

Riskante Tort(o)ur

Ob mit dem eigenen Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln: Jahrelanges, kilometerweites Pendeln kann das Risiko für Stresserkrankungen erhöhen, ist aber nicht immer vermeidbar. Pendler und Unternehmen können jedoch einiges tun, um die tägliche Fahrerei zu erleichtern.

VON ANNETTE NEUMANN

► Morgens für eine Strecke zur Arbeit rund 75 Minuten zu benötigen, auf dem Heimweg zur Rushhour auch schon mal 15 Minuten länger, das ist heutzutage nichts Ungewöhnliches. Über 30 Millionen Erwerbstätige pendeln regelmäßig zur Arbeit – mit steigender Tendenz. Rund fünf Prozent von ihnen, die sogenannten Fernpendler, sind für die einfache Strecke mindestens eine Stunde oder länger unterwegs. Eine neuere Entwicklung ist, dass Pendler immer längere Strecken bei längeren Fahrtzeiten in Kauf nehmen: Nach Berechnungen des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung in Wiesbaden mit dem Mikrozensus betrug der Anteil der Erwerbstätigen mit einem einfachen Arbeitsweg von 30 Minuten oder länger Anfang der 1990er-Jahre noch rund 20 Prozent. Heute sind es bereits knapp 26 Prozent. Trotz des hohen Zeit- und Kostenaufwands entscheiden sich viele gegen einen Wohnortwechsel und für die tägliche Tortur. Die Gründe hierfür sind vielfältig. „Die Vermeidung eines Umzugs ist eine wichtige Triebfeder, sei es weil zum Beispiel eine starke Bindung zum Wohnort besteht oder der Partner

sonst den Job aufgeben müsste“, sagt Dr. Heiko Rüger vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung. Gleichzeitig hemmen befristete Arbeitsverträge die Umzugsmotivation. Weitere Gründe für das tägliche Treten aufs Gaspedal: Wer beruflich ambitioniert ist und mehr verdienen will, begnügt sich oftmals nicht mit einer Stelle im Umkreis. Und für die wachsende Zahl der karriereambitionierten weiblichen Berufstätigen ist Pendeln oftmals die einzige Möglichkeit, um private Verpflichtungen mit beruflichen Ambitionen unter einen Hut zu bekommen. Pendeln ist in solchen Fällen ein Kompromiss, damit Kinder im sozialen Umfeld bleiben und beide Partner einer – meist qualifizierten – Beschäftigung nachgehen können.

Pendeln schleicht sich ein

So nachvollziehbar die Motive häufig sind, kann es sich lohnen, diese von Zeit zu Zeit zu hinterfragen. Heiko Rüger: „Ein Fernpendel-Arrangement wird in der Regel über viele Jahre praktiziert. Hat es sich erst einmal ein-

geschlichen, wird es häufig nicht mehr infrage gestellt.“ Die Gefahr dabei: Man übergeht die möglichen Belastungen des Pendelns. „Das führt dazu, dass man die Situation nicht ändert, obwohl dies vielleicht möglich wäre“, sagt der Mobilitätsforscher, der den Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität und Stresserleben untersucht hat und zu folgendem Schluss kam: Bei Fernpendlern steigt das Stresserleben deutlich an. Ob Menschen beim Pendeln Stress empfinden, hängt zunächst von der Art des Verkehrsmittels ab. Obwohl das Fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als gesünder und nervenschonender gilt, sind die Fernpendler, die mit dem Auto fahren, nach wie vor in der Überzahl. „Wer immer die gleiche Strecke fährt, die Fahrtzeit aufgrund von Staus schlecht kalkulieren kann und dadurch ständig unter Druck steht, hat ein erhöhtes Risiko, psychisch zu erkranken“, sagt Heiko Ackermann, der als Verkehrspsychologe beim PlanB Institut für Verkehrspsychologie unter anderem auch Fernpendler bei Stresserkrankungen

„Wer die Fahrtzeit aufgrund von Staus schlecht kalkulieren kann und dadurch ständig unter Druck steht, hat ein erhöhtes Risiko, psychisch zu erkranken.“

Heiko Ackermann, Verkehrspsychologe,
PlanB Institut für Verkehrspsychologie

berät. Hinzu kommt: „Die Pendelzeit wird häufig als verlorene Zeit empfunden“, sagt Dr. Sabine Löhr-Schwaab, Verkehrsmedizinerin bei der TÜV Süd Life Service GmbH. Individuelle Faktoren beeinflussen ihrer Erfahrung nach den Grad der Belastung, zum Beispiel: Ist der Pendler in der Lage, auf spontane Stresssituationen flexibel zu reagieren, und schafft er genügend Ausgleich, zum Beispiel durch Sport nach Feierabend? Die Experten sind sich einig: Vor allem die Einstellung zum Pendeln spielt im Hinblick auf das Stresserleben eine Rolle. Heiko Ackermann: „Menschen, die sich beispielsweise ihren Traum vom Eigenheim erfüllen, akzeptieren das Pendeln eher als Menschen, die wegen geringerer Mieten auf dem Land die Stadt verlassen müssen.“ Und Menschen, die grundsätzlich das Zufahren genießen, können beim Pendeln eher entspannen und nutzen die freie Zeit fürs Lesen und Musik hören. Ackermann: „Insofern wird ein Teil der Freizeitgestaltung beim Pendeln praktiziert, was die Entspannung fördert.“

Flexible Lösungen schaffen

Galt Pendeln früher als Problem des Einzelnen, sind die Gestaltungsspielräume in den Firmen gewachsen. Welche Möglichkeiten gibt es? Experten geben Tipps.

- Laut „DGB-Index Gute Arbeit“ können 41 Prozent der Beschäftigten nicht über Verteilung und Dauer der Arbeitszeit mitentscheiden. Wichtig wäre die Unterstützung einer selbstbestimmten Arbeitszeitgestaltung der Beschäftigten, zum Beispiel durch kürzere und längere Arbeitstage oder auch „Compressed Work Weeks“.
- Homeoffice und vernetztes Arbeiten erleichtern die Situation. Dabei sollten mobile Arbeitszeiten erfasst und vergütet werden und Zielvorgaben in der vereinbarten Arbeitszeit erreichbar sein.
- Fahrgemeinschaften durch die Einrichtung eines firmeninternen Pendlerportals fördern, zum Beispiel mit Unterstützung von Pendlerportal.de, FlixCar oder Blabla-Car
- Das Thema „Stressprävention und -bewältigung bei Pendlern“ mit entsprechenden Angeboten ins Betriebliche Gesundheitsmanagement integrieren
- Die individuelle Situation der Vielfahrer im Unternehmen kommunizieren und vor allem Führungskräfte dafür sensibilisieren. Beispiel: Führungskräfte sollten Team-Meetings nicht in die Randbereiche, also frühmorgens oder spätnachmittags legen, wenn Pendler unterwegs sind.
- Erwartungen zur Erreichbarkeit kommunizieren und den Schutz vor ständiger Verfügbarkeit gewährleisten
- Die Selbstorganisation der Pendler durch klare Terminvereinbarungen und Deadlines unterstützen

Von einem weiteren Faktor hängt der Grad der Belastung ab, nämlich von der eigenen Kontrolle beziehungsweise dem Kontrollverlust. „Wer regelmäßig Stauachrichten hört und alternative Routen ausprobiert, um zum Beispiel längeren Baustellen auszuweichen, kann auf die Fahrtdauer positiv Einfluss nehmen. Im Gegensatz dazu erleben Menschen einen Kontrollverlust, wenn sie in überfüllten Zugabteilen keinen Sitzplatz finden und wenn unerwartete Verspätungen im öffentlichen Verkehr dazu führen, dass Termine im Büro nicht eingehalten werden können, so Heiko Ackermann. „Zugverspätungen oder Staus gehen oftmals mit einem akuten Zeitmangel einher, der sich im Laufe des Tages nicht ohne Weiteres wieder aufholen lässt.“; warnt Heiko Rüger. Dies wirke oftmals in andere Lebensbereiche hinein. „Vor allem berufstätige Eltern geraten in Stress, weil sie zum Beispiel ihre Kinder rechtzeitig von der Schule abholen müssen. Der Anspruch, beiden Rollen gerecht werden zu wollen, setzt viele unter Druck.“

Routinen reflektieren

Permanenter Zeitdruck kann bei Pendlern auf Dauer vor allem zu psychosomatischen Erkrankungen wie Erschöpfung, Verspannung im Nackenbereich, Gereiz-

heit und Zynismus führen. Auch Frustgefühle können entstehen. Dr. Löhr-Schwaab vom TÜV Süd: „Wer dauerhaft zwischen Arbeits- und Wohnort pendelt, fühlt sich oftmals zwischen verschiedenen Aufgaben hin- und hergerissen, die aber zum Beispiel am Arbeitsort ein innerliches Ankommen verhindern.“ Dennoch könne nicht pauschalisiert werden, dass Pendeln auf Dauer grundsätzlich krank macht. „Krankheitsanfälliger sind vor allem diejenigen, die gezwungenermaßen, zum Beispiel aufgrund einer Verlegung der Arbeitsstelle an einen anderen Ort, pendeln“, sagt die Verkehrsmedizinerin. Wer dagegen freiwillig pendelt, könne der Situation positiver begegnen, sie besser akzeptieren und auch bessere Strategien zum Überstehen des langen Fahrtweges entwickeln. Immer rechtzeitig loszufahren und einen aktiven Ausgleich, zum Beispiel durch Sport und Familienaktivitäten zu schaffen, kann eine Strategie sein. Wer über Jahre pendelt, sollte außerdem Routinen reflektieren und gegebenenfalls anpassen. „Unter Umständen stellt man dann fest, dass sich ein anderes Verkehrsmittel oder alternative Strecken besser eignen oder dass eine Fahrgemeinschaft mit einem Kollegen möglich wäre“, so Heiko Rüger.

Pendeln – ein BGM-Thema?

Trotz der steigenden Anzahl der Vielfahrer hatten viele Unternehmen ihre pendelnden Mitarbeiter bisher zu wenig auf dem Radar. „Langsam setzt ein Umdenken ein, vor allem bei Firmen in ländlichen Regionen, die nicht mehr genügend Fachkräfte in ihrer Region finden“, beobachtet Oliver Schmitz, Geschäftsführer der Beruf und Familie Service GmbH. Homeoffice-Tage und flexible Teilzeitmodelle, bei denen die wöchentliche Arbeitszeit auf drei volle anstatt fünf halbe Tage verteilt werden kann (Compressed Work Weeks), werden in vielen Firmen zwar mittlerweile stärker genutzt, aber die Akzeptanz des mobi-

„Wer dauerhaft zwischen Arbeits- und Wohnort pendelt, fühlt sich oftmals zwischen verschiedenen Aufgaben hin- und hergerissen.“

Dr. Sabine Löhr-Schwaab,
Verkehrsmedizinerin, TÜV Süd Life Services GmbH

len Arbeitens sei oftmals noch nicht ausreichend gegeben. Datenschutzbedenken, aber auch Neidgefühle der Kollegen stünden oftmals im Weg, um kreative Lösungen für den Einzelnen umzusetzen. Führungskräfte für die Situation der Pendler zu sensibilisieren und das Thema Stressbewältigung für diese Zielgruppe in das Betriebliche Gesundheitsmanagement aufzunehmen, wären nach Ansicht von Schmitz wichtige Schritte mit folgendem Signal: „Wir wertschätzen auch und besonders die Mitarbeiter, die große Anstrengungen auf sich nehmen, um jeden Tag für uns zu arbeiten.“ ■

Sechs von zehn Arbeitnehmern pendeln

Den geschundenen Nerven und der belasteten Gesundheit zum Trotz steigt die Zahl der Pendler zwischen Wohnort und Job kontinuierlich.

Im Jahr 2015 ist sie auf einen Rekordwert gestiegen, wie eine Anfang April veröffentlichte Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in Bonn belegt. 2015 pendelten bundesweit 60 Prozent aller Arbeitnehmer zum Job in eine andere Gemeinde – im Jahr 2000 waren es noch 53 Prozent.

Die meisten Pendler gibt es in München. Dort arbeiteten 2015 rund 355 000 Menschen, die außerhalb der Stadtgrenze wohnten. Das ist ein Plus von 21 Prozent seit 2000. Auf Platz zwei folgt Frankfurt am Main mit 348 000 Pendlern, 14 Prozent mehr als 2000. In den Büros dort stellen auswärtige Arbeitnehmer bereits die Mehrheit, ebenso wie in Düsseldorf oder Stuttgart: Zwei Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesen Städten kommen von außerhalb zum Job. Den größten Zuwachs aber verzeichnet Berlin. Hier ist die Zahl der Pendler seit der Jahrtausendwende um 53 Prozent auf 274 000 gestiegen.

Nicht nur die Zahl der Pendler steigt, auch ihr Weg zum Arbeitsplatz wird länger: Im Jahr 2000 waren es noch durchschnittlich 14,6 Kilometer im Jahr, 15 Jahre später bereits 16,8 Kilometer. Vom Wachstum der wirtschaftsstarke Großstädte profitierte vor allem deren Umland, sagte Institutsdirektor Harald Herrmann.

Neben der Belastung für den Menschen steht die Belastung des öffentlichen Raums. „Der Flächenverbrauch und die Verkehrsbelas-

„Die Entwicklung wird sich nicht drehen. Die Pendlerströme in und aus der Stadt werden deutlich zunehmen.“

Christian Breu, Geschäftsführer,
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

tung steigen“, betont Herrmann. „Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur mit dem Wachstum Schritt hält und das Umland gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden bleibt.“

Zwar wollen immer mehr Menschen in der Stadt leben. Allein die Pendlerhauptstadt München gewinnt monatlich netto etwa 2000 Anwohner. Doch der Trend zum Wohnen in der Stadt werde die Pendlerzahlen nicht mindern, sind Experten überzeugt. „Es ist eine schöne Vorstellung, dass es weniger Pendler gäbe, wenn man vermehrt in die Städte zieht“, sagt Christian Breu, Geschäftsführer des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München. „Die Leute sind bei der Arbeitsplatzwahl flexibler als bei der Wahl des Wohnorts. Die Entwicklung wird sich nicht drehen. Die Pendlerströme in und aus der Stadt werden deutlich zunehmen.“ Ein wesentlicher Grund: In den Kernstädten entstehen mehr neue Arbeitsplätze als im Umland. (dpa, cl)