

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <http://www.researchgate.net/publication/274703575>

# Berufsbedingte Hochmobilität: Einige Erkenntnisse

ARTICLE · JANUARY 2015

---

DOWNLOADS

19

---

VIEWS

13

5 AUTHORS, INCLUDING:



[Emmanuel Ravalet](#)

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

26 PUBLICATIONS 1 CITATION

SEE PROFILE



[Gil Viry](#)

The University of Edinburgh

24 PUBLICATIONS 15 CITATIONS

SEE PROFILE

# Berufsbedingte Hochmobilität: Einige Erkenntnisse

Stéphanie Vincent-Geslin, Emmanuel Ravalet, Vincent Kaufmann, Gil Viry & Yann Dubois

4

Wie konstant oder veränderlich ist das Mobilitätsverhalten von hochmobilen Personen („grands mobiles“) im Zeitverlauf, und wie wird es von den betroffenen Berufstätigen wahrgenommen? Fragen dieser Art standen im Mittelpunkt einer Studie in sechs europäischen Ländern. Die Resultate zeigen unter anderem, dass sich Berufstätige zunehmend (und gezwungenermaßen) an weite Wege gewöhnen – ungeachtet der ebenfalls klar nachweisbaren negativen Konsequenzen für Privat- und Familienleben. Subjektive Wahrnehmung und Handlungsmöglichkeiten variieren jedoch interindividuell stark.



Das Leben in vollen Zügen genießen ...  
- Wer auf dem Arbeitsweg z.B. zweimal  
täglich 65 Minuten im Regionalexpress  
zubringt, ist hochmobil  
(Fotos: K.-P. Kalwitzki)

Hochmobilität ist heute weit mehr als nur eine Randerscheinung des Arbeitslebens: Fast die Hälfte der berufstätigen Bevölkerung in Europa ist davon aktuell oder in der vergangenen beruflichen Laufbahn betroffen. Diese Personen verbringen einen beträchtlichen Teil ihrer Zeit mit der Fahrt von und zur Arbeit, was häufige und wiederholte Abwesenheiten von der Wohnung und folglich komplexe Abstimmungsprozesse mit sich bringt, um Berufs- und Privatleben miteinander zu vereinbaren.

Verschiedene Formen der beruflichen Hochmobilität wurden in aktuellen Forschungsarbeiten des Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL) betrachtet. Im Vordergrund standen beruflich motivierte regelmäßige Langstreckenpendlerbewegungen neben bi-lokalem Wohnen und Fernbeziehungen aus beruflichen Gründen. Als Hochmobile („grands mobiles“) wurden die drei folgenden Kategorien von Personen definiert und im weiteren betrachtet:

- Personen mit mindestens zweistündigem täglichen Arbeitsweg (Summe beider Richtungen), der dreimal oder öfter wöchentlich zurückgelegt wird.
- Wochenaufenthalter am Arbeitsort, die 60 oder mehr Nächte pro Jahr an anderen Orten als ihrer Hauptwohnung verbringen.
- Personen, welche aus beruflichen Gründen eine private Fernbeziehung pflegen (bi-lokales Wohnen).

Methodisch wurden quantitative und qualitative Daten aus Längsschnitt- und biographischen Studien oder Kombinationen aus beiden ausgewertet. Die Arbeiten folgen einer ersten aus dem sechsten Forschungsrahmenprogramm der EU finanzierten Studie, die im Jahr 2007 quantitative Daten über die Wechselbeziehungen zwischen Hochmobilität, Arbeit und

Familienleben in sechs europäischen Ländern erhob (Deutschland, Spanien, Frankreich, Schweiz, Belgien und Polen). Zwischen 2011 und Anfang 2012 wurden in einer zweiten Befragung Paneldaten, also Daten derselben Personen zu mehreren Zeitpunkten, für die vier erstgenannten Länder erhoben. Die Erhebungen in der Schweiz und in Frankreich wurden vom Forum Vie Mobiles (FVM) finanziert, einem 2011 von der SNCF gegründeten Institut für Mobilitätsforschung. Das FVM finanzierte ebenfalls eine qualitative Teilstudie in Frankreich, bei der Hochmobile aus der quantitativen Erhebung erneut befragt wurden. Diese kombinierten Analysen ermöglichen es, die Mechanismen und Entscheidungsprozesse rund um

die berufliche Hochmobilität besser zu verstehen. Ein Verfahren der partizipativen Sozialforschung, die sogenannte Foto-Elizitation, ergänzte die anderen qualitativen Forschungsdaten. Dabei werden die befragten Personen gebeten, Fotos auf ihrem Pendlerweg aufzunehmen, über deren subjektive Bedeutung dann während eines Interviews gesprochen wird. Die Gesamtheit der verwendeten Methoden erlaubt vielfältige Auswertungen, das heißt zum Beispiel sowohl diachrone als auch synchrone, sowohl visuelle als auch verbale oder kombinierte Analysen.

## Wer sind die Hochmobilen ?

Anders als in der am meisten verbreiteten Klischeevorstellung sind die Hochmobilen nicht allesamt Geschäftsmänner, die mit Anzug und Diplomatenkoffer auf der ganzen Welt unterwegs sind. Trotzdem handelt es sich

### Forum Vies Mobiles (FVM)

Das Forum Vies Mobiles (FVM) wurde im Jahr 2011 auf Initiative der französischen Staatsbahn SNCF als Institut zur Erforschung gesellschaftlicher Transformationsprozesse im Bereich Mobilität gegründet. Im Vordergrund seiner Aktivitäten stehen insbesondere interdisziplinäre sozialwissenschaftlichen

Aspekte und die Zusammenhänge zwischen räumlicher und sozialer Mobilität sowie zwischen Mobilität und Telekommunikation. Die kürzlich abgeschlossenen europäischen Forschungsarbeiten „JobMob“ zur Hochmobilität (2006 - 2014) erfassen im Unterschied zu anderen Pendlerstudien insbesondere die Auswirkungen auf das soziale und Familienleben sowie das subjektive Wohl-

finden der betroffenen Personen. Mit einem Längsschnittansatz (Panelstudie) wurden über 7'000 Berufstätige in sechs Ländern befragt. Ein besonderes Interesse galt den Wechselwirkungen zwischen individuellen Motiven und objektiven Pendelmöglichkeiten (insbesondere Bahnangebot) sowie dem Wandel der Hochmobilität von Individuen im Zeitverlauf.

häufiger um Männer als um Frauen und häufiger um Ledige und Alleinerziehende als um Personen, die in einer Familie leben. So waren 2011 in den vier untersuchten Ländern 13% der berufstätigen Männer zwischen 30 und 58 Fernpendler, aber nur 7% der Frauen in der gleichen Altersgruppe.

Neben diesen Faktoren des Geschlechts und der Familienstruktur haben gemäß den Analysen weder das Bildungsniveau noch das Einkommen und nicht einmal das Alter einen unabhängigen Einfluss auf die Hochmobilität. Diese große Vielfalt an Profilen bildet ein zentrales Element der aktuellen Dynamik des Phänomens Hochmobilität.

Die Studien untersuchen schwerpunktmäßig die Zeitdauer, die Häufigkeit und die Dauerhaftigkeit der beruflichen bedingten Hochmobilität im Lebensverlauf. Während Hochmobilität für manche Berufstätige eine dauerhafte und fortgesetzte Begleiterscheinung der Karriere bildet, ist sie für andere nur ein vorübergehendes Phänomen zu Beginn der beruflichen Laufbahn. Die dauerhaft Hochmobilen führen in erster Linie eine spezifische Berufswahl wie Lokführer, Außendienstmitarbeiter, Fern- oder Verkaufsfahrer an. Fortdauernd von der Wohnung Abwesende zeichnen sich häufig durch mobile Lebensstile aus, welche bei einigen Personen sogar bis in die frühe Kindheit zurück reichen. Im Umkehrschluss weisen andere Laufbahnen eine hohe Instabilität ihrer hochmobilen Verhaltensmuster auf, wobei sich mehr oder weniger lange hochmobile Phasen gegenseitig folgen und häufig mit prekären Arbeitsverhältnissen gleichzusetzen sind. Während wie oben beschrieben die Längsschnittdaten darauf hindeuten, dass es bei der jüngeren Generation nicht mehr Hochmobile als bei der älteren gibt, wird aber auch deutlich, dass jüngere Berufstätige vielfach häufiger von hochmobilen Phasen in ihrer Karriere betroffen sind. Gleichzeitig lässt sich feststellen, dass sich diese Ergebnisse als nützlicher Denkansatz nutzen lassen, um die Wirkungen neoliberaler Transformationen der Arbeitswelt auf den Lebenszyklus und die geographische Mobilität besser zu verstehen.

Die Forschungsarbeiten zeigen auf, dass gewisse Eigenschaften der Person das hochmobile Verhalten determinieren. Drei davon konnten nachgewiesen werden. Beim ersten Eigenschaftstyp handelt es sich um Potentiale, die in der familialen Mobilitätskultur herausgebildet wurden. Die von Kindheit an frühe Konfrontation mit Fernmobilitätserfahrungen in Form von Umzügen oder Reisen sozialisiert Personen tendenziell zur Hochmobilität, indem sie Normen und Werte rund um diesen Lebensstil, aber auch soziale und räumliche Kompetenzen entwickeln hilft. Dennoch haben diejenigen, denen Hochmobilität quasi „in die Wiege gelegt“ wurde, nicht

## Kann Hochmobilität ein Lebensstil sein ?

## Ist Hochmobilität „erblich“ ?

(Abb. aus Forum Vies Mobiles et de l'adresse d'origine : <http://fr.forumviesmobiles.org/Tranches-de-vie-mobile>)

Emmanuel Ravalet u.a.: **Tranches de vie Mobile/Slices of (Mobile) life** (Editions Loco/Forum Vies Mobiles 2014, 80 Seiten, ca. 17 Euro):

Jean, Emilie, Martin, Gaby, Thierry und Christelle – das sind die hochmobilen Protagonisten in einem in französischer und englischer Sprache erschienenen Büchlein. Ihre Lebens- oder vielmehr Alltagsgeschichten präsentieren die Forschungsergebnisse zur Hochmobilität in unkonventioneller und anschaulicher Form als Comic-Strip (bande dessinée). Was es zum Beispiel heißt, über gute Mobilitätskompetenzen zu verfügen, aber den hochmobilen Lebensstil nur temporär leben zu wollen, sieht man am Beispiel der Lehrerin Emilie, die täglich mit dem Regionalzug 74 km zur Schule nach Nantes pendelt – und abends wieder zurück. Sie möchte sich eigentlich näher an den Wohnort versetzen lassen, wo sie ein Haus erworben hat und allenfalls eine Familie gründen möchte: in den nächsten paar Jahren ihrer noch jungen Berufskarriere ist das aber scheinbar schwierig. – Nach Präsentation der sechs Comic-Geschichten trägt der Textteil in Kurzform die Resultate der empirischen Untersuchungen zusammen und leitet einige (teilweise auch politische) Schlussfolgerungen ab, um den „vielgeprüften“ Hochmobilen ihr Leben etwas einfacher zu machen. (HR)





*„Meal to go“: Der hochmobile Mensch hat häufig neue Gewohnheiten der Selbstverpflegung und Ernährung entwickelt.*

**Nicht alle sind gleichermaßen „beweglich“**

los sind oder aber als Väter Routinen entwickelt haben und gleichzeitig auf eine vielfach wenig mobile Partnerin zählen können, um Elternschaft und Hochmobilität miteinander vereinbaren zu können. Nach der Geburt eines Kindes zwischen 2007 und 2011 gaben 83% der hochmobilen Frauen dieses Mobilitätsmuster auf, während dies bei den weiterhin kinderlosen Frauen nur auf 56% zutraf. Hochmobilität hat also einen naheliegenden Einfluss auf das Familienleben und dessen Entwicklung. Die Längsschnittdaten zeigen, dass Hochmobilität mit dem Leben als kinderlose Person in Verbindung steht und Ehen oder Beziehungen anfälliger macht, insbesondere im Fall hochmobiler Frauen in Deutschland und der Schweiz. Also hat Fernpendeln auch einen Einfluss auf den Lebenszyklus.

Zwischen 2007 und 2011 haben sich 13% der in einer Beziehung lebenden männlichen Hochmobilen getrennt, aber nur 9% der Nicht-Hochmobilen. 17% der hochmobilen Frauen lebten 2011 nicht mehr mit ihrem vorherigen Partner zusammen, während dies nur auf 8% der weiblichen Nicht-Hochmobilen zutraf. Andererseits wird eine Beziehung gestärkt, wenn die Partner jeden Abend nach Hause kommen, sogar wenn die gemeinsame Zeit reduziert ist. Somit haben nicht alle Formen der Hochmobilität (z.B. Tages- versus Wochenendpendeln) dieselben Effekte.

Der zweite das hochmobile Verhalten bestimmende Eigenschaftstyp ist die „Motilität“ [1]. Darunter wird die Gesamtheit aller Eigenschaften verstanden, welche Personen die Bewegung im geographischen, ökonomischen und sozialen Raum erlauben. Es handelt sich also um die Kompetenzen oder Potentiale der Person, die zwischen den objektiven Umweltbedingungen und dem Mobilitätsverhalten vermitteln – von den physischen Fähigkeiten, dem Einkommen und persönlichen Neigungen zur Mobilität oder Sesshaftigkeit bis hin zum sozialen Zugang zu Transport- und Telekommunikationssystemen, „Mobilitätswerkzeugen“ (Führerschein, ÖV-Abonnemente) oder Sprachkenntnissen für internationale Reisen. Diese mobilitätsbezogenen Kompetenzen von Personen ergeben sich aus vielfältigen Analysen. Während einige Personen, die „wenig Motilen“, nur über wenige dieser Kompetenzen verfügen und die anderen, die „sehr Motilen“, über viele davon, zeigen die Analysen insbesondere sehr differenzierte Bezüge zur räumlichen Umwelt auf: „Reisemuffel“ haben zwar alle mobilitätsbezogenen Kompetenzen und verfügen über den Zugang zu entsprechenden Angeboten, wollen aber lieber nicht weit pendeln, während die „Reisebereiten“ eigentlich zum Pendeln motiviert, aber nicht mit guten Zugangsmöglichkeiten und weitreichenden diesbezüglichen Kompetenzen ausgestattet sind. Außerdem orientieren sich manche Personen eher an reversibleren Formen des Pendlerverhaltens, während andere die Entwurzelung von einer räumlichen Umwelt als positiv empfinden, um sich zeitweise in einer anderen niederzulassen. Unter den Kompetenzen, die „Motilität“ ausmachen, erweist sich die Fähigkeit, sich an Zeiten und Räume der Hochmobilität anzupassen, als entscheidend, um diesen Lebensstil gut leben zu können. Die qualitativen Interviews zeigen, dass diejenigen Personen, welche über die größten Kompetenzen einer Aneignung von Raum und Zeit verfügen, auch früh

zwingend ein eindeutiges und ungetrübtes Verhältnis zu diesem Erbe: Während einige dieses Verhalten ohne weiteres Hinterfragen übernehmen, lehnen andere es im Gegensatz dazu ab, weil sie Hochmobilität mit materieller wie emotionaler Unstabilität und Unsicherheit in Verbindung bringen. Andere Sozialisationsformen zur Hochmobilität werden erst im Erwachsenenalter mit der Wahl mobilitätsintensiver Berufe oder mit der Sozialisation durch Fernreisen sichtbar. Alle diese Erfahrungen erzeugen also Bereitschaften, ein Potential, welches die Personen während ihres Lebenszyklus unter dem kombinierten Einfluss von Notwendigkeiten des Arbeitsmarkts und von Entscheidungen hinsichtlich des Beziehungs- und Familienlebens reaktivieren können. Zudem scheint es, dass Personen, die in irgendeiner Form als Hochmobile unterwegs sind, entweder jung und kinder-

mit der Reisemobilität sozialisiert wurden und sich am ehesten langfristig deren regelmäßige „Praxis“ vorstellen können. Wenn die „Motilität“ sich im Zeitverlauf entwickelt, so tut sie das hauptsächlich über die Motive und Absichten und weniger über die Kompetenzen oder Zugangsmöglichkeiten. Die Absichten zum Fernpendeln bzw. zur Hochmobilität entwickeln sich in direkter Abhängigkeit sowohl von der Familiengründung als auch von den Notwendigkeiten des Arbeitsmarkts. Schließlich zeigt die Aktivierung dieses „Potentials zur Bewegung“ auch soziale Ungleichheiten zwischen Personen auf. So sehen sich manche Personen zur Hochmobilität gezwungen, ohne über die entsprechenden Kompetenzen und Zugangsmöglichkeiten zu verfügen. Andere, besser ausgestattete Personen haben hingegen die Möglichkeit, auch ohne Hochmobilität auszukommen. In diesem Punkt erweist sich Hochmobilität gleichermaßen als eine Ressource für den Zugang zu Arbeitsmarktchancen und als eine Pflicht, der man manchmal bei hoher Arbeitslosigkeit nur schwer entgehen kann. Beruflich bedingte Hochmobilität lässt sich im zunehmenden Maße als Normalzustand in Europa beobachten, sowohl bei den neuen Generationen Berufstätiger als auch im Verlauf des mobilen Lebenszyklus: Während 2007 44% der Hochmobilen ihre Situation als normal wahrnahmen, traf dies 2011 bereits auf 54% zu.



Ein dritter für die Hochmobilität bestimmender Eigenschaftstyp ist räumlicher Natur. Unsere Analysen zeigen, dass man Hochmobile überall antrifft, in den Zentren und an den Rändern der Agglomerationen, in mittelgroßen Städten und auch im ländlichen Raum. Lediglich das Tagesfernpendeln stand 2007 in einem Bezug zur Qualität des Verkehrsangebots. Diese Tendenz war vier Jahre später (2011) schon deutlich weniger ausgeprägt. Damit zeigt sich, dass etwa 30 Jahre nach dem Aufkommen der Hochmobilität der Anteil an Personen, die zu täglichen lang andauernden Pendelfahrten bereit sind, unabhängig vom Wohnortstyp überall etwa gleich hoch ist. Die Schweiz erweist sich als typisches Land der Tagesfernpendler, was wohl vor allem mit den hohen Taktfrequenzen, der vernetzten räumlichen Erschließung und der Tarifierung (insbesondere dem Generalabonnement) im ÖV zusammenhängt. Als weiteres Element haben die wirtschaftlichen Bedingungen der Wohnregion einen starken Einfluss auf die Perspektiven und Praktiken der Hochmobilität. Dies lässt sich insbesondere in Spanien beobachten, wo der starke Anstieg der Arbeitslosigkeit zwischen 2007 und 2012 die Bereitschaft zur Hochmobilität bzw. zum Fernpendeln und zur häufigen Abwesenheit von der Wohnung markant in die Höhe schnellen ließ.

Somit hat die konjunkturelle Lage einer Region bedeutende Auswirkungen auf die Mobilität (und die „Motilität“) ihrer Bevölkerung, insbesondere in Bezug auf die Pendlerabsichten. Der Anstieg der Arbeitslosigkeit in einem Land oder einer Region verändert den Willen und die effektiven Praktiken des Langstreckenpendelns – und das nicht nur bei effektiv Arbeitssuchenden, sondern auch in der Allgemeinbevölkerung. 2011 gaben 62% der befragten spanischen Hochmobilen an, dass ihnen ihr Pendlerverhalten erlaubt hat, eine Phase der Arbeitslosigkeit zu vermeiden oder zu beenden. Dieses Ergebnis zeigt erneut, wie stark die „Pflicht zur Mobilität“ in der Arbeitswelt ist und welche Rolle sie als Ressource gegenüber drohender Arbeitslosigkeit spielt.

Die letzte Hauptfrage der Forschungsarbeiten befasste sich mit dem mehr oder weniger reversiblen Charakter der Hochmobilität. In der Tat können die untersuchten Formen der Fernpendlermobilität a priori als reversibel im geographischen Sinn bezeichnet werden, da sie ja innerhalb der räumlichen Umwelt ein „Hin und Zurück“ mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit vornehmen. Kann man dennoch diese räumlich-zeitliche Reversibilität des Pendelns mit einer nicht vorhandenen existentiellen und identitätsbildenden Wirkung auf die Pendler, also mit einer sozialen Reversibilität, gleichsetzen?

## Die räumliche Lage der Arbeitsmarktchancen

### Multilokales Wohnen in der Schweiz

Auch in anderen aktuellen Studien zeigt sich, dass Multilokales Wohnen – das Leben an zwei oder noch mehr Wohnstandorten gleichzeitig und eine der untersuchten Fernpendel-Kategorien – ein zunehmend verbreiteter Lebensstil ist. Die vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierte Studie „Multilokales Wohnen in der Schweiz“ (ETH Wohnforum Zürich, Soziologisches Institut der Universität Basel und Institut für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern) ergab zum Beispiel, dass fast die Hälfte der Bevölkerung Erfahrungen mit der Gleichzeitigkeit mehrerer Wohnstandorte hat. Derzeit nutzen 28% der befragten 15- bis 74jährigen (n = 3'300) mehrere Wohnsitze. Daraus entstehen diverse gesellschaftliche Folgen, nicht nur im Bereich Mobilität, sondern auch im Immobiliensektor (Flächenverbrauch) und im Bereich der sozialen Beziehungen und Identitäten.

### Von der räumlichen Reversibilität zu existentiellen Irreversibilitäten ?



*Handy oder Smartphone erlauben dem Hochmobilen, Distanz und Abwesenheit von Zuhause subjektiv auszublenden.*

Zunächst hat sich in der Erhebung erwiesen, dass die intensive Nutzung schneller Transport- und digitaler Kommunikationsmittel den Hochmobilen teilweise gestattet, die geographische Distanz und die Abwesenheit von Zuhause subjektiv auszublenden. Trotzdem legen die nur schwachen Beziehungen zwischen der Zugangsqualität und der Mehrzahl der Hochmobilitätstypen nahe, dass die räumlich-zeitliche Reversibilität eher ein Attribut der Personen als der Territorien oder Kommunikationssysteme ist. Mit anderen Worten ist es Erfahrungssache, regelmäßig Distanzen zu überwinden, und nicht selten erleben Personen den Raum als einfach überwindbar, wenden aber für ihre täglichen (eher langsamen) Wege sehr viel Zeit auf. Im übrigen bedeutet räumlich-zeitliche Reversibilität nicht unbedingt, dass diese notwendigerweise angestrebt wird. Die in den Forschungsarbeiten entwickelte Typologie der „Motilität“ zeigt auf, dass nicht wenige Hochmobile keine „Motilität“ (als Eigenschaft oder Präferenz) aufweisen, die ihrer Praxis entspricht. So werden zum Beispiel Personen mit „nicht reversibler Motilität“ aus familiären und/oder beruflichen Gründen zur Hochmobilität gezwungen, wünschen dies aber gar nicht.

Aus einer identitätsbildenden oder existentiellen Sicht ergeben sich bedeutende Unterschiede je nach Mobilitätsform. So ermöglicht das Langzeitpendeln mit Hilfe der täglichen Rückkehr in die Wohnung, gewisse Effekte auf die Beziehung, die Familie und – in einem allgemeineren Sinn – die Gemeinschaft (Freundeskreis, Quartiersleben, Engagement in der Zivilgesellschaft) zu minimieren. Die übrigen Formen der Hochmobilität scheinen aus Beziehungs- und Existenzsicht irreversibler, wenngleich digitale Kommunikationsmittel heute gewisse Formen einer Allgegenwart erlauben. Lange Abwesenheiten von der Wohnung erzeugen eine gewisse existentielle Irreversibilität im Alltag, weil es schwierig wird, bei der Rückkehr wieder an das Alltagsleben der Familie anzuknüpfen, nach mehreren Tagen Abwesenheit seinen Platz bei den Nahestehenden wieder einzunehmen, sowie auch die Ereignisse und kleinen Nichtigkeiten ins eigene Leben zu integrieren, welche das Wir-Gefühl in der Familie ausmachen. Schließlich erweist sich die regelmäßige Hochmobilität auf der Ebene des Lebenszyklus als mehr oder weniger reversibel. Wenn sie eine Übergangsphase oder eine zeitlich klar abgegrenzte Praxis darstellt, erweist sie sich eher als reversibel und kann als eine zusätzliche Erfahrung verbucht werden. Jedoch zeigt die Analyse der Lebenszyklen auf, in welcher Form während vergangener Erfahrungen internalisierte soziale und räumliche Kompetenzen später nutzbringend für andere Typen der Hochmobilität reaktiviert werden können. Jede Erfahrung erzeugt auf diese Weise etwas Erstmaliges und leichter im Lebensverlauf reaktivierbare Kompetenzen und Potentiale, also auch ein Stück weit Irreversibilität. Schlussendlich sind die identitätsbildenden und existentiellen Konsequenzen für die Tagesfernpendler reversibler als für die Wochenendpendler, weil erstere fast unbemerkt zu Hochmobilen werden, das heißt ohne wirklich das Gefühl zu bekommen, dieser Kategorie anzugehören. Die Abwesenheit während der Woche erzeugt in der Tat eine viel bedeutendere existentielle Irreversibilität, welche den im Aufbau befindlichen sozialen Bezug schwächen und sich auch in der räumlichen Nähe (während der verbliebenen Zeit) verfestigen kann.

*Die Autoren danken dem Forum Vies Mobiles, das die beschriebenen Forschungsarbeiten finanziert hat.*

*Stéphanie Vincent-Geslin (geb. 1981) ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Laboratoire d'Economie des Transports in Vaulx-en-Velin (Frankreich) und assoziierte Forscherin am Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (Schweiz) (EPFL). - Emmanuel Ravalet (geb. 1980) ist Wissenschaftlicher Senior-Mitarbeiter am LaSUR. - Vincent Kaufmann (geb. 1969) ist Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalysen an der EPFL und leitet dort das LaSUR. Außerdem ist er Direktor des Forums Vies Mobiles (FVM). - Gil Viry (geb. 1977) ist Juniorprofessor für Soziologie an der Universität Edinburgh (UK) und assoziierter Forscher am LaSUR der EPFL. - Yann Dubois (geb. 1987) ist Doktorand am LaSUR.*

*Übersetzung aus dem Französischen: Hubert Riedle.*

#### Anmerkungen und weitere Informationen

- [1] Vgl. zum sozialwissenschaftlichen Begriff „Motilität“ die Erklärungen unter [http://de.wikipedia.org/wiki/Motilität#Sozialwissenschaften:\\_Menschenmotilität](http://de.wikipedia.org/wiki/Motilität#Sozialwissenschaften:_Menschenmotilität). A4t sowie <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/motilite-451> - Forum Vie Mobiles im Internet (französisch und englisch) : <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2014/02/14/jobmob-2165>
- Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V. et Leveugle, J. (2014) : Tranches de vie mobile. Loco éditions, Paris.
  - Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V. et Leveugle, J. (2014) : Slices of (mobile) life, Loco éditions, Paris.
  - Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V., Viry, G. et Dubois, Y. et Leveugle, J. Emmanuel (à paraître 2015) : Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne et longitudinale.
  - Viry, G. et Kaufmann, V. (Hg.) (erscheint 2015): Mobile Europe: high mobility, work and personal life, Palgrave Macmillan.