

Tied Commuter

**Regionale Mobilitätsdilemmata
von Partnern in Doppelverdienerhaushalten**

**Studien zu Entscheidungen und Auswirkungen
des Pendelns**

Thess Schönholzer

Inaugural Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum socialium der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Bern (Dr. rer. soc.)

„Die Fakultät hat diese Arbeit am 24. Mai 2012 auf Antrag der beiden Gutachter Prof.
Dr. M. Abraham und Prof. Dr. B. Jann, als Dissertation angenommen, ohne damit zu
den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen“.

Erstgutachter: **Professor Dr. Martin Abraham** (Lehrstuhl für Soziologie und Empiri-
sche Sozialforschung, Schwerpunkt Arbeitsmarktsoziologie, an der Rechts- und
Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät, Universität Nürnberg, Deutschland)

Zweitgutachter: **Professor Dr. Ben Jann** (Lehrstuhl für Sozialstrukturanalyse, an der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät, Universität Bern, Schweiz)

Soziologische Studien

Thess Schönholzer

Tied Commuter

Regionale Mobilitätsdilemmata von
Partnern in Doppelverdienerhaushalten

Studien zu Entscheidungen und
Auswirkungen des Pendelns

Shaker Verlag
Aachen 2012

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

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

Zugl.: Bern, Univ., Diss., 2012

Einbandgestaltung: **Bild:** Dominik Steiner
Gestaltung: Refael Blatt

Copyright Shaker Verlag 2012

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-8440-1424-2

ISSN 1433-3546

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen
Telefon: 02407 / 95 96 - 0 • Telefax: 02407 / 95 96 - 9
Internet: www.shaker.de • E-Mail: info@shaker.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
I. Einleitung	3
1. Problemstellung, Dilemma, Mobilitätskonflikt	3
2. Theoretische Wege aus dem Dilemma – Tied Commuter	5
3. Datenwahl und empirische Methoden	8
4. Inhalt der einzelnen Beiträge	10
II. Pendeln oder Umziehen? Entscheidungen über unterschiedliche Mobilitäts- formen in Paarhaushalten (mit M. Abraham)	17
Zusammenfassung	17
1. Einleitung	17
2. Umziehen oder Pendeln: Zum Stand der Forschung	18
2.1 Individuelle Mobilitätsentscheidungen	19
2.2 Mobilitätsentscheidungen in Partnerschaften	21
2.2.1 Haushaltsumzüge in Partnerschaften	21
2.2.2 Alternative Mobilitätsformen in Partnerschaften	23
3. Die Wahl zwischen Mobilitätsformen als diskretes Verhandlungsproblem	24
4. Design und Operationalisierungen	29
4.1 Der faktorielle Survey	29
4.2 Abhängige Variablen	30
5. Analyse und Resultate	32
6. Diskussion	36
III. Wer sollte pendeln? Gerechtigkeitseinschätzungen von Mobilitätsarrange- ments in Partnerschaften von Doppelverdienern	39
Zusammenfassung	39
1. Problemstellung	40
2. Stand der Forschung	42
2.1 Haushaltsumzüge von Paarhaushalten	43
2.2 Alternative Mobilitätsformen in Paarhaushalten	45
3. Ein einfaches Modell des Mobilitätsdilemmas in Partnerschaften	46
4. Die ‚normative‘ Lösung des Mobilitätsdilemmas	49
4.1 Traditionelle Geschlechternorm	50
4.2 Situationsabhängige Normen – Das Beispiel der Kinderbetreuung	51

5. Untersuchungsdesign	53
6. Empirische Ergebnisse	56
7. Diskussion	65
IV. Warum Pendeln nicht alle Probleme löst: Präferenzen für unterschiedliche Mobilitätsformen in „dual career“-Partnerschaften (mit M. Abraham)	67
Zusammenfassung	67
1. Problemstellung	67
2. Arbeitsmarktbedingte Mobilität von „dual career“- Paaren	70
3. Daten und Design	73
4. Empirische Analyse.....	79
5. Fazit.....	84
V. An Heim und Herd gebunden? Zum Einfluss von Pendelstrecken auf geschlechtsspezifische Lohnunterschiede (mit K. Auspurg).....	87
Zusammenfassung	87
1. Motivation und Fragestellung.....	87
2. Theorie und Hypothesen.....	89
2.1 Standortwahl und Arbeitsmarkterfolg: Arbeitsmarkttheoretische Überlegungen	90
2.2 Standortwahl in Partnerschaften: Familiensoziologische und -ökonomische Ansätze.....	91
2.3 Arbeitsmarktregionen und frauentypischen Beschäftigungen	95
3. Forschungsstand.....	96
4. Daten und Analysestrategien.....	100
4.1 Daten und Operationalisierungen	100
4.2 Modellwahl.....	103
5. Ergebnisse	106
6. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	119
VI. Fazit über Entscheidungen und Auswirkungen des Pendelns (Kp. II – V) ..	125
1. Bedingungen des Pendelns – Aufteilen resp. Ausweiten der Arbeitswege ...	125
2. Gesellschaftliche Rollenvorstellungen – die Rolle des Geschlechts	126
3. Länge der Arbeitswege – Auswirkungen auf dem Arbeitsmarkt.....	127
4. Gesellschaftspolitische Relevanz – Debatte über das Pendeln in der CH.....	128

Anhang	137
1 Vignetten-Paarbefragung zu regionaler Mobilität (vgl. Kp. II & IV)	137
1.1 Beispielbrief für Erstkontakt (Schweiz)	140
1.2 Rekrutierungsbrief für weitere Kontakte (Schweiz)	141
1.3 Leitfaden für Interviewer	142
1.4 Alternativen zum tatsächlichen Einkommen	143
1.5 Deckabfolge für Interviews (Interviewer_1)	145
1.6 Dimensionen in den Vignetten	146
1.7 Fragebogen ‚Vignetten-Paarbefragung zu regionaler Mobilität‘	147
2. Normbefragung zu regionaler Mobilität (vgl. Kp. III)	160
2.1 Vignettendimensionen und Ausprägungen	165
2.2 Fraktionelle Ziehung für Normbefragung	166
3. Deskriptionen Pendelwege und Einkommen zu Abbildung V-1	168
4. Mittelwerte der Pendelzeiten für die einzelnen Jahre von Grafik VI-1	168
 Literaturverzeichnis	 169
 Online Literaturverzeichnis zu Kapitel VI.4.....	 181

Verzeichnis: Abbildungen und Tabellen

Kp. II: Pendeln oder Umziehen?

Abbildung II-1: Payoff-Matrix ‚battle of sexes‘	25
Abbildung II-2: Beurteilungsskalen der Vignetten(an EGO gerichtet)	30
Abbildung II-3: Verteilung der abhängigen Variablen	32
Abbildung II-4: Zusammenhang von Stellenaussichten von ALTER und der von EGO präferierten Mobilitätsform	36
Tabelle II-1: Random-Intercept Modelle der Mobilitätsbereitschaft	34

Kp. III: Wer sollte Pendeln?

Abbildung III-1: Mögliche Ergebnisse ‚Umzug versus Pendeln‘	48
Abbildung III-2: Beispielvignette und abhängige Variable	56
Abbildung III-3: Effekteplots, getrennt nach dem Geschlecht (Modelle 2)	60
Tabelle III-1: Vignettendimensionen und Ausprägungen	55
Tabelle III-2: Analyse der abhängigen Variable	57
Tabelle III-3: Modelle zur Überprüfung des Mobilitätsdilemmas und Hypothese 1.....	58
Tabelle III-4: Interaktionseffekt Geschlecht (Modell 2).....	59
Tabelle III-5: Modelle zur Überprüfung von Hypothese 2	64

Kp. IV: Warum Pendeln nicht alle Probleme löst

Abbildung IV-1: Beispiel einer Vignette, EGO ist männlich und erhält das Stellenangebot..	75
Abbildung IV-2: Verteilung der abhängigen Variable für EGO und ALTER	78
Abbildung IV-3: Grafische Darstellung der Effektkoeffizienten für unterschiedliche Beschäftigungsaussichten von ALTER am Zielort.....	83
Tabelle IV-1: Vignettendimensionen und ihre Ausprägungen	76
Tabelle IV-2: Deskriptive Kennwerte für EGO und ALTER – und T-Test der abhängigen Variable	79
Tabelle IV-3: Random Intercept-Modelle für die Präferenz „Pendeln vs Umzug“	81

Kp. V: An Heim und Herd gebunden?

Abbildung V-1: Mittlere Entfernung Wohnung zur Arbeit in Kilometern sowie Stundenlöhne nach Haushaltstyp und Geschlecht (Mittelwerte mit 95%-Konfidenzintervallen)..... 107

Tabelle V-1: Modelle zur Erklärung der Pendelstrecken (Fixed Effects Modelle)... 109

Tabelle V-2: Erklärung des Gehalts (Fixed Effects Modelle)..... 112

Tabelle V-3: Schätzung des Lohnelastizitäten des Pendelweges getrennt für Frauen versus andere Berufen sowie unterschiedliche Wohnregionen (jeweils Schätzung der Modelle aus Tabelle V-2 für zusammenwohnende Frauen bzw. Männer)..... 114

Tabelle V-4: Erklärung des Gehalts. Modellvergleich zwischen FE-, OLS- und RE-Schätzungen (jeweils Schätzungen der Modelle aus Tabelle V-3) 117

Tabelle V-5: Gender Wage Gaps, mit und ohne Kontrolle der Pendelwege (RE-Schätzungen der Modelle aus Tabelle V-2) 118

Kp. VI: Fazit

Tabelle VI-1: Diverse Mobilitätskennzahlen für die Schweiz von 1970 bis 2000 129

Grafik VI-1: Arbeitswege von Paaren die zusammenwohnen mit KINDERN..... 130

„Savoir pour prévoir afin de pouvoir”

August Comte

Vorwort und Danksagung

Das Mobilitätsverhalten beruflicher Pendlerinnen und Pendler hat sich seit den 1970er-Jahren stark verändert. Aufgrund der erhöhten Frauenerwerbsquote sind gemeinsame Umzüge über längere Distanzen gerade in Doppelverdienerhaushalten eher selten geworden. Stattdessen nehmen erwerbstätige Männer und Frauen heute teilweise lange Pendelwege auf sich, um an ihre Arbeitsplätze zu gelangen. Vor allem lukrative Stellenangebote an entfernten Orten stellen Partner mit gemeinsamem Wohnsitz vor zum Teil schwer verhandelbare Mobilitätskonflikte.

Das berufliche Pendeln und seine Begleiterscheinungen finden sich mittlerweile regelmässig in der Tagespresse wieder. Blockierte Strassen und überfüllte Züge sind während den Stosszeiten zur Regel geworden. Auf politischer Ebene wird diskutiert, wie diese zunehmend negativ wahrgenommenen externen Effekte steigender Mobilitätsbedürfnisse gelöst werden könnten. Der Umstand, dass es vielfältige soziale, wirtschaftliche und kulturelle Aspekte sind, die den veränderten Mobilitätsmustern zugrunde liegen, verlangt von politischen Entscheidungsträgern viel Sachwissen und Verständnis über die Zusammenhänge.

Die in diesem Beitrag gesammelten Studien zeigen, wie erwerbstätige Männer und Frauen mit einem gemeinsamen Haushalt Wege aus ihrem potenziellen Mobilitätskonflikt finden können. Unter welchen Umständen kommt es zu einem Umzug, wann wird gependelt? Welcher Partner nimmt das Pendeln eher auf sich und warum? Oder wie werden die Arbeitswege zwischen zwei erwerbstätigen Partnern aufgeteilt? Kann Pendeln den Mobilitätskonflikt lösen und falls ja, welche Rolle spielt dabei das Geschlecht? Die wissenschaftlichen Erkenntnisse dieses Beitrages erklären, wie Paarhaushalte mit Mobilitätsentscheidungen umgehen und welche Faktoren für sie dabei bedeutsam sind. Dadurch können mögliche Effekte zukünftiger politischer Weichenstellungen antizipieren werden.

Um Mobilitätsdilemmata in Doppelverdienerhaushalten analysieren zu können, wurde im Rahmen dieser Arbeit der Begriff des ‚Tied Commuters‘ kreiert. Dadurch können theoretische Auseinandersetzungen bezüglich eines Pendelkonfliktes modelliert werden. In Anlehnung an die Haushaltsökonomie und die Begrifflichkeit von Jacob Mincer (1978) wird dabei primär die Karriere des Hauptverdieners berücksichtigt.

Gesellschaftliche Normen können aber dazu führen, dass sich in Mobilitätskonflikten manchmal auch der ökonomisch schwächere Partner durchsetzt.

Herzlich bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei all jenen, die mich beim Zustandekommen dieses Beitrags in irgendeiner Weise unterstützt haben: An erster Stelle bei Martin Abraham für die wertvolle Zusammenarbeit und den stets anregenden Gedankenaustausch sowie bei Ben Jann für seine geschätzte Gutachtertätigkeit. Weiter danke ich Katrin Auspurg für die hilfreichen inhaltlichen Diskussionen sowie überhaupt allen, mit denen ich mich in verschiedenen Arbeitsphasen wissenschaftlich über die Thematik der Pendelmobilität unterhalten durfte.

Grosser Dank gebührt nicht zuletzt meinem sozialen Umfeld, insbesondere meiner Familie und meinem Freundeskreis, die mich während dieser Zeit in vielfältiger Weise unterstützt und begleitet haben.

MERCI