

Helga Pelizäus-Hoffmeister *Hrsg.*

Berufsbedingte Mobilität und Alltagspraxis

Offiziere im Spannungsfeld
von Arbeit und Leben



Springer VS

Berufsbedingte Mobilität und Alltagspraxis

Helga Pelizäus-Hoffmeister
(Hrsg.)

Berufsbedingte Mobilität und Alltagspraxis

Offiziere im Spannungsfeld von Arbeit
und Leben

 Springer VS

Herausgeber
Helga Pelizäus-Hoffmeister
Neubiberg, Deutschland

ISBN 978-3-658-22558-2 ISBN 978-3-658-22559-9 (eBook)
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-22559-9>

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

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2018

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

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

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Inhalt

Helga Pelizäus-Hoffmeister

Berufsbedingte Mobilität und Sozialbeziehungen:
Wie kann ihr Spannungsverhältnis im Alltag erfolgreich
gemanagt werden?.....1

I Theoretische Rahmung

Anna Heller / Cornelius Riembauer

Mobilität: Schlüsselphänomen der Moderne.....17

Thomas Pichl / Bastian Wild / Christina Wolter

Arbeit und Leben: Alltagspraxis als Forschungsgegenstand.....35

Lena Schmitt / Jonas Strittmatter

Das Sample: Offiziere53

II Empirische Untersuchung

Hasan Dalkaya / Vito Martin / Katharina Wolfhagen

Das Forschungsdesign.....65

Felix Nimz

Ein Leben zwischen zwei Welten?.....77

Patrick Kibelka

Supported Surfer87

Selim Ergün

Der Routiniert-sich-treiben-Lassende95

Robert Maria Pott

Der Das-Wesentliche-Fokussierende105

Stefan Lange

Der Optimierend-Planende.....113

Helga Pelizäus-Hoffmeister

Diskussion der Mobilitätsarrangements 121



Berufsbedingte Mobilität und Sozialbeziehungen: Wie kann ihr Spannungsverhältnis im Alltag erfolgreich gemanagt werden?

Helga Pelizäus-Hoffmeister

Diese im Zuge stetig steigender beruflicher Mobilitätsanforderungen sich immer drängender stellende Frage sollte im Rahmen einer empirisch-qualitativ orientierten Untersuchung bearbeitet werden. Den Ausgangspunkt bildete die in zeitdiagnostischen Debatten gängige Annahme, dass Mobilität in Zeiten von Individualisierung und Globalisierung sowohl gesellschaftstransformierende Kraft entfaltet als auch auf Individualebene einschneidende Wirkungen hinterlässt. Den Individuen wird insbesondere durch berufliche Mobilitätsanforderungen ein hohes Maß an Anpassungsbereitschaft hinsichtlich ihrer Sozialbeziehungen abverlangt. Denn „Bewegungen im Raum“ haben immer auch Folgen für die Formen der Vergesellschaftung, wie es Georg Simmel schon 1908 formuliert hat. So argumentiert zum Beispiel Norbert Schneider (2000: 15f.), dass heute das „mobile Subjekt“ gefragt sei, das sich möglichst frei von privaten Bindungen ganz den sich stets verändernden Arbeitsbedingungen fügt und offen und flexibel auf jede neue Anforderung reagiert.¹

Für eine Vielzahl von Beschäftigten ergibt sich heute die Herausforderung, private Bedürfnisse mit beruflichen Anforderungen zu vereinbaren, Beruf und Familie zu harmonisieren, wie es Schneider (ebd.) formuliert. Er vermutet, die Bedingungen für stabile, familiäre Sozialbeziehungen würden durch Mobilitätsanforderungen prekär. Heute sei die Familie durch ein „Auseinanderfallen der Lebensräume der einzelnen Familienmitglieder gekennzeichnet“ (ebd.) und das einst wie selbstverständlich Herzustellende sei heute eine schwer zu lösende Gestaltungsaufgabe.² Aber: Gilt diese eher negativ konnotierte Sicht auf berufliche Mobilität wirklich für alle? Oder gibt es nicht auch ihr widersprechende oder vielleicht neutrale Deutungen? Und: Wie wird die „Gestaltungsaufgabe“ im konkreten Alltag eigentlich praktisch umgesetzt bzw. gelöst?

-
- 1 Berufsliche Mobilitätsanforderungen sind an sich zwar nichts Neues. Doch während sie in der Vergangenheit nur auf wenige Berufsgruppen begrenzt waren, sind sie heute zu einer ständigen Herausforderung für viele geworden, so Schneider (2000: 16).
 - 2 Und wo dies nicht gelinge, bleibe nur die unerwünschte Alternative, sich für die Familie oder den Beruf zu entscheiden, eine Entscheidung, vor die sich insbesondere Frauen häufig gestellt sehen (vgl. ebd., 16).

Genau hier setzt unsere Forschungsfrage an. Wir wollten wissen, welche konkreten Formen von Lebensarrangements Menschen mit beruflicher Mobilität entwickeln. Oder mit anderen Worten: Wie schaffen sie es, ihre Beziehungen, ihren Alltag, ihre An- und Abwesenheiten quasi zu „modellieren“? Unser Fokus war dabei auf die konkreten alltäglichen Praxen der Lebensführung gerichtet, die in ihrer Gesamtheit das jeweilige Lebensarrangement ausmachen (vgl. Voß 2001). Als Sample haben wir uns für Offiziere entschieden, da sie aus unserer Sicht geradezu prädestiniert sind, für diese Forschungsfrage herangezogen zu werden. Denn ihr Beruf ist seit jeher mit großen Mobilitätserfordernissen verbunden. Insofern kann vermutet werden, dass gerade sie sich intensiv und schon lange Zeit mit Mobilität auseinandergesetzt und Lebens- und Beziehungsarrangements entwickelt haben, mit denen diese bewältigt bzw. gemanagt werden kann.

Zur Beantwortung der Forschungsfrage haben 15 Masterstudierende des Studiengangs Staats- und Sozialwissenschaften an der Universität der Bundeswehr in München im Rahmen zweier Forschungsseminare das Thema sowohl theoretisch als auch auf Basis einer eigenen empirischen Untersuchung bearbeitet. Bevor ihre Erkenntnisse in den nachfolgenden Kapiteln präsentiert werden, wird zunächst der theoretische Rahmen entworfen, mit dem sie sich der Forschungsfrage näherten (1.1). Anschließend wird ein knapper Überblick über die entstandenen Arbeiten (die folgenden Kapitel) gegeben (1.2).

1 Theoretische Rahmung

Ausgangspunkte der Untersuchung bilden die zeitdiagnostischen Annahmen, dass eine radikale Individualisierung und die umfassende Globalisierung gegenwärtig zu gesellschaftlichen Schlüsselphänomenen avanciert sind. Sie würden begleitet von einer Vielfalt an Mobilitätsprozessen und -erfordernissen auf unterschiedlichsten Ebenen, die spürbare Folgen für die Gesellschaft als auch auf Individualebene hätten. An dieser Stelle gilt allerdings zunächst zu klären, was unter Mobilität überhaupt verstanden werden soll. Ihr werden nach Wolfgang Bonß und Sven Kesselring (2001: 177) vielfältigste Formen der räumlichen und sozialen Bewegung zugerechnet.

Die Soziologie widmete sich lange Zeit vor allem der *sozialen Mobilität*, die im Rahmen von Ungleichheits- und Sozialstrukturanalysen eine wichtige Rolle spielt. Gemeint sind hiermit Bewegungen von Personen oder Gruppen zwischen beruflichen Positionen, sozialen Lagen oder Klassen und Schichten, aber auch die Heiratsmobilität, die Erwerbsmobilität oder die Mobilität in der Ausstattung von Ressourcen (vgl. Berger 2000: 595). Aus einer neueren Perspektive werden auch Bewegungen innerhalb des eigenen sozialen Netzwerks, oder mit anderen Worten, Bewegungen in privaten, informellen Sozialbeziehungen hinzugerechnet

(vgl. z.B. Pelizäus-Hoffmeister 2001: 17). *Räumliche Mobilität* hingegen war lange Zeit vornehmlich Thema von Verkehrswissenschaftlern³ und Stadt- und Raumplanern (vgl. Manderscheid 2012: 551f.). Diese verstehen räumliche Mobilität häufig als ein abgeleitetes Bedürfnis, das zur Befriedigung von Bedürfnissen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit unabdingbar ist (vgl. z.B. ebd.; Axhausen 2007; Banister 2005). Dabei wird den zugrundeliegenden Bedürfnissen selbst meist keine oder nur wenig Beachtung geschenkt (vgl. Manderscheid 2012: 553).

Erst die neuere, sozialwissenschaftlich ausgerichtete Mobilitätsforschung untersucht verstärkt die *Wechselbeziehungen zwischen räumlicher und sozialer Mobilität* im Kontext anderer gesellschaftlicher und räumlicher Phänomene (vgl. z.B. Huchler 2013, Kesselring, Vogl 2010, Schneider et al. 2002). Hier wird insbesondere die Fähigkeit zur Mobilität – die *Motilität* (vgl. Kaufmann et al. 2004) – als eine Ressource oder auch als Kapitalform in den Blick genommen, die einen Wert an sich darstelle und mit über soziale Positionen der Individuen und ihre gesellschaftliche Integration entscheide (vgl. Manderscheid 2012: 555ff.). In diesem Sinne könne räumliche Mobilität zum Beispiel dazu genutzt werden, die Karriereleiter weiter hinauf zu steigen. Oder sie könne dazu beitragen, das eigene soziale Netzwerk durch das Kennenlernen neuer Personenkreise zu erweitern.

In soziologischen Makrotheorien wird Mobilität häufig mit Beschleunigung (vgl. Rosa 2005), zunehmender Flüchtigkeit und Ungewissheit (vgl. Bauman 2008) oder auch mit flows (vgl. Urry 1999) assoziiert. Aus der Perspektive der *Theorie reflexiver Modernisierung* werden mit ihr Entgrenzungsprozesse verbunden, die durch technische, wirtschaftliche, politische und kulturelle Grenzauflösungen hervorgerufen werden (vgl. Beck et al. 2001: 44). Für Individuen bedeute dies einerseits, dass die eigene Identität immer weniger anhand normativer, institutioneller Vorgaben entworfen werden kann, sondern selbstverantwortlich und individuell gestaltet werden muss. Andererseits sei das Subjekt gleichzeitig Resultat seiner Vernetzung und Verortung, so dass es nicht mehr als „Herrscher über seine Umwelt innerhalb vorgegebener Grenzen“ (ebd., 44) gedacht werden kann. Es wird im Sinne der Autoren zu einem *Quasi-Subjekt*, zu einem fiktiven Entscheider, der sich auch selbst als ein solcher erlebt. Diese Ambivalenz kommt besonders gut in Richard Sennetts Metaphern (1998) vom Drifter und vom Surfer zum Ausdruck: Während sich der Drifter als Opfer spätmoderner Flexibilisierung und Entgrenzung sieht und ziellos dahintreibt, wohin ihn sich ständig verändernde Anforderungen befehligen, nutzt der Surfer die Entgrenzungen und die damit verbundenen Freiheiten aktiv zur Verwirklichung seiner Träume. Als *Nebenfolge*

3

Auch wenn aus Gründen der besseren Lesbarkeit in diesem Band durchgängig die männliche Form benutzt wird, sind natürlich dennoch beide Geschlechter gemeint.

dieser Entgrenzungen gilt gestiegene (geografische) Mobilität, auch und gerade im Rahmen beruflicher Anforderungen für viele Erwerbstätige. Damit verbunden ist zugleich ein Wandel privater Lebensformen (soziale Mobilität), denn neue Formen des Zusammenlebens werden erforderlich, um diesen Anforderungen gerecht zu werden.

In der Literatur werden die Wirkungen von Mobilität kontrovers diskutiert. Autoren der Positiv-Variante heben die Ausweitung von Erfahrungs- und Erlebnishorizonten hervor, einhergehend mit zunehmenden Chancen für neue Beziehungen. Das Szenario impliziert das Bild eines kreativen, reflexiven Subjektes, das in der Lage ist, das gestiegene Mobilitätsniveau kompetent und konstruktiv zu bewältigen (vgl. z.B. Bonß, Kesselring 1999, Keupp 1994: 338, Beck 1983: 38). Viele Autoren – wie die oben zitierten Schneider (2000, 2001) und Sennett (1998) – beschreiben allerdings vor allem gemeinschaftszerstörende Tendenzen von Mobilität. Mobilität könne als individuelle und familiäre Belastung erfahren werden, die die Leistungsfähigkeit aller Betroffenen schmälere. Dass Mobilität eher neutral, als quasi „normale“ Anforderung erlebt wird, mit der unhinterfragt selbstverständlich umgegangen wird, wird nicht thematisiert.

Keine dieser Perspektiven liegt der vorliegenden Studie zugrunde, um möglichst offen den praktischen Alltag beruflich Mobiler in den Blick nehmen zu können. Es wird danach gefragt, welche konkreten Formen von Lebensarrangements beruflich Mobile und ihre Bezugspersonen entwickeln. Hierfür bietet es sich an, das *Konzept alltäglicher Lebensführung (ALF)* aufzugreifen, das zum einen den personalen Charakter von Lebensführung betont, zugleich aber auch ihre hochgradige soziale und kontextbezogene Bedingtheit anerkennt (vgl. Voß 1995). Ihr wird „die Gesamtheit aller Tätigkeiten im Alltag von Personen (...), die das Leben eines Menschen ausmachen“ zugerechnet (Voß 1995: 30). In diesem Sinne können berufliche Mobilität und die Formen des Zusammenlebens als nicht-deterministische, aber prägende Aspekte der Lebensführung betrachtet werden. Dementsprechend wird davon ausgegangen, dass sich im Rahmen der empirischen Untersuchung typische Formen individueller Lebensführungen unter Bedingungen beruflicher Mobilität identifizieren lassen, die in charakteristischer Weise sozialen Einflüssen unterliegen.

Es gilt, weitere Theorieansätze mit einzubeziehen, um die Forschungsfrage so zu präzisieren, dass sie bearbeitbar wird. Unmittelbar einleuchtend ist, dass räumliche Mobilität unterschieden in das alltägliche Leben der Individuen eingreift und sich damit auch deren Sozialbeziehungen „verändern, auflösen und/oder neue Formen entstehen“ (Pelizäus-Hoffmeister 2001: 43). Und wie oben angedeutet, hängt es von strukturellen und individuellen Bedingungen ab, wie das Individuum Mobilität deutet und im praktischen Alltag damit umgeht. Diese Bedingungen

sollen im Folgenden anhand des *heuristischen Rahmens zur Analyse von Sozialbeziehungen* von Helga Pelizäus-Hoffmeister (2001) weiter präzisiert werden.

Wird das Spannungsverhältnis zwischen räumlicher Mobilität und Sozialbeziehungen untersucht, muss zunächst festgelegt werden, welche Formen von Sozialbeziehungen adressiert werden. Hier stehen die *informellen privaten sozialen Netzwerke* im Mittelpunkt, die „spezifischen Webmuster alltäglicher sozialer Beziehungen“, wie Heiner Keupp und Bernd Röhrle (1987: 7) sie bezeichnen. Als sinnstiftende und haltgebende Einheiten haben sie für das Individuum einerseits eine besonders hohe Bedeutung und sind andererseits – laut zahlreicher Studien (vgl. z.B. Schneider 2002) – von Mobilitätsanforderungen besonders betroffen. Im Fokus stehen entsprechend „klassische“ Beziehungsformen wie Verwandte, Partner, Freunde, Arbeitskollegen und Nachbarn etc. Diese informellen sozialen Netzwerke gelten als „Kitt“ moderner Gesellschaften, da sie das Gefühl des Eingebunden-Seins, von Zugehörigkeit und gegenseitigem Helfen vermitteln (vgl. Diewald 1991: 59). Daher ist es nicht verwunderlich, so Keupp und Röhrle (1987: 29), dass sie in der Literatur häufig mit dem Konzept sozialer Unterstützung gleichgesetzt werden. Bedürfnisse nach sozialer Einbindung, Liebe und Zuneigung besitzen eine umfassende Bedeutung für jeden und nach Diewald (1991: 88) gibt es „für deren Befriedigung keine adäquaten strukturellen Äquivalente zu informellen Netzwerken“. In der Regel wird zwischen drei verschiedenen Formen von (*Unterstützungs-*)Leistungen differenziert, die durch die informellen Sozialbeziehungen erfüllt werden. Hier wird in Anlehnung an Martin Diewald (1991: 70f.) zwischen den praktischen Leistungen (aktivitätsorientierte Interaktionen), der Vermittlung von Anerkennung, Zugehörigkeit und Orientierung (Vermittlung von Kognitionen) und der Vermittlung emotional-expressiver Inhalte wie Liebe, Intimität, Vertrauen etc. unterschieden.⁴

Mit verschiedenen Formen von Sozialbeziehungen (Partner, Freunde, Verwandte etc.) werden in der Regel spezifische Erwartungen und Ansprüche verbunden, die aber immer auch durch individuelle normative Vorstellungen geprägt sind. Im Sinne einer Kombination aus *Rollenansatz* und *Austauschtheorie* werden im Rahmen dieser Studie die verschiedenen Rollen wie Partner, Freunde etc. mit ihren verschiedenen Unterstützungsleistungen in den Blick genommen bzw. mit den Erwartungen und Ansprüchen (Rollenerwartungen), die an sie herangetragen werden. Hierdurch wird es möglich, Veränderungen und Substitutionen von Unterstützungen (Austausch) durch Mobilität zwischen den verschiedenen Beziehungsformen sichtbar zu machen.

4 Sie werden von verschiedenen Autoren unterschiedlich bezeichnet, inhaltlich aber sind sie in etwa deckungsgleich.

Dass soziale Netzwerke mit ihren Unterstützungsleistungen durch Mobilität systematisch verändert werden, führt Simmel (1908) schon früh auf die – wie er sie nennt – basalen Strukturmerkmale Raum, Zeit und Beziehungsoptionen zurück. Bewegungen im *Raum* (Mobilität), die immer verbunden sind mit Nähe oder räumlicher Distanz (zwischen den Bezugspersonen), modifizieren nach Simmel jede Beziehung systematisch. Er geht davon aus, dass Nähe beispielsweise Intimität, „Erregungen, Reibungen, Attraktionen und Repulsionen“ fördert, während über Distanz eher sachlich-unpersönliche Beziehungen geführt werden können (vgl. Simmel 1908: 641ff). Und auch die *Zeit*, sowohl die antizipierte als auch die erlebte Dauer des Zusammenseins habe großen Einfluss auf eine Beziehung. Während eine Beziehung mit einer kurzen antizipierten Dauer, wie etwa eine Reisebekanntschaft, ein „Sich-neu-Entwerfen“ und große Intensität ermögliche, zugleich aber mit Unsicherheit und innerem Abschied verbunden sei, so könne eine auf Dauer angelegte Beziehung Sicherheit geben, gleichzeitig aber auch zu einem „Sich-hängen-lassen“ und resignierter Anpassung führen (ebd., 675). Vor dem Hintergrund von Mobilität ergibt sich nach Simmel außerdem eine größere Vielfalt an *Beziehungsoptionen*, da die Möglichkeit besteht, Kontakt zu Personen aufzunehmen, „welche außerhalb (...) [des, HP] ursprünglichen Assoziationskreises liegen“, was es erlaubt, verstärkt Beziehungen auf Basis inhaltlicher Bezüge, wie gleicher Interessen, Einstellungen und Lebensentwürfe aufzubauen (vgl. ebd., 404). Dass insbesondere dieser Aspekt in Zeiten des Internets an Bedeutung verlieren würde, konnte er zu seiner Zeit noch nicht wissen. Mit dem Einbezug der Konzeptionen von Simmel soll der Blick auf die strukturellen Konsequenzen von Mobilität gelenkt werden, auch wenn nicht allen seinen weiterführenden Überlegungen vor dem Hintergrund der Medienentwicklung gefolgt werden kann.

Aber nicht allein strukturelle Bedingungen geben Aufschluss darüber, wie berufliche Mobilität Sozialbeziehungen beeinflusst. Dass Personen mit vergleichbaren strukturellen Rahmenbedingungen völlig unterschiedlich reagieren, verweist auf unterschiedliche individuelle Handlungsorientierungen wie Interessen, normative Orientierungen und Relevanzsetzungen, aber auch auf (nicht) vorhandene Ressourcen bei der Gestaltung sozialer Netzwerke (vgl. Hollstein 1999). Da die Gestaltung der Sozialbeziehungen gerade unter Mobilitätsbedingungen immer mehr zu einer individuell zu erbringenden, aktiven Leistung wird, laufen gerade die Gefahr, aus dem Netz wechselseitiger Unterstützungsleistungen herauszufallen, die über wenig Geschicklichkeit, Attraktivität und Beziehungs- und Verknüpfungsfähigkeiten verfügen. Insofern gilt für die Untersuchung, auch individuelle Orientierungen und Ressourcen mit in den Blick zu nehmen, denn sie entscheiden darüber, wie die strukturellen Gegebenheiten interpretiert werden.

Entsprechend dieser theoretischen Vorüberlegungen kann die Forschungsfrage nun präzisiert werden. Sie lautet: *Auf Basis welcher Überzeugungen (Deutungsebene) werden welche alltagspraktischen Strategien im Umgang mit Mobilität gewählt (Handlungsebene), um von den informellen Sozialbeziehungen die Unterstützungsleistungen zu erhalten, die den individuellen Bedürfnissen entsprechen?*

Die theoretischen Sensibilisierungen werden in der folgenden Grafik zusammengefasst.

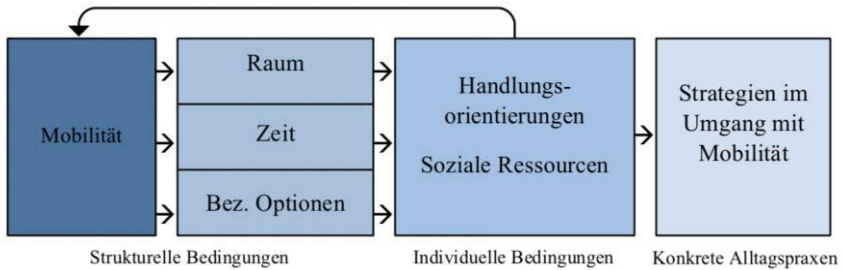


Abbildung 1: Sensibilisierender konzeptueller Rahmen

2 Überblick über den Forschungsbericht

Der Forschungsbericht ist in einen theoretischen (Teil I) und einen empirischen Abschnitt (Teil II) gegliedert. Das erste Kapitel des theoretischen Teils ist der Mobilität gewidmet (2). *Anna Heller* und *Cornelius Riembauer* beschreiben zunächst den historischen Wandel der Mobilitätsdiskurse vor dem Hintergrund der Epochenunterteilung der Theorie Reflexiver Modernisierung. Es wird zwischen den zeitlichen Abschnitten der Vormoderne, der Ersten Moderne und der Zweiten oder Reflexiven Moderne unterschieden, denen verschiedene Mobilitätsdiskurse zugeordnet werden. Zeitdiagnostische Überlegungen zu gegenwärtigen Mobilitätsentwicklungen (in der Zweiten Moderne) schließen daran an. Dabei werden einerseits aus der Makroperspektive die Positiv- bzw. Negativ-Szenarien der bedeutendsten Mobilitätsforscher und eine Position des „Sowohl-als-auch“ diskutiert. Diese Sichtweisen werden idealtypisch zugespitzt dargestellt, um das jeweils Spezifische besonders deutlich zu machen. Andererseits wird die Individualebene in den Blick genommen. Hier werden eher deskriptiv, überblicksartig und systematisch differierende Mobilitätsanforderungen mit ihren Konsequenzen für Sozialbeziehungen – in räumlicher und zeitlicher Hinsicht – dargestellt, um für