

## Mobilität: Macht Pendeln unglücklich?

**Pendeln macht krank, unglücklich und gestresst – so lautet die gängige Meinung. Stimmt das wirklich? Fragt man Pendler, so ergibt sich ein differenzierteres Bild: Sie entscheiden sich bewusst für das Pendeln, wissen sich zu helfen und haben Strategien entwickelt, um das Pendeln angenehmer zu gestalten.**

Vor der Arbeit kommt das Pendeln. Und danach gleich noch mal. Was früher die Ausnahme war, ist heute die Regel: Wer arbeiten will, muss hin- und herfahren. Denn kaum einer wohnt und arbeitet noch am selben Ort. Inzwischen ist das Pendeln gar zum Politikum geworden: Wirtschaftsvertreter verlangen die Bereitschaft zu mehr Mobilität, Arbeitnehmer fordern die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum nahe der Arbeitsstätten. Weil die Arbeitsmobilität heute fast alle Berufstätigen betrifft, wird dazu nicht nur geforscht, sondern auch oft darüber in den Medien berichtet. Der Tenor lautet zumeist: Pendeln stresst, Pendeln macht unglücklich, Pendeln macht krank. Es überrascht nicht, dass aus manchen Forschungsergebnissen in der medialen Verkürzung Schreckensbotschaften werden. Pendler werden gern als Opfer dargestellt, die sich im gnadenlosen Konkurrenzkampf der liberalisierten Arbeitswelt unterwegs zerreiben.

Eine Medienanalyse zum Thema Pendeln zeigt, dass manch reißerische Schlagzeile auf wenig verlässlichen Quick-Polls von Zeitungs-Websites basiert. Da wird schon mal gefragt: „Treibt das Pendeln auch Sie in den Wahnsinn?“ Ebenfalls beliebt ist die verzerrte oder unvollständige Darstellung von Ergebnissen wissenschaftlicher Studien. Da mag es durchaus vorkommen, dass im epidemiologischen Maßstab eine einfache Korrelation zwischen der Länge des Arbeitswegs und der Scheidungsrate gefunden wurde, die dann für die Öffentlichkeit herausgepickt wird. In der boulevardesken Verkürzung wird daraus allzu rasch ein kausaler Zusammenhang.

Eine objektive Sicht auf die Auswirkungen des Pendelns wird auch dadurch erschwert, dass das Wissen darüber teilweise auf Sekundäranalysen von Zensusbefragungen besteht. So lassen sich zwar auch kleine Effekte statistisch zweifelsfrei nachweisen – zum Beispiel wurde für Pendler ein höheres Risiko für Bluthochdruck und Herzinfarkt berechnet –, ob das aber mit dem Pendeln zu tun hat oder vielleicht mit der Berufstätigkeit als solcher, lässt sich nicht sagen. Egal, die Schlagzeilen waren garantiert.

### Wie sehen es Pendlerinnen und Pendler selbst?

Die im Folgenden beschriebene Studie hatte zum Ziel, durch Befragung direkt Betroffener zu belastbaren Aussagen über ihr tatsächliches Befinden zu gelangen. Wie empfinden Pendler ihren Arbeitsweg? Was wird als angenehm empfunden, was als unangenehm? Gibt es einen zeitlichen Schwellenwert, unterhalb dessen das Pendeln als gar nicht so schlimm wahrgenommen wird? Und ist es vielleicht sogar möglich, die negativen Effekte des Pendelns zu kompensieren, sofern man dafür mit einem Traumhaus oder Traumjob belohnt wird? Zur Beantwortung dieser Fragen wurde an der Kalaidos Fachhochschule in Zürich mit Unterstützung der Wissenschaftssendung „Einstein“ des Schweizer Fernsehens eine für die deutschsprachige Schweiz näherungsweise bevölkerungsrepräsentative Befragung durchgeführt (N = 1600). Basis war ein Online-Fragebogen mit Subskalen zur Lebenszufriedenheit, zur Wohn-, Lebens- und Arbeitssituation sowie zum Pendelverhalten und -erleben. Aufgrund der ähnlichen Struktur der Arbeitsmobilität dürfen für benachbarte Volkswirtschaften wie Deutschland und Österreich vergleichbare Ergebnisse erwartet werden.

### Pendeln an sich macht nicht unglücklich

Die vorliegenden Daten zeigen zuallererst eines: Ob Berufstätige mit ihrem Leben zufrieden sind oder nicht, hängt praktisch nicht vom Pendeln ab. Viel wichtiger für das Glück sind andere Faktoren. In erster Linie: Gesundheit, eine harmonische und intakte Familie, ein funktionierendes Sozialleben, eine gute Partnerschaft sowie eine sinnvolle, stimmige Arbeitsstelle. Diese Ergebnisse überraschen nicht. Sie stehen in einer Linie mit zentralen Erkenntnissen aus der positiven Psychologie und der

*Professor Dr. Christian Fichter,  
Promotion in Psychologie,  
Lic. phil. in Psychologie,  
Leiter Forschung und Entwicklung der  
Kalaidos Fachhochschule in Zürich,  
christian.fichter@kalaidos-fh.ch*



## Mobil, flexibel und gestresst



Vandervelden/stockphoto

Im Stau zu stehen stresst – allerdings nicht alle Autofahrer, manche reagieren gelassen

ökonomischen Glücksforschung (etwa Diener, 2000; Seligman, 2004; Haidt, 2006).

### Was Pendler stört

Aufgrund der Befragungsergebnisse lassen sich die hauptsächlichen Faktoren benennen, die das Pendeln unangenehm machen: ungeplante Verzögerungen, Gedränge, zu weite Wege.

### Unerwartete Verzögerungen

Die befragten Pendler schätzen es gar nicht, wenn es auf dem Arbeitsweg zu zeitlichen Verschiebungen kommt. Im öffentlichen Verkehr entstehen diese in erster Linie durch verspätete Züge, Busse und Straßenbahnen; im Autoverkehr durch Staus, Baustellen oder schlechte Witterungsverhältnisse. Dabei offenbaren die Antworten der Befragten persönlichkeitsabhängige Unterschiede beim Coping. Während die einen die Situation gelassen hinnehmen und sich nicht weiter aufregen („Dann entspanne ich halt oder lese ein bisschen länger Zeitung“), empören sich andere sehr und finden es beispielsweise „eine Zumutung, wie unzuverlässig unsere S-Bahnen geworden sind“.

### Gedränge, Enge, Stau

Gedränge stresst Pendler. Überfüllte Zugabteile empfinden sie als unangenehm,

ebenso volle Bahnsteige oder Engstellen in Bahnhofspassagen. Sie werden nach Möglichkeit vermieden. Zwar sind auch Pendler soziale Wesen – aber nicht am Morgen, wenn sie schlaftrunken sind („Ich will am Morgen noch dösen“); und genauso wenig am Abend, wenn sie von der Arbeit erschöpft sind („Ich will abschalten können“). Manche haben auch schon „unerfreuliche Bekanntschaften“ gemacht, zum Beispiel mit „lauten Schulklassen“ und Mitreisenden, die „viel zu laute Handygespräche“ führen.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisende Pendler wollen also im Allgemeinen ihre Ruhe. Von einigen wird der Kontakt zu Mitpendlern aber als positiv empfunden, denn „man kann sich unterhalten“, und es kommt zu „netten Gesprächen“. Als besonders unangenehm wird es aber beurteilt, wenn auf längeren Strecken kein Sitzplatz zu finden ist – was besonders in Ballungsgebieten und zu den Stoßzeiten kein seltenes Phänomen zu sein scheint.

Autopendler wiederum haben zwar einen garantierten Sitzplatz und werden nicht von impertinenten Handynutzern gestört. Dafür gibt es auf der Straße Staus und viele „unfähige Autofahrer“ – was von den Befragten je nach persönlicher Sichtweise in Äußerungen über „die ewigen Bremser“ oder über „rüpelhafte Drängler“ zum Ausdruck gebracht wird.

### Zu lang, zu weit

Ab 50 Minuten pro Weg sinkt die angegebene Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg deutlich. Muss länger gependelt werden, schlägt sich dies auch in einer geringeren Lebenszufriedenheit nieder. Natürlich gilt diese Grenze nicht für jeden; doch in der Regel sind ab 50 Minuten Einbußen zu erwarten, die selbst durch besonders ausgeprägte Nutzeffekte nicht mehr vollständig aufgewogen werden können – eine Tatsache, auf die bereits von den Glücksökonomern Stutzer und Frey (2008) hingewiesen wurde. Unabhängig von der Zeit wirkt sich auch die Distanz auf die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg aus. Wer 45 Minuten innerhalb desselben Ballungsgebiets pendelt, beurteilt dies positiver, als wenn in derselben Zeit zwischen Ballungsgebieten gewechselt werden muss.

### Was Pendler freut

Was tun erfolgreiche Pendler gegen die aversiven Begleiterscheinungen des Pendelns? Die Befragungsergebnisse spiegeln vielfältige Coping-Strategien wider – vor allem Information und Unterhaltung, mobiles Arbeiten, Entspannung und kognitive Umstrukturierung.

### Information und Unterhaltung

In Zug, Bus und Straßenbahn weit verbreitet und als Teil des Tagesablaufs geschätzt ist das Lesen von Nachrichten in Zeitungen oder auf dem Smartphone. Fehlt dazu die Zeitung oder die WLAN-Ausrüstung des Abteils, nervt das manche. Die Mehrzahl der Autopendler hört sehr häufig Radio. Dabei werden Nachrichten und Informationssendungen ebenso geschätzt wie attraktive Musikprogramme. Bei Zug- und Autopendlern gleichermaßen beliebt sind Hörbücher.

### Arbeiten

Pendler machen häufig von der Möglichkeit Gebrauch, den Arbeitsweg zum mo-

bilen Arbeiten zu nutzen. Einige Befragte gaben sogar an, dabei ihre produktivsten Phasen zu haben, weil sie dann nicht von Kollegen oder vom Vorgesetzten gestört werden. Naturgemäß beschränkt sich das mobile Arbeiten für die Autopendler derzeit noch auf Telefongespräche.

### Entspannung

Eine der beliebtesten Tätigkeiten beim Pendeln ist – gar keine. Entspannung, Ruhe, Meditation stellen für viele Pendler die sinnvollste Nutzung der Pendelzeit dar: „Da kann ich runterfahren“, „Erholungszeit“, „mal ohne Stress nur für mich sein“ sind typische Aussagen. Pendeln ist also auch ein Kontrapunkt zum Stress in der Arbeit. Dazu passt, dass räumliche und zeitliche Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort als Notwendigkeit wahrgenommen werden. Pendeln sei ein „Trennstrich zwischen Beruf und privat“ und biete „Gelegenheit, den Tag Revue passieren zu lassen, ohne die Arbeit mit nach Hause zu nehmen“.

### Kognitives Umstrukturieren

Die Zeit beim Pendeln wird von den meisten der befragten Pendler nicht als verschwendet betrachtet, sondern als Lebenszeit aufgefasst und nutzbar gemacht. Doch diese Bewältigungsstrategie hat Grenzen: In überfüllten Zügen fällt es schwer, sich zu entspannen; und sich im hektischen Stoßverkehr ernsthaft auf einen geschäftlichen Anruf zu konzentrieren, ist nicht nur schwierig, sondern gefährlich. Dann greifen die kompetentesten Pendler zur Coping-Strategie der kognitiven Umstrukturierung. Diese kann beispielsweise darin bestehen, sich den Nutzen des Pendelns zu vergegenwärtigen. Das zeigt zum Beispiel die Äußerung: „Ich nehme das Pendeln gern in Kauf, denn es ermöglicht mir den Job in der Stadt und das Haus auf dem Land.“

Zahlreiche Befragte gaben zu Protokoll, dass „Pendeln eine Einstellungssache ist“.

Es ist deshalb zu vermuten, dass dadurch auch deutlich aversive Situationen wie überfüllte Busse oder anstrengende Autofahrten tolerierbarer werden. Lässt sich also das Pendeln beliebig ausbauen, weil man mit „Einstellungsarbeit“ die negativen Faktoren kompensieren kann? Nein. Wenn der Weg zu weit, die Zeit zu lang ist, kommen auch kompetente Pendler an eine Grenze, die nicht wegtrainiert werden kann.

### Luxus macht einen Unterschied

Spielt es eine Rolle, ob man in der ersten oder zweiten Klasse pendelt? Oder ob man einen Kleinwagen oder eine Luxuslimousine zum Pendeln nutzt? Ja. Insbesondere bei längeren Wegstrecken wirkt sich größerer Komfort auf die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg aus. Im Zug bedeutet dies nebst mehr Platz auch bessere Möglichkeiten zum Arbeiten, Lesen und Entspannen; im Auto mehr Sicherheit und mehr Freude am Fahren – ein Aspekt, auf den einige der befragten Autopendler hingewiesen haben. Insgesamt sind die Autofahrer signifikant zufriedener mit ihrem Arbeitsweg als die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel – was erstaunt, weil das Image des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz besonders gut ist. Selbst in noch so dichtem Verkehr scheinen Autopendler dank Lenkrad, Gas und Bremse ein größeres Maß an Kontrolle über ihre Situation wahrzunehmen als etwa Bahnreisende, die sich gegen Massenandrang im Abteil kaum zur Wehr setzen können.

### Bevorzugtes Verkehrsmittel

Präferiert wird das Verkehrsmittel, mit dem am meisten Zeit gespart wird und der Weg am schnellsten zurückgelegt werden kann – ungeachtet der persönlichen Einstellungen zu Auto, Fahrrad oder öffentlichem Verkehr. Zwar gibt es eine kleine Gruppe von Autofans, die selbst dann noch das Auto bevorzugt, wenn eigentlich eine direkte, schnelle öffent-

### Empfehlungen für erfolgreiches Pendeln

- *Möglichst nicht länger als 50 Minuten pro Weg. Sonst umziehen oder eine andere Stelle suchen;*
- *Pendelzeit aktiv gestalten und nutzen;*
- *Stoßzeiten möglichst vermeiden (Arbeitsgeber: Gleitzeiten einrichten!);*
- *in aversiven Situationen: sich bewusst machen, dass Pendeln zwar unangenehm sein kann, aber dafür auch vieles erst möglich macht.*

liche Verbindung besteht. Und es gibt eine Handvoll ehrenwerter Öko-Puristen, die für den Umweltschutz trotz beträchtlichen Zeitverlusts mehrfaches Umsteigen und weite Umwege in Kauf nehmen. Doch die weit überwiegende Zahl der Pendler entscheidet sich pragmatisch für das schnellste Verkehrsmittel.

### Fahrräder machen glücklich

Es sind aber weder die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel noch die Autofahrer, die mit ihrem Arbeitsweg am zufriedensten sind – sondern die Radfahrer. Also ausgerechnet die, die sich körperlich anstrengen müssen, Wind und Wetter ausgeliefert sind und am langsamsten unterwegs sind. Aber vielleicht sind es genau diese Punkte, warum das Radfahren als besonders befriedigend erlebt wird. Schließlich gibt es zahlreiche Hinweise aus der positiven Psychologie, dass sportliche Betätigung, Draußensein in der Natur und ein entschleunigter Lebensstil für die Lebenszufriedenheit vorteilhaft sind. Doch das Radfahren ist nicht nur wegen der Witterungseinflüsse nicht immer eitel Sonnenschein. Viele Fahrradpendler äußern sich verärgert über die je nach Region mehr oder weniger stark ausgeprägte Marginalisierung der Radfahrer in der Verkehrsplanung, oder sie fühlen sich von aggressiven und unachtsamen Autofahrern bedroht.

## Mobil, flexibel und gestresst

### Einfluss auf das Sozial- und Familienleben

Eine oft geäußerte Kritik am Pendeln bezieht sich auf das Sozial- und Familienleben. Es leide darunter, denn Pendler seien nirgends richtig zu Hause, könnten deshalb keine stabilen sozialen Bande bilden und seien mit ihren Familien weniger eng verbunden. Tatsächlich nimmt ein Teil der Befragten Einschränkungen des Sozial- und Familienlebens wahr, etwa weil auf das gemeinsame Feierabendbier verzichtet werden müsse, eine Verbindung der privaten und beruflichen Freundeskreise erschwert sei oder weil es nicht möglich sei, das Mittagessen mit der Familie einzunehmen. Doch das ist nur die eine Seite. In den vorliegenden Antworten kommt auch die gegenteilige Meinung zum Ausdruck, wonach Pendeln positive Wirkungen auf das Sozial- und Familienleben hat. So ist es vielen Befragten nur durch das Pendeln möglich, dem alten Freundeskreis treu zu bleiben und jeden Abend zur Familie heimzukehren. Ohne Zweifel ist für die meisten, die berufsbedingt umziehen müssen, der Aufbau neuer Bindungen von ähnlicher Tiefe und Qualität schwierig und wird als belastend erlebt. Pendeln ermöglicht es, angestammte Wurzeln zu behalten und einen Teil der arbeitsfreien Zeit als Familienzeit zu gestalten – aber natürlich nur, wenn dafür auch genügend

Zeit bleibt. Daher gilt: Pendeln hat auch positive Effekte auf das Sozial- und Familienleben – falls nicht zu weit gependelt werden muss.

### Bewusste Entscheidung für diesen Lebensstil

Trotz der genannten Nebenwirkungen des Pendelns: Von allen Befragten zeigten sich nur 16 Prozent mit ihrem Arbeitsweg nicht zufrieden. Die wenigsten sehen sich als Opfer der modernen Wirtschaftswelt. Vielmehr sei der pendelnde Lebensstil eben der Preis für ihren Wohlstand. Pendeln kann insofern durchaus als Begleiterscheinung einer funktionierenden Wirtschaft aufgefasst werden. Es macht also nicht nur nicht unglücklich, sondern manche Menschen macht das Pendeln sogar glücklicher. Vielen ermöglicht es die ansonsten unvereinbare Kombination unterschiedlicher Ziele: das Traumhaus auf dem Land, die sichere Umgebung für die Kinder, ein vertrautes, dörfliches Sozialleben und die Nähe zur Natur – und zugleich einen lukrativen Job in der Stadt, Unabhängigkeit vom Arbeitgeber und die Gewissheit, beruflich nicht „abgehängt“ zu werden. Zwar sind diese Vorzüge des Pendlerlebens in der Regel mit einigen der oben genannten Beeinträchtigungen verbunden. Doch die meisten Befragten betrachten dies als akzeptablen Kompromiss – sie wägen ab und entscheiden sich bewusst für einen Lebensstil als Pendler.

Ist Pendeln also generell unbedenklich und kann ohne Sorge weiter ausgedehnt werden? Nein. Denn einmal abgesehen davon, dass mehr Arbeitsmobilität auch mit größerer Umweltbelastung einhergeht, zeigen die vorliegenden Befragungsergebnisse zwei kaum überwindbare Grenzen. Erstens ist Pendeln nur dann sinnvoll, wenn damit auch echte Vorteile verbunden sind, die die Unannehmlichkeiten aufwiegen. Pendelt man aus purer Not – etwa weil schlicht kein bezahlbarer Wohnraum in der Nähe des Arbeitsorts verfügbar ist –, so wird sich dies insgesamt negativ auf die Lebenszufriedenheit auswirken. Zweitens: Pendeln über sehr weite Strecken lohnt sich kaum. Denn die Einschränkungen, die sich dann aus dem Zeitverlust ergeben, lassen sich weder durch finanzielle noch durch soziale oder sonstige immaterielle Vorteile aufwiegen. Obwohl die meisten Pendlerinnen und Pendler mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen recht gut umzugehen wissen, sind dem pendelnden Lebensstil Grenzen gesetzt.

### Weiterführende Literatur

**Diener, E.** (2000). Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 55, 34–43.

**Fichter, C.** (2011). *Pendlerglück*. [Videobeitrag]. Verfügbar unter: <http://www.kalaidos-fh.ch/de-CH/Forschung/Fachbereich-Wirtschaft/Projekte/Pendeln> [22.4.2015].

**Haidt, J.** (2006). *The happiness hypothesis: Finding modern truth in ancient wisdom*. New York: Basic.

**Seligman, M. E. P.** (2004). *Authentic happiness: Using the new positive psychology to realize your potential for lasting fulfillment*. New York: Atria.

**Stutzer, A. & Frey, B. S.** (2008). Stress that doesn't pay: The commuting paradox. *Scandinavian Journal of Economics*, 110, 339–366.

Bei Wind und Wetter an der frischen Luft: glückliche Radfahrer



Claser/stockphoto