

Die Pendlerrepublik

Millionen Deutsche macht der Weg zur Arbeit krank und einsam. Sie und ihre Arbeitgeber sollten etwas dagegen unternehmen VON CLAAS TATJE

Wenn Kai Gercke am Morgen seinen ersten Kunden zum Beratungsgespräch in der Bank empfängt, steckt ihm schon eine Stunde Leistungssport in den Knochen. Sein Puls ist angehtiegen, der Schweiß ist ihm ausgebrochen. Eigentlich hat er bloß 55 Minuten im Regionalexpress gegessen, von Neumünster in Schleswig-Holstein nach Hamburg. Aber ob es wirklich nur 55 Minuten sind, steht nie ganz fest. Deshalb ist Gercke täglich im Stress. »Die Unzuverlässigkeit der Bahn geht mir auf die Nerven«, sagt der 48-Jährige, »Stellwerkprobleme, Unwetter. Irgendwas ist immer.«

Christine Meyer fährt nur selten mit der Bahn. Sie rast Morgen für Morgen im Auto über die A 2, mehr als 100 Kilometer von Bielefeld nach Hannover. Verglichen mit Herrn Gercke, ergeht es ihr noch viel schlechter. Auf der A 2 herrscht immer akute Staugefahr. Das Pendeln hat sie die Gesundheit gekostet.

Stefanie van Staverens Pendlerleben hingegen läuft gerade rund. Die 35-Jährige startet um 8 Uhr in Dietersheim nahe München und erreicht gegen 8.45 Uhr ihren Arbeitsplatz im 40 Kilometer entfernten Gräfeling. Trotz der Fahrerei fühlt sie sich befreit. Denn: »Erst auf dem Land bin ich glücklich geworden.«

Und in Berlin? Da steigt Jörg Asmussen nach dem Frühstück auf sein Fahrrad, bringt die kleine Tochter in die Krippe und fährt dann weiter ins Arbeitsministerium. »Ehe ich morgens anfangen, hatte ich schon anderthalb Stunden Zeit mit der Familie«, sagt der Staatssekretär.

In längst versunkenen Zeiten haben es alle so gemacht wie Asmussen. Die Menschen haben sich – mangels Verkehrsmittel – ihre Arbeit dort gesucht, wo sie lebten. Im Jahr 1900 verließ gerade einmal jeder Zehnte Erwerbstätige auf dem Weg zur Arbeit seinen Wohnort. Vor 60 Jahren war es noch jeder Vierte. Heute verlassen 60 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ihre Gemeindegrenze, um zu arbeiten – in Deutschland sind das über 17 Millionen Menschen.

Bei vielen leidet die Liebe, so war es zum Beispiel früher bei Jörg Asmussen der Fall. Fast alle sind gestresst, wie Kai Gercke. Und manche werden krank, wie Christine Meyer. Doch es gibt auch Pendler, die glücklich sind auf ihren langen Wegen zum Büro, so wie Stefanie van Staverens. Die Frage ist: Wann macht Pendeln krank, und wann macht es froh?

Es geht um 8,5 Millionen Beschäftigte, die Tag für Tag länger als eine Stunde lang unterwegs sind zwischen ihrem Zuhause und dem Arbeitsplatz, dazu kommen etwa eine Million Wochenpendler. Und es geht um gut sechs Millionen, die es weiter zur Arbeit haben als 25 Kilometer. Allein Letztere bringen es – alle zusammengerechnet – am Tag auf die Strecke zur Sonne und zurück. Und obwohl viele von ihnen leiden, sucht kaum ein Unternehmen nach Antworten auf die Frage, wie es seinen Pendlern das Leben erleichtern könnte, damit sie gesund bleiben und vor allem entspannt.

Es läge doch im Interesse der Wirtschaft, Lösungen für die Folgen des Pendelwahnsinns zu finden. Unternehmen kümmern sich zwar um Kindergartenplätze, Genderseminare und Augenarzttermine. Doch wie sie mit der größten Belastung vieler Beschäftigter umgehen, darüber hat sich die Führung in den Konzernen bisher wenig Gedanken gemacht – obwohl ihre Verbände doch laufend über den Mangel an Fachkräften klagen.

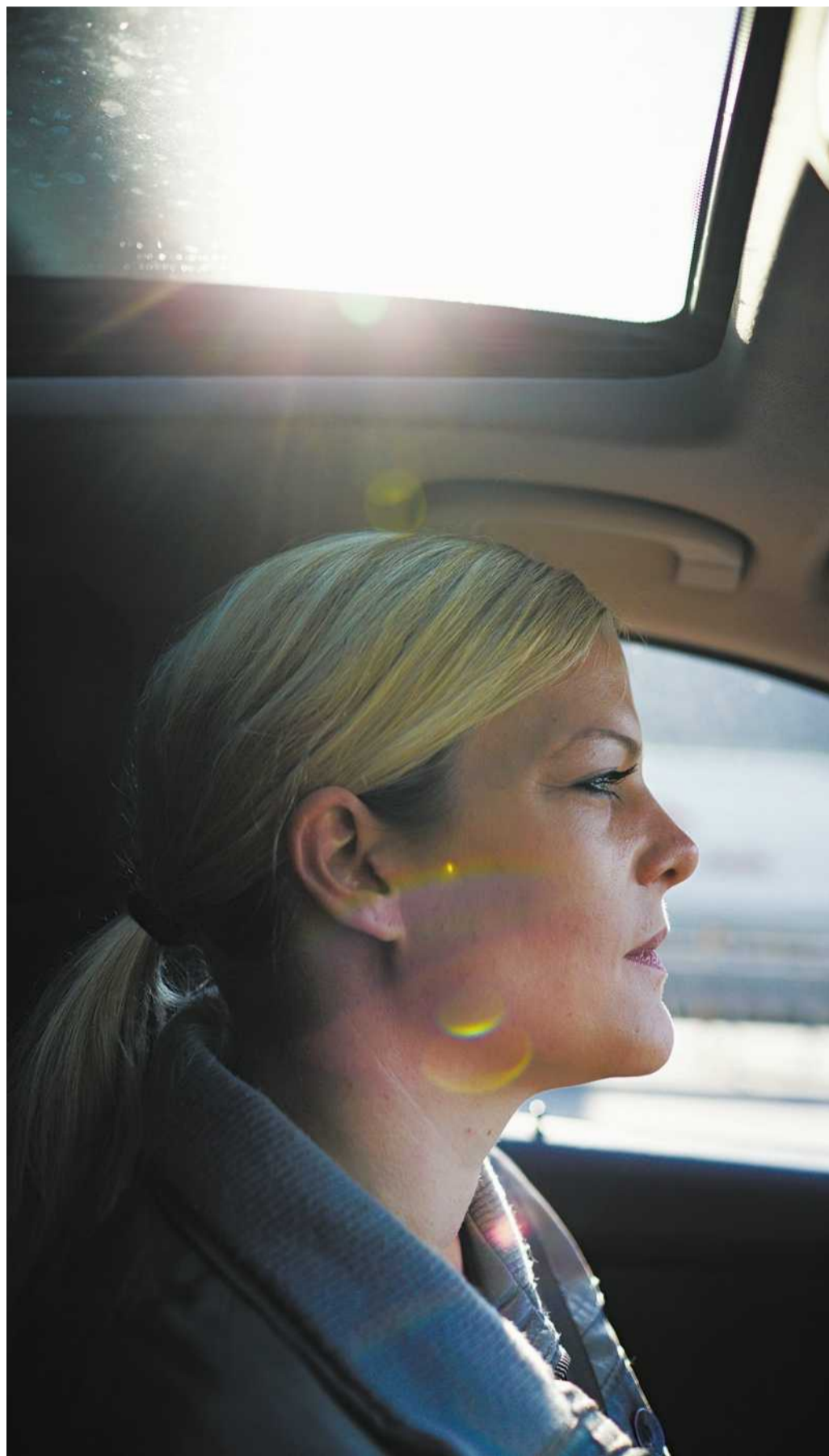
Täten sich alle Pendler in Deutschland zusammen, dann würden sie mehr Stimmen auf sich vereinen, als CDU und SPD zusammen bei der Europawahl erreichen werden, sie hätten mehr politischen Einfluss als der ADAC und eine größere Kaufkraft als alle Rentner. Pendler sind eine sehr unterschätzte Macht am Arbeitsmarkt. Und eine sehr unzufriedene.

Der durchschnittliche Berufstätige verabscheut nämlich nichts so sehr wie den Weg ins Büro. Das hat der berühmte US-Psychologe und Wirtschaftsnobelpreisträger Daniel Kahneman herausgefunden. Er ließ 900 texanische Frauen laufend berichten, welche Tätigkeit ihnen im Laufe eines Tages Freude bereitet und welche weniger. Ergebnis: Noch weniger Spaß als der Beruf, den die Testpersonen ausübten, machte den meisten der Weg dorthin. Je weiter, desto weniger. Für manche entwickelte sich die Fahrt zum regelrechten Horrortrip. Es waren die vom Pendeln Erschöpften.

An einem kalten Januartag 2013 steht Christine Meyer in einem norddeutschen Luxushotel auf dem Podium und wird von ihrem Chef ausgezeichnet. Sie arbeitet im Finanzvertrieb, ist erfolgreich, engagiert, einflussreich. Doch auf der Bühne wird ihr schwindlig. Herzerhythmusstörungen setzen ein. Sie muss in die Notaufnahme. Das passiert ihr später im Jahr noch fünfmal. Dann muss sie der unangenehmen Wirklichkeit ins Auge sehen: Die Ursache ihres Leidens ist chronischer Stress.

Frau Meyer hat Angst, dass sie im Betrieb als Schwächling gilt, wenn sie einer Zeitung ihre Belastung durch das ständige Unterwegssein anvertraut. Daher ist ihr Name in diesem Artikel geändert.

Als der Zusammenbruch kam, war Meyer schon neun Jahre täglich zwischen Bielefeld und Hannover unterwegs. Dort hielt sie Kontakt zu einem Vertriebsnetz aus über 30 Finanzvermittlern. Bis zu 450 Kilometer legte sie am Tag zurück. »Wenn die Kollegen abends mit dem Rad in zehn Minuten nach Hause fahren, saß ich noch



Abfahrt in München: Stefanie van Staverens fährt 40 Kilometer zur Arbeit



Abschied in Neumünster: Kai Gercke macht sich auf den Weg

zweieinhalb Stunden im Auto.« Sie wollte im eigenen Bett schlafen und konnte sich nicht vorstellen umzuziehen, weil ihr Partner in Bielefeld arbeitete. Doch sonst war wenig los in Frau Meyers Leben: Wenn die 38-Jährige um 17 Uhr ihr Büro verließ, war sie meist so spät zu Hause, dass sie zu nichts mehr Lust hatte. Auch die Bewegung kam zu kurz. Meyer war zu müde für Sport, oder ihr Fitnessstudio hatte schon geschlossen.

Dazu kam das ungesunde Essen: Extreme Dauerpendler wie Meyer essen nicht. Sie nehmen allenfalls Nahrung auf. Und die Nahrungsaufnahme darf keine Zeit kosten: Burger King, Subway und Nordsee haben Meyer über lange Zeit ernährt, und an den zahlreichen Tankstellen auf dem Weg nach Hause stand sie vor der Wahl: Bockwurst oder Bifi.

Der Lebenswandel und vor allem der Terminkalender machten Meyer schließlich fertig. »Das Schlimmste war der dauernde Druck, pünktlich am Ziel zu sein«, sagt sie. Meyer musste sich sechs Wochen lang in der Schön-Klinik in Bad Bramstedt behandeln lassen: »Das Pendeln hat mich krank gemacht.«

Ist Meyer mit ihrem irrwitzigen Fahrprogramm ein Extremfall, der den Durchschnittspendler nicht zu kümmern braucht? Oder macht das Pendeln auch in geringerer Dosis krank?

Um diese Frage zu beantworten, verkabelte der britische Psychologe David Lewis 40 Männer und Frauen, allesamt Pendler im Großraum London, einem der größten Ballungsräume der Welt. Eine Woche lang maß sein Wissenschafterteam Gehirnströme, Herzfrequenz und Blutdruck der Testpersonen. Die meiste Zeit waren die Probanden sehr entspannt. Doch »in einigen Situationen haben wir Stressniveaus gemessen, die denen von Fallschirmspringern entsprachen oder von Kampfpiloten«, sagt Lewis.

Schon leichte Zugverspätungen sorgten für extreme Pulsausschläge. »Wenn die Zugbegleiter dann nicht umgehend über die Dauer der Verspätung informieren, steigt der Druck erheblich«, sagt Lewis. Nicht die Strecke, die Zeitnot ist der Grund für die Stressspitzen am Morgen und Abend. Vom Druck hängt es ab, ob aus dem Vorstadtpendler ein gefühlter Kampfpilot wird. »Eine Deadline, die wegen Verspätung nicht eingehalten werden kann, ist Gift für die innere Ruhe von Pendlern«, sagt Lewis. Die Folge: Stress, Frust, Wut.

Wenn Kai Gercke von seinen Abenteuern im Zug zwischen Neumünster und Hamburg erzählt, klingt das wie Nahkampf am frühen Abend. »Wenn ich am Dammtor einsteige, dann stehe ich bis Elmshorn wie in einer Konserve.« So voll ist es. Ein Umzug aber kommt auch für Gercke nicht infrage, seine Frau arbeitet als Bauzeichnerin in Kiel. Sie pendelt täglich in den Norden, er in den Süden. Im vergangenen Herbst blockierten Sturmschäden wochenlang die Strecke, im Sommer stöhnt er, wenn die Klimaanlage ausfällt und er verschwitzt im Büro ankommt. »Aber das Schlimmste ist, dass nie jemand Auskunft geben kann, wie es weitergeht. Ich fühle mich dann schrecklich ausgeliefert.«

Überdurchschnittlich häufig leiden Pendler, die länger als 45 Minuten je Strecke unterwegs sind, an Dauereinfaltungen, psychischen Belastungen, Nacken- oder Rückenschmerzen. Das belegen amerikanische wie deutsche Studien gleichermaßen. Viele Pendler brauchen zudem deutlich mehr Schlaf als ihre Arbeitskollegen.

Der Pendler ist nicht nur oft krank, er ist ein armes Wesen in steter Zeitnot. Kontrollen beim Zahnarzt oder Untersuchungen zur Krebsvorsorge schieben Menschen wie Gercke und Co. Woche für Woche vor sich her, der Hausarzt wird nur besucht, wenn die Erkrankung so schlimm geworden ist, dass die Chronifizierung droht. An Sport, gar im Verein mit anderen, ist ohnehin nicht zu denken.

Jörg Asmussen hatte von all diesen Belastungen die Nase voll. Asmussen war EZB-Direktor, einer der mächtigsten Beamten in der Europäischen Zentralbank. Ein falsches Wort aus seinem Mund genügte, um für den Einbruch des Euro zu sorgen.

Das andere Leben des Jörg Asmussen kannte kaum einer. Asmussen ist nicht schon immer mit dem Rad zur Arbeit gefahren. Er führte lange das Leben eines Pendlers, der erfolglos versuchte, Karriere und Familie unter einen Hut zu bringen.

»Allein 2013 bin ich für die Arbeit zusammengerechnet zehnmal um den Globus geflogen«, sagt Asmussen. Dazu kamen die dauernden privaten Reisen. Berlin-Frankfurt-Berlin. »Mit meiner Partnerin allein hätten wir den Pendleralltag vielleicht noch gemeistert, aber mit zwei Kindern ist dauerhaftes Pendeln für mich unmöglich geworden.« Es kam vor, dass Asmussen seine Tochter anrief, bloß um ihre Stimme zu hören. Doch plötzlich stellte die Achtjährige ihm ein Ultimatum: »Ich telefoniere unter der Woche nicht mehr mit dir. Wenn du was willst, musst du herkommen, Papa.«

Asmussen erlebte am eigenen Leib, wie das Pendeln Beziehungen kühlt. Mit jedem Abschied wuchs die Entfremdung.

Die Geografin Erika Sandow von der schwedischen Umeå-Universität hat ihre Studie *Bis dass die Arbeit uns scheidet* überschrieben. Darin weist sie anhand von Tausenden schwedischen Pendlerbiografien nach, was mit Ehepaaren geschieht, wenn ein Partner 30 oder mehr Kilometer zur Arbeit fährt: Die Wahrscheinlichkeit einer Scheidung steigt um über 40 Prozent gegenüber Nicht-

Diese Woche



Der Feind aus dem Internet muss nicht immer Google sein. Auf **Seite 26** beschreiben wir einen deutschen Software-Unternehmer, der sich gegen die Willkür von **Apple** auflehnt – und sich noch Hoffnungen macht auf ein Happy End.



Was US-Konsumenten heute erleben, blüht uns Deutschen morgen. Wir zeigen daher auf **Seite 27**, wie der Kampf ums attraktivste Frühstücksangebot zwischen **McDonald's**, **Taco Bell** und **Co.** eskaliert.



Nigeria ist derzeit das Land der entführten Mädchen – aber es ist auch die Volkswirtschaft des versenkten Wachstums. Unser Korrespondent untersucht auf **Seite 31**, warum das afrikanische Land seine Chancen vergibt.

Europa wählt, und bei unseren Kommentatoren auf **Seite 33** mit dem Euro. Wird der hohe Wechselkurs zum Problem? Und müssen die Krisenländer aufhören zu sparen?

60 SEKUNDEN FÜR

Jörg Pilawa

Da lässt sich das öffentlich-rechtlich-verschnarrte Fernsehen mal auf das virale Zeitalter ein – und was passiert? »Es läuft. Überhaupt. Gar. Nichts«, erkannte der Moderator. So geschehen in der vergangenen Woche, als die ARD die neue *Quizduell*-Show starten wollte. Ein interaktives Spielkonzept, so richtig mit bundesweit eingeschalteten – ups: *Usem*. Aber die einen kamen nicht rein, und die Sendung kam nicht aus dem Quark. Es wurde ein Duell zwischen Studio und Netz und eine Blamage hoch zehn. Dabei sind Millionen Deutsche dem Hype »Quizduell« verfallen, beantworten Fragen im Sekundenrhythmus und bekommen hektische Flecken, wenn der Netz-Gegner weiß, welches Land den höchsten Bierkonsum aufweist. Das, dachte sich das Erste, müsste sich doch nutzen lassen. Tat es aber nicht, weil: Interaktiv lief gar nichts.

Einem kam die Krise gerade recht. Ausgerechnet! Gerade noch wurde der unendlich brave Quizonkel Jörg Pilawa in der *FAZ* als ultimativer deutscher Moderationspfeifer vorgeführt. Und nun, bingo: wuppt er die ARD-Blamage mit Selbstironie, macht Witze, baut um und lacht sich heraus.

Das müsste sich doch nutzen lassen. Jörg Pilawa wäre der beste Coach jener Vorstände, für die es richtig schlecht läuft: für Peter Terium, der die RWE nicht in den Griff bekommt. Für Hasso Plattner, dem die Vorstände davonlaufen. Wetten, da gibt's noch mehr Kandidaten?

MACHER UND MÄRKTE

Putin-Vertrauter bestätigt Gespräche mit Bahnchef

Der Deutsche-Bahn-Chef **Rüdiger Grube** hat sich nach Angaben seines russischen Amtskollegen **Wladimir Jakunin** mit ihm über die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke von Moskau ins 800 Kilometer entfernte Kasan ausgetauscht. Im April trafen sich die Bahnchefs in Paris auf der Versammlung des **Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)**, dessen Präsident Jakunin ist. Auf die Frage, ob es dabei auch um die mehr als 20 Milliarden Euro teure Schnellbahnstrecke gegangen sei, bei deren Bau sich die Deutsche Bahn Aufträge erhofft, sagte Jakunin gegenüber der ZEIT: »Nicht allein, wir haben außerdem über Hochgeschwindigkeitszüge gesprochen.« Jakunin gilt als enger Vertrauter von Russlands Präsident **Wladimir Putin**.

Brisant ist Jakunins Aussage deshalb, weil das **Handelsblatt** kurz vor dem Treffen in Paris über Verhandlungen »in geheimer Mission« berichtete, nachdem Grube eine geplante Reise nach Moskau abgesagt hatte. Die **Deutsche Bahn** bestätigte daraufhin zwar, dass Grube zur UIC-Versammlung nach Paris reisen würde, bezeichnete Berichte, wonach dort über die Hochgeschwindigkeitsstrecke verhandelt werde, aber als »schlichtweg falsch«. Auch auf erneute Nachfrage der ZEIT dementierte der Konzern entsprechende Gespräche und teilte mit: »Themen waren vielmehr die Güterverkehre nach und durch Russland sowie Fragen der Logistik.« Seine Beziehungen zu Bahnchef Grube bewertete Jakunin gegenüber der ZEIT als »sehr gut«, er sehe in ihm einen »Freund«. Auch zu Ex-Bahnchef **Hartmut Mehdorn** pflegt Jakunin nach eigenen Aussagen ein enges Verhältnis: »Er ist ein alter Freund von mir. Ich habe sehr viel von ihm gelernt, als ich von Eisenbahnen noch nicht so viel verstand.« Er schätze Mehdorn als »einen sehr anständigen Menschen«. **KEB**



Rüdiger Grube, Chef der Deutschen Bahn

Nahrungsmittelkonzerne als Klimasünder

Der Klimawandel dürfte dramatische Auswirkungen auf die Landwirtschaft haben. Er gefährdet nicht nur die Nahrungsmittelversorgung in weiten Teilen der Welt, sondern auch die wirtschaftliche Grundlage vieler Produzenten. Die Nichtregierungsorganisation **Oxfam** hat nun in einer Studie festgestellt, dass ausgerechnet die internationalen Nahrungsmittelkonzerne, die auf Agrarprodukte angewiesen sind, massiv zur Verschlechterung des Klimas beitragen. Allein die zehn größten – **Associated British Foods, Coca-Cola, Danone, General Mills, Kellogg, Mars, Mondelez, Nestlé, PepsiCo** und **Unilever** – erzeugten jährlich 263,7 Millionen Tonnen Treibhausgas, berichtet Oxfam. Das sei mehr als der Ausstoß der skandinavischen Länder Finnland, Dänemark, Schweden und Norwegen zusammen. **ROH**

Zahl der Unternehmer auf 10-Jahres-Tief

Die Zahl der Selbstständigen nimmt in Deutschland immer weiter ab. Derzeit sind nur noch 4,4 Millionen Menschen als Selbstständige oder mithelfende Familienangehörige registriert. Das sind 47 000 oder 1,1 Prozent weniger als vor einem Jahr. So wenige Freiberufler und Unternehmer gab es seit fast zehn Jahren nicht, stellt das **Statistische Bundesamt** fest. Ein Grund könnte sein, dass der Staat die Förderungen für Existenzgründer reduziert hat. Viele Menschen wagen sich außerdem nur in die Selbstständigkeit, wenn sie keinen festen Arbeitsplatz finden. Typischerweise steigt deshalb die Gründungsbereitschaft in Krisenzeiten und sinkt, wenn es am Arbeitsmarkt gut läuft – so wie derzeit. **RUO**

4,4

Millionen Selbstständige gibt es in Deutschland

Fortsetzung von S. 23

Die Pendlerrepublik

pendlern. 16 Prozent aller Pendlerpaare lassen sich in den ersten fünf Jahren ihrer Ehe scheiden, bei Nichtpendlern sind es nur elf Prozent. Nach fünf oder mehr Jahren des Pendelns ist die Wahrscheinlichkeit einer Scheidung der Studie zufolge bei Pendlern und Nichtpendlern jedoch gleich. Sie hat sich dann bei elf Prozent, nun ja, eingependelt.

Unter einem langen Arbeitsweg leidet aber nicht nur die Ehe, auch das Sozialleben des Pendlers ist schnell beschrieben: Es verkümmert.

Der US-Soziologe **Robert Putnam** brachte die Tendenz zur Vereinsamung auf die traurige Formel **Bowling Alone**. So lautet der Titel seines Buches, das den Kollaps im sozialen Gefüge der USA beschreibt. Alleine kegeln ist eine triste Veranstaltung, doch das Bild des renommierten Harvard-Professors meint damit eine gefährliche Entwicklung zur Individualisierung in der amerikanischen Gesellschaft, die er auch auf das Pendeln zurückführt. Der Durchschnittspendler verbringe halb so viel Zeit mit seinen Kindern wie damit, »allein in Metallboxen durch die Gegend zu fahren«. Anhand von Statistiken zur Freizeitgestaltung hat der Wissenschaftler analysiert, was passiert, wenn jemand plötzlich länger zur Arbeit fahren muss. Das Ergebnis ist verstörend: Zehn Minuten zusätzliches Pendeln gehen einher mit einer Reduzierung des gesellschaftlichen Engagements um zehn Prozent.

Staatssekretär **Jörg Asmussen** hat sich im vergangenen Jahr für die Familie entschieden. Völlig überraschend verkündete er seinen Rückzug aus dem EZB-Direktorium in Frankfurt und seinen Wechsel ins Arbeitsministerium nach Berlin. Dort muss er zwar ähnlich viel arbeiten wie bei der EZB, aber er sieht nun beim Frühstück seine Kinder.

Wenn stressresistente Topbeamte wie Asmussen, die sich jederzeit einen Flug leisten können und sich nicht um Telefonrechnungen sorgen müssen, die gleichen Probleme haben wie die Dauerpendlerin **Christine Meyer** – wie kann ein ganz normaler Bürger einer solchen Belastung standhalten? Und wie wird ein Pendler glücklich, der nicht mal schnell Staatssekretär in seiner Heimatstadt werden kann?

Jahrelang lebte **Stefanie van Staveren** mit ihrem Mann mitten in München, in einer Dreizimmerwohnung in der Maxvorstadt, nur einen Spaziergang vom Marienplatz entfernt. »Wir haben alles zu Fuß oder mit der U-Bahn erreicht«, sagt die 35-Jährige. Kneipen, Supermärkte oder Ärzte waren nur einen Katzenprung entfernt. Und doch wollte van Staveren angesichts des Großstadtlärms irgendwann nur noch raus. »Im Sommer kam ich einfach nicht mehr zur Ruhe. Von irgendwoher dröhnte immer die Musik.« Heute lebt das Ehepaar in Dietersheim im Landkreis Freising, nördlich von München. Während ihr Mann früher fünf Minuten zur Arbeit fuhr, ist er nun eine knappe Stunde unterwegs. **Stefanie van Staveren** fährt einmal um ganz München herum, um zur Arbeit nach Gräfeling im Süden zu gelangen. 40 Kilometer misst eine Strecke. »Die Tanknadel geht schnell nach unten«, sagt sie. Pendeln geht ins Geld.

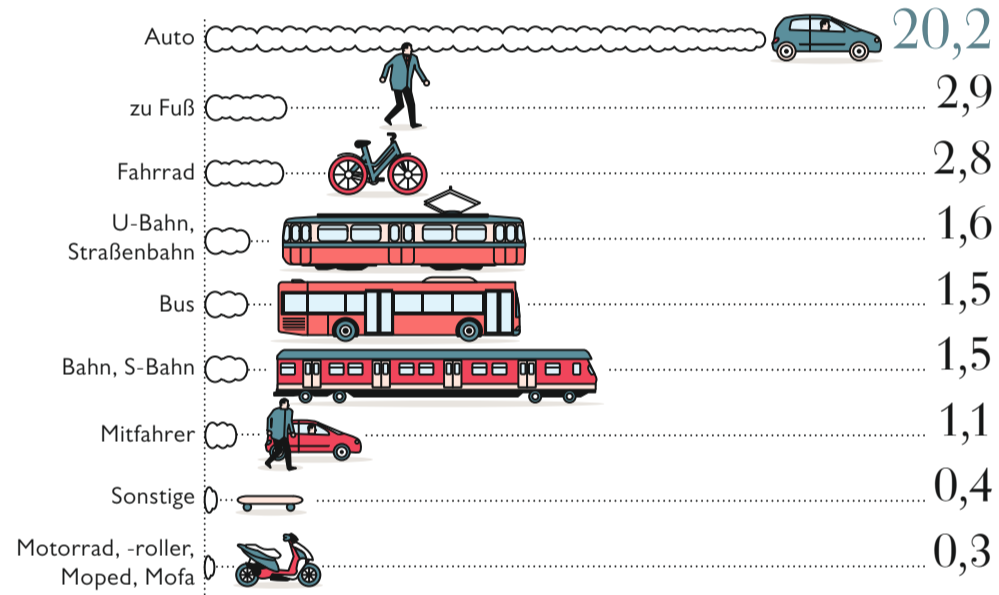
Während die van Staverens neuerdings abends in die Stadt fahren müssen, um ihre Freunde zu treffen, spinnst sich gleichzeitig ein neues soziales Netz aus Nachbarn und Dorfbewohnern um ihr Haus. »In München wusste ich bisweilen gar nicht, wer mir auf dem Hausflur begegnet. Hier haben wir ein eigenes Haus, laden uns gegenseitig zum Essen ein, und unsere Nachbarn füttern unsere Katzen, wenn wir nicht da sind.« Wenn **Stefanie van Staveren** von ihrem neuen Leben erzählt, hört man Worte wie Entschleunigung oder Ruhe. Auch das Wort Nestbau fällt an einer Stelle. Das Ehepaar van Staveren scheint angekommen. Tatsächlich ist so ein Fall eher selten. Der Nobelpreisträger **Kahneman** hält das Modell »Glück durch Nestbau im Grünen« für die Ausnahme, sofern es mit Pendeln verbunden ist. Er führt die Pendelleidenschaft der Menschen schlicht auf eine »Illusion« zurück. Um den Stress der Fahrerei zu ertragen, verarmen Vielfahrer ihre Lebenssituation: »Wenn Menschen über ein Haus nachdenken, das sie sich außerhalb der Stadt kaufen wollen, dann erscheint ihnen dieses Haus oft viel größer und bedeutender als der Aufwand für das Pendeln. Die Käufer können sich dann zwar vorstellen, wie viel glücklicher sie das macht, aber an die Anstrengungen des Alltags denken diese Leute wenig. Sie unterschätzen systematisch die Folgen des Pendelns.« Das heißt: Der Pendler täuscht sich selbst.



70 Kilometer weiter südlich: Kai Gercke steigt in Hamburg aus

Am liebsten mit dem Auto

Bevorzugtes Verkehrsmittel beim Pendeln, Personen in Millionen



ZEIT-GRAFIK/Quelle: Statistisches Bundesamt, 2012

»Ich rede mir oft ein, die Fahrt zur Arbeit könnte mich entspannen. Aber dann beißt jemand neben mir in einen Döner oder spielt grauenvolle Musik mit seinem Handy, und ich wäre doch lieber bei uns zu Hause im Garten auf der Liege«, sagt der Vielfahrer **Gercke**. Immerhin: Der Job und das Leben auf dem Land sorgen bei ihm für eine so hohe Grundzufriedenheit, dass er die Fahrerei erträgt. Er pendelt freiwillig.

Der Bevölkerungswissenschaftler **Heiko Rüger** hat die Daten von Tausenden Vielfahrern in Europa ausgewertet und Folgendes herausgefunden: »Die höchsten Belastungen ergeben sich für Erwerbstätige, die ihre Mobilität als Zwang erleben.« Die Werte für starkes Stressempfinden, schlechte Gesundheit und depressive Verstimmungen sind dann doppelt so hoch wie bei jenen, die sich mit dem Pendeln nicht nur abgefunden haben, sondern Freude daran

haben, in der Bahn Zeitung zu lesen, abseits der Familie einzunicken oder im Auto laut zu singen.

Je angenehmer die Fahrt, desto ausgeruhter kommen die Pendler an – und desto weniger stört der Zeitverlust. Entscheidend ist es auch, sich auf die Unwägbarkeiten von Auto und Bahn einzustellen. »Für wichtige Termine plane ich eine halbe Stunde zum Umsteigen in die andere Regionalbahn ein«, sagt **Gercke**. Er pendelt seit 20 Jahren, ist gegen 8 Uhr im Büro, vor 9 Uhr läßt er keinen Besuch ein. »Dadurch bleibe ich entspannter, wenn es mal wieder dauert.«

Kleinigkeiten entscheiden also darüber, ob der Tag trotz aller Unwägbarkeiten für den einen entspannt beginnt und für den anderen so anstrengend wie im Kampfjet.

Es ist aber auch die Firmenpolitik, die sich noch gewaltig ändern sollte, damit die Deutschen entspannter pendeln – und motivierter in den Tag starten. Manche Konzerne tun das

Naheliegende. Morgen für Morgen pendeln mehr als 70 000 Menschen ins Wolfsburger Volkswagenwerk und zu den Zulieferern. Noch vor zwei Jahren betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem wichtigsten Autobahnzubringer morgens um 7 Uhr weniger als 20 Stundenkilometer. Dann aber investierte der Konzern Millionen, in 2000 neue Parkplätze, einen Shuttle-Service und den Autobahnanschluss. Nicht zuletzt, so geht das Gerücht, weil VW-Chef **Martin Winterkorn** den morgendlichen Stau selbst satthatte. Mittlerweile hat sich die Situation deutlich entspannt.

Der Softwarekonzern **SAP** spendierte den meisten Mitarbeitern einen Firmenwagen. Die Folge: Staus am Parkhaus. Erst als Mitarbeiter eine App entwickelten, die Fahrgemeinschaften blitzschnell per E-Mail zusammenbringt, wurde die Lage besser, auch weil Pendler mit mehreren Fahrgästen im Auto Vorrang haben bei der Parkplatzvergabe.

Die Arbeitspsychologin **Antje Ducki** erforscht an der Berliner Beuth Hochschule für Technik seit über zehn Jahren, wie Pendler in Unternehmen glücklich werden können. Ihr ernüchterndes Ergebnis: »Viele Unternehmen kümmern sich noch zu wenig um die Bedürfnisse der Pendler.« Die meisten nehmen hin, dass ihre Mitarbeiter oft schon in verdüsteter Stimmung sind, wenn sie die Firma erreichen. Generiert vom Stau, gefrustet von der Zugverspätung oder dem Luft-hansa-Streik.

Volkswagen hat Straßen plantiert und Parkplätze geteert, bloß die informellen Regeln seien wie eh und je, klagen Beschäftigte. Dass Mitarbeiter von zu Hause aus arbeiten, sei nicht gern gesehen, weil die Präsenz vor Ort als Teil der Unternehmenskultur betrachtet wird. Natürlich gibt es Gleitzeit für die Mitarbeiter in den Denkstuben der Fabrik, »doch wer von elf bis 20 Uhr arbeiten will, um den Morgenstau zu umgehen, ist nicht willkommen«, sagt ein Ingenieur.

Dabei könnten gerade größere Betriebe wie Volkswagen noch viel mehr bewegen. Die Wissenschaftlerin **Ducki** hat dazu ein paar einfache Vorschläge parat: Teambesprechungen sollten nicht schon um 9 Uhr angesetzt werden, sondern besser erst nach der Rushhour. Das hilft vor allem den Mitarbeitern. Sie leiden mehr unter starren Terminen als ihre Chefs, die Meetings leicht verschieben können, weil es die Führungskräfte sind, die den Takt vorgeben. Wochenendpendlern rät **Ducki**, mit ihren Arbeitgebern Bedingungen auszuhandeln, unter denen sie möglichst ein bis zwei Tage von zu Hause arbeiten zu können. Sonst geht es ihnen womöglich so wie **Jörg Asmussen** bei der EZB. Doch von einem bewussten Umgang mit der Mobilität ihrer Beschäftigten sind die meisten Unternehmen weit entfernt, sagt **Ducki**: »Pendeln ist Privatsache.«

BMW hingegen hat mühsam untersucht, was die Mitarbeiter wirklich wollen. In einem Versuchsbüro in München-Milbertshausen testete das Unternehmen, wie 550 Beschäftigte damit umgingen, wenn sie ganz individuell ihre Arbeitszeiten und -orte mit dem Chef vereinbarten. Es ist die Abkehr von der in so vielen Unternehmen noch hochgehaltenen Präsenzpflicht. Das Ergebnis war eindeutig: 72 Prozent der Mitarbeiter fühlten sich ausgeglichener, wenn sie selbst entscheiden könnten, wann und wo sie arbeiten. Mittlerweile gilt diese Regel für jeden Zweiten der 79 000 BMW-Mitarbeiter in Deutschland. Das sind all jene, die nicht in den Fabriken mit der Automontage beschäftigt sind.

Die Chefs vieler anderer Unternehmen sehen offenbar keinen Vorteil darin, wenn sich Pendler – wann immer möglich – selbst die Arbeitszeit einteilen. Vergangene Woche veröffentlichten amerikanische Wissenschaftler im Blog der **Havard Business Review** eine Untersuchung darüber, welche Mitarbeiter bei ihren Chefs am beliebtesten sind. Das Ergebnis: Wer früh um 7 Uhr anfängt, schneidet in der Gunst der Chefs systematisch besser ab als einer, der den exakt identischen Job um 11 Uhr antritt. Der Boss steht ja nicht im Stau. Und wenn, dann in der klimatisierten Limousine.

Der Autor ist Redakteur im Wirtschaftsressort der ZEIT. Die Recherchen zu diesem Artikel basieren auf:



Claas Tatje: Fahrtenbuch des Wahnsinns – Unterwegs in der Pendlerrepublik
Kösel Verlag, München 2014;
192 S., 14,99 €

»Zutiefst ungerecht«

Die Pendlerpauschale gehört abgeschafft, fordert der Hamburger Ökonom **Thomas Straubhaar**

Die ZEIT: Herr **Straubhaar**, sind Sie Pendler?

Thomas Straubhaar: Ja, ich fahre jeden Tag vom Hamburger Osten gut 20 Kilometer in die Innenstadt und ärgere mich dann oft über Staus und Baustellen.

ZEIT: Warum kritisieren Sie dann die Pendlerpauschale? Sie sparen damit Steuern!

Straubhaar: Diese Subvention ist zutiefst ungerecht. Ein Student hat ein so geringes Einkommen, dass er gar keine Steuern bezahlt, von denen er das Pendeln absetzen könnte. Also muss er voll für seine Fahrt zur Universität zahlen. Als Professor hingegen spare ich Tausende Euro mit der Steuererklärung, weil eben gilt: Je höher das Einkommen, desto mehr lohnen sich hohe Aufwendungen, die ich absetzen kann.

ZEIT: Ein Handwerker, der mit seiner Familie weit weg wohnt von seiner Arbeitsstelle, kann auf diese staatliche Unterstützung nicht so leicht verzichten wie Sie mit Ihrem Professorengeloh.

Straubhaar: Das ändert doch nichts an der grundsätzlichen Ungerechtigkeit der Pendlerpauschale.

Ich kann nicht nachvollziehen, dass ich mehr profitiere als jede Hilfskraft und Putzfrau an der Uni. Gleichzeitig fördert die Pauschale ein Verhalten, das Dritte schädigt. Sie führt zu einem Mehr an Umweltverschmutzung, Lärm und Staus, die Landbewohner verursachen, wenn sie mit dem Auto zur Arbeit in die Stadt fahren. Jeder Mensch darf hinziehen, wohin er will. Aber warum wird der Umzug von der Stadt aufs günstigere Land noch staatlich gefördert? Das Gegenteil wäre richtig.

ZEIT: Sie sind also für eine Pendlersteuer?

Straubhaar: Nein, der Staat sollte sich einfach raushalten. Die Wahl des Wohn- und Arbeitsortes ist eine zutiefst persönliche Angelegenheit. Es gibt keinen Grund dafür, dass die Politik diese Entscheidung mit der Pendlerpauschale verzerrt. Pendeln gehört nicht bestraft, aber ganz sicher auch nicht belohnt. Der größte Teil der Pendler fährt weniger als 25 Kilometer zur Arbeit.

Dass diese Menschen besser behandelt werden sollen als Menschen aus der Kernstadt, die hohe Mieten bezahlen, ist schwer zu begründen. Mir ist schon klar, dass alle Beschäftigten ein Steuergeschenk vom Staat erst mal klasse finden. Nur sollten Arbeitnehmer nicht vergessen, dass sie an vielen anderen Stellen auch die Quittung bekommen: durch Stauzeiten, Wartezeiten und natürlich auch durch einen Verlust an Lebensqualität. Pendler zahlen mit einem Verlust an Lebensqualität drauf.

ZEIT: Viele Menschen haben kaum eine andere Wahl, als weit zu fahren. Im Osten des Landes grassieren schon Begriffe wie Pendlerarmut, weil die Menschen sich die Fahrt zum Job kaum mehr leisten können.

Straubhaar: Dann ist es aber doch Sache der Arbeitgeber, daran etwas zu ändern. Ständig hören wir Nachrichten vom Fachkräftemangel. Den kann nicht allein der Staat beheben. Die Unternehmen müssen die Pendler

locken, zum Beispiel mit günstigen Jobtickets. Zufriedene Arbeitnehmer sind das größte Kapital der Unternehmen. Dafür etwas zu tun ist keine Staatsaufgabe.

ZEIT: Arbeitnehmer dürfen ihre durch die Arbeit verursachten Kosten schon seit einem Jahrhundert von der Steuerschuld abziehen. Wie erklären Sie denen, dass das für Fahrtkosten nicht gelten soll?

Straubhaar: Ich sage, dass die Pendlerpauschale nicht gerecht ist. Vielen Arbeitnehmern hilft es viel besser, wenn wir ganz einfach den Grundfreibetrag der Einkommensteuer erhöhen. Das hilft den Ärmsten und nicht den Reichsten, wie die Pendlerpauschale es tut.

Das Interview führte **CLAAS TATJE**



Der Volkswirtschaftsprofessor **Thomas Straubhaar**, 56, leitet das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut

Berichtigung

In die Grafik zum Artikel *Stufe drei tut richtig weh* aus der ZEIT Nr. 21/14 über die Auswirkung der Sanktionen gegen Russland hat sich ein Fehler eingeschlichen. Unter der Überschrift *Der Rubel im Fall* wurde ein steigender Rubel-Kurs abgebildet. Tatsächlich stieg der Rubel im abgebildeten Zeitraum zwischen März und Mai 2014 an. Betrachtet man jedoch die Entwicklung seit Jahresbeginn, verlor die Währung an Wert. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen. **DZ**