah okay, da kann ich mal drei/vier Leute in mein Zimmer einladen und habe einen zusätzlichen Sitzplatz. Das sind Details. Der Backofen: vielleicht erzähle ich das noch kurz. Ich weiß es nicht, was würden sie nehmen: ein Backofen oder eine Spülmaschine? Wir haben alle Männer gefragt: „Spülmaschine ist doch klar, wer spült denn gerne ab?“ Und dann habe ich meine Studenten mal gefragt, auch überwiegend männlich und die sagten: „Ja Backofen, ist doch ganz klar.“ Dann sage ich: „Ja wieso denn Backofen? Wie geht das mit dem Spülen, spült ihr gerne?“ Nee, aber Backofen braucht man, um die Tiefkühlpizza warm zu machen und spülen, das stapelt man die ganze Woche und am Wochenende kommt Freund oder Freundin und hilft beim Abspülen.“*

Auch wenn der Trend weg gehe von typischen Wohngemeinschaften hin zu Rückzugsorten in Form von Single-Apartments, sind gemeinschaftlich genutzte Flächen bzw. Räume weiterhin als Lernort oder Begegnungsmöglichkeit für Freizeitbeschäftigungen gewünscht. i Live versuche diese in Form sogenannter *Lounges* in den Wohnobjekten zu realisieren. Weiterhin folgt die Wohnausstattung einer „*ready to live*“-Strategie, d.h. ein Apartment wird ausschließlich möbliert, ausgestattet mit allen notwendigen Details vermietet. Aufgrund dieses Mehrwertkonzeptes sei die Nachfragegruppe bereit, höhere Mietkosten im Vergleich zu unmöblierten und weniger zentral gelegenen Wohnungen zu zahlen. Gerade in einigen Mittelzentren Süddeutschlands scheint das Konzept von i Live aufzugehen. Sie selbst bezeichnen ihre Wohnobjekte als „*Leuchtturm der Wohninfrastruktur*“.

Wenngleich die Bauprojekte und Vermietungen derselben zunächst auf das studentische Klientel ausgerichtet waren, stellte die Agentur schnell fest, dass sich nicht ausschließlich Studierende als Mietinteressenten der Apartments meldeten, sondern gleichfalls Erwerbstätige aus typischen professionalisierten white collar-Berufen.

*Zitat (Nr. 4): „Da kommen Filialleiter hierher, die sind ein Jahr da oder eineinhalb Jahre oder der Centermanager. Für die ist natürlich diese Penthouse-Wohnung, die sind dann etwas größer..., die sind dann 37 Quadratmeter, für ein normales Apartment wären es halt 24 Quadratmeter mit Balkon. Für die ist es auch interessant. Und die mieten solchen Wohnraum an, ein Geschäftsführer oder ein Abteilungsleiter [...], der kommt nicht aus der Region. Der hat eine Probezeit, der sagt, okay, wow hier. [...] Das ist für die Erstsemester so, auch für die internationalen Studenten, die finden nicht Lieschen Müllers Wohnung unter dem Dachgeschoss. Zum einen finden sie es nicht, zum anderen ist es nicht attraktiv, [...] Da wissen sie, da ist umfassende Information vorhanden, da wissen sie worauf sie sich einlassen. Das können sie auch von 500 Kilometern entfernt buchen, reservieren weil es einfach*

*professionell auch aufbereitet ist von der Vermieterseite und von der Vermietungsanbahnung. Weil hier..., und deswegen haben wir so eine Durchmischung sage ich mal auch von dieser Klientel [...].“*

Das Zitat verdeutlicht, dass sich mit dem Angebot nicht allein Studierende angesprochen fühlen, sondern genauso auch Berufstätige, die für eine befristete Aufgabe, Projektstätigkeit oder einen neuen Job nach einer adäquaten zusätzlichen Wohngelegenheit suchen. Zum Zeitpunkt des Gesprächs beschreibt die Agentur eine Nachfrage, die so hoch ist, dass bislang bereits vor Fertigstellung der Bauprojekte alle Wohneinheiten eines Gebäudes vermietet bzw. verkauft waren. Auf die Nachfrage von Berufstätigen hat das Unternehmen schnell reagiert, indem nicht mehr nur Single-Apartments für die Studierenden, sondern auch etwas größere und komfortablere Penthouse-Wohnungen für Berufstätige eingeplant wurden.

Für die Zukunft hat sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt, die Nachfrage von berufsbedingt multilokal lebenden Personen noch stärker zu berücksichtigen. Die Agentur geht von einem weiteren Anstieg der Nachfrage aus und beruft sich damit auf Analysen von Akademikerportalen, denen zufolge der Anteil an Akademiker\*innen in unserer Gesellschaft weiterhin zunehmen und der Standort Deutschland als Studien- und Arbeitsort darüber hinaus auch bei Studierenden des europäischen Auslandes sehr gefragt sein wird, so die Experten. Zwischenzeitlich hat das Unternehmen sein Angebot ausgeweitet. Es bietet nicht mehr nur Studierenden, sondern ebenfalls Berufstätigen in Form von *Serviced Apartments* und Personen der Generation 55 plus entsprechenden Wohnraum mit Service und Komfort an.

*Zitat (Nr. 5): „Das sind die wichtigen, seltenen, wertvollen Arbeitskräfte, die von weither angekarrt werden müssen, damit Daimler funktioniert sage ich mal oder Bosch oder Roche.“*

Über die Preise der Miet- und Kaufobjekte wurde im Interview nicht gesprochen.

Abschließend und für weitere Überlegungen kann festgehalten werden, dass sich multilokal lebende Berufstätige zwar offensichtlich in einer anderen Lebensphase und Lebenslage befinden, sie hinsichtlich ihrer Wohnansprüche am Arbeitsort dennoch fast gleichgesetzt werden können mit ortsansässigen Studierenden, die an ihre Wohnung, Wohnumgebung und ihren Wohnort im Allgemeinen ähnliche Forderungen stellen.

## 8 Kursorische Charakterisierung der Fälle

Die Fälle erhielten eine eindeutige Identifikationsnummer, sodass sich die Transkripte und alle weiteren Erhebungsinstrumente, also der Kurzfragebogen, das Mobilitätstagebuch und die biografische Chronologie stets miteinander abgleichen und für die Analyse verbinden ließen.

Insgesamt konnten 39 Interviews transkribiert werden. Davon sind 27 sogenannte *echte Fälle*, zwölf weitere Fälle dienen als Vergleichstypen, da sie zum Zeitpunkt des Interviews beispielsweise nicht mehr multilokal lebten und insofern über ihre Erfahrungen und Erlebnisse nur noch aus der Retrospektive berichten konnten. Weiterhin zählen hierzu Fälle, bei denen sich während des Gesprächs herausstellte, dass die beruflichen Ereignisse nicht primär für das multilokale Arrangement verantwortlich waren. Vergleichsfälle sind auch solche, die ihre zusätzlichen Wohnorte nur sporadisch aufsuchen, sodass nicht von einem ständig wiederkehrenden Rhythmus ausgegangen werden kann. In Anlehnung an die in Kapitel 6.4 vorgestellten Prämissen der Auswahl relevanter Fälle werden die Vergleichsfälle also nicht explizit ausgewertet, jedoch für Vergleiche mit aktuell berufsbedingt multilokalen Fällen herangezogen, wenn dies in einem bestimmten thematischen Zusammenhang von Bedeutung ist.

Die 27 echten Fälle beinhalten neben innerstaatlichen multilokalen Arrangements in Deutschland, Österreich oder der Schweiz auch länderübergreifende Wohnortwechsel zwischen direkt benachbarten Staaten (Deutschland und Frankreich, Deutschland und der Schweiz sowie Norditalien und der Schweiz). Diese Fälle fanden Berücksichtigung, weil sie in Bezug auf ihre Ausprägung und Anforderungen den innerstaatlichen sehr ähnlich sind, nicht minder aber auch Aufschluss über Unterschiede hinsichtlich (steuer-)rechtlichen Bestimmungen in den Ländern geben, die unterschiedliche Wahrnehmung des Phänomens in der Gesellschaft widerspiegeln oder Hinweise dazu liefern, wie Unternehmen verschiedener Branchen in unterschiedlichen Regionen auf die Bedürfnisse der Beschäftigten eingehen. Auch wurden zwei Fälle mitberücksichtigt, die zum Zeitpunkt des Interviews zwar nicht mehr erwerbstätig und bereits im Ruhestand waren, die multilokale Lebensweise trotzdem weiterhin beibehielten.

Die Interviews wurden nicht ausschließlich mit den multilokal lebenden Personen allein geführt. Oftmals nahmen die (Ehe-)Partner\*innen am Gespräch teil, entweder weil sie gerade vor Ort waren oder aber, weil den Befragten die gemeinsame Teilnahme wichtig war. Sie wurde damit begründet, dass der/die Partner\*in wichtiger Bestandteil des multilokalen Arrangements sei und sicherlich auch relevante Aspekte thematisieren könne. Auf die Gesprächsführung wirkte sich das keinesfalls negativ aus, im Gegenteil, die unterschiedlichen Sichtweisen auf die Lebensweise sowie der Austausch der Gesprächsteilnehmenden während des Interviews lieferten wertvolle Hinweise für den Ablauf von Entscheidungsprozessen und Absprachen im Alltag.

Fand das Treffen am Arbeitsplatz, zuhause bzw. in der Zweitwohnung und nicht an einem öffentlichen Platz statt, führten die Personen oftmals kurz durch ihre Wohnung oder ihr Haus, um einen Eindruck ihrer materiellen Lebenssituation vermitteln zu können.

Ein Fall umfasst zwei Befragte, die gleichermaßen als Interviewpersonen in die Datenanalyse einbezogen werden. Denn anders als zuvor beschrieben, handelt es sich bei diesem Fall nicht um eine Person, deren Ehepartner\*in bzw. Familie nachrangig an dem multilokalen Setting beteiligt ist, sondern beide Personen verfügten über die meiste Zeit ihres Erwerbslebens hinweg über zwei Wohnorte, die dazu mehrfach wechselten. D.h. ausschlaggebend für das mehrörtige Leben war nicht nur die Berufstätigkeit einer einzigen Person, sondern immerzu die beider Ehepartner. Trotz dessen, dass sich das Ehepaar zum Zeitpunkt des Interviews bereits im Ruhestand befindet und nicht mehr an einen zusätzlichen Arbeitsort gebunden wäre, führen sie ihre multilokale Lebensweise fort.

Die 39 Transkripte wurden einmal vollständig gelesen, um einen ersten Gesamteindruck des Phänomens zu erhalten. Für die echten Fälle wurden sodann unter Zuhilfenahme des Postskripts 27 fallbezogene, zusammenfassende Beschreibungen erstellt. Ferner konnte für siebzehn der 27 Fälle die Alltagsmobilität mittels Mobilitätstagebuch festgestellt werden. Das Mobilitätstagebuch wurde im Anschluss an das Interview ausgegeben und per vorfrankiertem Briefumschlag von den Befragten zurückgesendet. Weiterhin wurden die Interviewten nach dem Gespräch gebeten, einen standardisierten Kurzfragebogen auszufüllen, der Fragen zur Person, den Haushalten bzw. Wohnorten sowie zur allgemeinen sozialen Lage, zu Mobilitätsvoraussetzungen und der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung beinhaltete. Für die echten Fälle wurden die daraus gewonnenen personenbezogenen Daten und wichtige Mobilitätskennziffern analysiert. Sie sollen nachfolgend dargestellt werden. Wenn auch selbstverständlich, sei ausdrücklich darauf verwiesen, dass es sich um ein qualitatives Forschungsdesign handelt und die nachfolgenden Darstellungen lediglich als Überblick der Untersuchungsgruppe dienen. Sie erheben keinerlei Anspruch auf Repräsentativität.

## 8.1 Soziodemografische Merkmale der Fälle

Im Folgenden werden die Fälle hinsichtlich ihrer soziodemografischen Merkmale beschrieben. Wie bereits erwähnt, handelt es sich um 27 Fälle und 28 Befragte, deren Angaben vollständig in die Datenanalyse eingegangen sind. Tabelle 2 gibt zunächst einen kursorischen Überblick über wichtige personenbezogene Merkmale der Befragten. Tabelle 3 liefert darüber hinaus Angaben zu

den Wohnorten, die Bestandteil des multilokalen Arrangements bilden. Sofern mehr als zwei Wohnstandorte existieren, sollten die Fragen nur für die beiden Aufenthaltsorte beantwortet werden, die am häufigsten genutzt werden.

Der Anteil männlicher Interviewpartner überwiegt etwas. Von den 28 Befragten sind zwölf weiblich und sechzehn männlich. Das durchschnittliche Alter der Interviewpersonen liegt zum Zeitpunkt der Befragung bei knapp 49 Jahren, wobei die Altersspanne von 29 bis 76 Jahre reicht. Der Medianwert beträgt 48 Jahre. Zwölf der 28 Befragten, davon acht männlich und vier weiblich, haben durchschnittlich 1,75 Kinder. Die Anzahl der Kinder variiert von einem Kind bis zu drei Kindern. Drei der befragten Frauen haben jeweils ein Kind, eine weibliche Interviewte hat drei Kinder. Jeweils drei männliche Befragte haben ein Kind bzw. zwei Kinder und zwei weitere Männer haben jeweils drei Kinder.

Bei der Frage nach dem höchsten allgemeinbildenden Schulabschluss geben 25 Teilnehmende an, die Fachhochschulreife oder das Abitur erworben zu haben. Zwei der Befragten haben einen mittleren Schulabschluss bzw. die mittlere Reife, eine Person hat einen Volks- bzw. Hauptschulabschluss.

*Tabelle 2: Überblick über die personenbezogenen Merkmale der Fälle*

Personen-ID	Geschlecht	Altersgruppe (in Jahren)	Familienstand	Anzahl der Kinder	Arbeitsfeld
1	♂	50 - 59	geschieden, wieder verheiratet	2	planende und überwachende Tätigkeit
2	♀	40 - 49	ledig	-	betriebliche Implementation von technischen Lösungen
3	♂	40 - 49	verheiratet	-	planende und überwachende Tätigkeit
4	♂	30 - 39	verheiratet	1	angewandte Forschung und Entwicklung
5	♂	40 - 49	geschieden, wieder verheiratet	-	Beratung von Organisationen
6	♂	18 - 29	ledig, mit der Partnerin zusammenlebend	-	betriebliche Implementation von technischen Lösungen

7	♂	50 - 59	verheiratet	-	publizistische Tätigkeit
8	♂	30 - 39	ledig, mit der Partnerin zusammenlebend	-	betriebliche Implementation von technischen Lösungen
9	♂	60 und älter	verheiratet und getrennt lebend, mit Partnerin zusammenlebend	1	betriebliche Implementation von technischen Lösungen
10	♀	60 und älter	geschieden, wieder verheiratet	3	ehemals Tätigkeit im Bildungswesen
11	♀	30 - 39	ledig, mit dem Partner zusammenlebend	-	marktnahe Tätigkeit im Wirtschaftsunternehmen
12	♀	50 - 59	geschieden	1	planende und überwachende Tätigkeit
13	♂	40 - 49	verheiratet	3	planende und überwachende Tätigkeit
14	♀	18 - 29	ledig, mit dem Partner zusammenlebend	-	angewandte Forschung und Entwicklung
15	♀	40 - 49	verheiratet	-	gestalterische Tätigkeit
16	♂	30 - 39	verheiratet	-	marktnahe Tätigkeit im Wirtschaftsunternehmen
17	♀	40 - 49	geschieden, in Partnerschaft lebend	-	netzbasierte Kooperationen und internetbezogene Tätigkeit, Beratung von Organisationen
18	♂	50 - 59	verheiratet	3	planende und überwachende Tätigkeit
19	♂	30 - 39	ledig, mit Partnerin zusammenlebend	-	Grundlagenforschung
20	♀	40 - 49	verheiratet	1	Beratung von Organisationen
21	♂	50 - 59	ledig, in Partnerschaft lebend	-	Beratung von Organisationen

22	♀	60 und älter	verheiratet	1	ehemals Grundlagenforschung
23	♂	60 und älter	verheiratet	1	ehemals Grundlagenforschung
24	♂	50 - 59	verheiratet	2	betriebliche Implementation von technischen Lösungen
25	♀	40 - 49	ledig	-	marktnahe Tätigkeit in Wirtschaftsunternehmen, Beratung von Organisationen
26	♂	50 - 59	ledig, in Partnerschaft lebend	2	Beratung von Organisationen
27	♀	30 - 39	ledig, in fester Partnerschaft lebend	-	gestalterische Tätigkeit
28	♀	50 - 59	ledig, in fester Partnerschaft lebend	-	Beratung von Einzelpersonen

Die berufliche Situation der Teilnehmenden stellt sich wie folgt dar: Achtzehn Befragte sind zum Zeitpunkt des Interviews in einem Angestelltenverhältnis beschäftigt, weitere sieben Befragte sind selbständig und drei befinden sich im Ruhestand. Alle berufstätigen Interviewpersonen sind vollzeiterwerbstätig. Ihre Arbeitszeit umfasst durchschnittlich 49,4 Stunden pro Woche, wobei das Maximum bei 65 Wochenstunden liegt und ein Minimum mit 38 Wochenstunden angegeben wird. Jeweils fünf Interviewpersonen arbeiten normalerweise vierzig, 45 oder sechzig Stunden pro Woche, sechs Befragte geben fünfzig Stunden pro Woche als normalen Zeitumfang einer Arbeitswoche an. Abgesehen von einer Person, die zumeist zuhause arbeitet, halten sich die erwerbstätigen Personen der Untersuchungsgruppe an durchschnittlich viereinhalb Tagen pro Woche an ihrem Arbeitsplatz auf. Die Varianz ist jedoch hoch, so ist eine Person für gewöhnlich an einem Tag und eine weitere Person an sechs Tagen pro Woche am Arbeitsplatz tätig, wohingegen fünfzehn Personen an fünf Wochentagen den Arbeitsplatz aufsuchen. Weitere fünf Personen sind an vier Tagen an ihrem Arbeitsplatz anwesend, zwei Befragte gehen ihrer beruflichen Tätigkeit normalerweise an drei Tagen pro Woche vom Arbeitsplatz aus nach.

Die Arbeitsfelder, in denen die erwerbstätigen multilokalen Personen zum Zeitpunkt des Interviews jeweils tätig sind, sind Tabelle 2 zu entnehmen. Die vormalige Berufsgruppe derjeni-



gen, die sich zum Zeitpunkt des Interviews bereits im Ruhestand befanden, ist ebenfalls angegeben.

Während der Großteil der Befragten über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen verfügt, das mindestens 3.500 Euro beträgt, geben zwei Interviewpersonen Einkünfte zwischen 1.500 und 2.000 Euro monatlich an. Zwischen 2.000 bis 2.500 Euro monatlich stehen dem Haushalt einer weiteren befragten Person zur Verfügung. Weitere drei Befragte leben in Haushalten mit 3.000 bis 3.500 Euro Nettoeinkommen monatlich. Für das Wohnen werden anteilig am monatlichen Haushaltsnettoeinkommen durchschnittlich knapp über 27% ausgegeben. Die Werte schwanken zwischen 10% und 50%, wobei 30% am häufigsten, nämlich von sechs Befragten, angegeben werden. Jeweils drei Befragte nennen 20%, 25% oder 40%.

Wie bereits erwähnt, wurden im Kurzfragebogen neben Angaben zu personenbezogenen und sozioökonomischen Merkmalen auch solche zu den jeweiligen Haushaltskonstellationen an den verschiedenen Wohnorten gemacht (s. Anhang, Abb. 22 bis 26). Weiterhin sollten Auskünfte über die Lage sowie die Häufigkeit der Nutzung der jeweiligen Wohnorte erfolgen.

Unter Berücksichtigung der insgesamt 56 Wohnstandorte beträgt die durchschnittliche Haushaltgröße 1,81 Personen. Der Medianwert liegt dann bei zwei Personen pro Haushalt. Der größte Haushalt innerhalb der Untersuchungsgruppe umfasst fünf Personen und wurde von zwei Befragten angegeben. Ein Vierpersonenhaushalt kommt in dem Sample insgesamt zweimal und ein Dreipersonenhaushalt dreimal vor. Neun Befragte leben an keinem ihrer Wohnstandorte als Single. Hingegen sind fünf Befragte an beiden Wohnstandorten alleinlebend. Ein- und Zweipersonenhaushalte machen mehr als 85% aller berücksichtigten Haushalte aus. Sofern die multilokalen Befragten in Haushalten mit mehr als zwei Personen leben, verfügen sie über monatliche Einkünfte von mindestens 3.500 Euro.









Die räumliche Lage der ermittelten Wohnstandorte lässt sich wie folgt charakterisieren: Etwas mehr als ein Drittel der insgesamt 56 Wohnstandorte liegt den Angaben der Befragten zufolge im inneren Stadtbereich einer Großstadt. Weitere acht Aufenthaltsorte befinden sich am Stadtrand bzw. in einem Vorort einer Großstadt. Ein weiteres Drittel aller Wohnstandorte der Interviewten liegt im inneren Stadtbereich oder aber am Stadtrand bzw. in einem Vorort einer mittelgroßen Stadt. Zehn Standorte befinden sich in Kleinstädten, größeren Gemeinden oder kleinen Landgemeinden. Die jeweils häufigsten Wohnstandort-Kombinationen (s. Tab. 3) setzen sich zusammen aus zwei Wohnorten, die sich entweder beide im inneren Stadtbereich einer Großstadt oder aber zum einen im inneren Stadtbereich einer Großstadt und zum anderen im inneren Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt befinden (jeweils vier Nennungen). Je dreimal ergibt sich die Verknüpfung eines Wohnstandortes im inneren Stadtbereich einer Großstadt mit einem

Wohnort am Stadtrand bzw. in einem Vorort einer mittelgroßen Stadt oder mit einem Wohnort auf dem Land.



































Das Verhältnis von Wohneigentum zu Mietwohnen und mietfreiem Wohnen gestaltet sich in Hinblick auf die insgesamt 56 berücksichtigten Wohnstandorte folgendermaßen: An 21 Wohnorten sind die multilokalen Befragten Eigentümer. An zwölf Wohnstandorten handelt es sich um ein Haus, in neun Fällen um eine Wohnung in Eigenbesitz. Der Großteil der Wohnstandorte (32) wird zur Miete bzw. Untermiete bewohnt. An drei Aufenthaltsorten leben die Befragten mietfrei in einer vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Wohnung bzw. bei Freunden oder Bekannten. Achtmal wird von den multilokalen Befragten die Kombination aus Hauseigentum und Mietwohnung genannt. Ebenso häufig werden an beiden Aufenthaltsorten Wohnungen zur Miete bzw. Untermiete genutzt. Siebenmal existiert an einem der beiden Wohnstandorte eine Wohnung in Eigenbesitz, wohingegen die andere Wohnung angemietet ist.



















Die Aufenthaltsdauer an den beiden Wohnstandorten schwankt den Angaben der Befragten zufolge deutlich. Während die minimale Verweildauer an den Wohnstandorten 35 Tage beträgt, beläuft sich die maximale auf 300 Tage im Jahr. Wiederum unter Berücksichtigung der insgesamt 56 Wohnstandorte werden so im Durchschnitt 157 Tage pro Jahr an den jeweiligen Wohnstandorten verbracht. Knapp über die Hälfte der Befragten halten sich am häufigsten zwei- bis dreimal in der Woche an ihren Wohnstandorten auf. Etwas weniger als ein Drittel der Multilokalen befindet sich an den Wohnstandorten einmal pro Woche. Weitere acht Fälle suchen einen Wohnstandort etwa zwei- bis dreimal im Monat auf. Zwei Befragte geben an, sich nur einmal im Monat an einem der Wohnorte aufzuhalten.

Tabelle 3: Angaben zu den Wohnorten des multilokalen Arrangements der Fälle

Personen-ID	Wohnort A				Wohnort B			
	Lage	Aufenthaltsdauer (in Tagen)	Anzahl der Haushaltsmitglieder	Pkw-Verfügbarkeit	Lage	Aufenthaltsdauer (in Tagen)	Anzahl der Haushaltsmitglieder	Pkw-Verfügbarkeit
1		130	4	ja		200	1	ja
2		200	1	ja		150	1	ja
3		180	2	ja		100	1	ja
4		150	1	nach Absprache		150	5	ja

Berufsinduziertes Leben an mehreren Orten

5		180	1	ja		100	2	ja
6		300	2	ja		60	3	ja
7		140	1	ja		100	2	ja
8		130	2	ja		200	1	ja
9		156	1	ja		208	1	ja
10		150	1	ja		200	2	ja
11		200	2	nein		150	2	nein
12		120	2	ja		220	1	ja
13		150	1	ja		200	5	ja
14		150	1	nein		215	2	ja
15		200	1	ja		152	2	ja
16		100	2	ja		150	2	ja
17		280	1	nein		50	1	nein
18		158	3	ja		208	1	ja
19		180	2	nein		170	2	nein
20		300	2	ja		35	3	ja
21		80	1	nein		100	1	nein

22		180	2	ja		150	2	ja
23		170	2	ja		150	2	ja
24		200	2	ja		60	2	ja
25		90	4	ja		200	1	ja
26		140	2	ja		150	1	ja
27		150	1	nein		150	1	nein
28		200	2	ja		50	2	nach Absprache
<p>Legende:</p> <p> Wohnstandort im inneren Stadtbereich oder am Stadtrand bzw. in einem Vorort einer Großstadt</p> <p> Wohnstandort im inneren Stadtbereich oder am Stadtrand bzw. in einem Vorort einer mittelgroßen Stadt</p> <p> Wohnstandort in einer Kleinstadt bzw. in einer großen Gemeinde</p> <p> Wohnstandort auf dem Land bzw. in einer kleinen Landgemeinde</p>								

## 8.2 Raum-zeitliche Bewegungsmuster im berufsbedingten multilokalen Leben

Im Kurzfragebogen sollten neben personenbezogenen und haushaltsspezifischen weiterhin Fragen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit an den beiden Wohnstandorten beantwortet werden (s. Anhang, Abb. 22 bis 26). Explizit wurde die Häufigkeit und der Ablauf des Wohnortwechsels sowie die hierfür genutzten Verkehrsmittel erfragt. Auch die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen sollte angegeben werden. Hieraus und auf der Grundlage der Mobilitätstagebücher ergeben sich aussagekräftige Mobilitätseckwerte, die zum einen das Pendeln zwischen den Wohnstandorten beschreiben und zum anderen Aussagen über die Alltagsmobilität an den

verschiedenen Wohnorten erlauben. Auf der Basis dieses Datenmaterials sollen im Folgenden grundlegende raum-zeitliche Bewegungsmuster der Alltagsmobilität im Kontext berufsbedingten multilokalen Lebens nachvollzogen werden. Die Ergebnisse stellen eine Zusammenfassung der erhobenen Daten dar und sind keinesfalls als repräsentative Stichprobe aller berufsbedingt multilokal lebenden Personen in Deutschland zu deuten, sondern als Hintergrundwissen für die in Kapitel 9 und 10 dargestellten Erkenntnisse der qualitativen Inhaltsanalyse zu verstehen. In diesen Kapiteln wird von knappen Zeitbudgets und anspruchsvollem Zeitmanagement infolge des mehrörtigen Alltagslebens die Rede sein. Immer wieder thematisierten die Interviewten dieses Zeiterleben in den Gesprächen. Häufiges Pendeln über weite Distanzen und mit hohem Zeitaufwand aufgrund zweier Wohnorte sind mit ursächlich dafür, wie sich zeigen wird. Die folgenden Darstellungen liefern also einen Rahmen zur Einordnung der Interpretationen. Wirkliche und erlebte Mobilität, tatsächlicher und wahrgenommener Zeitaufwand können in Relation zueinander gesetzt werden, die Beschreibung von Alltagsroutinen kann mit tatsächlich stattfindenden Aktivitäten abgeglichen werden. Der Fokus liegt nun darauf, wieviel Zeit tatsächlich für das Mobilsein aufgebracht wird, während die Resultate der darauffolgenden Kapitel zeigen werden, wie Zeitbudgets wahrgenommen und subjektiv bewertet werden.

An beiden Wohnstandorten steht mindestens einem Dreiviertel der Befragten ein Pkw zur ständigen Verfügung, wohingegen an elf der 56 berücksichtigten Wohnorte kein Pkw vorhanden ist. Weniger häufig ist ein Fahrrad am Standort verfügbar, für 35 Haushalte wird ein vorhandenes Fahrrad bestätigt.

Entsprechend der Aufenthaltsdauer an den jeweiligen Wohnstandorten wechselt knapp über die Hälfte der Befragten etwa einmal in der Woche den Aufenthaltsort. Jeweils vier Personen geben an, circa zwei- bis dreimal in der Woche bzw. zwei- bis dreimal im Monat den Standort zu wechseln. In fünf Fällen erfolgt ein Pendeln zwischen den beiden Wohnstandorten nur etwa einmal im Monat. Die Zeit, die für das Pendeln zwischen den beiden Standorten aufgebracht wird, beträgt zwischen 45 Minuten und zehn Stunden, womit durchschnittlich drei Stunden und vierzehn Minuten Mobilitätszeit ausschließlich für den Transit entfallen. Der Medianwert liegt bei drei Stunden Fahrtzeit. Die Entfernung, die zwischen den Wohnorten zurückgelegt wird, beträgt mindestens 50 Kilometer und maximal 700 Kilometer. Der Wert der durchschnittlichen Distanz liegt bei 332 Kilometern. Der Medianwert beträgt 270 Kilometer.

Alle Teilnehmenden der Studie verfügen einen Pkw-Führerschein. Weiterhin wird von sechszehn Befragten der Besitz einer gültigen BahnCard der Deutschen Bahn angegeben, ungefähr ein Drittel verfügt über eine Zeit- bzw. Abokarte des ÖPNV. Mitglied einer Carsharing-Organisation ist zum Zeitpunkt des Interviews eine Person.

Die Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung für den wiederkehrenden Wechsel zwischen den beiden Wohnstandorten der Multilokalen ist den Abbildungen 9a bis 9d entnehmen.



Abbildung 9: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung für den Wechsel zwischen den Wohnstandorten (Gesamtanzahl: 28)

Auffallend ist, dass für das Pendeln zwischen den Wohnorten von elf der insgesamt 28 Befragten uneingeschränkt der Pkw genutzt wird. Acht Personen geben hingegen an, dafür nie ein Auto zu nutzen. Sechs Personen nutzen den Pkw oft, drei Personen hingegen nur selten (s. Abb. 9a). Vier Befragte geben an, die Distanz zwischen den beiden Wohnorten oftmals mit dem Flugzeug zurückzulegen. Weitere zwei Personen nutzen das Flugzeug gelegentlich, drei Personen selten, der überwiegende Teil der Befragten (etwa zwei Drittel) nie (s. Abb. 9b). Die Zugnutzung variiert unter den Multilokalen. Während jeweils sechs Interviewteilnehmer\*innen immer bzw. oft den Zug wählen, nimmt die Hälfte der Befragten ihn nie oder nur selten für das Pendeln zwischen den Wohnorten in Anspruch (s. Abb. 9c). Der ÖPNV wird von einem Viertel der Multilokalen immer

bzw. oft genutzt, demgegenüber nutzt knapp über die Hälfte der Untersuchungsgruppe ihn nie (s. Abb. 9d).

Die Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der Befragten für den Transit im Verhältnis zur Pendeldistanz zeigt, dass für Distanzen bis einschließlich einhundert Kilometer nahezu nur der Pkw beansprucht wird. Auch für Entfernungen von über einhundert bis zu 250 Kilometer wird das Auto bevorzugt verwendet, eine Person nutzt ausschließlich Fernverkehrszüge. Im Bereich zwischen 250 und 450 Kilometer variieren Pkw- und Zugnutzung, von einer Person wird auch das Flugzeug für den Wechsel zwischen den Wohnstandorten in Anspruch genommen. Für die Pendelstrecke zwischen 450 und 650 Kilometern nutzen zwei Personen immer bzw. oft das eigene Auto. Im Gegensatz hierzu geben weitere sechs Personen an, dass sie entweder auf Fernverkehrszüge oder das Flugzeug zurückgreifen, jedoch kommt die Autonutzung für sie keinesfalls in Betracht. Die zwei Personen, deren Wohnorte mehr als 650 Kilometer voneinander entfernt liegen, nutzen in der Hauptsache den Zug oder das Flugzeug für den Transit.

Es zeigt sich, dass die monomodale Verkehrsmittelwahl für Fahrtstrecken von mehr als 250 Kilometer zugunsten der Nutzung von ICE und Flugzeug sinkt. Je größer die Entfernung zwischen den beiden Wohnorten, desto eher werden Zug oder Flugzeug für den Ortswechsel gewählt. Den Pkw für längere Strecken zu nutzen, wird aufgrund der langen Fahrtzeit und den damit verbundenen körperlichen Anstrengungen weniger in Betracht gezogen. Abbildung 10 gibt einen Überblick über die Pendeldistanzen, die die Personen jeweils für den Wohnortwechsel zurücklegen und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl. Ebenfalls ist die durchschnittliche Pendeldauer für die jeweiligen Pendeldistanzen angegeben, sofern es sich um mehrere Personen handelt.

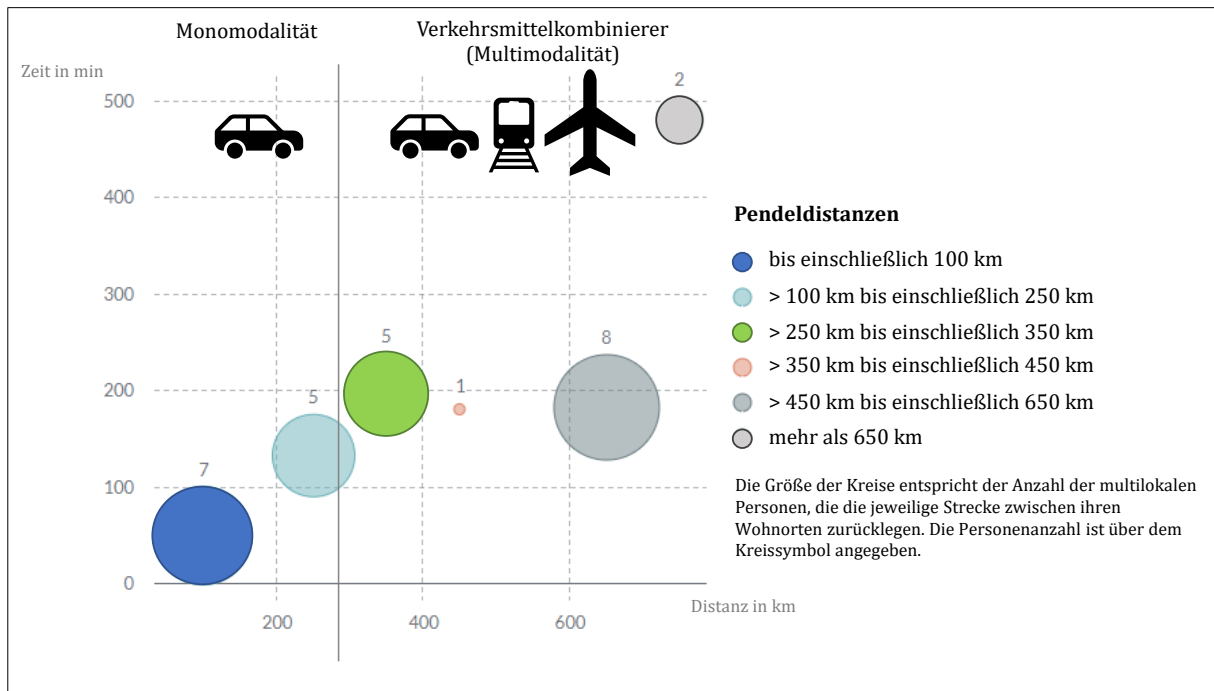


Abbildung 10: Zusammenhang zwischen Pendeldistanz und Verkehrsmittelwahl für den Transit (Gesamtanzahl: 28)

Siebzehn vollständig ausgefüllte Mobilitätstagebücher konnten für die Auswertung der Alltagsmobilität berücksichtigt werden. Die restlichen Tagebücher wurden entweder nicht zurückgeschickt oder für eine verlässliche Auswertung nur unzureichend ausgefüllt. Die Analyse der Tagebücher erlaubt einen Vergleich mit den Angaben, die im Kurzfragebogen zur Mobilität des Wohnortwechsels erfolgt sind. Zudem lässt sie Rückschlüsse auf die alltäglichen Raumzeitstrukturen an den jeweiligen Wohnorten zu.

Im Gegensatz zu Mobilitätstagebüchern, die in den gängigen, deutschlandweit durchgeführten Mobilitätshebungen eingesetzt werden, wurden dem Erkenntnisinteresse der Studie folgend Wege, die zum jeweils anderen Wohnort führen, gesondert abgefragt. Weiterhin sollte für jeden Ausgangs- und Zielort die Postleitzahl angegeben werden, um die Kilometerangabe für die Auswertung gegebenenfalls plausibel zu machen (s. Anhang, Abb. 27 bis 29).

Die Mobilitätstagebücher der Personen mit der ID 1, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 25, 27 und 28 konnten für die Auswertung einbezogen werden.

Von den siebzehn Fällen werden über einen Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen insgesamt 348 Wege berichtet.<sup>23</sup> Hiervon wurden 191 mit dem Pkw als Fahrer\*in (164) bzw. als Mitfahrer\*in (27) zurückgelegt. Weitere 59 Wege entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel

<sup>23</sup> Wichtig hierbei zu erwähnen ist, dass die Tagebücher persönlich im Anschluss eines Interviews ausgegeben wurden. Sie wurden folglich nicht von allen Teilnehmenden im selben Zeitraum ausgefüllt.



(S- bzw. U-Bahn, Bus und Zug). Siebzig Fuß- und 25 Fahrradwege wurden berichtet, für drei Wege wurden sonstige Verkehrsmittel genutzt.

33 Wege führten zum jeweils anderen Wohnort, 105 Wege nach Hause, wobei hierbei keine Unterscheidung der Wohnsitze gemacht wird. Weiterhin wurden 75 Arbeits-, 23 dienstliche Wege sowie ein Weg zu Ausbildungszwecken berichtet. 49 Wege dienten dem Einkauf und privater Erledigungen (elf hiervon), 34 Wege wurden zu Freizeit Zwecken erbracht. Zwölfmal wird ein Rundweg berichtet, genauso oft werden Wege zu sonstigen Zwecken angegeben.

Das Verkehrsaufkommen, das die mittlere Anzahl zurückgelegter Wege je Person und Tag beschreibt, liegt bei 2,92 Wegen pro Person und Tag. Auch immobile Tage sind in dem Wert enthalten. Hieraus gibt sich eine Verkehrsleistung von 110,74 Kilometern, ein Wert, der die durchschnittliche zurückgelegte Entfernung über alle Wege pro Person und Tag widerspiegelt. Die Betrachtung der Mobilitätszeit von multilokalen Akteuren ist von besonderer Bedeutung, weil sie Aufschluss über weitere verfügbare Zeitbudgets liefern kann. Die Mobilitätszeit ist der durchschnittliche Wert, den eine Person pro Tag für das Mobilsein aufwendet. Er beträgt für die betrachteten Fälle eine Stunde und 54 Minuten. Auch in diesem Wert sind immobile Tage enthalten.

## 9 Modalitäten der Herstellung von raum-zeitlicher Souveränität

Wie bereits in Kapitel 6.5.1 erläutert, wird mit der Anwendung einer strukturierenden und skalierenden Inhaltsanalyse das Ziel verfolgt, bestimmte Inhaltsbereiche theoriegeleitet zu extrahieren, um sie anschließend zusammenfassend darstellen zu können. Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse themenorientiert, d.h. entlang den forschungsleitenden Fragestellungen (s. Kap. 5) bzw. Determinanten berufsbedingten multilokalen Lebens dargestellt. Zunächst wird hierzu die zentrale Kategorie vorgestellt, die induktiv aus dem Datenmaterial herausgearbeitet werden konnte. Hiernach werden die Ergebnisse der deduktiven Kategorienanwendung jeweils fallbezogen, jedoch im Hinblick auf die induktiv ermittelte Kategorie dargelegt.

Zwar wurden meist Einzelpersonen interviewt, doch sind multilokale Situationen, wenngleich sie vorrangig beruflichen Ursprungs sind, immer auch eingebettet in ein soziales Gefüge, in dem weitere Personen wie Kinder, (Ehe-)Partner\*innen oder Familienangehörige, Freunde und Bekannte eine Rolle spielen (s. Kap. 8). Insofern soll themenbezogen von Fällen statt von einzelnen Akteuren die Rede sein.

### 9.1 Raum-zeitliches Souverän-sein – ein zentrales Motiv berufsbedingten multilokalen Lebens

Im Rahmen der induktiven Kategorienentwicklung konnte ein übergeordnetes Ziel bzw. Motiv generiert werden, das letztlich allen hier untersuchten Fällen gemeinsam ist. Es handelt sich um das *(Wieder-)Erlangen raum-zeitlicher Souveränität*. Dabei treten jedoch unterschiedliche *Modalitäten* der Herstellung von raum-zeitlicher Souveränität in Erscheinung. Ausgangspunkt bildet in jedem Fall ein vermeintlicher Verlust an zeitlicher bzw. raumbezogener Selbstbestimmtheit im Alltag, der der multilokalen Lebenssituation entweder vorausging oder sich aber erst während und bedingt durch die spezifische Lebensweise herausbildete. Im ersten Fall dient also bereits der Entschluss für das multilokale Leben der Rückgewinnung raum-zeitlicher Souveränität. Im zweiten Fall veranlassen untergeordnete Motive entsprechende *Strategien*, die im Laufe der multilokalen Lebensphase verwirklicht werden. Im Optimalfall werden Vorzüge der Lebensweise erkannt und als Profit umgesetzt, wenigstens aber kommen Strategien zum Tragen, die trotz der als Einschränkung empfundenen Situation höhere als bestehende Freiheitsgrade im Alltag versprechen. Grob differenziert handelt es sich um absichtsvolle, bewusst rationale oder intuitiv eingesetzte Praktiken, je nachdem, ob die mit einer multilokalen Lebenssituation

einhergehenden Veränderungen des Alltags mehr als Herausforderung bzw. gar als Belastung oder aber als Chance und Erweiterung des Handlungsspektrums angesehen werden.

Wie Kapitel 4.3.4.3 zu entnehmen ist, haben sich Raumzeitstrukturen derart gewandelt, dass sich Lebensweisen an die veränderten Gegebenheiten anpassen, letztlich mit der Absicht, in Raum und Zeit handlungsfähig zu sein und das möglichst souverän, d.h. selbstbestimmt. Alle Fälle streben ein möglichst hohes Maß an raum-zeitlicher Souveränität an, erreichen eine für sie selbst zufriedenstellende *Dimension* an raum-zeitlicher Souveränität aber nur bedingt. Strategien und Routinen, die sie im Laufe der Zeit entwickeln und mit denen sie auf die Lebensumstände reagieren, beeinflussen das Ausmaß von raum-zeitlicher Souveränität.

Bevor nun aber weiter auf die Darstellung der Fälle und damit einhergehend auf die verschiedenen Modi raum-zeitlicher Souveränität (s. Kap. 9.2) eingegangen werden kann, sollen Überlegungen zum Begriff der *raum-zeitlichen Souveränität* vorangestellt werden. Das Kapitel schließt mit der Begründung des Denkmodells (s. Kap. 9.3).

Vorläufer des Terminus finden sich in der fachlichen Diskussion um *Zeitsouveränität*, die wiederum ihren Ursprung in der Arbeitspolitik hat und im Rahmen von „Arbeiten 4.0“ (BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (Hrsg.) 2017) eine zentrale Rolle spielt. Es existieren einige Arbeiten, die sich schon seit geraumer Zeit mit dem Themenfeld aus arbeitspolitischer Sicht befassen, in jüngeren Jahren aus gegebenem Anlass (s. Kap. 1) auch verstärkt mit zeitpolitischem Hintergrund (z. B. BENTHAUS-APEL 1995; GEISLER 2008; GROSS 1993; HANEMANN 2016; HOLST 2014; RINDERSPACHER 2017).

Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln (s. Kap. 1 und Kap. 4.3.4.3) mehrfach thematisiert, führen neue unternehmerische Organisationsstrukturen zu Veränderungen der Zeitregime, insbesondere der Arbeitszeit. Das Konzept der Zeitsouveränität reflektiert das Paradigma von Wachstum und Beschleunigung und versucht Wege aufzuzeigen, wie zeitökonomische Imperative der effektiven Zeitnutzung, Leistungsbereitschaft und Zielstrebigkeit nicht nur dem Vorteil von Unternehmen, sondern auch dem der Beschäftigten dienen. Laut RINDERSPACHER (2017) erwacht die Idee der Zeitsouveränität in den 1970er Jahren. Damals erfährt Flexibilität als alltagspraktisches Konzept zusehends Aufmerksamkeit. Der Ursprung von Zeitsouveränität ist im Zusammenhang mit einem zu dieser Zeit umfassend stattfindenden Wertewandel zu sehen, infolgedessen mehr Gestaltungsfreiheit hinsichtlich des Verhältnisses von Freizeit und Arbeit verlangt wird. Flexibilität wird zur Handlungsmaxime in Hinblick auf die Lebensführung, so GEISLER (2008). Während RINDERSPACHER (2017) folgend *Souveränität* als Begriff der politischen Theorie zugeschrieben werden kann, entstammen die Kerngedanken zur Zeit-

souveränität zudem Theorien der neoklassischen Ökonomien. Das Konzept der Zeitsouveränität beinhaltet die selbstbestimmte Gestaltung der Lebenszeit von Beschäftigten im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses von Arbeitszeit und Freizeit. Vorderstes Ziel war zunächst eine flexiblere Gestaltung der tradierten Arbeitszeitorganisation. Jedoch sei Zeitsouveränität nicht zwangsläufig mit flexibler Arbeitszeit gleichzusetzen, betont RINDERSPACHER (2017): *„Zeitsouveräne Arbeitszeitmodelle sind zwar immer auch flexibel, aber umgekehrt beinhaltet nicht jede Arbeitszeit, die sich flexibel nennt, notwendig Elemente der Selbstbestimmung.“* (ebd.: 265; dort zit. nach RINDERSPACHER 2009). Er schließt mit einem Resümee zum Begriff des *Zeitwohlstandes*, der letztlich nichts anderes bedeute, als *„die Kontrolle über die eigene Zeit zu erhöhen“* (ebd.: 270). Es sei deshalb angebracht, *„sich – ganz souverän – dafür zu entscheiden, (s)ein Pensum langsamer abzuarbeiten, auch wenn es dafür länger dauert, jedenfalls so lange man diese Arbeitsweise mit mehr „Wohlbefinden in der Zeit“ verbinden kann.“* (ebd.: 270). Zeitsouveränität hat ihm zufolge also mit Selbstbestimmung über das Arbeitstempo zu tun. Sie fungiert als Sinnbild für arbeitnehmerfreundliche Arbeitszeitregelungen, die Freiräume im Sinne einer ausgeglichenen *Work-Life-Balance* lasse, sodass private und berufliche Anforderungen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinanderstehen. Effektive Zeitnutzung, Selbstbestimmtheit und Autonomie sind GEISSLER (2008) zufolge Kernbestandteile von Zeitsouveränität. Der Bezug zur arbeitsinduzierten Multilokalität ist offensichtlich. Diese Bestandteile bilden die theoretische Grundlage für das Denkmodell der *raum-zeitlichen Souveränität*, welches ferner den Forderungen nach einer stärker zusammenhängenden Betrachtung raumbezogener und zeitlicher Strukturen bzw. Aktivitäten (s. Kap. 4.3) folgt.

Ein nicht nur empirisch, sondern auch theoretisch gehaltvolles Konzept raum-zeitlicher Souveränität ergibt sich, wenn im Wesentlichen an fünf bereits vorgestellte Theoriekonzepte (s. Kap. 4.2 und 4.3) angeknüpft wird. Es handelt sich dabei um das Konzept von Nicht-Orten nach AUGÉ (2014) (s. Kap. 4.2.2.1), raumbezogene Kapitalkonzepte (s. Kap. 4.2.2.2), Konzepte raum- bzw. ortsbezogener Identität (s. Kap. 4.2.2.3), die mobilitätsbiografischen Entwürfe (s. Kap. 4.3.4.2) sowie Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen (s. Kap. 4.3.4.3).

## 9.2 Darstellungen der Modi raum-zeitlicher Souveränität

Wie bereits erläutert, ist eine grobe Einzelfallbeschreibung, wie sie beispielsweise KUCKARTZ (2018) oder MAYRING (2016) vorsehen (s. Kap. 6.5.1), die Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte der qualitativen Inhaltsanalyse. Jeder Fall, d.h. jedes Interview wurde daher einzeln zusammenfassend beschrieben und für sich knapp dargestellt. Für die vorliegende Studie bedeutete das, dass die erwerbsbiografischen Verläufe im Zusammenhang mit weiteren, subjektiv

als einschneidend bzw. entscheidend empfundenen Lebensereignissen dargelegt und analysiert wurden. Ausgangspunkt dafür bildete der bereits erwähnte Zeitstrahl (s. Kap. 6.3.1), der den Teilnehmenden als blanko-Ausdruck während des Interviews vorlag und zugleich ausgefüllt werden sollte. Daraus wiederum lassen sich Rückschlüsse auf die Mobilitätsbiografie der Person ziehen, womit jeder Fall in seiner Eigenlogik rekonstruiert und charakterisiert werden konnte. Im Rahmen des strukturierenden Arbeitsschrittes der Inhaltsanalyse wurden die Daten systematisch zergliedert und den deduktiven Kategorien (bzw. Themenbereichen der Forschungsfragen) folgend in einer ausführlichen Falldarstellung zusammengefasst. Basierend auf den Fallbeschreibungen erlauben die Falldarstellungen, das Phänomen und seinen Kontext möglichst dicht zu analysieren. Auf Besonderheiten wird eingegangen, soweit keine Rückschlüsse auf die einzelne Person möglich sind. Die themenorientierte Falldarstellung berücksichtigt vor allem, inwieweit die Interviewten ihre Art der Lebensgestaltung, die über mehrere Wohnorte verteilt ist, für sich selbst reflektieren und ggf. auch bewerten: Wie positionieren sich die Befragten zu dieser Lebensweise? Wird berufsbedingte Multilokalität als Belastung angesehen oder sogar als prestige- bzw. statusträchtige Art zu leben? Beschäftigen sich die Akteure aktiv mit ihrer multilokalen Lebensweise und inwieweit optimieren sie diese gar?

Wie in Kapitel 9.1 beschrieben, verweisen alle Fälle auf ein mehr oder weniger stark ausgeprägtes Bestreben, trotz oder gerade mithilfe des multilokalen Alltagssettings, wieder souverän in Raum und Zeit agieren zu können. Diese raum-zeitliche Souveränität wird erlangt, indem bestimmte Strategien zum Einsatz kommen, die fallspezifisch entweder bewusst forciert werden oder aber auch unbewusst stattfinden. Sie versuchen also, einen angemessenen Weg zu finden, um mit der mehrörtigen Lebenssituation umzugehen.

Die Einzelfalldarstellungen lassen sich typenspezifisch zusammenfassen und werden deshalb herangezogen, um eine Charakterisierung des Samples in Form einer Konstruktion verschiedener *Modi* vorzunehmen. Um eine Unterscheidung auf der Grundlage der Fallbeschreibungen vornehmen zu können, „muss eine Vergleichsbasis bzw. -dimension auf Eigenschafts- oder Merkmals-ebene gegeben sein“ (LAMNEK 2005: 232). Das heißt, es werden zunächst Merkmalskombinationen von bestimmten Fällen herangezogen, um die Fälle durch eine große innere Homogenität (also größtmögliche Ähnlichkeit innerhalb eines Modus) hinsichtlich bestimmter Merkmale charakterisieren zu können. Weiterhin müssen sich Fälle eines Modus von Fällen anderer Modi aufgrund ihrer äußeren Heterogenität (also auf der Ebene der gesamten Kategorisierung) trennscharf abgrenzen lassen. Die vergleichende Fallanalyse erlaubt eine Kontrastierung der Fälle und dient der differenzierten Beschreibung und Erklärung von Strukturen und Prozessen berufsbedingten multilokalen Lebens (vgl. LAMNEK 2005: 232; MATISSEK, REUBER & PFAFFENBACH 2013: 211f.). Der Zusammenfassung von Fällen zu fallübergreifenden Modi liegen in erster Linie die unterschiedlichen Strategien zugrunde, d.h.

Kriterium der Unterscheidung ist die Art und Weise der (Wieder-)Herstellung raum-zeitlicher Souveränität. Die Modi raum-zeitlicher Souveränität ergeben sich aus dem Datenmaterial jedoch nicht nur auf der Grundlage signifikanter Strategien, sondern auch vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ausprägung bestimmter Kategorien. Methodisch betrachtet sind Modi Strukturierungsdimensionen der in diesem Kapitel vorgestellten Kernkategorie bzw. des Hauptmotivs (s. Kap. 6.5.1). Für die vorliegenden 27 Fälle (und 28 Interviewpersonen) konnten sechs verschiedene Modi herausgearbeitet werden, die nachfolgend auf der Grundlage jeweils zufällig ausgewählten Falles zunächst exemplarisch vorgestellt und anschließend holistisch charakterisiert werden sollen. Im Kontext multilokalen Lebens wird raum-zeitliche Souveränität (wieder-)erlangt durch

1. Zeitbewusstsein (Fall 1, 12, 13, 26),
2. Cocooning (Fall 2, 25),
3. Egotaktik (Fall 3, 4, 5, 6, 8, 14, 15),
4. Emanzipation (Fall 10, 16, 20, 22, 23),
5. produktive Innovationsadaption (Fall 7, 9, 17, 18, 28) oder
6. Variabilität ortsbezogener Identität (Fall 11, 19, 21, 24, 27).

Alle einem Modus zugehörigen Fälle bzw. Akteure sind mit ihren Identifikationsnummern in Klammern aufgeführt. Hervorgehoben ist jeweils der Fall, der ausgewählt wurde, um anhand eines individuellen raum-zeitlichen Verlaufs (orientiert an der Biografie) darzulegen, wie es zu einer multilokalen Situation kam, inwiefern vergangene Erlebnisse eine Rolle für die Entscheidung spielten, welche Strategien resultieren und aufgrund welcher Bewertung letztlich eine Dauerhaftigkeit multilokalen Lebens vorstellbar ist oder nicht. Hieran können bereits die für einen Modus signifikant erscheinenden Strategien beispielhaft deutlich gemacht werden. Abschließend werden die für alle Fälle geltenden Strategien und der Modus als Ganzes charakterisiert.

### 9.2.1 Erster Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Zeitbewusstsein

*Zitat (Nr. 6): „Ich weiß nicht, an einem Sonntag war WM-Endspiel und ich sitze irgendwo auf dem Bahnhof. Da denke ich: Bin ich eigentlich bescheuert?“ (lachen) [...] Da habe ich dann wirklich nachgedacht: Jetzt hast du eigentlich außer Arbeit hast du dann gar nichts mehr vom Leben.“ (Personen-ID 1)*

Für die Charakterisierung des Modus dient die Beschreibung des multilokalen Lebens einer Person, deren Alltagsleben sich auf zwei Wohnstandorte verteilt. Neben einem Familienwohnsitz in einer kleinen Landgemeinde, in der die Person bereits als Kind und Jugendlicher aufgewachsen ist, wird seit über einem Jahrzehnt eine zusätzliche Wohnung am Arbeitsort unterhalten. Aktuell lebt er im Eigenheim im Heimatdorf gemeinsam mit seiner zweiten Ehefrau und zwei Kindern. Die Kinder aus erster Ehe leben nicht im selben Haus. Die Wohnung am Arbeitsort wird in der Hauptsache von ihm allein genutzt, nur ungefähr einmal pro Monat verbringt das Ehepaar dort durchschnittlich zwei bis drei Tage gemeinsam. Das Aktivitätenmuster lässt sich als das eines typischen Wochenendpendlers charakterisieren, der die Distanz zwischen den beiden Wohnsitzen in einer durchschnittlich dreistündigen Fahrt ausschließlich mit dem eigenen Pkw zurücklegt. Die Wochenenden (Freitagnachmittag bis Montagmorgen) werden zuhause verbracht, an Wochentagen dient die Wohnung am Arbeitsort als Unterkunft.

#### **9.2.1.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen**

Mit nur einer mehrjährigen Unterbrechung, bedingt durch die erste Heirat und Haushaltszusammenführung mit der damaligen Ehefrau, bleibt der Ort der vorwiegend genutzten Behausung persistent. Der Studienort befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Heimatort, sodass auch während des Studiums kein neuer oder weiterer Wohnstandort gegründet wird. Längere Auslandsaufenthalte finden nicht statt.

Erfahrungen in beruflicher Hinsicht und auch eine der jetzigen Lebenssituation vorangegangene berufsinduzierte multilokale Lebensphase haben wesentlich zu dem Entschluss beigetragen, einen zusätzlichen Wohnstandort zu gründen. Die Entfernung zwischen Heimat- und Arbeitsort wurde hierdurch verringert von über sechshundert Kilometer auf ca. 250 Kilometer.

#### **9.2.1.2 Motive, Absichten und Beweggründe**

Für die aktuelle und nun auch schon längere Zeit andauernde multilokale Lebensweise werden in erster Linie die aus einer vorhergehenden beruflichen Situation resultierenden Lebensumstände verantwortlich gemacht. Sie waren nicht mehr tragbar, weil sich Arbeitszeiten zusehends auf die Wochenenden und Feiertage ausweiteten. Demzufolge verkürzte sich die mit der Familie verbrachte Zeit immer mehr. Zwar war der finanzielle Ausgleich für die Tätigkeit hoch, doch mit sinkenden frei verfügbaren Zeitfenstern fiel auch der Grad der Lebenszufriedenheit rapide. Trotzdem wurde zunächst ein Arbeitsangebot an einem weit vom Heimatort entfernt gelegenen

Ort angenommen, das erstmals ein multilokales Gefüge initiierte. Die Strecke zwischen Heimat- und Arbeitsort wurde mit dem Flugzeug zurückgelegt. Allerdings waren die Aufenthalte an den Wochenenden zuhause durch den hohen Zeitaufwand für das Pendeln zwischen den Wohnorten so kurz, dass weiterhin kaum Zeit für die Familie, Freunde und sonstige Freizeitaktivitäten blieb. Die Wochenenden waren von Zeitknappheit geprägt, ein wöchentlicher Pendelrhythmus war überdies nicht realisierbar und der Zeitaufwand für das Reisen erschien immens. Alles Weitere neben der Arbeit blieb auf der Strecke. Das offenbart sich am augenscheinlichsten in dem Moment, wo er sonntagnachmittags am Bahnhof steht und auf die Einfahrt des Zuges wartet, während der Rest der Welt vermeintlich, so die Wahrnehmung des Befragten, einem bedeutenden WM-Fußballspiel folgt. Die Tätigkeit wurde nach kurzer Zeit wieder beendet.

*Zitat (Nr. 7): „Und wenn du freitags abends um zehn heimkommst und sonntagnachmittags um 12:30 glaube ich ging der [Zug; Anm. d. Autorin]. Und dann bleibt vom Wochenende gar nichts. Und das ist dann sowas [...]. Das war mir sehr schnell klar, dass ich das nicht lange mache.“ (Personen-ID 1)*

Ein lukratives Arbeitsangebot erhöht die Bereitschaft, abermals einen weiteren Wohnstandort zu Arbeitszwecken zu gründen, nun aber in geringerer Entfernung zum Heimatort. Grundsätzlich sprechen mehrere Faktoren dafür, an zwei Wohnstandorten zu leben. Allen voran ist es aber die Hoffnung, neben der Arbeitszeit ausreichend Zeit für die Familie, für sich selbst, für Freunde und Freizeitbeschäftigungen zu finden.

Die Wahl einer Tätigkeit in Heimatnähe kommt nicht Betracht, denn trotz des offensichtlichen Zeitmangels führt die ausgeprägte Identifikation mit der beruflichen Tätigkeit zu einer ebenso großen Bereitschaft, Prioritäten zu setzen, und zwar dahingehend, dass ein Leben an mehreren Orten zugunsten der Ausübung der gewünschten Tätigkeit realisiert wird.

*Zitat (Nr. 8): „Das [Berufsfeld; Anm. d. Autorin] ist meine Welt, es ist einfach so.“ (Personen-ID 1)*

Eine Wohnstandortverlagerung der Familie an den Arbeitsort wird diskutiert, aber schnell zugunsten des Kindeswohls verworfen. Sie sollen in ihrem gewohnten Umfeld aufwachsen können und Kontinuität erfahren. Weiterhin lässt sich in der Mobilitätsbiografie der multilokalen Person eine starke Persistenz der Heimatgegend feststellen. Es besteht eine tiefgehende Identifikation mit und Heimatverbundenheit zu exakt diesem Ort.

### 9.2.1.3 Resultierende Prozesse

Zunächst nur für ein Jahr angelegt, entwickelte sich die multilokale Lebensweise zusehends zu einer Selbstverständlichkeit. Die vormals befristeten Arbeitsverträge wurden wider Erwarten immer wieder verlängert. Somit besteht der zweite Wohnsitz am Arbeitsort entgegen der anfänglichen Vorhersagen nun schon einige Jahre. Im Laufe dieser Zeit haben sich verschiedene



Strategien entwickelt, die nicht nur die Routinen der multilokalen Person veränderten, sondern zu großen Anteilen auch die Organisation des Alltagslebens der gesamten Familie und insbesondere der Ehefrau tangieren.

Die Alltagsabläufe der multilokalen Person unterscheiden sich maßgeblich an den beiden Wohnorten. Die Arbeitstage von Montag bis Donnerstag umfassen durchschnittlich zehn Arbeitsstunden, damit die Arbeitszeit am Freitag schon zur Mittagszeit beendet und die Zeitspanne, die am Heimatort verbracht wird, ausgedehnt werden kann. Im Gegensatz zum Heimatort bestehen am Arbeitsort lediglich berufliche Netzwerke, die aber nicht weiter vertieft werden sollen bzw. sogar bewusst geringgehalten werden.

*Zitat (Nr. 9): „Also ich bin dann froh, wenn ich die abends nicht mehr sehe. [...] Wenn man den ganzen Tag beruflich miteinander zu tun hat, dann muss das abends nicht auch noch sein.“ (Personen-ID 1)*

Die Wohnung am Arbeitsort ist „reiner Selbstzweck“ (Personen-ID 1). Zu dem Ort besteht „keine Bindung“ (Personen-ID 1), schließlich handele sich um eine „mehr oder weniger schöne Stadt“ (Personen-ID 1), die nicht intensiver erlebt werden soll. In der Erinnerung wird es die berufliche Tätigkeit sein, die Identifizierung mit der Lebensphase stiftet, nicht aber der Ort, an dem die Ausübung der beruflichen Tätigkeit stattgefunden hat.

Die emotionale Bindung zum Heimatort wird hingegen sehr bewusst gestaltet. Jedes Wochenende dient auch dazu, die Verbundenheit mit dem Ort beispielsweise durch Familienfeste oder Aktivitäten im ortsansässigen Verein wiederherzustellen. Das Aufrechterhalten des privaten sozialen Netzwerkes wird aber aufgrund der zeitweisen Abwesenheit durchaus als schwierig eingestuft. Private Treffen und der intensive Austausch mit Familie und Freunden unter der Woche fallen weg, was als Verlust gewertet wird. Durch die Abwesenheit an den meisten Wochentagen fehlt überdies Zeit für das Miteinander in der Familie. Das wird als Nachteil der Mehrörtigkeit gewertet. Das Großwerden der Kinder ziehe vermeintlich vorüber, ohne dass er so richtig involviert sei, lautet das Fazit des multilokal lebenden Vaters. Gemeinsame Alltagserfahrungen kämen zu kurz.

*Zitat (Nr. 10): „Da muss man sich dann halt einfach arrangieren. Dass wir das Beste daraus machen einfach.“ (Personen-ID 1)*

In gleichem Maße, wie die multilokale Person am Familienwohnsitz abwesend ist, werden Aufgaben der Erziehung und Haushaltsführung und die Pflege sozialer Kontakte der Ehefrau zuteil. Das auf zwei Wohnorte verteilte Leben zeigt Auswirkungen auf die Organisation und Strukturierung des gesamten Familienlebens. Denn das auf zwei Wohnorte verteilte Leben eines Familienmitglieds vollzieht sich nicht nur im Leben dieser einen Person, sondern spielt letztlich auch eine maßgebliche Rolle für den Rest der Familie, insbesondere für die Ehefrau. Sie organisiert den Alltag am Heimatort, trifft eigenständig Entscheidungen in Erziehungsfragen und übernimmt all die Aufgaben, für die am Wochenende nicht ausreichend Zeit zur Verfügung steht.

*Zitat (Nr. 11): „Das ist halt. Ich kann von [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] aus keine Birne auswechseln, das geht nicht.“ (Personen-ID 1)*

Schlussendlich übernimmt nun die Ehefrau den Großteil der Organisation und Koordination von gemeinsamen Terminen an Wochenenden. Bewusst werden Arbeiten im Haushalt nicht am Wochenende durchgeführt, um so die gemeinsame Zeit sinnvoll und intensiv nutzen zu können:

*Zitat (Nr. 12): „Normalerweise ist ja samstags der klassische Putztag. Das machen wir natürlich nicht.“ (Personen-ID 1)*

Hier macht sich jedoch eine ambivalente Haltung bemerkbar. Jedes aktiv und intensiv genutzte Zeitfenster führe dazu, dass zwar niemals Langeweile aufkomme, genauso aber auch keine Zeit mehr für Müßiggang bleibe. Es falle deshalb schwierig, alle Bedürfnisse an den Wochenenden angemessen zu befriedigen.

*Zitat (Nr. 13): „Freitagabends ist ein Geburtstag. Auch andere Leute außenherum, wo wir nicht zusammen, also die Zweisamkeit meine ich jetzt auch. Samstagabends ist dann nochmal was anderes, wo man dann auch nicht sich zu zweit austauschen kann. Das ist dann schon schwierig und nervig. Aber da haben wir dann eigentlich schon eine Lösung gefunden.“ (Personen-ID 1)*

Aus diesem Grund vereinbarten die Eheleute, zwei bis drei Tage im Monat gemeinsam am weiteren Wohnstandort zu verbringen, um die manchmal als zu kurz erachtete Zeit zu zweit aufzuholen.

Die Paarbeziehung wird vom Befragten im Hinblick auf die multilokale Situation eingehend reflektiert. Das multilokale Leben wirke sich positiv auf das gemeinsame Leben aus, weil sich beide stets auf das Essentielle der Partnerschaft konzentrierten. Aufgrund der begrenzten Zeit, die am Wochenende zusammen verbracht werden kann, komme es selten zu längeren Streitigkeiten. Doch es werde viel getan für ein funktionierendes Familienleben, so lautet das Fazit, weil sie sich der besonderen Situation des häufigen Getrenntseins und den damit verbundenen Schwierigkeiten bewusst seien. Wichtig sei deshalb vor allem, den jeweils anderen am eigenen wöchentlichen Alltagsgeschehen trotz der Abwesenheit teilhaben zu lassen und Entscheidungen gemeinsam zu treffen.

Während der Alltag bei der Familie recht vielseitig, eng getaktet und komplex ist, gestalten sich die Tagesabläufe unter der Woche simpel und einseitig. Im Anschluss an die Arbeit finden kaum noch Aktivitäten statt. Der Aktionsradius am weiteren Wohnstandort begrenzt sich meist auf die Wohnung und den Arbeitsplatz.

Rituale des Wiedersehens und Verabschiedens führen dazu, dass die miteinander verbrachte Zeit an den Wochenenden auch bewusst als solche wahrgenommen wird. Zu den Routinen des Ortswechsels gehört das „sonntagabendliche Ritual“ (Personen-ID 1), das aus dem zehnminütigen Kofferpacken besteht, welches meist im Anschluss an ein gemeinsames Familienessen erfolgt.

Häufig kocht die multilokale Person für die Familie, anschließend lassen sie den Sonntagabend gemeinsam ausklingen. Den Auftakt der gemeinsam verbrachten Zeit bildet das Wiedersehen am Freitagnachmittag, wenn die multilokale Person gegen vierzehn Uhr zuhause ankommt. Die Eheleute trinken dann fast immer eine Tasse Kaffee am Küchentisch und tauschen sich über die wichtigsten vergangenen und anstehenden Ereignisse aus. Sie betonen die Wichtigkeit der Zweisamkeit während der ersten halben Stunde des Wiedersehens.

Eine große Rolle für die Kommunikation während des Getrenntseins spielen moderne Kommunikationstechnologien. Der Austausch erfolgt vor allem über soziale Netzwerke wie WhatsApp. Weiterhin wird routinemäßig einmal täglich telefoniert.

Für den Wechsel zwischen den Wohnorten kommt lediglich der eigene Pkw infrage. Er dient zum einen als Transportmittel für „*das halbe Büro*“ (Personen-ID 1), zum anderen gibt es keine akzeptablen Alternativen. Es bestünden nur „*ganz miese Zugverbindungen*“ (Personen-ID 1), die im Gegensatz zur ca. zweistündigen Autofahrt vier Stunden in Anspruch nehmen würden.

#### 9.2.1.4 Weitere Entwicklung

Für die berufliche Aufgabe fernab der Heimat sprechen viele Argumente. Das naheliegendste Argument ist der Spaß an der Arbeit. Er spielt nicht nur in diesem Fall eine bedeutende Rolle. Sinnhaftigkeit und Selbstverwirklichung im Beruf, Selbständigkeit und Verantwortung rechtfertigen das Leben an mehreren Orten, überwiegen gar die Nachteile der multilokalen Lebensweise. Der Grund dafür, dass an der Situation keine Veränderungen vorgenommen wurden, ist die Tatsache, dass sie freie Zeitfenster gestattet. Die Abwesenheit erlaubt auf der anderen Seite also regelmäßige, arbeitsfreie Zeiten an den Wochenenden.

Dennoch wird ein Ende des auf mehrere Orte verteilten Lebens von allen Beteiligten angestrebt. Ein Zeitpunkt für die Beendigung des multilokalen Lebens steht fest:

*Zitat (Nr. 14): „Ich bin jetzt in einem Alter, da... (lachen), da will man auch wieder heim. Zehn Jahre oder dann dreizehn Jahre unterwegs, das reicht. Das ist..., das..., ja. Ich gehe stramm auf die sechzig zu. Von da her. Ja und ich will auch wieder heim, es reicht jetzt.“ (Personen-ID 1)*

Welcher Ort es sein wird, an dem weiterhin gelebt werden soll, ist unumstritten. Heimat wurde trotz des multilokalen Lebens niemals in Frage gestellt. Die Wohnung am Arbeitsort diente lediglich als Unterkunft. Der Ort war in keiner Weise von Bedeutung, als es darum ging, sich für das (erweiterte) Leben an einem Arbeitsort zu entscheiden. Niemals wäre der Ort bewusst als Wohnort oder gar Lebensmittelpunkt ausgewählt worden.

*Zitat (Nr. 15): „[...] wenn ich [dort; Anm. d. Autorin] nicht arbeiten würde, würde ich nicht nach [Ortsname; Anm. d. Autorin] gehen.“ (Personen-ID 1)*

### 9.2.1.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch Zeitbewusstsein

Die Entscheidung für ein multilokales Leben ist gleichzeitig eine Entscheidung gegen ein Leben, das nur noch aus Arbeitszeit besteht. Zunehmend wird deutlich, dass ein Leben, das sich auf einen Wohnort konzentriert, nicht notwendigerweise auch mit mehr Freiheitsgraden einhergeht. Im Gegenteil, zurückliegende Beschäftigungsverhältnisse können so arbeitsintensiv gewesen sein, dass selbst die Wochenenden und auch Feiertage in der Hauptsache von Arbeit geprägt waren.

*Zitat (Nr. 16): „Beim letzten Jahr, als ich das gemacht habe, da war ich an 29 Wochenenden unterwegs.“ (Personen-ID 1)*

*Zitat (Nr. 17): „Und wenn man dann Weihnachten, Ostern und Pfingsten nicht mit den Kindern..., weiß man nicht wie lange oder wie viele Wochenenden man zur Verfügung hat. Und das war da ganz normal, da ging es montags ganz normal weiter. Also war stressig.“ (Personen-ID 1)*

Somit bleibt kaum noch Zeit für die Familie, die Paarbeziehung oder Freizeitaktivitäten. Die eigene Lebenszeit scheint weitgehend fremdbestimmt und dominiert von Arbeitszeit. Deshalb fällt die Entscheidung für eine neue berufliche Ausrichtung und damit einhergehend auch der Entschluss, hierfür einen weiteren Wohnstandort zu gründen, relativ leicht. Denn ein Leben, das sich neben dem Heimatort zusätzlich auf einen Arbeitsort verteilen würde, beinhaltet die Versprechen, wieder in höherem Maße selbstbestimmt über die eigene Zeit verfügen zu können und klar definierte, regelmäßige arbeitsfreie Zeiten zu haben.

Die räumliche Veränderung wird sogar herbeigesehnt und das nicht nur in beruflicher Hinsicht, sondern auch privat. Der zusätzliche Wohnsitz beinhaltet gar ein Freiheitsversprechen, um den überbordenden beruflichen und privaten Verpflichtungen des Alltags zu entfliehen:

*Zitat (Nr. 18): „Ich muss dazu sagen, als ich aus [Ortsname des ursprünglichen Wohnsitzes; Anm. d. Autorin] weggezogen bin, war ich dort auch an der Grenze meiner Belastbarkeit angekommen. Beruflich mit dem Zehnstundentag mindestens und meine Ehrenämter, die auch noch nebenherliefen. Mir war klar, irgendwann, egal, ob ich wegziehe oder nicht, muss ich irgendetwas ändern und ich habe mir dann auch hier [am weiteren Wohnstandort; Anm. d. Autorin] ganz bewusst diese Auszeit genommen und habe gesagt: Ich werde erst einmal gar nichts machen, überhaupt nichts.“ (Personen-ID 12)*

Trotz der mit einer multilokalen Lebenssituation einhergehenden Veränderungen, die meist nicht allein die multilokale Person, sondern die gesamte Familie oder das Paar betreffen, wird sie im Vergleich zu der vorangegangenen Lebensphase, die sich auf einen Wohnort beschränkte, deutlich positiver bewertet. Die Erweiterung auf einen zweiten Wohnort gestattet arbeitsfreie Pausen an den Wochenenden; Zeiträume, die ganz bewusst für Privates reserviert sind. Während Arbeits- und Freizeit vormals immer stärker miteinander verschmolzen sind, konnten durch die Entscheidung für eine zusätzliche Wohnung am Arbeitsort wieder zeitliche Grenzen geschaffen werden. Zeiträume und dafür bestimmte Aktivitäten scheinen hierbei jeweils deutlich an einen Ort gekoppelt zu sein. Jeder Ortswechsel kommt dem Überschreiten einer zeitlichen Grenze gleich und jeder Ort definiert sich durch Aktivitäten, die am jeweils anderen Wohnort keine oder kaum

eine Rolle spielen. Das Wochenende kann fortan mit der Familie, Freunden oder zu zweit verbracht werden. Die Wochentage hingegen sind der Arbeit vorbehalten. Während dieser Zeit geschieht wenig Privates.

*Zitat (Nr. 19): „Wenn ich hier bin, arbeite ich. Ich komme irgendwann zwischen 19 und 22 Uhr nach Hause. Ich kann hier ungehemmt arbeiten. Da tritt mir überhaupt gar keiner auf die Füße. [...] Also mache ich dann irgendwo mein Ding. [...] Anders sieht es aus, wenn ich zuhause bin. Da ist Aktivität angesagt.“ (Personen-ID 13)*

Mit der multilokalen Situation geht schlussendlich eine größere Lebenszufriedenheit einher.

Weil die Orte und Zeiten unterschiedlichen Zwecken dienen, bleibt der Arbeitsort im Gegensatz zum Heimatort, zu dem eine hohe emotionale Verbundenheit besteht, ohne Bedeutung; ein Nicht-Ort im Verständnis von AUGÉ (2014). Die bewusste Ablehnung einer weiteren ortsbezogenen Identität auf der einen Seite verstärkt auf der anderen Seite die emotionale Bindung zum ursprünglichen Wohnort. Zugehörigkeit und Präsenz an diesem Ort werden durch das bewusste Zeitempfinden und Zeiterleben verstärkt. Ein Gefühl der Verbundenheit ist nur in Bezug auf den ursprünglichen Wohnsitz vorhanden. Heimat ist den Fällen zufolge, die den ersten Modus kennzeichnen, der Ort, der einem „ans Herz wächst“ (Personen-ID 12) oder aber die Region, in der man sich als Person mit der dort allgemein vorherrschenden Geisteshaltung identifizieren könne.

## 9.2.2 Zweiter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Cocooning

*Zitat (Nr. 20): „Das war wirklich..., ich kam dort rein, habe sie gesehen und sag: "Das ist sie!" Und das ist so, wo ich sage, das ist mein Lebensmittelpunkt. Mir gefallen die Menschen, die drumherum wohnen, also das Wohngebiet, wo ich halt eben lebe. Und da habe ich zwar nicht viele soziale Kontakte, aber ein paar wenige und das ist absolut ausreichend, wo ich sage lieber zwei gute Bekannte als was weiß ich zehn oberflächliche Bekannte. Und das ist das eine und es ist halt eben..., die Wohnung hat für mich einen ganz anderen Wohlgefühlcharakter, das ist so, wo ich sage..., auch für mich von dem Freizeitgefühl her ist das halt..., von dem Leben dort und aber auch Reiseziele in Angriff zu nehmen.“ (Personen-ID 2)*

Der Modus wird ausgehend von der multilokalen Lebenssituation einer alleinlebenden Frau, die an beiden Wohnstandorten Eigentümerin der Wohnungen ist, beschrieben. Der bisherige Wohnort liegt gerade einmal knapp einhundert Kilometer vom Arbeitsort entfernt, doch der Wegfall einer Fahrgemeinschaft begründet die Entscheidung für einen weiteren Wohnsitz in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz.

### 9.2.2.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen

Neben der ersten Wohnstandortverlagerung, die zu Beginn des Studiums erfolgte, offenbart sich ein weiterer Umzug als bedeutendes Ereignis in der Mobilitätsbiografie der Person. Er findet erst

sehr viel später im Lebensverlauf statt, als soziale Bindungen zum Heimatort durch familiäre Veränderungen wegfallen. Die dadurch gewonnenen Freiheitsgrade werden genutzt, um sich an einem anderen Standort niederzulassen.

Im Vergleich zur derzeitigen Arbeitssituation scheint es im Verlauf der Erwerbsbiografie auch solche gegeben zu haben, die mit einem wesentlich höheren Zeitaufwand verbunden waren. Der Beruf trägt für die Interviewte schon lange einen hohen Stellenwert. Bereits während der Ausbildung waren Wochenenden von Arbeit geprägt, was aber nicht als Belastung empfunden wurde. Ganz im Gegenteil erfolgt eine starke Identifikation mit der beruflichen Tätigkeit. Arbeitstage, die früh beginnen und spät enden, werden als Selbstverständlichkeit erachtet, lediglich das wöchentliche Pendeln bzw. der weitere Wohnsitz sollte nicht unbedingt dauerhaft Bestand haben. Ein Jobwechsel käme deshalb aber nicht in Frage.

#### 9.2.2.2 Motive, Absichten und Beweggründe

Die Antwort auf die Frage, welche Bedeutung die berufliche Tätigkeit für sie habe, ist trivial und dennoch von großer Tragweite:

*Zitat (Nr. 21): „[...] mir macht es Spaß.“ (Personen-ID 2)*

Darin liegt das Hauptmotiv für den zusätzlichen Wohnsitz in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz. Weshalb eine Tätigkeit aufgeben, die sinnhaft ist? Die Gründung eines weiteren Wohnstandortes erfolgt nicht, wie in anderen Fällen, zeitgleich mit einem Arbeitgeberwechsel, sondern vielmehr zu einem Zeitpunkt, an dem die Person sich für ein neues Aufgabenfeld in einer anderen Fachabteilung entscheidet. Der Arbeitgeber bleibt derselbe, denn ihm gegenüber fühlt sie sich uneingeschränkt verbunden.

Mit der Übernahme des neuen Aufgabenbereichs gehen jedoch verlängerte Arbeitszeiten einher, sodass ein tägliches Pendeln in der Fahrgemeinschaft zusammen mit anderen Beschäftigten des Unternehmens nicht mehr handhabbar ist. Wie bereits erwähnt, liegen ursprünglicher Wohnort und Arbeitsort gerade einmal einhundert Kilometer voneinander entfernt. Darum schien das tägliche Pendeln in der Gemeinschaft zunächst lukrativ und annehmbar. Die finanziellen Kosten für das Pendeln ohne Mitfahrende und die damit verbundenen physischen Belastungen wurden aber als zu hoch eingestuft und so reift die Idee, eine zusätzliche Wohnung am Arbeitsort zu suchen. Weitere Gesprächsaufzeichnungen lassen eine hohe Motivation erkennen, die berufliche Aufgabe in diesem Unternehmen fortführen zu wollen, sodass hierfür ein Leben an zwei Orten in Kauf genommen wird.

### 9.2.2.3 Resultierende Prozesse

Schon früh stellt die Interviewte fest, dass ein angemietetes Zimmer am Arbeitsort nicht ausreichend Platz bietet und so erwirbt sie neben der Eigentumswohnung am bisherigen Wohnort eine weitere Wohnung am Arbeitsort, die gleichzeitig als Altersvorsorge dienen soll. Die Ansprüche an die Wohnausstattung sind jedoch grundverschieden. Nicht einmal Essen wird am Arbeitsort eingekauft, sondern von zuhause, sorgfältig in Tupperware verpackt, mitgebracht.

Trotz des weniger häufigen Pendelns wird weiterhin der Pkw für die Fahrt zwischen den beiden Wohnorten genutzt. Den Zug zu nutzen kommt nur vage, aber keineswegs ernsthaft in Betracht. Der Zeitaufwand wäre viel zu groß und häufige Wechsel der öffentlichen Verkehrsmittel notwendig, um ans jeweilige Ziel zu gelangen. Der eigene Pkw bietet hingegen die Möglichkeit, zeitlich flexibel zu arbeiten. Außerdem ist er wichtiges Transportmedium für die notwendigen Dinge des Alltags, wie Kleidung und Lebensmittel, die vom Heimat- an den Arbeitsort mitgebracht werden.

Am neuen Wohnort werden weder neue soziale Kontakte aufgebaut noch finden Freizeitbeschäftigungen am Abend statt. Das ist ein Zustand, der zwar bemängelt, dem aber auch nicht entgegengewirkt wird. Er wird wahrgenommen, doch überwiegen Antriebslosigkeit und Müdigkeit am Abend, um nach Feierabend, der meist gegen achtzehn oder neunzehn Uhr beginnt, noch tätig zu werden. Häufig ist der Arbeitstag so lange, dass am Abend die Motivation für weitere Unternehmungen fehlt. An diesem Ort werden die Prioritäten so gesetzt, dass sie eindeutig zugunsten der beruflichen Tätigkeit ausfallen. Insgesamt resultiert daraus eine klare Differenzierung in Arbeitstage und arbeitsfreie Zeit. An Wochentagen wird gearbeitet, es finden kaum Freizeitaktivitäten statt. Die Wochenenden sind hingegen arbeitsfrei und der eigenen Erholung und Freizeit vorbehalten.

*Zitat (Nr. 22): „[...] Am Wochenende ist für mich Freizeit. Das verstehen viele nicht. Da sage ich aber ich habe keine Lust jetzt noch... zum Beispiel, da kann es auch passieren, dass ich..., habe ich ein Laptop, dass das vier Wochen aus ist, dass ich das gar nicht anmache. Weil es mir einfach..., A bin ich über das Handy erreichbar oder über die E-Mailadresse im Büro und da ist mir die Zeit zu schade. Weil wenn ich das mache, dann ist so von einem Samstag sind drei, vier Stunden weg.“ (Personen-ID 2)*

Dieser Fall verweist im Wesentlichen auf zwei bedeutsame Nachteile, die als Folge der multilokalen Lebenssituation gewertet werden. Zum einen geht mit dem Wechsel zwischen zwei Wohnorten ein erhöhter Aufwand für die Organisation des Alltagslebens einher, zum anderen verringern sich soziale Kontakte durch die ständigen Abwesenheiten noch mehr, als sie das aufgrund langer Arbeitszeiten nicht sowieso schon tun.

Beispielsweise bedürfen Verabredungen am Wochenende einer längeren Vorausplanung. Für Aktivitäten mit Freunden und Bekannten am Wochenende wird deshalb von Zeit zu Zeit freitags Urlaub genommen, damit die Organisation dessen oder Besorgungen hierfür am Tag zuvor

zu Hause erfolgen können. Auch strukturelle Einschränkungen wie beispielsweise Öffnungszeiten, von HÄGERSTRAND als *authority constraints* (THRIFT 1977a: 7) bezeichnet, machen es notwendig, an manchen Freitagmitten schon etwas früher nach Hause oder an Montagvormittagen erst später zur Arbeit aufzubrechen, um Erledigungen am Heimatort nachkommen zu können. Für die Realisierung dessen ist eine flexible Arbeitswelt unabdingbar. Der Fall zeigt, dass Alleinlebende in multilokalen Lebenssituationen stärker auf externe Unterstützung angewiesen sind, weil sie eben nicht mit weiteren Haushaltsmitgliedern zusammenleben und Aufgaben an andere delegieren können. Schwierig ist auch die Belastung durch eine doppelte Haushaltsführung. Unerledigte Dinge bleiben liegen, den Alltag begleitet das ständige Gefühl, es komme immer etwas zu kurz. Konsequenz und damit sicherlich auch sinnige Strategie ist der schonende und kräftesparende Einsatz eigener Ressourcen, doch ist das für die Interviewte nicht gleichbedeutend mit einer zufriedenstellenden Lösung. Forderungen nach flexibler Arbeitszeitgestaltung (u. a. Homeoffice) und weiteren Unterstützungsleistungen werden deshalb manifest. Weil der Fall deutlich macht, dass multilokal Alleinlebende viel eher Gefahr laufen zu vereinsamen als multilokale Personen in Mehrpersonenhaushalten, bestehen seitens der Befragten zufolge Bestrebungen der Integration in die örtliche Community.

Zitat (Nr. 23): „..., weil nur arbeiten ist..., das bringt es auch nicht auf Dauer, ja.“ (Personen-ID 2)

Doch bleibt es meist bei nicht realisierbaren Vorhaben, weil die Zeit zu knapp erscheint, um verbindlichen Treffen oder Vereinstätigkeiten regelmäßig nachzukommen. Die Möglichkeit zu weiteren Aktivitäten bestünde, die Hürde selbst aktiv zu werden ist aber zu groß, als dass sie dezidiert angegangen werden würde. Demnach sei das soziale Gefüge am Heimatort von der zeitweiligen Abwesenheit stark betroffen, noch mehr, da sie als Single lebe, so die Wahrnehmung der Interviewten. Wie bereits erwähnt, kümmere sich schließlich am Heimatort keine weitere Person um das Aufrechterhalten ihrer sozialen Kontakte.

#### 9.2.2.4 Weitere Entwicklung

Wenngleich das wöchentliche Pendeln und die Situation, an mehreren Wohnorten gleichzeitig zu leben, nicht in Gänze zufriedenstellend sind, ist der Wunsch nach einer Beendigung dieser Situation zum Zeitpunkt des Interviews trotzdem nicht groß genug, um auf eine mittelfristige Veränderung hinzuwirken. Ganz im Gegenteil, die sinnstiftende Wirkung der beruflichen Tätigkeit ist so hoch, dass eine berufsbezogene Umorientierung zugunsten einer anderen Wohnsituation zum gegebenen Zeitpunkt nicht angestrebt wird. Gleichzeitig ist aber auch die Bindung an den Heimatort so ausgeprägt, dass eine Wohnstandortverlagerung an den Arbeitsort nicht in Erwägung gezogen wird.



Zitat (Nr. 24): „[Ortsname; Anm. d. Autorin], da hängt halt eben mein Herz, das ist so..., das ist so Heimat halt eben. [...] Deswegen werde ich, denke ich, dort auch alt, alt und grau, ja.“ (Personen-ID 2)

Die Argumentationsmuster lassen auf eine starke emotionale Verbundenheit zu exakt diesem Ort schließen, kein anderer kommt als dauerhafter Wohnsitz in Betracht. Er ist und soll Heimat, ein Fixpunkt und Anker bleiben.

#### 9.2.2.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch Cocooning

Uneingeschränkte Arbeitszeiten vorangegangener Beschäftigungen und auch die derzeitige Lebenssituation haben verschiedene Strategien hervorgebracht, die letztlich auf eine raumzeitliche Souveränität hinwirken, die in erster Linie mittels Cocooning erreicht wird. Beide Fälle, die den Modus charakterisieren, leben als Single. Sie sind unabhängig von sozialen Verpflichtungen und wären aus diesem Grund nicht an einen bestimmten Wohnort gebunden. Die Entscheidung für einen Umzug an den Arbeitsort wäre dahingehend einfach. Dennoch wird im oben beschriebenen Fall eine Eigentumswohnung am Heimatort erworben. Dieser entspricht allerdings nicht dem Ort, an dem die Kindheit und Jugend verbracht wurde. Es ist ein Ort, der von ihr mit Bedacht und nicht rein zufällig gewählt wurde. Ein Ort, mit dem sie sich identifizieren kann und möchte. Nicht nur die Wohnung, auch das direkte Wohnumfeld vermitteln ihr ein Gefühl des „Ankommens“ (Personen-ID 2). Sie beschreibt ihn als Rückzugsort, der ihr letztlich ein Gefühl von Sicherheit und Stabilität bietet und sowohl den gesellschaftlichen als auch beruflichen Anforderungen, die an eine alleinlebende Frau gestellt werden, diametral gegenübersteht.

Raum-zeitliche Souveränität wird im Kontext des multilokalen Lebens durch die willentliche Schaffung eines Sehnsuchtsortes hergestellt. Es beinhaltet die Abgrenzung des (weiblichen) Ichs gegenüber der schnelllebigen und anspruchsvollen (patriarchalisch geprägten) Außenwelt. Die Gestaltung der großen, hellen und offenen Wohnräume gemäß individuellen Wünschen und Vorstellungen lässt einen Ankerpunkt entstehen, der sinnbildlich für ein „Wohlgefühl“ (Personen-ID 2) steht. So wird eine Heimat erschaffen, die es jede Woche wert ist, wieder zurückzukehren. Dieser Ort erzeugt durch Weitläufigkeit und Offenheit ein positives Lebensgefühl. Andere Orte kommen für die Erfüllung dieser Sehnsüchte nicht in Betracht. Während die Wohnung am ursprünglichen Wohnort, der auch als Heimat bezeichnet wird, den Lebensmittelpunkt bildet, werden der zusätzlichen Wohnung am Arbeitsort nur funktionale Merkmale zuteil. Sie erfüllt ihren Zweck als Unterkunft, ihre Ausstattung wirkt fast karg und vernachlässigt. Auf diese Unterscheidungen verweisen in den Erzählungen immer wieder auch sprachliche Nuancen. Vom Heimatort wird in weicher, bildhafter Sprache und deutlich emotionaler berichtet.

Das Cocooning impliziert ein vollständiges Zurückziehen in die Privatsphäre. Strategien des Rückzuges dienen der Herstellung eines Wohlfühlens, eines Gefühls des Ankommens, der Vertrautheit und des Beschütztseins. Dieser Rückzug in die eigenen vier Wände findet jedoch nicht nur am bevorzugten, sondern an beiden Wohnorten statt, am ersten Wohnsitz aber verbunden mit einem positiven Erleben, am zweiten Wohnort eher deshalb, weil keine weiteren Kontakte am Arbeitsort aufgebaut werden.

### 9.2.3 Dritter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Egotaktik

*Zitat (Nr. 25): „Gefühlsmäßig ist man immer so ein bisschen hin- und hergerissen.“ (Personen-ID 6)*

*Zitat (Nr. 26): „Solange man sich nicht mit der Arbeit identifizieren kann, glaube ich auch kaum, dass man es aushält, an einem zweiten Wohnsitz zu leben, weil man sich dann wahrscheinlich ständig fragt: „Warum mache ich das? Mir gefällt es dort eh nicht, jetzt wohne ich auch noch hier.“ Ich denke, dann sucht man sich relativ schnell etwas Neues.“ (Personen-ID 6)*

Der für die Explikation des dritten Modus ausgewählte Fall beschreibt die Lebenssituation einer Person, die sich schon zu Beginn des Erwerbslebens neben dem ursprünglichen Wohnort für eine weitere Unterkunft am Arbeitsort entschieden hat. Er ist ledig und lebt an einem der zwei Wohnorte mit seiner langjährigen Lebenspartnerin gemeinsam in einem Haushalt.

#### 9.2.3.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen

Zum Zeitpunkt des Interviews scheint die Erwerbsbiografie in der Hauptsache von externen Faktoren bestimmt. Wahlmöglichkeiten sind begrenzt, die Bereitschaft für Kompromisse und Investitionen in die Aus- und Weiterbildung hingegen sehr hoch. Im Beruf liegt der Fokus vor allem darauf, Erfahrungen in unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern zu sammeln und sich weiter zu qualifizieren, um letzten Endes ein großes Spektrum an Karrieremöglichkeiten und möglichst optimale Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu haben. Schon in naher Zukunft wird eine leitende Position angestrebt. Um diesem Ziel näherzukommen, fiel schon früh die Entscheidung, berufsbegleitend ein Fernstudium zu absolvieren.

Innerhalb dieses Studiums war ein dreimonatiger Universitätsbesuch im angelsächsischen Sprachraum vorgesehen, der im Nachhinein als große Bereicherung gewertet wurde, nicht nur in beruflicher Hinsicht, sondern genauso für den persönlichen Reifungsprozess. Doch nicht nur der beruflich veranlasste Auslandsaufenthalt kann als bedeutsame biografische Erfahrung gedeutet werden, auch im privaten Kontext wird betont von einer zwischenzeitlich ausgesprochenen „Reiseleidenschaft“ (Personen-ID 6) berichtet. Aus der Narration geht vorher, dass hierdurch

Weltgewandtheit, Aufgeschlossenheit gegenüber Fremdem, Wandelbarkeit und Offenheit bewiesen werden sollen; personale Kompetenzen wiederum, die auch von Belang sind, um sich in der postmodernen Arbeitswelt zu behaupten.

*Zitat (Nr. 27): „Also eigentlich das, was man auch so in Bewerbungen erzählt, aber es ist so.“ (Personen-ID 6)*

### 9.2.3.2 Motive, Absichten und Beweggründe

Das Zustandekommen der multilokalen Lebenssituation kann damit begründet werden, dass den Anforderungen der Arbeitswelt entsprochen werden soll, jedoch – und das ist für den Modus des Egotaktierens von zentraler Bedeutung – nicht ohne, dass daraus auch ein Nutzen für die eigene Person hervorgehen würde. Die Karriere soll voranschreiten, der berufliche Werdegang keinesfalls stillstehen und so wird das Leben an mehreren Wohnorten in Kauf genommen oder sogar bewusst gewählt, weil daraus letztlich auch wieder eigene Vorteile erwachsen. Mobil und flexibel zu sein sind Distinktionsmerkmale, um sich abzuheben von früheren Generationen, die vermeintlich mehr Wert auf Geradlinigkeit und weniger auf vielseitige Qualifikation und Anpassungsvermögen legen. Vorderstes Motiv ist die Erweiterung berufsbezogener Kompetenzen und neben einem zurückliegenden berufsbegleitenden Studium gehört dazu aktuell auch die Bereitschaft, zumindest vorübergehend an einem zusätzlichen Wohnort zu leben. Am Ende steht eine Entlohnung finanzieller Art und die Aussicht

*Zitat (Nr. 28): „[...] einfach das Spektrum [zu; Anm. d. Autorin] erweitern. Also die nächste Ebene im Prinzip [zu; Anm. d. Autorin] erreichen, Projektleitung oder so etwas.“ (Personen-ID 6)*

Zunächst finanziell motiviert, besteht zusehends der Wunsch, sich mit der beruflichen Tätigkeit auch identifizieren zu können. Somit ändert sich die Sicht auf das, was einen Arbeitsplatz ausmacht, schon innerhalb der ersten Berufsjahre. Identität ist ein bedeutendes Schlagwort für die Begründung des multilokalen Lebens. Identitätsstiftend soll nicht nur sein, was man tut, sondern auch, wofür gearbeitet wird. Als Entschädigung für die Situation, aus Berufsgründen an einem weiteren Wohnort zu leben, wird vom Arbeitgeber angemessene Anerkennung eingefordert. Abwechslungsreich soll die berufliche Tätigkeit sein, andererseits aber auch genügend Zeit für Urlaub und Freizeitbeschäftigungen am Abend und an den Wochenenden lassen. Ein pünktlicher Feierabend, eine überschaubare Anzahl an Überstunden und ausreichend Urlaub werden als genauso bedeutsam eingestuft wie die Identifikation mit der Arbeit.

*Zitat (Nr. 29): „[...] vielleicht ist es mein Gefühl, aber im Vergleich zu älteren Kollegen, die sitzen manchmal dann zwei Stunden länger da, wo ich denke, das funktioniert auch am Montag eigentlich noch ganz locker [...]“ (Personen-ID 6)*

Die Entscheidung, einen weiteren Wohnstandort in der Nähe des Arbeitsplatzes zu gründen, fußt im beschriebenen Fall auf der Tatsache, dass die mit dem täglichen Pendeln verbundene

Fahrtdauer zu lange erschien, außerdem hohe Benzinkosten verursachte und mit ständigem Ärger über Staus verbunden war. Da Freizeit aber einen hohen Stellenwert hat, soll sie nicht zugunsten von langen Arbeitswegen verkürzt werden.

Wenngleich Investitionen in ein Aufbaustudium, die Bereitschaft, Fortbildungen zu besuchen und sich immer wieder auf neue Aufgaben einzulassen als unabdingbare Voraussetzungen betrachtet werden, um in der heutigen Arbeitswelt erfolgreich zu sein, erwächst daraus gleichermaßen die Forderung, schon nach wenigen Berufsjahren im Unternehmen eine Position auf höherer Verantwortungsebene übernehmen zu dürfen. Die Bereitschaft, für eine berufliche Tätigkeit an einem weiteren Wohnort zu leben ist nicht per se vorhanden, ganz im Gegenteil muss der Arbeitgeber mit der beruflichen Aufgabe Motive der Identifikation schaffen, damit ein zusätzlicher Wohnort überhaupt in Betracht kommt.

*Zitat (Nr. 30): „Wenn man mal zwei Jahre mit in einem Betrieb ist und die Abläufe kennt, dann will ich auch nicht einfach nur jetzt zehn Jahre lang das gleiche machen und ich habe jetzt auch neue Projekte immer bekommen oder eine neue Aufgabe oder ein neues Thema im Unternehmen [...] und so.“ (Personen-ID 6)*

Das Unternehmen muss überzeugen, sodass es sich lohnt, für diesen Job zwei Wohnorte zu unterhalten.

*Zitat (Nr. 31): „Vielleicht ein Punkt, der wichtig war, warum ich überhaupt den Zweitwohnsitz ausgesucht habe, war von der Arbeit her. Also wenn die Arbeit jetzt nicht so wichtig wäre, dann/ also im ersten Jahr hätte ich mir jetzt nicht vorstellen können, einen zweiten Wohnsitz zu haben, weil da ist man noch so im Reinkommen in die Firma, man kann sich da noch nicht identifizieren.“ (Personen-ID 6)*

Sicherlich spielt mangelnde Arbeitsplatzgarantie und fehlende Planbarkeit bzw. Stringenz im Erwerbsleben eine große Rolle, wenn für die berufliche Tätigkeit ein weiterer Wohnstandort gegründet wird, doch wird im Modus der Egotaktik ganz klar eine Gegenleistung erwartet.

### 9.2.3.3 Resultierende Prozesse

Zum Zeitpunkt des Interviews gestaltet sich die multilokale Alltagsroutine im beschriebenen Fall so, dass beide Wohnorte jeweils ein- bis zweimal pro Woche aufgesucht werden. Den Schilderungen der Interviewperson ist zu entnehmen, dass sich die Unterkünfte an den beiden Wohnorten hinsichtlich Nutzung, Ausstattung und persönlicher Wertschätzung deutlich voneinander unterscheiden. Die Wohnung am ursprünglichen Wohnsitz wird gemeinsam mit der Lebenspartnerin genutzt. Hier ist der Wohnraum bedeutend größer im Verhältnis zur Wohnung am Arbeitsort. Die Wohnausstattung entspricht ganz den persönlichen Vorlieben und Wünschen. Weiterhin muss das Paar für die gemeinsame Wohnung nur geringfügig Mietkosten aufbringen, da sie sich im Familienbesitz befindet.

In der Unterkunft am Arbeitsort steht hingegen lediglich ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft zur Eigennutzung zur Verfügung. Zwingend notwendige Einrichtungsgegenstände wurden für die zusätzliche Wohnung zwar angeschafft, doch ist sie generell nur mit dem Nötigsten ausgestattet. Das Zimmer am Zweitwohnsitz sollte vor allem günstig sein, damit eine Zweitwohnung im Vergleich zum täglichen Pendeln auch finanziell rentabel bleibe.

Der gegenwärtige Rhythmus des Pendelns beinhaltet einen ein- bis zweimal pro Woche stattfindenden Wechsel zwischen den Wohnorten, d.h. auch an Wochentagen finden Aufenthalte am ursprünglichen Wohnsitz statt.

*Zitat (Nr. 32): „Also ist vielleicht eine Schwierigkeit manchmal, dann freitags was mit Freunden und Freundin machen zu wollen. Deswegen fahre ich auch manchmal während der Woche noch heim.“ (Personen-ID 6)*

Die zusätzliche Anwesenheit unter der Woche wird damit begründet, dass die Zeit an den Wochenenden zu kurz sei, um alle Bedürfnisse weiterhin befriedigen zu können.

Die Wochenenden werden zum Zeitpunkt des Interviews ausgenommen am ursprünglichen Wohnsitz verbracht, weil dort der Freundeskreis ansässig ist. Ein Wochenendaufenthalt am Arbeitsort wird für die Zukunft aber nicht ausgeschlossen.

*Zitat (Nr. 33): „Das wird sich/ das gleicht sich vielleicht dann irgendwann auch im Laufe der Zeit aus.“ (Personen-ID 6)*

Die Fahrstrecke zwischen den Wohnorten wird ausschließlich mit dem eigenen Pkw bewältigt. Sie wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens als äußerst anstrengend empfunden, dennoch kommt die Nutzung des ÖPNV wegen des doppelt so hohen Zeitaufwandes, der damit einhergehen würde, nicht in Betracht. Es finden keine Besuche der Partnerin in der Wohnung am Arbeitsort der multilokal lebenden Person statt.

Zwar erfolgt ein Abwägen zwischen Pkw und ÖPNV, öffentliche Verkehrsmittel werden aber abgelehnt, weil dann nur noch ein einmaliger Wechsel pro Woche zwischen den Wohnorten stattfinden könnte.

*Zitat (Nr. 34): „Eine Option wäre montags mit der Bahn hinfahren und freitags zurück, aber fünf zu zwei Tage das passt dann irgendwie mit der Freundin nicht so ganz.“ (Personen-ID 6)*

Sowohl am ursprünglichen als auch am weiteren Wohnsitz finden am Abend regelmäßig Freizeitaktivitäten mit Freund\*innen und Kolleg\*innen statt, häufiger jedoch am Hauptwohnsitz, da hier der Freundeskreis größer ist. Über Jahre gewachsene Freundschaften in der Heimat scheinen insgesamt sehr bedeutsam. Stets sind Aktivitäten am Wochenende schon im Voraus geplant, was sicherlich als Resultat der multilokalen Lebensweise zu werten ist.

*Zitat (Nr. 35): „Wochenenden sind immer ausgebucht.“ (Personen-ID 6)*

Die Schwierigkeit liege nun darin, trotz der zeitweiligen Abwesenheit noch genügend Zeit für die sozialen Kontakte aufbringen zu können, denn Treffen mit Freund\*innen an Wochentagen fielen aufgrund des mehrörtigen Lebens nun plötzlich weg. Das missfällt, wird aber in Kauf genommen.

*Zitat (Nr. 36): „Jetzt, wo man so langsam die Firma wieder kennt, die Leute dort kennt, auch privat vielleicht mal was machen kann, auch dort wichtiger wird in der Firma und man dann dort auch mehr Spaß hat oder den Sinn versteht, warum man da hingeh, da macht es dann/ da hält man es dann auch eher aus einen zweiten Wohnsitz zu haben. Das ist dann glaube ich so ziemlich wichtig.“ (Personen-ID 6)*

Signifikante Veränderungen hinsichtlich des sozialen Gefüges sind infolge des multilokalen Lebens bislang aber nicht eingetreten. Freundschaften am Heimatort bestünden schon lange und auch die Partnerschaft sei so gefestigt, dass sich die zeitweilige Abwesenheit nicht nachteilig auf das soziale Netzwerk auswirke. Für den Austausch mit der Partnerin, Familie und Freund\*innen werden alle Formen moderner Kommunikationsmittel und soziale Online-Netzwerke genutzt (Smartphone, WhatsApp, Skype, etc.).

Doch nicht nur die sozialen Kontakte am Erstwohnsitz werden intensiv gepflegt, auch am neueren Wohnort wird versucht, Treffen mit Kolleg\*innen oder Freund\*innen zu arrangieren, weniger jedoch, um den Ort an sich oder die dauerhaft Ortsansässigen kennenzulernen. Es geht nicht darum, sich mit dem Ort stärker identifizieren zu können, sondern darum, im Austausch mit anderen zu stehen und sich aufgeschlossen zu zeigen. Im Gegensatz zu anderen Modi (vgl. zweiter Modus) lassen Argumentationsmuster den Schluss zu, dass eine Offenheit gegenüber neuen sozialen Kontakten am Arbeitsort besteht. An einem weiteren Ort zu leben bedeutet nicht ausschließlich nur dort zu arbeiten, sondern erlaube darüber hinaus, weitere Kontakte in einem neuen Wohn- und Arbeitsumfeld aufzubauen. Dennoch wird die Heimatregion ohne Zögern als solche benannt. Im beschriebenen Fall handelt es sich um die Kindheimat, die in enger Verbindung zur Familie und zu einem über viele Jahre hinweg gewachsenen stabilen sozialen Gefüge steht. Trotz der Weltoffenheit, Flexibilität und Mobilitätsbereitschaft besitzt die Heimatgegend einen großen Stellenwert. An ihr soll auch zukünftig festgehalten werden.

#### **9.2.3.4 Weitere Entwicklung**

Die Situation, an einem weiteren Wohnstandort der Arbeit wegen zu leben, wird unentwegt reflektiert und neu bewertet. Keinesfalls würde der Zustand fortgeführt werden, wäre die Aufgabe nicht erfüllend oder nicht mit einem persönlichen Nutzen verbunden.

Zwar wird die Handhabung des multilokalen Lebens zum gegenwärtigen Zeitpunkt als „relativ einfach“ (Personen-ID 6) eingestuft, doch wird auch die Dauerhaftigkeit der Lebensweise durchaus angezweifelt, weil auf längere Sicht ein Verlust von Freundschaften am Heimatort befürchtet

wird. Für die Zukunft, wenn beispielsweise eine Familiengründung anstehen sollte, müsse die Lebensweise jedenfalls neu bewertet werden.

*Zitat (Nr. 37): „[...] ich weiß ja nicht, wie es dann mal ist, wenn man Kinder hat. Ob man es dann vielleicht bereut, wenn man drei Tage immer während der Woche nicht da ist, wie es dann die Frau oder Freundin sieht, wenn man Kinder hat und die drei Tage das allein machen muss [...]“. (Personen-ID 6)*

Neben der Verlustangst von sozialen Bindungen zum Heimatort einerseits ist aber andererseits auch eine Aufgeschlossenheit gegenüber neuen sozialen Kontakten am weiteren Wohnort zu erkennen. Freundschaften könnten schließlich überall entstehen und aufrechterhalten werden, unabhängig von Orten.

*Zitat (Nr. 38): „Also gut, man hat wahrscheinlich dann an zwei Stellen Freunde, aber ich weiß nicht, ob es dann auf Dauer dann, ob man dann alle Freundschaften halten kann.“ (Personen-ID 6)*

Weiterhin gibt es keine definierten Zeiträume, die nur einem der Wohnorte vorbehalten wären. Es würde nichts dagegensprechen, den Freitagabend auch am Arbeitsort zu verbringen, wenn dort erst einmal engere Kontakte zu Arbeitskolleg\*innen geknüpft wären.

#### **9.2.3.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch Egotaktik**

Die anfangs zitierte Aussage (Zitat Nr. 26) einer dem Modus zugehörigen Interviewperson lässt einerseits erkennen, welche tieferen Motive ein multilokales Leben rechtfertigen und andererseits, welche Strategien im Modus der Egotaktik eingesetzt werden, um trotz oder mittels Multilokalität raum-zeitlich souverän zu bleiben. Den Fällen des Modus geht es (beispielsweise im Vergleich zum ersten Modus) weniger darum, verloren gegangene raum-zeitliche Souveränität zurückzugewinnen, sondern sie versuchen, Selbstbestimmtheit ein Leben lang – trotz der von außen herangetragenen Anforderungen und Limitierungen – aufrecht zu erhalten und das Maß an Fremdbestimmung so gering wie möglich zu halten.

In Fällen dieses Modus geht es den multilokal lebenden Personen erst einmal um ihr eigenes Wohlbefinden. Die Erfüllung im Beruf ist von großer Bedeutung, doch werden Jobangebote nicht um jeden Preis angenommen. Egotaktiker wägen die Entscheidung, für berufliche Zwecke einen weiteren Wohnort zu gründen, nach unmittelbaren Vor- und Nachteilen für die eigene Person ab. Sie sind stets auf ihre persönlichen Vorteile bedacht, trotzdem aber nicht engstirnig. Signifikante Strategien des Modus sind klare und richtungsweisende Entscheidungen. Um aus der multilokalen Situation möglichst viele Vorteile für sich selbst ziehen zu können, agieren die Personen im Alltag als auch in beruflicher Hinsicht sehr flexibel und versuchen, möglichst alle Gestaltungsmöglichkeiten für ihre spezifische Lebensweise auszuschöpfen. Die Strategie, für den Beruf an einem weiteren Wohnort zu leben, hält schließlich Optionen offen.

*Zitat (Nr. 39): „Also da bin ich relativ offen. Guck ich immer ein bisschen.“ (Personen-ID 6)*

Im Gegenzug soll der Beruf Erfüllung, Freude und Anerkennung bringen. Berufliche Aufgaben sollen spannend und herausfordernd sein. Von Arbeitgebern werden Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung, Fortbildung oder Übernahme von verantwortungsvollen Positionen gefordert, ohne jedoch maßlos Überstunden dafür leisten zu müssen. Es gibt eine hohe Bereitschaft, intensiv zu arbeiten und lebenslang zu lernen, genauso wird aber mit den eigenen Kräften achtsam umgegangen, denn die Vorstellung eines *Jobs auf Lebenszeit*, für den eine Selbstaufgabe möglicherweise gerechtfertigt wäre, gibt es nicht.

*Zitat (Nr. 40): „Also ich versuche das schon für mich zu definieren, aber ich gehöre ja zu der Generation, die die freie Zeit trotzdem noch als mindestens genauso wichtig sieht und deswegen versuche ich auch immer pünktlich zu gehen und mein Urlaub, wenn ich jetzt vergleiche mit Kollegen, die vierzig, fünfzig sind, die sind dann am Jahresende da und haben noch ihren Urlaub übrig, das passiert mir nicht.“ (Personen-ID 6)*

Das eigene Leben soll trotz Erwerbstätigkeit und der damit verbundenen Zwei- bzw. Mehrörtigkeit nicht völlig von außen determiniert sein. Hier geht es u. a. darum, sich von Selbstverständnissen vorheriger Generationen zu lösen und einen eigenen Weg zu finden, um mit den Anforderungen der Arbeitswelt so umzugehen, dass man ihnen einerseits gerecht und gesellschaftlich nicht abgehängt wird, andererseits aber auch klare Grenzen hinsichtlich individueller Wünsche setzt. Dahingehend verwundert es nicht, dass dem Modus nur Fälle angehören, die nicht älter als 49 Jahre sind.

*Zitat (Nr. 41): „[...] dass Beruf jetzt unwichtig ist, heißt manchmal, das stimmt nicht, aber dass man das schon wirklich in Balance stellt, also mehr als die Generation vor uns, mehr als ich das bei meiner Mutter zum Beispiel gesehen habe, die dann zwölf Jahre sich von morgens bis abends für ein Unternehmen totarbeitet, sage ich mal, und dann arbeitsbedingt gehen muss oder so. Ich denke, dass da dann meine Generation vielleicht und hoffentlich daraus gelernt hat und so in der Arbeitszeit nicht so übertreibt und das versuche ich dann auch einzuhalten. Natürlich mache ich dann auch mal bei Projekten oder so in einem Zeitraum auch mehr, aber ich glaub die Work-Life-Balance, wie man so schön sagt, versucht man selbst im Griff zu halten.“ (Personen-ID 6)*

Auslöser des egotaktischen Handelns ist die Unsicherheit, die mit den Anforderungen der schnelllebigen Berufswelt und der Situation, berufsbedingt einen weiteren Wohnort zu beziehen, einhergehen. Egotaktiker erhalten sich in einer eher undurchsichtigen Situation ein gewisses Maß an Souveränität. Der Schlüssel zum selbstbestimmten Leben liegt darin, sich nicht festzulegen. Weder der Lebenslauf noch die Erwerbsbiografie sind geradlinig. Das wird aber nicht als Nachteil gewertet, sondern macht vielmehr frei, unabhängig und selbstbestimmt.

#### **9.2.4 Vierter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Emanzipation**

*Zitat (Nr. 42): „Also dieses Leben an zwei Orten ist vielleicht für mich als Überbegriff auch, wenn ich es jetzt noch so rückblickend oder resultierend betrachte, auch das Leben zwischen schon auch zwei verschiedenen*



*Lebensphilosophien. Das eine ist das Leben in der Stadt, was ich jetzt hier führe und das andere ist das Leben auf dem Land.“ (Personen-ID 20)*

Das Besondere an dem Fall ist wohl die Tatsache, dass das multilokale Leben hier sozusagen aus einer eher ungewöhnlichen Perspektive heraus beschrieben wird. Nicht der Ehemann, der zwischen seinem Arbeitsort und dem ursprünglichen Wohnort der Familie hin- und herfährt, steht im Vordergrund des multilokalen Gefüges, sondern umgekehrt, die Ehefrau, die gemeinsam mit der Tochter genauso zur Unterkunft ihres Mannes pendelt, berichtet aus ihrer Perspektive über das auf zwei Orte verteilte Leben der Familie. Ihre Schilderungen sind vielschichtig. Sie beschreibt, mit welchen Problemen sie sich aufgrund des Entschlusses ihres Ehemannes, eine Arbeitsstelle weit weg von der Heimat zu wählen, konfrontiert sah, welchen Lösungsweg sie im Umgang hiermit für sich selbst gefunden hat und welche Erkenntnisse und Bewältigungsstrategien dafür notwendig waren. Die multilokale Situation entstand in diesem Fall nicht, weil der ursprüngliche Wohnsitz der Familie beibehalten und gleichzeitig ein neuer am Arbeitsort des Mannes gegründet wurde. Im Gegenteil, die Ehefrau entscheidet sich wenige Jahre später, nachdem die Familie an den Arbeitsort des Mannes gezogen war, für ihre Rückkehr an den Herkunftsort und damit auch für ein Leben an zwei Orten.

#### **9.2.4.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen**

Schon früh trifft die Befragte die Entscheidung ihren bisherigen Beruf, in dem sie ausgebildet war, für einen anderen Job mit höherem Gehalt aufzugeben. Sie kann damals eine Eigentumswohnung der in Scheidung lebenden Eltern übernehmen und sieht sich deshalb gezwungen, mehr Geld verdienen zu müssen. Einige berufsbegleitende Weiterbildungen folgen, die es ihr auch ohne Studium ermöglichen, ihre Karriere voranzutreiben. Sie ist ehrgeizig und investiert viel Zeit in die Arbeit. Ihren Aussagen zufolge kann sie deshalb ein berufliches Netzwerk mit wertvollen Kontakten aufbauen, die ihr bis heute immer wieder neue Jobangebote und Aufträge eröffnen.

#### **9.2.4.2 Motive, Absichten und Beweggründe**

Kurz nach der Geburt ihres gemeinsamen Kindes zieht das Paar an den neuen Arbeitsort des Mannes. Er entscheidet sich damals, ein attraktives Jobangebot an einem Ort anzunehmen, der hinsichtlich Unterhaltungs- und Kulturangeboten, Versorgung und Infrastruktur dem vormaligen Wohnort quasi konträr gegenübersteht. Seine Ehefrau befindet sich zum Zeitpunkt des Umzugs in Elternzeit und fühlt sich deshalb gewissermaßen abhängig von seiner Entscheidung.

*Zitat (Nr. 43): „..., weil dass wir nach [Ortsname des Arbeitsortes ihres Ehemannes; Anm. d. Autorin] gegangen sind, war ja nicht meine Entscheidung, sondern seine. Nur ich war mit dem viermonatealten Säugling nicht in der Lage hier zu schreien, denn ich hatte keinen Beruf. Also ich hatte einen, aber den habe ich nicht ausgeübt. Ich war nicht in der Lage meine Wohnung weiter zu bezahlen ohne Geld. Damals hat man 600 DM gekriegt. Erziehungsgeld hieß das und musste im Prinzip meinem Mann dahin folgen, weil ich keine andere Wahl hatte und deswegen war diese Entscheidung seine Entscheidung und die war sehr einsam.“ (Personen-ID 20)*

Grundsätzlich beabsichtigt das Paar zum damaligen Zeitpunkt schon nach wenigen Jahren wieder zurückzukehren. Sie glaubt an eine baldige Heimkehr und lässt sich deshalb auf den Umzug gemeinsam mit ihrem Mann und dem gerade erst geborenen Kind ein. Die vollständige Loslösung vom Heimatort wird aber nicht vollzogen, denn die dortige Eigentumswohnung bleibt weiterhin in ihrem Besitz.

*Zitat (Nr. 44): „Und ich habe mich darauf verlassen. Ich habe das auch so als Durststrecke für mich angesehen. Ich bin aber in Bayern auch nie so richtig, ich hatte hier immer meinen Wohnsitz, meinen zweiten, also von Anfang an in meiner Wohnung, meine Eigentumswohnung.“ (Personen-ID 20)*

Am neuen Arbeits- und schließlich auch Wohnort finden die Eheleute nur schwer neue soziale Kontakte, weder Bekannte, Freunde oder Familienangehörige leben in der Nähe. Plötzlich sieht sich die Betroffene mit neuen Strukturen konfrontiert, denen sie nicht gerecht werden kann und will: Ein großes Eigenheim in einer kleinen Landgemeinde inmitten von Grün einer peripher gelegenen und ländlich geprägten Gegend. Im Interview stellt sie Vergleiche an zwischen dem städtischen Leben, das sie bis dato gewohnt war und dem Alltag in der neuen Umgebung. Schon kleine Besorgungen bedürften der genauen Planung und kosteten Unmengen an Zeit. Sie artikuliert, wie schwierig es geworden war, im Austausch mit anderen zu stehen oder überhaupt am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

*Zitat (Nr. 45): „Also ich war schon zwischen Zigarettenrauchen, wieder anfangen zu rauchen und Depressionen und einsam und keine Freunde, keine Infrastruktur. Ich hatte keine Putzfrau, keinen Babysitter. Ich musste mir alles suchen, alles organisieren.“ (Personen-ID 20)*

Der Ehemann kann ihre Wahrnehmung zum damaligen Zeitpunkt wenig stützen, weil er mit der neuen beruflichen Aufgabe zeitlich stark eingebunden war. Schnell wird ihr klar, dass sie an diesem Ort keinesfalls dauerhaft leben möchte. Rückblickend bezeichnet sie diese Jahre als „*harte Zeiten*“ (Personen-ID 20).

*Zitat (Nr. 46): „Also ich möchte das nie mehr haben und von daher würde ich sagen, so in dieser Form würde ich es nicht mehr tun, aber das ist auch der Grund, warum ich kein zweites Kind bekommen habe, weil ich natürlich so einsame Erfahrungen gemacht habe, dass ich gesagt habe: „Das packe ich nicht. Auch nervlich packe ich das nicht. Allein mit dem Kind in der Pampa [...].“ (Personen-ID 20)*

Der Alltag am neuen Wohnort zeigt sich geprägt einerseits von dem Versuch, sich an die ungewohnten raum-zeitlichen Vorgaben der Dorfgemeinde anzupassen und andererseits von dem Wunsch, selbstbestimmt zu leben. Das Streben nach finanzieller Unabhängigkeit und Eigenverantwortlichkeit ist groß. Und je mehr sie die Antiquiertheit der ländlichen Gegend einengt,

desto stärker strebt sie nach gleichberechtigtem Eheleben und eigenem Einkommen. Darum entscheidet sie sich, ihre berufliche Tätigkeit wieder aufzunehmen.

*Zitat (Nr. 47): „Einstieg in Außendienst. Bayern, Hessen, Thüringen bin ich überall rumgefahren. Hat aber nicht funktioniert, weil das mit Kind da oben nicht machbar war.“ (Personen-ID 20)*

Schnell wird ihr klar, dass sie den Anforderungen der Berufswelt nicht gerecht werden kann, solange ihr für die Erziehung des Kindes als Hauptverantwortliche keine adäquate Infrastruktur und Versorgungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Deshalb fasst sie den Entschluss, gemeinsam mit ihrer Tochter an ihren Herkunftsort heimzukehren. Dort kann noch immer die Eigentumswohnung bewohnt werden und weitere Familienangehörige, die das Kind mit betreuen können, sind vor Ort.

*Zitat (Nr. 48): „[...] dann gab es nur zwei Möglichkeiten: Entweder gehe ich dahin, wo ich es einfach habe oder ich höre auf zu arbeiten und das kam für mich nicht in Frage.“ (Personen-ID 20)*

Ihre Überlegungen setzt sie erfolgreich um. Im Interview berichtet sie davon, wie sie diese Entscheidung wieder frei machte, löste von einer personellen Abhängigkeit und strukturellen Einengung, Zufriedenheit in ihr Leben zurückbrachte, trotz dessen, dass ihr Familienleben von da an auf zwei Wohnorte verteilt war.

*Zitat (Nr. 49): „Und jetzt hier merke ich auch, dass so ein bisschen seit 2010 so ein bisschen Entspannung jetzt seit die natürlich, ich schreibe mal Entspannung rein, Hobbies wieder, Garten, Yoga, wieder mehr in mein Leben zurückgekehrt sind. Also nachdem dieses Ganze: Wo wohne ich? Was arbeite ich? Wie gehts dem Kind? Nachdem das so ein bisschen klar war, dass das läuft, dann hat das funktioniert.“ (Personen-ID 20)*

Es war nicht von vornherein geplant, dass nur sie und ihr Kind zurückkehren und nicht die ganze Familie. Auch ihr Ehemann hatte sich um einen neuen Job am Herkunftsort bemüht, doch wurden vertragliche Absprachen nicht eingehalten und so kam es, dass er weiterhin am Arbeitsort blieb und sie allein mit ihrer Tochter umzog.

*Zitat (Nr. 50): „Also wir hatten nicht von Anfang an vor, zwei Häuser zu haben. Das hätte ich, glaube ich, nicht gemacht und dann hat mein Mann gesagt, er kommt nicht und dann stand ich ziemlich dämlich da, muss ich sagen.“ (Personen-ID 20)*

#### 9.2.4.3 Resultierende Prozesse

Zum Zeitpunkt des Interviews lebt die Familie schon einige Jahre über zwei Wohnorte verteilt. Während Kind und Mutter die Wochentage in ihrem Haus, das sie zwischenzeitlich zusätzlich zur Eigentumswohnung erworben hat, verbringen, befindet sich der Vater und Ehemann am anderen Wohnsitz. Der Wechsel von An- und Abwesenheiten ist zur Routine geworden.

*Zitat (Nr. 51): „Montagmorgens gemeinsames Frühstück und off. [...] Also wir haben uns ehrlich daran gewöhnt.“ (Personen-ID 20)*

Die meisten Wochenenden werden gemeinsam am Ursprungsort verbracht. Weniger häufig ist die Familie an Wochenenden im Haus des Mannes, doch hält sich die Familie für Urlaube und während den Schulferien hier auf.

*Zitat (Nr. 52): „[...] ich würde sagen: Er fährt zweimal, wir fahren einmal. Selbst nächstes Wochenende fahren wir, weil er Dienst hat.“ (Personen-ID 20)*

An den jeweiligen Orten finden unterschiedliche Tätigkeiten und Aktivitäten des Alltags sowie Ausflüge statt. Während der Wohnsitz auf dem Land für Ruhe und Erholung im Grünen genutzt wird, schätzt die Familie am anderen Wohnort das städtische Leben. Arbeit und Freizeit sind überwiegend zeitlich getrennt. Die Arbeitszeit beschränkt sich auf die Wochentage und im Besonderen auf die Schulbesuchszeiten ihres Kindes. Die Wochenenden werden gemeinsam als Freizeit und auch bewusst als Familienzeit verbracht. Das Paar legt viel Wert auf gemeinsame Rituale, die ihnen helfen würden, sich nach der Zeit des Getrenntlebens wieder anzunähern.

*Zitat (Nr. 53): „Dann gehen wir zusammen in die Stadt, essen zu Mittag, besprechen uns als Paar.“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 54): „Wir versuchen schon uns zu zweit wieder auch anzunähern nach so einer Woche und das geht eigentlich ganz gut [...]“ (Personen-ID 20)*

Weiterhin komme es ihnen entgegen, dass sie als Selbständige ihre Arbeitszeit so gestalten könnten, dass sie meist nur drei Wochentage an getrennten Orten verbringen würden.

*Zitat (Nr. 55): „Wir gehen am Wochenende, also Freitag fängt ja für uns der Alltag eigentlich schon an. Es hängt auch davon ab, ob mein Mann donnerstags abends schon kommt. Wenn er donnerstags abends schon kommt, platzt er hier zwischen Biolernen und Germanys Next Topmodel platzt er hier in unser Mädchenprogramm rein.“ (Personen-ID 20)*

Nicht nur die Wohnortwechsel verlaufen habitualisiert, auch haben sich inzwischen alltägliche Routinen des Miteinanders etabliert.

*Zitat (Nr. 56): „[...] zu dritt. Also das ist unser morgendliches Telefonat und abends das gleiche, also wenn wir zu Abend essen.“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 57): „[...] dann abends, bevor man ins Bett geht, sagt man gute Nacht [...]“ (Personen-ID 20)*

Immer wieder wird in der Argumentation deutlich, dass ein Leben an zwei Orten in der Art und Weise, wie sie es zum Zeitpunkt des Interviews organisierten und gestalteten, erst deshalb möglich war, weil die Tochter ganztägig in der Schule betreut wurde. Nur aus diesem Grund konnte sie in Vollzeit erwerbstätig sein.

*Zitat (Nr. 58): „[...] dann wichtig Ganztagesgymnasium, bevor man es vergisst. Ohne das wäre ich heute nicht hier. Also weder finanziell noch beruflich noch würde das alles so super laufen. Die Kleine, die ist bis fünf Uhr weg. In der Zeit kann ich halt arbeiten [...]“ (Personen-ID 20)*

Retrospektiv bewertet die Interviewperson ihren beruflichen Werdegang, aktuell aber auch die derzeitige Aufgabe als äußerst befriedigend. „*Ich liebe meinen Beruf*“, sagt sie. Mit großer Begeisterung erzählt sie von ihren beruflichen Aufgaben und dass sie die Möglichkeit schätze, ihre Arbeitszeit frei einteilen und flexibel gestalten zu können. Diese Freiheit fordere zugleich aber auch ein hohes Maß an Selbstdisziplin.

*Zitat (Nr. 59): „Obwohl wir das uns sicherlich auch ausmalen manchmal: „Oh, wäre das schön, wenn wir weniger arbeiten würden.“ Aber die Frage ist, ob wir das überhaupt wollen. Mir reicht schon die freie Zeiteinteilung [...]. Diese Flexibilität zu haben, reicht mir zum Wohlfühlen und zum Zufriedensein und dass ich nicht dieses Working-Nine-to-Five machen muss, was ich früher halt immer gemacht habe. Das war das, was mich gelähmt hat.“ (Personen-ID 20)*

Aus ihren Erzählungen ist zu schließen, wie ambitioniert und diszipliniert sie arbeitet. Ihr Job bringe Anerkennung und Spaß und das sei es ihr wert, viel Zeit und Mühe in die Arbeit zu investieren. Sie schätzt es, ihre Arbeitszeit frei einteilen und flexibel gestalten zu können. Diese Freiheit fordere zugleich aber auch ein hohes Maß an Selbstdisziplin.

*Zitat (Nr. 60): „Wie bei allen Selbstständigen muss man hart kämpfen für das, was man tut, aber mir macht das Spaß und ich liebe meinen Beruf und ich bekomme Anerkennung und mehr brauche ich nicht.“ (Personen-ID 20)*

Dass der Beruf sie glücklich mache, bestätige ihr jeden Tag aufs Neue, sich richtig entschieden zu haben gegen ein Leben am Arbeitsort ihres Mannes und für ein Familienleben, das sich über zwei Wohnorte erstreckt. Denn ohne Zweifel verlief dieser Entscheidungsprozess nicht. Sie musste sich gegen viele Gegenstimmen und Fragen – insbesondere von Seiten der Familie ihres Mannes – behaupten, die der Meinung waren, sie habe als Frau ihren Ehemann an seinem Arbeitsort zu unterstützen. Wohl deshalb grenzt sie sich im Gespräch entschieden von den klassischen Geschlechterrollen ab, die in ihrer Generation dominant zu sein scheinen. Sie ist stolz darauf, ihr eigenes Einkommen zu beziehen, finanziell unabhängig zu sein und ein Haus mit ihren eigenen Einkünften zu bezahlen. Das bedeute jedoch nicht, dass sie nicht auch gerne den Part der fürsorgenden Ehefrau übernehme, solange sie sich dadurch nicht in ihrer eigenen Freiheit eingeschränkt fühle. Um unabhängig und emanzipiert leben zu können, habe sie sich einige Zeit lang unverhältnismäßig behaupten müssen. Nicht schon immer sei es in ihrer Partnerschaft selbstverständlich gewesen, dass der Verwirklichung ihrer eigenen Wünsche genauso viel Beachtung geschenkt wird wie den Vorstellungen ihres Mannes. Das Getrenntleben spiele für ihre wiedergewonnene Selbstbestimmtheit eine bedeutende Rolle, habe andererseits aber auch einen Preis, den man bereit sein muss zu zahlen, so sicherlich ein Fazit ihrer Argumentation.

*Zitat (Nr. 61): „Was sie [die Tochter; Anm. d. Autorin] geprägt hat, ist, dass sie gelernt hat, dass Frauen für das, was sie möchten, kämpfen müssen. [...] Sie sieht auch die verschiedenen Rollenverteilungen, wenn sie jetzt mal woanders hinguckt und in ihrer Schule, in die sie geht, sind natürlich ganz viele Familien, die so leben wie wir. Insofern ist es für unsere Tochter nichts Anormales. Da sind ganz viele Alleinerziehende, die arbeiten müssen. Da sind Familien, wo die Väter in Chicago oder in Berlin arbeiten und die Mütter hier sind und die Männer pendeln.“*

*Da sagt sie zum Beispiel: „Mama, in meiner Schule gibt es Kinder, die würden niemals ihren Vater irgendwo besuchen. Die haben da ein möbliertes Apartment und die erwarten von Vätern, dass sie nach Hause kommen und Rasen mähen. Das ist nicht so wie bei uns, dass das alles du machst.“ Also sie merkt, dass ich gemessen oder im Vergleich zu anderen Frauen vielleicht mehr kämpfe oder mehr leisten muss, um dieses Leben so zu führen, dieses unabhängige [...].“ (Personen-ID 20)*

#### 9.2.4.4 Weitere Entwicklung

*Zitat (Nr. 62): „Wenn ich mich hier umgucke und in mich reingucke, habe ich profitiert.“ (Personen-ID 20)*

Alles in allem habe sie profitiert von der Entscheidung an einen Ort gezogen zu sein, der ihr die nötigen Strukturen bot, um die Erziehung ihres Kindes mit der Ausübung ihres Berufs in Einklang zu bringen, wenngleich es bedeutete, dass sich ihr Familienleben von da an auf zwei Wohnorte verteilen würde. Die Entscheidung implizierte aber nicht nur, dass das Paar fortan an verschiedenen Orten leben würde, sondern dass auch die Erziehung ihres gemeinsamen Kindes an mindestens drei bis vier Tagen pro Woche ihr allein obliegen würde. Aus diesem Grund wollte das Paar keine weiteren Kinder bekommen.

Aktuell besteht eine hohe Zufriedenheit mit dem Leben an zwei Wohnstandorten. Und zwar nicht nur, weil das multilokale Leben aus freien Stücken gewählt wurde, sondern weil es tagtäglich eine Bestätigung ihres selbstbestimmten Lebens sei. Doch geht aus den Schilderungen genauso hervor, dass es nicht immer einfach war, diesen Weg – insbesondere als Ehefrau und Mutter – auf diese Weise zu bestreiten. Nachteile, die für die eigene Person und die Familie mit dem multilokalen Leben einhergehen, können eindeutig benannt werden.

*Zitat (Nr. 63): „Also dieses Leben an zwei Orten ist vielleicht für mich als Überbegriff auch, wenn ich es jetzt noch so rückblickend oder resultierend betrachte, auch das Leben zwischen schon auch zwei verschiedenen Lebensphilosophien. Das eine ist das Leben in der Stadt, was ich jetzt hier führe und das andere ist das Leben auf dem Land. Contra, das ist das erste Contra. Das zweite Contra: Leben, ich lebe das Leben meines Mannes oder ich lebe mein eigenes Leben. Das ist das zweite Contra. Das dritte: Ich gründe eine Familie und verwirkliche mich in der Familie mit drei Kindern, einem Hund und einem Haus oder ich habe ein Kind und verwirkliche mich mit Beruf und einer Infrastruktur, die es mir ermöglicht diesen Beruf erst mal auszuüben. Hätte ich das alles in [Ortsname des Arbeitsortes des Ehemannes; Anm. d. Autorin] gehabt, wüsste ich nicht, ob ich dieses Leben an zwei Orten gewählt hätte.“ (Personen-ID 20)*

Zu vernachlässigen seien die genannten Nachteile der multilokalen Lebensweise nicht, doch habe sie sich, um der Emanzipation willen, dafür entschieden.

Heimat definiert sich darüber, wo adäquate Versorgungs- und Bildungseinrichtungen und eine Infrastruktur ein vom Ehemann unabhängiges und eigenständiges Leben erlauben, wo sie gleichzeitig ein Kind erziehen und erwerbstätig sein kann.

*Zitat (Nr. 64): „Hier bin ich natürlich schon, sage ich jetzt mal, zuhause. Das ist meine Heimat, aber hier ist auch Arbeit.“ (Personen-ID 20)*

Wenngleich es für das Leben an zwei Orten kein Ultimatum gibt, ist in jedem Fall davon auszugehen, dass sich die Rhythmen der Wohnortwechsel verändern werden, sobald die Tochter die Schule abgeschlossen haben wird. Auch ein einziger gemeinsamer Wohnsitz wäre dann wieder denkbar.

*Zitat (Nr. 65): „Das ist eine schwierige Situation, weil wir nicht wissen, wohin mit ihr und dann müssen wir natürlich wieder unseren gemeinsamen Inhalt suchen und finden, weil sie schon sehr stark bestimmt hat über unser beider Leben, weshalb ich auch hierher gegangen bin. Wir müssen dann gucken, entscheiden wir uns für einen Wohnort. Wir wissen es noch nicht. Also das ist total offen. Eins ist ganz sicher, ich werde nicht mehr Freitag Sonntag nach [Ortsname des Arbeitsortes des Ehemannes; Anm. d. Autorin] fahren. Dann mache ich das anders. Ich fahre dann vielleicht von Donnerstag bis Dienstag oder so.“ (Personen-ID 20)*

#### **9.2.4.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch Emanzipation**

Was den Modus im Besonderen ausmacht und ihn von den anderen fünf Modi im Wesentlichen unterscheidet, ist die Tatsache, dass die Entscheidung gegen ein monolokales Leben eine ganz und gar bewusst getroffene ist. Entweder soll hierdurch die eigene Freiheit bewahrt werden oder eine Loslösung aus der Abhängigkeit von anderen Personen stattfinden, die als Einschränkung der eigenen Persönlichkeitsentfaltung wahrgenommen wurde. So kommt entweder der Beginn der multilokalen Lebenszeit einer Emanzipierung gleich oder aber zwei Wohnsitze von Personen einer gleichberechtigten Paarbeziehung werden um der Selbständigkeit willen erst gar nicht aufgegeben. Ein gemeinsamer Haushalt käme nur dann in Frage, würden sich beide Partner weiterhin unabhängig voneinander beruflich entfalten oder entwickeln können. Strategien, die eingesetzt werden, folgen dem Prozess der Emanzipierung. Ziel ist die Gleichstellung und Selbständigkeit, beispielsweise in Form einer finanziellen oder zeitlichen Unabhängigkeit, die erreicht wird durch eine Veränderung der Arbeits- und Wohnsituation.

Arbeit und Beruf spielen eine gewichtige Rolle, um erfüllt, selbstbestimmt und eigenständig leben zu können und sind alleiniges Motiv für die Wahl eines weiteren Wohnsitzes. Am ursprünglichen Wohnort zu verbleiben und dort einer anderen Tätigkeit nachzugehen kommt keinesfalls in Betracht, denn es soll nicht irgendeine Arbeit sein, sondern eine Aufgabe, die Sinn trägt, finanziell unabhängig macht und außerdem Anerkennung bringt. Gleichberechtigung wird dadurch erfahrbar, dass beide Partner gleichermaßen das Recht haben, sich aus Berufsgründen für einen weiteren Wohnort zu entscheiden. Souveränität und Gleichberechtigung sind eng gekoppelt an eine zufriedenstellende Qualität und einen angemessenen Umfang von Erwerbstätigkeit.

Weiterhin gehört hierzu, durch Kindererziehung oder aufgrund eines gemeinsamen Wohnortes nicht benachteiligt zu sein, in dem Sinne, dass deshalb ein bestimmter Beruf, eine bestimmte Position oder ein bestimmter Arbeitsumfang nicht realisierbar wäre.

Selbstverständlich sind in Partnerschaft lebende Personen mit und ohne Kinder kennzeichnend für den Modus. Ebenfalls umfasst er Paare mit Doppelkarrieren, weil beide einen ähnlichen Bildungsstand aufweisen bzw. genauso qualifiziert sind und deshalb auch beide eine berufliche Karriere anstreben oder aber sich im Beruf verwirklicht sehen möchten. Auch wenn klar ist, dass es sich bei Fällen dieses Modus immer um solche handeln muss, wo eine Person im Verhältnis zu anderen steht, weil die Emanzipation zwangsläufig ein Gegenüber braucht, bedeutet das nicht, dass nicht auch eine alleinlebende Person zwei Wohnsitze haben kann, um sich hierdurch aus einer Abhängigkeit zu lösen. Solche Personen wollen sich, nicht wie andere vielleicht aus einer personellen Abhängigkeit, doch aber aus einer strukturellen Abhängigkeit herausbegeben, wofür Multilokalität die Wegbereiterin ist. Ebenfalls ist der Modus nicht nur auf Fälle beschränkt, die die multilokale Situation einer weiblichen Person beschreiben. Hierunter werden alle Fälle zusammengefasst, deren Modalitäten Hinweise darauf liefern, dass mit der Entscheidung für ein Leben, das sich auf mehrere Orte verteilt, ein Weg hin zu mehr Gleichberechtigung und Selbständigkeit im Sinne einer Loslösung von konservativen, tradierten oder klassisch-konventionellen Lebensmustern stattfindet. Es geht also auch um Fälle von Paaren, die gleichberechtigt ihre jeweilige Karriere verfolgen, den Pfad des konventionellen Geschlechterrollenverhaltens verlassen und deshalb multilokal leben.

Im Haushalt lebende Kinder sind im Gegensatz zu Fällen anderer Modi kein Grund, um sich gegen das Leben an mehreren Orten zu entscheiden. In vier der fünf dem Modus zugeordneten Fälle ist mindestens ein Kind im multilokalen Setting der Familie involviert. Sie werden von ihren Eltern weitaus mehr in die Gestaltung des multilokalen Alltags integriert als das in Fällen anderer Modi zutrifft. Dort wird vermieden, dass die Kinder von Ort zu Ort wechseln bzw. der ursprüngliche Wohnort wird teilweise nur deshalb beibehalten, damit die Kinder keinen Wohnortwechsel miterleben müssen. Sie sollen an einem, nämlich dem ursprünglichen Ort großgezogen werden und so wenig wie möglich vom Hin- und Herpendeln betroffen sein.

Für die Ermöglichung und relativ einfache Handhabung des multilokalen Lebens sprechen aus Sicht der Befragten vor allem drei Aspekte: Erstens, dass die Einstellung zum mehrörtigen Leben stets positiv ist. Zweitens, dass die finanziellen Mittel aufgrund des Doppelverdienstes keine Rolle spielen. Und drittens, dass man sich gegen weitere Kinder entschied.

*Zitat (Nr. 66): „Und das kann man auch sagen, die Defizite finde ich schon: Das zweite Kind ging eben aus diesen Gründen nicht. Also das habe ich mir auch nicht zugetraut.“ (Personen-ID 22)*



Das Leben an zwei Orten ist in zwei Fällen der Grund dafür gewesen, dass das Kind ohne Geschwister aufgewachsen ist.

*Zitat (Nr. 67): „Das hätten wir mit einem Geschwisterkind auch nicht stemmen können das Leben, was wir führen, aber sie profitiert natürlich auch schon sehr stark von dem Leben, was wir führen, weil mein Mann verdient Geld, ich verdiene Geld [...].“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 68): „Das ist irgendwie dann doch so ein anspruchsvoller Beruf, den man nicht aufgibt, für ein Kind.“ (Personen-ID 22)*

Eine Frist, bis zu der die multilokale Lebensphase andauern darf, so wie sie von Fällen anderer Modi teilweise sogar ziemlich exakt bestimmt werden kann, gibt es nicht. Im Gegenteil gehören dem Modus Fälle an, die die Vorzüge dieser Lebensweise inzwischen so sehr schätzen, dass sie sich auch nach dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben für deren Fortführung entschieden haben.

*Zitat (Nr. 69): „Und inzwischen fanden wir das so angenehm, dass wir gesagt haben, solange wir das machen können, behalten wir sie [gemeint ist die zusätzliche Wohnung am Arbeitsort; Anm. d. Autorin].“ (Personen-ID 10)*

Gründe für das Beibehalten der multilokalen Lebensweise seien soziale Kontakte an beiden Orten, die man nicht bereit ist aufzugeben, aber auch die unterschiedlichen Qualitäten der Orte.

Denn bei allen Fällen handelt es sich um ein multilokales Arrangement, das sich auf zwei Wohnorte mit ganz unterschiedlichen Merkmalen verteilt. Ein Wohnort ist eher im ländlich geprägten Umfeld oder zumindest in einer Wohnumgebung mit weniger dichter Bebauung gelegen, durch geringere Bevölkerungsdichte gekennzeichnet und in unmittelbarer Nähe zu einer weitläufigen grünen Umgebung bzw. einem Naherholungsraum. Semantisch wird der Wert dieses Ortes mit den Merkmalen Ruhe, Erholung und Naturerlebnis beschrieben. Der zweite Wohnsitz liegt in allen Fällen inmitten einer Stadt oder in Stadtrandlage, sodass kulturelle und weitere Freizeitangebote sowie allerlei Versorgungseinrichtungen in unmittelbarer, meist fußläufiger Nähe erreichbar sind. Dass durch das multilokale Leben unterschiedliche raumstrukturelle Gegebenheiten und qualitative Eigenschaften von zwei Orten genutzt werden können, wird an der Lebensweise sehr geschätzt und auch explizit erwähnt.

*Zitat (Nr. 70): „Also es hat sozusagen Vor- und Nachteile. Zwei Orte heißt, zwei unterschiedliche Möglichkeiten auch sein Leben zu gestalten.“ (Personen-ID 20)*

Die Abwechslung durch die ständige Ortsveränderung wird geschätzt. Es wirkt fast so, als hätten sie sich an die Lebensweise gewöhnt, sodass der Verbleib an einem Ort fast gar nicht mehr in Betracht kommen kann. Letztlich profitiere sogar die Paarbeziehung davon, dass der Alltag nicht unentwegt gemeinsam an einem Ort verbracht wird.

*Zitat (Nr. 71): „Ich finde es das allerschwierigste in einer Beziehung zu führen [...], wenn nur einer berufstätig ist und immer an einem Ort, da kann man eigentlich wahnsinnig werden, ne. Das geht überhaupt nicht.“ (Personen-ID 22)*

Was allerdings von allen Fällen des Modus kritisiert wird, sind drei Aspekte: Erstens eine mangelnde Akzeptanz der Lebensweise vonseiten der Gesellschaft, zweitens unzureichende Unterstützungsleistungen vonseiten der Arbeitgeber und drittens überholte und den heutigen Lebensstilen nicht mehr angemessene administrative Festlegungen, die die multilokale Lebensweise sogar benachteiligten.

*Zitat (Nr. 72): „[...] will das Finanzamt auch, dass eine Familie an einem Ort wohnt, weil wir sonst als getrennt lebend eingestuft würden, was wir zwar de facto sind, aber die steuerlichen Vorteile halt nicht hätten und wir sind ein Ehepaar und wir wollen halt auch als Ehepaar vor dem Gesetz anerkannt sein, also müssen wir einen gemeinsamen Wohnsitz haben.“ (Personen-ID: 20)*

In Unternehmen fehle es immer noch an einer stringenten Personalplanung, die veränderte Lebensentwürfe, lebensphasenbezogene Wünsche und Vorstellungen sowie Parallelkarrieren oder Internationalität von Paaren angemessen berücksichtige. So wird klar, dass sich die Fälle des Modus mit einem mehrörtigen Leben nicht nur im privaten Bereich, sondern darüber hinaus auch von strukturellen Vorgaben und Einschränkungen versuchen zu emanzipieren; von der Begrenztheit gesellschaftlicher Rollenbilder und von administrativen Richtlinien.

### **9.2.5 Fünfter Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch produktive Tooladoption**

*Zitat (Nr. 73): „Die [Zugfahrt; Anm. d. Autorin] ist in der Regel schon Arbeitszeit. Also da bin ich schon programmiert auf die Woche. Ich blende auch schon den Zug aus um mich herum. Das ist für mich irrelevant. Ich reserviere mir auch Sitzplätze natürlich und so und also das ist in Fleisch und Blut übergegangen und man kennt sich auch schon. Man trifft fast schon die gleichen Leute immer wieder, also nach drei Jahren kennt man das Spiel. Also das ist kein Abschied in dem Sinne, sondern es ist schon Arbeitszeit. Es ist wie im Büro anfangen.“ (Personen-ID 7)*

Multilokale Settings, die den fünften Modus der Herstellung raum-zeitlicher Souveränität charakterisieren, sind nahezu vollständig positiv konnotiert. Das bedeutet jedoch nicht, Defizite des mehrörtigen Lebens würden nicht registriert oder gar aus dem Bewusstsein verbannt werden. Sie werden erkannt und auch konkret benannt, doch erlangen sie keine allzu große Bedeutung, da sie durch opportune Strategien ins Gegenteil verkehrt oder für nichtig erklärt werden. Es handelt sich um zweckmäßige Praktiken, ähnlich den Erwägungen eines rational agierenden homo oeconomicus. Es wird jedoch nicht ausschließlich auf Erprobtes und Altbewährtes zurückgegriffen, sondern mit zunehmender Dauer der multilokalen Lebensphase entwickelt sich ein gewisses Maß an Experimentierfreudigkeit, das wiederum eine hohe Bereitschaft, sich auf Neues einzulassen, unverkennbar macht. Die Strategien sprechen drei

Ebenen an: Besonders hervorzuheben ist die vielseitige Informationsbeschaffung, danach ein Abwägen, wie durch den Einsatz bestimmter Support-Lösungen bzw. Werkzeuge Zeit und Kraftanstrengungen eingespart werden können und schließlich die erfolgreiche Integration solcher Angebote und Werkzeuge in den spezifisch multilokalen Alltag. Finanzieller Aufwand wird weitaus weniger berücksichtigt als individueller Energieaufwand. Das Erreichen mehr Komforts spielt eine bedeutend größere Rolle als finanzielle Einsparungen. Alle Überlegungen und Handlungen zielen darauf ab, das Beste aus der Lebensweise herauszuholen, um die in Bezug auf ein monolokales Leben angenommenen Nachteile aufzuwiegen. Zur Kehrseite zählen den Fällen zufolge vor allem Zeitverluste, bedingt durch das Hin- und Herpendeln zwischen den Wohnstandorten, und Zeitknappheit, hervorgerufen durch die wechselnden An- und Abwesenheiten an den Orten. Diese wiederum spiegeln sich in Verlusten jeglicher sozialen Kontakte und (Orts-)Bindungen wider.

Das ständige Mobilsein, auch über weite Distanzen hinweg, wird ambivalent bewertet. Zum einen sei durch das multilokale Leben „die Welt enger zusammengerückt“ (Personen-ID 7), zum anderen gründe darauf ein Stück weit das Empfinden enturzelt zu sein.

*Zitat (Nr. 74): „Das ist eine gute Frage. Das diskutiere ich mit meiner Mutter. Ich komme vom Land und ich bin des Plattdeutschen mächtig und ich glaube, das ist mehr meine Heimat als ich mir selbst eingestehe. Dieses trostlose Provinznest mit 1200 Einwohnern hat mich wahrscheinlich mehr geprägt als ich wahrhaben will, aber trotzdem kann ich keine eindeutige Antwort geben, wo meine Heimat ist. Dazu bin ich auch zu viel unterwegs.“ (Personen-ID 18)*

Die taktischen Überlegungen und strategischen Verbesserungen der Lebenssituation führen dazu, dass negative Aspekte schlussendlich kaum Relevanz tragen.

*Zitat (Nr. 75): „Früher war ich abends kaputt, kam nach Hause, habe ich zwar im Bett geschlafen, aber am Ende hat meine Frau an der Stelle auch nicht viel von mir gehabt und ich hatte in der Woche schlicht und einfach auch ganz wenig Raum für Privates. Nun, das ist heute faktisch auch so, aber ich lebe sehr viel komfortabler. Insofern also ich kann mich nicht beklagen.“ (Personen-ID 18)*

Wie ein ganzes Set aus Ressourcen – gemeint sind Support-Lösungen und Werkzeuge – im Rahmen multilokalen Lebens vielseitig und erfolgreich genutzt wird, um daraus eine Form der Selbstwirksamkeit und letztlich Souveränität vor allem in zeitlicher Hinsicht zu erzeugen, zeigt der nachfolgend beschriebene Fall.

Er umfasst das multilokale Setting einer Person mit zwei Wohnstandorten. Aufenthalte am gemeinsamen Wohnort mit der Ehefrau beschränken sich hauptsächlich auf das Wochenende, während wochentags ein Apartment in der Nähe zum Arbeitsplatz aufgesucht wird. Die Vorstellung, ein Leben an zwei Wohnstandorten zu führen, ließ anfangs die Vermutung zu, die Organisation dessen werde schwer zu bewerkstelligen sein. Doch das Gegenteil hat sich bewahr-

heitet. Wie bei allen anderen Fällen des Modus geht auch aus den Argumentationsmustern des Fallbeispiels hervor, dass die Vorzüge die Defizite des berufsbedingten multilokalen Lebens überwiegen.

*Zitat (Nr. 76): „Also es ist nicht so dramatisch, wie ich dachte. Es ist besser als gedacht und nicht so schlimm, wie vermutet oder befürchtet. Insofern es ist managebar, also besser als ich dachte.“ (Personen-ID 7)*

*Zitat (Nr. 77): „Insofern hat eben Plus- und Minusseiten. Also der Preis, den man dafür zahlt, ist, glaube ich, nicht überhöht, weil wir andere Vorteile daraus ziehen können.“ (Personen-ID 7)*

### 9.2.5.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen

In der zurückliegenden Biografie findet sich eine Reihe von Mobilitätserfahrungen, die vermutlich nicht nur die Entscheidung für einen zusätzlichen Wohnsitz am Arbeitsort begünstigten, sondern auch die recht spontane Auseinandersetzung mit Optionen der Optimierung dieser Lebensweise. Bereits in früher Kindheit findet der erste Umzug mit den Eltern statt. Später folgen der Auszug und Wohnortwechsel an den Studienort und die ersten Erfahrungen mit dem Pendeln zwischen zwei Wohnorten. Darauf folgend wird der Wohnsitz am Studienort zugunsten eines einzigen Wohnsitzes aufgegeben, der wiederum am Herkunftsort gelegen ist. Kurze Zeit darauf kommt es mit einer Wohnstandortverlagerung ins englischsprachige Ausland zu einer prägenden Mobilitätserfahrung. Um den Auslandsaufenthalt reibungslos und einfach gestalten zu können, entscheidet sich das Paar zu heiraten. Nach dreijährigem Arbeitsaufenthalt in den USA folgt die Rückkehr nach Deutschland und einige Jahre später der Erwerb eines Eigenheims in der Heimat und somit nahe zur Verwandtschaft und Freunden.

### 9.2.5.2 Motive, Absichten und Beweggründe

Die durch Unzufriedenheit mit dem vorangegangenen Arbeitgeber initiierte Jobsuche und schließlich der Wechsel zu einem vielversprechenden neuen Konzern führten zur Gründung eines weiteren Wohnsitzes in unmittelbarer Nähe zum Unternehmensstandort. Ein Umzug an den Arbeitsort kam nicht in Frage, denn das Paar wollte zum einen das maßgeschneiderte Eigenheim in gewohnter Umgebung nicht aufgeben, zum anderen sollte auch ein neuer Arbeitsplatz des Ehemannes nicht ausschlaggebend für eine Veränderung sein, die beide Partner betreffen würde. Adäquate Beschäftigungsmöglichkeiten für beide hätte es am neuen Standort nicht gegeben. Weiterhin führten Dienstreisen sowieso zu häufigen Abwesenheiten von zuhause, sodass ein neuer Wohnort für die Partnerin letztlich genauso bedeutet hätte, oft allein zuhause zu sein. Sie beschlossen daher an ihrem gewohnten sozialen Umfeld festzuhalten.

Finanzielle Belange spielten für den Ausgang des Entscheidungsprozesses kaum eine Rolle. Von zentraler Bedeutung – auch schon für das Interesse an einem anderen Unternehmen – schien jedoch das Selbstverständnis der Organisation und die ansprechende Unternehmenskultur des neuen Arbeitgebers.

### 9.2.5.3 Resultierende Prozesse

Der offene Umgang mit Mitarbeiter\*innen, das sympathische Miteinander am neuen Standort sowie genügend individuelle Entscheidungsfreiheit, Toleranz und flexible Arbeitszeitmodelle bilden nun einen angemessenen strukturellen Rahmen, damit die multilokale Lebensweise frei von Zwängen souverän gestaltet werden kann. Damit bietet das neue Arbeitsumfeld alle nötigen Prämissen, die schon den Entschluss berufsbedingt einen weiteren Wohnsitz zu beziehen weithin begünstigten.

Die Möglichkeit, jederzeit eigenständig und unabhängig entscheiden zu können, ob an manchen Tagen im Homeoffice gearbeitet wird oder nicht, sei sehr wertvoll und motiviere, sich für das Unternehmen zu engagieren. Diese Freiheit hänge in bedeutendem Maße vom Selbstverständnis eines Konzerns ab, so die Aussagen des Befragten. Ein hierarchischer und starrer Organisationsaufbau, der auf Präsenz setze, verursache Stress bei den Beschäftigten.

*Zitat (Nr. 78): „Das ist bei uns in der Firma auch kein Problem. Ich habe morgen einen Kalender, der ist voll von acht bis achtzehn Uhr. Die Leute werden gar nicht merken, wo ich bin. Es ist auch nicht relevant. Also nicht in dem Unternehmen. Ich war vorher [in einem anderen Unternehmen; Anm. d. Autorin], da war das relevant, da war Präsenz extrem wichtig [...]. Das ist hier nicht mehr so.“ (Personen-ID 7)*

Die neue Flexibilität ermögliche hingegen, Wochenenden nicht mit Arbeit, sondern einzig als Freizeit verbringen zu können. Sie erlaubt die strikte Trennung zwischen zwei Lebensbereichen, was für die Wertschätzung der multilokalen Lebensweise von zentraler Bedeutung ist.

*Zitat (Nr. 79): „In [Arbeitsort; Anm. d. Autorin] arbeite ich die Woche über [...] relativ lange. Das heißt, dann unterbricht sozusagen auch nicht die Familie. Wenn ich dann am Freitagabend nach Hause komme, arbeite ich garantiert überhaupt nichts mehr (lachen). Also dann konzentriere ich mich auf Freunde, Familie und meine Frau natürlich.“ (Personen-ID 7)*

Auch die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort kann zu solchen Zeiten stattfinden, die sozialverträglich sind. Weder der früheste Zug am Montagmorgen noch die späteste Verbindung am Freitagnachmittag müssten gewählt werden, um möglichst lange vor Ort anwesend zu sein. Der Transit erfolgt möglichst nach dem „Roll-on/Roll-off“-Prinzip (Personen-ID 7): Alles scheint ritualisiert und „eingespielt“ (Personen-ID 7). Das Hin- und Herpendeln verläuft annähernd reibungslos, ohne längere Wartezeiten oder Zeitverluste durch Parkplatzsuchen oder lästiges Kofferschleppen. Mit dem Pkw erfolgt die Fahrt zum Bahnhof, dort ist ein Dauerparkplatz

angemietet, die Fahrtzeit mit dem Zug wird zum Abarbeiten der E-Mails genutzt. Sie wird demzufolge nicht als verlorene Zeit angesehen, ganz im Gegenteil: Der Zustieg im ICE kommt einem Arbeitsbeginn gleich:

*Zitat (Nr. 80): „Es ist wie im Büro anfangen.“ (Personen-ID 7)*

Ein Sitzplatz im Zug ist reserviert, Ohropax liegen griffbereit im Gepäck, Mitfahrende stören nicht. Die Atmosphäre im Zug unterscheidet sich aber zwischen der Fahrt am Montagmorgen und der Fahrt am Freitagmittag. Weniger Fahrgäste und weitgehende Ruhe im Zugabteil ließen am Montagmorgen ein konzentriertes Arbeiten zu, wohingegen die Mitreisenden am Freitag nach der Arbeitswoche angespannt und gestresst wirkten und dem Wochenende wohl entgegenfieberten würden, so die Wahrnehmung des Interviewten.

Neben stark routinisierten Praktiken des Wohnortwechsels bzw. Hin- und Herpendelns haben sich im Laufe des multilokalen Lebens noch weitere Rituale im Alltag verankert. Hierzu gehören beispielsweise die Telefonate des Ehepaares, die verlässlich jeden Morgen und Abend stattfinden. Moderne Informations- und Kommunikationsmittel sowie soziale Netzwerke spielen für den Austausch mit Freund\*innen und Kolleg\*innen eine immense Rolle. Nur selten müsse er zu definierten Zeiten am Arbeitsplatz (z. B. für Besprechungen) anwesend sein, was sich nicht nur günstig auf seine eigene Work-Life-Balance auswirke, sondern insgesamt zu einem sehr harmonischen und verständnisvollen Miteinander im Unternehmen führe und deshalb auch zu einer produktiven Unternehmensentwicklung. Letztlich führten solche Überlegungen nicht nur zum Arbeitgeberwechsel, sondern darüber hinaus auch zur Entscheidung für einen neuen Arbeitgeber einen zusätzlichen Wohnstandort zu gründen. Trotz dessen, dass für die Arbeit ein weiterer Wohnsitz notwendig geworden war, besteht zum Zeitpunkt des Interviews eine große mentale Übereinstimmung mit der Lebenssituation, weil die äußeren Bedingungen keinen emotionalen Stress erzeugen.

Der Vergleich der beiden Wohnstandorte zeigt, dass das Eigenheim des Ehepaares individuell gestaltet und eingerichtet wurde. Es ist der Wohlfühl- und Rückzugsort im multilokalen Setting. Ein Ort der Erholung und Ruhe, wo Kraft getankt wird und auch Urlaubstage verbracht werden.

*Zitat (Nr. 81): „Daher ist der Fall klar. Es ist zu Hause erholsamer. [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] ist eine Station, die ist nett und ich wohne in so einem Apartmenthaus. Das ist alles ruhig und friedlich, wunderbar, kein Stress dort, aber da würde ich jetzt nicht hinziehen, um zu leben, sondern da wohne ich, weil es praktisch ist.“ (Personen-ID 7)*

Kriterien, nach denen die Wohnung am Arbeitsort ausgesucht wurde, sind praktischer Art: Bahnhofsnähe, Parkplatzverfügbarkeit, wenig zu erwartende Reparaturen in der Wohnung, zuverlässiges Funktionieren der Wohnungseinrichtung und ein ruhiges Wohnumfeld.

#### 9.2.5.4 Weitere Entwicklung

Zum Zeitpunkt des Interviews kann keine Aussage darüber getroffen werden, wann die multi-lokale Lebensphase beendet sein soll. Sicherlich ist der Argumentation zufolge davon auszugehen, dass keine Dauerhaftigkeit der Lebenssituation angestrebt wird, genauso wenig besteht aber ein dringlicher Wunsch zur Aufgabe des zusätzlichen Wohnstandortes. Dementgegen wird eine sehr konkrete Angabe dazu gemacht, bis zu welcher Pendeldauer zwei Wohnsitze tragbar seien. Ein wöchentliches Pendeln und damit einhergehend der berufsbedingte zusätzliche Wohnsitz könne bis zu einem „3-Stunden-ICE-Radius“ (Personen-ID 7) realisierbar sein, darüber hinaus nicht mehr. Arbeitsorte, die mit Fahrten verbunden wären, die länger als drei Stunden in Anspruch nehmen würden, wären folglich keine Option für die Eröffnung eines multilokalen Settings.

#### 9.2.5.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch produktive Tooladoption

Bei keinem anderen Modus stehen Effizienz, präzises Zeitmanagement, die Realisierung von Möglichkeiten und die Aneignung von Werkzeugen sowie deren versierter Gebrauch so deutlich im Fokus, wenn es darum geht, den Alltag trotz Mehrörtigkeit möglichst ohne Einbußen zu arrangieren. Genauer gesagt soll das, was scheinbar als defizitär am multilokalen Leben angenommen wird, allen voran der Mehraufwand und Zeitverluste wegen des Pendelns, durch unterstützende Ressourcen intelligent ins Gegenteil verkehrt werden.

Implizites Wissen und ein Erfahrungshorizont begründen den Schluss, multilokales Leben sei aufwendig, zeitraubend und wenig vorteilhaft. Um solche suppressiven bzw. störenden Faktoren multilokaler Situationen möglichst zu begrenzen oder gar zu umgehen, werden Strategien auf unterschiedlichen Ebenen manifest. Zunächst erfolgt eine intensive Auseinandersetzung mit diversen Support-Möglichkeiten, die einer Simplifizierung multilokalen Lebens dienen könnten. Hierzu zählen äußere strukturelle Faktoren wie beispielsweise flexible Arbeitszeitmodelle, Apps, Mobilitätsangebote, verlängerte Öffnungszeiten, komplett arrangierte Kochboxen und Restaurantketten mit Wiedererkennungswert durch gleiche Menüauswahl. Weiterhin werden verschiedene Werkzeuge verwendet. Allerlei Tools, seien es Gegenstände, Angebote, Programme usw. werden jedoch zuvor in Augenschein genommen und auf Tauglichkeit überprüft. Sie müssen die Gestaltung des Lebens, das sich auf zwei bzw. mehrere Orte verteilt, entweder komfortabler machen oder aber den durch das Hin- und Herpendeln entstandenen Zeitverlust entschädigen, um in die Sammlung nützlicher Ressourcen aufgenommen zu werden. Es müssen nicht zwangsläufig Innovationen sein, teilweise sind es auch ganz pragmatische und triviale Gegen-

stände des Alltags, die es schon eine ganze Zeit lang gibt, von den multilokal lebenden Personen aber erst seit Beginn des mehrörtigen Lebens eingesetzt werden.

Voraussetzung dafür, dass ein Fall diesem Modus überhaupt angehören kann, ist Neugierde und eine gewisse Offenheit gegenüber Neuem. Ebenfalls zeigen Fälle des Modus eine Affinität zu smarten und praktikablen Lösungen und eine ausgeprägte Bereitschaft, neue Konzepte oder Techniken auszuprobieren. Es handelt sich um äußerst pragmatische und lösungsorientierte Modalitäten im Umgang mit der multilokalen Lebenssituation.

Mit der veränderten Lebensweise ist nicht nur die Erweiterung der Instrumentarien verbunden, zudem werden neue Fähigkeiten und Fertigkeiten notwendig, um mit den Werkzeugen überhaupt zurechtzukommen. Es kann sogar sein, dass sich dazu völlig neue Verhaltensweisen bzw. Routinen etablieren müssen. Die produktive, sprich erfolgreiche und ergebnisreiche Adoption von Hilfsmitteln gelingt nur, wenn alle nötigen Informationen vorhanden sind, diese in ein Handlungspotenzial transformiert werden können und daraus schließlich die Bereitschaft zur Übernahme und schlussendlich auch der Einsatz neuer Tools folgt. Insbesondere greifen die multilokal lebenden Personen auf neue Arbeitszeitmodelle ihrer Arbeitgeber zurück, nutzen vielfältig Angebote von Versorgungseinrichtungen, Restaurants und Start-up-Unternehmen, die sich auf solche Nachfragegruppen spezialisiert haben. Sie nehmen Angebote verschiedener Mobilitätsdienstleister wahr und wählen die Ausstattung und Lage ihrer Wohnorte so, dass sie an ihre Bedürfnisse angepasst verschiedene Verkehrsmittel multi- und intermodal nutzen können.

Sicherlich sind die beschriebenen Strategien an sich noch kein hinreichendes Kriterium, um diesen Modus von allen fünf weiteren abzugrenzen, denn die Aneignung und Verwendung neuer Ressourcen sind bei allen Modi gängige Praktiken, um den neuen Anforderungen und Bedingungen der multilokalen Lebenssituation gerecht zu werden. Was die Modalitäten hier aber ausmacht, ist die maximale Informationsbeschaffung, Überprüfung und Ausnutzung von Angeboten. Es besteht nicht nur ein hohes Mobilitätsvermögen, sondern auch das Potenzial wird voll entfaltet. Das führt zu einer produktiven Mobilität, wo es kaum Wartezeiten gibt und sich Fahrtzeit in Arbeitszeit verwandelt. Doch nicht nur das Reisen wird intelligent, auch Arbeits- und Privatleben verlaufen nach einem getakteten Plan.

*Zitat (Nr. 82): „Meine Frau und ich versuchen auch regelmäßig einen Fahrplan zu stricken [...]“ (Personen-ID 7)*

Alles ist so aufeinander abgestimmt, dass Zeit nicht vergeudet und der Energieaufwand minimiert wird. Zu den Modalitäten gehört auch, dass Kenntnis aller Angebote und Hilfsmittel besteht und aus der Palette an Angeboten und Hilfsmitteln diejenigen ausgewählt werden, die zu mehr Produktivität verhelfen. Produktiv deshalb, weil die eingesetzten Ressourcen günstig im Verhältnis zur erzielten Wirkung stehen. Das Prinzip des multilokalen Lebens hat dann fast nur



noch Vorzüge. Es ist simpel und intuitiv, den Bedürfnissen exakt angepasst und dennoch flexibel. Diese Strategie steht bei allen Fällen des Modus offensichtlich im Vordergrund, worauf u. a. die Semantik des Gesagten in den Interviews hindeutet. Der sprachliche Stil ist rational, präzise und sachlich. Begrifflichkeiten der Logistik verdeutlichen, dass Ressourcen umfassend und zweckdienlich eingesetzt werden. Sie unterstützen die Planung, Kontrolle und Verbesserung von Wegezeiten, Mobilitätsabläufen, Arbeitsweisen und des Privaten.

### **9.2.6 Sechster Modus: Raum-zeitliche Souveränität durch Variabilität ortsbezogener Identität**

*Zitat (Nr. 83): „Die Homepage ist der Ort, von dem aus ich ausschwärme.“ (Personen-ID 11)*

Abermals zeigt eine Reihe von Fällen berufsbedingter Multilokalität ähnliche und für die Abgrenzung eines weiteren Modus hinreichend spezifische Strategien, die der (Wieder-)Herstellung raum-zeitlicher Souveränität dienen. Sie sind verbunden mit entsprechend charakteristischen Motiven, sodass sich der Modus eindeutig und trennscharf von allen vorherigen Modi abgrenzen lässt. Für das vorliegende Datenmaterial kann also ein sechster und letzter Modus mittels Inhaltsanalyse klassifiziert werden.

Im Vergleich zu allen anderen Modi zeigen die multilokalen Fälle des sechsten Modus am deutlichsten, wie stark die berufliche Situation und damit einhergehend die berufsbedingt initiierte Multilokalität nicht nur die Gestaltung und Organisation aller weiteren Lebensbereiche, sondern auch die Ausprägung von emotionaler Ortsbindung bestimmen kann. Ortsbezogene Identitäten werden fragil. Die Tatsache, dass sich der beruflichen Situation alle anderen Lebensbereiche bislang weitgehend unterordnen mussten, führte im Laufe der Zeit zu einer zunehmenden emotionalen Loslösung und abnehmenden Präferenz von Lebensorten. Denn je höher die Mobilitätsbereitschaft und je geringer die Ortsbindung, umso mehr konnte raum-zeitliche Souveränität hinzu- bzw. zurückgewonnen werden.

Den Argumentationsmustern zufolge fühlen sich die Personen in ihrer Lebensgestaltung im Vergleich zu allen weiteren Fällen anderer Modi am stärksten fremdbestimmt, was wiederum in eine größere Unzufriedenheit mit der multilokalen Situation münden kann. Sie betrachten die eigene multilokale Lebensweise als anormal, nicht unbedingt basierend auf ihrer Eigenwahrnehmung, sondern vor allem deshalb, weil sie vom Umfeld als solche bezeichnet werde. Weil Gesellschaft und Politik zu wenig auf veränderte Lebensweisen vorbereitet seien, resultierten für die Betroffenen spezielle Herausforderungen und Probleme. Ein Bewusstsein für multilokales Leben fehle, ebenso bedarfsgerechte Unterstützungsleistungen. Oftmals müsse die Lebens-

situation vor anderen gerechtfertigt werden, was u. a. eine Hinwendung zu Leuten in ähnlichen Lebenslagen und in spezifisch dafür vorbereiteten (Wohn-)Gegenden veranlasse.

*Zitat (Nr. 84): „..., wenn das Umfeld einfach mitmacht, wenn es dort normal ist, dann hinterfragt man das auch nicht besonders.“ (Personen-ID 27)*

Die Nachteile eines auf mehrere Wohnorte verteilten Lebens treten in den Aussagen der Befragten in den Vordergrund und können lange nicht so einfach entkräftet werden wie in Fällen anderer Modi. Bedingt durch einige Umzüge und die nunmehr anhaltende multilokale Situation gibt es zwar noch Erinnerungsorte, doch keine persistente oder Bedeutung tragende Heimat mehr. Sehnsuchtsorte bestehen nicht im Sinne von Heimat- oder Erinnerungsorten der Vergangenheit. Doch gibt es sie. Es sind Orte, die entweder per se reizvoll erscheinen und/oder berufliche Selbstverwirklichung versprechen, evtl. sogar gekoppelt an ein monolokales Leben. Orte der Sehnsucht sind nicht notwendigerweise gleichbleibend, sie sind variabel. Es sind überwiegend allgemein angesagte In-Orte bzw. In-Regionen, Kult-Orte und Kult-Regionen, die schon als Adresse sozusagen Ausdruck eines spezifischen, in diesem Fall hochmobilen, flexiblen und entgrenzten Lebensstils sind. Orte werden folglich danach beurteilt, ob sie dem mobilen Lebensstil beispielsweise durch gute und vielseitige Erreichbarkeit gerecht werden, Erfolg versprechende berufliche Wege und darüber hinaus evtl. die Option des monolokalen Lebens bieten.

Bei der Suche nach Möglichkeiten, die raum-zeitliche Souveränität im multilokalen Leben entstehen lassen, stehen sich zwei Aspekte diametral gegenüber: Einerseits die Weltoffenheit, Aufgeschlossenheit, der Wunsch an möglichst angesagten Orten zu leben und die Bereitschaft für berufliche Zwecke hochmobil zu sein und andererseits der vehemente Wunsch eine „Homebase“ (Personen-ID 11) zu finden, einen Ankerpunkt im Raum des fluiden Konstrukts von ansonsten mobiler Identität. Denn die zunehmende Identifikation über ein räumlich entgrenztes Leben geht einher mit einem Verlust von Zugehörigkeit und Ortsbindung. Anhand der nachfolgenden Darstellung soll exemplarisch gezeigt werden, wie durch diese Strategie raum-zeitliches Souverän-sein möglich wird.

#### **9.2.6.1 Voraussetzungen und vorhandene Strukturen**

Der Fall beschreibt das multilokale Leben einer weiblichen Person, die zunächst einmal ausgesprochen sesshaft lebt. Mit Beginn des Studiums und wenig später aufgrund verschiedener obligatorischer Praktika sammelt sie erste Mobilitätserfahrungen. Ein Auslandsaufenthalt folgt, was die spätere Überlegung, aus Deutschland wegzuziehen, eindeutig begünstigt.

Schon der Wohnortwechsel für das Studium in eine andere Stadt und die folgenden Praktika an verschiedenen Orten sowie der Auslandsaufenthalt während der Studienzeit können als prägende Mobilitätserfahrungen gewertet werden. Die nachfolgenden Umzüge sind zwar berufsinduziert, doch folgt die Auswahl potenzieller Arbeitgeber auch der Frage, welcher Ort ausreichend Lebensqualität und ein Umfeld bietet, das einem flexiblen und räumlich entgrenzten Lebensstil gerecht werden kann. Schlussendlich ist es also primär ein Stellenangebot, das multilokales Leben veranlasst, sekundär aber spielt die Bewertung der örtlichen Angebote eine nicht zu unterschätzende Rolle. Denn schließlich gibt es andersherum Orte, die selbst bei passablem Jobangebot niemals als Arbeits- und Wohnort in Betracht kämen. Das unterscheidet die Fälle des Modus deutlich von Fällen anderer Modi.

#### **9.2.6.2 Motive, Absichten und Beweggründe**

Zum Zeitpunkt des Interviews lebt die Befragte multilokal an zwei Standorten innerhalb der Schweiz. Die Besonderheit des hier dargelegten Fallbeispiels liegt darin, dass die Person nicht zwischen Arbeits- und Wohnort pendelt, sondern zwischen zwei Orten, an denen sie jeweils arbeitet und wohnt.

Initiiert wurde die Gründung eines weiteren Wohnstandortes zunächst durch ein Jobangebot ihres Arbeitgebers, für den sie bis dato schon tätig gewesen ist. Die befristete Projektstelle, für die sie sich interessierte, wurde vom Unternehmen allerdings für einen anderen Standort in der Schweiz ausgeschrieben. Diese Stadt erschien ihr als Wohn- und Arbeitsort ausgesprochen interessant und so entschied sie sich kurzerhand dafür, ihr Aufgabenspektrum auszuweiten und von nun an in zwei Bereichen für die Firma tätig zu sein. Von Anfang an sicherte ihr der Konzern finanzielle und sonstige Unterstützung bei der Suche nach einer weiteren Wohnung und der Organisation des Hin- und Herpendelns zu. Diese Gewissheit erleichterte ihr die Entscheidung enorm.

#### **9.2.6.3 Resultierende Prozesse**

Die Gründung eines weiteren Wohnsitzes am neuen Arbeitsort gestaltete sich aus Sicht der Befragten aufgrund der Hilfeleistungen des Unternehmens sehr simpel. Ein möbliertes Appartement wurde vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt. Es wird regelmäßig gereinigt und die Mietzahlung hierfür vom Konzern übernommen. Des Weiteren kommt das Unternehmen für alle entstehenden Pendelkosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf. Dieses Entgegenkommen

vonseiten der Firma sei von hohem Wert, sagt sie. Die Befragte macht deutlich, dass sie eine Umgebung wie diese bewusst gewählt habe und sie Grundvoraussetzung dafür sei, ein flexibles und mobiles Leben zu führen, das eben auch einmal multilokale Lebensabschnitte umfassen könne. Wiederholt betont sie, dass die multilokale Lebensweise in ihrem Umfeld nichts Besonderes sei, sondern als „normal“ (Personen-ID 27) gelte und daher auch nicht hinterfragt werde. Ganz anders würde ihre Lebensgestaltung aussehen, wäre sie in Deutschland wohnhaft geblieben. Ihrer Argumentation ist zu entnehmen, dass ein Umzug in die Schweiz auch deshalb herbeigesehnt wurde, weil dort nicht nur häufige Wohnortwechsel, sondern auch mehrörtiges Leben selbstverständlich seien.

Relevant für die Auswahl eines Wohnortes sei immer auch die Geisteshaltung der Menschen, die dort lebten, beteuert sie. Sie spiele eine tragende Rolle, ob ein Ort als Wohn- bzw. Arbeitsort in Frage komme. Ihr Verständnis von Heimat hat sich dahingehend substanziell verändert, so die Ergebnisse der Analyse des Gesprächsinhalts. Identitätsstiftend sei gegenwärtig immer gerade der Ort, an dem sie lebe, wo sich ihr Lebensmittelpunkt befinde, ungeachtet der vorhergehenden Wohnorte. Heimat ist wie Ortsbindung transformativ. Zwar existieren Sehnsuchtsorte für die Befragte, doch zähle die Region, in der die Kindheit und Jugend verbracht wurde, definitiv nicht dazu. Sie negiert jegliche emotionale Bindung an frühere Aufenthaltsorte, grenzt sich überdies offensiv von der Mentalität der Leute ihrer Kindheimat ab, die ihrer Einstellung zuwiderlaufe, weil sie eine ausgeprägte Ortsverbundenheit zeigten. Eine wenig reflektierte Ortsbindung resultiere daraus, dass kein Perspektivenwechsel eingenommen werde. Ihre Mobilitätserlebnisse ermöglichten ihr solche Perspektiven transformierende Einblicke jedoch, wodurch Ortsbindung und schließlich ortsbezogene Identität erst variabel werden können.

#### 9.2.6.4 Weitere Entwicklung

*Zitat (Nr. 85): „..., wenn das Umfeld einfach mitmacht, wenn es dort normal ist, dann hinterfragt man das auch nicht besonders.“ (Personen-ID 27)*

Zum Zeitpunkt des Interviews wird von der Befragten keine eindeutige Aussage dazu getroffen, wie lange sie sich ein Leben an mehreren Orten vorstellen kann. Während bei weiteren Fällen des Modus deutliche Bestrebungen festzustellen sind, die multilokale Situation zu beenden, würden andere wiederum einer Dauerhaftigkeit des mehrörtigen Wohnens unter bestimmten Umständen zustimmen können.

*Zitat (Nr. 86): „Also das hat auf jeden Fall ein Ablaufdatum, diese Art von Hin- und Herpendelei.“ (Personen-ID 11)*

Das Zitat (Nr. 85) macht stellvertretend für alle anderen, den Modus kennzeichnenden Fälle deutlich, wovon die persönliche Einschätzung und damit einhergehend auch die Akzeptanz des mehrörtigen Lebens in entscheidendem Maße abhängt. Es sind die äußeren Umstände, also sowohl das soziale Umfeld, das dazu beiträgt, die Lebensweise als selbstverständlich aufzufassen, als auch materielle Gegebenheiten und die raumstrukturelle Ausstattung eines Ortes, die die Abläufe des multilokalen Alltags erleichtern oder erschweren können. Genauso sind sie es aber auch, die das multilokale Leben zu einer „*Problemsituation*“ (Personen-ID 11) werden und deshalb von manchen multilokalen Fällen ein konkretes „*Ablaufdatum*“ (Personen-ID 11) fordern lassen. Für einen Teil der Fälle werden das Umfeld und äußere Bedingungen so gewertet, dass ein multilokales Leben längerfristig denkbar erscheint. Für andere fehlen Verständnis und externe Unterstützung, sie lehnen dauerhafte Multilokalität deshalb ab.

Auch hieran wird erneut deutlich, wie ambivalent und teilweise auch unsicher die Argumentationsmuster in jedem Fall des Modus sind, wenn es um die Beurteilung der eigenen Lebenslage geht. Die räumliche Entgrenzung und Beliebigkeit von ortsbezogener Bindung stehen sinnbildlich für ein emotionales Befinden des Hin- und Hergerissen-seins.

#### **9.2.6.5 Conclusio: Raum-zeitliche Souveränität durch Variabilität von ortsbezogener Identität**

Wie bei keinem anderen Modus hat sich berufsbedingte Multilokalität nicht überraschend oder plötzlich ergeben, sondern physische als auch soziale Mobilität hat sich im Lebensverlauf dahingehend entwickelt, dass sich berufsbedingte Umzüge phasenweise wiederholen, es zu wechselnden Arbeits- oder vorübergehend mehreren Wohnorten und deshalb häufigem täglichen, wöchentlichen oder gar monatlichen Pendeln zwischen diesen Orten kommt. Kurzzeitige oder länger andauernde Phasen des Pendelns zwischen mehreren Wohnorten bzw. zwischen dem Wohn- und Arbeitsort treten auf, weil Jobs befristet, Teilzeit- oder projektbasierte Stellen und an unterschiedliche Standorte gebunden sind.

Ursache multilokalen Lebens ist der Mangel an adäquaten Weiterbildungs- oder Jobangeboten am bestehenden Wohnort. Um in einem der Qualifikation, den Fähigkeiten, Gehaltsvorstellungen und individuellen Erwartungen angemessenen Beruf arbeiten zu können, ist der Umzug an einen anderen Ort oder aber die Gründung eines weiteren Wohnsitzes unausweichlich. Der Verbleib am bisherigen Wohnsitz und damit die Entscheidung gegen ein Leben an mehreren Orten würde in letzter Konsequenz bedeuten, keiner beruflichen Tätigkeit nachgehen zu können, die den Ansprüchen und Kenntnissen angemessen wäre. Ein Leben an mehreren Orten ist alternativlos.

*Zitat (Nr. 87): „Der Job. Ganz klar, also ich habe ja schon gesagt, bei uns im Saarland kriegt man keinen adäquaten Job.“ (Personen-ID 5)*

Kennzeichnend für den Modus ist, dass beruflichen Belangen im Vergleich zu privaten Bedürfnissen prioritär Raum gegeben wird. Dem Job wird hinterhergezogen. Diese Situation besteht allerdings, wie bereits erwähnt, nicht einmalig im Lebensverlauf und so entwickelt sich nach und nach eine gewisse Offenheit, die zugleich aber auch Orientierungslosigkeit markiert: Wo bin ich zuhause? Wo möchte ich leben, wo nicht? Es entsteht eine Art mentale Karte mit lebenswerten und weniger verheißungsvollen Orten. Vergangene Orte werden immer unwichtiger. Welche Orte zählen, um sich beheimatet oder verortet zu fühlen, sind die gegenwärtigen. Strategien für einen Modus, um wenigstens ein Mindestmaß an Selbstbestimmtheit über Raum und Zeit zu erlangen, folgen deshalb einem Loslösungsprozess von emotionaler Bindung an bestimmte Orte. Ortsbezogene Identität wird variabel. Da Biografien von Fällen dieses Modus u. a. auch vielfältige transnationale Mobilitäts- und Migrationserfahrungen aufweisen, finden sich hier auch solche mit kosmopolitischer Identität wieder (s. Kap. 4.2.2.3).

Die Bedeutung der Region, in der die Kindheit und Jugend verbracht wurde, tritt immer weiter in den Hintergrund. Doch nicht nur die Kindheimat, auch Orte, an die es in früheren Lebensphasen eine tiefere emotionale Bindung gab, verlieren ihre identitätsstiftende Wirkung. An ihnen wird als Fix- oder Ankerpunkt immer weniger stark festgehalten. Sie verlieren – im Gegensatz zu Fällen anderer Modi – teilweise vollkommen ihre Bedeutung. Eine emotionale Bindung zu Orten wird zuvorderst aufgegeben, um den Anforderungen der Arbeitswelt gerecht zu werden, anschließend aber auch, um zumindest ein geringes Maß an Selbstbestimmtheit über Zeit und Raum zurückzugewinnen. Dass Ortsbindung veränderlich wird, ist nicht als bewusste Entscheidung anzusehen, sondern findet eher subversiv als Reaktion auf die externen Forderungen statt. Letztlich resultiert daraus auch eine Fluktuation von Bindungen an neue Wohn- bzw. Arbeitsorte. Ortsbezogene Identität lässt sich so transformieren, angepasst an einen zunächst beruflich initiierten, (hoch-)mobilen und räumlich entgrenzten Lebensstil.

Orte erlangen ihre Bedeutung, weil dort adäquate Beschäftigungsmöglichkeiten vorhanden sind. Demgegenüber verlieren sie ihre Bedeutung, sobald keine potenziellen Arbeitgeber mehr ansässig sind. Kern des raum-zeitlichen Souverän-seins ist, dass Orte als soziales Umfeld also fast bedeutungslos werden, sobald dort keine berufliche Aufgabe mehr besteht. Manches Mal wird ein Ort sogar deshalb als Wohn- bzw. Arbeitsort gewählt, weil er Kult und angesagt ist. Er entspricht in seinem Image der eigenen (beruflich entgrenzten) Identität. Orte sind dann Versprechen, die eigene Identität, die andernorts aufgegeben wurde, in neuen Raumzeitstrukturen gespiegelt wiederzufinden.

Was die Fälle des Modus unverkennbar, einzig und eindeutig kennzeichnet ist, dass Bezüge zu einem oder mehreren bestimmten Orten immer wieder aufgegeben werden. Denn die fehlende

Ortsgebundenheit gibt gleichzeitig Gewissheit, dass über alle weiteren raum-zeitlichen Bewegungen jederzeit neu und selbstbestimmt entschieden werden kann. Die Strategie ist, sich zu lösen und frei zu machen von jeglicher Ortsbindung, damit alle weiteren Entscheidungen, die andere Lebensbereiche betreffen, einfacher gelingen. Orte können sich deshalb recht spontan von bedeutungsvollen Orten zu Nicht-Orten wandeln und umgekehrt. Es gibt Orte, die allein durch ihr Image schon Bedeutung tragen.

Aufgrund der Variabilität von ortsbezogener Identität ist Heimat schwer zu definieren, genauso die Identifikation mit einer Region oder einem Ort. Denn was sich seit dem multilokalen Leben verändert hat, ist die Einstellung zur Heimat und gegenüber Wohlfühlorten. Eine Rückkehr zu Orten der Vergangenheit wird nicht angestrebt. Orte, an denen weitere Lebensabschnitte verbracht werden sollen, sind nicht fix. Sie können irgendwo sein, dort nämlich, wo eine Identifikation mit den Leuten und der vorherrschenden Mentalität vorstellbar ist.

Der Modus lässt zunächst einmal die meisten Freiheitsgrade für die Gestaltung des multilokalen Lebens vermuten. Ohne Ortsbindung, so ist anzunehmen, vergrößert sich schließlich das Bewegungspotenzial. Gleichzeitig erscheint der Modus aber am wenigsten selbstbestimmt, weil die mobile Identität in erster Linie als Reaktion auf äußere Umstände entsteht. Die multilokalen Situationen kennzeichnen sich durch große Distanzen zwischen den Wohnorten und deshalb weite Pendelstrecken. Die Zeit, die für die Organisation der Wohnortwechsel aufgewendet wird, wird als hoch eingestuft. Auch die mentale Belastung der häufigen räumlichen und sozialen Kontextwechsel wird betont. Zwar besteht an einzelnen Tagen ein hohes Maß an raum-zeitlicher Souveränität, doch die Lebenssituation an sich scheint weitgehend fremdbestimmt und vorgegeben, was zu Unmut führt. Es handelt sich daher um den Modus, bei dem sich die multilokal Lebenden am meisten den Lebensumständen anpassen und sich den externen Einflüssen ohnmächtig ausgeliefert fühlen. Sie definieren sich über eine hohe Mobilitätsbereitschaft, wodurch ortsbezogene Identität an Persistenz verliert, variabel und flexibel wird, orientiert am Geiste der Gesellschaft. Doch einher damit gehen große Verluste, wie das nachfolgende Zitat verdeutlicht:

*Zitat (Nr. 88): „Nein, also ich muss ganz ehrlich sagen, ich würde es nicht mehr machen. Ich beneide Leute, die so ein kleines beschauliches Leben haben [...] ein Häuschen in Heilbronn. Also von meinem heutigen Standort bewundere ich die ein bisschen oder beneide die ein bisschen, dass sie so verwurzelt sind in ihrer Stadt. Das war ich nie. [...] Vorteil ist, dass man sich sehr gut auskennt, weil das alles erleichtert, aber das ist nur eine, wie soll ich sagen, ein logistischer Vorteil. Wohlfühlen tu ich mich hier nicht, aber wenn ich es nochmal zu tun hätte, wäre ich vielleicht froh, wenn ich sozusagen, nur an einem Standort, schönes Häuschen, Frau und zwei Kinder. (lachen) So wäre doch ganz nett. Also ich glaube, ich würde es nicht mehr machen.“ (Personen-ID 21)*

Eine wichtige Erkenntnis der Retrospektive ist die Tatsache, dass ein über mehrere Wohnorte verteiltes Leben nicht unbedingt gewollt war und der Wunsch nach einem bodenständigen, verwurzelten Leben an einem Ort doch eigentlich groß. In letzter Konsequenz wird die hochmobile Lebensweise in keinem Fall als erstrebenswert erachtet. Es sei weder Statussymbol, noch profitiere man davon. Ganz im Gegenteil, die präferierte Lebensweise wäre eine andere gewesen. Die Erzählungen lassen den Eindruck entstehen, dass die mobile Identität, retrospektiv betrachtet, weniger wert ist als eine ortsgebundene Identität. Vielleicht konnte eine ortsungebundene Identität entstehen, weil an keinem der vorangegangenen Wohnorte feste soziale Bindungen entstanden sind bzw. sie sich aufgrund der Multilokalität immer stärker auflösten – ein neuralgischer Themenaspekt der hier zugeordneten Fälle, worüber trotz Nachfragen in den Interviews nur ansatzweise gesprochen wurde. Inmitten einer Fülle an Möglichkeiten, der Bereitschaft für einen Job von Ort zu Ort zu ziehen, gehen jegliche Ortsbezüge verloren und darüber hinaus ein Stück weit auch die eigene Identität. Letztlich erzielt die Strategie nur ein geringes Maß an raum-zeitlicher Souveränität.

### 9.3 Empirische und theoretische Begründung des Denkmodells

Die inhaltsanalytische Aufbereitung des Datenmaterials hat auf der Grundlage von 27 untersuchten Fällen mit 28 berufsbedingt multilokal lebenden Interviewpersonen eine Klassifizierung in sechs Modi ergeben, die, wie mehrfach erwähnt, ein übergeordnetes Ziel eint. Allen Argumentationsmustern konnte in der induktiven Analyse ein tieferliegendes und zentrales Motiv entnommen werden, worauf letztlich Reaktionen, Handlungen, Wahrnehmungen und Bewertungen des berufsbedingten multilokalen Alltags in unterschiedlichem Maße basieren. Abstrahiert von individuellen Biografien, Erfahrungen und Entscheidungen zeigen alle hier untersuchten Personen in multilokalen Settings Bestrebungen, ein zufriedenstellendes Maß an *raum-zeitlicher Souveränität* zu erlangen, d.h. möglichst selbstbestimmt und uneingeschränkt darüber entscheiden zu können, an welchem Ort sie sich zu welcher Zeit wie lange und zu welchem Zweck aufhalten.

Es handelt sich um ein Motiv, das sich schlussendlich auf ein menschliches Grundbedürfnis reduzieren ließe und sich aufgrund zunehmender Flexibilisierungsanforderungen vermutlich sogar noch deutlicher offenbart, denn im Prinzip geht es um den Wunsch, frei und unabhängig zu leben. Vor dem Hintergrund berufsbedingter Multilokalität stellt sich die Frage nach raum-zeitlichem Souverän-sein jedoch in besonderer Weise, weil sich die Komplexität einer Alltagsgestaltung, die sich auf zwei oder sogar mehrere Wohnorte bezieht, selbstverständlich erst einmal erhöht. Die Anzahl der Orte, die im Alltag aufgesucht werden, steigt. Im Vergleich zum



monolokalen Leben werden unweigerlich mehrere *constraints* gleichzeitig oder aber einzelne in stärkerem Maße wirksam. Die inhaltsanalytische Aufbereitung des Datenmaterials hat gezeigt, wie unterschiedlich die *Modalitäten* in der Auseinandersetzung mit der multilokalen Situation ausfallen. Teilweise ist der Wechsel von einem mono- zum multilokalen Setting schon die Erweiterung des Feldes an Freiheitsgraden, ein anderes Mal ist ein zusätzlicher Wohnsitz am Arbeitsort fast unumgänglich. Das Handlungsspektrum schränkt sich dadurch erst einmal ein und aufgrund dieses Missstandes werden Überlegungen angeregt, durch welche *Strategien* raumzeitliche Selbstbestimmung zurückerlangt werden kann.

Das zeigt einerseits, wie individuell verschieden mit Möglichkeiten und Limitierungen einer berufsbedingten multilokalen Situation umgegangen wird. Werden individuelle Erfahrungen und Prägungen aber ausreichend generalisiert und übergeordneten Kategorien zugeordnet, so wie es die Inhaltsanalyse vorsieht, ergeben sich andererseits auch große Überschneidungen hinsichtlich der Modalitäten im Umgang mit arbeitsinduzierter Multilokalität. Trotz dieser Kategorisierung, die sich für eine Klassifizierung notwendigerweise von Einzelaussagen lösen muss, hat die Berücksichtigung der zeitlichen Perspektive für die Inhaltsanalyse nicht nur wertvolle Hinweise dazu geliefert, was sich aufgrund des multilokalen Lebens verändert hat, sondern auch, welche Vorerfahrungen im Lebensverlauf und bereits vorhandenen Kenntnisse ggf. eine Rolle für den Entschluss an sich, aber auch für die Fähigkeit in der Auseinandersetzung mit der multilokalen Situation spielen. Weiterhin konnte gezeigt werden, mit welchem Erfolg das multilokale Setting in den gesamten Lebenskontext einer Person oder Personenkonstellation eingebettet wird.

Das Bedürfnis, möglichst souverän in Zeit und Raum handeln zu können, tritt in den untersuchten Fällen mit Sicherheit auch deshalb so stark in den Vordergrund, weil das untersuchte Phänomen hier die *arbeitsbedingte* Multilokalität ist. Schließlich ist Multilokalität Bedingung, um einer adäquaten oder gewünschten Tätigkeit nachgehen zu können. Die neue Arbeitsorganisation (z. B. team- und projektorientiertes Arbeiten in befristeten Arbeitsverträgen) und eine dezentral organisierte Arbeitswelt initiieren die multilokale Situation nicht nur, sondern verlangen in der Folge Zeitmanagement und permanentes Synchronisieren und Koordinieren der auf mehrere Orte verteilten Lebenswelt. Wie erläutert, kann Multilokalität an sich *eine* Strategie sein, um sich den neuen Raumzeitstrukturen souverän anzupassen oder aber mit den Herausforderungen und Problemen bzw. Chancen und Potenzialen eines berufsbedingten multilokalen Lebens gehen *weitere* Strategien einher, die demselben übergeordneten Motiv zuzuordnen sind.

Multilokalität kann in dem Denkmodell zu raum-zeitlicher Souveränität als Weg auf der Suche nach neuer Selbstbestimmtheit vor dem Hintergrund der zunehmenden Komplexität von Alltag angesehen werden. Raum-zeitliche Souveränität ist ein Begriff, der verdeutlichen soll, wie sich Wirklichkeitserfahrungen und -ansprüche im Zusammenhang mit Multilokalität verselbständi-

gen. Sie kann als Deutungsmuster neuer sozialer Praktiken gelten. Raum-zeitliche Souveränität ist nicht gleichzusetzen mit dem Anspruch, möglichst viel (arbeits-)freie Zeit zu haben. Raum-zeitlich souverän zu sein bedeutet vielmehr, dass die Strukturierung der Lebensweise einer multilokalen Person – das umfasst sowohl das Arbeits-, als auch das Privatleben – in ausreichendem, sprich zufriedenstellendem Maße ihr selbst überlassen ist, d.h. sie muss über die zeitliche und räumliche Dimension ihrer Handlungen mitentscheiden können. Weiterhin geht mit raum-zeitlicher Souveränität eine konkrete (berufliche) Aufgabe oder ein konkretes Ziel einher, sie ist demzufolge immer auf etwas bezogen. Sind die genannten Prämissen zutreffend, ist die multilokale Person aufgrund ihrer Lebensweise oder eben trotz dessen in ihrem Handeln raum-zeitlich souverän.

Das Denkmodell soll allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass Selbstbestimmung und Autonomie gleichermaßen belasten wie entlasten können. Denn schließlich richtet sich die eigene, individuelle raum-zeitliche Souveränität doch auch wieder an der vorherrschenden Zeitordnung aus. Kompensation erfolgt oftmals mittels eigener Ressourcen und das erweiterte Handlungsspektrum geht nicht selten mit persönlichem Stress einher, weil eine Vielfalt an Handlungsoptionen auch zu mehr Entscheidungen führt.

Abbildung 11 zeigt eine grafische Darstellung aller relevanten Aspekte, die für das Denkmodell berücksichtigt wurden und es begründen. Beginnend mit den Voraussetzungen und vorhandenen Strukturen über Motive, Absichten und Beweggründe und resultierende Prozesse bis hin zu weiteren Entwicklungen werden die Dimensionen bzw. Kategorien (s. Kap. 5) entlang einer Zeitachse (oben) fortlaufend aufgezeigt (in Abb. 11 orange gekennzeichnet). Im Sinne der Forschungsansätze zu Mobilitätsbiografien (s. Kap. 4.3.4.2) wird daran eine zeitliche Kontextualisierung der multilokalen Lebensphase vorgenommen. So ist es möglich, jeden Fall in das Schema einzuordnen. Mobilitätserfahrungen, die bisherige Erwerbsbiografie, Lebensphase und Lebenslage, Alter und prägende Erfahrungen bzw. Erlebnisse sind hierfür Ausgangspunkte. In Verbindung mit diesen Vorerfahrungen führen verschiedene Motive, Absichten und Beweggründe zur Entscheidung, multilokal zu leben. Die Darstellung der Modi (s. Kap. 9.2) hat gezeigt, dass diese stärker extern oder aber individuell bedingt sein können. Die Bedingungen stehen sich jedoch nicht kontrastierend gegenüber, sondern sind als Kontinuum zu verstehen. In dem Moment, wo eine multilokale Lebensphase berufsbedingt beginnt, öffnet sich ein Zeitfenster für potenzielle neue oder veränderte Handlungsabläufe im Alltag (s. Kap. 10.2). Es kommt zu einer Aneignung, Anpassung oder Erweiterung von raumbezogenem Kapital als auch raum- und ortsbezogener Identität. Ziel jeden Falles ist das Erlangen von raum-zeitlicher Souveränität. Die Strategien hierfür sind je nach Modus verschieden. Demzufolge werden sechs Modi für die untersuchten Fälle unterschieden: Zeitbewusstsein, Cocooning, Egotaktik, Emanzipation, produktive Tool-adoption und Variabilität ortsbezogener Identität (in Abb. 11 blau gekennzeichnet). Genauso fällt

der Erfolg, d.h. das Ausmaß der erreichten raum-zeitlichen Souveränität verschieden aus, sodass die multilokale Lebenssituation von Modus zu Modus verschieden bewertet wird. Je nachdem, ob die Wahrnehmung und Bewertung der Lebensweise eher positiv bzw. nur leicht ambivalent oder negativ bzw. sehr ambivalent ausfällt, wird eine Veränderung derselben angestrebt (in Abb. 11 rechte Seite).

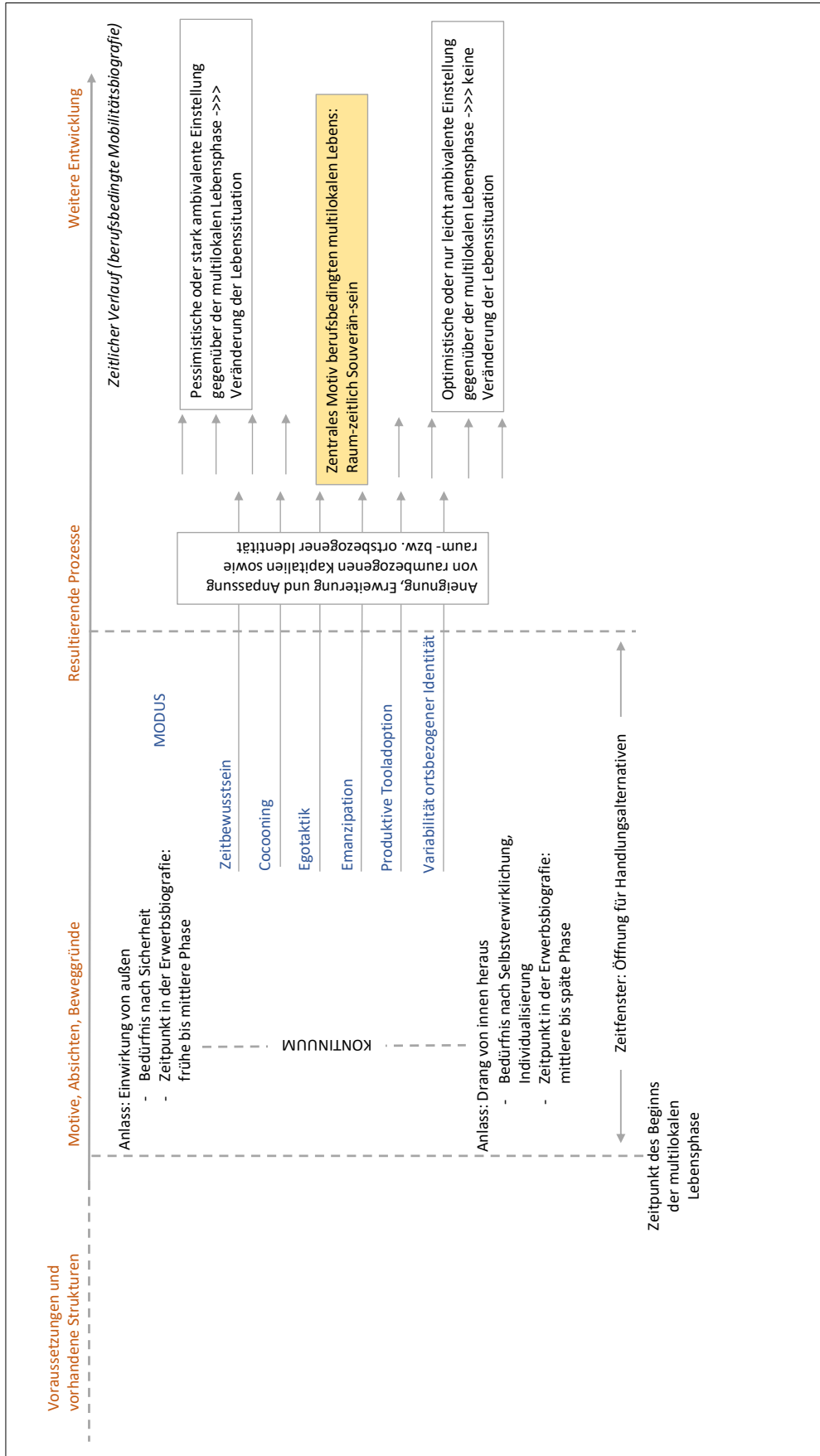


Abbildung 11: Überblick und Verknüpfungen aller relevanten Aspekte für die theoretische und empirische Begründung des Denkmodells

Raum-zeitliche Souveränität kann als theoretisch und empirisch belegtes Denkmodell angesehen werden, das nicht nur der Einordnung berufsbedingten multilokalen Lebens dient. Es bietet vielmehr die Möglichkeit, auch andere temporäre Wohn- und Arbeitsformen kontextuell einzuordnen und zu charakterisieren. Das Denkmodell sensibilisiert so für neue Wege der Deskription und Erklärung gesellschaftlicher Prozesse in raum-zeitlicher Perspektive. Dem Forschungsparadigma der Arbeit folgend wurde versucht, die relevanten konzeptionellen Ansätze der in Kapitel 4 vorgestellten Theoriestränge für die Klassifizierung der Modi fruchtbar zu machen. Innerhalb eines jeden Modus tritt eine der theoretisch-konzeptionellen Perspektiven besonders hervor. Das Augenmerk liegt sowohl auf zeit-, als auch auf raumrelevanten Merkmalen, weshalb zu einem späteren Zeitpunkt (s. Kap. 10.1.2 und 10.1.4) zudem *zwei* Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität unterschieden werden.

Abschließend soll noch ein Hinweis darauf erfolgen, dass die Modi kein vollständiges, repräsentatives Bild arbeitsbedingten multilokalen Lebens im Kontext wissensbasierter Tätigkeiten abgeben. Die Lebensverläufe sind häufig komplex, beständige Phasen wechseln sich ab mit Brüchen in der Erwerbs- und/oder Mobilitätsbiografie. Die Vielfalt an Lebensstilen und biografischen Mustern zeigt, wie individuell verschieden multilokales Leben gestaltet wird. Selbstverständlich spielt hierbei auch die Lebensphase und das Alter der Person eine Rolle. Dem qualitativen Forschungsparadigma folgend erhebt die Klassifizierung keinerlei Anspruch auf Allgemeingültigkeit oder Vollständigkeit. Ihre Bedeutung liegt nicht in ihrer möglichen Quantifizierung, sondern in der Charakterisierung von prototypischen Ausprägungen. Sie sind sicherlich keine zahlenmäßigen Mehrheiten, doch haben sie auch als Minderheiten-Phänomen große Ausstrahl- und Leitbildwirkung.

## 10 Fallübergreifende Systematisierung der Ergebnisse

In der Folge von Datenanalyse und -interpretation erfolgt neben der empirischen auch eine theoretische Generalisierung. Während die empirische Generalisierung den Geltungsbereich festlegt, der für die eigenen Ergebnisse beansprucht wird, wird im Rahmen der theoretischen Generalisierung überprüft, wo sie anschlussfähig sind (vgl. MAYRING 2015). Es wird nach theoretischen Erklärungen für die empirisch gewonnenen Erkenntnisse gesucht und andersherum kann die Theorie beispielsweise weiterentwickelt, durch Fallunterscheidungen oder Varianten spezifiziert, ganz oder teilweise widerlegt oder ihr Geltungsbereich erweitert werden. In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der qualitativen Datenanalyse im Vergleich zum vorigen Kapitel 9 also auf eine höhere Abstraktionsebene transferiert, sodass hieraus systematisierte Antworten auf die Forschungsleitfragen gegeben werden können. Explizit wird nochmals auf die Verknüpfung zwischen empirisch gewonnenen Ergebnissen und den zugrunde gelegten theoretischen Konzepten eingegangen, indem in Kapitel 10.1 zwei Dimensionen von raumzeitlicher Souveränität spezifiziert werden. Weiterführend und die Darstellung der Ergebnisse abschließend werden in Kapitel 10.2 Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet.

### 10.1 Zwei Dimensionen von raum-zeitlicher Souveränität

Basierend auf den sechs Modi, die in Kapitel 9 auf der Grundlage einzelner Fälle charakterisiert wurden, können auf das Phänomen bezogen zwei Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität differenziert werden. Die Dimensionen sind, wie schon erläutert, das Ergebnis einer Metabetrachtung. Obwohl die Dimensionierung zwar weitgehend losgelöst ist von den Fallbeispielen, lässt sich trotzdem jeder Fall tendenziell eher einer der nachfolgend vorgestellten Dimensionen zuordnen. Merkmale der jeweils anderen Dimension können innerhalb eines Einzelfalles zwar auftreten, doch scheint eine Dimension bei jedem Fall besonders evident. Neben der reinen Sachinformation in der Erzählung war für diesen Analyseschritt die Symbolik des sprachlichen Ausdrucks von besonderem Interesse. Das Gesagte wird komprimiert, zusammengefasst und abstrakter formuliert. Somit können die zentralen Merkmale berufsbedingten multilokalen Lebens über alle Modi hinweg abgebildet werden.

Die erste vorgestellte Dimension rekurriert auf das Gesagte der multilokalen Befragten über die Zeit. Wie im Kontext multilokaler Lebenssituationen über Zeit – auch im Verhältnis zu Raum – gesprochen wird, sagt viel über das vorherrschende Verständnis von Zeit aus. Die Anzahl der Orte, die im Alltag aufgesucht werden, steigt durch das multilokale Leben. Beweglichkeit und Bewegung verändern sich, berufsbedingte Multilokalität bedingt ein neues Alltagssetting. Der sprachliche

Ausdruck gibt preis, wie multilokales Leben das raum-zeitliche Empfinden prägt bzw. verändert. Eine weitere Dimension ist das Resultat der Interpretation von Äußerungen der Befragten in Form von Metaphern über reale und imaginäre Orte, Raum, Ortswechsel und das Pendeln. Sie lassen sich eher mit raumbezogenen Theorieansätzen in Verbindung bringen, denn es geht darum, wie sich im Kontext berufsbedingten multilokalen Lebens die Wahrnehmung, Bewertung und Bedeutung von Orten resp. Räumen verändern.

Demgemäß soll nun zuerst der Versuch unternommen werden, die *Rede von der Zeit* (s. Kap. 10.1.1) mit den Axiomen neuerer zeitbezogener Konzepte zu verschränken, bevor anschließend die Darstellung der Erkenntnisse folgt, die die Verknüpfung der *Rede von Orten* (s. Kap. 10.1.3) mit raumbezogenen Theorieansätzen ergeben hat. So erlaubt die qualitative Analyse einen profunden Blick auf die raum-zeitlichen Konzepte, die hinter offenkundigen Entscheidungen, biografischen Verläufen, Routinen und Handlungen stecken. Daran knüpft jeweils die Darlegung einer Dimension raum-zeitlicher Souveränität (s. Kap. 10.1.2 und 10.1.4) an. Abbildung 12 zeigt nochmals das Denkmodell (s. Kap. 9.3), nun aber erweitert durch die zwei Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität (rechts unten in der Abb. 12).

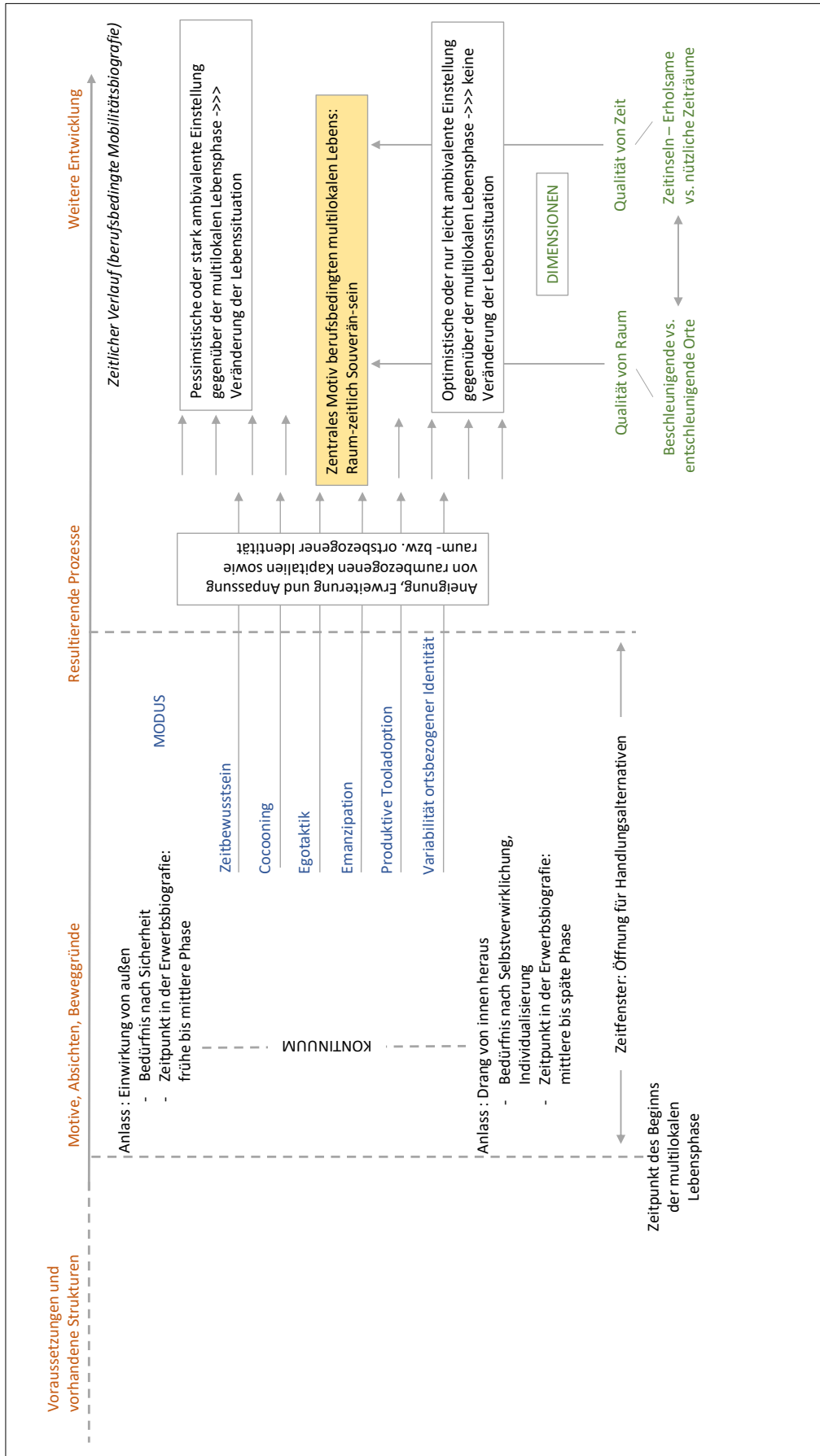


Abbildung 12: Zwei Dimensionen raum-zeitlicher Souveränität innerhalb des Denkmodells



### 10.1.1 Die Rede von der Zeit: Multilokales Leben und Konzepte von Zeit

Eine multilokale Lebensweise, die sich über zwei oder mehrere Orte erstreckt, hat nicht nur einen bedeutenden strukturierenden Einfluss auf das Handeln, sondern auch auf das persönliche Zeitempfinden. Verschiedene Gesprächsabschnitte der Interviews lieferten Hinweise darauf, inwieweit Multilokalität das Zeitbewusstsein der Befragten prägt. So verdeutlichen bestimmte Begrifflichkeiten, welches Bild sie von *Zeit* haben. Mit dieser Vorstellung wiederum sind gewisse Denkweisen und Handlungen verknüpft. Die Verwendung von Metaphern und sprachlicher Symbolik brachte einerseits zum Ausdruck, wie fallspezifisch verschieden über Zeit gedacht wird, andererseits ist die Zeitwahrnehmung in multilokalen Settings aber auch in entscheidendem Maße durch externe Zeitvorgaben und gängige Zeitaxiome gekennzeichnet. Zeit ist ein abstraktes Phänomen, das vor dem Hintergrund multilokalen Lebens massiv ins Bewusstsein der multilokalen Akteure rückt. Es wird durch Multilokalität erfahrbar, offensichtlich und konkret, weil sich Fragen des Zeitmanagements wegen der Synchronisation und Koordination des Alltagslebens geradezu aufdrängen. Bislang individuelle und gemeingültige Konzepte von Zeit bestehen zwar weiterhin, doch werden sie infolge der Mehrörtigkeit stärker geprüft und neu gedacht.

Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Orten, die infolge multilokalen Lebens aufgesucht werden (s. Kap. 8.2 und 9.2), steigt neben dem Zeitaufwand für die Planung der Ortswechsel auch die Anzahl der Wege, die Mobilitätszeit und die zurückgelegten Entfernungen. Zeit wird zu einer äußerst knappen Ressource, die nicht sinnlos vergeudet werden darf, sondern gut strukturiert sein muss. Hieraus entsteht der Anspruch, Zeit im Privat- als auch im Arbeitsleben unentwegt produktiv zu verbringen. Jede Tätigkeit wird auf ihren Nutzen hin überprüft. Zeit wird zur ökonomischen Größe, indem sie als Behälter aufgefasst und mit Aktionen befüllt wird.

*Zitat (Nr. 89): „Unterm Strich, also zeitlich überhaupt kein Gewinn.“ (Personen-ID 8)*

Je effizienter das Behältnis beansprucht wird, desto mehr Handlungen könnten untergebracht werden, so der Gedankengang der Interviewten.

*Zitat (Nr. 90): „Denn man war mit den Gedanken immer entweder bei irgendwelchen Aufgaben, bei dem was kommt oder bei der Familie irgendwo. Es blieb keine Ruhe oder so einfach mal zwei drei Wochen / Wir lassen einfach mal so zwei, drei Wochen laufen, gar nicht. Also das war immer gefüllt mit vielen Aufgaben.“ (Personen-ID 24)*

*Zitat (Nr. 91): „Es blieb keine Zeit für mal was anderes. Für einfach mal „fallen lassen“ im Grunde genommen.“ (Personen-ID 24)*

Infolge multilokalen Lebens wird der Behälter jedoch gedanklich in zwei Bereiche unterteilt, weil eine Kontrastierung der Aufenthaltsdauer an den jeweiligen Wohnorten erfolgt.

*Zitat (Nr. 92): „Also [...] du teilst dir ja die Zeit zwischen den zwei Standorten.“ (Personen-ID 16)*

Grund für das multilokale Arrangement ist in den betrachteten Fällen die Arbeit und so verwundert es nicht, dass die Zeit, die am Arbeitsort verbracht wird, der Zeit, die für den Verbleib am anderen Wohnort zur Verfügung steht, entgegengesetzt wird.

*Zitat (Nr. 93): „Die familiären Dinge muss man unter einen Hut bringen in den zwei Tagen oder in den zweieinhalb Tagen.“ (Personen-ID 1)*

Solche Aussagen suggerieren ein Bild, das dem eines doppelwandigen Zeitgefäßes ähnelt. Denn Zeit, die an einem Ort verbracht wird, steht logischerweise nicht mehr für Tätigkeiten am anderen Wohnort zur Verfügung. Die jeweiligen Anwesenheiten an den Orten korrelieren folglich, die beiden Bereiche des Behälters begrenzen sich gegenseitig. Wenn ein Bereich sich ausdehnt, wird der andere notwendigerweise schmaler und umgekehrt. Durchdringen sich die Bereiche, d.h. muss Arbeit eventuell auch am anderen Wohnort und nicht nur am Arbeitsort erledigt werden, entstehen zusätzliche Zwänge. Die Herausforderung multilokalen Alltagsarrangements besteht also nicht nur darin, den Behälter kompakt zu füllen, sondern überdies zwei Bereiche in Einklang zu bringen.

Dieses raumzeitliche Konzept ist geknüpft an ein eher konventionelles, lineares Verständnis von Zeit, welches auch der klassischen Zeitgeographie zugrunde liegt (s. Kap. 4.3.1 und 4.3.2).

*Zitat (Nr. 94): „Ja und so geht die Zeit dann vorbei.“ (Personen-ID 12)*

Zeit wird von der Vergangenheit über die Gegenwart in die Zukunft gedacht. Die multilokale Lebensphase reiht sich darin als Zeitspanne mit Anfangs- und Enddatum ein.

*Zitat (Nr. 95): „[...] die Zeit des doppelten Wohnsitzes.“ (Personen-ID 8)*

*Zitat (Nr. 96): „[...] seitdem geht das eigentlich mit dem doppelten Wohnsitz.“ (Personen-ID 8)*

Das ist eine Auffassung von Zeit, die in den Interviews eruiert werden konnte und tendenziell dem rigiden Zeitznutzungsimperativ eines rational handelnden homo oeconomicus (s. Kap. 4.1) entspricht. Dieses Konzept von Zeit stößt im Kontext multilokalen Lebens allerdings an seine Grenzen. Der Behälter scheint immerzu limitiert. Die Interviewten sprechen diesbezüglich wiederholt von einer Art *Zeitkontingent*, das sie unablässig vor die Wahl stellen, sich zwischen verschiedenen Handlungsoptionen entscheiden zu müssen. Jeder Zeitbereich begrenzt den Handlungsspielraum des anderen und lässt ein Gefühl der Zerrissenheit entstehen.

*Zitat (Nr. 97): „Auf der anderen Seite ist es so, man hat halt für alle auch nur ein begrenztes Kontingent an Zeit.“ (Personen-ID 16)*

Je mehr Handlungen die zwei Bereiche des Gefäßes füllen sollen, umso größer wird die Enge des Behälters. Sie macht sich bemerkbar als enormer Zeitdruck, weil die Vielzahl an Aktivitäten die Zeit zu beschleunigen scheint.

*Zitat (Nr. 98): „Die Zeit vergeht auch immer schneller.“ (Personen-ID 8)*

Zeitstress und Zeitnot sind Folgen, von denen berichtet wird.

*Zitat (Nr. 99): „Ja klar, das verdichtet das natürlich. Auf jeden Fall.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 100): „..., weil die ganze Organisation, wann ich wo sein muss und eben auch Tickets zu organisieren und alles oder auch einfach nur das mental klar zu bringen, wann ich jetzt wo sein muss, dass es so viel Zeit in Anspruch genommen hat.“ (Personen-ID 11)*

*Zitat (Nr. 101): „Ich habe einfach die Nächte zum Tag gemacht.“ (Personen-ID 22)*

Vor dem Hintergrund von offensichtlicher Zeitknappheit im multilokalen Alltag entsteht nicht nur ein Bewusstsein für die Defizite herkömmlicher Konzepte von Zeit, sondern auch die Suche nach alternativen Konstrukten und ein dringlicher Wunsch, das eigene Verhalten demgemäß zu verändern, um letztlich raum-zeitliche Souveränität (wieder-)herzustellen.

*Zitat (Nr. 102): „Ich will so viel wie möglich machen, damit, wenn ich zurück nach Zürich [das ist der Wohnort, der nicht dem Arbeitsort entspricht; Anm. d. Autorin] fahre, damit ich frei bin.“ (Personen-ID 19)*

Diese Situation beschreibt, ganz im Sinne mobilitätsbiografischer Konzepte (s. Kap. 4.3.4.2), ein Momentum der kognitiven Neuorientierung und Öffnung für andere Handlungsweisen. Zu diesem Zeitpunkt im Lebensverlauf, an dem die Entscheidung für das multilokale Leben getroffen wird, zeigt sich eine besonders hohe Bereitschaft, beispielsweise alternative Arbeitsweisen, Lebens- und Wohnformen oder Mobilitätsangebote des öffentlichen Verkehrs auszuprobieren. Gewohnte Handlungsmuster werden aufgebrochen, der Blick suchend nach außen gerichtet. Diese Öffnung bleibt so lange bestehen, bis die Umstände und Routinen derart angelegt sind, dass ein gewisses Maß an raum-zeitlicher Souveränität hergestellt ist. Zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der multilokalen Lebensphase wird eine Neuorientierung, wie auch in anderen Lebensabschnitten, nicht mehr so schnell erfolgen. Gerade hinsichtlich der Wohnstandort- oder Verkehrsmittelwahl für das Pendeln ist der Zeitpunkt des Wechsels von einer mono- zur multilokalen Situation also von entscheidender Bedeutung, um Angebote bedarfsgerecht zu positionieren.

*Zitat (Nr. 103): „Dann habe ich aber auf die Uhr gekuckt und gedacht: Dreieinhalb Stunden unterwegs und nichts eigentlich gemacht.“ (Personen-ID 23)*

In den Fallbeispielen gibt es deutliche Hinweise auf ein Umdenken, wonach bestehende Konzepte von Zeit in Frage gestellt werden. Es ist der Sprachgebrauch, der in den Erzählungen auf einen Perspektivenwechsel hindeutet. Zeit soll selbstbestimmt gehandhabt werden können. Und somit kommt es zu Denk- und Handlungsweisen, die nicht mehr unbedingt nur linear ausgerichtet sind, sondern ein Verständnis von Zeit annehmen lassen, das vielmehr von stets wiederkehrenden Zeitabschnitten ausgeht. Der Behälter wird ersetzt durch *Zeitinseln*. Ein anderes Konstrukt von Zeit entsteht, eines, das zu einem bestimmten Zeitpunkt oder für eine gewisse Dauer völligen Rückzug und Fokussierung auf eine Aktivität, Person oder Sache erlaubt.

*Zitat (Nr. 104): „[...] also unter der Woche, da arbeite ich halt maximal.“ (Personen-ID 5)*

*Zitat (Nr. 105): „Ich habe jetzt zwei Stunden mit der Person Zeit. Da gehe ich Kaffee trinken, dann zwei Stunden mit der anderen Person zum Essen.“ (Personen-ID 14)*

*Zitat (Nr. 106): „Was ich persönlich dann auch genieße, wenn ich dann zu Hause bin, das ich dann mal nicht irgendwo ständig was unternehmen muss.“ (Personen-ID 25)*

*Zitat (Nr. 107): „Ich denke eigentlich, an den Orten, wo ich so bin mache ich halt unterschiedliche Sachen und ich fühle mich jetzt hier wohl beim Arbeiten und ich fühle mich zuhause wohl, wenn ich da irgendwelche anderen Sachen mache.“ (Personen-ID 3)*

Zeit wird eher als zyklisches Phänomen verstanden und das multilokale Alltagsleben unterteilt in periodische Zeitspannen, ähnlich dem Rhythmus von Jahreszeiten. Ein Konzept, welches von Zeitinseln ausgeht, scheint eng geknüpft an ein steigendes Bewusstsein für *Qualität von Zeit* bezogen auf alle Lebensbereiche. Anzeiger hierfür sind sowohl in beiläufigen Kommentaren als auch in den tiefgründigeren Erzählabschnitten der Interviews zu finden.

*Zitat (Nr. 108): „Deshalb muss man eben im Vorfeld entscheiden, in welchen Zeitfenstern mache ich es ganz bewusst nicht [gemeint ist das Arbeiten; Anm. d. Autorin] und dann entspannt es sich dann auch wieder ein Stück weit. Aber ich musste das lernen. Das fällt irgendwie nicht vom Himmel finde ich.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 109): „Dann fühle ich mich da wohler. Das braucht jetzt einfach ein bisschen.“ (Personen-ID 26)*

*Zitat (Nr. 110): „Was würde ich denn alternativ zu Hause machen, ja. Ich würde ja auch lange arbeiten und spät nach Hause kommen. Vielleicht meine Frau auch, weil sie lange zu tun hat. Würden wir so viel mehr Zeit wirklich miteinander verbringen? Bin ich gar nicht so sicher. Wir wären halt zusammen zu Hause, aber vielleicht wären wir beide müde und [...] also mir ist es lieber ich habe den einen Tag, wo ich auch wirklich Zeit habe dafür, als dass man so immer so mal stundenweise irgendwie zusammen da ist aber dann doch nichts zusammen macht.“ (Personen-ID 3)*

Sie wiederum sind Ausdruck handlungsleitender Denkmuster für die Bewältigung multilokalen Alltags, bedürfen aber einer nicht zu unterschätzenden Rechtfertigung der multilokal lebenden Minderheit gegenüber mehrheitlich konventionellen Lebensweisen, was in den Aussagen der Befragten ebenfalls erwähnt wurde.

### **10.1.2 Erste Dimension raum-zeitlicher Souveränität: Qualität von Zeit**

Das veränderte Erleben von Zeit ist eine Tendenz, die sich in der inhaltsanalytischen Aufbereitung des Datenmaterials über alle Fälle hinweg feststellen ließ. Wie bereits beschrieben, gründet sie auf einem Konzept von Zeit, das von regelmäßig wiederkehrenden Zeitspannen ausgeht und mit einem gesteigerten Bewusstsein für Qualität von Zeit einhergeht. Dieses Zeitkonstrukt bildet die gedankliche Basis für die Überprüfung und Nejustierung aller Lebensbereiche. Weil der Auslöser von hier untersuchten multilokalen Situationen berufliche Erfordernisse sind, wird die Art und Weise, wie Arbeit (zeitlich) gestaltet wird, zuallererst reflektiert. Denn auch wenn sich starre

Arbeitszeitregelungen zusehends auflösen und weniger auf Präsenz am Arbeitsplatz gesetzt wird, ist und wird es zukünftig auch weiterhin die Arbeitszeit sein, die den Ablauf des (multilokalen) Alltags in bedeutendem Maße diktiert. Arbeitszeit und damit einhergehend die am Arbeitsort verbrachte Zeit ist ein streng limitierender Faktor für die Zeitspanne, die am anderen Ort zur Verfügung steht. Und so werden Überlegungen angeregt, die eine Orientierung an festen Arbeitszeiten, Terminen und Fristen in Frage stellen. Hieraus leiten die Multilokalen eine stärkere Orientierung an Handlungs- und Arbeitsergebnissen für ihre Arbeit ab.

*Zitat (Nr. 111): „[...] was man hier auch im Alltag merkt, das Tempo ist ein anderes. Das Tempo ist ein anderes, es gibt eine andere Wertschätzung gegenüber Dingen, gegenüber Personen. Das ist ein ganz, ganz großer Vorteil.“ (Personen-ID 27)*

*Zitat (Nr. 112): „Es ist ein anderes Arbeiten.“ (Personen-ID 27)*

Klar strukturierte und starre Zeitregime werden aus zweierlei Hinsicht als kontraproduktiv erachtet. Unabhängig von einer multilokalen Lebenssituation erfordern wissensbasierte Tätigkeiten, wie sie für die Studie als Entstehungskontext zugrunde gelegt wurden, Eigenverantwortung für die Arbeitsausführung. Sie basieren schließlich auf Problemlösungs- bzw. Problemidentifizierungs- bzw. Vermittlungsabläufen und werden an der Qualität ihrer Ergebnisse bemessen. Ein Mindestmaß an Unabhängigkeit von kollektiven Arbeitszeitregelungen, eigenständige Zeitplanung und -gestaltung sind demgemäß unabdingbar, um ergebnisoffene Aufgaben trotz des mehrörtigen Lebens mit entsprechender Qualität realisieren zu können.

*Zitat (Nr. 113): „Im Zug arbeite ich immer und arbeite ich sehr gut eigentlich, viel besser als im Büro und deswegen ist es irgendwie [...] meine Arbeitszeit.“ (Personen-ID 19)*

Doch nicht nur Arbeit bemisst sich mehr an der Qualität und weniger an der dafür aufgewendeten Zeit, auch die Wertigkeit des Privatlebens (im Verhältnis zum Arbeitsleben) richtet sich vor dem Hintergrund von Entgrenzung und Verdichtung aufgrund des mehrörtigen Alltags nicht mehr allein am Zeitfaktor aus, sondern am *qualitativen Zeiterleben*. Mit dem Entschluss, für die Ausübung einer beruflichen Tätigkeit an einem weiteren Ort zu leben, geht ein gesteigertes Zeitbewusstsein einher. Entweder liegt es der Entscheidung zugrunde oder aber der Missstand an raum-zeitlicher Souveränität, der infolge des eng getakteten multilokalen Alltags erfahren wird, macht ein anderes Zeithandeln erforderlich.

Zwei grundsätzliche Begebenheiten können unterschieden werden. Entweder dehnte sich im Vorfeld der multilokalen Lebensphase die Arbeitszeit so sehr aus, dass eine raum-zeitliche Selbstbestimmtheit kaum noch existierte oder sogar verloren ging. Die ausgeprägte Fremdbestimmtheit wird als belastend empfunden und eine Veränderung akut herbeigesehnt. Eine Erweiterung des alltäglichen Aktionsraumes auf zwei Wohnorte verspricht den angestrebten Zeitgewinn. Das Leben an zwei Orten ermöglicht nun wieder Aktivitäten, die vorher nicht mehr

stattfinden konnten, weil enorm viel Zeit für das tägliche Pendeln zur Arbeit aufgebracht wurde. Multilokalität an sich wird also zur Strategie einer Steigerung der Qualität von Zeit (s. Kap. 9.2.1.5).

*Zitat (Nr. 114): „Über die Autobahn ist das einfach belastend, von der Zeit her [...] deshalb habe ich mir das gegönnt, regelrecht, dass ich Zeit habe [...]. Dann auch abends für mich und ich spare da halt, wenn ich in meiner Wohnung [am Arbeitsort; Anm. d. Autorin] übernachtete, da spare ich mir halt, sagen wir mindestens zwei Stunden am Tag.“ (Personen-ID 26)*

*Zitat (Nr. 115): „Ich habe abends keinen Druck mehr eben nicht zu arbeiten. Ich bin abends nicht zuhause.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 116): „Das Alltagsleben unterscheidet sich schonmal maßgeblich dadurch, dass ich, wenn ich in ... [der Wohnung am Arbeitsort; Anm. d. Autorin] übernachtete, länger schlafen kann.“ (Personen-ID 16)*

Oder die Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten basiert weniger auf Freiwilligkeit und dennoch kommt es zu einem gesteigerten Bewusstsein für qualitätvolles Zeithandeln an den jeweiligen Wohnorten des multilokalen Settings. Ein Mangel an Zeit entsteht, wie schon oft thematisiert, durch das Synchronisieren und Koordinieren der Aktivitäten an den verschiedenen Orten des multilokalen Settings. Immer stärker wird durch die Zeitnot daher genauso wie in der oben beschriebenen Situation ein Bewusstsein für Lebensqualität im Sinne von wertvoll erfahrener Zeit geschaffen. Ein gesteigertes Zeitbewusstsein ist allerdings nicht gleichzusetzen mit möglichst dichtem Zeiterleben, wo eine Aktivität auf die andere folgt oder Aktivitäten gar simultan stattfinden. Es ist vielmehr eine innere Abkehr von Simultanität und Verdichtung festzustellen. Ein gesteigertes Zeitbewusstsein meint hingebungsvolles und fokussiertes Zeiterleben. Im multilokalen Alltag sind routinisierte Abläufe des Ankommens an den jeweiligen Wohnorten oder Routinen des Pendelns also nicht nur Vereinfachungen des multilokalen Alltags, sondern genauso auch Mittel zur Steigerung der qualitativen Zeiterfahrung.

*Zitat (Nr. 117): „[...] dann fängt quasi der zweite Modus wieder an.“ (Personen-ID 8)*

*Zitat (Nr. 118): „Durch das Zeitmanagement klappt das wirklich sehr gut, weil wir uns wirklich auch immer abstimmen und das frühzeitig planen und das ist, glaube ich, bei so etwas auch wichtig.“ (Personen-ID 14)*

*Zitat (Nr. 119): „Also im Normalfall stehen wir hier [zuhause in der Küche; Anm. d. Autorin] an der Theke und trinken eine Tasse Kaffee und dann werden so die [...] die ganz wichtigen Dinge werden gleich angesprochen. Oder einfach nur unterhalten, zusammenstehen, Tasse Kaffee trinken. [...] Ja und wir wollen das ..., meine Frau legt da Wert drauf, dass wir die erste halbe Stunde da wirklich für uns haben. Und es geht halt gut bei einer Tasse Kaffee.“ (Personen-ID 1)*

Zeit ist ein knappes Gut. Zeitwohlstand wird so essenziell wie finanzieller Wohlstand. Was zählt ist Zeitautonomie, sprich raum-zeitliches Souveränsein. Die Annahme von Zeitinseln erlaubt dahingehend mehr selbstbestimmte Zeitverwendung.

*Zitat (Nr. 120): „[...] dann auch für sich selber dann Zeitfenster definieren müssen, wo Sie eine Nichterreichbarkeit auch ein Stück weit eben sicherstellen.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 121): „Aber ich sage mal so, es ist zuhause. Also sagt mir meine Frau auch immer, wenn ich montagsmorgens antrete wieder, dann habe ich mich erholt. Das sieht man mir dann an.“ (Personen-ID 7)*

*Zitat (Nr. 122): „Und es ist relativ strikt getrennt und ich versuche einfach dann hier [am Arbeitsort; Anm. d. Autorin] mal eine Stunde mehr zu arbeiten, wenn ich hier bin und hierbleibe, sodass ich dann die Zeit gewinne, um dann vielleicht ein bisschen früher in [Ortsname des anderen Wohnsitzes; Anm. d. Autorin] zu sein.“ (Personen-ID 3)*

*Zitat (Nr. 123): „In [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] arbeite ich die Woche über, wenn ich dann also da bin, relativ lange. Das heißt, dann unterbricht sozusagen auch nicht die Familie. Wenn ich dann am Freitagabend nach Hause komme, arbeite ich garantiert überhaupt nichts mehr. (lachen) Also dann konzentriere ich mich auf Freunde, Familie und meine Frau natürlich.“ (Personen-ID 12)*

*Zitat (Nr. 124): „[...] und dann ist eigentlich alles so, als ob es [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] nicht gäbe.“ (Personen-ID 8)*

### 10.1.3 Die Rede von Orten: Multilokales Leben und Konzepte von Raum

Während die Darstellung der alltäglichen Raumzeitstrukturen berufsbedingten multilokalen Lebens (s. Kap. 8.2.2) darauf abzielte, die tatsächlich realisierte physische Bewegung einzelner multilokaler Fälle im Raum abzubilden, geht es nun darum, wie sich bezogen auf eine multilokale Lebensweise das Verständnis von Raum, die Verortung des Selbst im Raum sowie ortsbezogene Identität unter dem Gesichtspunkt raumbezogener Theoriekonzepte (s. Kap. 4.2) skizzieren lässt. Wie schon die beiden vorangegangenen Kapitel 10.1.1 und 10.1.2 widmet sich auch dieses einer der zentralen Fragestellungen der Geographie. Welche Konzepte von Raum leiten das Denken und Handeln im multilokalen Alltag? Ebenfalls stellt sich aber auch die Frage, inwiefern das Spezifikum des Phänomens die Auffassung von Raum beeinflusst. Ein retrospektives Erfragen früherer Denkweisen, um Veränderungen hinsichtlich Raumkonzepten feststellen zu können, ist aufgrund von subjektiven Verzerrungen kritisch zu sehen. Sie sind im Rückblick noch schwieriger nachzuvollziehen als vergangene Handlungsweisen. Dennoch ließen sich in den Gesprächen mit den Interviewteilnehmenden bestimmte Entwicklungen bzw. Veränderungen infolge des mehrörtigen Lebens ausmachen. Wie sie über Orte sprechen, verrät viel über das Bild, das sie von Raum haben und welches ihr multilokal geprägtes Alltagshandeln lenkt. Dem Hauptmotiv (s. Kap. 9.1) folgend ist von besonderem Interesse, welches Raumverständnis für sie mit der Forderung nach raum-zeitlicher Souveränität vereinbar erscheint.

Im Zusammenhang mit den zugrundeliegenden Theoriekonzepten (s. Kap. 4.2) ist für die Untersuchung multilokalen Lebens die Frage nach der Entstehung von *Nicht-Orten* von Bedeutung. Gibt es Orte, die keinerlei Bedeutung für die Akteure erlangen bzw. sind Multilokale auch Ortlose, die zur Entstehung von *placelessness* beitragen? Ebenfalls soll nochmals das Konzept von RICHTER (2013) aufgegriffen und darauf aufbauend die verschiedenen Varianten der Ver-

änderung von ortsbezogener Identität infolge mehrörtigen Lebens (s. Kap. 4.2.2.3) für die vorliegenden Fälle beurteilt werden. Welchen Einfluss hat ein mehrörtiges Leben auf die Persistenz bisheriger und die Neuentstehung weiterer Ortsbindung?

Über Orte wird, unabhängig von der multilokalen Lebenssituation, in unterschiedlichster Weise gesprochen. Die Wortwahl und Symbolik der Sprache spiegeln eine äußerst subjektive Perzeption von Orten wider.

*Zitat (Nr. 125): „Also München ist schön.“ (Personen-ID 28)*

*Zitat (Nr. 126): „Potsdam ist schon mal eine schöne Stadt.“ (Personen-ID 28)*

*Zitat (Nr. 127): „Also ich wohne gerne in der Stadt und nicht irgendwo jwd.“ (Personen-ID 12)*

Immer wieder zeigt sich in den Gesprächsverläufen, dass die Bedeutung eines Ortes eine Art persönliche Geisteshaltung ist und die Relevanz des hinzukommenden Wohnortes in einem multilokalen Setting für die Ich-Identität in entscheidendem Maße von der Einstellung zum vormals einzigen Wohnort abhängt.

*Zitat (Nr. 128): „Also dieses Leben an zwei Orten ist vielleicht für mich als Überbegriff auch, wenn ich es jetzt noch so rückblickend oder resultierend betrachte, auch das Leben zwischen schon auch zwei verschiedenen Lebensphilosophien.“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 129): „Zwei Orte heißt, zwei unterschiedliche Möglichkeiten auch sein Leben zu gestalten.“ (Personen-ID 16)*

Die Ausweitung des Aktionsraumes auf zwei Wohnorte wird in manchen Fällen als Erweiterung des bisherigen Handlungsspielraumes gesehen. Der neue Wohnort erlangt hierdurch ebenfalls an Bedeutung für die eigene Identität und damit auch für die weitere Mobilitätsbiografie. Gleichermaßen wird von anderen Fällen eine Identifikation mit dem weiteren Wohnstandort aber auch strikt abgelehnt. Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Sie wurden in den Kapiteln 9.2.1 bis 9.2.6 für den jeweiligen Modus geltend erörtert.

*Zitat (Nr. 130): „Ich habe mich da auch nie so richtig darauf einlassen können, auch von der Mentalität, vom Klima, das war einfach zu ländlich, zu antiquiert, zu konservativ, zu schwarz für mich, alles zu schwarz eingefärbt.“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 131): „[Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] ist eine Station, die ist nett [...] aber da würde ich jetzt nicht hinziehen, um zu leben, sondern da wohne ich, weil es praktisch ist.“ (Personen-ID 7)*

*Zitat (Nr. 132): „Die haben also alle gestöhnt, die haben alle gesagt: „Wolfsburg ganz schlimm.“ Also ich habe keinen erlebt, der sagte: „Oh super, ich fühle mich wohl hier oben!“ Die waren also alle heilfroh, wenn sie wieder am Wochenende hier unten angekommen sind. Ja also das war da schon so ein sehr einheitliches Bild.“ (Personen-ID 8)*

Die Klassifizierung der Modi raum-zeitlicher Souveränität hat weiterhin gezeigt, dass alle vier postulierten Verläufe ortsbezogener Identifikation (s. Kap. 4.2.2.3) für das vorliegende Daten-



material zutreffend sind. Neben einer gleichbleibenden Ortsbindung zum ursprünglichen Wohnort kommt es genauso zur Verstärkung von Identifikation mit dem ursprünglichen Ort und einer Ablehnung weiterer Ortsbindung zu anderen Wohnorten. Bisherige Ortsbindung wird aber auch auf nun zwei Orte ausgeweitet. Und letztlich geht Ortsbindung infolge (hoch-)mobilen Lebens bzw. häufiger Umzüge gepaart mit multilokalen Lebensphasen verloren, bis hin zu einer Art Entfremdung. Als Folge hiervon wird Heimat fragil, unbeständig, teilweise sogar undefinierbar. Auch hier ist, wie bei allen anderen Fällen auch, ein Wunsch nach emotionaler Ortsbindung vorhanden, doch scheinbar nicht (mehr) realisierbar.

*Zitat (Nr. 133): „Also diese Frage habe ich mir auch schon oft gestellt und das ist sicher eines der Defizite unserer Lebensform.“ (Personen-ID 20)*

Zwar hat sich gezeigt, dass die Rede von Orten ein individuelles Raumkonstrukt wiedergibt, eine subjektive Bewertung von Orten ist aber auch nicht frei von universalen Images, wie die nachfolgenden Zitate belegen.

*Zitat (Nr. 134): „Wenn jemand sagt: „Hast du Lust nach Hamburg zu ziehen?“ Ja klar, habe ich Lust nach Hamburg zu ziehen, aber: „Hast du jetzt Lust nach, ich weiß nicht, Jena zu ziehen?“ Hm, geht so, eher nicht.“ Also es muss schon irgendwo passen. So ein bisschen was soll es da auch geben, was man so tun kann. Vielleicht auch etwas Neues entdecken. Das wäre für mich schon ein bisschen wichtig.“ (Personen-ID 16)*

*Zitat (Nr. 135): „Habe immer gesagt: „Da müsste man hin. Hier ist die Kultur.“ Das ist nicht so ein ödes kleines Nest wie [Ortsname des vorigen Wohnortes; Anm. d. Autorin] und [Ortsname des jetzigen Wohnortes; Anm. d. Autorin] ist genauso schön wie der Bodensee.“ (Personen-ID 22)*

Orte werden zwar aus Sicht einzelner Akteure beschrieben, doch zeigt die Art und Weise, wie über sie gesprochen wird, dass neben der persönlichen Haltung hierdurch auch ein sozial erwünschtes Raumverständnis zum Ausdruck gebracht werden soll. Das lässt sich im Gesprächsverlauf insbesondere dann feststellen, wenn von Orten die Rede ist, an denen die Personen zuvor noch nie waren, d.h. wenn sie über eine Region sprechen, die sie nur aus Erzählungen, Bildern oder medialer Repräsentation kennen. Weiterhin manifestieren sich Images, sobald die Befragten Vorzüge und Nachteile verschiedener Orte kontrastierend gegenüberstellen. WEICHHART postulierte bereits in den 1990er Jahren (s. Kap. 4.2.2.3), dass Images von Orten eine tragende Rolle für die Ausbildung individuellen oder gruppenspezifischen Raumbewusstseins spielen. Die Annahme übergreifender Images ist mit konstruktivistischen Raumkonzepten jedoch kaum vereinbar, da sie nicht ausschließlich soziales Konstrukt sind, sondern ferner auf Kriterien wie Ausstattung, Lage und Erreichbarkeit eines Raumes basieren.

*(Zitat (Nr. 136): „[...] aber eben nur, weil ich wusste, ich kann nach Shanghai gehen und ich wollte da immer hin.“ (Personen-ID 14)*

*Zitat (Nr. 137): „Waren Sie schonmal in Göttingen? [...] Göttingen ist ein nettes Städtchen, ja. Und es ist auch ganz witzig, aber damals dacht ich, ich müsste noch irgendwie was anderes erleben.“ (Personen-ID 3)*

*Zitat (Nr. 138): Naja und bei der Alternative Bonn oder Berlin war es dann für mich relativ einfach zu entscheiden, dass dann doch Berlin.“ (Personen-ID 28)*

*Zitat (Nr. 139): „Das war ein bisschen anstrengend mal wieder, weil das war ja sozusagen 1989 noch so weit entfernt wie der Mond und plötzlich zieht man dahin zum Mond, das war schon anstrengend.“ (Personen-ID 28)*

*Zitat (Nr. 140): „[...] und dann [Ortsname eines weiteren Wohnstandortes im Lebensverlauf; Anm. d. Autorin], das ist auch irgendwo am Ende der Welt irgendwo im Badischen war ich ..., ziemlich kalt.“ (Personen-ID 4)*

Hieran wird deutlich, dass in der Vorstellung der Befragten durchaus verschiedene Raumverständnisse zum Tragen kommen. Merkmale wie Raumstruktur und -beschaffenheit, d.h. Eigenschaften, die dem Raum nicht erst zugeschrieben werden, sondern den Raum aus sich heraus definieren, finden bei der Bewertung von Orten Berücksichtigung. Das zeigt, dass verschiedene Raumverständnisse existieren. Raum ist als Determinante menschlichen (hier: multilokalen) Handelns wirksam und nicht allein ein soziales Konstrukt.

Weiterhin hat die Inhaltsanalyse ergeben, dass nicht nur bereits vorhandene Images die Rede von Orten beeinflusst, sondern die multilokale Lebensweise genauso auch neue Images generiert. Orte werden schließlich danach beurteilt, ob sie den spezifischen Bedürfnissen von Multilokalen gerecht werden. Das bedeutet, dass multilokal Lebende eigene Images von Orten produzieren, indem sie Orte klassifizieren, je nachdem, ob sie ein berufsbedingtes Leben unterstützen oder erschweren.

*Zitat (Nr. 141): „20 Kilometer zum nächsten Supermarkt und so weiter. Also das geht gar nicht. Also das Leben auf dem Lande und die Idylle da kann ich ein Buch drüberschreiben. Also das ist sicherlich etwas, wenn mich jetzt einer fragen würde: „Würdest du mit einem Kind alleine nach Berlin Prenzlauer Berg ziehen?“, wo viele junge Familien sind, die Kindergärten da sind und die Stadt vor der Nase und die Option auf einen Job, kann sein, dass ich sagen würde: „Yes, dann kriege ich drei.“ Aber so wie ich die Erfahrung gemacht habe, würde ich das in dieser Form sicher nicht mehr machen.“ (Personen-ID 20)*

*Zitat (Nr. 142): „Als wir oder als ich beruflich nach [Ortsname des vormaligen Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] gegangen bin, war uns dann schon oder vor allem auch meiner Frau wichtig, dass wir eben nicht irgendwie aufs Land ziehen, sondern eine großstädtische Anbindung haben. Mir schien das damals nicht so wichtig, ist mir aber deutlich wichtiger geworden. Ich bin da sehr froh, dass meine Frau sich damals auch so positioniert hat, dass wir gesagt haben: Ja, wir gehen auch in ein städtisches Umfeld.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 143): „Weil ich Großstadt mag und also ich brauche das, so ein bisschen, dass man abends etwas machen kann, dass man da Möglichkeit hat. Auch die Anonymität schätze ich sehr, nicht ständig sich mit Leuten beschäftigen zu müssen, die man nicht sehen will gerade.“ (Personen-ID 11)*

*Zitat (Nr. 144): „Der Job. Ganz klar, also ich habe ja schon gesagt, bei uns im Saarland kriegt man keinen adäquaten Job.“ (Personen-ID 5)*

Dass multilokale Lebensphasen Konzepte von Raum prägen, offenbart sich im Gesprächsverlauf zudem, wenn die Frage nach der eigenen Heimat gestellt wird. Heimat ist ein subjektives Raumkonstrukt. Antworten hierzu lassen sich demzufolge kaum generalisieren.

*Zitat (Nr. 145): „Also ich möchte ich mich da mit dem Heimatbegriff nicht mehr so festlegen lassen, wie vielleicht noch vor 15 oder 20 Jahren. Auf gar keinen Fall. Weil Heimat ist für mich dort, wo also jetzt meine... [Familie; Anm. d. Autorin] ist für mich gut. Dann fühle ich mich wohl und ja wo Menschen sind, die ich mag. Das ist für mich so jetzt / Hat einfach für mich nochmal einen viel höheren Stellenwert bekommen als, ja, so vor 20 Jahren oder vor 30 Jahren, als ich weggegangen bin aus meiner Heimat, da wollte ich unbedingt weg da. Dann dachte ich, ich muss unbedingt was anderes Mal kennen lernen und ja so.“ (Personen-ID 24)*

*Zitat (Nr. 146): „Heimat, das ist so ein ganz toller Begriff. [...] Ja eigentlich / Also ich habe mir die Frage selber auch mal gestellt, mit der Heimat: "Wo würdest du eigentlich die Heimat jetzt bezeichnen?" Da wo ich eigentlich am längsten bisher gelebt habe und das war in Berlin, am Stück.“ (Personen-ID 24)*

*Zitat (Nr. 147): „Meine Heimat ist da, wo meine Familie ist. Das ist in [Ortsname einer Stadt in Süddeutschland; Anm. d. Autorin]. Also ich könnte mir vom Grundsatz her schon vorstellen auch woanders zu leben, aber dann mit meiner Familie.“ (Personen-ID 13)*

*Zitat (Nr. 148): „Also [...] es ist ambivalent. Also es ist so, es hängt ein bisschen davon ab/ Ja das ist eine sehr interessante Frage, weil es ist in der Tat davon abhängig. Es ist hier anders [...] und zwar völlig anders. [...], denn die Mentalität von den Leuten hier ist analog zu der Mentalität der Leute [dort; Anm. d. Autorin]. Das heißt, die, um das Wort zu bemühen, die geistige Heimat, ist die gleiche. Die Leute reden den gleichen Dialekt oder ähnlich. Und das macht bei mir sehr viel aus, denn meine erste Fremdsprache war Hochdeutsch. (lachen) Hört man immer noch und wenn ich hier in das Labor gehe, dann rede ich mit den Leuten in Labormundart. Das ist authentisch und ich bin zuhause hier. Das macht die geistige Heimat aus. Im Ländle, da war das ein völlig anderes Volk. Die ticken anders. Außerdem weiß ich sofort, was Sache ist, wenn ich hier reinkomme, weil ich weiß, wie die Menschen in dieser Region ticken, weil das ist eher die Heimatregion. [...] Das ist halt der Punkt. Die Leute ticken gleich, die machen das Gleiche, die denken gleich, die agieren gleich. Ich weiß sofort, ich krieg auf emotionaler Ebene sofort mit, was geht ab, [...]. Und das konnte ich im Ländle nicht erfassen. Das ist komisch, ich weiß nicht, ob Sie verstehen, was ich meine. Da war schon die Sprache eine völlig andere. Die habe ich erstmal gar nicht verstanden. Oder wenn die richtig loslegten, habe ich sie nicht verstanden, sagen wir das mal so. Wenn die sich nicht bemüht haben einigermaßen Hochdeutsch zu reden, war das schwer. Dann haben die völlig anderen Marotten und Sitten, die nachgesagte Geizigkeit, die ist dort vorhanden, das kann man nicht leugnen. Die Art und Weise, wie Sachen dort gemacht werden, diese Spießigkeit beim Wohnen, die Kehrwoche sage ich nur, die gibts. Und man lacht drüber, aber das ist Realität. Das ist nackte Realität. Wenn man dran ist mit der Kehrwoche und man kommt aus zeitlichen Gründen nicht dazu, dann kriegt man immensen Ärger im kompletten Haus. Das ist eine Sache, die hier unvorstellbar ist. Also dann lässt man es halt mal sein für einen Tag und macht es dann am nächsten Tag. Das ist dann ja nicht das Problem, aber wenn dort nicht dann am Samstag um neun Uhr das Haus sauber ist [...], dann ist das ein Problem. Und solche Geschichten oder das fängt auch mit Nahrung an, also die essen andere Dinge, die trinken andere Dinge. Der Wein ist widerlich, den kann man nicht trinken im Gegensatz zu hier, solche Geschichten.“ (Personen-ID 5)*

*Zitat (Nr. 149): „Das ist eine gute Frage. Das diskutiere ich mit meiner Mutter. Ich komme vom Land und ich bin des Plattdeutschen mächtig und ich glaube, das ist mehr meine Heimat als ich mir selbst eingestehe. [...] Dieses trostlose Provinznest mit 1200 Einwohnern hat mich wahrscheinlich mehr geprägt als ich wahrhaben will.“ (Personen-ID 18)*

Heimat wird fallspezifisch verschieden definiert und ist manchmal mehr eine Emotion oder eine Haltung als ein realer Ort. Die soeben aufgeführten Zitate verdeutlichen das. Heimat ist nicht zwangsläufig stabil, sie verändert sich.

#### **10.1.4 Zweite Dimension raum-zeitlicher Souveränität: Qualität von Raum**

Wenngleich von einer Entgrenzung und Flexibilisierung der Arbeitswelt gesprochen wird, Arbeitszeitregelungen ausgeweitet werden und Arbeit zwischenzeitlich durchaus verbreitet ortsungebunden stattfinden kann, so sind Arbeitszeit und -ort trotzdem weithin höchst limitierende Determinanten aller weiteren Lebensbereiche und Lebensorte des multilokalen Alltags. Wird berufsbedingt ein weiterer Wohnsitz am Arbeitsort gegründet, vergrößert sich der Aktionsraum, was das Erleben von Raum und Distanz beeinflusst. Zeit- und raumbezogene Begebenheiten multilokalen Lebens bedingen sich gegenseitig und so entstehen nicht nur neue Konzepte von Zeit (s. Kap. 10.1.1), sondern es kommt ebenfalls zu einer Neubewertung von Raum. Neben einem steigenden Bewusstsein für Qualität von Zeit (s. Kap. 10.1.2) konnte eine gleichsam für den Raum geltende Tendenz ermittelt werden. Wenn auch in unterschiedlicher Intensität, so ist sie doch für alle hier betrachteten Fälle zu konstatieren und deshalb für die vorliegende Studie generalisierend darzustellen.

Für die Untersuchung berufsbedingter Multilokalität ist von großem Interesse, welche Bedeutung die jeweiligen Orte des multilokalen Settings, auch im Verhältnis zueinander, einnehmen. Wichtige Orte sind aber nicht nur die jeweiligen Wohnorte, sondern auch Transiträume. Wie im vorigen Kapitel erläutert, hat sich gezeigt, dass ein- und derselbe Raum von Fall zu Fall verschieden bewertet werden kann. Allerdings ist fallübergreifend ein verändertes Bewusstsein für Qualität von Raum zu konstatieren. Anhand von zwei Tendenzen soll dargelegt werden, inwiefern Multilokalität die Bewertung und Klassifizierung von Orten hinsichtlich ihres Nutzens bzw. ihrer Qualität prägt.

Dass mit berufsbedingtem multilokalem Leben eine Veränderung von Raumbewusstsein einhergeht, zeigt sich beispielsweise daran, dass Wohnorte zu solchen mit einer bestimmten Nutzung erklärt werden. Es handelt sich dabei um den hinzukommenden Wohnort. Der Wohnsitz dient in einfachster Erklärung der Unterbringung, um den Arbeitsplatz täglich erreichen zu können. Zu ihm wird bewusst nur geringfügig bis keine emotionale Bindung aufgebaut. Die Gründe hierfür sind vielschichtig: Der Ort soll in Bezug auf die Ich-Identität ohne Bedeutung bleiben, weil beispielsweise schon eine gefestigte und innige Verbindung zum anderen Wohnort

besteht oder die Anwesenheit am Arbeitsort von vornherein zeitlich begrenzt ist. In manchen Fällen hat der Arbeitsort im Verlauf der Erwerbsbiografie schon mehrfach gewechselt. Bemühungen um eine Verwurzelung wären also vergebens, sodass ein Prozess des Sich-Identifizierens (s. Kap. 4.2.2.3) erst gar nicht in Gang gesetzt wird. Der Aktionsraum beschränkt sich auf Wege zwischen Arbeitsstelle und Wohnung. Wenn der Essensvorrat für die Wochentage nicht schon im Voraus am anderen Wohnsitz zubereitet und dorthin mitgenommen wurde, werden ansonsten Supermärkte oder Restaurants für die Beschaffung von Lebensmitteln aufgesucht. Manches Mal finden an diesem Ort Treffen mit Arbeitskolleg\*innen und vereinzelt sportliche Freizeitaktivitäten wie Radfahren oder Joggen statt (s. Kap. 8.2.2). Darüber hinaus gibt es keine nennenswerten Aktivitäten, die eine Intensivierung von Ortsverbundenheit herzustellen vermögen.

*Zitat (Nr. 150): „Deswegen hatte ich da zwar ein Bett, aber keinen Wohnort wirklich. Also würde ich nicht als Wohnort bezeichnen.“ (Personen-ID 11)*

Bloß weil ein Ort aber ausschließlich einem bestimmten Nutzen dient und sonst keine weitere Bindung zu ihm besteht, heißt das nicht, dass er weniger Wert erlangen könnte als ein emotional bedeutsamer und identitätsstiftender Ort. Ein Ort mit hoher qualitativer Beschaffenheit kann also auch ein Ort sein, zu dem keine subjektive Bindung aufgebaut wird, der aber zum Beispiel alle wichtigen Ausstattungsmerkmale aufweist, die der Alltagsgestaltung einer multilokal lebenden Person dienlich sind. Der Ort weist schlicht einen anderen *Qualitätswert* auf. Bewusst wird aus diesem Grund für die Charakterisierung solcher Orte der Begriff Funktionsort bzw. funktionaler Ort nicht beansprucht. Denn Orte bestimmter Nutzungsqualität unterscheiden sich maßgeblich von (sinnentleerten) Funktionsorten (s. Kap. 4.2.2.1). Denn den multilokalen Akteuren entsteht durch ihre Nutzung ein Vorteil bzw. Profit. Funktionsorte hingegen sind nicht notwendigerweise vorteilhaft. Hiermit wird ein Grundgedanke von Forschungsansätzen zu Raumzeitstrukturen (s. Kap. 4.3.4.3) aufgegriffen, wonach Räume nicht allein über ihre Funktion, sondern auf der Grundlage ihrer Nutzungszuschreibung verstanden werden sollen.

*Zitat (Nr. 151): „Ich habe nach [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] keine Bindung. Das ist eine, ja mehr oder weniger schöne Stadt. Aber wenn ich dort nicht arbeiten würde, würde ich nicht nach [Ortsname des Arbeitsortes; Anm. d. Autorin] gehen.“ (Personen-ID 1)*

Obleich manche Aussagen zunächst vermuten lassen, dass gerade der hinzukommende Wohnort auch in der weiteren Entwicklung der multilokalen Lebensphase bedeutungslos und deshalb ein Nicht-Ort bleiben wird, so muss an dieser Stelle unbedingt genauer differenziert werden. Sicherlich ist es kein Sehnsuchtsort. Er wird keine identitätsstiftende Wirkung entfalten können im Sinne eines Ankommens, Wohlfühlens, Verwurzelns und Loslassens. Dennoch unterliegt er einer bestimmten Nutzung und ist daher keineswegs qualitätslos. Seine Qualität definiert sich über andere Kriterien. Es sind bestimmte Ausstattungsmerkmale, die einen Ort für den

spezifischen Nutzungsanspruch von berufsbedingt multilokal lebenden Personen auszeichnen oder nicht. Kann ein Ort eine hinreichende Raumstruktur bzw. -beschaffenheit aufweisen, wird auch ein temporärer Wohnort zu einem späteren Zeitpunkt ggf. sogar längerfristig in Betracht kommen. Die Qualität des Ortes entspringt dem Nutzen, den er für die Gestaltung des multilokalen Lebens hat.

*Zitat (Nr. 152): „Aber ich merke ich bin im Moment, also schon länger, in einer Phase, wo ich die Annehmlichkeiten von Städten sehr, sehr schätze. Ich genieße das extrem, so zentral zu wohnen, dass ich überall hin zu Fuß gehen kann.“ (Personen-ID 27)*

*Zitat (Nr. 153): „... wenn man dann einmal ins Theater, ins Kino oder irgendetwas fährt/ Also je älter ich werde, desto mehr denke ich: Nur auf dem Land, das ist nicht das Wahre.“ (Personen-ID 10)*

Für die hier betrachteten Fälle berufsbedingter Multilokalität spielt nicht nur der Zeitaufwand für das Pendeln zwischen den Wohnorten eine Rolle, sondern genauso die Art der Fortbewegung und Qualität von Transiträumen. Zeit- und ortsunabhängiges Arbeiten wird aufgrund des ständigen Hin- und Herpendelns zwischen den Wohnorten zur Gewohnheit. Der Aufenthalt im Transit soll möglichst sinnvoll genutzt werden können. Hierzu bedarf es einer nutzergerechten Gestaltung von Transitororten. Erst dann sind es keine sinnentleerten Nicht-Orte (s. Kap. 4.2.2.1), sondern im Gegenteil, Orte mit hohem Qualitätswert. Dass dieser Zustand wünschenswert wäre, aber keineswegs allorts zutrifft, darauf verweisen einige Auszüge der Interviews.

*Zitat (Nr. 154): „Montagfrüh springe ich aus dem Bett, alle anderen schlafen noch. Und bin dann innerhalb von einer Viertelstunde, zwanzig Minuten sitze ich im Auto ziemlich müde. Fahre dann eben runter zum Bahnhof und dann bin ich fit und dann fange ich an, aber meistens lese ich noch Zeitung. [...] Und dann komme ich ziemlich entspannt hier an, Frühstück ist irgendwie entweder am Bahnhof oder hier dann.“ (Personen-ID 10)*

*Zitat (Nr. 155): „Also die Strecke nach Mannheim ist wunderbar abgesehen davon, dass man je nachdem, wann man sonntagabends zurückfährt eine halbe Stunde in Offenburg warten muss im langweiligsten Bahnhof der Welt.“ (Personen-ID 12)*

*Zitat (Nr. 156): „[...] mich ärgere, diese vielen vermeidbaren Versäumnisse der Bahn, das schlechte Management und auch der geringe Motivationsgrad des Personals, die schlechte Führung des Unternehmens insgesamt. Also ich sage mal, wenn man das morgens alles erlebt und aufzählt, jedes Mal wird einem gesagt, der Zug kommt in umgekehrter Wagenreihung oder ein Wagen fehlt oder die Reservierungen sind nicht angebracht. Das ist eigentlich gang und gäbe, jeder zweite Zug oder wir haben heute keinen Speisewagen dabei oder dann sitzen Sie im Speisewagen und dann ist die Hälfte der Gerichte nicht verfügbar. Also ich kann Ihnen eine ellenlange Litanei des Leidens aufzählen eines Bahnfahrers, der im Jahr, ich schätze mal, 80, 90 Tausend Kilometer fährt.“ (Personen-ID 18)*

Orte des Transits sollten ähnlich ausgestattet sein und einen hohen Wiedererkennungswert aufweisen, damit eine Neuorientierung leichtfällt. Sich immer wieder auf neue Begebenheiten an den Transitororten einzustellen, benötige schließlich viel Zeit und Energie, so die Meinung der Befragten. Bahnhöfe und Flughäfen sind für die Multilokalen nicht nur Orte des Durchgangs,

sondern auch Aufenthaltsorte. Sie sind Arbeitsort und Treffpunkt mit Kolleg\*innen auf der Durchreise, sie sind Ort der Entschleunigung bei einem Kaffee oder Mittagessen und sie sind Versorgungseinrichtung auf dem Weg zum jeweiligen Wohnort. Ihr Qualitätswert ist für die Gestaltung des multilokalen Alltags nicht zu unterschätzen.

Effiziente und zeitsparende Mobilität ist wichtig, doch konnte den Narrationen auch entnommen werden, dass die Wahl des Verkehrsmittels für den Wohnortwechsel genauso anderen entscheidenden Kriterien folgt. Transiträume werden in Abhängigkeit zur Produktivität oder beinhaltenen Aktion bewertet.

*Zitat (Nr. 157): „Der Zug ist eigentlich für mich das optimale Verkehrsmittel dafür, weil ich halt sofort arbeiten kann.“ (Personen-ID 7)*

Wird beispielsweise der Pkw für die Fahrt zwischen den Wohnorten gewählt, so dient er als eine Art Refugium zwischen den Wohnstandorten. Das Auto ist Vermittler zwischen den Wohnorten, weil es zum einen als Transportmittel für nur einmal vorhandene Gegenstände dient.

*Zitat (Nr. 158): „Unterwegs bin ich meistens voll mit Arbeitsutensilien.“ (Personen-ID 11)*

*Zitat (Nr. 159): „Auto ist halt einfach trotz allem, was dagegenspricht, immer noch das schnellste und wie gesagt, also ich bin da relativ spontan. Ich richte mich nach meinen Bedürfnissen. Also ich fahre mit dem Auto, wenn ich Sachen transportieren muss, die ich definitiv nicht im Zug mitnehmen kann und wenn ich noch etwas zu arbeiten habe, wenn ich vielleicht Kopfweh habe und denke: „Also heute wäre Autofahren nicht so geschickt“, dann fahre ich mit dem Zug.“ (Personen-ID 12)*

Zum anderen ist das Auto aber auch ein Rückzugsort, an dem sich die Personen auf die Begebenheiten am jeweils anderen Ort einstellen.

*Zitat (Nr. 160): „Ich fahre prinzipiell gerne Auto. Ich freue mich auch über mein Auto und habe da auch Spaß dabei.“ (Personen-ID 16)*

Dass multilokales Leben ein verändertes Bewusstsein für die *Qualität von Orten* bedingt, zeigt sich weiterhin darin, dass neben Orten bestimmten Nutzens solche unterschieden werden, die als Rückzugsorte enorm an Bedeutung tragen. Die Identifizierung mit solchen Orten wird verstärkt, weil eine bewusste Entscheidung für diesen Standort getroffen wurde. Ortsbindung wird gefestigt, indem die sozialen Kontakte oder die Beschäftigung mit der Wohnung bzw. dem Eigenheim und Unternehmungen in der weiteren Wohnumgebung (s. Kap. 9.2.2.5) intensiviert werden. Eine stärkere emotionale Ortsbindung steht jedoch in keiner Korrelation zum universalen Image eines Ortes (s. Kap. 10.1.3). Es sind Orte, die nicht notwendigerweise zentral und gut erreichbar sind oder über eine Vielfalt an Versorgungs- und kulturellen Einrichtungen verfügen.

*Zitat (Nr. 161): „Da wohnen wir in so einem ganz netten Wohngebiet, wo auch so die Lehrer und Zahnärzte und Co. halt auch wohnen. Ja, das ist schön, aber du brauchst für alles irgendwie ein Auto. Selbst zum Bäcker. Das ist dann schon sportlich, wenn du mit dem Fahrrad fährst, ja.“ (Personen-ID 3)*

Eher sind es Erinnerungsorte, wo prägende Erlebnisse stattgefunden haben oder Sehnsuchtsorte, wo wichtige soziale Bindungen vorhanden und reale physische Kontakte unverzichtbar sind. Es sind Orte, die eng mit den privaten Ereignissen des Lebensverlaufs verwoben sind und an denen das soziale Miteinander stattfindet.

*Zitat (Nr. 162): „Ich freue mich jedes Mal wieder, wenn ich nach [Ortsname des einen Wohnortes; Anm. d. Autorin] darf.“ (Personen-ID 22)*

Reale Kontakte erlangen an diesem Ort zentrale Bedeutung. Sie sind die Zeitinseln (s. Kap. 10.1.1) des Ankommens und Loslassens, der Ruhe und Erholung. Gerade vor dem Hintergrund multilokalen Lebens zeigt sich ein Bedürfnis nach *realen Rückzugsorten*, die der Beschleunigung weniger stark ausgesetzt sind und wo soziale Interaktionen in vertrauter Umgebung stattfinden können. Sie sind Orte der Entschleunigung und Sinnhaftigkeit.

*Zitat (Nr. 163): „Für mich ist das immer Berlin, also da stellt sich das Zuhause-Gefühl ein und was Besseres gibt es eigentlich nicht. So, also da brauch ich bloß dastehen und dann ist gut.“ (Personen-ID 24)*

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die qualitative Beschaffenheit von Raum vor dem Hintergrund multilokalen Lebens eine zentrale Rolle einnimmt. Ein verändertes Bewusstsein für Qualität von Raum zeigt sich darin, dass Orte, deren Qualitätswert sich aus ihrem Nutzen für die multilokalen Akteure ergibt, von Orten unterschieden werden, die eine hohe emotionale oder symbolische Bedeutung tragen. Werden diese empirischen Ergebnisse mit den Erkenntnissen der Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen (s. Kap. 4.3.4.3) verknüpft, lässt sich folgendes Fazit ziehen: Im berufsbedingten multilokalen Alltag wirken Orte bestimmten Nutzens, zum Beispiel der Arbeitsort oder Transiträume, beschleunigend. Orte des Rückzugs sind entschleunigend. Sie entsprechen jeweils verschiedenen Zeitinseln. Die Nutzungsqualität von Orten bemisst sich anhand verschiedener Kriterien, die bereits ausführlich erörtert wurden. Ein entschleunigender Ort wird hingegen in anderer Weise geschätzt. Die symbolische Bedeutung des Ortes steht im Vordergrund. Eine derartige Einteilung in raum-zeitliche Abschnitte erlaubt letztendlich wieder eine bewusste Fokussierung auf eine Sache, Aktivität oder Person und somit ein höheres Maß an raum-zeitlicher Souveränität.

## 10.2 Anwendungsorientierte Handlungsempfehlungen

Grundlage des Kapitels bilden die in den vorangegangenen Kapiteln 9 und 10 dargestellten Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse. Sie sind eher abstrakt und theoretisch-konzeptioneller Art und sollen nun für die Praxis operationalisiert werden, um sie beispielsweise im Wissenstransfer für eine zeitgemäße Raum- bzw. Stadtplanung fruchtbar machen zu können.



Gleichfalls werden die wichtigsten Erkenntnisse der Expert\*innengespräche (s. Kap. 7) mit einbezogen.

Sicherlich spielen Personen des privaten Umfelds multilokaler Akteure eine gewichtige Rolle bei der Ausgestaltung multilokaler Arrangements, doch sollen diese für die nachfolgende Betrachtung unberücksichtigt bleiben. Es werden Handlungsempfehlungen für ausschließlich diejenigen Beteiligten erörtert, die in wirtschaftlicher, kommunaler oder gesamtgesellschaftlicher Hinsicht an einer Verbesserung der Lebenssituation von temporär Ortsansässigen interessiert sind. In den Interviews wurde immer wieder deutlich, dass sie als externe *constraints* wirksam und für die (Wieder-)Herstellung raum-zeitlicher Souveränität von zentraler Bedeutung sind. Sie können den Handlungsspielraum der Personen einschränken, das multilokale Leben aber genauso auch vereinfachen. Mit den Handlungsvorschlägen sollen fünf Akteure angesprochen werden, deren Angebot den Aussagen der Interviewten folgend eine große Rolle für die Gestaltung von Multi-lokalität spielen. Es handelt sich um

- Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen,
- Anbieter von Immobilien,
- Arbeitgeber,
- Zuständige von Versorgungseinrichtungen und die
- Stadtverwaltung, im Besonderen die Ämter der Stadtentwicklung bzw. -planung.

Sowohl die Erkenntnisse aus den Expertengesprächen (s. Kap. 7) als auch die Darstellung der Modi (s. Kap. 9.2) haben gezeigt, wie wichtig Impulse von Vertreter\*innen der Wirtschaft und Politik sein können, um die äußeren Bedingungen arbeitsbedingter multilokaler Situationen zu verbessern. Dass die Anforderungen von zeitweilig Anwesenden komplexer sind, ist den vorangegangenen Darstellungen eindeutig zu entnehmen. Sie erfordern bedarfsgerechte Support-Lösungen und Mobilitätsdienstleistungen für den Alltag. Ein Zeitfenster, in dem sich die multilokal Lebenden besonders für Handlungsalternativen öffnen, zeigen Abbildung 11 und Abbildung 12 (s. Kap. 9.3 und Kap. 10.1). Orientiert an den Strategien der einzelnen Modi können Support-Angebote bedarfsgerecht konzipiert werden.

Insbesondere Alleinlebende, die mehrere Wohnorte gleichzeitig haben, können sich nicht auf die Hilfe ihrer Partnerin bzw. ihres Partners oder weiterer Familienangehörigen während ihrer Abwesenheit stützen. Ein typisches Beispiel, anhand dessen sich zeigt, dass ein multilokales Leben die Organisation des Alltags erschwert, sind Erledigungen bei Behörden. Sie haben meist begrenzte Öffnungszeiten, die von den Multilokalen nur in seltenen Fällen wahrgenommen werden können. Es erfordert eine sehr genaue Planung im Vorfeld, die nicht selten nur mit einem Urlaubstag zu bewältigen ist. Über weite Strecken pendelnde Berufstätige sind hiervon sicherlich

in ähnlicher Weise betroffen, doch besteht für sie wenigstens die Möglichkeit, hierfür etwas später zur Arbeit bzw. früher nach Hause zu fahren. Das ist nur eine von vielen Situationen, die zeigt, vor welche Herausforderungen berufsbedingt multilokal Lebende im Alltag stehen. Den Aussagen der Interviewpartner\*innen konnte eine Reihe verschiedener Wünsche in Bezug auf die allgemeine Versorgung entnommen werden, die die Organisation eines mehrörtigen Lebens um einiges erleichtern würden. So wurde beispielsweise die Einrichtung einer Cloud für Multilokale angeregt, die es u. a. Ärzten, dem Frisör und weiteren Dienstleistern, aber auch der Person selbst erlauben würde, allerorts auf wichtige Dokumente und Daten zuzugreifen. Digitale Krankenakten könnten so von Ärzten an allen Wohnorten ohne Verzögerung eingesehen werden, genauso könne beim Frisör Marke und Farbton der Haarfarbe hinterlegt werden. Weiterhin könne eine App bedarfsgerecht über Öffnungszeiten von Supermärkten und weiteren Einkaufsmöglichkeiten sowie über besondere Vorkommnisse am jeweiligen Ort informieren. Diese App sollte nach Möglichkeit so konzipiert sein, dass hierin auch Versorgungsmöglichkeiten, Restaurants etc. aufgeführt sind, die die Möglichkeit bieten, vollständige Kochboxen für eine bestimmte Anzahl an Personen und Tage zu bestellen. Leere Kühlschränke oder abgelaufene Lebensmittel würden sich erübrigen. Lieferservices mit wählbaren Lieferterminen und fußläufig erreichbare Packstationen der Deutschen Post seien vor dem Hintergrund wechselnder An- und Abwesenheiten ebenfalls von Vorteil. Weiterhin wurde der Wunsch geäußert, dass es ähnlich dem Konzept der Urban Sports GmbH vermehrt ortsunabhängige Mitgliedschaften bzw. Angebote von Bibliotheken, Vereinen oder für Carsharing geben müsse. Zuletzt würden Netzwerke, ähnlich den Austauschgruppen von Expats, gemeinsame Interessen von temporär Ansässigen besser bündeln und geltend machen können. Sie wären sowohl online als auch in Form von Stammtischen in größeren Städten hilfreich für einen Austausch unter Gleichgesinnten. Ein Anschluss an die dauerhaften Ortsansässigen könne somit erleichtert werden.

Für eine adäquate Versorgung außerhalb üblicher Öffnungszeiten sollten zukünftig Orte des Transits wie Flughäfen und Bahnhöfe stärker fungieren. Angepasst an die komplexen Arbeits- und Mobilitätsformen würden sie gleich mehreren Nutzungsansprüchen gerecht werden, wenn sie als *Smart Places* angelegt und dadurch ihre Nutzungsqualitäten gesteigert würden. In Kapitel 10.1.4 wurde bereits darauf eingegangen, welchen Wert sie in Zukunft nicht nur für die multilokal Lebenden, sondern gleichfalls für alle pendelnden Berufstätigen bzw. Reisenden erlangen können. Die Qualität der Ausstattung von Orten ist auch für die Immobilienvermietung, die spezialisiert sind auf die zeitweilige Vermietung von Apartments, Singlewohnungen oder das Mikrowohnen (s. Kap. 7), ein grundsätzliches Anliegen. Ihre Bedarfsanalysen und die Nachfrage haben gezeigt, dass eine Rundumversorgung von großer Bedeutung ist und sogar dazu führt, dass Mietinteressenten für Service und Komfort bereitwillig höhere Mietpreise in Kauf nehmen. Vorhandene Bettwäsche, Putz- und Instandhaltungsservices oder die Bereitstellung von Koch-

utensilien sind vermeintliche Details, für die multilokal oder temporär an einem Ort Lebenden aber wichtig. Über die Bedeutung der Lage eines Wohnobjektes wurde in den vorangegangenen Kapiteln bereits ausführlich berichtet (s. Kap. 7, 9 und 10). Um den Austausch und Aufbau von sozialen Kontakten am neuen Wohnstandort zu beschleunigen, reichten bereits einfache Einrichtungen wie Gemeinschaftsflächen, ein Grillplatz oder ein Volleyballfeld angeschlossen an das Wohnhaus, so die Aussagen der Experten.

Die Auswertungen der Interviews haben gezeigt, dass nicht allein die Mobilitätsbereitschaft notwendige Bedingung für die Ausübung einer hinlänglichen beruflichen Tätigkeit ist, sondern genauso auch die Bereitschaft, zumindest eine Zeit lang an einem weiteren Wohnort zu leben. Sie kann die Erwerbsbiografie positiv beeinflussen. Das multilokale Alltagsleben ist jedoch komplexer als ein tägliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort und bedarf simplifizierender Maßnahmen. Wird aus Berufsgründen multilokal gelebt, besteht der dringliche Wunsch nach einem verlässlichen Mobilitätsmanagement, das die Organisation und den Ablauf des Hin- und Herpendelns zwischen den Wohnstandorten effizient macht. Gleichermaßen erwachsen hieraus steigende Ansprüche und Erwartungshaltungen an die Infrastruktur, das Verkehrssystem sowie die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen.

*Zitat (Nr. 164): „[...] mich ärgere, diese vielen vermeidbaren Versäumnisse der Bahn, das schlechte Management und auch der geringe Motivationsgrad des Personals, die schlechte Führung des Unternehmens insgesamt. Also ich sage mal, wenn man das morgens alles erlebt und aufzählt, jedes Mal wird einem gesagt, der Zug kommt in umgekehrter Wagenreihung oder ein Wagen fehlt oder die Reservierungen sind nicht angebracht. Das ist eigentlich gang und gäbe, jeder zweite Zug oder wir haben heute keinen Speisewagen dabei oder dann sitzen Sie im Speisewagen und dann ist die Hälfte der Gerichte nicht verfügbar. Also ich kann Ihnen eine ellenlange Litanei des Leidens aufzählen eines Bahnfahrers, der im Jahr, ich schätze mal, 80, 90 Tausend Kilometer fährt.“  
(Personen-ID 18)*

Wie beschrieben ist jedoch nicht nur in den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes zu investieren, sondern genauso auch die Idee und geeignete Schritte für eine Steigerung der Qualität von Mobilität zu verfolgen (s. Kap. 10.1.3 und 10.1.4). Die Befragten fordern in jeglicher Hinsicht eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Für den einzelnen Akteur spielen Nachhaltigkeitsaspekte bei der Verkehrsmittelwahl zwar kaum eine Rolle, die Förderung von Intermodalität bietet aber eine Chance für die Verantwortlichen, Mobilität im Hinblick auf gesamtgesellschaftliche Veränderungen nachhaltig zu verändern. Wird in den untersuchten Fällen vorwiegend der Pkw für die Fahrtstrecke zwischen den Wohnorten genutzt, so hat sich gezeigt, dann nur aufgrund seiner funktionalen Beschaffenheit (s. Kap. 10.1.4). Er dient als Transportmedium für wichtige Utensilien und wird bevorzugt, wenn das öffentliche Verkehrsnetz unzureichend ausgebaut ist oder Transiträume von geringer Nutzungsqualität sind.

*Zitat (Nr. 165): „Also die Strecke nach Mannheim ist wunderbar abgesehen davon, dass man je nachdem, wann man sonntagabends zurückfährt eine halbe Stunde in Offenburg warten muss im langweiligsten Bahnhof der Welt.“ (Personen-ID 12)*

*Zitat (Nr. 166): „[...] wobei ich auch persönlich ungern mit der Bahn fahre. Ich mag es einfach nicht, ich mag Bahnhöfe nicht, ich mag dieses doch noch Umsteigen nicht.“ (Personen-ID 8)*

Alle Fälle zeigen ein Bedürfnis nach innovativen und pragmatischen Lösungen für ihren hohen Mobilitätsbedarf. Sie übernehmen in dieser Hinsicht eine Vorreiterrolle auf dem Mobilitätsmarkt, denn sie reisen intermodal und multimodal und zeigen sich vielseitig offen gegenüber Mobilitätsinnovationen. Ein funktionierendes Verkehrssystem ist Garant für raum-zeitliche Souveränität.

Hohe Mobilität aufgrund des Hin- und Herpendelns zwischen den Wohnorten eines multilokalen Settings kann aber auch einhergehen mit einer Zunahme von Stress.

*Zitat (Nr. 167): „Und dann würde es mir Spaß machen sofort jetzt ins Familienleben einzusteigen, das geht aber nicht, weil ich noch so eine blöde halbe Stunde dann Autofahren muss und das nervt mich dann schon wieder. Und dann komme ich schon wieder so leicht gereizt zuhause an.“ (Personen-ID 4)*

Zwischen zwei Wohnorten Pendelnde sind, wie Berufspendler\*innen im Allgemeinen, mehr Stress und damit zusammenhängend gesundheitlichen Risiken ausgesetzt. Dieses Empfinden wird von den Interviewten insbesondere dann geäußert, wenn die Mobilitätszeit keinen qualitativ mess- bzw. erfahrbaren Mehrwert besitzt. Neben einer reibungslosen Fortbewegung ist die Möglichkeit des mobilen Arbeitens ein zentrales Element, um Mobilitätszeit produktiv zu erleben. Ortsunabhängiges Arbeiten erfordert allerdings Flexibilität des Arbeitgebers, erst dann bewerten die Beschäftigten ihre multilokale Lebenssituation als ausreichend selbstbestimmt und autonom. Immer wieder wird in den Gesprächen deutlich, dass flexible Arbeitszeiten sowie die Möglichkeit, nur an vier, statt fünf, Wochentagen am Arbeitsort anwesend zu sein, den Gestaltungsspielraum des multilokalen Alltags erheblich vergrößern. Die Fahrtzeit als Arbeitszeit sowie Homeoffice in Absprache mit dem Arbeitgeber auch kurzfristig nutzen zu können, zählen zu den maßgeblichen Grundbedingungen raum-zeitlicher Souveränität. Sie wirken sich auf die Lebenszufriedenheit im Allgemeinen und folglich auch auf die Zufriedenheit mit der beruflichen Tätigkeit aus. Den Aussagen der Interviewpartner\*innen zufolge würde ein Unternehmen von einem Zeitgeist, der den Beschäftigten ausreichend Freiheitsgrade lasse, letztlich nur profitieren. Hierfür müsse er aber alle Bereiche der Unternehmensorganisation und -kultur durchdringen. Nur dann entwickle sich eine Identifikation mit dem Unternehmen und die Bereitschaft, für den Beruf an einem weiteren Wohnort zu leben.

Es wird deutlich, dass die Entscheidung, für eine berufliche Aufgabe eine Zeit lang an einem weiteren Wohnort zu leben, in entscheidendem Maße von anderen Faktoren abhängt als ausschließlich von finanziellen Anreizen. Während sich die Personalverantwortlichen in den vergangenen Jahrzehnten bei der Anwerbung und Einstellung neuer Arbeitskräfte primär darauf

konzentrierten, werden sie zukünftig auch andere Aspekte stärker berücksichtigen müssen, um sehr gut ausgebildete und motivierte Erwerbstätige für ihr Unternehmen zu gewinnen. Die Arbeitswelt kann vom Einzelnen nicht fordern, was sie selbst nicht gewährt, insbesondere dann nicht mehr, wenn die prognostizierten Entwicklungen schon bald Realität und qualifizierte Fachkräfte wissensbasierter Tätigkeitsfelder auf dem Arbeitsmarkt rar werden. Wünschenswert für die Verhandlung von Arbeitsverträgen sind daher Vereinbarungen ganzer Arbeitspakete, die mehr enthalten als nur die Festlegung von Zeitumfang und Gehalt. Arbeitspakete könnten beispielsweise Abmachungen enthalten über flexible Arbeitszeitregelungen und Freiräume, damit Arbeit nicht mehr allein an der dafür aufgewendeten Zeit, sondern viel stärker an ihrer Qualität bemessen werden kann. Hierin müssten Aufgabeninhalte und Ziele genauer festgelegt werden. Weiterhin wäre es sinnvoll zu erfragen, was die Beschäftigten brauchen, um sich mit der neuen Situation möglichst schnell zu arrangieren: Ist es die Unterstützung bei der Kinderbetreuung oder die Organisation eines Apartments am Arbeitsort? Genauso sollten Arbeitszeiten klar begrenzt und Auszeiten der Nicht-Erreichbarkeit vereinbart werden. Um gute Arbeitsergebnisse zu erzielen, sind arbeitsfreie Zeitinseln der Erholung und des Rückzugs unausweichlich. Ein hohes Maß an Freiheitsgraden ist Voraussetzung, um mehrörtige Settings souverän zu gestalten.

Ein Unternehmen, das schon heute dahingehend Verantwortung für seine Mitarbeiter\*innen übernimmt, ist der Chemiekonzern BASF in Ludwigshafen. Die Firma verfügt über ein eigenes Wohnungsunternehmen (s. Kap. 7), das sich mit einem Teil seines Angebots insbesondere an neu eingestellte Personen, Praktikanten, Auszubildende und Studierende richtet. Weiterhin stehen Wohnungen für Delegierte, Projektmitarbeiter\*innen sowie obere Führungskräfte zur Verfügung. Die Gestaltung des Wohnangebots richtet sich nach dem Bedarf der eben genannten Personengruppen, wofür der Wohnraum in unterschiedliche Größen und demzufolge Miethöhen unterteilt wird. Es gibt Wohnungen für Delegierte mit besonderer Ausstattung neben Business-WGs für temporär angestellte Projektmitarbeiter\*innen, Neueingestellte mit mittleren und hohem Einkommen, junge Universitätsabsolvent\*innen und Mitarbeiter\*innen, die schnell eine verfügbare Unterkunft zu einem angemessenen Preis an ihrem neuen Arbeitsort suchen. Das Angebot wird vervollständigt durch günstige WG-Zimmer für Auszubildende und ein Gästehaus für Praktikant\*innen. Das Besondere ist sicherlich, dass der Arbeitgeber seinen Mitarbeiter\*innen einen durchgehenden Service anbietet, der von der einfachen Abwicklung des Mietvertrags über die Vollaussstattung der Wohnung bzw. des Zimmers bis hin zum Reinigungs- und Instandhaltungsservice, der individuell hinzugebucht werden kann, reicht. Ziel ist es, den neuen Mitarbeiter\*innen das Ankommen am neuen Arbeitsort zu erleichtern und organisatorischen Aufwand zu minimieren. Neue Kontakte entwickeln sich so relativ einfach und können schnell ausgebaut werden, was wiederum als Karriere-Katalysator dienen kann, so das Unternehmen. Sicherlich verspricht sich der Arbeitgeber hiervon Vorteile im Wettbewerb um qualifizierte und

motiviertere Fachkräfte. Dieser ist auch nicht von der Hand zu weisen, denn das Wohnangebot ist nur ein Teil eines ganzheitlichen Konzepts zur Mitarbeiterentwicklung von BASF (s. Kap. 7).

Wenngleich wirtschaftsstarke Räume mit wichtigen Arbeitgebern von großer Bedeutung sind, so haben die Auswertungen dieser Studie gezeigt, dass entschleunigende Orte des Rückzugs für die Einzelperson ebenso bedeutsam sind. Es sind Ankerpunkte, die Orientierung bieten in einer komplexen Lebens- und entgrenzten Berufswelt. Sie spielen als Orte von hoher Qualität, wo Energie getankt, Verbundenheit und Gemeinschaft erlebt wird, eine große Rolle und dürfen in einer ganzheitlichen Raumbetrachtung trotz fehlenden ökonomischen Effekts keinesfalls fehlen. Sie sind Garant für Lebensqualität und ihr Anschluss an das Verkehrsnetz alltagspraktisches Erfordernis. Arbeits- und Wohnorte sind also optimal zu vernetzen.

Verantwortlich dafür, dass alle Betrachtungsebenen und Perspektiven Berücksichtigung finden, sind insbesondere die lokalen Stadtplaner\*innen, übergeordnet aber auch Institutionen der Raum- bzw. Regionalplanung. Deren komplexe Aufgabe besteht darin, die unterschiedlichen Interessen sozial, wirtschaftlich und ökologisch verträglich in Einklang zu bringen. Wenn also zum Beispiel speziell für temporär bzw. multilokal ansässige Personengruppen Immobilien gebaut werden, ist es Aufgabe der Stadtplanung, gleichsam darauf zu achten, dass dadurch nicht Prozesse der Segregation in Stadtteilen angeregt oder verstärkt werden. Denn eine Monostruktur wäre nicht nur für das Stadtbild, sondern auch für die temporär Anwesenden kontraproduktiv. Die Hauptaufgabe besteht darin, trotz einer besseren Anpassung an die Nachfrage nach neuen Wohnformen auf eine ausgeglichene Durchmischung von Wohninfrastruktur innerhalb eines Quartiers zu achten. Eine Immobilie, die also hauptsächlich aus kleinen möblierten Apartments besteht, sollte zwischen Gebäuden anderer Nutzung stehen. Das stellt unbestritten eine große Herausforderung aus städteplanerischer Sicht dar. Wenn aber kein adäquater Wohnraum für Nachfragegruppen, wie Studierende und alleinlebende Berufstätige vorhanden ist, wählen sie größere Mietobjekte, die in der Folge jungen Familien nicht mehr zur Verfügung stehen. Größere Wohnungen werden quasi zweckentfremdet, was den ohnehin schon angespannten Wohnungsmarkt zusätzlich strapaziert. Es ist also zu überlegen, ob die Nachfrage nach temporärem, kleinem und möbliertem Wohnraum nicht stärker einzubeziehen ist, trotz dessen, dass es sich derzeit um eine Minderheit auf dem Wohnungsmarkt handelt. Denn gibt es für den benötigten Zweck keinen adäquaten Wohnraum, führt das zu Engpässen für alle Nachfragegruppen. Die Experten (s. Kap. 7) haben mit Verweis auf ihre Bedarfsanalysen deutlich gemacht, dass zum Beispiel in Süddeutschland, wo bedeutende Arbeitgeber ihren Unternehmenssitz haben, passender Wohnraum für berufsbedingt multilokal Lebende fehlt. Zwar sind die Erwartungen an Dienst-

leistungen der Versorgung, Vernetzung und Fortbewegung groß, doch nicht abwegig oder realitätsfern. Effiziente, intelligente und qualitative Support-Lösungen sind gefragt.

## 11 Diskussion und Ausblick

Im letzten Kapitel der Arbeit werden die empirischen Ergebnisse zusammenfassend in Bezug auf die Forschungsfragen (s. Kap. 5) bewertet. Es wird überprüft, ob sie in zufriedenstellendem Maße beantwortet werden konnten. Insbesondere wird auf die Fragestellungen eingegangen, die die Systematisierung der empirischen Ergebnisse betreffen (s. Kap. 5, Tab. 1, Abs. 2.5). Weiterhin werden die Erkenntnisse der Untersuchung im Zusammenhang mit den zugrunde gelegten Theoriefeldern reflektiert. Das Kapitel endet mit einem Ausblick für das Forschungsfeld Multi-lokalität.

Vorderstes Ziel der Arbeit war es, herauszufinden, auf welche Weise Anpassungsstrategien mit der berufsbedingten multilokalen Lebensführung einhergehen, die die gewöhnlichen Alltagsroutinen hinsichtlich Raums und Zeit verändern. Damit sollten raum-zeitliche Strategien herausgearbeitet werden, die von den multilokalen Akteuren im Umgang mit ihrer spezifischen Lebenssituation etabliert werden. Im Fokus standen multilokale Alltagsarrangements, die primär beruflich begründet waren. Weiterhin sollten die Befragten in wissensbasierten Arbeitskontexten tätig sein (s. Kap. 6.4).

Offene Forschungsfragen erfordern ein qualitatives Vorgehen, das Motive, Handlungsweisen, Einstellungen und Bewertungen vielseitig ergründet. In diesem Sinne hat die Arbeit einen mehrperspektivischen Untersuchungsansatz verfolgt. Hierzu wurden verschiedene, forschungsprogrammatisch miteinander vereinbare Theorieansätze berücksichtigt (s. Kap. 3.1 und Kap. 4). In methodischer Hinsicht kamen mehrere Erhebungsinstrumente zum Einsatz. Ergänzend zu leitfadengestützten, problemzentrierten Interviews (s. Kap. 6.2) wurden ein biografischer Zeitstrahl als erzählgenerierender Impuls (s. Kap. 6.3.1), ein Kurzfragebogen zur Erfassung standardisierter Merkmale (s. Kap. 6.3.2) und ein Mobilitätstagebuch zur Dokumentation alltagsbasierter Mobilität (s. Kap. 6.3.3) eingesetzt. Mit dieser methodischen Vorgehensweise konnten nicht nur textbasierte, inhaltsanalytische Auswertungen vorgenommen werden. Sie wurden überdies angereichert mit Angaben zu spezifischen Mobilitätskennziffern, zur Wohnsituationen und zu raum-zeitlichen Strukturen multilokalen Alltagslebens. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass tatsächliche und empfundene Mobilitätszeit teilweise voneinander abweichen. Distanzintensive Mobilität wird nicht notwendigerweise als negativ empfunden, wenn sie produktiv verbracht und beispielsweise als Arbeitszeit genutzt werden kann (s. Kap. 10.1.4). Sie ist dann keine verlorene Zeit, die allein der Fortbewegung vom Ausgangs- zum Zielort dient. Im Gegensatz hierzu können kürzere Pendelstrecken als Zumutung empfunden werden, weil Bahnhöfe nicht bedarfsgerecht ausgestattet und Züge verspätet sind oder das zügige Vorankommen auf der Autobahn durch Verkehrsstaus eingeschränkt ist. Darauf aufbauend ließen sich Zeitbudgets für weitere Aktivitäten im Alltag ableiten.



Im Zusammenhang mit dieser Datenanreicherung hat die inhaltsanalytische Auswertung der Gespräche ein zentrales Leitmotiv im Kontext berufsbedingter Multilokalität hervorgebracht. Es handelt sich um *raum-zeitliche Souveränität*. Sie soll in allen untersuchten Fällen mittels oder trotz multilokalen Lebens erreicht werden. Abstrahiert von individuellen Biografien, Erfahrungen und Entscheidungen zeigen die Personen in multilokalen Settings Bestrebungen, möglichst eigenbestimmt und uneingeschränkt darüber entscheiden zu können, an welchem Ort sie sich zu welcher Zeit wie lange und zu welchem Zweck aufhalten. Es handelt sich um ein Motiv, das sich schlussendlich auf ein menschliches Grundbedürfnis reduzieren ließe. Vor dem Hintergrund berufsbedingter Multilokalität stellt sich die Frage nach raum-zeitlichem Souverän-sein jedoch in besonderer Weise, weil sich die Komplexität einer Alltagsgestaltung, die sich auf zwei Wohnorte bezieht, selbstverständlich erst einmal erhöht. Die Anzahl der Orte, die im Alltag aufgesucht werden, steigt (s. Kap. 8.1). Der Zeitbedarf für das Pendeln ist immens (s. Kap. 8.2). Das bleibt nicht ohne Folgen für die Alltagsorganisation, die den Aussagen der Interviewten zufolge von straffem Zeitmanagement, permanentem Koordinieren und Synchronisieren und ständigem Priorisieren geprägt ist. Zeitstress und Zeitnot sind Empfindungen, von denen durchweg berichtet wurde. Die Personen scheinen aus dem Rhythmus gefallen zu sein. Ihr Bestreben ist daher, in einen verträglichen Rhythmus zurückzufinden. Hierzu werden Strategien etabliert, die innerhalb des neuen Alltagssettings ein selbstbestimmtes Gestalten und Erleben von An- und Abwesenheiten ermöglichen. Doch nicht nur innerhalb der multilokalen Lebensphase kommt es zu solchen Strategien. Auch der Wechsel von einem mono- zum multilokalen Setting kann bereits eine Erweiterung von Freiheitsgraden sein. Multilokalität an sich ist also schon eine Strategie, um raum-zeitliche Souveränität (wieder) zu erlangen. Ein Leben an mehreren Orten soll nicht in jedem Fall dauerhaft aufrechterhalten werden. Zum Zeitpunkt des Interviews gilt es im Vergleich zum täglichen Pendeln und einem Umzug jedoch als bessere Handlungsoption im Umgang mit den beruflichen (Mobilitäts-)Anforderungen.

Dem Kernmotiv wird also in unterschiedlicher Art und Weise entsprochen. Für die hier untersuchten Fälle konnten diesbezüglich signifikante Strategien unterschieden werden. Sie sind fallübergreifend einerseits sehr ähnlich und andererseits lassen sie sich trennscharf voneinander abgrenzen. So konnten *sechs Modi raum-zeitlicher Souveränität* klassifiziert werden (s. Kap. 9.2.1 bis 9.2.6). Raum-zeitliche Souveränität wird hergestellt durch

- *Zeitbewusstsein,*
- *Cocooning,*
- *Egotaktik,*
- *Emanzipation,*

- *produktive Tooladoption* oder
- *Variabilität ortsbezogener Identität.*

Jeder Modus umfasst sowohl bewusst eingesetzte Strategien der Befragten als auch unbewusste Abläufe im Alltag. Bewusste Strategien sind solche, die den Befragten zufolge direkt mit ihrem mehrörtigen Leben korrelieren. Sie konnten konkret als Anpassungsstrategien auf das neue multilokale Alltagssetting benannt werden. Unbewusst stattfindende Strategien wurden von den Befragten nicht als solche beschrieben, konnten aber im Verlauf der Dateninterpretation zusätzlich herausgearbeitet werden. Strategien umfassen Entscheidungen, (Routine-) Handlungen, die Inanspruchnahme von Support-Lösungen als auch geistige, körperliche und materielle Ressourcen.

Die Differenzierung der Modi ist primär deskriptiv ausgerichtet. Sie liefert Antworten auf die forschungsleitenden Teilfragen, die entlang von vier Determinanten bzw. Kategorien berufsbedingten multilokalen Lebens konzipiert wurden (s. Kap. 5, Tab. 1, Abs. 2.1 bis 2.4). Die Auswahl der Kategorien fußt auf der Auseinandersetzung mit der theoretischen und empirischen Literatur auf dem Gebiet der Multilokalitätsforschung (s. Kap. 3). Damit lassen sich alle Fälle anhand eines Grundgerüsts von Multilokalität einordnen. Diese Grundstruktur ist in Abbildung 13 wiedergegeben (s. Kap. 9.3 und Kap. 10.1). Die Determinanten sind in der Abbildung 13 in horizontaler Abfolge orangefarben gekennzeichnet. Sie bilden zugleich den zeitlichen Verlauf einer multilokalen Lebensphase ab. Es handelt sich um

- *Voraussetzungen und vorhandene Strukturen,*
- *Motive, Absichten und Beweggründe,*
- *resultierende Prozesse* und die
- *weitere Entwicklung.*

Das Modell raum-zeitlicher Souveränität (s. Kap. 9.3) stützt sich im Wesentlichen auf fünf theoretisch-konzeptionelle Pfeiler. Es handelt sich um das Konzept von Nicht-Orten (s. Kap. 4.2.2.1), raumbezogene Kapitalkonzepte (s. Kap. 4.2.2.2), Konzepte raum- bzw. ortsbezogener Identität (s. Kap. 4.2.2.3), die mobilitätsbiografischen Entwürfe (s. Kap. 4.3.4.2) und Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen (s. Kap. 4.3.4.3). In theoretisch-konzeptioneller Hinsicht konnte somit die geforderte Kopplung der sich ergänzenden Praktiken des Mobilseins und des Sich-lokalisierens umgesetzt werden (s. Kap. 3).

Im Sinne der Forschungsansätze zu Mobilitätsbiografien wird die multilokale Lebensphase in einen biografischen Kontext eingebettet. Das bedeutet, die Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten wird mit vorhergehenden Erlebnissen und Erfahrungen in Verbindung gebracht. In den Interviews wurden besondere Lebensereignisse mittels eines chronologischen Pfads abgefragt, der den Interviewpersonen in Papierform vorlag (s. Kap. 6.3.1). Somit konnten Motive,

Absichten und Beweggründe einfacher nachvollzogen werden. Der Untersuchungsbereich, für den die mobilitätsbiografischen Ansätze zum Tragen kommen konnten, ist in Abbildung 13 grau gepunktet umrandet.

Unter Berücksichtigung von Mobilitätserfahrungen, der bisherigen Erwerbsbiografie, der Lebensphase und Lebenslage, dem Alter und prägenden Erfahrungen kann jeder Fall in das dargestellte Schema (s. Abb. 13) eingeordnet werden.

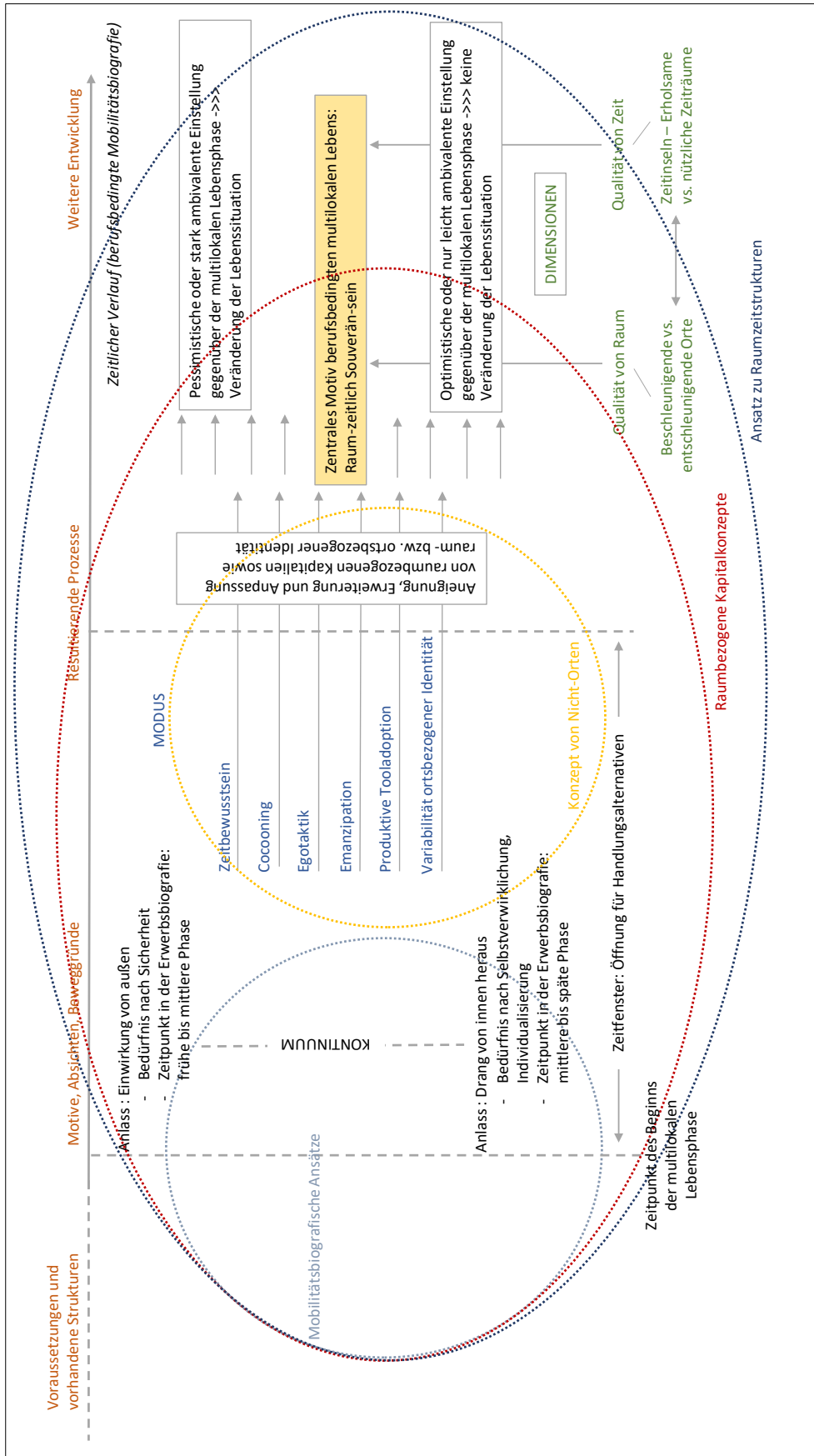


Abbildung 13: Überblick über die Zusammenführung der empirischen Ergebnisse mit theoretischen Konzepten und Forschungsfragen

Die Entscheidung für ein Leben an mehreren Orten kann stärker extern oder aber individuell bedingt sein. Die Bedingungen stehen sich nicht kontrastierend gegenüber, sondern sind als Kontinuum zu verstehen (in der Abbildung 13 als gestrichelte Linie zwischen den Anlässen gekennzeichnet). Zu dem Zeitpunkt, wo ein multilokales Leben beruflich initiiert wird, öffnet sich ein Zeitfenster für potenzielle neue oder veränderte Handlungsabläufe im Alltag. Hier greifen nun raumbezogene Kapitalkonzepte sowie Ansätze raum- bzw. ortsbezogener Identität. Denn infolge mehrörtigen Lebens kommt es zur Aneignung, Anpassung und Erweiterung von raumbezogenem Kapital als auch von raum- bzw. ortsbezogener Identität. In der Abbildung 13 ist ihr Anwendungsbereich in Form eines rot gepunkteten Ovals gekennzeichnet. Hieraus resultieren neue Strukturen, Rhythmen und Prozesse, die in Form signifikanter Strategien und Modalitäten sichtbar werden. Alle Fälle zielen auf die (Wieder-)Herstellung raum-zeitlicher Souveränität ab. Dennoch lassen sich aufgrund verschiedener Strategien sechs verschiedene Modi klassifizieren. Sie sind in der Abbildung 13 mittig in blau aufgelistet. Im Untersuchungsbereich resultierender Prozesse kommt nun auch der Ansatz von Nicht-Orten nach AUGÉ (2014) zum Tragen (in Abb. 13 gelb gepunktet gekennzeichnet). Denn schließlich konnte hiermit der Frage nachgegangen werden, inwiefern bestimmte Orte vor dem Hintergrund mehrörtigen Lebens Bedeutung tragen, bedeutungslos bleiben oder identitätsstiftend werden.

Der Erfolg, also das Ausmaß der erreichten Selbstbestimmtheit wird unterschiedlich bewertet. Je nachdem, ob die Wahrnehmung der Lebensweise eher positiv bzw. nur leicht ambivalent oder negativ bzw. sehr ambivalent ausfällt, wird eine Veränderung derselben angestrebt (in Abb. 13 rechte Seite). Der Ansatz zu Raumzeitstrukturen konnte auf alle Untersuchungsfelder angewendet werden. In der Abbildung 13 ist sein Anwendungsbereich als blau gepunktetes Oval zu erkennen.

Die weitere Datenauswertung hat ergeben, dass raum-zeitliche Souveränität – unabhängig vom Modus – zwei *Dimensionen* annehmen kann. Sie sind von einzelnen Fällen losgelöst als Ergebnis einer Metabetrachtung zu sehen. Ihre Erarbeitung knüpft primär an die fünf soeben genannten Theoriefelder an. Verhaltens- und Handlungstheorien (s. Kap. 4.1) sind als Grundverständnis menschlichen Handelns bedeutsam, spielten für die konkrete theoretische Fundierung der empirischen Erkenntnisse aber eine untergeordnete Rolle. Allerdings hat sich gezeigt, dass für die fallübergreifende Systematisierung der Ergebnisse (s. Kap. 10) verschiedene Raumverständnisse (s. Kap. 4.2.1) als auch Zeitkonzepte (s. Kap. 4.3) reflektiert werden konnten. Die Erarbeitung der beiden Dimensionen liefert Antworten auf die Forschungsfragen, die unter dem Aspekt *Systematisierung* subsumiert wurden (s. Kap. 5, Tab. 1, Abs. 2.5).

Die Dimensionen rekurren auf das Verständnis von Raum und Zeit, welches sich hinter der *Rede von der Zeit* (s. Kap. 10.1.1) und der *Rede von Orten* (s. Kap. 10.1.3) verbirgt. Wie eine Person über Zeit, Raum und Orte gesprochen hat, vermittelte ein Bild, das sie hiervon hat. Mit diesem Verständnis sind gewisse Denkweisen und Handlungen verknüpft. Für die Untersuchung interessierten vor allem Prägungen, die mit dem Zustand der Mehrörtigkeit in Verbindung gebracht werden konnten. So lieferten verschiedene Gesprächsabschnitte und Begrifflichkeiten Hinweise darauf, inwieweit Multilokalität das Zeitbewusstsein der Befragten prägt (s. Kap. 10.1.1). Zeit ist ein abstraktes Phänomen, das vor dem Hintergrund multilokalen Lebens massiv ins Bewusstsein der multilokalen Akteure rückt. Es wird durch Multilokalität erfahrbar, offensichtlich und konkret, weil sich Fragen des Zeitmanagements wegen der Synchronisation und Koordination des Alltagslebens aufdrängen. Bislang individuelle und gemeingültige Konzepte von Zeit bestehen zwar weiterhin, doch werden sie infolge der Mehrörtigkeit stärker geprüft und neu gedacht. Gerade vor dem Hintergrund mehrörtigen Lebens sind Zeiten, die verlässlich für bestimmte Aktivitäten eingehalten werden, von zentraler Bedeutung. Eine Trennung zwischen Arbeits- und Privatleben wird bevorzugt. Das multilokale Alltagsleben wird deshalb unterteilt in periodische Zeitspannen. Davon ausgehend konnte gezeigt werden, inwieweit das klassische lineare Zeitkonzept durch ein zyklisches Verständnis von Zeit ersetzt wird. Es handelt sich um ein Konzept, welches von Zeitinseln ausgeht, das wiederum eng geknüpft ist an ein steigendes Bewusstsein für *Qualität von Zeit* (s. Kap. 10.1.2). Durch den Mangel an Zeit wird ein Bewusstsein für sinnvoll verbrachte Zeit geschaffen. Zeit ist ein knappes Gut. Zeitwohlstand wird im Kontext multilokaler Lebensweise genauso wichtig wie finanzieller Wohlstand. Zeitautonomie hat einen enormen Stellenwert.

Wird berufsbedingt ein weiterer Wohnsitz am Arbeitsort gegründet, vergrößert sich der Aktionsraum, was das Erleben von Raum und Distanz beeinflusst. Zeit- und raumbezogene Begebenheiten multilokalen Lebens bedingen sich gegenseitig. Und so konnte neben einem steigenden Bewusstsein für Qualität von Zeit eine gleichsam für den Raum geltende Tendenz ermittelt werden (s. Kap. 10.1.4). Dass mit berufsbedingtem multilokalem Leben eine Veränderung von Raumbewusstsein einhergeht, zeigte sich beispielsweise daran, dass Wohnorte zu solchen mit bestimmter Nutzung erklärt wurden. Meist handelt es sich um den Arbeitsort im multilokalen Arrangement. Bloß weil ein Ort aber ausschließlich einem bestimmten Nutzen dient und sonst keine weitere Bindung zu ihm besteht, heißt das nicht, dass er weniger Wert erlangen könnte als ein emotional bedeutsamer und identitätsstiftender Ort. Ein Ort mit hoher qualitativer Beschaffenheit kann also auch ein Ort sein, zu dem keine subjektive Bindung aufgebaut wird, der aber zum Beispiel alle wichtigen Ausstattungsmerkmale aufweist, die der Alltagsgestaltung einer multilokal lebenden Person dienlich sind. Jener Ort wurde nicht als Sehnsuchtsort beschrieben. Er wird keine identitätsstiftende Wirkung entfalten können im Sinne des Beheimatet-seins.

Dennoch unterliegt er einer bestimmten Nutzung und ist daher keineswegs qualitätslos. Seine Qualität definiert sich über andere Kriterien. Es sind bestimmte Ausstattungsmerkmale, die einen Ort für den spezifischen Nutzungsanspruch auszeichnen. Weiterhin wurde dargelegt, dass auch universal geltende Images hierfür eine Rolle spielen.

Darauf bezugnehmend konnte verdeutlicht werden, dass Bahnhöfe, Züge, Flughäfen und Flugzeuge für die Multilokalen nicht nur Orte des Durchgangs, sondern auch sinnstiftende und produktive Aufenthaltsorte sind. Jedoch hängt die Bedeutung von Transitorten maßgeblich von ihrer objektiven Beschaffenheit ab. Sind sie ansprechend gestaltet und vielseitig ausgestattet, werden Aktivitäten des Alltags dorthin verlagert. Sie dienen als Arbeitsort und Treffpunkt mit Kolleg\*innen auf der Durchreise, sie sind Ort der Entschleunigung oder Gastronomie- und Versorgungseinrichtung auf dem Weg zum jeweiligen Wohnort. Ihr Qualitätswert ist für die Gestaltung des multilokalen Alltags nicht zu unterschätzen.

Der Pkw fungiert hingegen als eine Art Refugium zwischen den Wohnorten. Er dient als Transportmittel wichtiger Gegenstände, die hin- und hertransportiert werden. Genauso ist er aber auch ein Rückzugsort, um sich auf die jeweiligen Begebenheiten am anderen Ort vorzubereiten.

Dass multilokales Leben ein verändertes Bewusstsein für die *Qualität von Orten* bedingt, zeigte sich weiterhin darin, dass neben Orten bestimmten Nutzens Rückzugsorte enorm an Bedeutung tragen. Die Identifizierung mit solchen Orten wird verstärkt, weil eine bewusste Entscheidung für den Standort getroffen wurde. Ortsbindung wird gefestigt, indem Freizeitaktivitäten, soziale Kontakte oder die Beschäftigung mit der Wohnung bzw. dem Eigenheim intensiviert werden. Es sind Orte, die nicht notwendigerweise zentral und gut erreichbar sind oder über eine Vielfalt an Versorgungs- und kulturellen Einrichtungen verfügen. Eher sind es Erinnerungsorte, wo prägende Erlebnisse stattgefunden haben. Es sind Sehnsuchtsorte, wo wichtige soziale Bindungen vorhanden sind. Es sind Orte, die eng mit den privaten Ereignissen des Lebensverlaufs verwoben sind und an denen das soziale Miteinander stattfindet.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die qualitative Beschaffenheit von Raum vor dem Hintergrund multilokalen Lebens eine zentrale Rolle einnimmt. Ein verändertes Bewusstsein für Qualität von Raum zeigte sich darin, dass Orte, deren Qualitätswert sich aus ihrem Nutzen für die multilokalen Akteure ergibt, von Orten unterschieden werden, die eine hohe emotionale oder symbolische Bedeutung tragen. Werden diese empirischen Ergebnisse mit den Erkenntnissen der Forschungsansätze zu Raumzeitstrukturen (s. Kap. 4.3.4.3) verknüpft, lässt sich folgendes Fazit ziehen: Im berufsbedingten multilokalen Alltag wirken Orte bestimmten Nutzens, zum Beispiel der Arbeitsort oder Transiträume, beschleunigend. Bestimmte Aktivitäten, allen voran die Arbeit sowie Besorgungen und Erledigungen, werden dorthin verlagert, um sich andernorts auf

entschleunigende Aktivitäten konzentrieren zu können. Orte des Rückzugs wirken entschleunigend. Be- und entschleunigende Orte entsprechen jeweils verschiedenen Zeitinseln. Die Nutzungsqualität von Orten bemisst sich anhand verschiedener Kriterien. Ein entschleunigender Ort wird hingegen in anderer Weise geschätzt. Reale physische Kontakte in vertrauter Umgebung stehen im Vordergrund. Eine derartige Einteilung in Raumzeitabschnitte erlaubt eine bewusste Fokussierung auf eine Sache, Aktivität oder Person und somit ein höheres Maß an raum-zeitlicher Souveränität.

Dass Strategien etabliert und hierdurch ein neues Maß an raum-zeitlicher Souveränität erlangt wird, soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass damit auch Stress einhergeht. Fallspezifisch wurde von einer emotionalen und körperlichen Belastung gesprochen, die nur hingenommen werde, weil die berufliche Tätigkeit Sinn stifte und identitätsstiftend sei. Eingängig berichteten die Personen davon, dass es zwar Möglichkeiten gebe, einen multilokalen Alltag zu erleichtern, dennoch sind Support-Lösungen und Angebote noch lange nicht ausreichend vorhanden und zugänglich. Diese Wahrnehmung konnte mit den Erkenntnissen der Expert\*innengespräche bestätigt werden, sodass abschließend Überlegungen zu Handlungsempfehlungen angestellt wurden (s. Kap. 10.2). Diese können als praxisnahe Handlungsorientierung für politische Entscheidungsträger, Mobilitätsdienstleister, Arbeitgeber und Vertreter\*innen der Immobilienbranche dienen, die in naher Zukunft beabsichtigen, bedarfsgerechte Angebote für multilokal Lebende bereitzustellen.

Geographie ist die Wissenschaft, die sich mit der Umwelt und dem Verhältnis, in dem der Mensch zu ihr steht, befasst. Ihr Kernanliegen ist die Beschreibung und Erklärung menschlichen Tuns in Abhängigkeit von Zeit und Raum. Menschliches Handeln beeinflusst die physische Umwelt aber auch. Um jene komplexen Prozesse zu verstehen, ist es wichtig, soziale, ökologische und ökonomische Zusammenhänge aufzuzeigen. Eine Besonderheit und Stärke der Geographie liegt in der Verbindung natur- und gesellschaftswissenschaftlicher Perspektiven. Sie stellt einen Bezug zwischen sozialen und physischen Prozessen im konkreten Kontext von Orten, Regionen und Systemen her. Berufsinduziertes Leben an mehreren Orten ist ein solches Beispiel. Es entsteht als Reaktion auf bestimmte raum-zeitliche Bedingungen und Handlungsspielräume, wirkt aber genauso auf dessen Kontexte zurück. Die Untersuchung hat gezeigt, dass eine geographische Perspektive neben anderen Fachdisziplinen einen wichtigen Beitrag für die Erforschung von Multilokalität leisten kann. Sie liefert mit fundierten Raum- und Zeitkonzepten ein nützliches theoretisches Gerüst für die Untersuchung neuer Wohn-, Mobilitäts- und Arbeitsformen. Weiter-



hin ermöglicht sie einen Blick auf die wechselseitige Beeinflussung von Handlung und Raum in einem vierdimensionalen Zeit-Raum-Kontinuum.

Nicht immer sind Erkenntnisse unbedingt originell, doch original. Eine überraschende Verbindung von Vertrautem aufzuzeigen ist von Relevanz, weil sie scheinbar gesicherte Wahrheiten in Frage stellt und auf Augenscheinliches hinweist. Die Verwendung verschiedener Theorieansätze hat sich hierfür als nützlich erwiesen. Geschlossene und linear konstruierte Theorien würden zu kurz greifen, um ein vielseitiges Phänomen, wie es die berufsbedingte Multilokalität ist, aufzuschließen. Wie vielfältig mit den Herausforderungen und Chancen der raum-zeitlichen Lebensgestaltung im Kontext von Orten und Systemen umgegangen wird, zeigte sich in der qualitativen Betrachtung besonders deutlich.

Die Untersuchung berufsbezogener Multilokalität konnte eine Betrachtungsperspektive auf Raum und Zeit hervorbringen, die die Komplexität aus Motiven, der Entscheidung für das Leben an mehreren Orten und Handlungsweisen, die sich im Umgang mit den Spezifika der multilokalen Lebenssituation ergeben, zum Untersuchungsgegenstand machte. Es geht um einen Entschluss, den immer mehr Menschen, die in wissensbasierten Arbeitsfeldern tätig sind, zu unterschiedlichen Zeitpunkten in ihrem Leben treffen müssen, um berufliche und persönliche Anforderungen bzw. Bedürfnisse in Einklang zu bringen.

Multilokalität ist in der Arbeit eingebettet in die Annahme, dass sich Lebensläufe und Lebensweisen verändern, und zwar dahingehend, dass sie sich noch stärker als bislang individualisieren und ausdifferenzieren. In diesem Sinne kann die Gestalt des hier untersuchten berufsbedingten Lebens an mehreren Orten als Anzeiger für veränderte Wohn-, Arbeits- und Mobilitätspraktiken verstanden werden. HAMANN (2011) betrachtet Multilokalität in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung von Städten als *„eine hoch praxisrelevante Erscheinung, welche spezifische Wertungen von Wohnen und Wohnumwelten zur Folge hat.“* (ebd.: 177). Dieser Aussage soll mit den empirischen Ergebnissen der Studie Nachdruck verliehen werden. Die Untersuchung hat bestätigt, dass die multilokale Lebensform keine einheitliche ist, auch wenn sie zuvorderst beruflich begründet war. Sie ist geprägt durch unterschiedliche Motive, Strukturen, Dynamiken und Auswirkungen. Es ist deshalb sinnvoll, dass sich verschiedene Fachdisziplinen mit unterschiedlichen und ggf. auch konkurrierenden paradigmatischen Zugängen dem Thema nähern. Die Arbeit leistet einen Beitrag zu einer multiparadigmatischen Zugangsweise, um ein komplexes Phänomen wie das der Multilokalität aus möglichst verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Insbesondere die strukturellen Komponenten sowie raum- und mobilitätsbezogene Aspekte von berufsinduzierter Multilokalität wurden in der Arbeit fokussiert.

Solche Untersuchungen bieten Anknüpfungspunkte für zahlreiche weitere Forschungsarbeiten in Bezug auf raum-zeitliche Rhythmen und Verflechtungsstrukturen. Immer noch wünschenswert

wäre dahingehend sicherlich die Intensivierung der Nutzung von georeferenzierten Daten. Auf deren Grundlage könnten Bewegungsmuster und Temporalstrukturen vergleichend abgebildet werden.

Schlussendlich gibt Multilokalität Hinweise darauf, wie sich das gesellschaftliche Miteinander entwickeln wird. Zukünftig kann davon ausgegangen werden, dass temporäre Wohnformen bzw. wechselnde Wohn- und Arbeitsorte weiter zunehmen werden. Mit neuen Zeiterfahrungen, Arbeitspraktiken und Handlungsdilemmata erwachsen neue Realitäten und Wünsche, die wiederum in ein Bedürfnis nach raum-zeitlicher Souveränität münden. Demzufolge sollte sich die einschlägige Forschung öffnen für die praxisorientierte, exemplarische Untersuchung weiterer Formen des temporären Wohnens und Arbeitens und ihrer Implikationen für die Mobilität. Trends wie minimalistisches Wohnen, Micro Living oder Smart Living, Teilen statt Besitzen, etc., aber auch Überlegungen zu nachhaltigen Wohn- und Mobilitätskonzepten können hierunter einbezogen werden.

## Literaturverzeichnis

- ADEY, P. (2009): *Mobility*. London.
- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) (2016): *Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen*. Positionspapier aus der ARL, 104. Hannover. Online verfügbar: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01043> (24.01.2019).
- AJZEN, I., FISHBEIN, M. (1980): *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs/NJ.
- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) (2016): *Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen*. Positionspapier aus der ARL, 104. Hannover. Online verfügbar: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01043> (24.01.2019).
- ARENDDT, H. (1981): *Vita activa oder Vom tätigen Leben*. 2. Auflage. München.
- AUGÉ, M. (2014): *Nicht-Orte*. 4. Auflage. München.
- ASENDORPF, J. (2008): *Living Apart Together: Alters- und Kohortenabhängigkeit einer heterogenen Lebensform*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 60 (4). S. 749-764. Köln.
- AXHAUSEN, K. W. (2008): *Social Networks, Mobility Biographies, and Travel: Survey Challenges*. – *Environment and Planning B: Planning and Design* 35, 6, 981-996.
- BAMBERG, S. (2001): *Alltagsmobilität zwischen objektiven Zwängen und subjektiven Wünschen: Entwicklung und Test eines Erklärungsmodells aktionsräumlichen Verhaltens*. In: FLADE, A., BAMBERG, S. (Hrsg.): *Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. S. 117-159. Darmstadt.
- BAMBERG, S. (2004): *Sozialpsychologische Handlungstheorien in der Mobilitätsforschung. Neuere theoretische Entwicklungen und praktische Konsequenzen*. In: DALKMANN, H., LANZENDORF, M., SCHEINER, J. (Hrsg.): *Verkehrsgenese – Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität*. *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, Bd. 5. S 51-70. Mannheim.
- BECK, U. (1986): *Risikogesellschaft: auf dem Weg in eine andere Moderne*. Berlin.
- BECK, U. (1997): *Was ist Globalisierung? Irrtümer des Globalismus – Antworten auf Globalisierung*. Frankfurt am Main.
- BECKER, E., JAHN, T. (2006): *Soziale Ökologie*. Frankfurt/New York.
- BECKMANN, K. J., HESSE, M., HOLZ-RAU, C., HUNECKE, M. (Hrsg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden.

- BENTHAUS-APEL, F. (1995): Zwischen Zeitbindung und Zeitautonomie. Eine empirische Analyse der Zeitverwendung und Zeitstruktur der Werktags- und Wochenendfreizeit. Wiesbaden.
- BRANDT, S., FISCHER, H., JAHNEL, T., JÜRSS, S., DÖRFLER, T., KLÄRNER, A. (2016): Lebenswelt Transitraum: Sinnbezüge zur Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt in rekonstruktiver Perspektive. In: LUDWIG, J., EBNER VON ESCHENBACH, M., KONDRATJUK, M. (Hrsg.): Sozialräumliche Forschungsperspektiven: Disziplinäre Ansätze, Zugänge und Handlungsfelder. (ZBBS-Buchreihe: Studien zur qualitativen Bildungs-, Beratungs- und Sozialforschung). S. 171-188. Opladen, Berlin, Toronto.
- BREUCKMANN, T. (2018): Leben und Identitäten in Nicht-Orten. Eine empirische Untersuchung von raumbezogenen Identitäten in Transiträumen. Baden-Baden.
- BUESCHER, M., URRY, J., WITCHGER, K. (2011): Mobile Methods. London.
- BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG (BiB) (Hrsg.) (2019): Job Mobilities and Family Lives in Europe. Wiesbaden.
- BLOSSFELD, H.-P., HOFÄCKER, D., HOFMEISTER, H., KURZ, K. (2008): Globalisierung, Flexibilisierung und der Wandel von Lebensläufen in modernen Gesellschaften, In: SZYDLIK, M. (Hrsg.): Flexibilisierung. Folgen für Arbeit und Familie. S. 23-46. Wiesbaden.
- BOESCH, E. E. (2001): Symbolic Action Theory in Cultural Psychology. In: Culture & Psychology 7 (4). S. 479-483.
- BOURDIEU, P. (1976): Struktur, Habitus, Praxis. In: BOURDIEU, P. (Hrsg.): Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyllischen Gesellschaft. S. 139-202. Frankfurt a.M.
- BOURDIEU, P. (1983): Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: KRECKEL, R. (Hrsg.): Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt, Sonderband 2. S. 183-198. Göttingen.
- BOURDIEU, P. (1988): Homo academicus. Frankfurt a.M.
- BOURDIEU, P. (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: WENTZ, M. (Hrsg.): Stadt-Räume. S. 25-34. Frankfurt a.M. und New York.
- BOURDIEU, P. (1998): Ortseffekte. In: KIRCHBERG, V., GÖSCHEL, A. (Hrsg.) (1998): Kultur in der Stadt. S. 17-25. Wiesbaden.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (Hrsg.) (2017): Weißbuch Arbeiten 4.0. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland (MiD) – Ergebnisbericht. Bonn.
- CANZLER, W., KAUFMANN, V., KESSELRING, S. (Hrsg.) (2008): Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective. Hampshire.

- CARLSTEIN, T., PARKES, D., THRIFT, N. (1978): Timing space and spacing time. In: Time and Regional Dynamics, Vol. 3. London.
- CHLOND, B., LAST, J., MANZ, W., ZUMKELLER, D. (2004): Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 56, Heft 10, S. 430-435. Baiersbronn.
- CLOKE, P., COOK, I., CRANG, P., GOODWIN, M., PAINTER, J., PHILO, C. (Hrsg.) (2004): Practising Human Geography. London/Thousand Oaks/New Delhi.
- CRESSWELL, T. (2006): On the Move. London.
- CRESSWELL, T. (2009): Place. In: THRIFT, N., KITCHEN, R. (Hrsg.): International Encyclopedia of Human Geography. Vol. 8. S. 169-177. Oxford.
- DANGSCHAT, J. (2013): Der Motilitäts-Ansatz – Einordnung und Kritik. In: SCHEINER, J., BLOTEVOGEL, H-H., FRANK, S., HOLZ-RAU, C., SCHUSTER, N. (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. S. 49-59. Dortmund.
- DANGSCHAT, J., DROTH, W., FRIEDRICHS, J., KIEHL, K. (Hrsg.) (1982): Aktionsräume von Stadtbewohnern. – Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung 36. Opladen.
- DIRKSMEIER, P. (2012): Multilokalität als Abwesenheit: eine Herausforderung für landschaftlich attraktive Räume – das Beispiel Tegernsee/Stadt. Europa Regionale, 18.2010 (2-3), S. 60-70.
- DITTRICH-WESBUER, A., FÖBKER, S., STURM, G. (2015): Multilokales Wohnen: Empirische Befunde zur Verbreitung in Deutschland. In: WEICHHART, P., RUMPOLT, P. (Hrsg.): Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 18. S. 121-143. Wien.
- DITTRICH-WESBUER, A., KRAMER, C., DUCHÊNE-LACROIX, C., RUMPOLT, P. (2015): Multi-local living arrangements: Approaches to quantification in German language official statistics and surveys. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 106, No. 4, S. 409-424. Oxford and Malden, MA.
- DUCHÊNE-LACROIX, C., SCHAD, H. (2013): Mobilitätskapital, Raumkapital, Räumlichkeitskapital: Ein „Sieg des Ortes über die Zeit“ mit welchem raumbezogenen Handlungsvermögen? In: SCHEINER, J., BLOTEVOGEL, H-H., FRANK, S., HOLZ-RAU, C., SCHUSTER, N. (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. S. 61-77. Dortmund.
- ECKEY, H-F., KOSFELD, R., TÜRCK, M. (2007): Pendelbereitschaft von Arbeitnehmern in Deutschland. In: Raumforschung und Raumordnung 65, Heft 1. S. 5-14. Heidelberg.
- EICHHORN, S., SCHULWITZ, M. (2017): Berufsbedingte Multilokalität – Zweitwohnsitzpotenziale als neue Aspekte der Stadtentwicklung. In: SCHLUMP, C., ZASPEL-HEISTERS, B. (Hrsg.): Neue Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland – Rahmenbedingungen, Entwicklungsstrategien und Umsetzungskonzepte. Arbeitsberichte der ARL 19, S. 62-75.

- EISENMANN, C., CHLOND, B., HILGERT, T., VON BEHREN, S., VORTISCH, P. (2018): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2016/2017: Alltagsmobilität und Fahrleistung. Karlsruhe.
- ELLEGÅRD, K. (2019): Thinking Time Geography: Concepts, Methods and Applications. London/New York.
- ELLEGÅRD, K., VILHELMSON, B. (2004): Home as a pocket of local order: Everyday activities and the friction of distance. In: Geografiska Annaler, 86 B (4). S. 281-296.
- ELLEGÅRD, K., SVEDIN, U. (2012): Torsten Hägerstrand's time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography.
- ELLIOTT, A., URRY, J. (2010): Mobile Lives. London.
- ERIKSON, E. H. (1950): Childhood and Society. New York.
- EYLES, J. (1981): Social Geography. In: JOHNSTON, R. (Hrsg.): The Dictionary of Human Geography. Oxford. S. 309-311.
- FLAMM, M., KAUFMANN, V. (2006): Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. In: Mobilities, Vol. 1, No. 2. S. 167-189.
- FLICK, U. (2016): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg.
- FLIEGNER, S. (2002): Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale der Autoabschaffung. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 3. Mannheim.
- FRÄNDBERG, L. (2008): Paths in transnational time-space: representing mobility biographies of young Swedes. In: Geografiska Annaler, B. 90 (1). S. 17-28.
- FRIED, M. (1963): Grieving for a lost home. In: DUHL, L. J., (Hrsg.): The Urban Condition. S. 151-171. New York.
- FRANZ, P. (1984): Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. Frankfurt a.M.
- GÄRTNER, S., BRANDT, M., FLÖGEL, F., PAUL, H., STEGMANN, T., WEISHAUPT, K. (2016): Raumkapital in fünf Perspektiven. In: Institut Arbeit und Technik, Geschäftsbericht 2014/2015. S. 66-79. Gelsenkirchen.
- GATHER, M., KAGERMEIER, A., LANZENDORF, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin/Stuttgart.
- GEBHARDT, H., REUBER, P., WOLKERSDORFER, G. (Hrsg.) (2003): Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen. Heidelberg.
- GEISSLER, B. (2008): Zeitsouveränität: die paradoxe Suche nach Selbstbestimmung. In: WAGNER, G., HESSINGER, P. (Hrsg.): Ein neuer Geist des Kapitalismus?. S. 257-277. Wiesbaden.
- GEISSLER, K. A., GEISSLER, J. (2015): Time is honey. Vom klugen Umgang mit der Zeit. München.

- GIDDENS, A. (1988): Die Konstitution der Gesellschaft: Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt/New York.
- GLATZER, W. (2004): Die Sozialstruktur Deutschlands – Entstrukturierung und Pluralisierung. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. S. 82-85. Heidelberg/Berlin.
- GOTTSCHALL, K.; VOß, G. G. (Hrsg.) (2003): Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre im Alltag. München und Mering.
- GRÄBE, S., OTT, E. (2003): „... man muss alles doppelt haben“. Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster.
- GRAUMANN, C. F. (1983): On Multiple Identities. In: International Social Science Journal 35. S. 309-321.
- GREINKE, L., HILTI, N. (2019): Temporär genutzte Räume von berufsbedingt multilokal Lebenden. Herausforderungen und Potenziale für betriebliche und regionale Entwicklungen in ländlichen Räumen. In: Raumforschung und Raumordnung, 78 (1), S. 1-17.
- GREN, M. (2001): Time-Geography Matters. In: MAY, J., THRIFT, N. (Hrsg.): TimeSpace: geographies of temporality. Critical Geographies, Bd. 13. S. 208-225. London/New York.
- GROSS, P. (1993): Auswirkungen der Flexibilisierung von gesellschaftlichen Zeitstrukturen und Möglichkeiten zur Gewinnung von Zeitsouveränität. In: Forschungsbericht der Sozialwissenschaftlichen Forschungsstelle der Otto-Friedrich-Universität Bamberg. Bamberg.
- GUSTAFSON, P. (2001): Roots and Routes. Exploring the Relationship between Place Attachment and Mobility. In: Environment and Behavior, 33(5). S. 667-686.
- GUSTAFSON, P. (2012): Travel time and working time: What business travellers do when they travel, and why. In: Time & Society, 21(2). S. 203-222.
- GUSTAFSON, P. (2014): Place Attachment in an Age of Mobility. In: MANZO, L. C., DEVINE-WRIGHT, P. (Hrsg.): Place Attachment. Advances in Theory, Methods and Applications. London/New York. S. 37-48.
- HAAS, A., HAMANN, S. (2008): Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. Ost-West-Vergleich. In: IAB-Kurzbericht, 06/2008. Nürnberg.
- HABERMAS, T. (1999): Geliebte Objekte: Symbole und Instrumente der Identitätsbildung. Frankfurt a.M.
- HÄGERSTRAND, T. (1970): What about People in Regional Science? In: Papers of the Regional Science Association, Vol. 24, S. 7-21. Kopenhagen.
- HÄGERSTRAND, T. (1982): Diorama, Path and Project. In: Tijdschrift for Economische en Sociale Geografie, 73, S. 323-339. Lund.

- HÄGERSTRAND, T. (1985): Time-geography: focus on the corporeality of man, society, and environment. In: The Science and Praxis of Complexity. S. 193-216. Tokyo.
- HÄGERSTRAND, T. (1989): Reflections on „What about People in Regional Science?“. In: Papers of the Regional Science Association, Vol. 66, S. 1-6. Kopenhagen.
- HANNAM, K., SHELLER, M., URRY, J. (2006): Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. In: Mobilities. Vol. 1, No. 1. S. 1-22.
- HANEMANN, L. (2016): Zwischen Zeitsouveränität und Zeitpanik: Zum Lebensrhythmus der Solo-Selbstständigen. Konstanz und München.
- HANNEMANN, C. (2011): Heimischsein, Übernachten und Residieren – Wie das Wohnen die Stadt verändert. In: REIßMÜLLER, R., SCHUCKNECHT, K.: Stadtgesellschaften im Wandel: zum 60. Geburtstag von Christine Weiske. S. 169-183. Chemnitz.
- HARVEY, D. (1990): The Condition of Postmodernity. An Enquiry into Origins of Cultural Change. Cambridge, MA.
- HAWKING, S. (2004): Die illustrierte kurze Geschichte der Zeit. Hamburg.
- HEINICKEL, G. (2009): Mobilitätsbiografien. In: TEC21 – Die Fachzeitschrift für Architektur, Ingenieurwesen und Umwelt, Jg. 135, Nr. 22. S. 23-25. Zürich.
- HEITKÖTTER, M., SCHNEIDER, M. (Hrsg.) (2004): Zeitpolitisches Glossar: Grundbegriffe – Felder – Instrumente – Strategien. München.
- HENCKEL, D., EBERLING, M. (Hrsg.) (2002): Raumzeitpolitik. Opladen.
- HENCKEL, D. (2016): Raumzeitpolitik: Zeitliche Dimensionen der Verkehrspolitik. In: SCHWEDES, O., CANZLER, W., KNIE, A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. S. 521-542. Wiesbaden.
- HENCKEL, D. (2018): Raumzeitstrukturen. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover.
- HENCKEL, D., HARMEL, E., KOZIOL, M., SIMONIDES, S., THOMAIER, S. (Hrsg.) (2013): Die zeitgerechte Stadt: Dimensionen von Zeitgerechtigkeit in der räumlichen Planung. Berlin und Cottbus.
- HENDERSON (2009): Places: In: GREGORY, D. JOHNSTON, R., PRATT, G., WATTS, M. J., WHATMORE, S. (Hrsg.): The dictionary of human geography. 5. Auflage. S. 539-541. Malden/Oxford/Chichester.
- HESSE, M. (2010): Aktionsraum. In: Raumwissenschaftliche Basics: Eine Einführung für die Soziale Arbeit. S. 25-33. Wiesbaden.
- HESSE, M., SCHEINER, J. (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: eine Typologie multilokalen Wohnens. In: Geographische Zeitschrift, 95, Heft 3, S. 138-154. Stuttgart.



- HILTI, N. (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender. Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Wiesbaden.
- HÖMKE, M. (2013): „Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft?“ In: HÖMKE, M. (Hrsg.): Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft. S. 7-10. Wiesbaden.
- HOLST, E. (2014): Qualifizierte Arbeitskräfte binden: Zeitsouveränität. In: Wirtschaftsdienst, Vol. 94, Iss. 4, S. 238. Heidelberg.
- HOKLAS, A.-K. (2015): Von Zeitfressern und anderen Monstern. In: Sehnsucht nach Zeit – Was Zeitpolitik tun kann. In: Böll. Thema, Nr. 2/2015. S. 20f. Berlin.
- HUCHLER, N. (2013): Wir Piloten: Navigation durch eine fluide Arbeitswelt. Berlin.
- KAUFMANN, V., BERGMAN, M.M., JOYE, D. (2004): Motility: Mobility as Capital. In: International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 28.4. S. 745-756. Oxford und Malden/MA.
- KONITZKA, D., KREYFELD, M. (2015): Sozialstruktur und Lebensform. In: HILL, P., KOOP, J. (Hrsg.): Handbuch Familiensoziologie. S. 345-374. Wiesbaden.
- KRAMER, C. (2005): Zeit für Mobilität: Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Stuttgart.
- KRAMER, C. (2012): „Alles hat seine Zeit“ – die „Time Geography“ im Licht des „Material Turn“. In: WEIXLBAUMER, N (Hrsg.): Anthologie zur Sozialgeographie (=Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung), Bd. 16. S. 83-105. Wien.
- KRAUSE, A., KÖHLER, C. (Hrsg.) (2012): Arbeit als Ware. Zur Theorie flexibler Arbeitsmärkte. S. 9-44. Jena.
- KROMPHOLTZ, S. (2015): Der Haushalt – ein unzeitgemäßer Begriff? In: WEICHHART, P., RUMPOLT, P. (Hrsg.): Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 18. S. 202-217. Wien.
- KUCKARTZ, U. (2018): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 4. Auflage. Weinheim und Basel.
- LAMNEK, S. (2005): Qualitative Sozialforschung. 4., vollständig überarbeitete Auflage. Weinheim und Basel.
- LAMNEK, S., Krell, C. (2016): Qualitative Sozialforschung. 6., überarbeitete Auflage. Weinheim und Basel.
- LANGE, L. (2018): Leben an mehreren Orten. Multilokalität und bürgerschaftliches Engagement in ländlich geprägten Räumen Niedersachsens. Ländliche Räume. Beiträge zur lokalen und regionalen Entwicklung, Bd. 4, Berlin.

- LANZENDORF, M. (2003): Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. Conference Paper Session I. Moving through nets: The physical and social dimensions of travel. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.
- LANZENDORF, M. (2010): Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. In: International Journal of Sustainable Transportation, 4:5. S. 272-292.
- LAST, J., MANZ, W., ZUMKELLER, D. (2003): Heterogenität im Fernverkehr: Wie wenige reisen wie viel? In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 56, Heft 6, S. 267-273. Baiersbronn.
- LENGEN, C. (2016): Places: Orte mit Bedeutung. In: GEBHARD, U., KISTEMANN, T. (2016): Landschaft, Identität, Gesundheit. S. 19-29. Wiesbaden.
- LENGEN, C., GEBHARD, U. (2016): Zum Identitätsbegriff. In: GEBHARD, U., KISTEMANN, T. (2016): Landschaft, Identität, Gesundheit. S. 45-61. Wiesbaden.
- LENTORP, B. (2004): Path, prism, project, pocket and population: An introduction. In: Geografiska Annaler, 86 B (4). S. 223-226.
- LENZNER, T., MENOLD, N. (2015): Frageformulierung. GESIS Survey Guidelines. Mannheim.
- LÉVY, J. (2000): Les nouveaux espaces de la mobilité. In: BONNET, M., DESJEUX, D.: Les territoires de la mobilité. Paris.
- LEWICKA, M. (2011): Place attachment: How far have we come in the last 40 years? In: Journal of Environmental Psychology, 31(3). S. 207-230.
- LUHMANN, N. (1980): Gesellschaftliche Struktur und semantische Tradition. In: ders.: Gesellschaftsstruktur und Semantik. Studien zur Wissenssoziologie der modernen Gesellschaft 1. S. 9-71. Frankfurt am Main.
- LUHMANN, N. (2017): Systemtheorie der Gesellschaft. Berlin.
- MAGNUS, E. (2019): The time-geographic diary method in studies of everyday life. In: ELLEGÅRD, K. (Hrsg.): Time Geography in the Global Context: An Anthology. London/New York.
- MAIER, J., PAESLER, R., RUPPERT, K., SCHAFFER, F. (Hrsg.) (1977): Sozialgeographie. Braunschweig.
- MANDERSCHIED, K. (2017): Reflexionen zu räumlicher Nähe und sozialer Distanz. Kommentar zu Loïc Wacquants „Mit Bourdieu in die Stadt“. In: Zeitschrift für kritische Stadtforschung. Band 5, Heft 1/2. S. 197-204. Erlangen.
- MATTISEK, A., PFAFFENBACH, C., REUBER, P. (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. Braunschweig.
- MAYRING, P. (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Forum Qualitative Sozialforschung, 1(2), Art. 20. Online verfügbar: <http://nbnresolving.de/urn:nbn:de:0114-gqs0002204> (16.10.2018).

- MAYRING, P. (2014): Qualitative content analysis: theoretical foundation, basic procedures and software solution. Klagenfurt. Online verfügbar: [http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168\\_ssoar\\_395173](http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168_ssoar_395173) (16.10.2018).
- MAYRING, P. (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 12., überarbeitete Auflage. Weinheim und Basel.
- MAYRING, P. (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. 6. Auflage. Weinheim und Basel.
- MASSEY, D. (1991): A global sense of place. In: Marxism Today, June 24-9.
- MEY, G., MRUCK, K. (2007): Qualitative Interviews. In: NADERER, G., BALZER, E. (Hrsg.): Qualitative Marktforschung in Theorie und Praxis: Grundlagen, Methoden und Anwendungen, S. 249-278. Wiesbaden. Online verfügbar: [http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168\\_ssoar-2994](http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168_ssoar-2994) (16.10.2018).
- MEYER, T. (2014): Der Wandel der Familie und anderer privater Lebensformen. In: Die Sozialstruktur Deutschlands. S. 413-454. Wiesbaden.
- MERRIMAN, P. (2011): Marc Augé. In: HUBBARD, P., KITCHIN, R. (Hrsg.): Key thinkers on space and place. S. 26-33. Los Angeles.
- MOLDASCHL, M., VOß, G. G. (Hrsg.) (2003): Subjektivierung von Arbeit. München und Mering.
- MONTAGUE, L. (2016): Theory's Role in Placelessness. In: LIU, E., FREESTONE, R. (Hrsg.): Place and Placelessness Revisited. London/New York. S. 49-60.
- MÜCKENBERGER, U. (Hrsg.) (2001): Bessere Zeiten für die Stadt. Chancen kommunaler Zeitpolitik. Wiesbaden.
- MÜCKENBERGER, U. (2002): Örtliche Zeitkonflikte und die Macht der Zivilgesellschaft. In: HENCKEL, D., EBERLING, M. (Hrsg.): Zeitpolitik. S. 231-247. Opladen.
- MÜGGENBURG, H. (2017): Lebensereignisse und Mobilität. Eine generationsübergreifende Untersuchung von Mobilitätsbiographien. In: Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden.
- MÜLLER, D. (2008): Der Traum einer kontinuierlichen Beschäftigung – Erwerbsunterbrechungen bei Männern und Frauen. In: SZYDLIK, M. (Hrsg.): Flexibilisierung. Folgen für Arbeit und Familie. S. 47-67. Wiesbaden.
- NADLER, R. (2009): Multilocality: An Emerging Concept between the Terms of Mobility and Migration.
- NADLER, R. (2014): Plug & Play Places: Lifeworlds of Multilocal Creative Knowledge Workers. Berlin.

- NEISSER, U. (1976): *Cognition and reality: Principles and implications of cognitive psychology*. Washington D.C.
- NOWOTNY, H. (2011): Zeitlichkeit. In: KREFF, F. (Hrsg.): *Lexikon der Globalisierung*. S. 446f. Bielefeld.
- PETZOLD, K. (2008): Multilokale Identifikation. Ein theoretisches Modell zur Entstehung kognitiv-emotionaler Bindungen an mehrere Orte. In: ANDEXLINGER, W., OBKIRCHER, S., SAURWEIN, K. (Hrsg.): *DOKONARA 2008. 2. Internationales DoktorandInnenkolleg Nachhaltige Raumentwicklung*. S. 157-172. Innsbruck.
- PETZOLD, K. (2009a): Die Multilokation – Eine Strategie komplexer Substitution. In: *Position Magazin am Institut für Politikwissenschaft*, 1/2009, S. 60-62. Leipzig.
- PETZOLD, K. (2009b): Krisenreaktion durch Multilokation, Ortsbindung und nachhaltiges Handeln am Ort. In: HAHNE, U. (Hrsg.): *Dokonara 2009 – Beiträge zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung*. S. 37-49. Kassel.
- PETZOLD, K. (2010): Wenn sich alles um den Locus dreht: Multilokalität, Multilokation, multilokales Wohnen, Inter- und Translokalität als Begriffe der Mehrfachverortung. In: HÜHN, M., LERP, D., PETZOLD, K., STOCK, M. (Hrsg.): *Transkulturalität, Transnationalität, Transstaatlichkeit, Translokalität: theoretische und empirische Begriffsbestimmungen*. S. 235-257. Berlin.
- PETZOLD, K. (2012): Lokale Integration, Identifikation und Investition bei inter- und intranationaler Multilokalität. In: SOEFFNER, H.-G. (Hrsg.): *Transnationale Vergesellschaftungen. Verhandlungen des 35. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Frankfurt am Main 2010*. Wiesbaden.
- PETZOLD, K. (2013a): Multilokalität als Handlungssituation. Lokale Identifikation, Kosmopolitismus und ortsbezogenes Handeln unter Mobilitätsbedingungen. Wiesbaden.
- PETZOLD, K. (2013b): Von einem, der auszog Wurzeln zu schlagen. Multilokalisierte Akteure und die Mechanismen lokaler Identifikation am Beispiel von Fernpendlern. In: *Soziale Welt*, Heft 3, S. 291-316. Mannheim.
- PETZOLD, K. (2013c): Mobilität und Identität. Eine theoretische und eine empirische Exploration am Beispiel multilokalisierter Akteure. In: HÖMKE, M. (Hrsg.): *Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft*. S. 79-122. Wiesbaden.
- PIAGET, J. (1954): *The construction of reality in the child*. Washington D.C.
- POHL, T. (2010): Chronomaps als Repräsentations- und Kommunikationsmittel der raumzeitlichen Strukturierung. In: LÄPPLE, D., MÜCKENBERGER, U., OßENBRÜGGE, J. (Hrsg.): *Zeiten und Räume der Stadt: Theorie und Praxis*. S. 159- 181. Opladen & Farmington Hills.

- POPPER, K. (1973): Objektive Erkenntnis: ein evolutionärer Entwurf. Hamburg.
- PORST, R. (2014): Fragebogen: Ein Arbeitsbuch. Wiesbaden.
- PRED, A. (1981): Power, Everyday Practice and the Discipline of Human Geography. In: Space and Time in Geography. Lund Studies in Geography. Ser. B. Human Geography. No. 48. S. 30-55.
- PROSHANSKY, H. M., FABIAN, A. K., KAMINOFF, R. (1983): Place Identity. Physical World Socialization of the Self. In: Journal of Environmental Psychology, 3(1). S. 57-83.
- RECKWITZ, A. (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive. In: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 32, Heft 4, S. 282-301. Stuttgart.
- RECKWITZ, A. (2017): Die Gesellschaft der Singularitäten – Zum Strukturwandel der Moderne. Berlin.
- RELPH, E. (1976): Place and Placelessness. London.
- RELPH, E. (2016): The Paradox of Place and the Evolution of Placelessness. In: LIU, E., FREESTONE, R. (Hrsg.): Place and Placelessness Revisited. London/New York. S. 20-34.
- REUSCHKE, D. (2010): Berufsbedingtes Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen. In: Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, Jg. 35, 1, S. 135-164. Wiesbaden.
- RICHTER, R. (2013): Ortsbezogene Identität. Die kognitive Repräsentanz von Orten im Zeichen zunehmender Wohnmobilität. In: HÖMKE, M. (Hrsg.): Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft. S. 11-30. Wiesbaden.
- RINDERSPACHER, J. P. (2017): Mehr Zeitwohlstand! Vom besseren Umgang mit einem knappen Gut. Freiburg im Breisgau.
- ROLSHOVEN, J. (2006): Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: Zeitschrift für Volkskunde, 102, H. 2, S. 179-194. Basel.
- ROLSHOVEN, J. (2007): Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde, 103, S. 157-179. Basel.
- ROLSHOVEN, J. (2008): The Temptations of the Provisional. Multilocality as a Way of Life. In: Ethnologia Europaea, 37:1-2, S. 17-25. Kopenhagen.
- ROSA, H. (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Frankfurt am Main.
- ROSENTHAL, G. (2014): Interpretative Sozialforschung. Eine Einführung. Grundlagentexte Soziologie. Weinheim und Basel.

- RÜGER, H. (2014): Wer lange pendelt, verdient oft mehr. Für eine erfolgreiche Karriere sind häufige Umzüge oder lange Wegstrecken zur Arbeit dennoch kein Garant. In: Demografische Forschung aus erster Hand. Jg. 11, Nr. 3, S. 4. Rostock.
- RÜGER, H., Ruppenthal, S. (2010): Advantages and Disadvantages of Job-related Spatial Mobility. In: Schneider, N. F., Collet, B. (Hrsg.): Mobile Living across Europe II. S. 69-94. Leverkusen.
- RUPPENTHAL, S., LÜCK, D. (2009): Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil. In: Informationsdienst Soziale Indikatoren, 42, S. 1-5. Mannheim.
- SCHAD, H. (2015): Werknetze des multilokalen Wohnens – Methodologische Implikationen der Akteursnetzwerktheorie. In: WEICHHART, P., RUMPOLT, P. (Hrsg.): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 18, S. 266-313. Wien.
- SCHIER, M. (2009): Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- und RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.): Multilokales Wohnen. Informationen zur Raumentwicklung (IzR), Heft 1/2. S. 15-29. Bonn.
- SCHEINER, J. (1998): Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage. In: Geographische Zeitschrift, 86(1), S. 50-66. Stuttgart.
- SCHEINER, J. (2007): Mobility biographies: elements of a biographical theory of travel demand. In: Erdkunde, Band 61, 2. S. 161-173.
- SCHLAFFER, A., HUNECKE, M., DITTRICH-WESBUER, A., FREUDENAU, H. (2002): Erfolgreiche Strategien zur Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Vorstudie zur Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren. Texte des Umweltbundesamtes, Nr. 38. Berlin.
- SCHNEIDER, N. F., LIMMER, R., RUCKDESCHEL, K. (2002): Berufsmobilität und Lebensform: sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit der Familie vereinbar? Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 208. Stuttgart.
- SCHNEIDER, N. F., MEIL, G. (Hrsg.) (2008): Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen.
- SCHÖNDUWE, R. (2017): Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. S. 22-89. Wiesbaden.
- SCHULER, M., LEPORI, B., KAUFMANN, V., JOYE, D. (1997): Eine Integrative Sicht der Mobilität: im Hinblick auf ein neues Paradigma der Mobilitätsforschung. Bern.
- SHELLER, M. (2014): The new mobilities paradigm for a live sociology. In: Current Sociology Review. Vol. 62(6). S. 789-811. London.

- SHELLER, M., URRY, J. (2006): The New Mobilities Paradigm. In: Environment and Planning A, 38(2), S. 207-226. Lancaster.
- SIEBEL W. (2010): Die Zukunft der Städte. In: BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (Hrsg.): APuZ Aus Politik und Zeitgeschichte, 17, S. 3-9. Bonn.
- SIMON, H. A. (1983): Models of Bounded Rationality. Cambridge/London.
- SIMONSEN, K. (2009): Time-geography. In: GREGORY, D. JOHNSTON, R., PRATT, G., WATTS, M. J., WHATMORE, S. (Hrsg.): The dictionary of human geography. 5. Auflage. S. 756f.. Malden/Oxford/Chichester.
- SMITH, J. (2018): Introduction: Putting place back in place attachment research. In: SMITH, J. (Hrsg.): Explorations in Place Attachment. S. 1-16. London/New York.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) (2019): Wirtschaftsrechnungen. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2018 – Wohnverhältnisse privater Haushalte. Fachserie 15, Sonderheft 1. Wiesbaden.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) (2018): Mikrozensus 2018. Wiesbaden.
- STEIGLEIDER, S. (2008): Die strukturierende qualitative Inhaltsanalyse im Praxistest. Eine konstruktiv kritische Studie zur Auswertungsmethode von Philipp Mayring. Marburg.
- STOCK, M. (2012): „Faire avec de l'espace“: Pour une approche de l'habiter par les pratiques. In: FRELAT-KAHN, B., LAZZAROTTI, O. (Hrsg.): Habiter: Vers un nouveau concept. S. 59-78. Paris.
- STURM, G., MEYER, K. (2009): Was können die Melderegister deutscher Großstädte zur Analyse von residenzieller Multilokalität beitragen? In: BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- und RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.): Multilokales Wohnen. Informationen zur Raumentwicklung (IzR), Heft 1/2. S. 15-29. Bonn.
- SUI, D. (2012): Looking through Hägerstrand's dual vistas: towards a unifying framework for time geography. In: Journal of Transport Geography, 23. S. 5-16.
- THRIFT, N. (1977a): An Introduction to Time-Geography. In: Concepts and Techniques in Modern Geography, No. 13. Norwich.
- THRIFT, N. (1977b): Time and theory in human geography: Part I. In: Progress in Human Geography, 1:65.
- THRIFT, N. (1995): A hyperactive world. In: JOHNSTON, R., TAYLOR, P., WATTS, M. (Hrsg.): Geographies of Global Change. Oxford. S. 18-35.
- THRIFT, N. (1996): Spatial formations. London.
- THRIFT, N. (2004): Movement-space: The changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness. In: Economy and Society, 33(4). S. 582-604.

- THULIN, E., VILHELMSON, B. (2019): Bringing the background to the fore: Time-geography and the study of mobile ICTs in everyday life. In: ELLEGÅRD, K. (Hrsg.): Time Geography in the Global Context: An Anthology. London/New York.
- URRY, J. (2000): Mobile Sociology. In: British Journal of Sociology, 51(1). S. 185-203.
- URRY, J. (2007): Mobilities. London.
- URRY, J. (2011): Mobilities. Cambridge [u. a.].
- URRY, J., ELLIOTT, A., RADFORD, D., PITT, N. (2016): Globalisation utopia? On airport atmospherics. In: Emotions, Space and Society, 19 (1). S. 13-20.
- VIRY, G., RÜGER, H., SKORA, T. (2014): Migration and long-distance commuting histories and their links to career achievement in Germany: a sequence analysis. In: Sociological Research Online 19(1), 8. Online verfügbar: <http://www.socresonline.org.uk/19/1/8.html> (02.01.2019).
- VON STREIT, A. (2011): Entgrenzter Alltag – Arbeiten ohne Grenzen? Das Internet und die raumzeitlichen Organisationsstrategien von Wissensarbeitern. Bielefeld.
- VOß, G. G. (1998): Die Entgrenzung von Arbeit und Arbeitskraft. Eine subjektorientierte Interpretation des Wandels der Arbeit. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 31, Heft 3, S. 473-487. Nürnberg.
- WEBBER, M. (1964): The urban place and the nonplace urban realm. In: WEBBER, M., DYCKMAN, J., FOLEY, D., GUTTENBERG, A., WHEATON, W., WURSTER, C. (Hrsg.): Explorations into Urban Structure. Philadelphia. S. 79-153.
- WEHLING, P., JAHN, T. (1998): Verkehrsgeneseforschung – ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des Forschungsverbundes Ctiy:mobil. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, Bd. 11. Frankfurt.
- WEICHHART, P. (1990): Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation. In: Erdkundliches Wissen – Schriftenreihe für Forschung und Praxis, Heft 102. Stuttgart.
- WEICHHART, P. (2000): Raumbezogene Identität als Problemstellung der Regionalentwicklung. In: WOLF, K. (Hrsg.): Theoretische Grundlagen der Raumentwicklung (= Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung). S. 51-68. Hannover.
- WEICHHART, P. (2007): Regionale Identität als Thema der Raumplanung? In: Denkanstöße 6. S. 28-41.
- WEICHHART, P. (2009): Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- und RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.): Multilokales Wohnen. Informationen zur Raumentwicklung (IzR), Heft 1/2. S. 1-14. Bonn.



- WEICHHART, P. (2015): Residential multi-locality: In search of theoretical frameworks. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 106, No. 4, S. 378-391. Oxford and Malden, MA.
- WEICHHART, P. (2018): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. Stuttgart.
- WEICHHART, P., RUMPOLT, P. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 18. Wien.
- WEICHHART, P., WEISKE, C., WERLEN, B. (2006): Place Identity und Images. Das Beispiel Eisenhüttenstadt (= Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 9). Wien.
- WEISKE, C., PETZOLD, K., SCHAD, H. (2015): Multi-local living – The approaches of rational choice theory, sociology of everyday life and actor-network theory. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 106, No. 4, S. 392-438. Oxford and Malden, MA.
- WERLEN, B. (1999): Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum. Bd. 1. 2., überarbeitete Auflage. Bd. 1. Stuttgart.
- WERLEN, B. (2000): Sozialgeographie: eine Einführung. Bern, Stuttgart, Wien.
- WERLEN, B. (2010a): Gesellschaftliche Räumlichkeit 1: Orte der Geographie. Stuttgart.
- WERLEN, B. (2010b): Gesellschaftliche Räumlichkeit 2: Konstruktion geographischer Wirklichkeiten. Stuttgart.
- WILDE, M., KLINGER, T. (2017): Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis. In: WILDE, M., GATHER, M., NEIBERGER, C., SCHEINER, J. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 8, S. 5-23. Wiesbaden.
- WITZEL, A. (1982): Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen. Frankfurt am Main.
- WITZEL, A. (2000): Das problemzentrierte Interview. In: Forum Qualitative Sozialforschung, 1(1), Art. 22. Online verfügbar: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0001228> (16.10.2018).
- WOOD, G., HILTI, N., KRAMER, C., SCHIER, M. (2015): A residential perspective on multi-locality: Editorial. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Vol. 106, No. 4, S. 363-377. Oxford and Malden, MA.

Anhang



 <p>KIT Karlsruher Institut für Technologie</p>	<p><b>Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten</b> <b>Interviewleitfaden Expertise</b></p>	 <p>institut für <b>geographie</b> &amp; <b>geoökologie</b></p>
Termin: [REDACTED]	Zeit: [REDACTED]	Ort: [REDACTED]
<p><b>Herr [REDACTED]</b> Zur Person – beruflicher Hintergrund Aufgabenbereiche bei i Live</p>	<p><b>Die i Live Gruppe</b> Idee und Konzept zu i Live</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Idee und Fortführung, Entwicklung</li> <li>- Aufgabenspektrum</li> <li>- Was zeichnet Sie auf dem Wohnungsmarkt aus? Was sind die Stärken von i Live?</li> <li>- Zukunftspläne</li> </ul> <p>Projektablauf (ggf. Beispiel) Vermietung und Vermarktung, Investoren und Kapitalanleger Kooperationspartner</p>	
<p><b>Untersuchungen im Vorfeld</b> Bedarfsanalysen, Nachfrageerhebungen, Standortbetrachtung, Konkurrenzanalyse</p>		
<p><b>Spezifische Zielgruppen</b> Wohnwünsche/-bedürfnisse, Ansprüche Bsp. dynamischer Jungprofessor, Studierende, Auszubildende, jung/schick/entspannt -&gt; die Multilokalen? Berufsinduziertes temporäres Wohnen Entwicklungen für die Zukunft</p>	<p><b>Wohnraum und Wohnstandortlage</b> Wohnraumausstattung -&gt; Möbliertes Wohnen, „Rundumversorgung“ – Trends und Prognosen Standortwahl/-lage -&gt; Standort Heidelberg: Spezifika Ausrichtung nationaler resp. regionaler Markt – international?</p>	
<p><b>Temporäres Wohnen</b> Ausprägungen temporären Wohnens heute – Trends und Prognosen Multilokales Wohnen als temporäre Wohnform</p>		
<p><b>Ergänzungen, Tipps und Hinweise zur Studie</b> Berücksichtigung wichtiger Fragestellungen Zu erforschende Aspekte des Themenfeldes (-&gt; Projektseminar Studierende)</p>		

Abbildung 14: Beispiel eines Interviewleitfadens zu einem Expertengespräch



Institut für Geographie und Geoökologie,  
Abteilung Humangeographie  
Reinhard-Baumeister-Platz 1  
76131 Karlsruhe  
www.ifgg.kit.edu

## Interviewmanual



### Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten

Das Interviewmanual dient der Explikation der Logik des Leitfadens und soll der eigenen Auseinandersetzung mit dem Leitfaden dienen: Worum geht es in dem Interview? Was soll abgegriffen werden und worauf ist im Allgemeinen und Speziellen zu achten?

Der Ablauf des Interviews gliedert sich wie folgt:

#### **Vor dem Interview**

Es erfolgt eine allgemeinverständliche und einfache Einführung in die Thematik des Forschungsprojektes, ohne jedoch bereits konnotierte Begriffe oder gar Präsuppositionen zu verwenden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Studie kein Expertenwissen abfragt, sondern Meinungen und persönliche Eindrücke von Bedeutung sind („Für mich ist alles interessant, was Ihnen wichtig ist.“). Die Interviewpartner\*innen werden dazu ermuntert, Fotoalben, Notizbücher, Tagebücher, Kalender und andere Formen der persönlichen Dokumentation des Wohnens, Arbeitens und Unterwegsseins als Gedächtnisstützen für das Gespräch hinzuzuziehen.

Die zu Interviewenden werden mithilfe der Interviewvereinbarung über den Ablauf des Interviews in Kenntnis gesetzt. Es wird darauf verwiesen, dass jederzeit die Möglichkeit besteht, Nachfragen zu stellen. Die Interviewvereinbarung wird von den am Interview Beteiligten unterzeichnet. Das digitale Tonbandgerät ist einzuschalten.

#### **Während des Interviews**

Das leitfadengestützte, problemzentrierte Interview wird eingeleitet durch ein biographisches Element, das durch den nahen Alltagsbezug als erzählungsgenerierender Einstieg dient. Die Atmosphäre wird dadurch entspannt, mögliche Redehemmungen überwunden und die Interviewpartner\*innen idealerweise zum offenen Sprechen veranlasst. Der dabei gemeinsam auszufüllende Zeitstrahl dient als visuelle Stütze während des weiteren Gesprächsverlaufs. Inhaltlich können dadurch Einordnungen von multilokalen Lebensphasen in die langfristige Wohn- resp. Mobilitätsbiographie erfolgen.

Im Anschluss an die Thematisierung von Multilokalität im Lebensverlauf können die weiteren Themenschwerpunkte von den Interviewpartnerinnen und Interviewpartnern in frei gewählter Reihenfolge angesprochen werden. Dadurch sind bei der späteren Auswertung Rückkopplungen zwischen angesprochenen Aspekten und der subjektiv zugeschriebenen Bedeutung derselben möglich.

Denkanstöße oder richtungsleitende Fragen werden erst dann gegeben bzw. gestellt, wenn die Interviewpartner\*innen keine inhaltlich neuen Erfahrungen oder Einschätzungen mehr äußern. Ebenso werden die Leitfragen zu den einzelnen Themenkomplexen zunächst einmal so allgemein wie möglich formuliert, um erst im Anschluss daran spezifischere Nachfragen zu stellen. Schwerpunkt bildet der Arbeitskontext im Zusammenhang mit der multilokalen Alltagspraxis. Weiterhin wichtig sind der materielle und räumliche Kontext sowie der Transit zwischen den verschiedenen Behausungen. Weniger intensiv werden soziale Verflechtungsstrukturen behandelt.

Abbildung 15: Manual des Interviews, Seite 1

**Nach dem Interview**

Abschließend werden die Interviewpartner\*innen gebeten, das aus ihrer Sicht noch Wichtige und bisher Ausgelassene zu ergänzen.



Falls der Kurzfragebogen nicht schon im Vorfeld des Interviews von den Interviewpartnerinnen und Interviewpartnern ausgefüllt wurde, wird dieser im Anschluss an das offene Gespräch gemeinsam mit der Interviewenden fertiggestellt. Der Kurzfragebogen dient der Erfassung soziodemografischer Merkmale sowie der Exploration konkreter Themenbereiche wie Häufigkeit, Dauer und Distanz des Transits zwischen den Wohnstandorten, Lage der Wohnstandorte sowie Verkehrsmittelwahl für den Transit.

Weiterhin sind die Interviewpartner\*innen dazu aufgefordert, das Interview an sich (Interviewablauf, Interviewsituation etc.) zu beurteilen. Dadurch wird nochmals Wertschätzung der persönlichen Meinung bekundet, es kann aber auch der eigenen Reflexion oder Supervision dienen.

Den Interviewpartnerinnen und Interviewpartnern wird ein Incentive als Dankeschön für die Teilnahme ausgehändigt. Mit dem Hinweis auf die Wichtigkeit der Erfassung alltagsbasierter Mobilität von multilokal lebenden Personen werden die Interviewpartner\*innen gebeten, ein Mobilitätstagebuch über einen vorgegebenen Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen auszufüllen. Wenn sich die Personen dazu bereit erklären, wird ihnen die Handhabung des Mobilitätstagebuchs anhand eines Ausfüllbeispiels möglichst präzise und kurz erläutert.

Abschließend werden die Interviewpartner\*innen um die Vermittlung weiterer Kontakte zu ebenfalls multilokal lebenden Personen gebeten.

*Abbildung 16: Manual des Interviews, Seite 2*

 Karlsruher Institut für Technologie	<b>Interviewleitfaden</b> <b>„Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten“</b>	 institut für <b>geographie</b> & <b>geoökologie</b>
--	---	--

<b>I Multilokalität in der Biographie</b>	
<p>Ich möchte gerne mit Hilfe des Zeitstrahls ein grobes Raster über Ihr Leben erzeugen. Es soll uns während des Interviews als Überblick über Ihre Biographie dienen. Geben Sie zunächst Ihren Geburtsort und ggf. Wohnortwechsel mit konkreten Jahreszahlen an sowie in einem zweiten Durchgang sämtliche einschneidenden Erfahrungen und Ereignisse, die Ihren weiteren Lebensverlauf bestimmt oder verändert haben. Das könnte z.B. der Beginn der schulischen oder Berufsausbildung, der Eintritt in die Erwerbstätigkeit, ein Arbeitsplatzwechsel sein oder soziale Beziehungen betreffen.</p> <p>Bitte schildern Sie einmal genauer die ausschlaggebenden Motivationen für Ihre Wohnortwechsel, die Sie in Ihrer Lebenslauflinie eingetragen haben.</p> <p>Wie hat sich Ihre Wohnsituation im Laufe der Zeit bis zum heutigen Zeitpunkt entwickelt?</p>	Wendepunkte – Schlüsselereignisse – Wohnortwechsel  Geburtsort  Wohnorte während Kindheit – Schulzeit – Ausbildung/Studium  Zeitlich begrenzte Auslandsaufenthalte  Berufseinstieg – Arbeitsplatzwechsel/Weiterbildung
<p><b>Gegenwärtig multilokale Lebensphase</b></p> <p>Sie haben sich von dem Aufruf zur Interviewteilnahme angesprochen gefühlt, weil Sie derzeit an mehreren Orten leben. Erzählen Sie doch einmal, wie es dazu kam und wie sich Ihre jetzige Lebenssituation gestaltet, auch im Vergleich zu früheren Lebensphasen.</p> <p>In welchem Zusammenhang steht die Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen, mit den Ereignissen bzw. Erfahrungen, die Sie bisher in Ihrem Leben gemacht haben (<i>Verweis auf Zeitstrahl</i>)?</p> <p>Verbinden Sie mit der Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen, generell Wendepunkte in Ihrem Leben?</p> <p>An welchen Orten leben Sie heute?</p> <p>Seit wann wohnen Sie an mehreren Orten?</p> <p>Was waren die ausschlaggebenden Motivationen für die Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen?</p> <p>Wie verlief die Entscheidung?</p>	Derzeitige multilokale Wohnsituation  Motive – Gründe – Absichten – Entscheidung

Abbildung 17: Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 1

Wer war an der Entscheidungsfindung beteiligt?  Wie bewerten Sie die Entscheidung aus heutiger Sicht?  Haben Sie früher schon einmal an mehreren Orten gleichzeitig gewohnt? Was waren da die Gründe?	
<p><b>Ehemals multilokale Lebensphase</b></p> <p>Sie haben sich von dem Aufruf zur Interviewteilnahme angesprochen gefühlt, weil Sie eine Zeit lang an mehreren Orten gleichzeitig gelebt haben. Erzählen Sie doch einmal, wie es dazu kam und wie sich Ihre Lebenssituation zu dieser Zeit gestaltete, auch im Vergleich zu vorherigen und nachfolgenden Lebensphasen.</p> <p>In welchem Zusammenhang stand die Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen, mit den Ereignissen bzw. Erfahrungen, die Sie bis dahin in Ihrem Leben gemacht haben (<i>Verweis auf Zeitstrahl</i>)?</p> <p>Verbinden Sie mit der Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen, generell Wendepunkte in Ihrem Leben?</p> <p>Wie bewerten Sie die Entscheidung aus heutiger Sicht?</p> <p>Seit wann leben Sie nicht mehr an mehreren Orten? Warum haben Sie sich dazu entschieden, (wieder) an einem Wohnort zu leben?</p> <p>War es schon immer geplant, nur vorübergehend an mehreren Orten gleichzeitig zu leben?</p> <p>Hat sich für Sie persönlich etwas verändert aufgrund dieser Erfahrung? Wenn ja, inwiefern?</p> <p>Könnten Sie sich vorstellen, noch einmal an mehreren Orten gleichzeitig zu leben? Warum, warum nicht?</p>	Damalige multilokale Wohnsituation  Motive – Gründe – Absichten – Entscheidung
<b>II Multilokalität im Alltag</b>	
Inwiefern unterscheidet sich Ihr Alltagsleben an den verschiedenen Wohnorten?  Wie empfinden Sie die Situation, an mehreren Orten gleichzeitig zu leben?  Können Sie sich vorstellen, dauerhaft an mehreren Orten zu leben?  Streben Sie eine Veränderung Ihrer derzeitigen Wohnsituation an? Warum, warum nicht?	Zeitverwendung im multilokalen Alltag  Routinen  Freizeitbeschäftigungen – Hobbys  Subjektive Wahrnehmung – Bewertung – Zufriedenheit
<b>III Arbeitskontext</b>	
Beschreiben Sie einmal Ihre derzeitige berufliche Tätigkeit.  Sehen Sie einen Zusammenhang zwischen Ihrer beruflichen Tätigkeit und der Tatsache, dass Sie an	Berufliche Tätigkeit – Verantwortlichkeit – Position

Abbildung 18: Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 2

<p>mehreren Orten gleichzeitig wohnen? Wenn ja, inwiefern?</p> <p>Welchen Stellenwert hat die Arbeit bzw. berufliche Karriere für Sie?</p> <p>Denken Sie darüber nach, etwas anderes zu tun? Wenn ja, warum?</p> <p>Wie sehen Sie Ihre berufliche Zukunft?</p>	<p>Erfordernisse, Anforderungen – Arbeitgeber – Arbeitszeiten</p> <p>Stellenwert – Zufriedenheit</p> <p>Wohnortwechsel und Beruf</p>
<p><b>IV Sozialer Kontext</b></p>	
<p>Schildern Sie bitte ganz spontan das (familiäre) Zusammenleben mit anderen Personen in Ihren Haushalten.</p> <p>Beschreiben Sie einmal die (weiteren) sozialen Kontakte, die Sie an den verschiedenen Wohnorten haben.</p> <p>Wie organisieren Sie Ihre gemeinsame Zeit? Was sind gemeinsame Aktivitäten? Werden diese eher spontan oder eher geplant unternommen?</p> <p>Wie empfinden Sie die Situation der wechselnden An- und Abwesenheit?</p> <p>Haben sich durch das Wohnen an mehreren Orten in Ihrem unmittelbaren oder mittelbaren Umfeld Veränderungen hinsichtlich Ihrer sozialen Kontakte ergeben? Inwiefern?</p>	<p>Direkte Bezugspersonen: Haushalt, Partner/in, Familie, (Enkel-)Kinder, Wohngemeinschaft</p> <p>Weitere soziale Kontakte:</p> <p>Verwandte, Bekannte, Freunde</p> <p>Kontakthäufigkeit</p> <p>An-/Abwesenheiten</p> <p>Verantwortlichkeiten – Abmachungen</p> <p>Institutionell organisierte Tätigkeiten</p>
<p><b>V Materieller Kontext</b></p>	
<p>Relativ junge Technologien sind Smartphones, Emails, GPS und Internet.</p> <p>Wie schätzen Sie die Bedeutung von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien für Sie persönlich ein?</p> <p>Zwischenzeitlich gibt es ja einige neue oder günstigere Fortbewegungsmöglichkeiten, wie ICEs im Bahnverkehr, Fernreisebusse oder Billigflieger im Flugverkehr.</p> <p>Wie bewerten Sie diese neuen Möglichkeiten hinsichtlich Ihrer beruflichen Tätigkeit sowie bezüglich Ihrer Freizeitaktivitäten (<i>ggf. auf spezifische multilokale Lebenssituation hinweisen</i>)?</p> <p>Haben Sie in irgendeiner Weise ökonomische Kosten in Ihre Entscheidung, an mehreren Orten zu wohnen, mit einbezogen? Wenn ja, inwiefern?</p>	<p>Nutzungshäufigkeit, Bedeutung, Bewertung von ICT, Verkehrsmitteln/-technologien</p>

Abbildung 19: Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 3

<p><b>VI Räumlicher Kontext</b></p>	
<p>Ganz allgemein gefragt, an welchem Ihrer Wohnorte halten Sie sich bevorzugt auf? Warum ist es der Wohnort X, und nicht Y?</p> <p>Macht es für Sie einen Unterschied, ob Sie genau an diesem Ort leben oder irgendwo sonst? Warum, warum nicht?</p> <p>Wo ist Ihre Heimat? Falls einer der derzeitigen Wohnorte genannt wird: Warum ist es der Wohnort X, und nicht Y?</p> <p>An welchen Ihrer derzeitigen Wohnorte fühlen Sie sich stärker gebunden? Warum?</p> <p>Nach welchen Kriterien haben Sie Ihre Wohnstandorte ausgewählt?</p>	<p>Behausung – Wohnumfeld/Nachbarschaft – Stadtquartier/-viertel – Stadtteil – Stadt bzw. Gemeinde</p> <p>Wahl, Bewertung der Wohnstandorte</p> <p>Bedeutung der Wohnstandortlage</p> <p>Erreichbarkeiten (Infrastruktur – Versorgung – Dienstleistungen – Verkehr/Mobilität)</p> <p>(Heimat-)Verbundenheit – Identität – Verwurzelung</p>
<p><b>VII Wohnortwechsel</b></p>	
<p>Schildern Sie doch einmal, wie so ein Wechsel zwischen Ihren Wohnorten abläuft.</p> <p>Planen Sie im Vorfeld den Wechsel zwischen Ihren Wohnorten? Wenn ja, wie organisieren Sie den Wechsel zwischen Ihren Wohnorten? Hilft Ihnen jemand bei der Organisation? Wenn ja, wer und inwiefern? Wie viel Zeit verwenden Sie für die Organisation und Planung des Wechsels?</p> <p>Wie empfinden Sie den organisatorischen Aufwand für das Pendeln zwischen Ihren Wohnorten?</p> <p>Mit welchen Gefühlen ist das Pendeln zwischen den Wohnorten, also die konkrete Fahrt, für Sie verbunden?</p> <p>Wenn Sie zu Hause ankommen, was tun Sie dann normalerweise als Erstes?</p>	<p>Planungen, Organisation</p> <p>Zeitverwendung</p> <p>Rituale – Routinen</p> <p>Wahrnehmung, Bewertung</p>
<p><b>Allgemeine Rückfragen</b></p>	
<p>Möchten Sie abschließend noch etwas Wichtiges aus Ihrer Sicht ergänzen?</p> <p>Möchten Sie noch etwas zu Ihren mitgebrachten Dingen (Fotoalben, Tagebücher, Notizbücher, Kalender o.ä.) sagen?</p> <p>Wie fanden Sie denn das Interview?</p>	

Abbildung 20: Interviewleitfaden der problemzentrierten Interviews, Seite 4

Geburtsort/Wohnortwechsel	Erlebnisse/Erfahrungen
1940	
1945	
1950	
1955	
1960	
1965	
1970	
1975	
1980	
1985	
1990	
1995	
2000	
2005	
2010	
2015	

Abbildung 21: Biografische Chronologie

## Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten

### Forschungsprojekt

Institut für Geographie und Geoökologie II – Kaiserstraße 12 – 76131 Karlsruhe – Telefon 0721/608-46106

Die Studie unterliegt der Datenschutzgesetzgebung. Alle erhobenen Daten werden anonymisiert ausgewertet und streng vertraulich behandelt. Es handelt sich bei dem Forschungsprojekt um eine rein wissenschaftliche Studie.

Mit den folgenden Fragen möchten wir gerne noch einmal auf die **Orte** zurückkommen, **an denen Sie leben**. Falls Sie an mehr als zwei Orten wohnen, soll es im Folgenden um die beiden Wohnorte gehen, die Sie am häufigsten aufsuchen.

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen zunächst für den **Wohnort, an dem Sie sich gerade befinden**.

Lage des Wohnortes: *(Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)*

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> im inneren Stadtbereich einer Großstadt.          | <input type="checkbox"/> am Stadtrand/in einem Vorort einer mittelgroßen Stadt. |
| <input type="checkbox"/> am Stadtrand/in einem Vorort einer Großstadt.     | <input type="checkbox"/> in einer Kleinstadt/einer großen Gemeinde.             |
| <input type="checkbox"/> im inneren Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt. | <input type="checkbox"/> auf dem Land/in einer kleinen Landgemeinde.            |

Wie wohnen Sie an diesem Ort? *(Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)*

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> als Eigentümer/in des Hauses.  | <input type="checkbox"/> mietfrei in einer Werkwohnung.     |
| <input type="checkbox"/> als Eigentümer/in der Wohnung. | <input type="checkbox"/> mietfrei bei Verwandten/Bekanntem. |
| <input type="checkbox"/> als Mieter/in, Untermieter/in. | <input type="checkbox"/> Sonstiges, nämlich _____.          |

Wie viele Personen leben ständig in dem Haushalt an diesem Ort, Sie selbst eingeschlossen? *(Bitte Zahl eintragen.)*

Anzahl der Personen: \_\_\_\_\_.

Leben Sie in dem Haushalt an diesem Ort: *(Mehrfachnennungen möglich.)*

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> allein.                               | <input type="checkbox"/> mit Freunden/Bekanntem.              |
| <input type="checkbox"/> mit der/dem Ehepartner/in/Partner/in. | <input type="checkbox"/> mit den/einem Eltern(teil).          |
| <input type="checkbox"/> mit dem/den Kind(ern).                | <input type="checkbox"/> mit anderen Personen, nämlich _____. |

Wie häufig halten Sie sich in dem Haushalt an diesem Ort auf? *(Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)*

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> etwa 2- bis 3-mal in der Woche. | <input type="checkbox"/> etwa 2- bis 3-mal im Monat. | <input type="checkbox"/> etwa 2- bis 3-mal im Jahr. |
| <input type="checkbox"/> etwa einmal in der Woche.       | <input type="checkbox"/> etwa einmal im Monat.       | <input type="checkbox"/> etwa einmal im Jahr.       |
|  |  | <input type="checkbox"/> seltener.                  |

Wie viele Tage im Jahr halten Sie sich in dem Haushalt an diesem Ort in etwa auf? *(Bitte Zahl eintragen.)*

Anzahl der Tage: \_\_\_\_\_.

Verfügen Sie in dem Haushalt an diesem Ort über: *(Bitte in jeder Zeile nur ein Kästchen ankreuzen.)*

	Ja, ständig.	Ja, gelegentlich/nach Absprache.	Nein.
einen Pkw (auch privat genutzte Geschäfts- oder Dienstwagen).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ein Mofa/Moped/Motorrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ein Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verfügen Sie dort jederzeit über einen oder mehrere PCs? *(Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)*

- Ja.       Nein.

Abbildung 22: Kurzfragebogen, Seite 1



Wie häufig nutzen Sie persönlich dort das Internet für private Zwecke? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

täglich/fast täglich.                       etwa 2- bis 3-mal im Monat.                       nutze das Internet dort nicht – ein Zugang ist aber vorhanden.  
 etwa 2- bis 3-mal in der Woche.                       etwa einmal im Monat.                       kein Internet-Zugang vorhanden.  
 etwa einmal in der Woche.                       seltener als einmal im Monat.

Nun soll es um den **anderen Wohnort** gehen. Denken Sie jetzt bitte an den Wohnort, zu dem Sie bisher noch keine Auskunft gegeben haben.

Lage des Wohnortes: (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

im inneren Stadtbereich einer Großstadt.                       am Stadtrand/in einem Vorort einer mittelgroßen Stadt.  
 am Stadtrand/in einem Vorort einer Großstadt.                       in einer Kleinstadt/einer großen Gemeinde.  
 im inneren Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt.                       auf dem Land/in einer kleinen Landgemeinde.

Wie wohnen Sie an diesem Ort? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

als Eigentümer/in des Hauses.                       mietfrei in einer Werkswohnung.  
 als Eigentümer/in der Wohnung.                       mietfrei bei Verwandten/Bekanntem.  
 als Mieter/in, Untermieter/in.                       Sonstiges, nämlich \_\_\_\_\_

Wie viele Personen leben ständig in dem Haushalt an diesem Ort, Sie selbst eingeschlossen? (Bitte Zahl eintragen.)

Anzahl der Personen: \_\_\_\_\_

Leben Sie in dem Haushalt an diesem Ort: (Mehrfachnennungen möglich.)

allein.                       mit Freunden/Bekanntem.  
 mit der/dem Ehepartner/in/Partner/in.                       mit den/einem Eltern(teil).  
 mit dem/den Kind(ern).                       mit anderen Personen, nämlich \_\_\_\_\_

Wie häufig halten Sie sich in dem Haushalt an diesem Ort auf? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

etwa 2- bis 3-mal in der Woche.                       etwa 2- bis 3-mal im Monat.                       etwa 2- bis 3-mal im Jahr.  
 etwa einmal in der Woche.                       etwa einmal im Monat.                       etwa einmal im Jahr.  
 seltener.

Wie viele Tage im Jahr halten Sie sich in dem Haushalt an diesem Ort in etwa auf? (Bitte Zahl eintragen.)

Anzahl der Tage: \_\_\_\_\_

Verfügen Sie in dem Haushalt an diesem Ort über: (Bitte in jeder Zeile nur ein Kästchen ankreuzen.)

	Ja, ständig.	Ja, gelegentlich/nach Absprache.	Nein.
einen Pkw (auch privat genutzte Geschäfts- oder Dienstwagen).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ein Mofa/Moped/Motorrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ein Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verfügen Sie dort jederzeit über einen oder mehrere PCs? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ja.                       Nein.

Wie häufig nutzen Sie persönlich dort das Internet für private Zwecke? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

täglich/fast täglich.                       etwa 2- bis 3-mal im Monat.                       nutze das Internet dort nicht – ein Zugang ist aber vorhanden.  
 etwa 2- bis 3-mal in der Woche.                       etwa einmal im Monat.                       kein Internet-Zugang vorhanden.  
 etwa einmal in der Woche.                       seltener als einmal im Monat.

ML2013001

Abbildung 23: Kurzfragebogen, Seite 2

Nun interessieren uns einige allgemeine Dinge, die den **Wechsel zwischen Ihren Wohnorten** betreffen. Denken Sie dabei bitte wieder an die beiden Wohnorte, die Sie am häufigsten aufsuchen.

Wie häufig pendeln Sie zwischen Ihren Wohnorten? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

etwa 2- bis 3-mal in der Woche.       etwa 2- bis 3-mal im Monat.       etwa 2- bis 3-mal im Jahr.  
 etwa einmal in der Woche.       etwa einmal im Monat.       etwa einmal im Jahr.  
 seltener.

Wie groß ist die Entfernung zwischen Ihren Wohnorten? (Bitte Zahl eintragen.)

ca. \_\_\_\_\_ Kilometer.

Wie lange dauert eine Fahrt zwischen Ihren Wohnorten in etwa? (Bitte geben Sie die benötigten Minuten an.)

ca. \_\_\_\_\_ Minuten.

Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ja.       Nein.

Sind Sie auf der Fahrt zwischen Ihren Wohnorten allein unterwegs oder in Begleitung? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ich pendle...

immer allein.       oft allein.       gelegentlich allein.       selten allein.       nie allein.

Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ja.       Nein.

Verfügen Sie jederzeit über: (Bitte in jeder Zeile nur ein Kästchen ankreuzen.)

... eine Zeit-/Abokarte für die öffentlichen Verkehrsmittel?       Ja.       Nein.  
 ... eine gültige BahnCard der Deutschen Bahn?       Ja.       Nein.

Sind Sie Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation wie z.B. „Stattauto“, „Stadtobil“, „Car2Go“, „DriveNow“? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ja.       Nein.

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für den Wechsel zwischen Ihren Wohnorten? (Bitte in jeder Zeile nur ein Kästchen ankreuzen.)

	Nie	Selten	Gelegentlich	Oft	Immer
Pkw als Fahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa/Moped/Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flugzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verfügen Sie jederzeit über (betriebsbereite) Mobilgeräte (Handys, Smartphones, Laptops, Tablets, Netbooks)? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ja.       Nein. (Bitte die nächste Frage überspringen.)

---

ML2013001

Abbildung 24: Kurzfragebogen, Seite 3

Wie häufig nutzen Sie persönlich einen mobilen Internet-Zugang Ihrer Mobilgeräte? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

<input type="checkbox"/> täglich/fast täglich.	<input type="checkbox"/> etwa 2- bis 3-mal im Monat.	<input type="checkbox"/> nutze das Internet nicht – ein mobiler Zugang ist aber vorhanden.
<input type="checkbox"/> etwa 2- bis 3-mal in der Woche.	<input type="checkbox"/> etwa einmal im Monat.	<input type="checkbox"/> kein mobiler Internet-Zugang vorhanden.
<input type="checkbox"/> etwa einmal in der Woche.	<input type="checkbox"/> seltener als einmal im Monat.	

Zum Schluss möchten wir Sie gerne noch um ein paar **Angaben zu Ihrer Person** bitten.

Sind Sie... (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

männlich.       weiblich.

In welchem Jahr sind Sie geboren? (Bitte Zahl eintragen.)

Ich bin im Jahr \_\_\_\_\_ geboren.

Welche Staatsangehörigkeit haben Sie? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

deutsche Staatsangehörigkeit.       übrige Europäische Union.       sonstige Staatsangehörigkeit, und zwar \_\_\_\_\_.

Welchen Familienstand haben Sie? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

<input type="checkbox"/> verheiratet und lebe mit meinem/meiner Ehepartner/in zusammen.	<input type="checkbox"/> ledig.
<input type="checkbox"/> verheiratet und lebe von meinem/meiner Ehepartner/in getrennt.	<input type="checkbox"/> verwitwet.
	<input type="checkbox"/> geschieden.
	<input type="checkbox"/> in fester Partnerschaft lebend.

Haben Sie Kinder? Wenn ja, wie viele? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Nein.       Ja, und zwar \_\_\_\_\_ Kind(er). (Bitte Zahl eintragen.)

Welchen höchsten allgemeinbildenden Schulabschluss haben Sie? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ich habe...

<input type="checkbox"/> keinen Schulabschluss.	<input type="checkbox"/> einen Volks-/Hauptschulabschluss.
<input type="checkbox"/> einen mittleren Schulabschluss, mittlere Reife.	<input type="checkbox"/> Abitur, Fachhochschulreife.
<input type="checkbox"/> einen anderen Schulabschluss, und zwar _____.	

Welchen höchsten beruflichen Ausbildungsabschluss haben Sie? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Ich habe...

<input type="checkbox"/> keinen beruflichen Abschluss/keine berufliche Ausbildung.	<input type="checkbox"/> einen Fachhochschul-/Universitätsabschluss
<input type="checkbox"/> einen beruflich-betrieblichen (Lehre)/beruflich-schulischen (Berufsfachschule, Handelsschule) Abschluss.	<input type="checkbox"/> eine Promotion.
	<input type="checkbox"/> einen anderen beruflichen Abschluss, und zwar _____.

Nun interessiert uns noch Ihre aktuelle berufliche Situation. (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)

Sind Sie...

<input type="checkbox"/> Selbständige/r.	<input type="checkbox"/> Auszubildende/r, Student/in.
<input type="checkbox"/> Beamte/r, Richter/in, Berufssoldat/in.	<input type="checkbox"/> Rentner/in.
<input type="checkbox"/> Angestellte/r.	<input type="checkbox"/> momentan freigestellt (z.B. Elternzeit).
<input type="checkbox"/> Arbeiter/in.	<input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann.
<input type="checkbox"/> arbeitssuchend, arbeitslos.	<input type="checkbox"/> Sonstiges.

ML2013001

Abbildung 25: Kurzfragebogen, Seite 4

**Welchem Umfang entspricht Ihre derzeitige Erwerbssituation? (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)**

vollzeiterwerbstätig.                       in Altersteilzeit.  
 teilzeiterwerbstätig.                       geringfügig erwerbstätig, 400-Euro-Job, Minijob.  
 gelegentlich oder unregelmäßig beschäftigt.

**Wo liegt Ihr Arbeits-/Ausbildungsplatz?**

Name des Ortes: \_\_\_\_\_ (Bitte eintragen.)

arbeite ausschließlich zu Hause.  
 arbeite teilweise zu Hause (z.B. Telearbeit, Homeoffice).

**Wie häufig suchen Sie Ihren Arbeits-/Ausbildungsplatz auf?**

\_\_\_\_\_ Tage/Woche. (Bitte Anzahl Tage pro Woche eintragen.)

wechselnd.  
 (auch) samstags/sonntags.

**Zu welcher Zeit beginnen und enden Sie normalerweise mit der Arbeit/Ausbildung?**

Beginn ungefähr um: \_\_\_\_\_ Uhr. (Bitte Uhrzeit eintragen.)  
 Ende ungefähr um: \_\_\_\_\_ Uhr. (Bitte Uhrzeit eintragen.)  
 sehr unterschiedlich.  
 Schichtdienst.

**Wie viele Stunden arbeiten Sie normalerweise pro Woche? (Bitte Zahl eintragen.)**

Ich arbeite ca. \_\_\_\_\_ Stunden pro Woche.

**Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihrer/Ihres Haushalte/s insgesamt? Damit ist die Summe gemeint, die sich ergibt aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Rechnen Sie bitte auch die Einkünfte aus öffentlichen Beihilfen, Einkommen aus Vermietung, Verpachtung, Wohngeld, Kindergeld und sonstige Einkünfte hinzu. (Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.)**

bis unter 500 €.                       500 bis unter 1.000 €.                       1.000 bis unter 1.500 €.

1.500 bis unter 2.000 €.                       2.000 bis unter 2.500 €.                       2.500 bis unter 3.000 €.

3.000 bis unter 3.500 €.                       3.500 € und mehr.

**Wie hoch ist der Anteil (nur erwerbsbezogene Einkünfte), den Sie ungefähr für Wohnen ausgeben? Bitte markieren Sie den ungefähren Wert auf der Zahlenleiste.**

0%      10%      20%      30%      40%      50%      60%      70%      80%      90%      100%

| \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_ |

---

**Wir bedanken uns herzlich für Ihre Mitarbeit!**

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen mit dem beiliegenden Antwortumschlag kostenlos zurück.

ML2013001

Abbildung 26: Kurzfragebogen, Seite 5

## Wohnen und Arbeiten an mehreren Orten

### Forschungsprojekt

Institut für Geographie und Geoökologie II – Reinhard-Baumeister-Platz 1 – 76131 Karlsruhe – Telefon 0721/608-46106

Die Studie unterliegt der Datenschutzgesetzgebung. Alle erhobenen Daten werden anonymisiert ausgewertet und streng vertraulich behandelt. Es handelt sich um eine rein wissenschaftliche Studie.

#### DAS MOBILITÄTSTAGEBUCH

##### Ihre Teilnahme hilft uns weiter!

Die Teilnahme an der Studie ist selbstverständlich freiwillig. Weil aber gerade Ihre persönlichen Aussagen so wichtig sind, bitten wir Sie dennoch, daran teilzunehmen.

Das Mobilitätstagebuch soll Aufschlüsse liefern, wie sich die räumliche Mobilität von Personen gestaltet, die an mehreren Orten gleichzeitig wohnen. Ihre Berichte werden zeigen, inwiefern ein spezifischer Bedarf hinsichtlich der Daseinsvorsorge, infrastrukturellen Ausstattung von Städten und anderen Gemeinden oder des Verkehrssystems besteht.

**Wichtig!** Vielleicht glauben Sie, dass Ihre Mobilität nicht typisch ist und denken deshalb, Sie seien für die Studie nicht interessant. Egal, ob Sie sehr oder wenig mobil sind – alle Personen, die an verschiedenen Wohnorten leben, sind für die Studie von zentraler Bedeutung. In dem Mobilitätstagebuch sollen alle Wege aufgeschrieben werden, auch wenn diese nur kurz sind (z.B. der Fußweg zum nächstgelegenen Bäcker oder der abendliche Spaziergang).

Mit Ihrer Teilnahme tragen Sie dazu bei, dass Ihre Mobilitätsbedürfnisse in der Politik, bei Arbeitgebern und öffentlichen Einrichtungen angemessen Berücksichtigung finden. Städte- und Wohnungsbau sowie das Verkehrssystem können so auch in Ihrem Sinne gestaltet werden.

#### Hinweise zum Ausfüllen des Mobilitätstagebuchs

Füllen Sie das Tagebuch bitte an sieben aufeinanderfolgenden Tagen aus. Tragen Sie alle Wege, die Sie im Verlauf einer Woche unternehmen, ein. Denken Sie dabei auch an sehr kurze Wege, z.B. Spaziergänge zu Fuß, Dienstreisen oder den Einkauf auf dem Nachhauseweg.

Ein Weg ist jede Strecke zu einem bestimmten Ziel (z.B. Arbeitsplatz) oder einem bestimmten Zweck (z.B. Einkauf oder Freizeit – hierzu zählt auch der Fahrradausflug oder die Joggingrunde). Die Fortsetzung des Weges oder der Rückweg ist dann bereits ein neuer Weg. Jeder neue Weg muss an dem Ort beginnen, an dem der vorhergehende geendet hat.

Auf der nächsten Seite finden Sie ein Beispiel dazu, wie das Mobilitätstagebuch an einem Tag auszufüllen ist.

Gerne beantworten wir Ihnen auch weitere Fragen. Bitte kontaktieren Sie Frau Sandra Gleich, Telefon: 0721/608-46106 oder Email: [sandra.gleich@kit.edu](mailto:sandra.gleich@kit.edu).

**Wir bedanken uns herzlich für Ihre Mitarbeit!**

Abbildung 27: Anschreiben des Mobilitätstagebuchs

**Beispiel:**  
 Frau K. fährt am Montag-  
 morgen zu Ihrem Arbeitsplatz.  
 Um 17.28 Uhr beendet sie Ihre  
 Arbeit. Auf dem Nachhause-  
 weg erledigt sie noch schnell  
 einen Einkauf im Supermarkt.  
 Anschließend fährt sie zu ihrer  
 Zweitwohnung. Den Abend  
 verbringt sie zu Hause.

	1. WEG	2. WEG	3. WEG
<p>An welchem Wochentag hat der Weg stattgefunden?</p> <p>Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?</p> <p>Zu welchem Ziel bzw. Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?</p> <p>Mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?</p> <p>Wo lag dieses Ziel?</p> <p>Um wie viel Uhr sind Sie dort angekommen?</p> <p>Schätzen Sie bitte die Entfernung dieses Weges möglichst genau.</p>	<p><b>WOCHENTAG</b></p> <p><input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr</p> <p><input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa</p> <p><input type="checkbox"/> So</p> <p><b>BEGINN</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ZIEL / ZWECK</b></p> <p><input type="checkbox"/> Arbeitsplatz</p> <p><input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich</p> <p><input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Einkauf</p> <p><input type="checkbox"/> Freizeit</p> <p><input type="checkbox"/> nach Hause</p> <p><input type="checkbox"/> private Erledigung</p> <p><input type="checkbox"/> bringen/holen</p> <p><input type="checkbox"/> Rundweg</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>VERKEHRSMITTEL</b></p> <p><input type="checkbox"/> nur zu Fuß</p> <p><input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrrad</p> <p><input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Bus</p> <p><input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn</p> <p><input type="checkbox"/> Zug</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>ZIELADRESSE</b></p> <p>(Ort oder PLZ)</p> <p><b>ANKUNFT</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ENTFERNUNG</b> ca.       km</p>	<p><b>WOCHENTAG</b></p> <p><input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr</p> <p><input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa</p> <p><input type="checkbox"/> So</p> <p><b>BEGINN</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ZIEL / ZWECK</b></p> <p><input type="checkbox"/> Arbeitsplatz</p> <p><input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich</p> <p><input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Einkauf</p> <p><input type="checkbox"/> Freizeit</p> <p><input type="checkbox"/> nach Hause</p> <p><input type="checkbox"/> private Erledigung</p> <p><input type="checkbox"/> bringen/holen</p> <p><input type="checkbox"/> Rundweg</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>VERKEHRSMITTEL</b></p> <p><input type="checkbox"/> nur zu Fuß</p> <p><input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrrad</p> <p><input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Bus</p> <p><input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn</p> <p><input type="checkbox"/> Zug</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>ZIELADRESSE</b></p> <p>(Ort oder PLZ)</p> <p><b>ANKUNFT</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ENTFERNUNG</b> ca.       km</p>	<p><b>WOCHENTAG</b></p> <p><input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr</p> <p><input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa</p> <p><input type="checkbox"/> So</p> <p><b>BEGINN</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ZIEL / ZWECK</b></p> <p><input type="checkbox"/> Arbeitsplatz</p> <p><input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich</p> <p><input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule</p> <p><input type="checkbox"/> Einkauf</p> <p><input type="checkbox"/> Freizeit</p> <p><input type="checkbox"/> nach Hause</p> <p><input type="checkbox"/> private Erledigung</p> <p><input type="checkbox"/> bringen/holen</p> <p><input type="checkbox"/> Rundweg</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>VERKEHRSMITTEL</b></p> <p><input type="checkbox"/> nur zu Fuß</p> <p><input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrrad</p> <p><input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in</p> <p><input type="checkbox"/> Bus</p> <p><input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn</p> <p><input type="checkbox"/> Zug</p> <p><input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p><b>ZIELADRESSE</b></p> <p>(Ort oder PLZ)</p> <p><b>ANKUNFT</b>           Uhrzeit</p> <p><b>ENTFERNUNG</b> ca.       km</p>

ML2013001

Abbildung 28: Erste Beispielseite des Mobilitätstagebuchs

<p>An welchem Wochentag hat der Weg stattgefunden?</p>	<p>Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?</p>	<p>Zu welchem Ziel bzw. Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?</p>	<p>Mit welchem Verkehrsmittel bzw. mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie zu Ihrem Ziel gelangt?</p>	<p>Wo lag dieses Ziel?</p>	<p>Um wie viel Uhr sind Sie dort angekommen?</p>	<p>Schätzen Sie bitte die Entfernung dieses Weges möglichst genau.</p>
<p>33. WEG</p> <p>WOCHENTAG  <input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr  <input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa <input type="checkbox"/> So</p> <p>BEGINN _____ Uhrzeit</p> <p>ZIEL / ZWECK  <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz  <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich  <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule  <input type="checkbox"/> Einkauf  <input type="checkbox"/> Freizeit  <input type="checkbox"/> nach Hause  <input type="checkbox"/> private Erledigung  <input type="checkbox"/> bringen/holen  <input type="checkbox"/> Rundweg  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL  <input type="checkbox"/> nur zu Fuß  <input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:  <input type="checkbox"/> Fahrrad  <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad  <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in  <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in  <input type="checkbox"/> Bus  <input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn  <input type="checkbox"/> Zug  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>ZIELADRESSE _____          (Ort oder PLZ) _____</p> <p>ANKUNFT _____ Uhrzeit</p> <p>ENTFERNUNG ca. _____ km</p>	<p>34. WEG</p> <p>WOCHENTAG  <input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr  <input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa <input type="checkbox"/> So</p> <p>BEGINN _____ Uhrzeit</p> <p>ZIEL / ZWECK  <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz  <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich  <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule  <input type="checkbox"/> Einkauf  <input type="checkbox"/> Freizeit  <input type="checkbox"/> nach Hause  <input type="checkbox"/> private Erledigung  <input type="checkbox"/> bringen/holen  <input type="checkbox"/> Rundweg  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL  <input type="checkbox"/> nur zu Fuß  <input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:  <input type="checkbox"/> Fahrrad  <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad  <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in  <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in  <input type="checkbox"/> Bus  <input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn  <input type="checkbox"/> Zug  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>ZIELADRESSE _____          (Ort oder PLZ) _____</p> <p>ANKUNFT _____ Uhrzeit</p> <p>ENTFERNUNG ca. _____ km</p>	<p>35. WEG</p> <p>WOCHENTAG  <input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr  <input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa <input type="checkbox"/> So</p> <p>BEGINN _____ Uhrzeit</p> <p>ZIEL / ZWECK  <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz  <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich  <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule  <input type="checkbox"/> Einkauf  <input type="checkbox"/> Freizeit  <input type="checkbox"/> nach Hause  <input type="checkbox"/> private Erledigung  <input type="checkbox"/> bringen/holen  <input type="checkbox"/> Rundweg  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL  <input type="checkbox"/> nur zu Fuß  <input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:  <input type="checkbox"/> Fahrrad  <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad  <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in  <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in  <input type="checkbox"/> Bus  <input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn  <input type="checkbox"/> Zug  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>ZIELADRESSE _____          (Ort oder PLZ) _____</p> <p>ANKUNFT _____ Uhrzeit</p> <p>ENTFERNUNG ca. _____ km</p>	<p>36. WEG</p> <p>WOCHENTAG  <input type="checkbox"/> Mo <input type="checkbox"/> Mi <input type="checkbox"/> Fr  <input type="checkbox"/> Di <input type="checkbox"/> Do <input type="checkbox"/> Sa <input type="checkbox"/> So</p> <p>BEGINN _____ Uhrzeit</p> <p>ZIEL / ZWECK  <input type="checkbox"/> Arbeitsplatz  <input type="checkbox"/> dienstlich/geschäftlich  <input type="checkbox"/> Ausbildung/Schule  <input type="checkbox"/> Einkauf  <input type="checkbox"/> Freizeit  <input type="checkbox"/> nach Hause  <input type="checkbox"/> private Erledigung  <input type="checkbox"/> bringen/holen  <input type="checkbox"/> Rundweg  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>VERKEHRSMITTEL  <input type="checkbox"/> nur zu Fuß  <input type="checkbox"/> zu Fuß zum Verkehrsmittel:  <input type="checkbox"/> Fahrrad  <input type="checkbox"/> Mofa/Moped/Motorrad  <input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer/in  <input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer/in  <input type="checkbox"/> Bus  <input type="checkbox"/> S-Bahn/U-Bahn  <input type="checkbox"/> Zug  <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:</p> <p>ZIELADRESSE _____          (Ort oder PLZ) _____</p> <p>ANKUNFT _____ Uhrzeit</p> <p>ENTFERNUNG ca. _____ km</p>	<p>Nächster Weg nächste Seite</p>		

ML2013001

Abbildung 29: Zweite Beispielseite des Mobilitätstagebuchs