

## Spielen und Lernen

|  |   |   |
|--|---|---|
| DJI Deutsches Jugendinstitut                                     |   | CISION <sup>®</sup>   |
| Ausgabe: 2010/04<br>Publikumszeitschrift<br>erscheint: monatlich | Auflage verbreitet: 124.552<br>Auflage verkauft: 121.779<br>Anzeigenäquivalent: |   |
|  |   | <b>Region</b><br>bundesweit<br>Nielsen  |
|  |   | <b>Verlag</b><br>Velber Verlag GmbH   |
|  |   | Kaiser-Joseph-Str. 263<br>79098 Freiburg<br>Tel.: 05 11/40003-20<br>Fax: 05 11/40003-62 |
|  |   | Interne Pub-Nr.: 462700   |

# Ständig hin und her

**Raus aus der Großstadt – tut das Familien gut?** Auf dem Land zu wohnen, hat Vorteile und Schattenseiten. Fest steht aber: Langes Pendeln zur Arbeit geht auf Kosten des Familienlebens

„Wir sind wegen der Kinder hierher gezogen“, sagt Karsten Rheinfeld. In der Umgebung des kleinen Ortes im Bergischen Land können seine fünfjährige Tochter und sein dreijähriger Sohn gefahrlos spielen. Den Preis für die Idylle zahlt der kaufmännische Angestellte jeden Morgen: Auf dem Weg zur Arbeit nach Köln steht er meist im Stau. „Ich habe schon alles ausprobiert, Auto, Bahn und die Kombination aus beidem“, sagt er. „Aber viel weniger als eine Stunde pro Strecke ist einfach nicht drin.“

„Mobilität“ fordern Politiker und Lobbyisten von den Arbeitnehmern. Dass die Menschen sich tatsächlich äußerst viel bewegen, um einer bezahlten Tätigkeit nachzugehen, illustrieren eindrucksvoll die Staumeldungen im Radio. Die Ansagen erreichen manchmal fast die Länge der vorausgegangenen Nachrichten. Sie sind ein Indiz für starke Pendlerströme – und bestätigen Untersuchungen, denen zufolge rund zwei Drittel der Erwerbstätigen mit dem eigenen Wagen unterwegs sind.

Zwischen 11 und 16 Millionen Berufspendler zählen die Forscher in Deutschland. Die große Differenz entsteht durch verschiedene Definitionen: Gehört jemand, der in einem gut erreichbaren Vorort direkt hinter der Stadtgrenze wohnt, schon dazu – nur weil er seinen Arbeitsplatz offiziell in einer

anderen Gemeinde hat? Aussagekräftiger sind Zahlen, die Wegezeiten und Entfernungen zum Job zugrunde legen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes fahren rund 1,25 Millionen Pendler täglich über 50 Kilometer zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Fast 600 000 Wochenendfahrer haben einen doppelten Wohnsitz. Zu den sogenannten „Übernachtern“ zählt der Mainzer Mobilitätsexperte Prof. Norbert Schneider jene, die mindestens 60 Nächte pro Jahr nicht zu Hause schlafen.

### **Immer längere Wege zur Arbeit – und nach Hause**

Nach Angaben der Nürnberger Bundesagentur für Arbeit haben sich die Wege zum Arbeitsplatz in den letzten Jahrzehnten deutlich verlängert. Hohe Wohnkosten und eine oft wenig kinderfreundliche Umgebung vertrieben junge Eltern aus den Großstädten. Für ein Haus in Köln müssten die Rheinfelds das Doppelte zahlen. Deshalb leben sie jetzt außerhalb, „im Grünen“. Vor der Geburt des zweiten Kindes, als ohnehin ein Wechsel in eine geräumigere Wohnung anstand, haben sie lange überlegt. In der Stadt bleiben, keinen Garten haben und viel Miete zahlen? Oder doch lieber selbst bauen, in schöner Lage mit besserer Luft und weniger Hektik? „In vielen Gegenden Kölns gab es für uns über-

haupt nichts Passendes“, berichtet Stefanie Rheinfeld. Im Rückblick gibt sie aber zu, dass sie das Landleben damals idealisiert hat. „Für kleine Kinder ist das ein Paradies: die Übersichtlichkeit, der Dorfteich, in dem man sogar schwimmen kann, im Winter das Rodeln an den Hängen“, schwärmt sie. Völlig unterschätzt aber habe sie, „wie anstrengend die dauernde Fahrerei ist“.

Das ständige Hin und Her kostet Zeit, Geld und Nerven. Wer die Entscheidung zum Umzug gerade getroffen hat,

## 16.000 Zwischen 11 und 16 Millionen Berufspendler zählen die Forscher in Deutschland

lügt sich beim Thema Distanz gern ein bisschen in die Tasche, mit Argumenten wie: „Das ist nur dreißig Minuten vom Hauptbahnhof entfernt, die habe ich früher innerhalb der Stadt auch gebraucht.“ In der täglichen Praxis dauert es dann erheblich länger. Denn der Haltepunkt im Dorf liegt nicht direkt neben dem neuen Eigenheim, und am Arbeitsort angekommen, sind weitere U-Bahn-Stopps notwendig, von den notorischen „Störungen im Betriebsablauf“ ganz abgesehen.

Karsten Rheinfeld muss sich Tag für Tag in Geduld üben. Seinen Wunsch, tageweise von zu Hause aus zu arbeiten, hat der Arbeitgeber abgelehnt. Wenn er nach dem Büro noch etwas vorhat, bleibt er gleich in der Stadt. Das verkürzt die gemeinsame Familienzeit. Seiner Frau fehlt die Entlastung – und der Alltag der Partnerschaft. Meist verbringt er deshalb den Abend zu Hause. Zweimal fahren sei einfach zu anstrengend

### **Fernpendeln ist Gift für die Familie**

Der Fuldaer Sozialwissenschaftler Erich Ott hat festgestellt, dass gerade gut qualifizierte Arbeitnehmer pendeln. Bei einer attraktiven Stelle fällt der Anreisestress offenbar weniger ins Gewicht als die Karriere. Als Motiv nannten die Befragten bessere Chancen im Unternehmen, höhere Verdienstmöglichkeiten sowie ein gutes Betriebsklima. Den beruflichen Vorteilen stehen jedoch private Nachteile

**1,25 Millionen Menschen pendeln  
täglich über 50 Kilometer zwi-**

**Fast 600000 Berufstätige haben  
einen doppelten Wohnsitz**

## **schen Wohn- und Arbeitsstätte**

gegenüber. „Die Kinder sehen wir nur am Wochenende“, „Wir fahren im Dunkeln weg und kommen im Dunkeln nach Hause“, solche typischen Stimmen sammelten die Forscher an Bahnhöfen. Die Befragten klagten über wenig Freizeit und berichteten von gesundheitlichen Problemen; Partner(in) und Kinder kämen zu kurz. Der Soziologe Ulrich Beck bezeichnet Mobilität deshalb drastisch als „Familiengift“.

Studien berichten übereinstimmend, dass Väter besonders weite Wege in Kauf nehmen, um das Familieneinkommen zu sichern. Der Zwang zur Mobilität, fürchtet Norbert Schneider, „kollidiert mit dem Ziel der Geschlechtergerechtigkeit und dürfte einen negativen Einfluss auf die Geburtenrate haben“. Zwei Drittel der Pendler sind Männer, nur ein Drittel Frauen. Mütter arbeiten eher am Wohnort, wie auch Stefanie Rheinfeld. Der Weg zu ihrer Teilzeitstelle ist nicht weit, dafür dauert alles andere erheblich länger. Freundinnen mit älteren Kindern stöhnen über die zahlreichen elterlichen Fahrdienste: Die nächste Musikschule ist in der Kreisstadt, der Sportverein einen Ort weiter. Busse fahren selten. Aber: Die Mütter unterstützen sich gegenseitig, die Nachbarinnen halten gut zusammen, und auch die Beziehungen der Kinder untereinander sind verbindlicher und enger als in der Stadt.

Wenn allerdings die Pubertät kommt, kann die Begeisterung des Nachwuchses für das Landleben in Frust umschlagen. Die Möglichkeit zum gefahrlosen Einradfahren mitten auf der Straße ist dann kein Pluspunkt mehr. Langeweile und das blockierte Mobilitätsbedürfnis der Heranwachsenden entwickeln sich zum Dauerproblem. Die Rheinfelds erzählen von Bekannten, die mit ihren jugendlichen Kindern zurück in die Stadt gezogen sind. Wichtige Gründe waren das schulische Angebot und der funktionierende öffentliche Nahverkehr. „Deren Ältester musste früher von hier aus jeden Morgen fast eine Stunde mit dem Bus fahren.“ Solche Berichte sind für die Familie jedoch kein Anlass, ihre eigene Entscheidung zu bereuen. „Für die Kleinen ist das im Moment optimal, das hat Vorrang“, sagen die Eltern, und es klingt selbstlos. Ganz sicher sind sie aber nicht, was die Zukunft bringen wird: „Es ist schon schwierig, der Stadt den Rücken zu kehren, wenn man im Herzen eigentlich Städter geblieben ist.“ ◀

# Wenig Zeit mit der Familie

*Gemeinsame Zeit an einem Ort stiftet Nähe zwischen den Familienmitgliedern, sie ist eine Grundbedingung für gegenseitige Anteilnahme und Unterstützung. So steht es im Siebten Familienbericht der Bundesregierung. Für das Deutsche Jugendinstitut (DJI) hat die Sozialwissenschaftlerin Michaela Schier untersucht, wie sich Eltern und Kinder mit viel Kraft und Kreativität bemühen, trotz getrennter Wohnungen und Zeitnot emotionale Nähe aufrechtzuerhalten.*

*Seit Jahren beschäftigen sich die Forscher am DJI mit dem Thema „Entgrenzung“ von Beruf und Privatleben. Die wichtigsten Ergebnisse sind in einem aktuellen Sammelband zusammengefasst. „Gelegenheiten für ein familiales Miteinander entstehen nicht mehr automatisch, sie müssen häufig erst geplant und gezielt hergestellt werden“, so Michaela Schier. Nur noch der Sonntag – und nicht mehr das gesamte Wochenende – kristallisiere sich als „letzte, überaus wichtige Bastion“ heraus. Allerdings lasse sich Familie als „Fürsorgezusammenhang“ nur bedingt planen und in enge Zeitlücken pressen.*

*Die Anforderungen der Erwerbswelt führen zu einem Verlust der „beiläufigen Interaktion“. Dabei ist jener Teil der Kommunikation, der zwischen Eltern und Kindern nebenher und spontan geschieht oft sogar der wichtigere. Kindliche Wünsche nach*

*Nähe, Austausch und Aufmerksamkeit können nur schwer aufgeschoben werden. Gerade ältere Kinder konfrontieren ihre Eltern überraschend mit neugierigen Fragen oder spannenden Anekdoten. Auf die Standardfrage „Wie war die Schule?“ kommt hingegen keine oder eine höchst einsilbige Antwort. Interessante Geschichten werden während der gemeinsamen Autofahrt, beim Einkaufen oder beim Essen außer Haus erzählt. Um diese Gelegenheiten nicht zu verpassen, brauchen Mütter und Väter Präsenz, Geduld und Zeit.*

*DJI-Forscherin Michaela Schier spricht von „Doing Family“, vom anstrengenden „Balance- und Alltagsmanagement für die Aufrechterhaltung der familialen Verbundenheit“. Es gehe heute nicht mehr darum, einfach Zeit füreinander zu haben, sondern sich „in dieser Zeit mit den anderen Familienmitgliedern am gleichen Ort zu befinden“. „Multilokale“ oder gar „virtuelle“ Versuche, den Zwängen der beruflichen Mobilität zu begegnen, sieht die Wissenschaftlerin eher kritisch. Typische Bewältigungsstrategien seien Familientelefonkonferenzen, das Nachreisen an den Arbeitsort eines pendelnden Familienmitglieds oder gar „mobiles Wohnen ähnlich dem von Schaustellern“. Handy und Internet seien Möglichkeiten, den Kontakt nicht abreißen zu lassen, doch Schier warnt: Fehlende „Face-to-Face-Kontakte“ könnten „nur bedingt durch neue Kommunikationsmittel aufgefangen werden“.*

# Fernpendler

*Zu den Fernpendlern zählen die Statistiker alle Erwerbstätigen, die hin und zurück mehr als 100 Kilometer zurücklegen oder täglich mindestens zwei Stunden unterwegs sind. Rechnet man jene Beschäftigten hinzu, die nur am Wochenende nach Hause fahren, kommt man insgesamt auf rund zwei Millionen Menschen. Die Tendenz ist steigend: Mobilitätsforscher beobachten seit Jahrzehnten, dass die Zahl der Berufspendler wächst und vor allem die Entfernungen zum Arbeitsort zugenommen haben.*

*Das spiegelt sich auch in der Zumutbarkeitsregelung wider, die die Nürnberger Bundesagentur für Erwerbslose festgelegt hat. Anecht-halb (!) Stunden Fahrt pro Strecke müssen diese akzeptieren, wenn es um ein Jobangebot geht – sonst droht ihnen die Kürzung oder Streichung von Leistungen. Rechnet man Wege- und Arbeitszeiten auf Vollzeitbasis inklusive Pausen zusammen, ergeben sich für Eltern rund zwölf Stunden Abwesenheit vom Familienalltag.*

*Als gesetzliche und kulturelle Norm gilt also ein Muster der Verteilung von Beruf und Freizeit, das kaum noch*

*Spielräume lässt für private Verpflichtungen oder Interessen. Weibliche Fernpendler sind deshalb ganz überwiegend kinderlos; hochmobile Männer leben oft in einer Partnerschaft, in der ihre Frau auf eine eigene Karriere verzichtet hat. Diese Väter haben kaum Gelegenheit zum Vorlesen der Gutenachtgeschichte, erst recht fehlt die Zeit für Mathenachhilfe oder sportliche Aktivitäten. „Extras“ mit den Kindern sind bestenfalls am Wochenende möglich – vorausgesetzt, betriebliche Erfordernisse machen keine Zusatzarbeit an Samstagen oder Sonntagen notwendig.*

*Wissenschaftler bewerten das (häufig unfreiwillige) Fernpendeln als einen Lebensentwurf, der besonders stressig ist und zudem die traditionelle Arbeitsteilung zwischen Männern und Frauen befördert. „Wenn der Vater abends um zehn nach Hause kommt und dann morgens um sechs Uhr wieder aufsteht, führt das dazu, dass der Kontakt zu den Kindern abreißt und wir sehr viele Probleme haben, ohne dass die Beteiligten viel daran ändern können“, sagt der Verkehrssoziologe Alfred Fuhr. In diesem Thema sei „familiärer Sprengstoff“ versteckt.*

---