

Auf der Strecke geblieben

Warum Pendler gefährlich leben – ein Gespräch mit dem Soziologen Norbert F. Schneider

» **DIE ZEIT:** Herr Schneider, Mobilität galt lange als der Inbegriff von Freiheit und Unabhängigkeit. Ist das heute noch immer so?
Norbert Schneider: Zum Teil, ja. Meist werden aber die Risiken, die Mobilität mit sich bringt, außer Acht gelassen.

ZEIT: Sie forschen seit vielen Jahren zum Thema Pendeln und berufliche Mobilität. Auf welche Risiken sind Sie dabei gestoßen?

Schneider: Zum Beispiel sind Frauen, die pendeln oder beruflich viel unterwegs sind, nicht nur häufiger kinderlos und seltener verheiratet – der Zusammenhang ist noch direkter: Wenn Frauen Kinder bekommen, hören sie eher auf, mobil zu sein – und nehmen damit Karriererisiken in Kauf. Bei Männern hingegen konnten wir feststellen: Verheiratete Männer und solche mit Kindern sind im Durchschnitt genauso oft beruflich mobil wie ledige, kinderlose Männer. Und wenn sie Vater werden, ändert sich auch nichts an ihrer beruflichen Mobilität. Die gesellschaftliche Folge: Je mehr Mobilität es gibt, desto eher zementieren wir über Elternschaft unterschiedliche Karrierechancen für Männer und Frauen.

ZEIT: Das Gegenteil von der überall angestrebten Gleichheit zwischen den Geschlechtern.

Schneider: Genau. Und ganz unabhängig von der Geschlechterfrage wird Mobilität inzwischen nicht mehr durchgehend als Garant für Freiheit und Unabhängigkeit wahrgenommen. Wir haben die Menschen gefragt, ob ihre Mobilität *opportunity-driven* ist, ihnen also neue Möglichkeiten eröffnet, oder ob sie sie eher als *survival-driven* empfinden, also dem Umstand geschuldet, dass sie im Grunde gar nicht anders können, als mobil zu sein, weil sie sonst im Job oder Privatleben Nachteile haben. Ein Drittel hat *survival-driven* angegeben. Das heißt, jeder dritte beruflich Mobile ist quasi zwangsmobilisiert. Für diese wachsende Zahl von Menschen ist Mobilität weniger Freiheit als Bedrohung.

ZEIT: Wie definieren Sie berufliche Mobilität? Jemand fühlt sich vermutlich nicht bedroht oder eingeschränkt, wenn er 20 Minuten mit dem Bus oder Auto zur Arbeit fährt.

Schneider: Nein, wir betrachten nur verschiedene Formen intensiver Mobilität. Damit ein Pendler als beruflich mobil gilt, muss er oder sie mindestens eine Stunde für den einfachen Weg von Tür zu Tür brauchen, also zwei Stunden täglich unterwegs sein, an mindestens drei Tagen pro Woche. Zu diesen sogenannten Fernpendlern gehören sieben Prozent aller Erwerbstätigen. Davon zu unterscheiden sind die Wochenendpendler. Das sind Menschen, die nicht täglich nach Hause zurückkehren, sondern längere Zeit abwesend sind und drei, vier, fünf Tage pro Woche am Stück am Arbeitsort verbringen. Ein Beispiel wäre jemand, der seine Familie in Nürnberg hat und dort lebt, aber unter der Woche in München arbeitet und wohnt. Diese Gruppe macht zwei Prozent aus. Und schließlich die drei Prozent Dienstreisenden, die mindestens 60 Nächte im Jahr berufsbedingt von zu Hause abwesend sind, aber an wechselnden Orten. Neben diesen verschiedenen Formen des Pendelns betrachten wir noch Formen der Umzugsmobilität, in denen Menschen berufsbedingt ihren Wohnort wechseln. In der Summe kommen wir zu dem Ergebnis, dass gegenwärtig jeder fünfte Erwerbstätige beruflich mobil ist. Auf einen Lebenslauf betrachtet, bedeutet das: Jeder zweite Erwerbstätige war während seines Berufslebens mindestens einmal in einer dieser Formen beruflich mobil.

ZEIT: Was hat das für Folgen?

Schneider: Die Risiken in den Bereichen Gesundheit, soziale Integration und Familienleben wachsen. Pendler sind dabei am stärksten belastet, das gilt insbesondere für Fernpendler. Bei ihnen haben wir ein erhöhtes Gesundheitsrisiko festgestellt. Pendeln selbst macht zwar nicht krank, aber die Risiken, krank zu werden, sind erhöht. Pendler fühlen sich signifikant häufiger gestresst als der Rest der Bevölkerung, besonders wenn sie nicht in Gleitzeit arbeiten. Solange sie das Gefühl haben, die Kontrolle über die Zeit zu haben, hält sich der Stress noch in Grenzen. Wenn ich als Pendler aber unvorhergesehen im Stau stehe oder wenn der Zug Verspätung hat und der Anschlusszug verpasst werden könnte, entstehen typische Situationen mit Kontrollverlust. Gerade dann entstehen enorme Stressspitzen. Einer britischen Studie zufolge haben Pendler sogar höhere Stressspitzen als JETPiloten im Kampfeinsatz. Medizinisch äußert sich das erst mal unspezifisch: Bei Pendlern finden sich häufiger Rückenschmerzen, Verspannungen, Schlafstörungen, Kopfschmerzen. Außerdem haben Pendler weniger Zeit für die Gesundheitsvorsorge, weil sie seltener zum Arzt gehen. Und dadurch erhöht sich auch das Risiko für verschiedene körperliche Krankheiten, die bei anderen oft früher erkannt werden.



Morgendliche Rushhour in Tokio: Dicht gedrängt stehen die Menschen in der U-Bahn. Einen Moment nur stoppt das Gewusel, ein kurzes Innehalten und Einatmen hinter den U-Bahn-Türen, kurz vor dem Aussteigen. Und dann, diesen Moment abwartend,

drückt der deutsche Fotograf Michael Wolf auf den Auslöser. Das hier abgedruckte Foto ist Teil der Serie »tokyo compression«; eines der Bilder wurde von World Press Photo als eines der besten Pressefotos 2009 ausgezeichnet.

ZEIT: Welche sozialen Folgen hat berufliche Mobilität?

Schneider: Mobilität kann sozial desintegrierend wirken. Hier sind besonders die Wochenendpendler betroffen: Die Wahrscheinlichkeit ist erhöht, dass man sozial außen vor ist. Denn Wochenendpendler pendeln im Prinzip zwischen zwei Welten, in denen sie nicht voll integriert sind. Diese Folgen der Mobilität werden auch von staatlicher und gesellschaftlicher Seite unterschätzt. Laut Gesetz ist es für einen Arbeitslosen zumutbar, wenn er für einen neuen Arbeitsplatz vier Stunden täglich pendeln muss.

ZEIT: Hat die soziale Desintegration auch Auswirkungen auf die Familienentwicklung?

Schneider: Ja, berufliche Mobilität sorgt in Familien vielfach für Konfliktpotenzial. So entstehen typische Probleme bei der Freizeitgestaltung am Wochenende: Der Nichtmobile will eine aktive Freizeitgestaltung haben und möglichst raus, während der Mobile sich nach Ruhe sehnt und zu Hause bleiben will.

ZEIT: Wie lange kann das gut gehen?

Schneider: Das hängt von der Bewältigungsstrategie ab. Viele Fernpendler pendeln über Jahrzehnte, fast während ihres gesamten Erwerbslebens. Wer damit nicht klarkommt – und das sind viele –, der steigt aus und verzichtet eher auf Beruf oder Karriere. Umzug als Alternative finden wir hier eher selten. Wer umzieht, tut dies meist im Alter zwischen 18 und 35 Jahren, danach sinkt die Wahrscheinlichkeit sehr stark.

ZEIT: Gibt es regionale Trends?

Schneider: Hier haben wir uns die Wanderungsbewegungen zwischen den Kreisen in Deutschland angesehen, die zu einem erheblichen Teil ausbildungsbezogen oder beruflich bedingt sind. Anhand der neuesten Zahlen kann man sagen: Die Ost-West-Wanderung hat sich zu einer Land-Stadt-Wanderung entwickelt. Die Menschen, die aus östlichen Kreisen abwandern, ziehen in der Regel nicht weit weg, sondern ins nächstgelegene Zentrum. Sie bleiben also in Ostdeutschland. Vor allem junge Menschen zwischen 18 und 25 Jahren sind hier umzugsmobil. Dabei sind Frauen in dieser Lebensphase deutlich mobiler als Männer: Von 1000 Frauen in diesem Alter ziehen pro Jahr 175 um; von 1000 Männern nur 135. Deutschlandweit gewinnen neben den Metropolregionen wie Hamburg, Berlin und München auch Mittelzentren, meist Uni-Städte wie Freiburg.

ZEIT: Wie sieht es europaweit aus?

Schneider: Vier von fünf Europäern leben in der Region, in der sie aufgewachsen sind. Die Europäer sind also sesshaft. Mit Ausnahme von Uni-Absolventen ziehen die Menschen auf diesem Kontinent aus beruflichen Gründen nur selten um. Auf steigende Mobilitätsansprüche reagieren sie durch Pendeln. Denken Sie nur an die vielen Wochenendpendler: Wenn man sich in Köln am Freitag ins Flugzeug nach Warschau setzt, reist man mit vielen Polen, die bei Ford arbeiten. Andere variieren die Rhythmik und die Intensität des Pendelns: So teilt sich manche polnische Familie einen Pflegejob in Berlin. Da ist dann eini-

ge Monate die Mutter zugegen, sie wird danach von der Tochter abgelöst und die von der Tante.

ZEIT: Bis zu welchen Distanzen bleibt Pendeln eine Möglichkeit? Wann wird Umziehen schließlich unumgänglich?

Schneider: Durch die bessere Verkehrsinfrastruktur wird Pendeln immer leichter möglich, auch über weite Distanzen. Bei den Fernpendlern hat sich die Dauer des Pendelns über die letzten Jahrzehnte gar nicht so sehr vergrößert. Aber was stark zugenommen hat, sind die in der gleichen Zeit zurückgelegten Distanzen. Je besser die Infrastruktur ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass die Menschen pendeln.

ZEIT: Was lässt sich tun, um die erhöhten Risiken des Pendelns zu senken?

Schneider: Wir sollten uns die Grundfragen neu stellen. Ist Mobilität die Lösung unserer Probleme? Politik und Wirtschaft würden sagen: Ja. Ich dagegen sage: Vorsicht. Mobilität bedenkenlos zu verklären, wie es noch einige tun, ist auf jeden Fall falsch. Angesichts der Risiken sollte es eher um drei Fragen gehen: Wie viel Mobilität brauchen wir eigentlich? Wie viel Mobilität ist den Einzelnen zumutbar? Und: Wie können mobilitätsinduzierte Belastungen reduziert werden?

Das Gespräch führte CHRISTIAN HEINRICH



Norbert F. Schneider leitet das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung in Wiesbaden

DAS ZITAT

Honoré de Balzac sagt:

Die Bürokratie ist ein gigantischer Mechanismus, der von Zwergen bedient wird

Der Coach erklärt:

Wer behauptet, die deutsche Wirtschaft wachse zu langsam, übersieht einen wuchernenden Tumor: die Bürokratie. Das Berichtswesen entwickelt sich zum Unwesen, die standardisierten Prozesse fressen die Arbeitszeit, Formulare nageln an den Nerven der Mitarbeiter. Und das Controlling schafft es, Ergebnisse nicht mehr nur zu kontrollieren, sondern vorausseilend zu verhindern. Der Angestellte fühlt sich als Zwerg, der einen eigenen gigantischen Mechanismus bedient (wie Balzac das formuliert).

Was früher eine Sache von zwei Minuten war, etwa ein Anruf beim Lieferanten, um Spezialteile zu bestellen, wird vom Prozesssystem zum Staatsakt aufgeblasen. Zum Beispiel kenne ich einen Konzern, der eine Mindestsumme definiert hat, die seine Lieferanten an jährlichem Lieferwert erreichen müssen. So sind etliche Spezialzulieferer, die dringend benötigt wurden, aus dem Prozesssystem herausgefallen. Den verzweifelten Mitarbeitern blieb nur ein Trick: Sie regten die kleinen Lieferanten an, größere Firmen als Strohmännchen zu nutzen und unter deren Namen zu liefern. Das bedeutete erheblichen Organisationsaufwand. Und die Preise stiegen, weil nun zwei Zulieferer verdienen wollten. Dem Prozesssystem war das egal – solange der Lieferant seinen Mindestlieferwert überschritt.

In anderen Firmen müssen Vertriebsmitarbeiter lange Berichte über Kundenbesuche schreiben, bestimmte Kilometerzahlen bewältigen und sich eine ständige GPS-Überwachung gefallen lassen. Es ist ein Witz: Statt Verkäufer einfach verkaufen zu lassen, statt sie an Zahlen und zufriedenen Kunden zu messen, werden ihnen bürokratische Hindernisse in den Weg gestellt. Ich kenne Vertriebler, die ihren Beruf ergriffen haben, weil sie mit Menschen zu tun haben wollten. Jetzt werden sie zu Verwaltern gemacht. Für den Kunden bleibt kaum mehr Zeit. Darunter leidet die Motivation. Und mit ihr leiden die Verkaufszahlen.

Wie wäre es, wenn die Firmen eine Initiative »Stopp die Bürokratie!« starten und ihre Mitarbeiter einladen würden, Vorschläge zum Abbau unnötiger Formalien und Prozesse einzureichen? So ließen sich Milliarden sparen. Fangen Sie bei Ihrem Arbeitsplatz an: Machen Sie Vorschläge, wie sich die Bürokratie verkleinern und die Effektivität vergrößern ließe. Am besten mündlich gegenüber Ihrem Vorgesetzten – denn bei Ihrer offiziellen Verbesserungsvorschlag im Dschungel der Bürokratie geprüft wäre, könnten Sie schon in Rente sein ...

MARTIN WEHRE

Das aktuelle Buch unseres Autors heißt »Ich arbeite immer noch in einem Irrenhaus« (Econ)

TIPPS UND TERMINE

Schulanfänger gesucht

Am Max-Planck-Institut für Bildungsforschung in Berlin startet im April unter dem Namen »HippoKID« eine Studie zu den Auswirkungen des Schulbeginns auf die Gehirnentwicklung. Die Forschergruppe lädt Rechtshänder der Geburtsjahrgänge 2007 und 2008 im Frühjahr dieses und nächsten Jahres zu jeweils drei Studiensitzungen ein. Es gibt eine Aufwandsentschädigung, Kontakt unter 030/82 40 63 92 oder per E-Mail: conmem@mpib-berlin.mpg.de

Automobile Karrieren

Die nächsten Recruitingveranstaltungen der »careers4engineers automotive« finden am 28. April in Stuttgart statt, am 16. November in Chemnitz und am 6. Dezember in Darmstadt. www.careers4engineers.de

Tourismus studieren

Der englischsprachige Masterstudiengang »Sustainable Tourism Management« an der Cologne Business School beschäftigt sich mit Ethik, Verantwortung und Nachhaltigkeit im Tourismus. www.cbs-edu.de

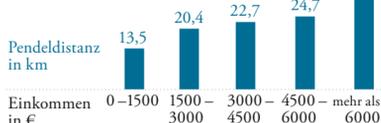
Besser promovieren

Das GEW-Handbuch »Promovieren mit Perspektive« wurde für die zweite Auflage überarbeitet und erweitert. W. Bertelsmann Verlag; 476 Seiten, 19,90 Euro

Pendeln in Zahlen



Einkommen



Anzahl

45 Prozent der Berufstätigen in Deutschland pendeln laut TK-Gesundheitsreport 2012*

Gesundheit

2,2 Fehltag pro Kopf häufiger sind Pendler von psychischen Diagnosen betroffen als andere Beschäftigte (1,9 Tage)*