

# Multilokalität und Mobilität

Johanna Rolshoven  
Justin Winkler

## 1 Erscheinung und Begriff

Multilokalität als Erscheinung ist in verschiedenen Segmenten des politischen Lebens unter meist negativ belegten Schlagwörtern präsent: bei den Raumwissenschaften etwa als Landschaftsverbrauch, Flächenverschleiß oder Energievergeudung. Dass Multilokalität – so wie sie von den Autorinnen und Autoren dieses Hefts verstanden wird – in einer globalisierten Urbanität<sup>1</sup> auch Element von nicht verhandelbaren Lebensstilen und neuen Identitäten ist, hat ihr eine neue Farbe verliehen.

Multilokalität als Begriff hat in Disziplinen, die sich mit außereuropäischen Kulturen und Räumen befassen, Tradition<sup>2</sup>, während sie in der Erforschung der westlichen Gesellschaften heute gewissermaßen neu entdeckt wird. Ergibt sich hier eine Konvergenz des Nordens mit dem Süden? Oder erscheint auf hochtechnisiertem Niveau eine Form der Bewältigung von Raum und Zeit erneut, die den „alten“ und subsistenzorientierten Gesellschaften durchaus schon vertraut war? Vielleicht ist das eher eine Frage des Blickwinkels: Wir denken die Mehrörtigkeit als Innenbeziehung der westlichen Kulturen, ebenso wie die Ethnographen sie als Innenbeziehung der indigenen Kulturen betrachtet haben. Das Phänomen der „Langzeitmobilität“, das uns in den außereuropäischen Befunden entgegentritt, nähert sich mit der „Fernmobilität“ der Multilokalität an<sup>3</sup> und erweist sich als eine substanzielle Überschneidungskategorie der letzteren. Hier wird die empirische Lokalitätsforschung interessant und kann wichtige Diskussionsgrundlagen liefern.

Im Rahmen der Mobile Culture Studies, die Beweglichkeit, Gerichtetheit und Bewegung als Eckpunkte des Systems Mobilität annehmen, wird Mobilität zum Ausgangspunkt für die Kulturanalyse. Dazu müssen wir Abschied nehmen vom umgangssprachlichen Gebrauch des Wortes Mobilität, in dem Bewegung und Bewegtheit als Bedeutung miteinander verschmelzen. Weil es letztlich stark variierende lebensweltliche Intentionen sind, die die verschiedenen Formen der Mehrörtigkeit schaffen, müssen wir mit John Urry<sup>4</sup> von Mobilitäten in der Mehrzahl

sprechen. Die Mehrzahl lässt – zumindest in den kulturwissenschaftlich inspirierten Disziplinen – die Stufung zwischen primären (Haupt-) und sekundären (Neben-) Kategorien fragwürdig erscheinen. Die „Sekundär“-Wohnformen in Europa sind nicht Ausdruck von „Sekundär“-Funktionen; sie sind, wie lokale Ethnographien und langjährige Beobachtungen zeigen, auf substanzielle Weise Teil von Lebensweisen. Wir dürfen daher Multilokalität als Lebensweise im Sinne des von Raymond Williams formulierten Kulturbegriffs als „the whole way of life“<sup>5</sup> verstehen. Als lebensweltliche Kulturtechnik ist Multilokalität eine Strategie der mobilen Akteure, um die Umkehrbarkeit von Alltagsmobilitäten zu gewährleisten.<sup>6</sup> Dies macht Multilokalität übrigens eher zu einem Akt des Verbindens als des Trennens, des Näherns als des Fliehens.

Wir verwenden den Begriff der Multilokalität nach Rolshoven<sup>7</sup> in einer kulturwissenschaftlich-phänomenologischen Weise, die auf die Verwendung des Begriffs durch Bernhard Waldenfels sowie Adelina Miranda zurückgreift.<sup>8</sup> Notwendiger und zentraler Bestandteil ist der Begriff der „Lokalität“ in der von Arjun Appadurai<sup>9</sup> eingeführten Definition: Sie ist relational statt metrisch-räumlich, akteurszentriert und prozesshaft, gedacht als Ergebnis von Strategien und Praxen der lebensweltlichen Vernetzung und Selbstverortung. Auf diese Weise können wir die unzureichende Behauptung der Kategorien von Haupt- und Nebenwohnung in der Bestimmung des multilokalen Wohnens durch angemessenere Beschreibungen ersetzen.

Die gängigen Kategorien dagegen verstehen Wohnen als Status und müssen in der Folge einen großen Teil mehrörtiger Alltagspraxen ausklammern, u. a. solche von Migrantinnen und Migranten, Scheidungskindern, Berufspendlerinnen und -pendlern, Saisonarbeitern, Dauercampnern, Nutzern und Nutzerinnen von Schrebergärten, Squattern oder von Obdachlosen. Als lebensweltliche Kategorie ist Wohnen ein Tun, in dem Multilokalität als übergreifender Arbeitsbegriff sein theoretisches Potenzial entfaltet. Dies kommt der kulturwissenschaftlichen komplexen Erforschung der Praxis mehre-

---

PD Dr. habil.  
Johanna Rolshoven  
Univ. Zürich  
Institute for Popular Culture  
Studies  
Wiesenstraße 7-9  
8093 Zürich  
Schweiz  
E-Mail: rolshoven@  
access.uzh.ch  
johanna.rolshoven@  
staff.uni-marburg.de

Dr. habil. Justin Winkler  
Univ. Basel  
Department Umweltwissen-  
schaften  
Abt. für Humangeographie  
Klingelbergstraße 27  
4056 Basel  
Schweiz  
E-Mail: justin.winkler@  
unibas.ch

rer Wohnsitze zugute. Wegen dieser grundsätzlichen Offenheit versteht sich, dass jeder Untersuchung technische Definitionen in einer ihrem Gegenstand angemessenen Weise vorangehen müssen.

Im genannten kulturwissenschaftlichen Begriff der Lokalität ist der Begriff der Mobilität mitenthalten. Es lohnt sich, ihn ohne Verengung auf seine verkehrstechnischen oder umgangssprachlichen Bedeutungen hin zu betrachten.

Planung kann als Vorwegnahme, Norm oder Programm verstanden werden. Wo sich ein Strukturwandel vollzieht, nimmt sie erwartete Entwicklungen vorweg, bestätigt sie oder handelt palliativ. Sie entspricht so den Erfordernissen der Notwendigkeit und benötigt zentralistische Autoritäten als Akteure. Planung kann aber auch Vorausschau und Wunschbild sein für Ziele, deren Erreichen bei aller Fokussierbarkeit hochgradig kontingent, das heißt den Wechselfällen unterworfen bleiben. Ein solches Wunschbild, herausgegriffen aus den Bildern unserer Erfahrungswelt, ist der Gegenstand unserer Betrachtungen. Die Erforschung von Multilokalität erfordert multilokales Denken, das den Blick über lokale, regionale und nationale Grenzen hinaus lenkt.

Werden wir konkret.

---

## 2 Rückzug ins Hinterland

---

Jeanne Regain ist eine fünfzigjährige Frau in unserem französischen Untersuchungsraum. Sie konnte sich, nach jahrelanger harter Arbeit und schweren Rückschlägen, ein eigenes Haus bauen. Sie ist eine sehr selbständige und realistisch handelnde Frau. Ihre gut bezahlte Stelle als Krankenschwester in der Stadt und ihren damaligen Ehemann hat sie vor vielen Jahren aufgegeben. Mit ihrer Tochter und ihrem jetzigen Mann hat sie das ländlichste Hinterland aufgesucht, um dort „gesund zu leben“. Die damit verbundene vergrößerte Maschenweite der Erreichbarkeiten und die verringerte Mobilität hat sie nicht nur in Kauf genommen, sondern recht eigentlich zum Kriterium für die Ortswahl gemacht. Sie hat allen lokalen Intrigen der dort „legitim“ Sesshaften getrotzt. Nachdem vor kurzem das neue Haus fertig geworden ist, würdigten wir ihr Projekt angesichts der bürgerlichen Wohnausstattung in den Begriffen der gelunge-

nen Sesshaftmachung. Dass das Gelingen aber zum Gegenteil davon, zur entfesselten Reiselust führen könnte, hatten wir übersehen. Über diese denkt unsere Nachbarin nämlich jetzt nach, in Bildern, die gewissermaßen einfach ihr neues Haus auf Räder setzen. Ihr Wunschgehäuse ist der Camper, das Wunschbild nichts weniger als die Freiheit von allen Zwängen.

Das Bild von der Frau im kleinen ländlichen Weiler illustriert in vieler Hinsicht wie unter einer Lupe, was in den Städten in großer Unübersichtlichkeit und auch unsichtbar vor sich geht. Die Planung des ländlichen Raums zielte und zielt auf Bewohntheit statt Wüstung, auf Bewirtschaftung statt Brache – mit paradoxem Ergebnis, zumindest für die Planung in Frankreich.<sup>10</sup> Diese hat im Untersuchungsraum der südlichen Voralpen (Rhône-Alpes) eine von der schwachen Landwirtschaft abgekoppelte Besiedlung erreicht. Der Zusammenbruch der peripheren Infrastruktur in diesen Regionen hat Geschichte. Der Exodus in die Städte hat besiegelt, was die in den 1950er Jahren auftretende mangelnde agrarische und gewerbliche Lebensgrundlage dieser Region vorgezeichnet hatte. Gekommen sind die „Grünen“ wie unsere konservativ-grüne Gewährsfrau und viele weitere „Fremde“, die im Laufe der letzten zwanzig Jahre die alten Häuser im Bergtal kauften und vorwiegend als Feriendomizile nutzen.<sup>11</sup>

Wir beobachten heute mit wachsendem Interesse bei mehreren Nachbarn von Jeanne, dass viele, die sich als Dauerbewohner hier niedergelassen haben – darunter auch eine zurückgewanderte Folgegeneration von Einheimischen – mit der zunehmenden Freiheit von Familienpflichten eine erhöhte Beweglichkeit realisieren. Ziele sind die Orte ihrer Jugend, die Ausbildungsorte ihrer Kinder, Großstädte. Der Camper-Traum von Jeanne verdichtet diese Tendenz im Bild. Ihre Kinder sind auf dem Weg zur Selbständigkeit, also können die Fensterläden des Haupthauses geschlossen und – im Wunschtraum – die Fenster des rollenden Hauses geöffnet werden.

Betrachten wir das Schließen der Läden und den Wunschtraum des Wegfahrens einzeln.

### 3 Vor und hinter geschlossenen Fensterläden

Das Bild der geschlossenen Läden ist nicht neu und bedarf einer weiterführenden Bemerkung: Die „volets clos“ sind im Französischen eine feste Wendung, die für den ländlichen Niedergang und hier vor allem den Bevölkerungsschwund steht.<sup>12</sup> In neuester Zeit wird man aber auch auf die „geschlossenen Läden“ in den großen Städten<sup>13</sup> aufmerksam, in denen sich – in der Schweiz ist dies der Fall – die Hälfte des Temporärwohnungsbestandes befindet. Nicht nur ist die von der INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) gemachte Unterscheidung zwischen „Gelegenheits“- und „Zweit“-Wohnungen in der Erhebungspraxis anerkanntermaßen schwierig, auch wäre es gewinnbringend, die Rolle der „Leer“-Wohnungen als Übergangskategorie im System der für Multilokalität verfügbaren Orte zu klären.<sup>14</sup>

Die Probleme der Definition für die Zwecke der Statistik sind verquickt mit den Problemen der Anschauung. „Geschlossene Fensterläden“ als Zeichen und Prädikat, die den Schein und die Stimmung so präzise zu fassen scheinen und sich darum als Schlachtruf für die politischen Institutionen eignen, werden von der Entwicklung überholt. Wir wissen, dass ein Zeichen dank einem Code lesbar wird; wird aber der Code von den veränderten Raum- und Gesellschaftsstrukturen parodiert<sup>15</sup>, verliert er seine Eindeutigkeit. Sind geschlossene Fensterläden nun, wie in Jeanne Regains Haute Provence üblich, ein Mittel, die Sommerhitze oder die heftigen Winde draußen zu halten, unterstützen sie den Wunsch nach Ungestörtheit. Oder signalisieren sie Schutz wegen Abwesenheit? Vielleicht lässt sich daran gar nicht eindeutig ablesen, ob ein Haus als Haupt- oder Zweitwohnsitz genutzt wird. Grundsätzlich hat die Zahl an leeren, das heißt nicht mehr dauerbewohnten und nicht unterhaltenen Gebäuden im Laufe der gestiegenen Immobiliennachfrage abgenommen. Die Reihe der Nachfrage ist jetzt an den Schafställen, Feldscheunen und anderen Nebengebäuden.<sup>16</sup> Die Entleerung landwirtschaftlicher Bausubstanz seit der letzten Jahrhundertmitte ist mit diesem „Ausverkauf“ und der Nutzungstransformation schätzungsweise kompensiert. Das Hinterland ist damit bis in seine Kapillaren im Sommer jeweils so stark bewohnt

wie letztmals in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts<sup>17</sup> – was Teile der Infrastruktur erhält und zugleich temporär extrem beansprucht. Ähnlich wie diese jahreszeitlichen Bewohner ungreifbar sind, sind die verbleibende Landwirtschaft unfassbar und der Zusammenhang von landwirtschaftlichem Betriebszentrum und bewirtschaftetem Land weiträumig geworden.<sup>18</sup> Alles deutet auf die Herausbildung eines allgemeinen translokalen Wohnens und Wirtschaftens in dieser Region hin.

### 4 Wohn-Bewegungen

Jeanes Traum vom Camper bringt uns auf die Frage, was Wohnen ist. Wohnen, Wohnung und Haus sind Begrifflichkeiten, die im Widerspruch zu Mobilität zu stehen scheinen. Da Bewegung und Beweglichkeit in den Kultur- und Sozialwissenschaften noch kaum zusammen mit Befunden der Gesellschaftsdiagnose gedacht werden, werden auch Mobilität und Wohnformen nur selten als miteinander verbunden gesehen. In den westlichen Gesellschaften ist das Haus sowohl Symbol (Inbegriff) als auch Emblem (Ausdruck) der Sesshaftigkeit. Genau besehen steht es jedoch nicht für die realisierte eigentliche Praxis der Sesshaftigkeit, sondern vielmehr für den Bleibewunsch: für den Wunsch, sich zu verorten und „dazu zu gehören“. Zu diesem Schluss müssen wir kommen, weil wir aus Erfahrung, aus historischer Kenntnis und aus statistischen Befunden um die hohe Mobilität unserer Gesellschaft wissen.<sup>19</sup> Haus oder Wohnung sind demnach in einer in hohem Maße alltagsmobilen Gesellschaft nicht Bleibe schlechthin, sondern vor allem Verbildlichung des Bleibewunsches.

Was lässt sich unter mobilen Wohnpraxen verstehen? Welcher Zusammenhang zwischen Wohnen und Mobilität lässt sich herstellen?

Aus der Perspektive des Sesshaften ist Mobilität Fortbewegung, mit der doppelten Bedeutung des transporttechnischen „vorwärts“ und des sozialen „weg“. Aus der Perspektive des sich Fortbewegenden ist Mobilität jedoch eine Praxis der Delokalisierung, die unterschiedliche Alltagssphären voneinander entkoppelt. Das Leben spielt sich an mehreren Orten ab – daheim, im Unterwegssein, am Arbeits- oder Ausbildungsort,

an anderen Orten, an denen Begegnungen stattfinden, Alltagsbesorgungen unternommen oder Ferienzeiten verbracht werden – und es bleibt doch ein und dasselbe Leben.

Gegenwärtig können mehrere Entwicklungsrichtungen beschrieben werden, die sich als Indikatoren bewegter Wohnpraxen deuten lassen: die wachsende Umzugsmobilität, die Zunahme der Berufsmobilität, die wachsende Freizeitmobilität und – mit alldem verbunden – die Erhöhung des Bestandes an *Zweit- oder Nebenwohnungen*.

In allen westeuropäischen Ländern findet sich eine wachsende *Umzugsmobilität*. In der Schweiz etwa hat die Binnenmobilität im letzten Jahrzehnt um 20% zugenommen; beispielsweise wechseln ein Fünftel der Stadtzürcher Bevölkerung im Verlauf eines Jahres die Wohnung.<sup>20</sup> Die wachsende Umzugsrate wird in statistischen Erhebungen in eher geringem Maß mit Unangepasstheit von Wohnraum oder Wohnsituation begründet; häufiger sind es berufliche und private, beziehungsorientierte Gründe, die den Um- oder Wegzug anleiten.

Ebenso ist eine Zunahme der *Berufsmobilität* festzustellen. In der Schweiz wie auch anderswo entfernen sich Wohn- und Arbeitsort zunehmend voneinander. Die Pendleranteile an den Berufstätigen sind seit 1970 um 41% gestiegen, so dass heute 9 von 10 Berufstätigen mit einem Fahrzeug zur Arbeit pendeln. Der landesweite Ausbau der Verkehrsmittel in der Schweiz hat nicht nur ermöglicht, dass 90% der Menschen täglich am Verkehr teilnehmen könnten, sondern auch der wunschgeleiteten Wohnsitzwahl bzw. dem Wohnsitzwechsel den Weg bereitet. Die zunehmende residenzielle Kurzlebigkeit und Verteilung vergrößert das Wohn-, Arbeits- und Freizeitumfeld des Einzelnen und stellt zugleich höhere Anforderungen an ihre Handhabung. Interessant ist der verkehrswissenschaftliche Befund, wonach sich zwar die individuell zurückgelegten Distanzen in den letzten Jahrzehnten merklich vergrößert, der Zeitaufwand für die Arbeitswege aber gleichzeitig kaum verändert haben. Nicht nur die Welt ist kleiner geworden, auch die Schweiz ist es.<sup>21</sup>

Eine dritte Entwicklungsrichtung beschreibt die spektakuläre Zunahme der *Freizeitmobilität* insgesamt. Tourismus und Freizeitindustrie zählen weltweit zu den führenden Ökonomien; touristische Praxen im Alltag

haben in den letzten drei Jahrzehnten eine starke kulturelle Aufwertung erfahren.<sup>22</sup> Sowohl die Berufs- wie auch die Freizeitmobilität bewirken eine Erhöhung des Bestandes an *Zweit- oder Nebenwohnungen* – einem vierten Indikator bewegter Wohnpraxen. Zum einen sind dies – neben einer Vielfalt an nomadischen Wohnformen – Ferien- und Wochenendwohnungen; immerhin führen 78% aller Reisen von Schweizerinnen und Schweizern ins eigene Land.<sup>23</sup> Rund ein Viertel von ihnen verfügt über einen Zweitwohnsitz oder profitiert von einem privilegierten Zugang zu einem solchen.<sup>24</sup> Diese Zahlen betreffen die statistisch erfassten Wohnungen. Wir gehen jedoch von einem weit höheren Anteil aus, der sich in Anlehnung an entsprechende Forschungen in den Nachbarländern auf ein erweitertes und Schichten übergreifendes Verständnis des Begriffs „Zweitwohnung“ stützt und dabei auch transnationale Wohnpraxen berücksichtigt.<sup>25</sup> Auch wenn die statistische Erhebung das Land nicht verlässt, so tun es doch die Schweizer Bürgerinnen.

Neben den freizeitbestimmten gibt es berufsbestimmte Nebenwohnungen: Zimmer oder Apartments, die von Berufstätigen während eines begrenzten Zeitraums bewohnt werden. Aktuelle Untersuchungen über die Nutzungszusammenhänge städtischer Zweitwohnungen stehen noch aus. Mit „Temporary Housing“ erobert ein neues, ökonomisch attraktives Segment den Markt, das ein Angebot an möblierten Unterkünften auf Zeit bereitstellt. Studios oder Appartements mit kurzen Kündigungsfristen und attraktiven Serviceleistungen werden Berufstätigen angeboten, die an einem Ort auf absehbare Zeit wohnen oder vorübergehend auf ein möbliertes Wohnungsangebot zurückgreifen möchten, bis sie ihre Wunschbleibe gefunden haben.<sup>26</sup> Der in dieser Hinsicht nicht ausreichend erfasste – und aufgrund seiner kulturellen Zwischenraumfunktion auch kaum erfassbare – nationale Zweitwohnungsbestand umfasst demnach Landwohnsitze ebenso wie Stadtwohnsitze.<sup>27</sup>

---

## 5 Freie Fahrt

---

Der noch nicht existierende Camper von Jeanne Regain und die vielen Camper, die während des Sommers die Departementsstraße hoch und hinab ziehen, weisen als

„Häuser auf Rädern“ auf einen angeeigneten Zwischenraum hin. Nach den Jahren des Schuftens am Ort und der stets unter Zeitdruck zweckgebundenen Fahrten in einem Radius von 80 km steht das ziellose Fahren als Wunsch vor Augen: Freiheit von funktionaler Zielsetzung in Raum und Zeit, Ziellosigkeit als Privileg, mit der Erwartung, vorübergehend keine Zeitkoordination leisten zu müssen, alle Gesprächs- und Marktpartner selbst bestimmen zu können. Es ist in diesen Erwägungen nicht die Rede von Umzug, von einem Alterssitz am Meer, es wird kein endgültiger Abstellplatz vorgestellt. Das Bild des Campers assimiliert nicht nur das unbewegliche Haus, sondern stützt dieses als Bezugsort. Im Kern des Gedankens von der Bewegungsfreiheit lebt eine starke lokale Verankerung.

Die Literatur über Frauen, die in der Migration transkulturelle und transnationale multilokale Strategien einsetzen (müssen), ist Legion. Das Interesse richtet sich dann meist auf die „Fragmentierung“ von Identität und Lebensweise, auf Verlust oder Rückgewinnung von Einfluss.<sup>28</sup> Wir gehen davon aus, dass Multilokalität emanzipatorisches Potenzial birgt. Frauen gehen woanders hin, weil sie Bewegungsmöglichkeiten nutzen, die ihnen die Kulturation in die eigene Gesellschaft in der Vergangenheit nicht zugestanden hat. Zugleich sind sie in den meisten Kulturen bewegungsgeübt: Die dominanten patrilinearen und patrilokalen Gesellschaftsstrukturen prägen die Geschichte des Frauenlebens als Ent-Fremdung von der eigenen Familie und Ein-Stellung auf die Schwiegerfamilie.<sup>29</sup>

Bewegungen verweisen stets auf gesellschaftliche Ziele und die Herstellung von Lebensqualität. Bewegungen können sowohl Substitution als auch Substanz von gesellschaftlichem Handeln sein: Substitution, wo Fernpendeln den Wohnortwechsel vermeidet, Substanz, wo Wegheirat einen zweiten Ort mit Rechten und Pflichten schafft.<sup>30</sup> Tagespendeln und biografiezeitliche Mobilität sind nicht zwei verschiedene Dinge, sondern Ausdruck von Strategien, die alle Lebensbereiche durchziehen und in der spezifischen Logik des gesellschaftlichen Lebensalters angewendet werden: in unterschiedlicher Weise von multilokalen Kindern in Patchworkfamilien, von berufstätigen Einzelpersonen und Familienmit-

gliedern, von selbständigen oder aber pflegeabhängigen alten Menschen.

Jeanne Regain hat mit dem Bau ihres Hauses ihre biografische Aufgabe erfüllt. Dies ist in ihren Augen die Leistung der Notwendigkeit; dem Erfolg darf nun die Freiheit folgen: Bewegung in Gedanken und im Raum. Rosi Braidotti merkt mit Blick auf weibliche Bewegungsemanzipation an: „Being free to move around, to go where one wants to“.<sup>31</sup>

Mit diesem Zitat als Motto für das Gesellschafts-Kapitel seines Buchs über Mobilitäten eröffnet John Urry<sup>32</sup> das große Freiheits-Thema mit den vielen imaginierten und realisierten Bewegungen. Das ist das Feld der komplexen Phänomene, in denen punktuelle Ursachen und Wirkungen die Problematik nicht fassen können. Urry schlägt den Begriff des „network capital“ vor, um das Beschreibungsproblem anzugehen.<sup>33</sup> Denn was für die einen die Freiheit ist, sich in der Welt zu bewegen, ist für die anderen das Muss: Sichbewegenmüssen kann Flucht in ihren vielfältigen Formen bedeuten, ebenso wie Sesshaftgemachtwerden Zwangsansiedlung heißen kann. Wie der Camper von Jeanne suggeriert, geht es auch um bewegliche Surrogat-Orte, um eine Art fliegende Teppiche für Translokale, auf die man sich häufig freiwillig, aber immer öfter unfreiwillig setzt.

Vieles des bis hierhin Festgestellten lässt sich mit den verfügbaren Statistiken nicht „belegen“, zumal weibliche Wunschbilder der Beweglichkeit nicht in den Bereich der Aufmerksamkeit nationaler Erhebungen fallen. Die „invisible patterns of demand“, die Cass et al.<sup>34</sup> feststellen, sind auf allen Ebenen der Lebenswelt wirksam. Ihr Ausdruck wird aber blockiert von Routinen, die ebenso beherrschend wie zusammengewürfelt sind wie die Menschen, die Orte und Zeiten miteinander teilen. Die Hüllkurve oder das Mittelwertfeld, das sich aus allen quantitativen und qualitativen Daten ergibt, kann alle Bewegungen des Wünschens und der Frustration verdecken. Wir ziehen daraus den Schluss, dass es nicht einfach feinere Maschen von Kriterien für die Datengewinnung braucht – beispielsweise die Aufrechterhaltung der Unterscheidung von Geschlecht bis an die Grenze des Schutzes der Privatsphäre –, sondern eine Methodenkombination mit kulturellen Sondierungen.

## 6 Bewegliche Voraussetzungen

Der Ausbau von Verkehrswegen und die zunehmende Automobilisierung der Gesellschaft schaffen die technischen Voraussetzungen einer modernen Mobilisierung des Wohnens. Die gesellschaftlichen Voraussetzungen für eine solche Entwicklung liegen indessen in anderen Möglichkeitsdimensionen. Aus den Strukturen der modernen Lebenswelt resultiert eine wachsende Flexibilisierung der Lebensbereiche, die die Verteilung des Lebensvollzugs auf mehrere Orte zugleich erzwingt und ermöglicht.<sup>35</sup> Mit dem Schlagwort der Individualisierung wird vor allem eine vermehrte Entscheidungsautonomie des Individuums bezeichnet, häufig im vorwurfsvollen Tonfall. Sie führt dazu, dass neue Normalitäten die alten Solidaritäten und Loyalitäten ablösen. Die Kleinfamilie etwa, für die der Staat Steuergesetze verfasst, Schulzeiten bestimmt und Wohnungen gebaut hat, ist zu einem optionalen Modell geworden, das die Gesamtbiografie nicht mehr zwingend bestimmt.

Nur noch jeder dritte Haushalt in der Schweiz entspricht der Familienwohnform. Eine natürliche Folge der zunehmenden Lebenserwartung ist, dass die Familienverbände heute wieder mehr Generationen umfassen. Die Soziologie spricht von der multilokalen Mehrgenerationenfamilie oder von multilokaler Haushaltsführung, die sich über mehrere Orte erstreckt.<sup>36</sup> Ein Großteil des familialen Lebens spielt sich inzwischen (oft in getrennten Haushalten) an geographisch verschiedenen Orten ab.<sup>37</sup> Betrachten wir auch in der Wohnforschung Familien als Netzwerk, muss zwangsläufig der Faktor Mobilität als gestaltungsleitende Größe Berücksichtigung finden.<sup>38</sup>

## 7 Die Daten und der Sinn

Wir haben weiter oben festgestellt, dass angesichts der grundsätzlichen Offenheit des Phänomens der Multilokalität technische Definitionen von jeder Untersuchung in einer gegenstandsgemäßen Weise gesetzt werden müssen. Wir haben in diesem Zusammenhang behauptet, dass es aufgrund der kulturellen Kontexte und Stile keine universale Definition geben kann. Das hat Folgen für die statistische Erfassung, der die Multilokalität aufgrund ihrer kulturellen

Zwischenraumfunktion entgleiten muss. Möglicherweise braucht es für dieses Thema grundsätzlich einen ethnografischen exploratorischen Einstieg.

Jede amtliche Statistik, auf der die Kommunal- und Landesplanungen aufbauen, zerschneidet viele Zusammenhänge und Zusammengehörigkeiten von Erscheinungen der Bewegung, ohne sie auf einer höheren funktionalen Ebene, im flächenbezogenen Zusammenhang oder in ihrer kulturellen Logik genügend komplex wieder zusammensetzen zu können. Wir plädieren dafür, die Erkenntnis der Grenzen der quantifizierenden Erhebungen auch als Feststellung zu nehmen, wie statistische Verfahren bestmöglich an die Beobachtung des gesellschaftlichen Wandels angenähert werden können. Wegen des unterschiedlichen epistemologischen Status der beiden Zugänge glauben wir, dass Parallelisierungen, nicht aber Deckungen möglich sind.<sup>39</sup>

Die Momentaufnahme der Statistik atomisiert dynamische Phänomene – sie kann nicht anders. Das Wiederaussetzen komplexer lebensweltlicher Verhältnisse aus kürzesten Zeitspannen und Wegstrecken ergibt nicht das, was die sinnfällige Lebenswelt als Ausgangsmaterial vorgab. Die größeren temporalen Zusammenhänge und Maßstäbe sind mehr als die Addition der kleinsten Teile, sie bilden ein komplexes System von Handlungen und Verhaltensweisen. Damit ist die statistische Evidenz für den Bedarf der Planung nicht in Frage gestellt, sondern nur an den Ort ihrer Zuständigkeit gestellt. In dieser Situation können sozial- und kulturwissenschaftliche Feldstudien gewissermaßen den Mikrozensus der Komplexität liefern, der mit der quantitativen Momentaufnahme in Verbindung gebracht werden muss. Das ist eine zukunftsweisende Aufgabe für eine neue Generation von transdisziplinär denkenden und arbeitenden Wissenschaftlern, die nicht nur eine Anpassung der Methodologie und der Erhebungstechniken, sondern recht eigentlich der Epistemologie, der Verstehensweisen liefern.

Anmerkungen

- (1) Dazu Eckardt, F.; Hassenpflug, D. (Hrsg.): *Urbanism and Globalization. The European City in Transition*, Vol. 2. – Bern u.a. 2003
- (2) Einige Publikationen aus Ethnologie, Humangeographie und Geschichte als Wegmarken: Watts, S.J.: *Marriage migration, a neglected form of long-term mobility: A case study from Ilorin, Nigeria*. *Internat. Migration Review* 17 (1983/84) 4, S. 682-698; Mitchell, J.C.: *Towards a situational sociology of wage-labour circulation*. In: *Circulation in population movement: substance and concepts from the Melanesian case*. Hrsg.: M. Chapman, R.M. Prothero. – Boston (Mass.), London 1985 (1978), S. 30 ff.; Chapman, M. (Hrsg.): *Mobility and identity in the island Pacific*. *Pacific Viewpoint, Special Issue* 26 (1985) 1, S. 185-205; Hochstadt, S.: *Mobility and modernity. Migration in Germany, 1820-1989*. – Ann Arbor 1998
- (3) Einen in eine ähnliche Richtung zielenden Hinweis auf die Bedingungen der Mobilität in den kleinen Zeit- und Raum-Maßstäben gibt: Kaufmann, V.: *Lorsque les déplacements dessinent des systèmes résidentiels. Pendulaires de longue distances et bi-résidentiels pour motif de travail en Suisse*. – Lyon (im Druck) = *Les entretiens Jacques Cartier*
- (4) Urry, J.: *Mobilities*. – Cambridge UK 2007
- (5) Williams, R.: *Culture*. – London 1981, S. 10
- (6) Mit dem Begriff der Umkehrbarkeit (Reversibilität) knüpfen wir an die Hypothesen von Vincent Kaufmann (*Mobilités et réversibilités: Vers des sociétés plus fluides. Cahiers internationaux de Sociologie CXVIII* (2005), S. 119-135) sowie Hervé Domenach und Michel Piquet (*Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration. Population* 3 (1987), S. 469-484).
- (7) Rolshoven, J.: *Südliche Zweitwohnsitze als Phänomen der Spätmoderne. Ein Beitrag zur kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. *Schweizerisches Archiv f. Volkskunde* 98 (2002), S. 345-356; dies.: *Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne*. *Schweizerisches Archiv f. Volkskunde* 103 (2007) 2, S. 175-179
- (8) Waldenfels, B.: *In den Netzen der Lebenswelt*. – Frankfurt/M. 1985, S. 208f.; Miranda, A.: *L'agencement de la multilocalité depuis le lieu d'origine. Le cas de Casalvieri (sud de l'Italie) et ses migrants. Espaces et sociétés* 80-81 (1995), S. 271-289
- (9) Appadurai, A.: *The production of locality*. In: *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*. Hrsg.: ders. – Minneapolis, London 2003 (1995), S. 178-199
- (10) Hervieu, B.: *Les orphelins de l'exode rural. Essais sur l'agriculture et les campagnes du XXle siècle*. – La Tour d'Aigues 2008
- (11) Rolshoven, J.: *Going South! Lokalität und Mobilität in einer touristischen Übergangsregion*. In: *Ort, Arbeit, Körper. Ethnografie Europäischer Modernen*. Hrsg.: B. Binder et al. – Münster u.a. 2005, S. 135-146
- (12) Moyon, P.: *S'installer à la campagne c'est très tendance*. *Ouest France*, 12.5. 2007 ([www.alain-lambert-blog.org/index.php?2007/05/12/1070-s-installer-a-la-campagne-n-hesitez-plus](http://www.alain-lambert-blog.org/index.php?2007/05/12/1070-s-installer-a-la-campagne-n-hesitez-plus); 14.05.08): *«Dans l'Est de la France les maires s'étaient presque habitués à ces villages aux volets clos. Tristesse de voir ces grandes maisons lorraines inoccupées et à deux pas de la forêt. 700 000 habitants dans la Meuse au début du siècle dernier, 190 000 aujourd'hui dans le département, rappelle Olivier Haudot, directeur de la communauté de communes de Spincourt.»*
- (13) Der Bericht in der Nachrichtensendung von France 2 vom 19. November 2007, *«Paris séduit toujours les étrangers: Combien de volets clos à Paris ?»* ([www.le-blog-immobilier.com/2007/11/combien-de-vole.html](http://www.le-blog-immobilier.com/2007/11/combien-de-vole.html); 14.05. 08)
- (14) INSEE ([www.insee.fr/fr/nom\\_def\\_met/definitions/html](http://www.insee.fr/fr/nom_def_met/definitions/html); 14.05.08) unterscheidet bei den Temporärwohnungen „logement occasionnel“ und „logement secondaire“ als hauptsächliche Kategorien, sowie „logement vacant“ als Übergangskategorie zwischen zwei Nutzungen. – In Frankreich nahm die Zahl der Hauptwohnungen seit den 1980er Jahren gleichmäßig stark zu (um 10 bis 15 % pro Jahrzehnt); die Zweitwohnungen erlebten einen Zunahmeschub in den 1980er Jahren (20 %), um sich heute der Dynamik der Hauptwohnungen anzugleichen; die Zahl der Leerwohnungen hat sich seit dem Höchststand Ende der 1990er Jahre wieder stark zurückgebildet. Quelle: SESP (Service Economie, Statistiques et Prospective), SITADEL, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire : *Estimation du parc de logement 1983-2006*
- (15) Dazu, unter Bezugnahme auf Gilbert Ryle: Geertz, C.: *Thick description: toward an interpretive theory of culture*. In: *The interpretation of culture*. Hrsg.: ders. – New York 1973, S. 3-30
- (16) Freund, H.: *Blockbau in Bewegung. Ökonomiegebäude als Bedeutungsträger alpiner Sachkultur*. – Münster u.a. 2007
- (17) Rolshoven, J.: *Depopulation and Reterritorialisation in Peripheral Regions: New Social Spaces in the South of France*. In: *Mobilität und sozialer Wandel. Eine Textauswahl 2001-2006*. Hrsg.: dies. ([www.ipk.unizh.ch/studium/download/rolshoven\\_mobility.pdf](http://www.ipk.unizh.ch/studium/download/rolshoven_mobility.pdf), S. 2-9); dies.: *Südliche Zweitwohnsitze, a.a.O.*
- (18) Die Rede ist von der Bodenkultur, nicht von der Weide-Transhumanz, die zwischen der Crau und den Alpen bis ins frühe zwanzigste Jahrhundert über die Bodenkultur und an dieser vorbei traditionell riesige Distanzen bewältigte. Beispiele aus der Wohngemeinde von Jeanne Regain sind drei Landwirte, deren Betriebszentren in 21, 18 und 14 km Entfernung zum dort gelegenen Land stehen.
- (19) Rolshoven, J.: *Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne*. *Zeitschrift f. Volkskunde* 102 (2006) II, S. 179-194
- (20) *Stadtentwicklung Zürich* (Hrsg.): *Wohnen in Zürich. Fakten und Zusammenhänge*. – Zürich 2006, S. 13
- (21) Vgl. Frick, R. et al.: *Pendlermobilität in der Schweiz. Eidgenössische Volkszählung 2000*. – Neuchâtel 2004 ([www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/22/lexi.Document.63596.pdf](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/22/lexi.Document.63596.pdf); 30.05.08); Da Cunha, A.; Both, J.-F.: *Metropolen, Städte und Agglomerationen*. – Neuchâtel 2005; Axhausen, K. W.; Hurni, L. (Hrsg.): *Zeitkarten Schweiz 1950-2000*. – Zürich 2005
- (22) Rolshoven, J.: *Mediterranität als Lebensstil. In: Erlebniswelten. Herstellung und Nutzung touristischer Welten*. Hrsg.: K. Woehler. – Münster 2004, S. 59-69
- (23) Bieger, T.; Laesser, C.: *Reisemarkt Schweiz 2001: Der Schweizer als Gewohnheitstier? Blickpunkt* (2006) 6, S. 7 f.
- (24) Ebda., S. 8
- (25) Bonnin, P.; de Villanova, R. (Hrsg.): *D'une maison l'autre, Parcours et mobilités résidentielles*. – Paris 1996; Gyr, U.; Rolshoven, J. (Hrsg.): *Zweitwohnsitze und kulturelle Mobilität. Feldforschungsberichte*. – Zürich 2004; Rolshoven, J.: *Woanders daheim, a.a.O.*; dies.: *Südliche Zweitwohnsitze, a.a.O.*
- (26) Vgl. z.B. Sc., R.: *Zuhause auf Zeit. Breitgefächertes Angebot an Vermittlern von möblierten Wohnungen*. *Neue Zürcher Zeitung* 286 vom Freitag, 8.12. 2006, S. 71 ([www.james.ch](http://www.james.ch))
- (27) Hornung, D.; Röhrlisberger, T.: *Wohnungsmarkt. Fakten und Trends Entwicklung des Wohnungsmarktes 1970-2001* – Bern 2003, S. 8. = Bericht zu Händen des Bundesamtes für Raumentwicklung
- (28) Rodman, M.: *Empowering place: multilocality and multivocality*. *American Anthropologist, New Series* 94 (1992) 3, S. 640-656; Lal, M.: *Multilocality*. In: *Signifying the Self. Women and Literature*. Hrsg.: M. Lal, S. Panja, S. Satpathy. – Bangalore 2004
- (29) Rolshoven, J.: *Provencebild mit Lavendel. Die Kulturgeschichte eines Dufts in seiner Region*. – Bremen 1991, S. 70-79
- (30) Watts, S.J.: *Marriage migration, a.a.O.*

- (31) Braidotti, R.: Nomadic subjects: embodiment and sexual difference in contemporary feminist theory. – New York 1994, S. 256: „Frei sein, sich herumzubewegen, zu gehen wohin man will.“ – Auskunft des BBR: Die synoptische Statistik (Kreise) im Bereich der Mobilität ist nicht nach Geschlecht differenzierbar. Auch die Innerstädtische Raubeobachtung auf Stadtteilebene kann nur nach Altersgruppen und nach Deutschen und Ausländern unterscheiden. Einzig Umfragen ermöglichen es, die nach wie vor bestehenden Geschlechterdifferenzen hinsichtlich Verkehrsmittelwahl/-nutzung und Berufspendeldistanzen zu belegen. Wir danken Gabriele Sturm für die Information.
- (32) Urry, J.: *Mobilities*. – Cambridge UK 2007, S. 185
- (33) Ebd., S. 194 ff.
- (34) Cass, N.; Shove, E.; Urry, J.: *Changing infrastructures. Measuring socio-spatial inclusion/exclusion.* – Lancaster 2003 = Report for DfT. Dept. of Sociology, Lancaster University
- (35) Vgl. Merkel, I.: Außerhalb von Mittendrin. Individuum und Kultur in der zweiten Moderne. *Zeitschrift f. Volkskunde* 102 (2002) II, S. 229-256
- (36) Vgl. DFG-Projekt 2005-2008 *Neue multilokale Haushaltstypen* ([www.multilokale-haushaltstypen.de](http://www.multilokale-haushaltstypen.de)) und den Beitrag von Christine Weiske et al. i. d. H.
- (37) Hilti, N.: *Hier wohn ich – dort leb ich. Berufsbedingtes Zweitwohnen.* – Wien 2005 (Diplomarbeit am Institut für Soziologie der Universität Wien)
- (38) Lauterbach, W.; Pillemer, K.: Familien in späten Lebensphasen: Zerrissene Familienbande durch räumliche Trennung? – Konstanz 1996. = Universität Konstanz, Sozialwissenschaftliche Fakultät, Forschungsschwerpunkt „Gesellschaft und Familie“, Arbeitspapiere Nr. 23, S. 1-37 (III); Rolshoven, J.: *Mobile Kultur, Positionen und Definitionen.* *transMOBIL* (2008), S. 22-25
- (39) Augoyard, F.: *Step by Step. Everyday Walks in a French Urban Housing Project.* – Minneapolis 2007 (1979), Kap. 1