



European
Research Area

EUROPEAN POLICY BRIEF



Immer unterwegs: Das Mobilitäts-Dilemma

Politisch relevante Ergebnisse der Studie „JobMob and FamLives“
(Job Mobilities and Family Lives in Europe),
ein aus EU-Mitteln gefördertes Forschungsprojekt

Dezember 2008

EINLEITUNG

Die wichtigsten Auswirkungen beruflich bedingter Mobilität in der EU

Die Unterstützung **beruflich bedingter Mobilität** ist für die Europäische Union ein lohnendes Ziel. Umzüge, Pendeln und Geschäftsreisen können zu einer besseren sozialen Integration beitragen. Mobilität kann auch Über- oder Unterangebote auf regionalen Arbeitsmärkten ausgleichen. Vor allem trägt beruflich bedingte Mobilität dazu bei, dass Arbeitnehmer eine Beschäftigung finden, für die sie qualifiziert und motiviert sind. Dadurch können Produktivität und ökonomischer Ertrag erhöht werden.

Die Folgen arbeitsbedingter Mobilität sind jedoch nicht ausschließlich positiv. Ohne wirksame Maßnahmen, um die negativen Effekten abzumindern, kann Mobilität anderen wichtigen Zielen der Europäischen Gesellschaft entgegenstehen. Besonders in Bezug auf Gleichberechtigung und den demographischen Wandel sind diese Risiken relevant.

Trotz ihres Nutzens und ihrer Notwendigkeit konfrontiert beruflich bedingte Mobilität Europas Politik mit **vier schwerwiegenden Dilemmata**:

- 1. Sie ist sehr schwer mit aktiver Elternschaft zu vereinbaren.** Wachsende Mobilität erschwert die Familienplanung (insbesondere für Frauen) und kann sich negativ auf die Geburtenraten auswirken.
- 2. Sie verstärkt die traditionelle Geschlechterrolle in bezahlte und unbezahlte Arbeit,** insb. bei Paaren mit Kindern. Es gibt also einen Zielkonflikt zwischen Steigerung von Mobilität und der Forderung nach Gleichberechtigung.

- 3. Sie erschwert soziales Engagement und Freiwilligenarbeit und behindert so die Entwicklung der Zivilgesellschaft.
- 4. Sie kann mit Gesundheitsrisiken einhergehen. Vor allem unfreiwillige Mobilität verursacht häufig Stress und kann die physische und psychische Gesundheit beeinträchtigen.

Für die europäische Politik besteht die Herausforderung darin, auf Mobilität in all ihren Erscheinungsformen zu reagieren (nicht nur auf Migration) und dabei deren negative Auswirkungen zu minimieren.

**NEUE ERKENNTNISSE
beobachtbare Trends**

Wie verbreitet ist beruflich bedingte Mobilität in Europa?

- Beruflich bedingte räumliche Mobilität ist in Europa weit verbreitet, teils residenziell (Umzüge vorrangig aus beruflichen Gründen), teils zirkulär (regelmäßiges Pendeln zwischen zwei oder mehreren Orten, wie etwa der Wohnung und dem Arbeitsplatz).
- Unter den Erwerbstätigen sind derzeit 16% mobil. Weitere 32% haben in der Vergangenheit schon einmal Erfahrung mit Mobilität gemacht. Zusätzlich sind 4% durch die Mobilität ihres Partners von Mobilität betroffen.
- **Insgesamt hat fast jeder zweite Europäer Erfahrung mit beruflicher Mobilität.**

Wie mobil ist Europas Erwerbsbevölkerung?

Derzeit und ehemals mobile erwerbstätige Personen nach Ländern (in %)

	F	D	E	PL	CH	B	EU6
derzeit mobil	15	19	14	15	13	17	16
ehemals mobil	36	30	38	21	38	25	32
ohne Mobilitätserfahrung	49	51	48	63	49	58	52
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: JobMob and FamLives 2008 – Prof. Dr. Norbert F. Schneider

Welches sind die häufigsten Formen von Mobilität?

- Unter den derzeit Mobilien sind drei Viertel zirkulär und nur ein Viertel residenziell mobil.
- **Migration (Umzüge über Staatsgrenzen hinweg) ist selten. Nur etwa 2% aller Mobilien sind Migranten.**
- 3% der Mobilien sind von ihrem Arbeitgeber vorübergehend entsandt worden, weitere 14% sind innerhalb eines Landes in eine andere Region umgezogen.
- **Die häufigste Mobilitätsform ist Fernpendeln. Auf tägliches Fernpendeln (mindestens 2 Std. am Tag) entfallen 41% der beruflichen Mobilität.**
- Unter den mobilen Europäern verbringen 29% mindestens 60 Übernachtungen im Jahr außer Haus (wegen Geschäftsreisen, als Wochenendpendler oder als Saisonarbeiter).

In welcher Form sind die Europäer mobil?
Grundformen der Mobilität von derzeit mobilen Erwerbstätigen nach Ländern (in %)

	F	D	E	PL	CH	B	EU6
zirkulär mobil	65	69	83	76	73	87	72
residenziell mobil	27	22	12	12	18	11	20
auf beide Arten mobil	8	9	6	12	9	2	8
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: JobMob and FamLives 2008 – Prof. Dr. Norbert F. Schneider

- Zirkuläre Mobilität ermöglicht es, die sozialen Bindungen am Wohnort aufrecht zu erhalten.
- Die beruflich bedingte räumliche Mobilität hat in den letzten zwei Jahrzehnten zugenommen.

Welche sozialen Gruppen sind besonders mobil?

- Die jüngere Generation (der etwa 30-Jährigen) hat bereits jetzt mehr Erfahrungen mit Mobilität gesammelt als die ältere Generation (der etwa 50-Jährigen). In einigen Ländern (Polen, Spanien und Belgien) ist dieser Anstieg größer als in anderen.
- Junge Erwachsene sind mobiler als ältere.
- Akademiker sind häufiger mobil als Nicht-Akademiker.
- Wenn sie mobil werden müssen, tendieren junge Menschen und Akademiker dazu umzuziehen. Ältere und Nicht-Akademiker bevorzugen es überwiegend zu pendeln.
- **Räumliche Mobilität wird bis zu einem gewissen Grad in allen Berufen und in verschiedensten Positionen gefordert. Sie ist in wissensbasierten Tätigkeiten häufiger als in der Industrie.**
- Die Transport- und die Baubranche fordern ebenfalls mehr Mobilität als andere. Mobilität tritt häufiger in befristeten Beschäftigungen und in internationalen Unternehmen auf. Im öffentlichen und im privaten Sektor ist sie ähnlich verbreitet.
- Männer – mit oder ohne Kinder(n) – und kinderlose Frauen sind häufiger mobil, Mütter hingegen nur selten.

Wie nimmt die europäische Bevölkerung beruflich bedingte Mobilität wahr?

- Für einige bietet Mobilität neue Möglichkeiten und die Chance zu sozialem Aufstieg. Für andere ist sie die einzige Möglichkeit, Arbeitslosigkeit oder sozialen Abstieg zu vermeiden.
- **Die derzeit nicht-mobilen Europäer sind eher ab- als zugeneigt, in der Zukunft für den Beruf mobil zu werden. Aus dieser Perspektive erscheint ein (weiterer) deutlicher Anstieg der Mobilität in den kommenden Jahrzehnten eher unwahrscheinlich.**
- Die Bereitschaft, mobil zu werden, ist in Deutschland relativ hoch, in Frankreich dagegen besonders niedrig.

Welchen Einfluss hat beruflich bedingte Mobilität auf Menschen und Familien?

- Beruflich mobilen Menschen fällt es mitunter schwerer, soziale Bindungen aufrecht zu erhalten, eine Partnerschaft einzugehen oder Pflegeleistungen zu erbringen, eine Familie zu gründen, Beziehungen zu Familienmitgliedern konfliktfrei zu halten oder die Arbeitsteilung bei der Kindererziehung fair zu organisieren. Sie leiden zuweilen unter Stress oder Unzufriedenheit. Außerdem müssen sie oft zusätzliche finanzielle Belastungen tragen, denn Mobilität ist teuer.
- Beruflich mobile Frauen sind selten Mütter und Mütter sind selten beruflich mobil. Nur für Männer (mit einer Partnerin) scheint Elternschaft und Mobilität vereinbar zu sein.
- Die traditionelle Rollenverteilung hinsichtlich bezahlter und unbezahlter Arbeit bei Paaren (besonders bei jenen mit Kindern) wird durch beruflich bedingte Mobilität verstärkt.
- Wenn Frauen mobil sind, übernehmen ihre männlichen Partner nur selten einen gleich großen Anteil der Kinderbetreuung und Hausarbeit. Mobile Männer werden dagegen von ihren Partnerinnen häufig vollständig von diesen Aufgaben entlastet.
- **Steigende Mobilität könnte vor allem Frauen dazu veranlassen, Pläne zur Familiengründung aufzugeben. Damit einhergehend könnten Geburtenraten in Europa weiter sinken.**
- Steigende Mobilität erschwert es, sich sozial zu engagieren oder ehrenamtliche Aufgaben zu übernehmen. Darunter könnte die Entwicklung der Zivilgesellschaft leiden.
- Bei zirkulären Formen von Mobilität ist es wahrscheinlicher, dass sie negative Effekte nach sich ziehen. Vor allem Wochenendpendeln und tägliches Fernpendeln sind oft sehr belastend, während die Belastungen, die durch einen Umzug entstehen, auf lange Sicht vergleichsweise gering sind.
- Wenn Mobilität freiwillig gewählt wurde, so fallen die Konsequenzen eher positiv aus. Wenn Mobilität hingegen als Zwang, als unvorhergesehen oder ungewollt empfunden wird, überwiegen eher die negativen Folgen.
- Günstige Arbeitsbedingung (z.B. flexibel gestaltbare Arbeitszeiten) können die durch Mobilität verursachten Belastungen verringern.

WICHTIGE IMPLIKATIONEN**Empfehlungen an die Politik**

- Politik muss sich an Mobilität in all seinen Erscheinungsformen orientieren (nicht nur an Migration). Dieses erweiterte Verständnis muss sowohl bei der Erfassung von Daten zu Mobilität als auch bei der Gestaltung von Maßnahmen Anwendung finden.
- Politik sollte sich bewusst machen, dass zirkuläre Mobilität (z.B. Fernpendler) häufiger ist als residenzielle, und die Gewichtung ihrer Maßnahmen daran orientieren.
- Politik sollte sich bewusst machen, dass insbesondere (grenzüberschreitende) Migration eine seltene Form von Mobilität ist, und ihre Maßnahmen stärker an Mobilität innerhalb der Landesgrenzen orientieren.
- Politik muss geeignete Maßnahmen entwickeln, um den negativen Folgen der Mobilität entgegen zu wirken.
Zum Beispiel:
 - finanzieller Ausgleich von Mobilitätskosten
 - Ausbau schneller und günstiger Verkehrsnetze
 - Ausbau öffentlicher Kinderbetreuung, die es erleichtert, beruflich bedingte Mobilität und Elternschaft zu vereinbaren.
- Politik sollte Anreize für Unternehmen schaffen, dass diese ihre Mitarbeiter im Umgang mit Mobilität unterstützen.
- Arbeitgeber sollten zu unterstützenden Maßnahmen angehalten werden:
 - Verzicht auf unnötige Mobilitätsanforderungen an die Mitarbeiter
 - Entschädigung von Arbeitnehmern für die Kosten der Mobilität (zumindest teilweise)
 - Einräumen von flexiblen Arbeitszeiten und ggf. auch der Möglichkeit gelegentlicher Heimarbeit für die Arbeitnehmer.

“Job Mobilities and Family Lives in Europe. Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life” (JobMob and FamLives) ist ein EU-finanziertes Forschungsprojekt, das die beruflich bedingte räumliche Mobilität in Europa untersucht hat. Themen waren die Verbreitung, Vielfalt, die Ursachen und die Folgen dieser Mobilität.

Gegenstand der Untersuchung

- Die **Verbreitung und Vielfalt** von Mobilität wird anhand repräsentativer Daten beschrieben. Neben den derzeit Mobilen werden auch jene analysiert, die in der Vergangenheit mobil waren oder bereit wären, in der Zukunft mobil zu werden, jeweils differenziert nach der Form der Mobilität.
- Es werden die **Ursachen und Begleitumstände** untersucht, die darüber entscheiden, ob Menschen mobil werden oder dies verweigern. Dazu gehören unter anderem: die Familiensituation, die Erwerbssituation der Partners, soziale Bindungen, Wohneigentum und emotionale Bindungen.
- Das Projekt untersucht die **Folgen** von Mobilität in Bezug auf den beruflichen Werdegang, Partnerschaft, Geburtenverhalten, Arbeitsteilung zwischen den Partnern, innerfamiliäre Beziehungen, soziale Integration, Stress und subjektives Wohlbefinden.

**Wissenschaftlicher Zugang
und Methodologie**

Es wurde eine **repräsentative Umfrage** in sechs europäischen Ländern durchgeführt (Deutschland, Frankreich, Spanien, Polen, Belgien und die Schweiz). Dazu wurden im Sommer 2007 insgesamt 7.220 Personen im Alter zwischen 25 und 54 Jahren befragt.

Neben Daten für den **statistischen Vergleich** wurden auch die subjektiv wahrgenommenen Konsequenzen und Bewertungen von Mobilität erfasst, etwa die Frage, ob Mobilität als Chance oder als Notwendigkeit gesehen wird.

Das Projekt unterscheidet **zwei Grundformen von Mobilität**:

1. **residenzielle Mobilität** meint den einmaligen (oder seltenen) Umzug, sofern er hauptsächlich beruflich motiviert ist.

Unterformen residenzieller Mobilität:

- Migranten (Umzug über Staatsgrenzen hinweg),
- Fernumzug (innerhalb eines Landes über eine Distanz von mindestens 50km),
- Auslandsentsendete (Umzug mit der Absicht, nach einer bestimmten Zeit zurückzukehren).

2. **zirkuläre Mobilität** wiederholt sich regelmäßig zwischen zwei oder mehr Orten, etwa dem (Haupt-) Wohnsitz, dem (Haupt-) Arbeitsplatz oder verschiedenen Kunden.

Unterformen zirkulärer Mobilität:

- Fernpendler (täglich mindestens zwei Stunden unterwegs, mindestens dreimal pro Woche),
- "Übernachter" (mindestens 60 beruflich bedingte Übernachtungen außer Haus pro Jahr).

Der **theoretische Rahmen** umfasst zum einen einen handlungstheoretischen Zugang auf der Mikroebene, der davon ausgeht, dass der Einzelne durch seine Entscheidungen den von ihm subjektiv erwarteten Nutzen zu optimieren sucht. Zum anderen bezieht er die Makroebene mit ein, indem er unterstellt, dass gesellschaftliche Rahmenbedingungen Einfluss auf Entscheidungsfindung haben. Ergänzt wird das theoretische Modell durch das Konzept der „Motilität“, das die Fähigkeit beschreibt, mobil zu werden.

Koordinator	Prof. Dr. Norbert F. Schneider, Johannes Gutenberg-Universität Mainz, Deutschland
Konsortium	<ul style="list-style-type: none"> • Prof. Dr. Michel Hubert, Facultés Universitaires Saint Louis, Brussels, Belgien • Dr. Estelle Bonnet, Centre National de la Recherche Scientifique, Université Lyon 2, Frankreich • Prof. Dr. Wolfgang Bonß, Universität der Bundeswehr München, Deutschland • Prof. Dr. Anna Giza-Poleszczuk, Uniwersytet Warszawski (Universität Warschau), Polen • Prof. Dr. Gerardo Meil, Universidad Autónoma de Madrid, Spanien • Prof. Dr. Vincent Kaufmann, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Schweiz • Prof. Dr. Eric Widmer, Université de Genève, Schweiz • Prof. Dr. Ruth Limmer, Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg, Deutschland
Finanzierung	Specific Targeted Research Project (STReP) Finanziert durch die Europäische Kommission im „Sixth Framework Programme for research and technological development“, Priority 7: „Citizens and governance in a knowledge-based society“
Projektdauer	33 Monate: Februar 2006 bis Oktober 2008
Budget	1.277.350 €
Webseite	www.jobmob-and-famlives.eu
Literaturhinweise	<p>Norbert F. Schneider und Gerardo Meil (Hg.) 2008: Mobile Living Across Europe, Volume I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries, Opladen: Barbara Budrich</p> <p>Norbert F. Schneider und Beate Collet (Hg.) 2010: Mobile Living Across Europe, Volume II, Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross- National Perspective, Opladen: Barbara Budrich (im Erscheinen)</p> <p>Eric Widmer und Norbert F. Schneider (Hg.) 2006: State-of-the-art of mobility research. A Literature Analysis for Eight Countries. JobMob and FamLives Working Paper (JFW), Nr. 2006-01, online publiziert unter www.jobmob-and-famlives.eu</p>
Links	http://cordis.europa.eu/fp7/ssh/ http://ec.europa.eu/research/social-sciences/
für weitere Auskünfte	silvia.ruppenthal@uni-mainz.de