

Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt : Analysen für die Schweiz und Deutschland

Autor(en): **Abraham, Martin / Nisic, Natascha**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **33 (2007)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-814220>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt – Analysen für die Schweiz und Deutschland¹

Martin Abraham, Natascha Nisic*

1 Problemstellung

In modernen westlichen Gesellschaften lässt sich ein erheblicher Wandel der Muster regionaler Mobilität feststellen. Im Gegensatz zur allgemeinen Diskussion über die zunehmende Bedeutung individueller Mobilität ist erstens ein genereller Rückgang der Binnenmigration beobachtbar. In Deutschland lässt sich für den Zeitraum zwischen 1970 und 2000 ein Rückgang der Haushaltsumzüge zwischen den Bundesländern um 40% feststellen, in der Schweiz nahmen die Umzüge zwischen den Kantonen von 1975 bis 1995 um 20% ab (Carnazzi et al., 2005, Statistisches Bundesamt 2002). Ein Teil dieses Rückgangs scheint zumindest durch die Zunahme beruflicher Pendelmobilität erklärbar zu sein. Immer mehr Menschen ziehen längere Anfahrtsstrecken zur Arbeit einem Wohnortwechsel in die Nähe der Arbeitsstätte vor. Beispielsweise erhöhte sich in der Schweiz der Anteil beruflicher Pendler an der erwerbstätigen Bevölkerung zwischen 1970 und 2000 von 30% auf 57,8% (Frick et al., 2004, Haug und Schuler, 2003). In der BRD nahm die Anzahl der Personen, die mehr als 50 Kilometer täglich zur Arbeitsstrecke zurücklegen, von 1978 bis 1988 sogar um 88,6% zu (Ott, 1990, 24).

Diese Verschiebung weg von Umzugsmobilität hin zu Pendelmobilität² (Kalter 1994; Schneider et al., 2002) wird in der politischen wie der wissenschaftlichen Diskussion verstärkt thematisiert. So wird darauf hingewiesen, dass zunehmende Pendlerströme besondere Anforderungen an die Verkehrs- und Raumplanung stellen

* Institut für Soziologie, Universität Bern, Lerchenweg 36, CH-3000 Bern 9, Schweiz, Martin Abraham, Tel. +41 (0)31 6314812 (-11), E-Mail: abraham@soz.unibe.ch; Natascha Nisic, Tel. +41 (0)31 6314874 (-11), E-Mail: nisic@soz.unibe.ch.

1 Die in dieser Publikation verwendeten Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) wurden vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW, Berlin) bereitgestellt; die Daten des Schweizer Arbeitsmarktsurveys (SAMS) stammen vom Schweizerischen Informations- und Datenarchivdienst für Sozialforschung (SIDOS).

2 Als räumliche Mobilität lassen sich allgemein Bewegungen innerhalb eines räumlich definierten Systems beschreiben (vgl. Franz 1984, 24). Während je nach Forschungsinteresse und Fachgebiet unterschiedliche Formen räumlicher Mobilität unterschieden werden können, dient die Bezeichnung «räumliche Mobilität» bzw. «regionale Mobilität» im vorliegenden Beitrag als Oberbegriff für zwei spezifische Typen räumlicher Mobilität: die Umzugsmobilität bzw. Binnenmigration, die Wohnortwechsel innerhalb staatlicher Grenzen umfasst, sowie die berufliche Pendelmobilität, d. h. täglich zurückgelegte Anfahrtswege zur Arbeit. Einen Überblick über Typen räumlicher Mobilität bietet Schneider et al. (2002).

und infrastrukturelle Anpassungsleistungen erfordern. Längere Fahrtwege bringen auf einer kollektiven Ebene beispielsweise eine höhere Umweltbelastung oder eine zunehmende Zersiedlung von Landschaften mit sich (Zimmermann et al., 1973; Ott, 1990; Haug und Schuler, 2003). Auf individueller Ebene zeigen sich zunehmende Belastungen durch den Stress während der Fahrt oder Koordinationsprobleme, die längere Wege und Abwesenheiten hinsichtlich Haushalt und Familie mit sich bringen (Gerstel und Gross, 1984; Koslowski und Kluger, 1994; Schneider et al., 2002).

Diesen Befunden der Migrations- und Mobilitätsforschung steht jedoch – bisher weitgehend unverbunden – ein anderer Argumentationsstrang gegenüber, der sich mit der Mobilität auf dem Arbeitsmarkt beschäftigt. Hier wird immer wieder darüber berichtet, dass unter anderem die mangelnde räumliche Mobilität der Arbeitnehmer³ eine bessere Anpassung von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt verhindere. Deutlich wird dies insbesondere anhand regional unterschiedlicher Arbeitslosenquoten: Beispielsweise lassen sich in Ostdeutschland Arbeitslosenquoten zwischen 12 und 20% beobachten, während es im Westen nur ca. 7–10% sind. In der Schweiz beträgt die Arbeitslosenquote dagegen 3,9% (Stand 2004). Obwohl sich durchaus Wanderungsbewegungen entlang dieser Differenzen feststellen lassen (Haas, 2000), reichen sie offensichtlich nicht aus, um diese Unterschiede zu nivellieren.

Ein Grund für diese Beobachtung könnte unter anderem darin zu suchen sein, dass Menschen unabhängig von den konkreten Vor- und Nachteilen einer Region eine Vorliebe für ihren Geburts- oder langjährigen Wohnort entwickeln. So liegt in Deutschland der Anteil von Personen, die einen Wegzug von ihrem derzeitigen Wohnort aus beruflichen oder familiären Gründen grundsätzlich ablehnen, zwischen 46 und 53%⁴. Insgesamt lässt sich festhalten, dass eine relativ starke regionale Bindung existiert, die angesichts der geäußerten Präferenzen für die Ausbildung regionaler Identitäten spricht.

Ausgehend von diesem offensichtlich immer geringeren Interesse an Wohnortwechseln über grosse Distanzen wird in diesem Beitrag analysiert, in welchem Verhältnis dieser Trend zur Entwicklung regionaler Pendelbewegungen steht. Konkret wird erstens der Frage nachgegangen, ob die regionale Bindung von Individuen zu mehr oder weniger beruflich bedingter Pendelmobilität führt. Zweitens soll geklärt werden, ob eventuelle Nachteile einer regionalen Bindung für die Arbeitsmarktpositionierung durch die Beteiligten ausgeglichen oder zumindest abgemildert werden können. Beide Fragen werden anhand von Daten aus der Schweiz und aus Deutschland getestet. Dies gibt zusätzlich Gelegenheit, in explorativer Weise die Effekte institutioneller, kultureller und infrastruktureller Unterschiede zu untersuchen.

3 Aus Gründen der Lesefreundlichkeit wird im Text durchgängig nur das maskuline Genus verwendet; gemeint im Sinne der Geschlechtszugehörigkeit sind stets Angehörige beider Geschlechter.

4 Eigene Berechnungen für den Zeitraum 1991–1998 auf Basis des SOEP.

Im Folgenden sollen zunächst allgemeine Determinanten des täglichen Arbeitswegs dargelegt werden (Abschnitt 2), die anschliessend durch Überlegungen zur besonderen Rolle regionaler Bindung im Zusammenhang mit Mobilitäts- und Arbeitsmarktentscheidungen theoretisch ergänzt werden (Abschnitt 3). Bevor die empirischen Analysen zur Entscheidung über den Arbeitsweg vorgestellt werden (Abschnitt 5), erfolgt in Abschnitt 4 eine Erläuterung der Datengrundlage sowie der deskriptiven Befunde zur Arbeitswegmobilität und der regionalen Bindung. In einem weiteren Schritt wird eine Einkommenschätzung durchgeführt, die die räumliche Mobilität als zentralen erklärenden Faktor enthält. Abschliessend werden die Ergebnisse der Analysen zusammengeführt und diskutiert (Abschnitt 6).

2 Allgemeine Determinanten des täglichen Arbeitsweges

Bislang existiert kein theoretisches Modell, das die Länge bzw. die Dauer des Arbeitsweges befriedigend erklären könnte. Dies liegt vor allem an der Komplexität der Entscheidungssituation, in die eine Vielzahl von Faktoren einfließen: Bedürfnisse des Haushalts und der Familie z. B. hinsichtlich der Infrastruktur, individuelle Interessen z. B. bezüglich der Freizeitgestaltung oder der Pflege sozialer Kontakte, die Situation auf dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt, das verfügbare Budget und vieles mehr. Im Folgenden wird versucht, anhand der Daten erste Vorüberlegungen für ein derartiges Modell zu entwickeln.

Als theoretischer Ausgangspunkt dient die Annahme, dass die Dauer des Arbeitsweges zumindest langfristig einer Entscheidung des Arbeitnehmers unterliegt (vgl. Van Ommeren, 1997). Hierbei vergleicht der Akteur verschiedene Kombinationen von Wohn- und Arbeitsort, wobei jede Kombination sich nicht nur durch Eigenschaften des Arbeitsplatzes und der Wohnung auszeichnet, sondern auch durch eine spezifische Wegedauer (Alonso, 1964; Muth, 1969; für einen Überblick Hanson und Pratt, 1988). Diese Entscheidungssituation ist theoretisch relativ komplex: Die Wegedauer kann dabei sowohl durch eine Anpassung des Arbeitsortes als auch des Wohnortes vorgenommen werden (vgl. z. B. Yapa, 1971; Simpson, 1980; van Ommeren, 1997), wobei die Infrastruktur der jeweiligen Kombination eine entscheidende Rolle für die Wegedauer spielt. Allerdings ist anzunehmen, dass die Arbeitnehmer für die tatsächliche Entscheidung jeweils eine Komponente als konstant betrachten (in der Regel wohl den Arbeitsplatz) und dann unter allen verfügbaren Wohnorten denjenigen auswählen, der am ehesten ihren Präferenzen entspricht.⁵ In dieser Ab-

5 In der Literatur zum Pendlerphänomen finden sich unterschiedliche Modelle für die Wahl einer spezifischen Wohn- und Arbeitsortkombination (vgl. Kalter 1994). Die grundlegende Schwierigkeit bei der Modellierung liegt darin, dass die Wahl des Arbeitsortes nicht unabhängig von der Wahl des Wohnortes ist und umgekehrt. Jede Einzelentscheidung ändert die Rahmenbedingungen und die Parameter für die jeweils andere (Vickerman, 1984,19). Die verschiedenen Modelle unterscheiden sich daher in den Annahmen darüber, welcher Entscheidung mehr Gewicht beizumessen

wägung werden die Dauer bzw. die Kosten des Arbeitsweges gegen eine Vielzahl von anderen Faktoren abgewogen, die u. a. die Miethöhe, Eigenschaften der Wohnung und des Wohnumfeldes oder die Infrastruktur wie Schulen usw. enthalten.

Da diese Entscheidungssituation kaum in ihrer Komplexität nachvollzogen werden kann, wird im Folgenden eine vereinfachende Sichtweise für die Entwicklung von Hypothesen über die Dauer des täglichen Arbeitsweges verfolgt. Dabei wird angenommen, dass die Arbeitnehmer *ceteris paribus* diese Dauer so kurz als möglich halten möchten, um die zeitlichen und finanziellen Belastungen zu reduzieren. Allerdings werden Unterschiede in strukturellen und individuellen Faktoren dazu führen, dass sich die Arbeitnehmer hinsichtlich ihres faktischen Arbeitsweges unterscheiden werden (vgl. Hanson und Pratt, 1988). Es werden im Folgenden vier Typen derartiger Restriktionen betrachtet, die die Flexibilität der Arbeits- und der Wohnungswahl einschränken: spezifische Arbeitsplatz- und Berufseigenschaften, die Familiensituation, die regionale Infrastruktur sowie die individuelle Bindung an einen Wohnort, die in einem eigenen Abschnitt (siehe Punkt 3) behandelt wird.

2.1 Arbeit, Beruf und Ausbildung

Einen zentralen Stellenwert nehmen sicherlich die eigene berufliche Situation sowie die (regionale) Arbeitsmarktstruktur ein. Generell kann angenommen werden, dass Arbeitsplätze in der Regel schwerer zu finden sind als Wohnungen, daher wird die Wohnungswahl eher an der Arbeitsstelle ausgerichtet. Allerdings verursachen Umzüge zum Teil hohe Kosten, die verloren gehen, wenn aufgrund einer neuen Arbeitsstelle wieder umgezogen werden muss. Langfristige, als *sicher erachtete Arbeitsplätze* werden daher Arbeitnehmer eher dazu motivieren, sich in der Nähe des Arbeitgebers eine Wohnung zu suchen, während für einen unsicheren Arbeitsplatz längere Anfahrtszeiten in Kauf genommen werden (Crane, 1996).

Höhere *Einkommen* lassen zwar zum einen die Kosten des Pendelns weniger ins Gewicht fallen, zum anderen steigen mit dem Einkommen auch die Ansprüche an Qualität und Quantität des Wohnraumes. Daher ist zu erwarten, dass die mit höheren Einkommen steigenden Wahlmöglichkeiten bei der Wohnungssuche nicht vorwiegend dazu genutzt werden, um näher an den Arbeitsort zu rücken, sondern um die eigene Wohnsituation zu optimieren (vgl. u. a. Barcus, 2004; Fulton et al., 1997; White, 1986). Mit steigenden Einkommen sollte daher ein längerer Anfahrtsweg einhergehen.

ist. Prinzipiell sind drei Entscheidungsregeln denkbar: Dominanz der Arbeitsortwahl (die Wahl des Wohnorts ist stärker abhängig von der Arbeitsortwahl, vgl. Alonso, 1964), Dominanz der Wohnortwahl (Simpson, 1980) und die Annahme einer simultanen Wahl zwischen Wohn- und Arbeitsort (Vickerman, 1984). Während die Unterstellung einer simultanen Wahl die beschränkte Rationalität der Akteure ausser acht lässt und auch empirisch nicht erhärtet werden konnte, zeigt sich in der Literatur eine Tendenz zu Modellen die von einer Dominanz der Arbeitsortwahl ausgehen (vgl. zu dieser Diskussion Kalter, 1994; Evers, 1989; Vickermann, 1984)

Höhere *Bildung* und *Qualifikation* des Arbeitnehmers führen nicht nur zu höheren Einkommen, sondern auch zu anderen Tätigkeitsinhalten. Es ist davon auszugehen, dass höher qualifizierte Arbeitnehmer in der Regel eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Arbeitszeit besitzen. Dies ermöglicht zwar z. B. die Vermeidung von «Rush Hours», sollte jedoch vor allem die Länge und weniger die Dauer des Anfahrtsweges erhöhen. Da mit der Bildung aber auch die Wohnpräferenzen variieren werden, wird unter Umständen für das präferierte Wohngebiet eine längere Anfahrt in Kauf genommen (vgl. Barcus, 2004).

2.2 Familiensituation

Familie, d. h. *Kinder* führen zu besonderen Bedürfnissen der Infrastruktur (z. B. Verfügbarkeit von Kindergärten und Schulen etc.), aber auch zu erhöhtem Zeitbedarf z. B. durch die Kinderbetreuung. Inwiefern die infrastrukturellen Bedürfnisse einen Effekt auf den Arbeitsweg haben werden, ist ohne spezifische Kenntnisse der regionalen Charakteristika ex ante schwer einzuschätzen. Generell gilt jedoch, dass ein begrenztes Zeitbudget zu einem kürzeren Arbeitsweg führt. Die damit verbundene Zeiteinsparung erleichtert auch die Koordination von Kinderbetreuung und Arbeit (vgl. White, 1986; Hanson und Pratt, 1988).

Ein *erwerbstätiger Partner* oder eine *erwerbstätige Partnerin* führen zu einem zunehmenden Koordinationsbedarf, da die Wohnsituation im Hinblick auf zwei Arbeitsstellen optimiert werden muss (vgl. Jürges, 1998; Kalter, 1994; Hanson und Pratt, 1988; Madden et al., 1980, 1990). Daher wäre zu erwarten, dass die täglichen Anfahrtszeiten aufgrund von Kompromissentscheidungen zunehmen werden. Auf der anderen Seite gilt jedoch auch hier, dass die Erwerbstätigkeit beider Partner das verfügbare Zeitbudget des Haushalts verknappt. Dies würde zu einem gegenläufigen Effekt führen, da der Anreiz zu einer arbeitsnahen Wohnung erhöht wird. Welcher Effekt überwiegt, wird sich wohl nur empirisch feststellen lassen.

2.3 Regionale Infrastruktur

Auf den ersten Blick scheint die regionale Infrastruktur, insbesondere die Verkehrsverbindungen und Transportmöglichkeiten, einen entscheidenden Einfluss auf den Arbeitsweg zu haben. Begreift man allerdings die Wahl des Wohnortes als Entscheidung, in die der alltägliche Arbeitsweg mit einfließt, so sollte sich die empirisch beobachtete Dauer der Anfahrt nicht wesentlich zwischen unterschiedlichen Regionen unterscheiden. Dies liegt vor allem an dem Umstand, dass sich Vor- und Nachteile unterschiedlicher Siedlungsstrukturen kompensieren. Grosse Gemeinden haben beispielsweise eine bessere Infrastruktur, aber die Siedlungsdichte erhöht gleichzeitig die Konkurrenz um Wohnraum oder die Verkehrsdichte. Eine eindeutige Vorhersage wird daher auf Basis der verfügbaren Daten nicht möglich sein.

3 Regionale Identität und Bindung an den Wohnort

Wie bereits angedeutet, muss davon ausgegangen werden, dass viele Personen eine Bindung an einen Wohnort oder eine Region entwickeln. Diese Bindung kann zwei eng miteinander verknüpfte Ursachen haben: Erstens können Mobilitätsschwellen wie Investitionen in soziale Kontakte oder besondere infrastrukturelle Eigenschaften eine Bindungswirkung entfalten, die die Individuen am Wohnort hält. Zweitens können spezifische (kulturelle) Eigenschaften einer Region von den Akteuren als Teil ihrer Selbstdefinition betrachtet werden und so ein Zugehörigkeitsgefühl zu einer Region und ihren kulturellen Eigenschaften erzeugen. Als Ursache derart definierter regionaler Identität lassen sich zwei mögliche Faktoren ausmachen: Erstens werden Vorlieben und Präferenzen im Rahmen von Sozialisationsprozessen vermittelt. Die so sozialisierten Inhalte beziehen sich dabei häufig auf kulturelle Merkmale der lokalen sozialen Umgebung, wie z. B. Werte, Sprache und Dialekte oder die alltäglichen Interaktionsformen.⁶ Zweitens kann ein gemeinsamer kultureller Rahmen auch Vorteile für die Mitglieder einer Gemeinschaft bieten. Regionale Identität wird vermittelt und geht einher mit der Ausbildung sozialer Kontakte, die sich in stabilen sozialen Netzwerken äussern. Kulturelle Gemeinsamkeiten können im Rahmen dieses Prozesses dazu dienen, Koordinationsprobleme zwischen den Akteuren zu lösen und Vertrauen zu generieren. Beispielsweise ist es in Verhandlungen zwischen Geschäftspartnern wesentlich einfacher, die Intentionen des Verhandlungspartners einzuschätzen, wenn dieselbe Sprache gesprochen wird. Der inzwischen gut bestätigte Befund, dass Menschen zur Ausbildung homogener Beziehungen tendieren (Kalmijn and Flap, 2001; Burt, 2004), kann auch in diesem Sinne interpretiert werden: Gleichartige Kontakte erleichtern den Aufbau von Vertrauen und stellen damit eine wichtige Grundlage sozialen Kapitals dar (Coleman, 1988). Allerdings wurde gerade in der Literatur über Netzwerke immer wieder darauf hingewiesen, dass die Heterogenität der Kontakte eine wesentliche Dimension sozialen Kapitals ausmacht. Erst durch Kontakte zu Personen mit anderen Berufen oder in höheren Positionen (Burt, 1992; Lin et al., 1981) erschliessen sich neue Ressourcen wie z. B. wichtige Informationen oder interessante Tauschgüter. Eine geteilte regionale Identität kann diesen Widerspruch nun überbrücken, indem kulturelle Gemeinsamkeiten einen gewissen Grad an Homogenität jenseits von Positionen und spezifischen Gruppenzugehörigkeiten sichern. Die Ausbildung einer regionalen Identität kann somit durchaus sinnvoll sein, da sie als Mechanismus zur Erstellung kollektiver Güter in einer Gemeinschaft betrachtet werden kann.⁷ Dies geht einher

6 In diesem Sinne kann regionale Identität auch als Teil dessen begriffen werden, was Bourdieu als «Habitus» bezeichnet (Bourdieu, 1982).

7 Eine gemeinsame regionale Identität wird somit zum Nutzenargument im Rahmen der hier angewendeten Handlungstheorien, d. h. unabhängig von ihrer Entstehung sind sie als Teil der Rahmenbedingungen zu betrachten, die über Nutzen bzw. Kosten die Migrationsentscheidungen der Akteure beeinflussen.

mit stabilen sozialen Netzwerken, die auch für die Erreichung individueller Ziele genutzt werden können (Lin, 2000).

3.1 Regionale Bindung und Pendelmobilität

Personen, die eine starke regionale Bindung ausgebildet haben, werden – aufgrund spezifischer Präferenzen für eine Region und evtl. auch handfester Vorteile durch die starke soziale Einbettung – eine höhere Mobilitätsschwelle und damit *ceteris paribus* auch eine geringere regionale Mobilität aufweisen. Aus der Mobilitäts- und Arbeitsmarktforschung ist jedoch bekannt, dass mit regionaler Mobilität auch eine bessere Arbeitsmarktplatzierung einhergeht (Bartel, 1982; Jürges, 1998a, 1998b). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob eine starke regionale Bindung durch andere Mechanismen kompensiert werden kann, oder ob die Ausbildung einer regionalen Bindung trotz der vermuteten Vorteile letztlich Ungleichheit auf dem Arbeitsmarkt produziert.

Eine Möglichkeit, die Vorteile einer regionalen Bindung mit der Notwendigkeit regionaler Mobilität auf dem Arbeitsmarkt zu vereinbaren, besteht in der Bereitschaft, längere Anfahrtswege zur Arbeit auf sich zu nehmen. Auf diese Weise liessen sich die Vorteile stabiler sozialer Kontakte und eines geteilten kulturellen Umfeldes mit beruflicher (Aufwärts-) Mobilität vereinbaren. Gegen diese Überlegung sprechen jedoch zwei Argumente: Erstens ist aus der Netzwerkforschung bekannt, dass die Stellenfindung zu einem hohen Teil über soziale Netzwerke geschieht (Granovetter, 1995; Granovetter, 1974; Hinz and Abraham, 2005). Da eine starke regionale Bindung auch mit entsprechend lokal orientierten sozialen Kontakten einhergeht, sollte die überregionale Stellenfindung schwieriger werden. Zweitens kann unter Umständen die Motivation fehlen, sich aus der regionalen Kultur weg zu bewegen – auch wenn dies nur für die tägliche Arbeit geschieht. Ob die Vor- oder Nachteile einer regionalen Bindung überwiegen, kann wohl ebenfalls nur anhand der empirischen Daten geklärt werden.

3.2 Regionale Bindung und Arbeitsmarktplatzierung

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass regionale Mobilität zu höheren Einkommen führt. Dieser empirisch relativ gut bestätigte Befund ist mit dem Umstand zu erklären, dass in nicht perfekten Arbeitsmärkten das Match zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber verbessert und so die Produktivität erhöht werden kann (für eine Übersicht siehe z. B. Franz, 1999: Kap. 6; Hinz and Abraham, 2005: 24 ff.). Insgesamt ist also zu erwarten, dass die regionale Bindung eines Arbeitnehmers zu einer schlechteren Arbeitsmarktplatzierung, d. h. vor allem zu einem geringeren Einkommen führt. Allerdings wäre es denkbar, dass die verstärkte Einbettung in soziale Netzwerke regional gebundene Akteure in die Lage versetzt, vor Ort bessere Jobs zu finden und damit die Einkommensverluste auszugleichen oder zumindest zu

reduzieren.⁸ Inwiefern sich regionale Bindung, Netzwerke und Pendelmobilität auf die Arbeitsmarktplatzierung auswirken, wird anhand einer Einkommensschätzung für die Schweiz und Deutschland überprüft.

4 Daten, Operationalisierungen und deskriptive Ergebnisse

Für die empirischen Analysen werden im Folgenden Daten sowohl für die Schweiz wie für Deutschland herangezogen. Obwohl bei dem gegenwärtigen Stand der Modellbildung keine Hypothesen über die Unterschiede zwischen beiden Ländern gebildet werden können, besitzt die Nutzung zweier Datensätze den Vorteil, auf explorative Art und Weise Unterschiede wie auch gemeinsame Muster aufdecken zu können.

Für die Schweiz findet der Schweizer Arbeitsmarktsurvey (SAMS) aus dem Jahre 1998 Verwendung (Diekmann et al., 1999a; Diekmann et al., 1999b). Es handelt sich um eine Stichprobe aus der Schweizer Wohnbevölkerung zwischen 18 und 70 Jahren. Jeder Untersuchungsteilnehmer wurde einmal mittels eines CATI-Interviews (N = 3028) befragt, darüber hinaus erhielten die Befragten zusätzlich einen ergänzenden schriftlichen Fragebogen (N = 2535). Für die folgenden Analysen wurden nur die Daten der zum Befragungszeitpunkt abhängig erwerbstätigen Befragten verwendet (N = 1896). Aufgrund der rechtlichen Beschränkungen der Wohnort- und Arbeitsplatzmobilität von Ausländern in der Schweiz zum Zeitpunkt der Befragung wurden ausländische Arbeitnehmer in der Analyse nicht berücksichtigt.

Die Analysen für Deutschland beruhen auf den Daten des Sozioökonomischen Panels (SOEP). Das SOEP ist eine jährliche Panelbefragung privater Haushalte in Deutschland, die seit 1984 durchgeführt wird (SOEP Group, 2001). Um eine bessere Vergleichbarkeit mit den Schweizer Daten zu gewährleisten, beruhen die vorliegenden Untersuchungen auf den Querschnittsdaten aus dem Jahr 1998. Als Grundlage für die Analysen dienten daher auch hier die zum Befragungszeitpunkt abhängig Beschäftigten (N = 5215). Ausserdem wurde die Stichprobe ebenfalls auf Befragte mit deutscher Staatsangehörigkeit beschränkt.

Sowohl im Schweizer Arbeitsmarktsurvey als auch im SOEP wurde die *Dauer des täglichen Arbeitsweges* in Minuten erhoben.⁹ Tabelle 1 zeigt die klassifizierte Ver-

8 Freitag (2000) konnte in einer empirischen Analyse auch für die Schweiz den Zusammenhang von sozialem Kapital und Arbeitslosigkeit belegen.

9 Berücksichtigt wurde in beiden Datensätzen nur der tägliche Arbeitsweg der Arbeitnehmer. Arbeitnehmer mit beruflich bedingtem Zweitwohnsitz gehen im schweizerischen Datensatz daher nur mit ihrem täglichen Arbeitsweg von der Zweitwohnung aus in die Analyse ein. Dadurch entstehende Verzerrungen können jedoch vernachlässigt werden, da der Anteil Erwerbstätiger mit beruflich bedingtem Zweitwohnsitz als vergleichsweise gering einzuschätzen ist (3% im SOEP – aufgrund der geringeren räumlichen Grösse dürfte dieser Anteil in der Schweiz noch geringer sein). Im SOEP konnten Arbeitnehmer mit Zweitwohnsitz vollständig identifiziert und aus der Analyse ausgeschlossen werden.

teilung dieser Variable, deren Mittel für die Schweiz bei etwa 19 und in Deutschland etwa 23 Minuten liegt. In dieser Differenz dürfte sich die unterschiedliche Infrastruktur und die Grösse beider Länder spiegeln.

Tabelle 1: Wegedauer zur Arbeit in der Schweiz und in Deutschland

Minuten	Schweiz		Deutschland	
	N	%	N	%
0–5	367	20,0	597	12,5
6–10	397	21,6	872	18,2
11–20	551	30,0	1504	31,4
21–30	289	15,7	875	18,2
30–60	199	10,8	827	17,2
61 und mehr	32	1,7	122	2,5
Gesamt	1835	100,0	4797	100,0
Ohne Angabe	61		418	
Mittelwert	18,8		23,13	

Die regionale Bindung wurde operationalisiert, indem die Aufenthaltsdauer am gegenwärtigen Wohnort herangezogen wurde. Auf die Verwendung subjektiver Einstellungen wurde verzichtet, da einerseits eine derartige Variable im Schweizer Arbeitsmarktsurvey nicht verfügbar war, andererseits geäusserte Präferenzen nicht immer auch etwas über faktisches Handeln aussagen. Die Operationalisierung dieser Variable unterscheidet sich in beiden Datensätzen leicht, im SAMS wurden die am gegenwärtigen *Wohnort* verbrachten Jahre durch das Lebensalter geteilt. Dagegen standen im SOEP nur die in der gegenwärtigen *Wohnung* verbrachten Jahre zur Verfügung, die ebenfalls mit dem Lebensalter gewichtet wurden.¹⁰ Der resultierende Indikator gibt somit an, wieviel Prozent des bisher verbrachten Lebens an dem jetzigen Wohnort bzw. in der gegenwärtigen Wohnung verbracht wurde. Diese Messung bringt natürlich einige Ungenauigkeiten mit sich, da beispielsweise Umzüge in den Nachbarort wie Fernumzüge behandelt werden. Trotzdem sollte dieser Indikator zumindest tendenziell etwas über die regionale Bindung von Personen aussagen. Tabelle 2 zeigt die Verteilung dieser Variable: Der «durchschnittliche Schweizer Arbeitnehmer» hat demnach etwa ein gutes Drittel seines Lebens an dem jetzigen Wohnort verbracht, der in Deutschland niedrigere Wert (27%) dürfte vor allem auf die restriktivere Operationalisierung (aktuelle Wohnung) zurückzuführen sein.

10 Die unterschiedliche Operationalisierung erscheint jedoch vertretbar, da zwar nicht jeder Wohnungswechsel mit einem Regionswechsel, aber jeder Regionswechsel mit einem Wohnungswechsel verbunden ist. Somit stellt die Erfassung regionaler Bindung über die Aufenthaltsdauer in der Wohnung das konservativere Mass dar.

Tabelle 2: Bindung an den Wohnort (SAMS) bzw. an die aktuelle Wohnung (SOEP)

Anteil	Schweiz		Deutschland	
	N	%	N	%
0 bis 25%	936	49,4	3036	59,1
> 25–50%	522	27,6	1413	27,5
> 50–75%	169	8,9	386	7,5
> 75–100%	267	14,1	304	5,9
Gesamt	1894	100,0	5139	100,0
Ohne Angabe	2		76	
Mittelwert	0,35		0,27	

5 Empirische Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt werden die multivariaten Analysen zu der Dauer des täglichen Arbeitsweges sowie der Einkommenshöhe vorgestellt.

5.1 Dauer des täglichen Arbeitsweges

Tabelle 3 zeigt die Ergebnisse der multivariaten OLS-Regression, mit der die Determinanten der Dauer des Arbeitsweges bestimmt wurden. Die abhängige Variable wurde aufgrund ihrer schiefen Verteilung logarithmiert, ausgewiesen werden die standardisierten Regressionskoeffizienten, um eine gute Vergleichbarkeit zwischen den Modellen für die Schweiz und Deutschland zu gewährleisten.

Die Variablen aus dem Bereich Arbeit und Beruf zeigen im Grossen und Ganzen die vermuteten Zusammenhänge, wenngleich eine Vollerwerbstätigkeit (vs. Teilzeit) sowie die Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden keinen signifikanten Effekt aufweisen. Eine subjektiv geringere Arbeitsplatzsicherheit führt zu einem längerem Anfahrtsweg, ebenso wie die – nur für Deutschland verfügbare – zeitliche Befristung des Arbeitsverhältnisses. Einkommen und Bildung haben dagegen einen positiven Effekt und führen zu einer längeren Pendeldauer. Beide Effekte dürfen jedoch nicht ohne Weiteres als kausaler Einfluss interpretiert werden, da unklar bleibt, ob der längere Arbeitsweg für die Aufnahme eines besser bezahlten Jobs akzeptiert wurde oder das höhere Einkommen zur Wahl eines weiter entfernten Wohnortes (insbesondere durch den Immobilienerwerb ausserhalb der Stadt) führte.

Die Familiensituation und die demografischen Merkmale zeigen zumindest teilweise signifikante Effekte. Ältere Personen tendieren zu einem kürzeren Arbeitsweg, was unter Umständen mit einer geringeren Stresstoleranz erklärt werden kann. Zudem hatten ältere Arbeitnehmer im Laufe ihres Lebens mehr Zeit, ein optimales Arrangement hinsichtlich der Kombination von Wohn- und Arbeitsort zu realisieren.

Tabelle 3: Determinanten des Arbeitsweges (Log), OLS-Regression, standardisierte Koeffizienten

	Schweiz		Deutschland	
	Beta		Beta	
Arbeit und Beruf				
Befragter Vollerwerbstätig	-0,05		0,02	
Jobsicherheit	-0,09	***	-0,04	***
unbefristete Arbeitsstelle	–		-0,04	**
geleistete Wochenarbeitsstunden (log)	-0,02		-0,03	
Einkommen (log)	0,14	***	0,18	***
Bildungsjahre	0,07	**	0,06	***
Stellenfindung über Netzwerke	-0,05		-0,01	
Demogr. Merkmale und Familie				
Alter der befragten Person	-0,07	[+]	-0,03	**
Befragte weiblich	0,02		0,03	
Anzahl Kinder	-0,15	***	-0,04	**
Vollerwerbstätiger Partner	-0,07	**	-0,00	
Region und Infrastruktur				
Einwohnerzahl der Wohngemeinde	0,00		–	
Region Deutschland Ost/West (Ost=1)	–		0,06	***
Region Schweiz (Ref: Westmittel)				
- Suisse Romandie	-0,07	**	–	
- Alpen und Voralpen	-0,14	***	–	
- Ostmittelland	-0,04		–	
- Svizzera Italiana	-0,06	[+]	–	
Regionale Identität				
Bindung an Wohnort	-0,08	**	-0,04	**
N	1065		3980	
R ²	0,08	***	0,04	***

*** = $p < 0,01$; ** = $p < 0,05$; [+] = $p < 0,10$

Das Geschlecht hat keinen signifikanten Einfluss, Frauen pendeln demnach nicht länger als Männer. Den Vorhersagen entsprechend senkt die Anzahl der Kinder die Dauer des Arbeitsweges, wobei der Effekt im Schweizer Sample deutlicher ausgeprägt ist. Ein Ehe- oder Lebenspartner mit einer eigenen Vollerwerbstätigkeit führt in der Schweiz zu einer geringeren Wegedauer, während diese Variable im SOEP keinen Effekt aufweist. Unabhängig von der noch offenen Erklärung für diese Differenz kann damit festgehalten werden, dass «dual careers» offensichtlich keine Ursache

für längere tägliche Anfahrtswege darstellen. Mögliche Ursache für diesen Befund könnte der Umstand sein, dass Personen in «dual career»-Partnerschaften entweder in Ballungsräumen leben und arbeiten, die genügend Karrieremöglichkeiten für beide Partner aufweisen, oder dann gleich eine Fernbeziehung führen.

Die Variablen zur Infrastruktur waren nur für das Schweizer Sample verfügbar. Die Wohnortgrösse hat – wie aufgrund der komplexen Bündelung an Einflussfaktoren in dieser Variable vermutet – keinen Effekt auf die Wegedauer. Ein gewisser Infrastruktureffekt lässt sich jedoch anhand der Effekte der einzelnen Schweizer Regionen erkennen: Im Vergleich zum Westmittelland haben die französischsprachigen Gebiete, die Alpenregionen und das Tessin kürzere Wegedauern. Eine Erklärung wird die bessere Verkehrsinfrastruktur in der deutschsprachigen Schweiz sein, die die Arbeitnehmer in die Lage versetzt, auch längere Anfahrtszeiten zu bewältigen. In Deutschland zeigen sich regionale Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern. Ostdeutsche Arbeitnehmer legen im Vergleich zu Westdeutschen längere Arbeitsstrecken zurück. Dieser Befund kann teilweise auf die schlechteren infrastrukturellen Bedingungen im Osten der BRD zurückgeführt werden. Zusätzlich bietet die insgesamt schlechtere wirtschaftliche Lage und der Mangel an Arbeitsplätzen in den Neuen Bundesländern stärkere Anreize für die Aufnahme längerer Wegstrecken zur Arbeit.

Schliesslich zeigt die Bindung an den Wohnort einen signifikant negativen Effekt, d. h., die Wegedauer wird mit regionaler Bindung *kürzer*. Dieser Befund widerspricht bereits der These, dass die beruflichen Nachteile regionaler Bindung durch stärkere Pendelbewegungen kompensiert werden.

Im Hinblick auf den Vergleich zwischen Deutschland und der Schweiz zeigt sich ein weitgehend identisches Muster für beide Länder: Lediglich die Existenz eines vollzeitbeschäftigten Partners führt zu unterschiedlichen Effektkoeffizienten. Die hohe Übereinstimmung der Einflussfaktoren in beiden Samples kann als Hinweis interpretiert werden, dass die Pendelmobilität in westlichen Industrienationen jenseits regionaler Charakteristika von denselben Faktoren beeinflusst wird. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass diese Faktoren insgesamt nur einen relativ kleinen Anteil der beobachteten Varianz erklären können. Darin bestätigt sich auch die an früherer Stelle bereits angesprochene Komplexität der Entscheidung. Da vor dem Hintergrund der theoretischen Zielsetzung der Fokus der Untersuchung primär in der Identifikation und der Überprüfung relevanter Einflussfaktoren und Zusammenhänge liegt, sind insbesondere die Effekte einzelner Grössen auf die abhängige Variable und nicht das Gesamtmodell an sich von Interesse.

5.2 Einkommen und regionale Bindung

Inwiefern sich durch die regionale Bindung tatsächlich eine schlechtere Arbeitsmarktplatzierung ergibt, soll im Folgenden anhand einer Lohnschätzung geklärt werden. Ausgangspunkt der Analyse ist die so genannte Mincer-Gleichung, die vor

dem Hintergrund humankapitaltheoretischer Überlegungen den Lohn als Funktion von Ausbildung und Berufserfahrung begreift (Mincer, 1958, 1974, siehe hierzu auch Hinz und Abraham, 2005). Konkret wird für dieses Konzept angenommen, dass Arbeitnehmer gemäss ihrer Produktivität entlohnt werden, die wiederum zentral von der Humankapitalausstattung des Arbeitnehmers bestimmt wird. Diese ergibt sich aus den Humankapitalinvestitionen vor dem Eintritt in das Arbeitsleben, die in der Regel über die absolvierten Bildungsjahre operationalisiert wird, und der Berufserfahrung. Letztere kann durch die Differenz zwischen Lebensalter und Berufseintritt näherungsweise bestimmt werden, wobei zusätzlich angenommen wird, dass der Effekt der Berufserfahrung mit der Zeit abnimmt. Diese Überlegungen führen zu der Einkommensfunktion:

$$\ln(Y/h) = b_0 + b_1 \text{ EDUC} + b_2 \text{ EXP} + b_3 \text{ EXP}^2$$

wobei EDUC für die Bildungsjahre, EXP für die Berufserfahrung und EXP^2 den nicht linearen Effekt dieser Erfahrung (mit einem erwarteten negativen Vorzeichen für b_3) darstellt. Als abhängige Variable dient der Stundenlohn, um die Effekte unterschiedlichen Arbeitsvolumens zu kontrollieren. Durch den Logarithmus dieser Variable wird einerseits der rechtsschiefen Verteilung der Lohnvariable auf dem Arbeitsmarkt Rechnung getragen, zum anderen erleichtert dies die Interpretation der zu schätzenden Koeffizienten in einer OLS-Regression: Steigt die unabhängige Variable um eine Einheit, so entspricht der Koeffizient der prozentualen Steigerung des Einkommens, die dadurch verursacht wird.¹¹

Das erste Modell in Tabelle 4 zeigt nun die Ergebnisse der Schätzung dieser Einkommensfunktion für die Schweiz, das dritte Modell die Ergebnisse für Deutschland. Pro Bildungsjahr steigt demnach das Einkommen in der Schweiz um 8% und in Deutschland um 7%, jedes Jahr Berufserfahrung schlägt mit 5% in der Schweiz und 3% in Deutschland zu Buche. Insgesamt erklärt das Modell für die Schweiz 28% der Varianz, dies entspricht in etwa auch den Ergebnissen anderer Studien (vgl. z. B. Diekmann und Engelhardt, 1995, 68).¹²

Dieses Basismodell, mit dem auch Bildungsrenditen geschätzt werden (Card, 1999; Elman and O’Rand, 2004), kann nun um weitere Variablen ergänzt werden. Ein derartiges erweitertes Modell wird ebenfalls in Tabelle 4 gezeigt (Modelle 2

11 Für die Schätzung des Einkommens wird häufig auf ein von Heckmann vorgeschlagenes Modell zurückgegriffen, das eine Selektionskorrektur für die (Nicht-)Erwerbstätigkeit insbesondere der Frauen enthält (Heckman, 1980, siehe auch Engelhardt, 1999). Ziel des Modells ist es, Verzerrungen zu korrigieren, die durch die Nichterwerbstätigkeit von Personen mit niedrigen Lohnpotentialen entstehen. Auf die Verwendung dieses Modelltyps wurde jedoch hier aus zwei Gründen verzichtet: Erstens weisen die Ergebnisse dieser Modelle keine grundsätzlichen Unterschiede zu den hier verwendeten OLS-Modellen auf. Zweitens beruhen die Selektionskorrekturen auf Annahmen, die empirisch oftmals verletzt sind. Dies kann zu erheblichen Verzerrungen führen (siehe z. B. Bonjour, 1997).

12 Das deutlich geringere R^2 im einfachen Modell des deutschen Samples resultiert vor allem aus der fehlenden Berücksichtigung der institutionell bedingten Lohndifferenzen zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Tabelle 4: Einkommensschätzung Schweiz und Deutschland (OLS-Regression auf den log. Bruttostundenlohn, unstandardisierte Koeffizienten)

	Schweiz				Deutschland			
	Modell 1		Modell 2		Modell 3		Modell 4	
Bildungsjahre	0,08	***	0,08	***	0,07	***	0,07	***
Berufserfahrung	0,05	***	0,05	***	0,03	***	0,04	***
Berufserfahrung quadriert	-0,001	***	-0,001	***	-0,001	***	-0,001	***
Geschlecht: weiblich			-0,14	***			-0,16	***
Arbeitsweg (log)			0,03	[+] ¹			0,05	***
Bindung an Wohnort			-0,13	***			-0,03	
Stellenfindung über Netzwerke			-0,05	**			-0,12	***
Einwohnerzahl der Wohngemeinde			0,00				–	
Region								
Deutschland Ost/West (Ost=1)			–				-0,37	***
Schweiz (Ref: Westmittel)								
- Suisse Romandie			-0,06	[+]			–	
- Alpen und Voralpen			0,03				–	
- Ostmittelland			0,07	**			–	
- Svizzera Italiana			-0,08				–	
N	1362		1324		4492		3987	
R ² korrigiert	0,29	***	0,32	***	0,16	***	0,40	***

*** = $p < 0,01$; ** = $p < 0,05$; [+] = $p < 0,10$

1 $p = 0,059$

und 4). Dabei zeigt sich der bekannte Befund, dass Frauen selbst unter Kontrolle von Bildung und Berufserfahrung im Schnitt weniger verdienen als Männer, hier für die Schweiz etwa 14%, für Deutschland ca. 16%.¹³

Von Interesse sind jedoch im Folgenden die Effekte der Mobilitätsindikatoren, die zunächst für die Schweiz diskutiert werden (Modell 2): Wie schon aus den vorhergehenden Analysen bekannt, geht ein längerer Arbeitswegs mit einem höheren Einkommen¹⁴ einher. Hier beträgt der Effekt etwa 3%. Dagegen verringert eine

13 In der Literatur wird diesbezüglich häufig diskutiert, inwiefern diese Lohnunterschiede zwischen den Geschlechtern auf strukturelle Determinanten oder auf Lohndiskriminierung zurückzuführen sei. Für empirische Schätzungen vergleiche z. B. Brüderl et al. (1993), Diekmann (1994), Diekmann et al. (1993), Phelps (1972).

14 In den Analysen wurde durchgehend das Bruttoeinkommen vor Abzug von Steuern verwendet. Effekte regional unterschiedlicher Besteuerung in der Schweiz auf die Wohnortwahl und damit auf die Weglänge sollten sich dadurch deutlich abschwächen. Zwar mag es dennoch dadurch zu Verzerrungen kommen, dass insbesondere die Gruppe mit hohen Einkommen einen Anreiz

regionale Bindung die Einkommenschancen. Mit jedem Prozent der Lebensdauer, das an dem jetzigen Wohnort verbracht wurde, sinkt das Einkommen um 13%. Es zeigt sich, dass in der Schweiz regionale Mobilität, gleichgültig ob es sich dabei um Umzugs- oder Pendelmobilität handelt, mit höheren Einkommenschancen einhergeht. Dies kann auch nicht durch ein höheres soziales Kapital ausgeglichen werden, da erstens der Netzwerkeffekt negativ ausgeprägt ist: Wird die Stelle über Netzwerke gefunden, muss in der Schweiz ein Lohnabschlag von 5% hingenommen werden. Zweitens zeigt sich auch kein Effekt eines Interaktionsterms zwischen den Mobilitätsvariablen und dem Einsatz von Netzwerken, der daher auch nicht im Modell aufgenommen wurde. Das bedeutet, dass immobile Personen, die über Netzwerke ihre Stelle fanden, sich nicht hinsichtlich ihrer Einkommenschancen von anderen unterscheiden.

Für Deutschland ergeben sich grundsätzlich weitgehend ähnliche Befunde, wobei sich im Hinblick auf die Bindung an den Wohnort ein wesentlicher Unterschied feststellen lässt. Im Gegensatz zur Situation in der Schweiz scheint in Deutschland die regionale Bindung keinen signifikanten Effekt auf den Lohn zu besitzen. Allerdings relativiert ein differenzierterer Blick auf das deutsche Sample diesen Befund: Eine für die alten und neuen Bundesländer getrennte Analyse – die aufgrund sonst gleicher Ergebnisse nicht in die Tabelle aufgenommen wurde – macht deutlich, dass in den neuen Bundesländern sehr wohl ein starker negativer Effekt der regionalen Bindung existiert, der einen etwa 10% geringeren Lohn ausweist. Nur in den alten Bundesländern ist mit regionaler Immobilität kein Lohnabschlag verbunden. Erklärbar wird dieser Befund, wenn man berücksichtigt, dass regionale Bindung nur dann zu Lohnunterschieden führt, wenn Regionen mit stark unterschiedlichem Lohnniveau existieren. Da die regionale Zugehörigkeit über den aktuellen Wohnsitz erfasst wurde, ist dieser Befund nicht darauf zurückzuführen, dass mobile Ostdeutsche in die alten Bundesländer mit ihrem grundsätzlich hohen Lohnniveau wechseln – diese Gruppe ist in unseren Analysen im Subsample «West» erfasst. Vielmehr müssen Unterschiede im Lohnniveau innerhalb Ostdeutschlands ausschlaggebend für mobilitätsbedingte Einkommensverbesserungen sein. Empirische Evidenzen, die eine im Vergleich zu Westdeutschland stärkere regionale Lohnungleichheit innerhalb der Neuen Bundesländer nachweisen, sprechen für diese Annahme (vgl. Barjak et al., 2000).¹⁵ Der

hat, aus steuerlichen Gründen den Wohnort zu wechseln. Da aber zudem Selbständige aus dem Sample ausgeschlossen sind, ist davon auszugehen, dass der Anteil derjenigen, die allein aus steuerlichen Gründen den Wohnort wechseln, gering ist. Ausserdem findet sich der Effekt auch in den deutschen Daten, obwohl die Besteuerung von Arbeitnehmern regional nicht differiert.

15 Während regionale Unterschiede im Hinblick auf Beschäftigungsentwicklung und Arbeitsmärkte gut untersucht sind, existieren kaum Studien zu Lohnunterschieden sowohl zwischen einzelnen Bundesländern als auch im Ost-West-Vergleich. Barjak et al. (2000) kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass sich insbesondere bei den Brutto-Industrielöhnen die Streuung der Werte zwischen den ostdeutschen Ländern in den Jahren 1991–1998 verdoppelt hat und damit höher liegt als in den westdeutschen Ländern. Der Osten Deutschlands weist damit grössere regionale Differenzen im Lohnniveau auf und bietet daher relativ stärkere Anreize für Mobilität.

Umstand, dass für die Westschweiz geringere Lohnniveaus als im Rest des Landes zu finden sind (vgl. Tabelle 4, Modell 2) kann als Hinweis gedeutet werden, dass der Mobilitätseffekt auch hier mit ausgeprägten regionalen Lohndifferenzen einhergeht. Mobilität im Sinne eines Haushaltsumzugs lohnt sich demnach nur, wenn hinreichend starke regionale Lohndifferenzen existieren. Insgesamt zeigen diese Ergebnisse eindrücklich, dass die Mechanismen der Lohnbildung im Allgemeinen und die Effekte der regionalen Mobilität im Besonderen sich zwischen Deutschland und der Schweiz nicht wesentlich unterscheiden.

6 Diskussion

Insgesamt zeigen die Befunde, dass die regionale Mobilität eines Arbeitnehmers einen starken Effekt auf das Arbeitsmarktverhalten und die Arbeitsmarktchancen der betroffenen Akteure besitzt. Eine regionale Bindung führt erstens offensichtlich zu einer geringeren Bereitschaft zu längeren Arbeitswegen und daher auch zu einer geringeren Pendelmobilität auf dem Arbeitsmarkt. Zweitens zeigt sich, dass diese geringere Mobilität zu schlechteren Einkommenschancen führt, sofern eine hinreichende regionale Differenzierung der Lohnniveaus zu beobachten ist. Diese Benachteiligung kann auch nicht durch den Einsatz sozialen Kapitals, das die regionale Bindung in verstärktem Masse produzieren sollte, kompensiert werden. Damit trägt die Ausbildung einer regionalen Bindung zu Ungleichheit auf dem Arbeitsmarkt bei, da damit die Platzierungschancen auf dem Arbeitsmarkt verschlechtert werden.

Die Ergebnisse sind auch über die beiden betrachteten Länder und unterschiedlichen Datensätze hinweg weitgehend stabil. Dies ist umso erstaunlicher, als sowohl die Bedingungen für permanente Mobilität als auch die Arbeitsmarktsituation der beiden Länder unterschiedlich sind. Die Stabilität der Befunde kann als Hinweis gewertet werden, dass die beobachteten Zusammenhänge grundsätzliche Zusammenhänge zwischen regionaler Mobilität und Arbeitsmarktchancen beschreiben. Im Hinblick auf die allgemeine Diskussion über die Entstehung von Ungleichheit auf dem Arbeitsmarkt kann schliesslich festgehalten werden, dass die Rolle von regionaler Mobilität und regionaler Bindung für die Entstehung von Ungleichheit noch zu wenig betont wurde. Sollte die regionale Bindung tatsächlich durch die Ausbildung regionaler Identität bedingt sein, können sich kulturelle und ökonomische Disparitäten von Regionen gegenseitig verstärken. Dies kann einmal mehr als Hinweis gewertet werden, dass Arbeitsmärkte keine perfekten, sondern stark sozial und kulturell bedingte Märkte darstellen.

7 Literaturverzeichnis

- Alonso, William (1964), *Location and Land Use*, Cambridge Mass: Harvard University Press.
- Barcus, Holly R. (2004), Urban-Rural Migration in the USA: An Analysis of Residential Satisfaction, *Regional Studies*, Vol. 38/6, 643–657.
- Bartel, Ann, P. (1982), Wages, Nonwage Job Characteristics, and Labor Mobility, *Industrial and Labor Relations Review*, 35, 578–589.
- Bonjour, Dorothe (1997), Lohndiskriminierung in der Schweiz, Eine ökonomische Untersuchung, *Beiträge zur Nationalökonomie*, 83, Bern: Paul Haupt.
- Bourdieu, Pierre (1982), *Die feinen Unterschiede*, Frankfurt: Suhrkamp.
- Brüderl, Josef; Andreas Diekmann und Henriette Engelhardt (1993), Einkommensunterschiede zwischen Frauen und Männern in der Schweiz, *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*, 19, 573–588.
- Burt, Ronald S. (1992), *Structural Holes, The Social Structure of Competition*, Cambridge, Mass./London: Harvard UP.
- Burt, Ronald S. (2004), Structural Holes and Good Ideas, *American Journal of Sociology*, 109, 349–399.
- Card, David (1999), The Causal Effect of Education and Earnings, *Handbook of Labour Economics*, 3, 1801–1863.
- Carnazzi Weber, Sara; Sylvie Golay S. (2005), *Interne Migration in der Schweiz*, Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.
- Crane, Randall (1996), The Influence of Uncertain Job Location on Urban Form and the Journey to Work, *Journal of Urban Economics*, 39, 342–356.
- Coleman, James S. (1988), Social Capital in the Creation of Human Capital, *American Journal of Sociology*, 94, (Supplement), 95–120.
- Diekmann, Andreas; Henriette Engelhardt (1995), Einkommensungleichheit zwischen Frauen und Männern. Eine ökonomische Analyse der Schweizer Arbeitskräfteerhebung, *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, 131/1, 57–83.
- Diekmann, Andreas; Henriette Engelhardt und Peter Hartmann (1993), Einkommensungleichheit in der Bundesrepublik Deutschland: Diskriminierung von Frauen und Ausländern? *Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung*, 26, 386–398.
- Diekmann, Andreas; Henriette Engelhardt, Ben Jann, Klaus Armingeon und Simon Geissbühler (1999a), *Der Schweizer Arbeitsmarktsurvey*, Codebuch und Dokumentation, Bern: Universität Bern.
- Diekmann, Andreas; Henriette Engelhardt, Ben Jann, Klaus Armingeon und Simon Geissbühler (1999b), *Swiss 1997 ISSP Module on «Work Orientations»*, Codebook and Documentation (Revision), Bern: Universität Bern.
- Elman, Cheryl; Angela M. O’Rand (2004), The Race Is to the Swift: Socioeconomic Origins, Adult Education, and Wage Attainment, *American Journal of Sociology*, 110, 123–160.
- Engelhardt, Henriette (1999), Lineare Regression mit Selektion: Möglichkeiten und Grenzen der Heckman-Korrektur, *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 51, 706–723.
- Evers, Gerard H.M. (1989), Simultaneous Models for Migration and Commuting: Macro and Micro Economic Approaches, in: Jouke Van Dijk et al., Ed., *Migration and Labour Market Adjustment*, Dordrecht: Kluwer, 177–197.
- Franz, Peter (1984), *Soziologie der räumlichen Mobilität*, Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Franz, Wolfgang (1999), *Arbeitsmarktökonomik*, Berlin u. a.: Springer.
- Freitag, Markus (2000): Soziales Kapital und Arbeitslosigkeit. Eine empirische Analyse zu den Schweizer Kantonen, *Zeitschrift für Soziologie*, 29, 3, 186–201.

- Frick, Roman; Philipp Wüthrich, René Zbinden und Mario Keller (2004), *Pendlermobilität in der Schweiz – Eidgenössische Volkszählung*, Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.
- Fulton, John A.; Glenn V. Fuguitt and Richard M. Gibbson (1997), Recent Changes in Metropolitan-Nonmetropolitan Migration Streams, *Rural Sociology*, 363–384
- Gerstel, Naomi; Harriet E. Gross (1984), *Commuter Marriages: A Study of Work and Family*, New York: Guilford.
- Granovetter, Mark S. (1995), *Getting a Job: A Study of Contacts and Careers*, Chicago: University Press.
- Granovetter, Mark S. (1974), *Getting a Job, A Study of Contacts and Careers*, Cambridge, Mass.: Harvard UP.
- Haas, Anette (2000), Regionale Mobilität gestiegen, *IAB-Kurzberichte Nr. 4 vom 18.4.2000*, Bundesanstalt für Arbeit.
- Hanson, Susan; Geraldine Pratt (1988), Reconceptualizing the Links between Home and Work in Urban Geography, *Economic Geography*, 64, 229–321
- Haug, Werner; Martin Schuler (2003), Pendelverkehr – Neue Definition der Agglomerationen, *Pressekonferenz vom 15.5.2003*, Bundesamt für Statistik.
- Heckman, James J. (1980), Sample Selection Bias as a Specification Error with an Application to the Estimation of Labor Supply Functions, in: James P. Smith, Ed., *Female Labor Supply: Theory and Estimation*, Princeton: Princeton UP, 206–248.
- Hinz, Thomas; Martin Abraham (2005), Arbeitsmarkttheorien: Ein Überblick, in: Martin Abraham und Thomas Hinz, Ed., *Arbeitsmarktsoziologie*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 15–68.
- Jürges, Hendrik (1998a), Beruflich bedingte Umzüge von Doppelverdienern: Eine empirische Analyse mit Daten des sozio-ökonomischen Panels, *Zeitschrift für Soziologie*, 27, 358–377.
- Jürges, Hendrik (1998b), Einkommen und Berufliche Situation von Doppelverdienern, *Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung*, 31, 234–243.
- Kalmijn, Matthijs; Henk D. Flap (2001), Assortative Meeting and Mating: Unintended Consequences of Organized Settings for Partner Choices, *Social Forces*, 79, 1289–1312.
- Kalter, Frank (1994), Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen, *Zeitschrift für Soziologie*, 23, 460–476.
- Koslowski, Meni; Avraham Kluger (1994), *Commuting Stress. Causes, Effects, and Methods of Coping*, New York: Plenum.
- Lin, Nan (2000), Inequality in Social Capital, *Contemporary Sociology*, 29, 785–795.
- Lin, Nan; Walter M. Ensel und John C. Vaughn (1981), Social Resources and Strength of Ties: Structural Factors in Occupational Status Attainment, *American Sociological Review*, 46, 393–405.
- Madden, J.; C. Lic (1990), The Wage Effects of Residential Location and Commuting Constraints on Employed Married Women, *Urban Studies*, 27, 353–369.
- Madden, Janice; Michelle White (1980), Spatial Implications of Increases in the Female Labor Force: A Theoretical and Empirical Synthesis, *Land Economics* 56, 432–446.
- Mincer, Jacob (1958), Investment in Human Capital and Personal Income Distribution, *Journal of Political Economy*, 66, 281–302.
- Mincer, Jacob (1974), *Schooling, Experience and Earnings*, New York: National Bureau of Economic Research.
- Muth, R.F. (1969), *Cities and Housing*, Chicago: University of Chicago Press.
- Lakshman, Yapa; Mario Polese, Julian Wolpert (1971), Interdependencies of Commuting, Migration, and Job Site Relocation, *Economic Geography*, 47, 59–72
- Ott, Erich (1990), *Arbeitsbedingtes Pendeln. Entwicklung und Probleme einer besonders belasteten Arbeitnehmergruppe*, Marburg: Verlag Arbeit & Gesellschaft.

- Phelps, Edmund S. (1972), The Statistical Theory of Racism and Sexism, *The American Economic Review*, 62, 659–661.
- Schneider, Norbert F.; Ruth Limmer und Kerstin Ruckdeschel (2002), *Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*, Frankfurt: Campus.
- Simpson, Wayne (1980), A Simultaneous Model of Workplace and Residential Location Incorporating Job Search, *Journal of Urban Economics*, 8, 330–349.
- SOEP Group (2001), The German Socio-Economic Panel (GSOEP) after more than 15 years – Overview, in: Elke Holst, Dean R. Lillard und Thomas A. DiPrete (Ed.), Proceedings of the 2000 Fourth International Conference of German Socio-Economic Panel Study Users (GSOEP2000), *Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung*, 70, 1, 7–14.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2002), *Statistisches Jahrbuch 2002*, Wiesbaden: Metzler & Poeschl.
- van Ommeren, Jos; Piet Rietveld und Peter Nijkamp (1997), Commuting: In Search of Jobs and Residences, *Journal of Urban Economics*, 42, 402–421.
- Vickerman, Roger W. 1984, Urban and Regional Change, Migration and Commuting – The Dynamics of Workplace, Residence and Transport Choice, *Urban Studies*, 21, 15–29.
- White, Michelle J. (1986), Sex Differences in Urban Commuting Patterns, *The American Economic Review*, 76, 2, 368–372.
- Zimmermann, Horst; Klaus Anderseck, Kurt Reding und Amrei Zimmermann (1973), *Regionale Präferenzen. Wohnorientierung und Mobilitätsbereitschaft der Arbeitnehmer als Determinanten der Regionalpolitik*, Bonn: Gesellschaft für Regionale Strukturentwicklung.



XVIII^{ème} CONGRÈS INTERNATIONAL DE L' AISLF
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIOLOGUES DE LANGUE FRANÇAISE

ÊTRE EN SOCIÉTÉ

Le lien social à l'épreuve des cultures

Du 7 au 11 juillet 2008, Istanbul, Turquie
Conférences, débats, tables rondes, forums, ateliers

Propositions de communication
dans l'un des 49 groupes thématiques
avant le 15 février 2008

**Programme, inscriptions,
renseignements pratiques**

<http://www.congres2008.aislf.org>

Renseignements complémentaires :
AISLF – Université de Toulouse Le Mirail
5 allées Antonio-Machado – F-31058 TOULOUSE CEDEX 9
Tél /fax : +33 (0)5 61 50 43 74 • aislf@univ-tlse2.fr

