BEITRÄGE ZUR BEVÖLKERUNGSWISSENSCHAFT

Herausgegeben durch das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung

Thomas Skora

Band 52

Pendelmobilität und Familiengründung

Zum Zusammenhang von berufsbedingtem Pendeln und dem Übergang zum ersten Kind

Verlag Barbara Budrich

Vorwort

Unser Mobilitätsverhalten verändert sich. Ein markantes Merkmal des Wandlungsprozesses der räumlichen Mobilität im Kontext der letzten Jahrzehnte ist die wachsende Verbreitung beruflicher Pendelmobilität: Erwerbstätige legen immer längere Anfahrtswege zum Arbeitsplatz zurück. Eine wichtige Ursache für diese Entwicklung wird in der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitsmärkte und den damit einhergehenden wachsenden Mobilitätserfordernissen gesehen. Eine weitere Erklärung bietet die steigende Zahl von Doppelkarrierepaaren bei denen häufig zumindest ein Partner einen längeren Pendelweg in Kauf nehmen muss. Die Bereitschaft und Möglichkeit, größere Pendelstrecken zu überwinden, wird damit für die Erreichung beruflicher Ziele zunehmend relevant. Gleichzeitig sind die beruflichen mit den familiären Zielen nicht immer leicht zu vereinbaren, denn Pendeln kostet wichtige Zeit.

In diesem Band der „Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft“ befasst sich Thomas Skora mit der komplexen Wechselwirkung zwischen beruflich bedingtem Pendeln und der Familiengründung. Ändert sich durch die Geburt des ersten Kindes das Pendelverhalten von Frauen und Männern? Wird die Familiengründung aufgrund intensiver Pendelmobilität aufgeschoben? Kehren Mütter nach der Geburt ihres Kindes seltener auf ihren Arbeitsplatz zurück, wenn sie hierfür einen substanziellen Pendelaufwand in Kauf nehmen müssten? Die Beantwortung dieser Fragen steht im Fokus der Untersuchung, die im Sommer 2017 an der Johannes Gutenberg-Universität in Mainz als Dissertation angenommen wurde.

Hervorzuheben ist, dass in der Arbeit Daten des Sozio-oekonomischen Panels, einer jährlichen Wiederholungsbefragung von Frauen und Männern in West- und Ostdeutschland, verwendet werden. Paneldaten sind – unter Verwendung entsprechender Analyseverfahren – besonders für erklärende Analysen geeignet. Die Analysen in diesem Buch bringen spannende Ergebnisse zutage, die zu einem besseren Verständnis des Zusammenhangs zwischen Familiengründung, Pendelmobilität und Erwerbskarriere beitragen.

In der Schriftenreihe des BiB werden in ein bis zwei Publikationen im Jahr neue und bedeutende Befunde zu bevölkerungswissenschaftlichen Fragestellungen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Mein besonderer Dank geht an Britta Müller für das Korrektorat und Sybille Steinmetz für die Unterstützung beim Manuskriptsatz. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich eine anregende Lektüre.

Wiesbaden, April 2018
Jasmin Passet-Wittig

Danksagung

Ich danke Prof. Dr. Norbert F. Schneider, dem Betreuer dieser Dissertation, der die Fertigstellung dieser Arbeit in vielfältiger Weise unterstützt hat. Für die hilfreichen Anregungen und Ratschläge, die in diese Arbeit eingeflossen sind, möchte ich mich herzlich bedanken. Danken möchte ich auch Prof. Dr. Peter Preisendörfer für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens.

Große Teile dieser Arbeit entstanden während meiner Tätigkeit am Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung. Ein Dank geht an meine Kolleginnen und Kollegen am BiB, die mir stets hilfsbereit zur Seite standen. Britta Müller danke ich für die akribische Durchsicht des Manuskripts. Für die Unterstützung beim Textsatz sei Sybille Steinmetz sehr gedankt. Ganz besonders möchte ich mich bei PD Dr. Heiko Rüger bedanken, der mir jederzeit außerordentlich sachkundige und wertvolle Unterstützung gewährte. Er hat durch unsere zahlreichen Gespräche maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Schließlich möchte ich mich bei meiner Familie bedanken. Großer Dank gebührt meinen Eltern und Geschwistern für ihren immerwährenden und bedingungslosen Rückhalt. Mein tiefster Dank gilt meiner Frau. Ihr danke ich von Herzen für ihre große Geduld, ihre liebevolle Unterstützung und ihre stete Zuversicht.

Wiesbaden, April 2018
Thomas Skora

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis 11

Abbildungsverzeichnis 13

1 Einleitung 15
1.1 Begriffliche Grundlagen 15
1.2 Forschungsproblem und Zielsetzungen 16
1.3 Aufbau der Untersuchung 19

2 Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft 23
2.1 Fernpendeln als Alternative zu Familienumzügen 23
2.2 Elternschaft als Erklärungsfaktor für Geschlechterdifferenzen im Pendelverhalten 25
2.3 Intensive Pendelmobilität als Einflussfaktor auf Elternschaftsentscheidungen 29
2.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 30

3 Pendelmobilität und Familiengründung – eine theoretische Annäherung 33
3.1 Grundannahmen der Rational Choice-Theorie 35
3.2 Nutzenorientierung im Lebensverlauf 37
3.2.1 Mehrebenenstruktur 37
3.2.2 Mehrdimensionalität 41
3.2.3 Pfadabhängigkeit 43
3.3 Einfluss von Elternschaftsabsichten und -entscheidungen auf die Pendelmobilität von Frauen und Männern 43
3.3.1 Pendelmobilität als Resultat nutzenorientierter Entscheidungen 44
3.3.2 Elternschaft und Pendelkosten 47
3.3.3 Umzugsentscheidungen und Mobilitätsalternativen von Doppelverdienerpaaren 49
3.3.4 Wohn- und Arbeitsortentscheidungen von Paaren in Abhängigkeit von Fertilitätsplänen und -entscheidungen 55
3.4 Bedeutung von Pendelmobilität für den Aufschub von Elternschaft 60
3.5 Zusammenfassung und Forschungshypothesen 63

4 Datengrundlage der empirischen Analysen 69
4.1 Sozio-oekonomisches Panel 69
4.2 Beschreibung der Ausgangsstichprobe 70
4.3 Datengrundlage zur Bestimmung von Elternschaft 70
4.4 Datengrundlage zur Bestimmung von Pendelmobilität und Identifikation von Fernpendlern 72

5 Der Einfluss der Familiengründung auf die Wegstrecke zur Arbeit 75
5.1 Bisherige Studien zum Einfluss einer Elternschaft auf die Pendelmobilität 75

5.2 Daten und Methoden 77
5.2.1 Analysemethoden 77
5.2.2 Operationalisierung von Pendelmobilität 80
5.2.3 Operationalisierung von Elternschaft 81
5.2.4 Kontrollvariablen 81
5.2.5 Beschreibung der Analysegesamtheit 82
5.3 Ergebnisse 85
5.3.1 Deskriptive Ergebnisse 85
5.3.2 Multivariate Analyse 89
5.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerung 91

6 Zum Einfluss von langen Pendelstrecken auf den Übergang zur Ersteltternschaft 93
6.1 Daten und Methode 95
6.1.1 Analysemethode 96
6.1.2 Definition und Identifikation von Familiengründungen im Paarkontext 98
6.1.3 Unabhängige Variablen 99
6.1.4 Beschreibung der Analysegesamtheit 102
6.2 Ergebnisse 103
6.2.1 Beschreibung der Verweildauerabhängigkeit 105
6.2.2 Multivariate Ergebnisse 106
6.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerung 118

7 Der Einfluss der Pendeldistanz auf den beruflichen Wiedereinstieg von Müttern 121
7.1 Bisherige Befunde zu den Folgekosten von Erwerbsunterbrechungen und den Determinanten der Berufsrückkehr von Müttern 122
7.2 Hypothesen zum Einfluss intensiver Pendelmobilität auf die Berufsrückkehr von Müttern 125
7.3 Daten und Methoden 127
7.3.1 Analysemethoden 127
7.3.2 Operationalisierung von Erwerbsaufnahmen und Arbeitgeberwechseln 128
7.3.3 Unabhängige Variablen 129
7.3.4 Beschreibung der Analysegesamtheit 131
7.4 Ergebnisse 136
7.4.1 Deskriptive Ergebnisse 136
7.4.2 Multivariate Ergebnisse 139
7.5 Zusammenfassung und Schlussfolgerung 142

8 Zusammenfassung und Ausblick 145
8.1 Zusammenfassung der Ergebnisse 146
8.2 Einordnung in den Forschungsstand und weiterer Forschungsbedarf 151

Literaturverzeichnis 153

Tabellenverzeichnis

Tabelle 5.1: Verteilung der Kontrollvariablen vor und nach dem Übergang zur Erstelternschaft 82

Tabelle 5.2: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe der deskriptiven Analyse 83

Tabelle 5.3: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe der multivariaten Analyse 84

Tabelle 5.4: Verteilung der unabhängigen Variablen in der Analysegesamtheit 84

Tabelle 5.5: Durchschnittliche Pendeldistanz von Erwerbstätigen nach Geschlecht, Region und Elternschaftsstatus 85

Tabelle 5.6: Anteil täglicher Fernpendler (40 km und mehr) unter Erwerbstätigen nach Geschlecht, Region und Elternschaftsstatus 85

Tabelle 5.7: Effekte auf die Pendeldistanz, Ergebnisse linearer Fixed Effects-Modelle (Regressionskoeffizienten) 90

Tabelle 6.1: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe 103

Tabelle 6.2: Verteilung der unabhängigen Variablen in der Analysegesamtheit 104

Tabelle 6.3: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, Ergebnisse ereignisanalytischer Modelle (Odds-Ratios) 107

Tabelle 6.4: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, differenziert nach Kohabitationsdauer (Odds-Ratios) 111

Tabelle 6.5: Effekte einer Veränderung der Pendelmobilität westdeutscher Paarhaushalte auf den Übergang zum ersten Kind (Odds-Ratios) 114

Tabelle 6.6: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, differenziert nach Alter der Frau (Odds-Ratios) 116

Tabelle 7.1: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe 132

Tabelle 7.2: Verteilung der zeitkonstanten Variablen in der Analysegesamtheit 135

Tabelle 7.3: Verteilung der zeitkontinuierlichen Variablen in der Analysegesamtheit 135

Tabelle 7.4: Effekte auf die Rückkehr in die Erwerbstätigkeit, Ergebnisse ereignisanalytischer Modelle (Odds-Ratios und Relative Risk-Ratios) 141

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 5.1: Mittlere Entfernung des täglichen Arbeitsweges und Anteil von Fernpendlern nach Haushaltstyp, Altersstruktur der Kinder und Geschlecht (mit 95 %-Konfidenzintervallen) 87

Abbildung 6.1: Empirische und parametrisierte Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer 105

Abbildung 6.2: Parametrisierte Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer und Alter der Partnerin bei Haushaltsgründung 106

Abbildung 6.3: Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer und Pendelarrangement westdeutscher Paarhaushalte 112

Abbildung 6.4: Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Alter der Frau und Pendelarrangement westdeutscher Paarhaushalte 117

Abbildung 7.1: Kumulative Verteilungsfunktionen der Erwerbsaufnahme nach Region und Pendeldistanz 137

Abbildung 7.2: Kumulative Inzidenzfunktionen der Erwerbsaufnahme: Arbeitgeberwechsel versus Rückkehr zum Arbeitgeber nach Region und Pendeldistanz 138

1 Einleitung

Infolge der steigenden Erwerbsorientierung von Frauen und zunehmenden Ablehnung des männlichen Ernährermodells sind Paare verstärkt vor die Herausforderung gestellt, familiale und berufliche Ziele zu vereinbaren. Die Frage, inwieweit die Verwirklichung einer Elternschaft mit der Realisierung einer eigenen Berufskarriere kompatibel ist, kann manifeste Folgen haben. Elternschaftspläne können bei wahrgenommener Unvereinbarkeit temporär oder dauerhaft aufgeschoben werden. Alternativ können berufsbezogene Investitionen reduziert oder aufgegeben werden. Auf gesellschaftlicher Ebene finden derartige Entscheidungen und Handlungsweisen ihren Niederschlag in geringen Geburtenzahlen und Ungleichheiten auf dem Arbeitsmarkt zwischen den Geschlechtern (vgl. Lück 2010: 217–218). Folglich haben Faktoren, die das Ausmaß der Vereinbarkeit von Familie und Beruf beeinflussen, im wissenschaftlichen und öffentlichen Diskurs eine breite Beachtung erfahren. Relativ wenig beachtet wurde im Rahmen dieses Diskurses jedoch bislang der Aspekt der berufsbezogenen Pendelmobilität. Die vorliegende Arbeit untersucht die Auswirkungen substanzieller Pendelwege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auf die Entscheidung zum Übergang zur Erstelternschaft ebenso wie die Konsequenzen einer Familiengründung für das Pendel- und Erwerbsverhalten.

1.1 Begriffliche Grundlagen

Einem Vorschlag von Kley (2016) folgend wird im Rahmen der vorliegenden Studie von Pendelmobilität gesprochen, um damit die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu bezeichnen. Pendelmobilität ist damit abzugrenzen von der Alltagsmobilität, die „[…] Wege zur Deckung des täglichen Bedarfs, für Erledigungen, für Wege zu Betreuungseinrichtungen, für Besuche und andere Freizeitzwecke […]“ umfasst (Kley 2016: 485). Da Pendelmobilität die Existenz einer Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte voraussetzt, erfolgt sie immer auch aus beruflichen Gründen und ist damit stets berufsbezogen. Richtet sich der Blick auf den Anlass, so kann eine Veränderung der Pendelmobilität allerdings durchaus auch auf privaten Motiven beruhen (Schneider et al. 2016: 506). Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn sich der eigene Arbeitsweg infolge einer Wohnortverlagerung verlängert, etwa, weil ein räumlich entferntes Arbeitsangebot für den Partner vorliegt, dem ein Haushaltsumzug folgt. Pendelarrangements, die vollständig oder teilweise auf privaten Motiven beruhen, sind ebenso Gegenstand der Betrachtung, wie Arrangements, deren Entstehung allein berufliche Motive zugrunde liegen.

Erst ab einer gewissen Intensität der Pendelmobilität ist von einer bedeutsamen Einflussnahme auf andere Lebensbereiche auszugehen (Schneider et al. 2016: 507). Pendeln kostet Energie, Geld und Zeit. Der erzeugte Stress, die finanziellen Ausgaben sowie insbesondere der pendelbedingte Zeitverlust werden als relevante Folgen intensiven Pendelns angesehen, die familienbezogene Handlungsmöglichkeiten und -entscheidungen beeinflussen können (Lück/Schneider 2010: 140f.; Rüger et al. 2011: 194). Zahlreiche Studien, die sich mit Zusammenhängen von Pendelmobilität und anderen Lebensbereichen, wie zum Beispiel Familie und Partnerschaft oder subjektives Wohlbefinden auseinandersetzen, betrachten demnach entweder den Zeitaufwand des Pendelns (z. B. Huinink/Feldhaus 2012) oder die Pendelentfernung (z. B. Pfaff 2014) als zentrales Kriterium, um unterschiedliche Pendelintensitäten zu differenzieren. Beide Merkmale sind stark miteinander korreliert: Je größer

die Pendelentfernung, desto mehr Zeit wird im Durchschnitt für den Arbeitsweg aufgewendet (vgl. Pfaff 2013: 64). Mit dem Begriff Pendelmobilität werden in der vorliegenden Arbeit Wegstrecken unterschiedlicher Intensität angesprochen. Fokussiert die Argumentation explizit auf große, zeitaufwendige Pendeldistanzen, wird dies im Text verdeutlicht und zum Beispiel von intensiver oder substanzieller Pendelmobilität gesprochen.

Verschiedene Ausprägungen von Pendelmobilität können ferner anhand der Häufigkeit bzw. des Rhythmus des Pendelns sowie anhand der Frage, ob die Mobilität mit einer Abwesenheit vom Hauptwohnort über Nacht einhergeht, differenziert werden (vgl. Schneider et al. 2016: 507f.). Mit Blick auf diese Dimensionen ist es sinnvoll, den Forschungsgegenstand näher zu spezifizieren: Im Fokus der vorliegenden Arbeit steht das Berufspendeln, bei dem normalerweise (werk-)täglich vom Hauptwohnort zur Arbeitsstelle gependelt und abends wieder an den Lebensmittelpunkt zurückgekehrt wird. Demnach werden sogenannte Wochenendpendler, die zum Wochenbeginn zu einem Zweitwohnsitz in der Nähe ihres Arbeitsplatzes reisen und erst zum Wochenende wieder zu ihrem Hauptwohnort zurückkehren, aus den nachfolgenden Betrachtungen ausgeklammert. Eine derartige Differenzierung ist sinnvoll, da die familienbezogenen Opportunitätsstrukturen von Wochenendpendlern deutlich von den Handlungsspielräumen täglicher Pendler, die abends nach Hause zurückkehren, differieren (vgl. Rüger et al. 2011: 200). Demzufolge wird die Lebenssituation von Wochenendpendlern in der Mobilitätsforschung häufig gesondert betrachtet (vgl. z. B. Reuschke 2010).

1.2 Forschungsproblem und Zielsetzungen

Räumliche Mobilität lässt sich im Allgemeinen als eine Handlungsstrategie zur Erreichung zentraler biografischer Ziele begreifen (Huinink/Feldhaus 2012; Schneider et al. 2002: 129). Räumliche Mobilität ermöglicht es, berufliche Opportunitäten an geografisch entfernten Orten wahrzunehmen oder bestimmte Wohnortpräferenzen zu realisieren (Pfaff 2013: 8; vgl. auch Kley 2010; Lersch 2014a).

Dabei ist in den letzten Jahrzehnten in Deutschland ein Wandlungsprozess des Mobilitätsgeschehens zu beobachten, der sich ebenfalls in anderen modernen Industrienationen abzeichnet. So ist in Deutschland die Zahl der Binnenwanderungen über Kreis- bzw. Gemeindegrenzen seit etwa 20 Jahren tendenziell rückläufig (Haas/Hamann 2008; Pütz 2015; Kley 2016: 487–489). Empirische Studien finden zugleich Hinweise, dass zunehmend Menschen im Verlauf ihres Berufslebens hohe Mobilitätsanforderungen in Kauf nehmen. Getragen wird diese Dynamik vor allem von einer Zunahme der Erfahrungen mit zirkulärer Mobilität, wie häufiges Reisen aus beruflichen Gründen oder der Inkaufnahme weiter Pendelwege zur Arbeit (Ruppenthal/Lück 2009: 1–3; Schneider et al. 2014a: 186–192). „Immer mehr Erwerbstätige legen lange Pendelwege zurück, und substanzielle Pendelwege werden länger, sowohl im Hinblick auf die zurückgelegten Kilometer als auch im Hinblick auf die Zeitdauer“ (Kley 2016: 497). Diese Entwicklung legt die Vermutung nahe, dass Umzugsmobilität zunehmend durch Pendelmobilität ersetzt wird (ebd.).

Ursache dieser Entwicklung sind verschiedene soziodemografische, ökonomische und kulturelle Wandlungsprozesse, die zu tiefgreifenden Veränderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen geführt haben (vgl. z. B. Schneider et al. 2016: 503–506).

So lässt sich für die Arbeitswelt eine Flexibilisierung beobachten, die eine Erosion des klassischen Normalarbeitsverhältnisses zur Folge hat. Unbefristete Vollzeitstellen werden zunehmend durch befristete Arbeitsverträge und verschiedene Formen von Projektarbeit

ersetzt. Berufsbiografien werden dadurch unstetiger und komplexer (z. B. Blossfeld et al. 2008). Diese Entwicklung geht tendenziell mit einem Anstieg der Mobilitätsanforderungen im Verlauf des Erwerbslebens einher. Ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die Arbeitsstelle und mit ihr auch der Arbeitsort gewechselt werden muss, sind Arbeitnehmer eher motiviert, große Pendelstrecken in Kauf zu nehmen, um wiederholte Umzugskosten zu vermeiden (Abraham/Nisic 2007: 72). Jedoch ist das steigende Pendelaufkommen im Kontext der sich wandelnden Arbeitsmarktstrukturen nicht unbedingt eine ausschließliche Folge erhöhter Arbeitsmarktrisiken. Kurzfristige Erwerbsverhältnisse können auch mit Chancen verbunden sein, berufliche Aufstiege zu realisieren. Demnach heben einige Autoren hervor, dass gegenwärtige erfolgreiche Berufskarrieren weniger auf langjährigen betriebsinternen Aufstiegsprozessen basieren, sondern vielmehr durch regelmäßige Wechsel des Arbeitgebers an unterschiedliche Orte profitieren (z. B. Schneider et al. 2002: 23; Viry et al. 2014: 1.1).

Zu nennen sind andererseits Prozesse der zunehmenden Individualisierung und Modernisierung der Gesellschaft, die durch eine Erosion traditioneller Familienformen, einem Wandel der Geschlechterrollen sowie einer Pluralisierung der Haushalts- und Familienformen charakterisiert sind und mit einer zunehmenden Qualifizierung und Erwerbsorientierung von Frauen einhergehen (Schneider et al. 2013: 2). Infolge dieser Entwicklung hat der Anteil der Doppelverdienerpaare in Deutschland zugenommen (Oostendorp 2011: 108f.). Frauen verfolgen zunehmend ihre eigene berufliche Karriere und werden mit der Anforderung oder Gelegenheit konfrontiert, berufsbedingt räumlich mobil zu werden. Zugleich ist die Realisierung räumlich entfernter beruflicher Opportunitäten für Doppelverdienerpaare erschwert, da sich die Wohnortentscheidung an zwei verschiedenen Arbeitsplätzen ausrichten muss (Kalter 1994: 460f.). Attraktive Arbeitsangebote in räumlicher Entfernung zum gegenwärtigen Wohnort können Doppelverdienerpaare vor ein Mobilitätsdilemma stellen, wenn ein Umzug zum Arbeitsort des einen Partners die Entfernung zum Arbeitsort des anderen Partners vergrößern würde (vgl. Abraham/Schönholzer 2009). Aktuelle Studien zeigen, dass ein Wohnortwechsel mit besonderen Arbeitsmarktrisiken für den mitziehenden Partner verbunden ist, wenn dieser infolge des Umzuges seinen bisherigen Arbeitsplatz aufgeben muss (z. B. Lersch 2012). Die Aufnahme weiter Pendelwege anstelle eines Umzuges oder die Inkaufnahme einer Ausweitung des Pendelweges infolge eines Umzuges stellen damit eine zunehmend relevante Strategie zur Realisierung berufsbezogener Ziele dar (Abraham/Schönholzer 2009).

Der instrumentelle Nutzen des Pendelns für die Realisierung berufsbezogener Ziele wurde wiederholt durch empirische Forschungsbefunde herausgestellt. Mehrere Studien konnten etwa einen positiven Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Einkommen empirisch bestätigen (Gerlach/Stephan 1992; Abraham/Nisic 2007; Pfaff 2014). Dabei finden manche Studien Hinweise, dass insbesondere Frauen in Partnerschaften potenziell von weiten Pendelwegen ökonomisch profitieren können. Da Doppelverdienerpaare häufig den Wohnort am Arbeitsort des Mannes ausrichten (Jürges 1998), können Frauen, die bereit sind, weite Arbeitswege zurückzulegen, ein höheres Einkommen erzielen (Nisic 2011: 54f.; Auspurg/Schönholzer 2013).

Allerdings zeigen viele Studien zugleich, dass Frauen durchschnittlich kürzere Arbeitswege zurücklegen als Männer (s. Abschn. 2.2). Es liegen zudem Befunde vor, die auf eine erschwerte Vereinbarkeit von intensiver Pendelmobilität und Elternschaft, insbesondere im

Hinblick auf Pendelwege von Frauen, deuten.[1] Dabei wurde der Zusammenhang zwischen Elternschaft und Pendelmobilität bislang zumeist mit Querschnittsanalysen untersucht. So zeigte sich, dass Frauen mit Kindern kürzere Wegstrecken zurücklegen als kinderlose Frauen (z. B. Fan 2017) bzw. Frauen mit zeitaufwendigen Pendelwegen häufiger kinderlos sind als Frauen mit weniger zeitintensiven Arbeitswegen (Rüger et al. 2011).

Während bislang kaum Längsschnittanalysen zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft vorliegen, lassen Querschnittsanalysen jedoch viel Raum für Spekulationen, denn sie lassen die Frage nach der Wirkrichtung des Zusammenhangs empirisch weitgehend unbeantwortet: „Is parenthood postponed because of job mobility or is job mobility refused because of parenthood?“ (Lück 2010: 222).

Insbesondere zeitaufwendige Pendelwege von Frauen, so wird einerseits angenommen, können die Bereitschaft zur Realisierung einer Elternschaft merklich reduzieren. Erscheinen die Anforderungen, die mit der Elternrolle einhergehen, mit der gegenwärtigen Pendelmobilität nur schwer vereinbar, kann dies dazu führen, dass die Realisierung eines bestehenden Kinderwunsches aufgeschoben wird, solange eine Reduktion der Pendelintensität nicht erfolgt ist (Huinink/Feldhaus 2012: 470). Steigende Mobilitätserfordernisse in Kombination mit einer geringeren Neigung mobiler Personen, Kinderwünsche zu realisieren, könnten damit einen bislang kaum beachteten Beitrag zur Erklärung des Wandlungsprozesses des Geburtenverhaltens leisten (vgl. auch Schneider et al. 2014a).

Andererseits wird vermutet, dass der Übergang zur Elternschaft die Mobilitätsbereitschaft von Frauen merklich reduzieren kann. Infolge dessen werden nur noch Erwerbstätigkeiten in räumlicher Nähe zum Wohnort ausgeübt. Der verringerte berufsbezogene Aktionsradius geht mit einer geringeren und begrenzten Auswahl an attraktiven und gut bezahlten Arbeitsmöglichkeiten einher und hat geringere berufliche Aufstiegschancen zur Folge. Ein weiterer Anstieg von Mobilitätserfordernissen könnte somit zu stärkerer Ungleichheit auf dem Arbeitsmarkt zwischen Männern und Frauen beitragen (Sandow/Westin 2010: 103; Rüger/Becker 2011: 375–380; Auspurg/Schönholzer 2013: 138–141).

Für ein besseres Verständnis des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Elternschaft und den damit verbundenen Implikationen für die Realisierung berufsbezogener Ziele sind somit Studien notwendig, die durch geeignete Längsschnittverfahren besser zwischen den beiden möglichen Wirkrichtungen dieses Zusammenhanges differenzieren können. So existieren mangels derartiger Studien bislang kaum empirisch gestützte Erkenntnisse darüber, ob intensive Pendelmobilität von Frauen tatsächlich mit einer reduzierten Fertilitätsneigung verbunden ist oder Frauen ihr Pendelverhalten infolge veränderter Familienstrukturen anpassen und dafür mögliche berufliche Nachteile in Kauf nehmen. Darüber hinaus können nicht feststellbare oder weniger deutliche Zusammenhänge zwischen Elternschaft und Pendelmobilität von Männern im Kontext von Querschnittstudien in aller Regel nicht eindeutig interpretiert werden. Auch Männer könnten bestrebt sein, lange Arbeitswege zu verkürzen, wenn sie eine Familie gründen, um somit mehr Zeit für familienbezogene Aktivitäten zu haben. Gleichzeitig könnten Familienväter im Falle eines neuen, räumlich entfernten Arbeitsangebotes häufiger als kinderlose Männer eine Pendellösung gegenüber einem Haushaltsumzug vorziehen. Derartige Prozesse bleiben bei der Analyse von Querschnittsdaten in der Regel verborgen und können besser durch ein Längsschnittdesign aufgedeckt werden.

---

[1] Dies trifft zumindest auf Befunde von Studien zu, die den Zusammenhang für den deutschen Kontext untersuchen. Wird hingegen die Bandbreite einschlägiger Befunde der internationalen Forschungslandschaft zur Kenntnis genommen, ist eine größere Heterogenität bezüglich des Zusammenhangs zwischen Elternschaft und Pendelintensität, sowohl bei Frauen als auch bei Männern, zu konstatieren (s. Kap. 2).

Mit dieser Arbeit soll ein Beitrag zur Schließung dieser Forschungslücke geleistet werden. Sie legt das Hauptaugenmerk dabei auf den Übergang zum ersten Kind. Zusammenhänge zwischen Pendelmobilität und Übergängen zu höheren Paritäten sind kein expliziter Untersuchungsgegenstand. Dieser Fokus erfolgt aufgrund der Annahme, dass für ein adäquates Verständnis des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Elternschaftsentscheidungen Prozesse der Familiengründung[2] und -erweiterung zu differenzieren sind.
Vor diesem Hintergrund verfolgt die Arbeit drei empirische Zielsetzungen. Anhand von Paneldaten für Deutschland wird *erstens* untersucht, ob für Frauen oder Männer die Geburt eines ersten Kindes mit sichtbaren Veränderungen der Pendeldistanz zur Arbeitsstelle verbunden ist. In einem *zweiten* Schritt wird untersucht, ob intensive Pendelmobilität von Frauen oder Männern tatsächlich zu einem Aufschub von Elternschaftsplänen führen kann bzw. mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit, eine Familie zu gründen, einhergeht. *Drittens* wird die Annahme aufgegriffen, dass die eingeschränkte Mobilitätsbereitschaft von Müttern mit manifesten beruflichen Einschnitten verbunden sein könnte. Vor diesem Hintergrund wird untersucht, ob weite Pendelwege zum Arbeitgeber für Mütter ein Hindernis darstellen, ihre Elternzeit zu beenden und an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren.

1.3 Aufbau der Untersuchung

Für die weitere Untersuchung wird zunächst ein Überblick über den Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft gegeben. Im Mittelpunkt von Kapitel 2 stehen die folgenden Fragen: Aus welchen Perspektiven wurde der Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft bislang diskutiert? Welche Befunde liegen vor? Welche Forschungsdesiderate sind zu erkennen?

Im anschließenden Kapitel 3 erfolgt eine theoretische Einbettung des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Familiengründung. Bislang liegen meines Wissens keine Arbeiten vor, die ein ausgearbeitetes Erklärungsmodell für diesen Zusammenhang bereitstellen. Dennoch kann auf theoretische Vorarbeiten zurückgegriffen werden, die relevante Teilaspekte beleuchten oder sich auf den vorliegenden Forschungsgegenstand übertragen lassen. Somit ist das Ziel dieses Kapitels, die unterschiedlichen Theorieansätze, Perspektiven und Thesen auf den hier interessierenden Zusammenhang zu übertragen und problemspezifisch auszuarbeiten. Viele dieser Ansätze sind dem Rational Choice-Paradigma zuordenbar. Ausgangspunkt des dritten Kapitels bildet somit eine grundlegende Darstellung des nutzentheoretischen Erklärungsansatzes, der zusätzlich mit einer Lebensverlaufsperspektive in Verbindung gebracht wird. Diese Perspektive bildet das Fundament für die weiteren theoretischen Betrachtungen. Diese konzentrieren sich zunächst auf die Frage, welchen Einfluss geplante oder realisierte Übergänge zur Elternschaft auf die Pendelbereitschaft von Frauen und Männern und damit zusammenhängend auf die Wahl des Wohn- und Arbeitsortes ausüben. Es folgen Überlegungen, unter welchen Bedingungen aufwendige Pendelwege zu einem Aufschub von Familiengründungsprozessen führen können. Schließlich werden Forschungshypothesen, die den anschließenden empirischen Analysen zugrunde liegen, abgeleitet.

[2] Mit der Bezeichnung „Familiengründung“ ist in dieser Arbeit stets das Ereignis der Geburt eines ersten Kindes gemeint, auch wenn das Vorhandensein von Kindern als konstitutives Merkmal einer Familie im wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Diskurs nicht völlig unumstritten ist (vgl. z. B. Marbach 2008) und in der Bevölkerung unterschiedliche Vorstellungen darüber existieren, was eine Familie ist (Gründler et al. 2013).

In Kapitel 4 werden die Datenbasis und die Ausgangsstichprobe beschrieben, die allen folgenden empirischen Untersuchungen zugrunde liegen. Datengrundlage der empirischen Analyse bildet das Sozio-oekonomische Panel (SOEP), dessen Teilnehmer seit 1997 regelmäßig über ihren Weg zur Arbeit befragt werden. Ferner werden in diesem Kapitel die verfügbaren Informationen zum Geburten- und Pendelverhalten sowie die Einteilung von Erwerbstätigen in Nahpendler und Fernpendler näher dargestellt, auf die in allen drei folgenden Untersuchungen zurückgegriffen wird.

Kapitel 5 widmet sich der Fragestellung, welchen Einfluss ein Übergang zur Elternschaft auf die Pendelmobilität von Frauen und Männern ausübt. Diese Frage ist keinesfalls hinreichend geklärt. Studien der internationalen Forschung kommen bezüglich der Bedeutung einer Elternschaft für das Pendelverhalten beider Geschlechter zu uneinheitlichen Befunden und für Deutschland liegen nur sehr wenige einschlägige Studien vor. Insbesondere fehlen Studien, die den Zusammenhang mit einem Längsschnittdesign analysieren (s. Abschn. 2.2). Die Untersuchung dieser Fragestellung beginnt zunächst mit einer deskriptiven Betrachtung des Pendelverhaltens von Frauen und Männern im Kontext unterschiedlicher Lebensformen und Familienstrukturen. Zur Überprüfung der Hypothesen werden anschließend Fixed Effects-Panelregressionen angewendet, die das Längsschnittpotenzial der Daten ausnutzen. Für die Analysen erfolgt eine Differenzierung zwischen West- und Ostdeutschland, da unterschiedliche Effekte für beide Regionen erwartet werden.

Im Anschluss beschäftigt sich Kapitel 6 empirisch mit der Frage, ob substanzielle Pendelwege von Frauen oder Männern einen hemmenden Einfluss auf die Entscheidung zur Realisierung einer Elternschaft haben. In der Fertilitätsforschung hat intensive Pendelmobilität als möglicher Bestimmungsfaktor des generativen Verhaltens bislang wenig Beachtung gefunden. Studien, die den erwarteten Zusammenhang mit Paneldaten untersuchen, fehlen fast vollständig. Vor diesem Hintergrund wird die Wahrscheinlichkeit für die Realisierung einer Erstelternschaft im Hinblick auf ihre Korrelation mit Pendelmobilität anhand ereignisanalytischer Verfahren untersucht und die zuvor abgeleiteten Hypothesen werden überprüft. Aufgrund der Annahme, dass Paare potenziell die Arbeitswege beider Partner im Zuge ihrer Entscheidung zur Elternschaft berücksichtigen, nimmt die Analyse eine Paarperspektive ein und stellt die Pendelkonstellation von Paarhaushalten in den Mittelpunkt der Betrachtung. In der Untersuchung werden sowohl ost- und westdeutsche Paarhaushalte gemeinsam betrachtet als auch westdeutsche Paare separat analysiert, um trotz der Datenrestriktionen, die eine gesonderte Analyse für Ostdeutschland in dieser Teiluntersuchung nicht ermöglichen, Unterschiede zwischen West und Ost potenziell aufdecken zu können.

Während die Untersuchung in Kapitel 6 mögliche Folgen intensiver Pendelmobilität für familienbezogene Entscheidungen in den Blick nimmt, rücken in Kapitel 7 mögliche Konsequenzen der Vereinbarkeitsproblematik zwischen intensiver Pendelmobilität und Elternschaft für erwerbsbezogene Entscheidungen in den Fokus. Konkret steht der Wiedereinstieg in den Beruf von Müttern nach der Geburt eines ersten Kindes im Blickpunkt. Ausgehend von der Annahme, dass die eingeschränkte Mobilitätsbereitschaft infolge einer Elternschaft manifeste Folgen für die berufliche Situation haben kann, wird untersucht, ob große Pendeldistanzen zum bisherigen Arbeitgeber Mütter daran hindern, alsbald wieder aktiv erwerbstätig zu sein und auf den alten Arbeitsplatz zurückzukehren. Diese Analyse wird gerahmt durch einen Überblick über den Forschungsstand zu den Auswirkungen von kindbezogenen Erwerbsunterbrechungen und Arbeitgeberwechseln auf die Lohnentwicklung von Frauen. Auf Grundlage einer Erfassung der beruflichen Situation unmittelbar vor dem Übergang zur Erstelternschaft wird der Effekt substanzieller Pendelwege auf die Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit und auf die Wahrscheinlichkeit eines Arbeitgeberwechsels bei der Rückkehr ereignisanalytisch untersucht. Wie bereits in Kapitel 6

werden die multivariaten Analysen sowohl für das gesamte Bundesgebiet als auch eingegrenzt auf Frauen in Westdeutschland durchgeführt.

Die Arbeit schließt in Kapitel 8 mit einer zusammenfassenden Darstellung der zentralen Ergebnisse der Studie und einer Erörterung des zukünftigen Forschungsbedarfes ab.

2 Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft

Obwohl die Zahl der Arbeiten, die sich mit dem Thema Pendelmobilität beschäftigen, während den letzten Jahren deutlich zunahm (vgl. für einen Überblick: Nisic/Abraham 2015; Wagner/Mulder 2015), liegen bislang vergleichsweise wenige Studien vor, die den Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft systematisch untersuchen (Nisic/Abraham 2015: 698). Überblickt man die verfügbare Literatur, die diesen Zusammenhang thematisiert, so können drei Forschungsdiskurse bzw. -perspektiven voneinander differenziert werden:

- Erstens wird angenommen, dass die Familienbildung mit einer verstärkten Ortsbindung einhergeht. In diesem Zusammenhang wird diskutiert, inwiefern Pendelmobilität im Falle eines beruflichen Mobilitätsanreizes als Lösungsstrategie zur Vereinbarkeit von Ortsfestigkeit und Mobilitätserfordernis und damit als Alternative zu einer Wohnortverlagerung wahrgenommen bzw. realisiert wird.
- Zweitens werden die Anwesenheit von Kindern im Haushalt und die damit verbundenen Verpflichtungen als ein zentraler Erklärungsfaktor für geschlechtsspezifische Unterschiede im Pendelverhalten diskutiert.
- Drittens widmen sich vereinzelte Studien auf Basis von Längsschnittdaten der Frage, ob intensive Pendelmobilität die Entscheidung zur Elternschaft beeinflusst.

Die folgenden Abschnitte geben einen Überblick über den jeweils einschlägigen Forschungsstand.

2.1 Fernpendeln als Alternative zu Familienumzügen

Für Paare bzw. Familien, die in einem gemeinsamen Haushalt leben, erfordert die Wohnortentscheidung die Berücksichtigung unterschiedlicher Interessenslagen. Pendelmobilität bietet eine potenzielle Lösungsstrategie zur Vereinbarkeit von Ortsfestigkeit und berufsbedingten Mobilitätserfordernissen. Durch Inkaufnahme längerer Pendelwege kann ein gemeinsamer Haushaltsumzug vermieden werden. Die Analyse derartiger Entscheidungssituationen ist auf eine relativ späte Phase des Familienentwicklungsprozesses fokussiert. „Häufig hat die Partnerschaft in diesen Fällen bei Eintreten eines Mobilitätsanreizes bereits eine gewisse Stabilität, meist sind auch schon Kinder vorhanden“ (Nisic/Abraham 2015: 698). Dabei sind ein Rückgang der Wanderungsneigung und ein relativer Anstieg der Attraktivität von Pendellösungen aus nutzentheoretischer Sicht mit der Zunahme der Zahl der Haushaltsmitglieder zu erwarten: Nicht nur wird ein Umzug mit zunehmender Haushaltsgröße aufwendiger. Auch entstehen durch den Verlust von örtlich gebundenen Sozialbeziehungen indirekte Migrationskosten. Je mehr Haushaltsmitglieder umziehen, desto höher sind potenziell die durch den Verlust der örtlichen Beziehungen begründeten Opportunitätskosten des Haushaltes (Jürges 1998: 363). Allerdings ist es sinnvoll, zwischen verschiedenen Haushaltsmitgliedern und den mit ihnen verbundenen Umzugskosten zu differenzieren (ebd.). Infolge dessen erweisen sich insbesondere Kinder im Schulalter als ein potenzielles Migrationshindernis. So ist ein Schulwechsel mit organisatorischem Aufwand verbunden, wobei das föderale Bildungssystem länderüberschreitende Wanderungen

in Deutschland zusätzlich erschwert (Kley 2009: 131; Schneider et al. 2002: 21). Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die soziale Bindung am Wohnort durch fortschreitende Einbindung in Freundschaftsnetzwerke mit dem Alter der Kinder zunimmt (Jürges 1998: 363). Folglich sollte die Wanderungsneigung von Haushalten umso geringer sein, je mehr Kinder im Haushalt leben und je älter die Kinder sind (ebd.). Diese Annahme wurde in vielen empirischen Studien bestätigt (z. B. Fischer/Malmberg 2001).[3] Die Vermutung, dass Haushalte mit Kindern, die mit beruflichen Chancen an räumlich entfernten Orten konfrontiert werden, verstärkt auf alternative Mobilitätsformen wie dem regelmäßigen Fernpendeln ausweichen, ist empirisch hingegen weniger eindeutig belegt. Aufschlussreich sind hier potenziell Studien, welche die Determinanten der Wanderungs- und Fernpendelentscheidung vergleichend untersuchen (z. B. Kalter 1994; Pfaff 2012). Pfaff (2012) fand auf Basis einer längsschnittlichen Untersuchung von Einflussgrößen auf die Fernpendel- und Wanderungsneigung unter Verwendung von Daten des SOEP, dass mit steigender Personenzahl im Haushalt die Neigung zur Fernwanderung abnimmt, während die Fernpendelneigung zunimmt. Während den Modellschätzungen zufolge die Anwesenheit von Kindern im Alter zwischen 6 bis 16 Jahren im Haushalt die Migrationsneigung zusätzlich reduziert, zeigte sich, anstelle eines positiven Effektes, ein nicht signifikanter, schwach negativer Effekt dieser Variable auf die Neigung zur Aufnahme einer Fernpendelepisode. Dem Autor zufolge reduzieren Kinder die verfügbare Zeit für den Weg zur Arbeit, weshalb sowohl Kleinkinder als auch Schulkinder die Neigung zum Fernpendeln eher reduzieren sollten (Pfaff 2012: 463). Die Annahme, dass Fernpendeln für Familien mit Kindern tatsächlich eine adäquate Alternative zu einem Fernumzug darstellt, wird durch die Studie somit nicht direkt gestützt. Die Befundlage, dass (Schul-)Kinder im Haushalt einerseits die Wanderungsneigung reduzieren, Frauen und Männer mit Kindern im Haushalt sich hingegen nicht von Kinderlosen hinsichtlich ihrer Neigung zur Aufnahme einer Fernpendelepisode unterscheiden, könnte dadurch erklärbar sein, dass sich mindestens zwei Zusammenhänge überlagern. Demnach könnten Kinder zwar die Umzugskosten *und* Pendelkosten erhöhen und damit die Mobilitätsbereitschaft allgemein absinken lassen. Liegt jedoch ein hinreichend hoher Mobilitätsanreiz vor, dann wird Fernpendeln als eine Mobilitätsalternative, die im Vergleich zu einem Umzug mit weniger Unannehmlichkeiten für den Haushalt verbunden ist, bevorzugt.

Eine differenzierte Betrachtung der Effekte getrennt für beide Geschlechter erfolgte in der Studie von Pfaff (2012) nicht. Es kann jedoch vermutet werden, dass Pendellösungen für beide Geschlechter nicht in gleichem Maße mit einer Elternschaft vereinbar sind (vgl. Abraham/Schönholzer 2009; Schönholzer 2011). Wie Studien aus der Familiensoziologie wiederholt zeigten, führt die Geburt des ersten Kindes zu einer geschlechtstypischen Aufgabenverteilung und für Frauen zu einem deutlichen Anstieg des Zeitaufwandes für Hausarbeit und Kinderbetreuung (vgl. z. B. Huinink/Röhler 2005; Kühhirt 2012). „Durch die Hauptverantwortung der Frauen für Kinderbetreuung könnte es […] eher als ungerecht beurteilt werden, wenn Frauen auch noch die Mehrbelastung von langen Arbeitswegen zu tragen hätten“ (Schönholzer 2011: 151). Gerechtigkeitseinschätzungen von Mobilitätsarrangements in Doppelverdienerhaushalten unter Berücksichtigung der Familiensituation wurden von Schönholzer (2011) auf Basis einer Vignettenbefragung (faktorieller Survey) untersucht. Studienteilnehmer wurden dabei gebeten, die Gerechtigkeit einer Lösungs-

[3] Eine Betrachtung der Mobilitätsdynamik vor und nach der Geburt von Kindern offenbart jedoch, dass die Geburt eines ersten Kindes zwar die Neigung zu Wanderungen über größere Distanzen reduziert, die Wahrscheinlichkeit für kleinräumige Umzüge aber kurzfristig erhöht, da eine Veränderung der Familiengröße häufig eine Anpassung der Wohnsituation erfordert (Kley 2009: 131; vgl. auch: Wagner 1989: 148–156; Fischer/Malmberg 2001).

strategie bei gegebener Ausgangslage zu bewerten. Nicht bestätigen konnte die Studie die Hypothese einer allgemeinen Orientierung an einer „male breadwinner"-Norm, der zufolge Frauen eher zugemutet wird, die Pendelkosten zu tragen, wenn sie oder ihr Partner mit einem arbeitsmarktbedingten Mobilitätsanreiz konfrontiert wird und sich die Partner nicht über einen gemeinsamen Umzug einigen können. Sind in einer Partnerschaft hingegen (Klein-)Kinder vorhanden, so wird es bei einem arbeitsmarktbedingten Mobilitätsanreiz eines Partners als ungerecht wahrgenommen, wenn die Frauen die Pendelkosten tragen müssen. „Die Kosten der Väter als ‚tied commuter' sind folglich geringer einzuschätzen als die zu erwartenden Pendelkosten für die Mütter" (Schönholzer 2011: 160). Die Studienergebnisse verweisen darauf, dass im Zuge des Übergangs zur Elternschaft „situationsabhängige Normen" (ebd.: 151) wirksam werden, die einen Lösungsmechanismus für Mobilitätsdilemma in Doppelverdienerhaushalten bereitstellen. Sie weisen ferner darauf hin, dass die Anwesenheit von Kindern im Haushalt die Pendelneigung von Frauen und Männern in unterschiedlichem Maße einschränkt.

Die Annahme, dass familiale Verpflichtungen die Pendelbereitschaft von Frauen stärker einschränken als die Bereitschaft von Männern, wurde im Verlauf der letzten Jahrzehnte, insbesondere in der Verkehrs- und Regionalforschung sowie in angrenzenden ökonomisch ausgerichteten Disziplinen (Urban Economics), wiederholt unter der Bezeichnung „household responsibility hypothesis" diskutiert (vgl. Turner/Niemeier 1997). Einen Überblick über diesen Diskurs, seine Einbettung und korrespondierende Befunde für Deutschland gibt der folgende Abschnitt.

2.2 Elternschaft als Erklärungsfaktor für Geschlechterdifferenzen im Pendelverhalten

Viele Studien zeigen, dass Frauen kürzere Arbeitswege (im Hinblick auf die Pendeldistanz und den Zeitaufwand) zurücklegen als Männer (vgl. z. B. für die USA: Fan 2017; für Großbritannien: McQuaid/Chen 2012; für die Niederlande: Gimenez-Nadal/Molina 2015; für Deutschland z. B.: Rüger et al. 2011; Pfaff 2013; Auspurg/Schönholzer 2013). Als mögliche Erklärung für die geschlechtsspezifischen Differenzen im Pendelverhalten werden zum einen unterschiedliche Arbeitsmarktbedingungen für Männer und Frauen hervorgehoben. Zum anderen werden geschlechtsspezifische Rollenmuster im Kontext der privaten Lebensführung als Ursache diskutiert.

Mit Blick auf die Arbeitsmarktsituation lässt sich konstatieren, dass Frauen im Durchschnitt einen geringeren Stundenlohn erhalten und dass sie häufiger Teilzeit arbeiten als Männer. Ferner wird argumentiert, dass Frauen häufiger in Jobs mit geringeren Qualifikationsanforderungen und flacheren Lohnprofilen arbeiten, die zudem räumlich dichter verteilt sind und sich daher leichter im Einzugsgebiet des jeweiligen Wohnortes finden lassen (vgl. Madden 1981: 182; Camstra 1996: 284; Mac Donald 1999: 268f.; Auspurg/Schönholzer 2013). Geringere Einkommenskapazitäten gehen aus nutzentheoretischer Perspektive mit einer geringen Mobilitätsbereitschaft einher, da Erwerbstätige nur dann bereit sind, weite Arbeitswege zurückzulegen, wenn die mit dem Arbeitsweg verbundenen Aufwendungen und Unannehmlichkeiten durch ein hinreichend hohes Erwerbseinkommen kompensiert werden (Madden 1981: 193; Kalter 1994: 467; Auspurg/Schönholzer 2013: 139; Pfaff 2014: 119). Mehrere Studien konnten den erwarteten positiven Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Einkommen bzw. Erwerbsumfang empirisch bestätigen (Gerlach/Stephan 1992; Abraham/Nisic 2007; Pfaff 2012; McQuaid/Chen 2012). Hanson und Johnston (1985)

kommen auf Basis einer Analyse von rund 1000 Haushalten in Baltimore, Maryland zu dem Ergebnis, dass ein geringeres Einkommen sowie die Beschäftigung in typischen „Frauenberufen“ zu den erklärungskräftigsten Faktoren für kürzere Pendeldistanzen und -zeiten von Frauen gehören. Allerdings wird die Relevanz berufsbezogener Charakteristika für die Erklärung der Geschlechterunterschiede des Pendelverhaltens in anderen Studien nicht durchgängig bestätigt (vgl. Fan 2017: 273f.; MacDonald 1999: 271). Ferner sind bezüglich des Zusammenhangs zwischen Pendelaufwand und Einkommen ebenfalls Kausalitäten in gegenläufiger Richtung denkbar. „Je größer der geografische Raum, in dem Personen nach Stellen suchen, umso zahlreicher und variabler sind prinzipiell die Erwerbsoptionen“ (Auspurg/Schönholzer 2013: 139). So ist bislang nicht hinreichend geklärt, ob die schlechteren Verdienstchancen von Frauen ihre Pendelbereitschaft negativ beeinflussen oder die geringere Mobilitätsbereitschaft von Frauen ein geringeres Erwerbseinkommen zur Folge haben (Nisic 2011: 34, 56). Die Schwierigkeit, Ursache und Wirkung voneinander zu differenzieren, liegt unter anderem in dem Umstand begründet, dass sowohl die Einkommenshöhe als auch die Pendeldistanz an eine bestimmte Arbeitsstelle gebunden sind und damit gemeinsam gewählt werden (Auspurg/Schönholzer 2013: 145).

Die zweite häufig hervorgebrachte Erklärung für die geschlechtsspezifischen Differenzen des Pendelverhaltens fokussiert auf geschlechtsspezifische Verhaltensweisen im privaten Bereich. Da Frauen in Partnerschaften häufiger als Männer der Status eines Zweitverdieners zugeschrieben wird und ihnen immer noch wesentlich die Verantwortung für hauswirtschaftliche Arbeiten sowie für Pflege, Versorgung und Betreuung von Kindern zufällt, sind sie auf Arbeitswege mit geringem Zeitaufwand angewiesen (vgl. z. B. Lee/McDonald 2003: 1285). Mitunter wird in diesem Kontext angenommen, dass Paarhaushalte ihre Wohnortwahl stärker an den beruflichen Anforderungen des Mannes ausrichten und Frauen sodann Arbeitsstellen suchen, die in räumlicher Nähe dieses Wohnortes liegen (vgl. z. B. White 1977: 41).[4]

Im Rahmen von Studien, die eine empirische Überprüfung dieser household responsibility-Hypothese anstreben, werden zumeist Strukturmerkmale der Lebensform, wie der Partnerschaftsstatus, Familienstand und die Anwesenheit von Kindern als Indikatoren des Hausarbeitsbedarfes betrachtet. Demnach sollten beispielsweise für verheiratete Paare mit Kindern größere Differenzen zwischen der Arbeitsweglänge oder -dauer vorliegen als für Paare, die ledig und kinderlos zusammenleben (Sermons/Koppelman 2001: 102). Allerdings stützen die bisherigen empirischen Evidenzen nicht immer die Gültigkeit dieser Hypothese oder bleiben diesbezüglich uneindeutig (vgl. für einen Überblick: Turner/Niemeier 1997; Fan 2017).

So fanden etwa Hanson und Johnston (1985) auf Basis ihrer Daten über Baltimore, dass die Anwesenheit von Kindern nicht die kürzeren Arbeitswege von Frauen erklärt. Auch Elliott und Joyce (2004) konnten im Zuge einer Analyse des Pendelverhaltens in vier US-amerikanischen Großstädten (Atlanta, Detroit, Boston, Los Angeles) keinen Einfluss des Elternschaftsstatus bestätigen. White (1986) kommt auf Basis des Annual Housing Survey für New York City zu dem Befund, dass die Zahl der Kinder im Haushalt die Pendelweg-

[4] Deutlich wird hier eine gewisse Verknüpfung zwischen den Argumenten der household responsibility-Perspektive mit Erklärungen, die geschlechtsspezifische Arbeitsmarktbedingungen hervorheben. So lässt sich beispielsweise ein Zusammenhang zwischen traditionellen Geschlechterrollen, der Berufswahl von Frauen und dem Pendelverhalten annehmen: „Women are more likely to remain in female-dominated occupations because women’s household responsibilities require a short work trip“ (MacDonald 1999: 268). Demzufolge erscheint es angemessener, beide Perspektiven als Ergänzung und weniger als konkurrierende Thesen zu betrachten (vgl. ebd.). Dennoch werden beide Perspektiven in einschlägigen Studien häufig gegenübergestellt und die relative Erklärungskraft empirisch ermittelt (vgl. z. B. Madden 1981).

dauer von weiblichen Haushaltsvorständen nicht beeinflusst, während die Anwesenheit von Vorschulkindern sogar einen starken positiven Effekt auf die Pendeldauer aufweist.[5]

Demgegenüber konnten viele Studien die Annahme eines negativen Effektes von Kindern auf die Pendeldauer und Pendeldistanz von Frauen bestätigen. Turner und Niemeier (1997) fanden auf Basis von Daten des Nationwide Personal Transportation Survey des Jahres 1990 einen negativen Effekt der Anwesenheit von Kindern auf die Pendeldauer und Pendeldistanz von Frauen, während diese Variable positiv mit der Arbeitsweglänge von Männern korrelierte. Singell und Lillydahl (1986) kamen auf Basis eines Samples des US-amerikanischen Zensus von rund 50.000 Erwerbstätigen in Doppelverdienerhaushalten ebenfalls zu dem Ergebnis, dass Kinder im Haushalt die Arbeitswegdauer erwerbstätiger Mütter verkürzen. Allerdings stellen sie in ihrer Studie ebenfalls einen signifikanten negativen Effekt von Kindern auf die Pendeldauer von Männern fest. Fagnani (1983) untersuchte das Pendelverhalten erwerbstätiger Frauen im Ballungsraum der Stadt Paris und fand einen negativen Zusammenhang zwischen der Pendeldauer von Frauen und der Anzahl der Kinder im Haushalt. Dieser Effekt variierte jedoch mit der beruflichen Stellung. Für Frauen in Berufen mit hohen Qualifikationsanforderungen zeigte sich dementsprechend kein Zusammenhang. Denkbar ist, dass Frauen mit hoher beruflicher Stellung eher bereit sind, trotz einer steigenden Verantwortung im Haushaltsbereich weite Arbeitswege in Kauf zu nehmen, um ihre erreichte Berufsposition nicht zu gefährden. Hinweise, dass das Pendelverhalten in Partnerschaften mit hochgebildeten Frauen weniger eindeutig dem erwarteten traditionellen Muster der household responsibility-Hypothese entspricht, finden auch Lee und McDonald (2003) auf Basis des koreanischen Zensus des Jahres 1995 für die Bevölkerung der Stadt Seoul. „Differences in commuting time between male and female married workers are significantly wider among workers with less education" (Lee/McDonald 2003: 1301). Im Hinblick auf den Einfluss der Elternschaft finden die Autoren hingegen die Annahmen der household responsibility-Hypothese bestätigt. So geht die Anwesenheit und Anzahl der Kinder unter 16 Jahren im Haushalt mit einer deutlichen Reduktion der durchschnittlichen Arbeitswegdauer erwerbstätiger Frauen einher. Für erwerbstätige Männer hat hingegen nur die Anwesenheit von drei oder mehr Kindern im Haushalt einen negativen Effekt auf die Pendeldauer. Die Autoren betonen die Konsistenz dieser Befunde mit den vorherrschenden traditionellen Geschlechternormen in Südkorea.

Auch für Deutschland verweisen einschlägige Analysen darauf, dass intensive Pendelmobilität ein vornehmlich „männliches Phänomen" (Rüger et al. 2011: 205; vgl. auch Schneider et al. 2008: 123f.) ist. Pfaff (2013: 67) analysierte beispielsweise das Pendelverhalten in Deutschland auf Basis des Mikrozensus des Jahres 2008 und fand mit Blick auf die berufsbedingten Pendeldistanzen, dass erwerbstätige Frauen in diesem Jahr häufiger als Männer Pendeldistanzen unter 11 Kilometern und seltener 50 Kilometer und mehr zurücklegten. Für die Pendeldauer zeigten sich vergleichbare Ergebnisse.

Empirische Studien, die den Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft mit Blick auf Geschlechterdifferenzen anhand von Daten aus Deutschland untersuchen, liegen bislang jedoch nur vereinzelt vor. Die erste umfassendere Studie, die repräsentative Daten zu beruflich bedingter Umzugs- und Pendelmobilität erhoben hat, um ihre Ursachen und Konsequenzen mit Blick auf das Familienleben zu untersuchen, ist das international

[5] Die Beschränkung auf Haushaltsvorstände ist jedoch problematisch, wenn Aussagen über geschlechtsspezifisches Pendelverhalten und seinen Prädiktoren getroffen werden sollen, da sich die Population der Frauen sodann vorwiegend aus partnerlosen Frauen zusammensetzt (Ericksen 1977: 428). Die eingeschränkte Aussagekraft ihrer Studie im Hinblick auf die household responsibility-Hypothese wird von White (1986) selbst eingeräumt „[as] this prediction is usually made for women who are secondary rather than primary workers" (White 1986: 371).

vergleichende Projekt „Job Mobilities and Family Lives in Europe – Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life“ (JobMob), an dem neben Deutschland auch die Länder Belgien, Frankreich, Polen, Spanien und die Schweiz beteiligt waren (vgl. Schneider/Meil 2008; Schneider/Collet 2010; Lück/Schneider 2010). Mehrere Analysen auf Basis des JobMob-Surveys legen wiederkehrend nahe, „[…] dass Mobilität bei Frauen nur schwer, bei Männern hingegen leichter mit Elternschaft vereinbar scheint“ (Rüger/Becker 2011). Allerdings werden in einigen Studien unterschiedliche Mobilitätsformen zusammengefasst betrachtet (vgl. ebd.; auch: Schneider et al. 2008) oder mehrere Länderstichproben gemeinsam untersucht (vgl. z. B. Meil 2010).

Eine Studie, die eine eindeutigere Einschätzung des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Elternschaft für Frauen und Männer in Deutschland ermöglicht, wurde von Rüger et al. (2011) vorgelegt. Das Autorenteam untersuchte auf Basis einer vergleichenden Analyse der deutschen Stichprobe des JobMob-Surveys und dem Beziehungs- und Familienpanel (pairfam), welches wesentliche Konstrukte berufsbezogener Mobilität in Anlehnung an die Typologie des JobMob-Projektes in die Befragung integrierte, die Verbreitung unterschiedlicher Formen zirkulärer berufsbezogener Mobilität sowie ihre Relevanz im Kontext der Familienentwicklung.[6] Mit Blick auf das Berufspendeln stellten die Autoren fest, dass mehr als 60 % der Fernpendler, die für einen einfachen Arbeitsweg mindestens eine Stunde benötigen, Männer sind. Unter den Berufstätigen mit kürzeren Pendelwegen fällt der Frauenanteil höher aus. Allerdings lässt sich auch für Berufstätige, die für einen Arbeitsweg zwischen 30 und 60 Minuten benötigen, noch ein erhöhter Männeranteil beobachten (rund 57 %). Erst bei einem Arbeitsweg, der maximal 29 Minuten beträgt, lassen sich keine nennenswerten Unterschiede mehr feststellen (Rüger et al. 2011: 205–207). Im Zuge der anschließenden multivariaten Querschnittsanalyse konnte ein signifikanter Interaktionseffekt des Geschlechts mit der Pendelwegdauer auf die Wahrscheinlichkeit einer Kinderlosigkeit belegt werden. Erwerbstätige Frauen in bestehenden Partnerschaften sind signifikant häufiger kinderlos, wenn sie 60 Minuten und länger oder zwischen 30 und 60 Minuten für ihren Weg zur Arbeit benötigen. Für die Arbeitswegdauer der Männer zeigte sich hingegen kein signifikanter Zusammenhang mit Kinderlosigkeit (ebd.: 211–214).

Ergänzende Aufschlüsse über die empirische Bewährung der household responsibility-Hypothese für die bundesdeutsche Bevölkerung bietet die Studie von Auspurg und Schönholzer (2013), deren Erkenntnisinteresse primär dem Einfluss von Pendeldistanzen auf geschlechtsspezifische Lohnunterschiede galt und die diese Frage auf Basis der Daten des SOEP untersuchte. Eine bivariate Querschnittsbetrachtung stützte zunächst die Relevanz des Familienstatus als Erklärungsfaktor für geschlechtsspezifische Pendeldistanzen. „Bei Männern erhöhen sich die Pendelwege von im Mittel 17,9 km bei Alleinstehenden auf 20,2 km in Paarhaushalten mit Kindern, bei Frauen verringern sie sich von 14,2 auf 12,4 km“ (ebd.: 146). Diese Analyse, die zwischen Alleinstehenden, kohabitierenden Paaren ohne Kinder oder pflegebedürftige Personen im Haushalt sowie Paarhaushalten mit Kindern bis 14 Jahre (oder Pflegefälle) differenziert, zeigte zudem, dass Männer weitere Pendelwege zurücklegen, wenn sie partnerschaftlich gebunden sind – unabhängig davon, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht. Demgegenüber ließen sich kaum Unterschiede zwischen der durchschnittlichen Pendeldistanz von alleinstehenden Frauen und Frauen in Paarhaushalten

[6] Im Unterschied zu den anderen in diesem Kapitel skizzierten Studien, wurde der Elternschaftsstatus in der Untersuchung von Rüger et al. (2011) als abhängige Variable betrachtet, die damit in die Nähe zu Analysen rückt, die den Einfluss intensiver Pendelmobilität auf Elternschaftsentscheidungen untersuchen (vgl. Abschn. 2.3). Da die Querschnittsanalyse jedoch keine Identifikation der Wirkrichtung zulässt und die Autoren keine eindeutige Interpretation der Wirkrichtung vornehmen, werden die Studienergebnisse in diesem Kapitel vorgestellt.

ohne Kinder feststellen. Eine geringere durchschnittliche Pendeldistanz war für Frauen hingegen zu beobachten, wenn Kinder bis 14 Jahre im Haushalt leben (vgl. ebd.: 146, Abb. 1). Hier lassen sich weitere Hinweise finden, dass die Inkaufnahme ausgedehnter Arbeitswege für Männer eine praktikable Lösung bietet, wenn sie ihre Wohnortwahl aufgrund partnerschaftlicher oder familialer Bindungen nicht uneingeschränkt an ihrem Arbeitsort ausrichten können. Für Frauen scheinen derartige Bindungen, insbesondere wenn im Privatbereich ein erhöhter Betreuungs- und Hausarbeitsbedarf vorliegt, eher als Mobilitätsbarrieren zu wirken. In einer anschließenden multivariaten Längsschnittanalyse der Pendelstrecken fanden die Autoren einen klaren Effekt der Hausarbeitsbelastung von Frauen.[7] Kinder oder pflegebedürftige Personen im Haushalt wiesen jedoch keine signifikanten negativen (oder positiven) Effekte auf die Pendeldistanzen von Frauen und Männern auf.

2.3 Intensive Pendelmobilität als Einflussfaktor auf Elternschaftsentscheidungen

Nur vereinzelt liegen bislang Studien zum Einfluss intensiver Pendelmobilität auf den Prozess der Familiengründung oder Familienerweiterung vor. So konnten lediglich zwei Studien identifiziert werden, die diesen Zusammenhang mittels Längsschnittdaten untersuchten.

Zhang et al. (2001) analysierten den Einfluss der Arbeitsstunden sowie der Pendeldauer von Männern auf Fertilitätsentscheidungen in Japan. Bezugnehmend auf ökonomische Theorien der Fertilität, die Geburten als Resultat eines Nutzen-Kosten-Kalküls betrachten, gehen die Autoren davon aus, dass sowohl der Erwerbsumfang als auch die Arbeitswegdauer von Männern negativ mit ihrer Beteiligung an Hausarbeit und Kindererziehung korreliert sind. Je geringer die männliche Beteiligung an diesen Arbeiten, desto höher fällt der Erziehungsaufwand für ihre Partnerinnen aus und die Wahrscheinlichkeit einer (weiteren) Geburt verringert sich (ebd.: 29f.). Für ihre Analyse griffen die Autoren auf vier Erhebungswellen (1993–1996) des Panel Survey on Consumers zurück. Dabei beschränkten sich die Autoren auf Angaben von rund 1.500 verheirateten Frauen mit und ohne Kinder, die im Jahr 1993 ein Alter zwischen 24 und 34 Jahren aufwiesen und im Zuge der Befragung unter anderem Auskunft über die Wegedauer und Arbeitszeit ihrer Ehemänner gaben. Unter Verwendung zeitdiskreter ereignisanalytischer Verfahren kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass die Pendeldauer von Männern negativ mit der Wahrscheinlichkeit einer Geburt assoziiert ist, während ihr Arbeitsumfang keinen Effekt auf die Fertilität aufweist. Zwar kontrollierten die Autoren in ihren Modellen den Erwerbsumfang der Frauen. Ob allerdings auch ihre Arbeitswege mit der Entscheidung zu einem Kind korreliert sind, wurde nicht untersucht. Demzufolge bleibt unklar, ob der Arbeitsweglänge beider Partner bei Fertilitätsentscheidungen eine unterschiedliche Bedeutsamkeit zukommt.

Eine zweite Publikation, die den Einfluss berufsbedingter Pendelmobilität auf Fertilitätsentscheidungen längsschnittlich untersuchte, wurde von Huinink und Feldhaus (2012) vorgelegt. Datengrundlage bildeten die ersten drei Wellen des deutschen Beziehungs- und Familienpanels (pairfam), das im Jahr 2008 zum ersten Mal erhoben wurde. Die Autoren

[7] Dieser Befund lässt jedoch keine eindeutige kausale Interpretation zu, da mit der hier gewählten Methode (Fixed-Effects-Regression) Ursache und Wirkung bzw. die zeitliche Reihenfolge der Ereignisse nicht hinreichend differenziert erfasst werden. Somit ist ebenfalls denkbar, dass infolge einer Verkürzung der Pendelwege mehr Zeit für Hausarbeit zur Verfügung steht (vgl. auch Auspurg/Schönholzer 2013: Fußnote 15).

bezogen auch die Intention, ein Kind zu bekommen, systematisch in ihre Analysen ein. Der Zusammenhang zwischen der Pendeldauer und der Absicht, innerhalb der nächsten zwei Jahre ein Kind zu bekommen, wurde sowohl im Querschnitt als auch im Längsschnitt untersucht. Die Autoren gingen von der Erwartung aus, dass vornehmlich zeitaufwendige Pendelmobilität von Frauen die Herausbildung von Fertilitätsintentionen negativ beeinflusst. Entgegen dieser Annahme erwies sich intensives Fernpendeln nicht als Barriere für die Herausbildung von Fertilitätsintentionen. So zeigte sich im Querschnittsmodell für beide Geschlechter kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Pendeln und Fertilitätsintentionen. Das anschließende Längsschnittmodell belegte sogar, dass Frauen, die für die Dauer der Beobachtungsspanne mindestens 30 Minuten zur Arbeitsstelle pendeln, mit *größerer* Wahrscheinlichkeit eine Fertilitätsintention herausbilden als Frauen, die dauerhaft kürzere Distanzen pendeln.[8] Das Ausbleiben eines negativen Effektes führen die Autoren auf einen möglichen Ressourceneffekt des Fernpendelns zurück. Demzufolge „[…] dient Frauen Mobilität u.a. dazu, eine angestrebte berufliche und materielle Basis zu erreichen, um dann einen vorhandenen Kinderwunsch zu realisieren“ (Huinink/Feldhaus 2012: 470). Diesem komme in der betrachteten Phase des Entscheidungsprozesses möglicherweise ein größeres Gewicht zu als antizipierten Vereinbarkeitsproblemen zwischen mobiler Berufstätigkeit und Elternschaft (ebd.: 485). Die abschließende Analyse der Bedeutsamkeit von Pendelmobilität für die *Umsetzung* einer bestehenden Fertilitätsintention ergab für Frauen hingegen den erwarteten negativen Effekt. Demnach realisierten Frauen mit ausgeprägter Fertilitätsintention diese mit einer deutlich verringerten Wahrscheinlichkeit innerhalb der nächsten zwei Jahre, wenn sie dauerhaft 30 Minuten und mehr pendelten oder zwischenzeitlich damit begonnen hatten. Auch für Männer, die ihre Arbeitswegdauer entsprechend erhöhten, zeigte sich ein negativer Effekt; nicht jedoch für Männer, die dauerhaft auf diesem Niveau pendelten. Dies lässt sich den Autoren zufolge eher als „Kurzzeiteffekt biografischer Mobilität“ (ebd.: 486) interpretieren anstatt als Ausdruck wahrgenommener Vereinbarkeitsprobleme.

2.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die empirischen Evidenzen offenbaren, dass weiten, zeitintensiven Pendelwegen für Frauen und Männer eine unterschiedliche Bedeutsamkeit im Kontext der Familienentwicklung zukommt. Die höhere Wahrscheinlichkeit, intensive Pendelmobilität zu akzeptieren statt umzuziehen, wenn Kinder im Haushalt anwesend sind, deutet darauf hin, dass Pendelmobilität eine Lösung bietet, karrierebedingten Mobilitätserfordernissen trotz familialen Bindungen nachzukommen. Allerdings steht diese Lösungsstrategie offenbar nicht beiden Geschlechtern gleichermaßen offen. So sind es überwiegend Männer, die fernpendeln.

8 Darüber hinaus zeigte sich, dass nicht nur die Aufrechterhaltung, sondern ebenfalls die Reduktion weiter Arbeitswege von Frauen tendenziell positiv mit der Absicht eines (weiteren) Kindes assoziiert ist. Allerdings fällt dieser Effekt schwächer aus und sein Signifikanzwert liegt knapp über dem 10 %-Niveau. Beide Effekte wurden von den Autoren bei der Ergebnisinterpretation berücksichtigt, jedoch nicht in Bezug zueinander gesetzt. Möglicherweise ist die Koexistenz beider Effekte jedoch ein Indiz für zwei Gruppen mit unterschiedlichen Verhaltensweisen im Analysesample. Demzufolge könnte intensive Pendelmobilität für einen Teil der Frauen mit gewissen Lebensumständen einhergehen, die positiv mit Fertilitätsplänen assoziiert sind, während die hohe Mobilität für andere Frauen nicht mit Elternschaftsplänen vereinbar ist. Diese Heterogenität der Befunde könnte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass im Zuge der Analyse nicht zwischen dem Prozess der Familiengründung und dem der Familienerweiterung differenziert wurde.

Demgegenüber zeigen viele Studien, dass Frauen grundsätzlich kürzere Arbeitswege zurücklegen als Männer. Die Anwesenheit von Kindern im Haushalt scheint die Mobilitätsbereitschaft von Frauen zusätzlich zu reduzieren. Erste Befunde verweisen auf die Relevanz gesellschaftlicher Gerechtigkeitsnormen in diesem Kontext, demzufolge ein hoher Pendelaufwand eher Vätern zugemutet werden, die weniger intensiv durch Hausarbeit und Kinderbetreuung in Anspruch genommen werden (vgl. Abschn. 2.1).

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Forschungsliteratur bezüglich der Bedeutsamkeit einer Elternschaft für die Erklärung geschlechtsspezifischer Disparitäten im Pendelverhalten zu recht heterogenen Befunden kommt (vgl. Abschn. 2.2). Eine Ursache für diese Heterogenität könnte auf die häufig vorliegende starke regionale Einschränkung der verwendeten Stichproben zurückzuführen sein. „[V]iele Studien berücksichtigen ausschließlich einzelne (US-amerikanische) Städte, in denen Pendelstrecken stark von der Verkehrsinfrastruktur abhängen“ (Auspurg/Schönholzer 2013: 142). Das Pendelverhalten in einzelnen Regionen dürfte des Weiteren von der jeweiligen Siedlungsstruktur und den regionalen Arbeitsmarktopportunitäten abhängen (vgl. Nisic 2011). Dies deutet darauf hin, dass der Einfluss kontextabhängig variiert. Analysen auf Basis von Daten, die eine größere regionale Variation aufweisen und zugleich nach regionalen Kontexten differenzieren, erscheinen vor diesem Hintergrund wünschenswert. Zuweilen sind die Stichproben auch bezüglich der Untersuchungseinheiten sehr selektiv. So erfolgt mitunter eine Beschränkung auf Haushaltsvorstände oder es werden nur Pendelstrecken von Frauen bzw. nur Pendelstrecken von Männern in die Analysen einbezogen. Insbesondere gilt, dass bislang häufig nur Querschnittsbetrachtungen erfolgten, welche die Frage nach der Wirkrichtung des Zusammenhangs offenlassen. Die wenigen Studien auf Basis von Paneldaten verdeutlichen zugleich die Bedeutung, die einer längsschnittlichen Analyse zur Klärung des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Fertilität zukommt. Die Studie von Huinink und Feldhaus (2012) konnte für Frauen und Männer Zusammenhänge aufdecken, die nicht immer den Erwartungen entsprachen (vgl. Abschn. 2.3). Somit ist der Zusammenhang offenbar komplexer und vielschichtiger, als reine Querschnittsanalysen vermuten lassen. Allerdings wurde die Pendelkonstellation im Partnerschaftskontext in dieser Studie nicht berücksichtigt. Des Weiteren erfolgte keine Differenzierung zwischen Familiengründungs- und Familienerweiterungsprozessen. Frauen, die trotz eines ersten Kindes weite Arbeitswege zurücklegen, sind jedoch vermutlich eine selektive Gruppe. Weitere Analysen sollten daher Familiengründungs- und Familienerweiterungsprozesse differenziert bzw. separat betrachten.

3 Pendelmobilität und Familiengründung – eine theoretische Annäherung

Grundsätzlich kann ein kausaler Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Familiengründung auf zwei distinkten Wirkrichtungen beruhen:

1) Der Übergang zur Elternschaft beeinflusst die Pendelmobilität.
2) Die Pendelmobilität hat einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit eines Übergangs zur Elternschaft.

Dabei schließen sich beide Wirkrichtungen nicht gegenseitig aus. Das Vorliegen eines wechselseitigen Wirkungsverhältnisses zwischen familialen Aspekten und intensiver Mobilität gilt in der einschlägigen Forschungsliteratur sogar als recht wahrscheinlich. Demzufolge hat sowohl das Vorhandensein von Kindern Auswirkungen auf die Mobilitätsbereitschaft als auch das bestehende Mobilitätsarrangement einen Einfluss auf die Entscheidung für oder gegen Elternschaft (Schneider et al. 2009: 122; vgl. auch Nisic/Abraham 2015; Wagner/Mulder 2015). Beide Wirkrichtungen können in realen Handlungssituationen kaum voneinander trennbar sein und sich sogar praktisch simultan entfalten. Eine derartige Dynamik kann beispielsweise vorliegen, wenn Paare einen bestehenden Kinderwunsch aufschieben, solange es ihnen nicht gelingt, die Pendelintensität zu verringern (Huinink/Feldhaus 2012). In diesem Fall kann ein stark ausgeprägter Kinderwunsch merklich die Bestrebungen intensivieren, eine neue Arbeitsstelle in räumlicher Nähe zum aktuellen Wohnort zu finden oder durch einen Umzug die Pendelmobilität zu reduzieren, um bessere Rahmenbedingungen für die erwünschte Elternschaft zu erreichen. Zugleich führt das zeitweilige Unvermögen, eine Veränderung des Pendelarrangements zu erwirken, zu der Entscheidung, den Kinderwunsch vorerst nicht zu verwirklichen. Es sind jedoch auch Situationen denkbar, in denen eine der beiden Wirkrichtungen deutlich dominiert, etwa wenn die Aufgabe der bisherigen Arbeitsstelle um den Zeitpunkt des Geburtsereignisses und die Suche nach einer neuen räumlich näher gelegenen Arbeitsstelle während der Phase der Elternschaft als durchaus opportun wahrgenommen werden, da sich dies gut mit dem Wunsch vereinbaren lässt, sich in den ersten Jahren in vollem Umfang dem Kind zu widmen. In diesem Fall besteht kein Handlungsdruck, die Pendelmobilität vor der Elternschaft zu reduzieren, und es kommt zu keinem pendelbedingten Aufschub des Übergangs zur Elternschaft.

Demnach erscheint es für eine theoretische Erschließung des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Familiengründung sinnvoll, beide Wirkrichtungen analytisch zu trennen. Denn selbst bei einer engen Verknüpfung beider Wirkrichtungen bezieht sich der Entscheidungsprozess auf unterschiedliche Zielgrößen: die Entscheidung zur Elternschaft einerseits sowie die Entscheidung über die Pendelintensität andererseits, wobei Letztere Entscheidungen über Wohn- und Arbeitsstandort impliziert. Zugleich bilden die Anforderungen, die mit Pendelmobilität bzw. mit Elternschaft verbunden sind, Rahmenbedingungen, die den Entscheidungsprozess in Bezug auf die jeweils andere Zielgröße beeinflussen können. Da die Konkretisierung von Elternschaftsplänen und ihre Realisierung vornehmlich im Kontext von Partnerschaften stattfinden, stehen im Folgenden insbesondere Mobilitäts- und Elternschaftsentscheidungen von Paaren im Fokus. Es gilt somit, theoriegeleitete Antworten auf die beiden folgenden Fragen zu finden:

1) Welchen Einfluss haben realisierte oder geplante Übergänge zur Elternschaft auf die Pendelbereitschaft von Frauen und Männern in Partnerschaften und damit zusammenhängend auf die Wohnortwahl und die Arbeitsortwahl?

2) Welche Rolle spielt im Paarkontext die Intensität der Pendelmobilität von Frauen und Männern bei der Entscheidung zur Elternschaft?

Mit Blick auf den aktuellen Stand einschlägiger Forschung ist jedoch zu konstatieren, dass im Hinblick auf beide Teilfragestellungen bislang kein ausgearbeitetes Erklärungsmodell existiert, das den Zusammenhang zwischen Elternschafts- und Pendelentscheidungen explizit thematisiert. Die Arbeit erkundet damit ein Stück weit theoretisches Neuland.

Zur Erklärung räumlicher Mobilitätsprozesse wurden bislang vielfach nutzentheoretisch orientierte Handlungsmodelle herangezogen. Nicht nur bei der Erklärung von Umzugsentscheidungen, sondern auch bei der Erklärung des Pendelverhaltens haben sich nutzentheoretische Ansätze bewährt (Vogt et al. 2001: 19; vgl. für entsprechende Anwendungen z. B. Kley 2009; Kalter 1994; Abraham/Nisic 2007). Ferner finden nutzentheoretische Argumente bei Erklärungen des generativen Verhaltens vielfach Berücksichtigung (Tyrell 2006: 140; Lück 2014: 466; Fasang et al. 2016: 116–118). Es gibt somit gute Gründe anzunehmen, dass die Zugrundelegung eines nutzentheoretischen Ansatzes als handlungstheoretisches Fundament einen guten Ausgangspunkt für die Erschließung des vorliegenden Forschungsgegenstandes bietet, auch wenn die Annahme einer rationalen Abwägung von Vor- und Nachteilen im Hinblick auf generatives Verhalten nicht ohne Kritik geblieben ist (s. Burkart 2002). Für die vorliegende Problemstellung heißt das, dass nicht nur die Lage des Wohnortes (vgl. z. B. Huinink/Kley 2008), sondern ebenfalls Art, Umfang und Lokalität der beruflichen Tätigkeit (vgl. Maul 2012; Lutz 2016), der durch Wohn- und Arbeitsort beeinflusste Pendelaufwand (vgl. Kalter 1994) und schließlich auch die Familiengründung (vgl. Schmitt 2009) grundsätzlich als Resultat einer subjektiv rationalen Wahl aus Handlungsalternativen begriffen werden.

Der handlungstheoretische Kern wird zusätzlich mit Konzepten einer Lebensverlaufsperspektive in Verbindung gebracht. Auch die Lebensverlaufsperspektive hat sich im Rahmen der Mobilitätsforschung zu einem dominanten Analyseinstrument für die Erklärung von Umzugsereignissen entwickelt (Lersch 2014b: 26), und auch Analysen zu Fertilitätsprozessen wird zunehmend eine Lebensverlaufsperspektive zugrunde gelegt (vgl. Schröder 2007; Schmitt 2009; Huinink/Feldhaus 2009; Huinink/Kohli 2014; Schaeper et al. 2017). Allerdings fehlen der Lebensverlaufsperspektive Elemente einer kohärenten Handlungstheorie. Sie bietet vielmehr eine Perspektive, die den Fokus auf relevante Aspekte menschlichen Handelns lenkt und ein Set konzeptioneller Überlegungen anbietet (Mayer 2009: 423; vgl. auch Nisic/Abraham 2015: 690). Sie wird deshalb häufig mit Ansätzen verknüpft, die dem Rational Choice-Paradigma zugeordnet werden können (vgl. Huinink 2005; Schmitt 2009; Huinink/Schröder 2008; Huinink/Feldhaus 2009; Wagner/Mulder 2015). Dieser Strategie wird hier gefolgt. Die Lebensverlaufsperspektive verknüpft individuelle Handlungskalküle mit einer biografischen Perspektive. Sie thematisiert Aspekte des Timings von Lebensereignissen in Interdependenz mit anderen Lebensbereichen und betont die Einbettung individuellen Handelns in historischen, räumlichen und sozialen Kontexten, die als kulturelle und strukturelle Rahmenbedingungen Handlungsorientierungen prägen und den Optionsspielraum von Handlungen limitieren (vgl. Lersch 2014b: 26; Schaeper et al. 2017: 210f.). Die Lebensverlaufsperspektive ergänzt die Handlungstheorie somit insbesondere durch eine systematische Beschreibung der relevanten Kontextfaktoren generativer und mobilitätsbezogener Verhaltensweisen (Nisic/Abraham 2015: 690; vgl. auch: Schmitt 2009: 164–167).

Im folgenden Abschnitt werden zunächst die Grundannahmen der Rational Choice-Theorie kurz skizziert, bevor in Abschnitt 3.2 die Implikationen einer Betrachtung biografischer Entscheidungen aus einer Lebensverlaufsperspektive erörtert werden.

3.1 Grundannahmen der Rational Choice-Theorie

Mit Opp (1999: 173; vgl. auch Diekmann/Voss 2004: 15f.) lässt sich die Theorie rationalen Handelns (Rational Choice-Theorie) durch die folgenden drei Kernannahmen charakterisieren.

Erstens ist menschliches Handeln an Motiven ausgerichtet. Akteure handeln demgemäß zielgerichtet. Häufig wird anstelle von Zielen auch der Terminus ‚Präferenzen' verwendet. Ziele bzw. Präferenzen drücken aus, welche Zustände von Individuen bevorzugt und somit angestrebt werden.

Die *zweite* Annahme besagt, dass Akteure über Ressourcen verfügen, beispielsweise über Zeit und Geld, die sie zur Erreichung ihrer Ziele einsetzen können. Zugleich sind Ressourcen in aller Regel begrenzt und beschränken somit das menschliche Handeln. Demzufolge kann anstelle von Ressourcen auch von Handlungsrestriktionen gesprochen werden. Ressourcen und Restriktionen können für die Realisierung von Zielen förderlich oder hinderlich sein.

Die *dritte* Annahme beinhaltet die Spezifikation einer Entscheidungsregel. Diese gibt an, welche Handlung ein Akteur bei gegebenen Präferenzen und Ressourcen ausführen wird. Häufig wird hierbei von einer Nutzenmaximierung ausgegangen. Demzufolge wird aus einem Set verfügbarer Handlungsalternativen diejenige Handlung gewählt, deren erwarteten Folgen für die Realisierung der präferierten Zustände am zuträglichsten sind.

Allerdings hat die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Rational Choice-Theorie im Verlauf der Zeit mehrere unterschiedliche Modellvarianten nutzenorientierter Entscheidungskalküle hervorgebracht, die sich mitunter in der Komplexität ihrer Annahmen, ihrer Falsifizierbarkeit und ihrer Realitätsnähe unterscheiden (Diekmann/Voss 2004: 16).

Eine Entscheidungsregel, die mit besonders wenigen Annahmen auskommt, ein hohes Falsifizierungspotenzial aufweist und durch ihre Einfachheit das reale Handeln kaum in seiner Komplexität erfasst, beinhaltet das in der neoklassischen ökonomischen Theorie häufig angenommene deterministische Akteurmodell des Homo oeconomicus. Dem Modell zufolge sind Akteure mit festen Präferenzen ausgestattet und verfolgen stets eigennützig vornehmlich materielle Interessen. Sie sind in einem spezifischen Kontext über alle potenziellen Handlungsalternativen und den mit ihnen verknüpften Handlungsfolgen vollständig informiert und wählen auf Basis dieser Informationen stets die für sie optimale Handlung aus (Schmitt 2009: 108; Diekmann/Voss 2004: 19). „Der Vorteil solcher Modelle ist, dass sie bezüglich der Annahmen sparsam sind und dass die Variablen z. B. in monetären Einheiten leicht gemessen werden können. Dadurch sind Modelle der harten Variante der RC-Theorie auch falsifizierbar" (Diekmann/Voss 2004: 19). Der Nachteil eines solchen sparsamen und stark stilisierten Akteurmodells liegt in seiner Unzulänglichkeit, den Eigenheiten menschlichen Handels gerecht zu werden und soziale Realität häufig nicht erklären zu können (Schmitt 2009: 108; Diekmann/Voss 2004: 19). Insbesondere im Hinblick auf das generative Verhalten wird die Erklärungskraft ökonomischer Ansätze, die auf dem neoklassischen Akteurmodell beruhen, mitunter als „sehr beschränkt" eingestuft (Fasang et al. 2016: 118).

Besonders von soziologischer Seite werden deshalb zunehmend „weichere" (oder „weite") Varianten als geeignete Entscheidungstheorien postuliert. Dabei wird die Annahme eines nutzenorientierten Handlungskalküls in der Regel beibehalten, die Entscheidungstheorie jedoch mitunter um den Aspekt der subjektiven Sichtweise handelnder Individuen erweitert und die begrenzte Informationsverarbeitungskapazität des menschlichen Organismus bedacht. So berücksichtigt die Wert-Erwartungstheorie (SEU-Theorie) zusätzlich subjektive Unsicherheiten über den zu erwartenden Nutzen von Handlungsalternativen (Diekmann/Voss 2004: 17f.; Schmitt 2009: 110). Modelle begrenzter Rationalität berücksichtigen ferner die einge-

schränkte Informationskapazität des Menschen. Demnach begrenzen Akteure ihre Suche nach Handlungsalternativen häufig „[…] auf den engeren Umkreis des Entscheidungsanlasses […]“ (Schimank 2002: 89) und orientieren sich hierbei an vergangenen Entscheidungsmustern bei ähnlichen Anlässen (ebd.). Dabei wird die Suche nach Alternativen abgebrochen, sobald eine hinreichend zufriedenstellende Lösung gefunden wurde, auch wenn bessere Alternativen existieren könnten (Schimank 2002: 89; Schmitt 2009: 111f.). Ebenfalls wird in Rechnung gestellt, dass Handeln häufig unreflektiert erfolgt und dabei auf Routinen basiert (Esser 1990). Schließlich wird Akteuren zugestanden, dass sie nicht immer vollkommen eigennützig ihre materiellen Interessen verfolgen, sondern ihr Handeln auch an Werten und Normen ausrichten (vgl. Schmitt 2009: 108f.; Diekmann/Voss 2004: 19f.).[9] Eine entsprechende weichere Variante bringen Feldhaus und Boehnke (2008) beispielsweise folgendermaßen auf den Punkt:

„Rationalität wird nicht mehr unter dem Aspekt einer bewussten Kosten- und Nutzen-Kalkulation gesehen, sondern es wird die Ansicht vertreten, dass Individuen immer aus ‚gutem Grund‘ so handeln, wie sie es letztendlich tun und dass sie gemäß ihren Möglichkeiten – in der Form wie sie es selbst wahrnehmen – so handeln, um ein möglichst hohes Maß an subjektiver Wohlfahrt zu generieren. Dabei sind sie eher nicht verschwenderisch, sondern in der Regel so effizient, wie ihnen möglich“ (Feldhaus/Boehnke 2008: 1681; vgl. ähnlich: Huinink/Kley 2008: 163).

Es ist nun stark zu vermuten, dass weite Akteurmodelle, die etwa die begrenzte Rationalität menschlicher Handlungsentscheidungen berücksichtigen, in vielen Fällen dem realen Handeln von Menschen näher kommen als die Annahme eines vollständig informierten Nutzenmaximierers. Dennoch ist umstritten, ob es sinnvoll ist, das Modell um derartige Konzeptionen auszuweiten und dadurch, neben Komplizierungen, in Kauf zu nehmen, „[…] dass die Theorie durch die Hinzufügung immer weiterer Nutzenkomponenten gegenüber empirischer Kritik immunisiert wird“ (Diekmann/Voss 2004: 20).

Die Verknüpfung des Rational Choice-Ansatzes mit einer Lebensverlaufsperspektive, die auch die kulturelle Einbettung des menschlichen Handelns berücksichtigt, setzt jedoch in gewisser Weise eine weite Variante als grundlegendes Handlungsmodell voraus, denn nur so kann der Einfluss von Kultur auf das Handeln in die Betrachtung einbezogen werden, ohne dass auf unterschiedliche Akteurmodelle zurückgegriffen werden muss. Folglich wird in dem nachfolgendem theoretischen „Grundmodell“, welches die Nutzenorientierung individueller Akteure mit einer Lebensverlaufsperspektive in Verbindung bringt, ein weites nutzentheoretisches Akteurmodell zugrunde gelegt. Nicht die Darstellung einer empirisch falsifizierbaren Handlungstheorie ist das Ziel des folgenden Kapitels, sondern die Erörterung der Grundzüge einer theoretischen Erschließung von biografischen Entscheidungen im Lebensverlauf. Dabei werden insbesondere die vielfältigen, wechselseitig verknüpften Rahmenbedingungen des Handelns in den Fokus gerückt und näher beschrieben.[10] Demgegenüber wird in den daran anschließenden Kapiteln auch auf stärker formalisierte nutzenorientierte Handlungsmodelle zur Erklärung des Pendelverhaltens zurückgegriffen, die im Kontext unterschiedlicher, zum Teil stark ökonomisch geprägter Disziplinen (z. B. die Stadtökonomik sowie die Arbeitsmarktökonomik) entwickelt wurden und denen folglich „härtere“ bzw. „enge“ Akteurmodelle zugrunde liegen. Durch Betrachtung dieser Modelle findet der bisherige theoriebezogene

---

9 Normkonformes sowie wertorientiertes Handeln kann selbst als eine Strategie der Nutzenverfolgung aufgefasst werden: „[I]m Prinzip [ist es; T.S.] leicht möglich, soziale Sanktionen, ‚innere Sanktionen‘ (etwa Gewissensbisse im Falle der Verletzung, die Erhöhung des Selbstwertgefühls im Falle der Befolgung moralischer Prinzipien) und ‚intrinsische‘ Motive als weitere Argumente in der Nutzenfunktion zu berücksichtigen“ (Diekmann/Voss 2004: 20).

10 Ansatzpunkte einer mathematischen Formalisierung einer nutzenorientierten Theorie biografischer Entscheidungen im Lebensverlauf finden sich beispielsweise in Huinink (2005) sowie in Huinink und Schröder (2008).

Forschungsstand zum Pendelverhalten bei der theoretischen Erschließung der hier vorliegenden Fragestellungen eine angemessene Berücksichtigung.

3.2 Nutzenorientierung im Lebensverlauf

Ausgangspunkt der nutzentheoretisch fundierten Lebensverlaufsperspektive bildet die Annahme, dass Akteure danach streben, durch die Realisierung von Zielen ein möglichst hohes Maß an subjektiver Wohlfahrt zu generieren und dass ihnen Ressourcen zur Verfügung stehen, die sie zur Erreichung dieser Ziele möglichst effizient einsetzen (vgl. Huinink/Schröder 2008: 291; Huinink/Kley 2008: 163; Huinink/Feldhaus 2009: 307; Feldhaus/Boehnke 2008: 1681). So erfolgt die Befriedigung der allgemeinsten Bedürfnisse – physisches Wohlbefinden und soziale Anerkennung (vgl. Lindenberg/Frey 1993) – „[…] über die Realisierung von Zwischenzielen, die unter Einsatz von Zeit und anderen Ressourcen direkt oder durch die Realisierung weiterer Zwischenziele (niederer Ordnung) verwirklicht werden“ (Huinink/Schröder 2008: 292). Biografische Zustände, wie etwa eine Elternschaft, die Ausübung einer bestimmten beruflichen Tätigkeit und die damit verknüpfte Einkommenssicherheit bzw. der berufliche Erfolg oder die Wahl eines bestimmten Wohnortes können demzufolge als instrumentelle Zwischenziele zur Wohlfahrtsproduktion verstanden werden.

„Im Rahmen des Lebensverlaufsansatzes ist zielgerichtetes Verhalten beeinflusst durch mindestens drei Dimensionen: die gesellschaftliche Mehrebenenstruktur, die lebensbereichsspezifische Mehrdimensionalität und die Pfadabhängigkeiten individueller biografischer Entscheidungen. Diese unterschiedlichen Bereiche definieren die Opportunitätsstruktur, welche in Zeit und Raum und für jedes Individuum variiert“ (Feldhaus/Schlegl 2013: 319f.).

Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen biografischer Entscheidungen im Lebensverlauf – orientiert an den drei Dimensionen: Mehrebenenstruktur, Mehrdimensionalität und Pfadabhängigkeit – näher betrachtet. Da bislang nur sehr wenige Forschungsarbeiten den Aspekt der Pendelmobilität mit einer Lebensverlaufsperspektive verknüpfen und in Bezug auf den Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft praktisch keine lebensverlaufstheoretischen Analysen vorliegen, wird der Aspekt der Pendelmobilität in den nachfolgenden Ausführungen zunächst ausgeklammert. Die Erklärungsansätze zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaft werden erst im Anschluss unter Berücksichtigung von lebensverlaufstheoretischen Aspekten entwickelt. Stattdessen wird zur Untermauerung und Illustration der Bedeutung und Implikationen der drei Dimensionen insbesondere der Zusammenhang zwischen Elternschaft und Erwerbstätigkeit thematisiert, da sich in Bezug auf die angenommene Vereinbarkeitsproblematik ähnliche Implikationen vermuten lassen. Dabei dienen die folgenden Erörterungen einer Fundierung für die darauffolgenden Modelldarstellungen und Überlegungen. Sie werden ferner bei der Hypothesenbildung aufgegriffen.

3.2.1 Mehrebenenstruktur

Lebensverläufe von Individuen sind in einem Mehrebenenprozess eingebettet. Sie unterliegen den Einflüssen historisch gewachsener gesellschaftlicher Strukturen und finden in spezifischen räumlichen, institutionellen und sozialen Kontexten statt (Blossfeld/Huinink 2001: 7f.).

Analytisch lassen sich die Einflussfaktoren menschlichen Handelns unterschiedlichen Ebenen zuordnen (vgl. Huinink/Feldhaus 2009: 307f.; Huinink/Kohli 2014: 1296; Bujard/

Lück 2015: 20–25). Auf gesellschaftlicher Ebene (Makroebene) beeinflussen kulturell verankerte Werte, Normen und Leitbilder ebenso wie politische und ökonomische Rahmenbedingungen die subjektiv wahrgenommenen Restriktionen und Möglichkeiten sozialer Handlungen. Auf der Ebene sozialer Netzwerke und des sozialen Umfeldes (Mesoebene) prägen Interaktionsbeziehungen, die sich mitunter durch die Einbindung in Organisationen, Nachbarschaften, Familie und Partnerschaft manifestieren, den Spielraum situationsspezifischer Handlungen. Individuelle Lebensverläufe entfalten sich somit stets in enger Beziehung zu den Lebensverläufen anderer Akteure des sozialen Umfeldes (vgl. zum Prinzip der „linked lives" z. B. Moen/Hernandez 2009). Die eigene Ressourcenausstattung, persönliche Erfolge oder Misserfolge sowie unerwartete Lebenswendungen können zu relevanten Handlungsbedingungen anderer Menschen werden (Moen/Hernandez 2009: 259). Ferner ist zu berücksichtigen, dass das lokale Lebensumfeld eine eigene, „lokale Opportunitätsstruktur" (Basten et al. 2011: 619) aufweist (s. unten). Auf individueller Ebene (Mikroebene) sind einerseits die persönlichen Ressourcen handlungsprägend, die Akteure zur Erreichung ihrer Ziele einsetzen können. Darüber hinaus sind psychosoziale Dispositionen sowie subjektive Vorstellungen und Überzeugungen für Handlungsentscheidungen bedeutsam.

Die Einflussfaktoren der unterschiedlichen Ebenen sind miteinander wechselseitig und dynamisch verbunden. Makrofaktoren beeinflussen sich nicht nur untereinander wechselseitig (Bujard/Lück 2015: 22).[11] Sie wirken auch prägend auf die Einflussfaktoren der Individualebene. So können kollektiv geteilte Vorstellungen und Erwartungen (bspw. soziale Werte, soziale Normen, kulturelle Leitbilder, öffentliche Meinung; vgl. Bujard/Lück 2015: 22) durch Sozialisationsprozesse verinnerlicht werden und dadurch individuelle Überzeugungen prägen (ebd.). Der Einfluss von Kultur, der analytisch der Makroebene zugeordnet wurde, wirkt in diesem Falle somit nicht direkt auf das Handeln, sondern vermittelt über individuelle Wertorientierungen, individuelle normative Überzeugungen und mentale Schemata der Akteure (Huinink 2016: 231f.). Ebenfalls wird die individuelle Ressourcenausstattung, wie beispielsweise das verfügbare Einkommen oder die zur Verfügung stehende Zeit, durch die gegebenen makrostrukturellen Kontextbedingungen beeinflusst. Zu nennen sind am Beispiel familienbezogener Politikmaßnahmen etwa politisch induzierte finanzielle Transfers im Falle eines Übergangs zur Elternschaft (Elterngeld), politische Maßnahmen, die eine Flexibilisierung von Arbeitszeiten in der Phase der intensiveren Kinderbetreuung gesetzlich gewährleisten (Elternzeit) sowie infrastrukturbezogene Maßnahmen, und dabei vornehmlich das Angebot der öffentlich verfügbaren Kinderbetreuung, welches insbesondere für Mütter die für eine Erwerbsausübung zur Verfügung stehende Zeit prägt und bei Erwägung einer Elternschaft, neben den finanziellen Transfers und arbeitszeitbezogenen Maßnahmen, die Höhe der erwarteten Kosten, die eine Elternschaft mit sich bringen würde, beeinflusst (vgl. Matysiak 2011: 46–50; Hank/Huinink 2015: 44). Infolge dieser „Übersetzung" von Kontexteinflüssen in individuelle Ressourcen sowie subjektiven Lebenszielen und Situationswahrnehmungen müssen ähnliche makrostrukturelle Opportunitätsstrukturen nicht notwendigerweise stets zu ähnlichen Handlungen führen (Schmitt 2009: 182). Die Faktoren auf den unterschiedlichen Ebenen leisten einen je eigenen Erklärungsbeitrag für die Handlungswahl. Gleichwohl betonen ländervergleichende Studien zum Fertilitätsverhalten die Relevanz der institutionellen Eingebundenheit individueller Lebensverläufe im Kontext von unterschiedlichen Wohlfahrtsstaaten als

[11] Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn gesellschaftliche Wertvorstellungen, wie die Vorstellung einer Gleichstellung der Geschlechter, ihren Niederschlag in politischen Maßnahmen finden (vgl. Bujard/Lück 2015: 23) oder kulturelle Leitbilder bezüglich der Rolle von Müttern in der Gesellschaft und der angemessenen Betreuungsform von Kindern das quantitative und qualitative Angebot an Kinderbetreuungsinfrastruktur beeinflussen (Schneider et al. 2014b: 10).

Erklärungsmoment des unterschiedlichen länderspezifischen Geburtenverhaltens (vgl. z. B. Schmitt 2009; Matysiak 2011).

Ländervergleichende Studien zum Geburtenverhalten rücken neben den länderspezifischen Familienpolitiken und Arbeitsmarktstrukturen (wie zum Beispiel die nationale Arbeitslosenquote, das Ausmaß der sozialen Schließung der Arbeitsmärkte sowie die Verfügbarkeit von Teilzeitstellen) auch die in den Ländern jeweils dominierenden Werte, Normen und Leitbilder bezüglich der angemessenen Ausgestaltung der Arbeitsteilung zwischen Frauen und Männern in den Blickpunkt (Matysiak 2011: 52f.). Das kulturelle Familienmodell „[…] der männlichen Versorgerehe, das eine komplementäre Aufgabenteilung mit männlich konnotierter Erwerbsarbeit und weiblicher Haus- und Familienarbeit vorsieht […]“ (Bujard/Lück 2015: 12), ist trotz seiner allmählichen Aufweichung auch gegenwärtig noch in westlichen Gesellschaften in den Vorstellungen der Bevölkerungen verankert, wobei die Zustimmung zu diesem Rollenmodell zwischen Nationalstaaten variiert (vgl. Matysiak 2011: 77–82). Das Modell der männlichen Versorgerehe findet ferner seinen Niederschlag in zeitlich überdauernden institutionellen Arrangements, die immer noch Anreize zur Verwirklichung einer geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung im Zuge des Übergangs zur Elternschaft setzen (Schmitt 2009: 180). „In Deutschland betreffen derartige Institutionen das Steuerrecht, Elemente der Familienpolitik wie das Betreuungsgeld, das Halbtagsschulsystem und den rigiden Arbeitsmarkt, der familienbedingte Unterbrechungen häufig sanktioniert und berufliche Umorientierungen im Lebenslauf erschwert.“ (Bujard/Lück 2015: 28). Diesen Anreizstrukturen steht ein Entwicklungsprozess gegenüber, der durch eine zunehmende Erwerbsorientierung von Frauen und einer Zunahme der subjektiv wahrgenommenen Arbeitsmarktrisiken geprägt ist. Karriereinvestitionen von Frauen werden nicht nur zunehmend zur Norm, sondern ebenfalls zunehmend zu einer Notwendigkeit (ebd.). Zugleich orientieren sich die beruflichen Anforderungen, mit denen Frauen in gegenwärtigen Gesellschaften konfrontiert werden, an dem institutionellen Paradigma des vollzeiterwerbstätigen Familienernährers (ebd.: 180–184). Nach McDonald (2001: 11) kann das geringe Fertilitätsniveau in entwickelten Ländern wesentlich auf die Inkohärenz bezüglich der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern in den stark am Individuum orientierten institutionellen Feldern des Bildungssystems und Arbeitsmarktes einerseits und den familienorientierten Institutionen andererseits zurückgeführt werden. Während die institutionellen Anreizstrukturen für Männer auch im Falle einer Vaterschaft eine Ausrichtung an der erwerbszentrierten Standardbiografie nahelegen, sind institutionell vermittelte Lebensskripte von Frauen durch Widersprüche gekennzeichnet, wenn bildungs- und berufsbezogenen Investitionen institutionelle Anreize entgegenstehen, die es ihnen nahelegen, im Zuge einer Familiengründung eine Entwertung dieser Investitionen in Kauf zu nehmen und zukünftige Handlungsoptionen einzuschränken. Somit sehen sich Frauen in besonderer Weise mit der Aufgabe konfrontiert, ihre Berufsrolle mit der Mutterrolle zu vereinbaren, und sie ordnen dabei ihre privaten Lebensziele nicht selten ihrer Berufskarriere unter, oder aber sie reduzieren ihr Engagement auf dem Arbeitsmarkt und nehmen die damit verbundenen berufsbezogenen und ökonomischen Risiken in Kauf (Schmitt 2009: 183f.). „The other option is a phase-specific reduction of efforts in either occupation or family, that is, a sequential combination of work and parental tasks, where family formation is postponed until labour market integration is considered reliable” (Schmitt 2009: 184). Somit ist insbesondere auch in sequentieller Hinsicht die Frage bedeutsam, wie Paare ihre Arbeit aufteilen.

Mit Blick auf Fertilitätsentscheidungen kommt der Verknüpfung der Lebensverläufe von Paaren eine besondere Bedeutung zu (vgl. Schmitt 2009: 178–180). Lebensziele, wie eine Elternschaft, erfordern es nicht nur, die individuellen Lebenswege und -pläne beider Partner im Hinblick auf das gemeinsame Ziel aufeinander abzustimmen und individuelle (potenziell konfligierende) Ziele mit den Anforderungen einer Elternschaft in Einklang zu

bringen und im Kontext der Partnerschaft auszuhandeln (Schmitt 2009: 178f.). Auch können Statusveränderungen eines Partners, zum Beispiel der Eintritt in die Arbeitslosigkeit oder die Aufnahme einer neuen, räumlich entfernten Arbeitsstelle, die Einstellung des anderen Partners in Bezug auf eine geplante Elternschaft beeinflussen und die bisherige Zielsetzung des Paares verändern. Der Aufschub einer Elternschaft ist häufig eine Folge derartiger Koordinationsaufgaben der partnerschaftlichen Dyade (vgl. Schmitt 2009: 178f.). Auch individuelle Mobilitätsentscheidungen werden maßgeblich durch die Anwesenheit eines Partners (oder von Kindern) beeinflusst. Frauen verfolgen zunehmend eine eigene berufliche Karriere. Infolge der zunehmenden Erwerbsorientierung von Frauen sind Umzugsentscheidungen in Partnerschaften voraussetzungsreicher geworden, da nunmehr häufig die berufliche Situation zweier Partner zu berücksichtigen ist (vgl. z. B. Kalter 1998). Gleichzeitig weisen mehrere empirische Studien darauf hin, dass berufsbedingte Haushaltsumzüge von Paaren auch gegenwärtig noch häufiger zugunsten der beruflichen Karriereentwicklung des Mannes realisiert werden, während Umzüge für Frauen häufiger mit beruflichen Einschnitten, wie etwa einer temporären Aufgabe der Erwerbstätigkeit sowie Einkommensverlusten, verbunden sind (vgl. Nisic 2010; Lersch 2012). Die Geschlechtsrollenorientierung beider Partner hat sich im Zuge der Erklärung dieser Orientierung des Wohnortes am Arbeitsort des Mannes – dem traditionellen Familienernährer – als eine zentrale Moderatorvariable erwiesen (vgl. Bielby/Bielby 1992; Jürges 1998).

Unterschiedliche Kulturen und strukturelle Rahmenbedingungen lassen sich jedoch nicht nur an Nationalstaaten festmachen. So richten beispielsweise Basten et al. (2011) im Zuge ihrer Analyse räumlicher Fertilitätsunterschiede ihren Blick auf die „lokale Opportunitätsstruktur“ von Regionen. Elemente der lokalen Opportunitätsstruktur sind den Autoren zufolge die regionale materielle und institutionelle Infrastruktur, die Bedingungen auf dem lokalen Arbeitsmarkt, soziostrukturelle und kulturelle Faktoren des Wohnumfeldes sowie die soziale Eingebundenheit in lokale Beziehungskontexte (ebd.: 619; vgl. auch Hank/ Huinink 2015).

Für den deutschen Kontext stellt die Unterscheidung von west- und ostdeutschem Gebiet eine zentrale regionale Differenzierung dar. Beide Regionen Deutschlands sind mitunter infolge der zeitweilig je eigenständigen historischen Entwicklungsgeschichte durch unterschiedliche kulturelle Leitbilder im Hinblick auf Geschlechterrollen und Kinderbetreuungsarrangements, unterschiedlichen Versorgungsquoten bei der institutionellen Kinderbetreuung, einem unterschiedlichen Erwerbsverhalten von Müttern sowie unterschiedlichen Handlungsmustern im Hinblick auf das generative Verhalten geprägt (vgl. Schneider et al. 2014b; Trappe et al. 2015; Büchel/Spieß 2002). „Während im Osten die Ein-Kind-Familie deutlich weiter verbreitet und Kinderlosigkeit selten ist, finden sich im Westen vermehrt Kinderlosigkeit und Familien mit zwei und mehr Kindern.“ (Schneider et al. 2014b: 11; vgl. auch Schiefer/Naderi 2015: 156). Da die unterschiedlichen Fertilitätsmuster in beiden Teilen Deutschlands durch sozioökonomische Faktoren allein nicht erklärt werden können, werden für ihre Erklärung zunehmend kulturelle Differenzen berücksichtigt, die ihren Ausgangspunkt im Heranwachsen im Kontext unterschiedlicher politischer Regime vor der Wiedervereinigung haben und durch die Tradierung von Werten und Einstellungen von Generation zu Generation auch gegenwärtig noch Bestand haben (Schiefer/ Naderi 2015: 156f.). In Übereinstimmung mit der Annahme persistenter kultureller Unterschiede zeigen neuere Untersuchungen zu den vorherrschenden Leitbildern in den alten und neuen Bundesländern unter anderem eine geringere Präferenz für das traditionelle Bild des männlichen Familienernährers innerhalb der ostdeutschen Bevölkerung (Schneider et al. 2014b: 20). Noch deutlicher sind Ost-West-Unterschiede bezüglich der Einschätzung, ob eine außerfamiliale Betreuung bzw. eine Erwerbstätigkeit der Mutter dem Kindeswohl eher zu- oder abträglich sei (ebd.: 25). Die in Westdeutschland verbreitete „Ideologie der guten Mutter“ (ebd.: 17) erwartet von Müttern, „[…] dass sie zu jeder Zeit für das Kind verfügbar und stets in der

Lage sind, kindgerecht zu interagieren. Externe Kinderbetreuung in Anspruch zu nehmen, bedeutet in diesem Zusammenhang, den natürlichen Verpflichtungen nicht nachzukommen und die eigenen Bedürfnisse und Notwendigkeiten über die des Kindes zu stellen“ (ebd.). Dieses Leitbild korrespondiert mit der gängigen Strategie westdeutscher Mütter, Beruf und Familie miteinander in Einklang zu bringen: Trotz einer steigenden Erwerbsorientierung arbeiten viele Frauen in Westdeutschland nach einem Übergang zur Elternschaft nur noch in Teilzeit. Demgegenüber orientieren sich ostdeutsche Frauen auch nach der Wiedervereinigung noch an einer kontinuierlichen Vollzeiterwerbstätigkeit (Schulze Buschoff 1997: 355). Dies spiegelt sich in einer im Vergleich zu westdeutschen Müttern häufigeren Vollzeiterwerbstätigkeit von ostdeutschen Müttern mit Kleinkindern wider, auch wenn sich im Hinblick auf die Teilzeitquote von Müttern Tendenzen einer zunehmenden Ost-West-Angleichung beobachten lassen (vgl. Trappe et al. 2015).

3.2.2 Mehrdimensionalität

Individuelle Lebensverläufe sind multidimensional. Sie entfalten sich in unterschiedlichen Lebensbereichen, die sich gegenseitig beeinflussen. Zentrale Lebensbereiche sind zum Beispiel Partnerschaft, das Familienleben, der Beruf und die Wohnsituation. Jeder Lebensbereich hat seine eigene Entwicklungsgeschichte und bildet einen Teilprozess des Lebensverlaufes ab (Blossfeld/Huinink 2001: 7).

Ereignisse und Zustände in einem Lebensbereich haben Auswirkungen auf andere Lebensbereiche (ebd.). Die Familiengründung hat bei Frauen beispielsweise häufig einen großen Einfluss auf ihren weiteren Erwerbsverlauf. Infolge dieser gegenseitigen Interdependenz können Entscheidungen in einem Lebensbereich die Möglichkeiten in anderen Lebensbereichen einschränken oder erweitern. Bezüglich des Interdependenzverhältnisses können zwei Aspekte unterschieden werden: Zwei Lebensbereiche können auf der Ebene der Ressourcen und auf der Ebene der subjektiven Wohlfahrt miteinander im Verhältnis stehen (vgl. Maul 2012: 49–52; Huinink 2016: 232).

Auf der Ebene der subjektiven Wohlfahrt ist die Interdependenz im Besonderen mit der Frage verknüpft, ob die Beiträge von Aktivitäten in unterschiedlichen Lebensbereichen für das individuelle Wohlbefinden substitutiv sind. Wie bereits zu Beginn des Kapitels 3.2 dargelegt wurde, kann Elternschaft als ein instrumentelles Ziel zur subjektiven Wohlfahrtsproduktion betrachtet werden. Es existiert jedoch eine große Bandbreite anderer Aktivitäten und Lebensziele, die ebenfalls zur subjektiven Wohlfahrt beitragen können. „Materielle Erfolge und soziale Anerkennung in der Arbeitswelt können etwa entgangene Erträge aufgrund von Kinderlosigkeit kompensieren oder Familienglück kann dazu beitragen, dass man im Erwerbsleben auf den letzten Kick in der Karriere verzichtet“ (Huinink 2016: 232f.). Allerdings kann die funktionale Äquivalenz unterschiedlicher Lebensbereiche auch in Frage gestellt werden (vgl. ebd.: Fußnote 2). So ist zumindest in Rechnung zu stellen, dass eine Elternschaft mit spezifischen Erfahrungen verbunden ist, die in anderen Lebensbereichen nicht zugänglich sind (Huinink/Kohli 2014: 1300).

Auf der Ebene der Ressourcen kann danach unterschieden werden, ob ein Konkurrenzverhältnis oder ein Unterstützungsverhältnis besteht. Beispielsweise stellt der Beruf Einkommen bereit, das wiederum als ökonomische Ressource für die Familie benötigt wird. Demgegenüber begründet die Ressource Zeit zugleich eine Konkurrenz der Lebensbereiche Familie und Beruf (Maul 2012: 50f.). Dabei wird die Frage, inwieweit eine Konkurrenzsituation zwischen der eigenen Berufskarriere und einer Elternschaft vorliegt, aus einer geschlechtsspezifischen Perspektive maßgeblich durch die Aufgaben- und Rollenverteilung zwischen Vätern und Müttern geprägt. So verweisen empirische Untersuchungen west-

deutscher Männer darauf, dass – in Übereinstimmung mit der Norm des männlichen Ernährers – nicht nur beruflicher Erfolg die Wahrscheinlichkeit einer Familiengründung erhöht (Klein 2003), sondern zudem der Übergang in die Vaterschaft mit Einkommenssteigerungen einhergeht (Pollmann-Schult/Diewald 2007), während Arbeitslosigkeit die Entscheidung zu einem Aufschub der Familiengründung begünstigt (Gebel/Giesecke 2009). Während für Männer in aller Regel ein positiver Einkommenseffekt auf die Familiengründung festzustellen ist, ist bei Frauen infolge ihrer höheren Zeitaufwendung für die Kindererziehung ein ausgeprägtes Konkurrenzverhältnis zu verzeichnen. Paare und insbesondere Frauen stehen daher vor der Aufgabe, die beiden Lebensbereiche in zeitlicher Hinsicht zu koordinieren. Sind Elternschaft und Beruf eher unvereinbar und sind die Wohlfahrtserträge der beiden Lebensbereiche nicht substitutiv, entstehen Opportunitätskosten (Huinink/Schröder 2008: 296).

Beruflich orientiertes Engagement und Elternschaft konkurrieren nicht nur aus einer synchronen Perspektive um Zeitressourcen. Sie konkurrieren ebenfalls um die verbleibende Zeit innerhalb des Lebensverlaufs, da für die Realisierung von Elternschaft, ebenso wie für Bildungsinvestitionen und Arbeitsmarktintegration, nur ein bestimmtes Zeitfenster zur Verfügung steht (Schmitt 2009: 115). Die Terminologie der „Rushhour des Lebens“ bringt zum Ausdruck, dass infolge ausgedehnter Ausbildungszeiten ein relativ schmales Zeitfenster verbleibt, in dessen Zeitraum viele biografische Lebensziele (möglichst) verwirklicht werden müssen, wie etwa der Berufseinstieg, Umzüge und Wohnungsgründungen, Heirat und Familiengründung (Bujard/Lück 2015: 13).[12]

Es ist eine gängige Strategie (rational) handelnder Akteure, die Zielerreichung in unterschiedlichen konkurrierenden Lebensbereichen sequentiell zu verfolgen. Im Zuge dieser Lebensplanung ist es rational, Ziele vorzuziehen, deren Verschiebung höhere Sanktionen und langfristige Kosten zur Folge haben würde. Die Nichtrealisierung bildungs- und berufsbezogener Ziele hat häufig unmittelbare und langfristig anhaltende Kosten zur Folge, während der Aufschub einer Elternschaft zunächst keine direkten Sanktionen beinhaltet und ihre Realisierung zugleich mit weitreichenden Festlegungen und Einschränkungen im Hinblick auf alternative biografische Entscheidungen verbunden ist. Der Anreiz zum Aufschub einer Elternschaft wird nochmals dadurch verstärkt, dass Investitionen in die Berufskarriere zukünftige Unsicherheiten reduzieren und sich damit die Rahmenbedingungen für eine Elternschaft verbessern (vgl. Schmitt 2009: 115/177f.). Die Lebensplanung wird dabei nicht nur durch die wahrgenommenen Restriktionen, sondern ebenfalls durch kulturell geteilte Leitbilder und Normen zum Timing verschiedener Übergänge beeinflusst (Huinink/Schröder 2008: 297). In diesem Zusammenhang kommt dem Normenkomplex der „verantworteten Elternschaft“ (Schneider et al. 2014b: 22) eine bedeutsame Rolle zu, wonach mitunter eine hinreichend erfolgte berufliche Etablierung als eine wichtige Voraussetzung für eine Elternschaft betrachtet wird (vgl. ebd.: 21–23).

Dennoch bleibt das Zeitfenster für den Übergang zur Elternschaft infolge biologischer Limitationen weitestgehend beschränkt. Auch normative Vorstellungen bezüglich des geeigneten Alters, Kinder zu bekommen, limitieren die Zeitspanne (Huinink/Kohli 2014: 1305). Infolgedessen steigt bei bestehenden Elternschaftsplänen mit zunehmendem Alter (insbesondere von Frauen) die Dringlichkeit, das Lebensziel der Elternschaft zu realisieren, im Besonderen dann, wenn eine drohende dauerhafte Kinderlosigkeit und der damit verbundene

[12] Diese Phase wird grundsätzlich für die Altersspanne von 25–40 Jahren angenommen (Bujard/Lück 2015: 13). Bujard und Lück (2015) geben jedoch zu bedenken, dass sich dieses Zeitfenster unter Berücksichtigung längerer Ausbildungszeiten und verkürzter Fruchtbarkeitsannahme auf die Altersspanne von 30–35 Jahren verkürzen könnte (ebd.: 13).

Wohlfahrtsverlust noch verhindert werden soll. In diesem Falle ist ein Anstieg der relativen Wichtigkeit der Verwirklichung einer Elternschaft im Vergleich zu anderen Lebenszielen zu erwarten, die mit einer zunehmenden Bereitschaft einhergeht, eine Elternschaft trotz hoher Opportunitätskosten der Elternschaft zu realisieren (Huinink/Schröder 2008).

3.2.3 Pfadabhängigkeit

Individuelle Lebensverläufe sind durch Pfadabhängigkeit und Selbstreferenzialität geprägt. Individuen treffen Handlungsentscheidungen immer auch auf Basis ihrer bisher akkumulierten materiellen, sozialen und kulturellen Ressourcen und Erfahrungen. Vergangene Erfahrungen und Entscheidungen begrenzen oder erweitern dabei das Optionsspektrum zukünftiger Entscheidungen. Im Kontext der Mobilitätsforschung stellten vergangene Studien beispielsweise wiederholt heraus, dass die Wahrscheinlichkeit eines Umzuges mit der Verweildauer am Wohnort sinkt (Lersch 2014b: 23). Es kann vermutet werden, dass die zunehmende Akkumulation lokalgebundener Ressourcen etwa durch nachbarschaftlich gewachsene Kontakte die Umzugsbereitschaft sinken lässt (ebd.; vgl. auch Fischer/Malmberg 2001). Vergangene Erfahrungen mit Umzügen können hingegen eine Ressource sein und zukünftige Umzugsentscheidungen fördern. Beispielsweise dokumentierten Studien, dass Mobilitätserfahrungen während der Kindheit das Umzugsverhalten in späteren Jahren prägen (Courgeau 1985: 159) bzw. Mobilitätserfahrungen in früheren Lebensjahren die Etablierung eines mobilen Lebensstils in späteren Jahren fördern (Viry et al. 2010). Ferner antizipieren Akteure die weitreichenden Folgen von Handlungsoptionen und richten danach ihre Entscheidungen aus. Der weitere Lebensverlauf wird dadurch in eine bestimmte Bahn gelenkt (Blossfeld/Huinink 2001: 7). Lebensphasen und Übergänge können daher „[…] nicht isoliert und situativ betrachtet werden. Der Lebensverlauf ist auch ein endogener Kausalzusammenhang“ (Mayer 1990: 11).

An dieser Stelle sei abschließend auf ein damit verbundenes konzeptionelles bzw. methodisches Problem hingewiesen: Individuen werden die langfristigen Konsequenzen einer Elternschaft abschätzen und ihre Aktivitäten bereits im Vorfeld der Familiengründung an den wahrgenommenen Voraussetzungen und Folgen ausrichten. Dies gilt etwa für die Wahl eines geeigneten Wohnortes oder – konkreter auf den Fokus dieser Arbeit bezogen – für die Wahl einer geeigneten Wohnort-Arbeitsort-Kombination. Daraus folgt nun aber, dass die zeitliche Abfolge von Geburtsereignissen und Wohnort- bzw. Arbeitsortveränderungen – und somit auch von Pendelarrangements – nicht notwendigerweise die „kausale Priorität“ der Entscheidungen widerspiegelt. „The causal priority is established in the mind in a way that is not reflected in the temporal sequence of behaviour” (Willekens 1991: 14f.). Dies stellt die empirische Forschung vor die große Herausforderung, Ursache und Wirkung zu identifizieren, und ist infolge der Datenlage häufig nicht möglich (Huinink/Feldhaus 2009: 317f.; vgl. auch Mulder/Wagner 2001: 139).

3.3 Einfluss von Elternschaftsabsichten und -entscheidungen auf die Pendelmobilität von Frauen und Männern

Im Rahmen einer Betrachtung der Interdependenz von Lebensbereichen erweist sich der Arbeitsweg als eine zentrale Restriktion, die eine wechselseitige Verknüpfung zwischen den Wohnstandorten im Lebensverlauf und der Erwerbsbiografie bedingt. Pendelmobilität

ermöglicht eine räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten. Dadurch können „[…] bestimmte Ziele erreicht oder ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen Lebensbereichen hergestellt […] [werden; T.S.]. In dieser Hinsicht ermöglicht berufsbezogene zirkuläre Mobilität instrumentelles Verhalten […]“ (Feldhaus/Schlegel 2013: 320). Pendelmobilität ermöglicht beispielsweise einen Umzug, um die Wohnbedingungen an veränderte Bedürfnisse anzupassen, ohne dass der Arbeitsort gewechselt werden muss. Ebenfalls können räumlich entfernte Berufschancen ergriffen werden, ohne dass dafür ein Umzug notwendig ist. Zugleich ist Pendeln ressourcenintensiv und benötigt insbesondere Zeit, die für andere nutzenstiftende Handlungen fehlt. Rationale Akteure werden folglich abwägen, ob der Pendelaufwand vor dem Hintergrund ihrer Bedürfnisse hinreichend zielführend ist. Und nicht immer ist eine Überwindung der räumlichen Distanz zwischen Wohn- und (potenziellem) Arbeitsort durch tägliches Pendeln möglich. Somit limitiert der mit der Distanz zunehmende Pendelaufwand zugleich die Wahl möglicher Wohn- und Arbeitsorte. Eine Veränderung des Arbeitsortes kann eine Anpassung des Wohnortes erfordern oder nahelegen (Kalter 1994). Analog kann eine Ausweitung der Pendeldistanz infolge einer Wohnortverlagerung Bestrebungen nach sich ziehen, eine neue Arbeitsstelle in größerer räumlicher Nähe zum aktuellen Wohnort zu finden. Die Pendeldistanz ist demnach nicht nur das Resultat aus Wohnort- und Arbeitsortentscheidungen, sie ist ebenfalls eine zentrale Determinante der Wohn- und Erwerbsbiografie. Grundlegende theoretische Perspektiven, die Pendelmobilität als das Resultat einer Kosten-Nutzen-Abwägung modellieren, werden im folgenden Abschnitt näher dargestellt.

3.3.1 Pendelmobilität als Resultat nutzenorientierter Entscheidungen

Nutzentheoretische Ansätze betrachten Pendelmobilität als das Resultat einer rationalen Entscheidung für einen bestimmten Wohn- und Arbeitsort, wobei die Pendeldistanz als wichtiges Entscheidungskriterium die Handlungswahl beeinflusst. Individuen sind bestrebt, ihren Wohn- und Arbeitsort so auszuwählen, dass sie einen möglichst hohen Nutzen aus dieser Kombination von Arbeitsort und Wohnort erzielen. Dabei wird in einfacheren Modellen, die hier zunächst betrachtet werden, von der besonderen Entscheidungssituation im Falle von Doppelverdiener- bzw. Mehrpersonenhaushalten abstrahiert und angenommen, dass lediglich *ein* Arbeitsort der Nutzenabwägung zugrunde liegt.[13]

Der Nutzen einer Wohnort-Arbeitsort-Kombination wird demzufolge maßgeblich durch zwei Terme bestimmt: dem Gesamtnutzen, der mit einem bestimmten Arbeitsplatz verbunden ist, und dem Gesamtnutzen, der aus dem Wohnen an einem bestimmten Ort resultiert. Die Pendeldistanz geht als Kostenterm in die Nutzenfunktion ein (Kalter 1994: 465). Gilt es, den Wert einer (noch) nicht realisierten Wohnort-Arbeitsort-Kombination zu bestimmen, so sind für die Bewertung dieser Alternative zusätzlich die Kosten zu berücksichtigen, die durch eine Wohnortverlagerung bzw. einen Arbeitsplatzwechsel anfallen würden (vgl. Kalter 1994: 465f.; Vogt et al. 2001: 19). Der Nutzen einer bestimmten Wohnort-Arbeitsort-Kombination lässt sich somit folgendermaßen mathematisch formalisiert abbilden (vgl. Vogt et al. 2001: 19; Kalter 1994: 466):

[13] Die im Folgenden dargelegte Betrachtung des Pendelweges als Resultat einer unter Nutzengesichtspunkten gewählten Wohnort-Arbeitsort-Kombination greift auf theoretische Überlegungen und formalisierte Modellierungen zurück, die in der deutschen Mobilitätsforschung maßgeblich von Frank Kalter (z. B. Kalter 1994) publik gemacht wurden (vgl. auch Vogt et al. 2001). Dabei kann das grundlegende Modell prinzipiell erweitert werden, um auch komplexere Entscheidungssituationen, wie sie im Falle von Doppelverdienerhaushalten zu erwarten sind, theoretisch zu erfassen (Kalter 1994: 465).

$$U(W_i, A_j) = U_W(W_i) + U_A(A_j) - C_P(W_i, A_j) - C_M(W_i) - C_S(A_j) ,$$

wobei $U(W_i, A_j)$ den Nettonutzen einer bestimmten Wohnort-Arbeitsort-Kombination bezeichnet; $U_W(W_i)$ den Nutzen bezeichnet, den ein Akteur mit einem bestimmten Wohnort i verbindet; $U_A(A_j)$ den Nutzen abbildet, der mit einem bestimmten Arbeitsort j verknüpft ist und mit $C_P(W_i, A_j)$ die Kosten des Pendelns zwischen dem Wohn- und Arbeitsort in der Gleichung berücksichtigt werden. Für die aktuell bestehende Wohnort-Arbeitsort-Kombination betragen sowohl die Migrationskosten $C_M(W_i)$ als auch die Kosten eines Stellen- bzw. Arbeitsortwechsels $C_S(A_j)$ stets null. Sie sind bei der Nutzenbewertung alternativer Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen als potenzielle Wechselkosten handlungsrelevant.[14]

Der Nutzen des Arbeitsortes wird maßgeblich durch das Einkommen bestimmt (Vogt et al. 2001: 21). Aber auch andere Arbeitsplatzmerkmale wie beispielsweise das Berufsprestige oder das Betriebsklima können Wohlfahrtserträge einer bestimmten beruflichen Tätigkeit sein (vgl. Maul 2012). Auch der Gesamtnutzen des Wohnortes setzt sich aus verschiedenen Nutzendimensionen zusammen. Zu nennen sind insbesondere die Wohnkosten sowie die Qualität der Wohnung und des Wohnumfeldes (Abraham/Nisic 2007: 72). In diesem Zusammenhang kann auch die Familienfreundlichkeit des Wohnumfeldes ein wichtiges Kriterium sein (Huinink 2005: 61).

Die Kosten des Pendelns sind in Form von Fahrtkosten zum einen materieller Art. Der erforderliche Zeitaufwand, der zugleich einen Zeitverlust für alternative nutzenstiftende Aktivitäten bedeutet, sowie psychische oder physische Belastungen bei langen Fahrtzeiten, sind hingegen maßgebliche immaterielle Kosten des Arbeitsweges (Kalter 1994: 465f.). Zumeist wird die vereinfachende Annahme getroffen, dass die Kosten des Pendelns mit der Pendeldistanz linear steigen (z. B. Kalter 1994: 467; Vogt et al. 2001: 21). Individuen sind demzufolge bestrebt, ihre Arbeitswege so kurz wie möglich zu halten (Abraham/Nisic 2007: 72). Weite Arbeitswege werden akzeptiert, solange der Gesamtnutzen der damit verbundenen Wohnort-Arbeitsort-Kombination (unter Berücksichtigung der Pendelkosten) den Nutzen alternativer Wohnort-Arbeitsort-Kombination (unter Berücksichtigung der Pendelkosten und anfallender Wechselkosten) übersteigt.

Es ist aus einer Rational Choice-Perspektive nun zunächst naheliegend anzunehmen, dass rational handelnde Akteure zwischen allen potenziellen Wohn- und Arbeitsort-Kombinationen abwägen und stets diejenige Kombination wählen, die den höchsten Nutzen erwarten lässt (Vogt et al. 2001: 19f.). Allerdings wäre die Entscheidungssituation im Falle einer derartigen Maximierungsstrategie durch eine sehr hohe Komplexität geprägt. „Die gleichzeitige Evaluation prinzipiell beliebig vieler Wohn- und Arbeitsorte sowie der implizierten Pendel- und Migrationskosten setzt eine ungeheure Fülle an Informationen voraus, die die Akteure gar nicht besitzen bzw. nur unter nicht unerheblichen Kosten erhalten können“ (Vogt et al. 2001: 20). Demnach kann bezweifelt werden, dass die Annahme einer derartigen „Hyperrationalität“ (ebd.: 21) die Entscheidungssituation adäquat erfasst. Folglich wird häufig davon ausgegangen, dass Akteure zunächst eine dominante Entscheidung für einen Wohnort oder einen Arbeitsort treffen. Diese Entscheidung bildet eine fixe Rahmenbedingung für die anschließende zweite Entscheidung, die nun den adäquaten Arbeitsort oder Wohnort betrifft. Da die erste Entscheidung nicht (mehr) hinterfragt wird, konzentriert sich das Kosten-Nutzen-Kalkül auf die zweite Entscheidung, was mit einem erheblich verringerten Informations- und Kalkulationsaufwand einhergeht (Vogt et al. 2001: 20; Abraham/Nisic 2007: 71). Allerdings finden sich in der bisherigen Forschung zur

[14] Beispielsweise wird ausgehend von einer bestehenden Kombination (W_0, A_0) ein Wohnortwechsel realisiert (W_1, A_0), wenn die folgende Voraussetzung erfüllt ist:
$U_W(W_1) + U_A(A_0) - C_P(W_1, A_0) - C_M(W_1) > U_W(W_0) + U_A(A_0) - C_P(W_0, A_0)$.

Pendelmobilität unterschiedliche Modelle, die sich in ihren Annahmen unterscheiden, welche Entscheidung als dominant anzusehen ist (Kalter 1994: 466).

Studien, die der Tradition der urban economics zuordenbar sind, betrachten den Arbeitsort und das damit verbundene Erwerbseinkommen als konstante Rahmenbedingung. Diese Annahme wird zuweilen mit der Vermutung begründet, dass ein neuer Arbeitsplatz in der Regel schwieriger zu finden sei als ein neuer Wohnort (Pfaff 2012: 460f.; Abraham/Nisic 1997: 72; Abraham/Schönholzer 2009: 250).[15] Ein Wohnortwechsel erfolgt, wenn eine Wohnortalternative wahrgenommen wird, die nach Abzug der Umzugskosten einen höheren Nettonutzen erwarten lässt als der gegenwärtige Wohnort. Diese Bewertung kann in einer besseren Wohnqualität, in geringeren Wohnkosten oder in einer kürzeren Pendeldistanz begründet liegen.

Obwohl die Annahme einer Dominanz der Arbeitsortentscheidung in der Literatur eine relativ weite Verbreitung gefunden hat (vgl. Evers 1989: 466), wird diese Perspektive als zu einseitig kritisiert und darauf verwiesen, dass auch der umgekehrte Fall empirisch zutreffend sein kann. Individuen suchen auch Arbeitsplätze von festgelegten Wohnorten aus (Simpson 1980: 331). Vor allem in der arbeitsmarktorientierten Forschung (labour economics) dominiert diese alternative Sichtweise. „Die Akteure kalkulieren die durch Mobilität zu erzielenden Lohngewinne in Relation zu den Mobilitätskosten und entscheiden sich auf dieser Basis für oder gegen einen regionalen Arbeitsplatzwechsel“ (Abraham/Schönholzer 2009: 249).

Die Entscheidung zugunsten einer der beiden Sichtweisen und Ausblendung der anderen im Kontext von Studien wurde wiederholt kritisiert (vgl. Vickerman 1984; Simpson 1987). Zugleich ist die Vorstellung einer simultanen Optimierung von Wohn- und Arbeitsorten nicht mit der beschränkten Informationsverarbeitungskapazität von Individuen vereinbar und findet auch empirisch wenig Stützung (Kalter 1994: 466; Vickerman 1984: 17). Einen Ausweg bietet die Annahme, dass Wohn- und Arbeitsortentscheidungen sequentiell getroffen werden. Demzufolge wird zunächst entschieden, ob überhaupt eine Veränderung der Wohnort-Arbeitsort-Kombination erfolgen soll. Im Falle eines positiven Beschlusses schließt sich die Entscheidung an, ob der Wohn- oder Arbeitsort Ziel der Veränderungsbemühung ist. Je nach Situation dominiert demnach eine Variante und der Entscheidungsprozess konzentriert sich situativ *entweder* auf die Wahl des Arbeitsortes bei gegebenem Wohnort *oder* auf die Wahl eines Wohnortes bei gegebenem Arbeitsort. Wird ein Arbeitsortwechsel beschlossen, stellt sich im Anschluss nochmals die Frage, ob auch der Wohnort korrigiert werden soll. Im Falle eines Wohnortwechsels wird der Nutzen einer Anpassung des bisherigen Arbeitsortes nochmals gedanklich geprüft (Kalter 1994: 466f.; vgl. ähnlich: Vogt et al. 2001: 20).

Allerdings hat auch bei sequentiellen Entscheidungsmodellen die Annahme einer gewissen Hyperrationalität noch Bestand, zumal, wenn man bei der Annahme stehen bleibt, dass Akteure quasi unentwegt ihre momentane Wohnort-Arbeitsort-Kombination hinterfragen. Eine Lösung bietet hier die Erweiterung der modelltheoretischen Annahmen um Konzepte, die auch Routinehandlungen zulassen. Eine Erweiterung der Rational Choice-Theorie um einen Handlungsmodus unreflektiert ablaufender Handlungsroutinen wurde von Esser (z. B. Esser 1990) vorgeschlagen. Essers Habit-Modell, das die Kosten einer ausgiebigeren Informationssuche berücksichtigt, wurde von Kalter (1997: 76–84; vgl. auch Kalter 1998: 293f.) auf Wanderungsentscheidungen übertragen. Demzufolge wird der gegenwärtige Wohnstandort erst dann ernsthaft in Frage gestellt und über einen Umzug nachge-

[15] Allerdings findet sich in der Forschungsliteratur ebenfalls die gegenteilige Vermutung, der zufolge Arbeitsplatzwechsel in der Regel leichter sind als Wohnortwechsel. Dies gelte insbesondere für Wohneigentümer oder wenn Kinder im Haushalt leben (vgl. Roberts/Taylor 2015: 4). Vor dem Hintergrund dieser Vermutung wird sodann die Wohnortwahl als dominanter Beschluss modelliert (vgl. ebd.).

dacht, wenn der (zunächst grob geschätzte; Kalter 1998: 294) erwartete Migrationsgewinn die Kosten einer tiefergehenden Auseinandersetzung mit der Umzugsentscheidung übersteigt. Dieses Theoriekonzept lässt sich nun nicht nur grundsätzlich ebenfalls auf Arbeitsstandortüberlegungen übertragen. Auch ist zu erwarten, dass infolge der gravierenden Umbrüche, die eine Elternschaft mit sich bringt, die Schwelle, ab der es sich lohnt, sich ernsthaft mit alternativen Wohn- oder Arbeitsstandorten auseinanderzusetzen, bei aufkommenden Fertilitätsplänen schnell überschritten wird (vgl. ähnlich Kley 2009: 34).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Pendeln in nutzentheoretischen Überlegungen als Kostenfaktor modelliert wird. Zugleich verdeutlicht diese Perspektive den instrumentellen Nutzen des Pendelns für die individuelle Wohlfahrtsproduktion. Nutzenorientiert handelnde Individuen haben „gute Gründe“, weite Pendelwege zurückzulegen. Beispielsweise ist eine Ausweitung der Pendeldistanz durch einen Wohnortwechsel rational, wenn der zusätzliche Nutzen des neuen Wohnortes die zusätzlichen materiellen und immateriellen Pendelkosten kompensiert. Ebenfalls wird gependelt, um ausgehend von einem Wohnort entfernte Arbeitsorte zu erreichen, die einen Nutzen stiften, der ohne Inkaufnahme des Pendelaufwands nicht zu realisieren wäre. Bei neuen Arbeitsstellen können Umzüge vermieden werden (Kalter 1994; Pfaff 2012), deren Kosten die Pendelkosten übersteigen können.

Vor diesem Hintergrund nehmen Studien zu Migrationsentscheidungen häufig die Folgen eines Wohnortwechsels für Doppelverdienerpaare in den Blick. Ein Umzug in Richtung einer neuen Arbeitsstelle eines Partners kann die Pendeldistanz des anderen Partners deutlich ausweiten oder gar eine Aufgabe des bisherigen Arbeitsortes erfordern. „[V]or allem durch den Ehepartner treten […] [damit; T.S.] monetäre Kostenterme mit ins Handlungskalkül, besonders eventuelle Einkommensbußen im Falle einer Wanderung“ (Kalter 1994: 469). Dies begünstigt im Falle eines beruflichen Mobilitätsanreizes unter Umständen die Entscheidung, von einem Umzug abzusehen, und auf das regelmäßige (Fern)Pendeln zum Arbeitsort auszuweichen (ebd.). Die bislang vorgestellten nutzentheoretischen Überlegungen berücksichtigen nicht explizit, dass im Falle von Mehrpersonenhaushalten die Interessen mehrerer Haushaltsmitglieder zusammentreffen. Grundsätzlich sind diese Modelle jedoch auch um den Aspekt der Wohnortentscheidung in Mehrpersonenhaushalten erweiterbar: „Ein Paar wird dann umziehen, wenn der Gesamtnutzen (bereinigt um die Kosten) des Haushaltes, das ist die Summe der individuellen Gesamtnutzen von Mann und Frau, hinsichtlich der Alternative Migration größer ist als hinsichtlich der Alternative Nicht-Migration“ (Kalter 1994: 469). Die Kosten-Nutzen-Bilanz aller Haushaltsmitglieder wird in dieser Modellierung also durch Addition in eine gemeinsame Haushaltsnutzenfunktion überführt. Allerdings existieren unterschiedliche theoretische Perspektiven bezüglich der Frage, nach welchen Maßstäben Mehrpersonenhaushalte Entscheidungen treffen (vgl. Lersch 2014b: 17f. & 38–40; Schmitt 2009: 130–151). Diese werden im Folgenden im Hinblick auf Wohnortentscheidungen näher betrachtet. Zuvor wird die hier dargelegte nutzentheoretische Argumentation um Überlegungen bezüglich der Bedeutung einer Elternschaft ergänzt.

3.3.2 Elternschaft und Pendelkosten

Dem nutzentheoretischen Ansatz zufolge ergeben sich die Pendelkosten in hohem Maße aus dem Zeitverlust für andere Alternativen (s. Abschn. 3.3.1). Dabei wurde in der vorausgegangenen Modellerörterung bislang ausschließlich thematisiert, dass die Opportunitätskosten des Pendelns – die Kosten, die entstehen, wenn aufgrund des Pendelns auf andere, nutzenstiftende Handlungen verzichtet werden muss – mit zunehmender Pendeldauer bzw. Pendeldistanz ansteigen. Für die vorliegende Forschungsfrage nach dem Zusammenhang zwischen Elternschaft und Pendelmobilität ist jedoch zusätzlich die Annahme grundlegend,

dass ein gegebener Pendelaufwand nicht für alle Individuen gleichermaßen mit Kosten verbunden ist. Im Folgenden wird die Annahme erörtert, dass der Übergang zur Elternschaft insbesondere für Frauen die Opportunitätskosten des Pendelns erhöht: Arbeitswege, die in Zeiten der Kinderlosigkeit gependelt wurden, können im Kontext einer Elternschaft als nicht mehr tragbar erachtet werden.

Die Pendelkosten sind im Falle einer Elternschaft umso höher, je stärker die mit einer Elternschaft verbundenen Wohlfahrtserträge positiv mit der Zeitverfügbarkeit für kindbezogene Aktivitäten verknüpft sind. Dabei ist nicht nur zu berücksichtigen, dass im Falle ausbleibender Zeitinvestitionen in kindbezogene Aktivitäten die durch Zeiteinsatz prinzipiell erzielbaren Wohlfahrtserträge nicht realisiert werden. Auch können psychische oder soziale Kosten auftreten, die darin gründen, dass weniger Zeit für das Kind aufgebracht werden kann als es dem eigenen Anspruch an die Elternrolle entspricht oder es von Anderen als angemessen erachtet wird und die sich negativ auf die individuelle Wohlfahrt auswirken (vgl. ähnlich: Schröder 2007: 375f.; Huinink/Schröder 2008: 298f.). Derartige Kosten können sich beispielsweise in einer erhöhten dauerhaften Sorge um das Wohl des Kindes manifestieren, wenn der Arbeitsplatz in weiter Entfernung zum Wohnort liegt und eine flexible und rasche Verfügbarkeit, zum Beispiel im Falle einer plötzlichen Erkrankung des Kindes, nicht gewährleistet ist.

Der Anstieg der Pendelkosten beim Übergang zur Elternschaft gründet unter anderem auf der neuen, nutzenstiftenden Handlungsalternative, mit dem Kind gemeinsame Zeit zu verbringen. So ist in unserer Gesellschaft der Wohlfahrtsertrag von Kindern zunehmend immaterieller Art (Peuckert 2002: 107ff.). Damit übereinstimmend wurden beispielsweise im Rahmen der im Jahre 2003 erhobenen Population Policy Acceptance Study bei der Frage nach der Bedeutung von Kindern für ihre Eltern in Deutschland „[…] wie nicht anders zu erwarten, am stärksten die emotionalen Aspekte betont“, wie das Gefühl, gebraucht zu werden und es zu genießen, Kinder um sich zu haben (Dorbritz et al. 2005: 36f.). Ein gewisser Anstieg der Pendelkosten lässt sich demnach sowohl für Mütter als auch für Väter annehmen, da sich der emotionale Nutzen insbesondere bei gemeinsam verbrachter Zeit und direkter Interaktion realisieren lässt.

Darüber hinaus steigen die Kosten des Pendelns jedoch auch, da die Anwesenheit von Kleinkindern mit der Übernahme neuer Aufgaben und Verpflichtungen einhergeht. Die für Kinderbetreuung und Hausarbeit aufzuwendende Zeit nimmt erheblich zu. Insbesondere Kinder im Vorschulalter erfordern hohe Zeitinvestitionen in Pflege- und Betreuungsaufgaben, die zeitlich wenig Flexibilität zulassen (Künzler et al. 2001).

„In der geografischen Literatur wird […] die Überlegung ergänzt, dass Verantwortlichkeiten in der Reproduktionsarbeit zudem eine ausgeprägte räumliche Dimension haben. Diese beinhalten Einkaufswege und Besorgungen, Fahrten zu Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen, die zudem häufig auf dem Arbeitsweg oder während der Mittagspause erledigt werden müssen und so die räumliche und zeitliche Inflexibilität weiter verstärken“ (Nisic/Abraham 2015: 686).

Übernimmt ein Partner mehr Verantwortung für die Reproduktionsarbeit, so fallen die Pendelkosten für diesen Partner höher aus. Gegenwärtig sind es vor allem Frauen, die zugunsten der Kinderbetreuung ihren Erwerbsumfang reduzieren und ihre Hausarbeitszeit deutlich ausweiten. Zwar entspricht es dem zeitgenössischen kulturellen Vaterleitbild, dass sich der Vater ebenfalls in der Kindererziehung und Hausarbeit aktiv einbringt, „[…], aber nur so aktiv, wie es seine Hauptverantwortung in der Erwerbsarbeit eben zulässt“ (Schneider et al. 2014b: 24).[16] Es ist demnach plausibel davon auszugehen, dass eine Elternschaft für

[16] Haberkern (2007: 171) konnte auf Basis einer Zeitbudgeterhebung, die vom Statistischen Bundesamt in den Jahren 2001/2002 für das Gebiet der Bundesrepublik erhoben wurde, feststellen, dass Männer zumindest dann mehr Hausarbeit übernehmen als Männer in kinderlosen Partnerschaften, wenn sie Väter eines Kleinkindes sind.

Frauen mit einem stärkeren Anstieg der Pendelkosten verbunden ist als für Männer, da die Haus- und Familienarbeit primär der Mutterrolle zugeschrieben wird, während längere erwerbsbedingte Abwesenheiten mit der Vaterrolle nicht grundlegend konfligieren.

Diesen Überlegungen zufolge ist somit zu erwarten, dass eine geplante oder realisierte Elternschaft die Pendelbereitschaft von Frauen stärker limitiert als die Pendelbereitschaft von Männern. Wird ein bestehender Pendelaufwand im Kontext einer (antizipierten) Elternschaft als zu hohe Belastung wahrgenommen, dürfte dies Bestrebungen zur Folge haben, durch Wohnort- oder Arbeitsortveränderungen den Pendelaufwand zu reduzieren. Bislang fehlen empirische Untersuchungen, die sich mit der Frage auseinandersetzen, ob Wohnortverlagerungen von Paaren tatsächlich auch mit dem Ziel erfolgen, den Pendelaufwand aufgrund einer Elternschaft zu reduzieren (Huinink/Feldhaus 2012: 466). Dies gilt ebenso für die Frage, inwiefern Arbeitsortwechsel zur Reduktion der Pendelintensität im Kontext einer Elternschaft realisiert werden. Demzufolge werden in den folgenden Abschnitten 3.3.3 und 3.3.4 einige Überlegungen zum Einfluss einer geplanten oder realisierten Elternschaft auf die Koordination von Wohn- und Arbeitsorten in Partnerschaften angestellt. Hierfür werden zunächst Erklärungsansätze näher betrachtet, die Mobilitäts-, und dabei vornehmlich Wohnortentscheidungen in Partnerschaften, als einmalige, situative Entscheidungsprozesse modellieren. Dabei wird dem Geschlechteraspekt im Kontext dieser Entscheidungsprozesse eine besondere Beachtung geschenkt.

3.3.3 Umzugsentscheidungen und Mobilitätsalternativen von Doppelverdienerpaaren

Ein vielbeachteter Erklärungsansatz zu Umzugsentscheidungen von Paarhaushalten wurde von Mincer entwickelt (vgl. Mincer 1977). In Übereinstimmung mit den Annahmen der Neuen Haushaltsökonomie (vgl. Becker 1993) bildet den Ausgangspunkt seiner Argumentation die Überlegung, dass eine Modellierung von Migrationsentscheidungen im Falle von Mehrpersonenhaushalten bzw. Familien weniger die individuellen Migrationsgewinne einzelner Haushaltsmitglieder als vielmehr den Migrationsgewinn des gesamten Haushaltes ins Auge zu fassen habe (Mincer 1977: 1).[17] Haushalte entscheiden sich demnach für einen Wohnortwechsel, wenn die Summe der individuellen Migrationserträge aller Haushaltsmitglieder die Summe der individuellen umzugsbedingten Kosten übersteigt (ebd.: 2). Mincer konkretisiert seine Überlegungen am Beispiel eines Paarhaushaltes. Demzufolge findet ein Umzug statt, wenn für beide Partner der je individuelle Migrationsertrag höher ausfällt als die individuelle Migrationsaufwendung, während kein Umzug erfolgt, solange beide Partner höhere individuelle Kosten als Erträge erwarten. Eine besondere Situation ergibt sich jedoch für Mehrpersonenhaushalte, sobald lediglich ein Partner infolge eines Umzuges einen persönlichen Migrationsgewinn erzielen kann. In diesem Fall wird der Wohnortwechsel realisiert, wenn der Nettogewinn dieser Handlungswahl für den gesamten Haushalt positiv ist. Dies ist der Fall, wenn der Nettoverlust derjenigen Person, die durch

[17] Die Neue Haushaltsökonomie betrachtet den Haushalt analytisch als eine Einheit, in der die Maximierung des individuellen Nutzens der Haushaltsmitglieder über die Maximierung des Gesamtnutzens des Haushaltes erfolgt. Demzufolge legen Haushaltsmitglieder ihre Ressourcen zusammen und organisieren sich arbeitsteilig, um den Gesamtnutzen des Haushaltes durch Produktion nutzenstiftender Güter möglichst effizient zu steigern. Indem die gemeinsam erwirtschafteten Güter anschließend untereinander aufgeteilt werden, lässt sich der individuelle Nutzen aller Haushaltsmitglieder gegenüber einer getrennten Produktion steigern. Da Tauschbeziehungen im Kontext von Familien durch ein relativ hohes Maß an Altruismus geprägt sind, können Konflikte bei der Verteilung der Nutzengüter vernachlässigt werden (vgl. Becker 1993).

den Umzug keine individuellen Gewinne erreicht, geringer ist als der Nettogewinn des Partners (ebd.: 3). Jenes Haushaltsmitglied, das infolge des Umzuges den persönlichen Nettonutzen nicht erhöhen kann, bezeichnet Mincer als „tied mover“, da sein Umzug am individuellen Migrationsanreiz des Partners gebunden ist. Umgekehrt können „tied stayer“ individuell lohnenswerte Umzüge nicht durchsetzen, da ihr Migrationsgewinn die Migrationskosten ihres Partners nicht hinreichend kompensiert. [18]

Mincers Ansatz bietet eine Erklärung für viele Mobilitätsphänomene und hat in vielen empirischen Forschungsarbeiten zum Umzugsverhalten Aufmerksamkeit erfahren (Nisic/Abraham: 685). Unter anderem liefert das Modell eine Erklärung für die geringere Wanderungsneigung von Mehrpersonenhaushalten. So ist die Wahrscheinlichkeit, dass tatsächlich alle Haushaltsmitglieder infolge eines überregionalen Umzuges ihren individuellen Nutzen maximieren, sehr gering. Nicht nur hat bei einer Wanderung somit mindestens ein Partner in der Regel individuelle Abstriche in Kauf zu nehmen. Auch steigt mit jedem zusätzlichen Haushaltsmitglied die Wahrscheinlichkeit, dass der Migrationsertrag des Haushaltes die Migrationskosten nicht ausgleicht. Darüber hinaus bietet das Modell von Mincer eine Erklärung für die wiederholt beobachtete Dominanz der beruflichen Situation des Mannes bei Umzugsentscheidungen von Paarhaushalten (Nisic 2010: 519). Der Geschlechtszugehörigkeit der Akteure wird in Mincers Modell keine eigene Erklärungsqualität für die Migrationsentscheidung beigemessen. Das Haushaltskalkül ist grundsätzlich geschlechtsneutral. Allerdings wird die Einkommenserzielung als ein wichtiges Umzugsmotiv angenommen. Jener Partner mit dem größeren Einkommenspotenzial und den besseren Karriereaussichten wird die Umzugsentscheidung dominieren. Dies sind häufig die Männer im Haushalt. „Aufgrund ihrer nach wie vor – im Vergleich zu ihren Partnern – geringeren Einkommenskapazität und den erwarteten Erwerbsunterbrechungen können Frauen somit in viel geringerem Ausmaß einen Umzug zu ihren Gunsten initiieren […]“ (Nisic/Abraham: 685). Dennoch ist die Angemessenheit des Mincer‘schen Modells zur Erklärung von Umzugsentscheidungen von Doppelverdienerpaaren in der Folge auch bezweifelt worden (vgl. z. B. Abraham et al. 2010). Der Einwand richtet sich im Kern gegen die Annahme einer gemeinsamen Haushaltsnutzenfunktion (vgl. Nisic 2010: 520). Durch diese Annahme werden Fragen über die Aufteilung von Wohlfahrtsgewinnen vollständig ausgeblendet. Dies hat zu einer grundlegenden Kritik an haushaltsökonomischen Theoriemodellen (vgl. Beblo/Soete 1999; Ott 1993) und zu einer stärkeren Hinwendung zu verhandlungstheoretischen Modellen geführt (z. B. Abraham et al. 2010).

Verhandlungstheoretische Ansätze verwerfen die Idee einer ausschließlich gemeinsamen Nutzenmaximierung in Paarhaushalten und gehen stattdessen konsequent von einer individuellen Nutzenmaximierung beider Partner und der Möglichkeit von Interessenskonflikten aus. Familiale Entscheidungen werden als Kompromiss zwischen verschiedenen individuellen Interessen aufgefasst, der das Ergebnis interner Aushandlungsprozesse ist (Galler/Ott 1990: 112). Auch das Entscheidungsproblem der internen Verteilung von Wohlfahrtserträgen wird als ein Verhandlungsprozess modelliert, dessen Ergebnis von der jeweiligen Verhandlungs-

[18] Den Ausgangspunkt von Mincers Argumentation bildet ein Modell, in dem nur ein potenzieller Zielort Gegenstand des familialen Entscheidungsprozesses ist. Auf diesem Modell aufbauend geht Mincer auch auf die Implikationen eines erweiterten Modells ein, in dem die Entscheidung mit Blick auf mehrere potenzielle Zielorte gerichtet ist. Das Auftreten einer derartigen Situation ist am wahrscheinlichsten, wenn beide Partner gleichzeitig berufliche Opportunitäten an unterschiedlichen Orten wahrnehmen möchten (ebd.: 12). In diesem Szenario sind „tied mover“ nicht mehr notwendigerweise durch einen negativen individuellen Nettogewinn gekennzeichnet. Vielmehr können beide Partner im Mincer’schen Sinne als „tied mover“ bezeichnet werden, wenn die Wahl auf einen Wohnort fällt, der zwar den Haushaltsnutzen maximiert, aber für keinen Partner eine Maximierung seines individuellen Nutzens zur Folge hat (ebd.: 11f.). Paare, die ihren Wohnort derart auswählen, dass beide Partner die anfallenden Pendelkosten in etwa zu gleichen Teilen tragen, entsprechen dieser Modellierung.

stärke beider Partner abhängt. Die Höhe der individuellen Verhandlungsmacht ergibt sich dabei maßgeblich aus der nächstbesten Handlungsalternative außerhalb der Partnerschaft, die in der Gründung einer neuen Partnerschaft oder in einem zeitweiligen Leben als Single bestehen kann. Je attraktiver diese Alternative im Vergleich zum Nutzenniveau der bestehenden Partnerschaft ausfällt, desto glaubhafter kann ein Partner (implizit) mit einer Trennung drohen.[19] Hat sein Gegenüber hingegen ein höheres Interesse daran, die Beziehung aufrechtzuerhalten, dann wird er in gewissen Maßen bereit sein, durch Zugeständnisse, die eine Verschiebung der individuellen Anteile an den Wohlfahrtserträgen hervorrufen, die Beziehung zu stabilisieren.[20] Die Verhandlungsstärke ergibt sich insbesondere aufgrund der individuellen Einkommenserwerbschancen, die auch im Konfliktfall erhalten bleiben und „[…] die Unabhängigkeit vom Partner fördern“ (Nisic 2010: 522).

Im Hinblick auf Wanderungsentscheidungen verdeutlichen die verhandlungstheoretischen Überlegungen, dass Umzugsentscheidungen in Doppelverdienerhaushalten wesentlich voraussetzungsreicher sein können als es das zuvor dargestellte haushaltsökonomische Modell suggeriert. Dieses berücksichtigt nicht, dass sich die relative Verhandlungsmacht beider Partner infolge eines Umzuges verändern kann.

„Bringt der Wohnortwechsel etwa den Verlust der eigenen Erwerbstätigkeit mit sich, reduziert sich der Reiz und die Verfügbarkeit externer Optionen, beispielsweise eines selbständigen Lebens als (nun arbeitsloser) Single, und das Potenzial, eigene Interessen unter Androhung der Beziehungsauflösung durchzusetzen, sprich die Verhandlungsmacht, nimmt ab. Der durch den Umzug besser gestellte Partner wird hingegen unabhängiger. Seine Erwerbstätigkeit erleichtert ihm das Knüpfen neuer sozialer Kontakte am Wohnort […] und der ökonomische Erfolg erhöht auch seine Attraktivität am Partnermarkt“ (Nisic 2010: 522f.).

Demnach werden Umzüge, die zu einer deutlichen Schwächung der Verhandlungsposition führen können, vor dem Hintergrund der verhandlungstheoretischen Überlegungen unwahrscheinlich. Kollektive Migrationsgewinne auf Haushaltsebene gelten nicht länger als eine hinreichende Bedingung für die Realisierung von Wohnortverlagerungen. Vielmehr werden Wanderungen in zwei Situationen realisiert. Entweder können sich beide Partner durch den Umzug gleichermaßen individuell besserstellen, so dass keine Verschiebung der relativen Verhandlungspositionen eintritt. Oder der Migrationsgewinn infolge des Haushaltsumzuges fällt hinreichend groß aus, so dass der mitziehende Partner, der nunmehr an Verhandlungsmacht eingebüßt hat, im Zuge einer Neuverteilung der Wohlfahrtserträge unter Maßgabe der veränderten relativen Verhandlungsstärke zwar einen kleineren Anteil, aber dennoch einen individuellen Nutzenzuwachs verzeichnet (Nisic 2010: 523f.).

Auch die verhandlungstheoretische Modellierung von Umzugsentscheidungen in Paarhaushalten ist geschlechtsneutral. Im Hinblick auf das zentrale migrationsrelevante Merkmal gleicht sie ebenfalls der haushaltsökonomischen Modellierung: Der Partner mit dem höheren Einkommenspotenzial besitzt mehr Verhandlungsmacht und kann Haushaltsumzüge eher zu seinen individuellen Gunsten initiieren (Lersch 2012: 5). Die immanente Geschlechtssymmetrie der mikroökonomischen Theorien wurde jedoch wiederholt kritisiert und in Frage gestellt.

---

19 Die verhandlungstheoretische Argumentation setzt nicht voraus, dass derartige Trennungsdrohungen im Zuge von Verhandlungen zwischen Partnern auch tatsächlich ausgesprochen werden müssen. Es ist ausreichend, wenn die Verhandlungspartner das jeweilige Nutzenniveau der externen Alternative und die damit verbundene Verhandlungsposition wechselseitig wahrnehmen und danach ihr Handeln ausrichten (vgl. Nisic 2010: Fußnote 9).

20 Als formaler Lösungsansatz einer optimalen Nutzenaufteilung unter den hier dargelegten Verhandlungsbedingungen wird im Rahmen der ökonomischen Verhandlungsmodelle zumeist die kooperative Nash-Lösung angenommen, bei der der Kooperationsgewinn so aufgeteilt wird, dass das Produkt der individuellen Zugewinne gegenüber der besten Alternative maximal ist (Ott 1998: 81).

„Diese Symmetrieeigenschaft […] impliziert, daß migrationsrelevante Merkmale (Einkommen, Bildung, beruflicher Status, berufs- und betriebsspezifisches Humankapital, usw.) beider Partner einen gleichen starken Effekt auf die Wahrscheinlichkeit eines Umzugs aufweisen. Mit anderen Worten: es wird unterstellt, daß das Einkommen und die berufliche Zukunft der Frau im Kontext einer Migrationsentscheidung genauso wichtig sind wie die des Mannes. Systematische Unterschiede zwischen Männern und Frauen ergeben sich im mikroökonomischen Ansatz nur aus in der Regel schlechteren Arbeitsmarktpositionen von Frauen. Empirische Studien lassen jedoch Asymmetrien im Entscheidungsprozeß vermuten.“ (Jürges 1998: 361).

Auch auf theoretischer Ebene wurde demnach mehrfach die Relevanz von Geschlechtsrollenideologien bei Migrationsentscheidungen hervorgehoben. Dabei wird die herkömmliche Annahme, dass berufliche und ökonomische Merkmale von Frauen und Männern entscheidungsrelevante Einflussfaktoren sind und dem Entscheidungsprozess eine Kosten-Nutzen-Abwägung zugrunde liegt, in aller Regel aufrechterhalten. Demgegenüber wird die Symmetrieannahme verworfen. Berufliche Karriereaussichten und Einkommenskapazitäten erhalten bei Wohnortentscheidungen von Paarhaushalten eine geschlechtsspezifisch unterschiedliche Gewichtung. „Von besonderer Tragweite ist hier, welcher Person in der Familie die Rolle des ökonomischen Versorgers (provider role) zugewiesen wird“ (Jürges 1998: 361). Dies ist dem traditionellen Geschlechtsrollenbild zufolge der Mann, während Frauen eine größere Verantwortung für die familiale Fürsorgearbeit und allenfalls zusätzlich die Rolle des Hinzuverdieners übernehmen, unter der Bedingung, dass ihre Erwerbstätigkeit nicht mit den familienbezogenen Tätigkeiten konfligiert. Berufliche und ökonomische Migrationsgewinne und -kosten der Partnerin werden infolge dieser Rollenzuschreibung bei traditionellen Verhaltensweisen geringer gewichtet als die des Mannes (ebd.). Auch bei einer gleichen Humankapitalausstattung beider Partner wird demzufolge die berufliche Situation des Mannes die Wohnortentscheidung des Paarhaushaltes stärker beeinflussen und es werden eher Umzüge zugunsten seiner beruflichen Situation realisiert (Lersch 2012: 7). Andererseits kommt den weiblichen Erwerbsressourcen eine umso höhere Bedeutung für Wohnortentscheidungen zu, je geringer die Neigung des Paares ausfällt, diese traditionellen Rollen einzunehmen (Jürges 1998: 361).

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem haushaltsökonomischen Modell von Mincer sowie mit den verhandlungs- und geschlechtsrollentheoretischen Erweiterungen bzw. Gegenentwürfen hat zu einer Vielzahl an empirischen Studien geführt, die ableitbare Hypothesen überprüften und die empirische Gültigkeit der unterschiedlichen Modelle testeten (vgl. für eine Zusammenfassung des Forschungsstandes Nisic 2010: 518–520; Lersch 2012: 6f.). Neben dem immer wieder bestätigten Befund, dass Doppelverdienerpaare Haushaltsumzüge seltener realisieren als Haushalte mit nur einem Verdiener (Kalter 1998; Jürges 1998), erfolgt in vielen empirischen Studien die Feststellung, dass ein Haushaltsumzug häufiger der Förderung der männlichen Karriere gilt. Frauen profitieren ökonomisch seltener von Haushaltsumzügen (Nisic 2010). Einige Studien verweisen gar auf Einkommenseinbußen umzugsmobiler Frauen (Shauman/Noonan 2007). Frauen weisen ferner eine erhöhte Wahrscheinlichkeit auf, infolge eines Fernumzuges erwerbslos zu werden, während dies auf ihre männlichen Partner nicht zutrifft (Lersch 2012; Camstra 1996). Die Priorisierung der männlichen Erwerbskarriere und Unterordnung der weiblichen Erwerbsaktivität im Zuge von Umzügen wird demgegenüber weniger wahrscheinlich, wenn Frauen und Männer in Partnerschaften über vergleichbare Arbeitsmarktressourcen verfügen (Nisic 2010; Lersch 2012). Dies gilt auch, wenn Paare eine nichttraditionelle Geschlechtsrollenorientierung aufweisen (Bielby/Bielby 1992; Jürges 2006). Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf Basis des gegenwärtigen Forschungsstandes kein Erklärungsmodell grundsätzlich abzulehnen ist. Die verhandlungs- und geschlechtsrollentheoretischen Überlegungen haben sich empirisch jedoch durchaus als ertragreiche Erweiterungen erwiesen. Die Befunde belegen überwiegend eine Dominanz der männlichen Erwerbskarriere im Kontext von Umzugsentscheidungen, die für die folgenden

Überlegungen zur Frage, ob Paare im Vorfeld einer intendierten Elternschaft im Falle großer Pendeldistanzen des Paarhaushaltes ihren Wohnort eher am Arbeitsort des Mannes oder am Arbeitsort der Frau ausrichten, noch eine zentrale Rolle spielt.[21]

Anwendungen der vorgestellten Theoriemodelle zum Umzugskalkül von Paarhaushalten auf die Erklärung von Pendelmobilität lassen sich bislang allerdings kaum finden (vgl. auch Nisic/Abraham 2015: 688). Dies mag mitunter daran liegen, dass implizit von zumeist weiträumigen Umzügen ausgegangen wird, so dass eher von einer Aufgabe der bisherigen Erwerbstätigkeit des mitziehenden Partners ausgegangen wird bzw. davon, dass ein „tied stayer“ (s. oben) den beruflichen Anreiz, von dem er sich einen persönlichen Migrationsgewinn verspricht, nicht realisieren kann (vgl. z. B. Nisic 2010). Allerdings wird zunehmend wissenschaftlich thematisiert, dass die Akzeptanz einer Ausweitung des Pendelweges zur Arbeit eine potenzielle Alternative zu einer (überregionalen) Wanderung darstellt (vgl. Kalter 1994; Pfaff 2012; s. auch Abschn. 2.1). Darüber hinaus liegen erste empirische Studien vor, welche die Präferenzen von Doppelverdienerpaaren bezüglich unterschiedlicher Mobilitätsalternativen (Umzug oder Pendeln) im Falle eines neuen Arbeitsangebotes verhandlungstheoretisch modellieren und die erschlossenen Hypothesen anhand von Daten aus Vignettenbefragungen empirisch überprüfen (Abraham/Schönholzer 2009; Schönholzer 2011; Abraham/Schönholzer 2012).[22] Schließlich haben Studien anhand herkömmlicher Survey-Daten die Folgen von Wohnortwechseln für die Pendelentfernungen zum Arbeitsplatz von Frauen und Männern untersucht (Camstra 1996; Clark et al. 2003; Auspurg/Schönholzer 2013).

Im Folgenden soll zunächst ein Blick auf die Ergebnisse der Vignettenstudie von Abraham und Schönholzer (2009) geworfen werden. Im Rahmen der Studie wurden deutsche und schweizerische Probanden beiden Geschlechts mit dem Szenario eines neuen attraktiveren Arbeitsangebotes in räumlicher Entfernung zum gegenwärtigen Wohnort konfrontiert und um eine Beurteilung gebeten, wie gerne sie die Stelle annehmen und dafür pendeln würden sowie um eine analoge Einschätzung, wie gerne sie die Stelle annehmen und dafür umziehen würden.[23] Die Autoren vermuten, dass bei Auftreten derartiger Mobilitätsdilemma Gerechtigkeitserwägungen zur Lösung herangezogen werden. Dabei kann jener Partner, der im Falle eines Nachgebens die höheren Kosten zu tragen hätte, seine Präferenzen „[…] unter Berufung auf eine ‚gerechte‘ Lösung durchsetzen“ (ebd.: 256). Diese Gerechtigkeitsvorstellungen können gesellschaftlich geprägt sein und möglicherweise die Vorstellung beinhalten, „[…] dass Frauen eher durch Hausarbeit und Kindererziehung belastet sind und es daher nicht gerecht bzw. sinnvoll ist, ihnen auch noch längere Arbeitswege aufzubürden“ (ebd.: 257). Die Autoren der Studie fanden nun unter anderem heraus, dass Männer einen Umzug gegenüber einer Pendellösung umso stärker präferieren, je besser die Beschäftigungsaussichten ihrer Partnerin am Zielort ausfallen. Demgegenüber haben im Falle von Frauen die Beschäftigungsaussichten ihres Partners keinen Einfluss auf ihre Entscheidung über die jeweilige Mobilitätsform. Den Autoren zufolge ist dies nur dadurch erklärbar, dass Frauen, die ein räumlich entferntes Arbeitsangebot wahrnehmen möchten, davon ausgehen, dass der Partner zum alten Ort zurückpendelt (Abraham/Schönholzer 2009: 264).

---

21 Die Veränderung des Arbeitsortes als alternative Handlungsoption zur Anpassung von Pendeldistanzen findet in den unmittelbar folgenden Ausführungen zunächst keine Berücksichtigung. Ihr wird in den darauffolgenden Ausführungen (s. Abschn. 3.3.4) jedoch eine zentrale Rolle beigemessen.

22 Eine Darstellung der Vor- und Nachteile (quasi-)experimenteller Vignettenstudien im Vergleich zu herkömmlichen (klassischen) Befragungen findet sich in Nisic (2011: 124–153).

23 Für eine genauere Darstellung des Untersuchungsdesigns sei auf den Aufsatz von Abraham und Schönholzer (2009) verwiesen.

Wie lässt sich dieser Befund auf die vorliegende Frage übertragen? Zunächst sei darauf hingewiesen, dass die Ausgangssituation des Entscheidungsproblems unterschiedlich ausgestaltet ist. Während in der Vignettenstudie ein berufsbedingter Mobilitätsanreiz einen Entscheidungsprozess auslöst, der die Frage eines Umzuges mit potenziellen Konsequenzen für die Pendelmobilität verknüpft, steht in dem hier vorliegenden Abschnitt die Herausbildung einer Fertilitätsintention als Mobilitätsanreiz im Fokus des Interesses. Dessen bewusst lässt sich das Ergebnis dennoch aussagekräftig auf die hier fokussierte Situation übertragen: Da Männer im Falle einer Elternschaft geringere Pendelkosten zu tragen haben, werden Paare im Zuge einer geplanten Elternschaft ihren Wohnort am Arbeitsort der Frau ausrichten und dabei ihren Pendelaufwand soweit reduzieren, dass die Mutterschaft mit dem erforderlichen Pendelweg hinreichend gut vereinbar ist, während der Mann eine damit möglicherweise verbundene Ausweitung seines Arbeitsweges in Kauf nimmt.

Allerdings stellt sich die Frage, ob Paare im Vorfeld einer antizipierten Familiengründung ebenfalls bevorzugt einer derartigen Entscheidungslogik folgen. Zu berücksichtigen ist, dass der Übergang zur Elternschaft in der Regel mit einer erheblichen Umorganisation der Aufgabenverteilung zwischen den Partnern verbunden ist, im Zuge dessen (insbesondere in traditionellen Kontexten) die Ernährerrolle des Mannes gestärkt wird, während Frauen ihren Erwerbsumfang zugunsten der primären Übernahme von Pflegeaufgaben reduzieren (vgl. z. B. Huinink/Röhler 2005; Kühhirt 2012). Bevor auf die damit verbundenen Implikationen für die Wohnortpräferenzen näher eingegangen wird (s. Abschn. 3.3.4), werden zunächst einige empirische Befunde auf Basis „klassischer“ Bevölkerungsumfragen dargestellt, die das durch die Vignettenstudie gezeichnete Bild ergänzen.

In den nachfolgend referierten Studien wurde mitunter die Frage in den Vordergrund gerückt, ob Haushaltsumzüge eher die Pendeldistanz des männlichen Partners oder die Pendeldistanz der weiblichen Partnerin reduzieren. Die wenigen einschlägigen Studien kommen diesbezüglich nicht zu denselben Schlussfolgerungen. So finden Clark et al. (2003) auf Basis einer längsschnittlichen Analyse von Doppelverdienerpaaren in Seattle (1989–1997), dass Frauen häufiger im Zuge eines Haushaltsumzuges ihre Pendeldistanz verringern als Männer. Ihre Ergebnisse lassen sich demzufolge als Untermauerung der „Sensitivity-Hypothese“ (Auspurg/Schönholzer 2013: Fußnote 1) auffassen, der zufolge „[…] aufgrund der größeren Vereinbarkeitsproblematik die Standortwahl stärker an den Belangen der Frau ausgerichtet ist“ (ebd.). Demgegenüber finden Auspurg und Schönholzer (2013) für den deutschen Kontext auf Basis einer Längsschnittuntersuchung des SOEP (2001–2009) empirische Hinweise, die auf die vornehmliche Gültigkeit der „male dominance“ (-Hypothese; ebd.: Fußnote 1) verweisen – der Ausrichtung des Wohnortes an den beruflichen Belangen des Mannes.[24] Den Studienergebnissen zufolge legen Frauen, die in einem Paarhaushalt leben, nach einem Umzug im Durchschnitt einen längeren Arbeitsweg zurück, während die Pendeldistanzen von Männern nach einem Haushaltsumzug im Durchschnitt konstant bleiben. Für den deutschsprachigen Kontext liegen somit Befunde auf Basis von herkömmlichen Survey-Daten vor, die den Erwartungen der Vignettenstudie widersprechen, wobei aufgrund des sehr unterschiedlichen Studiendesigns eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben ist. Empirische Evidenzen, dass Haushaltsumzüge sowohl die Pendeldistanz von Frauen als auch die Pendeldistanz von Männern reduzieren, findet Camstra (1996) auf Basis niederländischer Daten, erhoben in den Jahren 1992–1993. Während kleinräumige Umzüge häufiger den Arbeitsweg von Frauen verkürzten, verringerten großräumigere Wohnortwechsel häufiger den Pendelweg von Männern.

[24] Diese Hypothese wurde bereits von Kain (1962) formuliert.

In dem folgenden Abschnitt werden die hier angelegten Überlegungen in Bezug auf die Handlungsstrategien von Paarhaushalten zur Anpassung von Pendeldistanzen im Kontext einer Familiengründung weiter vertieft. Dabei werden neben Wohnortveränderungen auch Arbeitsplatzwechsel als Handlungsmöglichkeit zur Veränderung der Pendelentfernung berücksichtigt und dabei die Möglichkeit in Betracht gezogen, dass Paare die Pendeldistanz *beider* Partner sukzessive und dabei vorausschauend durch Wohnort- und Arbeitsortveränderungen verringern können (vgl. Deding et al. 2009). Diese Perspektive wird um Überlegungen bezüglich der Bedeutung der (antizipierten) Arbeitsteilung im Kontext einer Elternschaft ergänzt.

3.3.4 Wohn- und Arbeitsortentscheidungen von Paaren in Abhängigkeit von Fertilitätsplänen und -entscheidungen

Bevor nun stärker eigene Überlegungen über Wohn- und Arbeitsortentscheidungen von Paarhaushalten im Zuge einer Familiengründung in den Vordergrund treten, wird zunächst auf ein Theoriemodell eingegangen, welches in mancher Hinsicht als Blaupause für die theoretische Argumentation dient. Das Theoriemodell, das der Gruppe der Suchtheorien zugeordnet werden kann (Deding et al. 2009: 114), wird in einem Aufsatz von van Ommeren et al. (1998) ausführlich mathematisch beschrieben und unter anderem von Deding et al. (2009) einer empirischen Überprüfung unterzogen. Während viele alternative Modellierungsvorschläge des Pendelverhaltens und der damit assoziierten Wohnort- oder Arbeitsortentscheidungen entweder den Arbeitsort oder den Wohnort als gegeben (dominant) ansehen (s. Abschn. 3.3.1), verzichtet das Theoriemodell auf eine derartige Festlegung und modelliert die potenzielle wechselseitige Interdependenz der Wohnort- und Arbeitsortwahl (siehe hierzu auch van Ommeren et al. 2000: 214). Nachfolgend werden die Implikationen des Modells anhand der empirischen Studie von Deding et al. (2009) erörtert.

Ausgangspunkt ihrer Studie bildete die Frage, in welchem Ausmaß die räumliche Konfiguration des Wohnortes und der beiden Arbeitsorte bei Doppelverdienerpaaren das Mobilitätsverhalten auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt beeinflusst. Dabei wird in dem Modell grundlegend angenommen, dass Erwerbspersonen häufig nicht die für sie beste Wohnort-Arbeitsort-Kombination realisiert haben, jedoch grundsätzlich bestrebt sind, ihre diesbezügliche Situation zu verbessern (Deding et al. 2009: 114).[25] Mit Blick auf Einverdienerhaushalte lässt sich auf Basis dieser suchtheoretischen Grundannahme bereits die gut bestätigte Hypothese aufstellen, dass mit zunehmender Pendeldistanz Arbeitsort- und Wohnortwechsel wahrscheinlicher werden (ebd.). Während der Effekt der räumlichen Konfiguration des Wohn- und Arbeitsortes im Falle eines Einverdienerhaushaltes jedoch auf nur eine Variable – der dadurch definierten Pendeldistanz – zurückzuführen ist, wird die räumliche Konfiguration von Doppelverdienern durch drei Variablen charakterisiert: durch die jeweilige Pendeldistanz beider Verdiener sowie durch die Distanz zwischen den beiden Arbeitsorten (ebd.: 115).

Dem suchtheoretischen Modell zufolge resultiert der unmittelbare Nutzen (instantaneous utility) des Haushaltes grundlegend aus dem Einkommen beider Partner, dem Nettonutzen,

[25] Während der neoklassischen ökonomischen Theorie zufolge Friktionen hinsichtlich der optimalen Wohnort-Arbeitsort-Kombination vernachlässigbar sind und diese demnach annimmt, dass, im Gleichgewicht, Pendelkosten vollständig durch höhere Löhne oder geringere Wohnkosten kompensiert werden, basieren suchtheoretische Ansätze auf der Annahme, dass aufgrund von unvollständiger Information bezüglich des Wohn- und Arbeitsmarktes die reibungslose Realisierung einer optimalen Wohnort-Arbeitsort-Kombination verhindert wird (Deding et al. 2009: 114).

der mit einem spezifischen Wohnort verbunden ist, sowie den Pendelkosten beider Partner, die mit zunehmender Pendeldistanz steigen (van Ommeren et al. 1998.: 25). Paarhaushalte sind demnach bestrebt, den Pendelaufwand beider Haushaltsmitglieder möglichst gering zu halten.[26] Nicht der unmittelbare Nutzen (instantaneous utility) einer Handlungsalternative ist letztlich ausschlaggebend für die Handlungswahl, sondern ihr Beitrag im Kontext einer Nutzenmaximierung über die gesamte „Lebenszeit“ hinweg (lifetime utility) (van Ommeren et al. 1998: 26f.). Eine Verringerung der Pendeldistanz kann entweder durch einen Wohnortwechsel oder durch einen Wechsel des Arbeitsplatzes erfolgen. Beide Alternativen führen zu einer Veränderung der räumlichen Konfiguration des Doppelverdienerhaushaltes, die wiederum die Möglichkeiten daran anschließender Wohn- und Arbeitsortwechsel definiert. „The basic decision the household has to make is whether to accept a job offer or residential-move opportunity, taking into account other such possibilities in the future” (van Ommeren et al. 1998: 27). Grundlegend ist somit die Annahme vorausschauenden Verhaltens. Wohnort- und Arbeitsortentscheidungen erfolgen gewissermaßen strategisch unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Zustände, die wiederum die Gelegenheitsstrukturen für anschließende Handlungsschritte bilden. Demnach erlaubt das Modell infolge seiner dynamischen Perspektive auch Handlungsentscheidungen, die mit einem (temporären) Rückgang des unmittelbaren Nutzens verbunden sind, insofern sie günstige Rahmenbedingungen für zukünftige nutzenstiftende Handlungsschritte schaffen.

Auf Basis der modelltheoretischen Implikationen leiteten Deding et al. (2009) eine Reihe von Hypothesen ab, die ihrer anschließenden empirischen Überprüfung standhielten. Unter anderem bestätigte sich die Hypothese, dass mit zunehmender Distanz der Arbeitsstandorte beider Partner die Wahrscheinlichkeit eines Wohnortwechsels sinkt, da mit zunehmender Entfernung der Arbeitsorte die Wahrscheinlichkeit steigt, dass ein Wohnortwechsel zugunsten einer Reduktion der Pendeldistanz eines Partners eine Ausweitung des Pendelweges des anderen Partners zur Folge haben würde. Ferner konnte eine zweite, in theoretischer Hinsicht komplementäre Hypothese bestätigt werden: Mit zunehmender Distanz der Arbeitsstandorte beider Partner steigt die Wahrscheinlichkeit, dass ein Partner seinen Arbeitsort verlagert. Die Autoren betonen, dass dieser Zusammenhang nur dann zu erwarten sei, wenn der Haushalt bereits zu diesem Zeitpunkt antizipiert, infolge dieses Arbeitsortwechsels einen Haushaltsumzug zu realisieren. Hintergrund dieser Hypothese bildet die modellimmanente Annahme, dass durch ein räumliches Näherrücken der beiden Arbeitsorte eine Ausgangsbedingung geschaffen wird, die es eher gewährleistet, dass beide Partner durch einen Haushaltsumzug ihren Pendelaufwand reduzieren können.[27]

Wie lässt sich nun das dargestellte suchtheoretische Modell mit der Frage der Pendelweganpassung von Paaren im Zuge einer Elternschaft in Verbindung bringen? Ein für die folgenden Überlegungen zentraler Aspekt ist die (empirisch geprüfte) Modellannahme, dass Paarhaushalte im Zuge von Wohn- und Arbeitsortentscheidungen die Folgen ihrer Entscheidung antizipieren und auf Basis der erwarteten Handlungsfolgen, die wiederum den

---

26 In ihrer Untersuchung zur Bedeutung der räumlichen Konfiguration der Wohn- und Arbeitsorte von Doppelverdienerpaaren auf ihr Mobilitätsverhalten gehen Deding et al. (2009) zu Gunsten einer anschaulichen Darstellung von vereinfachenden Annahmen aus. Demzufolge wird der unmittelbare Haushaltsnutzen ausschließlich durch die Pendeldistanz beider Partner bzw. den damit assoziierten Kosten beeinflusst (ebd.: 118). Umzugskosten oder Kosten, die mit einem Stellenwechsel verbunden sind, werden nicht berücksichtigt. Das formale Modell (vgl. hierzu: Van Ommeren et al. 1998) erlaubt hingegen durchaus komplexere Modellierungen. „This model allows also for wage and residence heterogeneity, unemployment, as well as job and residence moving costs” (Deding 2009: 118).

27 Die Autoren illustrieren diese Überlegung mit dem Grenzfall, dass beide Arbeitsstellen am selben Ort liegen. In diesem Fall wird jeder Umzug, der den Pendelweg eines Partners reduziert, zugleich den Pendelweg des anderen Partners reduzieren (Deding et al. 2009: 115).

Spielraum anschließender Handlungen definieren, ihre gegenwärtigen Entscheidungen ausrichten. Vor diesem Hintergrund wird es beispielsweise nunmehr besser nachvollziehbar, wenn ein Haushaltsmitglied infolge eines Wohnortwechsels zugunsten einer Reduktion der Pendelkosten des Partners (temporär) eine Erhöhung des eigenen Pendelaufwandes in Kauf nimmt, wenn sich im Anschluss daran Möglichkeiten ergeben, den Pendelaufwand wieder zu verringern und diese Kostenaufnahme langfristig den Nutzen des Paarhaushaltes erhöht. Ein weiteres anschlussfähiges Moment ist die Modellimplikation, dass Paare mit zunehmender Entfernung zwischen ihren Arbeitsorten vermehrt auf eine (zeitversetzte) Kombination aus Wohnort- und Arbeitsortverlagerungen zurückgreifen: Paarhaushalte können die Summe der individuellen Pendelwege infolge eines Wohnortwechsels minimieren, wenn sie einen Wohnort wählen, der (auf einer gedachten Geraden) zwischen beiden Arbeitsorten liegt. Eine weitere Reduktion der Pendeldistanz ist anschließend nur durch einen Wechsel des Arbeitsortes eines Partners möglich (vgl. hierzu auch: Suprenant-Legault et al. 2013). Dieser Aspekt ist mit dem Phänomen der Familiengründung in besonderer Weise anschlussfähig, wenn anstelle der Arbeitsortdistanz die elternschaftsbedingte Veränderung der wahrgenommenen Pendelkosten (s. Abschn. 3.3.2) als Einflussfaktor in Betracht gezogen wird. Demzufolge könnte für (werdende) Eltern eine hinreichende Verkürzung der Pendelwege häufiger als für kinderlose Paare nicht allein durch einen Wohnortwechsel realisierbar sein und eine zeitversetzte Kombination aus Wohnort- und Arbeitsortverlagerungen erfordern.

Ausgehend von der Annahme, dass Doppelverdienerpaare prinzipiell bestrebt sind, den Pendelaufwand beider Haushaltsmitglieder möglichst gering zu halten und dabei auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Handlungsbedingungen Wohnort- und Arbeitsortentscheidungen treffen, werden im Folgenden nun die erwartbaren Handlungsabfolgen der Wohnort-Arbeitsort-Adjustierung von Doppelverdienerpaaren im Zuge des Übergangs zur Elternschaft vor dem Hintergrund der bisherigen theoretischen Perspektiven konkretisiert. Dabei soll die Annahme einer gemeinsamen Haushaltsnutzenfunktion des suchtheoretischen Modells aufrechterhalten werden. Potenzielle Verteilungskonflikte und darauf bezogene Verhaltensweisen, wie sie von der Verhandlungstheorie modelliert werden (s. Abschn. 3.3.3), werden im Folgenden demnach nicht berücksichtigt. Die verhandlungstheorerische Argumentation wird bei der Betrachtung von Fertilitätsentscheidungen in Abhängigkeit von der Pendelmobilität (Abschn. 3.4) jedoch nochmal aufgegriffen.

Synthese der theoretischen Erörterungen

Ausgangspunkt bildet die Annahme, dass Paare ihre Wohnort- und Arbeitsortentscheidungen auch an der erwarteten bzw. präferierten Aufgabenverteilung nach dem Übergang zur Elternschaft ausrichten. Dabei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Pendelkosten der Frau im Falle einer Elternschaft höher ausfallen als jene des Mannes, auch wenn (zunehmend) zu berücksichtigen sein dürfte, dass auch Väter gerne Zeit mit ihren Kindern verbringen bzw. Haus- und Familienarbeit übernehmen und sich dies auf ihre Pendelkosten niederschlägt (s. Abschn. 3.3.2).

Sieht das präferierte Arbeitsteilungsarrangement nun eine rasche Rückkehr der Mutter auf ihren bisherigen Arbeitsplatz und eine Erwerbsausübung mit einem regelmäßigen Pendelweg vor, so kann das Paar durch eine Reduktion des Pendelweges der Frau die gesamten Pendelkosten des Haushaltes senken, auch wenn sich der Pendelaufwand des Mannes (im Falle eines Haushaltsumzuges) dadurch gleichermaßen erhöht. Diese Kostenreduktion auf Haushaltsebene liegt in den höheren Kosten (einer Zeiteinheit) des Pendelns der Frau begründet. Die gesamten Pendelkosten der Frau werden stärker reduziert als sich die gesamten Pendelkosten des Mannes erhöhen. Diese Schlussfolgerung lässt sich auch dann treffen, wenn

man davon ausgeht, dass die Frau zwar ihren Erwerbsumfang reduziert, aber weiterhin täglich pendelt, da der Pendelaufwand durch die Erwerbsreduktion nicht beeinflusst wird.[28]

Diese Strategie zur Reduktion der Pendelkosten entspricht den Annahmen der sensitivity-Hypothese (s. Abschn. 3.3.3). Aufgrund der höheren Pendelkosten der Frau wird die Wahl des Wohnstandortes stärker an ihren Belangen ausgerichtet. Allerdings ist fraglich, ob eine derartige Wohnortadjustierung auch dann noch bevorzugt wird, wenn der Umzug eine Ausweitung des Arbeitsweges des Partners zur Folge hat, der fortan die gestiegenen Pendelkosten zu tragen hat. Eine aktive Verkürzung des Pendelweges des Mannes setzt in diesem Fall einen Arbeitsstellenwechsel voraus, der potenziell mit Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen ökonomischen Lage der Familie verbunden ist (s. näher unten).

Wie oben dargestellt, sind einer Reduktion der Pendelwege des Paarhaushaltes allein durch einen Haushaltsumzug gewisse Grenzen gesetzt. Paarhaushalte könnten demnach auf eine andere Handlungsstrategie setzen: einer zeitversetzen Anpassung des Wohn- und Arbeitsortes. Insbesondere Paare, deren Arbeitsorte in großer Entfernung zueinander liegen oder die Wert darauf legen, dass beide Partner im Kontext der Elternschaft kurze Pendelwege zurücklegen, dürften einen Anreiz haben, diese Strategie der Wohnort-Arbeitsort-Anpassung zu realisieren. Unter Berücksichtigung der Aufgabenverteilung des Paarhaushaltes, die im Zuge des Übergangs zur Elternschaft häufig mit einer Traditionalisierung verbunden ist (s. Abschn. 3.3.2), lassen sich ferner Argumente finden, dass sich Paare in dieser Situation für eine Handlungssequenz entscheiden, die dem Handlungsmuster der male dominance-Hypothese (s. Abschn. 3.3.3) entspricht. Diese Argumente werden im Folgenden näher dargelegt.

Im Zuge des Übergangs zur Elternschaft und der damit verbundenen Traditionalisierung gewinnt die berufliche Position des Mannes an besonderer Bedeutung. Einerseits ist anzunehmen, dass Elternschaften insbesondere dann realisiert werden, wenn der Mann eine stabile berufliche Position erreicht hat. Andererseits wird das Paar darauf bedacht sein, dass der Mann seine Einkommenskapazitäten auch im Verlauf der Elternschaft möglichst aufrechterhalten kann. Die Übernahme der Ernährerrolle schränkt dabei die Möglichkeit eines Arbeitsortwechsels des Mannes erheblich ein, da die Kosten von Einkommenseinbußen, nichtrealisierten Aufstiegsprozessen und Arbeitsplatzunsicherheiten, die infolge eines Arbeitsplatzwechsels drohen, durch die gestiegene Bedeutsamkeit des männlichen Einkommens steigen. Demnach ist zu erwarten, dass sich für den Mann im Zuge des Übergangs zur Vaterschaft die Aussicht verringert, eine neue Arbeitsstelle zu finden, die eine hinreichende ökonomische Sicherheit bietet. Legen Paare ihren Wohnort bevorzugt vor der Realisierung einer Elternschaft fest (vgl. Kulu 2008; Mulder/Wagner 2001), so impliziert die Übernahme der Ernährerrolle, dass die Pendeldistanz des Mannes nach einer Elternschaft langfristig fixiert ist.[29] Wird die Pendeldistanz des Mannes als nicht langfristig tragbar erachtet, dann wird das Paar somit bereits im *Vorfeld* der Realisierung des Kinderwunschs bestrebt sein, den Pendelaufwand des Mannes soweit zu reduzieren, dass er die Arbeitsstelle langfristig aufrechterhalten kann. In Übereinstimmung mit der male dominance-Hypo-

---

28 Allerdings hat der Haushalt im Falle einer Elternschaft, die mit einer Erwerbsreduktion verbunden wird, sowohl einen Anstieg der Pendelkosten infolge der Elternschaft als auch einen Rückgang der Erträge aus Erwerbsarbeit (Einkommen) zu verzeichnen. Dies geht aus ökonomischer Perspektive mit einer sinkenden Bereitschaft des Haushaltes einher, Pendelkosten zu tragen. Damit steigt potenziell der Anreiz, die weibliche Erwerbstätigkeit aufzugeben.

29 An dieser Stelle könnte eingewendet werden, dass Umzugsentscheidungen auch häufig noch von Familien mit Kindern getroffen werden. Allerdings verschiebt sich das Problem der Wohnort-Arbeitsort-Anpassung in diesem Fall lediglich auf der Zeitachse des Familienzyklus. Es wird jedoch als plausibel erachtet, dass Paare häufig zum Zeitpunkt der Familiengründung derartige Anpassungsleistungen vollziehen.

these kann nun ergänzend die Vermutung erfolgen, dass diese Reduktion bevorzugt über eine Wohnortverlagerung realisiert wird. Jedoch schließt die Argumentation den alternativen Fall, dass die Reduktion des Pendelaufwandes durch einen Wechsel des Arbeitsortes vor der Elternschaft erzielt wird, nicht aus.

Der Übergang zur Elternschaft stärkt nicht nur das Rollenbild des männlichen Haupternährers. Er ist darüber hinaus infolge der komplementären Zuschreibung der familialen Fürsorge in den weiblichen Zuständigkeitsbereich in aller Regel mit einer mehr oder minder ausgeprägten Reduktion des Erwerbsengagements von Müttern verbunden. Geschlechtsrollentheorien betonen ferner eine asymmetrische Bewertung der ökonomischen Ressourcen von Frauen und Männern, die maßgeblich an der Aufgabenverteilung zwischen Müttern und Vätern orientiert ist (vgl. Lersch 2014b: 38f.) und im Zuge des Übergangs zur Elternschaft besonders prägend auf Handlungsentscheidungen wirken dürfte. Häufig nehmen Mütter nunmehr die Rolle der Hinzuverdienerin ein (Schneider et al. 2014b: 14). Es lässt sich nun argumentieren, dass sowohl die antizipierte Reduktion der Erwerbsarbeit als auch die abnehmende Relevanz der weiblichen Erwerbskarriere den Anreiz des Paares erhöht, den Wohnort an den Arbeitsort des Mannes zu orientieren.

Zunächst kann hierbei in Rechnung gestellt werden, dass für den Partner, der kindbedingt seinen Erwerbsumfang reduziert, im Zuge von Mutterschutz und Elternzeit häufig zunächst überhaupt keine Pendelkosten anfallen. Der Pendelaufwand ist für den Haushalt während dieser Phasen minimiert, wenn der auf Erwerbsarbeit spezialisierte Partner einen möglichst kurzen Arbeitsweg hat. Wird anschließend eine Erwerbstätigkeit in Teilzeit verfolgt, so bietet sich dem teilzeitarbeitenden Partner potenziell mehr Spielraum, den Pendelaufwand gering zu halten, indem nicht die Arbeitsstunden pro Tag, sondern die Anzahl der Arbeitstage pro Woche reduziert werden. Stärker als bei einer Reduktion der täglichen Arbeitsstunden dürfte dann der Anreiz ausfallen, den Wohnort am Arbeitsstandort des Hauptverdieners auszurichten, da die Reduktion der Arbeitstage zumindest partiell den (wöchentlichen) Pendelaufwand verringert. Schließlich ist die unterschiedliche Bewertung der ökonomischen Ressourcen von Müttern und Vätern zu berücksichtigen. Während sich die Aussicht des Vaters auf eine neue geeignete Arbeitsstelle in Folge des gestiegenen Anspruches potenziell verringert, können die Anforderungen an eine neue Arbeitsstelle der Mutter aus „haushaltsökonomischer“ Sicht geringer angesetzt werden. Ferner dürften Phasen einer temporären Arbeitslosigkeit, die mit der Suche nach einer neuen, räumlich näher gelegenen Arbeitsstelle verknüpft sind, aufgrund der Alternativrolle der „Vollzeitmutter“, mit vergleichsweise geringen direkten (psychischen bzw. sozialen) und indirekten (Opportunitäts-)Kosten verbunden sein. [30]

Die Wohnort-Arbeitsort-Adjustierung des Paarhaushaltes, welche auf Anreizstrukturen basiert, die der männlichen Dominanz bei der Wohnortwahl Vortrieb gibt (male dominance-Hypothese), kann demnach, ergänzt um den Handlungsschritt des Arbeitsortwechsels, wie folgt skizziert werden: Es ist davon auszugehen, dass Paare einen Anreiz haben, im Vorfeld einer Elternschaft den Pendelaufwand des Mannes hinreichend zu reduzieren, so dass seine Pendelkosten längerfristig tragbar sind. Dabei dürften Wohnortverlagerungen ein häufiges Mittel zur Reduktion des Pendelaufwandes sein. Aus der Perspektive der Partnerin bedeutet eine derartige, an den Belangen des Mannes ausgerichtete Wohnort-Arbeitsort-Anpassung, zugleich eine Fixierung des Wohnortes. Infolge dieser Fixierung des Wohnortes und den relativ geringen Kosten der Aufgabe der bisherigen Arbeitsstelle ist nun zu erwarten, dass

[30] Die verringerte Notwendigkeit des Hinzuverdieners, eine das Haushaltsbudget ökonomisch tragende Berufsposition zu erlangen, mit der Folge einer räumlich eingeschränkten Arbeitsplatzsuche vom Wohnort aus, wurde bereits von Kain (1962) formuliert: „[S]econdary wage earners […] tend to seek nearby jobs to augment the family budget, with a more casual attitude in job seeking than that of the primary wage earner” (Kain 1962: 17).

eine Reduktion der Pendeldistanz der Frau vornehmlich durch einen Wechsel des Arbeitsortes nach Geburt des Kindes erfolgt.

Resümierend lässt sich für den Prozess der Wohnort-Arbeitsort-Anpassung im Zuge einer Familiengründung damit zunächst festhalten, dass sowohl für eine Orientierung des Wohnortes am Arbeitsort der Frau als auch für eine Wohnortorientierung am Arbeitsort des Mannes plausible theoretische Gründe angeführt werden können. Es ist sicherlich davon auszugehen, dass sich beide Strategien in realen Handlungsmustern wiederfinden lassen. Welche Handlungsstrategie unter welchen Bedingungen präferiert wird ist damit letztendlich auch eine empirische Frage. Dabei können unter Berücksichtigung der bisherigen Ausführungen durchaus einige der relevanten Bedingungen vermutet werden. So dürfte die Wahrscheinlichkeit einer Wohnortorientierung am Arbeitsort des Mannes, bzw. komplementär, die Reduktion der Pendeldistanz der Frau durch einen Arbeitsortwechsel nach dem Übergang zur Elternschaft, nicht nur mit der Distanz zwischen den Arbeitsorten der beiden Partner steigen, sondern ebenfalls umso eher erfolgen, je umfangreicher die Frau im Kontext der Elternschaft ihre Erwerbstätigkeit reduziert und je weniger Bedeutung der Erwerbstätigkeit des Hinzuverdieners im Vergleich zur männlichen Erwerbsaktivität beigemessen wird. Zugespitzt bedeutet dies, dass in Kontexten, in denen häufig eine traditionelle Aufgabenverteilung von Elternpaaren realisiert wird, dem Handlungsmuster der male dominance-Hypothese empirisch ein besonderes Gewicht zukommt.

3.4 Bedeutung von Pendelmobilität für den Aufschub von Elternschaft

Die folgenden Erörterungen beschäftigen sich nun mit der Frage, inwiefern davon auszugehen ist, dass sich ein gegenwärtig praktiziertes Mobilitätsarrangement auf die Entscheidung auswirkt, einen Kinderwunsch zu realisieren. In den vorausgegangenen Abschnitten (3.3.1–3.3.4) wurde Elternschaft – bzw. ein antizipierter oder realisierter Familiengründungsprozess – vornehmlich als unabhängige Variable betrachtet. Demnach antizipieren Individuen bzw. Paare im Vorfeld einer Elternschaft potenzielle Belastungen, die bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Wohnort-Arbeitsort-Kombination im Falle einer Elternschaft auftreten können, und versuchen, bei wahrgenommener Unvereinbarkeit, mittels Standortverlagerungen verbesserte Rahmenbedingungen zu schaffen, wobei auch sequenzielle Wohnort- und Arbeitsortveränderungen als Lösungsstrategie plausibel erscheinen.

Es liegt jedoch auf der Hand, dass dieses skizzierte Verhalten zugleich mit einem temporären Aufschub einer intendierten Elternschaft verbunden sein kann, und zwar, wenn die bestehende Wohnort-Arbeitsort-Kombination bereits im Vorfeld der Elternschaft verändert werden soll. Denn dies setzt mit Blick auf einen Arbeitsortwechsel voraus, dass (unter Hinnahme von Such- und Transaktionskosten) eine neue Arbeitsstelle gefunden wird, die den individuellen Ansprüchen genügt. Bei einer intendierten Verlagerung des Wohnortes müssen zudem verstärkt die Interessen beider Partner berücksichtigt werden. Ein damit verbundener Abstimmungsprozess kann die Wohnortsuche erheblich verkomplizieren und zeitlich ausdehnen.

Die Annahme eines pendelwegbedingten Aufschubes von Elternschaft impliziert, dass die Handlungsentscheidung, den Kinderwunsch gegenwärtig nicht zu realisieren, subjektiv einen höheren Nettonutzen verspricht als die Handlungsalternative, die Elternschaft gegenwärtig zu verwirklichen. Unter der Annahme, dass Frauen und Männer mit zeitaufwendigen Pendelwegen sich hinsichtlich der Intention, Kinder zu bekommen, nicht systematisch von Frauen und Männern mit relativ kurzen Pendelwegen unterscheiden (vgl. Huinink/Feldhaus

2012), lässt sich ein negativer Pendeleffekt auf die Realisierungswahrscheinlichkeit einer Elternschaft ausschließlich auf Unterschiede bezüglich der erwarteten Kosten (und nicht bezüglich des erwarteten Nutzens) einer Familiengründung bei bestehendem Pendelarrangement zurückführen. Nachfolgend werden diese Kosten näher betrachtet.

Zunächst wird der Blick auf die Arbeitswegdistanz von Männern gerichtet. In den vorausgegangenen Abschnitten wurden zwei der folgenden drei Aspekte bereits thematisiert. Demzufolge ist zunächst zu berücksichtigen, dass auch für Väter ein gewisser Anstieg der Pendelkosten im Zuge einer Familiengründung zu erwarten ist, zumindest bei Annahme, dass auch Väter gerne Zeit in ihre Kinder investieren (s. Abschn. 3.3.2). Das dafür erforderliche Zeitbudget kann grundsätzlich durch eine Reduktion des Pendelaufwandes ausgeweitet werden. Ferner kann mit Zhang et al. (2001) ein zweites Argument angeführt werden, warum kürzere Pendelwege von Männern die Fertilitätsneigung eines Paares erhöhen könnten. So könnte eine (erwartete) aktivere Beteiligung von Männern an der Hausarbeit und Kindererziehung und die damit einhergehende Entlastung von Müttern die Entscheidung zur Elternschaft befördern (vgl. auch Huinink/Kohli 2014: 1301). Ein drittes Argument, das einen hemmenden Einfluss langer Pendelstrecken von Männern auf die Fertilität erwarten lässt, kann schließlich aus der Argumentation der male dominance-Hypothese abgeleitet werden (s. Abschn. 3.3.4). Demzufolge verringert die mit dem Übergang zur Elternschaft einhergehende Stärkung der Ernährerrolle von Männern den Handlungsspielraum von Vätern, die bestehende Pendeldistanz zu verändern. Unter diesen Bedingungen ist es plausibel davon auszugehen, dass ein Anreiz besteht, den Pendelaufwand von Männern, noch vor dem Übergang zur Elternschaft und unter Berücksichtigung der zukünftig zu tragenden Pendelkosten, hinreichend zu reduzieren. Auch diesbezügliche Anpassungsbestrebungen im Vorfeld einer Elternschaft haben das Potenzial, dass eine intendierte Elternschaft vorerst nicht verwirklicht wird, solange der anvisierte Zielzustand noch nicht realisiert wurde.

Nun wird die Situation von Frauen näher betrachtet. In Abschnitt 3.3.2 wurde begründet, dass ein Übergang zur Elternschaft für Frauen mit einem starken Anstieg der Pendelkosten verbunden ist. Mit zunehmendem Pendelaufwand dürfte es nicht nur schwieriger werden, die Betreuung des Kindes zeitlich zu organisieren und ausreichend Zeit für Haus- und Familienarbeit zu finden. Auch können pendelbedingte Zeiteinschränkungen als nicht vereinbar mit der Mutterrolle wahrgenommen werden. Wie Schröder (2007: 371–384) sowie Huinink und Schröder (2008: 298–300) auf Basis einer Verbindung von entwicklungspsychologischen und nutzentheoretischen Konzepten aufzeigen, kann die (erwartete) Nichterfüllung der individuellen Ansprüche an die Mutterrolle[31] zu (erwarteten) Misserfolgswahrnehmungen führen, deren Vermeidung ein starkes Motiv bei Investitionsentscheidungen darstellt. Dadurch kann der Aufschub einer Elternschaft maßgeblich begünstigt werden. Demzufolge liegen ebenfalls Anreize vor, den Pendelaufwand von Frauen im Zuge einer Familiengründung zu reduzieren, wenn das gegenwärtige Pendelarrangement eine zu hohe Belastung erwarten lässt. Auch der Pendelaufwand von Frauen lässt sich grundsätzlich durch eine Verlagerung des Wohnortes oder Arbeitsortes im Vorfeld einer Elternschaft reduzieren (s. Abschn. 3.3.4).

Im vorausgegangenen Abschnitt (3.3.4) wurde jedoch ebenfalls argumentiert, dass Paare einen Arbeitsplatzwechsel der Frau *im Anschluss* an ihre kindbezogene Erwerbsunterbrechung gegenüber anderen, den Pendelaufwand reduzierenden Lösungen, wie einer Wohnortverlagerung im Vorfeld der Elternschaft, die mit einer Verschlechterung der Pendelsituation des Mannes verbunden sein kann, häufig präferieren könnten, da die berufsbezogenen Opportunitätskosten einer temporären Erwerbsaufgabe aufgrund der primären Für-

[31] Huinink und Schröder (2008: 298–300) illustrieren diese Argumentation am Beispiel der Vaterrolle.

sorgerolle von Müttern relativ gering sind. Allerdings ist an dieser Stelle in Rechnung zu stellen, dass eine derartige Strategie mit berufsbezogenen Risiken verbunden ist. Empirische Studien konnten zeigen, dass sich ein Wechsel des Arbeitsplatzes bei der Berufsrückkehr von Müttern nach der Elternpause negativ auf die Lohnentwicklung auswirkt (vgl. Ziefle 2004; Waldfogel 1998a; s. hierzu näher Kap. 7). Dieser Effekt kann auf den Verlust des betriebsspezifischen Humankapitals sowie von betriebsspezifischen Senioritätsprivilegien zurückgeführt werden. Zusätzlich droht der Verlust einer guten Stellenpassung (Waldfogel 1998a: 149f.). Drohende Einkommenseinbußen und eingeschränkte Berufschancen infolge von kindbezogenen Erwerbsunterbrechungen werden in mikroökonomischen Theorieansätzen als ein zentraler Einflussfaktor auf die Entscheidung über Kinder hervorgehoben. Je stärker eine Elternschaft mit ökonomischen Einbußen verknüpft ist, desto eher ist eine Situation gegeben, bei der eine gegenwärtige Kinderlosigkeit einen höheren Nutzen erwarten lässt als die Entscheidung zur Elternschaft. Während sich die Opportunitätskosten der Kindererziehung aus haushaltsökonomischer Perspektive (Becker 1993) auf das Nutzenniveau des gesamten Haushaltes niederschlagen, betonen verhandlungstheoretische Betrachtungen familialer Entscheidungen (Ott 1989) die individuellen Folgen beruflicher Karriereeinbußen für die zukünftige Verhandlungsmacht in Partnerschaften (s. zu diesem Ansatz auch Abschn. 3.3.3).[32] Dieser Perspektive zufolge werden Frauen zukünftige Verschlechterungen ihrer Verhandlungsposition durch eine Elternschaft antizipieren und bei einer hinreichend starken Verschiebung der relativen Drohpunkte beider Partner der Entscheidung für ein Kind nicht zustimmen, auch wenn die Elternschaft für den Haushalt mit einem Wohlfahrtsgewinn verbunden wäre (Ott 1989, insbesondere: 102–104). Auch bei einer Orientierung des Wohnortes am Arbeitsort des Mannes kann demnach auf das Vorliegen gewisser Anreize geschlossen werden, den Pendelaufwand der Frau noch vor dem Übergang zur Elternschaft durch eine räumliche Veränderung des Arbeitsortes zu reduzieren, da die damit verbundene relativ sichere Aussicht, nach einer kindbezogenen Erwerbsunterbrechung auf den (nunmehr räumlich näher gelegenen) alten Arbeitsplatz zurückkehren, die subjektiven Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Erwerbsmöglichkeiten der Mutter reduziert. Nicht nur die ökonomischen Folgen für den Haushalt dürften besser abschätzbar und kontrollierbar sein, sondern ebenfalls die zukünftige relative Verschiebung der innerpartnerschaftlichen Verhandlungspositionen. Demzufolge bleibt festzuhalten, dass auch bei männlicher Dominanz im Kontext von Wohnortentscheidungen und bestehenden Anreizen, die Reduktion der Pendelintensität von Frauen durch die Suche einer wohnortnahen Arbeitsstelle nach der Familiengründung zu realisieren, die Elternschaft mobilitätsbedingt mit erhöhten subjektiven Kosten verbunden sein kann.

Insgesamt können damit, sowohl mit Blick auf die Pendelwege von Männern als auch mit Blick auf die Pendelwege von Frauen, Einflüsse auf die Entscheidung zur Umsetzung von Kinderwünschen theoretisch begründet werden.

Freilich kann nun weitergehend die Frage aufgeworfen werden, unter welchen Bedingungen intensive Pendelmobilität zu einem nennenswerten, längerfristigen Aufschub von Elternschaftsplänen beitragen kann, bzw. ob eher (wenn überhaupt) kurzfristige mobilitätsbedingte Verzögerungen zu erwarten sind. Ein neuer Wohnort könnte relativ rasch realisierbar sein und die „Kosten“ einer Kindsgeburt bei noch nicht erfolgtem Wohnortwechsel könnten subjektiv nicht allzu hoch ins Gewicht fallen. Ebenfalls könnten die mit einem Arbeitsplatzwechsel verbundenen Erwerbsunsicherheiten relativ gering wiegen gegenüber

[32] Neben den ökonomischen Risiken können noch weitere individuelle Kostenaspekte eines Arbeitsplatzwechsels genannt werden, beispielsweise der Verlust gewachsener kollegialer Sozialbeziehungen oder berufsbezogener Handlungsroutinen.

einem längerfristigen Verzicht auf eine intendierte Familiengründung. Allerdings dürfte hier eine Vielzahl individueller Faktoren eine Rolle spielen, wie etwa das subjektive Anspruchsniveau an die Wohnlage und Wohnausstattung bei der Wohnungssuche, individuelle Präferenzen und Leitbilder bezüglich der („korrekten") Abfolge von Wohnungsgründung (und Wohnortfestlegung) und Familiengründung sowie die lokalen Arbeitsmarktopportunitäten. Eine tiefergehende theoretische Erörterung dieser und weiterer Faktoren, die den Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Elternschaftsentscheidungen moderieren können, soll an dieser Stelle infolge des zu erwartenden komplexen Zusammenspiels dieser Faktoren nicht erfolgen. Die Frage, ob mobilitätsbedingte Barrieren einer Elternschaft tatsächlich zu einem Aufschub von Realisierungsentscheidungen einer Elternschaft führen, dürfte letztendlich in hohem Maße von der subjektiven Wichtigkeit einer zeitnahen Familiengründung abhängig sein (s. Abschn. 3.2.2). Auf diesen Aspekt wird im Zuge der Hypothesenbildung, die im folgenden Abschnitt vorgenommen wird, nochmals näher eingegangen.

3.5 Zusammenfassung und Forschungshypothesen

Im Zuge der theoretischen Analyse des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Familiengründung wurden zwei Wirkrichtungen analytisch voneinander differenziert. Zunächst wurde die Frage erörtert, welchen Einfluss eine geplante oder realisierte Elternschaft auf die Pendelbereitschaft hat und welche Handlungsmuster zur Anpassung der Wohnort-Arbeitsort-Kombination auf Basis bestehender theoretischer Konzepte zu erwarten sind. Diese Perspektive wurde anschließend durch Überlegungen ergänzt, unter welchen Bedingungen ein Aufschub von Elternschaftsplänen als Folge einer hohen Pendelintensität angenommen werden kann. Dabei wurde insbesondere die Situation von Paarhaushalten und damit einhergehend geschlechtsspezifische Handlungsanreize und -restriktionen in den Blick genommen. Den Überlegungen zum Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Familiengründung wurde eine Skizzierung der relevanten Rahmenbedingungen biografischer Entscheidungen im Lebensverlauf vorangestellt und die Relevanz von Kontexteinflüssen und biografischer Planung im Zuge von Familiengründungsprozessen herausgestellt.

Gestützt durch den bisherigen Forschungsstand (s. insb. Abschn. 2.2 & 2.3) ist davon auszugehen, dass Elternschaft und Pendelmobilität um zeitliche Ressourcen konkurrieren und dass aus dieser Konkurrenzbeziehung eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Unvereinbarkeit zwischen ausgedehnten Arbeitswegen und Elternschaft resultiert. In Abschnitt 3.3.2 wurde der zuvor dargestellte nutzentheoretische Erklärungsansatz des Pendelverhaltens deshalb um Überlegungen bezüglich des Einflusses einer Elternschaft auf die Pendelbereitschaft von Frauen und Männern ergänzt. Demzufolge sind die Pendelkosten im Falle einer Elternschaft umso höher, je stärker die mit einer Elternschaft verbundenen Wohlfahrtserträge von dem verfügbaren Zeitkontingent für kindbezogene Aktivitäten und Reproduktionsarbeit abhängen. Zeitintensive Arbeitswege limitieren nicht nur das Zeitkontingent für nutzenstiftende Eltern-Kind-Interaktionen und Pflegeaufgaben. Zusätzlich können psychische Kosten entstehen, wenn die zeitliche Abwesenheit und Inflexibilität nicht mit dem eigenen Anspruch an die Elternrolle in Einklang zu bringen ist. Auf Basis dieser Überlegung ist auch für Väter ein gewisser Anstieg der Pendelkosten zu erwarten. Für Mütter sollte der Anstieg jedoch deutlich höher ausfallen. Der Anstieg von Pendelkosten dürfte mit Bestrebungen verbunden sein, den Pendelaufwand hinreichend zu reduzieren.

Im Kontext der anschließenden Auseinandersetzung mit der Frage, wie Paare in diesem Falle die erforderlichen Wohnort-Arbeitsort-Anpassungen realisieren, wurde jedoch noch

eine weitere Begründung herausgestellt, warum die Pendelkosten von Männern bei einer Familiengründung steigen (s. Abschn. 3.3.4). Demzufolge sinken für den Hauptverdiener im Kontext einer Elternschaft infolge drohender ökonomischer Einbußen und Arbeitsplatzunsicherheiten die Chancen, seine Pendeldistanz durch einen Wechsel des Arbeitsortes zu reduzieren. Diese Pendelkosten sind nicht notwendigerweise mit der Frage der Zeitverfügbarkeit für kindbezogene Aktivitäten verknüpft, sondern gründen allgemeiner in der Perspektive, den Pendelaufwand längerfristig und unter Inkaufnahme des damit verbundenen Zeitmangels für nutzenstiftende Handlungsalternativen „jeglicher Art“ zu tragen. Wird der gegenwärtige Pendelaufwand mit langfristig hohen Kosten assoziiert, dürfte eine angestrebte Familiengründung mit einem Anreiz verbunden sein, den Pendelweg des auf Erwerbsarbeit spezialisierten Partners noch vor dem Übergang zur Elternschaft zu reduzieren. Ein derartiges Handlungskalkül kann mit einem temporären Aufschub einer intendierten Elternschaft verbunden sein (s. Abschn. 3.4).

Während für den (zumeist männlichen) Hauptverdiener die Chancen auf eine neue geeignete Arbeitsstelle im Zuge der Familiengründung sinken, sind die potenziellen Kosten eines Arbeitsplatzwechsels für den auf Kindererziehung spezialisierten (weiblichen) Partner relativ gering (s. Abschn. 3.3.4). Antizipierte Umbrüche in der Aufgabenverteilung beim Übergang zur Elternschaft können demzufolge einem Handlungskalkül Vorschub leisten, bei dem sich die Wohnortwahl primär am Arbeitsort des Hauptverdieners orientiert, während der auf die Reproduktionsarbeit spezialisierte Partner von diesem Wohnort aus eine Arbeitsstelle in räumlicher Nähe sucht (vgl. ähnlich Nisic/Abraham 2015: 685f.). Diese Argumentation hat für empirische Forschungsarbeiten, die sich mit dem Einfluss intensiver Pendelmobilität auf die Realisierungswahrscheinlichkeit einer Elternschaft auseinandersetzen, eine interessante Implikation: Da der Anreiz zur Verwirklichung dieses Handlungsmusters nicht nur mit zunehmender Distanz der Arbeitsorte beider Partner, sondern ebenso mit zunehmender Stärkung der männlichen Ernährerrolle und abnehmender weiblicher Erwerbsorientierung steigt, könnten sich mit zunehmender Orientierung von Partnerschaften an dem Muster einer traditionellen Arbeitsteilung zeitaufwendige Pendelwege von Männern verstärkt als ein Hemmnis zum Übergang zur Elternschaft erweisen, während aufwendige Pendelwege von Frauen vermehrt nicht zum Aufschub einer Elternschaft beitragen.

Dennoch ist im Hinblick auf ebendiese empirische Forschungsfrage des Pendeleffektes auf die Fertilitätsentscheidung zu berücksichtigen, dass auch das Erfordernis einer erfolgreichen Stellensuche als Voraussetzung für eine Rückkehr in die Erwerbstätigkeit, insbesondere für die Mütter selbst, mit deutlichen Risiken verbunden ist (s. Abschn. 3.4). Hierbei sind nicht nur potenzielle finanzielle Einbußen und vergangene Aufstiegschancen als Folge des Verlusts des betriebsspezifischen Humankapitals in Rechnung zu stellen, sondern ebenso das Risiko, auf unbestimmte Zeit keine passende Stelle zu finden, mit schwer abschätzbaren Folgen für das zukünftige subjektive Wohlbefinden und die innerpartnerschaftliche Verhandlungsstärke. Demzufolge können zeitaufwendige Pendelwege von Frauen auch in traditionellen Kontexten einen Anreiz setzen, einen gegenwärtigen Kinderwunsch unter diesen Bedingungen nicht zu realisieren.

Forschungshypothesen

Auf Basis dieser Überlegungen werden nun mit Blick auf die nachfolgenden empirischen Analysen einige Hypothesen abgeleitet.

In einem ersten Schritt wird sich die empirische Analyse der Frage widmen, welchen Einfluss ein Übergang zum ersten Kind auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern ausübt. Geht die Geburt des ersten Kindes mit einer veränderten Pendelentfernung einher? Wie dargelegt wurde, werden sowohl für Frauen als auch für Männer Anreize erwartet, ihre

Pendeldistanz im Zuge der Familiengründung zu reduzieren. Damit wird grundlegend von einem negativen Effekt einer Elternschaft ausgegangen:

(H1a) Der Übergang zur Elternschaft geht mit einer Verringerung der Pendeldistanz einher.[33]

Da die Hauptverantwortung für die Kindererziehung der Mutterrolle zugeschrieben wird, während die Vaterrolle mit der Hauptverantwortung für die Erwerbsarbeit verbunden ist, wird für die empirischen Analysen ferner erwartet, dass Frauen ihre Pendeldistanz im Zuge des Übergangs zur Elternschaft stärker reduzieren als Männer. Da die Pendelstrecken *nach* dem Übergang zur Elternschaft maßgeblich bei der Ermittlung des Elternschaftseffektes berücksichtigt werden, ist eine stärkere Reduktion des Pendelweges von Frauen auch dann zu erwarten, wenn diese ihren Pendelweg – entsprechend der Annahmen der male dominance-Hypothese – vornehmlich oder ausschließlich erst nach der Geburt des Kindes reduzieren.

(H1b) Frauen verringern ihre Pendeldistanz im Zuge des Übergangs zur Elternschaft stärker als Männer.

Allerdings sind nicht nur entlang der Geschlechterkategorie unterschiedliche Einflüsse einer Elternschaft auf die Pendelbereitschaft zu erwarten. Es ist ebenfalls plausibel davon auszugehen, dass das Ausmaß der Arbeitswegadjustierung beim Übergang zur Elternschaft *innerhalb* einer Geschlechterkategorie in Abhängigkeit von strukturellen Rahmenbedingungen und kulturell verankerten Leitbildern variiert. Da die Datengrundlage der nachfolgenden Analysen grundsätzlich eine Differenzierung nach West- und Ostdeutschland ermöglicht, wird deshalb eine weitere Annahme zum Einfluss einer Elternschaft auf die Pendelmobilität formuliert. Nach wie vor sind beide Regionen Deutschlands durch unterschiedliche Familienleitbilder geprägt. Dies betrifft in hohem Maße die Frage, ob eine Berufstätigkeit der Mutter dem Kindeswohl abträglich sei. Diese Ansicht wird in Ostdeutschland deutlich seltener vertreten als in Westdeutschland (vgl. Schneider et al. 2014b: 25; s. auch Abschn. 3.2.1). Die höhere Erwerbsorientierung von Müttern mit Kleinkindern in Ostdeutschland geht mit einer höheren Versorgungsquote bei der institutionellen Kinderbetreuung im Vergleich zu Westdeutschland einher (vgl. Hank et al. 2004). Es wird deshalb erwartet, dass die kindbezogenen Pendelkosten für Mütter in Ostdeutschland geringer ausfallen als für Mütter in Westdeutschland.

(H1c) Westdeutsche Frauen verringern ihre Pendeldistanz im Zuge des Übergangs zur Elternschaft stärker als ostdeutsche Frauen.

Die empirischen Analysen zur Überprüfung dieser Hypothesen werden in Kapitel 5 dargelegt.

---

[33] Geplante oder realisierte Elternschaften können jedoch auch Entscheidungen zugunsten eines Wohnort- oder Arbeitsplatzwechsels begünstigen, wenn Wohnorte oder Arbeitsplätze wahrgenommen werden, die vor dem Hintergrund der geplanten Elternschaft – trotz einer Ausweitung von Pendelwegen – einen höheren Nettonutzen versprechen. So ist die Verlagerung des Wohnstandortes in ländliche Lebensräume häufig mit der Motivation einer Familiengründung verbunden (Huinink/Wagner 1989; Strohmeier 1989). Zugleich weisen deskriptive Auswertungen auf Basis des Mikrozensus 2012 auf größere Pendelentfernungen zur Arbeit in ländlichen Kreisen hin (vgl. Wingerter 2014: 3f.). Die Frage, ob derartige Veränderungen der räumlichen Opportunitätsstruktur auf Basis von Nutzenerwägungen den Effekt der Pendelkosten überlagern, ist ex ante nicht ohne weiteres zu bestimmen und damit ein Stück weit eine empirische Frage. Unter der Annahme jedoch, dass Elternschaft vermittelt über die Pendelkosten stets mehr oder minder limitierend auf die Pendelbereitschaft wirkt, während bessere Wohn- oder Arbeitsbedingungen nicht immer mit der Notwendigkeit einer Erhöhung des Pendelaufwandes einhergehen müssen, wird die Hypothese H1a in der dargelegten Form aufrechterhalten.

Die anschließende Analyse (Kap. 6) betrachtet die Frage, ob intensive Pendelmobilität einen Einfluss auf die Realisierungswahrscheinlichkeit einer Elternschaft ausübt. Erweist sich intensive Pendelmobilität als ein Hemmnis für die Familiengründung? Im Kontext der theoretischen Reflexion wurde herausgestellt, dass sowohl mit Blick auf zeitaufwendige Pendelwege von Männern als auch mit Blick auf zeitaufwendige Pendelwege von Frauen hemmende Effekte auf die Entscheidung zur Umsetzung von Kinderwünschen erwartet werden können. Dabei sind weitergehende Hypothesen bezüglich geschlechtsspezifischer Effektunterschiede ex ante nur schwer prognostizierbar.[34] Potenzielle Effektunterschiede bleiben daher eine ausschließliche empirische Frage.

(H2a) *Große Pendeldistanzen von Männern sind negativ mit der Wahrscheinlichkeit für die Realisierung einer Erstelternschaft korreliert.*

(H2b) *Große Pendeldistanzen von Frauen sind negativ mit der Wahrscheinlichkeit für die Realisierung einer Erstelternschaft korreliert.*

Aus einer Lebensverlaufsperspektive erscheint jedoch noch eine ergänzende Hypothese plausibel, vornehmlich mit Blick auf die Pendelmobilität von Frauen. Es ist davon auszugehen, dass mit zunehmendem Lebensalter, insbesondere von Frauen, die subjektive Wichtigkeit der Verwirklichung einer Elternschaft steigt. Der Anstieg der relativen Wichtigkeit des Lebensziels Elternschaft im Vergleich zu anderen Lebenszielen geht mit einer zunehmenden Bereitschaft einher, eine Elternschaft trotz hoher Opportunitätskosten zu realisieren (s. Abschn. 3.2.2). Es lässt sich somit plausibel folgern, dass kinderlose Frauen mit steigendem Lebensalter zunehmend bereit sind, bei wahrgenommener Unvereinbarkeit ihrer gegenwärtigen Pendeldistanz mit den Anforderungen einer Elternschaft, die Kosten und Risiken eines (temporären) Arbeitsplatzverlustes im Zuge der Familiengründung in Kauf zu nehmen. Dieser Effektunterschied nach Alter wird auch dadurch gestützt, dass sich die (männlichen) Partner zunehmend beruflich etablieren. Dies reduziert nicht nur die ökonomischen Risiken des Haushaltes bei zeitweiliger Arbeitslosigkeit der Mutter. Auch dürften damit Wohnortwechsel zum Zwecke einer Reduktion des Pendelaufwandes zunehmend erschwert werden.

(H2c) *Der negative Effekt großer Pendeldistanzen auf die Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Erstelternschaft wird bei Frauen mit zunehmendem Lebensalter schwächer.*

In einer dritten Analyse (Kap. 7) stehen schließlich die Auswirkungen intensiver Pendelmobilität auf das Erwerbsverhalten von Müttern in der frühen Familienphase im Zentrum des Interesses. Hindern weite Pendelwege zum bisherigen Arbeitgeber Mütter daran, nach ihrer kindbezogenen Erwerbsunterbrechung auf ihren alten Arbeitsplatz zurückzukehren? Wird ihre Erwerbsrückkehr durch die Notwendigkeit einer Stellensuche verzögert? Die damit verbundenen beruflichen Risiken wurden bislang als Begründung für die Vermutung angeführt, dass große Pendeldistanzen von Frauen die Neigung zur Familiengründung reduzieren. Die Betrachtung des Erwerbsverhaltens hat jedoch noch eine andere gesellschaftliche Relevanz. Sowohl berufliche Wechsel als auch längerfristige Erwerbsunterbrechungen können langfristige berufliche Nachteile zur Folge haben. Die Vermeidung ausgedehnter Pendelwege von Müttern im Zuge ihrer Wiederkehr in den Beruf könnte sich

[34] Die Frage der Einflussstärke ist mitunter abhängig von den folgenden Faktoren: Wie hoch ist die Pendeltoleranz von Männern bzw. Vätern? Wie verbreitet „setzen“ Frauen auf eine Reduktion ihres Pendelweges nach dem Übergang zur Elternschaft?

damit auch als eine Weichenstellung für ungleiche Erwerbschancen und Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern erweisen. Eine ausführlichere Einordnung des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Elternschaft in dem wissenschaftlichen Diskurs über die Folgekosten von Erwerbsunterbrechungen und geschlechtsspezifische Lohnunterschiede erfolgt in Kapitel 7. In diesem Kapitel werden auch die folgenden den Analysen zugrunde gelegten Forschungshypothesen detaillierter begründet:

(H3a) *Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, wechseln im Zuge ihres beruflichen Wiedereinstieges mit einer höheren Wahrscheinlichkeit den Arbeitgeber als Frauen mit kürzeren Pendelwegen.*

(H3b) *Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, kehren später in die Erwerbstätigkeit zurück als Frauen mit kürzeren Pendelwegen.*

4 Datengrundlage der empirischen Analysen

In diesem Kapitel erfolgt zunächst eine komprimierte Beschreibung des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP) sowie eine Darlegung der Ausgangsstichprobe, die als Grundlage für die Bildung der je unterschiedlichen Analysestichproben im Kontext der einzelnen Untersuchungen dient (Abschn. 4.1 & 4.2). Anschließend werden die verfügbaren Informationen zum Geburten- und Pendelverhalten beschrieben, auf die in allen drei Untersuchungen zurückgegriffen wird (Abschn. 4.3 & 4.4). Dort wird auch die Einteilung von Erwerbstätigen in Nahpendler und Fernpendler erörtert, die in den Analysen mitunter zum Tragen kommt.

4.1 Sozio-oekonomisches Panel

Das SOEP ist eine repräsentative Längsschnitterhebung zufällig ausgewählter Privathaushalte in der Bundesrepublik Deutschland, die im Auftrag des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) durchgeführt wird. Seit 1984 werden dieselben Haushalte in Westdeutschland und seit 1990 auch in Ostdeutschland im jährlichen Rhythmus kontaktiert und alle in diesen Haushalten lebenden Personen im Alter ab 17 Jahren zu unterschiedlichen Themen persönlich befragt. Zusätzlich wird eine Person gebeten, einen Fragebogen über Merkmale des Gesamthaushaltes auszufüllen. Erfasst wird in diesem Haushaltsfragebogen beispielsweise die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen oder die Wohnausstattung. Seit Beginn der Studie wurden wiederholt Auffrischungs- und Ergänzungsstichproben realisiert, um die Repräsentativität der Daten zu gewährleisten (Wagner et al. 2007: 11ff.).

Das SOEP zeichnet sich durch eine Reihe von Merkmalen aus, die diesen Datensatz für die vorliegende Untersuchung besonders geeignet erscheinen lassen. So liegen etwa monatsgenaue Informationen zum Geburtszeitpunkt eigener Kinder vor. Zugleich werden seit dem Erhebungsjahr 1997 im Rahmen des Personenfragebogens für erwachsene Haushaltsmitglieder Informationen über die Arbeitswegdistanz sowie über die Häufigkeit der zurückgelegten Pendelstrecke erhoben. Durch die Erfassung aller Haushaltsmitglieder werden Analysen ermöglicht, die das Pendelverhalten beider Partner in Paarhaushalten berücksichtigen. Ein weiterer Vorteil des SOEP für die hier vorliegende Fragestellung ist seine Panelstruktur. In der sozialwissenschaftlichen Forschungspraxis hat die Analyse von Paneldaten seit Jahren Konjunktur (Giesselmann/Windzio 2014: 96). Im Kontext des flankierend stattfindenden Methodendiskurses werden „[…] Paneldaten oft als Instrument diskutiert, welches die Möglichkeiten zur empirisch-statistischen Absicherung kausaler theoretischer Modellierungen substantiell verbessert“ (ebd.). Brüderl (2010: 964) zufolge weisen Paneldaten gegenüber Querschnittsdaten mindestens drei Vorteile auf: Durch die wiederholte Messung derselben Merkmale an denselben Untersuchungsteilnehmern ermöglichen Paneldaten Aussagen über individuelle Veränderungen. Ferner erlauben sie die zeitliche Abfolge von Veränderungen und Ereignissen festzustellen und damit die kausale Reihenfolge zu berücksichtigen. Schließlich bieten Paneldaten die Möglichkeit, zeitkonstante personenspezifische Heterogenität zu kontrollieren und ermöglichen somit „[…] den großzügigen Ausschluss von Alternativerklärungen zur angepeilten kausalen Interpretation […]“ (Giesselmann/Windzio 2014: 96).

4.2 Beschreibung der Ausgangsstichprobe

Grundlage der folgenden Analysen bilden die SOEP-Datensätze der Datenversion V31.1, deren aktuellste Welle im Jahr 2014 erhoben wurde. Da Informationen über den Arbeitsweg ab 1997 jährlich erfasst wurden, ist eine Analyse des Pendelverhaltens grundsätzlich erst ab dem Jahr 1997 möglich. Ferner wurde in der Erhebung des Jahres 2014 erstmals die Erfassung von Informationen zum Arbeitsweg ausgesetzt. Dieses Merkmal wird fortan in einem zweijährigen Turnus erfasst (telefonische Auskunft des DIW). Somit liegen Informationen zum Pendelverhalten für den Zeitraum 1997–2013 vor.

Berücksichtigung finden Informationen der Stichproben A–H sowie J und K.[35] Nur Personen, die zum Befragungszeitpunkt in einem Privathaushalt lebten, werden berücksichtigt. Ausgeschlossen sind demnach Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung zum Beispiel in einem Studentenwohnheim oder einem Berufstätigenheim lebten, da die Lebenssituation für diese Personen im Hinblick auf die hier interessierenden Prozesse – zu nennen sind etwa die Wohnortwahl oder die Rahmenbedingungen für eine Elternschaft – häufig mit besonderen Restriktionen verbunden sein dürfte. Schließlich werden alle Befragungspersonen ausgeschlossen, die keinen Erwachsenenfragebogen ausgefüllt haben, da sie das erforderliche Alter von 17 Jahren noch nicht erreicht haben, sowie Personen, die älter als 64 Jahre sind und damit die Regelaltersgrenze von 65 Jahren erreicht haben. Nach Anwendung dieser Ausschlusskriterien enthält der Datensatz, der die SOEP-Erhebungswellen 1997 bis 2014 erfasst, insgesamt 280.334 Personenjahre von 40.829 Befragungspersonen (51 % Frauen, 49 % Männer).

4.3 Datengrundlage zur Bestimmung von Elternschaft

Das zentrale familienbiografische Ereignis der hier angelegten Untersuchung bildet der Übergang zum ersten Kind bzw. die (erste) Familiengründung im Lebensverlauf von Männern und Frauen. Zur Ermittlung von Geburtsereignissen wurden die Angaben im SOEP-Datensatz BIOBIRTH verwendet. Dieser enthält die Geburtsdaten aller im Verlauf der Studie erfassten leiblichen Kinder von weiblichen und männlichen SOEP-Teilnehmern (Schmitt 2014: 112–123). Die Daten basieren auf Angaben aus unterschiedlichen Fragebögen. Grundsätzlich beantworten alle Neubefragten einmalig – in der Regel im Rahmen ihrer zweiten Erhebung – einen Zusatzfragebogen mit retrospektiven Fragen zum bisherigen Lebensverlauf. Die auf diese Weise gewonnenen Informationen über bisherige Geburten werden zudem im Verlauf der anschließenden Wellen aktualisiert, wenn im Zuge

[35] Aus den folgenden Analysen ausgeschlossen wird hingegen die 2009 gezogene Incentivierungsstichprobe (Stichprobe I). Diese beruht auf einem experimentellen Sampling-Design zur Prüfung des Effektes unterschiedlicher Incentivierungsstrategien auf das Partizipationsverhalten an der SOEP-Studie und zeichnet sich damit im Vergleich zu den anderen SOEP-Stichproben durch eine besondere Selektivität aus (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2010: 5). Zugleich liegen für Befragte dieser Stichprobe maximal zwei Beobachtungen vor, mit der Folge, dass diese Fälle in den Längsschnittanalysen zumeist nicht berücksichtigt werden können. Darüber hinaus wird die IAB-SOEP-Migrationsstichprobe 2013 (Stichprobe M) nicht berücksichtigt, für deren Teilnehmer keine Informationen zum Pendelverhalten vorliegen. Ebenfalls keine Berücksichtigung finden die Stichproben der mit dem SOEP verknüpften Studie „Familien in Deutschland“ (FiD), deren Stichprobendesign das Vorliegen einer Elternschaft zur Bedingung macht. Folglich können für diese Studienteilnehmer keine Übergänge in die Elternschaft prospektiv verfolgt werden.

der jährlichen Personenbefragung von einer Geburt seit der letzten Befragung berichtet wird. Für Frauen und Männer, die aus unterschiedlichen Gründen (noch) keinen biografischen Zusatzfragebogen beantwortet haben, erfolgt eine vorläufige Rekonstruktion des Elternschaftsstatus und der Geburtszeitpunkte auf Basis der erfassten Haushaltsstruktur. Dies ist möglich, da im Rahmen des Haushaltsfragebogens der Geburtszeitpunkt von Kindern im Haushalt ebenfalls erfasst wird. Darüber hinaus liegen Informationen zur Art der Beziehung zwischen den Haushaltsmitgliedern vor (Schmitt 2014: 117–119).

Für Männer werden Daten über bisherige Kinder erst seit dem Jahr 2001 im Rahmen des biografischen Zusatzfragebogens erfasst. Die geburtsbiografischen Einträge von Männern, die vor dem Erhebungsjahr 2000 in das SOEP eingetreten sind, basieren demnach vornehmlich auf Rekonstruktionen.[36] Mit Blick auf die geburtsbiografischen Daten von Männern ist somit von einem erhöhten Fehlerpotenzial auszugehen. Neben der höheren Anzahl rekonstruierter Fertilitätsbiografien auf Basis der Haushaltszusammensetzung sind derartige Rekonstruktionen insbesondere im Falle von Männern mit der Gefahr verbunden, dass sie irrtümlich als kinderlos identifiziert werden, da Kinder nach einer Trennung häufiger im mütterlichen Haushalt leben (Schmitt 2014: 117). Demzufolge ist es erstrebenswert, das Fehlerpotenzial in den Analysen nach Möglichkeit zu reduzieren. Dies ist in der empirischen Untersuchung des Effektes von Pendelmobilität auf die Familiengründung im Paarkontext (Kap. 6) möglich, da für beide Partner Informationen zur Geburtenbiografie vorliegen. Als Datenquelle von Geburtsereignissen in diesen Partnerschaften, die den Übergang zur Erstelternschaft markieren, wird deshalb auf die Geburtenbiografie der Frau zurückgegriffen.[37] Die Untersuchung des Einflusses einer Familiengründung auf die Pendeldistanzen von Frauen und Männern (Kap. 5) fokussiert demgegenüber nicht ausschließlich auf Paarhaushalte. Folglich liegt den entsprechenden Analysen kein dyadischer Datensatz zugrunde. Allerdings ermöglicht ein Abgleich der Geburtenbiografien von „SOEP-Paaren“ zumindest eine Einschätzung der Fehleranfälligkeit rekonstruierter männlicher Geburtsbiografien, die infolge einer entsprechenden Betrachtung eher gering erschien. Das erhöhte Fehlerpotenzial der Geburtsangaben von Männern wird an dieser Stelle in Kauf genommen, da letztendlich Analysen mit Beschränkung auf Befragte, die erst nach der Erhebung des Jahres 1999 in das SOEP eintraten, zu keinen abweichenden Schlussfolgerungen führten, die Fallzahlen jedoch deutlich dezimierte.

Die folgenden Analysen erfordern es, Geburtsereignisse mit anderen biografischen Veränderungen und Zuständen zeitlich zu verknüpfen. Informationen zum Geburtszeitpunkt von Kindern liegen monatsgenau vor. Somit lässt sich das Alter der bisher geborenen Kinder für jede Beobachtungswelle, deren Erhebungsmonat ebenfalls bekannt ist, entsprechend präzise bestimmen.[38] Für rund 7 % aller Erstgeburten, die später als 1997 registriert wurden, liegt in der Ausgangsstichprobe (s. Abschn. 4.2) keine Angabe zum Geburtsmonat des ersten Kindes vor. Diese Fälle wurden nicht aufgrund dieser fehlenden Information ausgeschlossen. Stattdessen wurde in diesen Fällen der Monat Januar als Geburtsmonat eingesetzt und damit der frühestmögliche Ereigniszeitpunkt gewählt. Während im Hinblick

---

36 Männer, die im Jahr 2000 in das SOEP eingetreten sind, haben die 2001 implementierte Frage nach Kindern im Zuge ihres zweiten Befragungsjahres hingegen häufig beantwortet.

37 Die Geburtenbiografie des Mannes wird jedoch zusätzlich herangezogen, um auch jene Paare identifizieren zu können, in denen der Mann bereits ein Kind hat, welches den vorliegenden Informationen zufolge kein Kind seiner Partnerin ist.

38 Um die Geburtszeitpunkte mit den Interviewzeitpunkten bzw. anderen biografischen Ereignissen wie etwa dem Zeitpunkt des Wiedereinstiegs in die Erwerbstätigkeit (vgl. Kap. 7) in Bezug setzen zu können, wurden die entsprechenden Variablen auf Basis der Monats- und Jahresangaben in sogenannte Jahrhundertmonate transformiert, die die Zahl der vergangenen Monate seit Januar 1900 wiedergeben.

auf die Ergebnisse der in Kapitel 5 zur Anwendung kommenden Panelregressionen kein nennenswerter Einfluss dieser Ungenauigkeit zu erwarten ist, soll dieses Vorgehen im Rahmen der Ereignisanalysen des Übergangs zur Erstelternschaft in Kapitel 6 sicherstellen, dass die Messung der unabhängigen Variablen auch in diesen Fällen vor dem Ereigniseintritt erfolgte (vgl. auch Kreyenfeld 2010: 356).

4.4 Datengrundlage zur Bestimmung von Pendelmobilität und Identifikation von Fernpendlern

Pendelwege bilden in den folgenden Analysen das zweite zentrale Merkmal, das einerseits als abhängige Variable und andererseits als zentrale Erklärungsvariable in den Analysen betrachtet wird. Die Distanz des zurückgelegten Arbeitsweges wurde im SOEP im Zeitraum von 1997 bis 2013 in jährlichem Rhythmus erfasst. Allerdings hat sich die Abfrage der Pendelwege im Zeitverlauf verändert. So wird seit dem Erhebungsjahr 2001 für alle Erwerbstätigen die Pendeldistanz in Kilometern erhoben, deren Arbeitsplatz sich nicht auf dem Grundstück ihrer Wohnung befindet. In den Erhebungen der Jahre 1997, 1999 und 2000 wurde die Pendeldistanz in Kilometern hingegen nur für Befragte erfasst, die angaben, dass ihr Arbeitsplatz nicht an ihrem Wohnort liegt.

Da im Zuge der Untersuchung des Einflusses einer Elternschaft auf die Pendeldistanzen von Frauen und Männern in Kapitel 5 nicht nur zwischen Nah- und Fernpendlern unterschieden wird, sondern ebenfalls die metrischen Distanzinformationen in den Analysen berücksichtigt werden, beginnt der Beobachtungszeitraum der Untersuchung dieses Kapitels mit der Erhebungswelle des Jahres 2001. Demgegenüber wird die Intensität von Pendelmobilität in den beiden anschließenden Untersuchungen (Kap. 6 & Kap. 7) ausschließlich durch eine Differenzierung zwischen Nah- und Fernpendeln operationalisiert. In diesen Analysen werden alle verfügbaren SOEP-Wellen mit Informationen zur Pendelmobilität berücksichtigt. Dabei werden alle Befragten mit fehlenden Angaben zur genauen Pendeldistanz, deren Arbeitsplatz jedoch an ihrem Wohnort liegt, als Nahpendler kategorisiert. Für diese Analysen beginnt der Beobachtungszeitraum somit im Jahr 1997.

Im SOEP wird außerdem erfasst, ob die Wegstrecke zwischen Hauptwohnung und Arbeitsstelle „täglich“, „wöchentlich“ oder „seltener“ zurückgelegt wird. Die folgenden Analysen fokussieren auf Personen, die täglich pendeln, da für Personen mit wöchentlichen oder selteneren Pendelwegen häufig besondere Rahmenbedingungen vorliegen dürften (z. B. die Existenz eines Zweitwohnsitzes), die nicht im Fokus dieser Arbeit liegen. Zudem liegen keine Informationen zur Pendeldistanz für Personen vor, die zum Befragungszeitpunkt an wechselnden Orten tätig waren. Der Umgang mit Befragungspersonen, die ihren Arbeitsweg nicht täglich zurücklegen oder die aufgrund wechselnder Arbeitsorte keine Angabe zur Pendeldistanz machen konnten, wird in den jeweiligen Kapiteln dargelegt.

Identifikation von Fernpendlern

Die Festlegung der Untergrenze einer Pendelstrecke, ab der von einer Fernpendelstrecke gesprochen wird, erfolgt in den nationalen Erhebungen bzw. in bisherigen einschlägigen Forschungsarbeiten nicht einheitlich. Beispielsweise verwendet Sandow (2014) eine Untergrenze von 30 km (euklidische Distanz), um anhand von schwedischen Registerdaten den Einfluss intensiver Pendelmobilität auf die Trennungswahrscheinlichkeit von Paaren zu bestimmen, während van Ham (2002) in seiner Untersuchung zur Arbeitsplatzmobilität die

Untergrenze des Fernpendelns in den Niederlanden bei 45 km ansetzt. Im Kontext von Forschungsarbeiten des deutschsprachigen Raumes wird die Untergrenze häufig auf 50 km festgelegt (vgl. z. B. Kalter 1994).

Allerdings dürfte weniger die Pendelentfernung als vielmehr die tägliche Dauer des Pendelns für die Höhe der (nichtmateriellen) Pendelkosten ausschlaggebend sein (Schneider et al. 2016: 508). Dabei finden Studien Anhaltspunkte für die Existenz eines allgemeinen Schwellenwertes der Pendeldauer, dessen Überschreitung im Durchschnitt mit einem starken Anstieg der wahrgenommenen Kosten verbunden ist. So zeigt eine Untersuchung für die Niederlande, dass die Bereitschaft zum Pendeln deutlich abnimmt, sobald die Pendeldauer 45 Minuten überschreitet (van Ommeren 1996). Diesen Schwellenwert finden auch Wachs et al. (1993) in ihrer Untersuchung von Beschäftigten in Südkalifornien. Die Forscher stellten fest, dass die Zufriedenheit mit dem Pendelweg stark abnimmt, sobald dieser mehr als 45 Minuten beträgt.

Die Abgrenzung von Personen, die im Folgenden als Fernpendler bezeichnet werden, orientiert sich an diesem empirisch wiederholt ermittelten Wert. Allerdings wurde die Pendeldauer, anders als die Pendeldistanz, im Rahmen der SOEP-Studie nur in wenigen Wellen erfasst, zuletzt im Erhebungsjahr 2003. Zur Ermittlung eines Schwellenwertes der Pendeldistanz, der möglichst mit dem Schwellenwert von 45 Minuten korrespondiert, wurde anhand dieser Welle der Median und der Mittelwert der Pendeldauer schrittweise für unterschiedliche Pendeldistanzen berechnet. Dieser Analyse zufolge übersteigt die durchschnittliche Pendeldauer den Wert von 45 Minuten erstmalig bei einer Fokussierung auf Befragte, die eine Distanz von 40 km zurücklegen (Mittelwert: 46,6; Median: 45). Demnach werden in den folgenden Untersuchungen alle erwerbstätigen Befragten, deren einfacher Arbeitsweg mindestens 40 km beträgt, als Personen mit intensiver Pendelmobilität definiert und im Folgenden als „Fernpendler“ bezeichnet. Rund 82 % aller so definierten Fernpendler gaben im Erhebungsjahr 2003 an, mindestens 45 Minuten für ihren einfachen Arbeitsweg unterwegs zu sein. Der Anteil der Fernpendler, die mehr als 45 Minuten für ihren einfachen Weg benötigen, beträgt 66 %. Im Durchschnitt benötigen Fernpendler 66,2 Minuten für ihren Weg zur Arbeit. Der Median liegt bei 60 Minuten. Die durchschnittliche Arbeitswegdauer von Personen, die definitionsgemäß nicht fernpendeln (0–39 km), beträgt 19,8 Minuten. Der Median liegt bei 15 Minuten. (8 % benötigen mindestens 45 Minuten und 4 % mehr als 45 Minuten.)

5 Der Einfluss der Familiengründung auf die Wegstrecke zur Arbeit

Die Analysen in diesem Kapitel untersuchen die Frage, ob ein Übergang zum ersten Kind einen Einfluss auf das Pendelverhalten von Männern und Frauen ausübt. Im Zuge der theoretischen Auseinandersetzung mit dem Forschungsgegenstand wurde die Vermutung begründet, dass sowohl Frauen als auch Männer einen Anreiz haben könnten, ihren täglichen Weg zur Arbeitsstelle zu reduzieren, wenn sie in die Elternschaft übergehen. Angenommen wird, dass sich eine Familiengründung stärker auf die Pendelmobilität von Frauen als auf die Arbeitswegdistanz von Männern auswirkt. Ferner wird ein stärkerer Effekt bei westdeutschen Frauen im Vergleich zu ostdeutschen Frauen erwartet (s. Abschn. 3.5). Als primäres Analyseverfahren zur Überprüfung dieser Hypothesen wird auf die Methode der Fixed Effects-Panelregression zurückgegriffen. Der Effekt eines Übergangs zur Elternschaft auf die Pendelmobilität wird damit auf Basis eines intraindividuellen Vorher-Nachher-Vergleichs ermittelt. Diese Analyse fokussiert vornehmlich den kurz- bis mittelfristigen Zeitraum vor und nach der Familiengründung.[39] Dieser multivariaten Analyse wird eine deskriptive Querschnittsbetrachtung vorangestellt, um ergänzend eine breitere Perspektive auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern in unterschiedlichen Phasen der Familienentwicklung zu erhalten.

Im folgenden Abschnitt wird zunächst auf ausgewählte Aspekte des Forschungsstandes zum Zusammenhang zwischen Elternschaft und Pendelmobilität eingegangen. Da in Kapitel 2 bereits ein Überblick über den einschlägigen Forschungsstand vorliegt, wird auf eine erneute umfassende Darstellung einschlägiger Forschungsergebnisse verzichtet. Stattdessen werden einige Nachteile bisheriger Forschungsarbeiten thematisiert, die das weitere methodische Vorgehen begründen. Die verwendeten Analysemethoden werden im anschließenden Abschnitt 5.2 näher beschrieben. In diesem Abschnitt werden ebenfalls die Datengrundlage und Variablen erläutert. Die Ergebnisse der empirischen Analysen werden in Abschnitt 5.3 dargelegt. In Abschnitt 5.4 werden die Befunde zusammengefasst und diskutiert.

5.1 Bisherige Studien zum Einfluss einer Elternschaft auf die Pendelmobilität

Die Befundlage bezüglich des Einflusses von Kindern auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern ist mit Blick auf den internationalen Forschungsstand keinesfalls eindeutig (s. Abschn. 2.2). Während in einigen Studien keine oder sogar positive Effekte von Kindern auf die Pendelintensität (auch von Frauen) festgestellt werden konnten, verweisen mehrere Untersuchungen auf einen negativen Effekt von Kindern auf die Pendelintensität, der sich entsprechend den Annahmen der household responsibility-Hypothese häufiger für Frauen bestätigen ließ. Die Ursachen für diese Heterogenität sind vermutlich mannigfaltig und

[39] Die Beschränkung des biografischen Zeitfensters ergibt sich aufgrund der Beschränkung auf die Panelwellen 2001–2013 sowie die mehr oder minder zeitlich beschränkte Teilnahme von Befragungspersonen am SOEP. Demnach kann eine Untersuchungseinheit maximal über 12 Jahre hinweg beobachtet werden. Für Untersuchungseinheiten, die in der Stichprobe der Panelanalyse (s. hierzu näher: Abschn. 5.2.5) zur Ersteltern-schaft übergehen, beträgt der Beobachtungszeitraum im Durchschnitt 8 Jahre.

nicht vollständig zu ergründen. Allerdings basieren viele Studien auf regional stark eingeschränkten Stichproben. Häufig beschränken sie sich auf einzelne Städte oder Stadtregionen mit ihren spezifischen regionalen Opportunitätsstrukturen. Die damit verbundene Ursachenannahme impliziert, dass der Einfluss einer Elternschaft auf das Pendelverhalten kontextabhängig variieren könnte (s. Abschn. 2.4). In der vorliegenden Studie wird die Möglichkeit eines kontextspezifischen Einflusses von Familiengründungsprozessen mit der Hypothese, dass in Deutschland eine Ost-West-Unterschied besteht (s. Abschn. 3.5), aufgegriffen. Diese wird nachfolgend zum ersten Mal untersucht.

Darüber hinaus basieren die meisten Studien auf Querschnittsdaten und -analysen. Querschnittsuntersuchungen sind im Vergleich zu Analysen auf Basis von Paneldaten im Hinblick auf Kausalschlüsse mit einer höheren Unsicherheit behaftet. Denn im Falle von Querschnittsdaten setzen Kausalschlüsse voraus, dass alle relevanten Unterschiede zwischen den Untersuchungseinheiten statistisch kontrolliert werden (vgl. Brüderl 2010: 965). Ob sich ein Effekt der Elternschaft auf das Pendelverhalten beobachten lässt, dürfte demzufolge (unter anderem) auch von der Frage abhängen, welche Kontrollvariablen in den multivariaten Modellen berücksichtigt werden. „Unbeobachtete Heterogenität ist ein zentrales Problem der nicht-experimentellen Sozialforschung“ (Brüderl 2010: 965). Um den Einfluss der Familiengründung auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern besser abschätzen zu können, wird im Folgenden deshalb das Potenzial der vorliegenden Paneldatenstruktur ausgenutzt und auf das Verfahren der Fixed Effects-Panelregression (FE-Modelle) zurückgegriffen, das auf einem intertemporalen Vergleich intraindividueller Veränderungen beruht. FE-Modelle bieten gegenüber Regressionsverfahren, die auf einem interindividuellen Vergleich beruhen, den Vorteil, dass implizit für zeitkonstante Personenmerkmale jeglicher Art kontrolliert wird. Aus diesem Grund werden Analysen, die auf FE-Modellen beruhen, eine bessere Absicherung im Hinblick auf eine kausale Interpretation der Effekte zugesprochen (s. hierzu näher Abschn. 5.2.1).

Bislang existieren nahezu keine empirischen Studien, die den Einfluss einer Elternschaft auf die Pendelmobilität mit FE-Modellen untersuchen. Eine Ausnahme bildet die Studie von Auspurg und Schönholzer (2013). Bezugnehmend auf die household responsibility-Hypothese untersuchte das Autorenteam auf Basis von SOEP-Daten unter anderem den Effekt von Kindern im Haushalt im Alter bis 14 Jahren auf die durchschnittlichen Pendeldistanzen von Frauen und Männern. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass Kinder die Pendelentfernung von Frauen und Männern nicht reduzieren. Bei der Bewertung dieses Ergebnisses bezüglich der Frage, ob Kinder bzw. eine Elternschaft die Pendelmobilität beeinflussen, ist jedoch die Operationalisierung von „Elternschaft“ in dieser Studie zu hinterfragen. So setzt sich der ermittelte Effekt einer Elternschaft – bzw. genauer: von Kindern bis 14 Jahre im Haushalt – in der Studie von Auspurg und Schönholzer aus den Effekten zweier unterschiedlicher Ereignisse zusammen: dem Eintritt eines Kindes unter 15 Jahren in den Haushalt einerseits und dem „Austritt“ aller Kinder im Alter bis 14 Jahren aus dem Haushalt andererseits.[40] Weiten jedoch beispielsweise Mütter, nachdem ihre Kinder das Alter von 14 Jahren überschritten haben, ihre Pendeldistanz nicht in gleichem Maße aus, wie kinderlose Frauen ihre Pendeldistanz im Zuge des Übergangs in die Mutterschaft reduzieren, wird der negative Effekt eines Übergangs zur Elternschaft auf die Pendelmobilität durch den nicht oder kaum vorhandenen Effekt eines „Austrittes“ aus der Elternschaft überlagert. Der über die Haushaltsstruktur ermittelte Effekt einer Elternschaft könnte somit schwächer ausfallen als der tatsächliche Effekt eines Eintrittes in die Elternschaft. Nicht die

[40] Die Effektkoeffizienten von FE-Modellen reflektieren ausschließlich Veränderungen der abhängigen Variable in Abhängigkeit von Veränderungen der unabhängigen Variablen.

Anwesenheit von Kindern jüngeren Alters im Haushalt, sondern der Übergang zur Ersteltern-schaft wird deshalb in den folgenden multivariaten Analysen als Einflussfaktor betrachtet. Der Übergang zur Ersteltern-schaft wird als einmaliges, nicht umkehrbares Ereignis modelliert, um den kurz- bis mittelfristigen Effekt dieser biografischen Statuspassage auf die Pendelmobilität zu ermitteln.

5.2 Daten und Methoden

Die empirischen Analysen basieren auf den Daten des SOEP der Erhebungswellen 2001 bis 2013. Analyseeinheiten sind erwerbstätige Frauen und Männer, die ihren Weg zur Arbeit täglich zurücklegen oder auf ihrem Wohngrundstück arbeiten.

5.2.1 Analysemethoden

Bei der folgenden Betrachtung des Einflusses einer Elternschaft auf die Pendelmobilität kommen unterschiedliche Analysemethoden zur Anwendung. Zunächst erfolgt eine deskriptive Betrachtung des Pendelverhaltens von Frauen und Männern. Diese Analyse differenziert nicht nur zwischen erwerbstätigen Eltern und kinderlosen Erwerbstätigen, sondern auch zwischen unterschiedlichen Altersspannen eigener Kinder. Neben der durchschnittlichen Pendelentfernung wird auch der Anteil an Fernpendlern und -pendlerinnen im Kontext der unterschiedlichen Familienstrukturen ermittelt. Der deskriptiven Analyse liegt ein über die Erhebungswellen 2001–2013 gepoolter Querschnittsdatensatz der Ausgangsstichprobe (s. Abschn. 4.2) zugrunde. Im Anschluss erfolgt die Überprüfung der Hypothesen anhand einer Regressionsanalyse. Die abhängige Variable bildet die metrische Pendeldistanz (Entfernung zum Arbeitsplatz in Kilometern).[41] Das Verfahren der Fixed Effects-Panelregression wird nun näher beschrieben.

Sozialwissenschaftliche Forschungsarbeiten basieren häufig auf nicht-experimentellen Querschnittsdaten. Wie in einem experimentellen Design erschließt man in einem nicht-experimentellen Querschnittsdesign den kausalen Effekt einer unabhängigen Variablen (X) auf eine abhängige Variable (Y) auf individueller Ebene – den sogenannten Einheitseffekt – auf Basis eines Vergleiches verschiedener Personen (dies ist der sogenannte Between-Schätzer; vgl. Brüderl 2010: 964).[42] Hierbei wird die Annahme getroffen, dass sich die Personen nur in X unterscheiden, denn nur in diesem Fall deutet ein statistischer Zusammenhang mit

[41] Auf eine ergänzende Modellierung mit einer binären abhängigen Variablen, die zwischen Nah- und Fernpendlern unterscheidet, wird hingegegen verzichtet. Zwar sind auch FE-Logit-Modelle verfügbar; ihre Anwendung erfordert jedoch eine drastische Reduktion des Analysedatensatzes, wenn die abhängige Variable wenig Varianz aufweist. „[…] Personen, die auf allen Beobachtungen [Personenjahre; T.S.] der abhängigen Variable konstant 0 oder 1 aufweisen, fliegen aus der Schätzung“ (Brüderl 2010: 987). Da Fernpendelepisoden relativ selten auftreten, würde sich der Analysedatensatz stark reduzieren. Zusätzlich ist bei SOEP-Teilnehmern ein Übergang in die Ersteltern-schaft im Verlauf ihrer Panelteilnahme selten, sodass insgesamt von einer hohen Unsicherheit der Ergebnisse auszugehen ist. Damit verbunden ist die Frage nach einer angemessenen Berechnung von Standardfehlern in FE-Logit-Modellen. Diese Frage erscheint mir noch nicht zufriedenstellend geklärt zu sein. Die wenigen einschlägigen Methodendarstellungen greifen diesen Punkt in der Regel nicht auf (vgl. z. B. Brüderl 986–988; Giesselmann/Windzio 2012: 143–150; Allison 2009: 28–39).

[42] In sozialwissenschaftlichen Untersuchungen wird in der Regel der durchschnittliche Kausaleffekt auf Populationsebene geschätzt, der sich durch Durchschnittsbildung über alle Einheitseffekte berechnen lässt (ebd.: Fußnote 1).

Sicherheit auf eine Kausalbeziehung zwischen X und Y hin. In der Realität trifft diese Annahme jedoch in der Regel nicht zu. Personen, für die das Treatment vorliegt (X = 1), unterscheiden sich häufig systematisch von Personen ohne Treatment (X = 0). Während dieses Problem in experimentellen Designs durch eine zufallsbasierte Zuordnung der Probanden in eine Treatmentgruppe und eine Kontrollgruppe gelöst wird, kommen bei nicht-experimentellen Querschnittsdaten häufig Regressionsverfahren zur Anwendung, die für beobachtete Unterschiede statistisch kontrollieren. „In vielen Fällen bleiben allerdings relevante Unterschiede unbeobachtet, weshalb auf Querschnittsdaten beruhende Kausalschlüsse höchst unsicher sind“ (Brüderl 2010: 965).

Demgegenüber bieten Paneldaten noch eine zweite Möglichkeit, den Einheitseffekt zu bestimmen: Ein Vergleich derselben Person zu verschiedenen Zeitpunkten (dies ist der sogenannte Within-Schätzer). Nur intraindividuelle Varianz der unabhängigen Variablen wird zur Erklärung der intraindividuellen Varianz der abhängigen Variable herangezogen.

„Die zentrale Annahme ist hier, dass ein und dieselbe Person sich über die Zeit nur in X unterscheidet (keine zeitveränderliche unbeobachtete Heterogenität). In den meisten Situationen dürfte die Annahme, dass keine zeitveränderliche intraindividuelle unbeobachtete Heterogenität vorliegt, eher erfüllt sein, als die Annahme, dass keine interindividuelle unbeobachtete Heterogenität vorliegt“ (ebd.).

Aus diesem Grund wird Analysen, die auf einem intertemporalen Vergleich intraindividueller Veränderungen beruhen, eine bessere Absicherung im Hinblick auf eine kausale Interpretation der Effekte zugesprochen (Brüderl 2010; Giesselmann/Windzio 2014; Allison 2009).

Ein Regressionsverfahren, das ausschließlich auf einem Within-Vergleich beruht, ist das sogenannte Fixed Effects (FE)-Modell. Dieses lässt sich für den linearen Fall aus dem Ordinary-Least-Squares (OLS)-Regressionsmodell für gepoolte Beobachtungen ableiten (Brüderl 2010: 966–968; Giesselmann/Windzio 2012: 43–47; Lersch 2014b: 103f.):

$$y_{it} = \alpha + \beta x_{it} + \gamma z_i + \upsilon_{it} .$$

Das Regressionsmodell enthält neben den zeitveränderlichen Variablen x_{it} und den zeitunveränderlichen Variablen z_i sowie deren Regressionsgewichten eine Konstante α und einen Fehlerterm υ_{it}. Die OLS-Schätzung der linearen Regression setzt nun voraus, dass υ_{it} nicht mit x_{it} oder z_i korreliert ist. Die Gültigkeit dieser Annahme ist allerdings, wie bereits erwähnt, fragwürdig. Dies könnte beispielsweise ein Problem sein, wenn in einem Modell, welches den Einfluss einer Elternschaft auf die Pendeldistanz modelliert, die personenspezifische Berufsorientierung nicht gemessen wird. Würden Frauen mit einer höheren Berufsorientierung sowohl eine höhere Pendelbereitschaft aufweisen als auch eine geringere Neigung zur Familiengründung, dann wäre der ermittelte Effekt zwischen dem Vorliegen einer Elternschaft und der Pendelbereitschaft zumindest teilweise auf die Korrelation mit dieser unbeobachteten Drittvariablen zurückzuführen und der Effekt der Elternschaft verzerrt.

Dieses Problem kann für zeitkonstante unbeobachtete Heterogenität durch Dekomposition des Fehlerterms υ_{it} in zwei Komponenten gelöst werden: einem Fehlerterm ν_i, der für jedes Individuum über die Zeit konstant ist und einem idiosynkratischen Fehlerterm ε_{it}, der für jedes Individuum über die Zeit variieren kann:

$$y_{it} = \beta x_{it} + \gamma z_i + \nu_i + \varepsilon_{it} .$$ [43]

[43] Bei der Zerlegung wird die Konstante α weggelassen, weil sie mit den personenspezifischen Fehlern, die man auch als personenspezifische Konstanten auffassen kann, kollinear wäre (Brüderl 2010: 967).

Gelingt es nun, ν_i aus der Gleichung zu beseitigen, dann beschränkt sich die Annahme einer Unkorreliertheit zwischen dem Fehlerterm und den unabhängigen Variablen nur noch auf den idiosynkratischen Fehlerterm ε_{it}. Die Elimination von ν_i kann durch die sogenannte „mean deviation"-Methode erfolgen (Allison 2009: 17f.). Hierbei wird für jede Untersuchungseinheit und für jede (unabhängige und abhängige) Variable der Mittelwert über die Zeit berechnet und anschließend für jede Variable diese personenspezifischen Mittelwerte von den zeitpunktspezifisch beobachteten Werten subtrahiert. Man erhält sodann

$$(y_{it} - \bar{y}_i) = \beta(x_{it} - \bar{x}_i) + (\varepsilon_{it} - \bar{\varepsilon}_i) .$$

„In diesem Modell ist von allen Variablen die Between-Variation abgezogen, es bleibt nur die Within-Variation übrig" (Brüderl 2010: 967). Die personenspezifischen Fehler sind damit eliminiert und der Within-Schätzer wird nicht von personenspezifischer unbeobachteter Heterogenität verzerrt. Er entspricht im hier vorliegenden Anwendungsfall der Differenz der mittleren Pendeldistanz nach der Geburt und vor der Geburt (vgl. ebd.: 970). Allerdings sind auch alle zeitkonstanten Kovariaten herausdifferenziert. Infolge einer Beschränkung auf den Within-Schätzer können keine Effekte zeitkonstanter Variablen geschätzt werden.[44] Dies wird in der Sozialforschung zuweilen als Einschränkung wahrgenommen und auf alternative Schätzverfahren (z. B. auf sogenannte Random Effects-Modelle) zurückgegriffen. Das Problem verzerrter Schätzer tritt bei personenspezifischer unbeobachteter Heterogenität dann jedoch wieder auf (ebd.: 975).

Da sich das Interesse der folgenden Analysen auf den Einfluss einer zeitveränderlichen Variable (dem Übergang zur Erstelternschaft) beschränkt, stellt diese Modelleigenschaft keine Einschränkung für die folgenden Analysen dar. Im Gegenteil: Durch die Vorher-Nachher-Betrachtung erscheint das Verfahren in besonderer Weise geeignet zu sein, den Einfluss einer Erstgeburt auf Anpassungen des Arbeitsweges zu ermitteln.

Dennoch sind auch bei FE-Modellen einige Einschränkungen zu beachten. Nur jene Untersuchungseinheiten, die von der Kinderlosigkeit in die Elternschaft übergehen (sogenannte „Treated"), tragen zur Ermittlung des Elternschaftseffektes bei. Demnach ist für die vorliegende Untersuchung zu berücksichtigen, dass die Generalisierbarkeit des FE-Schätzers auf jene erwerbstätigen Personen beschränkt bleibt, die tatsächlich in eine Elternschaft übergehen, da diese Untersuchungsgruppe kein zufälliges Sample darstellen dürfte (vgl. Brüderl 2010: 971). Der FE-Schätzer gibt damit keine (verlässliche) Auskunft darüber, ob Personen, die kinderlos bleiben, im Falle einer Elternschaft in gleicher Weise ihre Pendelmobilität adjustieren würden.

Diese Eigenschaft des FE-Schätzers als ATET (Average Treatment Effect on the Treated; ebd.) wirft darüber hinaus die Frage auf, welche Bedeutung den Untersuchungseinheiten zukommt, für die kein Übergang zur Erstelternschaft beobachtet wird, da sie entweder bereits vor ihrer Panelteilnahme in die Elternschaft übergegangen sind oder im Verlauf ihrer Panelteilnahme kinderlos bleiben (sogenannte „Non-Treated"). Wie Brüderl (2010: 979) erläutert, kann der Einbezug von Non-Treated in die Analyse dazu beitragen, verlässlichere Schätzungen für Alterungseffekte und andere zeitveränderliche Kontrollvariablen zu erhalten. Denn für zeitveränderliche Heterogenität muss nach wie vor kontrolliert werden. Für die nachfolgende Analyse wird der Empfehlung von Brüderl (2010: 979) gefolgt, nicht alle Non-Treated in die Modelle aufzunehmen. Demzufolge werden zugunsten einer verbesserten Schätzung der Kontrollvariablen zusätzlich Befragungspersonen in die Modelle aufgenommen, die im Verlauf ihres Beobachtungszeitraumes kinderlos blieben. Personen,

[44] Allerdings lassen sich im Fixed Effects-Modell Interaktionen zeitkonstanter und zeitveränderlicher Variablen spezifizieren und damit Effektunterschiede zwischen unterschiedlichen Gruppen modellieren (Allison 2009: 19f.).

die bereits vor ihrem Beobachtungszeitraum in die Erstelternschaft übergegangen sind, werden hingegen ausgeschlossen. Dieser Ausschluss lässt sich in Anlehnung Brüderls Argumentation (2010: 979) damit begründen, dass der Alterungseffekt auf das Pendelverhalten für Kinderlose und Eltern deutlich unterschiedlich ausfallen könnte. Tatsächlich zeigten separate FE-Schätzungen für die drei Gruppen (nicht dargestellt), dass der Altersseffekt auf die Pendeldistanz für die Gruppe der Frauen, die bereits zu Beginn ihrer Beobachtung mindestens ein Kind haben, positiv linear ist und damit deutlich anders ausfällt als der (kurvlineare) Alterseffekt für Frauen, die über den Beobachtungszeitraum kinderlos bleiben, sowie für Frauen, die im Zuge der Beobachtung zur Erstelternschaft übergehen. Der positive lineare Alterseffekt könnte darin begründet liegen, dass Mütter von (zumeist älteren) Kindern ihre Pendeldistanz wieder etwas ausweiten, wenn der Betreuungsaufwand nachlässt. Zugleich bilden Befragungspersonen, die von Beginn ihrer Beobachtung an eigene Kinder haben, die größte Gruppe im Datensatz. Ihr Alterseffekt würde deshalb in der Regression dominieren. Dadurch kann der Effektkoeffizient der Elternschaft verzerrt werden. Deshalb werden nur jene Personen in die Betrachtung einbezogen, die zu Beginn ihrer Beobachtung noch keine Eltern waren.

Den ausgewiesenen Signifikanzniveaus der multivariaten Modelle liegen panel-robuste Standardfehler zugrunde, die gegen das Vorliegen von Heteroskedastizität und Autokorrelation unempfindlich sind (vgl. Brüderl 2010: 977).

5.2.2 Operationalisierung von Pendelmobilität

Pendelentfernungen und die damit verbundenen Zeitrestriktionen stehen im Mittelpunkt der folgenden Analysen. Da die pendelbedingte zeitliche Belastung nicht nur von der Pendeldistanz, sondern ebenfalls von der Pendelhäufigkeit abhängig ist, werden Personen, die nicht täglich, sondern wöchentlich oder seltener von ihrer Wohnung zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, zugunsten einer besseren Vergleichbarkeit der mit der Pendeldistanz verbundenen Zeitrestriktionen aus den folgenden Analysen ausgeschlossen (vgl. auch Pfaff 2013: 129f.; Lersch/Kleiner 2016: 7). Als abhängige Variable wird damit die tägliche Pendeldistanz betrachtet, wobei ebenfalls erwerbstätige Frauen und Männer in die Betrachtung einbezogen werden, deren Arbeitsplatz auf ihrem Wohngrundstück liegt und die somit keinen Pendelweg haben.[45]

Im Zuge der deskriptiven Analysen werden zwei Indikatoren der Pendelmobilität betrachtet: die durchschnittliche Pendeldistanz zum Arbeitsort sowie der Anteil der Pendler mit einem substanziellen Arbeitsweg von mindestens 40 km.

Die abhängige Variable der multivariaten Analysen ist die Pendeldistanz zum Arbeitsort. Die verfügbaren Angaben zur Pendeldistanz in Kilometern werden logarithmiert, um die rechtsschiefe Verteilung von Pendelstrecken einer Normalverteilung anzugleichen.[46] Die Effektkoeffizienten b einer solchen semi-logarithmischen Regression geben nach Anwendung der folgenden Formel die prozentuale Veränderung der abhängigen Variable an, wenn sich die unabhängige Variable um eine Einheit erhöht: $[\exp(b) - 1] \times 100$ (vgl. Thornton/Innes 1989).

---

45 Das Problem der Vergleichbarkeit ist für diesen Personenkreis nicht gegeben, denn der „tägliche Pendelweg zur Arbeit“ beträgt für Erwerbstätige ohne Arbeitsweg stets 0 km, ungeachtet der Frage, wie häufig die Erwerbstätigkeit ausgeführt wird.

46 Pendelwege unter 1 km wurden auf den Wert 0,1 gesetzt, um auch für Personen ohne Arbeitsweg eine Logarithmierung zu ermöglichen (vgl. zu diesem Vorgehen auch: Auspurg/Schönholzer 2013: Fußnote 6).

5.2.3 Operationalisierung von Elternschaft

Für die multivariate Analyse wird der Effekt eines Übergangs zur Erstelternschaft auf das Pendelverhalten über eine kategoriale Variable ermittelt, die erfasst, ob eine Person zum Beobachtungzeitpunkt (1) kinderlos ist, (2) ein Kind hat oder (3) mehr als ein Kind hat. Mit dieser Operationalisierung wird zum einen gemessen, wie sich (unter Berücksichtigung von Kontrollmerkmalen) die Pendeldistanz nach Geburt eines ersten Kindes von der Pendeldistanz vor der Geburt unterscheidet. Zusätzlich wird ermittelt, wie sich das Pendelverhalten bei mehr als einem Kind im Vergleich zur Situation ohne Kinder verändert. Dadurch lässt sich der Effekt einer *Erst*elternschaft von Effekten, die auf einer Familienerweiterung basieren, separieren.[47]

5.2.4 Kontrollvariablen

Die FE-Regressionsmodelle zum Einfluss einer Familiengründung auf die Arbeitswegentfernung kontrollieren zusätzlich die Effekte mehrerer Drittvariablen, deren Operationalisierung in diesem Abschnitt näher beschrieben wird.

Mit dem Übergang zur Erstelternschaft ist häufig die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes durch das (Eltern-)Paar verknüpft (s. unten: Tab. 5.1). Dabei kann die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes selbst zu einer Veränderung der Pendeldistanz führen. Beispielsweise zeigten Lersch und Kleiner (2016) für den britischen Kontext, dass insbesondere Männer nach einem Eintritt in die Kohabitation längere Pendelwege zurücklegen als zuvor, während für Frauen zwar ebenfalls ein tendenziell positiver Effekt beobachtet wurde, der allerdings schwächer ausfällt und in der Studie von Lersch und Kleiner nicht signifikant ist. Um den Effekt des Übergangs zur Erstelternschaft von dem Effekt eines Übergangs in die Kohabitation differenzieren zu können, wird im multivariaten Modell für den Kohabitationsstatus anhand einer binären Variablen (1 = Partner im Haushalt) kontrolliert.

Als weitere Kovariate wird die erwerbsbezogene *Vertragssituation* berücksichtigt. Bisherige Studien verweisen darauf, dass zeitliche Befristungen von Arbeitsverhältnissen mit längeren Anfahrtswegen zur Arbeit einhergehen (z. B. Abraham/Nisic 2007; Kalter 1994). Zugleich ist der Übergang zur Elternschaft im vorliegenden Analysedatensatz mit einem Rückgang befristeter Beschäftigungsverhältnisse verbunden (s. Tab. 5.1). Unterschieden wird zwischen drei Kategorien: (1) unbefristete Beschäftigung, (2) befristete Beschäftigung und (3) Erwerbstätigkeit ohne Arbeitsvertrag.

Darüber hinaus wird für den *Erwerbsumfang* kontrolliert. Viele Frauen in Deutschland reduzieren nach der Familiengründung ihren Erwerbsumfang und arbeiten nur noch in Teilzeit (vgl. z. B. Trappe et al. 2015; Simonson et al. 2011). Zugleich konnten Studien wiederholt einen positiven Zusammenhang zwischen Erwerbsumfang und Pendelintensität beobachten. Die mit abnehmendem Erwerbsumfang ebenfalls abnehmende Pendelbereitschaft (z. B. McQuaid/Chen 2012) wird vornehmlich auf die geringere Rentabilität langer, zeitintensiver Pendelwege infolge des geringeren Erwerbseinkommens zurückgeführt (z. B. Madden 1981: 193; Kalter 1994: 467; s. auch Abschn. 2.2). Demnach könnte eine Verringerung der Pendeldistanz im Zuge des Übergangs zur Elternschaft nicht bzw. nicht ausschließlich auf eine Umbewertung der Pendelkosten zurückzuführen sein. Vielmehr könnte der erhöhte Zeitbedarf in erster Linie mit einem Anreiz zur Reduktion des Erwerbsumfanges

[47] Da die Geburt von drei und mehr Kindern im Verlauf des Beobachtungszeitraumes sehr selten ist, wird aufgrund der nicht hinreichenden Fallzahlen von einer stärkeren Differenzierung nach Parität abgesehen.

einhergehen. Die Veränderung der Pendeldistanz durch einen Wohn- oder Arbeitsortwechsel könnte dann eine Folge der verringerten monetären Kompensation des Arbeitsweges sein. Im Zuge der Hypothesenprüfung wird dem Potenzial des Erwerbsverhaltens als Mediatorvariable Rechnung getragen. Die multivariaten Analysen berücksichtigen den Erwerbsumfang als Kontrollvariable, um zu überprüfen, ob eine Elternschaft auch bei statistischer Kontrolle des Erwerbsverhaltens einen Effekt auf das Pendelverhalten ausübt. Der Erwerbsumfang wird metrisch modelliert. Die Variable misst den Effekt der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit einschließlich eventueller Überstunden.

Schließlich beinhalten alle Modelle einen linearen sowie einen quadrierten Altersterm (Alter in Jahren), um für Alterungseffekte zu kontrollieren. Der quadrierte Altersterm wird zusätzlich durch 100 dividiert, um die (andernfalls sehr kleinen) Effektkoeffizienten der Altersvariable in den Ergebnistabellen besser darstellen zu können (vgl. auch Lersch 2014b: 97).[48]

Tabelle 5.1 gibt einen Überblick über die zeitliche Veränderung der Verteilung der einbezogenen Kontrollvariablen (Anteile bzw. Mittelwerte) für Frauen und Männer, die im Zuge der Beobachtung in eine Erstelternschaft übergehen.

Tabelle 5.1: Verteilung der Kontrollvariablen vor und nach dem Übergang zur Erstelternschaft

	Frauen		Männer	
	vor Geburt	nach Geburt	vor Geburt	nach Geburt
Kohabitation (%)				
keine Kohabitation	26,1	10,8	28,8	4,1
Kohabitation	73,9	89,3	71,2	95,9
Vertragssituation (%)				
unbefristet	75,4	79,0	77,6	83,3
befristet	16,3	9,4	12,4	7,0
kein Arbeitsvertrag	8,3	11,7	10,0	9,7
Erwerbsumfang (ø)	39,8	28,3	43,3	43,9
Alter (ø)	27,6	33,9	30,4	35,8
Personenjahre	1.972	2.232	2.625	3.536

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

5.2.5 Beschreibung der Analysegesamtheit

Datengrundlage der Analysen dieses Kapitels bildet die Ausgangsstichprobe, die in Kapitel 4.3 näher beschrieben wurde. Diese wird infolge der spezifischen Anforderungen der deskriptiven sowie multivariaten Analysen weiter eingegrenzt.

Zunächst erfordert die Analyse eine Beschränkung des Paneldatensatzes auf die Erhebungswellen der Jahre 2001–2013, da erst ab 2001 die Pendeldistanzen für alle Erwerbstätigen erhoben werden, die nicht auf dem Grundstück ihrer Wohnung arbeiten, während in der Personenbefragung des Erhebungsjahres 2014 bei allen Erwerbstätigen keine Informa-

[48] Diese Skalentransformation der Altersvariable hat auf die Effektkoeffizienten der anderen Variablen bzw. Modellparameter keinen Einfluss.

tionen zum Arbeitsweg erfasst wurden. Personenjahre ohne Erwerbstätigkeit[49] werden ebenso ausgeschlossen wie Personenjahre mit wöchentlichen bzw. noch selteneren Arbeitswegen oder einer Erwerbstätigkeit an wechselnden Arbeitsorten. Infolge von Missings bei den Angaben zum Pendelverhalten und fehlenden Informationen über die Anwesenheit eines Partners im Haushalt reduziert sich der Analysedatensatz des Weiteren um 1.805 Personenjahre. Für die deskriptiven Analysen verbleiben im Analysedatensatz somit 125.997 Personenjahre von 24.997 Personen (s. Tab. 5.2).

Tabelle 5.2: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe der deskriptiven Analyse

	Personen	Personenjahre
erwerbstätige Frauen und Männer (2001–2013)	26.456	142.697
Pendeln wöchentlich bzw. seltener oder wechselnde Arbeitsorte	1.357	14.895
Missing bei Angabe zur Pendeldistanz	101	1.802
fehlende Informationen bezüglich einer möglichen Kohabitation	1	3
verbleibende Fälle für die deskriptive Analyse	24.997	125.997
davon westdeutsche Männer ohne Kind		18.935
davon westdeutsche Männer mit Kind		32.127
davon ostdeutsche Männer ohne Kind		4.291
davon ostdeutsche Männer mit Kind		8.449
davon westdeutsche Frauen ohne Kind		15.613
davon westdeutsche Frauen mit Kind		32.160
davon ostdeutsche Frauen ohne Kind		2.653
davon ostdeutsche Frauen mit Kind		11.769

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Für die multivariaten Analysen ist eine weitere Eingrenzung des Analysedatensatzes erforderlich (s. Tab. 5.3). Nur Befragungspersonen mit mindestens zwei Personenjahren können in den FE-Modellen berücksichtigt werden. Ferner werden alle Fälle vollständig aus der Analyse ausgeschlossen, die bereits vor ihrem Beobachtungszeitraum in die Erstelternschaft übergegangen sind. Nach Entfernung der entsprechenden Fälle aus dem Datensatz können weitere 907 Personenjahre aufgrund fehlender Angaben bezüglich der beruflichen Vertragssituation oder des wöchentlichen Erwerbsumfanges nicht in die Analysen einbezogen werden. Infolge der damit verbundenen Löschung einzelner Personenjahre ist eine erneute Entfernung von Fällen mit nur einem Personenjahr sowie von Fällen, die bereits zum Zeitpunkt ihres ersten Beobachtungsjahres ein eigenes Kind haben, erforderlich. Nach Abschluss dieser Bereinigungsschritte enthält der Analysedatensatz der multivariaten Regressionsmodelle 43.720 Personenjahre von 7.513 Personen. Für 1.364 Personen im Analysedatensatz ist ein Übergang zur Elternschaft beobachtbar. Die entsprechenden Fallzahlen von Personen mit beobachteter Familiengründung, differenziert nach den vier Untersuchungsgruppen (Männer West; Männer Ost; Frauen West; Frauen Ost), sind der Tabelle 5.3 zu entnehmen, die zusätzlich die Fallzahlen der ausgeschlossenen Fälle dokumentiert. Die Tabelle 5.4 gibt einen Überblick über die Verteilung der unabhängigen Variablen der multivariaten Analysen, differenziert nach den vier Teilpopulationen.

[49] Sowohl abhängig Beschäftigte als auch Selbständige und Freiberufler werden als erwerbstätige Personen in die Analyse einbezogen. Auszubildende, Volontäre und Praktikanten werden aufgrund ihres Ausbildungsstatus hingegen nicht in den Analysen berücksichtigt. Weitere nicht erwerbstätige Personengruppen sind: Schüler und Studenten, Wehr- und Zivildienstleistende, Personen im Ruhestand, Arbeitslose sowie Hausfrauen und Hausmänner.

Tabelle 5.3: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe der multivariaten Analyse

	Personen	Personenjahre
deskriptive Analyse	24.997	125.997
Personen mit nur einem Personenjahr	5.427	5.427
Elternschaft im ersten Personenjahr	11.909	75.785
verbleibende Fälle	7.661	44.785
Missing bei Angabe zur Vertragssituation	0	102
Missing bei Angabe zum Erwerbsumfang	17	805
verbleibende Fälle	7.644	43.878
Personen mit nur einem Personenjahr (erneute Bereinigung)	125	125
Elternschaft im ersten Personenjahr (erneute Bereinigung)	6	33
verbleibende Fälle für die multivariate Analyse	7.513	43.720
davon Fälle ohne Übergang zur Erstelternschaft	6.149	33.355
davon Fälle mit Übergang zur Erstelternschaft	1.364	10.365
davon westdeutsche Männer mit Übergang zur Erstelternschaft	611	4.973
davon ostdeutsche Männer mit Übergang zur Erstelternschaft	148	1.188
davon westdeutsche Frauen mit Übergang zur Erstelternschaft	432	2.934
davon ostdeutsche Frauen mit Übergang zur Erstelternschaft	173	1.270

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Tabelle 5.4: Verteilung der unabhängigen Variablen in der Analysegesamtheit

	Anteil an den Personenjahren insgesamt (%) bzw. Mittelwert (ø)			
	Männer West	Männer Ost	Frauen West	Frauen Ost
Kinderzahl (%)				
kein Kind	86,1	84,4	90,6	76,5
ein Kind	9,2	10,4	6,4	16,9
mehr als ein Kind	4,8	5,2	3,0	6,6
Kohabitation (%)				
kein Partner im Haushalt	40,7	46,0	39,3	41,0
Partner im Haushalt	59,3	54,0	60,7	59,0
Vertragssituation (%)				
unbefristet	78,9	79,2	78,4	75,7
befristet	9,1	11,8	11,9	17,0
kein Arbeitsvertrag	12,1	9,1	9,8	7,3
Stundenumfang (ø)	42,4	43,3	37,0	37,9
Alter (ø)	37,6	37,2	34,7	32,0
Alter^2/100 (ø)	15,3	15,2	13,1	11,2
Personenjahre	20.07	4.713	15.672	3.257

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

5.3 Ergebnisse

Die folgende Darstellung der empirischen Ergebnisse beginnt mit einer deskriptiven Betrachtung des Pendelverhaltens von Frauen und Männern in West- und Ostdeutschland im Kontext unterschiedlicher Lebensformen und Familienstrukturen (Abschn. 5.3.1). Daran anschließend erfolgt eine Überprüfung der Hypothesen H1a, H1b und H1c (s. Abschn. 3.5) anhand von multivariaten FE-Modellen (Abschn. 5.3.2).

5.3.1 Deskriptive Ergebnisse

Die Wegdistanz täglicher Berufspendler beträgt im Beobachtungszeitraum 2001–2013 im Durchschnitt 14,3 km. Männer legen durchschnittlich längere Pendelwege zurück als Frauen (16,8 km vs. 11,8 km). Ebenfalls ist der Anteil der Pendler mit einem substanziellen Arbeitsweg von mindestens 40 km unter allen erwerbstätigen Männern höher als unter allen erwerbstätigen Frauen (10,8 % vs. 5,1 %). Auch in der vorliegenden Untersuchung ist somit eine höhere Pendelbereitschaft von Männern im Vergleich zu Frauen festzustellen.

Tabelle 5.5: Durchschnittliche Pendeldistanz von Erwerbstätigen nach Geschlecht, Region und Elternschaftsstatus

	Kinderlos	Elternschaft	Insgesamt
Männer West	16,7	17,2	17,0
Männer Ost	15,8	16,2	16,0
Männer insgesamt	16,5	17,0	16,8
Frauen West	15,3	9,7	11,5
Frauen Ost	14,7	12,1	12,6
Frauen insgesamt	15,2	10,3	11,8
Insgesamt	16,0	13,5	14,3

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Anm.: Gepoolter Datensatz, 125.997 Beobachtungen, Daten nicht gewichtet.

Tabelle 5.6: Anteil täglicher Fernpendler (40 km und mehr) unter Erwerbstätigen nach Geschlecht, Region und Elternschaftsstatus

	Kinderlos	Elternschaft	Insgesamt
Männer West	10,7	11,2	11,0
Männer Ost	10,3	9,7	9,9
Männer insgesamt	10,6	10,9	10,8
Frauen West	8,3	2,9	4,7
Frauen Ost	8,8	6,2	6,6
Frauen insgesamt	8,4	3,8	5,1
Insgesamt	9,6	7,2	8,0

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Anm.: Gepoolter Datensatz, 125.997 Beobachtungen, Daten nicht gewichtet.

Eine Differenzierung nach Ost- und Westdeutschland zeigt ferner, dass die Geschlechterdifferenzen im Pendelverhalten in beiden deutschen Regionen unterschiedlich ausgeprägt sind. So weisen Männer im westdeutschen Raum mit einer durchschnittlichen Pendeldistanz von 17,0 km die längsten Pendelstrecken auf, während westdeutsche Frauen durchschnittlich nur 11,5 km pendeln und damit die geringsten Wegstrecken zurücklegen. Die durchschnittlichen Arbeitswegdistanzen von Männern und Frauen in Ostdeutschland liegen zwischen diesen beiden Werten (s. Tab. 5.5). Allerdings sind auch in Ostdeutschland, im Hinblick auf den Arbeitsweg, Männer insgesamt mobiler als Frauen.[50]

Eine zusätzliche Differenzierung zwischen Kinderlosen und Eltern offenbart einen weiteren, im Kontext dieser Studie interessanten Aspekt. Sowohl die Geschlechterunterschiede als auch Ost-West-Unterschiede im Pendelverhalten werden durch den Elternschaftsstatus moderiert: Väter legen im Durchschnitt deutlich längere Arbeitswege zurück (17,0 km) als Mütter (10,3 km), während der Unterschied zwischen kinderlosen Männern und Frauen deutlich geringer ausfällt (16,5 km vs. 15,2 km). Ferner zeigt die Differenzierung nach Ost und West mit Blick auf die Pendelmobilität von Frauen, dass der etwas größere Pendelradius ostdeutscher Frauen ausschließlich auf größere Pendeldistanzen ostdeutscher Mütter (ø 12,1 km) im Vergleich zu westdeutschen Müttern (ø 9,7 km) beruht. Eine höhere Mobilitätsbereitschaft von Müttern (nicht jedoch von kinderlosen Frauen) in Ostdeutschland im Vergleich zu Westdeutschland ist ebenfalls zu konstatieren, wenn anstelle der durchschnittlichen Pendeldistanz der Anteil der Pendlerinnen betrachtet wird, die einen substanziellen Arbeitsweg zurücklegen (s. Tab. 5.6). Demzufolge finden sich hier erste Hinweise, dass westdeutsche Frauen ihren Arbeitsweg infolge eines Übergangs zur Elternschaft umfangreicher reduzieren als Frauen in Ostdeutschland.

Mit Blick auf die Pendelmobilität von Männern finden sich auf Basis der bisherigen Betrachtungen hingegen keine Hinweise auf eine Reduktion der Pendelbereitschaft im Falle einer Elternschaft. Für Väter ist im Vergleich zu kinderlosen Männern in beiden bundesdeutschen Gebieten eine geringfügige Ausweitung der durchschnittlichen Pendeldistanz zu verzeichnen.

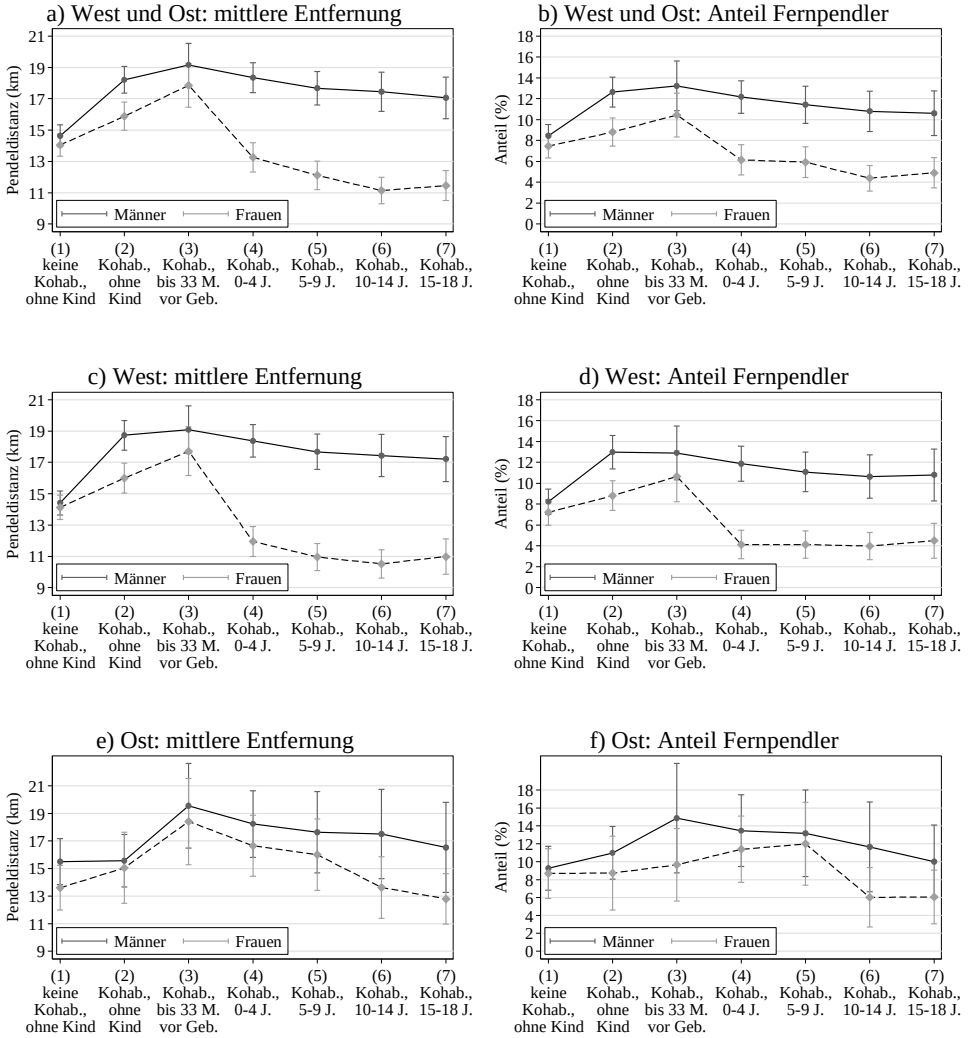
Allerdings ist anzunehmen, dass Eltern häufiger als Kinderlose in einem Paarhaushalt (mit Kindern) leben. Vor dem Hintergrund bisheriger Forschungsbefunde sind durchaus Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Ein- und Mehrpersonenhaushalten zu erwarten (s. z. B. Abschn. 2.1). Ferner könnte das Pendelverhalten auch mit der Altersstruktur der Kinder variieren. Nachfolgend wird das Pendelverhalten deshalb detaillierter beschrieben. Dabei orientieren sich die Darstellungen an einem „idealtypischen Verlauf“ der Familienentwicklung. Abbildung 5.1 beschreibt demzufolge die durchschnittliche Distanz der Pendelstrecken sowie den Anteil der Pendler mit substanziellem Arbeitsweg, differenziert nach Kohabitationsstatus und Altersstruktur von Kindern.[51]

---

50 Zwischen den beiden deutschen Regionen lassen sich hingegen keine Unterschiede im Hinblick auf das Pendelverhalten feststellen, insofern auf eine weitere Differenzierung nach Subgruppen verzichtet wird. So beträgt die durchschnittliche Arbeitsortentfernung in Westdeutschland 14,4 km; in Ostdeutschland 14,2 km. Ebenfalls fällt der Anteil der Fernpendler in beiden deutschen Regionen ähnlich aus (West: 8,0 %; Ost: 8,2 %).

51 Insgesamt werden sieben Gruppen unterschieden (s. Abb. 5.1). Zugunsten einer besseren Darstellbarkeit der Ergebnisse werden einige Gruppen nicht betrachtet. Diese sind: Eltern ohne Partner im Haushalt; Eltern von Kindern, die alle älter als 18 Jahre sind; Eltern von (mindestens zwei) Kindern, die sich über mehrere Altersklassen verteilen. Zugunsten einer besseren Lesbarkeit der Grafiken sind die Beobachtungswerte der unterschiedlichen Kategorien in Abbildung 5.1 miteinander verbunden. Es ist jedoch stets zu beachten, dass es sich um Querschnittsbetrachtungen handelt.

Abbildung 5.1: Mittlere Entfernung des täglichen Arbeitsweges und Anteil von Fernpendlern nach Haushaltstyp, Altersstruktur der Kinder und Geschlecht (mit 95 %-Konfidenzintervallen)



Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Anm.: Gepoolter Datensatz, 62.881 Beobachtungen, Daten nicht gewichtet. Kategorien auf Abszisse:

(1) ohne Partner im Haushalt und kinderlos („keine Kohab., ohne Kind“);
(2) mit Partner zusammenwohnend und kinderlos („Kohab., ohne Kind“);
(3) mit Partner zusammenwohnend und kinderlos, mit Übergang zur Elternschaft bzw. Schwangerschaft innerhalb der nächsten zwei Jahre („Kohab., bis 33 M. vor Geb.“);
(4) mit Partner zusammenwohnend und Kinder im Alter von 0–4 Jahren („Kohab., 0–4 J.“);
(5) mit Partner zusammenwohnend und Kinder im Alter von 5–9 Jahren („Kohab., 5–9 J.“);
(6) mit Partner zusammenwohnend und Kinder im Alter von 10–14 Jahren („Kohab., 10–14 J.“);
(7) mit Partner zusammenwohnend und Kinder im Alter von 15–18 Jahren („Kohab., 15–18 J.“).

Die einzelnen Grafiken der Abbildung 5.1 präsentieren die Befunde zeilenweise differenziert nach unterschiedlichen Analysegesamtheiten (erste Zeile: gesamtes Bundesgebiet; zweite Zeile: nur Westdeutschland; dritte Zeile: nur Ostdeutschland). In den drei Grafiken der linken Spalte ist die durchschnittliche Pendeldistanz auf der Ordinatenachse abgetragen, während in der rechten Spalte die Anteile der Pendler mit substanziellen Pendeldistanzen abgebildet sind.

Die Grafiken in Abbildung 5.1 offenbaren deutliche Unterschiede zwischen West- und Ostdeutschland. Die Befunde werden deshalb für beide Teilstichproben separat erörtert. Zunächst richtet sich der Blick auf das westdeutsche Sample (Grafiken c und d).[52]

In Übereinstimmung mit bisherigen Forschungsbefunden (z. B. Lersch/Kleiner 2016) zeichnet sich in den Ergebnissen eine Veränderung des Pendelverhaltens infolge der Gründung eines Paarhaushaltes ab. Sowohl kinderlose Männer als auch kinderlose Frauen legen durchschnittlich längere Pendelwege zurück, wenn sie mit einem Partner in einem gemeinsamen Haushalt leben. Die Gründung eines Paarhaushaltes ist für Männer stärker als für Frauen mit einer Ausweitung des Arbeitsweges verbunden.

Während sich für kinderlose, kohabitierende Erwerbstätige recht deutliche Geschlechterunterschiede im Pendelverhalten feststellen lassen, unterscheidet sich der durchschnittliche Pendelradius von kinderlosen Frauen und Männern ohne Partner im Haushalt praktisch nicht voneinander. Mit Blick auf Westdeutschland bekräftigt die vorliegende deskriptive Analyse somit die von Lersch und Kleiner (2016) für den britischen Kontext postulierte und empirisch bestätigte Hypothese, dass die Gründung eines Paarhaushaltes substanziell zur Herausbildung von Geschlechterunterschieden im Pendelverhalten beiträgt. Der Geschlechterunterschied fällt jedoch geringer aus, wenn sich der Blick auf jene kinderlose Paarhaushalte richtet, die in der nächsten Zeit in eine (Erst-)Elternschaft übergehen.[53] Vornehmlich für Frauen scheinen sich die Arbeitswege im Vorfeld einer Elternschaft nochmal auszuweiten. Vor dem Hintergrund der (in diesem Kapitel noch nicht näher untersuchten) Hypothese, dass große Pendeldistanzen von Frauen eher hemmend auf die Wahrscheinlichkeit für die Realisierung von Kinderwünschen wirken (vgl. Hypothese H2b in Abschn. 3.5), ist der Befund, dass der Arbeitsweg von Frauen im Verlauf des abgebildeten Familienentwicklungsprozesses im Vorfeld einer Familiengründung im Durchschnitt am längsten ist, durchaus überraschend. Die Ursachen für den stärkeren Anstieg der Pendeldistanz von Frauen im Vergleich zu Männern im Vorfeld einer Elternschaft können an dieser Stelle nicht umfassend bestimmt werden; zwei mögliche Erklärungen sollen jedoch angeführt werden. Demnach könnten familienorientierte Wohnortverlagerungen in ländlichere Räume in stärkerem Maße für Frauen als für Männer mit einer Ausdehnung ihres Arbeitsweges verbunden sein, etwa weil Frauen, die in städtischen Regionen leben, bessere Bedingungen vorfinden, die von ihnen (im Vergleich zu Männern stärker) präferierten kurzen Pendel-

---

52 Obwohl es sich um reine Querschnittsbetrachtungen handelt, werden die Befunde im weiteren Verlauf der Erörterung vornehmlich als Resultate intraindividueller Veränderungen des Pendelverhaltens in Abhängigkeit von unterschiedlichen Phasen der Familienentwicklung interpretiert. Da diese Verhaltensveränderungen an dieser Stelle nicht tatsächlich gemessen werden, ist stets eine mit der Interpretation verbundene Unsicherheit in Rechnung zu stellen.

53 Die Identifizierung dieser Gruppe basiert – analog zur Bestimmung des Alters bereits geborener Kinder zum Zeitpunkt des Interviews – auf einer Subtraktion des Geburtszeitpunktes des Kindes vom Zeitpunkt des Interviews (gemessen in Jahrhundertmonaten). Eine Voraussetzung, dass werdende Eltern auf diese Weise tatsächlich identifizert werden können, ist ihre mehrwellige Teilnahme am SOEP mit mindestens einem Interview nach Geburt des Kindes. Die zugrundegelegte Zeitspannenbegrenzung (33 Monate bis 1 Monat vor dem Geburtsmonat – oder anders ausgedrückt: bis zu zwei Jahren vor dem errechneten Schwangerschaftseintritt) – gründet auf der Annahme, dass in diesem Zeitraum in einigen Fällen bereits konkretere Fertilitätspläne und -intentionen mit möglichen Folgen für die Wohn- und Arbeitsortwahl vorliegen dürften.

wege zu realisieren. Ergänzend oder alternativ könnte das beobachtete Muster – der male dominance-Hypothese entsprechend – die Folge einer stärkeren Orientierung des Wohnortes an die beruflichen Belange des männlichen Partners im Vorfeld einer Elternschaft sein.

Ungeachtet der Frage nach der empirischen Gültigkeit dieser beiden Erklärungsansätze verweist eine ergänzende Betrachtung der Pendelmobilität westdeutscher Paarhaushalte mit Kindern darauf, dass sich insbesondere im Kontext von Elternschaften Geschlechterdifferenzen im Pendelverhalten etablieren. Diese gründen ausschließlich in deutlich verringerten Arbeitswegdistanzen von Frauen, sobald diese Kinder haben. Infolge der zusätzlichen Berücksichtigung des Kohabitationsstatus lässt sich nun auch für Väter eine geringfügige Reduktion ihres Pendelaufwandes im Verlauf der Elternschaft feststellen. Die deskriptiven Ergebnisse für Westdeutschland bestärken damit die Hypothese H1b, dass der Übergang zur Elternschaft vornehmlich für Frauen mit einer Verringerung der Pendeldistanz verbunden ist. Für westdeutsche Männer ist hingegen ein schwacher Rückgang der durchschnittlichen Pendeldistanz zu beobachten.

Demgegenüber fällt das Pendelmuster über den Familienentwicklungsprozess hinweg in Ostdeutschland deutlich unterschiedlich aus (Grafiken e und f in Abb. 5.1). Auch für das ostdeutsche Gebiet sind die durchschnittlichen Pendeldistanzen von Frauen und Männern im Vorfeld einer Familiengründung am längsten. Allerdings sind nun auch die Pendelstrecken von werdenden Vätern im Vergleich zu den Pendelwegen kohabitierender Männer, ohne Übergang zur Elternschaft, deutlich ausgeweitet und Geschlechterdifferenzen nur geringfügig beobachtbar. Insbesondere bemerkenswert ist jedoch der deutliche Unterschied im Pendelverhalten zwischen ost- und westdeutschen Müttern. So legen ostdeutsche Mütter, insbesondere mit Kinder im Alter unter 10 Jahren, durchschnittlich wesentlich längere Pendelstrecken zur Arbeitsstelle zurück.[54] Demzufolge lässt sich auch Hypothese H1c auf Basis der deskriptiven Analysen vorläufig bestätigen: Die Befunde deuten darauf hin, dass westdeutsche Frauen ihre Pendeldistanz im Zuge des Übergangs zur Elternschaft stärker reduzieren als ostdeutsche Frauen.

5.3.2 Multivariate Analyse

Im Folgenden wird nun überprüft, ob sich die Hypothesen auch im Zuge einer multivariaten Analyse empirisch bewähren. Die Verwendung von FE-Modellen ermöglicht eine Überprüfung der Hypothesen unter Kontrolle für potenziell konfundierende beobachtete Variablen sowie für zeitkonstante unbeobachtete Heterogenität. Tabelle 5.7 enthält die Ergebnisse der FE-Regressionsmodelle auf die logarithmierte Pendelentfernung, differenziert nach Region und Geschlecht. Zusätzlich wurde ein Regressionsmodell unter Einbezug aller Frauen geschätzt (Modell 2c), um die Signifikanz von Ost-West-Unterschieden des Effektes einer Elternschaft auf das Pendelverhalten von Frauen zu prüfen. Das zentrale Interesse gilt den Effektkoeffizienten der Variable zur Kinderanzahl.

Ein negativer Effekt eines Übergangs zur Elternschaft auf die Pendeldistanz lässt sich ausschließlich für Frauen in Westdeutschland feststellen (Modell 2a vs. 1a, 1b, 2b). Den Modellschätzungen zufolge reduzieren westdeutsche Frauen ihre Arbeitswegstrecke bei Geburt eines ersten Kindes durchschnittlich um rund 23 %. Bei Geburt weiterer Kinder sind die Pendeldistanzen im Vergleich zur Situation vor der Elternschaft durchschnittlich um

[54] Der Anteil weiblicher Fernpendlerinnen ist im ostdeutschen Raum im Falle einer Elternschaft von Kindern im Alter bis 9 Jahren gegenüber der kinderlosen Vergleichsgruppe sogar leicht erhöht. Die großen Konfidenzintervalle verweisen jedoch zugleich auf eine hohe Unsicherheit dieses Befundes.

rund 26 % reduziert. Für Frauen in Ostdeutschland lassen sich hingegen weder signifikante noch substanzielle Effekte einer Elternschaft auf die Anpassung des Arbeitsweges beobachten. Das Interaktionsmodell (2c) verweist zudem auf einen signifikanten Ost-West-Unterschied im Hinblick auf die Arbeitsweganpassung von Frauen im Zuge des Übergangs zum ersten Kind. Für Männer beider Landesteile zeigen sich keine signifikanten bzw. substanziellen Veränderungen ihrer Pendeldistanz infolge einer Familiengründung.

Tabelle 5.7: Effekte auf die Pendeldistanz, Ergebnisse linearer Fixed Effects-Modelle (Regressionskoeffizienten)

	Männer		Frauen		
	West	Ost	West	Ost	West & Ost
	1a	1b	2a	2b	2c
Kinderzahl					
kein Kind	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
ein Kind	–0,000	0,027	–0,258***	0,065	–0,240***
mehr als ein Kind	–0,057	0,002	–0,297**	–0,064	–0,272*
ein Kind*Ost					0,250*
mehr als ein Kind*Ost					0,107
Kohabitation	0,134**	0,216*	0,088+	0,073	0,085*
Vertragssituation					
unbefristet	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
befristet	0,152***	0,035	0,077*	–0,051	0,048
kein Arbeitsvertrag	–0,460***	–0,627***	–0,592***	–0,466**	–0,575***
Stundenumfang	0,006**	0,007	0,010***	0,013***	0,011***
Alter	0,033*	0,046	0,044**	0,030	0,040**
Alter^2/100	–0,044*	–0,056	–0,050*	–0,049	–0,048**
Konstante	1,296***	0,747	0,843**	1,181	0,920***
Within-R^2	0,027	0,031	0,053	0,030	0,048
Personenjahre	20.078	4.713	15.672	3.257	18.929
Personen	3.369	811	2.755	578	3.333
Übergänge Erstelternschaft	611	148	432	173	605

Quelle: SOEP (2001–2013), eigene Berechnungen.

Anm.: Standardfehler panel-robust geschätzt; + p < 0,10; * p < 0,05;** p < 0,01; *** p < 0,001.

5.4 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Die Frage nach den Ursachen der anhaltenden geschlechtsspezifischen Differenzen des Pendelverhaltens ist seit vielen Jahren Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Die Annahme, dass Frauen im Durchschnitt kürzere Arbeitswege zurücklegen als Männer, weil ihnen die Hauptzuständigkeit für Hausarbeit und Kindererziehung zufällt, ist ein häufiger Erklärungsansatz für diesen Befund. Demzufolge wird die Anwesenheit von Kindern in vielen empirischen Modellen zur Erklärung des Pendelverhaltens berücksichtigt. Dabei kam die internationale Forschung bezüglich der Frage nach der Bedeutung von Kindern und Elternschaft für das Pendelverhalten von Frauen und Männern zu unterschiedlichen Einschätzungen. Studien, die Aussagen bezüglich der Bedeutung von Familiengründungsprozessen auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern in Deutschland ermöglichen, fehlen bislang weitgehend. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Studien, die das Potenzial von Paneldaten ausnutzen, kausale Interpretationen besser abzusichern.

Unter Verwendung von FE-Modellen wurde in diesem Kapitel untersucht, ob ein Übergang zum ersten Kind das Pendelverhalten von Frauen und Männern in Deutschland beeinflusst und ob sich diesbezüglich geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen lassen. Die Analysen wurden darüber hinaus nach Ost- und Westdeutschland differenziert, um auch kontextspezifische Verhaltensweisen in beiden Regionen Deutschlands aufdecken zu können.

Die Ergebnisse der multivariaten Längsschnittuntersuchung zeigen, dass der Übergang zur (Erst-)Elternschaft ausschließlich bei Frauen in Westdeutschland mit einer substanziellen Reduktion der Pendeldistanz verbunden ist. Die in Kap. 3 theoretisch begründete Vermutung, dass die Geburt eines Kindes nicht nur die Pendelbereitschaft von Frauen, sondern ebenfalls die Pendelbereitschaft und damit die Pendeldistanz von Männern (jedoch in geringerem Ausmaß) reduziert (H1a), ließ sich durch die Analysen hingegen nicht eindeutig bestätigen. So verweisen die deskriptiven Analysen mit Blick auf beide Regionen Deutschlands zwar auf einen geringfügig reduzierten Pendelaufwand von Vätern im Vergleich zu kinderlosen Männern, die innerhalb der nächsten zwei Jahre in eine Elternschaft übergehen. Jedoch ließen sich in den multivariaten Analysen keine signifikanten Effekte eines Übergangs zur Elternschaft auf die Pendeldistanz von Männern nachweisen. Der Befund, dass ebenso Frauen in Ostdeutschland ihren Pendelweg aufgrund einer Elternschaft offenbar kaum reduzieren, verweist auf die Existenz unterschiedlicher Rahmenbedingungen in beiden Regionen Deutschlands, die den Einfluss einer Elternschaft auf das Pendelverhalten von Frauen moderieren. Ob dieser Unterschied, wie vermutet, vornehmlich auf differenziellen kulturellen Leitbildern bezüglich der Akzeptanz einer erwerbsbedingten Abwesenheit von Müttern beruht, die zusätzlich durch einen besseren Zugang zur institutionellen Kinderbetreuung strukturell unterstützt wird, oder aber andere Faktoren eine Rolle spielen, bleibt eine interessante Forschungsfrage für zukünftige Untersuchungen. Somit bleibt mit Blick auf die Hypothesenprüfung abschließend nicht nur zu konstatieren, dass sich die Hypothese eines Ost-West-Unterschiedes hinsichtlich des Einflusses einer Elternschaft auf das Pendelverhalten von Frauen (H1c) empirisch bewährt hat; auch können substanzielle Geschlechterunterschiede hinsichtlich des Einflusses einer Familiengründung auf das Pendelverhalten (H1b) ausschließlich in Westdeutschland beobachtet werden.

Die Schlussfolgerungen, die auf Basis der vorliegenden Analyse gezogen werden können, unterliegen jedoch auch einigen Limitationen. Zunächst sei mit Blick auf die multivariaten Analysen hervorgehoben, dass, infolge der panelbedingten Rechtszensierung der erfassten individuellen Biografien, vornehmlich das Pendelverhalten bei Anwesenheit jüngerer Kinder (mit einem durchschnittlichen Alter von vier Jahren) in den Schätzungen des Elternschafts-

effekts Berücksichtigung findet. Weitere Untersuchungen, die auch das Pendelverhalten bei Anwesenheit älterer Kinder berücksichtigen und, detaillierter als dies hier möglich war, nach der Kinderzahl differenzieren, könnten die vorliegenden Forschungsbefunde aufschlussreich ergänzen.

Ferner ist bei der Bewertung der Ergebnisse zu berücksichtigen, dass ausschließlich Personenjahre in den Analysen Berücksichtigung fanden, die mit einer aktiven Erwerbstätigkeit zum Befragungszeitpunkt verbunden waren. Da der Übergang zur Elternschaft in der Regel mit einer zeitweiligen Erwerbsunterbrechung von Frauen verbunden ist, besteht insbesondere mit Blick auf die Ergebnisse für Frauen die Gefahr, dass die Schätzungen durch selektive Ausfälle verzerrt sind. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft zeitintensive Pendelwege zurücklegen, nach dem Übergang zur Elternschaft ihre Erwerbstätigkeit länger unterbrechen und ihre Pendeldistanz nach Wiedereinstieg in den Beruf infolgedessen seltener in den Analysen berücksichtigt wird. Zum Umgang mit nicht-zufälligen Panelausfällen existieren keine einfachen Lösungen (vgl. Brüderl 2010: 992f.). Allerdings ist das Problem nicht-zufälliger Panelausfälle im Kontext von FE-Modellen grundsätzlich gemindert, da der FE-Schätzer nicht durch Panelmortalität verzerrt wird, die von unbeobachteten zeitkonstanten Merkmalen abhängt. Dies gilt hingegen nicht für Panelmortalität, die mit zeitveränderlichen Variablen korreliert ist (ebd.). Letztlich wird die Frage, ob Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, ihre Erwerbstätigkeit länger unterbrechen, selbst zum empirischen Forschungsgegenstand im weiteren Verlauf dieser Arbeit (s. Kap. 7).

Schließlich geben die vorliegenden multivariaten Analysen weder Aufschlüsse bezüglich der Richtung der Kausalität des Zusammenhanges der als abhängig und unabhängig betrachteten Variablen, noch lassen die FE-Modelle eindeutige Schlussfolgerungen bezüglich der Frage zu, ob die für westdeutsche Frauen beobachtete Reduktion der Pendelmobilität vornehmlich (kurz) vor dem Übergang zur Elternschaft oder nach dem Übergang zur Elternschaft stattfindet. Denn auch im erstgenannten Fall, der darauf hindeuten würde, dass Frauen im Vorfeld einer Elternschaft bestrebt sind, zunächst ihren Pendelaufwand hinreichend zu reduzieren, bevor sie die Elternschaft realisieren, dürften die beobachteten Pendelwege im Durchschnitt nach der Elternschaft kürzer sein als vor der Elternschaft. Während diese eingeschränkte Aussagekraft vornehmlich die betrachteten FE-Modelle betrifft, deuten die deskriptiven Analyseergebnisse darauf hin, dass die beobachtete Reduktion wesentlich nach dem Übergang zur Elternschaft erfolgt. Dennoch bleibt die Frage offen, ob substanzielle Pendelwege einen hemmenden Einfluss auf die Entscheidung zur Realisierung einer Elternschaft haben. Die Frage, ob intensive Pendelmobilität mit der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Elternschaft korreliert ist, wird im folgenden Kapitel untersucht.

6 Zum Einfluss von langen Pendelstrecken auf den Übergang zur Erstelternschaft

Seit Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts ist in vielen westlichen Industrienationen ein starker Rückgang der Geburtenrate zu beobachten. Das Geburtenniveau in Deutschland gehört seit Mitte der 1970er Jahre zu den niedrigsten der Welt (Kopp/Richter 2015: 384–387; Schneider/Dorbritz 2011: 26–30). Hinter dieser Entwicklung steht ein Wandlungsprozess des generativen Verhaltens, der durch einen Aufschub von Geburten in ein höheres Lebensalter, eine zunehmende Verbreitung von Kinderlosigkeit und eine Abnahme kinderreicher Familien gekennzeichnet ist (Schleutker 2014: 192–196; Schneider/Dorbritz 2011; Bujard/Sulak 2016). Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung kommt der Analyse des generativen Verhaltens und seiner Einflussfaktoren in der Demografie und der sozialwissenschaftlichen Familienforschung seit vielen Jahren ein hoher Stellenwert zu (Fasang et al. 2016: 116–118; Balbo et al. 2013). Zahlreiche Studien untersuchen den Einfluss sozioökonomischer Merkmale wie das Bildungsniveau oder die Erwerbssituation auf das Fertilitätsverhalten (vgl. Fasang et al. 2016: 116f.). Andere Studien orientieren sich eher an soziokulturellen Erklärungsansätzen und heben die Bedeutung individueller Präferenzen oder kultureller Leitbilder als Bestimmungsgründe des generativen Verhaltens hervor (z. B. Hakim 2003; Diabaté/Lück 2014).

Die Fertilitätsforschung ist insgesamt durch eine große Fülle und Vielfalt an empirischen Studienergebnissen geprägt. Kopp und Richter (2015: 404f.) beschreiben den Forschungsstand zur Fertilität im Rahmen ihres Überblicksartikels sogar als relativ gesättigt. Trotz eines weiterbestehenden Forschungspotenzials seien „[…] viele Fragen sowohl theoretisch wie empirisch gut beantwortet“ (ebd.: 405). Demgegenüber ist mit Blick auf die Frage nach der Bedeutung substanzieller Pendelmobilität für generative Entscheidungsprozesse eine große, bisher kaum aufgegriffene Forschungslücke zu konstatieren. So kann nicht nur der Klärung dieser Frage vor dem Hintergrund der zunehmenden Pendeldistanzen und Wegzeiten (s. z. B. Kley 2016: 487–489; Pfaff 2014: 121; s. auch Abschn. 1.1) eine steigende Relevanz zugesprochen werden. Auch liegen bislang nahezu keine Studien vor, die den Einfluss intensiver Pendelmobilität auf das generative Verhalten mit Längsschnittdaten untersuchen (s. jedoch Huinink/Feldhaus 2012; Zhang et al. 2001; s. hierzu näher Abschn. 2.3).

Die Fragen, ob Pendelmobilität einen Effekt auf die Wahrscheinlichkeit zur Familiengründung hat und es für die Fertilitätsentscheidung einen Unterschied macht, ob Frauen oder Männer weite Wegstrecken zurücklegen, sind Forschungsgegenstand dieses Kapitels. Aufgrund der theoretischen Vorüberlegungen wird von einem negativen Einfluss intensiver Pendelmobilität auf das Geburtenverhalten ausgegangen. Ob nun insgesamt vornehmlich weite Pendelwege von Frauen oder eher große Pendeldistanzen von Männern einen Effekt auf das Fertilitätsverhalten aufweisen, wird hingegen als offene, empirische Frage behandelt, denn auf Grundlage theoriegestützter Plausibilitätsüberlegungen sind beide Effekte denkbar:

- Infolge der mit einer Elternschaft zunehmenden Bedeutsamkeit des männlichen Einkommens und der damit verbundenen verringerten Wahrscheinlichkeit, die Pendeldistanz alsbald durch einen Arbeitsstellenwechsel reduzieren zu können, könnten hohe Pendelbelastungen von Männern mit dem Anreiz verbunden sein, den Pendelaufwand noch im Vorfeld der Elternschaft hinreichend zu reduzieren.

- Auch bei intensiver Pendelmobilität von Frauen könnte der Übergang zur Elternschaft aufgeschoben werden, bis ein Arbeitsweg realisiert wurde, der mit der Ausübung der Mutterrolle vereinbar ist, um die Notwendigkeit eines Arbeitsplatzwechsels (und die damit verbundenen Unsicherheiten) nach der Elternschaft als Voraussetzung des beruflichen Wiedereinstieges zu vermeiden.

Demzufolge werden sowohl für große Pendeldistanzen von Frauen als auch für große Pendeldistanzen von Männern negative Effekte auf die Wahrscheinlichkeit für die Realisierung einer Elternschaft erwartet. Ferner wird vermutet, dass die negative Korrelation zwischen dem Pendelweg von Frauen und dem Übergang zur Erstelternschaft infolge einer zunehmenden Bereitschaft, eine Elternschaft auch auf Kosten beruflicher Nachteile zu realisieren, mit zunehmendem Alter der Frau abnimmt (s. Abschn. 3.5).

Im Zuge der Überprüfung dieser Annahmen greift die folgende Untersuchung noch ein weiteres Desiderat der Fertilitätsforschung auf: die Analyse des generativen Verhaltens in einer Paarperspektive (vgl. Kopp/Richter 2015: 398–400). Für eine adäquate Einschätzung der Auswirkungen von Pendelerfordernissen auf fertilitätsbezogene Entscheidungen ist die Einnahme einer Paarperspektive besonders sinnvoll und notwendig. So beeinflussen die Pendelwege beider Partner die für eine Elternschaft zur Verfügung stehenden Zeitressourcen des Paares. Zugleich stehen die Pendelwege beider Partner potenziell in einem Interdependenzverhältnis zueinander: Wohnortentscheidungen, die zugunsten eines kurzen Arbeitsweges eines Partners getroffen werden, können für den anderen Partner einen ausgedehnten Arbeitsweg zur Folge haben. Die Vereinbarkeit von Pendelmobilität und Elternschaft kann damit nicht als ein ausschließlich individuelles Problem der Frau oder des Mannes in einer Partnerschaft betrachtet werden. Die Frage, ob und wie substanzielle Pendelerfordernisse eines Partners oder beider Partner mit der Realisierung eines Kinderwunsches in Einklang gebracht werden können, unterliegt vermutlich vielmehr einem Aushandlungs- und Entscheidungsprozess des Paares. Demzufolge steht in den folgenden Analysen nicht der Pendelaufwand von Frauen und Männern als Individualmerkmal im Fokus, sondern die Pendelkonstellation von Paaren.

Im SOEP liegen jedoch nur für Paare, die in einem Haushalt zusammenleben, Informationen über Merkmalsausprägungen für beide Partner vor. Als Untersuchungseinheiten können infolgedessen nur bestehende Paarhaushalte in die Analyse einbezogen werden. Die nachfolgenden Befunde zu den Effekten der Pendelmobilität auf den Übergang zur Elternschaft sind somit stets als Zusammenhänge im Kontext von Paarhaushalten zu interpretieren.

Mit der Tatsache, dass die analysierten Partnerschaften nicht von Beginn ihres Entwicklungsverlaufes an beobachtet werden, ist ein weiterer Aspekt verbunden, den es im Zuge der folgenden Analysen zu beachten gilt: Es ist anzunehmen, dass Paare im Falle eines Wunsches nach einer baldigen Familiengründung bereits vor der Elternschaft bestrebt sind, jene Wohnort-Arbeitsort-Kombination zu verwirklichen, die unter Berücksichtigung der zukünftigen Handlungsmöglichkeiten am besten mit einer Elternschaft vereinbar ist bzw. die zukünftigen Kosten nach dem Übergang zur Elternschaft minimiert. Demnach könnten die beobachteten Pendelarrangements bereits vielfach *Folgen* von Optimierungsbestrebungen im Hinblick auf die Wohnort-Arbeitsort-Kombination widerspiegeln.[55] Dies ist etwa verstärkt für Pendelkonstellationen zu erwarten, die Paare unmittelbar nach der Gründung des gemeinsamen Haushaltes aufweisen, denn die Haushaltsgründung dürfte für

[55] Derartige Optimierungsbestrebungen im Vorfeld einer Elternschaft können dabei auch antizipierte Wohnort- oder Arbeitsortveränderungen nach dem Übergang zur Elternschaft bereits in Rechnung stellen (s. Abschn. 3.3.4).

viele Paare eine wichtige Voraussetzung für eine anschließende Familiengründung sein, und sie eröffnet dem Paar gleichzeitig die Möglichkeit, (unter den gegebenen Restriktionen) einen Wohnort zu wählen, der mit Blick auf die antizipierten Anforderungen einer Elternschaft den höchsten Nutzen verspricht. In der empirischen Untersuchung wird daher der Möglichkeit von Effektunterschieden der Pendelkonstellation in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer eine besondere Beachtung geschenkt und diese überprüft, da Pendelkonstellationen zu Beginn der Kohabitation selbst verstärkt durch Fertilitätsentscheidungen geprägt sein und negative Pendeleffekte infolge ausgeprägter Fertilitätsintentionen schwächer ausfallen könnten.

Die weitere Darlegung der empirischen Untersuchung, die auf der Methode der zeitdiskreten Ereignisanalyse beruht, ist so aufgebaut, dass zunächst die verwendete Analysemethode, die zugrunde gelegte Modellierung und die damit verbundenen Anforderungen an die Datensatzstruktur näher beschrieben werden (Abschn. 6.1.1). Anschließend werden das den Analysen zugrunde liegende Verständnis einer Erstelternschaft im Paarkontext und die Vorgehensweise zur Identifikation dieses Ereignisses konkretisiert. Denn was unter einer Erstelternschaft im Paarkontext zu verstehen ist, liegt nicht ohne weiteres auf der Hand (Abschn. 6.1.2). In Abschnitt 6.1.3 werden die Operationalisierungen der unabhängigen Variablen beschrieben. Eine Darlegung der ausgeschlossenen Fälle und Beobachtungen erfolgt in Abschnitt 6.1.4. In Abschnitt 6.2 werden die Ergebnisse der Ereignisanalysen präsentiert. In Abschnitt 6.3 erfolgt eine zusammenfassende Betrachtung und Diskussion der Befunde.

6.1 Daten und Methode

Die empirischen Analysen basieren auf den Daten des SOEP der Erhebungswellen 1997 bis 2014. Durch die Befragung aller Haushaltsmitglieder ab 17 Jahren mit dem gleichen Erhebungsinstrument ermöglichen die SOEP-Daten für Paare, die im selben Haushalt wohnen, die Berücksichtigung von Konstellationen zahlreicher Individualmerkmale beider Partner auf der Ebene des Paares.[56] Die Daten des SOEP eignen sich damit insbesondere auch für Analysen, in denen nicht Individuen, sondern Paarhaushalte die Untersuchungseinheiten bilden (vgl. z. B. Bauer/Jacob 2009). Analyseeinheiten der folgenden Untersuchung sind kinderlose, heterosexuelle[57] Paare, die in einem gemeinsamen Haushalt leben. Obwohl das primäre Interesse dem Einfluss von Pendelwegen gilt, werden Paarbeobachtungen mit nicht erwerbstätigen Frauen bzw. Männern in die multivariaten Modelle einbezogen, um die Stichprobenselektivität gering zu halten und somit möglichst unverzerrte Schätzungen für die einbezogenen Kontrollvariablen zu erhalten.

[56] Zur Identifikation von Paaren, die im selben Haushalt leben, wird in den SOEP-Daten eine Partner-Identifikationsnummer (Partner-ID) bereitgestellt.

[57] Während die sexuelle Orientierung im SOEP nicht direkt erfragt wird, können homosexuelle Paare, nach Überführung der Individualdaten in einen Paardatensatz, anhand der Information zum Geschlecht beider Partner identifiziert werden. Da im Folgenden die Untersuchung von geschlechtsspezifischen Effekten der Pendelmobilität von Männern und Frauen auf die Übergangswahrscheinlichkeit zur Erstelternschaft in Paarhaushalten im Fokus steht, werden homosexuelle Paare nicht in die Analyse einbezogen.

6.1.1 Analysemethode

Die Analyse des Übergangs zur Erstelternschaft von Paaren erfolgt anhand der Methode der zeitdiskreten Ereignisanalyse. Ziel ereignisanalytischer Verfahren ist die Beschreibung von Verweildauern in bestimmten Zuständen, wie zum Beispiel der in dieser Arbeit im Fokus stehende Zustand der Kinderlosigkeit und die Erklärung, warum Ereignisse, wie der Übergang zur Elternschaft, eintreten (Blossfeld 2010: 995). Dabei können die Verfahren der Ereignisanalyse in zwei Hauptgruppen differenziert werden, die sich hinsichtlich der notwendigen Datensatzstruktur und der angewandten Regressionsverfahren unterscheiden: die zeitkontinuierliche Ereignisanalyse sowie die zeitdiskrete Ereignisanalyse. Welches der beiden Verfahren bei einer bestehenden Fragestellung angemessen ist, hängt wesentlich von der Präzision der Messung der Prozesszeit ab (Arránz Becker/Lois 2015: 271). Da die Informationen im SOEP vorwiegend prospektiv erfasst werden und damit für viele zeitveränderliche Variablen nur jährliche Informationen vorliegen, werden in den nachfolgenden Untersuchungen zeitdiskrete Ereignisanalysen verwendet. Die Verwendung zeitdiskreter Verfahren wird darüber hinaus empfohlen, wenn die Daten linksgestutzt sind, was bei Paneldaten häufig der Fall ist (ebd.: 291–293). Linksgestutzte Daten liegen vor, wenn ein Teil der Untersuchungseinheiten bereits vor ihrer ersten Beobachtung dem Risiko des Ereigniseintrittes ausgesetzt war. Das primäre Problem der Linksstutzung liegt in der Stichprobenselektivität. Denn werden die Geburtsereignisse ab der ersten Beobachtungswelle untersucht, fehlen jene Personen, die bereits vor der ersten Beobachtung den Übergang zur Elternschaft vollzogen haben. Damit sind Personen, die zu einer frühen Elternschaft neigen, tendenziell unterrepräsentiert. Verfahren, die auf einer sogenannten „conditional likelihood“ basieren, wie die zeitdiskrete Ereignisanalyse, führen in dieser Situation zu unverzerrten Schätzergebnissen (ebd.: 292f.). Zentrales Konzept der Ereignisanalyse und die abhängige Variable in den statistischen Regressionsmodellen ist die sogenannte Übergangsrate oder auch Hazardrate von einem Ausgangszustand (z. B. Kinderlosigkeit) in einen Zielzustand (z. B. Elternschaft). Die Übergangsrate der zeitdiskreten Ereignisanalyse entspricht der Wahrscheinlichkeit, dass in einem Zeitintervall ein Ereignis eintritt, unter der Bedingung, dass bis zum Beginn dieses Zeitintervalls das Ereignis noch nicht eingetreten ist (Blossfeld 2010: 1001; Arránz Becker/ Lois 2015: 272; Windzio 2013: 110).

Zur Ermittlung der zeitdiskreten Übergangsrate sind mehrere Schätzmethoden anwendbar. Bei allen folgenden Ereignisanalysen erfolgt ihre Schätzung anhand einer Logit-Linkfunktion, die sehr häufig im Kontext zeitdiskreter Ereignisanalysen gewählt wird (z. B. Bauer/Jacob 2009; Begall 2013; Gebel/Giesecke 2009). „Wie auch bei der binären logistischen Regression für Querschnittsdaten gilt hier, dass die geschätzte Hazardrate über die Logit-Linkfunktion in eine Linearkombination aus Werten der erklärenden Variablen und den Regressionsgewichten überführt wird“ (Windzio 2013: 110). Die Verweildauer im Ausgangszustand (Prozesszeit) wird als unabhängige Variable in das Modell aufgenommen (ebd.: 109; Arránz Becker/Lois 2015: 278).

Zur Durchführung der Ereignisanalysen wurde unter Zugrundelegung der Ausgangsstichprobe (s. Abschn. 4.2) ein Paar-Perioden-Datensatz gebildet, der – neben den relevanten Individual- und Partnerschaftsmerkmalen – Informationen über bisherige Geburten eigener Kinder für beide Partner enthält und für jedes Beobachtungsjahr des Paares („Paarjahr“) eine Zeile aufweist. Dieser Datensatz wird für die Ereignisanalyse zusätzlich auf Paarjahre eingeschränkt, zu denen das Paar noch nicht in eine Erstelternschaft übergegangen ist und für die das Risiko bzw. die Chance einer zukünftigen Familiengründung grundsätzlich noch besteht. Diese bilden die Elemente der Risikomenge.

Die Prozesszeit beginnt zum Zeitpunkt der Gründung des gemeinsamen Haushaltes[58] und endet, sobald ein Übergang zur Erstelternschaft erfolgt oder der Paarhaushalt, beispielsweise infolge einer Trennung des Paares, nicht mehr besteht. Ferner werden Paarjahre aus der Risikomenge entfernt, wenn sich die Frau nicht mehr in der fertilen Phase befindet. Damit werden ausschließlich Erstgeburten berücksichtigt, die bis (einschließlich) zum Alter von 45 Jahren eintraten.[59] Die Haushaltsbeobachtungen sind darüber hinaus rechtszensiert, wenn bis zum letzten Erhebungszeitpunkt oder bis zu einem vorzeitigen Ausscheiden des Haushaltes durch Panelmortalität kein Ereigniseintritt beobachtet wurde (s. hierzu näher Abschn. 6.3.4).[60]

Da letztlich nicht die Geburt, sondern die Entscheidung zur Umsetzung einer Elternschaft das interessierende Ereignis darstellt, wird nicht der Zeitpunkt des Geburtsereignisses, sondern der Zeitpunkt des Schwangerschaftsbeginns als Ereigniseintritt gewertet. Dieser wird durch Rückdatierung des Geburtsereignisses um neun Monate approximiert (vgl. z. B. auch Gebel/Giesecke 2009; Kreyenfeld 2015). Im Folgenden wird der errechnete Zeitpunkt des Eintritts in die Schwangerschaft als Übergang zur (Erst-)Elternschaft bzw. als Familiengründung bezeichnet. Für die erklärenden Variablen werden die Ausprägungen zum Zeitpunkt des letzten Interviews vor dem potenziellen Ereigniseintritt in die Modelle aufgenommen. Geschätzt wird somit die Wahrscheinlichkeit, dass zwischen zwei Panelwellen ein Übergang zur Erstelternschaft eintritt unter der Bedingung, dass das Paar dieses Ereignis in der ersten Panelwelle noch nicht erlebt hat und unter der Bedingung der gegebenen Kovariatenausprägungen der ersten Panelwelle. Durch diese Modellierung wird sichergestellt, dass zum Zeitpunkt der Messung der erklärenden Variablen noch keine Schwangerschaft vorgelegen hat. Das Problem einer möglichen umgekehrten Kausalität zwischen den Fertilitätsentscheidungen und dem Pendelverhalten wird dadurch gemindert (vgl. Gebel/Giesecke 2009: 404).

Da Paarhaushalte die Analyseeinheiten bilden, wird als Prozesszeit die Kohabitationsdauer (in Jahren) in den Modellen berücksichtigt. Jedoch werden im SOEP keine Informationen zur Partnerschafts- oder Kohabitationsdauer direkt erfasst. Dennoch ist für bestimmte Paarhaushalte eine Rekonstruktion des Zeitpunktes der gemeinsamen Haushaltsgründung anhand der im Datensatz bereitgestellten Variablen „Eintritt“ möglich, die das Jahr erfasst, in dem eine Person in die SOEP-Studie eingetreten ist. Eine Bestimmung des Zeitpunktes einer gemeinsamen Haushaltsgründung anhand dieser Variablen setzt voraus, dass ein Partner nicht bereits bei der Stichprobenziehung des Haushaltes, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt in die SOEP-Population eingetreten ist. In diesem Fall wird angenommen, dass das Jahr dieses Zuzuges dem Gründungsjahr des gemeinsamen Haushaltes entspricht. Für Paare, die bereits bei Stichprobenziehung, d. h. im ersten Erhebungsjahr des Haushaltes zusammenlebten, kann auf diese Weise hingegen kein Haushaltsgründungsjahr ermittelt werden.[61] Darüber hinaus liegt für Personen, die 1999 oder später befragt wurden, die

58 Allerdings werden viele Paare nicht seit Anbeginn ihrer Prozesszeit beobachtet, beispielsweise, wenn die Gründung des gemeinsamen Haushaltes bereits vor dem ersten Beobachtungsjahr erfolgte. Diese Fälle sind somit linksgestutzt. Wie erörtert, ist die zeitdiskrete Ereignisanalyse ein Verfahren, das auch bei Vorliegen linksgestutzter Daten unverzerrte Schätzergebnisse ermöglicht.

59 Infolge dieser Begrenzung des Beobachtungszeitraumes wird lediglich ein Geburtsfall nicht in die Analysen einbezogen.

60 Wiedereintritte von Paarbeobachtungen nach temporären Befragungsausfällen wurden jedoch zugelassen.

61 Insgesamt lebte die Mehrzahl der im SOEP erfassten Paare bereits im ersten Erhebungsjahr des Haushaltes zusammen. Zugleich waren viele Frauen und Männer dieser Paarhaushalte bereits zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung Eltern. Für den Großteil aller kinderlosen Frauen und Männer in Paarhaushalten kann das Jahr der Haushaltsgründung hingegen auf diese Weise ermittelt werden (s. hierzu auch Tab. 6.1 in Abschn. 6.1.4).

Information vor, ob im Vorjahr ein Zusammenzug mit dem Partner stattgefunden hat. Dementsprechend kann für Paare, die in diesem Zeitraum zum ersten Mal beobachtet wurden und die zum Zeitpunkt ihrer ersten Beobachtung von einem Zusammenzug im Vorjahr berichteten, auch dann der Zeitpunkt der Haushaltsgründung ermittelt werden, wenn das Paar bereits bei der Stichprobenziehung im selben Haushalt lebte.

Die Prozesszeit wird über einen linearen und einen quadrierten Term der Kohabitationsdauer modelliert, um den nichtlinearen Verlauf der Übergangsrate in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer zu erfassen.[62] Allerdings ist für den Zeitpunkt der Familiengründung von Paaren ebenfalls das Lebensalter der Partnerin relevant, da der Zeitraum für eine Familiengründung durch die fertile Phase der Frau beschränkt wird (Bauer/Jacob 2009: 5). Um diesem Aspekt in den Modellen Rechnung zu tragen, wird einem Modellierungsvorschlag von Begall (2013: 916) gefolgt: Der lineare und der quadrierte Term der Kohabitationsdauer werden zusätzlich mit einer kategorialen Variablen in Interaktion gebracht, die danach unterscheidet, ob die Frau bei Beginn der Kohabitation ein junges Alter (≤ 22), ein mittleres Alter (23–26) oder ein hohes Alter (≥ 27) aufwies.[63] Die Modellierung der Verweildauer berücksichtigt damit, dass der Verlauf der Übergangsrate in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer zwischen Frauen in unterschiedlichen Altersphasen differiert. Der so modellierte Ratenverlauf in Abhängigkeit von der Verweildauer wird in Abschnitt 6.2.1 näher beschrieben.[64]

6.1.2 Definition und Identifikation von Familiengründungen im Paarkontext

Das zu untersuchende Ereignis bildet der Übergang zum ersten Kind. Dieses Ereignis tritt ein, wenn im Kontext einer Paarbeziehung ein Kind gezeugt wird und dieses Kind für beide Partner das erste eigene Kind ist. Im Kontext der eingenommenen Paarperspektive wäre jedoch auch eine andere Definition von Familiengründung denkbar. Demzufolge könnte das Ereignis der Familiengründung dadurch definiert werden, dass das Paar das erste gemeinsame Kind bekommt, unabhängig von der Frage, ob ein Partner bereits ein Kind hat oder nicht. Allerdings ist eine entsprechende Operationalisierung von Familiengründung für die vorliegende Fragestellung eher ungeeignet, da das Pendelverhalten, das hier als zentrale unabhängige Variable untersucht wird, selbst durch bereits vorhandene Kinder beeinflusst sein kann. Insbesondere Mütter, vielleicht aber auch Väter, die weite Arbeitswege zurücklegen, könnten eine selektive Gruppe sein. Und auch wenn keine Kinder mehr im Haushalt leben, bleibt unklar, ob und wie die elterliche Fürsorge noch die Pendelbereitschaft beeinflusst. Ferner ist zu erwarten, dass bereits vorhandene Kinder den Wunsch nach weiteren Kindern beeinflussen. Im Folgenden steht deshalb der Übergang zur Erstelternschaft von bislang kinderlosen Frauen und Männern in Partnerschaften im Mittelpunkt der Betrachtung.

---

62 Die Kohabitationsdauer wird in den Regressionsmodellen um den Mittelwert der Stichprobe zentriert, um Multikollinearität zwischen dem linearen und quadrierten Term zu vermeiden.

63 Das durchschnittliche Alter der Frauen bei Kohabitationsbeginn beträgt 25 Jahre.

64 Die Berücksichtigung des Alters der Frau zum Zeitpunkt der Haushaltsgründung hat gegenüber der alternativen Modellierungsvariante anhand des Alters der Frau zum Interviewzeitpunkt den Vorteil, dass das Alter der Frau bei Haushaltsgründung nicht mit der Kohabitationsdauer korreliert ist (r = -0,03) und damit keine Multikollineartitätsprobleme auftreten, während zwischen dem Alter der Frau zum Interviewzeitpunkt und der Kohabitationsdauer eine recht hohe Korrelation vorliegt (r = 0,60). Dennoch ist das Alter der Frau zum Zeitpunkt der Haushaltsgründung wiederum hoch mit dem Alter der Frau zum Interviewzeitpunkt korreliert (r = 0,78) und eignet sich damit gut, Effekte des zunehmenden Alters abzubilden.

Für die Identifikation kinderloser Paare wird auf Informationen über bisherige Kinder von Frauen und Männern zurückgegriffen, die im Datensatz BIOBIRTH verfügbar sind (vgl. Abschn. 4.3). Während die geburtenbiografischen Einträge beider Partner verwendet werden, um Paare zu identifizieren, die zu Beginn ihres Beobachtungsfensters noch kinderlos sind, wird als Datenquelle von Geburtsereignissen, die das Ereignis der Familiengründung in diesen Partnerschaften markieren, die Geburtenbiografie des weiblichen Partners verwendet.

6.1.3 Unabhängige Variablen

Nachfolgend wird die Operationalisierung der einzelnen unabhängigen Variablen erläutert, die neben der Prozesszeit (s. Abschn. 6.1.1) in die Ereignismodelle aufgenommen werden.

Eine Kovariate der folgenden Regressionsmodelle ist die *Erwerbskonstellation* des Paarhaushaltes. Zur Bildung dieser Variablen wurde der Erwerbsstatus zunächst als Individualmerkmal mit den vier Ausprägungen „in Vollzeit erwerbstätig“, „in Teilzeit erwerbstätig“, „in Ausbildung“ und „nicht erwerbstätig“ codiert. Sowohl abhängig Beschäftigte als auch Selbständige und Freiberufler werden als erwerbstätige Personen in Voll- oder Teilzeit berücksichtigt. Wöchentliche Arbeitszeiten von 35 Stunden oder mehr werden als Vollzeit gewertet (vgl. Schneider et. al. 2008; Kley 2012). Ein geringerer wöchentlicher Stundenumfang wird hingegen als Teilzeit klassifiziert.[65] Schüler und Studenten, Wehr- und Zivildienstleistende sowie Auszubildende und Praktikanten sind in der Kategorie „in Ausbildung“ zusammengefasst. Die Ausprägung „nicht erwerbstätig“ ist Personen zugeordnet, für die keine aktuelle Erwerbstätigkeit oder (Aus-)Bildungsbeteiligung vorliegt. Durch die Kombination des so identifizierten Erwerbsstatus beider Partner wurde die zeitveränderliche Variable *Erwerbskonstellation* mit den folgenden sechs Ausprägungen gebildet: (1) Doppelkarrierepaar (beide Partner arbeiten Vollzeit), (2) männlicher Hauptverdiener, weibliche Zuverdienerin (der Mann arbeitet Vollzeit, die Frau arbeitet Teilzeit), (3) männlicher Alleinverdiener (der Mann arbeitet Vollzeit, die Frau ist nicht erwerbstätig), (4) weibliche Haupt- oder Alleinverdienerin (der Mann ist nicht erwerbstätig oder arbeitet Teilzeit, die Frau arbeitet Vollzeit), (5) kein Partner arbeitet Vollzeit (Mann und Frau sind nicht erwerbstätig oder arbeiten Teilzeit), (6) mindestens ein Partner befindet sich in Ausbildung.

Die primär interessierende Variable *Pendelkonstellation* identifiziert als zeitveränderliches Merkmal das Pendelverhalten beider Partner und differenziert zwischen unterschiedlichen Konstellationen auf der Ebene des Paares. Grundlage dieser Variablen bildet neben der Information, ob eine Erwerbstätigkeit (in Voll- oder Teilzeit) vorliegt, die Klassifikation von erwerbstätigen Frauen und Männern in Nahpendler(innen) und Fernpendler(innen). Haushalte mit zwei erwerbstätigen Partnern, für die eine Klassifikation als Nah- oder Fernpendler möglich ist, werden danach unterschieden, ob entweder (1) nur für den Mann oder (2) nur für die Frau oder (3) für beide Partner ein einfacher, täglicher Pendelweg von mindestens 40 km vorliegt. Eine vierte Kategorie, die in den folgenden Analysen als Referenz verwendet wird, umfasst Beobachtungen mit zwei erwerbstätigen Partnern, deren täglicher Arbeitsweg die 40 km-Marke nicht überschreitet. Paarbeobachtungen, die sich hingegen nicht einer dieser vier Kategorien zuordnen lassen, werden in einer fünften (Residual-)Kategorie erfasst. Dies trifft zu, wenn mindestens ein Partner nicht erwerbstätig ist oder sich in Ausbildung befindet oder lediglich wöchentlich bzw. seltener pendelt oder seinen Beruf an wechselnden Arbeitsorten ausübt. Infolge der so durchgeführten Operationalisierung wird durch die Analyse der Einfluss der Pendelkonstellation von *Doppelverdienerpaaren* auf den

[65] Somit werden ebenfalls geringfügig Beschäftigte dieser Kategorie zugeordnet.

Übergang zur Erstelternschaft ermittelt. Durch die zusätzliche Beachtung des Erwerbsstatus in der Variablen „Pendelkonstellation“ wird berücksichtigt, dass zwar sowohl nichterwerbstätige Personen als auch Erwerbstätige mit geringen Pendeldistanzen keinen erhöhten Mobilitätsaufwand haben, aber beide Personengruppen sich hinsichtlich ihrer Lebenssituation und der damit verbundenen Fertilitätsneigung deutlich unterscheiden können.[66] [67]

Als weiteres Merkmal der Erwerbssituation wird die *Arbeitsmarkterfahrung* als zeitveränderliche Kontrollvariable berücksichtigt. Bislang wurde erst vereinzelt der Einfluss dieses Merkmals auf den Übergang zur Erstelternschaft untersucht. In einer ländervergleichenden Analyse von Schmitt (2012) erwies sich die Berufserfahrung mit Blick auf Deutschland ausschließlich für Männer als signifikanter Prädiktor der Familiengründung und zeigte dabei einen umgekehrt U-förmigen Einfluss. In Übereinstimmung mit der Annahme, dass Fertilitätsentscheidungen auch an die Bedingung einer hinreichenden Etablierung auf dem Arbeitsmarkt geknüpft sind, weisen demzufolge Männer im Zeitraum von 3 bis 6 Jahren nach ihrem Arbeitsmarkteintritt eine erhöhte Fertilitätsneigung auf (ebd.: 227). Zugleich kann vermutet werden, dass Berufsanfänger überdurchschnittlich häufig fernpendeln, da Erwerbskarrieren zu Beginn des Berufslebens durch eine höhere Arbeitsplatzmobilität gekennzeichnet sein dürften und bei fehlender langfristiger Beschäftigungsperspektive die temporäre Inkaufnahme weiter Pendelwege gegenüber einem Umzug verstärkt bevorzugt wird (Ruppenthal/Lück 2009: 3; vgl. auch Ruppenthal/Rüger 2010). Um zwischen dem Einfluss der beruflichen Etablierung und dem Effekt intensiver Pendelmobilität auf Fertilitätsentscheidungen im Paarkontext differenzieren zu können, wird auf die separat verfügbaren Informationen über die Anzahl der verbrachten Monate in Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigkeit von Befragten des SOEP zurückgegriffen. Diese wurden jeweils für beide Partner mittels Addition in einen einzelnen Indikator überführt, wobei Monate in Teilzeittätigkeit mit halbem Gewicht berücksichtigt wurden (vgl. auch Jacob/Kleinert 2014: 848). Dieser metrische Indikator der Arbeitsmarkterfahrung ist zwischen den Partnern hoch korreliert ($r = 0{,}67$). Um diese hohe Kollinearität im Modell zu vermeiden, wird die Arbeitsmarkterfahrung des Paares wie folgt abgebildet: Entsprechend der Befundlage, die auf eine höhere Relevanz der beruflichen Integration des männlichen Partners für Elternschaftsentscheidungen verweist, wird ausschließlich die metrische Erfahrungsvariable des männlichen Partners in die Modellbildung aufgenommen. Zusätzlich wird dieser Indikator in quadrierter Form in die multivariate Analyse aufgenommen, um den erwarteten kurvlinearen Zusammenhang zwischen der Arbeitsmarkterfahrung des Mannes und der Fertilitätsneigung des Paares abbilden zu können. Eine weitere kategoriale Variable erfasst darüber hinaus, ob entweder (1) der Mann oder (2) die Frau über einen Erfahrungsvorsprung von mehr als einem Jahr verfügt oder aber (3) ein derartiger Erfahrungsvorsprung nicht vorliegt.

---

66 Durch das gewählte Vorgehen wird beispielsweise verhindert, dass sowohl Personen, die ausbildungsbedingt ohne Erwerbstätigkeit sind als auch erwerbstätige Personen mit relativ kurzen Pendelwegen als Nahpendler (bzw. Nichtpendler) kategorisiert werden. Dies wäre für die Interpretation der Regressionskoeffizienten offensichtlich wenig vorteilhaft, da sich die noch nicht abgeschlossene Berufs- bzw. Hochschulausbildung der ersten Gruppe stark hinderlich auf die Entscheidung zur Elternschaft auswirken dürfte, während dieses Hindernis bei erwerbstätigen Nahpendlern wegfällt. Die Betrachtung von nahpendelnden Doppelverdienerpaaren als Referenzgruppe lässt hingegen eindeutigere Interpretationen zu.

67 Sämtliche Paarbeobachtungen, die in der Variablen „Erwerbskonstellation“ die Ausprägung „männlicher Alleinverdiener“ sowie „mindestens ein Partner befindet sich in Ausbildung“ aufweisen, haben zugleich in der Variablen „Pendelkonstellation“ die Ausprägung „Sonstiges“. Diese Überscheidung infolge der Codierung trägt wahrscheinlich zu der Korrelation dieser beiden Variablen bei (Cramer’s $V = 0{,}36$). Auf Basis des ermittelten Varianzinflationsfaktors ist jedoch nicht von Kollinearitätsproblemen auszugehen ($VIF = 1{,}14$).

Zur Messung der finanziellen Lage des Haushaltes wird das *Haushaltsnettoeinkommen* als zeitabhängige Kovariate aufgenommen.[68] Das Einkommen wird logarithmiert, um die linkssteile Verteilung auszugleichen (vgl. Arránz Becker et al. 2010: 47).[69]

Ebenfalls wird der zum Zeitpunkt der Beobachtung höchste erreichte Ausbildungsabschluss beider Partner berücksichtigt. Die Operationalisierung der *Bildungsrelation* orientiert sich an einer Bildungsklassifikation auf Paarebene, die in einer Studie von Dechant et al. (2014: 152) Anwendung findet. Grundlage bildet die CASMIN-Bildungsklassifikation, die auf drei Kategorien reduziert wird. Unterschieden wird damit zwischen (1) Personen mit Hauptschulabschluss mit oder ohne beruflicher Ausbildung oder mit Realschulabschluss ohne beruflicher Ausbildung, (2) Personen mit mittlerer Reife und beruflicher Ausbildung oder mit Abitur bzw. Fachhochschulreife mit oder ohne beruflicher Ausbildung sowie (3) Personen mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss. Diese Zuordnung auf Individualebene bildet die Basis für die Klassifikation der Bildungskonstellation auf Paarebene. Erhalten beide Partner die gleiche Zuordnung, dann wird von einem bildungshomogamen Paar ausgegangen. Bildungshomogame Paare werden danach differenziert, ob sie ein (1) niedriges, (2) mittleres oder (3) hohes Bildungsniveau aufweisen. Zusätzlich werden bildungsheterogame Paare danach unterschieden, ob (4) der Mann oder (5) die Frau über ein höheres Bildungsniveau verfügt. Für einige Befragte liegt für die Schulbildung die Antwortkategorie „sonstiger Abschluss“ vor. Paare mit entsprechender Beobachtung können in das zugrunde gelegte Klassifikationssystem nicht eingeordnet werden. Diese Paare werden stattdessen über eine sechste Kategorie (6) „unklar“ erfasst. Dieser Kategorie wurden auch Paare zugeordnet, für die infolge von fehlenden Angaben keine vollständigen Informationen zum Bildungsabschluss beider Partner vorliegen, um das Ausmaß der Stichprobenreduktion durch fehlende Werte zu reduzieren.

Um für die Konfundierung der Pendeleffekte mit regionalen Aspekten des Wohnstandortes zu kontrollieren, werden zwei *regionale Merkmale* berücksichtigt. Der Dummy-Indikator *Ostdeutschland* nimmt den Wert 1 an, wenn der Wohnsitz des Paares zum Befragungszeitpunkt in Ostdeutschland liegt.[70] Da der Grad der *Verstädterung* des Wohnsitzes möglicherweise nicht nur mit der Arbeitswegdistanz, sondern ebenfalls mit der Fertilitätsneigung korreliert ist (vgl. Hank 2003), wird zusätzlich ein zeitveränderlicher Indikator in die multivariaten Analysen aufgenommen, der zwischen den Ortsgrößenklassen (1) Kleinstadt (maximal 20.000 Einwohner), (2) Mittelstadt (20.000 bis unter 100.000 Einwohner) und (3) Großstadt (mindestens 100.000 Einwohner) differenziert (vgl. auch Auspurg/Schönholzer 2013).

Differenzielle Übergangsraten zum ersten Kind zwischen Ehepaaren und nichtehelichen Lebensgemeinschaften (vgl. Schröder 2010: 207) werden über eine zeitveränderliche Dummy-Variable erfasst, die den Wert 1 erhält, wenn das Paar *verheiratet* ist.

Die Variable *Staatsangehörigkeit* differenziert auf Paarebene zwischen Frauen und Männern ohne und mit deutscher Staatsangehörigkeit und wird mit einem der folgenden vier Ausprägungen erfasst: (1) beide Partner haben die deutsche Staatsangehörigkeit, (2) beide Partner haben keine deutsche Staatsangehörigkeit, (3) nur der Mann hat die deutsche Staatsangehörigkeit, (4) nur die Frau hat die deutsche Staatsangehörigkeit.

---

68 Um die Anzahl der Missings zu reduzieren, wurde bei fehlenden Angaben auf die im Rahmen der Datenlieferung bereitgestellten Imputationen des Haushaltseinkommens zurückgegriffen, die für 5 % aller Beobachtungen der Ausgangsstichprobe (s. Abschn. 4.3) das Haushaltseinkommen imputieren.

69 Da lediglich bei 2,3 % aller Paarbeobachtungen mehr als zwei Personen im Haushalt lebten, wird auf eine Bedarfsgewichtung des Einkommens verzichtet.

70 Grundlage der regionalen Zuordnung bildet die Variable SAMPREG, deren Verwendung vom DIW für regionale Analysen empfohlen wird. Haushalte in Berlin-Ost werden in dieser Variablen der ostdeutschen Region zugeordnet; Haushalte in Berlin-West der westdeutschen.

Um für potenzielle *Periodeneffekte* zu kontrollieren, wird schließlich die Kalenderzeit, gruppiert in vier Zeitintervallen, einbezogen (1997–2000; 2001–2004; 2005–2008; 2009–2012).

6.1.4 Beschreibung der Analysegesamtheit

Für das Beobachtungsintervall 1997–2014 konnten auf Grundlage der Ausgangsstichprobe (s. Abschn. 4.2) 9.661 heterosexuelle, kohabitierende Paare mit einer Partnerin im Alter unter 46 Jahren identifiziert werden. Die Umsetzung der Ereignisanalysen erfordert es nun, diesen Paar-Perioden-Datensatz auf Paarhaushalte zu beschränken, die eine Reihe von Kriterien erfüllen. Die Bildung des Analysedatensatzes wird nachfolgend näher beschrieben. Die Fallzahlen der ausgeschlossenen Beobachtungen werden in Tabelle 6.1 dargelegt.

Zunächst setzt die zeitversetzte Erfassung von Kovariaten und Ereigniseintritt grundsätzlich voraus, dass die untersuchten Paare an mindestens zwei Erhebungswellen partizipierten. Ferner erscheint für Fertilitätsanalysen, die einen rückdatierten Schwangerschaftseintritt als Ereigniseintritt betrachten, eine weitere Einschränkung sinnvoll. Demzufolge müssen für die Frau (auf deren Geburtenbiografie sich die Identifikation des Ereigniseintritts stützt) im Rahmen ihrer SOEP-Teilnahme mindestens drei Beobachtungen vorliegen, da für die Feststellung, ob zwischen zwei Wellen ein Übergang in eine Schwangerschaft erfolgte, ebenfalls Geburtsereignisse zu berücksichtigen sind, die zeitlich nach der zweiten Welle eintraten. Da somit für das Intervall zwischen der vorletzten und letzten (bzw. aktuellsten) Erhebung von SOEP-Teilnehmerinnen eine Untererfassung von Übergängen zur Schwangerschaft droht, werden die Kovariatenausprägungen aus Haushaltsbeobachtungen, die der vorletzten Wellenteilnahme der Frau entsprechen, nicht für die nachfolgenden Schätzung berücksichtigt. Mit Blick auf die Datensatzstruktur bedeutet dies, dass die letzte Messung der Kovariaten im Erhebungsjahr 2012 erfolgt und dass die Frauen der Analysegesamtheit zu den Zeitpunkten der Kovariatenmessungen nicht älter als 43 Jahre sind. Jedoch können im Folgenden auch Paare mit nur zwei Beobachtungen berücksichtigt werden, wenn die Frau eine dritte Befragung nach der Auflösung dieses Haushaltes aufweist. Denn im Falle einer dabei berichteten Elternschaft ist für die Frage, ob die Elternschaft im Kontext einer (vergangenen) Paarbeziehung erfolgte, allein das Geburtsdatum des Kindes ausschlaggebend. Beobachtungen von Frauen, die keine sichere Bestimmung eines Schwangerschaftseintrittes zulassen, wurden deshalb bereits im Ausgangsdatensatz markiert, bevor der Paardatensatz gebildet wurde. Entsprechend markierte Beobachtungen wurden anschließend aus dem Paardatensatz entfernt, bevor dieser in einem nächsten Schritt auf Paare mit mindestens zwei Beobachtungen beschränkt wurde.

Ferner werden nur kohabitierende Paare analysiert, die innerhalb des Beobachtungszeitraums 1997 bis 2012 zum Zeitpunkt ihrer ersten Beobachtung kinderlos waren. Ausgeschlossen werden somit Paare, wenn die Geburtenbiografie der Frau oder die des Mannes auf eine bereits bestehende Elternschaft eines Partners verweist oder für die Frau eine (errechnete) Schwangerschaft vorliegt. Darüber hinaus gehören Paarjahre nicht mehr der Risikomenge an, sobald ein Übergang zur Schwangerschaft erfolgt ist oder die Frau das Alter von 44 Jahren erreicht hat.

Nach Abschluss dieser grundlegenden Einschränkungen wurden weitere 1.474 Paarjahre bzw. 373 Paare infolge von fehlenden oder unplausiblen Angaben, die zur Generierung der erklärenden Variablen erforderlich sind, aus dem Datensatz entfernt.

Der Analysedatensatz enthält nach Ausschluss der beschriebenen Paarbeobachtungen 5.282 Paarjahre von 1.537 Paaren. 81,1 % aller Paare lebten zum Zeitpunkt ihrer ersten Beobachtung in Westdeutschland (N = 1246). 41,2 % dieser Paare (N = 513) gingen im Verlauf des Beobachtungszeitraumes in eine Erstelternschaft über. Von den 291 Paaren, die

zum Zeitpunkt ihrer ersten Beobachtung in Ostdeutschland lebten, gründeten 50,2 % im Beobachtungszeitraum eine Familie (N = 146).

Tabelle 6.1: Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe

	Paare	Paarjahre
kohabitierende Paare mit Partnerin im Alter unter 46 Jahren	9.661	51.945
Paar weist nicht genügend Beobachtungen auf	2.693	6.991
Paar bzw. Paarbeobachtung ist kein Element der Risikomenge	5.058	38.198
verbleibende Fälle	1.910	6.756
keine Kohabitation oder Single gemäß Selbstauskunft beider Partner	1	5
Missing bei Angabe zur Pendelkonstellation	5	63
Missing bei Angabe zur Arbeitsmarkterfahrung	3	8
unplausibler Wert für Alter der Frau bei Haushaltsgründung	1	2
Kohabitationsdauer unbekannt	363	1396
verbleibende Fälle	1.537	5.282

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Die empirischen Befunde in Kapitel 5 haben gezeigt, dass in Deutschland Ost-West-Unterschiede hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Familiengründung existieren. In den folgenden Analysen wird den potenziellen unterschiedlichen Verhaltensweisen in beiden Landesteilen Deutschlands durch eine differenzierte Betrachtung weiterhin Rechnung getragen. Allerdings ist die Zahl der Beobachtungen ostdeutscher Paare in der Analysestichprobe zu gering, um für dieses Subsample anhand von multivariaten Analysen belastbare Befunde zu generieren.[71] Aus diesem Grund wird von separaten Regressionsanalysen für die ostdeutsche Teilstichprobe abgesehen. Stattdessen werden alle Regressionsmodelle einmal mit und einmal ohne Berücksichtigung der ostdeutschen Teilstichprobe dargestellt. Abweichende Befunde für das gesamtdeutsche und westdeutsche Analysesample deuten darauf hin, dass die Effekte für ostdeutsche Paare schwächer sind oder sogar in die entgegengesetzte Richtung weisen. Die Tabelle 6.2 beschreibt die Verteilung der unabhängigen Variablen in diesen beiden Stichproben.

6.2 Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt wird anhand von ereignisanalytischen Modellen geprüft, ob intensive Pendelmobilität im Kontext von Paarhaushalten mit der Neigung zur Familiengründung korreliert ist. Hierbei wird zunächst betrachtet, ob der erwartete negative Zusammenhang unter Berücksichtigung von Kontrollmerkmalen empirisch bestätigt wird und unterschiedliche Effekte für die Pendelmobilität von Frauen und Männern vorliegen. Diese Analysen bilden die Grundlage für die Bewertung der empirischen Bewährung der Hypothesen H2a und H2b. Anschließend wird geprüft, ob Effektunterschiede in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer bestehen und die Einschätzung zur empirischen Bewährung der beiden Hypothesen dadurch beeinflusst wird.

[71] So liegen für die ostdeutsche Region lediglich 21 Paarbeobachtungen mit einem Pendelweg der Frau von mindestens 40 km und einem Pendelweg des Mannes unter 40 km vor.

Tabelle 6.2: Verteilung der unabhängigen Variablen in der Analysegesamtheit

	Anteil an den Paarjahren insgesamt (%) bzw. Mittelwert (ø)	
	West & Ost	West
Kohabitationsdauer (ø)	3,54	3,70
Alter der Frau bei Haushaltsgründung (%)		
bis 22 Jahre	36,0	32,6
23–26 Jahre	31,1	31,5
27 Jahre und älter	32,9	35,9
Alter der Frau zum Interviewzeitpunkt (ø)	28,55	29,10
Erwerbskonstellation (%)		
Doppelkarrierepaar	57,8	59,0
männlicher Hauptverdiener	12,2	13,0
männlicher Alleinverdiener	4,4	4,5
weibliche Haupt- oder Alleinverdienerin	5,8	5,5
kein Partner arbeitet Vollzeit	5,2	5,1
mindestens ein Partner ist in Ausbildung	14,6	12,9
Pendelkonstellation (%)		
beide < 40 km	51,2	53,4
beide ≥ 40 km	1,8	1,8
Mann ≥ 40 km, Frau < 40 km	7,1	7,5
Mann < 40 km, Frau ≥ 40 km	4,2	4,6
Sonstiges	35,8	32,7
Arbeitsmarkterfahrung Mann (ø)	9,44	10,06
Arbeitsmarkterfahrung, Differenz (%)		
beide +/– 1 Jahr	21,2	20,2
Mann > 1 Jahr Vorsprung	56,6	57,7
Frau > 1 Jahr Vorsprung	22,2	22,2
Haushaltsnettoeinkommen, logarithmiert (ø)	7,80	7,86
Bildungskonstellation (%)		
beide niedrig	10,1	11,4
beide mittleres Niveau	32,5	29,3
beide hohes Niveau	13,9	14,2
Mann höher	15,0	15,7
Frau höher	20,2	20,6
unklar	8,3	8,9
Region (%)		
West	82,7	--
Ost	17,3	--
Gemeindegröße (%)		
100.000 und mehr	39,9	40,2
20.000–100.000	25,0	27,1
bis 20.000	35,2	32,7
Lebensform (%)		
Paar ist nicht verheiratet	59,0	55,3
Paar ist verheiratet	41,0	44,7
Staatsangehörigkeit (%)		
beide deutsch	87,4	85,3
beide nicht deutsch	4,8	5,8
Frau nicht deutsch, Mann deutsch	4,0	4,5
Frau deutsch, Mann nicht deutsch	3,9	4,3
Erhebungsjahr (%)		
1997–2000	26,4	25,8
2001–2004	28,1	28,3
2005–2008	25,9	26,1
2009–2012	19,6	19,8
Paarjahre (Paare)	5.282 (1.537)	4.366 (1.246)

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

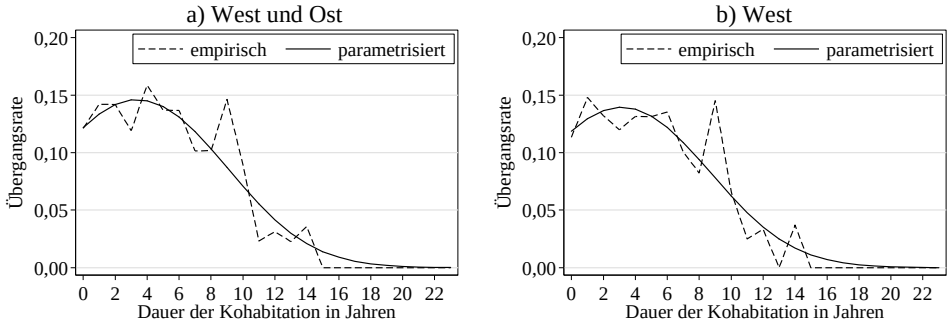
Abschließend wird untersucht, ob die Korrelation zwischen dem Pendelverhalten und der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Elternschaft entsprechend der Annahme von Hypothese H2c mit dem Lebensalter der Frau variiert.

Bevor die Befunde der multivariaten Ereignisanalysen dargelegt werden, wird zunächst die Verweildauerabhängigkeit näher beschrieben.

6.2.1 Beschreibung der Verweildauerabhängigkeit

Abbildung 6.1 veranschaulicht zunächst die Übergangsrate zur Erstelternschaft (bzw. die Wahrscheinlichkeit für einen Schwangerschaftseintritt innerhalb eines Jahres) in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer für die beiden Analysesamples – ohne Berücksichtigung einer Interaktion mit dem Alter der Frau bei Kohabitationsbeginn.

Abbildung 6.1: Empirische und parametrisierte Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Die Schätzungen berücksichtigen keine weiteren Kovariaten.

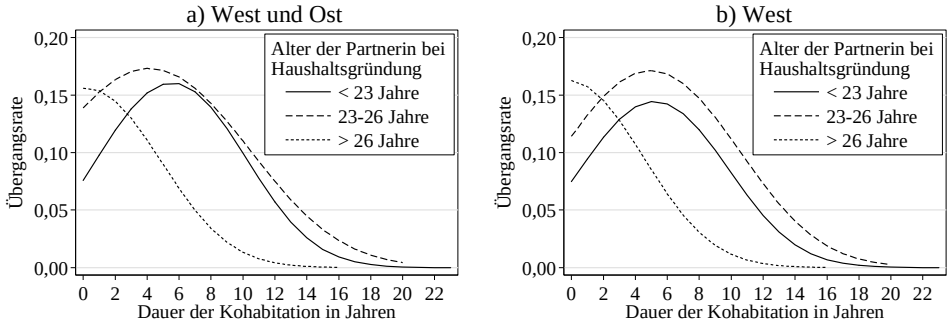
Die Abbildung verdeutlicht, dass eine parametrische Modellierung der Verweildauerabhängigkeit anhand eines linearen und quadrierten Terms der Kohabitationsdauer die empirisch beobachtbare Übergangsrate recht gut abbildet. Die Wahrscheinlichkeit einer Familiengründung beginnt ungefähr ab dem vierten Kohabitationsjahr kontinuierlich abzunehmen. Ob der sprunghafte kurzfristige Anstieg der Fertilität um das neunte Kohabitationsjahr herum einen empirischen Tatbestand widerspiegelt oder auf den typischen Schwankungen nichtparametrischer Ratenverläufe beruht (Singer/Willett 2003: 341), lässt sich anhand des relativ kleinen Analysesamples nicht abschließend beantworten. Er wird im Zuge der parametrischen Modellierung nicht berücksichtigt.

In Abbildung 6.2 wird für die Schätzung der Übergangsrate in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer nun zusätzlich das Lebensalter der Frau bei Beginn der Kohabitation berücksichtigt.

Es wird ersichtlich, dass Paare, die in einer relativ frühen Lebensphase der Partnerin (Alter < 23) ihren gemeinsamen Haushalt gründeten, im Durchschnitt länger mit der Familiengründung warten als Paare, die in einem höheren Alter zusammengezogen sind. Demgegenüber lässt sich unmittelbar nach der Haushaltsgründung eine sehr hohe Übergangswahrscheinlichkeit gefolgt von einem raschen Absinken der Fertilitätsneigung beobachten,

wenn das Alter der Frau bei Haushaltsgründung über dem durchschnittlichen Alterswert der Stichprobe liegt (Alter > 26). Die höchste Fertilität ist für Paare der mittleren Altersgruppe (23–26) zu beobachten. Insgesamt lässt sich somit feststellen, dass mit dem biologischen Alter der Frau sowohl das Timing als auch die Prävalenz einer Familiengründung im Kontext von Paarhaushalten maßgeblich variiert. Diese Heterogenität wird in den folgenden multivariaten Analysen bei der Modellierung der Verweildauerabhängigkeit berücksichtigt.

Abbildung 6.2: Parametrisierte Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer und Alter der Partnerin bei Haushaltsgründung



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Die Schätzungen berücksichtigen keine weiteren Kovariaten.

6.2.2 Multivariate Ergebnisse

Tabelle 6.3 enthält die ereignisanalytisch geschätzten Effekte auf den Übergang zum ersten Kind auf Basis des gesamtdeutschen Analysesamples sowie auf Basis des westdeutschen Analysesamples. Für beide Analysesamples werden die Effekte der Pendelkonstellation auf die Fertilitätsneigung sowohl ohne Berücksichtigung weiterer Kontrollmerkmale (Modelle 1a und 2a) als auch mit Berücksichtigung von Kontrollvariablen (Modell 1b und 2b) präsentiert. Alle vier Modelle kontrollieren zusätzlich für die Verweildauerabhängigkeit (Kohabitationsdauer in Jahren in Interaktion mit dem Alter der Frau bei Beginn der Kohabitation, s. Abschn. 6.2.1). Die Effekte der Verweildauer werden zugunsten einer übersichtlicheren Darstellung nicht in den Ergebnistabellen dargestellt. Die Effekte der Kovariaten werden als Odds-Ratios ausgewiesen. Koeffizienten mit einem Wert höher (geringer) als 1 verweisen auf eine höhere (geringere) Übergangsneigung zur Erstelternschaft, wenn sich eine metrische Variable um eine Einheit erhöht bzw. bei kategorialen Variablen anstelle der Referenzkategorie die betrachtete Kategorie vorliegt.

Mit Blick auf die Effektkoeffizienten des primär interessierenden Merkmals, die Pendelkonstellation kohabitierender Paare, lässt sich feststellen, dass in allen vier Modellschätzungen weder substanzielle Pendeldistanzen von Frauen noch substanzielle Pendeldistanzen von Männern signifikant mit der Neigung zur Familiengründung in Paarhaushalten korreliert sind. Die Annahme eines negativen Einflusses intensiver Pendelmobilität auf den Prozess der Familiengründung wird durch diese Modelle somit nicht gestützt.

Tabelle 6.3: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, Ergebnisse ereignisanalytischer Modelle (Odds-Ratios)

	West und Ost		Nur West	
	1a	1b	2a	2b
Pendelkonstellation (Ref. beide < 40 km)				
beide ≥ 40 km	1,151	1,004	1,081	0,995
Mann ≥ 40 km, Frau < 40 km	0,919	0,842	0,841	0,787
Mann < 40 km, Frau ≥ 40 km	1,005	0,959	0,840	0,802
Sonstiges	0,879	0,964	0,804*	0,834
Erwerbskonstellation (Ref. Doppelkarrierepaar)				
männlicher Hauptverdiener		0,831		0,746+
männlicher Alleinverdiener		1,219		1,470
weibliche Haupt- oder Alleinverdienerin		0,937		0,846
kein Partner arbeitet Vollzeit		0,749		0,700
mindestens ein Partner ist in Ausbildung		0,639*		0,632+
Arbeitsmarkterfahrung Mann		1,058+		1,026
Arbeitsmarkterfahrung Mann, quadriert		0,995**		0,996**
Arbeitsmarkterfahrung, Differenz (Ref. beide +/– 1 Jahr)				
Mann > 1 Jahr Vorsprung		1,172		1,171
Frau > 1 Jahr Vorsprung		0,894		0,849
Haushaltsnettoeinkommen, logarithmiert		1,297+		1,389+
Bildungskonstellation (Ref. beide niedrig)				
beide mittleres Niveau		0,962		0,852
beide hohes Niveau		1,128		0,979
Mann höher		1,073		1,027
Frau höher		1,198		1,186
unklar		1,093		1,141
Paar lebt in Ostdeutschland		1,657**		
Gemeindegröße (Ref. 100.000 und mehr)				
20.000–100.000		1,140		1,111
bis 20.000		1,274*		1,273+
Paar ist verheiratet		2,388**		2,609**
Staatsangehörigkeit (Ref. beide deutsch)				
beide nicht deutsch		1,287		1,212
Frau nicht deutsch, Mann deutsch		1,086		1,075
Frau deutsch, Mann nicht deutsch		0,924		1,007
Erhebungsjahr (Ref. 1997–2000)				
2001–2004		0,975		0,855
2005–2008		0,953		0,889
2009–2012		1,008		0,961
Konstante	0,180***	0,010***	0,172***	0,008***
Pseudo R^2 (McFadden)	0,029	0,076	0,035	0,089
Paarjahre	5.282	5.282	4.366	4.366
Paare	1.537	1.537	1.246	1.246
Ereignisse	659	659	514	514

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Koeffizienten als Odds-Ratios; Standardfehler robust geschätzt (Huber-White); + p < 0,10; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Modelle kontrollieren zusätzlich für die Verweildauerabhängigkeit (Kohabitationsdauer [linearer und quadrierter Term, mittelwertzentriert] und Alter der Frau bei Haushaltsgründung), siehe Abschnitt 6.1.1.

Die Effekte der weiteren Kovariaten, die im Folgenden kurz erörtert werden, decken sich im Wesentlichen mit den Erkenntnissen bisheriger Forschungsarbeiten, die sich allerdings zumeist auf Personen und vorwiegend Frauen konzentrieren (vgl. z. B. Brose 2008; Arránz Becker et al. 2010; Kreyenfeld 2015).[72]

Die differenzierte Modellierung der Erwerbskonstellation verweist auf zwei signifikante Effekte. Zum einen zeigt sich, dass die Partizipation mindestens eines Partners am Bildungs- bzw. Ausbildungssystem die Wahrscheinlichkeit einer Familiengründung reduziert (vgl. z. B. auch Arránz Becker et al. 2010). Mit Blick auf das westdeutsche Sample lässt sich zudem feststellen, dass Paare mit männlichem Hauptverdiener und weiblicher Zuverdienerin eine geringere Übergangsrate zur Erstelternschaft aufweisen als vollzeiterwerbstätige Paare. Bei diesem auf den ersten Blick vielleicht überraschenden Befund ist jedoch zu berücksichtigen, dass der hohe Anteil teilzeitarbeitender Mütter in Westdeutschland vornehmlich auf einer Reduktion des Erwerbsumfangs nach der Geburt eines Kindes beruht. Da die Kategorie „Teilzeit“ hingegen ebenfalls geringfügige und marginale Beschäftigungsverhältnisse einschließt, spiegelt die verringerte Fertilitätsneigung möglicherweise in Teilen den Effekt einer noch nicht hinreichend gelungenen Arbeitsmarktintegration marginal beschäftigter Frauen wider (vgl. z. B. auch Brose 2008; Kreyenfeld 2015). Die Übergangsrate zum ersten Kind in Abhängigkeit von der kumulierten Arbeitsmarkterfahrung des männlichen Partners entspricht in der Tendenz dem erwarteten glockenförmigen (umgekehrt u-förmigen) Verlauf: Sie steigt in den ersten Jahren des Berufslebens zunächst an und sinkt anschließend mit zunehmender Berufserfahrung ab. Jedoch ist der lineare Term bei Berücksichtigung aller Kovariaten nur schwach ausgeprägt und für das westdeutsche Subsample nicht signifikant. Der lineare Term verliert an Einfluss (d. h. die Übergangsrate zu Beginn des Berufslebens erhöht sich), wenn in dem Modell zusätzlich für den Ehestatus, die Bildungskonstellation, das Haushaltseinkommen und das Erwerbsverhalten des Paares kontrolliert wird. In Übereinstimmung mit der Annahme, dass eine Familiengründung den finanziellen Bedarf des Haushaltes erhöht, zeigt sich ferner ein positiver Zusammenhang zwischen der Neigung zur Familiengründung und dem Haushaltsnettoeinkommen (Arránz Becker et al. 2010). Mit Blick auf die Bildungskonstellation des Paares lassen sich keine eindeutigen Zusammenhänge mit dem Fertilitätsverhalten feststellen. Dieser Befund dürfte weniger auf einen nicht vorhandenen Bildungseffekt verweisen als vielmehr der hohen Komplexität des Zusammenhangs geschuldet sein.[73] Der bekannte Befund, dass die Wahrscheinlichkeit für einen Übergang zum ersten Kind in Ostdeutschland höher als in Westdeutschland ist (Kreyenfeld 2015), findet in den vorliegenden Analysen eine erneute Bekräftigung. Ferner lässt sich ein differenzielles Fertilitätsverhalten in Abhängigkeit von der Gemeindegröße feststellen (Hank 2003): Die Fertilitätsneigung von Paaren, die in relativ kleinen Gemeinden leben, ist höher als die Fertilitätsneigung von Paaren mit Wohnsitz in einer Großstadt. Die Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Elternschaft ist höher, wenn ein kohabitierendes Paar verheiratet ist. Signifikante Korrelationen des Fertilitätsverhaltens

---

72 Aufgrund der relativ geringen Fallzahlen in den beiden Analysesamples werden nachfolgend auch Effekte interpretiert, die lediglich auf dem 10%-Niveau signifikant sind.

73 Einerseits weisen divergierende Befunde bezüglich des Effektes des Bildungsabschlusses von Frauen auf die Neigung zur Familiengründung darauf hin, dass die Befunde zum Bildungsniveau stark von der Modellbildung abhängen. So findet beispielsweise Kreyenfeld (2015) auf Basis von SOEP-Daten, dass Frauen mit Hochschulabschluss im Vergleich zu Frauen ohne Ausbildungsabschluss eine höhere Übergangsrate in die Erstelternschaft aufweisen, während Brose (2008) auf Basis der gleichen Datenquelle zum gegenteiligen Ergebnis kommt. Ferner demonstrieren Bauer und Jacob (2010) anhand des Mikrozensus 1996–2004, dass eine Differenzierung zwischen allgemeinbildenden und beruflichen Bildungsabschlüssen zu einem besseren Verständnis des Bildungseinflusses beitragen kann. Eine stärker fokussierte Analyse des Bildungseinflusses ist jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit.

mit der Staatsangehörigkeit lassen sich hingegen nicht mehr feststellen, wenn in dem Modell zusätzlich für den Ehestatus kontrolliert wird. Ein Rückgang der Fertilitätsneigung von Paaren im historischen Zeitverlauf (Kreyenfeld 2015) wird in der vorliegenden Analyse nicht bekräftigt.

Prüfung auf Interaktion mit der Kohabitationsdauer

Die Modelle der Tabelle 6.3 berücksichtigen keine Interaktionen mit der Prozesszeit. Die Effekte werden in den Modellschätzungen demzufolge nur dann angemessen spezifiziert, wenn sie tatsächlich über die gesamte Prozesszeit hinweg konstant bleiben (vgl. zur sogenannten Proportionalitätsannahme: Singer/Willett 2003: 451; Arránz Becker/Lois 2015: 285). Wie in den einleitenden Bemerkungen zu diesem Kapitel erörtert wurde, ist eine Prüfung der Gültigkeit dieser Proportionalitätsannahme mit Blick auf das Pendelverhalten kohabitierender Paare sinnvoll.[74] Im Folgenden wird das Vorliegen von Effektunterschieden der Pendelkonstellation in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer überprüft. Vermutet wird, dass negative Effekte intensiver Pendelmobilität mit zunehmendem zeitlichen Abstand zum Gründungszeitpunkt des gemeinsamen Haushaltes stärker hervortreten könnten. Diese Vermutung wird zunächst begründet. Ausgangspunkt der Überlegung bilden die folgenden zwei Annahmen:

Erstens kann angenommen werden, dass die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes bei einem nicht unerheblichen Teil der Paare mit der Motivation erfolgt, alsbald eine Familie zu gründen. Die relativ hohe Übergangsrate zur Erstelternschaft zu Beginn einer Kohabitation (s. Abb. 6.1 in Abschn. 6.2.1) unterstützt diese Annahme.

Zweitens ist davon auszugehen, dass die Pendelarrangements, die sich kurzfristig nach der Haushaltsgründung beobachten lassen, häufig ein Resultat dieser Haushaltsgründung und der damit verbundenen Wohnortentscheidung sind. Dabei kann vermutet werden, dass zumindest für einen gewissen Teil der Paare die Gründung des gemeinsamen Haushaltes zugleich den Beginn der Fernpendelepisode markiert.

Auf Grundlage dieser Annahmen lassen sich nun mindestens drei (nicht überschneidungsfreie) Argumente für die Vermutung anführen, dass die erwarteten negativen Effekte intensiver Pendelmobilität auf das generative Verhalten kurzfristig nach der Gründung eines gemeinsamen Haushaltes nicht vorliegen.

So dürfte der Kinderwunsch *erstens* insbesondere für Paare, die unmittelbar nach dem Zusammenzug eine Elternschaft realisieren, bereits vor der Umzugsentscheidung stark ausgeprägt gewesen sein. Dies schließt die Möglichkeit ein, dass Paare schon vor der Haushaltsgründung konkrete Fertilitätsintentionen aufwiesen, die wiederum die Entscheidung zum Zusammenzug maßgeblich beeinflussten, etwa, wenn die Kohabitation als eine angemessene Lebensform zur Realisierung der bestehenden Fertilitätsintention wahrgenommen wird. Nehmen die Fertilitätsintentionen jedoch den Charakter von festen Plänen an, die eine Realisierung des Kinderwunsches vornehmlich an die Bedingung einer Haushaltsgründung knüpfen, dann impliziert dies, dass andere Faktoren bei der Entscheidung zur Familiengründung in den Hintergrund treten, da der Entscheidungsprozess über eine Elternschaft im Wesentlichen bereits vor der Entscheidung zur Haushaltsgründung stattfand. Dies schließt die Möglichkeit ein, dass räumlich getrennt lebende Paare bereits im Kontext ihrer Entscheidung über eine gemeinsame Haushaltsgründung einen damit eventuell verbundenen Anstieg der Pendelkosten in Rechnung stellen und sich trotz dessen für einen

[74] Die Überprüfung der Angemessenheit der Proportionalitätsannahme wird darüber hinaus grundsätzlich empfohlen (vgl. Arránz Becker/Lois 2015: 285).

Zusammenzug mit dem Ziel entscheiden, ihre Fertilitätspläne zu realisieren. Ein Einfluss weiter Pendelwege auf die Fertilitätsentscheidung ist in diesem Falle nach der Haushaltsgründung nicht mehr zu erwarten.

An diese Überlegungen lässt sich *zweitens* die These anschließen, dass Paare, für die unmittelbar nach Haushaltsgründung ein Fernpendelarrangement zu beobachten ist, nicht selten einen besonders ausgeprägten Kinderwunsch (bzw. Fertilitätsintentionen mit kurzfristigem Zeithorizont) aufweisen, nämlich dann, wenn ein Partner zugunsten der Kohabitation eine Aufgabe seines bisherigen Wohnortes in Nähe seines Arbeitsortes in Kauf nimmt und fortan zu seiner Arbeitsstelle fernpendelt. Für diese Paare dürfte die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes im Vergleich zu Paaren, die vor der Haushaltsgründung in räumlicher Nähe zueinander lebten (und arbeiteten), im Durchschnitt nicht nur mit höheren mobilitätsbedingten Kosten, sondern auch mit höheren sozialen Kosten verbunden sein, zum Beispiel infolge des Verlustes der nachbarschaftlichen Kontakte für jenen Partner, der seinen bisherigen Wohnort verlässt. Dies lässt die Vermutung plausibel erscheinen, dass Paare in einer solchen Situation die Tendenz aufweisen, einen Zusammenzug zu verzögern, bis der Wunsch, weitere Schritte der partnerschaftlichen Institutionalisierung und Familienentwicklung zeitnah zu realisieren, hinreichend stark ausgeprägt ist, sodass der erwartete Nutzen der Kohabitation und Familiengründung die Kosten des Zusammenzuges relativiert. Für Paare in dieser Situation ist eine rasche Familiengründung nach der Haushaltsgründung zu erwarten, während ein möglicher Aufschub der Familiengründung als Folge einer verzögerten Haushaltsgründung nicht mit den vorliegenden Daten erfasst wird.

Drittens könnten Pendelerfordernisse, die das Resultat einer familienorientierten Wohnortentscheidung sind, durchschnittlich weniger stark mit der Realisierung eines Kinderwunsches konfligieren als Mobilitätserfordernisse, die infolge beruflicher Umbrüche entstehen. So eröffnet die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes Paaren die Möglichkeit, das Mobilitätsarrangement mit Blick auf die antizipierten Anforderungen einer Elternschaft unter den gegebenen Restriktionen zu optimieren. Wohnortentscheidungen und Pendelkonstellationen lassen sich in diesem Fall als bewusste Mobilitätsstrategien begreifen, die das Potenzial haben, Barrieren beruflich bedingter Mobilitätserfordernisse für die Realisierung familienbezogener Lebensziele abzumildern (vgl. Schneider/Lück 2012). Demgegenüber dürften für weniger planbare Mobilitätserfordernisse, die im weiteren Zeitverlauf der Paarbeziehung auftreten (und zum Beispiel auf einer Standortverlagerung des Firmensitzes oder einem notwendigen Wechsel des Arbeitgebers beruhen), seltener bereits hinreichend zufriedenstellende Mobilitätstrategien vorliegen.

Für die folgende Analyse ist somit die Vermutung ausschlaggebend, dass die erwarteten negativen Effekte intensiver Pendelmobilität zu Beginn der Kohabitation durch nicht erfasste Prozesse nivelliert bzw. überlagert sein könnten. Um die Annahme differenzieller Effekte des Pendelarrangements der Paare in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer zu überprüfen, wurden zunächst die ereignisanalytischen Regressionen erneut, diesmal jedoch getrennt nach zwei Gruppen von Paaren, berechnet: Paare, die im aktuellen Befragungsjahr oder im Vorjahr zusammengezogen sind und damit erst relativ kurzfristig zusammenleben (Modelle 1a und 2a in Tab. 6.4) und Paare, die bereits länger einen gemeinsamen Haushalt führen (Modelle 1b und 2b in Tab. 6.4). [75]

[75] Da die Analysestichproben der Modelle 1a und 2a infolge der Beschränkung auf die ersten beiden Kohabitationsjahre mit Blick auf die Kohabitationsdauer kaum Varianz aufweisen, wird in ihnen nicht für die Kohabitationsdauer in Interaktion mit dem Alter der Frau bei Beginn der Kohabitation (Verweildauerabhängigkeit) kontrolliert. Stattdessen wird nur die Variable „Alter der Frau bei Beginn der Kohabitation“ zusätzlich zu den dargestellten Kovariaten aufgenommen.

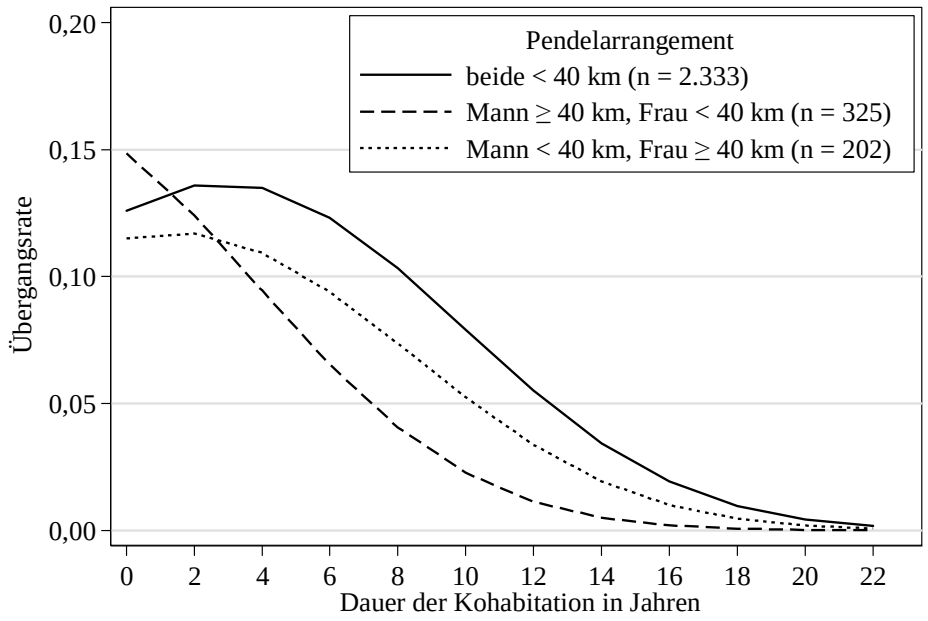
Tabelle 6.4: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, differenziert nach Kohabitationsdauer (Odds-Ratios)

	West und Ost		Nur West	
	Kohabitationsdauer		Kohabitationsdauer	
	< 2 Jahre	≥ 2 Jahre	< 2 Jahre	≥ 2 Jahre
	1a	1b	2a	2b
Pendelkonstellation (Ref. beide < 40 km)				
beide ≥ 40 km	0,668	1,144	0,963	0,988
Mann ≥ 40 km, Frau < 40 km	1,252	0,672+	1,351	0,560*
Mann < 40 km, Frau ≥ 40 km	1,150	0,872	0,964	0,699
Sonstiges	1,076	0,926	1,136	0,705+
Erwerbskonstellation (Ref. Doppelkarrierepaar)				
männlicher Hauptverdiener	1,050	0,707+	1,094	0,562*
männlicher Alleinverdiener	1,248	1,204	1,286	1,586
weibliche Haupt- oder Alleinverdienerin	0,939	0,933	0,826	0,823
kein Partner arbeitet Vollzeit	1,190	0,494+	0,904	0,531
mindestens ein Partner ist in Ausbildung	0,648	0,590+	0,580	0,590
Arbeitsmarkterfahrung Mann	1,041	1,060	1,029	1,019
Arbeitsmarkterfahrung Mann, quadriert	0,995*	0,995**	0,996*	0,996*
Arbeitsmarkterfahrung, Differenz (Ref. beide +/– 1 Jahr)				
Mann > 1 Jahr Vorsprung	1,317	1,120	1,179	1,179
Frau > 1 Jahr Vorsprung	0,890	0,883	0,858	0,825
Haushaltsnettoeinkommen, logarithmiert	1,230	1,382	1,377	1,418
Bildung (Ref. beide niedrig)				
beide mittleres Niveau	0,876	0,963	0,771	0,852
beide hohes Niveau	0,735	1,367	0,609	1,238
Mann höher	0,960	1,082	0,895	1,042
Frau höher	0,915	1,348	0,937	1,330
unklar	1,048	0,984	1,160	0,989
Paar lebt in Ostdeutschland	1,561*	1,733**		
Gemeindegröße (Ref. 100.000 und mehr)				
20.000–100.000	1,324	1,048	1,261	1,025
bis 20.000	1,412*	1,231	1,332	1,279
Paar ist verheiratet	2,504**	2,343**	2,384**	2,806**
Staatsangehörigkeit (Ref. beide deutsch)				
beide nicht deutsch	1,045	1,583+	1,071	1,492
Frau nicht deutsch, Mann deutsch	1,242	1,075	1,482	0,967
Frau deutsch, Mann nicht deutsch	1,443	0,470+	1,612	0,461+
Erhebungsjahr (Ref. 1997–2000)				
2001–2004	0,997	0,955	0,866	0,841
2005–2008	1,023	0,911	1,042	0,798
2009–2012	0,803	1,140	0,838	1,061
Konstante	0,011**	0,007**	0,006*	0,007*
Pseudo R^2 (McFadden)	0,063	0,097	0,070	0,116
Paarjahre	1.979	3.303	1.605	2.761
Paare	1.265	934	1.023	753
Ereignisse	259	400	208	306

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Koeffizienten als Odds-Ratios; Standardfehler robust geschätzt (Huber-White); + p < 0,10; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Modelle 1a und 2a kontrollieren zusätzlich für das Alter der Frau bei Haushaltsgründung; Modelle 1b und 2b kontrollieren zusätzlich für die Kohabitationsdauer (linearer und quadrierter Term, mittelwertzentriert) und das Alter der Frau bei Haushaltsgründung, siehe Abschnitt 6.1.1.

Abbildung 6.3: Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Kohabitationsdauer und Pendelarrangement westdeutscher Paarhaushalte



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Die Schätzung basiert auf einer Regression mit Kontrollvariablen. Die Abbildung weist die geschätzten Ratenverläufe bei durchschnittlicher Ausprägung aller weiteren Kovariaten aus.

Die vorgenommene Differenzierung zeigt, dass negative Effekte intensiver Pendelmobilität auf die Familiengründung in der Tat deutlicher hervortreten, wenn sich die Betrachtung auf Paare beschränkt, die bereits zwei Jahre oder länger zusammenleben (s. Tab 6.4). Der negative Effekt ist bei Paarhaushalten mit männlichem Fernpendler stärker ausgeprägt als bei Paaren mit weiblicher Fernpendlerin und nur die Übergangsrate der erstgenannten Paarhaushalte weicht signifikant von der Übergangsrate der Referenzgruppe ab. Ferner ist die Korrelation der Pendelkonstellation in der Stichprobe, die ausschließlich westdeutsche Paarhaushalte umfasst, deutlicher ausgeprägt als in der gesamtdeutschen Stichprobe.

Diese augenscheinliche Effektheterogenität in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer wurde in einem zweiten Schritt, anstelle über eine Teilung der Samples, anhand der Modellierung von Interaktionseffekten näher spezifiziert. Hierfür wurden die multivariaten Modelle um einen multiplikativen Term zwischen der Pendelkonstellation und der metrisch gemessenen Kohabitationsdauer ergänzt. Diese Modellschätzungen weisen für westdeutsche Paarhaushalte eine Wechselwirkung zwischen dem linearen Term der Kohabitationsdauer und dem Pendelstatus von Männern aus, die nahezu auf dem 5 %-Niveau signifikant ist ($p = 0{,}051$; Ergebnistabelle nicht dargestellt). Abbildung 6.3 stellt die geschätzten Übergangs-

raten zur Erstelternschaft in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer für westdeutsche Paarhaushalte mit und ohne fernpendelndem Mann grafisch dar.[76] [77]

Der Abbildung ist zu entnehmen, dass die Neigung zur Familiengründung bei Paaren mit fernpendelndem männlichen Partner unmittelbar nach der Haushaltsgründung und ausgehend von einem relativ hohen Niveau kontinuierlich absinkt. Die Übergangsrate unterschreitet ungefähr ab dem dritten Kohabitationsjahr die Übergangsrate nicht-fernpendelnder Paare und weist anschließend ein im Vergleich zu dieser Referenzgruppe dauerhaft geringeres Niveau auf. Somit bleibt festzuhalten, dass insbesondere westdeutsche Paarhaushalte mit männlichem Fernpendler im Vergleich zu westdeutschen Paarhaushalten, die nicht mit intensiver Pendelmobilität konfrontiert sind, eine geringere Fertilität aufweisen, insofern nicht bereits in den ersten drei Jahren nach dem Zusammenzug das erste Kind gezeugt wurde. Somit wird insbesondere mit Blick auf Pendelwege von Männern in westdeutschen Paarhaushalten – jedoch nur für längerfristig bestehende Paarhaushalte – die Hypothese einer negativen Korrelation großer Pendeldistanzen mit der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Erstelternschaft (H2a) bestätigt.

Eine genauere Überprüfung der Annahme, dass Paare die Realisierung von Kinderwünschen aufschieben, bis eine angemessene Pendeldistanz vorliegt, ist ergänzend durch eine Schätzung der Effekte einer Veränderung der Pendelmobilität auf das Fertilitätsverhalten möglich. Ist die Wahrscheinlichkeit zur Familiengründung positiv mit einer Reduktion der Pendelintensität korreliert, deutet dies darauf hin, dass ein Teil der Paare, die eine Reduktion der Pendelmobilität erzielen konnten, aufgeschobene Geburten nachholt (vgl. Gebel/Giesecke 2009: 408). Die Tabelle 6.5 enthält die Ergebnisse von Modellschätzungen, die diese Analysestrategie auf Basis der westdeutschen Stichprobe umsetzen. Da eine zusätzliche Berücksichtigung von Interaktionstermen erneut auf signifikante Effektunterschiede der Pendeldynamik in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer hinwies, werden ergänzend zu den Schätzergebnissen von Modell 1 zwei weitere Modelle (2a und 2b) präsentiert, die zusätzlich nach der Kohabitationsdauer differenziert sind. Bevor die Befunde erörtert werden, wird zunächst das Vorgehen zur Schätzung dieser Modelle erläutert.

Im Zuge der Modellbildung wurde auf eine differenzierte Erfassung von Veränderungen der Pendelkonstellation auf der Ebene des Paares verzichtet, da Veränderungen der Pendeldistanz, die mit einer Aufnahme oder Beendigung einer Fernpendelepisode verbunden sind, im Analysesample nur sehr selten vorliegen und die Berücksichtigung von Konstellationen die Zahl der Beobachtungen in den einzelnen Kategorien noch weiter reduzieren würde.[78] Stattdessen wurde für jeden Paarhaushalt die Pendeldynamik des Mannes sowie jene der Frau als Individualmerkmal erfasst und beide Variablen simultan in die Modelle aufgenommen. Die Kategorien des interessierenden Merkmals unterscheiden, ob zwischen zwei Wellen das Fernpendeln begonnen, aufrechterhalten oder beendet wurde oder die Frau bzw.

---

76 Die Integration eines weiteren Interaktionsterms zwischen dem Pendelarrangement und der *quadrierten* Kohabitationsdauer wies auf keine signifikante Wechselwirkung zwischen diesen beiden Größen hin und wurde demnach nicht für die Schätzung der Wahrscheinlichkeiten in Abbildung 6.3 berücksichtigt. Die geschätzten Ratenverläufe bleiben bei zusätzlicher Berücksichtigung dieses Terms entsprechend nahezu unverändert (nicht dargestellt).

77 Mit Blick auf den Pendelstatus von Frauen zeigten sich hingegen keine signifikanten Interaktionseffekte. Zur Veranschaulichung wird der Ratenverlauf westdeutscher Paarhaushalte mit fernpendelnder Frau und nahpendelndem Mann dennoch in Abbildung 6.3 dargestellt.

78 Die Fallzahl der für die Analyse zur Verfügung stehenden Paarjahre wird ferner verringert, da die Bestimmung der Merkmalsausprägungen zwei Wellenbeobachtungen erfordert und Paare, die nach ihrer ersten Beobachtung zur Erstelternschaft übergehen, aus der Analyse ausgeschlossen werden müssen. Aufgrund der wenigen Beobachtungen in einigen Kategorien werden die Fallzahlen (aus Platzgründen nur für das Modell 1) in der Ergebnistabelle ausgewiesen.

der Mann in beiden Wellen der Gruppe der Nahpendler zuzuordnen ist.[79] Fälle, die in einer der beiden aufeinanderfolgenden Wellen keine tägliche Pendelmobilität aufweisen, sind in der Kategorie „Sonstiges“ erfasst. Die Modelle berücksichtigen zusätzlich alle Kontrollmerkmale der bisherigen Modelle. Die Kombination von Individualmerkmalen zur Abbildung von Konstellationen auf Paarebene wurde für diese Variablen aufrechterhalten. Eine Modellierung von Veränderungen ist bei den zeitveränderlichen *Kontroll*merkmalen hingegen nicht umgesetzt. Da die Befunde für die Kontrollvariablen kaum von den Befunden der vorausgegangenen Modelle abweichen, wird auf ihre erneute Darstellung verzichtet.

Tabelle 6.5: Effekte einer Veränderung der Pendelmobilität westdeutscher Paarhaushalte auf den Übergang zum ersten Kind (Odds-Ratios)

	Paarjahre in jeweiligen Kat. (Modell 1)		Kohabitationsdauer ≤ 4 Jahre	> 4 Jahre
		1	2a	2b
Pendeldynamik Mann	1.921			
(Ref. unverändert < 40 km)				
Fernpendeln (≥ 40 km) begonnen	53	0,849	0,824	0,630
Fernpendeln (≥ 40 km) unverändert	276	0,723	0,831	0,520
Fernpendeln (≥ 40 km) beendet	48	1,669	2,597*	0,652
Sonstiges	753	0,838	0,810	0,739
Pendeldynamik Frau	2.057			
(Ref. unverändert < 40 km)				
Fernpendeln (≥ 40 km) begonnen	44	0,617	0,237	1,620
Fernpendeln (≥ 40 km) unverändert	175	0,948	1,051	0,791
Fernpendeln (≥ 40 km) beendet	40	1,189	1,051	0,974
Sonstiges	735	0,551	0,479**	0,656
Paarjahre		3.051	1.824	1.227
Paare		872	784	311
Ereignisse		353	238	115

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Koeffizienten als Odds-Ratios; Standardfehler robust geschätzt (Huber-White); + p < 0,10; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Modelle kontrollieren zusätzlich für die Verweildauerabhängigkeit (Kohabitationsdauer und Alter der Frau bei Haushaltsgründung) und berücksichtigen weitere Kontrollmerkmale.

Dem Modell 1 ist zu entnehmen, dass die Beendigung des Fernpendelns von Männern den erwarteten positiven Effekt aufweist, der auf ein Nachholen aufgeschobener Geburten hindeutet. Der Effekt ist jedoch nicht signifikant (p = 0,16), was auch den wenigen Beobachtungen dieser Kategorie geschuldet sein dürfte. Eine Differenzierung des Samples in Paare, deren Haushaltsgründung maximal 4 Jahre zurückliegt und Paare, die länger zusammenleben,

[79] Nur Veränderungen von Pendeldistanzen um mindestens 5 km, die zusätzlich mit einer Aufnahme oder Beendigung einer Fernpendelepisode verbunden sind, werden als Aufnahme oder Beendigung des Fernpendelns gewertet. Veränderungen unter 5 km werden nicht berücksichtigt, da für derart geringfügige Veränderungen keine Effekte zu erwarten sind.

verweist ferner darauf, dass die Verringerung des Pendelaufwandes von Männern ausschließlich in den ersten Jahren der gemeinsamen Haushaltsführung einen positiven Einfluss auf das Fertilitätsverhalten hat. Trotz des signifikanten Effektes müssen die Ergebnisse aufgrund der geringen Fallzahlen jedoch eher als Hinweise denn als abgesicherte Befunde betrachtet werden.[80] Die Interpretation dieser Ergebnisse liegt dabei nicht ohne weiteres auf der Hand. So liefert Modell 2a – in Übereinstimmung mit den vorausgegangenen Befunden – zugleich Hinweise, dass die Aufrechterhaltung intensiver Pendelmobilität in den ersten Jahren der Kohabitation für viele Männer keine Barriere für die Verwirklichung einer Elternschaft darstellt. Dennoch sind beide Effekte bei Betrachtung von Paaren mit relativ stark ausgeprägten Fertilitätsintentionen nicht unplausibel, denn das Nachholen von Geburten setzt einen ausgeprägten Kinderwunsch voraus. Offenbar werden durch die Kategorienbildung in Modell 2a sowohl Paare selektiert, für die die Reduktion der Pendelmobilität des Mannes eine Voraussetzung für die anschließende Familiengründung ist, als auch Paare, die mit der hohen Mobilität des Mannes kein Hindernis für eine Elternschaft verbinden. Demgegenüber deuten die Befunde des Modells 2b darauf hin, dass Paarhaushalte, in denen Männer mehrere Jahre nach der Haushaltsgründung fernpendeln, eine im Vergleich zur Referenzgruppe geringere Fertilitätsneigung aufweisen, auch nachdem die Fernpendelepisode beendet werden konnte. Dieses Ergebnis stützt die Annahme, dass intensive Pendelmobilität vornehmlich in den ersten Jahren des Zusammenlebens häufig mit positiven Fertilitätsintentionen verknüpft ist. Die statistisch nicht abgesicherten Befunde des Modells 2b, die darauf hindeuten, dass Paare mit intensiver Pendelmobilität des Mannes in fortgeschrittenen Jahren des Zusammenwohnens einen insgesamt geringer ausgeprägten Kinderwunsch aufweisen könnten als nahpendelnde Paare, lassen sich infolge der Datenrestriktionen nicht tiefergehend untersuchen.

Somit bieten die Analysen, ergänzend zu dem Befund eines negativen Effektes großer Pendeldistanzen westdeutscher Männer auf das Fertilitätsverhalten ab dem dritten Kohabitationsjahr, Hinweise, dass zumindest einige Paare den Zeitpunkt der Realisierung einer Elternschaft aufschieben, bis der Mann seine intensive Mobilität reduziert hat. Demgegenüber lassen sich mit Blick auf große Pendeldistanzen von Frauen bislang weniger Evidenzen für einen Einfluss auf die Entscheidung zur Familiengründung finden.

Prüfung auf Interaktion mit dem Alter der Frau

Im Folgenden wird nun überprüft, ob sich die Annahme unterschiedlicher Effektstärken intensiver Pendelmobilität von Frauen in Abhängigkeit vom Lebensalter der Frau empirisch bestätigen lässt (H2c). Wiederum werden hierzu in einem ersten Schritt ereignisanalytische Modelle getrennt nach zwei Gruppen berechnet. Die Trennung dieser beiden Gruppen orientiert sich am Durchschnittsalter von Frauen zum Zeitpunkt der letzten Erhebung vor dem Übergang zur Erstelternschaft. Das Durchschnittsalter von Frauen zum Zeitpunkt der Familiengründung beträgt in der gesamtdeutschen Stichprobe 27,5 Jahre und in der westdeutschen Teilstichprobe 28 Jahre. Auf Basis dieser Informationen werden zwei Gruppen betrachtet. Das erste Subsample ist auf Paarbeobachtungen mit Frauen im Alter von 17 bis 27 Jahren eingegrenzt. Das zweite Analysesample enthält Paarbeobachtungen mit Frauen im Alter von 28 bis 43 Jahren. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in Tabelle 6.6 festgehalten.[81]

---

80 Die Fallzahl (Paarjahre) der Kategorie „Fernpendeln (≥ 40 km) beendet“ in Modell 2a beträgt N = 27.

81 Da in den Modellen der Tabelle 6.6 Effektunterschiede bei Differenzierung nach dem Alter der Frau im Vordergrund stehen, wird das Alter der Frau bei Haushaltsgründung nicht zusätzlich in diesen Modellen berücksichtigt. Die Verweildauerabhängigkeit wird demnach ausschließlich über den linearen und quadrierten Term der Kohabitationsdauer kontrolliert.

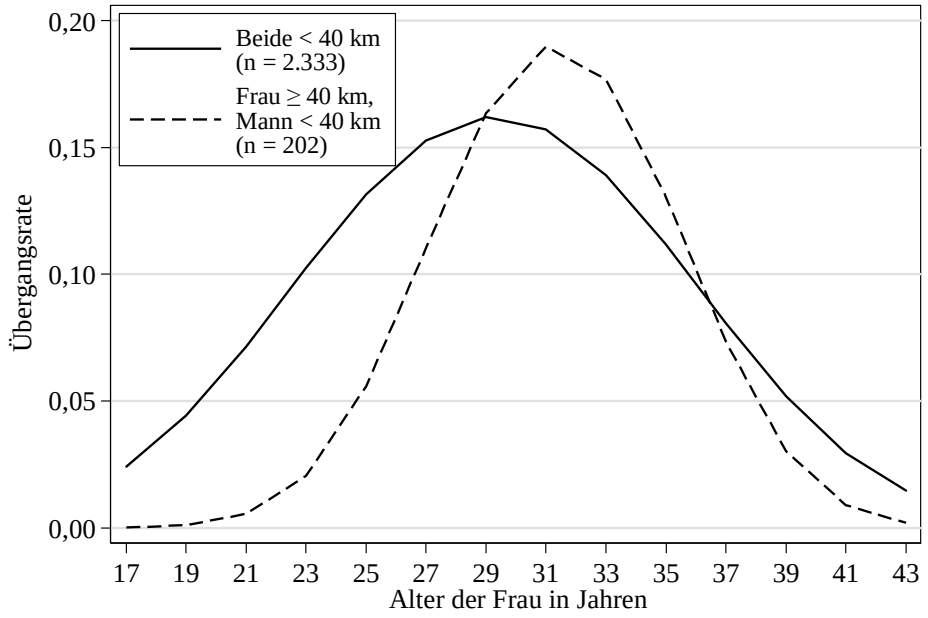
Tabelle 6.6: Effekte auf den Übergang zum ersten Kind, differenziert nach Alter der Frau (Odds-Ratios)

	West und Ost		Nur West	
	Alter der Frau		Alter der Frau	
	< 28 J.	≥ 28 J.	< 28 J.	≥ 28 J.
	1a	1b	2a	2b
Pendelkonstellation (Ref. beide < 40 km)				
beide ≥ 40 km	1,148	1,019	1,151	0,982
Mann ≥ 40 km, Frau < 40 km	1,049	0,729	1,060	0,674
Mann < 40 km, Frau ≥ 40 km	0,721	1,169	0,296*	1,152
Sonstiges	1,226	0,744	1,010	0,745
Erwerbskonstellation (Ref. Doppelkarrierepaar)				
männlicher Hauptverdiener	0,913	0,805	0,858	0,738
männlicher Alleinverdiener	0,992	1,494	1,263	1,546
weibliche Haupt- oder Alleinverdienerin	0,685	1,185	0,627	0,925
kein Partner arbeitet Vollzeit	0,660	0,704	0,685	0,646
mindestens ein Partner ist in Ausbildung	0,521*	0,629	0,534+	0,636
Arbeitsmarkterfahrung Mann	1,081	1,027	1,031	1,026
Arbeitsmarkterfahrung Mann, quadriert	0,996+	0,995**	0,997	0,995**
Arbeitsmarkterfahrung, Differenz (Ref. beide +/– 1 Jahr)				
Mann > 1 Jahr Vorsprung	1,126	1,195	1,118	1,225
Frau > 1 Jahr Vorsprung	1,268	0,687*	1,406	0,638*
Haushaltsnettoeinkommen, logarithmiert	1,095	1,594+	1,120	1,649+
Bildung (Ref. beide niedrig)				
beide mittleres Niveau	1,122	0,776	1,015	0,767
beide hohes Niveau	1,204	0,776	0,801	0,722
Mann höher	1,378	0,757	1,431	0,787
Frau höher	1,345	0,978	1,369	0,959
unklar	1,229	0,876	1,429	0,889
Paar lebt in Ostdeutschland	1,972***	1,164		
Gemeindegröße (Ref. 100.000 und mehr)				
20.000–100.000	1,276	1,071	1,371	1,018
bis 20.000	1,435*	1,204	1,558*	1,220
Paar ist verheiratet	2,602***	2,253***	3,241***	2,141***
Staatsangehörigkeit (Ref. beide deutsch)				
beide nicht deutsch	1,577+	0,647	1,257	0,637
Frau nicht deutsch, Mann deutsch	0,961	1,257	0,960	1,200
Frau deutsch, Mann nicht deutsch	1,295	0,719	1,457	0,798
Erhebungsjahr (Ref. 1997–2000)				
2001–2004	0,907	1,093	0,746	1,001
2005–2008	0,892	1,057	0,757	0,976
2009–2012	0,810	1,299	0,648	1,296
Konstante	0,023*	0,005**	0,025+	0,004**
Pseudo R^2 (McFadden)	0,068	0,095	0,093	0,103
Paarjahre	2.595	2.687	1.972	2.394
Paare	1.055	737	811	648
Ereignisse	336	323	233	281

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Koeffizienten als Odds-Ratios; Standardfehler robust geschätzt (Huber-White); + p < 0,10; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; Modelle kontrollieren zusätzlich für die Kohabitationsdauer (linearer und quadrierter Term, mittelwertzentriert).

Abbildung 6.4: Übergangsrate zur Erstelternschaft nach Alter der Frau und Pendelarrangement westdeutscher Paarhaushalte



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Die Schätzung basiert auf einer Regression mit Kontrollvariablen. Die Abbildung weist die geschätzten Ratenverläufe bei durchschnittlicher Ausprägung aller weiteren Kovariaten aus.

Die Ergebnisse der Modellschätzungen zeigen – jedoch ausschließlich bei Betrachtung der westdeutschen Stichprobe –, dass der Effekt intensiver Pendelmobilität von Frauen auf die Familiengründung deutlich mit dem Alter der Frau variiert. Demnach ist für westdeutsche Paare mit Frauen im Alter unter 27 Jahren ein signifikanter negativer Effekt großer Pendeldistanzen von Frauen auf die Familiengründung feststellbar, dem ein (nicht signifikanter) schwach positiver Effekt in höherem Alter gegenübersteht.

Abbildung 6.4 stellt die geschätzten Übergangsraten zur Erstelternschaft in Abhängigkeit vom Alter der Frau für westdeutsche Paarhaushalte grafisch dar. Die Grafik bildet die Fertilitätsneigung für Paarhaushalte mit fernpendelnder Frau und nahpendelndem Mann sowie für Paarhaushalte mit zwei nahpendelnden Partnern ab. Die dargestellten Ratenverläufe basieren nun auf Modellschätzungen, die die Effektunterschiede in Abhängigkeit von dem Lebensalter der Frau durch Aufnahme eines multiplikativen Terms zwischen der Pendelkonstellation und dem linearen sowie quadrierten Term der Altersvariable modellieren. Der lineare Interaktionseffekt ist in diesen Schätzungen auf dem 10 %-Niveau signifikant ($p = 0{,}069$), während der Interaktionseffekt für den quadrierten Altersterm keine Signifikanz aufweist ($p = 0{,}199$). Allerdings ist auch der quadrierte Interaktionseffekt deutlich ausgeprägt und vermutlich nicht zuletzt aufgrund der geringen Fallzahlen insignifikant. Er wird deshalb für die Schätzungen mitberücksichtigt, um den Ratenverlauf so abzubilden, wie er sich in den vorliegenden Daten widerspiegelt.

Die bedingte Wahrscheinlichkeit zur Familiengründung entwickelt sich in Abhängigkeit vom Lebensalter der Frau erwartungsgemäß glockenförmig. Deutlich wird die Rechtsverschiebung sowie eine Stauchung des Ratenverlaufes für Paarhaushalte mit fernpendelnder Frau im Vergleich zu Paarhaushalten mit zwei nahpendelnden Partnern.[82] Die Grafik zeigt, dass die Übergangsrate zum ersten Kind von Paaren mit fernpendelnder Partnerin unter der Übergangsrate der Vergleichsgruppe liegt, solange die Frau das Alter von ca. 28 Jahren noch nicht erreicht hat. Die Schätzungen verdeutlichen somit, dass große Pendeldistanzen von Frauen die Wahrscheinlichkeit einer Erstgeburt in jungen Jahren reduzieren, während substanzielle Pendelwege zunehmend kein Hinderungsgrund für eine Familiengründung darstellen, wenn Frauen ein Alter erreicht haben, das dem durchschnittlichen Erstgeburtenalter entspricht. Damit lässt sich festhalten, dass sich die Annahme unterschiedlicher Effektstärken intensiver Pendelmobilität von Frauen in Abhängigkeit vom Lebensalter der Frau für Westdeutschland empirisch bestätigen lässt (H2c).

6.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Im Zuge der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit den Bestimmungsfaktoren des generativen Verhaltens haben substanzielle Wegstrecken zur Arbeitsstelle als mögliche Einflussfaktoren des Fertilitätsverhaltens bislang wenig Beachtung gefunden. Insbesondere ist ein Mangel an Studien zu konstatieren, die diesen Zusammenhang mit Paneldaten untersuchen.

Vor diesem Hintergrund wurde in diesem Kapitel der Effekt von langen Pendelstrecken auf die Familiengründung anhand ereignisanalytischer Verfahren untersucht. Dabei stand die Pendelkonstellation von Paarhaushalten im Fokus der Analysen. Neben der Betrachtung von Modellschätzungen, denen die implizite Annahme zugrunde liegt, dass die Einflüsse der Pendelmobilität über die Zeit konstant bleiben, wurde ergänzend mit Blick auf zwei komplementäre Größen der Prozesszeit – die Dauer der Kohabitation und das Lebensalter der Frau – das Vorliegen von Timing-Effekten überprüft. Neben einer gemeinsamen Betrachtung ostdeutscher und westdeutscher Paarhaushalte wurden die Analysen zusätzlich ausschließlich für Westdeutschland durchgeführt, um potenzielle Ost-West-Unterschiede hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Familiengründung aufdecken zu können.

Die empirischen Ergebnisse zeigen, dass große Pendeldistanzen von Frauen und Männern die Wahrscheinlichkeit für eine Familiengründung von Paaren nicht generell reduzieren. Vielmehr wurde deutlich, dass die Effekte mitunter in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer variieren. Für westdeutsche Paarhaushalte mit substanziellen Pendelwegen von Männern ist eine signifikant verringerte Neigung zur Elternschaft feststellbar. Dies gilt jedoch nicht für Paare, die erst kurzfristig in einem gemeinsamen Haushalt leben. Ausschlaggebend für diesen Befund könnte ein wechselseitiges Wirkungsverhältnis zwischen Fertilitäts- und Mobilitätsentscheidungen sein, das in der vorliegenden Untersuchung nicht hinreichend kontrolliert werden konnte. Demnach können ausgeprägte Fertilitätsintentionen die Entscheidung zur Gründung eines gemeinsamen Haushaltes begünstigen und damit selbst zur Entstehung substanzieller Pendelwege beitragen. Für diese Paare ist zu erwarten, dass sie häufig trotz intensiver Pendelmobilität ihre Fertilitätspläne umsetzen, während der

[82] Diese Stauchung zeigt sich erst bei zusätzlicher Berücksichtigung des quadrierten Interaktionsterms.

negative Mobilitätseffekt mit zunehmendem Abstand zum Gründungszeitpunkt des Haushaltes stärker hervortreten dürfte. Weitere Indizien dafür, dass für einen Teil der Paare in Westdeutschland die Reduktion der Pendelmobilität des Mannes vor der Realisierung einer Erstelternschaft wichtig ist, konnten durch ergänzende Analysen gefunden werden. Dennoch bleibt zu konstatieren, dass die Ursachenklärung dieses Interaktionseffektes an dieser Stelle vage bleiben muss. Für zukünftige Forschungsarbeiten, die stärker nach unterschiedlichen (und insbesondere zwischen familienorientierten und ausschließlich beruflichen) Anlässen zur Entstehung der Pendelmobilität differenzieren, sind somit aufschlussreiche Ergebnisse zu erwarten. Mit Blick auf die Pendelmobilität von Frauen lassen sich hingegen keine nennenswerten Effektunterschiede in Abhängigkeit von der Kohabitationsdauer feststellen. Sie scheinen zudem nur für die Pendelmobilität von Männern in westdeutschen Paarhaushalten zuzutreffen. Die Hypothese H2a, dass große Pendeldistanzen von Männern negativ mit der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Erstelternschaft korreliert sind, lässt sich demnach nur für Westdeutschland und unter den erläuterten Einschränkungen bestätigen.

Zusätzlich konnte für westdeutsche Paarhaushalte jedoch die Vermutung bestätigt werden, dass die negative Korrelation großer Pendeldistanzen von Frauen mit der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Erstelternschaft mit zunehmendem Lebensalter der Frau abnimmt (H2c). Während infolge einer stärker differenzierten Analyse auch mit Blick auf substanzielle Pendelwege von Frauen in Westdeutschland negative Effekte auf das Fertilitätsverhalten aufgedeckt werden konnten, ist zugleich zu konstatieren, dass eine große Wegstrecke zur Arbeitsstelle der Frau für viele Paare spätestens dann kein Hinderungsgrund für eine Familiengründung darstellt, wenn die Frau ein Alter erreicht hat, das dem durchschnittlichen Erstgeburtenalter entspricht. Dieser Befund legt die Vermutung nahe, dass auch Orientierungen an Vorstellungen bezüglich des angemessenen Alters, eine Familie zu gründen, für die Bewertung der Konsequenzen einer Erstgeburt trotz großer Pendeldistanzen von Relevanz sein könnten.

Abschließend sei noch auf eine zentrale Limitation der vorliegenden Analyse eingegangen. So bieten die Daten des SOEP keine Möglichkeit, Fertilitätsintentionen in den Analysen zu berücksichtigen. Damit muss nicht nur offen bleiben, ob kinderlose Paare, für die zum Zeitpunkt der Haushaltsgründung eine Fernpendelkonstellation vorliegt, häufig einen besonders ausgeprägten Kinderwunsch haben oder nicht. Auch kann nicht hinreichend kontrolliert werden, ob die zum Teil negative Korrelation zwischen substanziellen Arbeitswegen und dem Fertilitätsverhalten tatsächlich auf einem Aufschub von Elternschaft beruht. Studien, die den Einfluss von Pendelmobilität auf die Familiengründung unter Einbezug von Informationen über Kinderwünsche und Fertilitätsintentionen untersuchen, sind daher wünschenswert.

7 Der Einfluss der Pendeldistanz auf den beruflichen Wiedereinstieg von Müttern

Die bisherigen Analysen haben gezeigt, dass vornehmlich westdeutsche Frauen ihre Arbeitswege verkürzen, wenn sie in eine Erstelternschaft übergehen. Dieser Befund steht in Einklang mit der Vermutung, dass Elternschaft insbesondere für Mütter mit einer Zunahme der Zeitinvestition in familienbezogene Aktivitäten und somit mit einem reduzierten Zeitbudget für Pendelmobilität einhergeht. Zudem haben die empirischen Analysen gezeigt, dass weite Pendelwege von Frauen häufig offenbar keine nennenswerte Barriere zur Verwirklichung von Kinderwünschen darstellen. Während potenzielle zukünftige Zeitkonflikte zwischen Mobilität und Elternschaft für viele Paare demnach kein hinreichender Anlass sind, den Zeitpunkt der Familiengründung aufzuschieben, stellt sich im Anschluss daran (umso mehr) die Frage, auf welche Handlungsstrategien Eltern zurückgreifen, wenn nach dem beruflichen Wiedereinstieg der Mutter ein Zeitkonflikt zwischen intensiver Pendelmobilität und Elternschaft droht. In diesem Kapitel richtet sich der Blick im Speziellen auf die Frage, ob weite Pendelwege zum bisherigen Arbeitgeber Mütter daran hindern, ihre kindbezogene Erwerbsunterbrechung zu beenden und auf ihren alten Arbeitsplatz zurückzukehren.[83]

Diese Frage erhält besondere Relevanz, weil Erwerbsunterbrechungen und berufliche Wechsel langfristige berufliche Nachteile zur Folge haben können. Demzufolge haben Faktoren, die das Erwerbsverhalten von Müttern in der frühen Familienphase beeinflussen, in der bisherigen Forschung eine hohe Aufmerksamkeit erfahren (vgl. Abschn. 7.1). Über die Bedeutung ausgedehnter Arbeitswege für die Entscheidung zur Rückkehr in den Beruf liegen meines Wissens bislang keine empirischen Erkenntnisse vor. Die folgenden Analysen erweitern somit den einschlägigen Forschungsstand.

Ferner bieten die folgenden Analysen Anknüpfungspunkte an die Diskussion, ob die Geschlechterunterschiede im Pendelverhalten zu den geschlechtsspezifischen Lohnunterschieden beitragen. Eine potenzielle Benachteiligung von Frauen und insbesondere von Müttern auf dem Arbeitsmarkt infolge ihrer verglichen mit Männern bzw. kinderlosen Frauen geringeren Pendelbereitschaft wurde wiederholt in der Forschungsliteratur vermutet, bislang jedoch nur vereinzelt empirisch untersucht. Ausschlaggebend für diese Vermutung sind häufig Querschnittsuntersuchungen, die zeigen, dass Frauen und insbesondere Mütter kürzere Pendelwege zurücklegen als Männer (vgl. z. B. Rüger/Becker 2011; Sandow/Westin 2010; Gimenez-Nadal/Molina 2015). An diesen Befund wird die Argumentation geknüpft, dass eine Elternschaft die Mobilität von Frauen einschränkt, was potenziell mit beruflichen Nachteilen einhergehen könnte. Gestützt wird diese Vermutung durch Untersuchungen, die

---

83 Die folgende Untersuchung fokussiert auf das Erwerbsverhalten von Frauen. Die Erwerbsverläufe von Männern werden nicht betrachtet. Für die „Vernachlässigung“ von Männern können drei (aufeinander bezogene) Gründe angeführt werden: Erstens zeigten die vorausgegangenen Analysen zur Veränderung der Pendeldistanz im Zuge der Familiengründung keine ausgeprägten Effekte einer Erstgeburt auf das Pendelverhalten von Männern. Zweitens stimmt dieser Befund mit der Erwartung überein, dass sich die Frage, wie Familien- und Erwerbsarbeit in der frühen Familienphase miteinander verbunden werden können, vornehmlich Müttern stellt (Stuth et al. 2009: 6; Lutz 2016: 19f.). Drittens fokussieren die folgenden Analysen den beruflichen Wiedereinstieg nach einer kindbezogenen Erwerbspause. Zwar nahm die Zahl der Väter, die Elterngeld beziehen, seit Einführung dieser Leistung im Jahre 2007 kontinuierlich zu (Statistisches Bundesamt 2016). Allerdings beschränkte sich die Bezugsdauer im Jahre 2014 bei vier von fünf Vätern lediglich auf zwei Monate (ebd.). Zudem war die Zahl der Väter, die das bis 2006 gezahlte Erziehungsgeld erhielten, mit einem schwankenden Anteil zwischen einem und drei Prozent verschwindend gering (Trappe 2013: 240). Eine ergänzende analoge Fokussierung auf das „Rückkehrverhalten in den Beruf von Vätern“ erscheint damit kaum sinnvoll zu sein.

einen positiven Zusammenhang zwischen der zurückgelegten Pendeldistanz und dem Erwerbseinkommen bzw. Stundenlohn feststellen konnten (Madden 1980; Pfaff 2014; Clark/ Wang 2005). Diese Korrelation ist in einigen Studien für Frauen in Paarhaushalten und Ehen besonders ausgeprägt. Dies könnte in dem insgesamt geringeren Gewicht weiblicher Erwerbsoptionen im Kontext von Wohnortentscheidungen von Paaren begründet liegen: Infolge der Orientierung des Wohnortes am Arbeitsort des Mannes müssen Frauen größere Pendelstrecken zurücklegen, um ein höheres Einkommen zu erzielen (Nisic 2011: 54f.; Auspurg/Schönholzer 2013). Darüber hinaus sind bislang erst vereinzelt empirische Studien erschienen, die sich der Frage der Erklärungskraft des geschlechtsspezifischen Pendelverhaltens für die Erklärung der Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern widmen (Miller 2013; Nisic 2011: 16ff.; Auspurg/Schönholzer 2013). Diese Studien finden, dass der geringere Pendelradius von Frauen tatsächlich einen gewissen Anteil der gesamten Lohnlücke zwischen Männern und Frauen („gender pay gap“) erklären kann.

Der Zusammenhang zwischen Pendelmobilität und Erwerbseinkommen ist nicht Gegenstand der folgenden empirischen Untersuchung. Die Analyse setzt vielmehr einen Schritt früher an und fokussiert mit dem Erwerbseintrittsverhalten von Müttern nach der Geburt des ersten Kindes einen Handlungszusammenhang, der sich potenziell als Weichenstellung für ungleiche Erwerbschancen von Frauen und Männern erweisen könnte. Vergangene Forschungsarbeiten zeigten, dass elternschaftsbedingte Lohneinbußen bei Frauen einen wesentlichen Beitrag zum gender pay gap leisten (vgl. Waldfogel 1998b).

Der folgende Abschnitt gibt zunächst einen Überblick über den bisherigen Forschungsstand zu den Auswirkungen von Elternschaft und Familienpausen auf die Lohnentwicklung von Frauen und skizziert die zentralen Einflussfaktoren des beruflichen Wiedereinstiegs von Müttern. Daran anschließend werden in Abschnitt 7.2 die Hypothesen zum Einfluss großer Pendelentfernungen auf das berufliche Rückkehrverhalten beschrieben. Die Datengrundlage und Untersuchungsmethode der anschließenden empirischen Analysen werden in Abschnitt 7.3 dargelegt. In Abschnitt 7.4 werden die Ergebnisse der empirischen Analysen präsentiert. In Abschnitt 7.5 erfolgt eine Zusammenfassung und Diskussion der Befunde.

7.1 Bisherige Befunde zu den Folgekosten von Erwerbsunterbrechungen und den Determinanten der Berufsrückkehr von Müttern

Zahlreiche Studien haben gezeigt, dass Mütter im Vergleich zu Männern und kinderlosen Frauen ein geringeres Einkommen beziehen und insgesamt ungünstigere Karriereverläufe aufweisen (z. B. Budig/England 2001; Waldfogel 1997; Anderson et al. 2002). Auch mit deutschen Survey- und Registerdaten wurden wiederholt Karriereeinbußen für Mütter dokumentiert (z. B. Kunze 2002; Ejrnæs/Kunze 2013; Beblo/Wolf 2002; Ziefle 2004; Franz 2014; Putz/Engelhardt 2014). Kunze (2002) findet beispielsweise auf Basis der IAB-Beschäftigtenstichprobe 1975–1997, dass für das Ausmaß von Lohneinbußen die Art der Erwerbsunterbrechung eine Rolle spielt und dass kindbezogene Erwerbsunterbrechungen im Vergleich zu Arbeitslosigkeitsepisoden insbesondere von Frauen mit besonders hohen Lohnverlusten bezahlt werden. Beblo und Wolf (2002) zeigen ebenso wie Franz (2014) auf Basis des SOEP, dass die Höhe der Lohneinbußen mit der Dauer von Erwerbsunterbrechungen zunimmt. Als Ursache für den sogenannten „family gap in pay“ bzw. „motherhood wage penalty“ werden unterschiedliche Mechanismen diskutiert, die mitunter vergleichend empirisch getestet werden (vgl. z B. Budig/England 2001). Der Humankapitaltheorie zufolge sind berufsbezogene Erfahrungen eine wichtige Determinante des individuell erziel-

baren Lohns und zentraler Bestandteil des Humanvermögens. Kindbezogene Erwerbspausen unterbrechen die Akkumulation des Humankapitals. Zusätzlich, so wird vermutet, kann eine Entwertung des bereits erworbenen Humankapitals eintreten und sich auf die Lohnhöhe niederschlagen, da Wissen veralten kann und während einer Erwerbspause in der Regel keine berufliche Weiterbildung stattfindet (Beblo/Wolf 2002: 83). Alternative Erklärungen für die Lohneinbußen von Müttern beruhen beispielsweise auf den Annahmen, dass Kinder Frauen weniger produktiv werden lassen; dass Mütter bevorzugt familienfreundliche Arbeitsplätze wählen, die geringer entlohnt werden; oder dass Arbeitgeber weniger in die berufliche Förderung von Frauen mit Kindern investieren. Darüber hinaus ist auch ein nichtkausaler Zusammenhang denkbar, beruhend auf nicht beobachteten Eigenschaften von Frauen, die sowohl die Fertilitätsneigung als auch die Verdienstentwicklung beeinflussen (vgl. Budig/England 2001). Viele empirische Studien finden deutliche Evidenzen für die Erklärungskraft der humankapitaltheoretischen Argumentation (z. B. Waldfogel 1997; Budig/England 2001; Beblo/Wolf 2002), während für Indikatoren der Familienfreundlichkeit von Arbeitsplätzen mitunter nur ein geringer Erklärungsbeitrag festgestellt wurde (vgl. Budig/England 2001) und die Relevanz unbeobachteter Eigenschaften in einer einschlägigen Überprüfung keine Unterstützung fand (vgl. Waldfogel 1997).

Als eine weitere mögliche Erklärung für berufliche Nachteile von Müttern wird in einigen Studien das erhöhte Risiko beruflicher Mobilität nach der Geburt eines Kindes hervorgehoben: „Sind Frauen auf Grund der Erwerbsunterbrechung zu einem Arbeitsplatz- bzw. Arbeitgeberwechsel gezwungen, kommt es zu einem Verlust des bisher erworbenen firmenspezifischen Humankapitals und damit eventuell zu negativen Auswirkungen auf ihre weitere Karriere“ (Ziefle 2004: 215). Waldfogel (1998a) findet auf Basis einer ländervergleichenden britisch-amerikanischen Studie, dass eine Rückkehr zum früheren Arbeitgeber die Lohneinbußen von Müttern deutlich abschwächt. Die Relevanz von Arbeitgeberwechseln konnte auch Ziefle (2004) anhand einer Analyse mit SOEP-Daten für Deutschland bestätigen. Ihre Schätzung ergab einen um 4,4 Prozent höheren Reallohn für Frauen, die nach der Erwerbsunterbrechung wieder zu ihrem früheren Arbeitgeber zurückkehren konnten im Vergleich zu Frauen, die den Arbeitgeber gewechselt haben (Ziefle 2004: 223). „Die Möglichkeit der Rückkehr zum bisherigen Arbeitgeber gleicht damit im Durchschnitt die Karrierenachteile einer etwa einjährigen Erwerbsunterbrechung aus“ (Ziefle 2004: 223).

Vor dem Hintergrund der vielfach dokumentierten Karrierenachteile von Familienpausen haben Faktoren, die das Rückkehrverhalten von Müttern beeinflussen, ebenfalls eine hohe Beachtung erfahren. Viele Studien fokussieren die Wirkung politischer Rahmenbedingungen und hierbei insbesondere die Effekte von gesetzlichen Regelungen bezüglich der Möglichkeit, das Arbeitsverhältnis unter Wahrung eines Kündigungsschutzes temporär ruhen zu lassen (Elternzeit bzw. Erziehungsurlaub) sowie den staatlichen finanziellen Transfers zur Kompensation des wegfallenden Erwerbseinkommens (z. B. Weber 2004). Die Studien verweisen insgesamt darauf, dass Mütter sich bei ihren Erwerbsentscheidungen an den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen orientieren. Dabei haben vergangene Gesetzesänderungen nicht immer zweifelsfrei der Entstehung von kindbedingten Karrierenachteilen entgegengewirkt. So haben Studien gezeigt, dass Frauen ihren Rechtsanspruch häufig vollständig ausnutzen und die sukzessive Ausweitung des gesetzlichen Elternurlaubs in der Bundesrepublik eine Ausdehnung der individuellen Erwerbsunterbrechungen befördert hat (Ruhm 1998; Weber 2004; Ziefle/Gangl 2014). Demgegenüber hat die Untersuchung von Waldfogel (1998a) für den britischen und US-amerikanischen Kontext dokumentiert, dass ein Anspruch auf Erziehungsurlaub grundsätzlich die Wahrscheinlichkeit einer Rückkehr zum früheren Arbeitgeber erhöht und sich dadurch positiv auf die weitere Lohnentwicklung auswirkt. Ferner wird die Relevanz finanzieller Anreize für das Erwerbsverhalten belegt.

Dabei konnte nicht nur für Deutschland demonstriert werden, dass sich die Höhe des Erziehungsgeldanspruches negativ auf den Anreiz einer zügigen Rückkehr auswirkt (Weber 2004). Auch konnten mehrere deutsche Studien einen beschleunigten Erwerbseinstieg von Müttern nachweisen, nachdem im Jahr 2007 das Erziehungsgeld durch das kürzer gewährte Elterngeld ersetzt wurde (Ziefle/Gangl 2014; Kluve/Tamm 2012; Kurz 2016).

Neben politischen Komponenten werden regelmäßig auch sozioökonomische Charakteristika in die Betrachtung mit einbezogen. Hinsichtlich des Einflusses des Stundenlohnes und der Bildung auf die Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit sind die bisherigen Befunde sehr einstimmig: Mütter, die ein hohes Bildungsniveau aufweisen und vor der Geburt ein hohes Einkommen bezogen, kehren schneller wieder in die Erwerbstätigkeit zurück (vgl. z. B. Weber 2004; Kuhlenkasper/Kauermann 2009; Frodermann et al. 2013; Lutz 2016). Dieses Verhalten wird vornehmlich darauf zurückgeführt, dass das entgangene Erwerbseinkommen bei steigender Entlohnung höhere Opportunitätskosten verursacht (vgl. z. B. Kuhlenkasper/Kauermann 2009: 3f.; Frodermann et al. 2013: 648). Ferner sind der Humankapitaltheorie zufolge Lohnverluste zu erwarten, „[…] da während einer Erwerbsunterbrechung kein neues Humankapital erworben und schon vorhandenes Humankapital entwertet wird“ (Ziefle 2004: 215). Insbesondere Frauen mit hoher Bildung haben viel in ihr Humankapital investiert und verfügen über ein hohes Einkommenspotenzial (Mincer 1974). Das Risiko eines Humankapitalverlusts ist für sie besonders hoch (Ziefle 2004: 224; Klein/Braun 1995: 66). Darüber hinaus kann für hochgebildete Frauen eine ausgeprägte Karriereorientierung angenommen werden (z. B. Schaeper et al. 2017). Folglich konnten bisherige Studien auch bei statistischer Kontrolle für den Erwerbslohn eine schnellere Rückkehr von hochgebildeten Müttern feststellen (z. B. Weber 2004; Frodermann et al. 2013; Lutz 2016).

Auch berufliche Charakteristika und Merkmale des letzten Arbeitsplatzes vor Eintritt in die Familienpause beeinflussen das Erwerbsverhalten von Müttern. Eine neuere Studie, die den Einfluss von Merkmalen des Berufes auf die Dauer bis zur Rückkehr in die Erwerbstätigkeit sowie auf die Neigung, im Zuge des Wiedereinstieges den ausgeübten Beruf zu wechseln, untersucht hat, wurde von Lutz (2016) vorgelegt.[84] Die Befunde anhand von SOEP-Daten entsprechen nicht immer den Erwartungen der Autorin. So erwies sich die Annahme, dass ausgedehnte Arbeitszeiten und Betreuungsbedarf um Zeitressourcen konkurrieren, und deshalb Mütter, die vor dem Übergang in die Elternschaft mehr als 40 Stunden pro Woche gearbeitet haben, ihre Erwerbsunterbrechung stärker ausdehnen, als empirisch unzutreffend. Sie kehren im Gegenteil sogar zügiger zurück. Dieser Befund könnte darauf zurückgehen, dass Frauen mit einem hohen Erwerbsumfang zugleich eine überdurchschnittlich hohe Erwerbsorientierung aufweisen, die eine schnelle Rückkehr in die Berufstätigkeit begünstigt (vgl. Lutz 2016: 33). Darüber hinaus konnte die Studie zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit, den Beruf zu wechseln, mit den psychischen Belastungen steigt, die mit dem bislang ausgeübten Beruf typischerweise verbunden sind[85], während ein hoher Stundenlohn vor der Geburt eine schnelle Rückkehr in den Arbeitsmarkt ohne Berufswechsel begünstigt.

Während einige neuere Studien erschienen sind, die ihren Fokus auf mögliche Berufswechsel nach Beendigung der Erwerbsunterbrechung von Müttern richten (Lutz 2016; Aisenbrey et al. 2009; Grunow et al. 2011) oder unterschiedliche Übergangsrisiken in Voll-

---

84 Berufliche Wechsel werden in der Untersuchung von Lutz über eine Veränderung der Berufscodierung nach dem internationalen Klassifikationsschema für Berufe (ISCO) erfasst.

85 Den von Lutz (2016) gebildeten Belastungsindikatoren liegen jedoch keine individuellen Einschätzungen der SOEP-Teilnehmer zugrunde, sondern Durchschnittswerte, die zunächst für einzelne Berufe auf Basis von Erhebungsdaten der Studie „Erwerb und Verwertung beruflicher Qualifikation von Erwerbstätigen – BIBB/IAB-Strukturerhebung 1998/1999“ gebildet wurden und anschließend den Frauen des SOEP über das ISCO-Klassifikationsschema zugeordnet wurden (vgl. Lutz 2016: 26f.).

oder Teilzeitbeschäftigungen betrachten (Frodermann et al. 2013), fehlen bisher weitestgehend Studien, die eine Analyse des beruflichen Wiedereinstieges systematisch um die Frage nach einem Arbeitgeberwechsel ergänzen. Ebenfalls wurde die Pendeldistanz zum bisherigen Arbeitgeber bislang nicht als Erklärungsfaktor des beruflichen Wiedereinstieges von Müttern untersucht. Im folgenden Abschnitt wird nun der erwartete Einfluss der Pendelentfernung zum bisherigen Arbeitsplatz auf den beruflichen Wiedereinstieg von Müttern nach einer Familienpause näher spezifiziert.

7.2 Hypothesen zum Einfluss intensiver Pendelmobilität auf die Berufsrückkehr von Müttern

Ausgangspunkt der folgenden Analysen bildet die Annahme, dass Frauen, die trotz langer Pendelstrecken in eine Elternschaft übergehen, nach dem beruflichen Wiedereinstieg eine intensive Mehrfachbelastung droht, wenn sie ihre Pendelmobilität aufrechterhalten. Werden Vereinbarkeitskonflikte aufgrund des bisherigen Pendelwegs nach dem beruflichen Wiedereinstieg erwartet, dürfte dies die Bestrebungen von Müttern verstärken, ihren Mobilitätsaufwand zu reduzieren. Eine Reduktion des Pendelaufwandes kann auf unterschiedliche Weise erreicht werden. Denkbare Handlungsstrategien bestehen etwa in einem Umzug in die Nähe des Arbeitsortes oder in einer Reduktion der Häufigkeit des Fahrtweges, entweder durch eine Reduktion der wöchentlichen Arbeitstage oder durch eine verstärkte Nutzung von Telearbeit („Home-Office“). Alternativ können Mütter ihre Pendeldistanz durch einen Wechsel auf einen Arbeitsplatz in Wohnortnähe verkürzen oder ihre Berufstätigkeit langfristig aufgeben. Jedoch dürften nicht alle Strategien stets als eine opportune Option wahrgenommen werden. Beispielsweise kann sich ein Umzug als wenig probat erweisen, wenn die Wohnortentscheidung bereits vor dem Übergang in die Elternschaft getroffen wurde (Kulu/Vikat 2007) oder sich der Arbeitsweg des Partners deutlich verlängern würde (Deding et al. 2009). Dass Haushaltsumzüge tatsächlich nicht in nennenswerter Häufigkeit zugunsten einer Reduktion der Pendeldistanz von Müttern realisiert werden, wurde durch eine erste eigene Analyse bekräftigt. Demnach ist keine erhöhte Umzugsneigung nach einer Familiengründung festzustellen, wenn Frauen (oder Männer) vor dem Übergang in die Erstelternschaft große Pendeldistanzen von mindestens 40 km zurücklegten (nicht dargestellt).[86] Ferner dürfte nach wie vor eine relativ geringe Zahl aller Arbeitsplätze bzw. Arbeitgeber eine derart intensive Nutzung von Telearbeit zulassen, dass eine regelmäßige persönliche Anwesenheit am Arbeitsort nicht mehr notwendig ist. Neuere Auswertungen des Mikrozensus zeigen, dass in Deutschland der Anteil der abhängigen Beschäftigten, die zeitweilig zu Hause erwerbstätig sind – entgegen dem europäischen Trend –, zwischen 2008 und 2011 zurückgegangen ist und seitdem im europäischen Vergleich auf einem relativ geringen Niveau stagniert (Brenke 2014; Brenke 2016). Inwieweit eine Reduktion der Pendeltage von Müttern mit hohen Pendelerfordernissen letztlich realisiert wird, ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Stattdessen wird im Folgenden angenommen, dass zumindest

[86] Da für Umzugsentscheidungen in der Regel andere Faktoren eine Rolle spielen als für Erwerbsentscheidungen, wird an dieser Stelle auf die hier stärker interessierende Frage nach den Folgen für das Erwerbsverhalten fokussiert und auf eine detaillierte Analyse und Darstellung des Umzugsverhaltens verzichtet. Letztlich werden die nachfolgenden Schlussfolgerungen zum Einfluss intensiver Pendelmobilität auf das Erwerbseintrittsverhalten von Müttern nicht von der Frage berührt, welche Rolle Umzügen als Strategie zur Reduktion von Pendelmobilität zukommt.

ein nicht unerheblicher Teil der Mütter, die einen Zeitkonflikt zwischen ihrer Pendelmobilität und den Elternaufgaben erwarten, mit einer Aufgabe des bisherigen Arbeitsplatzes reagiert.[87] In die Betrachtung einbezogen werden demnach zwei Optionen: Ein Wechsel auf einen Arbeitsplatz in subjektiv akzeptabler räumlicher Nähe zum Wohnort sowie ein längerfristiger Verzicht auf eine Rückkehr in die Berufstätigkeit (vgl. ähnlich, mit Blick auf die Vermeidung zeitlich beanspruchender Arbeitsplätze, Lutz 2016: 24).

Sind Mütter bestrebt, lange Pendelstrecken durch einen Wechsel des Arbeitsortes zu verkürzen, dann sollte die Wahrscheinlichkeit für einen Arbeitgeberwechsel im Zuge des beruflichen Wiedereinstieges für Frauen mit intensiver Pendelmobilität im Vergleich zu Frauen mit geringeren Pendeldistanzen höher ausfallen. Die erste Hypothese postuliert demzufolge:

(H3a) *Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, wechseln im Zuge ihres beruflichen Wiedereinstieges mit einer höheren Wahrscheinlichkeit den Arbeitgeber als Frauen mit kürzeren Pendelwegen.*

Das Fernpendeln lässt sich darüber hinaus durch einen langfristigen Rückzug aus dem Arbeitsmarkt verhindern. Es gibt allerdings Gründe, zu bezweifeln, dass diese Handlungsalternative tatsächlich von einem substanziellen Anteil der Mütter als adäquate Strategie zur Vermeidung weiter Pendelwege wahrgenommen wird. So ist mit Blick auf Frauen, deren Arbeitswegdistanz vor ihrer Elternschaft eine hohe Pendelbereitschaft offenbart, eher von einer überdurchschnittlichen Erwerbsorientierung auszugehen. Frauen mit ausgedehnten Pendelwegen haben im Durchschnitt mehr in ihre Bildung investiert und eine höhere Wochenarbeitszeit als Frauen mit relativ kurzen Arbeitswegen (vgl. Manderscheid 2013). Und sie sind – zumindest vor der Elternschaft – bereit gewesen, relativ hohe Pendelkosten auf sich zu nehmen. Frauen, die ihre Elternschaft mit einer Berufstätigkeit verbinden möchten, dürften eine Reduktion der Pendeldistanz durch Wechsel des Arbeitsortes in der Regel als adäquatere Lösung zur Minderung des Vereinbarkeitsproblems betrachten. Dennoch könnte eine große Entfernung zum bisherigen Arbeitsort den beruflichen Wiedereinstieg von Müttern substanziell verzögern, wenn die in Hypothese 3a formulierte Annahme einer erhöhten Neigung zum Arbeitgeberwechsel tatsächlich zutrifft. So nimmt einerseits die Suche nach einem neuen adäquaten Arbeitsplatz eine gewisse Zeit in Anspruch, die sich in den folgenden Analysen als Verzögerung bemerkbar machen könnte. Eine erste Evidenz für die Gültigkeit dieser Annahme bieten Ergebnisse einer Studie von Aisenbrey et al. (2009), die zeigen, dass Berufswechsel (erfasst als Veränderungen des Berufsprestiges) mit deutlich längeren Unterbrechungszeiten einhergehen. Sind die langen Pendelstrecken zusätzlich eine Folge relativ schlechter Erwerbsperspektiven in räumlicher Nähe zum Wohnort, dann dürfte sich die durchschnittliche Suchdauer nochmals verlängern. Die zweite Hypothese nimmt deshalb an:

(H3b) *Frauen, die vor dem Zeitpunkt des Übergangs zur Elternschaft täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, kehren später in die Erwerbstätigkeit zurück als Frauen mit kürzeren Pendelwegen.*

[87] Ein erhöhter Anreiz, den bisherigen Arbeitsplatz bei weiten Pendeldistanzen aufzugeben, ist letztlich auch dann zu erwarten, wenn eine substanzielle Reduktion des Erwerbsumfangs präferiert wird, der Arbeitsplatz jedoch weiterhin täglich aufgesucht werden muss, da sich in diesem Fall der Pendelaufwand nicht mehr in gleicher Weise durch das erwirtschaftete Einkommen auszahlt.

7.3 Daten und Methoden

Die empirischen Analysen basieren auf den Daten des SOEP der Erhebungswellen 1997 bis 2014. Analyseeinheiten sind Frauen, die im Beobachtungszeitraum zur Erstelternschaft übergehen und in der letzten Erhebung vor der Geburt einer Erwerbstätigkeit nachgingen.[88]

In den folgenden Abschnitten werden die verwendeten Methoden, die Operationalisierungen der Variablen sowie die Analysegesamtheit näher beschrieben.

7.3.1 Analysemethoden

Für die folgenden Analysen wird erneut auf die Methodik der zeitdiskreten Ereignisanalyse zurückgegriffen (vgl. Abschn. 6.1.1).

In einem ersten Schritt wird ein Modell für die Rückkehr auf den Arbeitsmarkt geschätzt. Ob die Rückkehr mit einem Wechsel des Arbeitgebers verbunden ist oder nicht, bleibt in diesem ersten Schritt noch unberücksichtigt. Dieser erste Analyseschritt dient damit der Überprüfung der zweiten Hypothese (H3b). Die interessierende Größe ist die Dauer der Erwerbsunterbrechung, die mit der Geburt des ersten Kindes einsetzt und bis zur erstmaligen Aufnahme einer Erwerbstätigkeit andauert. Geschätzt wird die Wahrscheinlichkeit dafür, dass zu einem Zeitpunkt *t* ein Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit eintritt, unter der Bedingung, dass bisher keine Erwerbstätigkeit wiederaufgenommen wurde. Die Schätzung der Übergangsrate erfolgt dabei anhand einer binär logistischen Regression.

In einem zweiten Schritt wird zwecks Überprüfung der ersten Hypothese (H3a) das Ereignis des Wiedereintrittes ergänzend danach differenziert, ob eine Beschäftigung beim früheren Arbeitgeber oder bei einem neuen Arbeitgeber vorliegt. Können Untersuchungseinheiten im Rahmen der Modellierung in mehr als einen Zielzustand wechseln, dann werden diese Zielzustände auch als konkurrierende Risiken bezeichnet, die als voneinander unabhängig aufgefasst werden (Frodermann et al. 2013: 657). In diesem Fall kann eine zielzustandsspezifische Übergangsrate geschätzt werden. Übergänge in den jeweils konkurrierenden Zielzustand werden dabei als Rechtszensierungen behandelt (Arránz Becker/Lois 2015: 289). Ein derartiges Vorgehen schätzt beispielsweise mit Blick auf den Zielzustand ‚Wiedereinstieg mit Arbeitgeberwechsel' die Wahrscheinlichkeit dafür, dass dieses Ereignis eintritt unter der Bedingung, dass bis zu diesem Zeitpunkt weder eine Rückkehr zum bisherigen Arbeitgeber noch die Erwerbsaufnahme bei einem neuen Arbeitgeber erfolgt ist. Liegen zeitdiskrete Ereignisdaten vor, bietet sich für die Analyse konkurrierender Risiken die Berechnung einer multinomialen logistischen Regression an, die für kategoriale abhängige Variablen mit mehr als zwei Ausprägungen geeignet ist (vgl. Arránz Becker/Lois 2015: 289–291; Allison 1982: 87–90; für ein empirisches Anwendungsbeispiel: Lutz 2016). Dieses Verfahren findet demnach im Folgenden für die multivariate Schätzung der zielzustandsspezifischen Übergangsraten Anwendung. Die Referenzkategorie bildet der Nichteintritt der beiden Zielzustände.

Zur Durchführung der Ereignisanalysen wird ein Datensatz im Person-Perioden-Format verwendet, der für jedes Zeitintervall der Prozesszeit, die eine Person dem Risiko eines Ereigniseintrittes ausgesetzt ist, eine Beobachtung enthält (Singer/Willet 2003: 352f.). Die

[88] Um eine möglichst hohe Fallzahl zu gewährleisten, werden in den folgenden Analysen auch Frauen einbezogen, die im letzten Interview vor ihrer Familiengründung keinen gemeinsamen Haushalt mit einem Partner führten. Dies trifft auf 13,8% aller Frauen des Analysesamples zu. Eine Replikation der Analysen mit Beschränkung auf Frauen, die zum selbigen Zeitpunkt in einem Paarhaushalt lebten, wurde ergänzend durchgeführt und führte zu denselben Schlussfolgerungen (nicht dargestellt).

Prozesszeit wird in Monaten erfasst. Als Beginn der Prozesszeit wurde der Monat der Geburt des ersten Kindes gewählt (vgl. Weber 2004). Die Prozesszeit endet, sobald ein Eintritt in die Erwerbstätigkeit beobachtet wird. Eine Rechtszensierung liegt vor, wenn bis zum letzten Interview keine Rückkehr in die Erwerbstätigkeit beobachtet wurde.[89] Liegt eine Rechtszensierung vor, dann nimmt die abhängige Variable für alle Monate den Wert 0 an. Wechselt eine Person in die Erwerbstätigkeit, dann wird die abhängige Variable der binär logistischen Regression für den letzten Personenmonat auf 1 gesetzt. Die abhängige Variable des multinomialen logistischen Regressionsmodells nimmt im Falle einer Rückkehr zum bisherigen Arbeitgeber den Wert 1 und bei Tätigkeitsaufnahme bei einem neuen Arbeitgeber den Wert 2 an.

Um die potenzielle Zeitabhängigkeit des Übergangsrisikos (Baseline-Hazard) in die Erwerbstätigkeit auf flexible Weise zu berücksichtigen, wird in allen multivariaten Modellen ein Satz von Dummy-Variablen aufgenommen, die jeweils einen Teilabschnitt der Prozesszeit repräsentieren. Im Zuge einer derartigen Modellierung der Verweildauerabhängigkeit wird die Übergangswahrscheinlichkeit innerhalb der festgelegten Intervallgrenzen als konstant angenommen, sie kann aber zwischen den Intervallen beliebig variieren (Arránz Becker/Lois 2015). Die Einteilung der Intervalle erfolgt für die ersten zwei Jahre in Halbjahresschritten. Die Monate der anschließenden zwei Jahre werden zu Jahresintervallen gruppiert, so dass auch für Zeitpunkte nach dem zweiten Jahr der Erwerbsunterbrechung für jedes Zeitintervall eine ausreichend hohe Inzidenz von Ereignissen gewährleistet wird. Schließlich werden alle Beobachtungen, die über das vierte Jahr hinausgehen, zu einer Kategorie zusammengefasst. Somit ergeben sich die folgenden sieben Monatsintervalle: 0–5, 6–11, 12–17, 18–23, 24–35, 36–47 und 48 Monate bis zum letzten Beobachtungszeitpunkt.

7.3.2 Operationalisierung von Erwerbsaufnahmen und Arbeitgeberwechseln

Grundlage zur Bestimmung des Rückkehrzeitpunktes in die Erwerbstätigkeit bilden monatsgenaue Angaben zum Erwerbsstatus, die im Rahmen der jährlichen Personenbefragung retrospektiv für das gesamte vergangene Jahr erhoben werden. Eine Rückkehr in die Erwerbstätigkeit wird registriert, wenn im jeweiligen Monat eine Vollzeit-, Teilzeit- oder eine geringfügige Beschäftigung ausgeübt wurde[90] (vgl. auch Lutz 2016: 26).

Zur Identifikation von Arbeitgeberwechseln können zwei jährlich erfasste Informationsquellen herangezogen werden. Im Zuge der Personenbefragung werden alle erwerbstätigen

---

89 Diese Rechtszensierung schließt auch Frauen ein, die lediglich temporär nicht an den jährlichen Befragungen teilgenommen haben. Für diese Fälle werden alle Informationen, die nach der ersten Befragungslücke erfasst wurden, nicht mehr in die Analyse einbezogen, da im Falle eines Befragungsausfalls keine monatsbezogenen Informationen zum Erwerbsverhalten während des vergangenen Kalenderjahres vorliegen und eine zeitliche Verortung von Ereignissen in diesem Zeitraum nicht möglich ist. Da das Lebensalter aller Frauen zum Zeitpunkt ihrer Rechtszensierung nicht mehr als 50 Jahre betrug, war die zusätzliche Umsetzung einer altersbedingten Rechtszensierung des Datensatzes hingegen nicht notwendig.

90 Die Rückkehr in Teilzeitbeschäftigung nach einer kindbedingten Erwerbsunterbrechung ist für Mütter in Deutschland weitverbreitet (vgl. z. B. Kelle 2011). Da die Bestimmungsfaktoren der Entscheidung, entweder in Vollzeit oder in Teilzeit zurückzukehren, hier nicht von besonderem Interesse sind, wird auf eine differenzierte Betrachtung dieser beiden Arbeitszeitmodelle verzichtet (vgl. für eine einschlägige Untersuchung: Frodermann et al. 2013). Kritischer kann hingegen die Definition einer geringfügigen Beschäftigung als Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit betrachtet werden, da für diese Beschäftigungsform keine Sozialversicherungspflicht vorliegt (Lutz 2016: Fußnote 5). Allerdings wird im SOEP erst ab 2005 im Rahmen des retrospektiven Aktivitätskalenders zwischen Teilzeitbeschäftigung und geringfügiger Erwerbstätigkeit differenziert. Zugunsten eines wellenübergreifend einheitlichen Vorgehens werden geringfügige Arbeitsverhältnisse als Erwerbsepisoden gewertet (vgl. auch Lutz 2016).

Befragten aufgefordert, den monatsgenauen Zeitpunkt des Beschäftigungsbeginns beim derzeitigen Arbeitgeber bzw. den Beginn ihrer Selbständigkeit zu nennen. Zweitens wird an anderer Stelle erfragt, ob im letzten Jahr ein Stellenwechsel stattfand oder eine Arbeit neu aufgenommen wurde. Bestätigen Befragte eine solche berufliche Veränderung, wird im Zuge der Befragung anschließend konkretisiert, ob es sich um einen betriebsinternen Stellenwechsel, einen Wechsel in die Selbständigkeit, einen Arbeitgeberwechsel oder um die Aufnahme einer Erwerbstätigkeit nach einer Erwerbsunterbrechung handelte. Allerdings geht aus der hier zuletzt genannten Antwortmöglichkeit nicht hervor, ob die Erwerbsaufnahme mit einem Wechsel des Arbeitgebers verknüpft war. Für die Identifikation von Arbeitgeberwechseln wurde deshalb auf beide Fragen zurückgegriffen. Demnach wird von einem Arbeitgeberwechsel ausgegangen, wenn eine berufliche Veränderung berichtet wurde, die anschließend als Arbeitgeberwechsel, als Wechsel in die Selbständigkeit[91] oder als Wiederaufnahme einer Erwerbstätigkeit spezifiziert wurde und zusätzlich der Beginn beim aktuellen Arbeitgeber bzw. der Beginn der aktuellen Selbständigkeit zeitlich nach der Geburt des ersten Kindes datiert wurde.

7.3.3 Unabhängige Variablen

Die erklärenden Variablen lassen sich in zwei Hauptgruppen zusammenfassen. Es handelt sich zum einen um Merkmale der Berufs- und Pendelsituation in der letzten Erhebungswelle vor dem Übergang zur Elternschaft (Pendelmobilität, Erwerbsumfang, Vertragssituation, Stundenlohn). Zum anderen werden ergänzend sozioökonomische, soziodemografische und kontextbezogene Variablen in das Modell aufgenommen, für die bisherige Studien einen Effekt auf die Rückkehr in die Erwerbstätigkeit von Müttern aufzeigen konnten (Bildungsniveau, Alter der Frau zum Zeitpunkt der Familiengründung, Lebensform, Geburt nach Einführung des neuen Elterngeldes, Nationalität und Region).[92]

Die Variable *Pendelmobilität* unterscheidet zwischen (1) Nahpendlerinnen, deren einfacher täglicher Pendelweg vor dem Übergang zur Elternschaft weniger als 40 km betrug und (2) Fernpendlerinnen, die täglich mindestens 40 km oder mehr auf ihrem Weg zum Arbeitsort zurücklegten.[93]

Die Arbeitswegdistanz ist positiv mit dem Erwerbsumfang korreliert. Bisherige Forschungsarbeiten verweisen zudem auf einen Zusammenhang zwischen der wöchentlichen Stundenzahl, die Mütter vor ihrer kindbedingten Erwerbsunterbrechung im Durchschnitt arbeiteten und ihrer Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit (Abschn. 7.1). Deshalb wird in den Modellen für den *Erwerbsumfang* in der letzten Beobachtung vor

---

91 Frauen, die vor der Geburt einer abhängigen Beschäftigung nachgingen und nach der Geburt eine selbständige Tätigkeit aufnahmen, wird somit ebenfalls das Ereignis eines (nicht betriebsinternen) Stellenwechsels zugeordnet. So kann ein Wechsel in die Selbständigkeit ebenso wie ein Wechsel des Arbeitgebers mit dem Ziel erfolgen, den Arbeitsweg zu verkürzen und insbesondere bei fehlenden Opportunitäten zur Aufnahme einer wohnortnahen abhängigen Beschäftigung als eine probate Lösung wahrgenommen werden. Da Wechsel in die Selbständigkeit im Vergleich zu Arbeitgeberwechseln im Analysesample letztlich sehr selten sind, werden beide Erscheinungsformen in den folgenden Ausführungen zugunsten eines flüssigeren Sprachgebrauchs pauschal als Arbeitgeberwechsel bezeichnet, sofern eine Differenzierung unerheblich ist.

92 Weitere Kovariaten (Dauer der Beschäftigung beim Arbeitgeber, Betriebsgröße, Beschäftigung im öffentlichen Dienst, Berufserfahrung in Jahren sowie eine Grobklassifikation der Geburtskohorte) wurden testweise in die Modelle aufgenommen, infolge ihrer geringen Relevanz jedoch nicht in den hier dargestellten Modellen berücksichtigt.

93 Erwerbstätige Frauen, die ihren Arbeitsweg nicht täglich zurücklegen oder die aufgrund wechselnder Arbeitsorte keine Angabe zur Pendeldistanz machen konnten, werden nicht in die Analyse einbezogen (s. Abschn. 7.3.4).

der Geburt des Kindes kontrolliert. Der Variablen Erwerbsumfang liegen die Angaben zur durchschnittlichen tatsächlichen Arbeitszeit pro Woche einschließlich eventueller Überstunden zugrunde. Sie wird kategorial in die Modelle aufgenommen und unterscheidet zwischen (1) bis 35 Stunden, (2) über 35 Stunden bis 40 Stunden, (3) über 40 Stunden.

Als ein weiteres Merkmal der Beschäftigungssituation vor der Familiengründung wird die *Vertragssituation* in den multivariaten Modellen berücksichtigt, um zu unterscheiden, ob (1) ein unbefristetes oder (2) ein befristetes Beschäftigungsverhältnis vorlag. Frauen, die auf die Frage nach der Befristung ihres Vertrages antworteten, keinen Arbeitsvertrag zu haben, werden in einer dritten Kategorie erfasst. Die Auswirkungen befristeter Arbeitsverträge auf das Erwerbsverhalten junger Mütter sind meines Wissens bisher kaum in empirischen Studien untersucht worden. Da befristete Arbeitsverhältnisse jedoch grundsätzlich in erhöhtem Maße mit der Erwartung der Beschäftigten einhergehen dürften, den derzeitigen Arbeitgeber mittelfristig zu verlassen, und der Gesetzgeber zudem eine Verlängerung von befristeten Arbeitsverträgen infolge kindbedingter Erwerbsunterbrechungen in der Regel nicht vorschreibt,[94] liegt die Vermutung nahe, dass befristet beschäftigte Arbeitnehmerinnen im Zuge ihres Wiedereinstieges häufiger den Arbeitgeber wechseln als unbefristet beschäftigte Frauen. Die Berücksichtigung dieser Kovariate soll die Konfundierung der Pendeleffekte mit den Effekten einer Befristung (vgl. Ruppenthal/Lück 2009; Ruppenthal/Rüger 2010) ausschließen.

Darüber hinaus wird für den Stundenlohn vor der Erwerbsunterbrechung sowie für das Bildungsniveau der Befragungspersonen kontrolliert. Beide Merkmale haben sich in vielen Studien als relevante Erklärungsfaktoren des Wiedereintrittverhaltens von Müttern erwiesen (Abschn. 7.1) und sie sind ebenfalls mit der Pendelmobilität positiv korreliert.

Die Erfassung des *Stundenlohns* basiert auf den Angaben zum monatlichen Bruttoeinkommen sowie zu der vereinbarten wöchentlichen Arbeitszeit vor der Geburt des Kindes. Hierfür wurde das monatliche Erwerbseinkommen durch das 4,35-fache des wöchentlichen Erwerbsumfanges dividiert (vgl. auch Lutz 2016). Anschließend wurde der Stundenlohn logarithmiert, um die Lohnverteilung der Normalverteilung anzugleichen.

Die Variable *Bildungsniveau* orientiert sich an der CASMIN-Bildungsklassifikation, die zu drei Niveaus zusammengefasst wird (vgl. auch Abschn. 6.1.3 in Kap. 6). Demzufolge weisen Frauen mit Hauptschulabschluss mit oder ohne berufliche Ausbildung oder mit Realschulabschluss ohne berufliche Ausbildung eine *geringe Bildung* (1) auf. Der Kategorie *mittlere Bildung* (2) werden Frauen mit mittlerer Reife und beruflicher Ausbildung oder mit Abitur bzw. Fachhochschulreife mit oder ohne berufliche Ausbildung zugeordnet. Als eine *hohe Bildung* (3) aufweisend werden Frauen mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss codiert.[95]

Ferner existieren im Hinblick auf das *Timing* der Familiengründung im Lebensverlauf empirische Evidenzen, dass eine relativ spät realisierte Erstelternschaft mit einer reduzierten Wahrscheinlichkeit einhergeht, in die Erwerbstätigkeit zurückzukehren, wenn für das Bildungsniveau bzw. dem damit korrelierten Erwerbseinkommen kontrolliert wird (vgl. Weber 2004). Da Frauen mit Fernpendeldistanzen vor der Geburt im Vergleich zu Nahpendlerinnen in der westdeutschen Teilstichprobe durchschnittlich ein Jahr älter sind

---

94 Eine Ausnahme bilden Regelungen im Kontext des Gesetzes über befristete Arbeitsverträge in der Wissenschaft (Wissenschaftszeitvertragsgesetz), demzufolge sich die Dauer eines befristeten Arbeitsvertrages um die Zeiten der ausgesetzten Erwerbstätigkeit bei Inanspruchnahme von Elternzeit nach dem Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz sowie um die Zeiten des Mutterschutzes im Einverständnis mit der Mitarbeiterin bzw. dem Mitarbeiter verlängert (§ 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 WissZeitVG).

95 Frauen, deren Schul- und Ausbildungsniveau sich nicht der CASMIN-Bildungsklassifikation zuordnen ließ, werden aus der Analyse ausgeschlossen (s. Abschn. 7.3.4).

(31 Jahre vs. 30 Jahre), wird auch dieser Faktor als Kontrollvariable berücksichtigt. Dabei wird das *Alter der Frau zum Geburtszeitpunkt* über die folgenden drei Alterskategorien erfasst: (1) jünger als 28 Jahre, (2) 28–31 Jahre, (3) älter als 31 Jahre.[96]

Eine weitere Variable spezifiziert die *Lebensform*, die zeitveränderlich in die Modelle aufgenommen wird und zwischen den Ausprägungen (1) verheiratet und zusammenlebend (Ehe), (2) nichteheliche Kohabitation (NEL) und (3) Partnerschaft mit getrennten Haushalten (LAT) oder Single unterscheidet.[97] Demzufolge wird diese Variable im Hinblick auf Partnerschafts- und Haushaltsgründungen, Eheschließungen sowie räumliche oder partnerschaftliche Trennungen jährlich aktualisiert. Mit Blick auf den Forschungsstand ist zu erwarten, dass verheiratete Mütter die geringste Wahrscheinlichkeit aufweisen, in die Erwerbstätigkeit zurückzukehren. Mit Blick auf die Lebensform ist zu erwarten, dass verheiratete Mütter die geringste Wahrscheinlichkeit aufweisen, in die Erwerbstätigkeit zurückzukehren, da die gemeinsame Besteuerung von Ehepartnern im Zuge des Ehegattensplittings sowie der gesetzlich geregelte Ehegattenunterhalt im Falle einer Trennung die Erwerbsanreize für verheiratete Frauen senken (vgl. zum Effekt des Ehegattensplitting auf das Arbeitsangebot verheirateter Frauen z. B. Bach et al. 2011). Demgegenüber sind insbesondere alleinerziehende Mütter auf ein eigenes Einkommen angewiesen (Lutz 2016: 25).

Zusätzlich werden in den Modellen drei Dummy-Variablen aufgenommen, die jeweils den Wert 1 annehmen, wenn die Befragungsperson vor ihrer Erwerbsunterbrechung in *Ostdeutschland* lebt (zeitkonstant), sobald während der Erwerbsunterbrechung ein *weiteres Kind* geboren wird (zeitveränderlich) und wenn die Geburt des ersten Kindes *im Jahr 2007 oder später* erfolgt (zeitkonstant). So belegen empirische Befunde eine schnellere Rückkehr von Müttern seit dem Jahr 2007, die auf die Ablösung des Erziehungsgeldes durch das Elterngeld zurückgeführt werden kann (vgl. Abschn. 7.1). Demgegenüber begünstigt die Geburt eines weiteren Kindes eine Ausweitung der Erwerbsunterbrechungszeit (Lutz 2016). Schließlich belegen Studien, welche Ost-West-Unterschiede hinsichtlich des Wiedereintrittsverhaltens von Müttern längsschnittlich untersuchen, dass Frauen in Ostdeutschland schneller und häufiger als westdeutsche Frauen in die Erwerbstätigkeit zurückkehren (vgl. Bredtmann et al. 2009; Drasch 2012). Eine vierte Dummy-Variable kontrolliert schließlich für das Vorliegen einer nichtdeutschen *Staatsangehörigkeit*.

7.3.4 Beschreibung der Analysegesamtheit

Ausgehend von der Forschungsfrage und dem zugrunde gelegten Untersuchungsdesign kann nun die Analysegesamtheit spezifiziert werden. Tabelle 7.1 dokumentiert die Fallzahlen der ausgeschlossenen Fälle differenziert nach den Ausfallgründen.

---

96 Im Rahmen alternativer Modellierungen wurde die Möglichkeit geprüft, die metrischen Informationen des exakten Alters in den multivariaten Modellen zu berücksichtigen. Diese verwiesen im Rahmen der multinomialen Regression auf einen unterschiedlichen Alterseinfluss nach Zielzustand. Während der Alterseffekt auf die Wahrscheinlichkeit einer Rückkehr zum früheren Arbeitgeber erst nach zusätzlicher Einbindung des quadrierten Altersterms einen signifikanten Einfluss aufwies (und auf eine mit zunehmendem Alter zunächst ansteigende und anschließend abfallende Wahrscheinlichkeit für eine Rückkehr zum früheren Arbeitgeber verwies), erwies sich der Alterseffekt auf die Wahrscheinlichkeit eines Arbeitgeberwechsels ausschließlich bei Beschränkung auf eine lineare Modellierung als signifikant (und negativ). Da die Analyse der konkurrierenden Zielzustände auf einem gemeinsamen Schätzmodell beruht, ist die Berücksichtigung zweier unterschiedlicher Spezifikationen der Altersvariablen für die beiden Zielzustände jedoch nicht möglich. Deshalb wurde entscheiden, das Alter als kategoriale Variable zu berücksichtigen. Diese weist für beide Zielzustände einen signifikanten Alterseinfluss aus.

97 Die insgesamt sehr wenigen Beobachtungen von Frauen, die im Beobachtungszeitraum nicht mit einem Partner zusammenlebten, lässt eine weitere Differenzierung der dritten Kategorie nicht zu.

Tabelle 7.1:Übersicht über die Ausfallgründe und Stichprobe

	Fallzahl
Übergang zur Erstelternschaft im Beobachtungszeitraum 1997 bis 2014	1.553
vor der Erstelternschaft erwerbstätig	1.270
berufliche Ausbildung	85
selbständig beschäftigt	54
Pendeln wöchentlich bzw. seltener oder wechselnde Arbeitsorte	56
verbleibende Fälle	1.075
Missing bei Angabe zur Pendeldistanz	5
Missing bei Angabe zur Vertragssituation	1
Missing bei Angaben zum Stundenlohn	6
Missing bei Angabe zum Bildungsniveau	38
verbleibende Fälle	1.025
Erwerbstätigkeit im Anschluss des Geburtsmonats	82
Informationen reichen nicht über die ersten 2 Monate nach Geburtsmonat hinaus	94
verbleibende Fälle	849
Nach Übergang in die Erwerbstätigkeit (Kalenderinformation) wird in der Folgebefragung keine aktuelle Erwerbstätigkeit berichtet	94
verbleibende Fälle	755

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Entsprechend der Zielsetzung, die Relevanz des im Vorfeld einer Elternschaft zurückgelegten Arbeitsweges für die Erwerbsrückkehr nach einer Familiengründung zu untersuchen, umfasst der Analysedatensatz ausschließlich Frauen, die innerhalb des zugrunde gelegten Beobachtungszeitraums von 1997 bis 2014 zur Erstelternschaft übergehen und in der letzten Erhebung vor der Geburt einer Erwerbstätigkeit nachgingen. Um den Einfluss intensiver Pendelmobilität auf das Wiedereintrittsverhalten möglichst adäquat erfassen zu können, werden jedoch nicht alle erwerbstätigen Frauen in die Analyse einbezogen: Frauen, die sich vor der Familiengründung in einer Ausbildung befanden, werden nicht berücksichtigt, da Arbeitgeberwechsel für diesen Personenkreis häufig auf die Beendigung ihres Ausbildungsvertrages zurückzuführen sein dürfte. Des Weiteren werden Frauen ausgeschlossen, die in der letzten Beobachtung vor dem Übergang zur Elternschaft selbständig waren, da ein Stellenwechsel zur Verkürzung des Arbeitsweges für Selbständige häufig nicht notwendig sein dürfte (vgl. Auspurg/Schönholzer 2013: 143). Eine dritte Gruppe erwerbstätiger Frauen wird hingegen aufgrund von datenbasierten Restriktionen ausgeschlossen. So erwies sich die Fallzahl der Frauen, die ihren Arbeitsweg nicht täglich, sondern wöchentlich (oder seltener) zurücklegten oder die ihre Erwerbstätigkeit an wechselnden Arbeitsorten ausführten, als zu gering, um sie im Rahmen der multivariaten Modelle neben den Nahpendlerinnen und Fernpendlerinnen in einer dritten Kategorie zu berücksichtigen.[98] Sie werden daher nicht in den präsentierten Analysen einbezogen.

[98] So wurden für diese Gruppe im Rahmen des multinomialen logistischen Regressionsmodells für beide Zielzustände jeweils weniger als 5 Ereignisse beobachtet Siehe für eine Diskussion unterschiedlicher Daumenregeln bezüglich der minimalen Ereigniszahl pro Prädiktor zur Vermeidung verzerrter Schätzungen Vittinghoff/ McCulloch (2007).

Im Anschluss an diese Stichprobenbeschränkung auf Basis der Berufs- und Pendelsituation vor dem Übergang zur Erstelternschaft werden 50 Frauen aufgrund von fehlenden oder nicht verwertbaren Angaben, die der Generierung der erklärenden Variablen dienen, aus der Betrachtung ausgeschlossen.[99]

Ferner verfügen nicht alle verbleibenden Fälle über Kalenderinformationen, die den Anforderungen der Analyse entsprechen. Dies betrifft zum einen die Voraussetzung, dass mit dem Geburtsereignis eine zeitweilige Unterbrechung der Erwerbsaktivität verbunden ist. Infolge der Mutterschutzgesetzgebung ist es Müttern in Deutschland verboten, während der ersten 8 Wochen nach einer Entbindung erwerbstätig zu sein. Dennoch konnte nicht für alle Frauen eine Erwerbsunterbrechung im direkten Anschluss an den Geburtsmonat festgestellt werden. Eine nähere Betrachtung der Daten offenbarte, dass diese Fälle zwar häufig eine kindbezogene Unterbrechungszeit im Rahmen des Aktivitätskalenders vermerkten, jedoch setzte diese den Angaben zufolge erst mit einiger Verzögerung nach dem Geburtsmonat ein. Hierbei handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit in vielen Fällen um Fehlangaben, die entweder den Geburtszeitpunkt des ersten Kindes oder die Angaben zum Aktivitätsstatus betreffen. Da die Analysen letztlich auch aus methodischen Gesichtspunkten für alle Frauen eine Erwerbsunterbrechung zu Beginn der Prozesszeit voraussetzen, wurden all jene Fälle ausgeschlossen, die im ersten Folgemonat nach der Geburt eine Erwerbstätigkeit berichteten.[100] Zum anderen wird bei der Fallauswahl berücksichtigt, dass aufgrund des Beschäftigungsverbotes im ersten und zweiten Monat nach der Geburt praktisch kein Risiko besteht, eine Erwerbstätigkeit wiederaufzunehmen. Demzufolge finden keine Fälle Berücksichtigung, deren Kalenderinformationen nicht über den zweiten Folgemonat nach dem Geburtsmonat hinausreichen.[101]

Schließlich setzt die Klärung der Frage, ob bei Rückkehr in die Erwerbstätigkeit ein Arbeitgeberwechsel erfolgte, voraus, dass Frauen, die von einer Erwerbsaufnahme im Verlauf des zurückliegenden Jahres berichteten, auch zum Interviewzeitpunkt noch erwerbstätig waren. Denn die notwendigen Informationen zur Identifikation von Arbeitgeberwechseln werden nur bei Erwerbstätigkeit erfragt. Frauen, die dieses Kriterium nicht erfüllten (und für die sich der beobachtete Wiedereinstieg somit als eine nur kurzfristige Erwerbsphase erwies), können im Rahmen der ereignisanalytischen Betrachtung der konkurrierenden Risiken (multinomiales Modell) meines Erachtens nicht adäquat berücksichtigt werden und werden deshalb aus diesen Analysen ausgeschlossen. Die Modellschätzung für eine generelle Rückkehr auf den Arbeitsmarkt (binär logistisches Modell) unterliegt hingegen nicht dieser Restriktion. Demzufolge wurde das binär logistische Regressionsmodell zum Zwecke der Überprüfung der Sensitivität der Ergebnisse gegenüber dem Ausschluss der Fälle sowohl mit als auch ohne Ausschluss berechnet. Im letzteren Fall wurde stets die erste beobachtete

---

99 Anders als in der vorausgegangenen Analyse, die sich dem Einfluss der Pendeldistanz auf die Fertilitätsentscheidung widmete (vgl. Kap. 6), werden für die hiesige Analyse sämtliche Fälle, die sich auf Basis ihrer Angaben zum Schul- bzw. Ausbildungsniveau nicht in die CASMIN-Bildungsklassifikation einordnen lassen, nicht in die Untersuchung einbezogen. Auch diese Frauen können aufgrund ihrer geringen Fallzahl nicht sinnvoll in die multivariaten Analysen einbezogen werden.

100 Frauen, die für den Geburtsmonat eine Erwerbstätigkeit und für den Folgemonat eine Erwerbsunterbrechung angaben, wurden hingegen in die Analyse einbezogen. Trotz ihrer Erwerbsangabe beginnt die Prozesszeit auch für diese Fälle mit dem Geburtsmonat des Kindes. Die berichtete Erwerbstätigkeit im Geburtsmonat wird für diese Fälle nicht als Ereigniseintritt gewertet.

101 Derartig eingeschränkte Kalenderinformationen liegen vornehmlich für Frauen mit Geburten im Zeitraum von Oktober bis Dezember vor, die zudem nach der ersten Befragung nach dem Geburtsereignis kein Folgeinterview aufweisen. Diese „Konstellation“ hat zur Folge, dass keine über den Monat Dezember hinausgehenden Kalenderinformationen vorliegen, da diese bei jeder Befragung retrospektiv für das vergangene Kalenderjahr erfasst werden.

Erwerbsphase als Ereigniseintritt gewertet, selbst wenn zum folgenden Befragungszeitpunkt keine Erwerbstätigkeit mehr vorlag. Beide Varianten erzielten mit Blick auf Effektrichtung und Signifikanz der Koeffizienten nahezu identische Ergebnisse und implizieren keine abweichenden Schlussfolgerungen (nicht dargestellt). Im Folgenden werden deshalb auch für das binär logistische Regressionsmodell die unter Ausschluss der Fälle erzielten Ergebnisse dargestellt, so dass das zugrunde gelegte Analysesample für beide Teilfragestellungen identisch ist.

Das Analysesample umfasst nach Ausschluss der beschriebenen Fälle insgesamt 755 Frauen, von denen 74,7 % (N = 564) während ihres Beobachtungszeitraums wieder erwerbstätig wurden. 35,6 % (N = 201) aller Erwerbsaufnahmen erfolgten bei einem neuen Arbeitgeber. Der prozentuale Anteil an Frauen, die vor Beginn der Prozesszeit in Ostdeutschland lebten, beträgt 22,7 % (N = 171). Dementsprechend enthält das Analysesample Informationen über das Erwerbsverhalten von 584 westdeutschen Frauen. Eine zusätzliche Berücksichtigung des Merkmals Pendelmobilität zeigt, dass in der ostdeutschen Teilstichprobe verglichen mit der Stichprobe westdeutscher Frauen ein größerer Anteil der Probandinnen vor dem Geburtszeitunkt fernpendelten (17 %; N = 29 vs. 9,1 %; N = 53).

Eine separate Auswertung der ostdeutschen Stichprobe erfolgt jedoch ausschließlich im Kontext einer deskriptiven Analyse, die der multivariaten Regressionsanalyse vorangestellt wird (siehe unten). Demgegenüber beschränkt sich die multivariate Analyse aufgrund der geringen Fallzahl ostdeutscher Frauen, wie bereits in Kapitel 6 der vorliegenden Studie, auf die Betrachtung von zwei Analysegesamtheiten: einem Sample, das sowohl west- als auch ostdeutsche Frauen enthält sowie einem Sample westdeutscher Frauen. Die Tabellen 7.2 und 7.3 geben einen Überblick über die Verteilung der unabhängigen Variablen in diesen beiden Stichproben. Für zeitkonstante Variablen (Tabelle 7.2) wird die prozentuale Verteilung der Frauen über die einzelnen Kategorien, bzw. für den logarithmierten Stundenlohn der Mittelwert, ausgewiesen. Für zeitveränderliche Variablen (Tabelle 7.3) wird hingegen ausgewiesen, welcher Anteil der gesamten beobachteten Personenmonate auf die jeweilige Kategorie entfällt (vgl. auch Schröder 2010: 209–211).

Tabelle 7.2: Verteilung der zeitkonstanten Variablen in der Analysegesamtheit

	Anteil Frauen (%), bzw. Mittelwert (ø)	
	West & Ost	West
Pendelmobilität (%)		
Nahpendlerin (< 40 km)	89,1	90,9
Fernpendlerin (≥ 40 km)	10,9	9,1
Stundenumfang (%)		
bis 35 Stunden	15,0	15,1
mehr als 35 bis 40 Stunden	46,4	47,3
mehr als 40 Stunden	38,7	37,7
Vertragssituation (%)		
unbefristet	85,3	85,8
befristet	11,5	10,6
kein Arbeitsvertrag	3,2	3,6
Stundenlohn, logarithmiert (ø)	2,5	2,5
Bildung (%)		
gering	17,2	20,4
mittel	57,2	53,4
hoch	25,6	26,2
Alter bei Geburt (%)		
< 28 Jahre	36,4	30,8
28 bis 31 Jahre	34,2	35,1
> 31 Jahre	29,4	34,1
Region (%)		
West	77,4	--
Ost	22,7	--
Elterngeldregelung (%)		
Geburt vor 2007	61,5	60,6
Geburt nach 2006	38,5	39,4
Staatsangehörigkeit (%)		
deutsch	93,1	91,1
nicht deutsch	6,9	8,9
Personen	755	584

Tabelle 7.3: Verteilung der zeitkontinuierlichen Variablen in der Analysegesamtheit

	Anteil an den Personenmonaten insgesamt (%)	
	West & Ost	West
Lebensform		
Ehe	80,9	87,2
NEL	14,3	8,2
LAT oder Single	4,9	4,6
Geschwister		
kein weiteres Kind	76,1	73,7
weiteres Kind	23,9	26,3
Personenmonate	18.111	14.982

Quellen: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

7.4 Ergebnisse

In den folgenden beiden Abschnitten werden zunächst deskriptive Ergebnisse basierend auf nichtparametrischen Verfahren vorgestellt, die einen ersten Eindruck über den Einfluss großer Pendeldistanzen auf das Rückkehrverhalten von Müttern vermitteln. Anschließend sollen die Ereignisanalysen zeigen, ob die aufgestellten Hypothesen bei Kontrolle für die oben dargelegten Kovariaten die empirischen Tatbestände zutreffend beschreiben.

7.4.1 Deskriptive Ergebnisse

Auch für die Deskription wird in einem ersten Schritt die generelle Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbsarbeit betrachtet, ohne Berücksichtigung der Frage, ob die Erwerbsaufnahme mit einem Wiedereinstieg beim früheren Arbeitgeber oder mit einem Arbeitgeberwechsel verbunden ist. Anschließend erfolgt eine Differenzierung zwischen diesen beiden Zielzuständen.

Mit Blick auf die generelle Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbsarbeit werden sogenannte kumulative Verteilungsfunktionen betrachtet, die mit Hilfe der Kaplan-Meier-Schätzmethode berechnet wurden. Diese ermitteln für jedes Zeitintervall die Wahrscheinlichkeit dafür, dass eine Frau den Übergang in die Erwerbstätigkeit bis zu diesem Zeitpunkt bereits realisiert hat, unter Berücksichtigung möglicher Rechtszensierungen. [102]

Die Befunde werden in sechs Grafiken in Abbildung 7.1 präsentiert. Die drei Grafiken der linken Spalte enthalten die kumulativen Verteilungsfunktionen ohne und mit Differenzierung nach Region. In der rechten Spalte werden die Funktionen ergänzend danach differenziert, ob die tägliche Pendeldistanz vor der Erwerbsunterbrechung mindestens 40 km (Fernpendlerinnen) oder weniger als 40 km (Nahpendlerinnen) betrug.

Die getrennte Schätzung der kumulativen Verteilungsfunktion nach Pendelentfernung offenbart keine nennenswerten Differenzen der allgemeinen Rückkehrwahrscheinlichkeit zwischen Fern- und Nahpendlerinnen. Tendenzen, die auf eine verringerte Rückkehrwahrscheinlichkeit hindeuten, wenn Frauen vor der Geburt ihres ersten Kindes weite Pendelwege zurücklegten, lassen sich demnach weder für die west- noch für die ostdeutsche Teilstichprobe erkennen.[103] Die Hypothese, dass fernpendelnde Frauen nach einer Familiengründung ihre Erwerbstätigkeit länger unterbrechen als Nahpendlerinnen, kann auf Basis dieser Analyse somit bislang nicht bekräftigt werden. Ein verlängerter Rückzug aus der Erwerbstätigkeit ist offenbar keine Strategie, die von Frauen, die vor der Geburt fernpendelten, zur Reduktion des potenziellen Zeitkonfliktes bevorzugt gewählt wird.

In einem zweiten Schritt wird das Ereignis des Wiedereinstieges in die Erwerbstätigkeit nun zusätzlich danach differenziert, ob eine Rückkehr zum Arbeitgeber oder ein Arbeitgeberwechsel erfolgt. Hierfür werden sogenannte kumulative Inzidenzfunktionen betrachtet, die die kumulierten Risiken bei Vorliegen konkurrierender Zielzustände adäquat abbilden (vgl. Gooley et al. 1999; Coviello/Boggess 2004). Sie lassen sich – analog zu den kumulativen

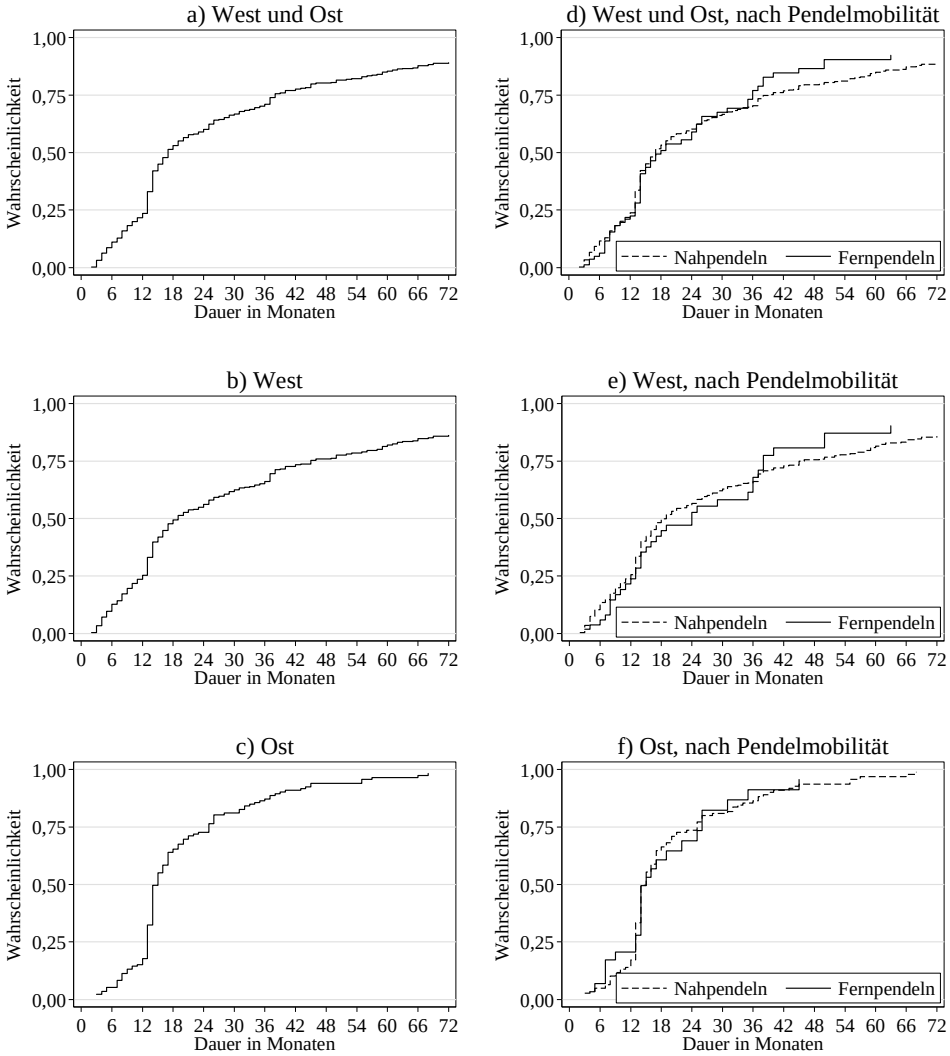
---

102 Die kumulative Verteilungsfunktion wird auch als Kaplan-Meier-Failure-Funktion (bzw. Kaplan-Meier failure function) bezeichnet (vgl. z.B. Stata Corporation 2005). Sie entspricht dem Komplement der Kaplan-Meier-Survival-Funktion ($1\text{-}KM_{survival}$), die für jedes Zeitintervall die Wahrscheinlichkeit schätzt, dass eine Untersuchungseinheit das interessierende Ereignis bis zu jenem Zeitpunkt noch nicht erlebt hat (vgl. Gooley et al. 1999; Coviello/Boggess 2004; Singer/Willet 2003: 334ff.).

103 Dieser optische Eindruck wurde anhand eines Log-Rank-Tests, der die Kurven auf Unterschiedlichkeit hin überprüft, bestätigt.

Verteilungsfunktionen – als zeitpunktbezogene Wahrscheinlichkeit dafür interpretieren, dass eine Frau den Übergang in den jeweils betrachteten Zielzustand (eine Rückkehr zum früheren Arbeitgeber oder ein Arbeitgeberwechsel bei erster Erwerbsaufnahme) bis zu diesem Zeitpunkt realisiert hat. Ihre Berechnungsweise berücksichtigt dabei, dass das Risiko, in einen Zielzustand überzugehen, auf 0 fällt, sobald ein Übergang in einen konkurrierenden Zielzustand erfolgt ist (Gooley et al. 1999: 701).

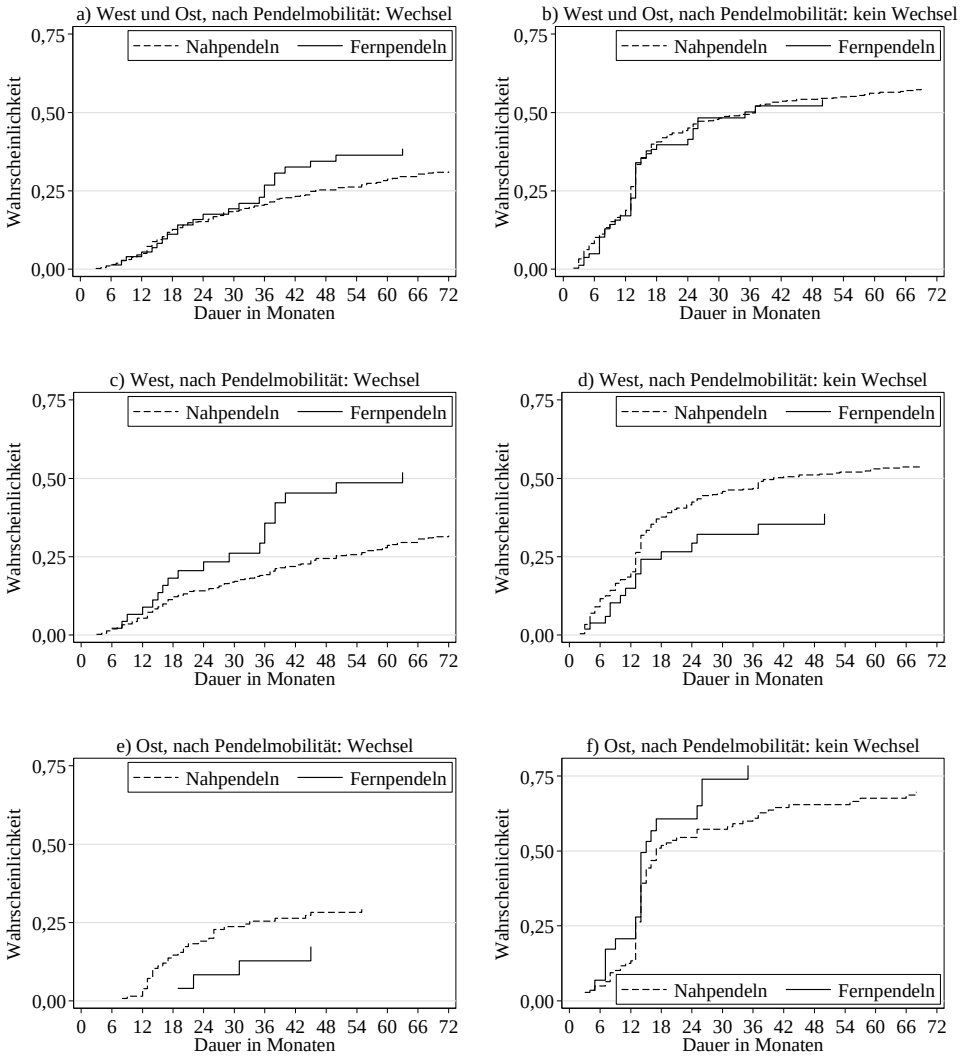
Abbildung 7.1: Kumulative Verteilungsfunktionen der Erwerbsaufnahme nach Region und Pendeldistanz



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Abbildung 7.2 illustriert die Ergebnisse dieser Analyse in sechs Grafiken. Dabei wird in jeder Grafik jeweils ein Zielzustand fokussiert (linke Spalte: Wechsel des Arbeitgebers, rechte Spalte: Rückkehr zum Arbeitgeber) und die entsprechende kumulative Inzidenzfunktion, differenziert nach zurückgelegter Pendeldistanz vor der Elternschaft, abgebildet. Wie zuvor erfolgt neben einer gemeinsamen Betrachtung von Müttern der beiden bundesdeutschen Regionen zusätzlich eine Fokussierung auf west- sowie ostdeutsche Mütter.

Abbildung 7.2: Kumulative Inzidenzfunktionen der Erwerbsaufnahme: Arbeitgeberwechsel versus Rückkehr zum Arbeitgeber nach Region und Pendeldistanz



Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Für Mütter in Westdeutschland ist deutlich eine erhöhte Neigung erkennbar, den Arbeitgeber zu wechseln, wenn sie vor der Elternschaft fernpendelten. Dies geht komplementär mit einer geringeren Rückkehrwahrscheinlichkeit zum alten Arbeitgeber verglichen mit der nahpendelnden Vergleichsgruppe einher (Grafiken c und d).[104] Dieses als Hypothese vermutete Verhaltensmuster lässt sich für Mütter der ostdeutschen Stichprobe hingegen nicht beobachten. So deuten die Schätzungen auf Basis des (kleinen) ostdeutschen Samples an, dass fernpendelnde Mütter sogar häufiger noch als nahpendelnde Mütter in der ostdeutschen Region eine höhere Wahrscheinlichkeit aufweisen könnten, zum bisherigen Arbeitgeber zurückzukehren (Grafiken e und f).[105]

Lässt man die unterschiedlichen Kurvenverläufe zwischen fern- und nahpendelnden Frauen außer Acht (etwa indem man den Blick nur auf die quantitativ dominierende Gruppe der Nahpendlerinnen lenkt), dann wird bei einem Vergleich der kumulativen Inzidenz der beiden konkurrierenden Zielzustände ein weiterer Aspekt erkennbar. Demnach verweist der flachere Anstieg der Wahrscheinlichkeit eines Arbeitgeberwechsels darauf, dass längere Unterbrechungszeiten häufiger mit einem Wechsel des Arbeitsgebers verbunden sind. Diesen Zusammenhang konnten bereits Aisenbrey et al. (2009) für Berufswechsel, die mit einer Veränderung des Berufsprestiges einhergehen, feststellen. Wie die vorausgegangene Analyse der generellen Rückkehrwahrscheinlichkeit ohne Differenzierung nach Zielzustand aufzeigen konnte, schlägt sich die für westdeutsche Fernpendlerinnen ermittelte erhöhte Wahrscheinlichkeit, den Arbeitgeber zu wechseln, allerdings nicht in einer längeren Verweildauer in der Erwerbsunterbrechung nieder. Die hier aufgeführten Grafiken geben über diesen Sachverhalt weiteren Aufschluss. Zum einen ist die Wahrscheinlichkeit einer Fortsetzung der Erwerbskarriere bei dem bisherigen Arbeitgeber in den ersten Monaten nach der Geburt für Fernpendlerinnen nur geringfügig niedriger als für Nahpendlerinnen. Demzufolge sind 20–25 % aller fernpendelnden Frauen rund ein Jahr nach dem Geburtszeitpunkt zu ihrem bisherigen Arbeitgeber zurückgekehrt. Dieser Anteil unterscheidet sich nur geringfügig von dem Anteil der nahpendelnden Vergleichsgruppe. Zugleich zeigt sich für Fernpendlerinnen nach den ersten 12 Monaten eine im Vergleich zu Nahpendlerinnen durchgängig höhere Wahrscheinlichkeit, die Erwerbspause durch einen Arbeitgeberwechsel zu beenden, die die verringerte Wahrscheinlichkeit einer Rückkehr zum bisherigen Arbeitgeber kompensiert. Der Wiedereinstieg beim bisherigen Arbeitgeber wird, anders ausgedrückt, durch eine Erwerbsaufnahme bei einem neuen Arbeitgeber substituiert, ohne dass dies in einer merklichen Ausdehnung der Unterbrechungszeit resultiert.

7.4.2 Multivariate Ergebnisse

Die deskriptiven Ergebnisse des vorausgegangenen Abschnittes verweisen darauf, dass intensive Pendelmobilität im Vorfeld einer Elternschaft offenbar nicht die zeitliche Ausdehnung

---

104 Ein Vergleich der kumulativen Inzidenzfunktionen fernpendelnder Frauen zwischen den Grafiken c und d offenbart ferner, dass für fernpendelnde Frauen in Westdeutschland nach den ersten drei Jahren die Wahrscheinlichkeit, den Arbeitgeber gewechselt zu haben, höher ist als die Wahrscheinlichkeit, zum früheren Arbeitgeber zurückgekehrt zu sein. Demgegenüber kehren nahpendelnde Frauen deutlich häufiger zu ihrem alten Arbeitgeber zurück, als dass sie ihn wechseln.

105 Infolge der geringen Ausgangsfallzahl sowie der geringen Anzahl an Ereignissen (vor allem mit Blick auf Arbeitgeberwechseln) in der ostdeutschen Stichprobe sind nicht nur Rückschlüsse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit problematisch. Auch schlägt sich dieser Sachverhalt grafisch in einem unvollständig wirkenden Kurvenverlauf nieder, da Schätzungen nur für Ereigniszeitpunkte vorgenommen werden, die zu einer Stufenfunktion verbunden werden (vgl. auch Blossfeld 2010: 1003).

der Erwerbsunterbrechung grundsätzlich befördert. Demgegenüber zeigte die Differenzierung des Ereigniseintrittes danach, ob eine Rückkehr zum Arbeitgeber oder ein Arbeitgeberwechsel erfolgt, dass in Westdeutschland Mütter, die vor ihrer Erwerbsunterbrechung täglich weite Pendelstrecken zurücklegen, tatsächlich im Zuge ihres beruflichen Wiedereinstieges häufiger ihren Arbeitgeber wechseln als Frauen mit kürzeren Pendelwegen. Im Anschluss wird nun mit multivariaten Modellen überprüft, ob diese Befunde auch unter Berücksichtigung von Kontrollmerkmalen Gültigkeit haben und ob sie sich als statistisch signifikant erweisen. Die Tabelle 7.4 enthält die Koeffizienten der Modellschätzungen auf Basis zweier Analysesamples: mit und ohne Berücksichtigung der ostdeutschen Teilstichprobe. Da für eine separate Schätzung des Rückkehrverhaltens ostdeutscher Mütter nicht genügend Beobachtungen vorliegen, wird hingegen auf eine entsprechende Modelldarstellung verzichtet. Für beide Analysesamples wurde jeweils ein Modell der generellen Rückkehr in die Erwerbstätigkeit berechnet (Modelle 1a und 2a) sowie ein zweites Modell, das jeweils die Koeffizienten für eine Rückkehr zum alten Arbeitgeber („kein Wechsel") sowie für einen Wiedereinstieg mit Arbeitgeberwechsel („Wechsel") ermittelt (Modelle 1b und 2b). Ausgewiesen werden die Effekte als Odds-Ratios (Modelle 1a und 2a) bzw. Relative Risk-Ratios (Modelle 1b und 2b). Koeffizienten mit einem Wert höher (geringer) als 1 weisen auf eine erhöhte (verringerte) Eintrittswahrscheinlichkeit der jeweiligen Zielgröße hin.[106]

Die Modellschätzungen bestätigen die Schlussfolgerungen der deskriptiven Analysen. Eine veränderte Wahrscheinlichkeit für eine allgemeine Rückkehr in die Erwerbstätigkeit in Abhängigkeit von der Pendeldistanz lässt sich nicht auf signifikantem Niveau nachweisen.[107] Hingegen verweisen die Befunde des multivariaten competing risk-Modells für Mütter in Westdeutschland auf eine geringere Rückkehrwahrscheinlichkeit zum früheren Arbeitgeber sowie auf eine höhere Neigung zum Arbeitgeberwechsel, wenn vor der Geburt eine Fernpendeldistanz zurückgelegt wurde.

Die ausgewiesenen Effekte der Kontrollvariablen stehen im Wesentlichen im Einklang mit den Befunden bisheriger Forschungsarbeiten.

Wie bereits Lutz (2016) in ihrer Untersuchung feststellen konnte, sind lange Arbeitszeiten von mehr als 40 Stunden pro Woche, ein hoher Stundenlohn sowie ein hohes Bildungsniveau mit einer beschleunigten Rückkehr in den Arbeitsmarkt verbunden. Die zusätzliche Differenzierung zwischen den konkurrierenden Risiken verdeutlicht dabei, dass ein hoher Stundenlohn vor der Erwerbsunterbrechung ausschließlich die Rückkehr zum früheren Arbeitgeber begünstigt, was auf eine zunehmende Bindung an den Arbeitgeber bei steigender Entlohnung zurückgeführt werden kann.

---

106 Die Relative Risk-Ratios der multinomialen logistischen Regression „[…] sind analog zu den Odds Ratios der binären logistischen Regression zu interpretieren, nun jedoch immer relativ zu der Basiskategorie" (Windzio 2013: 225), die im vorliegenden Falle der Verbleib in der Erwerbsunterbrechung ist.

107 Dabei verdeutlicht ein Vergleich der Effektkoeffizienten der Variable Pendelmobilität ohne und mit Berücksichtigung von weiteren Kontrollmerkmalen einen Wechsel der Effektrichtung von einem positiven zu einem negativen Effekt (jeweils nicht signifikant), nachdem für weitere Variablen im Modell kontrolliert wird (vgl. die untereinander gegenübergestellten Koeffizienten in Tabelle 7.4). Diese Veränderung des Koeffizienten im multivariaten Modell beruht darauf, dass fernpendelnde Frauen im Vergleich zu nahpendelnden Frauen gewisse Eigenschaften häufiger aufweisen, die wiederum eine schnelle Rückkehr in den Arbeitsmarkt begünstigen. Fernpendelnde Frauen arbeiten häufiger mehr als 40 Wochenarbeitsstunden und haben häufiger ein hohes Bildungsniveau. Sie erhalten im Durchschnitt einen höheren Stundenlohn, leben häufiger in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft und verfügen häufiger über eine deutsche Staatsbürgerschaft (nicht dargestellt).

Tabelle 7.4: Effekte auf die Rückkehr in die Erwerbstätigkeit, Ergebnisse ereignisanalytischer Modelle (Odds-Ratios und Relative Risk-Ratios)

	West und Ost			Nur West		
	1a	1b		2a	2b	
	Gesamt	Kein Wechsel	Wechsel	Gesamt	Kein Wechsel	Wechsel
Zeit seit Geburt						
0–5	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
6–11	1,386*	1,150	2,920**	1,251	1,050	2,381*
12–17	5,652***	5,102***	9,754***	3,848***	3,417***	6,650***
18–23	2,156***	1,584+	5,639***	1,612*	1,444	2,847*
24–35	2,741***	1,655*	8,933***	1,752**	1,037	5,312***
36–47	4,802***	2,591***	17,27***	3,451***	1,876+	11,35***
48 und mehr Monate	4,066***	1,209	19,65***	3,133***	0,803	14,18***
Fernpendlerin (Ref. < 40 km)	0,809	0,649*	1,345	0,924	0,541*	2,052**
	[1,107][a]	[0,956][a]	[1,422+][a]	[1,048][a]	[0,678][a]	[1,776*][a]
Stundenumfang						
bis 35 Stunden	1,022	0,778	1,403+	0,943	0,628*	1,380
mehr als 35 bis 40 Stunden	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
mehr als 40 Stunden	1,445***	1,365**	1,525*	1,432**	1,423*	1,309
Vertragssituation						
unbefristet	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
befristet	0,842	0,510**	1,467*	0,879	0,594*	1,387
kein Arbeitsvertrag	1,679*	2,061*	0,771	1,710*	2,117*	0,864
Stundenlohn, logarithmiert	1,536**	2,173***	0,850	1,452*	1,885*	0,957
Bildung						
gering	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
mittel	1,164	1,255	1,069	1,186	1,247	1,101
hoch	1,768***	1,857**	1,597+	1,846***	1,816*	1,912*
Alter bei Geburt						
< 28 Jahre	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
28 bis 31 Jahre	0,965	1,074	0,790	0,953	1,133	0,729
> 31 Jahre	0,684**	0,728+	0,662+	0,668**	0,769	0,572*
Lebensform						
Ehe	0,716**	0,684**	0,877	0,607**	0,623**	0,607+
NEL	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*	*(Ref.)*
LAT oder Single	0,907	0,574	1,875+	0,705	0,284*	1,570
Ostdeutschland	1,487**	1,820***	1,058	--	--	--
weiteres Kind	0,327***	0,345***	0,318***	0,327***	0,304***	0,346***
Geburt nach 2006	1,357**	1,300*	1,359+	1,272*	1,345*	1,048
nicht deutsch	0,594*	0,673	0,489*	0,622*	0,709	0,509*
Konstante	0,005***	0,002***	0,003***	0,009***	0,004***	0,004***
Pseudo R^2 (McFadden)	0,069	0,086		0,053	0,078	
Personenjahre	18111	18111		14982	14982	
Personen	755	755		584	584	
Ereignisse	564	363	201	421	259	162

Quelle: SOEP (1997–2014), eigene Berechnungen.

Anm.: Modelle 1a und 2a: binär logistische Regression (Koeffizienten als Odds-Ratios); Modelle 1b und 2b: multinomiale logistische Regression (Koeffizienten als Relative Risk-Ratios; Referenz: Verbleib in Nichterwerbstätigkeit); Standardfehler robust geschätzt (Huber-White); + p < 0,10; * p < 0,05; ** p < 0,01; *** p < 0,001; [a] Effekte der Pendelmobilität ohne Berücksichtigung von Kontrollvariablen mit Ausnahme der Verweildauerabhängigkeit (Zeit seit Geburt).

Hinsichtlich des Einflusses der beruflichen Vertragssituation vor der Geburt ist eine hohe Rückkehrwahrscheinlichkeit und dies insbesondere zum früheren Arbeitgeber zu beobachten, wenn Mütter ohne schriftlichen Arbeitsvertrag beschäftigt waren. Die Ursachen dieses Effektes lassen sich an dieser Stelle nicht genau ergründen. Allerdings findet ebenfalls eine neuere Studie Hinweise, dass Frauen, die in „offene[n], unregulierte[n] Berufe[n]" (Stuth/Hennig 2014: 28) beschäftigt sind, schneller in die Erwerbstätigkeit zurückkehren (Stuth/Hennig 2014). Demgegenüber kehren befristet beschäftigte Frauen wie erwartet mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit als unbefristet beschäftigte Frauen zu ihrem früheren Arbeitgeber zurück und weisen eine tendenziell höhere Wahrscheinlichkeit auf, ihre Erwerbstätigkeit bei einem neuen Arbeitgeber fortzusetzen.

Ferner bestätigt auch die hier vorliegende Untersuchung die bereits im Zuge der Untersuchung von Weber (2004) dokumentierte reduzierte Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit, wenn Frauen zum Zeitpunkt der Geburt ein vergleichsweises hohes Alter aufweisen. Die potenziellen Ursachen für dieses Verhalten werden in der Studie von Weber nicht thematisiert. Möglicherweise begünstigt eine nachlassende Berufs- und zunehmende Familienorientierung mit fortschreitendem Lebensalter sowie eine mit dem Alter zunehmende ökonomische Absicherung infolge der bisherigen eigenen Erwerbsaktivitäten sowie jene des Partners die Entscheidung, die bisherige Karriere längerfristig ruhen zu lassen. Die bessere ökonomische Absicherung durch die Erwerbsressourcen des Partners sowie die Wirkung steuerlicher Anreize dürften zudem die geringere Erwerbsrückkehr verheirateter Mütter im Vergleich zu Müttern, die ohne Trauschein mit einem Partner zusammenleben, erklären. Dass Frauen, die ohne Partner im Haushalt leben, mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit zu ihrem alten Arbeitgeber zurückkehren und häufiger den Arbeitgeber wechseln, könnte mitunter durch die prinzipiell höhere Wohnortmobilität von Frauen ohne Partner im Haushalt hervorgerufen sein.

Mütter in Ostdeutschland weisen auch nach Kontrolle für mehrere Kovariaten eine höhere Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit auf als westdeutsche Mütter. Die Ergebnisse der multinomialen Regression zeigen zusätzlich, dass dieser Effekt ausschließlich auf einer höheren Rückkehrwahrscheinlichkeit zum früheren Arbeitgeber beruht, während sich ost- und westdeutsche Mütter hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer Erwerbsaufnahme bei einem neuen Arbeitgeber nicht unterscheiden. Frauen nicht deutscher Staatsangehörigkeit und Frauen mit weiteren Geburten verbleiben länger in der Nichterwerbstätigkeit. Demgegenüber kehren Mütter, die ihr Kind im Jahr 2007 oder später geboren haben und somit das Elterngeld nach dem Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz des Jahres 2007 beziehen, schneller zurück in die Erwerbstätigkeit.

7.5 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Das Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, ob große Pendeldistanzen zum bisherigen Arbeitgeber Mütter daran hindern, ihre Familienpause zu beenden und auf ihren alten Arbeitsplatz zurückzukehren. Ausgangspunkt bildete die Annahme, dass Frauen, die trotz langer Pendelstrecken in eine Elternschaft übergehen, auf den vorhersehbaren Zeitkonflikt zwischen zeitintensiver Pendelmobilität und neuen Elternaufgaben bei Wiederaufnahme der Erwerbstätigkeit reagieren und eine Verringerung des Pendelaufwandes anstreben. Anknüpfend an die household responsibility-Hypothese und die damit häufig verbundene Vermutung, dass die eingeschränkte Pendelbereitschaft von Müttern ein potenzielles Hemmnis für die Realisierung berufsbezogener Ziele darstellt und damit manifeste Karrierenachteile zur Folge

haben kann, wurden zwei Hypothesen empirisch untersucht: Erstens, dass weite Anfahrtswege zum Arbeitsplatz die Wahrscheinlichkeit erhöhen, die Erwerbstätigkeit an einem neuen Arbeitsort und damit bei einem neuen Arbeitgeber wieder aufzunehmen. Zweitens, dass einerseits die mobilitätsbedingten Barrieren, zum bisherigen Arbeitgeber zurückzukehren, sowie andererseits die mit einem Arbeitsplatzwechsel verbundene Stellensuchdauer insgesamt in eine durchschnittlich längere Erwerbsunterbrechung bzw. geringere Rückkehrwahrscheinlichkeit in die Erwerbstätigkeit mündet. Eine Überprüfung dieser beiden Hypothesen ist von besonderem Interesse. Denn bisherige Forschungsarbeiten konnten vielfach aufzeigen, dass sowohl eine zeitliche Ausdehnung der Unterbrechungsdauer als auch ein Wechsel des Arbeitgebers im Durchschnitt mit Lohneinbußen verbunden sind.

Die Ergebnisse der empirischen Untersuchung zeigen, dass Familiengründungen im Falle großer Pendeldistanzen für Frauen tatsächlich mit einem erhöhten Risiko verbunden sind, nach einer kindbezogenen Erwerbsunterbrechung nicht mehr zum alten Arbeitsplatz zurückzukehren und stattdessen die Erwerbskarriere bei einem neuen Arbeitgeber fortzusetzen. Abermals weisen die Ergebnisse auf Ost-West-Unterschiede hinsichtlich der Gültigkeit dieses Zusammenhangs hin, der offenbar vornehmlich auf Familiengründungen in Westdeutschland zutrifft. Demgegenüber findet die zweite Hypothese (H3b) einer verzögerten Erwerbsrückkehr von Müttern mit weiten Arbeitswegen keine empirische Stützung. Der drohende Zeitkonflikt zwischen intensiver Pendelmobilität und Elternaufgaben wird von westdeutschen Müttern demzufolge häufig durch einen Wechsel zu einem neuen Arbeitgeber aufgelöst, ohne dass der damit verbundene Suchprozess im Rahmen einer empirisch-statistischen Betrachtung eine merkliche Ausdehnung der Unterbrechungszeit zur Folge hat. Trifft es zu, dass Übergänge in die Elternschaft häufig das Ergebnis einer bewussten Entscheidung sind, dann dürfte ebenfalls der Vereinbarkeitskonflikt in vielen Fällen frühzeitig antizipiert werden. Möglicherweise verhindern also frühzeitig einsetzende Suchprozesse eines neuen Arbeitsplatzes, die auch bereits vor dem Übergang in die Elternschaft beginnen könnten, den erwarteten verzögerten Erwerbseintritt.

Insgesamt verweisen die Ergebnisse der Untersuchung somit darauf, dass weite Arbeitswege von Frauen im Falle einer Familiengründung nicht die Wahrscheinlichkeit einer zukünftigen Erwerbspartizipation vermindern, jedoch durchaus die Wahrscheinlichkeit, die Erwerbskarriere beim bisherigen Arbeitgeber fortzusetzen. Ein Arbeitgeberwechsel bedeutet den Verlust des firmenspezifischen Humankapitals sowie der Seniorität nach Betriebszugehörigkeitsdauer und damit einhergehenden Aufstiegschancen und ist potenziell mit der Aufgabe einer guten Stellenpassung („job match“) verbunden (Waldfogel 1998a: 149f.). Dabei sind Karriere- und Lohneinbußen nach Arbeitgeberwechseln vornehmlich dann zu erwarten, wenn die Berufsmobilität nicht dem Ziel der Verwirklichung beruflicher Opportunitäten dient, sondern auf der Notwendigkeit beruht, eine Vereinbarkeit zwischen den familialen und beruflichen Erfordernissen herzustellen. Der Wechsel des Arbeitsortes zum Zweck einer Verringerung des Pendelaufwandes kann mit besonderen Karriereeinbußen verbunden sein, wenn das Fernpendeln Ausdruck schlechter Berufsperspektiven in räumlicher Nähe zum Wohnort ist.

Die vorliegende Untersuchung konzentrierte sich auf berufsbezogene Anpassungsstrategien von Frauen, wenn sich konkrete Vereinbarkeitsprobleme zwischen familialen Anforderungen und beruflichen Pendelerfordernissen manifestieren. Diese, so ist zu vermuten, sind jedoch nicht ohne Folgen für den weiteren Karriereverlauf. Weitere Untersuchungen sollten deshalb überprüfen, ob sich die erhöhte Wahrscheinlichkeit einer Aufgabe der bisherigen Arbeitsstelle tatsächlich in erhöhten Lohn- und Karriereeinbußen niederschlägt, wenn Frauen mit langen Anfahrtswegen zur Arbeit ihren Kinderwunsch realisieren.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Gegenstand der vorliegenden Arbeit war der wechselseitige Zusammenhang von Pendelmobilität und Elternschaft. Ausgangspunkt waren zeitgenössische Studien für Deutschland und andere Industrienationen, die wiederholt zeigten, dass eine Elternschaft insbesondere für Frauen im Durchschnitt mit kürzeren Pendelwegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz einhergeht, während Männer ihre Elternschaft häufig recht gut mit zeitintensiven Arbeitswegen vereinbaren können. Allerdings liegen bislang relativ wenige Studien vor, die diesen Zusammenhang untersuchten. Die vorliegenden Befunde basieren mehrheitlich auf Querschnittsanalysen. Folglich liegen bislang nur sehr wenige Erkenntnisse über die Richtung dieses Zusammenhanges und die zugrunde liegenden Prozesse vor.

Auf der einen Seite liegt die Vermutung nahe, dass die Gründung einer Familie die Neigung und Bereitschaft von Frauen, auch weiterhin täglich größere Pendelwege in Kauf zu nehmen, reduziert. Die verringerte Pendelbereitschaft hat eine abnehmende Erreichbarkeit attraktiver und gut bezahlter Arbeitsmöglichkeiten zur Folge. Die Einschränkung der Mobilität von Frauen im Zuge der Familiengründung könnte sich demzufolge als eine Triebfeder für berufliche Einschnitte mit negativen Folgen für den weiteren Karriereverlauf erweisen, wenn sie zugunsten eines kürzeren Arbeitsweges ihren bisherigen Arbeitsplatz aufgeben und der Suchradius bei ihrer Stellensuche stark eingeschränkt ist. Auf der anderen Seite könnten zeitaufwendige Pendelwege die Bereitschaft zur Familiengründung reduzieren und damit zu einem Aufschub bestehender Kinderwünsche beitragen.

Welche Effekte zutreffen, ist letztlich eine empirische Frage, die sich nur mit einem Längsschnittdesign angemessen beantworten lässt. Vor diesem Hintergrund war es Ziel der Arbeit, die Auswirkungen substanzieller Pendelwege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auf die Entscheidung zur Erstelternschaft sowie die Konsequenzen einer Familiengründung für das Pendel- und Erwerbsverhalten anhand der Daten des SOEP zu untersuchen. Die Arbeit beleuchtete damit einen neuen Erklärungsansatz für geringere Erwerbschancen von Müttern und bietet neue Erkenntnisse zum Einfluss von Mobilitätserfordernissen auf das Fertilitätsverhalten. Im Kontext der empirischen Analysen wurden die folgenden drei Forschungsfragen adressiert:

1) Geht in Deutschland der Übergang zur Elternschaft mit einer Veränderung der Pendeldistanz von Frauen oder Männern einher? (Kap. 5)
2) Erweist sich intensive Pendelmobilität von Frauen oder Männern in Partnerschaften als ein Hemmnis für die Familiengründung? (Kap. 6)
3) Hindert die im Zuge der Familiengründung reduzierte Pendelbereitschaft von Müttern diese daran, ihre kindbedingte Erwerbsunterbrechung zu beenden und zu ihrer ehemaligen Arbeitsstelle zurückzukehren? (Kap. 7)

Den empirischen Analysen wurde ein Überblick über den Stand der Forschung (Kap. 2), eine theoretische Fundierung des Zusammenhangs von Pendelmobilität und Elternschaft (Kap. 3) sowie eine Erörterung der den Analysen zugrunde gelegten Daten (Kap. 4) vorangestellt.

Im Folgenden werden zunächst die empirischen Befunde sowie die darauf bezogenen theoretischen Überlegungen zusammengefasst. Anschließend werden die zentralen Ergebnisse in den aktuellen Forschungsstand eingeordnet und Hinweise zum weiteren Forschungsbedarf gegeben.

8.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Da bislang kein eigenständiger Erklärungsansatz für den Zusammenhang von Pendelmobilität und Elternschaft vorliegt, erforderte die theoretische Erschließung eine problemspezifische Ausarbeitung allgemeiner Theorieperspektiven sowie die Übertragung unterschiedlicher theoretischer Überlegungen, die relevante Teilaspekte des Forschungsgegenstandes in den Blick nehmen. Hierbei wurde im Wesentlichen auf nutzentheoretische Erklärungsansätze zurückgegriffen. Ferner wurden Aspekte der Lebensverlaufsperspektive berücksichtigt. Das besondere Augenmerk der theoretischen Überlegungen galt dabei den geschlechtsspezifischen Handlungsanreizen im Kontext von Paarhaushalten, da einerseits die Entscheidung, einen Kinderwunsch zu verwirklichen, häufig von Paaren getroffen wird und andererseits für Paarhaushalte besondere Mobilitätsrestriktionen vorliegen.

Dem theoretischen Zugang zufolge können das Leben an einem bestimmten Wohnort, das Pendeln zu einem Arbeitsplatz sowie Elternschaft als biografische Zustände verstanden werden, die angestrebt, hergestellt oder aufrechterhalten werden, weil sie einen Beitrag zur individuellen Wohlfahrtsproduktion leisten. Ihre Verwirklichung erfordert den Einsatz knapper Ressourcen, wie beispielsweise von Zeit und finanziellen Mitteln. Individuen wägen die erwarteten Vor- und Nachteile unterschiedlicher Handlungsalternativen vor dem Hintergrund ihrer individuellen Lebensziele ab und entscheiden sich für jene Handlungsoption, die dem eigenen Wohlbefinden aus ihrer Sicht am zuträglichsten ist.

Pendelmobilität, die grundsätzlich aus einer Entscheidung für einen bestimmten Wohn- und Arbeitsort resultiert, erweist sich in nutzentheoretischen Ansätzen als ein Kostenfaktor der jeweiligen Wohnort-Arbeitsort-Kombination. Pendeln ist sowohl mit direkten Kosten (Fahrtkosten, Stress) als auch infolge des Zeitverlustes für andere Aktivitäten mit Opportunitätskosten verbunden. Gleichzeitig ermöglicht Pendeln die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten. Pendelmobilität kann somit dazu beitragen, dass berufliche Anforderungen und familiale Bedürfnisse besser miteinander vereinbar sind. Wie der Literaturüberblick zeigte, wurde der instrumentelle Charakter, der dem Pendeln im Kontext von Partnerschafts- und Familienentwicklungsprozessen zukommt, in der Mobilitätsforschung wiederholt thematisiert: Da bei Wohnortwechseln von Mehrpersonenhaushalten unterschiedliche Interessenslagen zu berücksichtigen sind, kann das Pendeln über eine größere Entfernung insbesondere bei Anwesenheit eines Partners oder von Kindern im Haushalt als eine probate Alternative zu einem Umzug wahrgenommen werden, um räumlich entfernte Erwerbschancen zu realisieren. Dabei wird eine Zunahme des Pendelaufwandes akzeptiert, wenn der zusätzliche Nutzen, der aus dem neuen Arbeits- bzw. Wohnort resultiert, die zusätzlichen Pendelkosten kompensiert. Auf Basis des nutzentheoretischen Modells ist ferner zu erwarten, dass die Neigung, den Pendelaufwand durch eine Veränderung der Wohnort-Arbeitsort-Kombination zu reduzieren, steigt, wenn sich die Pendelkosten erhöhen.

Der Einfluss der Familiengründung auf die Wegstrecke zur Arbeit

Die Zugrundelegung eines weiten (bzw. weichen) Rational Choice-Ansatzes erwies sich für die anschließende theoretische Begründung des potenziellen, wechselseitigen Zusammenhangs von Pendelmobilität und Elternschaft insgesamt als fruchtbar. Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Pendelkosten mit dem Übergang zur Elternschaft ansteigen – für Frauen stärker als für Männer. So entsteht mit der Familiengründung ein zusätzlicher Bedarf an Haus- und Familienarbeit sowie Freizeit, die mit dem Kind verbracht werden kann. Damit steigen die Opportunitätskosten des Pendelns. Dabei steigen die Kosten des Pendelns nicht nur mit der Zeit, die für das Pendeln aufgewendet werden muss. Sie fallen

ebenfalls umso höher aus, je stärker die Realisierung der Wohlfahrtseffekte einer Elternschaft ein umfangreiches und flexibles Zeitkontingent für die sogenannte Reproduktionsarbeit voraussetzt. Infolge der vorherrschenden geschlechtsspezifischen Rollenübernahme von Frauen und Männern, fällt dieser Zusammenhang für beide Geschlechter unterschiedlich aus: Nach wie vor fällt vornehmlich Frauen die Hauptverantwortung für die Familienarbeit zu, während Männer häufiger die Rolle des ökonomischen Versorgers übernehmen. Demzufolge ist die Realisierung einer Elternschaft für Frauen im Durchschnitt mit einem stärkeren Anstieg der Pendelkosten verbunden als für Männer. Dies hat vermutlich nicht nur zur Folge, dass neue Erwerbschancen in großer räumlicher Entfernung zum Wohnort von Müttern im Durchschnitt seltener realisiert werden als von kinderlosen Frauen. Auch dürfte eine geplante oder realisierte Elternschaft insbesondere bei Frauen im Durchschnitt mit einem steigenden Anreiz verbunden sein, den bisherigen, eigenen Pendelaufwand durch einen Wechsel des Wohn- oder Arbeitsortes zu reduzieren.

Diese Überlegungen führten – in Übereinstimmung mit bisherigen empirischen Befunden – zu der Erwartung, dass ein Übergang zur Elternschaft insbesondere bei Frauen mit einer Limitierung ihrer Pendelmobilität assoziiert ist. Allerdings fand diese Hypothese in der einschlägigen Forschung keineswegs durchgängig Bestätigung: Nicht immer erwiesen sich eine Elternschaft bzw. Kinder im Haushalt in den bisher vorliegenden Studien als Erklärungsfaktoren der Pendelmobilität von Frauen. Eine Ursache für die Heterogenität der Befunde wurde mitunter in der häufig starken regionalen Beschränkung der verwendeten Stichproben vermutet. Darüber hinaus basieren die Befunde vornehmlich auf Querschnittsregressionen, die im Vergleich zu Regressionsverfahren, die das Potenzial von Paneldaten ausnutzen, im Hinblick auf die Ermittlung von Kausaleffekten mit einer höheren Unsicherheit behaftet sind. Für die erste eigene empirische Analyse dieser Arbeit, die den Einfluss einer Familiengründung auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern einer erneuten Überprüfung unterzog, wurde deshalb auf Fixed Effects-Modelle zurückgegriffen. Ferner erfolgte eine regionale Differenzierung der Stichprobe nach west- und ostdeutscher Bevölkerung. Damit einhergehend wurde die Annahme überprüft, dass der regionale Kontext, vermittelt über unterschiedliche kulturelle oder strukturelle Rahmenbedingungen, den Effekt einer Familiengründung auf die Pendelmobilität moderiert: Während es für viele ostdeutsche Mütter selbstverständlich ist, gleichzeitig einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, ist in Westdeutschland das Bild stärker verbreitet, wonach die Mutter dem Kind jederzeit zur Verfügung stehen sollte, um flexibel auf dessen Bedürfnisse reagieren zu können. Dies lässt die Erwartung zu, dass in Ostdeutschland eine Familiengründung die Bereitschaft von Frauen, berufsbedingte Pendelwege in Kauf zu nehmen, weniger stark reduziert. Die bessere Erreichbarkeit von Ganztagsbetreuungsangeboten in Ostdeutschland könnte ebenfalls zu einer besseren Vereinbarkeit von langen Pendelstrecken und Elternschaft beitragen.

Die Hypothese, dass insbesondere in Westdeutschland Frauen im Zuge einer Familiengründung ihre Pendeldistanz reduzieren, konnte empirisch bestätigt werden. Die Fixed Effects-Modelle, denen Daten des SOEP der Erhebungswellen 2001 bis 2013 zugrunde lagen, zeigten, dass der Übergang zur Erstelternschaft die Pendelmobilität von Frauen in Westdeutschland deutlich beeinflusst. Den Modellschätzungen zufolge reduzieren westdeutsche Frauen ihre Arbeitswegstrecke aufgrund der Geburt eines ersten Kindes (bei Kontrolle für den Erwerbsumfang und weitere Kovariaten) im Mittel um rund 23 %. Werden weitere Kinder geboren, sind die Pendeldistanzen im Vergleich zur Situation vor der Elternschaft durchschnittlich um rund 26 % verkürzt. Für Frauen in Ostdeutschland sowie für Männer in beiden Regionen Deutschlands zeigten die Analysen hingegen keinen Effekt einer Familiengründung auf die Pendelmobilität. Der unterschiedliche Einfluss einer Familiengründung auf die Pendelmobilität von west- und ostdeutschen Frauen ist in der

festgestellten Deutlichkeit bemerkenswert. Die Studienergebnisse verweisen darauf, dass die Stärke des Zusammenhangs zwischen Pendelmobilität und Elternschaft erheblich von der regionalen Opportunitätsstruktur beeinflusst wird.

Zum Einfluss von langen Pendelstrecken auf den Übergang zur Erstelternschaft

Im Anschluss wurde die Frage empirisch untersucht, ob intensive Pendelmobilität von Frauen oder Männern mit der Wahrscheinlichkeit zur Realisierung einer Elternschaft korreliert ist. Ausgangspunkt der entsprechenden theoretischen Betrachtungen bildete die Überlegung, dass ein pendelbedingter Aufschub eines Kinderwunsches stattfindet, wenn der gegenwärtige Verzicht auf die Elternschaft mit einem höheren Nettonutzen verbunden ist als die Handlungsalternative, den Kinderwunsch trotz des vorliegenden Pendelaufwandes zu realisieren. Daraus kann sich ein Anreiz ergeben, die Familiengründung aufzuschieben bis der Pendelaufwand durch einen Wohn- oder Arbeitsortwechsel hinreichend reduziert werden konnte. Diese Überlegung lenkte den Fokus auf die Kosten, die entstehen können, wenn ein Kinderwunsch trotz großer Pendeldistanzen realisiert wird. Neben den potenziellen Kosten im Falle eines gleichzeitigen Auftretens von intensiver Pendelmobilität und Elternschaft, sind hierbei auch die Handlungsspielräume in den Blick zu nehmen, den Pendelaufwand erst nach der Familiengründung zu reduzieren, sowie die Kosten, die damit verbunden sein können.

Während infolge der geschlechtsspezifischen Rollenaufteilung insbesondere für Frauen ein Konkurrenzverhältnis zwischen Pendelmobilität und Elternschaft anzunehmen ist, führten die entsprechenden theoretischen Überlegungen zu der Annahme, dass ein intendierter Übergang zur Elternschaft ebenfalls mit einem verstärkten Bestreben einhergehen kann, einen hohen Pendelaufwand des Mannes noch vor der tatsächlichen Familiengründung zu reduzieren. Erstens dürften auch relativ kurze bzw. moderate Arbeitswege und die damit einhergehende Möglichkeit für Väter, entsprechend viel Zeit mit der Familie zu verbringen, auch für Männer sowie deren Partnerinnen in gewissem Umfang mit einem höheren Wohlfahrtsnutzen der Elternschaft verbunden sein. Zweitens verringert sich mit dem Übergang zur Elternschaft und der damit verknüpften Stärkung der ökonomischen Versorgerrolle von Männern deren Handlungsspielraum, den Pendelaufwand zu reduzieren, da Arbeitsplatzwechsel mit ökonomischen und berufsperspektivischen Unsicherheiten verbunden sind. Da sowohl Arbeitsstellenwechsel von Männern als auch Umzüge des Haushaltes über größere Distanzen tendenziell mit geringeren subjektiv erwarteten Kosten verbunden sind, wenn sie noch vor der Familiengründung erfolgen, könnten auch große Pendeldistanzen von Männern vermehrt mit einem temporären Aufschub einer intendierten Elternschaft verknüpft sein.

Demgegenüber verliert die Berufskarriere der weiblichen Partnerin beim Übergang zur Elternschaft infolge der damit häufig verknüpften Übernahme der primären Fürsorgeverantwortung tendenziell an Relevanz. Insbesondere für Paare, die eine eher traditionelle Aufgabenverteilung präferieren, ist eine Reduktion des Pendelaufwandes der Frau durch Aufgabe der bisherigen Arbeitsstelle nach dem Übergang zur Elternschaft mit geringeren Opportunitätskosten verbunden als eine pendelbedingte Aufgabe der Arbeitsstelle des Mannes. Die häufig einsetzende Retraditionalisierung der Aufgabenverteilung von Paaren im Zuge der Familiengründung könnte damit ein Handlungskalkül begünstigen, bei dem der Wohnort primär am Arbeitsort des männlichen Partners ausgerichtet wird bzw. eine Reduzierung des Pendelaufwandes des weiblichen Partners häufig erst nach der Geburt des Kindes durch einen Wechsel der Arbeitsstelle erfolgt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass überhaupt keine Opportunitätskosten anfallen, wenn Mütter ihre bisherige Arbeitsstelle infolge der erschwerten Vereinbarkeit von Beruf und Familie aufgeben. Immer mehr Frauen wollen ihre Berufskarriere auch nach der Geburt eines Kindes erfolgreich weiter-

führen. Dabei ist die Notwendigkeit, eine angemessene, räumlich näher gelegene Arbeitsstelle zu finden, potenziell mit Risiken bzw. Kosten verbunden: Mögliche finanzielle Einbußen, der Verlust firmenspezifischer Senioritätsprivilegien sowie das Risiko einer ungewollten längerfristigen Arbeitslosigkeit können schwer abschätzbare Folgen für die zukünftige Wohlfahrt haben. Haben Frauen bei der Entscheidung zur Elternschaft bereits hinreichend kurze Pendelwege, dann drohen ihnen diese Kosten aufgrund ihrer Pendelmobilität hingegen nicht. Insgesamt kann somit angenommen werden, dass große Pendeldistanzen auch für Frauen mit der Neigung einhergehen, eine gewünschte Elternschaft aufzuschieben, bis eine hinreichende Reduzierung des Pendelaufwandes erzielt werden konnte.

Mit Blick auf die empirischen Analysen ließen diese theoretischen Überlegungen somit keine eindeutigen Erwartungen bezüglich der Frage zu, ob vornehmlich substanzielle Pendelwege von Frauen und/oder von Männern ein Hindernis für die Familiengründung darstellen. Vielmehr kann für beide Geschlechter ein Anreiz, die Verwirklichung von Kinderwünschen temporär aufzuschieben, theoretisch begründen werden. Deshalb wurde sowohl mit Blick auf die Pendelmobilität von Frauen als auch mit Blick auf die Pendelmobilität von Männern von einem tendenziell negativen Effekt auf die Neigung zur Familiengründung ausgegangen. Zusätzlich wurde angenommen, dass der negative Effekt der Pendelmobilität von Frauen mit Zunahme ihres Lebensalters abnimmt. Hintergrund bildete die Annahme, dass infolge der biologischen Limitierung der fertilen Phase sowie normativer Vorstellungen bezüglich des geeigneten Alters, Kinder zu bekommen, insbesondere bei Frauen (im gebärfähigen Alter) mit zunehmendem Alter die Dringlichkeit, einen Kinderwunsch zu realisieren, steigt. Dies dürfte mit einer zunehmenden Bereitschaft einhergehen, eine Elternschaft trotz antizipierter Opportunitätskosten, die etwa mit einer Aufgabe des derzeitigen Arbeitsverhältnisses verbunden sein können, zu realisieren.

Den Ereignisanalysen, die sich auf Informationen der Erhebungswellen 1997 bis 2014 stützten, wurde eine Paarperspektive zugrunde gelegt. Dabei wurde die Pendelkonstellation von Paarhaushalten in den Fokus gerückt, da angenommen werden kann, dass Paare potenziell die Arbeitswege beider Partner bei ihrer Entscheidung zur Elternschaft berücksichtigen. Entgegen den Annahmen zeigten die Ereignisanalysen, dass weder große Pendelentfernungen von Männern noch große Pendelentfernungen von Frauen grundsätzlich mit einer geringeren Neigung zur Familiengründung verbunden sind. Die Befunde deuten vielmehr darauf hin, dass intensiver Pendelmobilität im Kontext der Entscheidung zur Elternschaft in unterschiedlichen Lebensphasen eine unterschiedliche Bedeutung zukommt. Konkret zeigten die Analysen, dass substanzielle Pendelwege von Männern sogar mit einer recht ausgeprägten Fertilitätsneigung verbunden sind, wenn kurz zuvor die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes erfolgte. Jedoch sinkt die Übergangsrate zur Elternschaft bei Paaren mit fernpendelndem Mann mit zunehmender Kohabitationsdauer rasch ab und liegt bereits etwa ab dem dritten Kohabitationsjahr unter der Übergangsrate von Paarhaushalten, die nicht durch substanzielle Pendelmobilität mindestens eines Partners charakterisiert sind. Die Hintergründe dieser Moderation des Pendeleffektes durch die Kohabitationsdauer, die sich vornehmlich im Hinblick auf intensive Pendelmobilität von Männern in Westdeutschland zeigte, konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit letztendlich nicht abschließend geklärt werden. Allerdings lassen sich für diesen Interaktionseffekt mehrere Erklärungen anführen. Demnach dürften Paare, die sehr kurzfristig nach der Haushaltsgründung zur Elternschaft übergehen, häufig bereits vor der Haushaltsgründung einen ausgeprägten Kinderwunsch bzw. relativ konkrete Fertilitätspläne aufgewiesen haben und der Umzug dürfte für viele dieser Paare eng mit der intendierten Familiengründung verknüpft gewesen sein. Es wurde vermutet, dass in diesem Fall der Pendelmobilität bei der Entscheidung zur Elternschaft nur noch eine untergeordnete Rolle zukommt. Darüber hinaus eröffnet die Gründung eines gemeinsamen

Haushaltes Paaren grundsätzlich die Möglichkeit, das Mobilitätsarrangement mit Blick auf die antizipierten Anforderungen einer Elternschaft unter den gegebenen Restriktionen zu optimieren, während Mobilitätserfordernisse, die im weiteren Zeitverlauf der Paarbeziehung vorliegen, weniger gut beeinflussbar, und häufiger ein Hemmnis für eine Familiengründung sein könnten. Der negative Effekt substanzieller Pendelwege von Männern auf die Fertilitätsneigung *länger* zusammenlebender Paare sowie der Befund, dass Paare ihren Kinderwunsch verstärkt realisieren, nachdem der männliche Partner seinen hohen Pendelaufwand reduzieren konnte, liefern demgegenüber empirische Indizien für die Vermutung, dass nicht allein ausgedehnte Pendelwege von Frauen, sondern auch hohe Pendelerfordernisse von Männern die Entscheidung zur Elternschaft negativ beeinflussen können. Für diese Ergebnisinterpretation sind jedoch die vorliegenden Datenrestriktionen stets zu berücksichtigen. Demzufolge lagen der Analyse zum Einfluss von Veränderungen der Pendelmobilität auf die Fertilitätsneigung nur sehr wenige Beobachtungen zugrunde. Ferner standen den Analysen keine Indikatoren über bestehende Kinderwünsche bzw. Fertilitätsintentionen zur Verfügung. Demzufolge sind weiterführende Analysen notwendig, um die Bedeutung der Pendelmobilität von Männern für das Geburtenverhalten besser zu verstehen. Hinsichtlich der Bedeutung des Pendelaufwandes von Frauen für die Fertilitätsneigung wurde hingegen die Hypothese, dass der negative Effekt großer Pendeldistanzen von Frauen mit Zunahme ihres Alters abnimmt, bestätigt, wobei dieser Befund erneut vornehmlich auf das westdeutsche Sample zurückgeführt werden konnte. Demzufolge deuten die Befunde darauf hin, dass ein hoher Pendelaufwand von Frauen (in Westdeutschland) vornehmlich dann mit einem Aufschub der Familiengründung verknüpft ist, wenn der gegenwärtige Verzicht auf eine Elternschaft mit relativ geringeren biografischen Folgekosten verbunden ist, während der Anstieg der relativen Wichtigkeit einer Elternschaft die Bereitschaft erhöht, die Elternschaft auch bei möglichen nachteiligen Folgen zu realisieren. Dieser Befund, der grundsätzlich in Einklang mit der Ausgangsannahme steht, dass sich Individuen für jene Handlungsalternative entscheiden, von der sie sich den höchsten Nettonutzen versprechen, verweist auf die Notwendigkeit, bei der Analyse von Übergängen zur Elternschaft stets auch die lebensphasenspezifisch dominierenden Lebensziele sowie die daraus resultierenden biografischen Opportunitätskosten im Zuge von Handlungsentscheidungen in den Blick zu nehmen. Die vorgenommenen Analysen verweisen zugleich darauf, dass ausgedehnte Pendelwege von Frauen für viele Paare offenbar keine Barriere für die Verwirklichung einer Elternschaft sind.

Der Einfluss der Pendeldistanz auf den beruflichen Wiedereinstieg von Müttern

Die Frage, ob der drohende Zeitkonflikt zwischen intensiver Pendelmobilität und Elternschaft Folgen für den weiteren Erwerbsverlauf von Müttern hat, stand im Mittelpunkt des dritten empirischen Analyseabschnittes. Angenommen wurde, dass der berufliche Wiedereinstieg von Müttern nach der Geburt ihres ersten Kindes häufiger mit einem Wechsel des Arbeitgebers verbunden ist, wenn sie vor der Geburt eine große Pendeldistanz aufwiesen. Hintergrund bildete die Annahme, dass Frauen in diesem Fall die potenziellen Vereinbarkeitskonflikte zwischen Elternschaft und räumlich entfernten Arbeitsorten antizipieren und häufig auf einen neuen Arbeitsplatz in näherem Umkreis zum Wohnort wechseln. Zusätzlich wurde vermutet, dass die dafür notwendige Stellensuche den Wiedereinstieg in den Beruf zeitlich verzögern könnte. Wie verschiedene empirische Studien zu den Folgekosten kindbezogener Erwerbsunterbrechungen zeigen konnten, sind sowohl eine späte Rückkehr in den Beruf als auch Arbeitgeberwechsel bei der Rückkehr mit negativen Folgen für den weiteren Einkommensverlauf assoziiert. Den eigenen empirischen Analysen lagen ereignisanalytische Modelle für die Rückkehr in die Erwerbstätigkeit zugrunde, ohne und mit Differenzierung danach, ob eine Rückkehr zum bisherigen Arbeitgeber erfolgte oder nicht. Die

Analysen basierten erneut auf Informationen der Erhebungswellen 1997 bis 2014. Sie zeigten, dass für Frauen mit weiten Anfahrtswegen tatsächlich ein erhöhtes Risiko vorliegt, nach Beendigung der Familienpause nicht mehr zum alten Arbeitsplatz zurückzukehren und stattdessen die Erwerbstätigkeit bei einem neuen Arbeitgeber aufzunehmen. In Übereinstimmung mit dem Befund, dass weite Pendelwege vornehmlich für Frauen in Westdeutschland nicht mit einer Mutterschaft vereinbar sind, konnte dieser Zusammenhang nur für die westdeutsche Region belegt werden. Eine zeitliche Ausdehnung der Erwerbsunterbrechung konnte hingegen nicht festgestellt werden.

8.2 Einordnung in den Forschungsstand und weiterer Forschungsbedarf

Die vorliegende Studie liefert erstmalig für den deutschen Kontext auf Basis von Panelregressionen deutliche Evidenzen, dass der Übergang zur Erstelternschaft – vornehmlich in Westdeutschland – einen kausalen negativen Einfluss auf die Pendeldistanzen von Frauen hat. Damit kommt die vorliegende Untersuchung zu einer anderen Einschätzung bezüglich des Einflusses von Kindern auf den Pendelradius von Frauen, als die Studie von Auspurg und Schönholzer (2013), die diesen Zusammenhang ebenfalls auf Basis von Daten des SOEP und mittels Fixed Effects-Panelregressionen untersuchte. Beide Untersuchungen unterscheiden sich unter anderem im Hinblick auf das zugrunde gelegte Konzept zur Erfassung von Elternschaft, was die unterschiedlichen Ergebnisse beider Studien hinsichtlich des Zusammenhangs von Pendelmobilität und Elternschaft zumindest teilweise erklären kann (s. Abschn. 5.1). Letztendlich sind Studien zum Zusammenhang zwischen Elternschaft und Pendelmobilität für Deutschland nach wie vor selten, so dass zur Beantwortung der Frage, ob und wie Prozesse der Familienentwicklung sowie die damit einhergehenden häuslichen und familialen Verantwortlichkeiten die Pendelmobilität von Frauen beeinflussen, ein weiterer Forschungsbedarf besteht.

Die präsentierten Analysen zeigen ferner auf, dass der Zusammenhang von Pendelmobilität und Elternschaft einerseits durch die regionale Opportunitätsstruktur und andererseits durch die Lebensphase moderiert wird. Zukünftige empirische Analysen, die sich dem Zusammenhang von Pendelmobilität und Elternschaft widmen, sollten daher den potenziellen Einflüssen struktureller und kultureller Rahmenbedingungen ebenso wie der altersabhängigen Dringlichkeit, verschiedene Lebensziele zu verwirklichen, weiterhin eine erhöhte Beachtung schenken. Dabei blieb die Frage, welche Faktoren die beobachtbaren Verhaltensunterschiede zwischen west- und ostdeutschen Frauen bedingen, in dieser Arbeit empirisch unbeantwortet. Ihr sollte in zukünftigen Forschungsarbeiten weitere Aufmerksamkeit zukommen.

Die empirischen Untersuchungen zum Einfluss ausgedehnter Pendeldistanzen auf die Neigung zur Familiengründung weisen nicht nur darauf hin, dass der Effekt von Pendelmobilität für Frauen altersabhängig variiert, sie liefern ebenfalls Hinweise, dass auch hohe Pendelerfordernisse von Männern mit der Entscheidung zur Familiengründung assoziiert sind. Dieser Zusammenhang hat im wissenschaftlichen Diskurs über die Folgen von hohen Mobilitätserfordernissen auf das Fertilitätsverhalten bislang wenig Beachtung gefunden. Allerdings bleiben bei dieser Ergebnisinterpretation die bereits angesprochenen Datenlimitationen zu berücksichtigen. Fertilitätsintentionen werden im SOEP nicht erfasst. Damit konnte nicht hinreichend überprüft werden, ob der negative Effekt substanzieller Pendelwege auf die Wahrscheinlichkeit zur Familiengründung, der einerseits im Hinblick auf die Pendelmobilität von Männern mit zunehmender Kohabitationsdauer auftrat und anderer-

seits für große Pendeldistanzen von Frauen im jungen Alter gefunden wurde, tatsächlich auf einem Aufschub von Kinderwünschen beruht. Demzufolge sind weitere Studien, die diese Fragestellung unter Einbezug von Informationen über Kinderwünsche und Fertilitätsintentionen untersuchen, wünschenswert.

Die Ergebnisse sind ferner insbesondere mit Blick auf den Effekt großer Pendeldistanzen von Frauen nicht so eindeutig, wie vor dem Hintergrund der wenigen, bisher vorliegenden Befunde zu erwarten gewesen war. Offenbar ist ein hoher Pendelaufwand für Frauen häufig kein Hindernis für eine Familiengründung. Vielmehr werden mögliche Vereinbarkeitsprobleme häufig durch einen Wechsel des Arbeitsplatzes nach der Geburt „gelöst“. Die Analysen beschränkten sich dabei auf den Übergang zum ersten Kind. Ungeklärt bleibt damit die Frage, welche Bedeutung hohen Pendelerfordernissen von Frauen bei der Entscheidung zu einem zweiten oder einem dritten Kind zukommt. Entsprechende Untersuchungen zu den Zusammenhängen zwischen Pendelmobilität und dem Prozess der Familienerweiterung würden die vorliegenden Ergebnisse sinnvoll ergänzen.

Ein weiterer interessanter Anknüpfungspunkt für zukünftige Forschungsarbeiten, der sich aus der vorliegenden Studie ergibt, ist die Frage, ob die eingeschränkte Mobilitätsbereitschaft von Frauen nach dem Übergang zur Elternschaft tatsächlich mit beruflichen Nachteilen assoziiert ist. Während die Untersuchung aufzeigen konnte, dass die erschwerte Vereinbarkeit von Elternschaft und intensiver Pendelmobilität die Realisierung von Anpassungsstrategien fördert, die mit einer Aufgabe des bisherigen Arbeitsplatzes verbunden sind, sollten zukünftige Studien näher untersuchen, ob Frauen tatsächlich erhöhte Lohneinbußen drohen, wenn sie sich trotz eines hohen Pendelaufwandes für eine Elternschaft entscheiden.

Literaturverzeichnis

Abraham, Martin; Auspurg, Katrin; Hinz, Thomas (2010): Migration decisions within dual-earner partnerships: A test of bargaining theory. In: Journal of Marriage and Family 72, 4: 876–892.

Abraham, Martin; Nisic, Natascha (2007): Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt – Analysen für die Schweiz und Deutschland. In: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie 33, 1: 69–87.

Abraham, Martin; Schönholzer, Thess (2009): Pendeln oder Umziehen? Entscheidungen über unterschiedliche Mobilitätsformen in Paarhaushalten. In: Kriwy, Peter; Gross, Christiane (Hrsg.): Klein aber fein! Quantitative empirische Sozialforschung mit kleinen Fallzahlen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 247–268.

Abraham, Martin; Schönholzer, Thess (2012): Warum Pendeln nicht alle Probleme löst: Präferenzen für unterschiedliche Mobilitätsformen in "dual career"-Partnerschaften. In: Zeitschrift für Familienforschung 24, 3: 229–246.

Aisenbrey, Silke; Evertsson, Marie; Grunow, Daniela (2009): Is there a career penalty for mothers' time out? A comparison between Germany, Sweden and the U.S.. In: Social Forces 88, 2: 573–606.

Allison, Paul D. (1982): Discrete-time methods for the analysis of event histories. In: Sociological methodology 13: 61–98.

Allison, Paul D. (2009): Fixed effects regression models. Thousand Oaks: Sage.

Anderson, Deborah J.; Binder, Melissa; Krause, Kate (2002): The motherhood wage penalty: Which mothers pay it and why? In: The American Economic Review 92, 2: 354–358.

Arránz Becker, Oliver; Lois, Daniel (2015): Auswertungsverfahren in der Familiensoziologie. Ereignisanalysen und dyadische Analysen. In: Hill, Paul B.; Kopp, Johannes (Hrsg.): Handbuch der Familiensoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 269–320.

Arránz Becker, Oliver; Lois, Daniel; Nauck, Bernhard (2010): Unterschiede in den Fertilitätsmustern zwischen ost- und westdeutschen Frauen. In: Comparative Population Studies 35, 1: 7–34.

Auspurg, Katrin; Schönholzer, Thess (2013): An Heim und Herd gebunden? Zum Einfluss von Pendelstrecken auf geschlechtsspezifische Lohnunterschiede. In: Zeitschrift für Soziologie 42, 2: 138–156.

Bach, Stefan; Geyer, Johannes; Haan, Peter; Wrohlich, Katharina (2011): Reform des Ehegattensplittings: nur eine reine Individualbesteuerung erhöht die Erwerbsanreize deutlich. In: DIW Wochenbericht 41/2011: 13–19.

Balbo, Nicoletta; Billari, Francesco C.; Mills, Melinda (2013): Fertility in advanced societies: A review of research. In: European Journal of Population 29, 1: 1–38.

Basten, Stuart; Huinink, Johannes; Klüsener, Sebastian (2011): Räumliche Unterschiede in der subnationalen Fertilitätsentwicklung in Österreich, Deutschland und der Schweiz. In: Comparative Population Studies 36, 2–3: 615–660.

Bauer, Gerrit; Jacob, Marita (2009): The influence of partners' education on family formation. Equalsoc Working Paper 2009/4.

Bauer, Gerrit; Jacob, Marita (2010): Fertilitätsentscheidungen im Partnerschaftskontext. Eine Analyse der Bedeutung der Bildungskonstellation von Paaren für die Familiengründung anhand des Mikrozensus 1996–2004. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 62, 1: 31–60.

Bauer, Gerrit; Kneip, Thorsten (2013): Fertility from a couple perspective: A test of competing decision rules on proceptive behaviour. In: European Sociological Review 29, 3: 535–548.

Beblo, Miriam; Soete, Birgit (1999): Zum Zusammenhang von Ökonomie und Geschlecht am Beispiel der Haushaltstheorie. In: Beblo, Miriam; Krell, Gertraude; Schneider, Katrin; Soete, Birgit (Hrsg.): Ökonomie und Geschlecht. Volks- und betriebswirtschaftliche Analysen mit der Kategorie Geschlecht. München/Mering: Hampp: 11–33.

Beblo, Miriam; Wolf, Elke (2002): Die Folgekosten von Erwerbsunterbrechungen. In: Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung 71, 1: 83–94.

Becker, Gary S. (1993): A treatise on the family, enlarged edition. Cambridge/London: Harvard University Press.

Begall, Katia (2013): How do educational and occupational resources relate to the timing of family formation? A couple analysis of the Netherlands. In: Demographic Research 29, 34: 907–936.
Bielby, William T.; Bielby, Denise D. (1992): I will follow him: Family ties, gender-role beliefs, and reluctance to relocate for a better job. In: American Journal of Sociology 97, 5: 1241–1267.
Blossfeld, Hans-Peter (2010): Survival- und Ereignisanalyse. In: Wolf, Christof; Best, Henning (Hrsg.): Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse. Wiesbaden: Springer VS: 995–1016.
Blossfeld, Hans-Peter; Hofäcker, Dirk; Hofmeister, Heather; Kurz, Karin (2008): Globalisierung, Flexibilisierung und der Wandel von Lebensläufen in modernen Gesellschaften. In: Szydlik, Marc (Hrsg.): Flexibilisierung – Folgen für Arbeit und Familie. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften: 23–46.
Blossfeld, Hans-Peter; Huinink, Johannes (2001): Lebensverlaufsforschung als sozialwissenschaftliche Forschungsperspektive: Konzepte, Methoden, Erkenntnisse und Probleme. In: Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen 14, 2: 5–31.
Bredtmann, Julia; Kluve, Jochen; Schaffner, Sandra (2009): Women's fertility and employment decisions under two political systems – Comparing East and West Germany before reunification. Ruhr Economic Paper 149.
Brenke, Karl (2014): Heimarbeit: Immer weniger Menschen in Deutschland gehen ihrem Beruf von zu Hause aus nach. In: DIW Wochenbericht 8/2014: 131–139.
Brenke, Karl (2016): Home Office: Möglichkeiten werden bei weitem nicht ausgeschöpft. In: DIW Wochenbericht 5/2016: 95–105.
Brose, Nicole (2008): Entscheidung unter Unsicherheit – Familiengründung und -erweiterung im Erwerbsverlauf. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 60, 1: 30–52.
Brüderl, Josef (2010): Kausalanalyse mit Paneldaten. In: Wolf, Christof; Best, Henning (Hrsg.): Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 963–994.
Büchel, Felix; Spieß, C. Katharina (2002): Form der Kinderbetreuung und Arbeitsmarktverhalten von Müttern in West- und Ostdeutschland. Stuttgart: Kohlhammer.
Budig, Michelle J.; England, Paula (2001): The wage penalty for motherhood. In: American Sociological Review 66: 204–225.
Bujard, Martin; Lück, Detlev (2015): Kinderlosigkeit und Kinderreichtum: Zwei Phänomene und ihre unterschiedlichen theoretischen Erklärungen. In: BiB Working Paper 1/2015.
Bujard, Martin; Sulak, Harun (2016): Mehr Kinderlose oder weniger Kinderreiche? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 68, 3: 487–514.
Burkart, Günter (2002): Entscheidung zur Elternschaft revisited: Was leistet der Entscheidungsbegriff für die Erklärung biographischer Übergänge? In: Schneider, Norbert F.; Matthias-Bleck, Heike (Hrsg.): Elternschaft heute. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und individuelle Gestaltungsaufgaben. In: Zeitschrift für Familienforschung, Sonderheft 2. Opladen: Leske + Budrich: 23–48.
Camstra, Ronald (1996): Commuting and gender in a lifestyle perspective. In: Urban Studies 33, 2: 283–300.
Clark, William A.V.; Davies Withers, Suzanne (2009): Fertility, mobility and labour-force participation: A study of synchronicity. In: Population, Space and Place 15: 305–321.
Clark, William A.V.; Huang, Youquin; Davies Withers, Suzanne (2003): Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change. In: Regional Science and Urban Economics 33: 199–221.
Clark, William A.V.; Wang, Weinfei Winnie (2005): Job Access and Commute Penalties: Balancing work and residence in Los Angeles. In: Urban Geography 26, 7: 610–625.
Courgeau, Daniel (1985): Interaction between spatial mobility, family and career life cycle: A French survey. In: Sociological Review 1: 139–162.
Coviello, Vincenzo; Boggess, May (2004): Cumulative incidence estimation in the presence of competing risks. In: The Stata Journal 4, 2: 103–112.
Dechant, Anna; Rost, Harald; Schulz, Florian (2014): Die Veränderung der Hausarbeitsteilung in Paarbeziehungen. In: Zeitschrift für Familienforschung 26, 2: 144–168.
Deding, Mette; Filges, Trine; van Ommeren, Jos (2009): Spatial mobility and commuting: The case of two-earner households. In: Journal of Regional Science 49, 1: 113–147.
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.) (2010): SOEP-Newsletter Nr. 90/2010.

Diabaté, Sabine; Lück, Detlev (2014): Familienleitbilder – Identifikation und Wirkungsweise auf generatives Verhalten. In: Zeitschrift für Familienforschung 26, 1: 49–69.

Diekmann, Andreas; Voss, Thomas (2004): Die Theorie rationalen Handelns. Stand und Perspektiven. In: Diekmann, Andreas; Voss, Thomas (Hrsg.): Rational-Choice-Theorie in den Sozialwissenschaften: Probleme und Perspektiven. München: R. Oldenbourg: 13–29.

Dorbritz, Jürgen; Lengerer, Andrea; Ruckdeschel, Kerstin (2005): Einstellungen zu demographischen Trends und zu bevölkerungsrelevanten Politiken. Ergebnisse der Population Policy Acceptance Study in Deutschland. Schriftenreihe des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung, Sonderheft. Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

Drasch, Katrin (2012): Between familial imprinting and institutional regulation. Family related employment interruptions of women in Germany before and after the German reunification. IAB-Discussion Paper 9/2012.

Ejrnæs, Mette; Kunze, Astrid (2013): Work and wage dynamics around child birth. In: Scandinavian Journal of Economics 155, 3: 856–877.

Elliott, James R.; Joyce, Marilyn S. (2004): The effects of race and family structure on women's spatial relationship to the labor market. In: Sociological Inquiry 74, 3: 411–435.

Ericksen, Julia A. (1977): An analysis of the journey to work for women. In: Social Problems 24: 428–435.

Esser, Hartmut (1990): „Habits“, „Frames“ und „Rational Choice“. Die Reichweite von Theorien der rationalen Wahl (am Beispiel der Erklärung des Befragtenverhaltens). In: Zeitschrift für Soziologie 19, 4: 231–247.

Evers, Gerard H. M. (1989): Simultaneous models for migration and commuting: Macro and micro economic approaches. In: van Dijk, Jouke; Folmer, Hendrik; Herzog, Henry W. Jr.; Schlottmann, Alan M. (Hrsg.): Migration and labour market adjustment. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers: 177–197.

Fagnani, Jeanne (1983): Women’s commuting patterns in the Paris region. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie 74: 12–24.

Fan, Yingling (2017): Household structure and gender differences in travel time: Spouse/partner presence, parenthood, and breadwinner status. In: Transportation 44, 2: 271–291.

Fasang, Anette Eva; Huinink, Johannes; Pollmann-Schult, Matthias (2016): Aktuelle Entwicklungen in der deutschen Familiensoziologie: Theorien, Daten, Methoden. In: Zeitschrift für Familienforschung – Journal of Family Research 28, 1: 112–143.

Feldhaus, Michael; Boehnke, Mandy (2008): Ungeplante Schwangerschaften – Wider das Ideal der Naturbeherrschung? In: Rehberg, Karl-Siegbert (Hrsg.): Die Natur der Gesellschaft. Verhandlungen des 33. Kongresses der DGS 2006. Frankfurt am Main/New York: Campus: 1680–1693.

Feldhaus, Michael; Schlegel, Monika (2013): Berufsbezogene zirkuläre Mobilität und Partnerschaftszufriedenheit. Comparative Population Studies 38, 2: 315–340.

Fischer, Peter A.; Malmberg, Gunnar (2001): Settled people don't move: On life course and (im-) mobility in Sweden. In: International Journal of Population Geography 7: 357–371.

Franz, Nele Elisa (2014): Maternity leave and its consequences for subsequent careers in Germany. SOEPpapers 722.

Freedman, Ora; Kern, Clifford R. (1997): A model of workplace and residence choice in two-worker households. In: Regional Science and Urban Economics 27, 3: 241–260.

Frodermann, Corinna; Müller, Dana; Abraham, Martin (2013): Determinanten des Wiedereinstiegs von Müttern in den Arbeitsmarkt in Vollzeit oder Teilzeit. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 65, 4: 645–668.

Galler, Heinz P.; Ott, Notburga (1990): Zur Bedeutung familienpolitischer Maßnahmen für die Familienbildung. Eine verhandlungstheoretische Analyse familialer Entscheidungsprozesse. In: Felderer, Bernhard (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft. Berlin: Duncker und Humblot: 111–134.

Gebel, Michael; Giesecke, Johannes (2009): Ökonomische Unsicherheit und Fertilität. Die Wirkung von Beschäftigungsunsicherheit und Arbeitslosigkeit auf die Familiengründung in Ost- und Westdeutschland. In: Zeitschrift für Soziologie 38, 5: 399–417.

Gerlach, Knut; Stephan, Gesine (1992): Pendelzeiten und Entlohnung – eine Untersuchung mit Individualdaten für die Bundesrepublik Deutschland. In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 210, 1–2: 18–34.

Giesselmann, Marco; Windzio, Michael (2012): Regressionsmodelle zur Analyse von Paneldaten. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Giesselmann, Marco; Windzio, Michael (2014): Paneldaten in der Soziologie: Fixed Effects Paradigma und empirische Praxis in Panelregression und Ereignisanalyse. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 66: 95–113.

Gimenez-Nadal, J. Ignacio; Molina, José Alberto (2015): Commuting time and household responsibilities: Evidence using propensity score matching. IZA Discussion Papers 8794.

Goebel, Jan (Hrsg.) (2016): SOEP (2014) – Documentation on biography and life history data for SOEP v31 and v31.1. SOEP Survey Papers 312: Series D.

Gooley, Ted A.; Leisenring, Wendy; Crowley, John; Storer, Barry E. (1999): Estimation of failure probabilities in the presence of competing risks: New representations of old estimators. In: Statistics in Medicine 18: 695–706.

Gründler, Sabine; Dorbritz, Jürgen; Lück, Detlev; Naderi, Robert; Ruckdeschel, Kerstin; Schiefer, Katrin; Schneider, Norbert F. (2013): Familienleitbilder. Vorstellungen, Meinungen, Erwartungen. Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

Haas, Anette; Hamann, Silke (2008): Pendeln. Ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. IAB-Kurzbericht 6: 1–8.

Haberkern, Klaus (2007): Zeitverwendung und Arbeitsteilung in Paarhaushalten. Zeitschrift für Familienforschung 19, 2: 159–185.

Haisken-DeNew, John P.; Frick, Joachim R. (Hrsg.) (2005): DTC desktop companion to the German Socio-Economic Panel (SOEP). Version 8.0 - Dec 2005. Updated to wave 21 (U).

Hakim, Catherine (2003): A new approach to explaining fertility patterns: Preference theory. In: Population and Development Review 29, 3: 349–374.

Hank, Karsten (2003): The differential influence of women's residential district on the risk of entering first marriage and motherhood in Western Germany. In: Population and Environment 25, 1: 3–21.

Hank, Karsten; Huinink, Johannes (2015): Regional contexts and family formation: Evidence from the german family panel. In: Hank, Karsten; Kreyenfeld, Michaela (Hrsg.): Social demography – Forschung an der Schnittstelle von Soziologie und Demografie, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 55. Wiesbaden: Springer VS: 41–58.

Hank, Karsten; Kreyenfeld, Michaela; Spieß, C. Katharina (2004): Kinderbetreuung und Fertilität in Deutschland. In: Zeitschrift für Soziologie 33, 3: 228–244.

Hanson, Susan; Johnston, Ibipo (1985): Gender differences in work-trip length: Explanations and implications. In: Urban Geography 6, 3: 193–219.

Huinink, Johannes (2005): Räumliche Mobilität und Familienentwicklung: Ein lebenslauftheoretischer Systematisierungsversuch. In: Steinbach, Anja (Hrsg.): Generatives Verhalten und Generationenbeziehungen. Festschrift für Bernhard Nauck zum 60. Geburtstag. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 61–81.

Huinink, Johannes (2016): Kinderwunsch und Geburtenentwicklung in der Bevölkerungssoziologie. In: Niephaus, Yasemin; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 227–251.

Huinink, Johannes; Feldhaus, Michael (2009): Family research from the life course perspective. In: International Sociology 24, 3: 299–324.

Huinink, Johannes; Feldhaus, Michael (2012): Fertilität und Pendelmobilität in Deutschland. In: Comparative Population Studies 37, 3–4: 463–490.

Huinink, Johannes; Kley, Stefanie (2008): Regionaler Kontext und Migrationsentscheidungen im Lebensverlauf. In: Migration und Integration, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 48. Wiesbaden: VS Verlag: 163–184.

Huinink, Johannes; Kohli, Martin (2014): A life-course approach to fertility. In: Demographic Research 30, 45: 1293–1326.

Huinink, Johannes; Röhler, H. Karl Alexander (2005): Liebe und Arbeit in Paarbeziehungen. Zur Erklärung geschlechtstypischer Arbeitsteilung in nichtehelichen und ehelichen Lebensgemeinschaften. Würzburg: Ergon.

Huinink, Johannes; Schröder, Torsten (2008): Skizzen zu einer Theorie des Lebenslaufs. In: Diekmann, Andreas; Eichner, Klaus; Schmidt, Peter; Voss, Thomas (Hrsg.): Rational choice: theoretische Analysen und empirische Resultate. Festschrift für Karl-Dieter Opp zum 70. Geburtstag. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 291–307.

Huinink, Johannes; Wagner, Michael (1989): Regionale Lebensbedingungen, Migration und Familienbildung. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 41, 4: 669–689.

Jacob, Marita; Kleinert, Corinna (2014): Marriage, gender, and class: The effects of partner resources on unemployment exit in Germany. In: Social Forces 92, 3: 839–871.

Jürges, Hendrik (1998): Berufliche Umzüge von Doppelverdienern. Eine empirische Analyse mit Daten des SOEP. In: Zeitschrift für Soziologie 27, 5: 358–377.

Jürges, Hendrik (2006): Gender ideology, division of housework, and the geographic mobility families. In: Review of Economics of the Household 4, 4: 299–323.

Kain, John F. (1962): The journey-to-work as a determinant of residential location. In: Papers in Regional Science 9: 137–160.

Kalter, Frank (1994): Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen. In: Zeitschrift für Soziologie 23, 2: 460–476.

Kalter, Frank (1997): Wohnortwechsel in Deutschland: Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen. Opladen: Leske + Budrich.

Kalter, Frank (1998): Partnerschaft und Migration. Zur theoretischen Erklärung eines empirischen Effekts. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 50, 2: 283–309.

Kelle, Nadiya (2011): Wandel von Erwerbsbeteiligung westdeutscher Frauen nach der Erstgeburt – Ein Vergleich der zwischen 1936 und 1965 geborenen Kohorten. SOEPpapers 406.

Klein, Thomas (2003): Die Geburt von Kindern aus paarbezogener Perspektive. In: Zeitschrift für Soziologie 32, 6: 506–527.

Klein, Thomas; Braun, Uwe (1995): Der berufliche Wiedereinstieg von Müttern zwischen abnehmendem Betreuungsaufwand und zunehmender Dequalifizierung. In: Zeitschrift für Soziologie 24, 1: 58–68.

Kley, Stefanie (2009): Migration im Lebensverlauf. Der Einfluss von Lebensbedingungen und Lebenslaufereignissen auf den Wohnortwechsel. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Kley, Stefanie (2010): Multilokalität als Strategie zur Nutzung von Chancen. In: Soeffner, Hans-Georg (Hrsg.): Unsichere Zeiten: Herausforderungen und gesellschaftliche Transformationen. Wiesbaden: VS Verlag (CD-Rom).

Kley, Stefanie (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.

Kley, Stefanie (2016): Räumliche Mobilität. In: Niephaus, Yasemin; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 481–500.

Kluve, Jochen; Tamm, Marcus (2012): Parental leave regulations, mothers' labor force attachment and fathers' childcare involvement: Evidence from a natural experiment. In: Journal of Population Economics 26, 3: 986–1005.

Kopp, Johannes; Richter, Nico (2015): Fertilität. In: Hill, Paul B.; Kopp, Johannes (Hrsg.): Handbuch der Familiensoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 375–411.

Kreyenfeld, Michaela (2010): Uncertainties in female employment careers and the postponement of parenthood in Germany. In: European Sociological Review 26, 3: 351–366.

Kreyenfeld, Michaela (2015): Economic uncertainty and fertility. In: Hank, Karsten; Kreyenfeld, Michaela (Hrsg.): Social demography – Forschung an der Schnittstelle von Soziologie und Demografie, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 55. Wiesbaden: Springer VS: 59–80.

Kreyenfeld, Michaela; Konietzka, Dirk; Walke, Rainer (2011): Dynamik und Determinanten nichtehelicher Mutterschaft in Ost- und Westdeutschland. In: Brüderl, Josef; Catiglioni, Laura; Schumann, Nina (Hrsg): Partnerschaft, Fertilität und intergenerationale Beziehungen. Ergebnisse der ersten Welle des Beziehungs- und Familienpanels. Würzburg: Ergon Verlag: 155–174.

Kühhirt, Michael (2012): Childbirth and the long-term division of labour within couples: How do substitution, bargaining power, and norms affect parents' time allocation in West Germany? In: European Sociological Review 28, 5: 565–582.
Kuhlenkasper, Torben; Kauermann, Göran (2009): Duration of maternity leave in Germany: A case study of nonparametric hazard models and penalized splines. SOEPpapers 213.
Kulu, Hill (2008): Fertility and spatial mobility in the life course: Evidence from Austria. In: Environment and Planning A 40, 3: 632–652.
Kulu, Hill; Vikat, Andres (2007): Fertility differences by housing type: The effect of housing conditions or of selective moves? In: Demographic Research 17, 26: 775–802.
Kunze, Astrid (2002): The timing of careers and human capital depreciation. IZA Discussion Paper 509.
Künzler, Jan; Walter, Wolfgang; Reichart, Elisabeth; Pfister, Gerd (2001): Gender division of labour in unified Germany. Tilburg: Tilburg University Press.
Lee, Bun Song; McDonald, John F. (2003): Determinants of commuting time and distance for Seoul residents: The impact of family status on the commuting of women. In: Urban Studies 40, 7: 1283–1302.
Lersch, Philipp M. (2012): Long-distance moves and labour market outcomes of dual-earner couples in the UK and Germany. SOEPpapers 469.
Lersch, Philipp M. (2014a): Geburten und die Wohnraumversorgung von Familien: Anpassungen der Wohnung im zeitlichen Verlauf. In: Zeitschrift für Soziologie 43, 2: 131–149.
Lersch, Philipp M. (2014b): Residential relocations and their consequences: Life course effects in England and Germany. Wiesbaden: Springer VS.
Lersch, Philipp M.; Kleiner, Sibyl (2016): Coresidential union entry and changes in commuting times of women and men. In: Journal of Family Issues, Online First [doi: 10.1177/0192513X16646146].
Lindenberg, Siegwart; Frey, Bruno S. (1993): Alternatives, frames and relative prices: A broader view of rational choice theory. In: Acta Sociologica 36, 3: 191–205.
Lück, Detlev (2010): Walking the tightrope. Combining family life, career and job mobility. In: Schneider, Norbert F.; Lück, Detlev (Hrsg.): Mobility and family. Schwerpunktheft der Zeitschrift für Familienforschung – Journal of Family Research 22, 2: 216–241.
Lück, Detlev (2014): Editorial zum Themenheft „Familienwerte und Familiennormen. Welchen Einfluss hat Kultur auf familiales und generatives Verhalten?". In: Comparative Population Studies 39, 3: 465–478.
Lück, Detlev; Ruppenthal, Silvia (2010): Insights into mobile living. Spread, appearances and characteristics. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.): Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective. Opladen: Verlag Barbara Budrich: 37–68.
Lück, Detlev; Schneider, Norbert F. (2010): Increasing job mobility. Changing family lives. In: Schneider, Norbert F.; Lück, Detlev (Hrsg.): Mobility and family. Schwerpunktheft der Zeitschrift für Familienforschung – Journal of Family Research 22: 135–148.
Lutz, Katharina (2016): Der kurvige Weg zurück in den Arbeitsmarkt. Erwerbsunterbrechungen und Berufswechsel von Müttern nach der Geburt ihres ersten Kindes. In: Zeitschrift für Familienforschung 28, 1: 19–37.
MacDonald, Heather (1999): Women's employment and commuting: Explaining the links. In: Journal of Planning Literature 13, 1: 267–283.
McDonald, Peter (2001): Theory pertaining to low fertility. International Union for the Scientific Study of Population (IUSSP). Working Group on Low Fertility. Tokyo, Japan.
McQuaid, Ronald; Chen, Tao (2012): Commuting times – The role of gender, children and part-time work. In: Research in Transportation Economics 34, 1: 66–73.
Madden, Janice Fanning (1981): Why women work closer to home. In: Urban Studies 18, 2: 181–194.
Manderscheid, Katharina (2013): Mobilität als relationale Aushandlung – ein Vergleich zwischen England und der Schweiz. In: Hömke, Maik (Hrsg.): Mobilität und Identität – Widerspruch in der modernen Gesellschaft? Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 145–178.
Marbach, Jan H. (2008): Die Familie als Forschungsthema – ein Auslaufmodell? Zur Aktualität des Familienbegriffs in der Familienforschung und Ansätze zu einer Neufassung. In: Bien, Walter; Marbach, Jan H. (Hrsg.): Familiale Beziehungen, Familienalltag und soziale Netzwerke. Ergebnisse der drei Wellen des Familiensurvey. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 13–41.

Matysiak, Anna (2011): Interdependencies between fertility and women's labour supply. Dordrecht: Springer.

Maul, Katharina (2012): Der Einfluss der beruflichen Tätigkeit auf die Familiengründung. Würzburg: Ergon-Verlag.

Mayer, Karl Ulrich (1990): Lebensverläufe und sozialer Wandel. Anmerkungen zu einem Forschungsprogramm. In: Mayer, Karl Ulrich (Hrsg.): Lebensverläufe und sozialer Wandel. Opladen: Westdeutscher Verlag: 7–21.

Mayer, Karl Ulrich (2009): New directions in life course research. Annual review of sociology 35: 413–433.

Meil, Gerardo (2010): Job mobility and family life. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.): Mobile living across Europe II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison. Opladen: Verlag Barbara Budrich: 215–235.

Miller, Paul W. (2013): The commute to work and the gender wage differential: International analysis. In: Mukhergee, Arijit (Hrsg.): Wages and employment: Economics, structure and gender differences. New York: Nova Science Publishers Inc.: 73–96.

Mincer, Jacob (1974): Schooling, experience, and earnings. New York, London: Columbia University Press.

Mincer, Jacob (1977): Family migration decisions. NBER working paper 199.

Moen, Phillys; Hernandez, Elaine (2009): Social convoys: Studying linked lives in time, context, and motion. In: Elder, Glen H.; Giele, Janet Z. (Hrsg.): The craft of life course research. New York: Guilford Press: 258–279.

Mulder, Clara H.; Wagner, Michael (2001): The connections between family formation and first-time home ownership in the context of West Germany and the Netherlands. In: European Journal of Population 17, 2: 137–164.

Nisic, Natascha (2010): Mitgegangen – mitgefangen? Die Folgen von Haushaltsumzügen für die Einkommenssituation von Frauen in Partnerschaften. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 62, 3: 515–549.

Nisic, Natascha (2011): Determinanten und Konsequenzen beruflich bedingter räumlicher Mobilität im Kontext von Partnerschaft und Haushalt. Dissertation. Elektronische Publikation an der Friedrich-Alexander-Universität Nürnberg-Erlangen.

Nisic, Natascha; Abraham, Martin (2015): Familie und Mobilität. In: Hill, Paul B.; Kopp, Johannes (Hrsg.): Handbuch der Familiensoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 675–708.

Oostendorp, Rebekka (2011): Wohnstandortwahl von Doppelverdienerhaushalten. Möglichkeiten in einer polyzentrischen Stadtregion. In: Hege, Hans-Peter; Knapstein, Yvonne; Meng, Rüdiger; Ruppenthal, Kerstin; Schmitz-Veltin, Ansgar; Zakrzewski, Philipp (Hrsg.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Hannover: Verlag der ARL: 105–116.

Opp, Karl-Dieter (1999): Contending conceptions of the theory of rational action. Journal of Theoretical Politics 11, 2: 171–202.

Ott, Notburga (1989): Familienbildung und familiale Entscheidungsfindung aus verhandlungstheoretischer Sicht. In: Wagner, Gert; Ott, Notburga; Hoffmann-Nowotny, Hans Joachim (Hrsg.): Familienbildung und Erwerbstätigkeit im demographischen Wandel. Berlin/Heidelberg: Springer: 97–116.

Ott, Notburga (1993): Zur Rationalität innerfamilialer Entscheidungen. In: Born, Claudia; Krüger, Helga (Hrsg.): Erwerbsverläufe von Ehepartnern und die Modernisierung weiblicher Lebensläufe. Weinheim: Deutscher Studien Verlag: 25–51.

Ott, Notburga (1998): Der familienökonomische Ansatz von Gary S. Becker. In: Pies, Ingo; Leschke, Michael (Hrsg.): Gary Beckers ökonomischer Imperialismus. Tübingen: Mohr Siebeck: 63–90.

Peuckert, Rüdiger (2002): Familienformen im sozialen Wandel, 4. überarbeitete und erweiterte Auflage. Opladen: Leske + Budrich.

Pfaff, Simon (2012): Pendeln oder umziehen? Mobilitätsentscheidungen in Deutschland zwischen 2000 und 2009. In: Zeitschrift für Soziologie 41, 6: 458–477.

Pfaff, Simon (2013): Pendeln oder umziehen? Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland. Dissertation. Elektronische Publikation am Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

Pfaff, Simon (2014): Pendelentfernung, Lebenszufriedenheit und Entlohnung – Eine Längsschnittuntersuchung mit den Daten des SOEP von 1998 bis 2009. Zeitschrift für Soziologie 43, 2: 113–130.

Pischner, Rainer (2007): Die Querschnittsgewichtung und die Hochrechnungsfaktoren des Sozioökonomischen Panels (SOEP) ab Release 2007 (Welle W). Modifikationen und Aktualisierungen. Data Documentation 22, Berlin: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW).

Pollmann-Schult, Matthias; Diewald, Martin (2007): Auswirkungen der Familiengründung auf den Berufsverlauf von Männern. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 59, 3: 440–458.

Putz, Tobias; Engelhardt, Henriette (2014): The effects of the first birth timing on women's wages: A longitudinal analysis based on the German Socio-Economic Panel. In: Zeitschrift für Familienforschung 26, 3: 302–330.

Pütz, Tobias (2015): Verkehrsbild Deutschland. Pendlerströme. Quo navigant? BBSR-Analysen, KOMPAKT 15/2015.

Roberts, Jennifer; Taylor, Karl (2015): Intra-household commuting choices and local labour markets. IZA Discussion Papers 9375.

Rüger, Heiko; Becker, Katharina (2011): Berufsmobilität, Geschlecht und Lebensform. Berufsbedingte räumliche Mobilität und die Folgen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und partnerschaftliche Arbeitsteilung. In: Klammer, Ute; Motz, Markus (Hrsg.): Neue Wege, gleiche Chancen. Expertisen zum Ersten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. Wiesbaden: VS Verlag: 363–396.

Rüger, Heiko; Feldhaus, Michael; Becker, Katharina; Schlegel, Monika (2011): Zirkuläre berufsbezogene Mobilität in Deutschland. Vergleichende Analysen mit zwei repräsentativen Surveys zu Formen, Verbreitung und Relevanz im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung. In: Comparative Population Studies 36, 1: 193–220.

Rüger, Heiko; Schulze, Alexander (2016): Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit. Bestehen Unterschiede nach soziodemografischen Gruppen? In: Prävention und Gesundheitsförderung 11, 1: 27–33.

Ruhm, Christopher J. (1998): The economic consequences of parental leave mandates: Lessons from Europe. In: The Quarterly Journal of Economics 113, 1: 285–317.

Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev (2009): Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil. Berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. In: Informationsdienst Soziale Indikatoren 42, 7: 1–5.

Ruppenthal, Silvia; Rüger, Heiko (2010): Räumliche Mobilität in Zeiten beruflicher Unsicherheit. In: Soeffner, Hans-Georg (Hrsg.): Unsichere Zeiten. Herausforderungen gesellschaftlicher Transformationen. Verhandlungen des 34. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Jena 2008. Wiesbaden: VS Verlag (CD-ROM).

Sandow, Erika (2014): Til work do us part: The social fallacy of long-distance commuting. In: Urban Studies 51, 3: 526–543.

Sandow, Erika; Westin, Kerstin (2010): Preferences for commuting in sparsely populated areas — The case of Sweden. In: Journal of Transport and Land Use 2, 3: 87–107.

Schaeper, Hildegard; Grotheer, Michael; Brandt, Gesche (2017): Childlessness and fertility dynamics of female higher education graduates in Germany. In: Kreyenfeld, Michaela; Konietzka, Dirk (Hrsg.): Childlessness in Europe: Contexts, causes, and consequences. Cham: Springer International Publishing: 209–232.

Schiefer, Katrin; Naderi, Robert (2015): Mütter in Ost- und Westdeutschland: Wie wichtig sind regionalspezifische Leitbilder für Elternschaft? In: Schneider, Norbert F.; Diabaté, Sabine; Ruckdeschel, Kerstin (Hrsg.): Familienleitbilder in Deutschland. Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft 48. Opladen/Berlin/Toronto: Verlag Barbara Budrich: 155–170.

Schleutker, Elina (2014): Determinants of childbearing: A review of the literature. In: Zeitschrift für Soziologie 43, 3: 192–211.

Schimank, Uwe (2002): Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie, 2. Auflage. Weinheim/München: Juventa Verlag.

Schmitt, Christian (2009): The effects of labour market participation on fertility decisions: Gender differences in cross-national perspective. Dissertation. Bielefeld: Universität Bielefeld.

Schmitt, Christian (2012): Labour market integration, occupational uncertainties, and fertility choices in Germany and the UK. In: Demographic Research 26, 12: 253–292.

Schmitt, Christian (2014): BIOBIRTH: A data set on the birth biography of female respondents. In: Goebel, Jan (Hrsg.): SOEP 2014 – Documentation on biography and life history data for SOEP v31 and v31.1. SOEP Survey Papers 312: Series D.

Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.) (2010): Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison. Opladen: Verlag Barbara Budrich.

Schneider, Norbert F.; Diabaté, Sabine; Lück, Detlev (2014b): Familienleitbilder in Deutschland. Ihre Wirkung auf Familiengründung und Familienentwicklung. In: Henry-Huthmacher, Christine (Hrsg.). Sankt Augustin/Berlin: Konrad-Adenauer-Stiftung e.V..

Schneider, Norbert F.; Dorbritz, Jürgen (2011): Wo bleiben die Kinder? Der niedrigen Geburtenrate auf der Spur. Aus Politik und Zeitgeschichte 10–11: 26–34.

Schneider, Norbert F.; Limmer, Ruth; Ruckdeschel, Kerstin (2002): Mobil, flexibel, gebunden. Beruf und Familie in der mobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main: Campus.

Schneider, Norbert F.; Lück, Detlev (2012): Ausdifferenzierung von Mobilitäts- und Migrationsverhalten zur Sicherstellung dialogischer Beziehungen. In: Buhr, Petra; Feldhaus, Michael (Hrsg.): Die notwendige Vielfalt von Familie und Partnerschaft. Würzburg: Ergon: 169–209.

Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo (Hrsg.) (2008): Mobile living across Europe I: Relevance and diversity of job-related spatial mobility in six European countries. Opladen: Verlag Barbara Budrich.

Schneider, Norbert F.; Panova, Ralina; Waibel, Stine (2013): Kein Abschied vom männlichen Familienernährer – Analysen zum Anteil, den Frauen in Paarhaushalten zum Haushaltsnettoeinkommen beitragen. In: Bevölkerungsforschung Aktuell 34: 2–10.

Schneider, Norbert F.; Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2016): Mobilität und mobile Lebensformen. In: Niephaus, Yvonne; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 501–525.

Schneider, Norbert F.; Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev (2009): Beruf, Mobilität und Familie. In: Burkart, Günther (Hrsg.): Zukunft der Familie. Prognosen und Szenarien. In: Zeitschrift für Familienforschung. Sonderheft 6: Opladen: Verlag Barbara Budrich: 111–136.

Schneider, Norbert F.; Ruppenthal, Silvia; Lück, Detlev; Rüger, Heiko; Dauber, Andrea (2008): Germany – A country of locally attached but highly mobile people. In: Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo (Hrsg.): Mobile living across Europe I. Relevance and diversity of job-related spatial mobility in six European countries. Opladen: Verlag Barbara Budrich: 105–147.

Schneider, Norbert F.; Skora, Thomas; Rüger, Heiko (2014a): Beruflich bedingte Mobilitätserfahrungen im Lebensverlauf und ihre Bedeutung für die Familienentwicklung. Ein Kohortenvergleich. In: Steinbach, Anja; Hennig, Marin; Arránz Becker, Oliver (Hrsg.): Familie im Fokus der Wissenschaft. Wiesbaden: Springer VS: 173–202.

Schönholzer, Thess (2011): Wer sollte pendeln? Gerechtigkeitseinschätzungen von Mobilitätsarrangements in Partnerschaften von Doppelverdienern. In: Soziale Welt 62: 143–163.

Schröder, Jette (2010): Der Zusammenhang zwischen der Erwerbstätigkeit von Frauen und ihrer Fertilität. Würzburg: Ergon.

Schröder, Jette; Brüderl, Josef (2008): Der Effekt der Erwerbstätigkeit von Frauen auf die Fertilität: Kausalität oder Selbstselektion? In: Zeitschrift für Soziologie 37, 2: 117–136.

Schröder, Torsten (2007): Geplante Kinderlosigkeit? Ein lebensverlaufstheoretisches Entscheidungsmodell. In: Konietzka, Dirk; Kreyenfeld, Michaela (Hrsg.): Ein Leben ohne Kinder. Kinderlosigkeit in Deutschland. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 401–423.

Schulze Buschoff, Karin (1997): Lebensentwürfe, Lebensformen und Lebensqualität: Haushalts- und Erwerbskonstellationen im Ost-West-Vergleich. In: Zeitschrift für Soziologie 26, 5: 352–367.

Sermons, M. William; Koppelman, Frank S. (2001): Representing the differences between female and male commute behavior in residential location choice models. In: Journal of Transport Geography 9, 2: 101–110.

Shauman, Kimberlee A.; Noonan, Mary C. (2007): Family migration and labor force outcomes: Sex differences in occupational context. In: Social Forces 85, 4: 1735–1764.

Simonson, Julia; Romeu Gordo, Laura; Titova, Nadiya (2011): Changing employment patterns of women in Germany: How do baby boomers differ from older cohorts? A comparison using sequence analysis. In: Advances in Life Course Research 16, 2: 65–82.

Simpson, Wayne (1980): A simultaneous model of workplace and residential location incorporating job search. In: Journal of Urban Economics 8, 3: 330–349.

Singell, Lary D.; Lillydahl, Jane H. (1986): An empirical analysis of the commute to work patterns of males and females in two-earner households. In: Urban Studies 23: 119–129.

Singer, Judith D.; Willett, John B. (2003): Applied longitudinal data analysis: Modeling change and event occurrence. Oxford: Oxford University Press.

Stata Corporation (2005): Stata survival analysis reference manual: Release 14. Texas: Stata Press.

Statistisches Bundesamt (2016): Väterbeteiligung beim Elterngeld steigt weiter an. Pressemitteilung 212/16.

Strohmeier, Klaus Peter (1989): „Movers“ und „Stayers“. Räumliche Mobilität und Familienentwicklung. In: Herlth, Alois; Strohmeier, Klaus Peter (Hrsg.): Lebenslauf und Familienentwicklung: Mikroanalysen des Wandels familialer Lebensformen. Opladen: Leske + Budrich: 165–187.

Surprenant-Legault, Julien; Patterson, Zachary; El-Geneidy, Ahmed (2013): Commuting trade-offs and distance reduction in two-worker households. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 51: 12–28.

Stuth, Stefan; Hennig, Marina (2014): Ist der Beruf entscheidend? Zum Einfluss beruflicher Eigenschaften auf die Dauer familienbedingter Nichterwerbsphasen von Frauen. Discussion Paper P 2014-006. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB.

Stuth, Stefan; Hennig, Marina; Allmendinger, Jutta (2009): Die Bedeutung des Berufs für die Dauer von Erwerbsunterbrechungen. Discussion Paper P 2009-001. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB.

Stutzer, Alois; Frey, Bruno S. (2008): Stress that doesn't pay: The commuting paradox. In: The Scandinavian journal of economics 110, 2: 339–366.

Thornton, Robert J.; Innes, Jon T. (1989): Interpreting semilogarithmic regression coefficients in labor research. In: Journal of Labor Research 10, 4: 443–447.

Trappe, Heike (2013): Väterzeit – das Elterngeld als Beschleuniger von Gleichstellung? In: Zeitschrift für Familienforschung 25, 2: 238–264.

Trappe, Heike; Pollmann-Schult, Matthias; Schmitt, Christian (2015): The rise and decline of the male breadwinner model. Institutional underpinnings and future expectations. In: European Sociological Review 31, 2: 230–242.

Turner, Tracy; Niemeier, Debbie (1997): Travel to work and household responsibility: new evidence. Transportation 24: 397–419.

Tyrell, Hartmann (2006): Familienforschung – Familiensoziologie: Einleitende Bemerkungen. In: Zeitschrift für Familienforschung 18, 2: 139–147.

Van Ham, Maarten (2002): Job access, workplace mobility, and occupational achievement. Delft: Eburon.

Van Ommeren, Jos N. (1996): Commuting and relocation of jobs and residences: A search perspective. Amsterdam: Thesis Publishers.

Van Ommeren, Jos N.; Rietveld, Piet; Nijkamp, Peter (1998): Spatial moving behavior of two-earner households. In: Journal of Regional Science 38, 1: 23–41.

Van Ommeren, Jos N.; Rietveld, Piet; Nijkamp, Peter (2000): Job mobility, residential mobility and commuting: A theoretical analysis using search theory. In: The Annals of Regional Science 34, 2: 213–232.

Vickerman, R. W. (1984): Urban and regional change, migration and commuting – The dynamics of workplace, residence and transport choice. In: Urban Studies 21, 1: 15–29.

Viry, Gil; Hoffmeister, Heather; Widmer, Eric (2010): Early life course relocation: effects on motility, mobility, and social integration. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.): Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison. Opladen: Verlag Barbara Budrich: 153–171.

Viry, Gil; Rüger, Heiko; Skora, Thomas (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.

Vittinghoff, Eric; McCulloch, Charles E. (2007): Relaxing the rule of ten events per variable in logistic and cox regression. In: American Journal of Epidemiology 165, 6: 710–718.

Vogt, Walter; Lenz, Matthias; Kalter, Frank; Dobeschinsky, Harry; Breuer, Peter (2001): Tägliches Fernpendeln und sekundär induzierter Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik 88. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Wachs, Martin; Taylor, Brian D.; Levine, Ned; Ong, Paul (1993): The changing commute: a case study of the jobs-housing relationship over time. In: Urban Studies 30: 1711–1730.

Wagner, Gert G.; Frick, Joachim R.; Schupp, Jürgen (2007): The German Socio-Economic Panel Study (SOEP) – scope, evolution and enhancements. SOEPpapers 1.

Wagner, Michael (1989): Räumliche Mobilität im Lebensverlauf. Eine empirische Untersuchung sozialer Bedingungen der Migration. Stuttgart: Enke.

Wagner, Michael; Mulder, Clara H. (2015): Spatial mobility, family dynamics, and housing transitions. In: Hank, Karsten; Kreyenfeld, Michaela (Hrsg.): Social Demography – Forschung an der Schnittstelle von Soziologie und Demografie, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 55. Wiesbaden: Springer VS: 111–135.

Waldfogel, Jane (1997): The effect of children on women's wages. In: American Sociological Review 62, 2: 209–217.

Waldfogel, Jane (1998a): The family gap for young women in the United States and Britain: can maternity leave make a difference? In: Journal of Labor Economics 16, 3: 505–545.

Waldfogel, Jane (1998b): Understanding the ‘‘Family Gap’’ in pay for women with children. In: Journal of Economic Perspectives 12, 1: 137–156.

Weber, Andrea Maria (2004): Wann kehren junge Mütter auf den Arbeitsmarkt zurück? Eine Verweildaueranalyse für Deutschland. ZEW Discussion Paper 04-08.

White, Michelle J. (1977): A model of residential location choice and commuting by men and women workers. In: Journal of Regional Science 17, 1: 41–52.

White, Michelle J. (1986): Sex differences in urban commuting patterns. In: The American Economic Review 76, 2: 368–372.

Willekens, Frans J. (1991): Understanding the interdependence between parallel careers. In: Siegers, Jacques J.; de Jong-Gierveld, Jenny; van Imhoff, Evert (Hrsg.): Female labour market behaviour and fertility: A rational-choice approach. Berlin: Springer Verlag: 11–31.

Windzio, Michael (2013): Regressionsmodelle für Zustände und Ereignisse: Eine Einführung. Wiesbaden: Springer VS.

Wingerter, Christian (2014): Berufspendler: Infrastruktur wichtiger als Benzinpreis. In: STATmagazin: Arbeitsmarkt 5/2014.

Zhang, Jianhua; Shichijo, Tatsuhiro; Suruga, Terukazu (2001): The effect of husband's commuting and working time on fertility: empirical evidence from the panel survey on consumers. In: Journal of Economics, Business and Law 3: 25–39.

Ziefle, Andrea (2004): Die individuellen Kosten des Erziehungsurlaubs: Eine empirische Analyse der kurz- und längerfristigen Folgen für den Karriereverlauf von Frauen. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 56, 2: 213–231.

Ziefle, Andrea; Gangl, Markus (2014): Do women respond to changes in family policy? A quasi-experimental study of the duration of mothers’ employment interruptions in Germany. In: European Sociological Review 30, 5: 562–581.