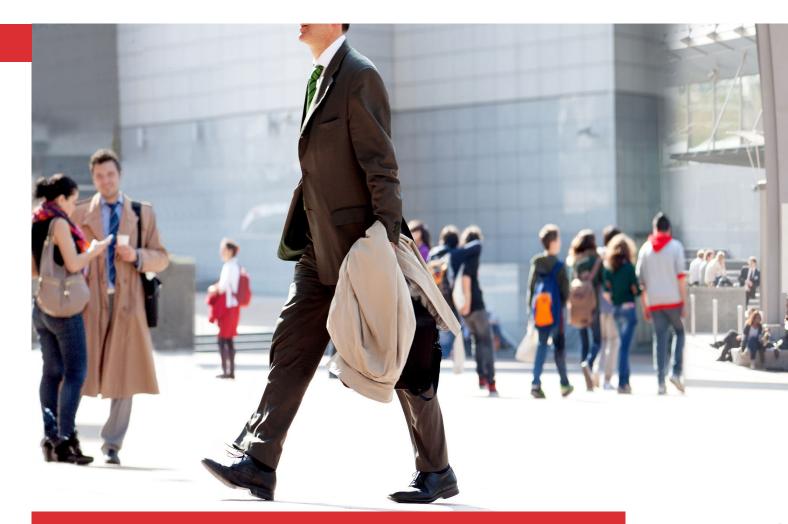


Sta\/\i

Staat und Wirtschaft in Hessen



73. Jahrgang **2** | **2018**

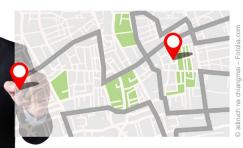


Pendeln und Mobilität in Hessen

Regionale Mobilität der Berufspendler; Mobilität der hessischen Bevölkerung

Pendlerrechnung; Pendeln aus soziologischer und gesellschaftlicher Perspektive







©ARTENS - Fotolia.cor

Impressum

ISSN 0344 — 5550 (Print) ISSN 1616 — 9867 (Digital)

Copyright:

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber:

Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, Rheinstraße 35/37 Telefon: 0611 3802-0,

Telefax: 0611 3802-890

E-Mail: vertrieb@statistik.hessen.de
Internet: https://statistik.hessen.de

Schriftleitung:

Philip Graze, Rheinstraße 35/37, Wiesbaden, Telefon: 0611 3802-810

Haus-/Lieferanschrift:

Hessisches Statistisches Landesamt, Rheinstraße 35/37, 65185 Wiesbaden

Postanschrift:

Hessisches Statistisches Landesamt, 65175 Wiesbaden

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Bezugspreis:

Print: 13,00 Euro

Jahresabonnement: 44,20 Euro (jew. inkl. Versandkosten)

PDF-Datei als kostenloser Download im Internet.

Gesamtherstellung:

Hessisches Statistisches Landesamt

Auskünfte

erhalten Sie zu allen Bereichen der hessischen Landesstatistik bei unserem Informationsservice:

Telefon: 0611 3802-802 oder -807, E-Mail: info@statistik.hessen.de

Zeichenerklärung

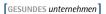
- = genau Null (nichts vorhanden) bzw. keine Veränderung eingetreten.
- 0 = Zahlenwert ungleich Null, aber weniger als die Hälfte der kleinsten in der Tabelle nachgewiesenen Einheit.
- = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten.
- ... = Zahlenwert lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.
- () = Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch unsicher ist.
- / = keine Angabe, da Zahlenwert nicht sicher genug.
- X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll (oder bei Veränderungsraten ist die Ausgangszahl kleiner als 100).
- D = Durchschnitt.
- s = geschätzte Zahl.
- p = vorläufige Zahl.
- r = berichtigte Zahl.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur negative Veränderungsraten und Salden mit einem Vorzeichen versehen.

Positive Veränderungsraten und Salden sind ohne Vorzeichen.

Im Allgemeinen ist ohne Rücksicht auf die Endsumme auf- bzw. abgerundet worden.

Das Ergebnis der Summierung der Einzelzahlen kann deshalb geringfügig von der Endsumme abweichen.







Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

Hessen will seinen wirtschaftlichen Erfolg weiter ausbauen. Dafür ist die Bereitschaft seiner Bürgerinnen und Bürger zur Mobilität eine entscheidende Voraussetzung. Das gilt insbesondere für den Arbeitsmarkt: Heute pendelt schon über die Hälfte der Hessinnen und Hessen zur Arbeit. Dabei sind PKW und Kraftrad nach wie vor ihre erste Wahl. Wie weit ist der Arbeitsweg und wie lange sind die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer täglich unterwegs? Diese und andere Fragen beantwortet unser Aufsatz.

Mit der aktuellen Ausgabe von **Staat und Wirtschaft in Hessen** stellen wir Ihnen erstmals die Methodik der im Hessischen Statistischen Landesamt entwickelten Pendlerrechnung vor. Sie zeichnet die Arbeitswege der hessischen Pendlerinnen und Pendler nach.

Das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung fragt, wie sich das Pendeln auf die einzelnen Menschen auswirkt – sein Gastbeitrag wirft Schlaglichter auf geschlechtsspezifische Auswirkungen und auf Effekte für das individuelle Wohlbefinden. Einen Fokus legt das Institut außerdem auf die Frage, wie sich das Pendelverhalten hessischer Familien verändert, wenn Nachwuchs auf die Welt kommt.

Die Rubrik "Hessen in Europa" erweitert den Horizont unseres Schwerpunktthemas geografisch: Sie analysiert den Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz außerhalb der eigenen Region. Erfahren Sie hier, wie mobil Hessinnen und Hessen im Vergleich zu anderen Europäerinnen und Europäern sind.

Freuen Sie sich auf eine bewegte Ausgabe – ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen,

Ihre

Dr. Christel Figgener

Präsidentin des Hessischen Statistischen Landesamts

Chishi Figure

Inhalt



Mobilität der hessischen Bevölkerung

3

von Dr. Bianka Dettmer und Isabel Wolf



Regionale Mobilität der Berufspendelnden in Hessen 2015

13

von Dr. Bianka Dettmer und Benedikt Kull



Pendlerrechnung Hessen — Methodenbericht

29

von Dr. Bianka Dettmer und Wolfgang Emmel



© mitifoto – Fotolia com

Vereinbarkeit von beruflicher Pendelmobilität mit Familie in Deutschland –

Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

37

Gastbeitrag von Heiko Rüger, Thomas Skora, Marina Linde, Harun Sulak und Stine Waibel vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB)



Entwicklung in Hessen

Landesamtes 03/18 bis 05/18

Hessen in Europa: Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region

46

von Benedikt Kull

Ausgewählte Daten zur wirtschaftlichen

49

Veröffentlichungen des Hessischen Statistischen

NEW •

© gustavofrazao – Fotolia.cor

Vorschau auf das nächste Heft 3/2018

53

50

Vereinbarkeit von beruflicher Pendelmobilität mit Familie in Deutschland — Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

In den vergangenen Jahrzehnten hat berufliche Pendelmobilität in Deutschland deutlich zugenommen – sowohl hinsichtlich der Pendeldauer als auch der zurückgelegten Strecke. Ein Grund hierfür besteht darin, dass Karrierechancen an weiter entfernten Orten auch dann genutzt werden können, wenn ein Umzug familienbedingt nicht in Frage kommt. Als "Kehrseite der Medaille" wird allerdings vermutet, dass das Privat- und Familienleben unter der pendelbedingten Abwesenheit leiden könnte. Der Beitrag untersucht daher folgende Fragen: 1) Pendeln Frauen und Männer in gleichem Maße und profitieren damit von erweiterten Karrierechancen? Welchen Einfluss hat der Übergang zur Elternschaft auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern? 2) Welche Auswirkungen hat Pendeln auf die subjektive Lebensqualität von Frauen und Männern? Die Befunde zeigen erstens, dass der Übergang zur Elternschaft eine Zäsur darstellt: Erst wenn Kinder im Haushalt sind, unterscheidet sich das Pendelverhalten von Frauen maßgeblich von dem der Männer. Mögliche Nachteile, die sich hieraus für die Karriereentwicklung ergeben können, werden im Beitrag diskutiert. Zweitens zeigt sich, dass insbesondere Frauen und Personen mit Kindern über eine geringere Lebensqualität berichten, wenn sie lange Pendeldauern aufweisen. Die Befunde verweisen damit insgesamt auf Ambivalenzen beim beruflichen Pendeln – dem Nutzen für die Karriereentwicklung stehen vielfältige soziale Kosten gegenüber –, die auch von Seiten der Politik stärker in den Blick genommen werden sollten. Gastbeitrag von Heiko Rüger, Thomas Skora, Marina Linde, Harun Sulak und Stine Waibel vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB). Die Verantwortung für die Inhalte des Aufsatzes liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Nicht immer findet sich eine passende Arbeitsstelle in der Nähe des Wohnorts. In solchen Fällen ermöglicht es räumliche Mobilität, eine Situation begrenzter beruflicher Perspektiven zu vermeiden und Erwerbschancen anderenorts wahrzunehmen. Das Ermöglichen der räumlichen Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gilt politisch folglich als wichtige Zielsetzung. Mit der Steigerung der räumlichen Flexibilität sollen die Rahmenbedingungen zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie Ausgleichsprozesse auf dem Arbeitsmarkt verbessert werden. Typischerweise findet dabei regionale Mobilität aus wirtschaftlich schwächeren Regionen in wirtschaftsstarke Regionen statt. Neben verbesserten Erwerbschancen kann sich die Mobilität jedoch auch auf verschiedene andere Lebensbereiche auswirken. So wird insbesondere vermutet, dass



© kalafoto – Fotolia co

das Privat- und Familienleben unter zeitaufwendigem Pendeln leiden könnte.

Im Rahmen des Beitrags werden zunächst die Entwicklung des Pendelverhaltens in Deutschland

repräsentative Haushaltsbefragung der amtlichen Statistik in Deutschland, für die aktuell rund 400 000 Haushalte bzw. 800 000 Personen befragt werden. Das SOEP ist eine repräsentative, jährliche Wiederholungsbefragung privater Haushalte in Deutschland, für die aktuell rund 15 000

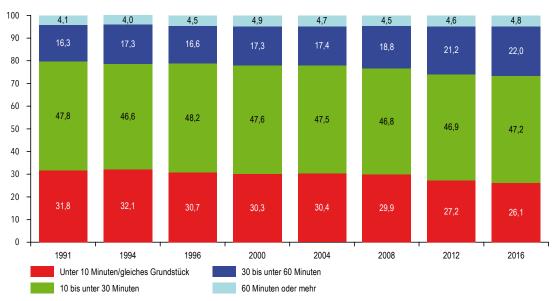
1) Der Mikrozensus ist eine

für die aktuell rund 15 000 Haushalte bzw. 25 000 Personen befragt werden. Die Job Mobilities-Studie ist eine repräsentative Längsschnittbefragung in Deutschland und weiteren europäischen Ländern, für die im Jahr 2007 rund 7200 Personen befragt wurden.

2) Das tägliche Berufspendeln ist dabei von anderen Formen der berufsbezogenen räumlichen Mobilität - insbesondere dem wöchentlichen Pendeln zu unterscheiden. Beim wöchentlichen Pendeln wird i. d. R. unter der Woche ein Zweitwohnsitz in der Nähe der Arbeitsstätte genutzt und am Wochenende (daher auch Wochenendpendeln") zum Hauptwohnsitz zurückgekehrt (Rüger und Sulak 2017).

3) Hinsichtlich einer möglichen Vereinbarkeitsproblematik zwischen Pendelmobilität und Familie, die in diesem Beitrag untersucht wird, bietet sich die Betrachtung der Pendeldauer an, da für die Gestaltung des (Familien-)Alltags der pendelnden Personen weniaer die Wegstrecke als vielmehr der damit verbundene Zeitaufwand entscheidend sein dürfte (Schneider, Rüger und Ruppenthal 2016) Die Abwesenheit von der Familie am Lebensmittelpunkt spielt hier mutmaßlich hinsichtlich der potenziellen Folgen eine bedeutsame Rolle. Eine substanzielle Verringerung der Pendeldauer kann jedoch häufig nur durch eine Verkürzung der Pendeldistanz erzielt werden. Bestrebungen, den Zeitaufwand des Pendelns zu reduzieren, werden somit - vermittelt über Einschränkungen beim Zugang zu entfernten Arbeitsmärkten – für die Frage nach den möglichen Folgen für die beruflichen Entfaltungsmöglichkeiten

Abbildung 1: Zeitaufwand für das Pendeln zur Arbeitsstätte (einfache Strecke) in Deutschland von 1991 bis 2016 (in %)



Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen.

dargestellt und mögliche Ursachen für Veränderungen diskutiert. Im Anschluss werden mit Blick auf die Vereinbarkeit von Pendelmobilität mit Familie und die sich daraus ergebenden möglichen Folgen zwei Fragestellungen untersucht: 1) Unterscheidet sich das Pendelverhalten zwischen Frauen und Männern und welchen Einfluss hat der Übergang zur Elternschaft auf das Pendelverhalten? Gibt es diesbezüglich Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland? Welche möglichen Folgen ergeben sich für die Karriereentwicklung, wenn beim Übergang zur Elternschaft der Pendelaufwand und damit die räumliche Flexibilität reduziert wird? 2) Welche Auswirkungen hat Pendeln auf das subjektive Wohlbefinden von Frauen und Männern? Welche möglichen Folgen für das subjektive Wohlbefinden sind zu erwarten, wenn eine Berufstätigkeit mit zeitaufwendigem Pendeln und einer aktiven Elternrolle kombiniert wird? Abschließend werden die Befunde vor dem Hintergrund einer gesellschaftlichen Bewertung der beruflichen Pendelmobilität diskutiert und Beispiele für Handlungsmöglichkeiten seitens der Erwerbstätigen, der Arbeitgeber sowie der Politik aufgezeigt.

In dem Beitrag werden zum einen neue, originäre Analysen mit den Daten des Mikrozensus präsentiert sowie zum anderen über bestehende aktuelle Forschungsergebnisse berichtet, die im Wesentlichen auf dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP) sowie der europäisch-vergleichenden Mobilitäts-Studie "Job Mobilities and Family Lives in Europe" (Job Mobilities) basieren.¹¹ Dabei wird das tägliche Berufspendeln sowohl anhand der Pendeldauer als auch der Pendeldistanz untersucht.²¹ Die beiden Indikatoren hängen zwar zu einem gewissen Grad zusammen, erlauben jedoch je nach Kontext unterschiedliche Aussagen.³¹ Von substanziellen Arbeitswegen wird hier bei Pendeldauern von 30 Minuten oder länger für den einfachen Weg ausgegangen, bzw. bei einfachen Pendelstrecken von 25 km oder mehr. Unter (täglichen) "Fernpendelnden" werden Personen verstanden, die für die einfache Wegstrecke 60 Minuten oder länger benötigen bzw. 50 km oder mehr zurücklegen.

Zeitaufwand und Distanzen für tägliches Berufspendeln in Deutschland haben zugenommen

In den vergangenen Jahrzehnten ist in Deutschland und in anderen Industrienationen ein Wandel der Muster räumlicher Mobilität zu beobachten: Während Umzüge stagnieren oder zurückgehen, entscheiden sich immer mehr Menschen für längere Pendelstrecken zur Arbeit, wodurch ein Umzug vermieden werden kann. Aber auch bspw. die Erfüllung des Traums vom "Häuschen im Grünen", das häufig in größerer Entfernung zum Arbeitsort liegt, kann zu längeren Pendelstrecken führen. Der Trend, dass die Anfahrtszeiten,

relevant.

die Berufstätige in Kauf nehmen, immer länger werden, zeigt sich deutlich: Mittlerweile benötigt mehr als jeder bzw. jede vierte Erwerbstätige in Deutschland 30 Minuten oder mehr für die einfache Wegstrecke zur Arbeit. Anfang der 1990er Jahre war es noch jeder bzw. jede Fünfte (vgl. Abbildung 1).

Diese Entwicklung zeigt sich auch mit Blick auf steigende Entfernungen zur Arbeitsstätte. Etwa 18 % der Erwerbstätigen legten 2016 für den einfachen Weg 25 km oder mehr zurück, rund 7 Prozentpunkte mehr als noch 1991 (nicht dargestellt).

Die Ursachen dieser intensiver werdenden Pendelmobilität sind vielfältig und können vor dem Hintergrund verschiedener gesellschaftlicher Veränderungen ausgemacht werden. Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, wie bspw. schnelle Zugverbindungen zwischen Städten, sind zunächst Voraussetzung dafür, dass entfernte Orte überhaupt in angemessener Zeit erreicht werden können. Darüber hinaus dürfte die Zunahme befristeter Arbeitsverträge einen Beitrag zum Wandel des Mobilitätsverhaltens geleistet haben.4) Wenn ein weiterer Wechsel der Arbeitsstelle nach Auslaufen des befristeten Vertrages absehbar ist, erscheint ein Umzug in die Nähe des Arbeitsortes oft nicht lohnenswert. Stattdessen werden lange Pendelstrecken in Kauf genommen, um wiederholte Umzüge und die damit verbundenen finanziellen und sozialen Kosten zu vermeiden. Eine weitere wichtige Entwicklung betrifft den Bereich des Wandels der Familie und der Geschlechterrollen. Dieser äußert sich u. a. in einer gestiegenen Arbeitsmarktintegration von Frauen, die zunehmend besser ausgebildet sind und häufig eigene Karrierepläne verfolgen. Wenn beide Partner arbeiten und eine Karriere verfolgen, sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass beide am selben Ort eine passende Beschäftigung finden. Gerade innerhalb dieser "Doppelkarrierepaare" sind Frauen daher seltener dazu bereit, für den Beruf des Partners umzuziehen. In der Folge muss häufig zumindest ein Partner über eine größere Distanz pendeln. Darüber hinaus dürften die gerade in den letzten Jahren zu verzeichnenden deutlichen Preissteigerungen auf dem Wohnungsmarkt in vielen Städten (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018) dazu geführt haben, dass vermehrt auf das Umland



© ielwolf - Fotolia.com

ausgewichen wird, was wiederum eine verstärkte Pendelmobilität in die Zentren zur Folge hat.

Pendeln stellt dabei eine Handlungsstrategie mit verschiedenen erhofften Vorteilen dar. Entscheidet man sich gegen einen Umzug und für längere Pendeldauern bzw. -distanzen, so kann bspw. der Haushalt am ursprünglichen Lebensmittelpunkt verbleiben. Dass die Kinder im gewohnten Umfeld aufwachsen könnten, nannten demnach 80 % der befragten Fernpendelnden in der Job Mobilities-Studie als Vorteil (Rüger und Ruppenthal 2010). Jeweils 71 % nannten die Nähe zu Familie und Freunden und das Verbleiben in der aktuell bewohnten Immobilie als Vorteil ihrer Pendelmobilität. Auch bezüglich der Karriere zeigen sich Chancen der Pendelmobilität: Ein positiver Zusammenhang wird insbesondere deshalb vermutet, weil Personen mit einer hohen Pendelbereitschaft ihren Suchradius für Arbeitsstellen erweitern. Dies erhöht die Anzahl an Erwerbsoptionen, die zu den eigenen Qualifikationen passen, was potenziell karrierefördernd wirken kann. Dass berufliches Pendeln als Chance für die Karriere wahrgenommen wird, zeigte sich u. a. auch im Rahmen der Job Mobilities-Studie. Dort gaben 63 % bzw. 64 % der Befragten an, dass sie durch die Pendelmobilität mehr Geld verdienen und ihre Karrierechancen verbessern könnten (Rüger und Ruppenthal 2010). Vorliegende Untersuchungen bestätigen demnach einen positiven Zusammenhang zwischen Pendeln und Einkommen: Wer länger pendelt, verdient häufig auch mehr (Pfaff 2014; Viry, Rüger und Skora 2014). Daneben kann die Entscheidung zum Pendeln allerdings

4) Die Zahl der befristeten Beschäftigungen stieg bis zum Jahr 2010 an und sank danach wieder leicht, lag im Jahr 2014 iedoch über dem Niveau von 2004 (Hohendanner, Ostmeier und Ramos Lobato 2015). Bemerkenswert ist dabei, dass im Jahr 2014 über die Hälfte aller neuen Einstellungen im öffentlichen Sektor zunächst auf Basis eines befristeten Arbeitsvertrages erfolgten (Privatwirtschaft: rund

auch mit verschiedenen Nachteilen einhergehen. Mit Blick auf das Privat- und Familienleben gaben in der genannten Mobilitäts-Studie bspw. jeweils knapp die Hälfte der fernpendelnden Personen an, zu wenig Zeit für die eigenen Freizeitaktivitäten sowie für den Partner bzw. die Partnerin und für die Kinder zu haben (Rüger und Ruppenthal 2010). Dabei lagen die jeweiligen Anteile bei den Frauen mit langen Pendeldauern im Vergleich zu ihren männlichen Pendants noch einmal deutlich höher.

Langes Pendeln und Mutterschaft schwer vereinbar

Verschiedene Studien zeigen, dass Frauen kürzere Arbeitswege zurücklegen als Männer. Dabei wird in der diesbezüglichen Forschung eine reduzierte Mobilitätsbereitschaft häufig als eine Einschränkung beim Zugang zu attraktiven Arbeitsplätzen gesehen. Eigene Auswertungen mit den Daten des Mikrozensus zeigen: Während unter den Männern fast 30 % eine halbe Stunde oder länger für den einfachen Weg zur Arbeit benötigen bzw. jeder Fünfte 25 km oder mehr zurücklegt, sind es unter den Frauen nur etwa 23 % bzw. nur rund jede Achte (nicht dargestellt). Die Ursachen für diese geschlechtsspezifischen Unterschiede im Pendelverhalten sind vielfältig und liegen sowohl in unterschiedlichen Arbeitsmarktbedingun-

gen als auch in unterschiedlichen Elternrollen von Frauen und Männern begründet.

Mit unterschiedlichen Elternrollen als mögliche Erklärung beschäftigen sich verschiedene Studien, die unisono darauf verweisen, dass es - insbesondere für Mütter - schwierig sein kann, Familie mit langen beruflichen Pendelwegen zu vereinbaren. Hausarbeit und Kinderbetreuung werden nach wie vor primär von Müttern geleistet, während die Vaterrolle mit der Hauptverantwortung für die Erwerbsarbeit verbunden ist. Deshalb wird angenommen, dass Frauen ihren Pendelaufwand beim Übergang in die Elternschaft reduzieren, während Väter ihr Mobilitätsverhalten nicht wesentlich verändern. Eigene Analysen auf Basis des Mikrozensus finden für Männer keine Unterschiede im Pendelverhalten zwischen Vätern und Kinderlosen. Für Frauen und Mütter hingegen zeigen sich deutlichere Unterschiede: 3 % der räumlich mobilen Mütter galten 2016 nach der Pendeldauer als Fernpendlerinnen, unter den kinderlosen Frauen waren es 5 %. Entsprechend größer war der Anteil derjenigen, die unter 10 Minuten pendeln oder auf dem gleichen Grundstück arbeiten: 31 % der pendelnden Mütter wurden dieser Gruppe zugeordnet, aber nur 21 % der pendelnden Frauen ohne Kinder (vgl. Abbildung 2). Auch hinsichtlich der Pendeldistanz zeigt sich, dass Mütter kürzere Pendelwege zurücklegen als Frauen ohne Kinder

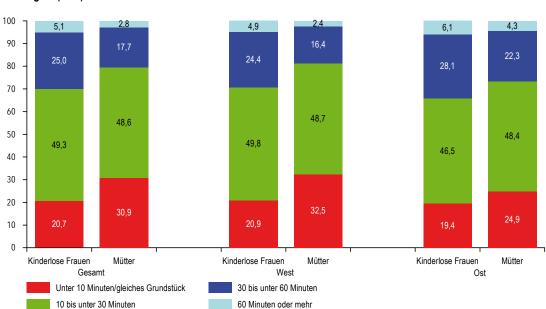


Abbildung 2: Pendeldauer (einfache Wegstrecke) von Frauen in Deutschland 2016 nach Mutterschaft und Region (in %)

Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen; Deutschland gesamt: Cramér's V = 0,134; Westdeutschland: Cramér's V = 0,154; Ostdeutschland: Cramér's V = 0,083.

100 9,4 10,0 12,1 90 12,0 14 0 14 3 80 27.1 27.3 28.3 70 29.5 29,8 60 21,8 50 21.9 22.0 24.3 22.0 21,6 40 30 20 38,6 39,6 34,8 32.4 30,0 10 0 Kinderlose Frauen Kinderlose Frauen Mütter Kinderlose Frauen Gesamt

10 bis unter 25 km

25 bis unter 50 km

Abbildung 3: Pendeldistanz (einfache Wegstrecke) von Frauen in Deutschland 2016 nach Mutterschaft und Region (in %)

Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen; Deutschland gesamt: Cramér's V = 0,105; Westdeutschland: Cramér's V = 0,126; Ostdeutschland: Cramér's V = 0,036.

(vgl. Abbildung 3). Diese Zahlen deuten darauf hin, dass Frauen ihr Pendeln reduzieren, wenn sie Kinder bekommen.

Unter 5 km/gleiches Grundstück

5 his unter 10 km

Doch handelt es sich hierbei um ein universelles Phänomen in Deutschland? Bei einer tiefergehenden Betrachtung zeigen sich Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland. Demnach reduzieren Mütter in Ostdeutschland ihre Pendeldauer und -distanz im Schnitt weniger stark als Mütter in Westdeutschland. Der Anteil der westdeutschen Fernpendlerinnen war im Jahr 2016 unter den Müttern nur etwa halb so groß wie unter den kinderlosen Frauen, und auch der Anteil derer, die zwischen 30 und 60 Minuten zur Arbeitsstätte benötigten, war unter den westdeutschen Müttern um etwa 8 Prozentpunkte geringer als unter den westdeutschen Frauen ohne Kinder (vgl. Abbildung 2). Ein entsprechender Anstieg ist bei den kurzen Pendeldauern von unter 10 Minuten zu verzeichnen: Dieser Gruppe waren anteilig knapp 12 Prozentpunkte mehr Frauen mit Kindern zuzuordnen als Frauen ohne Kinder. Ähnliche Tendenzen lassen sich auch für Ostdeutschland beobachten, diese sind jedoch deutlich schwächer: Während der Zusammenhang zwischen dem Vorliegen einer Elternschaft und der Pendeldauer unter ostdeutschen Frauen mit einem Cramér's V von 0,083 nur sehr schwach ausfällt, ist dieser unter den westdeutschen Frauen mit einem Wert von 0,154 deutlich stärker ausgeprägt.⁵⁾ Die beschriebenen Unterschiede in den Zusammenhängen zwischen Ost- und Westdeutschland sind dabei zeitlich außerordentlich stabil; sie lassen sich in Analysen mit Daten der Mikrozensen seit 1996 nachweisen (nicht dargestellt).⁶⁾

50 km oder mehr

Auch eine Betrachtung der Pendeldistanz von kinderlosen Frauen und Müttern bestätigt, dass es zwischen Ost- und Westdeutschland Unterschiede im Pendelverhalten hinsichtlich der Elternschaft gibt. Die aktuellsten Zahlen des Mikrozensus von 2016 zeigen für Ostdeutschland nur sehr geringe Unterschiede im Pendelverhalten zwischen Frauen mit und ohne Kinder (vgl. Abbildung 3). Der Effekt der Elternschaft ist folglich gering (Cramér's V = 0,036). In Westdeutschland dagegen ist der Anteil derer mit längeren Pendelwegen unter den Müttern deutlich geringer als unter den kinderlosen Frauen (Cramér's V = 0,126).

Als mögliche Erklärungen hierfür lassen sich nach wie vor bestehende Unterschiede zwischen den beiden Regionen Deutschlands bei den kulturell verankerten Leitbildern von Mutterschaft, den Strukturen der öffentlichen Kinderbetreuung sowie den ökonomischen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt anführen (Skora 2018). Während in Ostdeutschland die (Vollzeit-)Erwerbstätigkeit von Müttern breite Akzeptanz findet, ist in Westdeutschland die Vorstellung weit verbreitet, dass

- 5) Cramér's V ist eine Maßzahl für die Stärke von Zusammenhängen zwischen zwei nominalskalierten Merkmalen und kann Werte zwischen 0 (kein Zusammenhang) und 1 (perfekter Zusammenhang) annehmen.
- 6) Dabei zeigten sich Werte für die Stärke des Zusammenhangs (Cramér's V) zwischen 0,085 und 0,128 in Ostdeutschland sowie zwischen 0,154 und 0,191 in Westdeutschland.



© motorradcbr – Fotolia.con

die Mutter dem Kind jederzeit zur Verfügung stehen sollte, um flexibel auf dessen Bedürfnisse reagieren zu können. Unterschiede im Erwerbsumfang von Müttern zwischen Ost- und Westdeutschland spiegeln diesen Einstellungsunterschied wider: In Ostdeutschland liegt der Anteil der in Vollzeit beschäftigten Mütter mehr als doppelt so hoch wie in Westdeutschland (Holst und Wieber 2014). Lange Pendelwege erhöhen zusätzlich die zeitliche Inflexibilität und stehen folglich mit dem - insbesondere im Westen anzutreffenden -Leitbild der "guten Mutter" in Konflikt. Die höhere Erwerbsorientierung von Müttern mit Kleinkindern in Ostdeutschland geht darüber hinaus mit einer höheren Versorgungsquote bei der öffentlichen Kinderbetreuung im Vergleich zu Westdeutschland einher. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes besuchte 2016 im Osten über die Hälfte der Kinder unter 3 Jahren eine Kindertageseinrichtung oder wurde durch eine Tagespflegeperson betreut, im Westen waren es hingegen nur 28 % (Statistisches Bundesamt 2016). Die bessere Erreichbarkeit von Ganztagsbetreuungsangeboten in Ostdeutschland könnte dazu beitragen, dass zeitaufwendigere Anfahrtswege zur Arbeit besser mit einer Elternschaft in Einklang gebracht werden können. Darüber hinaus könnten die erschwerten ökonomischen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt in Ostdeutschland die Notwendigkeit sowohl für das Ost-West-Pendeln als auch für eine Vollzeiterwerbstätigkeit von Müttern begünstigen: Die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland liegt immer noch deutlich über derjenigen in Westdeutschland und die Löhne sind im Durchschnitt geringer.

Dass die beschriebenen Unterschiede im Pendelverhalten zwischen kinderlosen Frauen und Müttern tatsächlich auf den Einfluss des Übergangs zur Elternschaft zurückzuführen sind, lässt sich anhand der Daten des Mikrozensus zunächst nur vermuten, da es sich um Querschnittsdaten handelt, die keine Aussagen über individuelle Verläufe und zeitliche Veränderungen im Pendelverhalten ermöglichen. Die Paneldaten der SOEP-Erhebungen dagegen ermöglichen eine solche Interpretation, da dort das Pendelverhalten von ein und denselben Personen über einen längeren Zeitraum – und damit auch vor und nach der Geburt eines Kindes - erhoben wurde. Dadurch lässt sich der Effekt der Familiengründung auf das Pendelverhalten untersuchen und es können Aussagen zur Wirkrichtung des Zusammenhangs abgeleitet werden. Entsprechende Analysen bestätigen, dass sich die durchschnittliche Pendeldistanz von Frauen in Westdeutschland nicht jedoch von Männern sowie von Frauen in Ostdeutschland - deutlich reduziert, wenn sie ihr erstes Kind bekommen (Skora 2018). Der im Mikrozensus beobachtete Unterschied zwischen westdeutschen Frauen mit und ohne Kinder scheint also u. a. auf eine Reduktion der Pendeldauer in Folge der Familiengründung zurückzuführen zu sein. Dabei sollte jedoch beachtet werden, dass nicht alle Frauen ihre Pendeldauer reduzieren, sondern dass es sich hierbei um einen durchschnittlichen Effekt handelt.

Folgen der "Vereinbarkeitsproblematik" zwischen Pendelmobilität und Familie für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

Dass sich der Familienkontext auf das Pendelverhalten auswirken kann, wurde oben ausführlich dargestellt: Der Übergang zur Elternschaft reduziert die Mobilitätsbereitschaft von Frauen (in Westdeutschland) merklich. Dies könnte zur Folge haben, dass nur noch wohnortnahe Erwerbstätigkeiten als akzeptabel erachtet werden. Die stärkere räumliche Einschränkung von Frauen wird häufig als eine Ursache für ungleiche Erwerbs- und Einkommenschancen von Frauen und Männern gesehen: Der verringerte erwerbsbezogene Aktionsradius geht mit einer geringeren und begrenzten Auswahl an attraktiven und gut bezahlten Ar-

beitsmöglichkeiten einher. In Übereinstimmung damit kommen Studien zu dem Ergebnis, dass der Geschlechterunterschied im Pendelverhalten einen gewissen Anteil an der Lohnlücke zwischen Frauen und Männern erklären kann. Dass Frauen und Männer unterschiedliche Einkommenschancen haben, ist eng mit einer "Retraditionalisierung" der Aufgabenverteilung im Zuge der Familiengründung verknüpft. Die Geburt eines Kindes ist insbesondere bei Frauen mit Erwerbsunterbrechungen und einem Wechsel hin zu familienfreundlicheren Arbeitsplatzbedingungen (z. B. Teilzeitstellen) verbunden. Dies kann mit Nachteilen für die Erwerbs- und Einkommensverläufe von Frauen einhergehen. Aktuelle Befunde auf Basis des SOEP zeigen, dass Frauen, wenn sie zuvor weite Pendeldistanzen zurückgelegt haben, nach einer familienbedingten Erwerbsunterbrechung mit einer verringerten Wahrscheinlichkeit zu ihren alten Arbeitgebern zurückkehren. Stattdessen wird eine neue Stelle aufgenommen, die räumlich näher am Wohnort liegt (Skora 2018). Dies bedeutet den Verlust firmenspezifischen Erfahrungswissens und eine räumliche Einschränkung beim Zugang zum Arbeitsmarkt. Die erschwerte Vereinbarkeit von Pendelmobilität und Elternschaft könnte damit zu den ungünstigen Karriereverläufen von Müttern beitragen.

Neben den Folgen für die Karriereverläufe sind auch die möglichen Folgen der Pendelmobilität für das subjektive Wohlbefinden von Interesse, hier insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Geschlechterunterschiede sowie einer erschwerten Vereinbarkeit von Pendeln und Elternschaft. Allgemein wird zunächst ein negativer Effekt der Pendelmobilität auf die Gesundheit deshalb vermutet, weil diese mit einer Vielzahl an Belastungen einhergehen kann: Neben direkten Belastungen, die sich aus der Mobilitätssituation selbst ergeben (z. B. Lärm und Gedränge im Zug, das Gefühl des Kontrollverlusts bei Verspätungen oder Staus), tragen dazu insbesondere auch indirekte Belastungen (z. B. Zeitknappheit, Abwesenheit vom Lebensmittelpunkt) sowie der Umstand bei, dass bei langen Pendelwegen weniger Zeit für stressmindernde Aktivitäten wie Sport oder Schlaf bleibt. Demnach konnte in aktuellen Studien wiederholt gezeigt werden, dass Personen mit langen Pendeldauern bzw. -distanzen häufiger über ein erhöhtes Stresserleben sowie ein reduziertes gesundheitliches Wohlbefinden berichten. Anhand der Daten der Job Mobilities-Studie zeigte sich etwa, dass das Stressempfinden bei Fernpendelnden (mit einer einfachen Pendeldauer von mind. 60 Minuten) gegenüber Erwerbstätigen mit kürzeren Pendeldauern um rund 12 % erhöht war (Rüger und Schulze 2016). Dabei scheinen jedoch insbesondere Frauen und Eltern unter den langen Pendelwegen zu leiden. Deren Angaben zur allgemeinen Stressbelastung beim Fernpendeln lagen rund 14 % (Frauen) bzw. rund 16 % (Eltern) über den Werten ihrer jeweiligen weniger mobilen Pendants. Der durchschnittliche Wert für den selbst eingeschätzten Gesundheitszustand, als ein weiterer Indikator für das subjektive Wohlbefinden, lag in der Gruppe der Fernpendelnden gut 4 % unter dem Wert in der Gruppe der weniger mobilen Erwerbstätigen. Erneut zeigte sich v. a. bei Frauen sowie bei Erwerbstätigen mit Kindern ein negativer Effekt: Dort lagen die Werte jeweils 5 % unter den Werten der jeweiligen weniger mobilen Pendants. Von Männern sowie Erwerbstätigen ohne Kinder wurde demgegenüber kein wesentlich schlechterer Gesundheitszustand im Zuge langer Pendeldauern berichtet. Es scheinen gerade jene Anforderungen zu einer Reduktion des subjektiven Wohlbefindens beizutragen, die sich ergeben, wenn die räumliche Mobilität mit vielfältigen sonstigen beruflichen und familiären Aufgaben zu vereinbaren ist.

Fazit und Handlungsmöglichkeiten

Lange Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort haben in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen. Pendelmobilität bietet dabei den Vorteil der Aufnahme einer passenden Arbeitsstelle auch in größerer räumlicher Entfernung zum Wohnort, ohne dass hierfür ein Umzug notwendig wird. Allerdings zeigte sich im Rahmen dieses Beitrags, dass zeitaufwendiges Pendeln nur schwer mit Familie vereinbar sein kann und dass diesbezüglich geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen. So führt der Übergang zur Elternschaft dazu, dass zwar Frauen, nicht jedoch Männer, ihren Pendelaufwand reduzieren. Dies bedeutet: Erst wenn Kinder im Haushalt sind, unterscheidet sich das Pendelverhalten



ausfällt als in Ostdeutschland. Eine reduzierte Pendelbereitschaft kann dabei Nachteile für die Karriereentwicklung der Frauen haben, denn der Zugang zum Arbeitsmarkt ist räumlich stärker eingeschränkt und Wechsel des Arbeitgebers bei Wiedereinstieg nach der familienbedingten Erwerbsunterbrechung (hin zu räumlich näher gelegenen Arbeitsstellen) sind verbreitet (und gehen mit dem Verlust firmenspezifischen Erfahrungswissens einher). Andererseits, und auch das zeigten die hier berichteten Befunde, kann die (praktizierte) Kombination aus Beruf, zeitaufwendigem Pendeln und aktiver Elternrolle eine Mehrfachbelastung darstellen und mit nachteiligen Folgen für das subjektive Wohlbefinden verbunden sein. So zeigen sich im Falle von langen Pendeldauern insbesondere für Frauen und Erwerbstätige mit Kindern ein erhöhtes Stresserleben sowie ein verminderter selbsteingeschätzter Gesundheitszustand.7)

Neben den im Beitrag beschriebenen Zusammenhängen sind noch vielfältige weitere Wechselwirkungen von Pendelmobilität mit dem Privat- und Familienleben zu vermuten. So konnten in ersten Studien bspw. negative Auswirkungen des berufsbedingten Fernpendelns von Vätern

von Frauen maßgeblich von dem der Männer,

wobei dieser Effekt in Westdeutschland stärker

auf das emotionale Wohlbefinden ihrer Kinder nachgewiesen werden (Li und Pollmann-Schult 2015). Für Partnerschaften zeigte sich, dass eine hohe Pendelmobilität von Frauen - nicht jedoch von Männern - mit einer erhöhten Trennungswahrscheinlichkeit assoziiert ist (Kley 2016). Dies scheint insbesondere dann zuzutreffen, wenn die Pendlerinnen Mütter eines Kleinkindes sind. Darüber hinaus gibt es erste Hinweise darauf, dass beruflich hochmobile Erwerbstätige seltener einem regelmäßigen bürgerschaftlichen Engagement nachgehen als räumlich weniger mobile Erwerbstätige (Rüger et al. 2012). Viele Fernpendelnden berichten demnach, dass sie im Zuge der Aufnahme der (zeitaufwendigen) Pendelmobilität ihr ehrenamtliches Engagement reduziert oder beendet haben.

Der Nutzen des Pendelns für die Karriereentwicklung scheint damit im Widerspruch zu vielfältigen sozialen Kosten zu stehen. Auf gesellschaftlicher Ebene kann es dabei zu einem Zielkonflikt zwischen Forderungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hinsichtlich einer möglichst großen räumlichen Mobilität und Flexibilität einerseits sowie weiteren gesellschaftlich wünschenswerten Zielen andererseits, wie einer gesunden Arbeitnehmerschaft, ehrenamtlich engagierten Bürgern oder der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern, kommen. Die Ambivalenzen des beruflichen Pendelns sollten daher insgesamt stärker in den Blick genommen werden, um Lösungen zum Umgang mit dieser widersprüchlichen Situation zu finden. Hierbei sollte es u. a. darum gehen, die Belastungen beim Pendeln zu senken, die Vereinbarkeit mit Familie zu verbessern und die Notwendigkeiten zum langen Pendeln - zumindest langfristig – zu reduzieren. Im Folgenden werden einige Beispiele für Handlungsmöglichkeiten seitens der Erwerbstätigen, der Arbeitgeber sowie der Politik aufgezeigt.

Pendlerinnen und Pendler können sich erfolgreiche Strategien für den Umgang mit den mobilitätsinduzierten Belastungen aneignen. Eine gründliche Planung vermeidet Stress aufgrund von Verspätungen und eine sinnvolle Nutzung der unterwegs verbrachten Zeit sowie ein Ausgleich nach Feierabend kann entlastend wirken. Ebenso können Pendlerinnen und Pendler regelmäßig ihre eigene Situation überprüfen: Wäre ein Umzug

7) Der beschriebene Konflikt dürfte sich allerdings nicht für alle Personengruppen in gleicher Dringlichkeit darstellen. Insbesondere für Frauen und Paare, deren Lebensentwürfe eine Verwirklichung von Wünschen nach einer Familie und einer Berufskarriere vorsehen, dürfte demnach eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dahingehend bestehen, dass sich aus der dargestellten "Vereinbarkeitsproblematik" zwischen langem Pendeln und Familie ein handfestes Dilemma ergibt. Der Befund, wonach dieselben Frauen vor der Geburt eines Kindes längere Pendelstrecken aufweisen als nach ihrem Übergang zur Elternschaft, verweist allerdings darauf, dass die Reduktion häufig aufgrund von Restriktionen bzw. der beschriebenen "Unvereinbarkeiten" und damit nicht vollkommen frei von Zwängen erfolgt.

als Alternative zum Pendeln sinnvoll? Ist die heimische Kinderbetreuung optimal gestaltet?

Arbeitgeber können flexible Arbeitszeitmodelle, wie etwa Gleitzeit oder Home-Office, anbieten, die dabei helfen, pendelbedingte Stressspitzen zu vermeiden und die Anzahl der Tage, an denen gependelt werden muss, zu reduzieren. Im Rahmen eines betrieblichen Gesundheitsmanagements können u. a. Schulungen zum geeigneten Umgang mit Pendelstress angeboten werden.

Seitens der Politik können Maßnahmen ergriffen werden, die darauf abzielen, beiden Elternteilen die Vereinbarung zwischen Beruf, Pendeln und Familie zu ermöglichen. Hier erscheint u. a. der Ausbau flexibler und qualitativ hochwertiger Kinderbetreuungseinrichtungen, die am Wohnbzw. Arbeitsort gut erreichbar sind, vielversprechend.

PD Dr. Heiko Rüger; Tel.: 0611 75-4688

E-Mail: heiko.rueger@bib.bund.de

Literaturverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2018): Immobilienpreisentwicklungen in Deutschland. In: BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2018.

Hohendanner, Christian; Ostmeier, Esther; Ramos Lobato, Philipp (2015): Befristete Beschäftigung im öffentlichen Dienst. Entwicklung, Motive und rechtliche Umsetzung. In: IAB-Forschungsbericht, 12/2015, Nürnberg.

Holst, Elke; Wieber, Anna (2014): Bei der Erwerbstätigkeit der Frauen liegt Ostdeutschland vorn. In: DIW Wochenbericht 40: 967–975.

Kley, Stefanie (2016): Trennungsrisiko Pendelmobilität. Welche Paarbeziehungen sind gefährdet? In: Zeitschrift für Familienforschung 28, 3: 1–23.

Li, Jianghong; Pollmann-Schult, Matthias (2015): Fathers' Commute to Work and Children's Social and Emotional Well-Being in Germany. In: Journal of Family and Economic Issues 37, 3: 488–501.

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.

Rüger, Heiko; Micheel, Katharina; Skora, Thomas; Ruppenthal, Silvia (2012): Sind berufsbedingte räumliche Mobilität und freiwilliges Engagement miteinander vereinbar? Befunde der zweiten Erhebungswelle der Studie "Job Mobilities and Family Lives in Europe". In: Bevölkerungsforschung Aktuell 33, 6: 2–9.

Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2010): Advantages and Disadvantages of Job-Related Spatial Mobility. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate

(Hrsg.): Mobile Living across Europe. Volume II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Perspective. Opladen & Farmington Hills: B. Budrich: 69–94.

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

Rüger, Heiko; Sulak, Harun (2017): Wochenendpendeln von Erwerbstätigen in Deutschland: Analysen mit den Mikrozensen 1991 bis 2012. In: Raumforschung und Raumordnung - Spatial Research and Planning 75: 413–427.

Schneider, Norbert F.; Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2016): Mobilität und mobile Lebensformen. In: Niephaus, Yasemin; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 501–525.

Skora, Thomas (2018): Pendelmobilität und Familiengründung. Zum Zusammenhang von berufsbedingtem Pendeln und dem Übergang zum ersten Kind. Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft, Band 52. Opladen, Berlin, Toronto: Verlag Barbara Budrich.

Statistisches Bundesamt (2016): Kindertagesbetreuung regional 2016. Ein Vergleich aller 402 Kreise in Deutschland. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Viry, Gil; Rüger, Heiko; Skora, Thomas (2014): Migration and Long-Distance Commuting Histories and Their Links to Career Achievement in Germany. A Sequence Analysis. In: Sociological Research Online, 19, 1: 8.



Alle Ausgaben von Staat und Wirtschaft in Hessen finden sich auch als PDF-Datei zum kostenlosen Download auf unserer Homepage unter https://statistik.hessen.de/publikationen/staat-und-wirtschaft