

# Die europäische Stadt und multilokale Lebensformen: Eine Beziehung mit Zukunft?

*Knut Petzold*

Überlegungen zur „Zukunft der europäischen Stadt“ führen schnell zu Begriffen wie ‘Postmoderne’ und ‘Globalisierung’. Besonders die Globalisierung findet als vermeintlich zukunftsweisendes Konzept in einem Anstieg vielfältiger Mobilitätsprozesse, die sich zudem über weite Distanzen erstrecken, ihre direkte begriffliche Entsprechung. Vor allem der Anstieg geographischer Mobilität wird durch zahlreiche Studien nahe gelegt (z.B. Oeltze et al. 2007; Schneider/Meil 2008). Die Beschäftigung mit der europäischen Stadt erfordert eine Kenntnisnahme dieser Mobilitätsprozesse, da vor diesem Hintergrund die Bedeutung von ‘Raum’ oder ‘räumlichen Bindungen’ umstritten ist. Nach einigen Autoren verlieren konkrete Orte dabei an Bedeutung (z.B. Beck 1997), andere sehen hingegen ein Erstarken des Lokalen (z.B. Berking 2006a, 2006b).

Der vorliegende Beitrag fragt nun nach den Zusammenhängen zwischen der zunehmenden Mobilität am Spezialfall der Multilokalität und dem Wandel der europäischen Stadt als Spezialfall des Ortes. Im Fokus stehen dabei erste indizienartige Informationen, die mögliche Trends multilokaler Lebensformen im Hinblick auf ihre Entstehungsbedingungen durch die Charakteristika der europäischen Stadt sowie und ihre Auswirkungen darauf zeigen. Auf diese Weise sollen einerseits Desiderate für die zukünftige Stadtforschung formuliert werden, andererseits soll damit die konzeptionelle Tragfähigkeit des Konzepts der europäischen Stadt geprüft werden.

## 1 Multilokalität, Multilokation und multilokales Wohnen

Auch wenn Lebensformen, die sich über mehr als einen Ort erstrecken, bei weitem nicht neu (Weichhart 2009: 3-5) sind, erregt der derzeit zu beobachtende Anstieg von Multilokalität<sup>17</sup> (Behrends/Kott 2009: 29-30) erst in jüngster Zeit ein größeres Interesse der Forschung.

---

<sup>17</sup> In der englischsprachigen Literatur finden sich auch Begriffe wie „second homes“, „vacation residences“, „nonpermanent residents“, „multiple residents“, „cyclical migration“ oder „seasonal migration“. All diese Begriffe beschreiben im hier verstandenen Sinne Multilokalität.

Während andere Mobilitätsformen (z.B. Tourismus) häufig thematisiert werden, ist Multilokalität bislang kaum beforscht. Sieht man von einigen disziplinär und methodisch nicht aufeinander bezogenen Studien ab (vgl. Weiske/Petzold/Zierold 2008: 284), so zeigen sich Versuche einer systematischen, übergreifenden Konzeption erst in allerjüngster Zeit (Hesse/Scheiner 2007; Weichhart 2009; Petzold 2010). Dennoch liegt bislang keine, auf breiter Basis akzeptierte, Definition des Gegenstandes vor, sodass hier die beteiligten Forschungsstränge kurz skizziert werden sollen.

Weitgehende Einigkeit herrscht darüber, Multilokalität als eine Form von Mobilität zu verstehen (Sturm/Weiske 2009: I) oder diese zumindest in engen Bezug hierzu zu setzen (Hesse/Scheiner 2007: 147). Während allerdings auf der einen Seite eine gleichberechtigte, eigenständige Stellung der Multilokalität zwischen der alltäglichen Zirkulation im Aktionsradius (Tagespendeln) und der dauerhaften Migration präferiert wird (Weichhart 2009: 7), was sich z.B. im Begriff der „Multilokation“<sup>18</sup> (Petzold 2009a; i.E.) niederschlägt, wird an anderer Stelle davon ausgegangen, dass im Kontext von Multilokalität

„die Grenzen zwischen permanenter, residenzieller Mobilität (Wanderung) und zirkulärer Alltagsmobilität (Verkehr) verschwimmen“ (Hesse/Scheiner 2007: 138).

Auch die Anlässe der Multilokalität unterscheiden sich je nach paradigmatischem Diskussionshintergrund. So weist Rolshoven in einer ersten, weiten Definition bereits auf die Ambivalenz von Gestaltungszwängen und -möglichkeiten hin:

„Multilokalität bedeutet *Vita activa* an mehreren Orten: Der tätige Lebensalltag verteilt sich in seiner Gesamtheit auf mehrere Orte, die in mehr oder weniger großen Zeiträumen aufgesucht und mit einer mehr oder weniger großen Funktionsteiligkeit genutzt werden.“ (Rolshoven 2006: 181)

So werden zum einen eher *Individualisierungstendenzen* subjektiver Lebenswelten mit den damit einhergehenden Freiheitsversprechen für eine zunehmende Bedeutung multilokaler Lebensweisen verantwortlich gezeichnet.

Zum anderen erweitern die Akteure jedoch auch ihre Möglichkeiten zu gesellschaftlicher Teilhabe, indem sie die Standortofferten der unterschiedlichen Orte gegenüber den Zumutungen einer Multilokalität abwägen. Multilokalität kann also auch als eine Strategie der Reaktion auf sich *flexibilisierende Arbeits-*

---

<sup>18</sup> In der Multilokation verortet sich der Akteur auf der Basis individueller Entscheidungen selbst mehrfach, er multi-lokalisiert sich aktiv. Damit wird einerseits eine handlungstheoretische Sichtweise auf das Phänomen hervorgehoben, andererseits eine begriffliche Stringenz zu den Nachbarphänomenen „Zirkulation“ und „Migration“ hergestellt.

*märkte* verstanden werden (Weiske/Petzold/Zierold 2008: 67f.). So stehen je nach betrachtetem Anlass Untersuchungen zu getrennt lebenden Paaren (Living apart together – LATs, z.B. Asendorpf 2008), beruflich motivierten Wochenendpendlern (z.B. Green 1997) und zu Freizeitmobilität (z.B. Fuhrer/Kaiser 1994) denn bislang auch unverbunden nebeneinander.

Um die verschiedenen multilokalen Lebensformen in einem konzeptionellen Rahmen zu integrieren, schlagen Hesse/Scheiner eine umfassende *Typologie multilokalen Wohnens* vor (Hesse/Scheiner 2007: 144-147).

Die empirischen Erscheinungsformen werden nach den Entstehungsbedingungen, ihrem Anlass bzw. Kontext, der Haushaltsorganisation, der Periodizität, der Distanz und Reisezeit und einer möglichen Hierarchie der Wohnsitze kategorisiert. Es werden also sowohl beruflich bedingte wie auch freizeitinduzierte Formen multilokalen Lebens beachtet, die zu sechs Typen führen, zu denen sich dann noch Untertypen gesellen.

Die *Shuttles* oder auch Wochenendpendler werden neben den LATs, Variabilen und Job-Nomaden ebenfalls in anderen Arbeiten typologisiert (z.B. Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2001). Sie zeichnen sich vor allem durch einen beruflichen Anlass der Multilokalität aus, in der sie zwischen einem Haupt- und einem Nebenwohnsitz pendeln, wobei in einer meist wöchentlichen Periodizität eher große Distanzen überwunden werden. Die Multilokalität saisonaler Arbeitsmigranten (*Transmigranten*) ist vor allem durch eine abnehmende Frequenz charakterisiert, ansonsten aber derjenigen der *Shuttles* recht ähnlich. Zudem wird an diesem Typus deutlich, dass sich multilokales Wohnen keineswegs auf regionale oder nationale Gebiete beschränken muss. Personen, bei denen aus Gründen der Partnerschaftlichkeit kein klassisches Pendeln vorliegt, sondern die sich zwischen gleichwertigen Wohnsitzen bewegen, werden als *LATs über große Distanzen* bezeichnet. Hier spielen arbeitsmarktliche Zwänge jedoch noch eine relevante Rolle. Anders ist dies bei den *LATs über kleine Distanzen*, bei denen die Partner aus ihren Lebensstilen heraus eine Beschränkung gegenseitiger Freiheiten vermindern, indem sie etwa innerhalb einer Stadt unterschiedliche eigene Wohnsitze halten. Ein davon sehr verschiedener Typus ist der des *Zweitwohnsitzes als Altersruhesitz*. Hier kommt es bei einem Pendeln über weite Distanzen bei langen Perioden nicht zu einer Trennung der Haushaltsmitglieder. Demgegenüber stehen *Freizeitwohnsitze in der Nähe der Hauptwohnung*, die sehr häufig frequentiert und nicht nur zu Freizeit Zwecken genutzt werden. Hierzu können auch Dauercamper und Hausbootbesitzer gezählt werden. Nur in der Motivation anders gelagert ist die Multilokalität bei gemeinsamen *Zweitwohnsitzen als Arbeitswohnsitzen*, bei denen es nicht zu einer temporären Trennung der Partner kommt, die sich aber über große Distanzen erstrecken kann (etwa bei Kulturschaffenden). In Abgrenzung dazu stehen *Häufig-Umzieher*, die als 'moderne

Nomaden' ohne Haushaltstrennung immer wieder neue Wohnsitze beziehen und oft mit Shuttles auftreten. Dabei überschreiten sie aber die übliche Umzugshäufigkeit deutlich. Abschließend werden noch *pendelnde Kinder und Jugendliche* angeführt, die mit zunehmenden Scheidungsraten einhergehen und sehr unterschiedliche Distanzen überwinden, jedoch stets von Haushaltsmitgliedern getrennt sind.

Neben dem rhythmischen Kriterium zeigt sich in dieser Typologie ein weiteres Merkmal, das häufig mit Multilokalität in Verbindung gebracht wird. Dabei handelt es sich um das Kriterium des Wohnens. Anders als Rolshoven formulieren Hesse/Scheiner eine engere Definition von Multilokalität, die verschiedene 'Wohn'standorte miteinander in Beziehung setzt:

„In unserem Verständnis bezeichnet Multilokalität das Leben an mehreren Wohnstandorten, unabhängig davon, ob alle Haushaltsmitglieder gemeinsam an mehreren Orten leben oder ob eine Familie oder ein Paar zeitweilig oder permanent getrennt an zwei Orten lebt.“ (Hesse/Scheiner 2007: 142).

Multilokalität wird also zumeist als „residenzielle Multilokalität“ (Sturm/Meyer 2009: 15) untersucht. Demnach sind Multilokationen nicht nur von Zirkulation und Migration abzugrenzen, sondern auch von Mobilitätsformen, in denen sich die Akteure nicht mehrfach behausen<sup>19</sup> (Weichhart 2009: 4f.). Diese Abgrenzung betrifft Mobilitätsformen, die ebenfalls mit temporären Abwesenheiten in Verbindung stehen, aber dennoch nicht als multilokal gelten, da sie stets wechselnde Orte mit einbeziehen (beispielsweise Außendienstmitarbeiter und Flugpersonal).

Angesichts ihrer Komplexität, Diversität und funktionalen Ausdifferenzierung erscheint es natürlich sinnvoll, Multilokalität auch als genuine Eigenschaft moderner europäischer Städte zu betrachten. So untersuchte Odermatt (1990) Zweitwohnungen innerhalb von Städten, ohne den Begriff der Multilokalität zu gebrauchen. In der Perspektive von Hesse/Scheiner kann dieses Zweitwohnen aber durchaus im Rahmen der von ihnen vorgeschlagenen Typen der „LATs über kleine Distanzen“ oder der „Freizeitwohnsitze in der Nähe der Hauptwohnsitze“ als Multilokalität (innerhalb einer Stadt) verstanden werden.

Es existieren ferner noch offenere Konzeptionen zu Multilokalität (z.B. Rolshoven/Winkler 2009: 99). So unterscheidet Hilti zwischen *Multilokalität* und *multilokalem Wohnen*. Während das multilokale Wohnen einen pragmatischen Zugang darstellt, der das Vorhandensein und die Nutzung von mehr als einer Behausung umfasst, meint Multilokalität als Überbegriff ein weites Verständnis

---

<sup>19</sup> Der Begriff „Behausung“ wird hier verwendet, um die bürokratischen und mietrechtlichen Implikationen des „Wohnsitzes“ zu umgehen.

„einer (alltäglichen) Mehrörtigkeit, welche zum einen Berührungspunkte mit Konzepten wie der tagesrhythmischen Zirkulation aufweist und zum anderen eher einer philosophischen Auffassung folgt, die auf formale Einschränkungen weitgehend verzichtet.“ (Hilti 2009: 78)

Gerade in dieser Perspektive wird Multilokalität auch als Element von Lebensstilen im Zusammenhang mit einer globalisierten Urbanität gesehen.

Diesem weiten Verständnis von Multilokalität kommt auch eine Eigenschaft des Modells der „amalgamen Stadt“ (Frey 2009) recht nah, in der es u. a. zu einer Mischung städtischer Orte kommt. Über soziale Praxen und kulturelle Codierungen werden Orte miteinander verknüpft, die einerseits durch Unterschiede gekennzeichnet sind, andererseits durch Milieus homogenisiert werden (ebd.: 324). In einem weiten Sinne kann Multilokalität demnach auch als Eigenschaft der amalgamen Stadt bezeichnet werden. In einem engen Sinne des multilokalen Wohnens würde Multilokalität nicht alle Formen der Mischung städtischer Orte in der amalgamen Stadt bezeichnen.

An dieser Stelle tritt ein erstes Desiderat zu Tage, das in der Klärung der Fruchtbarkeit des Multilokalitätsbegriffs für diejenigen innerstädtischen Mobilitätsmuster liegt, die über den eingeschränkten Fall der städtischen Zweitwohnung hinausgehen.

## 2 Multilokales Wohnen in europäischen Städten

Walter Siebel schlägt vor, die europäische Stadt anhand von fünf Merkmalen zu charakterisieren, die im Verbund einen Idealtypus bildet, der so nur auf die europäische Stadt zutrifft (Siebel 2004b: 12-18). Hierzu zählen die Präsenz von Geschichte, Emanzipationsversprechen, eine urbane Lebensweise, eine spezifische physische Gestalt und eine sozialstaatliche Reguliertheit. Nach Siebels eigener Diagnose unterliegen diese Merkmale jedoch vielgestaltigen Wandlungsprozessen:

„Die Merkmale der europäischen Stadt wandeln sich, verschwinden oder sind doch nicht mehr an die Stadt als ihren besonderen Ort gebunden.“ (Siebel 2004b: 40)

Gleichwohl wird auch für die Zukunft die Notwendigkeit der europäischen Stadt in sozialer, ökonomischer, politischer und kultureller Hinsicht postuliert (Siebel 2004b: 45-49), sodass vor dem Hintergrund dieser Prozesse städtischen Wandels die Zielrichtung dieses Beitrags deutlich werden dürfte. Es gilt, mögliche Wechselwirkungen und Einflüsse multilokaler Lebensformen in den gegenwärtigen

Veränderungen der europäischen Stadt zu identifizieren und Vermutungen über deren zukünftige Bedeutung in diesen Prozessen anzustellen – kurz: die Frage zu stellen, welche Rolle das Phänomen der Multilokalität für die europäische Stadt spielen könnte. Hierbei wird der engeren, forschungspragmatischen Konzeption der Multilokalität als multilokales Wohnen gefolgt.

## *2.1 Datenlage und Relevanz*

Stellt man die Frage nach der Bedeutung multilokaler Lebensformen für die Entwicklung der europäischen Stadt, so ist zunächst festzuhalten, dass die bislang vorliegenden Informationen spärlich sind und sich auch keineswegs auf Multilokalität als spezifisch städtisches Phänomen konzentrieren. Im Folgenden soll dennoch versucht werden, zumindest einige Indizien zusammenzustellen.

So wird zwar angenommen, dass das Phänomen einen großen Teil der Bevölkerung betrifft (Gräbe/Ott 2003: 154), wie groß dieser ‘Teil der Bevölkerung’ allerdings wirklich ist, bleibt aufgrund bislang mangelnder Instrumente der Raumbearbeitung weitgehend unklar:

„Über die Anzahl solcher nur teilgenutzten Wohnlokalitäten gibt es keine quantitativen Informationen.“ (Sturm/Meyer 2009: 15)

Daher unternehmen Sturm/Meyer (2009) den Versuch, Erkenntnisse über die innerstädtische Raumbearbeitung (IRB) des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie anhand des Mikrozensus zu gewinnen. Analysiert werden 42 deutsche Großstädte, in denen insgesamt durchschnittlich 3,4 % Nebenwohnsitze gemeldet sind, was einer absoluten Zahl von ca. 870.000 entspricht. Kleinräumiger betrachtet zeigt sich, dass in 10 % der Stadtteile mehr als 7,7 % Nebenwohnsitze gemeldet sind. Sehr bemerkenswert ist die dramatische Veränderung nach Einführung der Zweitwohnsitzsteuer (ZWS) durch einige Städte, wonach die Zahl der Nebenwohnsitze im ersten Jahr zwischen einem Drittel und vier Fünfteln zurückgegangen ist. Allerdings meldeten sich nur 15-30 % um, weitere „verschwanden“ aus den Registern. In Städten ohne ZWS verteilen sich die Nebenwohnsitze (insgesamt 4,9 %) auf 4,2 % Minderjährige, 21,1 % 18- bis 25jährige, 9,9 % über 60jährige und 51 % 30- bis 60jährige, wobei 30- bis 45jährige überdurchschnittlich stark vertreten sind. Die meisten Nebenwohnsitze sind in Baden-Württemberg gemeldet, die wenigsten in den altindustriellen Regionen Westdeutschlands. Sturm/Meyer betonen dabei, dass keine Aussagen über die tatsächliche Anzahl der Multilokationen in Deutschland getroffen werden können, da aus verschiedenen Gründen nicht alle Nebenwohnsitze gemeldet und bestimmte multilokale Wohnformen nicht als Wohnsitze angesehen werden (z.B. Übernachtung bei Freunden). Sie gehen davon aus, dass nur ein kleiner Teil

aller Multilokationen durch die gemeldeten Nebenwohnsitze abgebildet wird (Sturm/Meyer 2009: 27). So kann beispielsweise für eine Innenstadt mit 10 % gemeldeten Nebenwohnsitzen unter dieser Prämisse ohne weiteres ein Anteil von 20-25 % tatsächlichen (gemeldeten und nicht gemeldeten) Nebenwohnsitzen angenommen werden.

Multilokalität ist also keineswegs ein marginales Phänomen, wie häufig vermutet wird, das nur hochmobile Eliten oder Studierende betrifft. Mit dem Verweis auf die derzeitige globale Wirtschaftskrise, die sich auch auf die regionalen Arbeitsmärkte auswirkt, dürfte sich dieser Befund noch erhärten. Dies gilt insbesondere für Städte, denn im Vergleich mit dem Mikrozensus ist der Anteil der gemeldeten Nebenwohnsitze im Datensatz der IRB etwa zweieinhalb größer, sodass von einem höheren Anteil von Multilokalen in den Großstädten der Dienstleistungs- und Industrieregionen ausgegangen werden kann (Sturm/Meyer 2009: 27).

Da die Grundgesamtheit multilokal organisierter Personen in ihrer soziostrukturellen Zusammensetzung bisher jedoch nicht bekannt ist, kann keine repräsentative Stichprobe gezogen werden. So verhält es sich auch mit Daten eines laufenden Online-Surveys zum Thema „Wohnen an mehreren Orten“, den der Autor derzeit durchführt. Die Rekrutierung der Probanden erfolgt hier vorwiegend in Kooperation mit dem Internetdienstleister mikini-media GmbH, der den Online-Service [www.mitfahrgelegenheit.de](http://www.mitfahrgelegenheit.de) betreibt. Dieser Zugang zum Feld wurde gewählt, weil davon ausgegangen werden konnte, dass erstens multilokal organisierte Personen in ihrer alltäglichen Selbstorganisation und Kommunikation das Internet generell besonders stark frequentieren und dass zweitens gerade Multilokale das ökonomisch günstige Verkehrsmittel der Mitfahrgelegenheit aufgrund häufiger Distanzüberwindung bevorzugt nutzen, um Ressourcen zu sparen. Bislang haben den Fragebogen 905 Personen zum Teil und 812 Personen vollständig ausgefüllt, was einer Drop-Out-Rate von ca. 52,7 % entspricht. Jedoch muss deutlich gemacht werden, dass aufgrund des Rekrutierungsverfahrens vor allem zwei spezifische multilokale Gruppen repräsentiert sind, die – je nach Perspektive – sowohl als Shuttles wie auch als LATs bezeichnet werden können. Dabei handelt es sich um die auch von Sturm und Meyer (2009: 17) explizierten Gruppen der Studierenden als klassisch Multilokale (48,0 %) sowie um junge Erwachsene in der Berufseintrittsphase (36,3 %).<sup>20</sup> Demgegenüber sind Selbständige (7,4 %), Beamte (3,5 %), Arbeiter (1,5 %) sowie Arbeitssuchende (1,9 %) und Rentner (0,8 %) höchstwahrscheinlich sehr stark unterrepräsentiert. Für diese nicht-repräsentative Stichprobe zeigt sich eine deutliche Orientierung der multilokalen Probanden insbesondere auf Großstädte (Tabelle 1). Nur 0,5 %

---

<sup>20</sup> Der Mittelwert des Alters im Datensatz beträgt so auch 29,3 Jahre.

der 821 Befragten im genannten Datensatz pendeln zwischen zwei Dörfern, während über ein Viertel zwischen Großstädten pendelt. In Verbindung mit den IRB-Daten lautet daher eine erste relevante Vermutung, dass es sich bei beruflich induzierter Multilokalität vor allem um ein *urbanes Phänomen* handelt.

Tabelle 1: *Kreuztabelle von Siedlungstypen bei Multilokalität über zwei Orte im Datensatz*

		Ortsgröße B				Total
		Dorf	Klein-stadt	Stadt	Groß-stadt	
Orts-größe A	Dorf	4 (0,5 %)	11 (1,3 %)	20 (2,4 %)	42 (5,1 %)	77 (9,4 %)
	Klein-stadt	9 (1,1 %)	14 (1,7 %)	18 (2,2 %)	49 (6,0 %)	90 (11,0 %)
	Stadt	29 (3,5 %)	28 (3,4 %)	39 (4,8 %)	92 (11,2 %)	188 (22,9 %)
	Groß-stadt	68 (8,3 %)	81 (9,9 %)	110 (13,4 %)	207 (25,2 %)	466 (58,8 %)
Total		110 (13,4 %)	134 (16,3 %)	187 (22,8 %)	390 (47,5 %)	821 (100 %)

Quelle: Eigene Berechnungen

## 2.2 Emanzipation und Integration

Wird Siebels Kriterium herangezogen, dass die moderne europäische Stadt aufgrund ihrer Infrastruktur, ihren Gütern und Dienstleistungen eine Emanzipation von Arbeit, sozialer Verantwortung und ökonomischer Enge verspricht (Siebel 2004b: 21), geraten zwei Aspekte in den Blick. Einerseits müssen Emanzipationspotenziale Beachtung finden.

„Oft entsteht der emanzipatorische Gewinn aus einer Arbeit und/oder einem Einkommen, oft aus dem Erwerb von Bildung (...)“ (Weiske 2009: 23)

Andererseits wird vor dem Hintergrund städtischer Selbstverwaltung die Teilhabe möglichst vieler Gruppen der urbanen Gesellschaft durch Integration relevant (Siebel 2004b: 23).

Bezogen auf die *Freiheitsversprechen* durch Multilokalität gibt allein die Altersstruktur in den IRB-Daten erste Hinweise. Da vornehmlich Personen im arbeitsfähigen Alter Nebenwohnsitze melden, dürften vor allem berufliche und ausbildungsbezogene Gründe vorliegen (Sturm/Meyer 2009: 24). Auch die Daten des Online-Surveys weisen in dieser Frage (n=1575) ein Übergewicht rein beruflicher Gründe (39,7 %) gegenüber rein privaten Gründen (16,6 %) der Multilokation auf. Allenfalls eine Mischung beruflicher sowie privater Gründe macht



noch einen weiteren großen Teil (43,7%) aus. Vermutlich geben bei einer Auswahl der beruflich motivierten Multilokationen (n=719) aus genau diesem Grund auch 65,4 % der Befragten an, der Arbeits- bzw. Ausbildungsort würde ihnen Dinge bieten, die ihnen sonst kein anderer Ort bieten könne. Hier wird offenbar der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz als Emanzipations- bzw. Einkommensversprechen wahrgenommen.

Dieser Befreiung aus beengenden sozialen oder ökonomischen Verhältnissen stehen aber auch neue Zwänge durch die multilokale Situation selbst gegenüber. Die zum Teil marginalen Gewinne der Multilokation werden mit einem zuweilen erheblichen Aufwand und mit einer Belastung sozialer Beziehungen gleichsam 'erkauft' (z.B. Schier 2009: 57-63). Ob eine multilokale Situation dabei als Belastung oder Gewinn wahrgenommen wird, hängt maßgeblich von den Sinnkonstruktionen der Mobilen sowie von der Unterstützung der „sesshaften“ Haushaltsmitglieder ab und kann sich erheblich voneinander unterscheiden (Weiske/Petzold/Zierold 2009: 70-75). So wollen auch in den Daten der Online-Studie (hier n=711) von den in Ausbildung befindlichen Personen nur 20,7% wahrscheinlich und nur 4,3% ganz sicher auch zukünftig multilokal leben. Auch Angestellte streben zu 30,3% sehr wahrscheinlich und zu 27,7% ganz sicher eine Aufgabe der Multilokalität an.

Für die weitere Forschung zu städtischer Multilokalität lässt sich an dieser Stelle daher formulieren, dass individuelle und pragmatische Nutzen-Kosten-Erwägungen der multilokalen Akteure in die Analysen mit eingehen sollten,

„ohne dabei vorschnell dem Freiheitsversprechen der Spätmoderne zu folgen.“  
(Hesse/Scheiner 2007: 151)

Die Attraktivität einer Stadt liegt dementsprechend auch für Multilokale in Umfang und Qualität von Arbeits- und Ausbildungsplätzen.

In engem Zusammenhang mit den Freiheitsversprechen der europäischen Stadt steht der Aspekt der Selbstverwaltung, der jedoch auf *Integration* basiert. Diese Integration scheint durch Multilokalität aufgrund nur temporärer Anwesenheit in Frage gestellt bzw. gefährdet. Auf der Suche nach entsprechenden Indizien sind beruflich motivierte Multilokationen aus den Online-Daten ausgewählt worden. In Tabelle 2 werden Arbeits- und Nicht-Arbeitsort hinsichtlich der Integration und des lokalen Engagements miteinander verglichen.<sup>21</sup>

Die Integration unterscheidet sich im Bereich der Verwandten (7,2% vs. 63,2%) und Lebenspartner (8,8% vs. 38,3%) deutlich zwischen den Orten, was für Shuttles ebenfalls zu erwarten ist.<sup>22</sup> Dieses grundsätzliche Integrationsverhältnis

<sup>21</sup> Die unterschiedlich großen Stichprobenumfänge (n) ergeben sich aus den Missings.

<sup>22</sup> Es sind auch Personen ohne Lebenspartner berücksichtigt.

zwischen Arbeits- und Nichtarbeitsort setzt sich weniger stark ausgeprägt bei Freunden (69,8 % vs. 92,3 %) und Nachbarn (40,1 % vs. 72 %) fort, während die vielen Kontakte zu Kollegen am Arbeitsort einleuchten.

Für diese nicht-repräsentative Online-Stichprobe kann demnach festgestellt werden, dass die multilokal organisierten Personen durchaus auch am Arbeitsort über Freunde, Nachbarn und Kollegen sozial integriert sind, wenn auch bei weitem nicht so stark wie am Nichtarbeitsort, der in diesen Fällen wohl zweifellos als Heimatort bezeichnet werden darf. Die Frage der Integration scheint demnach dem Modell der europäischen Stadt nicht grundsätzlich im Wege zu stehen.

Tabelle 2: *Häufigkeiten von Integration und Engagement im Vergleich von Arbeits- und Nicht-Arbeitsort bei Shuttles im Datensatz*

	Arbeitsort	Nicht-Arbeitsort
<b>Integration:</b>		
Verwandte am Ort	7,2 % (n=656)	63,2 % (n=677)
Partner am Ort	8,8 % (n=974)	38,3 % (n=974)
Freunde am Ort	69,8 % (n=653)	92,3 % (n=703)
Kontakte zu Nachbarn	40,1 % (n=794)	72 % (n=710)
Kontakte zu Arbeitskollegen	97,2 % (n=786)	-
<b>Engagement:</b>		
Vereinsmitgliedschaft	22,8 % (n=857)	32,6 % (n=717)
Parteimitgliedschaft	4,5 % (n=696)	6,8 % (n=695)
Teilnahme an Bürgerinitiativen	6,6 % (n=697)	9,6 % (n=696)
Teilnahme an politischen Veranstaltungen	52,7 % (n=740)	58,7 % (n=717)
Spenden	27,7 % (n=712)	35,3 % (n=699)

Quelle: Eigene Berechnungen

Analog zu diesem Befund müsste sich auch *zivilgesellschaftliches Engagement* beobachten lassen. Hier ergeben die Daten jedoch ein differenziertes Bild. Die multilokalen Personen sind insgesamt sehr wenig in Parteien (4,5 % vs. 6,8 %) und in Bürgerinitiativen (6,6 % vs. 9,6 %) aktiv. Dafür besuchen verhältnismäßig viele lokale politische Veranstaltungen (52,7 % vs. 58,7 %), und immerhin grob ein Drittel spendet (27,7 % vs. 35,3 %) für beide Orte. Auch die Vereinsaktivität unterscheidet sich zwischen den Orten nicht eklatant (22,8 % vs. 32,6 %). Auffällig ist, dass sich die zivilgesellschaftlichen Aktivitäten zwischen den Orten kaum unterscheiden, prinzipiell aber sehr investitionsintensives Engagement vermieden wird. Dies kann einerseits dem Sample geschuldet sein, das sich vorrangig aus Studierenden und jungen Erwachsenen zusammensetzt, die generell eine

geringere Einbindung in Parteien und in Vereinen zeigen als der Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Darüber hinaus kann aber besonders vor dem Hintergrund, dass ein Engagement in Parteien und Bürgerinitiativen auch am Heimatort nur äußerst selten vorkommt, eine relative zeitliche und organisatorische Ressourcenknappheit bei den Multilokalen vermutet werden. Es ist denkbar, dass gerade die multilokale Situation einen erheblichen Einfluss darauf nimmt, wie sich das zivilgesellschaftliche Engagement auch am Ausgangsort verändert. Diese These lässt sich noch weiter stützen. Denn die häufige Teilnahme an lokalen politischen Veranstaltungen erfordert, wie auch die recht häufigen Spenden, einen wesentlich geringeren organisatorischen Aufwand und kann auch spontan wahrgenommen werden. Mit anderen Worten sind die durch die multilokale Situation bedingten, subjektiven Kosten der Beteiligung an Parteien oder Bürgerinitiativen schlichtweg zu hoch. Mit der 'kostengünstigeren' Teilnahme an Veranstaltungen kann durch die Akteure eine gewisse Partizipation auch unter der Bedingung temporärer Abwesenheit noch gewährleistet werden. Eine fundierte empirische Überprüfung dieser Überlegungen in der Zukunft ist wünschenswert. Würden sie sich bestätigen, dürfte nicht mit einer Beteiligung an der Selbstverwaltung der europäischen Stadt durch Multilokale gerechnet werden.

### 2.3 Urbane und multilokale Lebensweise

Im Modell der europäischen Stadt wird ferner die urbane Lebensweise als Charakteristikum betont. Urbanität zeichnet sich durch eine Trennung von *Öffentlichem und Privatem* aus sowie durch eine

„(...) verfeinerte, intellektualisierte und distanzierte Art des Verhaltens (...).“ (Siebel 2004b: 25)

Es wird jedoch unmissverständlich betont, dass auch dieses Merkmal nicht mehr taugt, da sich u.a. der öffentlich-distanzierte Raum mehr und mehr mit dem privat-intimen mischt (Siebel 2004b: 32). Dies trifft meiner Meinung nach in besonderem Maße und in mehrfacher Hinsicht auch auf Multilokale zu.

Zunächst sei angesichts des hohen Anteils an 30- bis 45jährigen, die sich auf Dienstleistungs- und Industrieregionen konzentrieren (Sturm/Meyer 2009: 22) der vorläufige Schluss erlaubt, dass einige multilokal Wohnende in höchst *flexiblen Arbeitsverhältnissen* stehen. Auch in den Online-Daten finden sich 5,3 % (bei n=1434), die angeben, nicht über einen festen Arbeitsplatz, sondern zum Beispiel über ein Mobile Office zu verfügen. Zudem arbeiten 7,4 % (bei n=800) unter einem ständig wechselnden Umfang an Wochenstunden. Für diese hoch flexibilisierten Personen innerhalb der ohnehin flexiblen Lebensform der Multilokalität

kann in besonderem Maße eine Vermischung des privaten Erholungsraums mit dem öffentlichen Berufsraum vermutet werden.

Weitere Indizien für die geringe Trennschärfe zwischen Privatheit und Öffentlichkeit finden sich auch in den *Wohnformen*, in denen die Personen an den verschiedenen Orten leben.

Tabelle 3: *Häufigkeiten verschiedener Wohnformen im Vergleich von Arbeits- und Nicht-Arbeitsort von Shuttles im Datensatz*

	Arbeitsort (n=968)	Nicht-Arbeitsort (n=749)
<b>Wohnform</b>		
Zur Miete	51,8 %	24,3 %
Zur Untermiete	8,8 %	2,8 %
Wohneigentum	1,1 %	11,5 %
Wohngemeinschaft	34,7 %	6,9 %
Bleiberecht bei Verwandten	3,6 %	54,5 %

Quelle: Eigene Berechnungen

Tabelle 3 zeigt, dass bei einer Auswahl von beruflichen Multilokationen an nur zwei Orten etwas mehr als die Hälfte der Probanden am Arbeitsort (51,8 %) zur Miete wohnt, während dies am Nicht-Arbeitsort nur für etwa ein Viertel (24,3%) zutrifft. Interessant sind nun die Wohnformen der Wohngemeinschaft und der Untermiete, die am Arbeitsort zusammen immerhin 43,5 % ausmachen. Es lässt sich annehmen, dass diese Wohnformen sich hinsichtlich der Intimität des Privaten vom Eigentums- und Hauptmietwohnen insofern unterscheiden, als dass das Zusammenleben mit zunächst unbekanntem und stets wechselnden Personen auch laufend neue Rollenkonzepte seitens der Akteure erfordert, die dem des Öffentlichen in der Stadt nicht fern stehen. Formen des in hohem Maße privaten Wohnens wie Eigenheimwohnen (11,5%) und das Bleiberecht bei Verwandten (54,5%, z.B. Eltern) sind wesentlich häufiger am Nicht-Arbeitsort zu finden. In diesen Wohnformen ist, anders als bei den am Nicht-Arbeitsort selten auftretenden Formen der Wohngemeinschaft (6,9%) und der Untermiete (2,8%), dazu auch ein höheres Maß an Fürsorge zu erwarten, während es sich bei den letztgenannten Formen um pragmatische Zweckbündnisse handeln dürfte, die auch distanziert und blasiert erfüllt werden können. Solche Personen befinden sich am Arbeitsort also stets in einer Art halböffentlichem Raum.

Die demographische Zusammensetzung (siehe unten) lässt zusätzlich Singlehaushalte erwarten, die in besonderem Maße auf die städtische Infrastruktur angewiesen sind (vgl. Siebel 2004b: 29). Es ist zu vermuten, dass insbesondere

Multilokale aufgrund des mit dieser Lebensform verbundenen organisatorischen Aufwandes die speziell städtischen Dienstleistungsstrukturen der alltäglichen Versorgung und Aufrechterhaltung mehr und mehr als *Haushaltersatz* nutzen. Das heißt, die Haushaltsfunktionen der Konsumtion und (Re-)Produktion (bspw. Essen, Waschen, z.B. Weiske/Petzold/Zierold 2008: 285) werden durch Multilokale in verstärktem Maße in den öffentlichen Raum verlagert. Ein weiterer wichtiger Aspekt, der die Mischung von Öffentlichkeit und Privatheit durch die multilokale Lebensweise vorantreibt, ist die intensive Nutzung des *Internets* als Kommunikationsmittel. So geben 67,8% der Personen an, das Internet direkt nach dem Telefon (89,5 %) als Kommunikationsmittel (Chat, Email) zwischen ihren verschiedenen Wohnorten zu nutzen. In dieser Weise nehmen Personen auch am Arbeitsort am Familienleben andernorts teil und umgekehrt, womit die Frage des Privaten oder Öffentlichen in der Stadt weiter verschwimmt.

Multilokalität steht der urbanen Lebensweise also ambivalent gegenüber. Einerseits dürfte die Stadt für multilokal Wohnende weniger private Rückzugsräume bereitstellen. Andererseits sind Multilokale aber auch besonders auf die öffentliche städtische Infrastruktur angewiesen.

Es soll daher dazu angeregt werden, verstärkt über einen spezifisch *multilokal-urbanen Lebensstil* nachzudenken. Möglicherweise wird der urbane Lebensstil mehr und mehr von einem multilokalen Lebensstil durchsetzt. In der besprochenen Studie stimmen z.B. 57,8 % der befragten Multilokalen der Aussage zu, das Leben an mehreren Orten sei heute eher die Regel als die Ausnahme, während dem nur 16 % ablehnend gegenüberstehen und 26,1 % unentschlossen sind. Diesem Hinweis könnte mit der Frage nachgegangen werden, ob zukünftig ein ortsübergreifender Lebensstil ein weiteres Merkmal der postmodernen europäischen Stadt darstellt.

## 2.4 *Gestalt und Bindung*

Auch die physische Gestalt der Stadt ist das Ergebnis sich wandelnder urbaner Gesellschaften. Vor allem die Kennzeichen der Dichte und Zentralität gingen vor dem Hintergrund von Suburbanisierungsprozessen auf Kosten der Kernstädte zurück, weshalb sich auch die Gestalt der europäischen Stadt auflöse. Die Kernstadt verliere Bevölkerung und damit aktive Haushalte und dynamische Arbeitsverhältnisse, was zu einer negativen Arbeitsteilung zwischen Kernstadt und Peripherie führe (Siebel 2004b: 37-40).

Neben der an dieser Stelle nochmals zu betonenden These, dass es sich bei Multilokalität vor allem um ein urbanes Phänomen handeln dürfte, sprechen die bisher vorliegenden Daten auch bezüglich der Zentralität eine deutliche Sprache.

(Berufsbedingte) Multilokalität konzentriert sich offenbar auf die Innenstädte und steht damit im Gegensatz zu allen genannten Prozessen der Suburbanisierung.

„[Ein] Vergleich mit der räumlichen Verteilung städtischer Bevölkerung insgesamt verdeutlicht, dass Shuttles und erwerbstätige Fernwandernde des Samples häufiger in Innenstadtlagen und seltener in Stadtrandlage wohnen als die restliche Stadtbevölkerung.“ (Reuschke 2009: 39)

Es erweisen sich für eine Nebenwohnung also die *Innenstadt und der Innenstadtrand* als bevorzugte Standorte (Sturm/Meyer 2009: 20). Dieser Umstand erscheint aus zweierlei Hinsicht plausibel. Erstens liegen, wie schon erörtert, in den Innenstädten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Auch die Nähe zu einem zentralen Bahnhof oder zur Arbeitsstätte (Reuschke 2009: 40) spielt eine prominente Rolle.

Zweitens ist zu vermuten, dass gerade Multilokale auch einen *Lebensstil* pflegen, in dem klassischerweise die Innenstadt bevorzugt wird. Denn genau wie Siebel (2004b: 45) es für neue Haushalts- und Lebensformen feststellt, gehören auch zu den Shuttles – als spezieller Gruppe der Multilokalen – vor allem kinderlose, gut verdienende Erwachsene oder in Ausbildung Befindliche mit typischerweise innenstadtorientierten Lebensstilen und einer extremen Berufszentriertheit. Diese Analogie legen jedenfalls die Daten des Online-Surveys nahe. Demnach sind 94,7 % kinderlos, und nur 2,4 % haben zwei oder mehr Kinder. Bezogen auf die Bildung haben 79,4 % der Probanden Abitur und 42,7 % einen Hochschulabschluss. Zudem liegt das Durchschnittsalter gerade bei 29,3 Jahren.<sup>23</sup> Zieht man den Familienstand heran (n=733), so zeigt die Online-Studie sehr deutlich, dass es sich vor allem um Personen handelt, die sich noch in der vorfamiliären Konsolidierungsphase befinden. Etwa die Hälfte ist unverheiratet in Partnerschaft lebend (49,11 %), und mehr als ein Drittel ist ledig (36,43 %). Nur 11,6 % sind verheiratet.

Dementsprechend sind auch die Standortpräferenzen zu interpretieren. Während die auf den individuellen Lebensstil ausgerichteten Merkmale der Stadt – wie die Möglichkeit, nette Leute kennen zu lernen (44,5 %, n=726), Einkaufsmöglichkeiten (49,5 %, n=731), Sportangebote (43,9 %, n=727), kulturelle Angebote (42,8 %, n=726) und bedeutende Geschichte (33,4 %, N=724) – häufig als wichtig oder sehr wichtig eingestuft wurden, sind familienfreundliche Charakteristiken wesentlich seltener so bewertet worden, wie z.B. eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen (21,5 %, n=727) und Kindertagesstätten (24,7 %, n=702)

<sup>23</sup> Die von Reuschke ermittelten 36 Jahre für männliche und 31 Jahre für weibliche Shuttles (Reuschke 2009: 34) weichen nur unerheblich davon ab.

sowie Pflegeeinrichtungen (12,2 %). Dennoch dürfte vor allem auch für Shuttles gelten, dass die urbane, innerstädtische Umgebung darüber hinaus bevorzugt wird, um Information, Anregung und Begegnung zu gewährleisten, die gerade für wissensbasierte Berufe unerlässlich erscheinen.

In diesem Sinne, so kann vermutet werden, wird der städtische Raum vor allem durch Multilokale als Möglichkeitsraum betrachtet, der einerseits diese Multilokalität selbst überhaupt erst ermöglicht, andererseits das Experimentieren mit dieser mobilen Lebensform aber zulässt. Die Kombination der Innenstadtorientierung mit der Berufszentrierung gut ausgebildeter Shuttles bildet damit ein Gegengewicht zur negativen Arbeitsteilung. Wenn auch in bislang ungekannter Form, so dürften doch dynamische Arbeitsverhältnisse und aktive Haushalte mit ihnen in der Innenstadt Einzug halten. Es bleibt allerdings zu bezweifeln, dass dadurch die ursprüngliche Dichte und Zentralität wieder vollständig hergestellt werden.

Siebel zeichnet für die zukünftige Siedlungsstruktur das Bild eines Netzes mit Knoten, womit ebenfalls das wesentliche Merkmal der Zentralität hinsichtlich der Gestalt der europäischen Stadt in Frage gestellt wird (Siebel 2004b: 40). Ein solches Netz 'leben' Multilokale bereits jetzt schon, indem sie unterschiedliche Städte und Stadtkerne miteinander verknüpfen. Auch an dieser Stelle zeigt sich die Dialektik zwischen europäischer Stadt und Multilokalität. So wird zwar die Zentralität der einzelnen Städte gestärkt, gleichzeitig werden diese aber in einem Netz (gleichberechtigt) nebeneinander gestellt.

Die Gestalt der Stadt ist darüber hinaus im Hinblick auf *materialisierte Identität* relevant. Aufgrund der relativen Stabilität und Kontinuität binden die Plätze, Straßen und Gebäude das individuelle und kollektive Gedächtnis und damit die Identität der Bewohner (Siebel 2004b: 44). Multilokalität scheint solchen Ortsbindungen auf den ersten Blick im Wege zu stehen, da die mobilen Akteure vermutlich eben keine stabile Beziehung zum Ort aufbauen können. Das Leben an mehreren Orten lässt sich aber auch genau gegenteilig interpretieren.

„Recurrent mobility between multiple residences is often an expression of established place ties (...)” (McHugh/Hogan/Happel 1995: 254).

Auch Per Gustafson zeigt in einer qualitativ angelegten Studie, dass die Akteure das Verhältnis von Mobilität und Ortsbindung auf dreierlei Weise konzipieren. So würden Mobilität und Ortsidentifikation einmal als Gegensätze konstruiert, ein anderes Mal im Gleichgewicht gesehen. Schließlich fänden sich auch Konstruktionen, die beide Teile als komplementär aufeinander bezogen verstünden (Gustafson 2001: 678ff.).

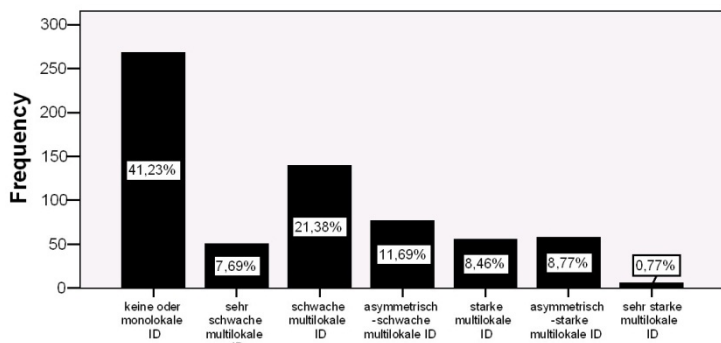
Gerade die gebauten Strukturen der europäischen Stadt dürften für Multilokale von Bedeutung sein. Richard Stedman zeigt, dass sesshafte Bewohner sich

hauptsächlich über das soziale Umfeld identifizierten, während sich Multilokale eher über die Qualität der physischen Umwelt binden (Stedman 2006: 199f.).

Im Online-Datensatz zeigt mehr als die Hälfte (58,8 %) der befragten Personen mindestens schwache Identifikationen mit mehr als einem Ort (Abbildung 8). Allerdings fühlen sich nur 0,77% gleichzeitig sehr stark mit mehreren Orten verbunden. Zudem fällt auf, dass etwa ein Fünftel (20,73 %) der Personen eine asymmetrische multilokale Identifikation aufweisen, d.h. sich mit einem Ort ihres Lebens deutlich stärker identifizieren als mit dem anderen Ort.

Für das Verhältnis von Multilokalität und der Identifikation mit Städten lässt sich daher zunächst festhalten, dass diese nicht im Widerspruch zueinander stehen müssen.

Abbildung 8: *Häufigkeiten lokaler und multilokaler Ortsbindungen im Datensatz*



Quelle: Eigene Berechnungen

Lokale Bindungen bei Multilokalität basieren aber vermutlich wesentlich stärker auf Effekten der Steigerung individueller Handlungserträge als auf sozialisierten Konditionen (Petzold 2009c). Dies kann durchaus als direkte Folge der Multilokation gedeutet werden:

„In particular, at a time of high geographical mobility, the subjective evaluation of the features of the physical and social environment (...) bind people to place.“  
(Mesch/Manor 1998: 518)

Nach Burley et al. (2007) wird Akteuren die subjektive Bedeutung eines Ortes vor allem in Folge seines Verlusts bewusst und die Ortsbindung noch verstärkt. Bei einer Multilokation kann zumindest ein temporär wahrgenommener Verlust



der Offerten eines Ortes vermutet werden, sodass eine Neubewertung und Verstärkung der Identifikation nahe liegt. Vor diesem Hintergrund werden bei der Entwicklung mehrfacher Identifikation auch vielfältige kognitive Umdeutungsprozesse vermutet (Petzold 2009b).

Hervorzuheben bleibt dabei allerdings, dass trotz der recht umfangreichen Ausbildung multipler Ortsbindungen keine bedeutsamen Auswirkungen auf lokale Handlungsmuster festzustellen sind, was sich auch mit den hier nachgezeichneten geringen zivilgesellschaftlichen Aktivitäten deckt. Die Ausbildung solch mehrfacher Identifikationen wird demnach zwar häufig unterschätzt, die Bedeutung lokaler Identifikation für konkrete Handlungen demgegenüber jedoch häufig überschätzt.

### **3 Fazit: Ein Modell europäischer Städte**

Vor dem Hintergrund sich flexibilisierender Arbeitsmärkte und pluralisierender Lebensstile kann von einer weiteren Zunahme aktiver Multilokationen als individuelle Strategie der Realisierung eigener Lebenskonzepte einerseits oder als Reaktion auf existenzielle ökonomische Herausforderungen andererseits ausgegangen werden. Auf der Grundlage subjektiver Grenznutzenabwägungen wählen Akteure ein temporär abwechselndes Wohnen an zwei oder mehr Orten, um zum einen den (urbanen) Freiheitsversprechen zu folgen oder um zum anderen schlicht ihr Einkommen zu sichern. Die Erscheinungsformen multilokaler Lebensweisen sind dementsprechend vielfältig. Speziell beruflich motivierte Multilokationen (z.B. Shuttles) werden hierbei insbesondere Städte als ökonomische und kulturelle Agglomerationsräume betreffen, was eine Auseinandersetzung mit der Thematik nahe legt.

Die Konfrontation der europäischen Stadt mit postmoderner Multilokalität führt dabei aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer höchst ambivalenten Angelegenheit. Während das Merkmal des Emanzipationsversprechens individuell zwar überhaupt erst Anlass zur Multilokalität bietet, geht dies jedoch keineswegs mit einer nennenswerten Beteiligung Multilokaler an der Selbstverwaltung der Stadt einher. Auch die Trennung zwischen Privatem und Öffentlichem erscheint verschwommen, während gleichzeitig die im öffentlichen Raum vorhandene Dienstleistungsstruktur benötigt wird. Die Zentralität wird durch die Innenstadtorientierung gestärkt und die Dichte vor allem in sozialer Hinsicht genutzt. Eine Bindung an die Städte ist nicht ausgeschlossen, stellt aber nicht mehr zwingend ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt dar. Auf der einen Seite lösen multilokale Lebensformen damit das klassische Modell der europäischen Stadt auf, auf der anderen Seite sind sie auf die Städte selbst angewiesen. Eine Beziehung mit

Zukunft – um die im Titel gestellte Frage aufzugreifen – kann daraus nur erwachsen, wenn sich das theoretische Leitmodell der europäischen Stadt der empirischen Lebenswirklichkeit anpasst.

Eine stadtplanerische Relevanz ergibt sich dabei schon allein aus dem Umstand, dass von einer Multilokation mindestens zwei Kommunen ‘betroffen’ sind. Es sind also differenzierte Planungen notwendig, die entlang der multilokalen Lebensformen passende Infrastrukturen ermöglichen sollten. Die Bereitstellung attraktiver Arbeits- und Ausbildungsstätten und günstigen innenstadtnahen Wohnraums mit Verkehrsanbindung wären nur zwei Beispiele für zukünftige städtische Emanzipationsversprechen. Darüber hinaus sollten hochwertige Dienstleistungsangebote, die Multilokale für ihre Alltagsorganisation nutzen, in den Innenstädten verbleiben und nicht auf die ‘grüne Wiese’ verlagert werden. Wichtig ist aber auch, die Position der „sesshaften“ Mitglieder der städtischen Gesellschaft in Planungen mit einzubeziehen, da diese ebenfalls ihr Verhalten ändern (z.B. Weiske/Petzold/Zierold 2008) und diejenigen sind, die die Integration der Mobilen vorantreiben können.

Grundsätzlich wäre es schließlich schon aus fiskalischen Gründen (Einkommens- vs. Verbrauchssteuern) wünschenswert, die alternativlose hierarchische Einteilung verschiedener Wohnorte in Haupt- und Nebenwohnsitze von Seiten der Verwaltung abzuschaffen. Dies entspricht häufig nicht mehr der Lebenswirklichkeit der Mobilen. Im übertragenen Sinne muss die europäische Stadt also akzeptieren, dass sie im Leben des Einzelnen nicht mehr die einzige Stadt ist.

## Literatur

- Andexlinger, Wolfgang/ Obkircher, Stefan/ Saurwein, Karin (Hrsg.) (2009): Globaler Wandel – regionale Nachhaltigkeit. Zweites internationales DoktorandInnenkolleg nachhaltige Raumentwicklung. Innsbruck: iup – Innsbruck University Press
- Asendorpf, Jens B. (2008): Living Apart Together: Alters- und Kohortenabhängigkeit einer heterogenen Lebensform. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 60. 2008. 749-764
- Beck, Ulrich (1997): Was ist Globalisierung? Irrtümer des Globalismus – Antworten auf Globalisierung. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag
- Behrends, Sylvia/ Kott, Kristina (2009): Zuhause in Deutschland. Ausstattung und Wohnsituation privater Haushalte in Deutschland. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- Berking, Helmut (Hrsg.) (2006a): Die Macht des Lokalen in einer Welt ohne Grenzen. Frankfurt a. M.: Campus Verlag
- Berking, Helmut (2006b): Raumtheoretische Paradoxien im Globalisierungsdiskurs. In: Berking (2006a): 7-24

- Bornberg, Renate/ Habermann-Nieße, Klaus/ Zibell, Barbara (Hrsg.) (2009): Gestaltungsraum Europäische StadtRegion. Stadt und Region als Handlungsfeld. Frankfurt a. M. et al.: Peter Lang
- Burley, David/ Jenkins, Pam/ Laska, Shirley/ Davis, Taber (2007): Place attachment and environmental change in coastal Louisiana. In: *Organization Environment* 20. 3. 2007. 347-366
- Frey, Oliver (2009): Die amalgame Stadt. Orte. Netze. Milieus. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Fuhrer, Urs/ Kaiser, Florian G. (1994): Multilokales Wohnen. Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität. Bern et al.: Hans Huber
- Gräbe, Sylvia/ Ott, Erich (2003): „... man muss alles doppelt haben“: Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster: LIT
- Green, Anne E. (1997): A question of compromises? Case study evidence on the location and mobility strategies of dual career households. In: *Regional Studies* 31. 1997. 641-657
- Gustafson, Per (2001): Roots and routes: exploring the relationship between place attachment and mobility. In: *Environment and Behavior* 33. 2001. 667-686
- Hahne, Ulf (Hrsg.) (2009): Dokonara 2009 – Beiträge zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung. Working Papers Forschungen F1/2009. Kassel: Universität Kassel, Fachbereich 6 Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung
- Hesse, Markus/ Scheiner, Joachim (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: Eine Typologie multilokalen Wohnens. In: *Geographische Zeitschrift* 95. 2007. 138-154
- Hilti, Nicola (2009): Multilokales Wohnen: Bewegungen und Verortungen. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1/2. 2009. 77-86
- Hühn, Melanie/ Lerp, Dörte/ Petzold, Knut/ Stock, Miriam (Hrsg.) (2010): Transkulturalität, Transnationalität, Transstaatlichkeit, Translokalität. Theoretische und empirische Begriffsbestimmungen. Münster: LIT
- McHugh, Kevin E./ Hogan, Timothy D./ Happel, Stephen K. (1995): Multiple residence and cyclical migration: A life course perspective. In: *Professional Geographer* 47. 3. 1995. 251-267
- Mesch, Gustavo/ Manor, Orit (1998): Social ties, environmental perception and local attachment. In: *Environment and Behavior* 30. 4. 1998. 504-519
- Odermatt, André (1990): Zweitwohnungen in Städten. Eine Untersuchung über die Zweitwohnungsproblematik in den fünf schweizerischen Grossstädten. Zürich: Geographisches Institut der Universität Zürich
- Oeltze, Sven/ Bracher, Tilman/ Dreger, Christian/ Eichmann, Volker/ Heller, Jochen/ Lohse, Dieter/ Ludwig, Udo/ Schwarzlose, Ilka/ Wauer, Sebastian/ Zimmermann, Frank (2007): Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik
- Petzold, Knut (2009a): Eine Strategie komplexer Substitution: Die Multilokation. In: *Powision* 6. 2009. 60-62

- Petzold, Knut (2009b): Multilokale Identifikation. Ein theoretisches Modell zur Entstehung kognitiv-emotionaler Bindungen an mehrere Orte. In: Andexlinger et al. (2009): 157-172
- Petzold, Knut (2009c): Krisenreaktion durch Multilokation, Ortsbindung und nachhaltiges Handeln am Ort. In: Hahne (2009): 37-49
- Petzold, Knut (2010): Wenn sich alles um den Locus dreht: Multilokalität, Multilokation, multilokales Wohnen, Inter- und Translokalität als Begriffe der Mehrfachverortung. In: Hühn et al. (2010): 235-257
- Reuschke, Darja (2009): Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 31-42
- Rolshoven, Johanna (2006): Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: Zeitschrift für Volkskunde 102. 2. 2006. 179-194
- Rolshoven, Johanna/ Winkler, Justin (2009): Multilokalität und Mobilität. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 99-106
- Schier, Michaela (2009): Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 55-66
- Schneider, Norbert/ Limmer, Ruth/ Ruckdeschel, Kerstin (2001): Berufsmobilität und Lebensform – sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Stuttgart: Kohlhammer
- Schneider, Norbert F./ Meil, Gerardo (Hrsg.) (2008): Mobile Living Across Europe. Volume 1: Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen: B. Budrich
- Siebel, Walter (Hrsg.) (2004a): Die europäische Stadt. Frankfurt a. M.: Suhrkamp
- Siebel, Walter (2004b): Einleitung: Die europäische Stadt. In: Ders. (2004a): 11-50
- Stedman, Richard C. (2006): Understanding place attachment among second home owners. In: American Behavioral Scientist 50. 2. 2006. 187-205
- Sturm, Gabriele/ Meyer, Katrin (2009): Was können Melderegister deutscher Großstädte zur Analyse residentieller Multilokalität beitragen? In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 15-30
- Sturm, Gabriele/ Weiske, Christine (2009): Multilokales Wohnen. Einführung. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. I-II
- Weichhart, Peter (2009): Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 1-14
- Weiske, Christine (2009): Die europäische Stadt – ein räumlich und zeitlich definiertes soziales Ereignis. In: Bornberg et al. (2009): 15-28
- Weiske, Christine/ Petzold, Knut/ Zierold, Diana (2008): Multilokale Haushalte – mobile Gemeinschaften. Entwurf einer Typologie multilokaler Lebensformen. In: Sozialer Sinn. Zeitschrift für hermeneutische Sozialforschung 9. 2. 2008. 281-300
- Weiske, Christine/ Petzold, Knut/ Zierold, Diana (2009): Multilokale Haushaltstypen. In: Informationen zur Raumentwicklung (IZR) 1/2. 2009. 67-75