

**Press release****Johannes Gutenberg-Universität Mainz****Petra Giegerich**

10/17/2008

<http://idw-online.de/en/news283923>Research projects, Research results  
Social studies  
transregional, national**Europäer sind sesshaft, aber als Pendler und Dienstreisende viel unterwegs****Erste repräsentative Studie in Europa zu berufsbedingter räumlicher Mobilität zeigt: Jeder zweite Erwerbstätige hat Erfahrungen mit Mobilität**

Auch in Zeiten steigender Mobilitätserfordernisse zeigen sich die Menschen in Europa erstaunlich sesshaft: Sie ziehen selten über weite Strecken um und migrieren kaum. Aber Europäer entwickeln vielfältige Strategien, um den Mobilitätsanforderungen dennoch nachzukommen: Sie pendeln täglich oder wöchentlich über große Distanzen, führen Fernbeziehungen, lassen sich ins Ausland entsenden oder unternehmen häufig längere Dienstreisen. Annähernd jeder zweite Erwerbstätige in Europa hat Erfahrung mit berufsbedingter räumlicher Mobilität. Die bei weitem häufigste Mobilitätsform ist Fernpendeln: 41 Prozent der Mobilen sind Fernpendler und benötigen mindestens zwei Stunden täglich für den Weg zur Arbeit und zurück. Weitere 29 Prozent der Mobilen übernachten - etwa als Dienstreisende, Wochenendpendler oder Saisonarbeiter - mindestens 60-mal im Jahr fern ihres Wohnortes. 14 Prozent der berufsbedingten Mobilität entfallen auf Umzug innerhalb eines Landes. Migration und Auslandsentsendungen spielen mit insgesamt 4 Prozent dagegen nur eine marginale Rolle. 12 Prozent der Mobilen sind sogar in mehr als einer Form mobil.

Diese Ergebnisse basieren auf der ersten repräsentativen Studie über Verbreitung, Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa. Die Studie mit dem Titel "Job Mobilities and Family Lives in Europe" wurde innerhalb des Sechsten Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung der Europäischen Kommission finanziell gefördert, in Frankreich, Deutschland, Spanien, Polen, der Schweiz und Belgien durchgeführt und von der Johannes Gutenberg-Universität Mainz koordiniert. Für das Forschungsprojekt wurden insgesamt 7.220 Menschen im Alter von 25 bis 54 Jahren befragt. 16 Prozent der Erwerbstätigen sind derzeit mobil, weitere 32 Prozent haben in der Vergangenheit Mobilitätserfahrungen gemacht. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Ländern in Bezug auf das Ausmaß gegenwärtiger Mobilität gering. Deutschland weist mit 18 Prozent den höchsten Anteil mobiler Erwerbstätiger auf, die Schweiz mit 13 Prozent den niedrigsten.

Die Untersuchung zeigt auch einen Anstieg der beruflichen Mobilitätserfordernisse in den letzten zwanzig Jahren. "Die heute 30-Jährigen haben jetzt schon deutlich mehr Mobilitätserfahrungen als die heute 50-Jährigen", fasst der Koordinator des Projekts, Prof. Dr. Norbert Schneider von der Universität Mainz, die Befunde zum Wandel von Mobilität zusammen.

Trotz der verbreiteten Mobilitätserfahrungen muss das weitere Mobilitätspotenzial den Autoren der Studie zufolge als eher gering eingestuft werden. 53 Prozent der nicht-mobilen Erwerbstätigen sind nicht oder nur sehr eingeschränkt mobilitätsbereit. Besonders die Vorstellung, umzuziehen und den angestammten Lebensmittelpunkt zu verlagern, wird von einer großen Mehrheit der Befragten abgelehnt. Eher noch können sich die Europäer vorstellen, zu einem Arbeitsort zu pendeln. Diese Präferenz, die ja auch der realen Verteilung der Mobilitätsformen entspricht, zeigt, dass Menschen Kompromisse suchen zwischen einer ausgeprägten Heimatverbundenheit und den Anforderungen des Arbeitsmarktes, mobil zu werden.

Die Mobilitätserfahrungen der Europäer unterscheiden sich je nach Geschlecht, Alter und Bildung deutlich. Männer sind häufiger mobil als Frauen, Junge mobiler als Ältere und Akademiker öfter mobil als andere Bildungsgruppen. Auch die Größe des Unternehmens hat einen Einfluss. Beschäftigte in internationalen Unternehmen sind mobiler als solche in kleinen und mittelständischen Betrieben. Unterschiede werden darüber hinaus im Hinblick auf die Mobilitätsform erkennbar. Während Junge und Akademiker zum Umzug neigen, ziehen Ältere und Nicht-Akademiker es vor zu pendeln.

Die Ursachen der steigenden Mobilitätserfordernisse liegen nicht nur im Wandel des Arbeitsmarktes; die stärkere Erwerbsbeteiligung der Frauen führt ebenfalls zu einem Anstieg der Mobilität. So ist beispielsweise Wochenendpendeln für viele Paare die einzige Möglichkeit, ihre Partnerschaft und die Berufstätigkeit beider Partner in Einklang zu bringen.

Mobilität erhält heute zunehmend einen ambivalenten Charakter: Für einige eröffnet sie neue Chancen und fördert sozialen Aufstieg, für andere ist Mobilität der einzige Weg, Arbeitslosigkeit und sozialen Abstieg zu vermeiden. Auf die Bedeutung von Mobilität als Überlebensstrategie weist Prof. Dr. Anna Giza-Poleszczuk von der Universität Warschau hin: "Für ein Viertel der Mobilen ist Mobilität die letzte Möglichkeit zur Existenzsicherung."

Die Folgen der Mobilität erstrecken sich auf das subjektive Wohlbefinden, die Gesundheit, die sozialen Beziehungen und auf das Familienleben. So forciert Mobilität beispielsweise die traditionelle Aufgabenteilung zwischen Männern und Frauen bei der Kinderbetreuung. Während mobile Männer verstärkt durch ihre Partnerinnen von ihren Aufgaben entbunden werden, ist dies bei mobilen Frauen viel seltener der Fall. Damit verschärft sich die Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Mobilität speziell für Frauen. Mobilität hemmt zudem die Familienentwicklung insbesondere für Frauen; mobile Frauen - nicht aber mobile Männer - bleiben häufiger kinderlos und auch häufiger ohne Partner. Im Gegenzug senkt Elternschaft die Mobilitätsbereitschaft von Männern und insbesondere von Frauen deutlich.

Mobilität hat nicht per se negative Auswirkungen auf Wohlbefinden und Zufriedenheit. Es kommt darauf an, in welcher Form Menschen mobil sind. Insbesondere Wochenend- und Fernpendeln sind oft mit erheblichen Belastungen verbunden, während die Belastung durch Umzug eher gering ist. Daneben wird das Ausmaß der Belastung vor allem durch die Arbeitsbedingungen beeinflusst sowie durch die Umstände, unter denen die Betroffenen mobil geworden sind. "Insbesondere dort, wo Mobilität als Zwang erlebt wird, unvorhergesehen oder ungewollt eintritt, wird sie als besonders belastend empfunden", betont Prof. Dr. Gerardo Meil von der Universidad Autónoma de Madrid.

"In Zeiten steigender beruflicher Mobilitätserfordernisse sind Politik und Wirtschaft gefordert, neue Strategien zu entwickeln, um die Mobilitätsbereitschaft der Europäer zu fördern und gleichzeitig die negativen Konsequenzen erhöhter Mobilität zu minimieren", folgert Prof. Dr. Norbert Schneider aus den Studienergebnissen. Der Beitrag der Arbeitgeber kann darin bestehen, Arbeitszeiten weiter zu flexibilisieren, mehr Arbeit von zu Hause zu ermöglichen, sich an den Mobilitätskosten der Beschäftigten stärker zu beteiligen und die Mobilitätsanforderungen für den Einzelnen zu beschränken.

URL for press release: <http://www.sociologie.uni-mainz.de/familie/> ; <http://www.jobmob-and-famlives.eu>