

THEMA DER WOCHE: Hier wohnen, dort arbeiten - Vorteile und Schattenseiten des Pendelns

Weil es manches so nur zu Hause gibt

Wer pendelt, verliert Zeit, Geld und Nerven. Aber er profitiert auch, sagt der Soziologe Dr. Knut Petzold: „Der Pendler sorgt ja gerade dafür, dass er dort wohnen kann, wo er wohnen möchte – und den Job ausübt, der ihm gefällt.“

Von Markus Geling

Das Ruhrgebiet ist eine Pendlerregion. Pendeln: Das stresst nicht nur die Umwelt, sondern auch den einzelnen Berufstätigen, der Tag für Tag im überfüllten Zug oder der Zeit raubenden Stau steht. Aber warum nimmt er das dann auf sich? Das tut er nur, „wenn es sich lohnt“, sagt Dr. Knut Petzold. Mit dem Soziologen von der Ruhr-Universität Bochum haben wir über Gründe des Pendel-Booms und dessen Folgen gesprochen – und einen Blick in die Zukunft gewagt.

◆ Warum hat das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort so zugenommen?

„Das ist ja kein komplett neuer Trend, wir beobachten das bereits seit 20, 30 Jahren“, sagt Dr. Knut Petzold. Ein wesentlicher Grund dafür sei die starke Flexibilisierung des Arbeitsmarktes: „Die Menschen wechseln sehr viel häufiger als früher ihren Arbeitsplatz.“ Darüber hinaus seien auch die Mobilitätsanforderungen innerhalb einer beruflichen Tätigkeit gestiegen – sodass man beispielsweise für ein Projekt mal mehrere Wochen oder Monate an einem anderen Ort arbeiten müsse. Und es gebe mehr befristete oder Teilzeit-Jobs, für die man nicht sofort umziehe.

Ein zweiter Grund für die Zunahme des Pendelns sei der Aufbau einer entsprechenden Verkehrs-Infrastruktur, die das ermögliche. „Grundsätzlich ist das Ruhrgebiet ja auf Mobilität ausgelegt“, so Petzold – auch wenn man das angesichts des Investitionsstaus und der regelmäßig auftretenden Verkehrsinfarkte schon mal vergessen könne.

Daneben trage auch die anhaltende Suburbanisierung zum Pendeln bei. Ein typisches Beispiel: Ein junges Paar wohnt und arbeitet zunächst in der Innenstadt und zieht dann, wenn es eine Familie gründet, ins Umland – wo es möglicherweise baut. „Wobei man auch feststellen muss, dass heute nicht mehr unbedingt nur in die Großstadt, sondern in alle Richtungen gependelt wird.“

Bei all dem ist Petzold kein



Viele Pendler sind gestresst. Aber mancher empfindet sein Auto auch als persönlichen Schutzraum, in dem er sich während der Fahrt langsam auf die Arbeit oder seine Aufgaben in der Familie vorbereiten kann. –FOTO: DPA

Freund davon, das Pendeln ausschließlich negativ zu sehen. Denn: „Es wird ja niemand dazu gezwungen, es gibt immer ein subjektives Kalkül, das dahintersteht.“

◆ Warum nehmen Berufstätige das Pendeln auf sich, wenn es doch mit Stress und Staus verknüpft ist?

„Vereinfacht gesagt ist es so: Aufwand und Ertrag dieses speziellen Wohnort-Arbeitsort-Arrangements werden gegeneinander abgewogen – und wenn es sich lohnt, dann pendelt man“, erläutert der Soziologe. Auf der einen Seite stünden also die Belastungen: Das Pendeln koste Zeit, verursache Stress, sei mit emotionalem, organisatorischem und auch finanziellem Aufwand etwa für Benzin oder Bahntickets verbunden.

Dann gäbe es „Entleerungsregionen“

Auf der anderen Seite steige mit der räumlichen Mobilität auch die Chance auf eine interessante berufliche Tätigkeit, eine gute Position und eine ordentliche Bezahlung. „Je weiter man pendelt, desto höher ist das Einkommen. Da

gibt es einen Zusammenhang“, sagt der Privatdozent.

Ein weiteres Argument fürs Pendeln: „Wer umzieht, das wäre ja eine Alternative dazu, verliert etwas, was wir in der Wissenschaft ortsspezifisches Kapital nennen“ – also alles, was einem wichtig ist, und es so nur am bisherigen Wohnort gibt. Dazu zählen: Das Eigenheim. Der Job des Partners. Die Schule der Kinder. Der Sportverein. Und überhaupt das ganze soziale Umfeld, in das man eingebettet ist. Natürlich könne sich der Berufstätige all das an einem neuen Wohnort theoretisch wieder aufbauen – „aber man hat immer die Unsicherheit, ob das auch wirklich klappt“.

Jemandem, der Tag für Tag seine Nerven im Stau auf der A40 lässt, dürfte das Abwägen in diesem Wust der Argumente nicht leicht fallen. „Um dabei überhaupt zu einem Ergebnis zu kommen, heben wir dann oft einen Punkt besonders hervor, den wir nicht infrage stellen lassen“, so Petzold. „Beispielsweise das Eigenheim, aus dem wir nicht raus wollen.“

◆ Welche Folgen hat das regelmäßige Pendeln für den Einzelnen?



Der Soziologe Dr. Knut Petzold (39) von der Ruhr-Universität Bochum.

„Es gibt Befunde, die negative Auswirkungen auf die allgemeine Lebenszufriedenheit zeigen. Aber die sind eher gering“, so der Soziologe. Und dieser Effekt betreffe eben nicht die Wohn- oder Arbeitssituation. „Aber das wäre ja auch merkwürdig. Denn der Pendler sorgt ja gerade dafür, dass er dort wohnen kann, wo er wohnen möchte – und den Job ausübt, der ihm gefällt.“

Klar sei aber, dass sehr viele Pendler großen Stress empfinden. Es gebe auch Hinweise, dass dieser gesundheitliche Auswirkungen habe. Aber bei diesem Komplex sei es schwierig mit Ursache und Wirkung. „Denn das Pendeln kann ja auch mit anderen belastenden Situationen und Bedingungen zusammenfallen, etwa einer sehr herausfordernden neuen Arbeitsstelle, die stress.“

Dr. Knut Petzold findet aber auch die Berichte von Pendlern spannend, für die die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort regelrecht wichtig sind. Die etwa ihr Auto als persönlichen Schutzraum verstehen, in dem sie sich morgens in Ruhe auf die Arbeit beziehungsweise abends auf ihre Rolle in der Familie vorbereiten können: „Die empfinden das Auto als Wohnzimmer, wo sie für sich sind und ein bisschen abschalten können.“

◆ Was müsste sich verändern, damit weniger gependelt wird?

„Meine persönliche Meinung dazu ist: Wir sollten versuchen, die Mobilität allgemeinverträglicher zu gestalten, gerade auch mit Blick

auf die Umwelt – aber nicht, sie mit aller Gewalt zu verhindern. Denn das wird nicht funktionieren.“

Außerdem stellt sich für den Soziologen die Frage nach der Alternative: „Wenn jeder dorthin zieht, wo er arbeitet, haben wir das Problem mit den Entleerungsregionen.“ Das wären solche Städte und Kreise mit wesentlich mehr Aus- als Einpendlern. Die „entvölkern“ sich derzeit zu den Kernarbeitszeiten, aber ansonsten sind die Menschen ja da: Um einzukaufen, Verbrauchssteuern zu zahlen, die Infrastruktur zu nutzen – kurz: um zu leben. Auch im Kreis Recklinghausen standen im Jahr 2018 rund 70.500 Einpendlern 132.000 Auspendler gegenüber.

Aber was wäre, wenn sich der Arbeitsmarkt mehr nach den regionalen Bedürfnissen ausrichten würde? „Unsere empirischen Befunde zeigen, dass die Menschen eher der Arbeit hinterherziehen – und nicht umgekehrt“, so Petzold. Und egal, wo sich eine Behörde oder ein Unternehmen niederlasse – man wisse ja nie, ob die benötigten Arbeitskräfte dann nicht doch wieder aus Nachbarregionen kämen.

Denkbar wäre zwar, dass die Digitalisierung in Zukunft zu mehr Heimarbeit und damit zu weniger regelmäßiger Pendelei führe, so Petzold. „Es könnte aber auch eine Gegenbewegung geben. Wenn die Menschen nicht mehr so häufig mobil sein müssen, sagen sie vielleicht: Dann kann ich ja auch einen Job annehmen, der weiter weg ist.“

Bei allen Problemen, die die Mobilität mit sich bringe, „glaube ich daher nicht“, sagt Petzold, „dass sie zurückgehen wird“. Deshalb wären Handlungsansätze seiner Meinung nach andere: mehr Elektroautos, weniger Individualverkehr, mehr öffentlicher Personennahverkehr – oder auch Pendlerparkplätze, Carsharing, Fahrgemeinschaften.

INFO Dr. Knut Petzold (39) ist Privatdozent an der Ruhr-Universität Bochum. Arbeitsschwerpunkte des Soziologen sind: räumliche Mobilität, Globalisierung, Arbeit und Bildung.

Die Zahl der Pendler steigt seit Jahren an

Kreis RE/Ruhrgebiet. (MG) 4,73 der 9,19 Millionen Erwerbstätigen in Nordrhein-Westfalen sind im vergangenen Jahr täglich mit Bus, Bahn oder Auto über die Grenzen ihres Wohnortes hinweg zur Arbeit in eine andere Stadt gependelt – also etwa jeder zweite Berufstätige. Damit ist die Zahl der Auspendler seit 2011 um gut 14,7 Prozent gestiegen. Das geht aus der aktuellen Statistik des Landesamtes it.NRW hervor. Pendlerhochburgen sind demnach Köln, Düsseldorf, Essen, Bonn und Dortmund, aber auch Münster oder Aachen. Beispiel Düsseldorf: Die Rhein-Metropole verzeichnet an einem Werktag knapp 313.000 Ein- aber nur 106.000 Auspendler – die Stadt wächst also zwischenzeitlich um mehr als 200.000 Einwohner.

Auf der anderen Seite gibt es aber auch Städte, die tagsüber leerer werden. Einige davon liegen im Vest: Castrop-Rauxel verliert werktags mehr als 12.000 Einwohner, Dorsener oder Gladbeck knapp 10.000. Insgesamt ist Recklinghausen ein Auspendler-Kreis: 70.523 Einpendlern stehen hier 132.171 Auspendler gegenüber.

Die IG Bauen - Agrar - Umwelt sprach zuletzt sogar von 152.000 Menschen, die im vergangenen Jahr regelmäßig den Kreis Recklinghausen verließen, um zur Arbeit zu fahren. Dabei berief sich die Gewerkschaft auf eine Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Gewerkschafter Georg Nießing erkannte hier einen „alarmierenden Trend“. Eine Hauptursache für den Pendel-Boom sei der Mangel an bezahlbaren Wohnungen in den Groß- und Unistädten.



Die Pendlerströme in NRW nehmen zu – und damit der Verkehr. –FOTO: DPA

DATEN & FAKTEN

Die meisten Einpendler in den Kreis Recklinghausen kamen 2018 aus:

- 1.) Gelsenkirchen 10.460
- 2.) Dortmund 6310
- 3.) Herne 5872
- 4.) Kreis Coesfeld 5116
- 5.) Bottrop 4845
- 6.) Bochum 4422
- 7.) Essen 4148
- 8.) Kreis Borken 4044
- 9.) Kreis Unna 3526
- 10.) Kreis Wesel 2834
- 11.) Oberhausen 1563
- 12.) Münster 1297
- 13.) Ennepe-Ruhr-Kr. 1249
- 14.) Duisburg 1118
- 15.) Mülheim 502

◆ Insgesamt waren es 70.523 Einpendler (Quelle: it.NRW)

DATEN & FAKTEN

Die meisten Auspendler aus dem Kreis Recklinghausen fuhr 2018 nach:

- 1.) Gelsenkirchen 18.552
- 2.) Dortmund 16.112
- 3.) Essen 14.702
- 4.) Bochum 10.962
- 5.) Herne 9959
- 6.) Bottrop 6788
- 7.) Kreis Unna 4302
- 8.) Kreis Coesfeld 4111
- 9.) Kreis Borken 3819
- 10.) Duisburg 3771
- 11.) Düsseldorf 3721
- 12.) Kreis Wesel 3629
- 13.) Münster 3114
- 14.) Oberhausen 2756
- 15.) Ennepe-Ruhr-Kr. 2509

◆ Insgesamt waren es 132.171 Auspendler (Quelle: it.NRW)

Wenn der Weg zur Arbeit zum Lotteriespiel wird

Die regelmäßige Pendelei nach Essen stresst die Recklinghäuserin Simone Kruse. Oft steht die 39-Jährige fluchend im Stau, schaut im Berufsverkehr gehetzt auf die Uhr. Sie sagt aber auch: „Letztlich habe ich mir das selber ausgesucht.“

Von Markus Geling

Recklinghausen. Auch am heutigen Dienstag ist es wieder so: Um Punkt 8 Uhr muss Simone Kruse die Wasserturm-Apothek in Essen-Hutrop aufschließen. Das bedeutet für die 39-Jährige alte Recklinghäuserin, dass sie spätestens um 6.30 Uhr ins Auto steigt. Allerspätestens. „Denn sonst habe ich verloren.“

Eigentlich beträgt die Entfernung zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort ja nur 35 Kilometer. „An einem Samstagmorgen wäre das in 28 bis 30 Minuten zu schaffen, zumal die Apotheke direkt an der A40-Ausfahrt liegt“, sagt die junge Mutter. Aber dienstags sieht die Verkehrswelt anders aus. In der vergangenen Woche hat die Apothekerin für die Strecke eine Stunde und 21 Minuten benötigt – und ihrem Mann Michael zwischendurch eine mit vielen Flüchen gespickte Sprachnachricht geschickt, um wenigstens etwas Dampf ablassen zu können.

Zwischen 5 Uhr und 5.30 Uhr steht Simone Kruse an einem Morgen wie heute auf – und ist sofort unter Strom. Sie versorgt dann rasch ihre klei-



Um 6.30 Uhr muss Simone Kruse an einem Morgen wie heute ins Auto steigen. Spätestens. –FOTO: PRIVAT

ne Tochter, die anschließend von ihrem ebenfalls berufstätigen Mann zur Tagesmutter gebracht wird, und wirft sich hinter Lenkrad – noch ohne zu wissen, welche Route sie

fahren wird. Denn das hängt davon ab, welche Staus und Verzögerungen „Google Maps“ diesmal anzeigt.

Logisch wäre es ja, die A40 zu nehmen. Aber das ist ihr

um diese Uhrzeit viel zu riskant. Denn die Apothekerin hat den Druck, pünktlich sein zu müssen. 8 Uhr – da gibt es keinen Spielraum. Häufig wählt sie daher die A2 und die B224, „aber auch das ist im November ein Lotteriespiel“. Und so kennt sie mittlerweile auch diverse Nebenrouten und Schleichwege durch Wohnsiedlungen.

Im Revier sieht sie keine Alternative zum Auto

Die Pendelei stresst Simone Kruse. Häufig schimpft die sonst so fröhlich wirkende Frau im Stau vor sich hin. Dabei fällt es ihr allerdings schwer, einen konkret Schuldigen zu benennen. „In den Baustellen auf den Autobahnen wird gearbeitet, ich sehe ja die Fortschritte“, sagt sie beispielsweise.

Was die Recklinghäuserin aber wirklich wütend macht, ist die Situation im öffentlichen Personennahverkehr. Denn: „Der ÖPNV ist sehr teuer, funktioniert aber trotzdem nicht so gut, dass ich die 35 Kilometer nach Essen in einer angemessenen Zeit zurücklegen könnte.“

Theoretisch würde es von ihrer Haus- zur Apothekentür

eine Stunde und elf Minuten dauern. In der Praxis, so ihre Erfahrung, „ist die Strecke aber nicht in weniger als zwei Stunden zu schaffen“. Als Studentin in Frankfurt habe sie einen ganz anderen ÖPNV kennengelernt, einen, der eine echte Alternative darstelle. Aber im Ruhrgebiet sieht sie keine Chance, aufs Auto zu verzichten.

„Letztlich habe ich mir das mit der Pendelei selber ausgesucht. Ich könnte mich ja auch nach einer Stelle in Recklinghausen umsehen“, sagt die junge Mutter. Dass sie das nicht tut, „liegt an meiner unglaublichen Verbundenheit zu der Apotheke in Essen“. Zu dem gesamten Team, dem Chef, den Kunden – „sie sind mir alle ans Herz gewachsen. Das möchte ich nicht einfach so aufgeben“.

Ein Umzug kommt nicht infrage

Die Möglichkeit, das Dilemma durch einen Umzug nach Essen zu lösen, sieht sie ebenfalls nicht. „Mein Mann ist in Recklinghausen tief verwurzelt, außerdem haben wir hier ein Haus gekauft, uns hier gebunden.“ Und wäh-

rend sie das sagt, fallen ihr weitere Argumente ein, die für das Pendeln sprechen. Sie müsse ja nicht jeden Morgen um 8 Uhr in Essen sein. Wenn sie ihrem anderen Job nachgehe, ihrer Dozententätigkeit an der dortigen Lehranstalt für pharmazeutisch-technische Assistenten, reiche auch 10 Uhr. Und seitdem sie auf der Fahrt Podcasts höre, gerne auch, um sich fortzubilden, komme ihr die Zeit im Auto auch nicht mehr so verloren vor.

Das Pendeln ist in der Apotheke aber auch oft ein Thema im Gespräch mit den Kunden. „Die erzählen mir, dass sie einen neuen Job haben, jetzt regelmäßig nach Duisburg oder Düsseldorf fahren müssen. Dass sie jetzt genau das machen, was sie immer machen wollten. Und dann stehen sie ein halbes Jahr später vor mir und haben einen Bluthochdruck entwickelt“, erzählt die Apothekerin. Und ergänzt nachdenklich: „Ich sehe da einen Zusammenhang.“

Die Vor- und Nachteile des Pendelns: Es ist ein ewiges Abwägen. Auch bei Simone Kruse. Gerade an einem Dienstag wie heute.