Bevölkerungsforschung *Aktuell*

Analysen und Informationen aus dem Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung

Ausgabe 5 • 2017
38. Jahrgang

Liebe Leserinnen und Leser,

beim allmorgendlichen Weg zur Arbeit drängt sich der Eindruck auf, als nehme der Strom an mobilen Erwerbstätigen von Jahr zu Jahr zu. Volle Autobahnen, überfüllte Züge und gehetzte Menschen zur Rushhour gehören mittlwerweile in nahezu allen Ballungsgebieten Deutschlands zum normalen Straßenbild. Dass dieser Eindruck keineswegs nur ein Produkt der subjektiven Wahrnehmung ist, bestätigen zahlreiche Untersuchungen und Surveys. Eine kürzlich erschienene Studie des Bundesamtes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat nun belegt, dass der Anteil der Beschäftigten, die zum Teil lange Wege zum Arbeitsplatz und zurück in Kauf nehmen, im Jahr 2016 auf einen neuen Rekordwert gestiegen ist: Aktuell pendeln 60 Prozent der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer täglich zur Arbeit und wieder zurück nach Hause – im Jahr 2000 lag der Anteil noch bei 53 Prozent. Dies gilt allerdings nicht nur für Deutschland, wie der über mehrere Jahre laufende europäische Survey über „Job Mobilities and Family Lives“ gezeigt hat. Für den Leiter der Studie, Prof. Dr. Norbert F. Schneider, ist die aktuelle Mobilitätssituation jedoch keineswegs neu. Schließlich gab es schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung Migration in die Städte und stundenlange Anreisen der Arbeiter in die Fabriken. In den letzten 150 Jahren ist das Ausmaß der Mobilität allerdings nicht linear gestiegen, sondern in Wellen verlaufen. Und die Spitze einer kleineren „Mobilitätswelle“ lässt sich gegenwärtig in vielen Ländern feststellen. Dabei kann gerade das Pendeln auf langen Strecken zu Folgen für die Gesundheit und das Stresserleben führen, wie Dr. Heiko Rüger und Dr. Simon Pfaff in ihrem Beitrag belegen. Hier spielt auch die Wahl des Verkehrsmittels eine Rolle.

Dr. Evelyn Grünheid,
Forschungsdirektorin im BiB

Verkehrsmittelwahl und Stresserleben bei Fernpendlern: Bestehen Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten?

Der Beitrag analysiert auf der Grundlage der deutschen Daten der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stresserleben bei Fernpendlern mit einer täglichen Pendeldauer von mindestens zwei Stunden zwischen Wohn- und Arbeitsort. Neben der Art des Verkehrsmittels (PKW, Zug, Bus, U- oder S-Bahn) wird erstmals auch untersucht, ob die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel einen Einfluss auf das Stresserleben der Berufspendler hat. Darüber hinaus wird geprüft, ob der Grad der Urbanisierung den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittel und Stresserleben moderiert. Abschließend werden die verschiedenen Verkehrsmittel dahingehend betrachtet, wie die jeweiligen Nutzer die Pendelzeit wahrnehmen: als Freizeit, Arbeitszeit, Zeit zur Entspannung oder Zeitverschwendung.

Die Ergebnisse zeigen, das der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stresserleben deutlich durch den Grad der Urbanisierung moderiert wird: Während das Auto im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Gebieten besser abschneidet, verhält es sich in städtischen Gebieten genau umgekehrt. Zudem werden deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln hinsichtlich der Wahrnehmung der Pendelzeit sichtbar: Wird das Pendeln mit dem Bus überwiegend als Zeitverschwendung wahrgenommen, empfinden die Pendler die Zeit in Zügen, U- sowie S-Bahnen noch am ehesten als Zeit zur Entspannung. ➡ *Seite 2*

Die Stabilität des Kinderwunsches bei Kinderlosen und der Einfluss von Familienleitbildern

Sind Kinderwünsche im Lebensverlauf stabil oder verändern sie sich? Wie wirken sich bestimmte Einstellungen in Form von Familienleitbildern auf den Wunsch aus, ein Kind zu bekommen?

Bei der Suche nach Antworten auf diese Fragen zeigt sich, dass Forschungen im Längsschnitt zur Stabilität des Kinderwunsches international und in Deutschland selten sind. Insbesondere die Frage nach einem dezidierten Zusammenhang zwischen Familienleitbildern und einem stabilen Kinderwunsch ist bisher noch nicht untersucht worden. Daher widmet sich der Beitrag auf der Basis zweier Wellen des Familienleitbildsurveys des BiB der Frage, inwieweit die Konstanz im Wunsch ein Kind zu bekommen (bzw. sich kein Kind zu wünschen), mit bestimmten Familienleitbildern zusammenhängt. Die Analysen belegen unter anderem einen starken Zusammenhang zwischen einem vorhandenen Kinderwunsch und familienbezogenen Leitbildern. ➡ *Seite 15*

Heiko Rüger (BiB); Julia Rettig (Goethe-Universität, Frankfurt a.M.); Sabia Maruhn (BiB); Simon Pfaff (BiB)

Verkehrsmittelwahl und Stresserleben bei Fernpendlern in Deutschland: Bestehen Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten?

Das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort ist in Deutschland und anderen europäischen Ländern weit verbreitet und hat in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen (Schneider & Meil 2008; BiB 2016). Dabei ist nicht nur die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges angestiegen (BBSR 2017). Auch der Anteil der sog. Fernpendler mit täglichen Pendeldauern von mindestens 60 Minuten oder Pendelstrecken von mindestens 50 Kilometern für den einfachen Weg zur Arbeit hat zugenommen und liegt in Deutschland bei rund 5 % (Pfaff 2013: 61; Statistisches Bundesamt 2016: 347).

Neben zahlreichen Vorteilen für die Betroffenen kann die Bereitschaft zum Pendeln allerdings auch nachteilige Folgen haben, vor allem für die Gesundheit und das Stressempfinden. So zeigen zahlreiche Studien, dass mit steigender Pendelstrecke bzw. Pendeldauer das subjektive Stresserleben zunimmt (z. B. Evans & Wener 2006; Gottholmseder et al. 2009; Rüger & Ruppenthal 2010; Hansson et al. 2011; Rüger & Schulze 2016; Rüger et al. 2017) sowie die subjektive Gesundheit und die Lebenszufriedenheit abnehmen (z. B. Häfner et al. 2001; Stutzer & Frey 2008; Hansson et al. 2011; Roberts et al. 2011; Pfaff 2014; Rüger et al. 2017). Dieser Beitrag untersucht, inwieweit die Wahl des Verkehrsmittels Einfluss auf das Stresserleben hat und ob es dabei Unterschiede zwischen den städtischen und ländlichen Gebieten gibt.

Es lässt sich vermuten, dass die möglichen Folgen des Pendelns nicht nur von der Länge des Arbeitsweges bzw. der Pendeldauer, sondern auch von dem gewählten Verkehrsmittel abhängen, da die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel mit spezifischen Vor- und Nachteilen einhergehen kann. So erfordert beispielsweise das Autofahren zwar eine erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr, es dürfte aber auch in der Regel mehr Komfort und Flexibilität bieten als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Letztere wiederum können überfüllt, laut oder verspätet sein, bieten jedoch auch erweiterte Möglichkeiten hinsichtlich der Verwendung der Pendelzeit, beispielsweise zum Lesen. Entsprechende Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stresserleben beim Berufspendeln sind allerdings vergleichsweise selten (Novaco & Gonzalez 2009). Dabei erweist sich der internationale Forschungsstand als nicht eindeutig (vgl. Kapitel 2). Zudem stellt sich die Frage, inwieweit sich Ergebnisse aus anderen Ländern, beispielsweise auf Grund unterschiedlicher, länderspezifischer Infrastrukturbedingungen, auf Deutschland übertragen lassen. Zwar sind die vorteilhaften Effekte aktiver, nicht-motorisierter Formen des Pendelns (insbesondere mit dem Fahrrad oder zu Fuß) auf das Stresserleben und die Gesundheit gut untersucht (z. B. Andersen 2017). Diese aktiven Formen bieten sich allerdings in erster Linie für kürzere Pendeldistanzen an. Während unter allen Berufspendlern rund 60 % das Auto und rund 13 % öffentliche Verkehrsmittel nutzen, liegen die Anteile von Fahrrad und Zufußgehen bei jeweils rund 10 % (Grau 2009). Eigene Berechnungen mit dem Mikrozensus von 2012 zeigen, dass der Anteil der aktiven Formen bei Pendlern mit langen Pendelstrecken zusammengenommen bei lediglich unter einem Prozent liegt. Welche Effekte die verschiedenen Verkehrsmittel des motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehrs auf das Stresserleben haben und wie diese Effekte bei besonders langen täglichen Pendelstrecken ausfallen, ist für Deutschland jedoch kaum erforscht.

Genaue Kenntnisse über die möglichen Auswirkungen unterschiedlicher Verkehrsmittel auf das Stresserleben von Berufspendlern bilden allerdings die Grundlage für individuelle Handlungsempfehlungen sowie zielgerichtete Maßnahmen zur Stressreduktion. Der vorliegende Beitrag untersucht daher, ob das Stressempfinden durch die Verkehrsmittelwahl beeinflusst wird und fokussiert auf Fernpendler mit einer täglichen Pendeldauer von mindestens 60 Minuten für den einfachen Arbeitsweg.[1] Dabei wird auch analysiert, inwiefern sich der Zusammenhang danach unterscheidet, ob in einer städtischen oder einer ländlichen Umgebung gependelt wird.

[1] Die Fokussierung auf Fernpendler ergibt sich aus den verwendeten Daten (vgl. Kapitel 3). Allerdings sind Erwerbstätige mit sehr langen Pendeldauern höheren (Stress-)Belastungen ausgesetzt, was diese Gruppe für die vorliegende Fragestellung besonders relevant macht.

1. Forschungsstand: Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl mit Stresserleben und Gesundheit

Zu den Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl beim täglichen Berufspendeln liegen verschiedene Studien vor, die sich mit den mobilitätsbedingten Folgen für das Stresserleben und den Gesundheitszustand von Erwerbstätigen beschäftigen. Diese Studien unterscheiden sich unter anderem in Bezug auf das untersuchte Land bzw. die Region, die verwendeten Daten und die Operationalisierung der untersuchten Merkmale.[2]

- *Verkehrsmittelwahl, Stress und Gesundheit*

Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist mit einem unterschiedlichen Grad an körperlicher Aktivität verbunden. Zufußgehen und Fahrradfahren gelten als „aktive“ Pendelformen („active commuting“), Autofahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hingegen als „passive“. Der Forschungsstand zeigt, dass körperliche Aktivität beim Pendeln positive Auswirkungen auf die Gesundheit haben kann. Brutus et al. (2017) beispielsweise berichten, dass Personen, die aktiv zur Arbeit pendeln, eine geringere Stressbelastung aufweisen. Dieser Befund findet unter anderem Unterstützung in angelsächsischen Studien, denen zufolge aktive Transportformen unter anderem mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit einhergehen, an psychischen Krankheiten, Adipositas oder Diabetes zu leiden (Flint et al. 2014: 3; Gordon-Larsen et al. 2009: 6; Tajalli & Hajbabaie 2017: 10; vgl. jedoch Ferenchak & Katirai 2015: 97ff., die keine positiven Effekte aktiver Pendelformen auf die mentale Gesundheit finden).

Im Vergleich zu Fußgängern und Nutzern des öffentlichen Verkehrs berichten in einer kanadischen Studie Autopendler ein signifikant höheres Stresserleben (Legrain et al. 2015: 148). Zu dem gleichen Ergebnis kommen Wener und Evans (2011: 114) in einer Untersuchung von New Yorker Pendlern. Bei einer Untersuchung österreichischer Pendler können hingegen keine Unterschiede zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto nachgewiesen werden (Gottholmseder et al. 2009). Allerdings berichten Motorradfahrer im Vergleich zu Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel ein erhöhtes Stressempfinden bei der Ankunft am Arbeitsplatz (Gottholmseder et al. 2009: 569).

Flint et al. (2014: 3) zeigen, dass der Body-Mass-Index (BMI) sowie der Körperfettanteil bei britischen Pendlern, die öffentliche Verkehrsmittel oder aktive Pendelformen nutzen, im Vergleich zu Autopendlern geringer ausfällt. Unterstützend dazu berichten Lachapelle et al. (2011), dass die regelmäßigen Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln rund um Seattle und Baltimore insgesamt stärker physisch aktiv sind als andere Pendler (Lachapelle et al. 2011: 80). Einer weiteren US-amerikanischen Untersuchung zufolge geht die Subway-Nutzung mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit einher, an Adipositas (starkes Übergewicht) oder Diabetes zu leiden (Tajalli & Hajbabaie 2017: 7). Im Unterschied zu den Subway-Nutzern berichten die Autoren für City-Bus-Nutzer hingegen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für Adipositas. Diesen Unterschied erklären die Autoren damit, dass die City-Bus-Nutzer im Vergleich älter sind, weniger Sport treiben und sich ungesünder ernähren.

Ferenchak und Katirai (2015) befassen sich mit der psychischen Gesundheit US-amerikanischer Berufspendler. Die Befunde zeigen, dass Befragte, die alleine mit dem PKW zur Arbeit pendeln, eine geringere selbsteingeschätzte mentale Gesundheit aufweisen. Das Fahren in Fahrgemeinschaften oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln hingegen scheint demgegenüber mit einer besseren mentalen Gesundheit einherzugehen (Ferenchak & Katirai 2015: 97). Die Autoren erklären diese Befunde damit, dass beim Fahren mit dem PKW eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist, während als Mitfahrer oder Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel nicht auf den Straßenverkehr geachtet werden muss. Die benötigte Aufmerksamkeit fördere Stress und mindere die mentale Gesundheit (Ferenchak & Katirai 2015: 93).

- *Verkehrsmittelwahl, Pendeldauer und Gesundheit*

Daneben gibt es Forschung, die der Frage nachgeht, ob sich der Effekt der Verkehrsmittelwahl mit der Pendeldauer verändert bzw. ob der Effekt der Pendeldauer je nach Verkehrsmittel variiert. Zwei Längsschnittuntersuchungen an britischen Berufspendlern kommen hierbei zu unterschiedlichen Befunden. Künn-Nelen (2016) findet, dass längere Fahrzeiten mit dem Auto zu einer geringeren Zufriedenheit mit der Gesundheit sowie zu einem schlechteren (objektiven) Gesundheitszustand und einem höheren BMI führen (Künn-Nelen 2016: 1001). Für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zeigen sich diese

[2] So kann beispielsweise Stress über das subjektive Stressempfinden der Befragten erfasst werden. Möglich ist jedoch auch die Messung physiologischer Reaktionen des Körpers, wie z. B. Blut(hoch)druck.

Zusammenhänge hingegen nicht. Roberts et al. (2011) untersuchen die psychische Gesundheit und finden einen negativen Zusammenhang mit der Pendeldauer, der sich jedoch nicht generell zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheidet. Lediglich beim Busfahren sowie dem Fahren in Fahrgemeinschaften fällt im Vergleich zum Auto der negative Effekt der Pendeldauer auf die psychische Gesundheit geringer aus (Roberts et al. 2011: 1070).

Eine Querschnittsuntersuchung an schwedischen Pendlern findet für Pendler mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein bei zunehmender Fahrzeit ansteigendes Risiko einer schlechten selbsteingeschätzten Schlafqualität. Bei Autopendlern hingegen zeigt sich ein nicht-linearer Zusammenhang, der einen Peak bei einer Fahrzeit zwischen 30 und 60 Minuten aufweist (Hansson et al. 2011: 7).

- *Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmittelanzahl*

Ausgehend von dem Impedanz-Konzept von Novaco et al. (1990) könnte die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel ein weiterer Faktor sein, der das Stresserleben und die Gesundheit beeinflusst. Unter „Impedanz“ versteht man Bedingungen, die es einem Individuum erschweren, (Arbeits-)Wege optimal zurückzulegen. Dies kann zu einem erhöhten Stresserleben führen (Novaco et al. 1990: 232). Dabei dienten zunächst die Fahrzeit und die Fahrstrecke als zentrale Indikatoren bei der Operationalisierung des Impedanz-Konzepts. Später wurde das Konzept um weitere Merkmale ergänzt. Unter anderem wurde berücksichtigt, wie häufig Autopendler die Straßenart wechseln (z. B. von einer Autobahn auf eine Landstraße; Novaco & Gonzales 2009). In ähnlicher Weise könnte durch die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel und den damit verbundenen Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln Impedanz erzeugt werden. Diese Annahme findet in einer kanadischen Querschnittsstudie Unterstützung, bei der sich bei den Befragten, die zwei Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (z. B. Bus und Bahn) kombinieren, ein stärkeres subjektives Stressempfinden zeigt als bei denjenigen, die nur eines nutzen (Legrain et al. 2015: 149). Die Autoren begründen dies damit, dass die Möglichkeit unvorhergesehener Verspätungen beim Wechsel des Verkehrsmittels stressauslösend sein könnte.

- *Verkehrsmittelwahl und Grad der Urbanisierung*

Ländliche Gebiete sind unter anderem durch eine geringere Verkehrsdichte gekennzeichnet. Größere Distanzen dürften hier mit dem Auto schneller zurückgelegt werden können. Im Gegensatz dazu dürfte Autofahren in Ballungsräumen und Städten auf Grund überfüllter Straßen und fehlender Parkplätze weniger attraktiv sein, wohingegen öffentliche Verkehrsmittel dort flächendeckender verfügbar sind. Folglich zeigen Untersuchungen, dass Erwerbstätige in ländlichen Gebieten für den Weg zur Arbeit eher das Auto nutzen, während in Städten und Ballungsräumen öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt werden (Statistisches Bundesamt 2016: 349). Dies lässt zum einen vermuten, dass sich Erwerbstätige unter Berücksichtigung der Verkehrsinfrastruktur und der verfügbaren Verkehrsmittel für diejenigen Verkehrsmittel entscheiden, mit denen sich der Weg zur Arbeit am schnellsten und komfortabelsten zurücklegen lässt. Zum anderen begründet dies die These, dass der Urbanisierungsgrad und die damit verbundene Verkehrsinfrastruktur den Effekt der Verkehrsmittelwahl auf das Stresserleben beeinflussen könnten. Eine höhere Verkehrsdichte sowie gut ausgebaute Nah- und Fernverkehrssysteme dürften das Stresserleben bei Autofahrern im Vergleich zu Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel in städtischen Gebieten erhöhen. In ländlichen Räumen mit geringerer Verkehrsdichte und weniger gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystemen dürfte hingegen das Autofahren im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln mit einer geringeren Stressbelastung einhergehen.

Insgesamt zeigt der Forschungsstand zu den Effekten unterschiedlicher Verkehrsmittel auf das Stresserleben und die Gesundheit der Pendler – insbesondere mit Blick auf den motorisierten Verkehr – keine eindeutige Tendenz auf. Gerade in Bezug auf Deutschland existiert bislang nur wenig Forschung. Daher wird im Folgenden unter Verwendung deutscher Daten untersucht, ob das Stressempfinden bei Erwerbstätigen mit langen Pendelstrecken von dem genutzten Verkehrsmittel abhängt und ob die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeitsstelle mit dem berichteten Stresslevel assoziiert ist. Zudem wird geprüft, ob der Grad der Urbanisierung den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelnutzung und Stressempfinden moderiert. Danach werden die verschiedenen Verkehrsmittel dahingehend verglichen, wie die Pendelzeit durch die jeweiligen Nutzer verwendet und durch diese wahrgenommen wird.

2. Daten und Methoden

Die Untersuchung verwendet die deutschen Daten der ersten Welle der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (Schneider et al. 2011; DOI: 10.4232/1.11061).[3] Die erste Welle wurde im Jahr 2007 erhoben und beinhaltet Angaben von insgesamt 7.220 Befragten aus Deutschland, Spanien, der Schweiz, Frankreich, Belgien und Polen. Für Deutschland liegen Daten von insgesamt 1.663 Befragten vor. Die Daten wurden gewichtet, um Verzerrungen durch die Stichprobenziehung auszugleichen (vgl. Huynen et al. 2008: 55 ff.).

Angaben zur Verkehrsmittelwahl existieren ausschließlich für Berufspendler, die an mindestens drei Tagen in der Woche 120 Minuten oder länger für den Hin- und Rückweg zur Arbeitsstelle benötigen (Fernpendler). Wird das hier verwendete Zeitkriterium mit der berichteten Fahrtstrecke in Kilometern (Distanzkriterium) ins Verhältnis gesetzt, zeigt sich erwartungsgemäß ein deutlicher Zusammenhang zwischen beiden Merkmalen mit r=0,45 (Spearmans Rho=0,38).[4] Für die vorliegenden Analysen konnten Informationen von n=167 (ungewichtet n=142) Fernpendlern genutzt werden.[5]

Zur Identifikation des genutzten Hauptverkehrsmittels sowie der Anzahl der Verkehrsmittel wurden folgende Items verwendet: „Wie viele Transportmittel nutzen Sie normalerweise, um von Zuhause aus an Ihren Arbeitsort zu kommen?“ sowie „Um welches Transportmittel handelt es sich?“ Sofern mehr als ein Verkehrsmittel genutzt wurde, wurde zunächst das Hauptverkehrsmittel angegeben (mit dem die größte Strecke zurückgelegt wird). Dabei konnte jeweils zwischen zwölf unterschiedlichen Verkehrsmitteln ausgewählt werden.[6] Aus der Angabe zur Anzahl der Verkehrsmittel wurde eine binäre Variable gebildet, welche für jeden Befragten angibt, ob ein oder mehrere Verkehrsmittel auf dem Weg zum Arbeitsplatz genutzt werden.

Das subjektive Stresserleben wurde anhand folgenden Items gemessen: „Wenn Sie an alle Lebensbereiche denken: Wie belastet haben Sie sich in den letzten 3 Monaten insgesamt gefühlt?”. Die Befragten konnten ihr Stressempfinden auf einer 10-stufigen Skala angeben, wobei niedrige Skalenwerte ein geringes und hohe Skalenwerte ein hohes Stressempfinden widerspiegeln.

Um zu analysieren, ob der Effekt der Verkehrsmittelwahl auf das Stresserleben mit dem Grad der Verstädterung variiert, wurde eine Gebietstypologie von Eurostat herangezogen, die auf Informationen zum Wohnort des Befragten hinsichtlich Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsanzahl basiert.[7] Halbstädtische und ländliche Gebiete wurden für die vorliegende Untersuchung zusammengefasst, sodass die entsprechende Variable zwei Ausprägungen aufweist: Urbane gegenüber halbstädtischen bzw. ländlichen Gebieten.[8]

Die Wahrnehmung der Pendelzeit wurde mit folgendem Item erfasst: „Wie empfinden Sie die Fahrtzeiten, die Sie für Ihre berufsbedingte Mobilität benötigen? Empfinden Sie sie überwiegend als Zeitverschwendung, als Zeit zum Entspannen, als Zeit für Freizeitaktivitäten oder als Arbeitszeit?“ Mehrfachantworten waren hierbei möglich.

---

[3] Daneben wurde die Verwendung weiterer Datenquellen in Betracht gezogen (u. a. SOEP, Mikrozensus, Mobilität in Deutschland). Diese beinhalten allerdings nicht alle für die Analyse relevanten Merkmale (in einer hinreichenden Differenzierung).

[4] Weitere Analysen verdeutlichen, dass 56 % der Erwerbstätigen, die unter Verwendung des Zeitkriteriums als Fernpendler identifiziert wurden, auch 50 Kilometer und mehr auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen (und damit auch im Hinblick auf die Distanz als Fernpendler gelten). Trotz einer hohen Korrelation zwischen Pendeldauer und Pendelentfernung werden zum Teil jeweils andere Erwerbstätige als Fernpendler identifiziert, je nachdem, ob das Zeitkriterium oder das Distanzkriterium zur Operationalisierung herangezogen wird. Dies dürfte insbesondere auf die Situation in größeren Städten zurückzuführen sein, wo vergleichsweise kurze Distanzen mit einer langen Pendeldauer einhergehen können. Da hier davon ausgegangen wird, dass die Pendeldauer für das Stressempfinden wesentlicher ist als die Pendelentfernung, orientieren sich die Analysen im Folgenden an dem Zeitkriterium.

[5] Zwei Ausreißer mit einer täglichen Pendeldauer von mehr als 480 Minuten wurden in den Analysen nicht berücksichtigt. Bei einem Befragten, der keine Angabe zum Alter gemacht hatte, wurde der fehlende Wert mit dem arithmetischen Mittel der untersuchten Stichprobe ersetzt. Da unter den hier untersuchten Fernpendlern erwartungsgemäß nur vereinzelt angegeben wurde, die Strecke hauptsächlich mit dem Fahrrad (n=1) oder zu Fuß (n=0) zurückzulegen, wurden diese Verkehrsmittel in den Analysen nicht berücksichtigt.

[6] Zu Fuß, Fahrrad, Motorrad/Moped/motor-unterstütztes Zweirad, Auto: ich fahre selbst, Auto: Fahrgemeinschaft, Auto: mit Fahrer, Taxi, Öffentlicher Bus, S-Bahn/Straßenbahn/U-Bahn, Zug, Flugzeug, Schiff/Boot.

[7] Die Typologie unterscheidet zwischen städtischen Gebieten (Bevölkerungsdichte größer als 500 Einwohner je km^2 und mindestens 50.000 Einwohner), halbstädtischen oder mittelstark besiedelten Gebieten (Bevölkerungsdichte zwischen 100 und 500 Einwohnern je km^2 und mindestens 50.000 Einwohner) sowie ländlichen oder dünn besiedelten Gebieten (Bevölkerungsdichte weniger als 100 Einwohner je km^2; Statistisches Bundesamt 2012).

[8] Letztere werden im Folgenden abkürzend als „ländliche Gebiete“ bezeichnet.

Tab. 1: Deskription der verwendeten Merkmale

Variable	Anteil in %	Mittelwert (Standardabweichung)
Stresserleben		5,3 (2,2)
Verkehrsmittel		
PKW	54,0	
Zug	17,7	
Bus	6,3	
Fahrgemeinschaft	5,3	
U- und S-Bahn	16,6	
Anzahl Verkehrsmittel		
Ein Verkehrsmittel	66,4	
Mehrere	33,6	
Geschlecht		
Männlich	63,9	
Weiblich	36,1	
Alter	–	49,3 (8,4)
Bildung		
Haupt- & Realschule	64,7	
(Fach-)Abitur	10,3	
Hochschulabschluss	18,6	
Sonstiges	6,4	
Grad der Urbanisierung		
Ländlich bis halbstädtisch	52,2	
Urban	47,8	

Anmerkungen: n=167.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen.

Mit Hilfe von t-Tests sowie korrespondierenden nichtparametrischen Tests wurde das mittlere Stresserleben der Befragten zum einen in Hinblick auf die Art der genutzten Verkehrsmittel verglichen und zum anderen in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanzahl (ein Verkehrsmittel im Vergleich zu mehreren). Mittels OLS-Regressionsanalysen wurden die Effekte des Hauptverkehrsmittels und der Anzahl der Verkehrsmittel gemeinsam untersucht, dies unter zusätzlicher Berücksichtigung der Kontrollvariablen Alter, Bildung und Geschlecht (Ausprägungen siehe Tabelle 1). Zudem wurden entsprechende Regressionsmodelle berechnet, um den möglichen Moderationseffekt des Urbanisierungsgrades auf den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stresserleben zu prüfen.

3. Empirische Ergebnisse

3.1 Deskription der untersuchten Variablen

Das Stressempfinden aller befragten Fernpendler liegt im Mittel bei 5,3 bei einer Standardabweichung von 2,2 (Skala von 1 bis 10; vgl. Tabelle 1). Als Hauptverkehrsmittel nutzen 54 % (n=90) der Befragten das Auto. 18 % (n=30) nutzen den Zug, 17 % (n=28) U- oder S-Bahnen. Weitere 6 % (n=11) nutzen den öffentlichen Busverkehr und 5 % (n=9) pendeln in Fahrgemeinschaften zur Arbeit.[9] Der Großteil der Befragten (66 %; n=111) nutzt nur ein Verkehrsmittel, die verbleibenden 34 % (n=56) nutzen hingegen mehr als ein Verkehrsmittel auf dem Weg zum Arbeitsplatz.

64 % der Fernpendler sind männlich, 36 % weiblich. Das durchschnittliche Alter liegt bei 49 Jahren. 65 % haben als höchsten allgemeinbildenden Abschluss einen Grund-, Haupt- oder Realschulabschluss, 10 % (Fach-) Abitur und 19 % ein abgeschlossenes Studium oder eine Promotion.[10] 52 % leben in einem eher ländlichen Gebiet und 48 % in einem urbanen Umfeld.

Die Fernpendler benötigen im Durchschnitt 71 Minuten für die einfache Strecke und legen dabei durchschnittlich 56 Kilometer zurück (vgl. Tabelle 2).

Tab. 2: Pendeldauer und Pendeldistanz nach Hauptverkehrsmitteln und Verkehrsmittelanzahl, einfacher Weg

	Ø Dauer in Min.	Ø km
Verkehrsmittel		
PKW	71,4	62,3
Zug	69,9	53,6
U- und S-Bahn	68,3	35,7
Bus	74,1	29,9
Fahrgemeinschaft	74,5	96,3
Verkehrsmittelanzahl		
Ein Verkehrsmittel	72,1	62,6
mehrere	68,6	43,3
Gesamt	**70,9**	**55,6**

Anmerkungen: n=167.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen.

[9] Berücksichtigt man nicht nur das Hauptverkehrsmittel, sondern alle Mehrfachantworten, zeigt sich: 67 % der Befragten nutzen auf ihrem Weg zur Arbeit ein Auto, 26 % S- oder U-Bahnen, 20 % Züge, 14 % den Bus und 5 % eine Fahrgemeinschaft.

[10] 6 % geben als Abschluss „Sonstiges“ an, worunter u. a. ausländische Schulabschlüsse fallen.

Differenziert nach dem Hauptverkehrsmittel zeigen sich insbesondere bei der Pendeldistanz in Kilometern deutliche Unterschiede. Diejenigen, die hauptsächlich in einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, brauchen durchschnittlich 75 Minuten für den einfachen Weg. Busfahrende haben mit durchschnittlich 74 Minuten eine vergleichbar lange Fahrzeit, Autofahrende (71 Minuten) und Zugfahrende (70 Minuten) sind im Mittel etwas kürzer unterwegs. Fernpendler, die mit U- oder S-Bahnen zur Arbeit pendeln, benötigen mit 68 Minuten im Vergleich am wenigsten Zeit. Dabei legen Pendler in Fahrgemeinschaften mit 96 Kilometern den weitesten Weg zurück. Autopendler (62 km), Zugfahrende (54 km) sowie U- und S-Bahn-Nutzer (36 km) fahren im Vergleich erheblich weniger weit. Besonders auffällig ist, dass Busnutzer, die gemeinsam mit Personen in Fahrgemeinschaften die längste Pendeldauer aufweisen, mit 30 Kilometern den durchschnittlich kürzesten Weg zurücklegen.

Differenziert nach der Anzahl der genutzten Verkehrsmittel zeigt sich für diejenigen, die mehrere Verkehrsmittel nutzen im Vergleich zu denjenigen, die nur ein Verkehrsmittel nutzen, eine etwas kürzere durchschnittliche Pendeldauer (69 vs. 72 Min.) sowie eine deutlich kürzere durchschnittliche Pendelstrecke (43 vs. 63 km; vgl. Tabelle 2).

Tab. 3: Regression von subjektivem Stresserleben auf Verkehrsmittelwahl, unstandardisierte Regressionskoeffizienten

	Modell 1: Verkehrsmittel gegenüber PKW	**Modell 2:** Mehrere gegenüber ein Verkehrsmittel	**Modell 3:** Verkehrsmittel gegenüber PKW	**Modell 4:** Übrige Verkehrsmittel gegenüber PKW	**Modell 5:** Übrige Verkehrsmittel gegenüber PKW
Verkehrsmittel (Ref.: PKW)					
Zug	0,440 (0,463)		0,022 (0,619)		
Bus	1,103 (0,710)		0,291 (0,787)		
Fahrgemeinschaft	-0,179 (0,772)		-0,284 (0,760)		
U- und S-Bahn	0,798* (0,474)		0,590 (0,636)		
Übrige Verkehrsmittel *(Ref.:PKW)*				0,590* (0,338)	0,126 (0,471)
Mehrere Verkehrsmittel *(Ref.: ein Verkehrsmittel)*		0,633* (0,357)	0,231 (0,552)		0,381 (0,501)
Alter			0,047** (0,021)		0,047** (0,020)
Geschlecht *(Ref.: männlich)*			0,434 (0,362)		0,514 (0,349)
Bildung (Ref: Haupt- & Realschule)					
Abitur			-1,297** (0,561)		-1,284** (0,556)
Tertiär			-0,190 (0,445)		-0,155 (0,434)
Sonstige			-1,861*** (0,689)		-1,770*** (0,678)
R^2	0,030	0,019	0,128	0,018	0,120
Fallzahl (N)	167	167	167	167	167

Anmerkungen: OLS-Regressionsanalysen; Standardfehler in Klammern.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen; *p≤0,1 **p≤0,05 ***p≤0,01

3.2 Verkehrsmittelwahl und Stresserleben

3.2.1 Stresserleben in Abhängigkeit von Hauptverkehrsmittel und Verkehrsmittelanzahl

Busnutzer weisen mit einem Mittelwert von 6,1 das durchschnittlich höchste Stressniveau auf. S- und U-Bahn Fahrende sowie Zugfahrende weisen im Mittel subjektive Stresswerte von 5,8 bzw. 5,5 auf. Autopendler (Mittelwert von 5,0) und Fahrgemeinschaftspendler (Mittelwert von 4,8) berichten das niedrigste Stressempfinden.

Vergleicht man mittels t-Tests jeweils das Stressniveau bei der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel mit dem Stressniveau bei der Nutzung aller übrigen Verkehrsmittel zusammengenommen, zeigt sich ein signifikanter Unterschied: Autopendler weisen auf einem Signifikanzniveau von 10 % einen signifikant geringeren Mittelwert (5,0) im Vergleich zu den Nutzern aller übrigen Verkehrsmittel auf (Mittelwert von 5,6). Die anderen Verkehrsmittel unterscheiden sich nicht signifikant von jeweils allen übrigen Verkehrsmitteln, obwohl bei einigen Verkehrsmitteln (z. B. Bus oder U- bzw. S-Bahn) die Differenzen zum durchschnittlichen Stressniveau aller übrigen Verkehrsmittel noch größer ausfallen.[11]

Darüber hinaus wurden Regressionsanalysen durchgeführt, um zusätzlich die Effekte der Verkehrsmittelanzahl und der soziodemografischen Merkmale Alter, Geschlecht und Bildung kontrollieren zu können (vgl. Tabelle 3). Modell 1 prüft – zunächst ohne die Kontrolle weiterer Merkmale –, ob Unterschiede zwischen den Hauptverkehrsmitteln bestehen. Dabei stellt das Pendeln mit dem Auto, dem am häufigsten verwendeten Verkehrsmit-

[11] Es wurden zusätzlich nicht-parametrische Mann-Whitney-U-Tests durchgeführt, bei denen sich keine nennenswerten Unterschiede zu den Ergebnissen der t-Tests ergaben.

Tab. 4: Regression von subjektivem Stresserleben auf Verkehrsmittelwahl, mit Interaktion zwischen Urbanisierungsgrad und Verkehrsmittel, unstandardisierte Regressionskoeffizienten

	Modell 1: Zug gegenüber PKW	**Modell 2:** Zug gegenüber PKW	**Modell 3:** Öffentliche Verkehrsmittel gegenüber PKW/ Fahrgemeinschaft	**Modell 4:** Öffentliche Verkehrsmittel gegenüber PKW/ Fahrgemeinschaft
Zug *(Ref.: PKW)*	1,388** (0,611)	1,218** (0,612)		
Zug, Bus, U- und S-Bahn *(Ref.: PKW, Fahrgemeinschaft)*			1,263** (0,509)	1,061** (0,502)
Urban *(Ref.: ländlich bzw. halbstädtisch)*	-0,173 (0,472)	-0,213 (0,471)	0,142 (0,443)	0,116 (0,438)
Verkehrsmittel x Urban	-2,037** (0,998)	-2,030** (0,994)	-1,213* (0,710)	-1,354* (0,712)
Geschlecht *(Ref.: männlich)*		0,515 (0,452)		0,748* (0,361)
Alter		0,036 (0,024)		0,047** (0,021)
Bildung *(Ref.: Haupt- & Realschule)*				
Abitur		-1,282* (0,673)		-1,192** (0,549)
Tertiär		0,531 (0,524)		0,059 (0,426)
Sonstige		-1,806* (1,076)		-2,053** (1,037)
R^2	0,073	0,171	0,043	0,138
Fallzahl (N)	109	109	151	151

Anmerkungen: OLS-Regressionsanalysen; Standardfehler in Klammern.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen; *p≤0,1 **p≤0,05 ***p≤0,01

tel, die Referenzkategorie dar. Wie bereits die oben berichteten Mittelwerte nahelegen, geht die Nutzung aller Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto-Pendeln mit einem erhöhten Stresswert einher. Obgleich die Effekte teilweise recht deutlich ausfallen, erweist sich lediglich derjenige für U- bzw. S-Bahnen gegenüber dem Pendeln mit dem Auto als signifikant (b=0,798; p≤0,1).[12]

Unter Kontrolle von Alter, Geschlecht, Bildung sowie Verkehrsmittelanzahl in Modell 3 werden diese Effekte, insbesondere diejenigen für Zug gegenüber Auto (b=0,022) sowie für Bus gegenüber Auto (b=0,291), kleiner. Der Effekt für U- bzw. S-Bahn gegenüber Auto verringert sich zwar nur geringfügig (b=0,590), wird jedoch ebenfalls insignifikant. Bei den Kontrollvariablen zeigen sich signifikante Effekte für Alter und Bildung. Je älter die Befragten sind, desto höher liegt das Stressempfinden (b=0,047; p≤0,05). Personen mit Abitur berichten ein signifikant geringeres Stressniveau als Personen mit Haupt- und Realschulabschluss (b=-1,297; p≤0,05).

Modell 2 zeigt zunächst, dass die Nutzer mehrerer Verkehrsmittel ein höheres Stressniveau aufweisen als Personen, die nur ein Verkehrsmittel nutzen (b=0,633; p≤0,1). Allerdings wird der Effekt der Verkehrsmittelanzahl in Modell 3, unter Kontrolle von Alter, Geschlecht, Bildung sowie Hauptverkehrsmittel, kleiner (b=0,231) und verliert an Signifikanz. Neben den Effekten des Alters und der Bildung scheinen es demnach die jeweils verwendeten Hauptverkehrsmittel zu sein, die bei der Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln zu einem erhöhten Stresserleben beitragen.[13]

Modell 4 repliziert zunächst den oben mittels t-Test identifizierten Befund, wonach die Nutzer aller übrigen Verkehrsmittel gegenüber den Autopendlern ein erhöhtes Stresserleben berichten (b=0,590). Modell 5 zeigt jedoch, dass dieser Effekt unter Kontrolle der Merkmale Alter, Geschlecht, Bildung und Verkehrsmittelanzahl an Signifikanz verliert (vgl. Tabelle 3).

[12] Dies bedeutet, dass sich unter anderem auch für den Vergleich zwischen den beiden am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln Zug und Auto trotz einer Mittelwertdifferenz von 0,44 Einheiten auf der zugrundeliegenden Stressskala (b=0,440) mit den vorliegenden Daten kein statistisch signifikanter Unterschied nachweisen lässt.

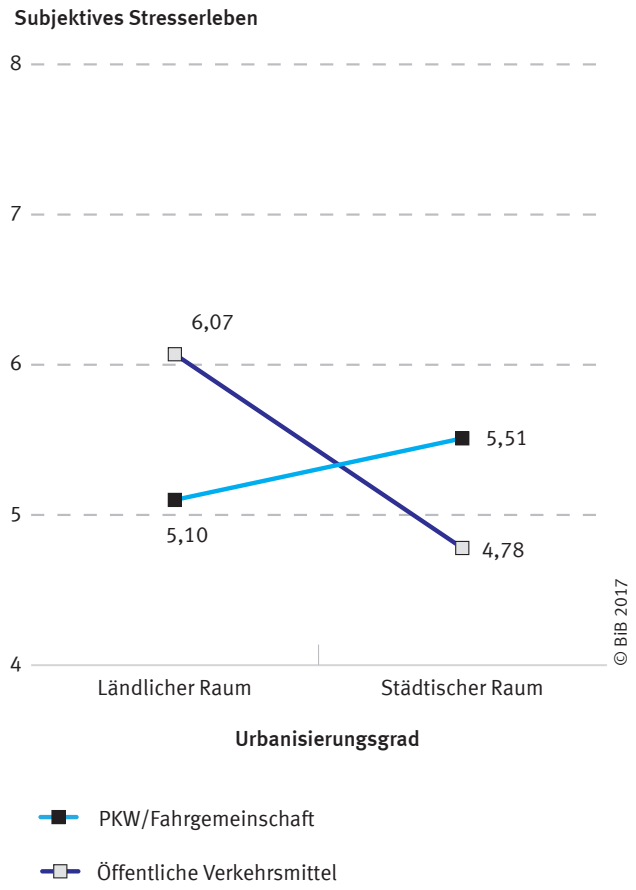
[13] Ergänzende Analysen zeigen, dass Erwerbstätige, die mit mehreren Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, überwiegend solche öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, die mit einem erhöhten Stressniveau assoziiert sind (Zug, Bus sowie U- bzw. S-Bahn). Erwerbstätige, die lediglich ein Verkehrsmittel verwenden, nutzen hingegen vorwiegend das Auto, das mit einem geringeren Stresserleben assoziiert ist.

3.2.2 Moderatoranalysen: Bestehen Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten?

Um der Frage nachzugehen, ob der Grad der Urbanisierung den Zusammenhang zwischen Hauptverkehrsmittelwahl und Stress moderiert, wurden weitere Regressionsmodelle berechnet (vgl. Tabelle 4). Zunächst konzentrieren sich die Analysen auf die beiden am häufigsten verwendeten Verkehrsmittel und die Frage, ob das relative Stresserleben beim Zugpendeln im Vergleich zum Autopendeln davon abhängt, ob die Pendler in einem städtischen oder in einem ländlichen Gebiet leben.

Modell 1 zeigt, dass in ländlichen Regionen Zufahrende im Vergleich zu Autopendlern signifikant mehr Stress berichten (b=1,388; p≤0,05). Der Interaktionsterm „Verkehrsmittel x Urban“ zeigt hingegen, dass in urbanen

Abb. 1 Zusammenhang zwischen Verkehrsmittel und subjektivem Stresserleben in Abhängigkeit von dem Grad der Urbanisierung (adjustierte Mittelwerte)



Anmerkungen: Geschätzte Mittelwerte aus multipler Regression unter Kontrolle von Alter, Bildung und Geschlecht (vgl. Tabelle 4, Modell 4), Analysen getrennt nach Urbanisierungsgrad.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe

Tab. 5: Wahrnehmung der Pendelzeit nach Hauptverkehrsmittel (Mehrfachantworten möglich)

Empfinden Sie die Fahrzeit überwiegend als ... (Zustimmung in %)	... Zeit für Freizeitaktivitäten	... Zeitverschwendung	... Zeit zum Entspannen	... Zeit, um Arbeit zu erledigen
Hauptverkehrsmittel				
PKW	2,8	33,5	28,7	38,4
Fahrgemeinschaft	27,5	26,2	0,0	73,8
Bus	0,0	60,0	7,8	35,7
U- und S-Bahn	15,0	10,8	39,0	50,7
Zug	11,9	17,7	56,7	39,0
Gesamt	**7,7**	**27,9**	**32,7**	**42,5**
Cramer-V	0,24**	0,27**	0,31***	0,17

Anmerkungen: n=167.
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen, *p≤0,1 **p≤0,05 ***p≤0,01.

Kontexten das Zugfahren im Vergleich zum Autopendeln signifikant weniger Stress auslöst (b=-2,037; p≤0,05). Auch bei der Erweiterung des Modells um die Kontrollvariablen Geschlecht, Alter und Bildung bleiben sowohl der Haupt- als auch der Interaktionseffekt signifikant (Modell 2). Die Ergebnisse deuten damit darauf hin, dass der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stressempfinden von dem Grad der Urbanisierung abhängt.

Dieses Ergebnis lässt sich bestätigen, wenn die Analyse um weitere Verkehrsmittel ergänzt und das Auto und die Fahrgemeinschaft mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Zug, Bus, U/S-Bahn) verglichen werden (vgl. Modell 3 und 4). Demnach schneiden das Auto und die Fahrgemeinschaft hinsichtlich des Stressniveaus in ländlichen, die öffentlichen Verkehrsmittel hingegen in urbanen Gebieten besser ab.[14] Dieser Zusammenhang ist in Abbildung 1 anhand adjustierter Mittelwerte dargestellt.

3.3 Wahrnehmung der Pendelzeit nach Verkehrsmittel

Die verwendeten Daten enthalten Informationen zur Wahrnehmung der Pendelzeit durch die Fernpendler. Diese lassen erste Rückschlüsse darauf zu, wie die Nutzer der unterschiedlichen Verkehrsmittel ihre Pendelzeit erleben und welche spezifischen Vor- und Nachteile mit den einzelnen Pendelarten verbunden sind. In Tabelle 5 ist die Zustimmung (in Prozent) zu verschiedenen Aussagen dargestellt. Abbildung 2 liefert darauf aufbauend eine grafische Darstellung für ausgewählte Hauptverkehrsmittel. Es zeigt sich, dass die Pendelzeit von nur wenigen Autofahrenden (3 %) und keinem Busfahrenden als Möglichkeit gesehen wird, um Freizeitaktivitäten nachzugehen. Nutzer von Fahrgemeinschaften (28 %) und U- bzw. S-Bahnen (15 %) sowie Zugfahrende (12 %) stimmen hingegen der Aussage häufiger zu.

Mehr als die Hälfte der Busfahrenden (60 %) stimmt der Aussage zu, dass das Pendeln Zeitverschwendung sei. Dies gilt weniger für Autopendler (34 %) sowie Fahrgemeinschaftsnutzer (26 %). S- und U-Bahn-Nutzer (11 %) sowie Zugfahrende (18 %) stimmen der Aussage am seltensten zu.

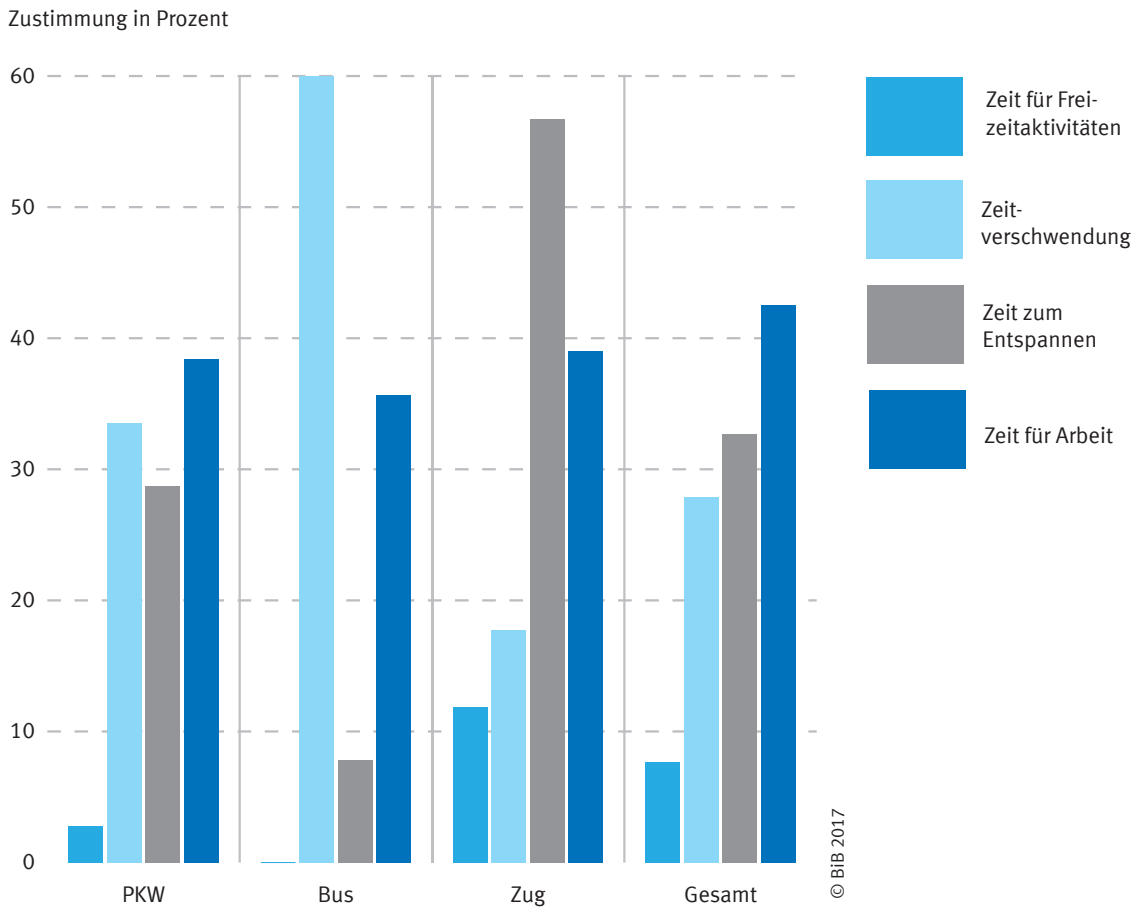
Mehr als die Hälfte der Zufahrenden (57 %) und mehr als ein Drittel der U-und S-Bahn Fahrenden (39 %) nehmen die Pendelzeit überwiegend als Zeit zum Entspannen wahr. Autofahrende sehen diese Zeit seltener als entspannend an (29 %). Nur wenige Busfahrende (8 %) und keine Fahrgemeinschaftsnutzer stimmen dieser Aussage zu.

Als Zeit zum Arbeiten sehen – etwas überraschend – 74 % der Fahrgemeinschaftsnutzer die Pendelzeit. Auch U- und S-Bahn-Nutzer stimmen dieser Aussage mit 51 % vergleichsweise häufig zu, wohingegen Zugfahren (39 %), Autofahren (38 %) sowie Busfahren (36 %) seltener als Zeit wahrgenommen wird, um Arbeit zu erledigen.

Zusammenfassend zeigt sich, dass Busfahrende die Pendelzeit besonders häufig als Zeitverschwendung empfinden, während dieses für Nutzer von S- und U-Bah-

[14] Bleiben in den Modellen 3 und 4 (Tabelle 4) Personen in Fahrgemeinschaften unberücksichtigt, zeigt sich ein vergleichbares Ergebnis. Der Interaktionsterm verliert in diesem Fall allerdings an Signifikanz (nicht dargestellt).

Abb. 2: Wahrnehmung der Pendelzeit anhand ausgewählter Hauptverkehrsmittel



Anmerkungen: n=167;
Quelle: Job Mobilities and Family Lives in Europe, deutsche Stichprobe, eigene Berechnungen.

nen sowie Zugfahrende bedeutend seltener zutrifft. Hinzu kommt, dass Zugfahrende die Pendelzeit im Vergleich am ehesten als Möglichkeit wahrnehmen, um entspannen zu können. Zuletzt zeigt sich, dass unter den Fahrgemeinschaftspendlern ein besonders hoher Anteil die Pendelzeit als Zeit zum Arbeiten wahrnimmt. Möglicherweise kann hier das gemeinsame Pendeln mit Arbeitskollegen für den beruflichen Austausch genutzt werden.

4. Fazit

In der vorliegenden Studie wurde der Frage nachgegangen, ob die Verkehrsmittelwahl bei Berufspendlern mit langen Pendeldauern von mindestens 60 Minuten für den einfachen Weg eine Auswirkung auf deren allgemeines Stressempfinden hat. Hierfür wurden deutsche Daten der ersten Welle der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ ausgewertet. Bei der Analyse wurde auch die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel berücksichtigt sowie geprüft, ob der Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stressempfinden von dem Grad der Urbanisierung abhängt. Abschließend wurde untersucht, wie die Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel ihre Pendelzeit wahrnehmen: als Freizeit, Arbeitszeit, Zeit zur Entspannung oder Zeitverschwendung.

Die Ergebnisse deuten zunächst darauf hin, dass es keine signifikanten Unterschiede im Stresserleben in Abhängigkeit von der Nutzung der untersuchten Verkehrsmittel hinsichtlich deren Art (PKW, Zug, Bus, U- oder S-Bahn) sowie deren Anzahl (eines gegenüber mehreren) gibt. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Kontrollmerk-

male Alter, Geschlecht und Bildung berücksichtigt werden. Im Durchschnitt berichten Zugfahrer zwar ein leicht höheres Stressniveau als Autofahrer, der Unterschied ist allerdings nicht signifikant. Man kann damit nicht generell davon sprechen, dass Zugfahren gegenüber dem PKW (oder umgekehrt) *per se* mit einer höheren Stressbelastung verbunden ist. Zudem ist der zunächst nachteilige Effekt der Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln gegenüber einem Verkehrsmittel auf das Stressempfinden eher auf die spezifische Alters- und Bildungsstruktur der jeweiligen Pendler sowie darauf zurückzuführen, dass diejenigen Pendler mit mehreren Verkehrsmitteln insbesondere solche nutzen, die mit einem eher höheren Stressniveau assoziiert sind.

Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass der Zusammenhang zwischen der Art des Verkehrsmittels und dem Stresserleben deutlich durch den Grad der Urbanisierung moderiert wird. Während in urbanen Gebieten die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zur Nutzung des PKW mit einem verringerten Stresserleben einhergeht, verhält es sich in ländlichen Gebieten genau umgekehrt: Hier schneidet das Pendeln mit dem Auto besser ab. Dieser Befund dürfte sich insbesondere durch Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsdichte erklären lassen.

Dennoch scheinen die verschiedenen Verkehrsmittel charakteristische Vor- und Nachteile zu haben, die individuell unterschiedlich bewertet werden. So zeigen die empirischen Befunde, dass die Fahrzeit in Zügen, S- sowie U-Bahnen deutlich seltener als verschwendete Zeit empfunden und dort häufiger zum Entspannen, zum Arbeiten oder für Freizeitaktivitäten genutzt wird. Insbesondere die Befragten, die hauptsächlich mit dem Bus fahren, empfinden ihre Pendelzeit als Zeitverschwendung und nur selten als Zeit für Freizeitaktivitäten oder zur Entspannung. Dies scheint mit dem Befund zu korrespondieren, wonach die Nutzung des Busses als Hauptverkehrsmittel im Vergleich zur Nutzung der übrigen Verkehrsmittel mit einem erhöhten Stresserleben einhergeht. Dieser Unterschied erweist sich jedoch – wie erwähnt – als nicht signifikant. Dass für die übrigen Verkehrsmittel die Befunde zur Wahrnehmung der Pendelzeit nur unsystematisch mit den Befunden zum Stresserleben zu korrespondieren scheinen, deutet hingegen darauf hin, dass hier keine vollständige Charakterisierung der Verkehrsmittel hinsichtlich deren Vor- und Nachteile vorgenommen werden konnte. Hierfür sind weitere Merkmale, wie beispielsweise Angaben zur Lärmbelästigung oder zum Kontrollempfinden, notwendig. Die Ergebnisse lassen jedoch erste Rückschlüsse darauf zu, für welche Personen, mit welchen Präferenzen zur Verwendung der Pendelzeit, die verschiedenen Verkehrsmittel besonders geeignet oder ungeeignet erscheinen.

Die vorliegende Untersuchung basiert auf vergleichsweise geringen Fallzahlen. Wegen Restriktionen bei den verwendeten Daten konnten ausschließlich Berufspendler mit einer täglichen Fahrzeit von mindestens 120 Minuten berücksichtigt werden. Aussagen zu den Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl auf das Stresserleben bei Erwerbstätigen mit kürzeren Pendeldauern sind dementsprechend nicht möglich. Für Deutschland wäre daher zukünftig eine breit(er) angelegte Untersuchung zur differenzierten Analyse des Zusammenhangs zwischen Verkehrsmittelwahl und Pendelstress wünschenswert. Zudem basiert die vorliegende Untersuchung auf Querschnittsdaten. Diese erlauben zwar Aussagen zum Zusammenhang, nicht aber zu den kausalen Beziehungen zwischen den Merkmalen. Zur Erörterung der Frage, ob die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel stärkere Stressreaktionen auslöst oder aber Personen mit einem erhöhten Stresserleben vermehrt bestimmte Verkehrsmittel wählen, sind zukünftig geeignete Längsschnittuntersuchungen erforderlich.

Trotz der erwähnten Limitationen konnten mit der vorliegenden Arbeit verschiedene Fragen zum Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stresserleben erstmals für Deutschland untersucht werden. Die Befunde legen nahe, dass die optimale Wahl des Transportmittels beim Pendeln langer Strecken unter anderem vom Grad der Verstädterung sowie von den individuellen Präferenzen hinsichtlich der Nutzung der Pendelzeit abhängen dürfte.

Danksagung

Die Autoren danken Fahima Farkhari für die aufmerksame Durchsicht des Manuskripts.

Literaturverzeichnis

Andersen, Lars B. (2017): Active commuting is beneficial for health. In: BMJ 357, j1740. doi: https://doi.org/10.1136/bmj.j1740.

BBSR (2017): Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit. Online verfügbar unter: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2017-pendeln.html.

BiB (2016): Pendler brauchen für den Weg zur Arbeit immer länger.
Online verfügbar unter: http://www.bib-demografie.de/DE/Aktuelles/Presse/Archiv/2016/2016_02_gdm_laengere_pendelzeiten.html.

Brutus, Stéphane; Javadian, Roshan; Panaccio, Alexandra J. (2017): Cycling, car, or public transit: a study of stress and mood upon arrival at work. In: International Journal of Workplace Health Management 10 (1): 13–24.

Evans, Gary W.; Wener, Richard E. (2006): Rail commuting duration and passenger stress. In: Health Psychology, 25(3): 408–412.

Ferenchak, Nicholas N.; Katirai, Matin (2015): Commute mode and mental health in major metropolitan areas. In: Transportation Letters: The International Journal of Transportation Research 7 (2): 92–103.

Flint, Ellen; Cummins, Steven; Sacker, Amanda (2014): Associations between active commuting, body fat, and body mass index: population based, cross sectional study in the United Kingdom. In: BMJ 349, g4887. doi: https://doi.org/10.1136/bmj.g4887.

Gordon-Larsen, Penny; Boone-Heinonen, Janne E.; Sidney, Steve; Sternfeld, Barbara; Jacobs Jr., David R.; Lewis, Cora E. (2009): Active commuting and cardiovascular disease risk: The CARDIA study. In: Arch Intern Med. 169 (13): 1216–1223.

Gottholmseder, Georg; Nowotny, Klaus; Pruckner, Gerald J.; Theurl, Engelbert (2009): Stress perception and commuting. In: Health Economics 18 (5): 559–576.

Grau, Andreas (2009): Pendler: Die Mehrheit nimmt weiter das Auto. In: STATmagazin. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2009_10/2009_10PDF.pdf?blob=publicationFile

Häfner, Steffen; Kordy, Hans; Kächele, Horst (2001): Psychosozialer Versorgungsbedarf bei Berufspendlern. In: Psychotherapie, Psychosomatik, Medizinische Psychologie 51(9/10): T55–T61.

Hansson, Erik; Mattisson, Kristoffer; Björk, Jonas; Östergren, Per-Olof; Jakobsson, Kristina (2011): Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden. In: BMC Public Health 11(1): 834–847.

Huynen, Philippe; Montuelt, Bertrand; Hubert, Michel; Lück, Detlev; Orain, Renaud (2008): Survey Design and Methods. In: Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo (Hrsg.): Mobile Living across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Opladen: Verlag Barbara Budrich: 47–64.

Künn-Nelen, Annemarie (2016): Does Commuting Affect Health? In: Health Economics 25 (8): 984–1004.

Lachapelle, Ugo; Frank, Lawrence D.; Saelens, Brian E.; Sallis, James F.; Conway, Terry L. (2011): Commuting by Public Transit and Physical Activity: Where You Live, Where You Work, and How You Get There. In: Journal of Physical Activity and Health 8 (1): 72–82.

Legrain, Alexander; Eluru, Naveen; El-Geneidy, Ahmed M. (2015): Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 34: 141–151.

Novaco, Raymond W.; Gonzalez, Oscar I. (2009): Commuting and Well-being. In: Amichai-Hamburger, Yair (Hrsg.): Technology and Psychological Well-Being. Cambridge: Cambridge University Press: 174–205.

Novaco, Raymond W.; Stokols, Daniel; Milanesi, Louis (1990): Objective and Subjective Dimensions of Travel Impedance as Determinants of Commuting Stress. In: American Journal of Community Psychology 18(2): 231–257.

Pfaff, Simon (2013): Pendeln oder umziehen? Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland. Dissertation. Karlsruhe, Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Online verfügbar unter: https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000037413.

Pfaff, Simon (2014): Pendelentfernung, Lebenszufriedenheit und Entlohnung – Eine Längsschnittuntersuchung mit den Daten des SOEP von 1998 bis 2009. In: Zeitschrift für Soziologie, 43(2): 113–130.

Roberts, Jennifer; Hodgson, Robert; Dolan, Paul (2011): "It's driving her mad": Gender differences in the effects of commuting on psychological health. In: Journal of Health Economics 30: 1064–1076.

Rüger, Heiko; Pfaff, Simon; Weishaar, Heide; Wiernik, Brenton M. (2017): Does Perceived Stress Mediate the Relationship between Commuting and Health-Related Quality of Life? In: Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour 50: 100-108 [DOI: 10.1016/j.trf.2017.07.005].

Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2010): Advantages and Disadvantages of Job-related Spatial Mobility. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.): Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Opladen, Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich: 69–95.

Rüger, Heiko; Schulze, Alexander (2016): Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit. In: Prävention und Gesundheitsförderung, 11(1): 27–33.

Schneider, Norbert F.; Collet, Beate; Meil Landwerlin, Gerardo; Giza-Poleszczuk, Anna; Widmer, Eric; Kaufmann, Vincent; Hubert, Michel (2011): Job Mobilities and Family Lives in Europe (First Wave). GESIS Data Archive, Cologne. ZA5065 Data file Version 1.0.0, doi:10.4232/1.11061.

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: Verlag Barbara Budrich.

Statistisches Bundesamt (2012): Stadt-/Landgliederung nach der Zuordnung von Eurostat 2000. Wiesbaden. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Archiv/Definition_STL_bis_30122011.pdf

Statistisches Bundesamt (2016): Datenreport 2016: Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Datenreport/Downloads/Datenreport2016.pdf.

Stutzer, Alois; Frey, Bruno S. (2008): Stress that doesn't pay: The Commuting Paradox. In: Scandinavian Journal of Economics 110(2): 339–366.

Tajalli, Mehrdad; Hajbabaie, Ali (2017): On the relationships between commuting mode choice and public healthcare. In: Journal of Transport & Health (4): 167–277.

van Ham, Maarten; Hooimeijer, Pieter (2009): Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job Related Migration Intentions in the Netherlands. In: Applied Spatial Analysis and Policy (2): 129–146.

Vogt, Walter; Lenz, Matthias; Kalter, Frank (2001): Tägliches Fernpendeln und sekundär induzierter Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik 88. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Wener, Richard E.; Evans, Gary W. (2011): Comparing stress of car and train commuters. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 14(2): 111–116.

Jürgen Dorbritz (BiB); Robert Naderi (BiB)

Die Stabilität des Kinderwunsches bei Kinderlosen und der Einfluss von Familienleitbildern

Wie stabil sind Kinderwünsche über einen bestimmten Zeitraum? Das ist eine Frage die durch die Erhebung von Längsschnittdaten nun mehr und mehr beantwortet werden kann. In diesem Beitrag soll dieser Frage mithilfe der zwei Wellen des Familienleitbild-Surveys nachgegangen werden. Dies hat den Vorteil dass man neben der Stabilität auch untersuchen kann inwieweit die Konstanz im Wunsch ein Kind zu bekommen (bzw. sich kein Kind zu wünschen) mit bestimmten Einstellungen zusammenhängt.

Forschungen im Längsschnitt zur Stabilität des Kinderwunsches bei Kinderlosen sind international und insbesondere in Deutschland eine Seltenheit. In der jüngeren Vergangenheit sind für Deutschland vor allem folgende Beiträge zu nennen: Buhr und Huinink (2017) – hier ging es um die Frage, warum kinderlose Männer und Frauen mit der Zeit ihren Kinderwunsch aufgeben. Hauptergebnisse der Untersuchung von sechs Wellen pairfam waren unter anderem, dass Menschen häufiger ihren Kinderwunsch aufgeben, wenn sie das Leben in ihrer Paarbeziehung als sehr wertvoll empfinden, wenn weniger positive Auswirkungen durch eine Elternschaft erwartet werden, wenn die Verwirklichung persönlicher Interessen im Vordergrund steht und wenn die biologische Uhr wahrgenommen wird (Buhr/Huinink 2017: 17f.). In etwas älteren Studien haben Buhr und Kuhnt (2012: 275ff.) sowie Heiland et al. (2008) die Kinderwunschstabilität der Kinderlosen anhand der ersten und zweiten pairfam-Welle untersucht. International sind die Arbeiten von Liefbroer (2009) sowie Miettinen und Szalma (2014) hervorzuheben. Ein dezidierter Zusammenhang zwischen Familienleitbildern und der Stabilität des Kinderwunsches ist bislang nach unserer Kenntnis und Definition von Familienleitbildern noch nicht untersucht worden.

Eine Übersicht zum Forschungsstand zur Stabilität von Kinderwünschen findet sich bei Buhr und Kuhnt (2012: 277ff.). Insgesamt lassen sich aktuell folgende Ergebnisse herausstellen:

- Die bislang vorgelegten Studien stimmen darin überein, dass die Kinderwünsche im Lebensverlauf eher instabil sind.
- Zum Alter, in dem sich die Kinderwünsche häufiger ändern, gibt es widersprüchliche Angaben. Einerseits wird von einer Anpassung an die Lebensumstände bei steigendem Alter ausgegangen. Dies zeigt sich auch in der aktuelleren Studie von Buhr und Huinink (2017). Andererseits wird eine Veränderung im jüngeren Alter als wahrscheinlicher angesehen.
- Unklarheit besteht darüber, welche Faktoren eine Veränderung des Kinderwunsches bewirken. Wenn man die aktuellen Befunde von Buhr und Huinink (2017) deutet, so scheinen jedoch die Wertigkeit der Paarbeziehung im Verhältnis zu einer (potentiellen) Elternschaft, die konsequente Haltung zu persönlichen Lebenszielen, aber auch persönliche und äußere Einflüsse von Bedeutung zu sein (Buhr/Huinink 2017: 17f.).
- Als Determinanten werden das Bildungsniveau (stärkere Reduzierung des Kinderwunsches von Hochgebildeten bei steigendem Lebensalter), Erfahrungen in der Herkunftsfamilie (das Aufwachsen mit beiden Elternteilen und Geschwistern stabilisiert den Kinderwunsch), die Partnersituation (die Trennung vom Partner reduziert den Kinderwunsch und eine neue Partnerschaft erhöht ihn), die Geburt des ersten Kindes nach dem 30. Lebensjahr (Reduzierung des Kinderwunsches) sowie der Erwerbsstatus (Erwerbstätige verändern ihren Kinderwunsch seltener) genannt.

Als Datengrundlage unserer Untersuchung dient der Familienleitbildsurvey, der in zwei Wellen in den Jahren 2012 und 2016 erhoben wurde. Ziel der Studie war es, das Wissen über die Familienleitbilder jüngerer Menschen in Deutschland (Altersgruppe 20 bis 39 Jahre) zu erweitern und ihren Einfluss auf familienbezogene Ereignisse im Lebensverlauf, wie das Eingehen von Partnerschaften, die Wahl der Form des Zusammenlebens oder die Geburt von Kindern, herauszufinden. Der Gegenstand des Beitrags – der Zusammenhang von Kinderwunsch und Familienleitbildern – leitet sich unmittelbar aus der zentralen Fragestellung des Leitbildsurveys ab. Im Panel einbezogen waren in der ersten Welle 5.000 und in der zweiten 1.858 Personen (vgl. u. a. Diabaté et al. 2017 und Schneider/Diabaté/Ruckdeschel 2015). In die nachfolgenden Analysen sind nur diejenigen Personen einbezogen, die an der ersten und zweiten Befragungswelle teilgenommen haben.

Im Vorfeld der Analysen ist zu klären, was Familienleitbilder sind, wie sie gemessen werden und welche Konzepte bei der Abbildung des Kinderwunsches Anwendung finden. Unter Familienleitbildern werden relativ stabile und sozial geteilte Vorstellungen darüber verstanden, wie das Zusammenleben in einer Familie aussehen sollte (Lück/Diabaté 2015: 20). Diese Vorstellungen können sich auf die Familie allgemein (‚Eine richtige Familie ist nur ein verheiratetes Paar mit Kindern') oder auf einzelne Aspekte (‚Ein Mann muss eine Familie allein ernähren können') beziehen (Diabaté et al. 2017: 9), die im Survey anhand einer vierstufigen Skala zu bewerten waren.

Hinsichtlich des Kinderwunsches ist festzustellen, dass in der Forschungsliteratur unterschiedliche Messkonzepte und Frageformulierungen existieren. Die Messungen werden auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen vorgenommen. Zu unterscheiden ist zwischen dem idealen Kinderwunsch, dem Kinderwunschleitbild und dem realistischen Kinderwunsch (Dorbritz/Naderi 2013: 4f.). Beim idealen Kinderwunsch wird stark von der gegebenen Lebenssituation abstrahiert und gefragt, wie viele Kinder man haben möchte, wenn alle Lebensumstände ideal für die Geburt von Kindern wären. Im Kinderwunschleitbild wird nach der gewünschten tatsächlichen Kinderzahl gefragt, ohne einen Zeitpunkt für die Erfüllung anzugeben und ohne in der Fragestellung einen Hinweis auf die aktuellen Lebensumstände zu geben. Bei der dritten Form der Messung wird zunächst nach der Kinderzahl und dann nach den noch gewünschten Kindern innerhalb eines bestimmten Zeitraums und unter Beachtung der gegebenen Lebensumstände gefragt. Der so ermittelte Kinderwunsch wird für die nachfolgenden Untersuchungen verwendet.

Für die Analysen sind drei zentrale Fragestellungen entwickelt worden:

1. Wie stabil sind Leitbilder und Kinderwünsche zwischen der ersten und zweiten Welle?
2. Besteht ein Zusammenhang zwischen Stabilität und Wandel bei Kinderwünschen und Leitbildern?
3. Unterscheiden sich die Familienleitbilder derjenigen, die keine Kinder haben und auch keine Kinder wollen, von denen, die sich Kinder wünschen?

Die Kinderwünsche Kinderloser und ihre Stabilität

Aus der Perspektive des Kinderwunsches können Personen ohne Kinder in zwei Gruppen eingeteilt werden. Erstens diejenigen, die keine Kinder haben und sich auch in Zukunft keine Kinder wünschen. Die zweite Gruppe wird von denen gebildet, die kinderlos sind, aber angegeben haben, noch Kinder haben zu wollen. Diese beiden Gruppen bilden den Ausgangspunkt der Analysen mit der ersten Befragungswelle. In der zweiten Welle wird dann nach Veränderung und Stabilität gesucht. Tabelle 1 zeigt die Anteile der Personen mit und ohne Kinderwunsch in der Welle 1 und die Veränderungen zu Welle 2 bezüglich des Kinderwunsches.

Dabei sind zunächst zwei Ergebnisse auffällig: Erstens zeigt sich, dass die überwiegende Mehrheit der Kinderlosen in der ersten und zweiten Welle (80,9 bzw. 81,5 %) einen Kinderwunsch hat. Zweitens ist mit Blick auf den Untersuchungsgegenstand hervorzuheben, dass die vorhandenen bzw. nicht vorhandenen Kinderwünsche außerordentlich stabil sind, und sich in den 4 Jahren zwischen den Wellen kaum verändert haben. In Welle 1 hatten 19,1 % keinen Kinderwunsch. In Welle 2 waren es noch 12,9 %. Bei 6,2 % ist in der Zeit zwischen den Wellen ein Kinderwunsch entstanden. In der ersten Welle hatten 80,9 % einen Kinderwunsch, in der zweiten Welle 81,5 %. Der Anstieg ist dadurch entstanden, da bei 6,2 % der Kinderlosen ohne Kinderwunsch ein Kinderwunsch entstanden ist und bei 5,5 % der Kinderlosen mit Kinderwunsch dieser Wunsch erloschen ist.

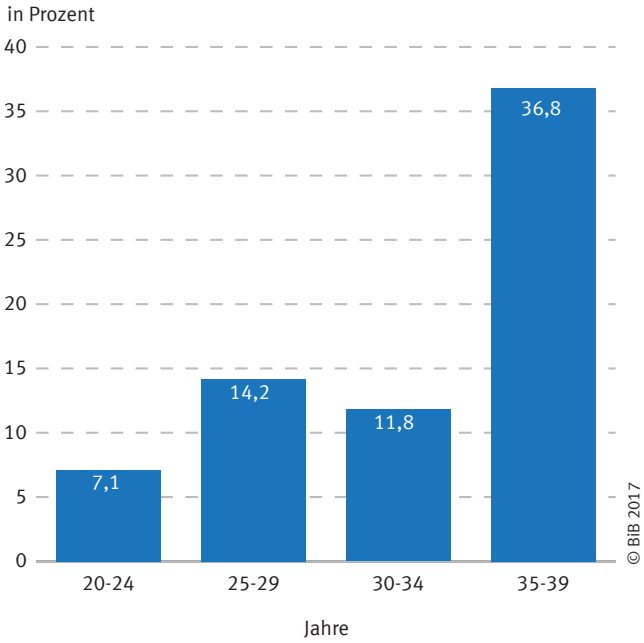
Das Alter hat eine besondere Bedeutung für die Frage nach der Stabilität von Kinderwünschen. Die Ergebnisse bei den 35- bis 39-Jährigen weichen deutlich von

Tab. 1: Veränderungen von der ersten zur zweiten Befragungswelle bei den Kinderlosen mit und ohne Kinderwunsch im Familienleitbildsurvey, Deutschland, 2012 und 2016 (in %)

Welle 1		Welle 2	
Ohne Kinderwunsch	19,1	Weiter ohne Kinderwunsch	12,9
		Jetzt mit Kinderwunsch	6,2
Mit Kinderwunsch	80,9	Weiter mit Kinderwunsch	75,3
		Jetzt ohne Kinderwunsch	5,5

Datenquelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Familienleitbildsurvey, 2012 und 2016

Abb. 1: Kinderlose konstant ohne Kinderwunsch in zwei Wellen nach Altersgruppen, Deutschland, 2012–2016, in Prozent



Datenquelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Familienleitbildsurvey, 2012, 2016

denen der anderen Altersgruppen ab. Die Anteile der Kinderlosen ohne Kinderwunsch sind mit 41,4 % deutlich höher und die Anteile derjenigen mit Kinderwunsch sind deutlich niedriger. Aber immerhin verfügen noch 58,6 % der Kinderlosen über einen Kinderwunsch. Mit diesem Ergebnis wird angezeigt, dass die individuelle Bereitschaft zu späteren Erstgeburten noch in einem größeren Umfang vorhanden ist. 41,4 % der Kinderlosen der Welle 1 in der Altersgruppe 35–39 Jahre möchten auch keine Kinder mehr haben. In Welle 2 hat sich der Anteil auf 35,4 % verringert – letztlich sind die Befragten dann auch nochmal vier Jahre älter. Es ist hervorzuheben, dass bei 6,1 % noch ein „später" Kinderwunsch entstanden ist. Als Hauptgrund für die hohen Anteile von Kinderlosen ohne Kinderwunsch ist anzunehmen, dass keine realistische Chance mehr auf die Verwirklichung des Kinderwunsches gesehen wird. Die Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind hochsignifikant und weisen die höchsten Cramers V-Werte auf.

Familienleitbilder Kinderloser nach dem Kinderwunsch

Die nachfolgenden Analysen sind auf zwei Fragestellungen ausgerichtet. Erstens wird gefragt, inwieweit Stabilität oder Wandel des Kinderwunsches von der ersten zur zweiten Welle mit stabilen oder sich wandelnden Leitbildkonstellationen einhergeht. Zweitens liegt ein Fokus auf den Unterschieden der Bewertung der verschiedenen Items innerhalb der vier Kinderwunschgruppen (Tab. 2).

Veränderungen zwischen der ersten und zweiten Welle

Generell ist festzuhalten, dass die Leitbilder zwischen der ersten und zweiten Welle mehrheitlich stabil geblieben sind oder sich nur geringfügig verändert haben. Diese Aussage trifft insbesondere auf die beiden Gruppen zu, in denen sich der Kinderwunsch nicht verändert hat (kein bzw. ein Kinderwunsch in beiden Wellen).

Bestand nur ein Kinderwunsch in der Welle 1 (Kinderwunsch in Welle 2 'aufgegeben'), haben die Leitbilder, in denen eine positive Sicht auf Kinder ausgedrückt wird, an Zustimmung verloren. Ist hingegen ein Kinderwunsch entstanden, haben sich die Zustimmungsanteile erhöht. Am stärksten trifft dies auf die Beurteilung der Wichtigkeit von eigenen Kindern zu. Es steigen dann die Anteile derjenigen, die der Auffassung sind, dass eigene Kinder wichtig oder sehr wichtig sind, von 17,5 auf 57,8 %. Wenn der Kinderwunsch in Welle 2 nicht (mehr) vorhanden ist, sinkt dieser Wert von 67,9 auf 17,9 %. Mit dem Entstehen eines Kinderwunsches steigt zudem die Zustimmung zu der Aussage, dass Kinder einfach zum Leben dazugehören. Weniger akzeptiert wird die Aussage ‚Heutzutage ist es normal, keine Kinder zu haben'. Ein umgekehrter Trend lässt sich wiederum beobachten, wenn ein Kinderwunsch nur in Welle 1 vorhanden ist. Keine Kinder zu haben, wird als Normalität stärker anerkannt und die Zustimmung zu dem Item ‚Es ist viel zu kompliziert, Kinder großzuziehen' erhöht sich.

Bestand in beiden Wellen kein Kinderwunsch, verringerte sich die Zustimmung in Welle 2 zu Aussagen, die positive Auswirkungen durch Elternschaft ausdrücken: ‚Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger' und ‚Kinder gehören zum Leben einfach dazu'. In der Gruppe ‚Kinderwunsch in beiden Wellen' ist hingegen die höchste Stabilität anzutreffen. Es hat sich lediglich die Zustimmung zu folgendem Grund verringert: keine Kinder haben zu wollen, weil es zu kompliziert sei Kinder großzuziehen.

Unterschiede zwischen den Kinderwunschgruppen

Beim Vergleich der Bewertungen einzelner Items zwischen den Kinderwunschgruppen treten drei Unterschiede hervor. Erstens fallen wiederum die Differenzen bei

Tab. 2a: Familienleitbilder und Kinderwunsch von Kinderlosen in der ersten und zweiten Welle des Familienleitbildsurveys in Deutschland, 2012 und 2016 (in Prozent)

	Kein Kinderwunsch in beiden Wellen		Ein Kinderwunsch in beiden Wellen	
Items	Zustimmung		Zustimmung	
	Welle 1	Welle 2	Welle 1	Welle 2
Wichtigkeit, eigene Kinder zu haben	0,8	3,1	90,3	90,3
Heutzutage ist es normal, keine Kinder zu haben	92,2	92,8	58,1	55,7
Grund gegen Kinder: Kinder und Beruf schlecht vereinbar	*	89,9	*	78,8
Kinderlose verhalten sich egoistisch, weil sie ein bequemes Leben führen wollen	9,2	*	23,2	*
Kinderlose sollen höhere Steuern und Abgaben leisten als Eltern	14,7	*	42,7	*
Grund gegen Kinder: Es ist viel zu kompliziert, Kinder großzuziehen	37,2	40,8	35,4	26,1
Grund gegen Kinder: Angst vor einer Trennung	24,4	*	28,7	*
Grund gegen Kinder: weil Kinder die Partnerschaft belasten	*	24,8	*	14,9
Grund für Kinder: Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger	93,1	72,3	95,3	97,5
Grund für Kinder: Kinder gehören einfach zum Leben dazu	93,8	55,8	92,5	93,3
Bedingung für Kinder: Paar muss verheiratet sein	8,5	6,2	17,9	19,0

* In den Wellen 1 und 2 nicht vergleichbar erfragt

Tab. 2b: Familienleitbilder und Kinderwunsch von Kinderlosen in der ersten und zweiten Welle des Familienleitbildsurveys in Deutschland, 2012 und 2016 (in Prozent)

	Nur ein Kinderwunsch in Welle 1		Nur ein Kinderwunsch in Welle 2	
Items	Zustimmung		Zustimmung	
	Welle 1	Welle 2	Welle 1	Welle 2
Wichtigkeit, eigene Kinder zu haben	67,9	17,9	17,5	57,8
Heutzutage ist es normal, keine Kinder zu haben	67,9	78,6	68,3	58,7
Grund gegen Kinder: Kinder und Beruf schlecht vereinbar	*	62,5	*	79,7
Kinderlose verhalten sich egoistisch, weil sie ein bequemes Leben führen wollen	25,0	*	14,1	*
Kinderlose sollen höhere Steuern und Abgaben leisten als Eltern	35,7	*	34,9	*
Grund gegen Kinder: Es ist viel zu kompliziert, Kinder großzuziehen	28,6	35,7	29,7	26,6
Grund gegen Kinder: Angst vor einer Trennung	21,4	*	39,1	*
Grund gegen Kinder: weil Kinder die Partnerschaft belasten	*	33,9	*	14,1
Grund für Kinder: Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger	85,7	96,4	93,7	100,0
Grund für Kinder: Kinder gehören einfach zum Leben dazu	94,6	83,9	81,0	92,2
Bedingung für Kinder: Paar muss verheiratet sein	10,7	12,5	3,2	9,4

* In den Wellen 1 und 2 nicht vergleichbar erfragt
Datenquelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Familienleitbildsurvey, 2012 und 2016

der Wichtigkeit von Kindern auf. Diese sind extrem bei denen, die entweder in beiden Wellen einen Kinderwunsch haben oder eben konstant keinen Kinderwunsch haben. Wer keinen Kinderwunsch hat, stuft die Wichtigkeit von Kindern als sehr niedrig ein. Nur 0,8 % (W1) bzw. 3,0 % (W2) sehen Kinder als wichtig bzw. sehr wichtig an. Bei denen mit einem Kinderwunsch sind es dagegen in beiden Wellen jeweils 90,3 %. Die Werte für die beiden Gruppen mit wechselndem Kinderwunsch liegen zwischen den Extremwerten und schwanken, wie gezeigt, zwischen der ersten und der zweiten Welle.

Deutlich sind zweitens auch die Unterschiede bei der Akzeptanz von Kinderlosigkeit. Die Aussage ‚Heutzutage ist es normal, keine Kinder zu haben' fand bei denjenigen ohne Kinderwunsch in beiden Wellen mit 92,2 % (W1) bzw. 92,8 % (W2) eine überaus hohe Zustimmung.

Ist durchgängig ein Kinderwunsch vorhanden, fällt die Zustimmung mit 58,1 % (W1) bzw. 55,7 % (W2) viel geringer aus. Die Zustimmung bei wechselndem Kinderwunsch liegt wiederum zwischen den Werten der beiden Gruppen mit stabilem Kinderwunsch. Unterschiede, wenn auch auf einem geringeren Niveau, finden sich auch dahingehend, dass Personen ohne Kinderwunsch seltener der Auffassung sind, dass sich Kinderlose egoistisch verhalten, weil sie ein bequemeres Leben führen wollen und dass sie höhere Steuern und Abgaben leisten sollen. Daneben wird von denjenigen ohne Kinderwunsch hervorgehoben, dass Kinder und Beruf schlecht vereinbar sind, wobei diese Aussage generell eine relativ hohe Zustimmung erfahren hat. Ebenfalls generell sehr hoch ist in den Gruppen mit stabilem bzw. wechselndem Kinderwunsch die Zustimmung zu den Aussagen ‚Kinder gehören einfach zum Leben dazu' und ‚Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger'.

Drittens konnten spezifische Bewertungen hinsichtlich der Belastung der Partnerschaft durch Kinder ermittelt werden. In den beiden Gruppen, die in der zweiten Welle keinen Kinderwunsch hatten, wird viel stärker davon ausgegangen, dass Kinder die Partnerschaft belasten. Am häufigsten wird diese Ansicht mit 33,9 % in der Gruppe vertreten, die in der ersten Welle einen Kinderwunsch hatte, diesen aber im Zeitraum bis zur zweiten Welle aufgegeben hatte. 24,8 % Zustimmung wurde für diejenigen ermittelt, die in beiden Wellen keinen Kinderwunsch hatten. Nur 14,1 bzw. 14,9 % der Befragten stimmten dieser Aussage zu, wenn sie einen Kinderwunsch haben. Dieses Ergebnis ist vergleichbar mit dem, was Buhr und Huinink (2017: 17) herausgefunden haben: „First, even if the effect is no more significant in the full model, respondents with a partner who highly valued living in a partnership were more likely to have given up on having children."

Diskussion der Ergebnisse

Ganz allgemein ist herauszustellen, dass die überwiegende Mehrheit der befragten Kinderlosen in der Altersgruppe 20–39 Jahre einen Kinderwunsch hat. Die Wünsche nach Kindern bzw. nach keinen Kindern sind außerordentlich stabil. Nur bei wenigen ohne Kinderwunsch in der ersten Welle ist ein Kinderwunsch entstanden und bei ebenso wenigen mit Kinderwunsch ist dieser bis zur zweiten Welle erloschen. Der Kinderwunsch zeigt dabei eine deutliche Altersabhängigkeit. Wurde bis zum 34. Lebensjahr kein Kind geboren, steigt der Anteil der Kinderlosen ohne Kinderwunsch stark an. Dies entspricht den Befunden aus der pairfam-Studie von Buhr und Huinink (2017: 18). Offensichtlich realisieren insbesondere Frauen das Ende der fertilen Phase und passen ihren Kinderwunsch an.

Das wesentliche Ergebnis der Analysen auf der Basis der Familienleitbildstudie ist, dass ein starker Zusammenhang zwischen Vorhandensein eines Kinderwunsches und der Bewertung von familienbezogenen Leitbildern herausgefunden wurde. Unterschieden wurde zwischen: 1. in beiden Wellen kein Kinderwunsch, 2. in beiden Wellen ein Kinderwunsch, 3. ein Kinderwunsch nur in der ersten Welle und 4. ein Kinderwunsch nur in der zweiten Welle.

Hinsichtlich der Bewertung von Leitbildern fanden sich Unterschiede in der Gruppe ‚in beiden Wellen kein Kinderwunsch' zu den übrigen drei Gruppierungen. Am deutlichsten treten diese Unterschiede hervor, wenn diejenigen verglichen werden, die in beiden Wellen einen bzw. keinen Kinderwunsch hatten. Deutlich sind die Unterschiede bei der Wichtigkeit von Kindern. Liegt stabil kein Kinderwunsch vor, sind Kinder meistens nicht wichtig für die entsprechenden Befragten. Wenn hingegen in beiden Wellen ein Kinderwunsch vorhanden ist, erlangen Kinder für eine überwiegende Mehrheit eine sehr hohe Bedeutung. Ebenfalls auffällig ist, dass bei einem Nichtvorhandensein eines Kinderwunsches Kinderlosigkeit stärker toleriert wird. Demgegenüber bejaht die Gruppe mit einem stabilen Kinderwunsch stärker die Aussagen, die die positiven Aspekte des Lebens mit Kindern zum Ausdruck bringen (z. B. ‚Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger').

Mit der hohen Stabilität der Kinderwünsche ist eine relativ hohe Stabilität der familienbezogenen Leitbilder verknüpft. Dies findet sich häufiger in den beiden Gruppen, in denen der Kinderwunsch in beiden Wellen unverändert geblieben ist, wobei nochmals eine höhere Stabilität bei denen aufgefunden wurde, die tatsächlich einen Kinderwunsch hatten. In der Gruppe ohne Kinderwunsch ist es demgegenüber zwischen der ersten und zweiten Welle zu einer niedrigeren Zustimmung zu den kinderbejahenden Items gekommen (‚Kinder gehören einfach zum Leben dazu'; ‚Das Leben wird durch Kinder bunter und vielfältiger'). Hat sich der Kinderwunsch zwischen den

beiden Wellen verändert, ist also ein Kinderwunsch entstanden bzw. ist der Kinderwunsch erloschen, dann hat sich die Zustimmung zu einem Teil der familienbezogenen Leitbilder ebenfalls verändert. Dies hat bei beiden Richtungen der Veränderung des Kinderwunsches stattgefunden. So steigt bei einem entstandenen Kinderwunsch die Zustimmung zu der Aussage ‚Es ist wichtig, eigene Kinder zu haben' um fast 40 Prozentpunkte an. Ist in der zweiten Welle kein Kinderwunsch mehr vorhanden, reduziert sich die Zustimmung um sogar 50 Prozentpunkte. Veränderungen bei der Zustimmung zu Leitbildern in der gleichen Art und Weise konnten auch bei der Akzeptanz von Kinderlosigkeit und der Beurteilung der Schwierigkeiten bei der Erziehung der Kinder (jeweils verstärkt bei Erlöschen des Kinderwunsches) festgestellt werden.

Es gibt nach diesen Ergebnissen somit eine kleine Gruppe, in der eine Veränderung des Kinderwunsches mit Änderungen in der Zustimmung zu familienbezogenen Leitbildern verbunden ist. Dabei kann keine Aussage über die Richtung des Zusammenhangs getroffen werden. Es muss offen bleiben, ob bestimmte Besonderheiten bei der Bewertung von Leitbildern das Entstehen von Kinderwünschen begünstigen oder verhindern bzw. ob das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein eines Kinderwunsches die Wahl von Leitbildern beeinflusst.

In den Analysen drängt sich allerdings der Eindruck auf, dass bei einem stabilen Kinderwunsch bzw. einem konsequent nicht vorhandenen Kinderwunsch bestimmte Leitbilder wichtiger oder weniger wichtig erscheinen und diese bei einem Wandel im Kinderwunsch in die eine oder andere Richtung adaptiert werden.

Literatur

Buhr, Petra; Huinink, Johannes (2017): Why Childless Men and Women Give Up on Having Children. In: European Journal of Population. DOI: 10.1007/s10680-017-9429-1.

Buhr, Petra; Kuhnt, Anne-Kristin (2012): Die kurzfristige Stabilität des Kinderwunsches von Kinderlosen in Ost- und Westdeutschland: eine Analyse mit den ersten beiden Wellen des deutschen Beziehungs- und Familienpanels. In: Zeitschrift für Familienforschung, Sonderheft 2012: 275–297.

Diabaté, Sabine et al. (2017): Familienleitbilder. Alles wie gehabt? Partnerschaft und Elternschaft in Deutschland. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

Dorbritz, Jürgen; Naderi, Robert (2013): Trendwende beim Kinderwunsch? In: Bevölkerungsforschung Aktuell, 04/2013: 2–7.

Heiland, Frank; Prskawetz, Alexia; Sanderson, Warren C. (2008): Are individuals' desired family sizes stable? Evidence from West German panel data. In: European Journal of population, 24, 2: 129–156.

Liefbroer, Aart (2009): Changes in family size intentions across young adulthood: A life-course perspective. In: European journal of Population 25, 4: 363–386.

Lück, Detlev; Diabaté, Sabine (2015): Familienleitbilder: Ein theoretisches Konzept. In: Schneider, Norbert F.; Diabaté, Sabine; Ruckdeschel, Kerstin (Hrsg.): Familienleitbilder in Deutschland. Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft, Band 48. Opladen, Berlin, Toronto: Verlag Barbara Budrich: 19–28

Lück, Detlev; Naderi, Robert; Ruckdeschel, Kerstin (2015): Zur Messung von Familienleitbildern: Studiendesign und Operationalisierung. In: Schneider, Norbert F.; Diabaté, Sabine; Ruckdeschel, Kerstin (Hrsg.): Familienleitbilder in Deutschland. Kulturelle Vorstellungen zu Partnerschaft, Elternschaft und Familienleben, Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft, Band 48, Verlag Barbara Budrich, Opladen. Berlin Toronto: 29–43.

Miettinen, Anneli; Szalma, Ivett (2014): Childlessness Intentions and Ideals in Europe. In: Finnish Yearbook of Population Research: 31–55.

Schneider, Norbert F.; Diabaté, Sabine; Ruckdeschel, Kerstin (Hrsg.): Familienleitbilder in Deutschland. Kulturelle Vorstellungen zu Partnerschaft, Elternschaft und Familienleben, Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft, Band 48, Verlag Barbara Budrich, Opladen. Berlin Toronto.

Rückblick

DGD-Jahrestagung 2017 zum Thema Alterung-Arbeit-Gesundheit

Die Tagung der Deutschen Gesellschaft für Demographie fand im Rahmen der Statistischen Woche vom 19. bis 21. September 2017 in Rostock statt. Dabei waren auch Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus dem BiB vertreten.
Das zentrale Thema der Veranstaltung lautete „Alterung – Arbeit – Gesundheit". Dabei standen vor allem der Zusammenhang zwischen Arbeit und Gesundheit und die Auswirkungen auf alternde Gesellschaften im Fokus.
Neben den zahlreichen regulären Sessions der Statistischen Woche gab es sechs „Sondersessions", in denen unter anderen auch das BiB aktuelle Daten und neue Forschungsergebnisse präsentierte.

Wird der Wunsch nach Erwerbstätigkeit im Rentenalter auch umgesetzt?

So untersuchte **Frank Micheel** die Frage, ob eine vorhandene Intention für eine Erwerbstätigkeit im Ruhestand dann auch tatsächlich verwirklicht wird. Auf der Datengrundlage der Längsschnittstudie „Transitions and Old Age Potential (TOP)" des BiB mit zwei Befragungswellen konnte er einen sehr starken statistischen Zusammenhang zwischen der Intention zur Beschäftigung im Ruhestand und einer späteren tatsächlichen Umsetzung in der bivariaten Betrachtung nachweisen. Diese Assoziation bleibt auch in den multivariaten Analysen stabil, betonte Micheel. Für eine weiterführende Debatte über die Gestaltung einer kohärenten Alterspolitik wäre es beispielsweise von Interesse, einen Blick auf die Faktoren der betrieblichen Ebene zu werfen und zu untersuchen, welche für eine Verwirklichung der Intentionen förderlich sind und welche diese eher verhindern, resümierte er.

Die Themen der DGD-Jahrestagung sind meist auch ein Spiegelbild der aktuellen demografischen Situation und Forschungslage. Dies gilt in besonderem Maße auch für die diesjährige Veranstaltung, die sich vor allem mit dem wechselseitigen Zusammenhang zwischen Arbeit und Gesellschaft im Hinblick auf alternde Gesellschaften befasste.
Begrüsst wurden die Mitglieder in den Räumen der Universität Rostock vom derzeitigen Vorstand, Präsidentin Prof. Dr. Gabriele Doblhammer (Universität Rostock), und dem Vizepräsidenten und Direktor des BiB, Prof. Dr. Norbert F. Schneider. (Bild: BiB)

Immer mehr Erwerbstätige wollen auch im Ruhestand arbeiten. Allerdings lässt sich bisher nur schwer abschätzen, von welchen Beteiligungszahlen ausgegangen werden kann. Frank Micheel untersuchte mithilfe eines psychologischen Handlungsmodells die Frage, ob die Intention für eine spätere Beschäftigung im Rentenalter auch verwirklicht wird. (Bild: BiB)

Welche Erkenntnisse liefern die Daten der TOP-Studie des BiB im Vergleich zu anderen Datenquellen?

Das Konzept der TOP-Studie stand auch im Mittelpunkt des Vortrags von **Dr. Andreas Mergenthaler**. Zunächst wies er darauf hin, dass empirische Daten zur zweiten Lebenshälfte im Zuge des voranschreitenden demografischen Alterns eine immer größere Bedeutung haben. Er gab einen Überblick über ausgewählte sozi-

Über Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei den Konzepten empirischer Surveys zur zweiten Lebenshälfte informierte Dr. Andreas Mergenthaler in seinem Vortrag. (Bild: BiB)

alwissenschaftliche Daten verschiedener Surveys, die empirisch fundierte Aussagen zur Lebenssituation älterer Erwachsener liefern. Dazu zählen zum Beispiel der Deutsche Alterssurvey (DEAS) und der Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe (SHARE). Für viele der inhaltlich breit aufgestellten Studien wie der DEAS, dem eine Stichprobe von 40- bis 85-Jährigen zugrunde liegt, sind bereits seit einigen Jahren sowohl Querschnitts- als auch Paneldaten verfügbar, erläuterte Dr. Mergenthaler. Damit ist es möglich, die Bedingungen und individuellen Konsequenzen typischer Lebensereignisse wie beispielsweise der Pflegebedürftigkeit des Ehepartners und deren Folgen für ältere Menschen im Zeitverlauf zu analysieren. Der SHARE-Survey ermöglicht als Panel zudem den Vergleich einer repräsentativen Stichprobe von 50- bis 85-Jährigen aus Deutschland mit älteren Menschen aus europäischen Ländern vor allem im Hinblick auf den Zusammenhang zwischen sozialer Lage und Lebensqualität.

Die TOP-Studie des BiB ist dagegen als Längsschnittstudie thematisch zugespitzt. Ihr Interesse gilt den Übergängen in den Ruhestand und dem Engagement am Arbeitsmarkt, in der Familie und der Zivilgesellschaft von älteren Deutschen im Alter zwischen 55 und 70 Jahren. Die bisher in zwei Befragungswellen durchgeführte Studie ergänzt die genannten Surveys in bestimmten Bereichen und leistet somit einen Beitrag zu Komplettierung der Datenlage, betonte Dr. Mergenthaler. Darüber hinaus liege ihre Stärke in der methodischen Ausrichtung auf eine Subjekt- und Handlungsorientierung, die Produktivitätsspielräume und -potenziale Älterer deutlich werden lässt. Die Fortführung bzw. den Ausbau solch dynamischer Panelstudien betrachtet Dr. Mergenthaler als eine Voraussetzung dafür, um differenzierte Alternsprozesse zwischen verschiedenen Kohorten noch besser abbilden zu können. Er plädierte für eine Ergänzung bestehender Mikrodaten hinsichtlich sozialer bzw. sozialräumlicher Kontexte, in die die individuellen Entscheidungen und Übergänge älterer Erwachsener eingebettet sind. Dies ist von großem Vorteil, um Altern als Mehrebenenprozess abbilden zu können, konstatierte er. Daher ist auch eine dritte Welle des TOP-Surveys für 2018/2019 geplant.

Welchen Beitrag liefert der Leitbildansatz für die Familienforschung?

Bei der Suche nach Ursachen für demografische Phänomene wie das dauerhaft niedrige Geburtenniveau in Deutschland hat die Sozialforschung den Einfluss kultureller Faktoren auf das Fertilitätsgeschehen früher kaum beachtet. Um diese Lücke zu schließen, hat das BiB durch die Anwendung des Leitbildkonzepts auf die Familie neue Erkenntnisse erschlossen, die einen stärkeren Einbezug von Kultur als gewinnbringend bestätigen. **Kerstin Ruckdeschel** stellte in ihrem Vortrag das Leitbild-Konzept vor und gab einen Einblick in die methodische Vorgehensweise bei der Messung von Familienleitbildern. Als methodische Pionierarbeit wurden in der Studie neben den individuellen auch gesellschaftliche Leitbilder erfragt. Ruckdeschel erklärte die Vorgehensweise und Validierung bei der Gewinnung der Daten. Die bisher durchgeführten zwei Wellen (1. Welle: 2012; 2. Welle: 2016) geben Aufschluss über identifizierte Leitbilder, ihre Wirksamkeit und Stabilität. Dazu werden auch Wechselwirkungen zwischen Leitbildern erkennbar. So lasse sich zum Beispiel eine Diskrepanz zwischen persönlichen und gesellschaftlichen Leitbildern erkennen, betonte Frau Ruckdeschel: Die Befragten nehmen in der Gesellschaft konservativere und restriktivere Leitbilder wahr, als die, denen sie persönlich folgen bzw. denen sie vorgeben zu folgen. Dies zeigt sich beispielsweise beim Kinderreichtum (ab 3 Kindern), der aus individueller Sicht positiv bewertet wird, innerhalb der Gesellschaft aber als Negativimage wahrgenommen wird. Dazu zeigen die Analysen, dass Kinderlosigkeit mittlerweile mehrheitlich als

Lebensstil akzeptiert wird, auch wenn die meisten selbst Kinder haben oder haben möchten. Als problematisch bezeichnete Frau Ruckdeschel die Überfrachtung von Familienleitbildern in Deutschland. So beinhalten viele Leitbilder Anforderungen, die voraussetzungsvoll und unter den aktuellen Bedingungen schwer zu realisieren sind. Es gebe hier hohe Ansprüche, die zur Überforderungen der Eltern führen könnten, da sie eine Anspruchshaltung an potentielle und werdende Eltern zementieren, warnte die Soziologin. Als eine Konsequenz daraus könnten sich überfrachtete Familienleitbilder hemmend auf die Familiengründung und -erweiterung auswirken. Insgesamt hat sich das Konzept, individuelle und gesellschaftliche Leitbilder getrennt zu messen, bewährt und erlaubt neue Erkenntnisse über die kulturellen Hintergründe des niedrigen Geburtenniveaus in Deutschland. Die erste Welle des Datensatzes ist bereits über GESIS für Forscher verfügbar, die zweite Welle wird in absehbarer Zeit folgen.

Der Einfluss regionalspezifischer Faktoren auf die endgültige Kinderzahl

Mit der Frage, wie sich die Kohortenfertilität (also die endgültige Kinderzahl je Frau) auf Kreisebene in Deutschland unterscheidet und welche Faktoren für die Unterschiede verantwortlich sind, beschäftigte sich **Dr. Martin Bujard**. Auf der Basis seiner gemeinsam mit Melanie Scheller vom Statistischen Bundesamt durchgeführten Studie zum „Einfluss regionaler Faktoren auf die Kohortenfertilität“ stellte er zunächst fest, dass ein großer Teil der Fertilitätsforschung regionale Faktoren oftmals ausklammert. Aufgrund der hohen Varianz der Fertilität auf Kreisebene und großen Unterschieden lokaler Opportunitätsstrukturen bei den ökonomischen, politischen und kulturellen Faktoren, sei es essenziell, die Fertilitätsforschung um kreisspezifische Faktoren zu erweitern, betonte er. Seine Berechnungen der endgültigen Kinderzahl (CTFR) für die Frauengeburtskohorten 1969 bis 1972 in allen 402 Kreisen Deutschlands belegen starke Unterschiede zwischen den Kreisen. So schwankt die CTFR auf Kreisebene in einer Spannbreite zwischen 1,05 bis 2,00 Kindern je Frau und unterscheidet sich damit fundamental von der zusammengefassten Geburtenziffer (TFR).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die endgültige Kinderzahl in den Kreisen höher ist, in denen ein geringer Akademikerinnenanteil herrscht, die Katholikenquote hoch ist und eine traditionelle Wirtschaftsstruktur etabliert ist. Hinzu kommt eine niedrige Arbeitslosenquote, geringe Urbanität und ein Wohnungsmarkt mit vielen großen Wohnungen sowie ein Überschuss an Männern, analysierte der Politologe. Die Resultate seiner Analysen bestätigen somit den hohen Einfluss regionaler Faktoren auf die Fertilität.

Welche Faktoren beeinflussen die Bereitschaft zum Fernpendeln?

Beruflich veranlasste Fernpendelmobilität gewinnt als Alternative zur Binnenmigration zunehmend an Bedeutung. Die wissenschaftliche Beschäftigung mit diesem Thema befasst sich bisher fast ausschließlich mit dem tatsächlichen Pendelverhalten. Daher untersuchten **Dr. Heiko Rüger** und **Dr. Simon Pfaff** in ihrem Beitrag, welche Faktoren die Fernpendel*bereitschaft* beeinflussen. Dieser Ansatz bietet nach Einschätzung von Dr. Rüger ergänzende Vorteile: Er ist weniger selektiv und die Mobilitätspotenziale innerhalb der Gesellschaft können besser abgeschätzt werden. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie sich verschiedene sozio-demografische Merkmale, soziale und kulturelle Normen sowie Einstellungen (u. a. gegenüber der Pendelmobilität) auf die Bereitschaft zum täglichen Fernpendeln (mind. 60 Min. einfacher Weg) auswirken und inwieweit es geschlechterspezifische Unterschiede gibt.

Die Ergebnisse auf der Basis von Daten des europäischen Surveys „Job Mobilities and Family Lives“ zeigen zunächst, dass das eigene gegenwärtige Mobilitätsverhalten den stärksten Faktor für Mobilitätsbereitschaft darstellt. Dazu erhöht ein mobiler Partner die eigene Pendelbereitschaft deutlich, so Dr. Rüger. Signifikant positive Effekte haben unter anderem auch die Sorge um den Arbeitsplatz, ein befristeter Arbeitsvertrag sowie eine Vollzeitbeschäftigung. Dagegen hat das Vorhandensein von Wohneigentum einen tendenziell negativen Effekt auf die Pendelbereitschaft.

Aus der Geschlechterperspektive lässt sich konstatieren, dass Frauen eine wesentlich niedrigere Fernpendelbereitschaft als Männer aufweisen. Allerdings beeinflussen Kinder die Fernpendelbereitschaft von Frauen signifikant negativ – die von Männern hingegen nicht. Aus der Sicht von Dr. Rüger zeigen die Ergebnisse, dass bei den Frauen die Rolle als Mutter an sich und die damit verbundenen sozialen Normen für ihre Pendelbereitschaft möglicherweise entscheidender sind als die

konkrete Aufgabenverteilung im Haushalt, da Letztere wiederum in den vorliegenden Daten nur schwach mit der Fernpendelbereitschaft von Müttern zusammenhängt.

Grundsätzlich verweisen die Genderunterschiede beim Fernpendeln auf bestehende Vereinbarkeitsprobleme und ein Dilemma für Mütter: So könnte ihre geringere Pendelbereitschaft mit Nachteilen auf dem Arbeitsmarkt einhergehen, vermutet der Soziologe. *(Siehe dazu ergänzend auch den Vortrag von Dr. Heiko Rüger bei der ESA-Tagung, Seite 27.)*

Bernhard Gückel, BiB

Das BiB auf der ESA-Tagung 2017 in Athen

Die vom 29.08. bis zum 01.09.2017 in der griechischen Hauptstadt Athen stattfindende Konferenz stand unter dem Motto „(Un)Making Europe: Capitalism, Solidarities, Subjectivities“.

Besonderes Interesse galt der Frage, inwieweit die vielfältigen Analysen, Theorien und Methoden der soziologischen Disziplinen dazu genutzt werden können, um die Gestaltung bzw. Neuordnung Europas im Hinblick auf die derzeitige Situation zu erklären und damit zu einem besseren Verständnis beizutragen. Dazu lieferte ein prominenter Redner, der ehemalige griechische Finanzminister Yanis Varoufakis, kritische Impulse zur künftigen Entwicklung Europas.

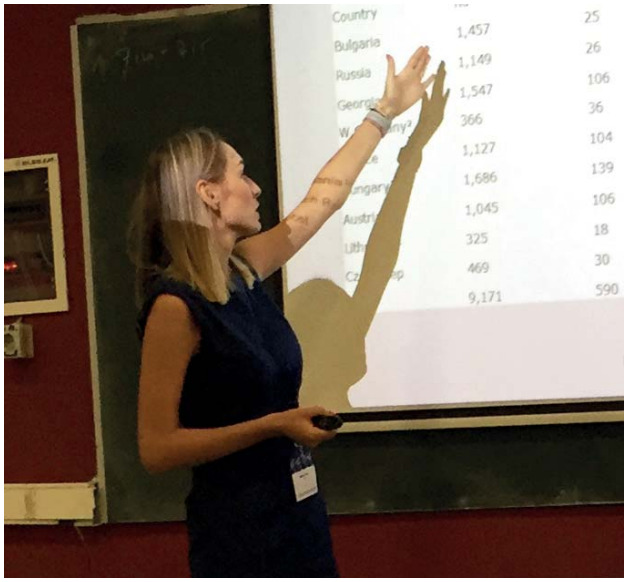
Prominenter Gast auf der Suche nach dem „New Deal“ für Europa: Der ehemalige griechische Finanzminster Yanis Varoufakis stellte als Gastredner auf der Konferenz Visionen für eine Welt nach der neoliberalen Weltordnung vor. Er kritisierte vor allem das neoliberale Mantra, das sich in der EU durchgesetzt hat und zu einer Quelle deflationärer Politik und einem zunehmemden Autoritarismus in Europa geführt hat. Die Entwicklung Europas in den letzten Jahren führt für ihn zur Frage: Kann diese EU noch gerettet werden und lohnt es sich, sie zu retten? (Bild: BiB)

Bei der Veranstaltung in Athen präsentierten Dr. Detlev Lück, Dr. Heiko Rüger, Ralina Panova, Dr. Andreas Mergenthaler sowie Frank Micheel zentrale Ergebnisse der jeweiligen Forschungsbereiche am BiB.

Das wissenschaftliche Team des BiB auf Forschungsreise in Athen: Dr. Detlev Lück, Ralina Panova, Dr. Heiko Rüger und Dr. Andreas Mergenthaler stellten bei der 13. Konferenz der ESA neue Forschungsergebnisse aus der Arbeit des BiB vor. Auf dem Bild fehlt Frank Micheel. (Bild: BiB)

Welche Faktoren beeinflussen die Entscheidung für ein drittes Kind?

Ralina Panova untersuchte die Ursachen für die Rückgänge großer Familien mit drei Kindern in neun europäischen Ländern (Frankreich, Westdeutschland, Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Georgien, Ungarn, Litauen und Russland). Sie betrachtete soziokulturelle und sozioökonomische Faktoren beim Übergang zum dritten Kind. Dabei zeigte sich, dass vor allem Einstellungen und Normen gegenüber Kindern wichtige Erklärungsfaktoren für ein drittes Kind darstellen, die sich



Warum gibt es immer weniger große Familien mit drei Kindern? Dieser Frage ging Ralina Panova auf der Grundlage der Analysen von neun europäischen Ländern nach. (Bild: BiB)

je nach Geschlecht unterscheiden, so Frau Panova. Die Kosten eines dritten Kindes wirken sich nur bei den Frauen nicht negativ auf ihre Entscheidung aus. Dagegen beeinflusst sozialer Druck bei beiden Geschlechtern die Wahrscheinlichkeit, ein drittes Kind zu bekommen. Dieser Punkt gilt für alle untersuchten Länder, betonte Frau Panova. Insgesamt lieferte ihre Analyse neue Einblicke in den Zusammenhang von soziokulturellen Faktoren und der Gründung großer Familien. Im Ländervergleich ließen sich signifikante Unterschiede in der Beziehung zwischen Einstellungen und Normen und dem Fertilitätsverhalten nachweisen.

„Das Land der Griechen mit der Seele suchend“: Infolge des hohen Arbeitspensums gab es dazu leider für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Konferenz kaum Gelegenheit – aber inspirierend für Geist und Herz wirkt die Kulisse allemal. (Bild: BiB)

Gibt es „gute Gründe“ für das Risiko einer Schwangerschaft bei Paaren ohne Intention für ein Kind? Dr. Detlev Lück stellte dazu Ergebnisse zu potenziell inkonsistentem generativem Verhalten vor. (Bild: BiB)

Inkonsistenzen beim generativen Verhalten und die Gründe

Dr. Detlev Lück (in Koperation mit Dr. Jasmin Passet-Wittig) befasste sich in seinem Vortrag mit potenziell inkonsistentem generativem Verhalten. Anhand der Daten der deutschen pairfam-Studie stellten sie fest, dass jeder zehnte Befragte ohne aktuelle Intention für ein Kind in den letzten drei Monaten nicht verhütet hat. Nur etwa 2 % geben dagegen an, dass sie aktuell ein Kind wollen, aber trotzdem verhüten. Aus Sicht der Autoren ergibt sich die Frage wie es dazu kommt, dass die befragten Frauen und Männer eine Schwangerschaft in Kauf nehmen, gibt es dafür „gute Gründe“? Es lässt sich feststellen, dass Personen die denken, dass sie infertil sind, eher auf Verhütung verzichten. Auch das Stillen eines Säuglings vermittelt vermeintliche Sicherheit vor einer ungeplanten Schwangerschaft. Betrachtet man nur Personen, deren Partner auch an der pairfam-Studie teilgenommen hat, stellt man fest, dass der Kinderwunsch auf Paarebene maßgeblich ist. Wenn beide Partner in ihrem grundsätzlichen Wunsch nach einer Familie übereinstimmen,

Dr. Andreas Mergenthaler stellte Erkenntnisse zur Frage vor, inwieweit sich die Partnerschaftsqualität bei den erwerbstätigen Älteren verändert. (Bild: BiB)

Wird eine vorhandene Intention für eine spätere ehrenamtliche Tätigkeit im Ruhestand auch umgesetzt? Frank Micheel stellte dazu Resultate ais dem TOP-Survey des BiB vor. (Bild: BiB)

auch wenn es keinen aktuellen Kinderwunsch gibt, dann ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie nicht verhüten, am größten. „Es lässt sich also festhalten, dass es durchaus „gute Gründe“ für das Riskieren einer Schwangerschaft geben kann, diese gilt es weiter zu erforschen“, resümierte Dr. Lück.

Verschlechtert sich die Partnerschaftsqualität bei einer Erwerbstätigkeit im Ruhestand?

In den letzten Jahren ist die Bereitschaft, im Ruhestand weiterhin einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, gestiegen. Dabei hat die Forschung bisher nicht untersucht, ob das Arbeiten im Ruhestand verknüpft ist mit der Qualität der Ehe und inwieweit dieser Zusammenhang geschlechtsspezifisch gesteuert wird. Auf der Basis des BiB-Surveys „Transitions and Old Age Potential (TOP)“ betrachtete **Dr. Andreas Mergenthaler** (in Kooperation mit Dr. Volker Cihlar) zwei Indikatoren der Ehequalität: einen subjektiv bewerteten Wandel der Partnerschaft seit dem Eintritt in den Ruhestand und die Partnerschaftszufriedenheit.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Erwerbstätigkeit im Ruhestand nicht direkt mit der Qualität der Ehe verknüpft ist – weder bei den Männern noch bei den Frauen. Allerdings wird deutlich, dass die subjektive Wahrnehmung der Partnerschaftsqualität nach dem Renteneintritt und der Arbeitsaufnahme von Männern und Frauen unterschiedlich betrachtet wird. So wiesen die Frauen, die im Ruhestand arbeiteten, im Vergleich zu den befragten Männern eine signifikant höhere Wahrscheinlichkeit auf, keinen Wandel bzw. eine Verschlechterung der Partnerschaftsqualität festzustellen. Die festgestellten Geschlechterunterschiede bestätigen die Bedeutung einer geschlechterspezifischen Perspektive bei der Erforschung der Faktoren, so Dr. Mergenthaler.

Zwischen Absicht und Realisierung – Ältere Menschen und ehrenamtliches Engagement

Im Rahmen des Diskurses über aktives Altern werden Menschen im hohen Erwachsenenalter, die sich ehrenamtlich betätigen wollen, als wichtiges gesellschaftliches Potenzial betrachtet, wie **Frank Micheel** in seinem Vortrag betonte. Dabei wurde in der Forschung der Zusammenhang zwischen der Absicht für die Aufnahme eines Ehrenamtes und der tatsächlichen Verwirklichung bisher kaum betrachtet. Deswegen untersuchte Micheel auf der Basis zweier Wellen des BiB-Surveys „Transitions and Old Age Potential (TOP)“ aus den Jahren 2013 und 2016, inwieweit diese Absicht dann auch zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wurde. Dazu wurde die Absicht für ehrenamtliche Tätigkeit aus der ersten Welle 2013 in Verbindung mit dem aktuellen Verhalten in der zweiten Welle 2016 betrachtet. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass eine vorhandene Intention für ehrenamtliche Tätigkeit eine recht zuverlässige Prognosebasis für eine spätere Verwirklichung liefert, konstatierte Micheel.

Gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei der Fernpendelbereitschaft zum Arbeitsplatz? Dr. Heiko Rüger suchte in seinem Vortrag Antworten auf diese Frage. (Bild: BiB)

Sind Frauen in geringerem Maße als Männer bereit zur Arbeit zu pendeln?

Bisherige Forschungsansätze haben bei der Suche nach Antworten auf diese Frage meist das aktuelle Mobilitätsverhalten untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass Frauen beim Weg zur Arbeit geringere Distanzen zurücklegen als Männer. In seinem Vortrag betrachtete **Dr. Heiko Rüger** allerdings nicht das aktuelle Verhalten, sondern er widmete sich der Bereitschaft zum berufsbedingten Fernpendeln bei Männern und Frauen. Diese Vorgehensweise habe einige Vorteile. So sei sie weniger selektiv und schließe prinzipiell alle erwerbstätigen und nicht erwerbstätigen Personen mit ein, sagte er. Auf der Basis des EU-Projekts „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ untersuchte er zusammen mit Dr. Simon Pfaff (BiB) die Bereitschaft zum Fernpendeln (einfacher Weg von mindestens 60 Minuten) in fünf europäischen Ländern, darunter auch Deutschland. Die Ergebnisse zeigten, dass Frauen eine signifikant geringere Pendelbereitschaft aufwiesen als Männer. Dabei spielt bei den Frauen vor allem die Existenz von Kindern die entscheidende Rolle für die Erklärung der Geschlechterunterschiede. Damit bestätigten die Ergebnisse zunächst die in der Forschung etablierte „Household Responsibility“-Hypothese, betonte er. Nach dieser Theorie reduziert ein größerer Anteil an den Haushaltspflichten und bei der Kinderbetreuung die Bereitschaft zum Pendeln bei den Frauen – insbesondere, was große Pendeldistanzen angeht. Ergänzende Analysen verdeutlichten aber auch, dass die Aufteilung der Hausarbeit und der Kinderbetreuung zwischen den Partnern nur moderat mit der Pendelbereitschaft assoziiert ist. Die Rolle als Mutter an sich und damit verbundene soziale Normen scheinen für die Pendelbereitschaft von Frauen mit Kindern ebenso wichtig zu sein wie die konkrete Aufgabenverteilung im Haushalt, schlussfolgerte Dr. Rüger.

Gibt es Unterschiede bei der Fertilität mobiler Frauen im Ländervergleich?

In einem weiteren Vortrag untersuchte **Dr. Rüger** (in Kooperation mit Dr. Gil Viry, Universität Edinburgh) die wechselseitige Beziehung zwischen Fertilität und berufsbedingter räumlicher Mobilität in vier europäischen Ländern. Sie konstatierten deutliche Unterschiede zwischen den Ländern bei der Fertilität mobiler Frauen. Verantwortlich dafür seien vor allem länderspezifische Unterschiede bei den sozialen Normen, der Familienpolitik, den räumlichen Gegebenheiten sowie den Arbeitsmarktstrukturen, betonte Dr. Rüger.

Bernhard Gückel, BiB

Informationen zur ESA-Tagung unter

http://esa13thconference.eu/

Botschafter der Republik Korea zu Gast im BiB

Eine koreanische Delegation besuchte am 11. September 2017 das BiB, um sich über die Arbeit des Instituts zu informieren. Wissenschaftlerinnen aus dem Institut gaben einen Überblick über die Aufgaben und Forschungsaktivitäten.

Die Leiterin der Verwaltung, Silvia Ruppenthal, begrüßte zunächst die Gruppe um den Botschafter der Republik Korea, Lee Kyung-soo, und stellte die drei zentralen Bereiche des BiB – Forschen, Beraten, Informieren – vor. Im Anschluss daran gab die Forschungsdirektorin des Forschungsbereichs „Demografischer Wandel und Alterung“, Dr. Evelyn Grünheid, einen kurzen Überblick über die Fertilitätsentwicklung und die Familienpolitik in Deutschland. Dr. Nikola Sander, Forschungsdirektorin des Forschungsbereichs „Migration und Mobilität“, widmete sich schließlich der Gegenwart und Zukunft internationaler Migration mit einem besonderen Blick auf die Rolle Deutschlands im globalen Kontext.

Was macht eigentlich das BiB genau? Großes Interesse an der Arbeit des Instituts zeigte eine Delegation aus Südkorea. Im Bild von links nach rechts: Kyuseong Kim (Handelsattaché, Berlin), Frau Yoon-Jung Na (Wirtschaftsattaché, Konsulin, Frankfurt am Main), Prof. Dr. Bumhym Bek (Generalkonsul der Republik Korea, Frankfurt am Main), Frau Borami Ahrens (Diplomübersetzerin), Forschungsdirektorin Dr. Nikola Sander sowie der Botschafter der Republik Korea aus Berlin, Lee Kyung-soo. Daneben die Leiterin der Verwaltung, Silvia Ruppenthal, und Forschungsdirektorin Dr. Evelyn Grünheid vom BiB. (Bild: BiB)

Wurde Helene Fischer in Deutschland geboren? Das BiB stellt im Rahmen eines Demografiequiz Fragen beim Tag der offenen Tür des BMI

Mit einem demografischen Quiz stellte das BiB das Wissen der gut 5800 Besucherinnen und Besucher beim diesjährigen Tag der offenen Tür des Bundesministeriums des Innern (BMI) in Berlin am 26./27. August 2017 auf die Probe. Gemeinsam mit dem Stand des Demografieportals des Bundes und der Länder informierte das Institut über seine Arbeit.

Neben zahlreichen Flyern, Broschüren und Publikationen des BiB war vor allem die Präsentation mit demografischen Kennziffern Gegenstand großen Interesses. Hier konnte man sich beispielsweise über das durchschnittliche Erstheiratsalter von Männern oder das durchschnittliche Sterbealter informieren. Wer sein demografisches Wissen testen wollte, konnte auf einer Quizkarte sechs Fragen beantworten. Unter anderem konnte man auf diese Weise erfahren, dass die Schlagersängerin Helene Fischer nicht in Deutschland, sondern in Krasnojarsk geboren wurde. Zudem erfuhren die Teilnehmer, dass Luxemburg mit 40 % das europäische Land mit dem höchsten Anteil ausländischer Bevölkerung ist.

Am Stand beantworteten Katrin Schiefer, Dr. Ronny Westerman und Dr. Stephan Kühntopf vom BiB die vielfältigen Fragen der zahlreichen Interessierten. Im Mittelpunkt stand vor allem das Thema Migration in all seinen

Gruppenbild des BiB mit dem Bundesinnenminister: Von links Dr. Stephan Kühntopf, Dr. Ronny Westerman, Dr. Thomas de Maizière und Katrin Schiefer. (Bild: Henning Schacht)

Facetten. Viele Fragestellerinnen und Fragesteller stellten auch Bezüge zu ihrer eigenen Lebenswelt her und wollten beispielsweise wissen, warum der ländliche Raum immer mehr an Attraktivität verloren hat. Dazu beschäftigte viele Besucherinnen und Besucher das Thema Alterung der Bevölkerung.

Bernhard Gückel, BiB

Der Bundesinnenminister zu Besuch am BiB-Stand: Hausherr Dr. Thomas de Maizière ließ es sich nicht nehmen, persönlich die Stände des BiB sowie des Demografieportals zu besuchen und sich über die aktuelle Arbeit des BiB zu informieren (Bild: Henning Schacht)

Impressionen vom Tag der offenen Tür ...

Forschen, Beraten, Informieren: Getreu dem Leitmotto des BiB informierten die BiB-Mitarbeiter (von links) Dr. Ronny Westerman, Katrin Schiefer und Dr. Stephan Kühntopf über die vielfältigen Aufgaben des Instituts. Dazu verteilten sie Informationsmaterial an interessierte Besucherinnen und Besucher. (Bild: Anna Placzek, BMI Z I 2)

Das Demografieportal gleich nebenan: In enger Kooperation mit dem BiB präsentierte auch das 2012 gestartete Demografieportal des Bundes und der Länder sein Angebot. So konnte man am portaleigenen Rechner die Website intensiv nutzen und sich über ihre Möglichkeiten informieren. Hilfreich zur Seite standen hier Dr. Stephan Kühntopf (Redaktion Demografieportal des BiB), Katrin Schiefer (BiB) und Martina Hemmersbach vom BMI (GZ 7). (Bild: BiB)

... und ein demografisches Quiz gab es auch: Hätten Sie´s gewusst?

QUIZ Fragen zur BEVÖLKERUNG IN DEUTSCHLAND

1. Welche dieser prominenten Personen wurde nicht in Deutschland geboren ?
   A Helene Fischer B Mesut Özil C Bruce Willis
2. Aus welchem Land kamen im Jahr 2015 die meisten Einwanderer nach Deutschland?
   A Syrien B Polen C Türkei
3. In welchem Land liegt der Anteil der ausländischen Bevölkerung bei über 40%?
   A Deutschland B Luxemburg C Schweiz
4. Wie alt sind Frauen bei der Geburt ihrer Kinder in Deutschland im Schnitt?
   A ca. 28 Jahre B ca. 31 Jahre C ca. 34 Jahre
5. Wie viele Städte in Deutschland haben mehr als eine Million Einwohner?
   A 2 B 3 C 4
6. Wie hoch ist der Anteil kinderreicher Familien in Deutschland (3 Kinder & mehr)?
   A ca. 11 Prozent B ca. 21 Prozent C ca. 31 Prozent

Gar nicht so einfach! Mit dieser Quizkarte konnten die Besucherinnen und Besucher ihr demografisches Wissen testen ...

Antworten zur BEVÖLKERUNG IN DEUTSCHLAND

1. ANTWORT A: Helene Fischer (Krasnojarsk, 05.08.1984), Mesut Özil (Gelsenkirchen, 15.10.1988), Bruce Willis (Idar-Oberstein, 19.03.1955)

2. ANTWORT A: Die meisten Zuwanderer stammten 2015 aus Syrien. Von dort wanderten 326.872 Menschen nach Deutschland. Weitere wichtige Zuzugsländer waren Rumänien (213.037), Polen (195.666), Afghanistan (94.902), Bulgarien (83.579) und Italien (74.105). Die Zuwanderung aus der Türkei betrug 32.648.

3. ANTWORT B: In Luxemburg beträgt der Ausländeranteil rund 46%. In Deutschland liegt dieser mit 11% etwas über dem EU-Durchschnitt von 9%. In der Schweiz hat knapp ein Viertel (24%) der Einwohner eine ausländische Staatsangehörigkeit.

4. ANTWORT B: Im Schnitt ist eine Frau bei der Geburt ihrer Kinder rund 31 Jahre alt. Aber nicht überall ist das gleich: Im Osten Deutschlands liegt das Durchschnittsalter bei etwa 30 Jahren.

5. ANTWORT C: In Deutschland gibt es vier Millionenstädte: Berlin (3,5 Mio.), Hamburg (1,8 Mio.), München (1,5 Mio.) und Köln (1,1 Mio.).

6. ANTWORT A: Im Jahr 2016 lebten in 11% der Familien drei oder mehr Kinder.

Mehr Informationen zum demografischen Wandel unter: www.bib-demografie.de und www.demografie-portal.de

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung

... und hier die Lösung. Die Antworten versetzten selbst vermeintliche Expertinnen und Experten am Stand in Erstaunen (gerade was die vier Millionenstädte in Deutschland angeht). (Bilder: BiB)

Das BiB in den Medien

Pendeln und die möglichen Folgen für Familie und Gesundheit – Dr. Heiko Rüger über die aktuelle Situation für Berufspendler

Immer mehr Menschen pendeln aus beruflichen Gründen und nehmen damit weitreichende Folgen für ihre Lebensgestaltung und ihre Gesundheit in Kauf. Warum das so ist und mit welchen Gegenmaßnahmen die Betroffenen ihr Pendlerleben erträglicher gestalten können, erläuterte Dr. Heiko Rüger in Interviews mit der Verlagsgruppe VRM in Mainz," der „Neuen Westfälischen" (vom 05.09.2017) sowie dem SWR Fernsehen Rheinland-Pfalz (Sendung vom 16.08.2017). Betrachtet wurde in der Berichterstattung die Pendelsituation in zwei Beispielregionen – Ostwestfalen (NRW) und Rheinland-Pfalz.

Die Ausgangslage in den beiden sonst unterschiedlichen Bundesländern ähnelt sich: So hat das Statistische Landesamt Nordrhein-Westfalen mitgeteilt, dass im bevölkerungsmäßig größten Bundesland im Jahr 2016 4,4 Prozent der Erwerbstätigen 50 Kilometer oder mehr zur Arbeit fahren. Dagegen waren es im Jahr 2000 noch 3,8 Prozent. In Ostwestfalen fuhren 2,6 Prozent eine längere Strecke zur Arbeit. Eine ähnliche Situation zeigt sich in Rheinland-Pfalz, wo die Anzahl der Auspendler aus Rheinland-Pfalz (zum Beispiel nach Hessen) seit 2003 kontinuierlich auf über 300.000 im Jahr 2016 angestiegen ist. Insgesamt pendeln drei Viertel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Rheinland-Pfalz zur Arbeit und stehen oftmals täglich im Stau. „Der Anteil kurzer Pendelzeiten ist in den letzten Jahren weiter zurückgegangen," sagte Dr. Rüger im Interview mit der Verlagsgruppe VRM.

Mehr Erwerbstätige und Doppelverdienerpaare

Dagegen pendelt mittlerweile jeder Zwanzigste eine Stunde und länger zum Arbeitsplatz. Möglich wird diese Entwicklung unter anderem durch Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, die dazu führen, dass heutzutage auch entfernte Orte gut erreichbar sind. In der Sendung „Landesschau Rheinland-Pfalz" des SWR wies Dr. Rüger zudem darauf hin, dass die Zahl der Erwerbstätigen insgesamt zugenommen hat. Daneben entscheiden sich viele gegen einen Umzug und nehmen dafür das längere Pendeln in Kauf. Dies habe auch damit zu tun, dass es immer mehr Paare gebe, in denen beide Partner erwerbstätig sind und eine eigene berufliche Karriere verfolgen. Die Zunahme des Pendelns betrifft beide Geschlechter gleichermaßen – allerdings haben Frauen im Durchschnitt nach wie vor deutlich kürzere Pendelstrecken als Männer.

Fernpendeln als Herausforderung für das Familienleben – und die Partnerschaft

Dies liegt vor allem an der nach wie vor schwierigen Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die hauptsächlich die Frauen betrifft. Dazu kommen vorhandene Rollenbilder in der Gesellschaft: Noch immer stoßen längere Abwesenheiten von Müttern auf eine geringe gesellschaftliche Akzeptanz, betonte der Soziologe. Das Familienleben ist nur schwer vereinbar mit dem Pendeln über längere Entfernungen. Dies wird bestätigt durch Studien, die belegen, dass die Trennungsquote von Paaren, bei denen die Frau länger pendelt, höher ist, erläuterte er im Interview mit der Verlagsgruppe VRM.

Pendeln wirkt sich auf die Gesundheit aus

Diese Entwicklung hat Folgen: So wies Dr. Rüger in der SWR-Sendung darauf hin, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen der Länge der Pendelstrecke und dem Stresserleben der betroffenen Personen. „So treten Gesundheitsprobleme wie Bluthochdruck, Migräne oder Übergewicht verstärkt auf", sagte der Soziologe. Die Zeit für Regeneration, Sport oder Entspannung fehlt. Pendler leiden beispielsweise häufiger unter Schlafstörungen und haben häufiger Verspannungen und Rückenschmerzen. Dabei nimmt die Lebenszufriedenheit ab, je länger der Weg zur Arbeit ist, sagte er in der Tageszeitung „Neue Westfälische". Nicht zu unterschätzen ist die Tatsache, dass sich nach seinen Befunden Pendler seltener ehrenamtlich in Vereinen, Verbänden oder Parteien engagieren.

Positive Aspekte des Pendelns

Allerdings hat das Pendeln nicht nur negative Seiten: So können beide Partner einer Erwerbstätigkeit nachgehen und gleichzeitig in ihrem gewohnten Umfeld bleiben. Darüber hinaus gibt es einen Zusammenhang zwischen der Länge des Arbeitswegs und der Einkommenshöhe: Diejenigen, die längere Pendelstrecken auf sich nehmen, haben meist auch ein höheres Einkommen, so der Soziologe.

Stress beim Pendeln? Die Einstellung macht´s (auch)

Wie sehr die Pendelsituation gesundheitlich belastet, hängt nicht zuletzt von der sinnvollen Nutzung der Fahrzeit ab – etwa durch Zeitunglesen in der Bahn oder Sprachenlernen im Auto. Dies reduziert den Stress und die Lebenszufriedenheit steigt wieder an. Wichtig ist ebenfalls, für Entspannung und genügend Schlaf zu sorgen. Auch Sport ist ein gutes Mittel, um dem Pendlerstress entgegenzuwirken. Nach den Einschätzungen von Dr. Rüger messen die Arbeitgeber dem Thema Pendeln noch zu wenig Bedeutung bei. „Hier besteht sicherlich noch Nachholbedarf – sei es durch flexiblere Arbeitszeiten oder etwa Home-Office-Angebote.“, regte er an.

Bernhard Gückel, BiB

Von der kleinen Minderheit großer Familien und den demografischen Folgen: Dr. Martin Bujard über das Schrumpfen der Großfamilie

Die Zahl der Großfamilien ist in Deutschland seit Jahren auf dem Rückzug. Diese langfristige Schrumpfung hat gravierende Auswirkungen auf das dauerhaft niedrige Geburtenniveau, wie Dr. Martin Bujard im Interview mit der Tageszeitung „Berliner Zeitung“ vom 14. Oktober 2017 sagte.

Im Gegensatz zu früheren Annahmen ist der Rückgang großer Familien zum größten Teil verantwortlich für das niedrige Geburtenniveau in Deutschland – und nicht das Problem der schrumpfen Geburtenraten infolge eines besonders großen Anteils kinderloser Frauen, betont Dr. Bujard. So sei der Geburtenrückgang zu 68 Prozent dadurch zu erklären, dass die Zahl größerer Familien immer weiter schrumpft. Dagegen ist der Anstieg Kinderloser nur für knapp 26 Prozent verantwortlich. Damit fallen große Familien aufgrund ihres geringeren zahlenmäßigen Anteils als Kompensationsfaktor für eine relativ große Zahl Kinderloser aus.

Für Dr. Bujard ist daher der Rückgang des Kinderreichtums insgesamt der wirkungsmächtigere Hebel für familienpolitische Maßnahmen, die den speziellen Bedarf kinderreicher Familien stärker beachten müssten, um sie zu fördern.

Gründe für das Ideal der Zwei-Kinder-Familie

Auf die Geburtenrate werde dies aber trotzdem keinen großen Einfluss haben, da es ein vorherrschendes Ideal von der Familie mit zwei Kindern in Deutschland gebe. Dies sei den meisten Menschen überhaupt nicht bewusst und könne auch kaum „von oben“ geändert werden. Eine BiB-Studie zu Familienleitbildern in Deutschland habe dazu gezeigt, dass drei Viertel der Befragten ein negatives Image von Großfamilien in der Gesellschaft registrierten – allerdings gaben nur acht Prozent der 5000 Befragten zu, selbst so über Kinderreiche zu denken. Es wird also eine Geringschätzung vermutet, die es bei der jungen Generation gar nicht gibt.

Dass es das Ideal der Zwei-Kinder-Familie in den Köpfen nach wie vor gebe, resultiert nach Ansicht von Dr. Bujard aus mehreren Ursachen, die zum Teil bis weit in die 1960er Jahre zurückreichten: Damals gab es erstmals die Möglichkeit der zuverlässigen Empfängnisverhütung durch die Pille. Zu einer ausgeprägten Angst vor Überbevölkerung kam eine Debatte über Disziplin, in deren Mittelpunkt die Triebkontrolle als Tugend gepriesen wurde, sagte der Politologe. Aber auch die Stigmatisierung kinderreicher Familien als asozial wirkte sich auf die Bereitschaft, viele Kinder zu haben, in negativer Weise aus. Dazu existiert heute das Modell einer verantworteten Elternschaft mit einem hohen Anspruch an die Eltern. Dies wirkt sich oftmals hemmend auf ihre Bereitschaft, viele Kinder haben zu wollen, aus. Hier könne auch die Familienpolitik nicht viel ausrichten, da es ein kulturell geprägtes Phänomen ist. Der Beitrag wirft jedoch die Frage auf, ob eine stärkere Anerkennung kinderreicher Familien nicht sinnvoll wäre.

Bernhard Gückel, BiB

Literatur von BiB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Norbert F. Schneider; Tim Aevermann (2017):
Demografie: Geschlecht als Effekt und Motor des demografischen Wandels. In: Beate Kortendiek; Birgit Riegraf; Katja Sabisch (Hrsg.): Handbuch Interdisziplinäre Geschlechterforschung. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2017: 2-11

Im Hinblick auf die demografischen Grundprozesse (Fertilität, Migration, Mortalität) bestehen relevante Unterschiede zwischen den Geschlechtern, die oftmals entlang der Lebensspanne nach Art und Intensität variieren. Somit geht der Beitrag von einer engen und vielschichtigen Verbindung von demografischem Wandel und dem Geschlecht aus. Es wird angenommen, dass Geschlechterverteilungen und -handeln Einfluss auf die demografische Entwicklung nehmen und ihrerseits durch den demografischen Wandel beeinflusst werden. Dabei ist festzustellen, dass die große Bedeutung des Geschlechts für die Demografie je nach betrachteter Lebensphase deutlich differiert. Anhand von einigen empirischen Zusammenhängen zwischen Geschlechterforschung und Demografie wird das Ziel verfolgt, beispielhaft Forschungsfelder an der Schnittstelle beider Gebiete zu markieren, die für eine weitere wissenschaftliche Beschäftigung sinnvoll sein können. Damit liefern die Verfasser zugleich ein Plädoyer für verstärkte Forschungsaktivitäten bei der Untersuchung der empirischen Zusammenhänge beider Bereiche.

Heiko Rüger; Gil Viry (2017):
Work Related Travel over the Life Course and Its Link to Fertility: A Comparison between Four European Countries. In: European Sociological Review, Oxford University Press [doi: 10.1093/esr/jcx064]

Der Beitrag untersucht, wie sich Mobilitätserfahrungen im Lebenslauf von Männern und Frauen auf die Kinderzahl auswirken. Dabei wird erstmals auch der Frage nachgegangen, inwieweit sich länderspezifische Unterschiede bei der Verbindung zwischen Mobilitätsverläufen und der Fertilität im Vergleich der Länder Frankreich, Deutschland, Spanien und der Schweiz nachweisen lassen. Untersucht wurden unter anderem Personen, die täglich weite Strecken zum Arbeitsort pendeln („Fernpendler“) sowie solche, die häufig berufsbedingt – beispielsweise im Rahmen von Dienst- oder Geschäftsreisen – auswärts übernachten müssen („Übernachter“).

Auf der Basis eines Lebenslaufansatzes konnte gezeigt werden, dass rund 15 Prozent der Männer und 5 Prozent der Frauen die überwiegende Zeit ihrer Erwerbskarriere, durchschnittlich rund 20 Jahre, hochmobil für den Beruf waren. Die Analysen weisen zudem auf deutliche Unterschiede zwischen den Ländern hin. So haben beispielsweise Fernpendlerinnen und Übernachterinnen in Deutschland sowie der Schweiz weniger Kinder als die nichtmobilen Frauen in den jeweiligen Ländern. In Frankreich und Spanien ist dieser Zusammenhang nicht nachweisbar oder schwächer. Bei den Männern in Deutschland und der Schweiz, die zur Gruppe der Übernachter zählen, zeigen sich ähnliche Tendenzen: Sie weisen eine vergleichsweise niedrige Fertilität auf, obwohl die Unterschiede im Vergleich zu Frankreich und Spanien weniger ausgeprägt sind als bei den Frauen.

Somit liefert die Studie neue Erkenntnisse für den Einfluss des nationalen Kontextes auf den Zusammenhang berufsbedingter räumlicher Mobilität und vom Fertilitätsverhalten im Lebenslauf. Die Ursachen dafür müssen vor dem Hintergrund der länderspezifischen Unterschiede bei den sozialen Normen, der Familienpolitik, den räumlichen Gegebenheiten sowie den Arbeitsmarktstrukturen gesehen werden. Deutlich wird dabei die komplexe Beziehung zwischen den Mobilitätserfahrungen und dem Fertilitätsverhalten in Abhängigkeit vom Geschlecht, der Mobilitätsform sowie dem nationalen Kontext.

Download des Artikels

https://academic.oup.com/esr/article/doi/10.1093/esr/jcx064/4091557/Work-related-Travel-over-the-Life-Course-and-Its

Ralina Panova; Harun Sulak; Martin Bujard; Lisa Wolf (2017):
Die Rushhour des Lebens im Familienzyklus: Zeitverwendung von Männern und Frauen. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wie die Zeit vergeht. Analysen zur Zeitverwendung in Deutschland. Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitverwendungserhebung 2012/2013 am 5./6. Oktober 2016 in Wiesbaden.

Der Beitrag analysiert die Zeitverwendung in der Rushhour im Familienzyklus, die bei Eltern von Kleinkindern stattfindet.

Deskriptiv anhand eines synthetischen Querschnitts-Lebenslaufs für Männer und Frauen ab 20 Jahre werden die Arbeitsbelastung und das subjektive Empfinden von Zeitdruck bei Eltern im Lebensverlauf untersucht. Die Ergebnisse zeigen eine Retraditionalisierung der Geschlechterverhältnisse nach Geburt der Kinder in der Phase mit Kleinkindern.

Einen Höhepunkt erreicht die Arbeitsbelastung bei Männern und Frauen mit zwei Kindern, wenn das jüngste Kind unter drei Jahren ist. In Bezug auf den subjektiv empfundenen Druck wird deutlich, dass die Rushhour des Lebens bei Frauen länger und intensiver ist. Der Planungs- und Zeitdruck erreicht bei Frauen einen Höhepunkt, wenn das jüngste Kind im Kindergartenalter ist.

Darüber hinaus geben junge Eltern überdurchschnittlich oft an, unregelmäßig ausschlafen zu können.

Download des Artikels

http://www.bib-demografie.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Download/Bev_Aktuell/2017-08-24-panova-rushhour-des-lebens-im-familienzyklus.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Comparative Population Studies – News

Neuer Beitrag online erschienen

Aalok Ranjan Chaurasia:
Fertility, Mortality and Age Composition Effects of Population Transition in China and India: 1950–2015

Die Bevölkerungsanteile Chinas und Indiens an der Weltbevölkerung liegen nach den Zahlen der UN zusammen bei fast 37 Prozent. Zugleich haben die beiden Länder 37 Prozent zum Wachstum der Weltbevölkerung zwischen 1950 und 2015 beigetragen.

Der Beitrag untersucht die Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich der eingeschlagenen Pfade des demografischen Bevölkerungsübergangs in beiden Ländern. Ziel ist es dabei, zu zeigen wie Veränderungen verschiedener demografischer Treiber zum Bevölkerungswandel in China und Indien beigetragen haben. Dabei gibt es bei beiden Ländern allerdings deutliche Unterschiede im Verlauf des Bevölkerungswandels.

Verlief der Bevölkerungswandel in China über 30 Jahre hinweg rapide und inkonsistent, so präsentiert er sich in Indien langsam und stetig. Aufgrund der Unterschiede sind allerdings auch die Perspektiven für eine demografische Dividende, die aus der Bevölkerungsentwicklung resultiert, in Indien substanziell schlechter als in China zu bewerten.

Neben intrinsischen demografischen Komponenten spielt vor allem ein signifikanter Wandel bei der Altersverteilung (Verhältnis von Personen im erwerbsfähigen Alter zu den nichterwerbsfähigen) eine entscheidende Rolle für die unterschiedlichen Wege des Bevölkerungswandels in beiden Ländern.

Download des Beitrags unter

http://www.comparativepopulationstudies.de

Vorträge

Prof. Dr. Norbert F. Schneider: Demografische Entwicklung als Herausforderung und Chance zugleich

Einige der in Deutschland zu beobachtenden aktuellen demografischen Veränderungen sind aus Sicht des Direktors des BiB, **Prof. Dr. Norbert F. Schneider**, im historischen Vergleich als nicht besonders auffällig zu bewerten. Dazu gehören Veränderungen der Größe der Bevölkerung und auch das Wanderungsgeschehen, sieht man vom Jahr 2015 ab. Neuartig sind dagegen die Dynamik der Alterung sowie Veränderungen der Bildungsstruktur, betonte er beim Seminar „Staatliche Sicherheitsvorsorge 2017“ der Bundesakademie für Sicherheitspolitik am 26. September 2017 in Berlin.

Zu den Hauptursachen des demografischen Wandels zählte Prof. Schneider neben dem Anstieg der Lebenserwartung auch den Wandel der Familie und der Geschlechterrollen. Die damit einhergehende Pluralisierung der Lebensformen bedeute aber nicht eine Zunahme der Formenvielfalt, sondern vielmehr den Monopolverlust der ehelichen Kernfamilie und eine stärkere Binnenvariation. Pluralisierung müsse hier als „Rückkehr zur Normalität der Vielfalt“ gelten, in der die traditionelle Familie als eine mögliche Option unter vielen gesehen werde, sagte er. Die steigende Vielfalt erfordere ein hohes Maß an Toleranz und Akzeptanz, mache aber zugleich auch die Setzung normativer Leitplanken erforderlich. Mit Blick auf die künftige Entwicklung der Sozialpolitik forderte er, dass sich diese stärker am Lebenslauf mit seinen Phasen und Brüchen orientieren müsse. Insgesamt sei die demografische Entwicklung durch bevölkerungspolitisch orientiertes Handeln nur mittelbar und durch langfristig angelegte Strategien beeinflussbar. Investitionen in die gesellschaftliche Infrastruktur (etwa für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf) gelten dabei als besonders geeignete Maßnahmen. Letztlich ist der demografische Wandel mit seinen Konsequenzen kein unausweichliches Schicksal. Vielmehr muss er als Herausforderung verstanden werden, die auch die Chance zur gesellschaftlichen Erneuerung bietet, resümierte Prof. Schneider.

Prof. Dr. Norbert F. Schneider: Mangelnde Augenhöhe in Partnerschaften und die Folgen

Wie steht es in der modernen Gesellschaft um die Paarbeziehung? Welche Wünsche und Herausforderungen spielen heute eine Rolle, wenn Frau und Mann einander auf Augenhöhe begegnen wollen? Diese Aspekte untersuchte **Prof. Dr. Norbert F. Schneider** im Rahmen der Paartherapie-Tagung der Internationalen Gesellschaft für systemische Therapie e. V. am 21. September 2017 in Heidelberg. Ausgehend von der in den Medien angestoßenen Frage, inwieweit die verlorene Augenhöhe (soziologisch verstanden als eine von beiden Partnern als gerecht empfundene Tauschbeziehung) in einer Partnerschaft als legitimer Trennungsgrund gelten darf, widmete er sich zunächst dem Wesen von Paarbeziehungen und ihrem Wandel in der Moderne. Dabei darf es als keineswegs selbstverständlich betrachtet werden, dass Menschen automatisch nach einer festen Beziehung streben. Aus zeitgeschichtlicher Perspektive wird offenbar, dass es mehr Kulturen mit polygamen als monogamen Eheverfassungen gab. Dem stehen allerdings die aktuellen Trends der Moderne entgegen. So ist nach aktuellen Umfragen die Lust auf ein Single-Dasein ebenso gering ausgeprägt wie kurzfristige serielle Beziehungen vor der Ehe. „Diese Serien sind mittlerweile vielfach kurz“, analysierte der Soziologe.

Immer mehr junge Menschen wünschen sich eine Partnerschaft auf Augenhöhe, in der sich beide gleichberechtigt um die Familie und die eigene berufliche Karriere kümmern können. Damit sind zwei konkurrierende Ziele miteinander in Einklang zu bringen: sowohl der Wunsch nach erfüllender Gemeinschaft für beide als auch der nach individueller Autonomie. Dieser Vorstellung widerspricht allerdings die empirische Realität: So sind Frauen weiterhin von den Männern ökonomisch abhängig und weitaus weniger erwerbstätig als sie dies wünschten. Zudem liegt die Hauptverantwortung für die Familienarbeit weiterhin bei den Frauen. Als einschneidend muss hier die Elternschaft gesehen werden, in deren Folge es häufig zur einer Re-Traditionalisierung der Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern in der Partnerschaft kommt. Dabei führt die Paardynamik in vielen Fällen von der Augenhöhe der Partner zu einem Machtgefälle zulasten der Frau.

Prof. Dr. Norbert F. Schneider: Mehr Stabilität als Wandel bei den Geschlechterrollen

Diese Entwicklung hat auch für die Institution Familie nachhaltige Folgen, wie **Prof. Schneider** in einem Vortrag bei der Fachtagung „Aktuelle Fragen der Sozialpolitik und des Sozialrechts“ der Deutschen Rentenversicherung am 28. September 2017 in Berlin zeigte. Frauen übernehmen noch immer zwei Drittel der Haus- und Familienarbeit und steuern weniger als ein Viertel zum Haushaltsnettoeinkommen bei.

Bei den Geschlechterrollen zeigt sich somit mehr Stabilität als Wandel – insbesondere nach der Geburt eines Kindes, analysierte Prof. Schneider. Er forderte eine stärkere Nachfrageorientierung gesellschaftlicher Organisationen (z. B. Kinderbetreuung und Schule) und die Neugestaltung der Schnittstelle von Wirtschaft und Familie, von Öffentlichkeit und Privatheit: Zentral, so betonte er, sei dabei auch die Entwicklung frei skalierbarer Arbeitszeitvolumen über den Lebenslauf hinweg, damit auchMänner sich stärker in die Familienarbeit einbringen können.

Apl. Prof. Dr. Bernhard Köppen: Gezielte Zusammenarbeit der Bevölkerungs- und Umweltwissenschaften

Prof. Köppen war als Keynote Speaker zur der 12th International Landscape Conference „Landscape – Ecological Support For Rational Nature Management And Sustainable Development“ vom 21. bis zum 26. August 2017 in Tyumen (Russische Föderation) eingeladen. In seinem Vortrag „Far beyond global capacities? Comments on the open issue of sustainable development and demographic growth“ plädierte er für die gezielte interdisziplinäre Zusammenarbeit von Bevölkerungswissenschaften und raumbezogener Umweltwissenschaft in Fragen nachhaltiger Entwicklung und Tragfähigkeit.

So wird erwartet, dass Umweltzerstörung, Klimawandel und globale Migration insbesondere Menschen in fragilen Staaten zukünftig stark betreffen dürften. Es ergibt sich somit ein direktes Interesse der angewandten Demografie an umweltwissenschaftlichen Erkenntnissen, um zukünftige Entwicklungen und Gefahren abschätzen zu können. (Text: Bernhard Köppen, BiB)

Dr. Andreas Mergenthaler: Die Babyboomer und ihre Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft

In der alternden Bevölkerung Deutschlands stellt die Babyboomer-Generation insofern eine Besonderheit dar, als sie zu den geburtenstarken Jahrgängen von Mitte der 1950er bis Mitte der 1960er Jahre zählen. Welche wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung diese Kohorten haben, untersuchte **Dr. Andreas Mergenthaler** bei der Fachkonferenz des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) zur Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches „Aktives Altern – Übergänge gestalten“ am 17. Oktober 2017 in Hannover.

Der Begriff „Babyboom“ bezeichnet einen allgemeinen Anstieg der Geburtenrate nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs über die sogenannte Nettoreproduktionsrate von rund 2,1 Kindern je Frau hinaus. Dabei liegt die Besonderheit der Babyboomer in ihrer absoluten Kohortenstärke, erläuterte Dr. Mergenthaler. In Deutschland zählt hier der Jahrgang 1964 mit knapp 1,4 Millionen Lebensgeburten zum zahlenmäßig stärksten Geburtsjahrgang im Nachkriegsdeutschland, der zudem eine hohe fernere Lebenserwartung zu verzeichnen hat. Dies wirkt sich nicht nur auf künftige Rentenzugänge und die Dauer der Rentenbezüge aus, sondern auch auf die Relevanz der Babyboomer bei der Erwerbsbeteiligung: So wird die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter aktuell maßgeblich von den Babyboomern geprägt.

Aufgrund ihrer Lebenssituation sowie ihren individuellen Ressourcen besteht eine günstige Prognose für eine Verlängerung der Erwerbstätigkeit – auch jenseits der derzeitigen Regelaltersgrenze. Zudem ist ein bemerkenswert hohes Potenzial für die Aufnahme eines freiwilligen Engagements bei den Babyboomern zu konstatieren. So engagiert sich fast jeder Zweite zwischen 50 und 64 Jahren freiwillig in der Zivilgesellschaft, wobei Männer in dieser Altersgruppe höhere Engagementquoten aufweisen als die Frauen. Ein wichtiges Motiv spielt dabei der Austausch zwischen den Generationen, vor allem in diesen Kohorten, analysierte der Soziologe. Diese Bereitschaft gelte es aus seiner Sicht zu fördern: Für die Absicht, ein freiwilliges Engagement zu übernehmen, sollten verstärkt Voraussetzungen geschaffen bzw. eventuell bestehende Barrieren abgebaut werden, lautete sein Fazit.

Bernhard Gückel, BiB

Personalien

Nikola Sander neue Forschungsdirektorin am BiB

Zum 1. September 2017 hat **Dr. Nikola Sander** die inhaltliche Koordination im Forschungsbereich Migration und Mobilität übernommen.

Sie arbeitete zuletzt als Assistenzprofessorin für Bevölkerungsgeographie an der Universität Groningen, Niederlande. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der quantitativen Analyse und Visualisierung von internationaler Migration und Binnenwanderung.

Nach dem Studium der Geographie in Regensburg, Tübingen und Adelaide schrieb Nikola Sander ihre Promotion über die Ursachen und Folgen von Binnenwanderung an der University of Queensland, Australien. Im Jahr 2010 wechselte Sander an das Institut für Demographie in Wien (VID), um sich dort mit globalen Trends der internationalen Migration zu befassen.

Ihr Ziel am BiB ist es, die Migrations- und Mobilitätsforschung am BiB zu stärken, internationale Kooperationen weiter auszubauen, und durch international kompetitive Forschung eine solide wissenschaftliche Basis für politische Entscheidungen zu bieten.

Frau Dr. Sander tritt die Nachfolge von Dr. Jürgen Dorbritz an, der bis Februar 2018 gemeinsam mit ihr den Forschungsbereich „Migration und Mobilität“ leitet.

Neue wissenschaftliche Mitarbeiterinnen im BiB

Seit dem 1. Oktober bzw. Mitte September verstärken **Elisabeth Katharina Kraus** und **Laura Wenzel** die Forschungsgruppe „Internationale Migration“ als wissenschaftliche Mitarbeiterinnen, wo sie vor allem in dem Projekt zu „Transnationale Familien und Entwicklungen“ mitarbeiten werden.

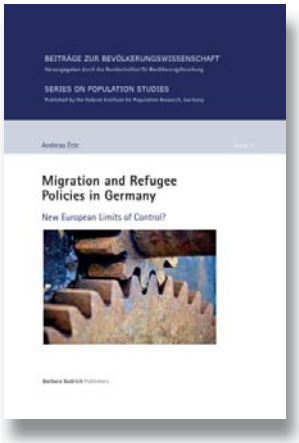
Elisabeth Kraus machte ihren Bachelor an der Universität Konstanz (Spanische Studien und Verwaltungswissenschaften) und ihren Master an der Uni Konstanz und der Universitat Pompeu Fabra in Barcelona im Rahmen eines Double Degree-Programmes (European Master in Government). Ihre Promotion mit dem Titel „Family dynamics of international migrants and their descendents“ absolvierte sie ebenfalls an der UPF. Gleichzeitig arbeitete sie hier als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Teaching Assistant in der soziodemografischen Forschungsgruppe. Des Weiteren war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Spanischen Rat für wissenschaftliche Forschung in Madrid (CSIC) tätig, wo sie hauptsächlich in den Projekten MAFE - Migrations between Africa and Europe und Chances - Aspirations, expectations and life-course orientations of immigrant and non-immigrant origin youth in Spain mitarbeitete.

Laura Wenzel absolvierte ihren Bachelor an der Universität Hamburg und der Erasmus Universiteit Rotterdam (Soziologie und Psychologie) sowie ihren Master an der Universität Bremen (Soziologie und Sozialforschung). Im Rahmen ihrer Masterarbeit beschäftigte sie sich mit dem Einfluss von Erwerbsunsicherheiten auf die Deutungsmuster und Handlungsstrategien von Paaren. Sie wird als Doktorandin im oben genannten Projekt tätig sein und hier vor allem die qualitativ ausgerichtete Teilstudie bearbeiten.

Die Forschungsgruppe „Alterung“ wird seit dem 1. Oktober mit **Dr. Laura Konzelmann** als wissenschaftlicher Mitarbeiterin verstärkt. Hier wird sie vor allem im Projekt „Transitions and Old Age Potential (TOP)” mitwirken.

Frau Dr. Konzelmann erlangte ihren Bachelor (Soziologie, Politikwissenschaft, Medien- und Kommunikationswissenschaften) und ihren Master (Soziologie, Politikwissenschaft) an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. Ihre Promotion mit dem Titel „Generationendissens im deutschen Wohlfahrtsstaat. Existenz und Wahrnehmung von intergenerationellen Unterschieden in wohlfahrtsstaatlichen Einstellungen“ erarbeitete sie an der Universität Mannheim. Dort wirkte sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Mannheimer Zentrum für Europäische Sozialforschung und am Lehrstuhl für vergleichende politische Verhaltensforschung mit. So betreute sie u. a. verantwortlich das Forschungsprojekt „Auswirkungen des demographischen Wandels auf politische Einstellungen und politisches Verhalten in Deutschland“.

ZULETZT ERSCHIENEN IN DER REIHE "Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft":



Andreas Ette:
Migration and Refugee Policies in Germany. New European Limits of Control?
2017. Band 51
ISBN 978-3-8474-2083-5
eISBN 978-3-8474-1078-2

Wie groß das Spannungsfeld zwischen den Politikzielen der Nationalstaaten und einer gemeinsamen Migrationspolitik in Europa nach wie vor ist, hat das Flüchtlingsgeschehen seit 2015 verdeutlicht. In dem Band wird die Entwicklung der Asyl- und Migrationspolitik auf europäischer Ebene seit Ende der 1990er Jahre untersucht. Dazu werden unter anderem am Beispiel Deutschlands die politischen Strategien und Mechanismen zur Durchsetzung nationaler Politikziele auf der europäischen Ebene analysiert.

Jasmin Passet-Wittig:
Unerfüllte Kinderwünsche und Reproduktionsmedizin. Eine sozialwissenschaftliche Analyse von Paaren in Kinderwunschbehandlung
2017. Band 49
ISBN 978-3-8474-2080-4
eISBN 978-3-8474-1062-1

Die sozialwissenschaftliche Fertitilitätsforschung hat sich bisher kaum mit unerfüllten Kinderwünschen und den Handlungsoptionen der von Infertilität betroffenen Paare beschäftigt. In dem Band werden die Situation und der Entscheidungsprozess der Paare für eine Kinderwunschbehandlung untersucht. Besonders im Fokus steht dabei die zeitliche Dimension von der Feststellung einer Infertiltität bis zur Entscheidung, eine Kinderwunschklinik aufzusuchen. Basis der Studie sind Daten einer eigens durchgeführten Befragung von Paaren in Kinderwunschbehandlung.

Norbert F. Schneider; Sabine Diabaté; Kerstin Ruckdeschel (Hrsg.):
Familienleitbilder in Deutschland. Kulturelle Vorstellungen zu Partnerschaft, Elternschaft und Familienleben
2015. Band 48
ISBN 978-3-8474-0663-1
eISBN 978-3-8474-0809-3

Welche kulturellen Leitvorstellungen zum Familienleben existieren in Deutschland? Was gilt als „normal", als wünschenswert und als abweichend und wie beeinflussen diese Vorstellungen die Familiengründung und das Familienleben?
Diese Fragen stehen im Fokus der Beiträge, die in diesem Band versammelt sind. Die Vielfalt und Widersprüchlichkeit der Familienleitbilder in Deutschland wird verdeutlicht. Damit leistet dieses Buch einen wichtigen Erklärungsbeitrag zum kulturellen Verständnis von demografischen Prozessen.

Norbert F. Schneider; Andreas Mergenthaler; Ursula M. Staudinger; Ines Sackreuther (Hrsg.):
Mittendrin? Lebenspläne und Potenziale älterer Menschen beim Eintritt in den Ruhestand
2015. Band 47
ISBN 978-3-8474-0636-5
eISBN 978-3-8474-0287-9

Der Band präsentiert aktuelle Befunde der interdisziplinären Studie „Transitions and Old Age Potential (TOP)" des BiB. Die Untersuchung ermöglicht erstmals eine detailliertere Beschreibung des Übergangs in den Ruhestand in der Altergruppe der 55- bis 70-Jährigen im Hinblick auf die Bedingungen, Formen sowie die Entscheidung für oder gegen gesellschaftliches Engagement und Erwerbstätigkeit im Rentenalter.

www.barbara-budrich.net

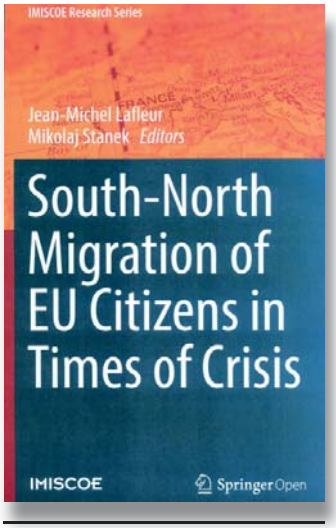
Verlag Barbara Budrich Publishers
Stauffenbergstr. 7
D-51379 Leverkusen, Germany
info@budrich.de

Buch im Blickpunkt

Jean-Michel Lafleur; Mikolaj Stanek (Hrsg.): South-North Migration of EU Citizens in Times of Crisis

Die Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2008 haben sich in der Europäischen Union geographisch in ganz unterschiedlicher Weise bemerkbar gemacht. So gelang es den nördlichen Ländern, die Krise relativ gut zu überstehen, während die Länder Südeuropas bis heute an den Folgen wie langfristiger finanzieller Instabilität, hohen Arbeitslosenzahlen und sich verschlechternden Lebensbedingungen in weiten Teilen der Bevölkerung leiden. Als Reaktion auf die Entwicklung haben sich viele Menschen auf die Suche nach besseren Arbeits- und Lebensbedingungen in andere europäische Ländern begeben. Der Band beleuchtet diese neuen Migrationsbewegungen am Beispiel von vier Ländern in Südeuropa.

Der analytische Blick richtet sich dabei auf die am stärksten von der Krise betroffenen Länder Griechenland, Italien, Portugal und Spanien. Betrachtet werden zugleich immer auch die politischen Maßnahmen und Reaktionen der Politik auf das Migrationsgeschehen in den Herkunfts- und Zielländern.



Das Buch:
Jean-Michel Lafleur; Mikolaj Stanek (Hrsg.):
South-North Migration of EU Citizens in Times of Crisis
Springer Open 2017
ISBN: 978-3-319-39761-0 (Print)
ISBN 978-3-319-39763-4 (eBook)
DOI 10.1007/ 978-3-319-39763-4

Migration von Süd nach Nord unter veränderten Bedingungen

Im Zentrum der Analyse steht die Frage, inwieweit die Krise als alleiniger Faktor die Migrationsbewegungen von Süd- nach Nordeuropa hinlänglich erklären kann. Dabei wird in Kapitel 1 darauf hingewiesen, dass Migration von Süd nach Nord in der EU keineswegs ein neues Phänomen ist. Allerdings haben sich im Zuge der Krise die gesetzlichen und politischen Kontexte im Zusammenhang mit Migration im Vergleich zum 20. Jahrhundert (als sogenannte „Gastarbeiter“ hochwillkommen waren) signifikant verändert. In diesem Zusammenhang hat die sogenannte „neue Mobilität“ sehr konkrete und ernste Konsequenzen für die neuen Migranten aus Südeuropa, wie in Kapitel 2 deutlich wird. Hier werden unter anderem die politischen Antworten auf die Intensivierung der Migrationsbewegungen in Zeiten der Krise dokumentiert und diskutiert. Gezeigt wird unter anderem, wie das Recht auf Bewegungsfreiheit in Europa als Folge der nichtgewollten Zuwanderung in einigen Ländern immer stärker restriktiv ausgelegt wird. Deutlich wird, dass als Folge der steigenden Zuwanderung aus Drittstaaten außerhalb der EU die neue Süd-Nord-Migration in Europa mit einer generellen Phase der Beschränkungen bei der Bewegungsfreiheit in vielen Staaten zusammenfällt.

Griechenland: Die Hochqualifizierten gehen und die Politik reagiert nicht

Mit dem Beispiel Griechenland startet Kapitel 3 die Fallstudien an vier ausgewählten südeuropäischen Ländern. Hier wird zunächst darauf hingewiesen, dass Griechenland (wie andere Länder Südeuropas) am Beginn des 21. Jahrhunderts eine spektakuläre Umkehr in seiner Migrationsgeschichte vollzogen hat: Gestartet als das europäische Land mit den größten Abwanderungsströmen (relativ zur Bevölkerungszahl) in den späten 1970er Jahren hin zum EU-Land mit dem höchsten Anteil legaler Einwanderer an der Gesamtbevölkerung am Ende der 2000er Jahre. Da das Land ohne Zweifel am schwersten von der ökonomischen Krise im Euroraum getroffen wurde, stellt sich die Frage, ob sich nun wieder das Pendel Richtung Abwanderung bewegt – besonders bei den Gutausgebildeten. Der Überblick über das Migrationsgeschehen der letzten Jahre zeigt seit 2008 eine dynamische Zunahme der Abwanderungsströme aus Griechenland nach Zentral- und Nordeuropa. Obwohl der Großteil der Abwanderer aus Angehörigen von Drittstaaten besteht, die in ihre Heimatländer zurückkehrten oder in vielversprechenderen Zielländern

innerhalb der EU ihr Glück suchten, wanderten auch die hochqualifizierten Griechen aus bzw. verschoben ihre Rückkehr in ihre Heimat. Dieser Trend hält bis heute an. Wie mit dieser Situation aus politischer Sicht umgegangen werden soll, ist nach wie vor unklar: So gibt es keine offizielle Migrationspolitik und keinen institutionellen Rahmen gegenüber der griechischen Diaspora im Ausland.

Italien: Historisch immer wieder Wellen der Auswanderung

Wie sich die Lage in Italien darstellt, wird in Kapitel 4 untersucht. Ausgehend von einem historischen Überblick über die Wechselbeziehungen zwischen ökonomischen Krisen und den Migrationsmustern des Landes richtet sich der Blick auf spezifische Aspekte der gegenwärtigen Situation. Dazu zählen etwa das Ausmaß und die Zusammensetzung der Migranten hinsichtlich Fähigkeiten, Geschlecht und Alter sowie die Reliabilität der verfügbaren Daten. Dabei wird in der Analyse deutlich, dass das Migrationsgeschehen in Italien seit Jahrzehnten immer wieder in Abwanderungswellen verläuft. Die Ursachen für diese Entwicklung liegen sowohl in der seit Jahrzehnten instabilen und krisenanfälligen Wirtschaft als auch in politischen Reformmaßnahmen in den 2000er Jahren, die ebenfalls zu einer Zunahme der Abwanderung aus Italien geführt haben. Ganz klar hat aber die ökonomische Krise seit 2008 zu einer neuen Abwanderungswelle geführt, vor allem bei den Jungen. Zugleich ist vor dem Hintergrund einer im Land geführten Debatte um „brain drain“ aus den Daten aber nicht erkennbar, dass in der Mehrzahl vorrangig Hochqualifizierte das Land verlassen haben. Die Ursachen für die Abwanderung liegen vielmehr tiefer: in einer langen Periode des Nullwachstums der Wirtschaft seit den 1990er Jahren, die zu einem Rückgang vieler Haushaltseinkommen geführt hat sowie den bereits genannten Arbeitsmarktreformen mit spürbaren negativen Folgen für die Erwerbstätigen.

Portugal: Zu- und Abwanderung als integrales Merkmal der Gesellschaft

Das Migrationsgeschehen in Portugal im Zuge der ökononmischen Krise ist Thema in Kapitel 5. Vor dem historischen Hintergrund des großen Stellenwerts der Abwanderung in der portugiesischen Gesellschaft wird die Frage gestellt, welchen Einfluss die aktuelle Krise auf steigende Abwanderungszahlen hat. So sah sich das Land bereits seit Mitte der 1980er Jahre und dann besonders in den ersten Jahren des neuen Jahrtausends mit intensiven Abwanderungsbewegungen konfrontiert, die durch eine große Vielfalt an Migrations- und Mobilitätsformen gekennzeichnet waren. Dabei wirkte sich ein Wechselspiel aus ökonomischen Faktoren und bereits existierenden funktionierenden Migrationsnetzwerken im Ausland auf das Geschehen aus. Das im Zuge der Krise wiederauflebende Abwanderungsgeschehen führte auf der politischen Ebene keineswegs zu konkreten und strategischen Anpassungen an die neue Migrationsrealität, um eine Abwanderung zu verhindern.

Spanien: Die Jungen und Gutausgebildeten gehen

Für Spanien hatte die Finanz- und Wirtschaftskrise deutliche demografische Folgen, wie in Kapitel 6 betont wird. Ähnlich wie in Griechenland führte die Krise zu einem Wandel bei den Wanderungsbewegungen – Spanien veränderte sich vom Land der Einwanderung (darunter vor allem Rückwanderer) der 1970er Jahre zum Auswanderungsland vor allem der Jungen und gut Ausgebildeten. So kippte die über lange Zeit stabile Balance der Migration 2010 wieder in den negativen Bereich durch eine rückläufige Zu- und anschwellende Abwanderungsbewegung. Dabei erreichten die Zahlen zwar nicht die Dimensionen der Vergangenheit, gleichwohl waren die Reaktionen der Politik auf die sozialen und persönlichen Konsequenzen zurückhaltend – insbesondere was die Ursachen für die Abwanderung gering Qualifizierter und die Situation der nach Spanien Zurückkehrenden anging.

Wandel der Einstellungen zur Zuwanderung in Belgien

Mit den folgenden Kapiteln geht ein Perspektivwechsel einher, der nun den Blick auf die Politik, die Kontroversen und Unterschiede in den aufnehmenden Ländern im Norden Europas richtet. Begonnen wird der Überblick in Kapitel 7 mit Belgien. Hier hatte im Zuge wachsender Zuwanderung aus Südeuropa ein Wandel der Einstellungen in der Bevölkerung und Politik stattgefunden. Kritische Stimmen wurden laut, die eine Einwanderung in die belgischen Sozialsysteme befürchteten. Der Zugang zum Wohlfahrtsstaat wurde zunehmend als „pull factor“ betrachtet, der potenzielle Immigranten anlockt, die nicht an Arbeit interessiert seien. Mit der Unterscheidung von prinzipiell erwünschter und nichterwünschter Zuwande-

rung wurde zugleich auch die Forderung nach der Beschränkung von Immigration laut. Die zwischen 2004 und 2007 eingeführten Restriktionen im Zuge des EU-Beitritts weiterer osteuropäischer Staaten wurden zwar wieder entschärft, aber die Furcht vor einer unkontrollierten Zuwanderung besteht weiterhin. Die ökonomische Krise und der damit verbundene Druck auf die öffentlichen Finanzen hat die Tendenzen verstärkt, den Aufenthaltsstatus der ansässigen EU-Migranten verstärkt in Frage zu stellen – insbesondere wenn der Verdacht auf Missbrauch der Sozialsysteme besteht.

In der französischen Debatte spielt Südeuropa kaum eine Rolle

Vor dem Hintergrund einer langen Immigrationshistorie haben die Debatten zur Zuwanderung in Frankreich im Kontext der aktuellen Krise eine neue Intensität erhalten, wie in Kapitel 8 deutlich wird. Allerdings geht die Diskussion weniger um die Zuwanderung aus Südeuropa (zumal Frankreich kein Hauptzielland für Migranten aus Südeuropa darstellte wie Deutschland oder das Vereinigte Königreich) als vielmehr um Zuwanderer aus Drittländern, Zentral- und Osteuropa und Zunahme von Arbeitskräften auf Basis der Entsenderichtlinie der EU. Zuwanderung aus Südeuropa spielt hier in der Debatte kaum eine Rolle.

In Deutschland bestimmt der demografische Wandel die Zuwanderungsdebatte

Etwas anders stellt sich die Situation für Deutschland dar, wie aus Kapitel 9 hervorgeht: Im Zuge der ökonomischen Krise nach 2008 hat sich Deutschland als begehrtes Zuwanderungsland gerade für Migranten aus Südeuropa entwickelt (vor allem aus Spanien). Dabei hat auch die Debatte um einen Fachkräftemangel im Land eine wichtige Rolle bei der Diskussion zur Zuwanderung gespielt. Aus der deutschen Perspektive wird die neue Migrationswelle aus Südeuropa daher im Kontext des demografischen Wandels und vor allem als Chance für den Arbeitsmarkt, insbesondere bei hochqualifizierten Arbeitskräften, gesehen. Damit ist die deutsche Position bermerkenswert nah an klassischen Zuwanderungsländern wie den USA, Kanada oder Australien, die besonderes Interesse an der Rekrutierung hochqualifizierter Arbeitskräfte haben. Daneben dreht sich die Migrationsdebatte vor allem um Erscheinungsformen wie illegale Einwanderung oder Asylsuchende. Auch hier gibt es eine Diskussion um sogenannte „Wohlfahrtsmigranten“ sowie den Missbrauch des Asylrechts.

Forderungen nach Restriktionen im Vereinigten Königreich

Im Vereinigten Königreich wurde die Debatte über das Migrationsgeschehen zunächst als Folge der Zuwanderung aus Osteuropa geführt, wie in Kapitel 10 hervorgehoben wird. Es entstanden Rufe nach Begrenzung der Bewegungsfreiheit und einen erschwerten Zugang zu den Sozialsystemen für Migranten. Mit dem Anschwellen der südeuropäischen Zuwanderung und der Angst vor Verdrängung in Berufen für geringfügig Qualifizierte wurden gezielte Forderungen nach einer Begrenzung der Bewegungsfreiheit in der EU laut. Dabei belegen die Daten, dass weniger Italiener und Spanier in den Sparten für Nicht-bzw. Geringqualifizierte eingesetzt werden als vielmehr polnische Migranten. Diese Konflikte führten zu einer Zunahme ablehnender Einstellungen zum Thema Immigration, die sowohl in den Medien als letztlich auch in den politischen Parteien ihren Ausdruck fand. Zudem handelt es sich hier um ein Hauptthema bei der Frage nach einem Verbleib des Vereinigten Königreiches in der EU – mit den bekannten Folgen eines Brexits.

Nord-Süd-Migration in Europa als Konsequenz einer ökonomischen Krise

Richtete sich der Blick bisher auf die Analyse der sozioökonomischen und politischen Lage in einzelnen Ursprungs- und Aufnahmeländern, so werden in Kapitel 11 die neuen Migrationsmuster und -kontexte aus einer theoretischen Perspektive thematisiert. Dabei fallen zwei entscheidende Faktoren auf: Angesichts der ökonomischen Verwerfungen und Zusammenbrüche auf den Arbeitsmärkten in den südeuropäischen Krisenländern ist die Zahl der Abwanderer vergleichsweise gering – gerade im Vergleich zu früheren Migrationswellen in einzelnen Ländern. Zudem sind die „neuen“ Migranten aus Südeuropa vorzugsweise jung und hochqualifiziert – im Gegensatz zu ihren Vorgängern in den Jahren zwischen 1950 bis 1970. Damit präsentiert sich ein neues Bild der Migration, in dem die Ströme von Süd nach Nord stärker selektiv und abhängig von der eigenen Initiative sind. Dies steht im Kontrast zu früheren Migrationsbewegungen, die weitgehend auf bilateralen Abkommen beruhten. Die

Wanderungsströme des 21. Jahrhunderts sind offener – aber sie sind auch geprägt durch neue Faktoren wie die individuellen Fähigkeiten oder die spezifischen Ausrichtungen der Arbeitsmärkte in den Aufnahmeländern sowie den Zustand der jeweiligen Volkswirtschaften. Damit ist eine erfolgreiche Integration in den Arbeitsmarkt zunehmend davon abhängig, ob die Profile der Zuwanderer zu den spezifischen Anforderungen in den Zielländern passen.

Fünf Erkenntnisse zur Süd-Nord-Migration von EU-Bürgern in Zeiten der Krise

Diese Entwicklung wirft Fragen für die Zukunft der Migration in der EU auf: Erleben wir eine Wiederholung der massiven Migrationsbewegungen vom Süden in den Norden wie vor zwei Generationen? Kann Migration eine grundsätzliche Strategie im Umgang mit Kriseneffekten in der EU darstellen? Wie wird sich eine Zunahme der Migration in der EU auf die Debatten und Politikgestaltung in Herkunfts- und Zielländern auswirken? Einige Antworten lassen sich aus den bisherigen Analysen bereits ableiten:

1. Die neuen Migranten aus Südeuropa unterscheiden sich von ihren Vorgängern (jünger, höhere Qualifikation), die meist als Gastarbeiter von den Zielländern angeheuert worden waren;
2. Migration wird von den Betroffenen als Strategie akzeptiert, um einer Krise zu entkommen. Allerdings ist vielerorts die Zahl der tatsächlich Auswandernden deutlich niedriger gewesen als angesichts der ökonomischen Krise in Südeuropa zu erwarten gewesen wäre.
3. Das Prinzip der Bewegungsfreiheit gilt nicht für alle EU-Bürgerinnen und -Bürger – etwa für nichterwünschte EU-Migranten, die in einigen Ländern mit erheblichen Einschränkungen rechnen müssen.
4. Sozial- und Wohlfahrtspolitik kann als ein Instrument der Kontrolle und Delegitimisierung von Migration in der EU fungieren. In den Fallstudien über Brüssel und das Vereinigte Königreich wurde deutlich, dass eine Furcht vor Missbrauch der Sozialsysteme durch Migranten existiert, auf die mit stärkeren Restriktionen beim Zugang in die Systeme reagiert wurde.
5. Es muss über „brain gain“ und „brain drain“ innerhalb der EU diskutiert werden, vor allem in der politischen Arena. Nach den Analysen gibt es zwar einen großen Anteil von hochqualifizierten Erwerbstätigen unter den Migranten. Angesichts des insgesamt begrenzten Umfangs des Abflusses ist es aber noch zu früh, von einem generellen „brain drain“ der Hochqualifizierten zu sprechen. Allerdings ist es höchste Zeit, dass sich die Politik in einigen südeuropäischen Ländern des Themas annimmt und alles dafür tut, damit auch die Hochqualifizierten einen Anreiz verspüren im Land zu bleiben, um mit ihren Fähigkeiten einen weiteren ökonomischen Abstieg zu verhindern.

Bernhard Gückel, BiB

Impressum

Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung – Ausgabe 5/2017 – 38. Jahrgang
Schriftleitung: Dr. Evelyn Grünheid
Redaktion: Bernhard Gückel
Dienstgebäude: Friedrich-Ebert-Allee 4, 65185 Wiesbaden
Telefon: (0611) 75 22 35
E-Mail: post@bib.bund.de
De-Mail: kontakt@bib-bund.de-mail.de
Internet: www.bib-demografie.de
ISSN 1869-3458 / URN:urn:nbn:de:bib-bfa0520174
„Bevölkerungsforschung Aktuell“ erscheint alle 2 Monate. Die Publikation kann im Abonnement im PDF-Format bezogen werden. Anmeldungen bitte an bev-aktuell@bib.bund.de. Das Heft finden Sie auch auf der Homepage des BiB (www.bib-demografie.de).
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet (Bevölkerungsforschung Aktuell 5/2017 des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung). Belegexemplar erbeten.