

Dyadische Analyse regionaler Arbeitsmarktmobilität

Modellierung von Entscheidungsprozessen im Mehrebenenkontext

Bearbeitet von
Christoph Kern

1. Auflage. 2017. Buch. IX, 227 S. Kartoniert / Broschiert

ISBN 978 3 658 17434 7

Format (B x L): 14,8 x 21,1 cm

Gewicht: 312 g

[Weitere Fachgebiete > Ethnologie, Volkskunde, Soziologie](#)

Zu [Inhaltsverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

2 Modellierung von räumlichen Mobilitätsentscheidungen in der Mobilitätsforschung

2.1 Individual-, Haushalts-, und Kontextdeterminanten räumlicher Mobilität

2.1.1 Individualebene

In einer Vielzahl von Beiträgen konnten bislang verschiedenste Determinanten identifiziert werden, welche die räumliche Mobilität von Akteuren bedingen. Diese Mobilitätsdeterminanten können hinsichtlich ihrer Wirkungsebene klassifiziert werden: Auf der *Individualebene* sind akteurspezifische Ressourcen, Einstellungen sowie demographische und biographische Merkmale für das Mobilitätsverhalten von Individuen von Bedeutung, während Merkmale des engeren Bezugskreises auf der *Haushaltsebene* von Entscheidungsrelevanz sind. Schließlich zeigen sich zudem ortsbezogene Opportunitäten, vermittelt über regionale Arbeitsmarktbedingungen, auf der *Kontextebene* als entscheidungswirksam.

Bezüglich der Determinanten auf Individualebene ist der Zusammenhang zwischen individuellem Qualifikationsniveau und räumlichem Mobilitätsverhalten breit dokumentiert. Die Beobachtung einer höheren Mobilitätsbereitschaft sowie höherer Mobilitätsraten von (hoch-) qualifizierten Arbeitskräften (z.B. Melzer 2013a, Granato et al. 2009, Hunt 2000, 2004, 2006, Machin et al. 2012, Haapanen/Böckerman 2013, Böltken et al. 1997) wird dabei über verschiedene Mechanismen erklärt.¹ Zum einen sind aus humankapitaltheoretischer Sicht mit steigendem Bildungsniveau erhöhte Mobilitätsgewinne am Zielort zu erwarten, womit die anfallenden Kosten bei der Überwindung von größeren Distanzen mit hohem Qualifikationsniveau leichter zu amortisieren sind (Speare 1971, Sjaastad 1962). Weiterhin lässt sich die höhere Orientierung von Hochqualifizierten an überregionalen Arbeitsmärkten durch eine weitläufigere räumliche Verteilung der Arbeitsnachfrage erklären, da die in der Bildungslaufbahn erworbenen hochspezialisierten Fertigkeiten nur an bestimmten Standorten von Arbeitsmarktregionen eingesetzt werden können. Hierbei ist, trotz beobachtbarer Dekonzentrationstendenzen in Westdeutschland, eine deutliche räumliche Bündelungen von hochwertigen Arbeitsplätzen in zentralen Verdichtungsräumen erkennbar (Bade/Schönert 1997). Zum anderen werden Qualifikationseffekte auch indirekt über weitere, mit dem Bildungsniveau korrelierende Faktoren vermittelt: Beispielsweise

¹ Zwischen dem Qualifikationsniveau und der Umsetzungswahrscheinlichkeit von räumlicher Mobilität werden nicht ausschließlich lineare Zusammenhänge beobachtet. Bei der Betrachtung der innerdeutschen Ost-West Migration berichtet Melzer (2013a) von hohen Mobilitätsraten insbesondere bei Arbeitskräften mit höheren sekundären Bildungsabschlüssen, während bei einem Hochschulabschluss keine erhöhten Mobilitätsbewegungen zu beobachten sind. Werden alle Wanderungsrichtungen analysiert, können gleichförmigere Qualifikationseffekte beobachtet werden (Hunt 2004).

wird bei niedrigerer Qualifikation eine stärkere regionenspezifische Verbundenheit konstatiert, welche sich in einer geringeren Mobilitätsbereitschaft niederschlägt (Skrobanek/Jobst 2006). Demgegenüber steht eine höhere „mentale Offenheit“ bezüglich der Überschreitung regionaler (kultureller) Grenzen bei inkorporiertem Kapital hochkultureller Prägung (Windzio 2004a). Auch wird Hochqualifizierten häufig ein räumlich weitläufigeres soziales Netzwerk zugesprochen, welches sie mit überregionalen Informationen bezüglich potentieller Arbeitsplätze versorgen kann und somit die Mobilitätswahrscheinlichkeit positiv beeinflusst (z.B. bei Jürges 2006). Einen weiteren qualifikationsspezifischen Mechanismus verdeutlicht Hunt (2004), welche die firmeninterne räumliche Mobilität als einen von Hochqualifizierten überdurchschnittlich häufig genutzten, relativ „barrierefreien“ Mobilitätskanal identifiziert. Zudem wird deutlich, dass insbesondere die Überwindung großer Distanzen mit zunehmendem Qualifikationsniveau wahrscheinlicher wird, welches die besseren Möglichkeiten der Aufbringung etwaiger (monetärer sowie nicht-monetärer) Mobilitätskosten bei hohem Bildungsniveau unterstreicht (Windzio 2004a, Hunt 2004).

Wird ausschließlich das tertiäre Bildungswesen betrachtet, lassen sich auch innerhalb dieses Ausbildungsbereiches Niveauunterschiede hinsichtlich der räumlichen Mobilität verschiedener Absolventengruppen beobachten. Dabei wird deutlich, dass Fachhochschulabsolventen zwar häufiger räumlich mobil werden als Absolventen von Universitäten, letztgenannte dagegen größere Wanderungsdistanzen bei einer Relokalisierung nach dem Abschluss des Studiums zurücklegen. Weiterhin sind auch die Auslands- Abwanderungsraten in der Gruppe der Universitätsabsolventen höher (Mohr 2002).² Bei der Betrachtung der Promotion als nächsthöhere Qualifikationsstufe lässt sich ein nochmals höheres Ausmaß internationaler Mobilität beobachten (Enders/Bormann 2002).

Neben der Beobachtung qualifikationsspezifischer Mobilitätsraten ist die Altersselektivität räumlicher Wanderungen einer der stabilsten Befunde der Mobilitätsforschung. Dabei sind bei jüngeren Arbeitsmarktakteuren die größten Mobilitätsbewegungen beobachtbar, während mit steigendem Alter ein deutlicher Rückgang der Mobilitätswahrscheinlichkeit zu verzeichnen ist (z.B. Mai 2006, 2007, Hunt 2006, Haas 2000, Fuchs-Schündeln/Schündeln 2009). Bei der Betrachtung der Mobilitätsraten nach Altersgruppen (Gruppierung des Alters in 5 (6) Kategorien; Haas 2000, Hunt 2006) wird deutlich, dass der Alterseffekt auf allen Altersstufen bedeutsam ist (Im Vergleich mit der höchsten Alterskategorie (über 45 bzw. über 54 Jahre) haben alle anderen Altersgruppen eine höhere Mobilitätswahrscheinlichkeit) sowie in den jüngeren Altersgruppen besonders mobilitätsfördernd wirkt (Die Effektstärke ist in den Altersgruppen über 30 deutlich niedriger). Darüber hinaus lässt sich durch eine nach Altersgruppen separierte Modellierung von Mobilitätsentscheidungen zeigen, dass es bedeutsame Wirkungsunterschiede der weiteren Individualmerkmale bezüglich der Mobilitätsumsetzung in Abhängigkeit vom Alter gibt. Dabei zeigt

² Eine feingliedrige Differenzierung der Absolventenmobilität nach Studienfach und Abschlussart findet sich bei Krabel und Flöther (2012) sowie Venhorst et al. (2010).

sich unter anderem ein stärkerer Qualifikationseffekt (Effekt des erreichten Bildungsabschlusses) in der Gruppe der Jüngeren (18 - 25 Jahre), während die Erhöhung des eigenen Bildungsstandes (Effekt der Abschlussänderung gegenüber dem Vorjahr) wiederum in der Gruppe der Älteren (26 - 53 Jahre) einen stärkeren Einfluss auf die Mobilitätsumsetzung ausübt (Hunt 2006).

Auch der dargestellte Zusammenhang zwischen individuellem Alter und räumlichem Mobilitätsverhalten wird in der Mobilitätsliteratur über verschiedene Erklärungsansätze begründet. Wird räumliche Mobilität (humankapitaltheoretisch) als eine aus Kosten-Nutzen Abwägungen heraus getätigte Investition betrachtet, wird ersichtlich, dass sich die Zeitspanne, innerhalb derer die Investitionserträge akkumuliert werden können, mit zunehmendem Alter verkürzt. Bei geringem Alter ist somit ein kumulativ höherer Investitionsertrag zu erwarten. Aus Lebensverlaufsperspektive lässt sich die erhöhte Mobilität in der frühen Lebensphase durch die überdurchschnittliche Häufung von mobilitätsrelevanten Ereignissen in diesem Lebensabschnitt erklären. Hierzu zählt insbesondere die Aufnahme des ersten Beschäftigungsverhältnisses zu Beginn der Erwerbsbiographie (Kley 2009). Bedeutsam ist weiterhin auch der Hinweis auf die niedrigeren Berufswiedereingliederungschancen älterer Arbeitnehmer nach einer Relokalisation, wodurch sich das „Mobilitätsrisiko“ mit zunehmendem Alter erhöht (Haas 2000).

Mit der Betrachtung der Erwerbstätigkeit können weitere bedeutsame Individualmerkmale identifiziert werden, welche die Mobilitätswahrscheinlichkeit von Akteuren beeinflussen. Dabei sind in Abhängigkeit vom Erwerbsstatus (erwerbstätig gegenüber nicht erwerbstätig) verschiedenste Beschäftigungs- bzw. Erwerbslosigkeitscharakteristika mobilitätsrelevant. Im Falle einer Erwerbstätigkeit zeigt sich insbesondere die Beschäftigungsdauer im aktuellen Betrieb als bedeutsam, wobei mit zunehmender Betriebsverweildauer geringere Mobilitätsraten beobachtet werden können (z.B. Mertens/Haas 2006, Melzer 2010, 2013a). Dieser Befund wird über zwei Mechanismen erklärbar: Erstens kann nach dem „axiom of cumulative inertia“ (McGinnis 1968) davon ausgegangen werden, dass sich (soziale) Bindungen an einen Ort mit zunehmender Verweildauer an diesem Ort verfestigen, womit die Mobilitätswahrscheinlichkeit sukzessive zurückgeht.³ Bezogen auf die Betriebszugehörigkeit wirken somit sich im Zeitverlauf etablierende Beziehungsnetzwerke mobilitätshemmend. Zweitens wird mit zunehmender Betriebsverweildauer auch vermehrt betriebspezifisches Wissen akkumuliert, welches als firmengebundenes Kapital nur im jeweiligen Betrieb gewinnbringend eingesetzt werden kann und somit mobilitätsbedingte Wechsel weniger rentabel macht (vgl. auch Windzio 2004a).

Hinsichtlich der räumlichen Mobilität von Erwerbstätigen zeigt sich neben der Beschäftigungsdauer auch die Beschäftigungsposition als erklärungs wirksam. Hierbei sind bei Personen aus Beschäftigungsverhältnissen von geringerem Status niedrigere Mobilitätsbewegungen zu verzeichnen (Lediglich 27.6% der Betriebswechsel von Nichtfacharbeitern sind gleichsam auch regionale Betriebswechsel, während dies für 38.5% der Betriebswechsel von Angestellten zu-

³ In verallgemeinerter Form: „The probability of remaining in any state of nature increases as a strict monotone function of duration of prior residence in that state.“ (McGinnis 1968, S.716).

trifft; Haas 2000). Die beobachtete Positionsabhängigkeit von Mobilitätsbewegungen lässt sich dabei durch die im Zusammenhang mit der Qualifikationsselektivität bereits angeführte räumlich weitläufigere Verteilung von hochwertigen Arbeitsplätzen sowie die besseren Möglichkeiten der Überwindung etwaiger Mobilitätskosten bei höherem beruflichen Status erklären. Weiterhin zeigen sich hinsichtlich des Beschäftigungssektors (hohe Mobilitätsraten bei Beschäftigten im Bau- und Dienstleistungsgewerbe; Antolin/Bover 1997), des Beschäftigungsumfangs (höhere Mobilitätswahrscheinlichkeit von Vollzeit- gegenüber Teilzeitbeschäftigten; Melzer 2010) und der Betriebsgröße (geringere Fortzugswahrscheinlichkeit bei Beschäftigten aus großen Betrieben; Mertens/Haas 2006) variierende Mobilitätsraten der erwerbstätigen Akteure.⁴

Während mittels der dargestellten Beschäftigungsmerkmale die räumliche Mobilität von Erwerbstätigen beleuchtet wird, sind Wanderungsbewegungen bei vorheriger Erwerbslosigkeit insbesondere aus sozialpolitischer Perspektive von Relevanz (vgl. Kapitel 1.2). Der Betrachtung der räumlichen Mobilität von Erwerbslosen kommt damit in der Mobilitätsforschung eine besondere Aufmerksamkeit zuteil. Dabei kann zwischen einem absoluten Erwerbsstatuseffekt (erwerbstätig gegenüber nicht erwerbstätig) sowie arbeitslosigkeitsspezifischen Effekten (Arbeitslosigkeitsdauer, Leistungsbezug und Maßnahmenteilnahme) unterschieden werden.

Hinsichtlich der Effektrichtung der Erwerbslosigkeit beim Vergleich von Mobilitätsraten zwischen Erwerbslosen und Erwerbstätigen sind sowohl unterschiedliche theoretische Erklärungsannahmen als auch divergierende empirische Befunde beobachtbar. Dabei wird einerseits angenommen, dass aufgrund der hohen zu erwartenden Gewinnspanne bei Aufnahme eines Beschäftigungsverhältnis in Folge von räumlicher Mobilität, sowie dem fehlendem Risiko des Verlustes firmenspezifischer Kapitalien, Erwerbslosigkeit bedeutsame Mobilitätsanreize ausübt (Herzog et al. 1993). Die (alleinige) Aufnahme des Erwerbsstatus in der empirischen Modellierung kann die Vermutung der höheren Mobilitätswahrscheinlichkeit bei vorliegender Arbeitslosigkeit zunächst bestätigen (z.B. Mertens/Haas 2006, Melzer 2010, 2013a; einen Überblick über frühere Studien geben Herzog et al. 1993). Andererseits wird argumentiert, dass sich Erwerbslose durch eine arbeitsmarktbezogene Negativselektion auszeichnen, welche demgegenüber insbesondere mobilitätshemmende Merkmale vereint (z.B. sind etwaige Mobilitätskosten durch die begrenzten finanziellen Ressourcen schwerer aufzubringen; Jürges 1998). Auch in der empirischen Umsetzung lassen sich Belege dafür finden, dass Erwerbslosigkeit nicht mit einer höheren Mobilitätsbereitschaft (Ahn et al. 1999) oder -umsetzung (Jürges 1998) einher gehen muss. Dabei sind insbesondere spekulative Migrationsbewegungen (Mobilität ohne feste Jobperspektive) bei Erwerbslosen relativ selten zu beobachten (Gregg et al. 2004).

Die zunächst widersprüchlichen Befunde bezüglich der Effektrichtung individueller Arbeitslosigkeit lassen sich durch eine Zerlegung des Erwerbslosigkeitsstatus in verschiedene Einzeleffek-

⁴ Eine stärkere räumliche Bindung von Selbstständigen aufgrund der für diese Berufsgruppe besonderen Bedeutsamkeit ortsspezifischen Kapitals konnte demgegenüber nicht belegt werden (Reuschke/van Ham 2011, Reuschke 2011).

te erklären. Hierbei ist insbesondere die Unterscheidung zwischen „Übergangsarbeitslosigkeit“ und dauerhafter Erwerbslosigkeit bedeutsam. Die zusätzliche Aufnahme eines Indikators hinsichtlich einer kürzlichen Stellenaufgabe (in den letzten 12 Monaten) in der empirischen Modellierung senkt dabei merklich die Höhe des Arbeitslosigkeits(status)effektes und ist zudem auch selbst höchst erklärungsrelevant (höhere Mobilitätswahrscheinlichkeit bei kürzlicher Stellenaufgabe; Fuchs-Schündeln/Schündeln 2009, Hunt 2006). In diesem Falle kann ein Teil des Erwerbslosigkeitseffektes als (überregionaler) Jobwechseleffekt verstanden werden, bei welchem eine kurzfristige Arbeitslosigkeit als Bindeglied zwischen zwei ortsverschiedenen Erwerbsphasen auftritt (Windzio 2004a+b). Wird demgegenüber der Effekt der Arbeitslosigkeitsdauer betrachtet, zeigen sich deutlich geringere Mobilitätsraten von erwerbslosen Akteuren mit länger andauernden Erwerbsunterbrechungen (Windzio 2004a+b, 2010, Arntz 2005, Böheim/Taylor 2002). Somit kann angenommen werden, dass insbesondere bei langen Arbeitslosigkeitsphasen die ökonomischen Ressourcen für überregionale Wanderungen schwerer aufzubringen sind. Zudem sinken bei zunehmender Arbeitslosigkeitsdauer die (regionalen sowie überregionalen) Wiederbeschäftigungschancen, welches das Mobilitätsrisiko zusätzlich erhöht (Windzio 2004a).⁵

Neben der Identifizierung der Zeitabhängigkeit des Arbeitslosigkeitseffektes konnte in einem weiteren Forschungsstrang die Bedeutsamkeit sozialstaatlicher Maßnahmen und Unterstützungsleistungen für die räumliche Mobilität von Erwerbslosen belegt werden (vgl. die Übersicht in Arntz 2011). Dabei wird deutlich, dass die Teilnahme an einem Arbeitsmarktprogramm in Form von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder subventionierter Beschäftigung die räumliche Mobilität von Erwerbslosen senkt, welches mit geringeren überregionalen Suchanstrengungen in Folge der Maßnahmenpartizipation erklärt wird (Frederiksson/Johansson 2003, Lindgren/Westerlund 2003, Arntz/Wilke 2009).⁶ Die Beobachtung einer geringeren Arbeitsmarktmobilität insbesondere bei registrierter Arbeitslosigkeit (als Voraussetzung für den Bezug von Arbeitslosengeld) verdeutlicht zudem die Mobilitätsrelevanz sozialstaatlicher Unterstützungsleistungen (Windzio 2010, Antolin/Bover 1997). Ausgehend von der Vermutung, dass eine generöse Arbeitslosenunterstützung die Kosten einer andauernden Arbeitslosigkeit (und gleichsam die potentielle Gewinnspanne bei der Aufnahme eines Beschäftigungsverhältnisses) reduziert (Hassler et al. 2005), können bedeutsame Leistungsbezugseffekte im Hinblick auf die Anspruchsdauer sowie die Höhe der Unterstützungsleistung beobachtet werden. Dabei zeigt sich eine geringere Arbeitsmarktmobilität bei einem langen Anspruchszeitraum und bei einer hohen Lohnersatzrate (Arntz 2005, Arntz/Wilke 2009, Arntz et al. 2008, Kettunen 2002).⁷ Mit der Aufschlüsselung des Arbeits-

⁵ Eine eingeschränkte empirische Unterstützung der Annahme der erhöhten Umzugskosten und -risiken zeigt sich bei Abraham et al. (2013) auf Basis eines faktoriellen Surveys.

⁶ Nakosteen et al. (2012) berichten demgegenüber in einer geschlechtsspezifischen Modellierung von höheren Mobilitätsraten in Folge einer Maßnahmenpartizipation bei Männern, während für Frauen kein Teilnahmeeffekt beobachtet werden kann. Nach Hämäläinen (2002) zeigen sich zudem varierende Teilnahmeeffekte in Abhängigkeit von der nationalen Arbeitsmarktsituation, wobei geringere Mobilitätsraten nach einer Maßnahmenteilnahme nur bei einer niedrigen nationalen Arbeitslosigkeitsquote zu beobachten sind.

⁷ Den Befund geringerer Mobilitätsraten bei Bezug von Arbeitslosenunterstützung konnte Tatsiramos (2009) für

losigkeitseffektes durch die Betrachtung arbeitslosigkeitsspezifischer Merkmale kann so neben der Relevanz der Erwerbslosigkeitdauer ein bedeutsamer „locking-in“ Effekt sozialstaatlicher Unterstützungsleistungen und -maßnahmen identifiziert werden, bei dem ein Leistungsbezug oder eine Arbeitsmarktprogrammteilnahme die räumliche Mobilität von Erwerbslosen eher vermindert anstatt sie zu fördern.

Neben dem tatsächlichen Vorliegen von Erwerbslosigkeit und der Berücksichtigung verschiedener Arbeitslosigkeitscharakteristika zeigt sich zudem das subjektiv empfundene Risiko, in absehbarer Zeit arbeitslos zu werden, als bedeutsam für die Erklärung räumlichen Mobilitätsverhaltens. Hierbei zeigt sich, dass ein subjektiv als erhöht angesehenes Arbeitslosigkeitsrisiko mit einer erhöhten Mobilitätsneigung einhergeht, womit räumliche Mobilität für diese Beschäftigten als präventive Strategie zur Vermeidung finanziellen Schadens durch eine mögliche Erwerbslosigkeit verstanden werden kann (Kley 2010, 2013).

Wird das individuelle Einkommen als Mobilitätsprädiktor betrachtet, zeigen sich sowohl gegenläufige theoretische Annahmen als auch Befunde bezüglich dessen Wirkungsrichtung. Dabei ist einerseits aus humankapitaltheoretischer Perspektive der erwartete Einkommengewinn infolge einer Migration der zentrale Stimulus räumlicher Mobilität. Sind nun hohe individuelle Ausgangseinkommen zu verzeichnen, sind geringere Mobilitätsanreize aufgrund der geringeren potentiellen Gewinnspanne erwartbar (Sjaastad 1962, Burda et al. 1998). Zudem ist bei möglichen Phasen der Nicht-Erwerbstätigkeit nach der Relokalisation auch das Risiko höherer relativer Einkommensverluste und somit eine potentiell größere „Fallhöhe“ bei hohen Ausgangseinkommen zu berücksichtigen (Jürges 1998). Demgegenüber steht die Annahme, dass insbesondere bei vorteilhafter ökonomischer Ausstattung etwaige Mobilitätskosten besser getragen werden können, und somit eine kostenintensive, überregionale Arbeitsmarktmobilität leichter umsetzbar ist (Windzio 2004a).⁸ Des Weiteren kann das Einkommen auch als Indikator für beobachtbare, aber auch unbeobachtbare berufliche Fertigkeiten interpretiert werden. Aus dieser Perspektive kann mit der Vermutung günstiger überregionaler Beschäftigungschancen von produktiven Akteuren (mit gleichsam hohen Ausgangseinkommen) die Annahme einer positiven mobilitätsbezogenen Wirkungsrichtung des Einkommens unterstützt werden (Nakosteen et al. 2008).

In der Mobilitätsforschung lassen sich für beide Effektrichtungen empirische Belege finden. Dabei zeigt eine Vielzahl von Arbeiten für verschiedene Migrationsräume höhere regionale Wechselraten von Arbeitsmarktakteuren mit hohen Ausgangseinkommen (z.B. Hunt 2004 (Mobilität innerhalb von Westdeutschland), Windzio 2004a (Migration zwischen Nord- und Süddeutschland), Melzer 2010 (Migration zwischen Ost- und Westdeutschland), Kronenberg/Carree 2010 (Mobilität innerhalb der Niederlande)). Demgegenüber steht die Beobachtung höherer regionaler Arbeitsmarktmobilität bei niedrigeren Ausgangseinkommen z.B. bei Windzio (2004b), Nakos-

Deutschland, aber nicht für Frankreich, Spanien oder Großbritannien bestätigen.

⁸ Die analogen Erklärungen der Effekte der Qualifikation und der beruflichen Position bezüglich der Mobilitätskosten beziehen sich somit auf deren Proxyeffekt in Abwesenheit des Einkommens.

teen et al. (2008) sowie Smolny und Kirbach (2011). Auch wenn in Anlehnung an die beobachtete Distanzabhängigkeit des Qualifikationseffektes (Windzio 2004a) der Effekt des Einkommens in Abhängigkeit von der zurückzulegenden Mobilitätsdistanz betrachtet wird, zeigen sich weiterhin gegenläufige Befunde (positiver Einfluss des (Individual-)Einkommens auf überregionale Mobilität bei Hunt (2004); negativer Einfluss des (Haushalts-)Einkommens bei Migrationsbewegungen über große Distanzen bei Nivalainen (2004)). Vor dem Hintergrund dieser divergierenden Befunde bietet sich eine differenzierte Betrachtung des Einkommenseffektes in der Mobilitätsmodellierung an. Durch die Aufnahme des Einkommens in kubischer Form und der Verwendung semi-parametrischer Verfahren verdeutlichen etwa Burda et al. (1998), dass das (Haushalts-)Einkommen in nicht-linearer, S-förmiger Gestalt die individuelle Mobilitätswahrscheinlichkeit beeinflusst. Dieser nicht-lineare Einfluss äußert sich dabei in einer hohen Migrationsneigung von Haushalten mit geringen Einkommen, einer geringen Mobilitätswahrscheinlichkeit von Haushalten mit durchschnittlichen Einkommen, einer hohen Migrationsneigung von Haushalten mit hohem Einkommen sowie in einer leichten Abschwächung der Mobilitätsneigung bei Haushalten mit deutlich überdurchschnittlichen finanziellen Ressourcen.⁹

Neben der Betrachtung des Einkommens zeigt sich auch die Berücksichtigung von Wohneigentum, als potentieller Bestandteil des Haushaltsvermögens, als bedeutsamer Prädiktor zur Vorhersage räumlichen Mobilitätsverhaltens. Die Beobachtung deutlich geringerer Mobilitätsraten bei Besitz von Wohneigentum stellt sich hierbei als ein auch über verschiedene Zeiträume hinweg stabiler Befund in einer Reihe von Arbeiten dar (z.B. Helderma et al. 2004, 2006, Fischer/Malmberg 2001, Battu et al. 2008). Hintergrund der konstatierten verringerten Migrationswahrscheinlichkeit ist die lokale Bindung von zumeist erheblichen finanziellen Ressourcen bei vorhandenem Wohneigentum und die damit verbundenen hohen Transaktionskosten bei einem Wohnortwechsel. Zudem ist eine langfristige lokale Arbeitsmarktperspektive häufig Voraussetzung für den Eigentumserwerb, welche ebenfalls mit einer geringen Migrationswahrscheinlichkeit verknüpft ist (Helderma et al. 2006). In einer weiteren Aufschlüsselung des Wohnstatus verdeutlichen Böheim und Taylor (2002), dass insbesondere hypothekarisch belastetes Wohneigentum ein bedeutsames Mobilitätshindernis darstellt, während sich in Abhängigkeit vom Marktwert eines vorliegenden Wohneigentums keine variierenden Mobilitätsraten beobachten lassen.¹⁰

Eine weitere relevante Komponente bei der Erklärung individuellen Mobilitätsverhaltens stellt der Migrationshintergrund dar. Dessen Erklärungsrelevanz lässt sich durch bedeutsame Unterschiede zwischen Migranten und der autochthonen Bevölkerung hinsichtlich mobilitätsrelevanter

⁹ Als zu erklärende Größe betrachten Burda et al. (1998) die individuelle Mobilitätsintention und nicht die tatsächliche Mobilitätsumsetzung. Die Unterscheidung zwischen verschiedenen Stufen im Entscheidungsprozess und mögliche Hindernisse im Hinblick auf die Realisierung von Mobilitätsintentionen werden in Kapitel 2.2 diskutiert.

¹⁰ Demgegenüber beobachtet Henley (1998) einen negativen Effekt eines hohen (nicht belasteten) Immobilienwertes.

Merkmale begründen: Einerseits kann aufgrund der häufig ungünstigen Arbeitsmarktchancen (erhöhtes Arbeitslosigkeitsrisiko, häufigere Beschäftigung in qualifikationsinadäquaten Positionen) von einem erhöhten Mobilitätsanreiz bei vorliegendem Migrationshintergrund ausgegangen werden, während auf Basis der spezifischen sozio-demographischen Zusammensetzung der Gruppe der Migranten (durchschnittlich niedrigeres Qualifikations- sowie Einkommensniveau bei junger Altersstruktur) sowie der räumlich häufig starken Konzentration von Personen derselben ethnischen Herkunft sowohl positive als auch negative Effektrichtungen begründbar sind. Neben dieser über arbeitsmarkt- sowie kontextbezogene Drittvariablen vermittelten Effekte sind insbesondere bei Immigranten mit eigener Einwanderungserfahrung mobilitätsbegünstigende Einstellungen in Form einer höheren Risikobereitschaft und einer geringeren regionalen Verbundenheit erwartbar (Rüger et al. 2011, Schündeln 2008). In der empirischen Umsetzung zeigt sich dem folgend bei der Betrachtung von Immigranten eine erhöhte Mobilitätswahrscheinlichkeit dieser Gruppe gegenüber der einheimischen Bevölkerung, welche durch die alleinige Kontrolle sozio-ökonomischer Merkmale nicht erklärt werden kann. Hierbei zeigt sich insbesondere die Gruppe der „kürzlich“ Immigrierten (Einwanderung vor weniger als 10 Jahren) als besonders mobil (Schündeln 2008). Werden dagegen Mobilitätsraten in Abhängigkeit von der Nationalität betrachtet, ist die für Deutschland zunächst beobachtete erhöhte Mobilitätswahrscheinlichkeit von Personen türkischer Staatsangehörigkeit (mit direktem oder indirektem Migrationshintergrund) nach der Aufnahme sozio-demographischer Größen nicht mehr zu beobachten (Damelang 2007).¹¹ Analoge Ergebnisse berichten Vidal und Windzio (2012) für die Wahrscheinlichkeit eines interregionalen Wohnortwechsels von Mitgliedern weiterer ethnischer Gruppen (west-, ost- sowie nicht-europäischer Migrationshintergrund). Gleichsam wird deutlich, dass sowohl bei Immigranten als auch bei Personen türkischer Nationalität eine Arbeitslosigkeitsphase einen stärkeren positiven Effekt auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit ausübt als dies bei der einheimischen Bevölkerung der Fall ist, womit diesen Gruppen ein stärkeres Reaktionspotential bei lokalen Arbeitsmarktschocks zugeschrieben werden kann (Schündeln 2008, Damelang 2007).

Neben den dargestellten sozio-demographischen Merkmalen¹² stellt die subjektive Verbundenheit mit dem Wohnort einen weiteren zentralen Erklärungsbaustein im Rahmen der Mobilitätsforschung dar. Bisherige Arbeiten zeigen dabei bedeutsame negative Effekte einer starken regionalen Verbundenheit bezüglich der Entwicklung von Wegzugsgedanken und -plänen (Kley 2008, 2009), der Mobilitätsbereitschaft (Auspurg/Abraham 2007)¹³ sowie bezüglich lokaler Pendelmobilität

¹¹ Bei der Betrachtung von Migranten der zweiten Generation zeigt sich überdies eine niedrigere Mobilitätsaktivität dieser Gruppe, welche auch unter Berücksichtigung individueller sowie kontextueller Merkmale stabil bleibt (Şaka 2013).

¹² Ergänzend zu den vorgestellten Merkmalen lassen sich Belege dafür finden, dass Frauen gegenüber Männern höhere Mobilitätsraten aufweisen, welches mit der Möglichkeit der Kompensation geschlechtsspezifischer Diskriminierung am (lokalen) Arbeitsmarkt durch einen vergrößerten räumlichen Suchradius erklärt wird (Faggian et al. 2007, auf Basis eines Hochschulabsolventensamples).

¹³ Regionale Verbundenheit fungierte an dieser Stelle als Befragtenmerkmal zur Erklärung der Umzugsbereitschaft auf Basis fiktiver Szenarien im Rahmen eines faktoriellen Surveys.

(Abraham/Nisic 2007). Subjektive Kontextverbundenheit kann dabei als Ausdruck der Identifikation mit der eigenen Wohnregion verstanden werden, welche u.a. auf einer wahrgenommenen Gemeinsamkeit mit den Mitgliedern derselben Raumeinheit beruht. Die Herausbildung regionaler Identität steht dabei in einem engen Zusammenhang mit der bisherigen Wohndauer in der Region, dem Ausmaß der Inkorporierung lokal-kultureller Symbole und Eigenarten, dem Umfang regionaler Beziehungsnetzwerke und der bisherigen Mobilitätsbiographie bzw. der Geburt in der betreffenden Region (Kley 2008, Lilli/Diehl 1999). Damit ist anzunehmen, dass diese Merkmale nicht nur indirekt, vermittelt über die subjektive regionale Verbundenheit, sondern auch einzeln bedeutsame Faktoren im Rahmen der Erklärung individuellen Mobilitätsverhaltens sind.

Bezogen auf die Wohndauer zeigen sich gemäß der Annahme, dass mit zunehmender Wohndauer in einer Region das Ausmaß der subjektiven Kontextverbundenheit zunimmt, deutliche negative Effekte einer langen Verweildauer in einer Region auf die individuelle Mobilitätswahrscheinlichkeit (z.B. Haapanen/Tervo 2009, Détang-Dessendre/Molho 1999, 2000, Fischer/Malmberg 2001). Dieser durchaus stabile Befund lässt sich, ähnlich dem Effekt der Betriebszugehörigkeitsdauer, analog auch mittels des „cumulative inertia“ Axioms (McGinnis 1968) erklären, nach dem sich mit zunehmender Verweildauer in einem Zustand dessen Änderungswahrscheinlichkeit verringert, bezogen auf den vorliegenden Untersuchungsgegenstand etwa durch die Stabilisierung lokaler Netzwerke und somit dem sich kumulierenden Aufbau regionaler „ties“. Für die Gegenhypothese eines „cumulative stress“ Effektes, wonach mit zunehmender Wohndauer die Wahrscheinlichkeit steigt, dass sich individuelle Präferenzen oder berufliche Konstellationen entgegen der ursprünglichen Situation zum Einzugszeitpunkt ändern und so eine zunehmende Unzufriedenheit mit den lokalen Gegebenheiten bewirken können, finden sich demgegenüber nur vereinzelt empirische Belege (Gordon/Molho 1995 berichten bezüglich der Mobilitätsbereitschaft von einem nicht-linearen Effekt der Wohndauer mit zunächst deutlich positiver und ab 7 Wohnjahren leicht negativer Wirkungsrichtung).

Neben der Länge der Wohndauer steht auch der Grad der Identifikation mit lokal-kulturellen Symbolen und Verhaltensweisen in einem engen Bezug zum Ausmaß der regionalen Verbundenheit. Regionale Eigenarten wie lokale Dialekte oder eine hohe regionale Konsumorientierung können hierbei als regionenspezifisches kulturelles Kapital aufgefasst werden, welches allerdings – im Gegensatz zu z.B. institutionalisiertem kulturellem Kapital (Bildungstiteln) – außerhalb des spezifischen regionalen Kontextes kaum einsetzbar oder transferierbar ist. Die dem folgende Annahme einer geringen Mobilitätsneigung bei einem großen Umfang regionenspezifischen Kapitals zeigt sich bei einem (allerdings methodisch unsauberen) empirischen Umsetzungsversuch als belegbar (Skrobanek/Jobst 2006).

Als weitere Komponente regionaler Bindungen sind lokale Beziehungsnetzwerke von besonderer Bedeutung. Ausgehend vom Untersuchungsgegenstand der internationalen Migration

wird die Rolle sozialer Netzwerke auch im Rahmen regionaler Mobilität von einem weiten Forschungsstrang beleuchtet. Theoretischer Ausgangspunkt ist dabei die Annahme, dass umfangreiche lokale Beziehungsnetzwerke in der Form einer lokalen „Verwurzelung“ räumliche Mobilität verhindern, da mit den verfügbaren Beziehungen verbundene (lokal konzentrierte) Sozialkapital infolge einer Relokalisation verloren gehen würde (Haug/Pointer 2007, Haug/Sauer 2006).¹⁴ Dieser vermutete negative Effekt einer starken Einbindung in lokale Netzwerke auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit konnte in der empirischen Anwendung in verschiedenen nationalen Kontexten deutlich bestätigt werden (Boenisch/Schneider 2010 für Deutschland [SOEP], Kan 2007 für die USA [PSID], Belot/Ermisch 2009 für Großbritannien [BHPS], David et al. 2010 für 15 europäische Staaten im Rahmen des ECHP). Auf der anderen Seite wird postuliert, dass bereits bestehende Netzwerke an potentiellen Mobilitätszielregionen die Migrationswahrscheinlichkeit erhöhen, da dadurch etwaige Informationen, z.B. hinsichtlich der dort bestehenden Arbeitsmarktbedingungen, leichter zugänglich sind sowie mögliche Unterstützungsleistungen vor Ort, z.B. bei der Arbeitsplatzsuche oder bezüglich des Aufbaus neuer sozialer Beziehungen, in Anspruch genommen werden können. Bestehende Netzwerke am Zielort können somit als (räumlich entferntes) Sozialkapital verstanden werden, welches in dieser Form Mobilitätskosten senken kann und somit migrationsfördernd wirkt (Haug/Pointer 2007). Dem folgend zeigen Vidal und Kley (2010), dass die Wirkungsrichtung sozialer Netzwerke abhängig von der räumlicher Verortung des sozialen Bezugskreises ist, wobei weit entfernte Beziehungen einen mobilitätsbegünstigenden Effekt haben. Werden darüber hinaus ausschließlich bestehende Beziehungen in der potentiellen Mobilitätszielregion betrachtet, lassen sich deutlich erhöhte Migrationswahrscheinlichkeiten bei vorhandenen Netzwerken am Zielort feststellen (Rainer/Siedler 2009; Untersuchungsgegenstand ist an dieser Stelle die räumliche Mobilität aus Ostdeutschland in die alten Bundesländer unter Berücksichtigung von u.a. sozialen Verbindungen nach Westdeutschland in der Startwelle vor der möglichen Migration). Bei der Betrachtung der Rückkehrpräferenzen von bereits migrierten Akteuren, bei welchen eine räumlich besonders trennscharfe Abgrenzung der potentiellen Mobilitätszielregion möglich ist, wird deutlich, dass für diese spezifische Gruppe aufrechterhaltene soziale Beziehungen in der ursprünglichen Herkunftsregion (nun potentielle Zielregion) einen bedeutsamen positiven Effekt auf die Rückkehrpräferenz ausüben, während für das Ausmaß der sozialen Integration in der aktuellen, neuen Wohnregion keine eindeutige lokale Bindewirkung nachgewiesen werden kann (Schneider et al. 2011; das Fehlen letzteren Effektes wird u.a. mit einer unzureichenden Operationalisierung der sozialen Integration am neuen Wohnort begründet).¹⁵

¹⁴ Mit der konkurrierenden Konflikt- (Konflikte innerhalb sozialer Netzwerke als Auslöser räumlicher Mobilität) oder Ermutigungshypothese (Forcierung einer Abwanderung durch den engeren Bezugskreis zur Sicherung dessen Einkommens durch Transferleistungen des mobilen Mitglieds) werden dagegen erhöhte Mobilitätsanreize durch enge regionale Netzwerke erwartet.

¹⁵ Im Falle grenzüberschreitender Rückwanderung lässt sich die Mobilitätsrelevanz sozialer Netzwerke sowohl für zielregion- als auch herkunftsregionbezogene soziale Bindungen feststellen (Haug 2008).

Schließlich wird davon ausgegangen, dass sich eine starke regionale Bindung insbesondere bei in der betreffenden Region aufgewachsenen Personen herausbildet, da damit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass regionale Einflüsse internalisiert werden („regionale Prägung der Sozialisation“; Lilli/Diehl 1999). Dementsprechend lässt sich in der empirischen Umsetzung eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit der Planung sowie Umsetzung regionaler Mobilität bei Personen, welche bereits an mindestens einem anderen Ort gelebt haben, gegenüber Personen ohne bisherige Wohnortwechsel beobachten (Kley 2009, 2011, Kley/Mulder 2010). Der positive Effekt bisheriger Mobilitätserfahrungen wird neben der vermuteten geringeren regionalen Verbundenheit auch damit erklärt, dass für die vormals mobilen Personen räumlich entfernte Opportunitäten bewusster Alternativen im Handlungsset darstellen und das diese Gruppe darüberhinaus, aufgrund der bestehenden Erfahrungen, mit regionaler Mobilität geringere psychologische Kosten antizipiert (Kley 2011).¹⁶

Einen weiteren, bedeutsamen Ansatz im Rahmen der Erklärung räumlicher Mobilitätsprozesse stellt die Lebensverlaufsperspektive dar (vgl. den Überblick in Mulder/Hooimeijer 1999). Hintergrund ist dabei die Annahme, dass verschiedene Phasen im Lebensverlauf mit jeweils für diesen Lebensabschnitt typischen Ereignissen verknüpft sind, deren Antizipation oder Eintreten Mobilität auslösen können. Die Mobilitätsrelevanz dieses Ansatzes begründet sich insbesondere damit, dass biographische Ereignisse zumeist bedeutsame Einschnitte in der bisherigen alltäglichen Routine darstellen, welche häufig eine (u.a. räumliche) Neuorientierung gegenüber dem vorherigen Status Quo denkbar oder auch nötig erscheinen lassen. Darüber hinaus sind Ereignisse, welche das Ende z.B. eines Bildungs- oder Berufsabschnitts bedeuten, eng mit dem Verlust von ortsspezifischem sozialen Kapital und damit dem Abbau einer bedeutsamen „Mobilitätsbarriere“ verbunden (Kley 2011). Dem folgend zeigt eine zusammenfassende Betrachtung verschiedener Lebensverlaufereignisse, dass die Antizipation oder das Eintreten mindestens eines biographischen Ereignisses mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit bezüglich der Bildung von Mobilitätsplänen einhergeht (Huinink/Kley 2008). Im Einzelnen lässt sich die Mobilitätsrelevanz biographischer Ereignisse insbesondere im Bereich der Bildungs- und Berufsbiographie sowie hinsichtlich der Partnerschafts- und Familienbildung (und Auflösung) nachweisen (Wagner 1989). Bei der Betrachtung bildungsbiographischer Ereignisse zeigt sich, dass sowohl ein in naher Zukunft erwarteter Abschluss der schulischen Ausbildung, die Aufnahme einer beruflichen bzw. tertiären Ausbildung als auch das erwartete baldige Ende der beruflichen bzw. tertiären Bildungslaufbahn einen deutlichen positiven Effekt auf die Bildung von Mobilitätsgedanken und -plänen ausüben (Kley 2009, 2011, Kley/Mulder 2010). Hinsichtlich der berufsbezogenen Ereignisse zeigen sich erhöhte Mobilitätsraten insbesondere (zeitnah) infolge der Aufnahme eines Beschäftigungsverhältnisses (Détang-Dessendre/Molho 1999, 2000, Rabe/Taylor 2010)

¹⁶ Weiterhin gehen frühere Wohnortwechsel auch mit einer im Vergleich zu (gleichaltrigen) Immobilien kürzeren Wohndauer am aktuellen Wohnort einher, welche, wie bereits dargestellt, ebenfalls bedeutsam für die Vorhersage räumlichen Mobilitätsverhaltens ist.

sowie in Verbindung mit dem Wechsel des Arbeitsplatzes (Clark/Withers 1999), während sich auch (zeitnah) nach dem Ende einer Jobepisode zumeist erhöhte Mobilitätswahrscheinlichkeiten, wenngleich auf einem niedrigeren Niveau, beobachten lassen (vgl. Détang-Dessendre/Molho 1999, 2000, Clark 2013 sowie die bereits dargestellten Befunde bezüglich der „Übergangsarbeitslosigkeit“).¹⁷ Demgegenüber zeigen sich bei der Betrachtung partnerschafts- bzw. familienbezogener Ereignisse insbesondere Änderungen hinsichtlich des Familienstandes sowie der Haushaltszusammensetzung als zentrale – nicht-arbeitsmarktbezogene – Auslöser räumlicher Mobilität. Die bereits in frühen Studien (Rossi 1980, Speare/Goldscheider 1987) diskutierte Relevanz haushaltsbezogener Motive als Hintergrund räumlicher Mobilitätsbewegungen zeigt sich vorwiegend bei der Betrachtung von Eheschließungen (Clark 2013, Mulder/Wagner 1993, Odland/Shumway 1993) und Scheidungen bzw. Partnerschaftstrennungen (Clark 2013, Rabe/Taylor 2010, Feijten 2005, Feijten/van Ham 2007, 2013), welche bedeutsame mobilitätsfördernde Ereignisse darstellen.¹⁸ Darüber hinaus zeigen sich erhöhte Mobilitätswahrscheinlichkeiten zumeist auch in Verbindung mit der Familiengründung, welches mit sich ändernden Bedürfnissen bezüglich Wohnraum und -umgebung in Folge der Geburt eines Kindes begründet wird (Clark 2013, Clark/Withers 2009, Clark/Huang 2003 [nur im Längsschnittmodell], Rabe/Taylor 2010 [nur für Singles]). Unter Berücksichtigung der Mobilitätsrichtung zeigt sich hierbei insbesondere eine höhere Rate kleinräumiger Bewegungen von städtischen Verdichtungsräumen in rurale Randbezirke (Kulu 2008). Neben der Bedeutsamkeit der Einzeleffekte der genannten Lebensverlaufereignisse verdeutlicht Clark (2013), dass deren gemeinsame Modellaufnahme den (negativen) Effekt des Alters deutlich abschwächt, womit deutlich wird, dass bei alleiniger Aufnahme das Alter als Proxyvariable für das zumeist in jungen Jahren gehäufte Auftreten mobilitätsfördernder Ereignisse wirken kann.

Eine weitere Gruppe erklärungsrelevanter Einflussgrößen bezieht sich auf die aktuelle Wohnsituation und auf individuelle Einschätzungen bezüglich der Wohnumgebung. Hierbei liegt insbesondere bei der Betrachtung der Wohnsituation bzw. der Wohnraumbedürfnisse der Fokus auf wohnqualitätsbezogenen Mobilitätsauslösern. In der empirischen Umsetzung zeigt sich in diesem Zusammenhang speziell „room stress“, d.h. das Verhältnis von tatsächlicher Wohnraumanzahl und der auf Basis der Familiengröße generierten benötigten Wohnraumanzahl, als bedeutsamer Mobilitätsprädiktor, wobei Wohnraummissverhältnisse räumliche Mobilität begünstigen (Clark/Huang 2003, Böheim/Taylor 2002). Einen weiteren bedeutsamen Aspekt stellt neben dem (objektiv) verfügbaren Wohnraum die subjektive Zufriedenheit mit der Wohnsituation dar. Bei deren Berücksichtigung zeigt sich eine deutlich geringe Mobilitätswahrscheinlichkeit

¹⁷ Mit der exogenen Betrachtung der Jobaufnahme bzw. -wechsel liegt der Fokus an diesen Stellen stärker auf dem Vergleich der quantitativen Bedeutsamkeit verschiedener Mobilitätsformen (und auf dem Timing zwischen Job-Ereignis und Mobilität) als auf der Erklärung arbeitsmarktbezogener Mobilität als Mittel zur (endogenen) Aufnahme überregionaler Stellen.

¹⁸ Clark und Huang (2003) berichten von erhöhten Mobilitätsraten bei einer zusammenfassenden Betrachtung der Effekte von Heirat und Scheidung in Form der Änderung des Familienstandes.

bei einer subjektiv als positiv empfundenen Wohnsituation (Diaz-Serrano/Stoyanova 2010).

Die Betrachtung der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung stellt gegenüber der Fokussierung auf die Wohnsituation einen zentralen Prädiktor eines in Hinblick auf die Wandermotive weiter gefassten Mobilitätsbegriffes dar. Hintergrund sind hierbei theoretische Modelle, nach denen das Ausmaß der Zufriedenheit mit dem Wohnort als kumulierter, zusammenfassender Ausdruck der Stärke der lokalen Bindungen (bzgl. Beruf, Wohnsitz oder der sozialen Kontakte) verstanden werden kann (Speare 1974). Änderungen bzw. Einschnitte in diesen Bereichen, z.B. durch die Information von besseren Verdienstmöglichkeiten an einem anderen Ort oder durch zunehmenden Verfall der Wohngegend, bewirken aus dieser Perspektive eine steigende Unzufriedenheit mit der aktuellen Wohnregion, welche sich schließlich in Mobilitätsintentionen äußert. Dem folgend zeigt sich, dass sowohl bei der Aufnahme der allgemeinen Wohnortszufriedenheit (Permentier et al. 2009, Kearns/Parkes 2003) als auch bei der einzelnen Betrachtung verschiedener Zufriedenheitsaspekte (Andersen 2008 [auf Basis eines Samples von Bewohnern deprivierter Regionen]) eine Unzufriedenheit mit der Wohnumgebung zumeist mit einer erhöhten Mobilitätsneigung einhergeht, wenngleich deren Berücksichtigung nicht den theoretisch erwarteten Bedeutungsverlust der direkten Effekte der weiteren (bindungsbezogenen) Modellvariablen bewirkt.¹⁹ Aus einer ähnlichen Argumentationsperspektive heraus verwenden Otrachshenko und Popova (2014) die allgemeine Lebenszufriedenheit als zusammenfassenden Proxy für die subjektive Einschätzung monetärer sowie nicht-monetärer (lokaler) Gegebenheiten und verdeutlichen dessen Relevanz zur Vorhersage von Mobilitätsintentionen in Form einer höheren Mobilitätsneigung bei einer niedrigen Lebenszufriedenheit. Als weiterer (direkt) umgebungsbezogener Individualprädiktor wird darüber hinaus in einzelnen Studien die subjektiv wahrgenommene Reputation der eigenen Wohngegend betrachtet, welche sich auch unter Kontrolle der Wohnortszufriedenheit als erklärungsrelevant zeigt. Hinter der erhöhten Wahrscheinlichkeit der Bildung von Mobilitätsplänen bei einer negativen Einschätzung der Reputation der Wohngegend wird dabei ein von den Bewohnern wahrgenommener Zusammenhang zwischen dem Image des Wohnorts und dem eigenen sozialen Status vermutet (Permentier et al. 2009, Andersen 2008). Weiterhin wird deutlich, dass auch die wahrgenommene Veränderung der Region, etwa in Form einer subjektiv empfundenen Verschlechterung der Wohnumgebung, einen bedeutsamen (positiven) Effekt auf die Herausbildung von Mobilitätsintentionen ausübt (Feijten/van Ham 2009, Kearns/Parkes 2003).²⁰

Einen weiteren Erklärungsbeitrag bei der Betrachtung mobilitätsbezogener Individualmerkmale leistet die Berücksichtigung psychologischer Faktoren. Deren Bedeutung wird damit erklärt, dass neben den direkten finanziellen Kosten einer Relokalisation auch Kosten aufgrund

¹⁹ Bei Kearns und Parkes (2003) zeigt sich die (Un-)Zufriedenheit mit der Umgebung bei der Betrachtung der Mobilitätsumsetzung hingegen als nicht bedeutsam.

²⁰ Bei der Betrachtung der Mobilitätsumsetzung zeigen sich diesbezüglich hingegen keine bzw. gegenüber der ursprünglichen Richtung gegenläufige Effekte (Kearns/Parkes 2003).

von unvollständigen Informationen bezüglich der räumlich entfernten Gegebenheiten sowie Kosten in Hinblick auf die Adaption neuer regional-kultureller Eigenarten im Falle einer Migration getragen werden müssen, welche in Abhängigkeit von der psychologischen Disposition unterschiedlich hohe Barrieren darstellen können (Bauernschuster et al. 2012). Vor diesem Hintergrund zeigt sich, dass sowohl bei Personen mit einer optimistischen Zukunftseinschätzung (Fuchs-Schündeln/Schündeln 2009) als auch in Verbindung mit einer hohen Risikobereitschaft (Jäger et al. 2010, Bauernschuster et al. 2012) eine höhere Mobilitätswahrscheinlichkeit beobachtet werden kann. Insbesondere wird deutlich, dass eine hohe Risikoaffinität mit einer höheren Bereitschaft bezüglich der Überwindung großer kultureller Distanzen einhergeht, welches verdeutlicht, dass für risikobereite Akteure Migrationskosten aufgrund von regional-kulturellen Unterschieden eine geringere Mobilitätshürde darstellen (Bauernschuster et al. 2012, unter Verwendung eines um Informationen hinsichtlich Ähnlichkeiten zwischen regionalen Dialekten erweiterten Datensatzes). Wird eine dreidimensionale Einteilung von Persönlichkeitsmerkmalen (nach Buss/Plomin 1984) vorgenommen, zeigt sich ferner, dass positive Effekte der Merkmale „Aktivität“ und „Emotionalität“ in der Mobilitätsvorhersage beobachtet werden können (Jokela et al. 2008), während bei einer Unterscheidung zwischen fünf Persönlichkeitsdimensionen (nach McCrae/Costa 1999) ein positiver Einfluss des Merkmals „Offenheit für Erfahrungen“ und ein negativer Einfluss der Eigenschaft „Verträglichkeit“ im Rahmen der Erklärung interregionaler Mobilität berichtet wird (Jokela 2009).

Schließlich wird in einigen empirischen Arbeiten die Frage diskutiert, inwieweit sich mobile Akteure nicht nur in Hinblick auf direkt beobachtbare Merkmale, sondern auch hinsichtlich nicht direkt beobachtbarer Merkmale bzw. Einstellungen von Nicht-Mobilen unterscheiden. Arbeitsmarktbezogene Mobilität wird an dieser Stelle als ein selbstselektiver Prozess verstanden, bei welchem die Mobilitätsentscheidung – als Investition in potentielle Einkommensgewinne – auch in Abhängigkeit von empirisch unbeobachtbaren Merkmalen wie z.B. Karriereorientierung, Aufstiegsambitionen oder spezifischen beruflichen Fertigkeiten getroffen wird (Nakosteen/Zimmer 1980). Mithilfe der simultanen Vorhersage der Mobilitätswahrscheinlichkeit und der pre- oder postmigratorischen Einkommen wird hierbei zumeist eine positive Selbstselektion beobachtet, in der Form, dass Personen, welche ein höheres Einkommen beziehen als auf Basis deren beobachteten Merkmale vorhergesagt werden kann, auch gleichsam eine höhere nicht-erklärbare Migrationswahrscheinlichkeit aufweisen (Nakosteen et al. 2008, Brücker/Trübswetter 2007).²¹

2.1.2 Haushaltsebene

Neben den bislang betrachteten Erklärungsmerkmalen auf der Individualebene wird in einem weiteren, breiten Forschungsfeld die Rolle des Haushaltskontextes im Rahmen der Erklärung

²¹ Wird hingegen der Abschluss einer höheren sekundären Bildungslaufbahn als externes Kriterium betrachtet, zeigt sich eine negative Fehlerkorrelation zwischen beiden Erklärungsmodellen bei der Gruppe der Frauen (Melzer 2013a).

räumlicher Mobilität beleuchtet (vgl. die Übersicht in Cooke 2008a). Vordergrundig werden dabei in einer Reihe von Forschungsarbeiten verschiedene theoretische Sichtweisen und deren Eignung zur Erklärung von Haushaltsrelokationen mit mehreren handelnden Akteuren diskutiert sowie ferner unmittelbar haushaltsbezogene Erklärungsmerkmale räumlicher Mobilität dargestellt.

Ausgangspunkt der theoretischen Integration des Haushaltskontextes im Rahmen der Erklärung regionaler Mobilität ist die Beobachtung vergleichsweise niedriger Migrationsraten partnerschaftlich gebundener Akteure (verheirateter Paare), welche bereits in frühen Mobilitätsstudien dokumentiert wurden (Mincer 1978, Long 1974, Sandefur/Scott 1981, Odland/Ellis 1988).²² Aus der Perspektive der Neuen Haushaltsökonomie – als ersten explizit haushaltsbezogenen Erklärungsvorschlag – lässt sich diese relative Immobilität von Paarhaushalten durch eine einfache Erweiterung des humankapitaltheoretischen Ansatzes auf den Haushalt als Handlungseinheit erklären: Individuelle Kosten-Nutzen Funktionen werden im Haushaltskontext subsumiert, wobei eine Migration nur bei einem positiven Haushaltsgesamtnutzen durchgeführt wird (DaVanzo 1976, Mincer 1978, Sandell 1977). Vor diesem Hintergrund sinkt mit zunehmender Anzahl an Haushaltsmitgliedern (und somit unterschiedlicher Kosten-Nutzen Konfigurationen) die Migrationswahrscheinlichkeit, da bei steigender Akteurszahl die Wahrscheinlichkeit von gleichförmig gerichteten (positiven) Migrationsnutzen (bei proportional steigenden Migrationskosten) sinkt. Unterscheiden sich die erwarteten Migrationsnutzen kann eine Relokalisation allerdings dann erfolgen, wenn der erwartete Verlust des „tied movers“ durch den erwarteten Gewinn des Partners in Form von Kompensationszahlungen mindestens ausgeglichen werden kann. Wird dieses Kompensationsniveau hingegen nicht erreicht, wird der verhinderte Mobile zum „tied stayer“. Da in Haushalten mit zwei erwerbstätigen Partnern die Ausgleichszahlungen aufgrund des potentiell vollständigen Einkommensverlustes des „tied movers“ überdurchschnittlich hoch ausfallen müssten, lassen sich mit diesem Ansatz auch die bereits von Mincer (1978) beobachteten geringen Wanderungsbewegungen von Doppelverdiener-Haushalten erklären (Jürges 1998).²³ Gleichsam sind aus dieser Perspektive auch die niedrigen Mobilitätsraten von Haushalten mit partnerschaftlich egalitären Anteilen am Haushaltseinkommen (und somit mit einem hohen „Verlustpotential“) begründbar (Pingle 2006, Guler/Taskin 2013).

Positive Migrationsnutzen werden in der humankapitaltheoretischen Sichtweise vorwiegend Akteuren mit einer günstigen Ausstattung von am Arbeitsmarkt verwertbaren Ressourcen zugesprochen (Mincer 1978). Während der Ansatz der Neuen Haushaltsökonomie dabei grundsätzlich eine symmetrische bzw. geschlechtsneutrale Gewichtung der Kosten-Nutzen Funktionen der Haushaltsmitglieder postuliert, berichten bereits Duncan und Perrucci (1976) von einer relativ stärkeren Bedeutsamkeit der (erwerbsbezogenen) Erklärungsmerkmale des männlichen Partners bei der Mobilitätsvorhersage von Doppelverdiener-Haushalten. Daran anknüpfend wird in einer

²² Der negative Partnerschaftseffekt zeigt sich auch unter Verwendung neuerer Daten in verschiedenen Kontexten als stabil (z.B. Şaka 2013, Melzer 2013a+b, Reuschke/van Ham 2011).

²³ Eine suchtheoretische Erklärung dieses Befundes legen van Ommeren et al. (1998) vor.

Reihe von Arbeiten für verschiedene Zeitpunkte der Befund einer asymmetrischen Gewichtung der Nutzenpotentiale innerhalb des Haushaltes zugunsten des männlichen Partners bestätigt (z.B. Lichter 1980, 1982, Spitze 1986, Baldrige et al. 2006, McKinnish 2008, Brandén/Ström 2011, Nivalainen 2004, Melzer 2013b, Tenn 2010 [unter Verwendung von Zensusdaten der Jahre 1960 bis 2000]). Auch bei der Vorhersage verschiedener Migrationstypen („tied mover/stayer“ Kombinationen im Haushaltskontext) zeigen sich die erwerbsbezogenen Merkmale der Frau zumeist als nicht erklärungsbedeutsam (Cooke 2013 [auf Basis eines gematchten Samples]). Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Betrachtung berufsbezogener Ereignisse, welche nach Rabe und Taylor (2010) insbesondere dann mit einer erhöhten Mobilitätswahrscheinlichkeit des Haushaltes verbunden sind, wenn diese sich auf die berufliche Laufbahn des männlichen Partners beziehen.²⁴ Dennoch ist der Befund der asymmetrischen Gewichtung der Kosten-Nutzen Funktionen im Haushaltskontext nicht gänzlich stabil: Werden neben den erwerbsbezogenen Merkmalen beider Partner (z.B. Qualifikation, Einkommen, Erwerbsstatus und -prestige) weiterführende Merkmale der ausgeübten Berufe (z.B. berufsspezifische Einkommensspreizung und regionale Stellenkonzentration) berücksichtigt, berichtet Brandén (2013) von einer Angleichung der Effektstärken beider Partner hinsichtlich des Einflusses der Qualifikation, während Shauman (2010) weiterhin asymmetrische Einflusststrukturen zwischen beiden Partnern beobachtet.²⁵ Anzeichen für eine symmetrischere (bzw. gegenläufige) Gewichtung der partnerschaftlichen Merkmale finden sich darüber hinaus bei Smits et al. (2003, 2004 [bei einem Vergleich der Einflusststrukturen von Haushaltsumzügen zwischen den Jahren 1977 und 1996]) sowie bei Shields und Shields (1993 [hinsichtlich des Einflusses des Bildungsniveaus beider Partner]). Weiterhin wird deutlich, dass sowohl die im Falle einer Migration zu erwartende Einkommensdifferenz des Mannes als auch die entsprechende, vorhergesagte Einkommensdifferenz der Frau einen signifikanten, positiven Effekt auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit des Haushaltes ausübt (Rabe 2011).

Vor dem Hintergrund der – auch unter Berücksichtigung gegenläufiger Tendenzen – dennoch dominanten Beobachtung asymmetrischer Einflusstärken bei der Vorhersage von Haushaltsumzügen wird ausgehend von Bird und Bird (1985) die Berücksichtigung der Geschlechterrollenideologie in der Mobilitätsmodellierung vorgeschlagen. Dabei wird davon ausgegangen, dass insbesondere bei Paaren mit einem traditionellen Rollenbild die Erklärungsmerkmale des männlichen Partners ein stärkeres Gewicht einnehmen, während die von der Neuen Haushaltsökonomie implizierte symmetrische Gewichtung der Kosten-Nutzen Funktionen nur bei einem egalitären Rollenverständnis zu erwarten ist (Bielby/Bielby 1992, Shihadeh 1991, Jürges 1998). Dem folgend zeigt sich in der empirischen Umsetzung, dass das Rollenverständnis des Haushaltes die relative Einflusstärke der beteiligten Partner hinsichtlich der Migrationsentscheidung in der

²⁴ Wenngleich potentiell geschlechtsspezifisch systematische Unterschiede in den mit den Ereignissen verbundenen Nutzenpotentialen nicht kontrolliert wurden.

²⁵ Hinsichtlich der Berufsmerkmale wird ferner deutlich, dass unter Kontrolle erwerbsbezogener Basisdeterminanten die geschlechtsspezifische Segregation der ausgeübten Berufe (Frauen-/Männeranteil) keinen eigenständigen Effekt auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit des Haushaltes ausübt (Perales/Vidal 2013).

vom Geschlechterrollenansatz postulierten Form moderiert (Jürges 2006, Cooke 2008b).

Neben Arbeiten, welche sich auf den Erklärungsansatz der Neuen Haushaltsökonomie oder der Geschlechterrollentheorie beziehen, wird die räumliche Mobilität von Haushalten in einem weiteren Forschungsstrang auch aus verhandlungstheoretischer Perspektive beleuchtet. Im Gegensatz zur haushaltsökonomischen Sichtweise stehen dabei explizit die individuellen Interessen der einzelnen Haushaltsmitglieder und deren relative Verhandlungsmacht für dessen Durchsetzung im Vordergrund, welche durch die jeweils extern verfügbaren Alternativen zum bestehenden Partnerschaftsverhältnis bestimmt wird. Als zentral für diese „Drohpunkte“ gelten insbesondere diejenigen Ressourcen, die partnerschaftsextern auf dem Arbeitsmarkt einsetzbar sind (Auspurg/Abraham 2007). Hinsichtlich der Mobilitätsumsetzung kommt die Verhandlungstheorie damit zunächst zu derselben Vorhersage wie die Neue Haushaltsökonomie, d.h. Haushaltsumzüge richten sich nach den Bedürfnissen des ressourcenstärkeren Partners. Allerdings ist eine Haushaltsrelokalisierung auch mit einer potentiellen Verhandlungsmachtverschiebung zwischen den Partnern (und somit einseitigen Nachteilen bei zukünftigen Verhandlungen) verbunden, welche rationale Akteure auch bei einem positiven Haushaltsgesamtnutzen von einer gemeinsamen Migration abhalten kann. Die Relevanz dieser antizipierten Ressourcenverschiebung kann quasi-experimentell in Form von einer erhöhten Divergenz der Mobilitätspräferenzen der beteiligten Partner bei einseitig steigenden Migrationsgewinnen verdeutlicht werden (Auspurg/Abraham 2007, Abraham et al. 2010). Weiterhin kann gezeigt werden, dass für die gemeinsame Umzugs wahrscheinlichkeit die Erwerbsperspektive des Partners am Zielort unabhängig von der Höhe der erwarteten Migrationsgewinne von Erklärungsrelevanz ist (Auspurg et al. 2014).²⁶

Wird anstelle der dargestellten Betrachtung der Einfluss- und Verhandlungsstrukturen innerhalb des Haushaltes auf migrationsrelevante Merkmale auf Haushaltsebene fokussiert, zeigt sich insbesondere die Betrachtung der Kinderzahl und deren Altersstruktur als erklärungsbedeutsam. Ausgehend von den frühen Befunden von Long (1972) lassen sich diesbezüglich zum einen sinkende Mobilitätsraten von Haushalten bei steigender Kinderanzahl und zum anderen eine niedrigere Mobilitätswahrscheinlichkeit von Haushalten mit Kindern im schulpflichtigen Alter beobachten (Böheim/Taylor 2002, Smits et al. 2003, Ioannides/Kan 1996). Bei der gleichzeitigen Aufnahme dieser beiden Aspekte in der empirischen Erklärung zeigt sich der mobilitätshemmende Effekt des Vorhandenseins von Kindern im schulpflichtigen Alter dabei zumeist als stabiler (Rabe 2011, Michielin/Mulder 2008, Nivalainen 2004, Jürges 1998).²⁷ Diese „Mobilitätsbarrieren“ in der Haushaltszusammensetzung lassen sich insbesondere mit einer stärkeren regionalen Einbindung von Haushalten mit Kindern aufgrund einer potentiell größeren Anzahl

²⁶ Ebenfalls unter Verwendung eines (quasi-experimentellen) faktoriellen Surveys verdeutlichen Abraham und Nisic (2012) das Potential spieltheoretischer Erklärungsansätze für den vorliegenden Untersuchungsgegenstand. Dabei zeigt sich u.a., dass die Wahrscheinlichkeit einer gemeinsamen Haushaltmigration bei einem einseitigen Mobilitätsstimulus mit zunehmender Beziehungsdauer steigt.

²⁷ Demgegenüber zeigen sich bei Melzer (2013b) keine niedrigeren Mobilitätswahrscheinlichkeiten von Haushalten mit Kindern verschiedener Altersklassen im Vergleich mit kinderlosen Haushalten.

ortsspezifischer sozialer Beziehungen (lokaler Netzwerke) begründen (Shauman/Xie 1996). Bei einer nach Mobilitätsgründen getrennten Analyse zeigt sich darüber hinaus, dass die geringere Mobilitätswahrscheinlichkeit von Haushalten mit Kindern im schulpflichtigen Alter sowohl für männlich als auch für primär weiblich „geführte“ Relokalisierungen beobachtet werden kann, während das Vorhandensein von Kindern im Vorschulalter insbesondere der Umsetzung von Haushaltsumzügen entgegenwirkt, welche ursächlich der Karriereplanung des weiblichen Partners zugeschrieben werden können (Perales/Vidal 2013).

Schließlich wird auch aus einer explizit haushaltsbezogenen Perspektive der Frage nachgegangen, inwieweit sich die Mitglieder mobiler Haushalte in Hinblick auf unbeobachtbare Merkmale von der Gruppe Nicht-Mobiler unterscheiden. In diesem Zusammenhang beobachten Eliasson et al. (2014) bedeutsame Unterschiede in der Verteilung latenter Eigenschaften innerhalb mobiler Haushalte: Unter Kontrolle der beobachtbaren Einkommen beider Partner zeigt sich, dass unbeobachtbare Merkmale von Männern in Partnerschaften, welche ein hohes Einkommen begünstigen, einen negativen Einfluss auf die Mobilitätswahrscheinlichkeit des gemeinsamen Haushaltes ausüben, während für analoge unbeobachtbare Merkmale des weiblichen Partners ein positiver migrationsbezogener Effekt beobachtet werden kann. Als mögliche Erklärung dieses Befundes lässt sich eine größere Konzentration von Männern in Berufsfeldern anführen, in denen „unerwartete“ Einkommensvorteile insbesondere durch die Akkumulation von schwer transferierbarem, lokal gebundenem Wissen hervorgerufen werden können (Eliasson et al. 2014).

2.1.3 Kontextebene

In einem weiteren Forschungsfeld wird schließlich die Relevanz regionaler Strukturen im Hinblick auf die Erklärung räumlicher Mobilitätsentscheidungen diskutiert. Vor dem Hintergrund der potentiell divergierenden makrostrukturellen Konsequenzen überregionaler Migrationsströme (vgl. Kapitel 1.2) wird dabei in einer Reihe von Forschungsarbeiten vorwiegend auf ökonomische Kontextmerkmale der Herkunftsregion fokussiert, welche als zusätzliche Erklärungsebene in die Modellierung individueller Mobilitätsentscheidungen mit einbezogen werden.²⁸ Dabei ist herauszustellen, dass in diesen Arbeiten die jeweiligen Kontextmerkmale unter der Kontrolle verschiedenster (analoger) Individualmerkmale in die Erklärungsmodelle aufgenommen werden, womit sich die Möglichkeit ergibt, den eigenständigen Effekt regionaler Opportunitätsstrukturen im Rahmen räumlicher Mobilitätsentscheidungen zu isolieren.

Ausgehend von der Sichtweise, dass mittels regionaler Mobilität Arbeitsmarktungleichgewichte – vor allem in Form von Mismatcharbeitslosigkeit – potentiell abgebaut werden können, kommt insbesondere der Wirkungsweise der regionalen Arbeitslosigkeit in Mobilitätsmodellen große Aufmerksamkeit zuteil. Hierbei zeigt sich, dass sich die klassische Annahme von erhöhten

²⁸ Ferner wird in einigen Arbeiten auch die Relevanz nicht-ökonomischer Standortmerkmale wie Klima, Kriminalität oder lokales Bildungs- und Freizeitangebot verdeutlicht (z.B. Herzog/Schlottmann 1986, Whisler et al. 2008, Michaelides 2011, Huffman/Feridhanusetyawan 2007, Chi/Voss 2005).

Emigrationsanreize in deprivierten Regionen mit einer ungünstigen Arbeitsmarktsituation (für Erwerbslose durch lokal geringe Wiederbeschäftigungschancen, für Erwerbstätige durch die Antizipation langer Suchphasen bei zukünftiger Erwerbslosigkeit; Herzog et al. 1993, Kley 2013) in empirischen Anwendungen auf der Individualebene nicht durchgängig bestätigen lässt. Vielmehr lassen sich neben positiven (Tervo 2000, Melzer 2010, Nivalainen 2004, Mertens/Haas 2006 [bei unfreiwilligen Wechseln]) auch negative (Pissarides/Wadsworth 1989, Antolin/Bover 1997, Hughes/McCormick 1994, Windzio 2004a+b, Mertens/Haas 2006 [bei freiwilligen Wechseln]) Effekte hoher regionaler Arbeitslosigkeitsquoten auf die individuelle (überregionale) Mobilitätswahrscheinlichkeit beobachten.²⁹ Eine mögliche Erklärung für letzteren Befund ist zum einen die Annahme, dass Erwerbstätige im Falle einer lokal ungünstigen Arbeitsmarktsituation ihrer eigenen Beschäftigung einen höheren subjektiven Nutzen zuschreiben und folglich seltener selbstinitiierte Stellenwechsel riskieren (Windzio 2004a, van Dijk et al. 1989b). Zum anderen können bei persistent geringen Erfolgchancen, auf dem lokalen Arbeitsmarkt eine Anstellung zu finden, die Kosten einer Jobsuche bei Nicht-Erwerbstätigkeit deren antizipierten Nutzen übersteigen, so dass lokal hohe Arbeitslosenquoten zu einem Abbruch der Suchanstrengungen insgesamt führen können („discouraged worker effect“; van Ham et al. 2001a).³⁰

Auch bei einer Aufnahme von Interaktionstermen zwischen der regionalen Arbeitslosenquote und dem individuellen Erwerbsstatus zeigen sich vornehmlich nicht die erwarteten Einflussstrukturen, wobei zwar einerseits für nicht-registrierte Erwerbslose eine schwache positive Interaktion, andererseits aber für registrierte Erwerbslose eine deutliche negative Interaktion, und somit unter Berücksichtigung des (negativen) Haupteffektes ein noch stärkerer negativer Gesamteffekt einer hohen regionalen Arbeitslosenquote für diese Gruppe festgestellt werden kann (Antolin/Bover 1997). Gleichsam berichten Kulu und Billari (2004 [für Estland]) erhöhte Abwanderungsraten von Beschäftigten bei einer hohen regionalen Arbeitslosigkeit, während für Erwerbslose deutlich verringerte Emigrationsraten beobachtet werden können.³¹ Die Beobachtung eines ebenfalls verstärkt mobilitätshemmenden Effektes einer Erwerbslosigkeit in ökonomisch ungünstigen Kontextbedingungen wird von Kley (2013) mit der Annahme erklärt, dass (lokale) soziale Netzwerke insbesondere für Arbeitslose in deprivierten Regionen einen erhöhten Stellenwert einnehmen und diese somit die Gruppe der Erwerbslosen im Sinne lokaler „ties“ räumlich stärker binden. Aus sozial-psychologischer Perspektive wird zudem vermutet, dass eine Erwerbslosigkeit in deprivierten Regionen ursächlich häufiger den ungünstigen Kontextbedingungen zugesprochen wird und damit seltener einen selbstinitiierten Handlungsbedarf hervorruft als dies in prosperierenden

²⁹ Einen Überblick über Befunde früherer Studien geben Greenwood (1997) und Herzog et al. (1993).

³⁰ Wenngleich van Ham et al. (2001a) einen negativen Effekt einer hohen lokalen Arbeitslosigkeit nur für die Entscheidung zur Arbeitsmarktpartizipation (für Frauen) und hinsichtlich der Entscheidung zur aktiven Jobsuche von Erwerbstätigen (für Männer) nachweisen können.

³¹ Hinsichtlich der Mobilitätsneigung berichten Ahn et al. (1999) hingegen, dass für die Gruppe der erwerbslosen Männer ein negativer Effekt der lokalen Stellenangebotsdichte nachgewiesen werden kann, während gleichsam kein Effekt für die regionale Arbeitslosenquote beobachtet wird. Vergleichbare Befunde berichtet Yankow (2004) für das Mobilitätsverhalten junger Erwerbsloser.

Regionen der Fall ist (Kley 2010, 2013). Ein weiteres (gegenläufiges) Muster kontextspezifischer Situationsdefinitionen zeigt sich überdies unter zusätzlicher Berücksichtigung der Arbeitslosigkeitsdauer: Der negative Effekt einer lang anhaltenden Arbeitslosigkeit ist in Regionen mit hohen Arbeitslosenquoten schwächer ausgeprägt als in prosperierenden Regionen, so dass die Mobilitätsaktivität bei Langzeitarbeitslosigkeit in ökonomisch günstigen Kontexten schneller sinkt als in Ungünstigen (Windzio 2004b). In diesem Fall ginge die fehlende Möglichkeit der Attribution der persistent ungünstigen eigenen Beschäftigungssituation auf äußere Umstände somit in der Konsequenz nicht mit einer länger anhaltenden Aktivität sondern im Zeitverlauf mit vermehrter Passivität einher.

Weiterhin lassen sich auch bei einer ausschließlichen Fokussierung auf das Mobilitätsverhalten verschiedener Erwerbslosigkeitssubgruppen bedeutsame Unterschiede in der Wirkungsweise regionaler Arbeitsmarktstrukturen beobachten. Dabei zeigt sich einerseits, dass in der Gruppe der erwerbslosen Männer eine geringe lokale Arbeitsnachfrage (im Vergleich zur Arbeitsnachfrage anderer Regionen) durchaus mit einer erhöhten überregionalen Migrationswahrscheinlichkeit einhergeht, wobei hingegen für die Gruppe der Frauen kein analoger Effektverlauf nachgewiesen werden kann. Andererseits wird in einer weiteren Differenzierung ersterer Gruppe deutlich, dass nur qualifizierte Erwerbslose auf eine relative Verschlechterung der lokalen Beschäftigungschancen mit einer erhöhten Mobilität reagieren, während die Gruppe der Unqualifizierten weiterhin vorwiegend in den ungünstigen Regionen verweilt (Arntz 2005).

Neben den teils divergierenden Effekten der regionalen Arbeitsnachfrage lassen sich auch hinsichtlich des Umfangs (bzw. des Ausmaßes der Inanspruchnahme) sozialstaatlicher Unterstützungsleistungen bedeutsame Kontexteffekte bei der Analyse von Mobilitätsentscheidungen erwerbsloser Akteure beobachten. Dabei zeigt sich, dass unter Kontrolle des individuellen Bezugs von Arbeitslosenunterstützung ein hoher regionaler Anteil von Leistungsbeziehern einen negativen Einfluss auf die Abwanderungswahrscheinlichkeit ausübt, womit sich Hinweise auf einen subjektiv empfundenen geringeren Mobilitätsdruck (z.B. aufgrund einer höheren sozialen Akzeptanz des Bezugs von Unterstützungsleistungen) in diesen Regionen finden lassen (Windzio 2010, 2008a).³² Zusätzlich zeigt sich eine negative Interaktion zwischen dem (negativen) Effekt des individuellen Leistungsbezugs und dem negativen Einfluss der lokalen Leistungsempfängerquote, so dass sich insbesondere für Leistungsbezieher in Regionen mit hohen Anteilen von Empfängern von Arbeitslosenunterstützung eine bedeutsame Bindewirkung wohlfahrtstaatlicher Transferleistungen beobachten lässt (Windzio 2010). Anzeichen für vergleichbare „locking-in“-Effekte zeigen sich auch hinsichtlich des lokalen Angebots an aktiven Arbeitsmarktprogrammen, wobei für die Gruppe der erwerbslosen verheirateten Männer ein negativer Einfluss einer hohen lokalen Maßnahmendichte auf die Wahrscheinlichkeit des Übergangs in eine überregionale Beschäftigung beobachtet werden kann (Arntz/Wilke 2009).

³² Der Effekt der zudem aufgenommenen lokalen Arbeitslosenquote zeigt in dieser Spezifikation die eingangs erwartete, positive Richtung.

Darüber hinaus zeigen sich auch unter Verwendung alternativer Indikatoren hinsichtlich der regionalen Arbeitsmarktsituation bedeutsame Kontexteffekte der lokalen Opportunitätsstrukturen. Hierbei verdeutlichen van Ham et al. (2001b), dass eine hohe lokale Arbeitsplatzdichte (in Form der Anzahl der Stellen in der erweiterten Wohnungsbauumgebung) mit einer verringerten überregionalen Jobwechselwahrscheinlichkeit einhergeht. Ähnliche Befunde zeigen sich hinsichtlich der räumlichen Mobilität von (Fach-)Hochschulabsolventen, für welche bei einer großen Anzahl lokaler Vakanzen (Audas/Dolton 1998 [für Absolventen, die am ursprünglichen Wohnort studierten]) sowie bei einer hohen regionalen Dichte hochwertiger Arbeitsplätze (Venhorst et al. 2011 [insbesondere für die Gruppe der Fachhochschulabsolventen]) geringere Emigrationsraten beobachtet werden können.

Als weiterer Indikator für die ökonomischen Kontextbedingungen von Regionen wird in einigen Studien die regionale Einkommensstruktur in die Erklärung räumlicher Mobilitätsentscheidungen mit einbezogen. Ausgehend von der Annahme, dass ungünstige Einkommensperspektiven in Regionen mit niedrigen Durchschnittslöhnen die Abwanderungsmobilität aus diesen Kontexten befördert, zeigen sich neben dem erwarteten, negativen Effekt eines hohen Einkommensniveaus (Windzio 2004b, Windzio 2004a [für die Migration von Nord- nach Süddeutschland], Melzer 2013a [für die Gruppe der Frauen]) auch gegenläufige, positive Effekte hoher lokaler Durchschnittseinkommen (Melzer 2010, Swain/Garasky 2007) auf die individuelle Mobilitätswahrscheinlichkeit. Als eine mögliche Erklärung für letztere Wirkungsrichtung wird die Möglichkeit angeführt, in prosperierenden Kontexten auf umfangreichere, potentiell mobilitätsfördernde Ressourcen der lokalen Community zurückgreifen zu können. (Swain/Garasky 2007). Wird neben dem regionalen Einkommensniveau die lokale Varianz der Einkommen als zusätzlicher Kontextprädiktor betrachtet, zeigen sich keine (Melzer 2010), nicht konsistente (Windzio 2004b) sowie negative (Windzio 2004a) Effekte einer großen lokalen Einkommensspreizung.³³

Ferner zeigt sich auch das Preisniveau des lokalen Wohnbestands als relevanter Erklärungsfaktor räumlicher Mobilitätsbewegungen, wobei vorwiegend erhöhte Abwanderungsraten aus Regionen mit einem hohen regionalen Preisniveau beobachtet werden (Böheim/Taylor 2002, Antolin/Bover 1997, Venhorst et al. 2011 [für Fachhochschulabsolventen]). Ausgehend von der Annahme, dass regional hohe Wohneigentumspreise mit erhöhten Wohn- und Lebenshaltungskosten in diesen Regionen einhergehen, lässt sich diese Wirkungsrichtung mit niedrigeren (höheren) Migrationskosten bei Abwanderungen aus Regionen mit hohen (niedrigen) Eigentumspreisen aufgrund der regionalen Differenzen im durchschnittlichen Ausgabenniveau erklären

³³ In Anlehnung an Borjas (1987) und Borjas et al. (1992) werden für Hochqualifizierte (Niedrigqualifizierte) Wanderungen von Regionen mit geringer (hoher) Einkommensvarianz in Regionen mit höheren (geringeren) Einkommensungleichheiten erwartet, da in diesem Fall eine größere Einkommensspreizung einen im Vergleich zur Ausgangsregion höheren Gewinn des erworbenen Humankapitals verspricht, während für Niedrigqualifizierte die fehlenden Qualifikationen in Regionen mit einer komprimierten Einkommensstruktur in einem geringeren Ausmaß „bestraft“ werden (Melzer 2010).

(Ahn et al. 1999). Bei einer Fokussierung auf das Mobilitätsverhalten Hochqualifizierter in verschiedenen Lebensphasen zeigt sich darüber hinaus, dass insbesondere Jüngere und Rentner geringere Emigrationsraten aus Regionen mit niedrigen Lebenshaltungskosten aufweisen, während für Hochqualifizierte mittleren Alters – welche zumeist auf umfangreichere finanzielle Mittel zurückgreifen können – kein analoger Effekt beobachtet werden kann (Whisler et al. 2008).

Wird neben der Betrachtung ökonomischer Kontextbedingungen der Herkunftsregion die zu überwindende Mobilitätsdistanz in die Modellierung individueller Mobilitätsentscheidungen mit einbezogen, lässt sich ein deutlicher negativer Effekt der zurückzulegenden Entfernung erkennen (Windzio 2004a, 2007).³⁴ Dieser negative Distanzeffekt steht dabei im Einklang mit der Annahme, dass mit einer zunehmenden Entfernung einerseits die finanziellen und zeitlichen, sowie andererseits auch die sozialen Kosten (etwa durch den Verlust lokaler Beziehungsnetzwerke) der Migration steigen. Gleichsam kann durch die Spezifikation von Cross-Level Interaktionen (zwischen der Individual- und Kontextebene) gezeigt werden, dass ein hohes Qualifikationsniveau dem negativen Distanzeffekt entgegenwirkt, so dass für diese Gruppe große Distanzen eine geringere „Mobilitätshürde“ darstellen als dies für die Gruppe der Geringqualifizierten der Fall ist. Eine ähnliche Abschwächung des negativen Effektes der zu überwindenden Mobilitätsdistanz lässt sich – wenngleich auf einem niedrigeren Niveau – für Erwerbslose mit langen Arbeitslosigkeitsdauern beobachten (Windzio 2004a).

Auch in Hinblick auf die Wirkungsweise ökonomischer Erklärungsmerkmale verlassen vereinzelte Mobilitätsstudien die ausschließlich herkunftsregionenbezogene Perspektive und stellen (vorhergesagte) Differenzen zwischen Herkunfts- und potentiellen Zielregionen in den Vordergrund. Als eine Möglichkeit der Schätzung individueller Einkommensdifferenzen zwischen Herkunfts- und Zielregion für Mobile und Immobiler verwenden Huffman und Feridhanusetyawan (2007) regressionsanalytisch vorhergesagte Einkommen als Proxy für zu erwartende Löhne auf dem nationalen Arbeitsmarkt, welche als Differenz von den tatsächlich beobachteten Einkommen in die Mobilitätsmodellierung aufgenommen werden. Rabe und Taylor (2012) hingegen schätzen regionenspezifische Einkommensmodelle, um die auf dieser Basis vorhergesagten potentiellen Einkommen für jede Region in einem nach Migrationsströmen gewichteten Durchschnitt zusammenzufassen. In der Modellumsetzung berichten Huffman und Feridhanusetyawan (2007) die erwarteten, höheren Mobilitätsraten bei einem im Vergleich zum nationalen Niveau niedrigerem Einkommen in der Herkunftsregion, während bei Rabe und Taylor (2012) der erwartete positive Effekt der geschätzten Einkommensdifferenzen nur für die Gruppe der Erwerbslosen beobachtet werden kann.³⁵ Werden darüber hinaus Differenzen von regionenspezifischen Beschäftigungs-

³⁴ Die Aufnahme von (potentiellen) Mobilitätsdistanzen erfolgt durch die Berechnung der Entfernung der Wohnregion zur Grenze einer a priori definierten Zielregion (z.B. im Rahmen der Analyse von Migrationsbewegungen von Ost- nach Westdeutschland (Windzio 2007) oder von Nordwest- nach Süd- bzw. Süd- nach Nordwestdeutschland (Windzio 2004a)).

³⁵ Werden Einkommensdifferenzen zwischen Regionen nicht als unabhängige Erklärungsmerkmale behandelt,

dauern, Arbeitslosenquoten sowie Wohneigentumspreisen durch eine nach Mobilitätsströmen gewichtete Zusammenfassung potentieller Zielregionen betrachtet, zeigt sich (lediglich) für die Differenz der durchschnittlichen Jobstabilität ein gruppenübergreifender, positiver Effekt auf die Emigrationswahrscheinlichkeit, womit Abwanderungen insbesondere aus Regionen mit vergleichsweise kurzen Beschäftigungsperioden beobachtet werden können (Rabe/Taylor 2012). Unter Verwendung einer analogen Vorgehensweise zeigen sich zudem Differenzen zwischen Herkunfts- und Zielregionen im Umfang sozialstaatlicher Unterstützungsleistungen als relevante Mobilitätsprädiktoren für alleinerziehende sowie geringqualifizierte Frauen (Enchautegui 1997).

Regionale Kontextmerkmale werden schließlich neben den bislang dargestellten, vorwiegend „statischen“ Erklärungsformen in einzelnen Forschungsarbeiten auch aus einer dynamischen Perspektive betrachtet, bei der weniger die beobachteten Ausprägungen von Kontextmerkmalen zu einem einzelnen Zeitpunkt (oder entsprechende Differenzen), sondern vielmehr deren Entwicklung über einen bestimmten Zeitraum als relevante Mobilitätsprädiktoren verstanden werden. Diese Betrachtungsweise geht davon aus, dass sich Regionen zum Teil durch persistent günstige bzw. persistent ungünstige Opportunitätsstrukturen auszeichnen, so dass die dortige (verbliebene) Bevölkerung eher auf Veränderungen als auf das absolute Niveau von ökonomischen Kontextbedingungen reagiert (Hacker 2000). Hinsichtlich der regionalen Arbeitslosigkeit kann Hacker (2000) allerdings keine konsistenten Effekte der Veränderung der Arbeitslosenquoten beobachten, während Arntz und Wilke (2009) lediglich für die Gruppe der unverheirateten Erwerbslosen mit ursprünglich hohen Erwerbseinkommen erhöhte Abwanderungen bei steigender lokaler Arbeitslosigkeit feststellen. Wird die Veränderung weiterer regionaler Kontextmerkmale betrachtet, zeigen sich die Entwicklungen des lokalen Bruttoinlandsprodukts (Arntz/Wilke 2009 [für unverheiratete Erwerbslose]), des sozio-ökonomischen Nachbarschaftsstatus (van Ham/Clark 2009), des Migrantenanteils (van Ham/Clark 2009) und des Preisniveaus des Wohnbestands (Rabe 2011) hingegen durchaus als signifikante Prädiktoren individueller Mobilitätsentscheidungen. Gleichsam zeigen sich auch bei der Verwendung dynamischer Kontextmerkmale Anzeichen für bedeutsame Interaktionen zwischen den Erklärungsebenen³⁶, welche die Relevanz der gemeinsamen Betrachtung von Individual-, Haushalts-, und Kontextmerkmalen (und deren Zusammenspiel) in der Erklärung räumlichen Mobilitätsverhaltens unterstreichen.

sondern Unterschiede in den Einflussstrukturen von Migrationsbewegungen in Richtung von Regionen mit höheren Durchschnittslöhnen im Vergleich mit Wanderungen zu Regionen mit niedrigen Durchschnittseinkommen betrachtet, zeigt sich, dass insbesondere nicht manuell arbeitende Arbeitskräfte in Zielregionen mit höheren Löhnen wechseln (Andrews et al. 2011). In weiteren zielregionenfokussierten Studien beobachten Kauhanen und Tervo (2002) negativ selektierte Wanderungen in deprivierte Regionen und Wozniak (2010) positiv selektierte Wanderungen in Regionen mit einer erhöhten Arbeitsnachfrage.

³⁶ Ein Anstieg des lokalen Migrantenanteils hat für Angehörige ethnischer Minderheiten einen schwach negativen, für die Gruppe der Einheimischen hingegen einen stark positiven Einfluss auf die individuelle Abwanderungswahrscheinlichkeit (van Ham/Clark 2009).

2.2 Inkonsistenzen im Mobilitätsverhalten

Während in den bisherigen Darstellungen vorwiegend der Einfluss von Erklärungsdeterminanten verschiedener Erklärungsebenen im Hinblick auf die unmittelbare Mobilitätsumsetzung betrachtet wurde, wird in einer Reihe von Studien eine Differenzierung zwischen verschiedenen Entscheidungsstufen – und somit die Modellierung eines Entscheidungsprozesses – vorgeschlagen. Ausgangspunkt ist dabei die Beobachtung, dass räumliche Mobilität von Akteuren häufig nicht per se als eine mögliche Alternative im „Handlungsset“ wahrgenommen wird (Speare 1971), so dass theoretische Erklärungsansätze, welche auf einer einstufigen (bzw. unmittelbaren) Mobilitätsentscheidung aufbauen, zu kurz greifen. Auch können bei einer aus theoretischer Perspektive positiven Mobilitätsvorhersage externe Opportunitäten (z.B. fehlende Wohnmöglichkeiten am potentiellen Zielort) die Umsetzung der Haushaltsrelokalisierung verhindern, so dass auch an dieser Schnittstelle eine einstufige Konzeptionalisierung unangemessen erscheint (Kalter 1997). Konsequenz sind Mobilitätsmodelle, die (z.B.) zwischen Mobilitätsgedanken, -wünschen, -intentionen, -plänen und deren Umsetzung in Form von zwei- (z.B. Mobilitätsintentionen und -verhalten; de Groot/Mulder/Manting 2011) oder dreistufigen (z.B. Mobilitätsgedanken, -pläne und -verhalten; Kley 2011) Entscheidungsmodellen unterscheiden.³⁷ Mit dieser Differenzierung eröffnet sich nun die Möglichkeit, zum einen die Wirkungsweise verschiedener Mobilitätsdeterminanten auf unterschiedlichen Entscheidungsstufen zu beleuchten, sowie zum anderen Inkonsistenzen im Mobilitätsverhalten und die damit verbundenen Erklärungsmerkmale inkonsistenter Entscheidungsverläufe zu identifizieren.

Werden Mobilitätsentscheidungen als Ergebnis eines mehrstufigen Entscheidungsprozesses konzeptualisiert, ergeben sich aus den möglichen Kombinationen von Mobilitätsabsichten und deren Umsetzung zwei Varianten inkonsistenten Mobilitätsverhaltens auf der letzten Entscheidungsstufe: Unerwartete Immobilität (positive Mobilitätsintention ohne spätere Umsetzung) und unerwartete Mobilität (Mobilitätsumsetzung ohne vorherig beobachtete Intention).³⁸ Hinsichtlich des Ausmaßes beider Verhaltensvarianten zeigt sich, dass insbesondere unerwartete Immobilität einen nicht unerheblichen Anteil an den möglichen Einstellungs- und Umsetzungskombinationen ausmacht, während unerwartete Mobilität vergleichsweise selten anzutreffen ist (z.B. Lu 1999, de Groot/Mulder/Manting 2011, Kalter 1997). Gleichsam zeigt sich insgesamt dennoch ein starker Zusammenhang zwischen Mobilitätsabsichten und deren analogen Umsetzung, wenngleich der Anteil konsistenter (sowie inkonsistenter) Mobilitätsverhalten aufgrund unterschiedlicher Intensionsdefinitionen und zugrunde gelegten Zeitfenstern zwischen den Studien deutlich schwankt (Lu [1999] beobachtet für 43.6% der Fälle mit positiven Mobilitätsintentionen eine Relokalisierung in den folgenden zwei Jahren, der entsprechende Anteil in de Groot, Mulder und Manting

³⁷ Für die verschiedenen Entscheidungsstufen werden in unterschiedlichen Forschungsarbeiten jeweils verschiedene Begrifflichkeiten verwendet. Diese Konzepte unterscheiden sich zumeist im Grad ihrer Mobilitätsverbindlichkeit und sollten somit nicht als unmittelbar austauschbar angesehen werden (Coulter et al. 2011).

³⁸ Für eine Diskussion von Inkonsistenzen auf vorangehenden Entscheidungsstufen vgl. Keckes (1994).

[2011] liegt bei 32%, während Kalter [1997] für 23.4% (West) bzw. 17.5% (Ost) der Fälle mit Mobilitätsplänen konsistente Mobilitätsumsetzungen im Folgejahr berichtet). Eine positive Mobilitätseinstellung zeigt sich darüber hinaus auch in strukturprüfenden Mobilitätsmodellen durchaus als starker Umsetzungsprädiktor, wobei insbesondere berufsbezogene Wanderungswünsche einen deutlichen, positiven Effekt auf die tatsächliche Mobilitätsumsetzung ausüben (Coulter/Scott 2014, Böheim/Taylor 2002). Ferner zeigt sich das gleichzeitige Vorliegen von Mobilitätswünschen und Mobilitätserwartungen als besonders erklärungsstark (Coulter et al. 2011).

Zur Erklärung der – in verschiedenen Studien in unterschiedlichem Ausmaß – berichteten Inkonsistenzen im Mobilitätsverhalten lassen sich aus theoretischer Perspektive insbesondere zwei Aspekte anführen: Einerseits sind Intentionen zeitlich variabel und können sich somit zwischen den jeweils betrachteten Zeiträumen ändern, andererseits können intervenierende Faktoren einer konsistenten Umsetzung gegenüberstehen (Kalter 1997).³⁹ Diese potentiellen Hindernisse können verschiedenste Formen annehmen, z.B. können monetäre Restriktionen (bei niedrigem Einkommen) oder hohe Transaktionskosten (für Eigentümer) eine beabsichtigte Migration verhindern, während unerwartete (familien- oder berufsbezogene) Ereignisse sowohl intendierte Wanderungen unterbinden als auch ursprünglich unbeabsichtigte Wanderungen auslösen können (de Groot/Mulder/Manting 2011, de Groot/Mulder/Das/Manting 2011, Moore 1986, Duncan/Newman 1976). In der empirischen Umsetzung zeigt sich diesbezüglich, dass bei bestehendem Wohneigentum, höherem Alter, geringem Qualifikationsniveau, steigender Haushaltsgröße, geringem Einkommen und vorliegendem Migrationshintergrund eine niedrigere Realisierungswahrscheinlichkeit einer positiven Mobilitätsintention beobachtet werden kann (Kan 1999, Buck 2000, Lu 1999, de Groot/Mulder/Manting 2011, Boschman et al. 2014). Werden Sequenzen von Mobilitätsgedanken und -verhalten über einen längeren Zeitraum betrachtet wird ebenfalls deutlich, dass diejenigen Personen, welche regelmäßig Mobilitätswünsche äußern ohne diese umzusetzen im Vergleich mit konsistent Mobilien über niedrigere Haushaltseinkommen verfügen und – gegenüber den vorangegangenen Befunden – vornehmlich der mittleren Alterskategorie angehören (Coulter/van Ham 2011). Hingegen zeigen sich ein ungünstiges Verhältnis von benötigtem und verfügbarem Wohnraum („room stress“) und eine vorliegende Unzufriedenheit mit der Wohnumgebung als umsetzungsfördernde Faktoren bei bestehenden Mobilitätswünschen (Coulter 2013). Werden demgegenüber die Determinanten von Mobilitätsumsetzungen ohne vorherige Mobilitätsabsichten betrachtet, lassen sich bei Mietern, niedrigem Alter, höherem Qualifikationsniveau, geringer Haushaltsgröße, hohem Einkommen und vorliegendem Migrationshintergrund häufiger unerwartete Migrationsbewegungen beobachten (Kan 1999, Buck 2000,

³⁹ Aus der Perspektive der Theorie des geplanten Verhaltens beeinträchtigen intervenierende Faktoren und externe Abhängigkeiten die vollständige Kontrolle des Handelnden über sein Verhalten und verhindern somit eine konsistente Umsetzung vorheriger Absichten (Ajzen/Madden 1986).

Lu 1999, de Groot/Mulder/Das/Manting 2011).⁴⁰ Darüber hinaus zeigen sich für beide Varianten inkonsistentem Mobilitätsverhaltens Ereignisse im Lebensverlauf wie Heirat, Scheidung, Geburt eines Kindes und Jobwechsel als erklärungsbedeutsam (de Groot/Mulder/Das/Manting 2011, Kan 1999).

Vor dem Hintergrund der dargestellten Hindernisse und intervenierenden Ereignisse im Entscheidungsprozess räumlicher Mobilität werden in verschiedenen Studien unterschiedliche Konzeptionen mehrstufiger Entscheidungsmodelle spezifiziert und empirisch getestet. Dabei wird bereits in frühen Forschungsarbeiten eine zweistufige Vorgehensweise vorgeschlagen, bei der objektive Wohnmerkmale und sozio-ökonomische Faktoren nicht direkt, sondern vermittelt über Mobilitätswünsche, subjektive Wohnortzufriedenheit sowie den Grad der regionalen Einbettung einen Einfluss auf die Mobilitätsumsetzung ausüben (Speare et al. 1982, Speare 1974, Landale/Guest 1985). In einer alternativen Konzeptualisierung verdeutlicht Lu (1998) hingegen, dass objektive Wohn(umgebungs)merkmale, deren subjektive Einschätzung sowie strukturelle Individual- und Haushaltsmerkmale (z.B. Alter, Bildungsniveau, Haushaltstyp und Einkommen) sowohl zur Erklärung von Mobilitätsintentionen als auch zur tatsächlichen Mobilitätsvorhersage bedeutsam sind. Bei Kearns und Parkes (2003) zeigen sich demgegenüber Einschätzungen hinsichtlich der Wohngegend vorwiegend auf der ersten Entscheidungsstufe als erklärungsrelevant, während für strukturelle Erklärungsdeterminanten (z.B. Alter, Wohndauer und Wohnstatus) signifikante Effekte sowohl auf Intentionen- als auch auf Umsetzungsebene beobachtet werden können. Bei einem weiteren Vergleich der Einflussstrukturen von Individualmerkmalen zwischen den Entscheidungsstufen lassen sich darüber hinaus Anzeichen dafür finden, dass einerseits der mobilitätshemmende Effekt von lokalen Netzwerken vor allem auf Intentionsebene wirksam ist (Vidal/Kley 2010) und andererseits bei vorliegenden Mobilitätsabsichten insbesondere verschiedene Aspekte der Berufssituation (Erwerbsstatus, Erwerbstätigkeit des Partners) für deren Realisierung auf der zweiten Entscheidungsstufe bedeutsam sind (Büchel/Schwarze 1994).⁴¹

Ausgehend von frühen dreistufigen Mobilitätsmodellen (Rossi 1980) wird neben den bislang dargestellten Umsetzungen in einigen Forschungsarbeiten auch eine Konzeptualisierung des Entscheidungsprozesses mit drei Entscheidungsstufen angewendet. Dabei wird zumeist auf intentionaler Ebene zwischen (grundsätzlichen) Mobilitätsgedanken und (konkreteren) Mobilitätsplänen unterschieden (z.B. Kalter 1997, Kley 2009). Im Unterschied zu den vorangegangenen Ansätzen wird die Entstehung von Wanderungsgedanken bei Kalter (1997) nicht primär auf die Unzufriedenheit mit verschiedenen objektiven Opportunitäten zurückgeführt, sondern ist

⁴⁰ Gegenüber den Befunden von Kan (1999) berichtet Lu (1999) von erhöhten unerwarteten Mobilitätsbewegungen bei Geringqualifizierten. Neben den dargestellten Einflussfaktoren beobachtet Kan (1999) zudem höhere erwartete und niedrigere unerwartete Migrationsumsetzungen für Haushalte mit einem erwerbslosen Haushaltsmitglied.

⁴¹ Ausgangspunkt des Mehrstufenansatzes von Büchel und Schwarze (1994) ist dennoch eine „strukturelle Gemeinsamkeit“ der Determinanten von Mobilitätsabsichten und Umsetzung, so dass für beide Entscheidungsstufen dasselbe Erklärungsset unabhängiger Variablen verwendet wird. Eine analoge Vorgehensweise findet sich bei Kearns und Parkes (2003).

das Ergebnis von Nutzenvergleichen zwischen dem aktuellen Wohnort und alternativen Zielorten im Hinblick auf verschiedene Lebensbereiche (u.a. berufliche, finanzielle und familiäre Situation). Die Entwicklung von Wanderungsplänen wird dabei als abhängig von antizipierten Umzugsmotiven, konkreten Zielortsüberlegungen, Abwägungen von Wanderungsalternativen und Restriktionen im Haushaltskontext konzeptualisiert, während erwartete berufs- oder familienbezogene Ereignisse und Hindernisse als erklärungsrelevant in der Modellierung der tatsächlichen Mobilitätsumsetzung erachtet werden (Kalter 1997). Bei einer vergleichbaren Einteilung des Entscheidungsprozesses verdeutlichen Kley (2009, 2011), Huinink und Kley (2008) sowie Kley und Mulder (2010) auf der ersten Entscheidungsstufe ebenfalls die Relevanz der subjektiven Einschätzung von Opportunitätsdifferenzen, während hinsichtlich der Bildung von Wanderungsplänen insbesondere antizipierte Lebensverlaufereignisse als erklärungsstarke Prädiktoren herangezogen werden. Auf der letzten Entscheidungsstufe zeigen sich in dieser Konzeptualisierung schließlich (u.a.) fehlende monetäre Ressourcen und soziale „ties“ am aktuellen Wohnort als intervenierende Umsetzungsdeterminanten.⁴²

Die Differenzierung zwischen verschiedenen Entscheidungsstufen beinhaltet neben einer konsistenteren Abbildung des Entscheidungsprozesses auch in Hinblick auf die Einbeziehung mehrerer Entscheidungsakteure und hinsichtlich des Mehrebenencharakters der Mobilitätsdeterminanten ein bedeutsames Erklärungspotential. Dabei verdeutlicht die Berücksichtigung des Haushaltskontextes im Rahmen mehrstufiger Entscheidungsmodelle, dass die geringeren Mobilitätsraten von Paaren durch die Antizipation von Verhandlungsschwierigkeiten im partnerschaftlichen Entscheidungsprozess erklärbar sind, wobei eine fehlende Mobilitätsabsicht des Partners bereits auf intentionaler Ebene mit höheren erwarteten Verhandlungskosten und einer geringeren Wahrscheinlichkeit, die eigene Intention umzusetzen, einhergeht (Kalter 1998, 1999). Dementsprechend lässt sich der Haushaltskontext vor dem Hintergrund der dargestellten intervenierenden Faktoren im Entscheidungsprozess auch als eine Form „externer Abhängigkeiten“ auffassen, welche der Bildung und Umsetzung von positiven Mobilitätsintentionen im Falle divergierender Absichten gegenüberstehen kann (Kalter 1997). Ferner lassen sich Hinweise dafür finden, dass die unbeobachteten Mobilitätspräferenzen von Paaren in keiner engen (bzw. deterministischen) Verbindung mit den individuellen Präferenzen der jeweiligen Haushaltsvorstände stehen (Auf der Basis einer panelanalytischen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens von Personen in Partnerschafts- und Single-Jahren; Steele et al. 2013), so dass auch ausgehend von dieser Beobachtung eine zusätzliche Berücksichtigung partnerschaftlicher Intentionen zielführend erscheint. Dem folgend geht eine Einbeziehung des Haushaltzusammenhangs durch die zusätzliche Betrachtung der Mobilitätseinstellung des Partners sowohl auf der Stufe von Mobili-

⁴² Die einzelnen Erklärungsmodelle beinhalten darüber hinaus jeweils zusätzlich die Erklärungsdeterminanten der anderen Entscheidungsstufen. Hinsichtlich der finanziellen Ressourcen zeigt sich dabei, dass ein geringes Einkommen zwar der Mobilitätsumsetzung entgegenwirkt, aber einen positiven Einfluss auf die Bildung von Mobilitätsgedanken und Mobilitätsplänen ausübt (z.B. Kley 2011).

tätsgedanken und -plänen (Kley 2011) als auch hinsichtlich der Mobilitätsumsetzung (Coulter et al. 2012, Coulter 2013, Ferreira/Taylor 2009) mit einem bedeutsamen Erklärungszuwachs einher.

Auch die Wirkungsweise kontextueller Erklärungsdeterminanten im Entscheidungsprozess räumlicher Mobilität lässt sich auf der Basis mehrstufiger Entscheidungsmodelle konkretisieren. Dabei verdeutlichen Lee et al. (1994), dass objektive Kontextmerkmale insbesondere auf der ersten Entscheidungsstufe einen bedeutsamen Erklärungsbeitrag leisten können, so dass diese – unmittelbar sowie vermittelt über subjektive Einschätzungen hinsichtlich der Wohnumgebung – primär die Bildung von Mobilitätsgedanken auf intentionaler Ebene bedingen. Vor diesem Hintergrund finden sich eine Reihe von Arbeiten, welche die Relevanz regionaler Kontextmerkmale für die Erklärung von Mobilitätswünschen (van Ham/Feijten 2008, Feijten/van Ham 2009), Mobilitätsbereitschaft (Drinkwater/Ingram 2009, Ahn et al. 1999) sowie Mobilitätsplänen (Carlsen 2005, Permentier et al. 2009) verdeutlichen. Dabei zeigt sich, dass auch auf der Ebene von Mobilitätseinstellungen sowohl statische Strukturmerkmale (z.B. regionale Arbeitslosigkeit, lokales Einkommensniveau, Bevölkerungsdichte und Migrantenanteil; Drinkwater/Ingram 2009, Permentier et al. 2009) als auch deren Entwicklung (Änderung des sozio-ökonomischen Nachbarschaftsstatus und des Anteils ethnischer Minderheiten; Feijten/van Ham 2009) erklärungsrelevant sind.⁴³ Darüber hinaus finden sich auch vereinzelte Belege für eine gruppenspezifische Wirkungsweise regionaler Kontextmerkmale auf der ersten Stufe des Entscheidungsprozesses: Dabei zeigt sich einerseits, dass ungünstige regionale Arbeitsmarktstrukturen (hohe lokale Arbeitslosenquoten) insbesondere für die Entwicklung von Mobilitätsplänen in der Gruppe der unter 50-Jährigen von Relevanz sind (Carlsen 2005). Andererseits wird deutlich, dass ökonomisch nachteilige Nachbarschaftsstrukturen (hoher Migrantenanteil, hoher Mietwohnungsanteil, hoher Anteil an einkommensschwachen Haushalten) bei den Mitgliedern der entsprechenden Bevölkerungsgruppen (Migranten, Mieter, Niedriglohnbezieher) in einem geringeren Ausmaß Emigrationswünsche auslösen, als dies bei den jeweiligen Nicht-Mitgliedern dieser Gruppen der Fall ist (van Ham/Feijten 2008). Zusammenfassend zeigt sich somit eine Einbeziehung regionaler Opportunitätsstrukturen sowie die Spezifikation von Cross-Level Interaktionen zwischen Individual- und Kontextmerkmalen auch auf der Ebene von Mobilitätswünschen und -intentionen als erklärungs wirksam.

2.3 Statistische Modelle zur Analyse von Mobilitätsentscheidungen

Die disziplinäre Vielfalt der dargestellten Arbeiten der Mobilitätsforschung, in der räumliche Mobilität aus verschiedenen theoretischen Perspektiven und mit unterschiedlichen Erklärungs-

⁴³ Demgegenüber beobachten Kan (1999) sowie Otrachshenko und Popova (2014) keine direkten (bzw. nur instabile) Effekte regionaler Opportunitätsstrukturen bei der Erklärung individueller Mobilitätsintentionen. Gleichsam finden Otrachshenko und Popova (2014) Anzeichen für eine indirekte Wirkungsweise, wobei objektive Kontextmerkmale vermittelt über die allgemeine Lebenszufriedenheit die Herausbildung von (grenzüberschreitenden) Mobilitätsabsichten beeinflussen.

schwerpunkten beleuchtet wird, spiegelt sich in methodischer Hinsicht in einer Vielzahl von angewandten Analyseverfahren wieder. Um die vorangegangenen Darstellungen mit einer methodischen Komponente zu verkomplizieren, soll im Folgenden ein zusammenfassender Überblick über bisherige methodische Ansätze bei der Analyse räumlicher Mobilitätsentscheidungen gegeben werden, aus welchem im nächsten Schritt – in Kombination mit den inhaltlichen Befunden aus Kapitel 2.1 und 2.2 – Implikationen für eine weiterführende Modellierung des Entscheidungsprozesses räumlicher Mobilität (im Haushaltskontext) abgeleitet werden können (Kapitel 2.4).

Ausgangspunkt der statistischen Erklärung räumlicher Mobilität sind regressionsanalytische Modelle, bei denen unter Verwendung einer Logit- oder Probit-Linkfunktion die räumliche Mobilität zum Zeitpunkt $t+x$ mithilfe unabhängiger Prädiktoren des Zeitpunkts t erklärt wird. Die Zeitspanne, welche zwischen der Messung der x -Variablen und dem „Mobilitätsergebnis“ zugelassen wird, variiert hierbei zwischen den Studien und beläuft sich in der Regel auf ein (z.B. bei Hunt 2004) oder zwei (z.B. bei de Groot/Mulder/Manting 2011), seltener auch auf bis zu vier (bei Swain/Garasky 2007) Jahre.⁴⁴ Gleichsam wird bei der Betrachtung tatsächlicher Mobilitätsumsetzungen in den empirischen Arbeiten der Mobilitätsforschung (insgesamt) auf verschiedene Mobilitätsdefinitionen zurückgegriffen: So wird die Messung überregionaler Mobilität u.a. unter Rückgriff auf Mobilitätsmotive (z.B. bei Jürges 1998) oder Mobilitätsdistanzen (z.B. bei van Ham et al. 2001b) vorgenommen, während in anderen Arbeiten ausschließlich Wechsel zwischen Regionen unter Verwendung unterschiedlicher Gebietseinheiten betrachtet werden (z.B. Kreiswechsel bei Mertens/Haas 2006, Migration zwischen Bundesländern bei Hunt 2004).⁴⁵

Steht nicht (ausschließlich) die einfache Mobilitätsumsetzung in Forschungsfokus, erweitert sich das angewandte Analyseinstrumentarium analog zum Messniveau der abhängigen Variablen. Sollen z.B. innerhalb der Gruppe der Mobilen zurückgelegte Mobilitätsdistanzen erklärt werden, kommen lineare Regressionsverfahren (OLS-Regression) zum Einsatz (z.B. bei Bauernschuster et al. 2012), während zur Vorhersage der Umzugsanzahl Poisson-Regressionen genutzt werden (bei Jokela et al. 2008). Indikatoren zur Messung von Mobilitätsintentionen liegen hingegen häufig in ordinaler Form vor, so dass in diesem Falle auf ordered Probit Regressionen – oder binäre Probit Modelle nach der Dichotomisierung der y -Variablen – zurückgegriffen wird (z.B. bei Schneider et al. 2011, Carlsen 2005). Sollen komplexere Effektformen modelliert werden, kommen zur Analyse von Mobilitätsintentionen ferner auch (generalisierte) semi-parametrische Modelle zum Einsatz (bei Burda et al. 1998). In einer weiteren Reihe von Arbeiten werden wiederum

⁴⁴ Entsprechend ist die Analyse räumlicher Mobilitätsentscheidungen in dieser Form auf Paneldaten mit mehreren Beobachtungswellen angewiesen (vgl. auch Buck 2000). Alternative Datengrundlagen umfassen Erhebungen mit retrospektiven Informationen (z.B. bei Mertens/Haas 2006), prozessproduzierte Daten (z.B. bei Windzio 2004a+b) oder in selteneren Fällen auch faktorielle Surveys (z.B. bei Auspurg/Abraham 2007).

⁴⁵ Ein weiteres Forschungsfeld stellt die explizite Betrachtung der innerdeutschen Ost-West Migration dar (z.B. Burda 1993, Hunt 2006, Windzio 2010).

multinomiale Logit Modelle zur Analyse von Mobilitätsvariablen mit mehreren ungeordneten Ausprägungen herangezogen, z.B. im Rahmen der gleichzeitigen Modellierung von verschiedenen Mobilitätstypen (lokale und regionale Migration bei Nivalainen 2004), -formen (temporäre und permanente Migration bei Fuchs-Schündeln/Schündeln 2009) oder Intensionskombinationen (zwischen Mobilitätswünschen und -plänen bei Coulter et al. 2011). Weiterhin wird zur simultanen Analyse zweier migrationsbezogener y -Variablen auch auf bivariate Probit Modelle zurückgegriffen, welche die Einbeziehung einer Fehlerkorrelation zwischen den Gleichungen ermöglichen (gemeinsame Modellierung von Migration und Änderungen im Erwerbsstatus bei Böheim/Taylor 2002, simultane Analyse von Mobilität und Wohnzufriedenheit bei Diaz-Serrano/Stoyanova 2010). Gemeinsam ist den verschiedenen empirischen Zugängen an dieser Stelle, dass – auch wenn unterschiedliche Formen migrationsbezogener y -Variablen betrachtet werden können – die statistische Analyse räumlicher Mobilität häufig die Modellierung kategorialer abhängiger Variablen beinhaltet. Die entsprechenden (nicht-linearen) Analyseverfahren sind in diesem Fall mit verschiedenen Problemen (Effektinterpretation auf Wahrscheinlichkeitsebene, Einbeziehung von Interaktionseffekten und Vergleiche von Koeffizienten zwischen genesteten Modellen oder Gruppen in binären, multinomialen und ordered Logit / Probit Regressionen) und Annahmen („proportional odds“ Annahme in Rahmen von ordered Logit / Probit Modellen) verbunden, welche im Rahmen der statistischen Modellierung räumlicher Mobilitätsentscheidungen explizit zu berücksichtigen sind (vgl. Kapitel 5 und 6).

Während bei den bisher genannten Studien räumliche Mobilität analytisch aus einer querschnittlichen Perspektive betrachtet wird, bei der jeweils eine Beobachtung pro Fall (mit zeitlich versetzter y -Variable im „wide“ Format) vorliegt, wird in einer Reihe von Arbeiten auf längsschnittliche Methoden auf der Basis von Paneldaten mit mehreren Beobachtungen pro Fall (im „long“ Format) zurückgegriffen. Eine erste Möglichkeit stellt hierbei die Schätzung eines einfachen gepoolten Logit oder Probit Modells dar, bei welchem die Standardfehler um die Clusterung der Beobachtungen innerhalb der Fälle korrigiert werden (z.B. bei Jürges 2006). Eine explizitere Unterscheidung zwischen den verschiedenen Varianzkomponenten innerhalb der längsschnittlichen Datenstruktur („between“ und „within“ Varianz) erfolgt mit der Anwendung von random effects (Logit) Modellen (z.B. bei Reuschke/van Ham 2011), während schließlich im Falle von (conditional) fixed effects Logit Regressionen (z.B. bei Tatsiramos 2009) ausschließlich auf die Varianz „innerhalb“ von Personen zurückgegriffen wird. Wenngleich letzteres Verfahren den Vorteil hat, dass fixed effects Koeffizienten durch die alleinige Betrachtung intraindividuelle Veränderungen nicht durch personenspezifische unbeobachtete Heterogenität verzerrt sein können, kann in der Modellspezifikation hierbei lediglich auf zeitveränderliche Variablen zurückgegriffen werden. Gleichsam tragen in fixed effects Modellen ausschließlich Personen mit zeitlicher Variation in der y -Variable zur Effektschätzung bei, so dass in diesem Fall nur Informationen der (selektiven) Gruppe der räumlich Mobilen genutzt werden. Vor diesem

Hintergrund wird an einigen Stellen auf „correlated“ random effects (Probit) Modelle (z.B. bei Diaz-Serrano/Stoyanova 2010) zurückgegriffen, welche eine fixed effects Schätzung zeitvariabler Prädiktoren unter gleichzeitiger Einbeziehung zeitkonstanter x -Variablen ermöglichen (Schunk 2013).

In einer weiteren Gruppe von Arbeiten wird räumliche Mobilität unter Rückgriff auf ereignisanalytische Verfahren analysiert. Diese Vorgehensweise hat in Hinblick auf den vorliegenden Untersuchungsgegenstand insbesondere den Vorteil, dass die Zeitabhängigkeit („duration dependence“) räumlicher Mobilitätsentscheidungen äußerst flexibel – d.h. auch als nicht-linearer Rückgang von Mobilitätswahrscheinlichkeiten mit zunehmender Verweildauer am Wohnort – in die Modellierung mit einbezogen werden kann (Withers 1997). In den empirischen Umsetzungen kommen dabei vorwiegend discrete-time Logit Modelle (z.B. bei Clark/Huang 2003) und Cox Regressionen (z.B. bei Clark/Withers 1999) zum Einsatz, innerhalb derer in verschiedenen Arbeiten auch konkurrierende Risiken betrachtet werden. In diesem Zusammenhang werden nicht nur unterschiedliche mobilitätsbezogene „exit-states“ betrachtet (Unterscheidung von Mobilitätstypen nach Distanz bei Détang-Dessendre/Molho 1999, Unterscheidung zwischen Umsetzung und Aufgabe von Mobilitätswünschen bei Coulter 2013, Unterscheidung zwischen Mobilitätszielen nach Regionalmerkmalen bei Andrews et al. 2011), sondern auch survey-methodologische Aspekte wie der Ausfall von Befragten aus der Panelerhebung als „competing risk“ spezifiziert (bei Pingle 2006). Eine weitere Verfahrensvariante beinhaltet die simultane (bivariate) Analyse der Ereignisse Mobilität und Fertilität (bei Michielin/Mulder 2008).

In Ergänzung zu den bisherigen Analyseansätzen kommen bei der (zumeist querschnittlichen) Modellierung von Kontexteffekten im Rahmen der Erklärung räumlicher Mobilitätsentscheidungen vorwiegend mehrebenenanalytische Verfahren (für kategoriale abhängige Variablen) zur Anwendung. In Hinblick auf eine kontextfokussierte Analyse räumlicher Mobilität hat diese Verfahrensklasse den Vorteil, dass damit nicht nur die Clusterung von Befragten innerhalb von Regionen berücksichtigt werden kann, sondern insgesamt ein breites Spektrum von Modelltypen bereitgestellt wird, bei welchen diese Clusterung explizit im Analysefokus steht (Random-Intercept Modell, Random-Intercept-Random-Slope Modell, Intercept-as-Outcome, Slope-as-Outcome; vgl. Windzio 2008b).⁴⁶ In der empirischen Anwendung kommen Mehrebenen (Logit) Modelle sowohl zur Analyse von Mobilitätswünschen (z.B. bei Feijten/van Ham 2009) als auch auf der Ebene von Mobilitätsumsetzungen (z.B. bei Chi/Voss 2005) zum Einsatz, innerhalb derer verschiedene kleinräumige Regionaleinheiten (z.B. Nachbarschaften, Kreise) als zweite Erklärungsebene mit einbezogen werden. Darüber hinaus erfolgen auch vereinzelte Verbindungen der Mehrebenenperspektive mit längsschnittlichen Verfahren, z.B. im Rahmen der Mehrebenen-Ereignisanalyse (bei Windzio 2004b) oder mittels „stratified“ Cox Regressionen

⁴⁶ Liegen Ähnlichkeiten innerhalb der Cluster vor, geht eine naive Schätzung eines standard-logistischen Modells im Vergleich mit einer analogen Mehrebenenspezifikation mit einer Unterschätzung der Standardfehler einher (z.B. Swain/Garasky 2007).

unter Berücksichtigung von Regionalmerkmalen (bei Armtz 2005).

Eine weitere Modellklasse im Rahmen der empirischen Mobilitätsforschung stellt die Schätzung von Selektionsmodellen dar, innerhalb derer das Problem der Selbstselektion von Akteuren (z.B.) in die Gruppe der Mobilen auf der Basis von unbeobachteten Merkmalen im Analysefokus steht. In diesem Zusammenhang finden sich vorwiegend Anwendungen von Heckman Modellen oder „Switching Regressionen“, um einerseits Vorliegen und Richtung einer potentiellen Selektivität räumlich Mobiler hinsichtlich nicht beobachtbarer Merkmale zu testen (bei Brücker/Trübsetter 2007, Nakosteen et al. 2008) oder um andererseits Selektionsprozesse im Kontext der Mobilitätsschätzung zu kontrollieren (bei Rabe/Taylor 2012, Melzer 2013a). Ein weiteres Anwendungsgebiet beinhaltet die Modellierung multipler Entscheidungen: So spezifizieren Audas und Dolton (1998) ein Modell mit zwei sequentiellen Mobilitätsentscheidungen (Relokalisation nach dem Schul- und Hochschulabschluss), welches in der Analyse der zweiten Entscheidung eine Selektivitätskorrektur auf der Basis der ersten Entscheidung beinhaltet.

Schließlich kommen in verschiedenen Arbeiten eine Reihe weiterer methodischer Ansätze zum Einsatz, welche auf spezifische Aspekte und Probleme in der Analyse räumlicher Mobilität fokussieren. Dies umfasst u.a. die Anwendung von IV-Regressionen (z.B. bei Boenisch/Schneider 2010) in Fällen, in den die interessierende x -Variable als endogen angesehen wird. Hintergrund ist hierbei die Vermutung, dass unbeobachtbare Merkmale gemeinsam sowohl x als auch y bedingen, so dass eine naive Modellschätzung verzerrte Koeffizienten für die „problematische“ unabhängige Variable liefert. Beispiele für potentiell endogene Variablen im Rahmen der Analyse räumlicher Mobilität sind das Qualifikationsniveau (bei Machin et al. 2012) oder das lokale soziale Kapital (bei Kan 2007). Ein weiterer Forschungsstrang beschäftigt sich wiederum mit der Wahl der Mobilitätszielregion unter Anwendung von „conditional“ oder „nested“ Logit Modellen, innerhalb derer Individualmerkmale der mobilen Akteure sowie Merkmale der potentiellen Zielregionen in die Erklärung der Zielortwahl aufgenommen werden können (vgl. Bruch/Mare 2012, Christiadi/Cushing 2007). Einen besonderen Fall stellt schließlich die Verwendung von Matching-Verfahren dar, welche in einer „zweckentfremdeten“ Anwendung bei Cooke (2013) dazu genutzt werden, „tied mover“ und „tied stayer“ zu identifizieren.⁴⁷

Zusammenfassend zeigt sich somit, dass in der empirischen Mobilitätsforschung ein breites Spektrum statistischer Zugänge gewählt wird, mit welchem Mobilitätsintentionen und Mobilitätsentscheidungen aus jeweils unterschiedlichen Erklärungsperspektiven analysiert werden. Gleichsam wird deutlich, dass dabei in der Regel univariate Einflussmuster eines Sets unabhängiger Variablen im Vordergrund stehen und Analyseverfahren, welche komplexe (multivariate) Beziehungsstrukturen mit mehreren abhängigen Variablen erlauben, seltenst zum Einsatz kommen.

⁴⁷ Dazu werden gematchte Paare gebildet, bei denen verheirateten Personen ein entsprechendes Pendant zugeordnet wird, welches sich (möglichst) nur im Heiratsstatus von der Fokusperson unterscheidet. Als „tied stayer“ werden nun immobile Verheiratete angesehen, deren Single-Pendant migriert ist – analog werden mobile Verheiratete mit immobilem Single-Pendant als „tied mover“ aufgefasst (vgl. Cooke 2013).

Schließlich ist allen dargestellten Analyseansätzen gemein, dass sie mit allgemeinen (Identifikationsannahmen von Logit und Probit Modellen, Einbeziehung von Survey-Charakteristiken) sowie spezifischen (z.B. Linkszensierung und Ties bei ereignisanalytischen Verfahren, Level-2 Fallzahlen und Zentrierungsvarianten in der Mehrebenenanalyse, Unkorreliertheit der Instrumentenvariable mit dem Fehlerterm der y-Variable in Rahmen der IV-Regression) Problemen behaftet sind, welche in den genannten Arbeiten in unterschiedlichem Ausmaß thematisiert werden.

2.4 Fazit zum Forschungsstand

Aus dem Forschungsstand der empirischen Mobilitätsforschung (Kapitel 2.1 und 2.2) und den dort angewandten statistischen Analyseverfahren (Kapitel 2.3) lassen sich unmittelbare Forschungsdesiderate ableiten, welche in den bisherigen Mobilitätsstudien noch nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Forschungsbedarf besteht hierbei insbesondere in Hinblick auf eine adäquate methodische Umsetzung des Entscheidungsprozesses räumlicher Mobilität, gegeben der Annahme, dass regionale Migration als Ergebnis einer mehrstufigen (Kapitel 2.2) Haushaltsentscheidung (Kapitel 2.1.2) im Mehrebenenkontext (Kapitel 2.1.3) aufgefasst werden sollte. Diese Forschungslücke ergibt sich insbesondere – anknüpfend an die Ausführungen des vorherigen Kapitels – vor dem Hintergrund der methodischen Vorgehensweisen, welche bislang speziell im Rahmen mehrstufiger sowie haushaltsbezogener Analysen räumlicher Mobilität angewandt wurden.

Werden Mobilitätsentscheidungen explizit als mehrstufige Entscheidungsprozesse aufgefasst, erfolgt in der empirischen Umsetzung dieser Konzeption zumeist eine separate Betrachtung der verschiedenen Entscheidungsstufen in jeweils einzelnen Modellen. So werden beispielsweise im Rahmen einer zweistufigen Einteilung des Entscheidungsprozesses bei Lu (1998) in einem ersten Schritt Mobilitätsintentionen mithilfe von standard-logistischen Regressionen erklärt und die Intentionmessung anschließend als zentrale unabhängige Variable bei der Erklärung der Mobilitätsumsetzung eingesetzt. Bei einer dreistufigen Konzeptionalisierung räumlicher Mobilitätsentscheidungen finden sich ebenfalls Arbeiten mit separaten Modellschätzungen für jede Entscheidungsstufe, innerhalb derer häufig jeweils nur diejenigen Fälle betrachtet werden, welche die vorherige Stufe „überschritten“ haben (bei Kalter 1997, Huinink/Kley 2008). An anderer Stelle werden zur Analyse dreistufiger Mobilitätsentscheidungen hingegen die ersten beiden Entscheidungsstufen (als Kategorien einer ordinalen Intensionsvariablen) gemeinsam modelliert und anschließend ein separates Modell der Mobilitätsumsetzung unter Einbeziehung der Intensionsvariablen geschätzt (bei Kley 2011, Kley/Mulder 2010).⁴⁸ Demgegenüber finden sich nur vereinzelt Arbeiten, welche die intentionale Stufe des Entscheidungsprozesses

⁴⁸ Die gemeinsame Betrachtung der ersten beiden Entscheidungsstufen ist an dieser Stelle insofern vorteilhaft, als dass hierbei unter Verwendung eines „generalized ordered logit“ Modells Effektunterschiede zwischen den Stufen flexibel modelliert werden können (vgl. Williams 2006).

und das tatsächliche Mobilitätsverhalten mithilfe simultaner oder auch sequentieller Verfahren verbinden. So verknüpfen Vidal und Kley (2010) ein Zweistufenmodell räumlicher Mobilitätsentscheidungen statistisch mit einer simultanen Schätzung längsschnittlicher Intentionen- und Umsetzungsmodelle, während Büchel und Schwarze (1994) ein sequentielles Panelmodell zur gemeinsamen Analyse von Mobilitätsabsichten und deren Realisierung einsetzen. Ausschließlich dieser Arbeiten erfolgt in den empirischen Modellierungen der Mehrstufenliteratur somit zumeist eine „stückweise“ Betrachtung der einzelnen Entscheidungsstufen, wenngleich diese in den zugrundeliegenden theoretischen Konzeptionen in der Regel als Bestandteile eines gemeinsamen Entscheidungsprozesses aufgefasst werden.

Methodische Forschungslücken ergeben sich darüber hinaus insbesondere im Rahmen haushaltsfokussierter Analysen räumlicher Mobilität. Werden Mobilitätsentscheidungen explizit unter Einbeziehung des Haushaltskontextes betrachtet, kommen bislang fast ausschließlich Standardverfahren zur Anwendung, welche eine statistische Einbeziehung mehrerer handelnder Akteure in einer gemeinsamen Modellstruktur nur eingeschränkt ermöglichen. So kommen an dieser Stelle zumeist (längsschnittliche) Logit oder Probit Modelle auf Haushaltsebene zum Einsatz, bei welchen Merkmale des Mannes und der Frau oder auch kombinierte Partnermerkmale (z.B. Anteil der Frau am Haushaltseinkommen, Durchschnittsalter des Paares) zur Erklärung der Mobilitätsentscheidung des Gesamthaushaltes herangezogen werden (z.B. bei Smits et al. 2004, Brandén 2013).⁴⁹ Wenngleich auf dieser Basis Aussagen über die relative Bedeutsamkeit partnerschaftlicher Merkmale im Rahmen der Mobilitätsumsetzung getroffen werden können (vgl. insbesondere Tenn 2010), führt diese Vorgehensweise zu einer vergleichsweise „starren“ Modellstruktur, innerhalb derer komplexere Beziehungsstrukturen im Prozess der partnerschaftlichen Entscheidungsfindung nicht abgebildet werden können. Festzuhalten ist hierbei, dass dieser analytische Zugang auch gewählt wird, wenn akteurspezifische Mobilitätsneigungen in die Erklärung des Mobilitätsverhaltens des Haushaltes mit einbezogen werden (bei Coulter et al. 2012, Ferreira/Taylor 2009), obgleich sich gerade auf intentionaler Ebene partnerschaftliche Abhängigkeiten in Form von wechselseitigen Beeinflussungen ergeben können (vgl. Kalter 1998, 1999). Weitere haushaltsbezogene Analyseansätze umfassen die Erklärung individueller Mobilitätsbereitschaften unter Einbeziehung von Partnermerkmalen, welche durch Proxyangaben der Befragten erhoben wurden (bei Baldrige et al. 2006) sowie panelanalytische Verfahren, welche Ähnlichkeiten in den unbeobachteten Mobilitätspräferenzen von Individuen in Partnerschafts- und Single-Jahren durch die Spezifizierung einer bivariaten random effects Struktur berücksichtigen (bei Steele et al. 2013). Mit Ausnahme letzterer Studie erfolgen in der Erklärung von Mobilitätsentscheidungen im Haushaltskontext somit zumeist konzeptionelle Anpassungen anstelle von analytischen Erweiterungen, so dass in der Folge spezifische Verfahren zur Analyse von Entscheidungsprozessen mit mehreren Akteuren in diesem Forschungsfeld bislang nicht

⁴⁹ Ferner werden innerhalb dieses Forschungsstranges auch ereignisanalytische Verfahren (bei Shauman 2010) oder Selektionsmodelle (bei Eliasson et al. 2014) mit Haushalten als Analyseeinheiten verwendet.

zur Anwendung kamen. Damit fehlen insbesondere empirische Arbeiten, welche wechselseitige Beeinflussungsprozesse im Zuge der partnerschaftlichen Entscheidungsfindung durch die Spezifikation einer dyadischen Modellstruktur explizit berücksichtigen.

Zusammenfassend beinhalten bisherige Mobilitätsstudien somit aus methodischer Sicht verschiedene Vorgehensweisen, welche sich jeweils auf eine begrenzte Auswahl spezifischer Aspekte räumlicher Mobilitätsentscheidungen konzentrieren (vgl. Kapitel 2.3), gleichsam aber in Hinblick auf eine gemeinsame Analyse des Prozesses der Entscheidungsfindung im Haushaltskontext zu kurz greifen. Dabei ist insbesondere herauszustellen, dass räumliche Mobilität analytisch häufig aus einer individualzentrierten Perspektive betrachtet wird, welche die kontextuelle Einbettung der Akteure in Partnerschaft und Haushalt nicht ausreichend berücksichtigen kann. Zugleich finden sich empirische Arbeiten, welche – mit unterschiedlichen methodischen Zugängen – jeweils separat auf die Analyse verschiedener Entscheidungsstufen oder auf die Einbeziehung der regionalen Erklärungsebene fokussieren. Der aufgeführte Forschungsstand verdeutlicht jedoch *insgesamt* die Notwendigkeit der Berücksichtigung mehrerer Erklärungsebenen, mehrerer Entscheidungsstufen sowie mehrerer Entscheidungsakteure, so dass eine Reihe von Entscheidungsmerkmalen *gemeinsam* zur Erklärung räumlicher Mobilität beitragen können. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere potentielle Beeinflussungs- und Anpassungsprozesse innerhalb des partnerschaftlichen Kontextes, welche in der empirischen Umsetzung gegenüber den bisherigen Analyseverfahren eine komplexere Modellstruktur benötigen.

Vor diesem Hintergrund soll im Folgenden ein simultan zu schätzendes Analysemodell aufgestellt werden, welches räumliche Mobilität als Ergebnis eines *dyadischen Entscheidungsprozesses mit mehreren Erklärungsebenen und Entscheidungsstufen* konzeptionalisiert. Dabei soll einerseits die Einbettung der am Entscheidungsprozess beteiligten Akteure in den jeweiligen regionalen Kontext explizit berücksichtigt werden, so dass der Wirkungsmechanismus lokaler Opportunitätsstrukturen in der partnerschaftlichen Entscheidungsfindung differenziert beleuchtet werden kann. Andererseits soll mit der Unterscheidung zwischen mehreren Entscheidungsstufen im Haushaltskontext die Möglichkeit geschaffen werden, sich dem partnerschaftlichen Verhandlungsprozess und somit etwaigen partnerschaftlichen Beeinflussungseffekten in der Entscheidungsfindung empirisch anzunähern. Schließlich soll innerhalb der dyadischen Modellierung der Frage nachgegangen werden, in wie weit sich Ungleichheiten in den Entscheidungsgewichten der betrachteten Akteure beobachten lassen. Insbesondere in dieser Hinsicht ergibt sich aus einer simultanen Modellstruktur ein bedeutsames Analysepotential: Mit der Differenzierung zwischen verschiedenen Entscheidungsstufen unter Einbeziehung mehrerer Entscheidungsakteure ist es möglich, potentielle partnerschaftliche Ungleichheiten in den Einflusstrukturen an verschiedenen Stellen des Entscheidungsprozesses empirischen Tests zugänglich zu machen.



<http://www.springer.com/978-3-658-17434-7>

Dyadische Analyse regionaler Arbeitsmarktmobilität
Modellierung von Entscheidungsprozessen im
Mehrebenenkontext

Kern, C.

2017, IX, 227 S. 15 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-17434-7