

*Scheiner, Joachim:*

## **Mobilität: Wechselwirkungen mit Multilokalität**

URN: urn:nbn:de:0156-0976231



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 166 bis 174

In:

Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola;  
Tippel, Cornelia (Hrsg.) (2020):

Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen:  
ein Kompendium.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Joachim Scheiner

## MOBILITÄT: WECHSELWIRKUNGEN MIT MULTILOKALITÄT

### Gliederung

- 1 Begriffsklärung
  - 2 Bezug zu Multilokaler Lebensführung
    - 2.1 Struktur der Aktionsräume bei multilokaler Lebensführung
    - 2.2 Hybrider Charakter der Mobilität bei multilokaler Lebensführung
    - 2.3 Virtuelle Mobilität und multilokale Lebensführung
    - 2.4 Wechselbeziehungen der multilokalen Lebensführung mit sozialer Mobilität
  - 3 Verkehrsnachfrage als Folge von Multilokalität
  - 4 Schlussfolgerungen
- Literatur

### Kurzfassung

Räumliche Mobilität ist mit multilokaler Lebensführung (ML) unauflöslich und wechselseitig verknüpft. Einerseits ist räumliche Mobilität eine notwendige Bedingung für ML. Andererseits lässt sich auch argumentieren, dass ML räumliche Mobilität zur Folge hat. Der spezifische Charakter der Mobilität in der ML wird hier verdeutlicht (1) durch die spezifische bi- bzw. multipolare Struktur der Aktionsräume, (2) am hybriden, zwischen Verkehrsmobilität und Wohnstandortwechsel oszillierenden Charakter der Mobilität, (3) an der großen Bedeutung der virtuellen Mobilität und (4) an den engen Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität in der ML. Die wenigen empirischen Studien zeigen, dass verschiedene Formen von ML jeweils mit hoher Mobilität, insbesondere langen, zurückgelegten Distanzen verbunden sind. Auffallend ist auch eine starke Pkw-Nutzung.

### Schlüsselwörter

Verkehr – Unterwegssein – Telekommunikation – Berufsbedingt Multilokale

### Mobility: Interactions with multilocality

#### Abstract

Spatial mobility is inextricably and mutually intertwined with multilocality (ML). On the one hand, spatial mobility is a necessary condition for ML. On the other hand, one may argue that spatial mobility is an effect of ML. The specific character of mobility in ML is outlined here in four points: (1) in the specific bi- or multipolar structure of activity spaces, (2) in the hybrid character of mobility that oscillates between transport mobility and residential change, (3) in the importance of virtual mobility, and (4) in the close connections between spatial and social mobility in ML. The few existent empirical studies suggest that various forms of ML are associated with high mobility, more specifically long travel distances. What is more, they suggest strong car use.

## Keywords

Transport – Being on the move – Telecommunications – Work-related multilocality – Activity space

## 1 Begriffsklärung

Unter Mobilität versteht man allgemein den Wechsel einer beweglichen Einheit zwischen den definierten Einheiten eines Systems (Franz 1989). In der Regel wird der Begriff auf Personen und Haushalte angewandt, aber auch auf Güter, Kapital, Tiere oder Ideen. Weit verbreitet ist die Verwendung des Begriffs Mobilität für soziale Systeme (soziale Mobilität) und räumliche Systeme (räumliche Mobilität) (Abb. 1). Eine Positionsveränderung in einem sozialen System bezeichnet vor allem – aber nicht nur – den beruflichen Auf- oder Abstieg sowie horizontale Positionsveränderungen im Arbeitsmarkt (durch Arbeitsplatz- oder Berufswechsel). Räumliche Mobilität umfasst wiederum kurzfristige Positionsveränderungen (Verkehrshandeln, auch zirkuläre Mobilität) und langfristige (Wanderungen, Umzüge). Darüber hinaus wird räumliche Mobilität häufig mit physischer Fortbewegung gleichgesetzt (was den Begriff eng mit Verkehr und Transfer verbindet; vgl. Beiträge von Scheiner zu Verkehr und von Schad zu Unterwegssein in Transferräumen, in diesem Band), schließt aber auch die virtuelle Mobilität als nicht körperlich vermittelte räumliche Mobilität, das heißt die Nutzung von Medien ein (vgl. Beitrag von Scheiner zu Telekommunikation in diesem Band). Dies wiederum umfasst sowohl stärker individualisierte (E-Mail, SMS, Fax, Telefon, Chatten, Twittern, Blogs...) als auch die klassischen Massenmedien (Fernsehen, Radio, Zeitung, Zeitschrift).

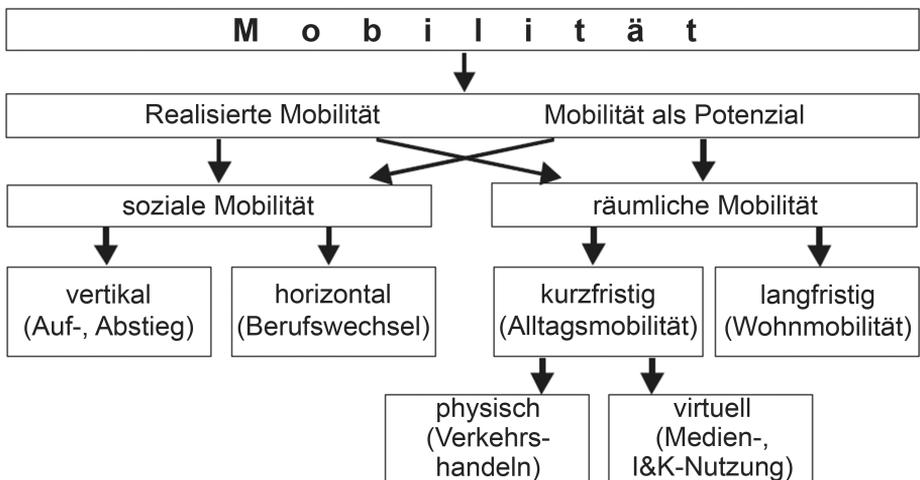


Abb. 1: Dimensionen des Mobilitätsbegriffs / Quelle: Hammer/Scheiner 2006: 19

Der Begriff Mobilität besitzt noch in einer weiteren Dimension unterschiedliche Schattierungen, denn er wird sowohl für realisierte Bewegungen (Umzug, Verkehrshandeln, sozialer Auf- und Abstieg) verwendet als auch in seiner ursprünglichen Semantik als Beweglichkeit oder Bewegungspotenzial, also im Sinne einer Möglichkeit. Demnach ist Mobilität „die Beweglichkeit von Menschen und Dingen“ (Läpple 2005: 654) (zum Teil auch als Motilität bezeichnet, Dangschat 2013). Dieses Potenzial ergibt sich aus den Kompetenzen, Ressourcen und Restriktionen eines Akteurs als Nachfrager (in Bezug auf die Verkehrsnachfrage etwa Geld, Zeit, Gesundheit, Wissen, individuelle Verkehrsmittel...) sowie aus den „angebotsseitigen“ Gelegenheiten für Mobilität (in Bezug auf die Verkehrsnachfrage: Zugang zu und Qualität von Verkehrswegen und Services wie öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing etc.) (Holz-Rau 2009; s. Scheiner zu Verkehr in diesem Band).

## 2 Bezug zu Multilokaler Lebensführung

Räumliche Mobilität ist mit multilokaler Lebensführung (ML) unauflöslich und wechselseitig verknüpft. Einerseits ist räumliche Mobilität eine notwendige Bedingung für ML, andererseits lässt sich auch argumentieren, dass ML räumliche Mobilität zur Folge hat. Der Begriff der strukturellen Kopplung versucht, diese wechselseitige Verknüpfung zum Ausdruck zu bringen, ohne eine einseitig-kausale Perspektive zu unterstellen (Hesse/Scheiner 2007). In ihrem spezifischen Mobilitätscharakter liegt eins der zentralen Kennzeichen der ML. Dies wird im Folgenden anhand von vier verschiedenen Aspekten verdeutlicht:

- 1 an der Struktur der Aktionsräume von multilokal lebenden Personen,
- 2 am hybriden Charakter der Mobilität bei multilokaler Lebensführung,
- 3 an der Bedeutung von virtueller Mobilität (Telekommunikation) für die multilokale Lebensführung und deren Wechselbeziehungen mit physischer Mobilität und
- 4 an den engen Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität in der multilokalen Lebensführung.

### 2.1 Struktur von Aktionsräumen bei multilokaler Lebensführung

Die Unterschiede zwischen multilokal und monolokal geprägten individuellen Mobilitätsbedürfnissen sind vor allem durch die besonderen Formen der Aktionsräume bestimmt. Typischerweise geht die Mobilitätsforschung vornehmlich von einer Struktur der Aktionsräume aus, die sich um den Wohnstandort als Knoten und ggf. zusätzlich um den Arbeitsplatz oder Ausbildungsplatz als Sekundärknoten anordnet. Die aufgesuchten Zielorte alltäglicher Wege gruppieren sich um diese Knoten, ggf. auch entlang der Strecke dazwischen. Dies spielt sich typischerweise auf einer lokalen bis regionalen Ebene ab.

Demgegenüber bilden sich bei multilokal lebenden Personen weitere Knoten um den zweiten und eventuell um weitere Wohnstandorte (sekundäre Aktionsräume) (Vielhaber 1986; Weichhart 2009). Diese Art der Mobilität spiegelt ein komplexeres Muster sozialer und ökonomischer Beziehungen mit individuellen privaten und beruflichen Netzwerken an den unterschiedlichen Orten. Darüber hinaus können verkehrliche Transitionsräume (Bahnhöfe, Flughäfen, Motels...), an denen regelmäßige oder zumindest gelegentliche Übergänge stattfinden, den Charakter von ergänzenden aktionsräumlichen Knoten annehmen, besonders bei den mit der Multilokalität verbundenen Fernfahrten. Die Nutzerkosten der Mobilität erhöhen sich damit bei ML nicht nur durch Fernreisen, sondern können auch etwa durch die Notwendigkeit mehrerer Zeitkarten in verschiedenen Verkehrsverbänden steigen.

## 2.2 Hybrider Charakter der Mobilität bei multilokaler Lebensführung

Eines der wichtigsten, wenn nicht das zentrale Kennzeichen der Mobilität in der ML ist deren hybrider Charakter. Ein wesentliches Klassifikationsmerkmal räumlicher Mobilität ist die Unterscheidung zwischen dem meist auf unbestimmte Zeit angelegten, dauerhaften Wohnstandortwechsel und der zirkulären, mehr oder weniger regelmäßig wiederkehrenden, „pendelnden“ Bewegung (Verkehr), die nach kurzer Zeit, meist am gleichen Tag, zurück zum (einzigen) festen Wohnsitz führt, der den Mittelpunkt des täglichen Aktionsraumes bildet. Diese kategoriale Unterscheidung begründet sowohl die wissenschaftsdisziplinäre Unterscheidung zwischen Verkehrs- und Wanderungsforschung als auch zwischen politischen und planerischen Ressorts auf praktisch allen Ebenen (Bauen und Wohnen, Verkehr).

Diese kategoriale Abgrenzung ist bereits bei Fernreisen und bei seltenen Unternehmungen nicht unproblematisch. Der Weg zur Oper und zurück lässt sich nicht ohne Weiteres mit der Metapher des regelmäßig wiederkehrenden Pendelns umschreiben. Die Urlaubsreise führt je nach Definition nicht innerhalb einer „kurzen“ Zeitspanne an den Ausgangsort zurück. Allerdings lässt sich in beiden Fällen argumentieren, dass die eigene Wohnung aus der Sicht des Reisenden ein Ankerpunkt der Lebensführung und damit ein Fixpunkt des Aktionsraums bleibt.

Bei der multilokalen Lebensführung ist dies anders, da, wie oben ausgeführt, der Aktionsraum um mehrere solcher Ankerpunkte herum konfiguriert ist. In der ML ist die dargestellte Basisklassifikation demnach in einer hybriden Mobilität aufgehoben, die fließend zwischen Wohnstandortwechsel und Verkehrshandeln, zwischen Dauerhaftigkeit und (zirkulärem) Pendeln angesiedelt ist. Der Verzicht auf die zirkuläre Bewegung (bzw. die Reduktion ihrer Häufigkeit) in der ML lässt sich auch als ein Arrangement zur „Vermittlung von Mobilität und Immobilität“ (Weiske 2013: 353), als vermittelndes Arrangement zwischen Bleiben und Gehen, auffassen.

Dies kann im Lebensverlauf dynamische Formen annehmen. So kann das Pendeln eine Vorstufe zur Multilokalität sein, wenn die tägliche finanzielle, zeitliche oder gesundheitliche Belastung für das Pendeln (Stutzer/Frey 2008; Sandow 2014) sich in der Mobilitätspraxis als zu hoch erweist. Umgekehrt kann das Wochenendpendeln oder „Shuttle-Dasein“ (s. Toppel in diesem Band) eine Vorstufe zum Wechsel des Wohn-

standortes oder des Arbeitsplatzes sein (Gräbe/Ott 2003: 43 ff.), wenn der monetäre, zeitliche oder psychische Aufwand (z. B. Stress in der Partnerschaft) für das Wochenpendeln oder die mit der Multilokalität verbundene Abwesenheit von der Familie sich als zu hoch erweist bzw. die Relation aus Aufwand und Nutzen zu ungünstig wird (Kley 2012; Feldhaus/Schlegel 2013).

### 2.3 Virtuelle Mobilität und multilokale Lebensführung

Der Wechsel zwischen verschiedenen Wohnsitzen bringt mehr oder weniger lange Abwesenheitszeiten mit sich. Dies erfordert stärker als bei monolokal Wohnenden, dass die soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Teilhabe während der Abwesenheit mithilfe von Telekommunikationsmitteln aufrechterhalten wird. Die Bedeutung virtueller Mobilität wird in einem eigenen Schlüsselbegriff (s. Scheiner zu Telekommunikation in diesem Band) behandelt und soll hier deshalb nur kurz gestreift werden.

Kurz zusammengefasst besitzt virtuelle Mobilität für ML eine Reihe von Funktionen. Erstens ist dies die Aufrechterhaltung und Pflege privater Kontakte in Familie, Partnerschaft, Verwandtschaft und Freundschaften. Zweitens erfordert die Sicherung der wirtschaftlichen, im weiteren Sinne auch kulturellen und politischen (z. B. Briefwahl), Teilhabe während der Abwesenheit die Nutzung von Telekommunikationsmitteln. Drittens ermöglicht Telekommunikation, insbesondere soweit sie über das Internet vermittelt ist, die Nutzung der Reisezeit für berufliche und private Zwecke. Viertens schließlich ist die Organisation des Reisens selbst im Vorfeld („pre trip“) oder während der Reise („on trip“) mithilfe von Fahrplänen, Ticketservices, Navigationsgeräten etc. durch internetbasierte Dienste wesentlich einfacher geworden.

Alle diese Formen virtueller Mobilität verschränken sich mit der physischen räumlichen Mobilität ebenfalls zu spezifischen hybriden Formen, etwa zu einer „Mobilisierung der Mobilität“ in Form von virtueller Mobilität während des physischen Unterwegsseins. Ihre Funktionen sind für multilokal Lebende individualökonomisch von größter Bedeutung, weil ML häufig mit einem hohen Zeitaufwand für lange Wege und entsprechenden Reisezeitkosten verbunden ist, die aufgewendet werden müssen, um die Opportunitäten mehrerer Orte nutzbar zu machen. Dies erhöht für Multilokale die Notwendigkeit, die Verluste durch die Nutzung mobiler Endgeräte zumindest teilweise zu kompensieren.

### 2.4 Wechselbeziehungen der multilokalen Lebensführung mit sozialer Mobilität

Der Begriff der sozialen Mobilität ist vor allem an Veränderungen in der Erwerbstätigkeit und das damit verbundene Wohlstandsniveau gekoppelt. Multilokale Lebensführung besitzt insofern vor allem in ihren erwerbsbezogenen Formen enge Bezüge zur sozialen Mobilität. Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität sind grundsätzlich nicht spezifisch für ML, sondern gelten auch für das Tagespendeln und für erwerbsbezogene Wohnstandortwechsel. In der ML nehmen sie jedoch spezifische Formen an.

Erwerbsbezogene ML erlaubt die Inwertsetzung von Gelegenheiten auf dem Arbeitsmarkt, die durch tägliches Pendeln vom Erstwohnsitz – typischerweise dem Wohnort der Familie oder eines Paares – nicht erreichbar sind. Dies erlaubt es, individuelle Qualifikationen und Anspruchsniveaus einerseits sowie Anforderungen eines Arbeitsplatzes oder einer Tätigkeit andererseits besser in Übereinstimmung zu bringen, als dies bei einer lokalen Suche im Tagespendelradius möglich wäre, während gleichzeitig der Erstwohnsitz aufrechterhalten werden kann. Damit können auch die Bedürfnisse des Partners oder der Partnerin sowie ggf. der Kinder nach räumlicher und sozialer Stabilität, Aufrechterhaltung der Schule, Verfolgen eigener Karrierevorstellungen etc. berücksichtigt werden (Peuckert 1989; Van der Klis/Mulder 2008; Van der Klis 2009). Gleichzeitig kann berufliche ML gerade aufgrund des Erfordernisses der Vereinbarkeit mit familiären und partnerschaftlichen Anforderungen Zwangscharakter besitzen, wenn Alternativen am Wohnort der Familie nicht oder nur eingeschränkt vorhanden sind.

Die berufliche ML betrifft einerseits den Fall eines fest lokalisierten Arbeitsplatzes in größerer Entfernung vom Wohnsitz, der einen erwerbsbezogenen Zweitwohnsitz während der Arbeitswoche erfordert. Andererseits betrifft es auch berufliche Karrieren in der Kunst, im Transportgewerbe (Personal im Bahn-, Fernbus-, Flug- und Schiffsverkehr sowie im Güterfernverkehr), in internationalen Beziehungen und anderen Branchen, die nicht an fest lokalisierte Arbeitsplätze gebunden sind, sondern Tätigkeiten an stetig wechselnden Orten erfordern.

Die erwähnte Inwertsetzung von Opportunitäten an weit entfernten Orten erhöht die Wahrscheinlichkeit für sozialen Aufstieg und die Vermeidung von sozialem Abstieg. Sie erfordert jedoch ihrerseits vielfältige Kompetenzen und Ressourcen (Suchkompetenzen auf Wohnungsmärkten und Arbeitsmarkt, organisatorische Fähigkeiten, Umgang mit Zeitkonflikten in Partnerschaft und Familie, Führerschein...) (Schad/Hilti 2015: 5). Insofern ist es wahrscheinlich, dass die Option der (erwerbsbezogenen) ML soziale Ungleichheiten weiter verschärft, weil sie tendenziell von denjenigen realisiert werden kann, die ohnehin sozioökonomisch überdurchschnittlich gut gestellt sind.

### **3     Verkehrsnachfrage als Folge von Multilokalität**

Multilokale Lebensführung zieht Verkehr in vielfältigen Formen (nach Häufigkeit, Distanz und Modus) nach sich. Die wenigen empirischen Studien zu den konkreten verkehrlichen Auswirkungen von ML deuten darauf hin, dass unterschiedliche multilokale Arrangements mit jeweils spezifischen zusätzlichen Verkehrsaufwänden verbunden sind. In Daten aus Köln (Dijst/Lanzendorf/Barendregt et al. 2005) zeigte sich, dass zu Freizeitwohnsitzen im Mittel rund 200 km zurückgelegt werden. Bei durchschnittlich 14 Fahrten pro Jahr summiert sich dies zu 5.300 km Verkehr pro Jahr je Freizeitwohnsitz. 85 Prozent der Befragten legten diese Strecken mit dem Pkw zurück. Zum Vergleich: Im Jahr 2005 betrug der Pkw-Freizeitverkehr pro Kopf der Bevölkerung im Mittel rund 3.800 km (BMVI 2018).

Haustein (2006) untersucht die Mobilität von Living-Apart-Together-Paaren (LATs) im Vergleich zu Singles, nichtehelichen Lebensgemeinschaften und Ehepaaren und findet einen signifikant höheren Verkehrsaufwand der LATs (in km pro Jahr), auch unter Kontrolle weiterer soziodemographischer Unterschiede zwischen den Gruppen. Dies geht vor allem auf Freizeit Zwecke zurück, während die Arbeits- und Ausbildungswege der LATs kürzer sind als beispielsweise der nichtehelichen Lebensgemeinschaften.

Schad und Hilti (2015) untersuchten die Mobilität multilokal lebender Personen in der Schweiz, allerdings ohne direkten Vergleich mit Nicht-Multilokalen. Sie ermittelten einen hohen, durch ML induzierten Verkehrsaufwand. Dieser beträgt etwa für berufsbezogene ML typischerweise rund 6.500 km jährlich zwischen den Wohnsitzen. In größeren Ländern mit großräumigeren Verflechtungen wie Deutschland dürfte dieser deutlich höher ausfallen (s. u.). Der Modal Split bei Reisen zwischen den Wohnsitzen ähnelt anderen nichtalltäglichen Wegen der Schweizer. Knapp zwei Drittel der Wege zwischen den Wohnsitzen (65%) entfallen auf den MIV (motorisierter Individualverkehr), 24% auf den ÖV, 6% auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel und 6% auf das Flugzeug.

Reuschke (2009: 46) fand für beruflich Multilokale in drei deutschen Großstädten eine Median-Distanz von 218 km zwischen den Wohnsitzen. 59% der Befragten pendelten in wöchentlichem Turnus. Für die Wochenpendler lässt sich damit eine Untergrenze des Verkehrsaufwands von rund 20.000 km feststellen (mit dem Median ist aufgrund der Rechtsschiefe der Distanzverteilung nur eine Untergrenze ermittelbar). Nochmals zum Vergleich: die mittlere zurückgelegte Distanz im Berufsverkehr lag 2009 bei ca. 5.300 km je erwerbstätiger Person (eigene Berechnung nach BMVI 2018).

Einen ähnlichen Wert ermittelten Gräbe und Ott (2003: 40 ff.). Sie geben für ihr – allerdings sehr kleines (n=62) – Sample von Wochenendpendlern eine mittlere Distanz von 275 km an. Rund drei Viertel von ihnen fahren wöchentlich zum Hauptwohnsitz. Als jährlicher Verkehrsaufwand nur für das Pendeln zwischen den Wohnsitzen ergibt sich eine Distanz von 22.000 km (Wochenpendeln) bzw. 15.500 km (Pendeln im zweiwöchentlichen Rhythmus). 90% nutzen den Pkw. Zum Vergleich: Im Durchschnitt legt jede/r Deutsche jährlich ca. 15.000 km zurück (41 km/Tag), davon 78% mit dem MIV (Follmer/Gruschwitz/Jesske et al. 2010: 21). Ein Wochenendpendler verursacht also allein mit seinen wöchentlichen Pendelwegen mehr Pkw-Verkehr als eine durchschnittliche Person insgesamt. Besonders sensibel für das Straßennetz ist die starke zeitliche Konzentration auf die Wochenendrandzeiten. Jeweils ca. 75% der Fahrten entfallen auf Freitag sowie auf Sonntag oder Montag. Dies dürfte ähnlich auch für Freizeitwohnsitze gelten, ohne dass hierzu belastbare Aussagen vorliegen.

Ähnliche Distanzen, aber abweichende Reishäufigkeiten, ermittelt Reuschke (2010) für „long-distance LATs“ in Deutschland. „Long-distance“ ist dabei als Entfernung >50 km definiert. Der Median der Distanz beträgt hier 272 km. 40% pendeln im Zweiwochentakt, 30% wöchentlich.

## 4 Schlussfolgerungen

Die wenigen empirischen Erkenntnisse zur Mobilität multilokaler Personen verdeutlichen, dass verschiedene Formen von multilokaler Lebensführung jeweils mit hoher Mobilität, insbesondere hohen Verkehrsaufwänden verbunden sind, die über die entsprechenden Werte nichtmultilokal lebender Personen deutlich hinausgehen. Erkennbar wird (in Deutschland) auch eine starke Pkw-Orientierung, die wohl allenfalls bei Relationen zwischen Großstädten zugunsten einer stärkeren ÖV-Nutzung verschoben ist.

Gleichzeitig zeigt sich an einigen Indizien der spezifische Charakter der Mobilität in der ML. Dies wurde hier verdeutlicht (1) an der spezifischen bi- bzw. multipolaren Struktur der Aktionsräume, (2) am hybriden, zwischen Verkehrsmobilität und Wohnstandortwechsel changierenden Charakter der Mobilität, (3) an der mit hoher Mobilität verbundenen herausgehobenen Bedeutung virtueller Mobilität und (4) an den engen Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität in der ML.

Es ist eine politische Frage, inwieweit die mit der ML verbundenen Mobilitätsbedürfnisse durch entsprechende Angebote – preiswerter Fernverkehr, hohe Kapazitäten im Straßenverkehr etc. – bedient werden sollten. Angesichts des Klimawandels und vielfältigen anderen negativen Begleiterscheinungen der Mobilität ist die multilokale Lebensführung zumindest kritisch zu hinterfragen. In Rechnung zu stellen ist aber auch, dass die mit ML verbundene Mobilität Zwangscharakter besitzen kann, etwa für berufliche Multilokale mit eingeschränkten Alternativen oder für multilokal lebende Kinder und ihre Eltern. Dementsprechend sollte sie für die Betroffenen erträglich gestaltet werden.

---

### Literatur

- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. Hamburg.
- Dangschat, J. (2013): Der Mobilitäts-Ansatz – Einordnung und Kritik. In: Scheiner, J.; Blotvogel, H.-H.; Frank, S.; Holz-Rau, C.; Schuster, N. (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. Essen, 49-59. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142.
- Dijst, M.; Lanzendorf, M.; Barendregt, A.; Smit, L. (2005): Second Homes in Germany and The Netherlands. Ownership and Travel Impact Explained. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 96 (2), 139-152.
- Feldhaus, M.; Schlegel, M. (2013): Berufsbezogene zirkuläre Mobilität und Partnerschaftszufriedenheit. In: Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft 38 (2), 315-340.
- Follmer, R.; Gruschwitz, D.; Jesske, B.; Quandt, S.; Lenz, B.; Nobis, C.; Köhler, K.; Mehlin, M. (2010): Mobilität in Deutschland 2008: Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.
- Franz, P. (1989): Mobilität. In: Endruweit, G.; Trommsdorff, G. (Hrsg.): Wörterbuch der Soziologie. Band 2. Stuttgart, 446-452.
- Gräbe, S.; Ott, E. (2003): „...man muss alles doppelt haben“ - Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster.
- Hammer, A.; Scheiner, J. (2006): Lebensstile, Wohnmilieus, Raum und Mobilität. In: Beckmann, K. J.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden, 15-30.
- Haustein, S. (2006). Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit von der partnerschaftlichen Lebensform. In: Umweltpsychologie 10 (2), 160-182.
- Hesse, M.; Scheiner, J. (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: Eine Typologie multilokalen Wohnens. In: Geographische Zeitschrift 95 (3), 138-154.

- Holz-Rau, C. (2009): Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten? In: Informationen zur Raumentwicklung 2019 (12), 797-804.
- Kley, S. (2012): Gefährdet Pendelmobilität die Stabilität von Paarbeziehungen? Einflüsse von Erwerbskonstellationen und Haushaltsarrangements in Ost- und Westdeutschland auf die Trennungswahrscheinlichkeit von Paaren. In: Zeitschrift für Soziologie 41 (5), 356-374.
- Läpple, D. (2005): Mobilität. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 654-656.
- Peuckert, R. (1989): Die Commuter-Ehe als „alternativer“ Lebensstil. Zur Ausbreitung einer neuen Form ehelichen und familialen „Zusammenlebens“ in der individualisierten Gesellschaft. In: Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft 15 (2), 175-187.
- Reuschke, D. (2009): Job-induced multilocal living arrangements: mobility behaviour, importance of accessibility and residential location. In: Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (Hrsg.): Subject-Oriented Approaches to Transport. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 6. Dortmund, 40-52.
- Reuschke, D. (2010): Living apart together over long distances – time-space patterns and consequences of a late-modern living arrangement. In: Erdkunde 64 (3), 215-226.
- Sandow, E. (2014): Til work do us part: the social fallacy of long-distance commuting. In: Urban Studies 51 (3), 526-543.
- Schad, H.; Hilti, N. (2015): Die Mobilität multilokal Wohnender. In: Verkehrszeichen 31 (2), 4-8.
- Stutzer, A.; Frey, B. S. (2008): Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. In: The Scandinavian Journal of Economics 110 (2), 339-366.
- Van der Klis, M. (2009): Commuter partnerships. Balancing home, family, and distant work. Amsterdam.
- Van der Klis, M.; Mulder, C. H. (2008): Beyond the trailing spouse: the commuter partnership as an alternative to family migration. In: Journal of Housing and the Built Environment 23 (1), 1-19.
- Vielhaber, C. (1986): Sekundäre Aktionsräume von Wochenpendlern: eine Untersuchung über das Beziehungsgefüge zwischen aktionsräumlichen Reichweiten, sozialen Interaktionen, Kontaktintensitäten und Wanderungsbereitschaften bei Bauarbeitern in Wien. In: Husa, K.; Vielhaber, C.; Wohlschlägl, H. (Hrsg.): Beiträge zur Bevölkerungsforschung. Wien, 163-188.
- Weichhart, P. (2009): Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: Informationen zur Raumentwicklung 2009 (1-2), 1-14.
- Weiske, C. (2013): Multilokale Arrangements als alltagspraktische Verknüpfungen von mobilen und immobilien Gütern. In: Scheiner, J.; Blotevogel, H.-H.; Frank, S.; Holz-Rau, C.; Schuster, N. (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. Essen, 343-357. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142.

---

## Autor

Joachim Scheiner (\*1964), Prof. Dr., Dipl.-Geogr., lehrt und forscht seit 2000 am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund. Daneben ist er freiberuflich in der Verkehrsforschung tätig. In seiner Forschung beschäftigt er sich mit Verkehrsentwicklung, Raumentwicklung, sozialem Wandel und Wohnstandortwahl.