

STUDIE: IMMER MEHR MENSCHEN MÜSSEN IMMER WEITERE STRECKEN ZUM ARBEITSPLATZ ZURÜCKLEGEN

# Deutschland, Land der Pendler

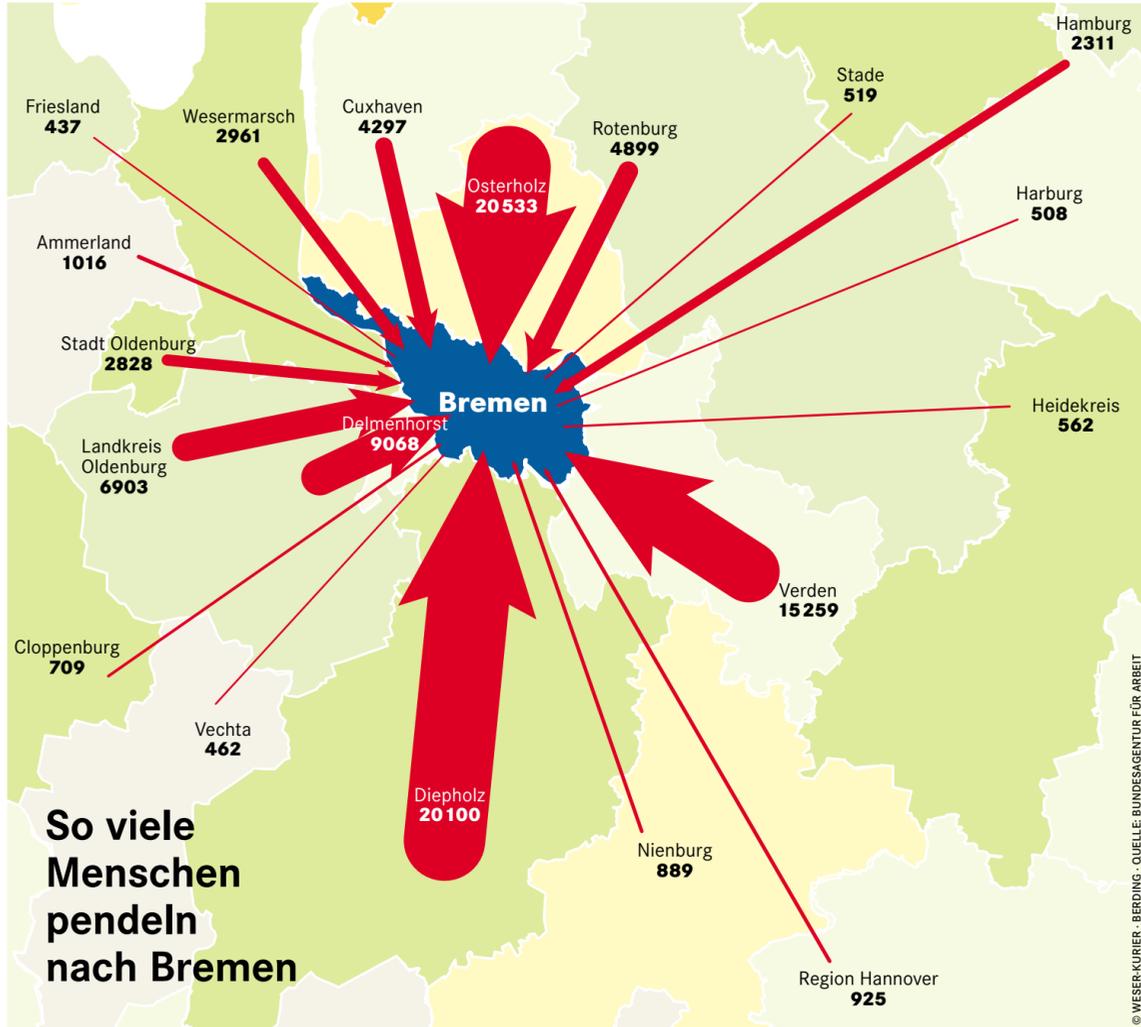
VON MILAN JAEGER  
UND BASIL WEGENER

Morgens um sechs Uhr auf die Autobahn oder in den Zug, abends erst spät wieder zuhause ankommen: Für Millionen Bundesbürger ist Pendeln Alltag. Im vergangenen Jahr stieg der Anteil der pendelnden Beschäftigten um 0,2 Prozentpunkte auf einen neuen Rekordwert von 59,4 Prozent. Betroffen sind 18,4 Millionen Menschen in Deutschland, häufig Arbeitnehmer mit guten Jobs. Die Nachteile liegen auf der Hand: Stress, weniger Zeit für Familie und Freunde, Flächenverbrauch, mehr Verkehr. Auch in Bremen ist die Zahl der Pendler im vergangenen Jahr gestiegen.

Das Bonner Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat die neuen Zahlen anhand von Daten der Bundesagentur für Arbeit ermittelt. Dessen Experte Thomas Pütz sagt, vor allem wenn Metropolen mit steigenden Miet- und Immobilienkosten überwiegend von ländlichem Raum umgeben sind wie zwischen Hamburg und Berlin, wird Pendeln für viele zum Alltag. In Regionen mit vielen kleineren Städten, in denen es jeweils Büros und Betriebe gibt, haben es die Menschen oft weniger weit zur Arbeit.

Die Großstadt mit den meisten sogenannten Einpendlern ist München mit 365 000 Menschen, die dort im vergangenen Jahr arbeiteten, aber nicht wohnten. Es folgt Frankfurt am Main mit 352 000 Einpendlern. Den größten Anteil an Pendlern an allen Beschäftigten haben Heidelberg und Ludwigshafen mit 69 Prozent der dort Beschäftigten. Auch von den Arbeitnehmern in Frankfurt, Düsseldorf und Stuttgart pendeln fast zwei von drei in die Stadt. Den größten Zuwachs hatte in den vergangenen Jahren Berlin, wo die Zahl der Pendler seit der Jahrtausendwende um weit über 50 Prozent auf zuletzt fast 300 000 stieg.

Den Zahlen der Bundesagentur für Arbeit zufolge pendelten im vergangenen Jahr täglich 137 906 Menschen nach Bremen. 2015 waren es demnach noch 133 400 Personen. Während für viele Bundesbürger das Pen-



So viele Menschen pendeln nach Bremen

© WESER-KURIER - BERDING - QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT

## „Es braucht eine Gesamtstrategie“



Kai-Ole Hausen ist Referent für Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik an der Arbeitnehmerkammer Bremen.

### Herr Hausen, ist Bremen eine Pendlerhauptstadt?

Kai-Ole Hausen: Traditionell ist Bremen eine Pendlerstadt. Das hat historische und strukturelle Gründe. Die zunehmende Qualifizierung der Arbeitnehmer unterstützt das. Wenn jemand besser qualifiziert ist, steigt seine Bereitschaft zu pendeln.

### In Bremen gibt es offenbar viele gut qualifizierte Arbeitnehmer. Wo ist also das Problem?

Die Medaille hat zwei Seiten: Auf der einen Seite stehen die gut qualifizierten Arbeitnehmer und auf der anderen eine Stadt, die immer teurer wird. Arbeitnehmer sind offensichtlich häufig nicht bereit, die Bremer Immobilienpreise zu zahlen.

### Liegt das an den Löhnen?

Nicht nur. Die höchsten Pendlerquoten haben wir in der Fahrzeug- und Flugzeugbranche, wo die Löhne gut sind. Dort pendeln über 60 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Bremen. Branchenübergreifend sind es nur ungefähr 43 Prozent.

### Brauchen wir mehr Einfamilienhäuser im Stadtgebiet?

Das ist sicherlich ein Punkt. Wir sehen aber auch, dass es Bremen nicht gelingt, junge Leute zu halten. Obwohl junge Leute Untersuchungen zufolge eine städtische Lebensweise bevorzugen, verlassen sie oft die Stadt.

### Warum?

Sie finden andere Städte oder Regionen attraktiver und das liegt anscheinend nicht nur an den Arbeitsplätzen. Das Beispiel Leipzig zeigt, dass es eine Stadt schaffen kann, auch ohne entsprechende Arbeitsplätze junge Leute zu binden.

Zieht der Trend, dass es wieder mehr Leute in die Städte zieht, also an Bremen vorbei? Ja, diese Entwicklung bemerken wir in Bremen. Und das liegt eben auch an den Jungen. Bis 2015 konnte Bremen die meisten 18 bis 30-Jährigen halten, danach ist das gekippt.

### Welche Schrauben muss die Politik drehen?

Bremen braucht eine Gesamtstrategie. Bremen muss seinen Dornröschenschlaf endlich beenden. Es braucht eine attraktive Hochschullandschaft, damit junge Leute noch häufiger für das Studium nach Bremen kommen. Damit sie auch hier bleiben, muss es wiederum die richtigen Jobs geben. Es braucht aber auch die richtige Infrastruktur, also Kindergärten und Schulen. Der öffentliche Personennahverkehr muss ebenso ausgebaut werden.

### Geht die Politik das mit der erforderlichen Dringlichkeit an?

Das muss die Erwartung sein und Bürgermeister Carsten Sieling hat das in seiner Regierungserklärung auch angekündigt. Ich hoffe, dass die angekündigte Zukunftskommission eine Strategie erarbeitet, der sich alle verpflichtet fühlen. Alle Ressorts müssen zusammenarbeiten, um eine Wachstumsstrategie für Bremen zu entwickeln.

Das Interview führte Milan Jaeger.

## „Es gibt sehr individuelle Gründe, warum Menschen pendeln.“

Jens Tittmann, Sprecher Verkehrssenator

deln über lange Strecken normal ist, kommt der überwiegende Teil der Bremer Pendler aus dem niedersächsischen Umland. Laut Kai-Ole Hausen, Referent für Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik der Arbeitnehmerkammer Bremen, hat das historische und strukturelle Gründe (siehe nebenstehendes Interview). Seinen Angaben zufolge beträgt der Anteil der Pendler unter den Bremer Arbeitnehmern etwa 43 Prozent. „Damit sticht Bremen im Städtevergleich nicht heraus“, sagt der Experte.

Bundesweit ist der Anteil der Pendler mit einem einfachen Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometer 2016 noch einmal leicht auf 6,2 Prozent gestiegen. 42 000 Menschen pendeln zum Beispiel von Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen, 35 000 von Nordrhein-Westfalen nach Baden-Württemberg und 11 000 sogar von Bayern nach Berlin. Von Berlin nach Bayern sind es 14 000. Ob die Betroffenen am Arbeitsort unter der Woche auch wohnen, was bei langen Distanzen anzunehmen ist, erfasst die Statistik nicht. Rund 40 Prozent der Fernpendler mit einer Fahr-

zeit von einer Stunde und länger leiden laut Bundesinstitut stärker unter Stress – 60 Prozent empfänden dies nicht so. Ein Rezept gegen Pendler-Stress ist also augenscheinlich die eigene Einstellung – manche empfinden die Zeit auf dem Arbeitsweg gar nicht als Belastung. Doch viele dieser Betroffenen neigen laut den Forschern auch einfach dazu, den Stress als notwendiges Übel wegzustechen.

Die Politik lässt das Pendeln nicht kalt – gilt es doch, die Wünsche der Menschen nach Heimat, nach Sesshaftigkeit am ursprünglichen Wohnort mit der Mobilität einfordern der Wirtschaft in Einklang zu bringen. Die Volksparteien CDU/CSU und SPD versprechen in ihren Wahlprogrammen wortgleich, den öffentlichen Nahverkehr „noch attraktiver“ zu machen. Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) hat eine Förderung von Betrieben für umwelt- und arbeitnehmerfreundliche Arbeitswege angeregt – etwa durch gemeinsamen Nutzen von Autos, durch Jobtickets, mehr Fahrradstellplätze und Homeoffice-Angebote.

Selbst der ADAC notiert in seinen Impulsen zur Bundestagswahl mit Sorge, dass Pendelverkehr zunimmt, „weil viele Menschen in den Städten keinen bezahlbaren Wohnraum mehr finden“. Der ADAC macht sich für die „Stadt der kurzen Wege“ stark, mit verdichtetem Wohnraum und mit einem engen Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen,

Einkaufen und Freizeit. Dann würde den Menschen öfter Fuß- und Radverkehr reichen. Das sei geeignet, „Wege mit dem Auto zu ersetzen“, findet der Automobilclub. Gern sähe der ADAC auch mehr Park-and-Ride-Anlagen, sodass die Menschen aus dem Umland besser auf öffentlichen Verkehr umsteigen können.

Der Sprecher des Bremer Bau- und Verkehrssenators, Jens Tittmann, sieht in den neuen Zahlen für Bremen kein großes Problem. „Es gibt sehr individuelle Gründe, warum Menschen pendeln“, sagt der Mitarbeiter von Joachim Lohse (Grüne). Im Vergleich mit Städten wie Leipzig oder Düsseldorf stehe Bremen nicht wirklich anders da. Tatsächlich zeigt das Zahlenmaterial, dass vergangenes Jahr 245 026 Menschen täglich nach Düsseldorf pendelten. In Leipzig waren es 94 778 Personen.

Zu den Schlussfolgerungen aus der Pendlerstatistik sagt Tittmann, dass es bekannt sei, dass in Bremen Wohnraum fehle und das mehr gebaut werden müsse. „Umso mehr freuen wir uns, dass im vergangenen Jahr knapp 2000 Baugenehmigungen erteilt wurden.“ Diese Zahl habe sich innerhalb von fünf Jahren mehr als verdoppelt. Diese Zahl ist bekannt, sie wurde von der Behörde schon des Öfteren kommuniziert. Kritiker monieren allerdings, dass erteilte Genehmigungen kein Nachweis für steigende Wohnungszahlen seien. Hausen sieht neben

der angespannten Situation auf dem Wohnungsmarkt noch ein weiteres Motiv für das Pendeln: die schlechte Erreichbarkeit des Arbeitsortes.

„Über 80 Prozent der Pendler kommen mit dem Auto nach Bremen“, sagt er. Hier weist der Experte auf Versäumnisse beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs hin. „Das Güterverkehrszentrum oder die Industriehäfen sind ohne Auto nur extrem schlecht zu erreichen.“ Wer dort arbeite, sei ohne einen eigenen Wagen praktisch nicht arbeitsfähig.

Auch auf diesem Feld sieht Tittmann keine grundsätzlichen Versäumnisse. „Wir haben die Linie 4 ausgebaut, Linie 1 und 8 werden folgen.“ Seiner Ansicht nach wäre es aber falsch, den Fokus nur auf entlegene Arbeitsorte zu legen. „Wenn alle, die in der Bremer Innenstadt arbeiten und mit dem Auto fahren auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen, wäre am meisten gewonnen.“ Deshalb sei es so wichtig, „eine vernünftige Verkehrspolitik“ zu betreiben. Über die Frage, wie diese aussehen sollte, herrscht zwischen Tittmann und Hausen offenbar kein Konsens. Für Hausen offenbaren die neuen Pendlerzahlen die Verfehlungen der Politik.

Immer unterwegs: eine Multimediale Reportage über Pendler. Anleitung zur Live-App auf Seite 2.

## Je weiter der Weg ins Büro, desto schlechter steht es um die Gesundheit

VON SARAH THUST

Der Blutdruck steigt, der Puls pocht, die Atmung wird schneller. Pendeln kann Stress auslösen oder verstärken. „Je weiter der Weg ins Büro ist, desto problematischer“, sagt Verkehrspsychologin Andrea Häußler vom Tüv Süd in Stuttgart. Der Anteil der Pendler in Deutschland liegt nach aktuellen Zahlen des Bonner Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung bei 59,4 Prozent aller Berufstätigen – ein neuer Rekordwert.

Mehr als jeder vierte Erwerbstätige (26 Prozent) hat sogar einen täglichen Arbeitsweg von mindestens einer Stunde. Das ergibt sich aus dem vergangenen Mikrozensus. Der Pendleranteil sei weitgehend unabhängig von Alter und Bildung, sagt Heiko Rügner vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB) in Wiesbaden: Gependelt wird also fast immer und überall.

Ein Unterschied zeigt sich jedoch bei den Geschlechtern: „Frauen ohne Kinder sind annähernd so pendelmobil wie Männer. Werden sie aber Mütter, dann reduziert sich die Pendlerbereitschaft und auch die tatsächliche Pendeldauer“, erläutert der Soziologe.

Verschiedene Studien zeigen zudem: Wächst die Pendelstrecke, sinkt bei vielen Menschen die mentale und physische Gesundheit, genau wie die Lebenszufriedenheit. „Eine aktuelle Studie findet für Personen mit langen Pendelstrecken beispiels-

weise erhöhte Risiken für Bluthochdruck, Übergewicht, Diabetes und Migräne“, erklärt Rügner. Man sehe aber auch Zusammenhänge zu psychosomatischen Beschwerden wie Erschöpfungszuständen, Verspannungen, Schlafstörungen und sogar Depressionen.

Doch nicht alle Pendler leiden unter ihrer Situation. Verkehrspsychologin Andrea Häußler sagt: Machen sie es für einen tollen Job, gehen Pendler in der Regel gelassener mit dem Stress um. Wer unterwegs bei guter Musik oder einem spannenden

Buch abschalten kann, leide ebenfalls weniger unter der Fahrerei. „Alles, was entspannt, ist erlaubt“, sagt die Expertin. „Ob Heavy-Metal-Musik oder Hörspiele im Auto, stricken oder ein Smartphone-Spiel im Zug – Hauptsache man nimmt die Pendelzeit nicht als verlorene oder anstrengende Zeit wahr.“

Auch die gewählten Verkehrsmittel, Arbeitszeiten und die Fahrtdauer spielen eine Rolle. Andrea Häußler pendelt selbst jeden Tag eine Stunde nach Stuttgart – allerdings mit dem Zug. Die meisten Pendler

fahren laut Mikrozensus mit dem Pkw (66 Prozent), nur rund 14 Prozent sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Ist die Verkehrsbindung zum Arbeitsplatz gut, lässt sich die Pendelzeit in öffentlichen Verkehrsmitteln freier gestalten. Nur wer mit Zug oder Bus lange unterwegs ist, öfter umsteigen oder mit häufigen Ausfällen und Verspätungen rechnen muss, fährt besser mit dem Auto.

Für Autofahrer sollten knapp geplante Termine vor Abfahrt oder hektisches Organisieren unterwegs tabu sein. „Wenn man ins Auto steigt, sollte man den beruflichen Stress hinter sich lassen, durchatmen und entspannen“, rät Häußler. „Sonst steigt das Unfallrisiko.“ Auch regelmäßige Pausen und gesunde Ernährung sind wichtig, sagt Anette Wahl-Wachendorf, Vizepräsidentin vom Verband Deutscher Betriebs- und Werksärzte. „Obst und Wasser oder Tee sind gesünder als Fastfood und süße Limonade.“

So ist sogar gesundes Pendeln möglich: „Eine Studie belegt zum Beispiel, dass Pendler im öffentlichen Nahverkehr schlanker und gesünder sind, da sie mehr Laufstrecke als Autofahrer haben“, erklärt Wahl-Wachendorf. Auch Bevölkerungsforscher Heiko Rügner sagt: Wer einen Teil der Strecke läuft oder mit dem Rad fährt, bleibt eher fit. „Pendler sollten gründlich planen, wann sie losfahren und wie sie Stress vermeiden können“, empfiehlt Heiko Rügner. „Wichtig ist, für Ausgleich durch Sport, Entspannung und

ausreichend Schlaf zu sorgen. Falls möglich, lassen sich die Pendler bei Hausarbeit und Kinderbetreuung entlasten.“

Ebenfalls wichtig: Pendler sollten ihre Wohn- und Lebenssituation gelegentlich infrage stellen. Die optimale Reiseroute könne sich genauso verändern wie die eigene Gesundheit oder berufliche Wünsche. Vielleicht ist ja die Zeit für einen Umzug gekommen? „Da muss ich mich fragen: Bin ich der Typ dazu oder würde mich das vielleicht stressen?“, sagt Häußler. „Wenn ich umziehe, kann ich an meinem Leben, das ich im Heimatort führe, nicht mehr teilhaben. Ich falle aus meinem sozialen System raus, das ist für die Familie belastend, das Vereinsleben klappt nicht mehr.“

Ein Gespräch mit dem Chef oder dem Betriebsrat bietet sich ebenfalls an, wenn das Pendeln zur Belastung wird. Flexible Arbeitszeiten durch Gleitzeit oder Tage im Home Office reduzieren nicht nur Stress, sondern können sogar die Kreativität fördern. Außerdem könnten Arbeitgeber ihre Beschäftigten bei der Finanzierung der Pendelkosten unterstützen, ergänzt Marta Böning, Referatsleiterin Individualarbeitsrecht beim Deutschen Gewerkschaftsbund. „In vielen Unternehmen konnten Betriebsräte entsprechende Regelungen bereits durchsetzen.“ Solche flexiblen Arbeitszeit-Modelle haben noch einen Vorteil: Je mehr Pendler auch mal zu Hause arbeiten können, desto weniger Autos sind auf der Straße.



Wächst die Pendelstrecke, sinkt bei vielen Menschen die mentale und physische Gesundheit, genau wie die Lebenszufriedenheit. Wer unterwegs aber zum Beispiel bei guter Musik abschalten kann, leidet weniger unter der Fahrerei.

FOTO: CHRISTIN KLOSE