

*Schad, Helmut:*

## **Unterwegssein in Transferräumen und Zwischenwelten**

URN: urn:nbn:de:0156-0976281



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 203 bis 208

In:

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

Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen:  
ein Kompendium.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Helmut Schad

## UNTERWEGSSEIN IN TRANSFERRÄUMEN UND ZWISCHENWELTEN

### Gliederung

- 1 Unterwegs zu Hause?
  - 2 Transferräume und Zwischenwelten
  - 3 Empirische Befunde
  - 4 Schlussfolgerungen
- Literatur

### Kurzfassung

Das Unterwegssein als konstituierendes Element der Praktiken multilokalen Wohnens wird anhand empirischer Befunde thematisiert: Hierzu gehören neben den Mühen des Unterwegsseins und den Ritualen des Übergangs auch die soziale Einbettung und Fragen der Nutzung von Unterwegszeit. Abschließend werden Konnotationen des Unterwegsseins dargestellt.

### Schlüsselwörter

Mobilität – Zeitnutzung – Transferraum – Mobilitätsdienstleistungen

### Being on the move in transfer spaces and intermediate worlds

### Abstract

Being on the move as a constituent element of the practices of multifocal living is thematized on the basis of empirical findings. This includes the effort of being on the move and the rituals of transition, social embedding and questions of the use of time spent on the move. Finally, connotations of being on the move are presented.

### Keywords

Mobility – Time use – Transfer space – Mobility services

## 1 Unterwegs zu Hause?

Wer ein Geschäft für Taschen und Koffer betritt, findet neben einer langen Reihe von Rollkoffern Reisetaschen, die mittlerweile neudeutsch als „Weekender“ bezeichnet werden. Mit diesen beiden Sortimentarten reagieren Industrie und Handel auf die Tatsache, dass ein nennenswerter Teil der Bevölkerung wöchentlich oder zumindest mehrmals im Jahr Transfers zwischen zwei oder mehreren Wohnsitzen vornimmt. Die Differenzierung der angebotenen Taschen entlang einer Skala von einfach-funktional

bis „stylish“ lässt zudem erkennen, dass sich diese Art des Unterwegsseins offenbar auch für die Inszenierung spezifischer Lebensstile eignet. Trotz vielfältiger Formen des digitalen Austauschs scheint der physischen Mobilität weiterhin eine sehr hohe Bedeutung beigemessen zu werden. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen vermuten dies offenbar, werben sie doch mit dem Slogan „unterwegs zuhause“ und verknüpfen darin zwei auf den ersten Blick unvereinbare Begriffe.

Doch was hat es mit diesem Unterwegssein genau auf sich? Kommt ihm tatsächlich eine bestimmte Bedeutung im Rahmen einer multilokalen Lebensführung zu? Warum nehmen multilokal Wohnende den mit dem Wohnsitzwechsel verbundenen hohen Aufwand überhaupt auf sich? Bietet ihnen schon das Unterwegssein einen Nutzen? Diese Fragen stellen sich, wenn man z. B. die Formen multilokalen Wohnens in der Schweizer Bevölkerung genauer betrachtet (Schad/Hilti/Hugentobler et al. 2015; Schad/Hilti 2015). Insbesondere bei berufs- und ausbildungsbedingten Zwecken (s. Tippel in diesem Band) sowie bei Partnerschaften „living apart together“ (LAT) (s. Dittrich-Wesbuer/Sturm zu nichtamtliche Daten in diesem Band) finden im Jahresverlauf häufige Wechsel zwischen den Wohnsitzen statt. Multilokal Wohnende mit diesen Nutzungszwecken machen zwar nur einen kleinen Teil der Bevölkerung aus (Beruf 4%, Ausbildung 2%, LAT 6%), sie kommen jedoch oft auf hohe jährliche Verkehrsaufwände von mehreren Tausend Kilometern. Wohnsitze mit einer Nutzung vorwiegend für Freizeit Zwecke werden im Vergleich dazu deutlich seltener (nur wenige Male im Jahr) aufgesucht; dafür ist der Anteil der so lebenden Bevölkerung mit 19% deutlich höher. Ähnliche Häufigkeiten pro Jahr treten bei den verschiedenen Formen des Wohnens bei Freunden, Verwandten und Mitgliedern der Familie auf, die zusammen von rund einem Siebtel der Bevölkerung praktiziert werden.

## 2 Transferräume und Zwischenwelten

Studien zum multilokalen Wohnen und einige Arbeiten zur translokalen Mobilität gehen nicht so weit wie Vertreter der „mobilities studies“ (Urry 2007), die habituelles Unterwegssein in Verkehrsmitteln und Flughäfen mit Wohnen gleichsetzen. Sie erkennen aber an, dass unterwegs durchaus eine dem Wohnen nahekommende Aneignung von Fahrzeugen oder Aufenthaltsräumen vorkommen kann und die Wohnwelt damit gewissermaßen verstärkt in Bewegung gerät (Hilti 2013: 213). Das Unterwegssein wird als ein konstituierendes Element der Praktiken multilokalen Wohnens angesehen, wobei das wechselseitige Verhältnis zwischen der temporären Verankerung an den jeweiligen Wohnsitzen und dem dafür notwendigen Unterwegssein betont wird (Schier/Hilti/Schad et al. 2015). Es wird angenommen, dass multilokales Wohnen mit dem Unterwegssein weitere Bedeutungen erhalte. Der zwischen den Wohnsitzen aufgespannte Raum sei nicht mehr nur ein passiv durchquerter „Transit“-Raum ohne Austausch, Aneignung und Bedeutung. Dieser Raum erlange für das multilokale Wohnen vielmehr den Status eines „dritten Raums“ zwischen den jeweiligen Wohnsitzen (Rolshoven 2006) und könne als „Zwischenwelt“ (Hilti 2013) charakterisiert werden. Zwischen den Wohnsitzen unterwegs sein wird deshalb nachfolgend als Transfer und nicht als Transit bezeichnet, um eine Assoziation zu den diversen Austauschbeziehungen zwischen den multilokal Wohnenden, ihrer Umgebung und den Mitreisenden herzustellen.

### 3 Empirische Befunde

In einzelnen Studien wurde explizit nach Tätigkeiten und Erlebnissen unterwegs gefragt. Die Befunde deuten an, dass multilokal Wohnende mit dem Unterwegssein mehrheitlich Vorteile verbinden, die dafür aufgewandte Zeit also eher nicht als nutzlose Zeit bzw. nicht nur als Kostenfaktor empfinden, wie es in den Verkehrswissenschaften lange Zeit angenommen wurde (Mokhtarian/Salomon 2001; Lyons/Urry 2005; Jain/Lyons 2008). Die Mehrzahl der multilokal Wohnenden hat offenbar geeignete Strategien im Umgang mit den Transfers zwischen den Wohnungen entwickelt. Rituale verleihen diesen Passagen Bedeutung. Die Zeit wird unterwegs zudem für diverse Tätigkeiten genutzt. Es kann dabei auf Kompetenzen zurückgegriffen werden, die sich mit dem Reisen herausgebildet haben und notwendiger Bestandteil der Praktik des multilokalen Wohnens sind. Nachfolgend einige Befunde im Detail.

#### Die Mühen des Unterwegsseins

Hinweise auf das (quantitative) Verhältnis von Nachteilen und Vorteilen des Unterwegsseins liefert die erwähnte Befragung von multilokal Wohnenden in der Schweiz (s. Duchêne-Lacroix/Hilti/Schad in diesem Band). Rund 40% dieser Personen bringen mit dieser Wohnform („nur“, „eher“ und „teils“) Nachteile in Verbindung. Aber nur gut ein Drittel der dabei genannten Nachteile (36%) entfällt auf verschiedene Aspekte des Unterwegsseins, darunter vor allem die lange Dauer der Transfers und das Gefühl, Zeit zu verschwenden. Reisekosten, Komfortnachteile, Gepäcktransport und andere Mühen werden im Vergleich zu diesen Aspekten selten genannt. Von Nachteilen des Unterwegsseins nennt sich insgesamt aber nur eine Minderheit der multilokal Wohnenden betroffen. Diese und andere empfundenen Nachteile des multilokalen Wohnens sind jedoch insofern relevant, als sie signifikant mit der Absicht korrelieren, dieses Wohnarrangement in Zukunft wieder aufzugeben.

#### Rituale des Übergangs

Die qualitative Forschung lässt vielfältige Rituale der Aneignung von Verkehrsmitteln, Aufenthaltsräumen und Übergangspassagen erkennen (Hilti 2013). Von deutschen Besitzern werden mehrstündige Fahrten zu ihren Ferienhäusern in Italien z.B. als eine bewusste Übergangspassage wahrgenommen, in denen eine Einstimmung auf das Leben am anderen Ort stattfindet. Es werden Ankerpunkte gesetzt, an denen man den Übergang in die andere Region („hier beginnt Italien“) festmacht (Seidl 2009). Rituell finden zum Beispiel Unterbrechungen der Fahrt an immer derselben Raststätte statt, um dort einen Kaffee zu trinken. Oder multilokal Wohnende wählen bei ihren Fahrten im Zug oft den gleichen Waggon und Sitzplatz (Hilti 2013). Solche Riten und Routinen verweisen darauf, dass auch der Transferraum von Alltagspraktiken geprägt ist, mit denen Vertrautheit hergestellt wird. Die Praktik des Unterwegsseins aktiviert nicht nur ein Know-how des Reisens. Wie für Praktiken typisch, werden auch die Sinne und die durch sie verlaufende Wahrnehmung modelliert und mobilisiert (Reckwitz 2015).

#### Soziale Einbettung „on the move“

Multilokal Wohnende haben in der Regel nicht das Gefühl, unterwegs „verloren“ zu sein. Die von Verne (2012) befragten mobilen Händler sind zum Beispiel auf ihren langen Reisen über Ländergrenzen hinweg regelmäßig über Mobiltelefon in Kontakt zu ihren weit entfernt wohnenden Verwandten und Freunden, um auf dem Laufenden zu

bleiben. Eine zweite Form sind Kontakte zu (unbekannten) Mitreisenden, die für einen Teil der mit dem Zug reisenden multilokal Wohnenden in der Schweiz eine Bedeutung haben (Hilti 2013). Schon die Möglichkeit, solche Kontakte während einer Zugreise herstellen zu können, wird als potenzieller Vorteil des Unterwegsseins angesehen (Schad/Hilti 2015). Drittens spielt aber auch das gemeinsame Unterwegssein mit Bezugspersonen eine Rolle. Rund zwei Drittel der multilokal Wohnenden in der Schweiz sind gemeinsam mit Personen aus dem Kreise der Familie, der Verwandten oder Freunde unterwegs. Als eine der häufigsten Tätigkeiten unterwegs werden denn auch Gespräche mit Mitreisenden genannt (40% mit Nennung „meistens“ oder „immer“). Solche gemeinschaftlich ausgeübten Praktiken des Unterwegsseins (mobile Kopräsenz) korrigieren das traditionelle Bild der Verkehrsplanung, wonach vor allem mobile Einzelpersonen unterwegs seien, die ihre Mobilitätsentscheide zudem weitgehend unabhängig von anderen Personen treffen würden (Manderscheid 2014). Viertens stellen multilokal Wohnende die Nähe zu Bezugspersonen auch über die Imagination her, wenn zum Beispiel das Erlebte am verlassenen Wohnsitz reflektiert wird, Pläne für Unternehmungen mit nahestehenden Personen am Ankunftsort geschmiedet werden und sich eine Vorfreude auf das Ankommen einstellt (Hilti 2013).

### **Nutzung der Unterwegszeit**

Neben den oben erwähnten Gesprächen mit Mitreisenden üben Schweizer multilokal Wohnende unterwegs häufig individuelle Freizeittätigkeiten aus (Schad/Hilti 2015): Lesen und Musik hören (41% „meistens“ oder „immer“) sowie Entspannen, Abschalten oder Schlafen (29%). In einem Teil der Fälle dürfte es sich dabei um eine Substitution der gleichen Tätigkeit an einem der Wohnsitze handeln. Bei berufstätigen multilokal Wohnenden hat das Arbeiten unterwegs einen hohen Stellenwert, sofern die Bahn genutzt wird und eine entsprechende technische Ausstattung vorhanden ist (Hilti 2013). Die Intensität des Arbeitens ist dann meistens sehr hoch. Ob das Unterwegssein einen Zusatznutzen bietet, hängt davon ab, ob einfach nur Tätigkeiten substituiert werden, die sonst an einem der Wohnsitze ausgeübt würden oder ob sie spezifisch an das Unterwegssein gebunden und nur deswegen möglich sind. Letzteres ist beispielsweise der Fall, wenn man nur unterwegs dazu kommt, längere Texte zu lesen, in Ruhe zu arbeiten oder das Alltagsgeschehen zu reflektieren, wie es multilokal Wohnende in qualitativen Interviews berichten (Hilti 2013). Einigen multilokal Wohnenden bietet das Unterwegssein darüber hinaus aber auch Aufregung, Abwechslung und Überraschung. Begünstigt durch die Flüchtigkeit des Unterwegsseins und die geringere Verbindlichkeit sozialer Kontakte (Hilti 2013) öffnen sich Möglichkeitsräume außerhalb des alltäglichen Rahmens. Selbst wenn diese Räume oft nur in der Imagination ‚betreten‘ werden, können sie als zusätzlicher Nutzen des multilokalen Wohnens interpretiert werden.

## **4 Schlussfolgerungen**

Das Unterwegssein ist für die Mehrheit der multilokal Wohnenden positiv konnotiert. Genauer betrachtet können drei Teilgruppen unterschieden werden: Für eine erste Gruppe bietet es offenbar – über die Vorzüge eines Lebens an zwei Orten hinaus – spezifische Zusatznutzen, wie zum Beispiel (potenzielle) Kontakte zu Mitreisenden, das

konzentrierte Arbeiten oder Nachdenken, Zeitfenster zum Entspannen und Nichtstun sowie die Möglichkeit, positive Überraschungen und Abwechslungen zu erfahren. In einer zweiten Gruppe von multilokal Wohnenden wird das Unterwegssein zumindest nicht als gravierender Nachteil angesehen, weil diese Personen geeignete Strategien im Umgang mit den Umständen des Transfers zur jeweils anderen Wohnung entwickelt haben. Sie substituieren zum Beispiel Tätigkeiten, die sonst an einem der Wohnsitze stattfinden würden (z.B. Gespräche mit den mitreisenden Familienangehörigen, Lesen). Oder sie stimmen sich während des Transfers auf den anderen Wohnsitz ein und entwickeln eigene Riten des Übergangs. Die diversen Formen der Aneignung von Verkehrsmitteln und Kontaktpunkten erlauben es, aus den Transferräumen vertraute Räume der Alltagsgestaltung zu machen, die mögliche Nachteile des Transfers in den Hintergrund treten lassen. Erst die dritte Gruppe empfindet das Unterwegssein als einen wichtigen Nachteil des multilokalen Wohnens. Insbesondere die damit verbundenen Zeitaufwände und die Schwierigkeit, die Zeit des Transfers sinnvoll zu nutzen, werden als belastend bewertet. Es kann damit gerechnet werden, dass Personen dieser Gruppe das gewählte multilokale Wohnarrangement recht bald aufgeben, falls sich die Bedingungen des Unterwegsseins für sie noch einmal verschlechtern. Für die anderen beiden Gruppen dürfte dies nicht oder nicht unmittelbar gelten, da ihnen das Unterwegssein Zusatznutzen bietet oder sie zumindest gelernt haben, mit etwaigen Nachteilen umzugehen.

Für die Mobilitätsdienstleister stellen multilokal Wohnende mit regelmäßigen Fahrten über lange Distanzen wichtige Zielgruppen dar. Sie werden bestrebt sein, mögliche Nachteile des Unterwegsseins noch weiter zu reduzieren. Geeignet sind dafür diverse Angebote und Dienstleistungen, so unter anderem der zuverlässige Zugang zu mobilen Kommunikationsangeboten, das Anbieten von Ruhe- und Rückzugsorten in Verkehrsmitteln und an Umsteigepunkten, das Vereinfachen des Transports und Aufbewahrens von Sachen, das Ermöglichen von angenehmen Kontakten zwischen den Reisenden und das Erhöhen der betrieblichen Zuverlässigkeit.

---

### Literatur

- Hilti, N. (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender. Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Wiesbaden.
- Jain, J.; Lyons, G. (2008): The gift of travel time. In: *Journal of Transport Geography* 16 (2), 81-89.
- Lyons, G.; Urry, J. (2005): Travel time use in the information age. In: *Transportation Research Part A* 39 (2), 257-276.
- Manderscheid, K. (2014): Criticising the solitary mobile subject: Researching relational mobilities and reflecting on mobile methods. In: *Mobilities* 9 (2), 188-219.
- Mokhtarian, P. L.; Salomon, I. (2001): How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. In: *Transportation Research Part A* 35 (8), 695-719.
- Reckwitz, A. (2015): Sinne und Praktiken. Die sinnliche Organisation des Sozialen. In: Göbel, H. K.; Prinz, S. (Hrsg.): *Die Sinnlichkeit des Sozialen. Wahrnehmung und materielle Kultur*. Bielefeld, 441-455.
- Rolshoven, J. (2006): Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 102 (2), 179-194.
- Schad, H.; Hilti, N. (2015): Die Mobilität multilokal Wohnender. In: *Verkehrszeichen* 31 (2), 4-8.
- Schad, H.; Hilti, N.; Hugentobler, M.; Duchêne-Lacroix, C. (2015): Multilokales Wohnen in der Schweiz – erste Einschätzungen zum Aufkommen und zu den Ausprägungen. In: Weichhart, P.; Rumpolt, P. (Hrsg.): *Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität*. Wien, 176-201. = *Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung* 18.

Schier, M.; Hilti, N.; Schad, H.; Toppel, C.; Dittrich-Wesbuer, A.; Monz, A. (2015): Residential multi-locality studies – the added value for research on families and second homes. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 106 (4), 439-452.

Seidl, D. (2009): „Wir machen hier unser Italien ...“. Multilokalität deutscher Ferienhausbesitzer. Münster. = Münchner Beiträge zur Volkskunde 39.

Urry, J. (2007): Mobilities. Cambridge/Malden.

Verne, J. (2012): Living Translocality. Stuttgart. = Erdkundliches Wissen 150.

---

## Autor

*Helmut Schad (\*1962; †2017), Mobilitätsforscher und Verkehrsplaner, beschäftigte sich, überwiegend im Rahmen Angewandter Forschung, mit der Entwicklung der Mobilität von Personen. Darüber hinaus beriet er öffentliche Stellen und Mobilitätsdienstleister bei der Gestaltung von neuen Verkehrsangeboten. Seine wissenschaftlichen Interessen lagen in der Anwendung sozialwissenschaftlicher Ansätze (Praxistheorien, Akteur-Netzwerk-Theorie, relationale Geographien) auf Fragestellungen der Mobilitätsforschung. Von 2013 bis 2015 hat er unter anderem an der Studie „Multilokales Wohnen in der Schweiz“ mitgewirkt.*