

Wachsende Probleme von Fernpendlern

Ergebnisse einer empirischen Regionalstudie*

Das beruflich bedingte Fernpendeln von Arbeitnehmern hat in der Bundesrepublik Deutschland insbesondere in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Die durch den Mikrozensus¹ und die Volkszählungen² ermittelten Daten zeigen dies eindeutig.

Eine Zunahme bei diesen Pendlergruppen um mehr als 88 % im Zeitraum von 1978 bis 1988 muß als alarmierend angesehen werden³.

Tabelle 1:
*Fernpendler mit einem täglichen Hinweg von mehr als 50 km
und mehr als 60 Minuten zur Arbeitsstätte
in der Bundesrepublik Deutschland*

	Mikrozensus		
	1978 ¹	1985 ¹	1988 ²
Pendler mit mehr als 50 km Hinweg zur Arbeitsstätte	413 000	710 000	779 000
Pendler mit mehr als 60 Min. Hinweg zur Arbeitsstätte	496 000	908 000	934 000

1 nach: Wirtschaft und Statistik 2/88, S. 88.

2 Angaben des Stat. Bundesamtes, September, Oktober 1989.

Auf diesem Hintergrund ist es von besonderem Interesse, konkrete regionale Entwicklungen zu untersuchen, einerseits zur Ermittlung quantitativer Dimensionen und andererseits hinsichtlich der Gesamtproblematik der betroffenen Pendler, ihrer demographischen Daten, der damit verbundenen Belastungen und Beanspruchungen, der Ursachen und Gründe für das Pendeln und der Aufrechterhaltung der örtlichen Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsort.

Im Rahmen eines Projektes an der Fachhochschule Fulda wurde eine Untersuchung durchgeführt, die die Problematik der Pendlerinnen und Pendler zum Gegenstand hat, die in der osthessischen Region (Raum Fulda) leben und im Rhein-Main-Gebiet arbeiten⁴.

Legt man den Kreis Fulda (Stadt und Land) zugrunde, so erhält man aus den Volkszählungsdaten die in Tabelle 2 aufgeführten Ergebnisse.

Tabelle 2:
*Berufspendler mit einem Arbeitsweg von 60 Minuten
 und mehr für den Hinweg zur Arbeitsstätte*

Kreis Fulda	Volkszählung		Steigerung in Prozent
	1970 ¹	1987 ²	
Erwerbstätige ²	77 521	79 635	2,7
Pendler (mit einem täglichen Hinweg von 60 Min. und mehr ³)	2 023	3 965	96,0
in Prozent	2,61	4,98	90,8

1 Die Daten für 1970 wurden aus den Zahlen der damals bestehenden Kreise für die jetzigen Kreise (Gebietsreform) umgerechnet.

2 Quelle: Heinz-Kurt Rempel: Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung am 25. Mai 1987, weitere Ergebnisse der Volkszählung 1987, in: Staat und Wirtschaft in Hessen 7/8, 1989, S. 89 ff.

3 Angaben des Hess. Stat. Landesamtes, Sept. 1989.

Es ergibt sich eine Steigerung von mehr als 90 % der Pendler dieser Gruppe, die 1987 absolut 3 965 im Kreisgebiet Fulda betragt⁵.

Diese Pendler benutzen zum größeren Teil für die Bewältigung des Arbeitsweges ins Rhein-Main-Gebiet den Pkw, zum geringeren Teil die Bundesbahn als Hauptverkehrsmittel⁶.

Die im Projektrahmen durchgeführte Befragung zielt nicht auf die Ermittlung der Pendlerquantität, sondern auf qualitative Komponenten von ausschließlich die Bundesbahn als Hauptverkehrsmittel benutzenden Fernpendlern. Es wurden 308 Fragebögen von solchen Pendlern in die Auswertung einbezogen, die zu einschlägigen Zeiten "Pendlerzüge" von den Bahnhöfen Fulda und Neuhaus in Richtung Frankfurt benutzen.

Mit dem eingesetzten Fragebogen wurden Informationen zu folgenden Bereichen ermittelt: Daten über Alter, Familiensituationen, Wohnverhältnisse, Arbeitsort, Berufe, Status, Tätigkeitsbereiche, Arbeitgeber, Arbeitszeit und benutzte Verkehrsmittel; es wurden die Gründe für das Pendeln ermittelt, die dadurch bedingten Belastungen und Beanspruchungen erfaßt und deren Bewertung analysiert. Gefragt wurde ferner danach, was einer Erwerbstätigkeit in der Region Fulda entgegensteht, welche Rolle Umzugserwägungen zum Arbeitsort spielen, bzw. was für die Wohnortbindung an die osthessische Region wichtig und ausschlaggebend ist.

Einige der in der Studie, auf der dieser Beitrag basiert, ausführlich beschriebenen Ergebnisse werden im folgenden zusammenfassend dargestellt.

Im ersten Teil der Studie werden im wesentlichen die demographischen Ergebnisse präsentiert. Die Pendler weisen eine ähnliche Altersgliederung auf wie die Beschäftigten insgesamt im Raum Fulda. Sie sind über alle Altersklassen verteilt, mit einer deutlichen Dominanz in den Altersgruppen von 20 bis 30 Jahren (46,5 %). Etwa 70 % sind Männer und ca. 30 % Frauen. Mehr als 76 % der Pendler haben ihren Arbeitsplatz in Frankfurt, die übrigen verteilen sich auf Offenbach (9 %) und ca. 15 % auf Hanau, Mainz, Wiesbaden, Gelnhausen u.a.

Von den befragten Pendlern sind mehr als 50 % Angestellte und über 34 % Beamte. Fast die Hälfte (46 %) dieser Pendler ist im öffentlichen Dienst tätig, mehrheitlich bei Bahn, Post, Finanzverwaltung und Polizei, 20 % sind in der Industrie, 16 % in anderen Dienstleistungsbetrieben, knapp 10 % bei Banken und die restlichen im Handwerk und Handel beschäftigt.

Dieser hohe Anteil von Beschäftigten im öffentlichen Dienst ist ein deutlicher Hinweis auf Defizite an Arbeitsplätzen im öffentlichen Sektor der Region und z.T. das Ergebnis struktureller Veränderungen (z.B. Standortverlagerungen, Zentralisierung im Rhein-Main-Gebiet) in diesem Bereich, die in der Vergangenheit eine Rolle gespielt haben und auch gegenwärtig ein Thema in der Region sind. Zahlreiche Anmerkungen von Befragten zeigen gerade in diesem Beschäftigungsbereich ein hohes Maß an Unzufriedenheit, die vom Klagen über "Zwangsversetzungen" bis hin zur Resignation bezüglich "Rückversetzungsanträgen" und dem Bemängeln von "Unflexibilität öffentlicher Arbeitgeber" reichen.

Jeweils ca. 37 % der befragten Pendler wohnen im Eigenheim bzw. im Haushalt der Eltern, 26 % hingegen in einer gemieteten Wohnung. Zwischen der Wohnung und dem Bahnhof, von dem aus Pendlerzüge benutzt werden, liegt für 25 % eine Entfernung von 3-15 km und für weitere 25 % eine Distanz von 16-50 km, worin sich bereits das Problem des Zubringerverkehrs andeutet.

Im zweiten Teil der Untersuchung werden die vielfältigen Belastungen und Probleme der Pendler deutlich. Herausragend sind hier insbesondere folgende Ergebnisse:

Etwa 91 % der Befragten müssen täglich 3 Stunden und mehr für Wegezeiten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz aufbringen, über die Hälfte der Pendler (ca. 52 %) benötigt sogar 4 und mehr Stunden pro Tag, der Durchschnitt liegt bei 3,7 Stunden täglicher Wegezeit. Die unverhältnismäßig hohen Zusatzbelastungen, die durch die Pendlerzeiten entstehen, werden daran deutlich, daß diese Fernpendler täglich grundsätzlich mehr als 12 Stunden, ja z.T. auch bis zu 14 Stunden von Wohnung und Familie abwesend sind (arbeitsbedingter Zeitaufwand). Hinzu kommt der dafür erforderliche finanzielle Aufwand (Fahrtkosten) bei mehr als 60 % der Befragten in Höhe von 300 bis 400 DM und von ca. 20 % sogar von mehr als 400 DM monatlich. Lediglich etwa 36 % erhalten eine Arbeitgebererstattung von Fahrtkosten oder einen Fahrtkostenzuschuß. Im Kontext dazu ist von Interesse, daß von diesen die Bahn als Hauptverkehrsmittel benutzenden Pendlern weitere (z.T. mehrere) Verkehrsmittel als Zubringer zum Bahnhof benutzt werden. Die Befragten nennen dazu: Ca. 75 % den Pkw, 44 % die Bundesbahn, 43 % die U-/S-Bahn, 26 % den Bus und lediglich 4 % das Fahrrad, und 2 % gehen diesen Weg zu Fuß.

Die Befragung macht ferner deutlich, daß Pendeln kein kurzfristiges oder übergangsbedingtes Problem ist: Über 40 % der Befragten pendeln seit mehr als fünf Jahren und immerhin fast 1/4 (ca. 23 %) seit zehn Jahren und länger.

Rund 63 % der Befragten empfinden das Pendeln als eine unzumutbare starke Belastung, 29 % betrachten dies als zumutbar, für knapp 8 % stellt es keine oder eine geringe Belastung dar. In dieser Belastungs- und Beanspruchungssituation schlagen sich verschiedene Faktoren nieder. Zeitlichen Belastungsdimensionen (lange Abwesenheit von Familie, von sozialen Beziehungen, geringe Freizeitmöglichkeiten etc.), die sich insgesamt in einer Reduktion des verfügbaren Zeitbudgets niederschlagen, stehen Stressfaktoren und gesundheitliche Beeinträchtigungen gegenüber (aus veränderten bzw. verkürzten Ruhe-, Schlaf- und Erholzeiten; Verminderung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit im Arbeitsprozeß und im persönlichen Bereich etc.), von denen angenommen werden muß, daß sie sich längerfristig auf die Gesamtkonstitution und den konkreten Gesundheitszustand dieser Gruppe

negativ auswirken, was sich beispielsweise in Krankheits- und Absentismusquoten niederschlägt⁷.

In der Beantwortung der Frage nach den Gründen, weshalb die Pendler im Rhein-Main-Gebiet arbeiten, werden folgende Ursachen genannt: die schlechte Arbeitsmarktlage in Fulda (57,5 %), bessere berufliche Chancen (26,3 %), höheres Einkommen (20,8 %), interessantere Tätigkeit (14,9 %), Arbeits- und Betriebsklima (12,3 %) und Versetzung (12 %). Danach sieht ein großer Teil berufliche Chancen überhaupt nur außerhalb der Region Fulda und bewertet die Arbeit als solche dort positiver als in dieser Region. In Verbindung mit der Frage nach den Bedingungen für die Arbeit in der Region Fulda werden diese Aussagen präzisiert. Fast alle Befragten (über 98 %) würden bei entsprechenden Voraussetzungen eine Tätigkeit in der Region Fulda bevorzugen. Daraus wird deutlich, daß die Qualität der Arbeit, also ein entsprechender Arbeitsplatz (über 79 %) und gleiche berufliche Möglichkeiten (ca. 21 %) für viele die entscheidenden Voraussetzungen sind, die sogar höher bewertet werden als die Einkommenskomponente. Ein Anteil von ca. 21 % der Pendler wäre sogar bereit, für einen Arbeitsplatz in der Region Einkommenseinbußen zu akzeptieren.

Die Ergebnisse der Untersuchung betonen eine besondere Regionalbindung der Pendler. Trotz ihrer großen Belastungen ist die Umzugsbereitschaft hin zum Arbeitsort gering, wobei eine gewisse Abhängigkeit zu den Wohnverhältnissen besteht (Eigentum, Miete), aber auch Vorbehalte bzw. Vorurteile gegenüber der Großstadt genannt werden. Lediglich etwa 10 % der Befragten erwägen einen Umzug zum Arbeitsort. Die Bindungen der Pendler an den Wohnort sind vielfältig. So nennen aus 8 vorgegebenen Antwortmöglichkeiten (3 Nennungen möglich): 68,2 % Familienbindung, 56,8 % Lebensqualität, Landschaft und Freizeit, 50 % Freunde und Bekannte, 36,7 % Eigenheim und jeweils 23,4 % günstige Lebenshaltung und Vereinsaktivitäten, 2,6 % Nebenerwerb und 4,5 % sonstige Gründe.

Schlußfolgerungen aus den Ergebnissen werden am Ende der Studie in 12 Punkten skizziert, die sowohl aktuellen Handlungsbedarf als auch längerfristige Konsequenzen und Erfordernisse beinhalten:

So werden Vorschläge zu kurzfristigen Verbesserungen und zur Minderung der Belastungen der Pendler genannt, wie: Maßnahmen zum Zeitausgleich im Rahmen der Anrechnung von Anteilen der Pendelzeiten auf die Arbeitszeit oder ergänzende Urlaubszeiten, freie Tage etc., die durch tarifvertragliche Regelungen oder Betriebsvereinbarungen abgesichert werden könnten; zielstrebige Rückversetzungsbemühungen der jeweiligen öffentlichen Arbeitgeber oder solcher Unternehmen mit regionalen Filialstrukturen; Verbesserungen im Bereich der Fahrtkostenerstattungen bzw. -vergünstigungen. Aber auch die Schaffung bzw. Verlagerung entsprechend qualitativer Arbeitsplätze in hinreichender Anzahl in die osthessische Region wird thematisiert, um hochqualifizierte Fachkräfte in der Region zu halten und damit Innovationspotentiale für Osthessen langfristig zu stabilisieren und jüngeren qualifizierten Fachkräften berufliche Perspektiven in der Wohnregion zu eröffnen.

Hinsichtlich der statistisch sich regional vergleichsweise günstig darstellenden Arbeitsmarktsituation wird auf den hohen Anteil der Auspendler aus dem osthessischen Raum verwiesen und darauf, daß bei Berücksichtigung dieser Pendler die Arbeits- bzw. Beschäftigungsquote für Osthessen sich um

mehr als 2 % ungünstiger darstellt und sich das Verhältnis zwischen Süd- und Nord-/Osthessen weiter zuungunsten der hier untersuchten Region verschiebt.

Zur Verkehrsplanung und zum Einsatz von Bahn, verschiedenen Zubringern in Anzahl und Qualität der Verkehrsmittel werden konkrete Verbesserungsmaßnahmen empfohlen. Diese sind durch bessere Koordination von Zubringerverkehrsmitteln und Fahrplänen mit der Bundesbahn möglich, insbesondere in Form von quantitativem und qualitativem Ausbau. Aber auch der Einsatz von mehr "Pendlerzügen" zu einschlägigen Zeiten, verbesserte Ausstattung beispielsweise auf IC-Niveau mit entsprechendem Serviceangebot und zuverlässige Pünktlichkeit der Bahn sind Ansatzpunkte, die sich aus Defiziten bzw. Mängeln ergeben, die in der Untersuchung ermittelt wurden.

Wesentliche mittel- und längerfristige Forderungen richten sich an die Privatwirtschaft und an die öffentlichen Arbeitgeber sowie an die politisch verantwortlichen Institutionen und Gebietskörperschaften der Region, die das Pendlerproblem anders als bisher in ihre Planungen und Entwicklungsprioritäten sowie in Entscheidungen bezüglich Zentralisierung oder Dezentralisierung von Betriebseinheiten, Dienststellen etc. einbeziehen müßten. Dies gilt auch für die strukturpolitischen Aktivitäten der Hessischen Landesregierung und für Einzelbereiche der Bundespolitik (z.B. Bahn, Post), für die Planungen bezüglich der Regionalentwicklung und Strukturförderung in Hessen insgesamt.

Anmerkungen

* Vgl. Pendlerprobleme in der Region Fulda. Eine empirische Untersuchung zu arbeitsplatzbedingtem Pendeln zwischen der Wohnregion Fulda/Osthessen und dem Arbeitsort im Rhein-Main-Gebiet, von Prof. Dr. Erich Ott, unter Mitarbeit von Margret Ritter, Norbert Tegel und einer studentischen Arbeitsgruppe. — Fulda 1989.

1 Von den verschiedenen im Mikrozensus ermittelten Pendelentfernungen und Pendelzeiten sind hier nur die Gruppen mit der größten Entfernung und längsten Wegezeit vom Wohnort zur Arbeitsstätte von Interesse: "Täglicher Hinweg von 50 km und mehr bzw. 60 Minuten und mehr zur Arbeitsstätte".

2 Die Gesamtdaten zu Pendlern in der Bundesrepublik aus der Volkszählung 1987 liegen noch nicht vor. Bereits zugängliche Regionaldaten der Statistischen Landesämter belegen die steigenden Quoten.

3 Vgl. dazu Hans-Joachim Heidenreich: Berufs- und Ausbildungspendler — Ergebnisse des Mikrozensus. In: Wirtschaft und Statistik, Heft 2/1988.

4 Diese Gruppe erfüllt die Kriterien größter Entfernung bzw. längster Wegezeiten von Volkszählung und Mikrozensus: "50 km und mehr für den Hinweg zur Arbeit" und "60 Minuten und mehr für den Hinweg zur Arbeit".

5 Vgl. dazu detaillierter: Erich Ott: Entwicklung und Probleme beruflich bedingten Pendelns. Referat zum Symposium "Regionale Initiativen zur Verbesserung der Situation der Berufspendler zwischen der osthessischen Region und dem Rhein-Main-Gebiet — kurz-, mittel- und längerfristige Handlungsmöglichkeiten —". — Fulda, Oktober 1989, S. 5 ff.

6 Genauere aktuelle Zahlen dazu liegen zur Zeit noch nicht vor; die Ergebnisse der Volkszählung 1987 sind noch nicht veröffentlicht, werden dazu aber genauere Erkenntnisse liefern.

7 Dazu fehlen bisher in der Bundesrepublik einschlägige Untersuchungen. Aus den Ergebnissen der hier dargestellten Befragung läßt sich diese These jedoch begründet ableiten. Sie wird auch gestützt durch Untersuchungen, die im Rahmen eines Projektes in einigen EG-Ländern in den Jahren 1984 und 1985 gewonnen wurden. Vgl. dazu: Die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz — Die Auswirkungen des Pendelverkehrs auf die Gesundheit und Sicherheit der Pendler, zusammenfassender Bericht. Hrsg.: Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. — Dublin 1984 sowie: Pendelverkehr — Partizipationserfahrungen, Konsolidierter Bericht. Hrsg.: Europäische Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. — Dublin 1984 und insbesondere: G. Costa: Die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz: Die Auswirkungen des Pendelverkehrs auf die Gesundheit und Sicherheit der Pendler — zusammenfassender Bericht. — Verona 1984.

*Prof. Dr. Erich Ott
Fachhochschule Fulda
Fachbereich Sozial- und
Kulturwissenschaften
Marquardstraße 35
6400 Fulda 1*