

Die Trolley-Gesellschaft: Pendeln als Lebensform

Deutschland ist in Bewegung. Millionen Menschen arbeiten weit entfernt von dem Ort, an dem sie leben. Am Wochenende oder sogar täglich reisen die Pendler durch das Land. Experten erwarten, dass der Trend stark zunimmt - mit großen Folgen für die gesamte Gesellschaft, vor allem aber für die Liebe

Es ist sonnig und warm draußen, ein schöner Sonntagnachmittag. Nur die Laune der 29-jährigen Dana Barko verfinstert sich von Minute zu Minute mehr. Sie sitzt allein in ihrer Wohnung, schaut aus dem Fenster und fragt sich, warum sie sich schon wieder wie eine Witwe fühlt. Die Antwort kennt sie natürlich: weil sie eine Distanzbeziehung führt. Ihr Freund, der 34-jährige Ernst Zajek, ist vor 20 Minuten ins Auto gestiegen und fährt - ebenfalls einsam - über die Autobahn, während andere Paare durch die Sonne spazieren oder schwimmen gehen. Schon am Morgen war Dana mit würgendem Gefühl im Magen aufgewacht - und mit dem Gedanken: "Heute ist wieder Abschiedstag."

Seit drei Jahren sind Ernst und Dana ein Paar. Aber zusammen an einem Ort sind sie nur alle ein bis zwei Wochen. Sie absolviert eine Ausbildung zur Musiktherapeutin bei Luzern in der Schweiz, er arbeitet als Familientherapeut bei Murnau in Bayern. Zwischen ihnen liegen 350 Kilometer, fünf Stunden Fahrzeit und zwei Berufe, die sie nicht aufgeben wollen.

Dana und Ernst sind zwei von zwei bis drei Millionen Menschen, die in Distanzbeziehungen leben - je nach Berechnung sind das bis zu zwölf Prozent aller Paare im Land. Solche Paare haben zwei Haushalte und pendeln meist am Wochenende zueinander. Vor 20 Jahren waren es sechs Prozent. Bis zum neuen Jahrzehnt könnte sich ihre Zahl laut Experten auf 20 Prozent fast verdoppeln. Dabei sind die Tagespendler, die mindestens zwei Stunden pro Tag im Auto sitzen, gar nicht berücksichtigt. Deren Zahl stieg von 950 000 im Jahr 1996 auf 1,5 Millionen im Vorjahr.

Längst sind es nicht mehr Seemänner und Fernfahrer, aus denen sich Pendler-Paare primär rekrutieren, sondern Banker, Werber, Journalisten und Freiberufler aller Art - meist jung und gut ausgebildet. 48 Prozent sind Akademiker oder haben zumindest Abitur, fast 75 Prozent sind bis zu 30 Jahre alt.

Drei Viertel von ihnen sehen sich aus beruflichen Gründen dazu gezwungen.

Und der Mobilitätsdruck wird weiter steigen, davon ist etwa Klaus Zimmermann überzeugt. Der Direktor des Instituts zur Zukunft der Arbeit (IZA) sieht viele Gründe für diese Prognose. Da ist natürlich die Verschärfung der Zumutbarkeitsregeln für Arbeitslose durch Hartz I und II, die 2003 in Kraft trat: Jedes Job-Angebot bundesweit muss angenommen werden, sofern absehbar ist, dass der Arbeitslose binnen drei Monaten keine Stelle im Heimatort bekommen wird. Ledige können zum Umzug gezwungen werden.

Auch die steigende Zahl befristeter Arbeitsverhältnisse (bei den bis zu 25-jährigen Arbeitnehmern: ein Viertel) führe zu mehr Pendlern, die republikweit nach Stellen suchten. "Zudem werden Firmen weiterhin die Chance zum Outsourcing nutzen, weil Personalkosten zumal im Dienstleistungsbereich noch wichtiger werden", so Zimmermann. "Dadurch wird in immer mehr Berufsfeldern der Typ des Freelancers, des freien Mitarbeiters, vorkommen, der seine Leistung projektbezogen überall im Land und auf Zeit anbietet."

Langfristig sei abzusehen, dass ökonomische Investitionen in Ballungszentren zu-, sonst aber abnehmen. Dann würden Menschen außerhalb der Ballungszentren, sofern sie nicht wegzögen, noch häufiger zur Arbeit pendeln müssen. "Wer etwas werden will, der muss sich bewegen", resümiert auch Christoph Netta, Chef der Personalberatung Heidrick & Struggles. Denn: "Räumliche Mobilität wird in Zukunft als Grundvoraussetzung beruflicher Karriere noch wichtiger als bisher."

Das neue Nomadentum hinterlässt schon jetzt deutliche Spuren. Wer freitagnachmittags und sonntagabends im Zug sitzt, bemerkt es sofort. Liegt die Zugauslastung im Fernverkehr durchschnittlich bei 40 Prozent, steigt sie zu diesen Zeiten auf 95 bis 100 Prozent (etwa 800 000 Menschen). Bei der Bahn bezweifelt niemand, wie wichtig die Wochenendpendler fürs Geschäft sind. Als zum Beispiel die Neubaustrecke zwischen Frankfurt am Main und Köln eingeweiht und damit die Fahrzeit auf eine Stunde halbiert wurde, meldeten sich viele hundert

Wochenendpendler bei der Bahn und teilten mit, sie wollten nun aufs Tagespendeln umsteigen und ihr Frankfurter Apartment aufgeben.

Auch auf dem Mietmarkt zeigen sich Folgen dieser Mobilisierung. Seit den 90er-Jahren hat sich ein Markt-Segment besonders gut entwickelt: das Wohnen auf Zeit, zumal in möbliert gemieteten Apartments. Zudem sind Mietverhältnisse kurzlebig geworden. Verweilte ein Mieter bis 1999 noch um die zwölf Jahre in seiner Wohnung, bleibt er heute im Schnitt nur rund drei Jahre. Bei Apartments sank die Mietdauer von durchschnittlich fünf Jahren auf eines.

Das Massenpendeln mit all seinen Folgen wird aber nicht nur durch Berufszwänge ausgelöst. Der Mainzer Soziologe Norbert Schneider sieht eine weitere Voraussetzung dafür in dem "Verbindlichkeitsverlust traditioneller Lebensmodelle". Früher sei eine Beziehung definiert worden als Ehe und Elternschaft an einem Ort. Das sei passé. Nun erst könnten andere Wertvorstellungen sich bei beiden Geschlechtern voll entfalten - vor allem die Selbstverwirklichung im Beruf. Wer eine hoch spezialisierte Ausbildung absolviert habe, wolle etwas daraus machen. Das sei aber dort, wo der Partner lebe, oft nicht möglich.

Deshalb leben Dana und Ernst in verschiedenen Städten. Freitags nach der Arbeit steigt einer von beiden für fünf Stunden ins Auto, fährt 350 Kilometer über Landstraßen und Autobahnen, auf denen sie jede Delle und jeden Hügel am Straßenrand kennen. Immer wieder rasen sie die ungeliebte Strecke zwischen Murnau und Luzern rauf und runter - für den anderen. Und der weiß diese Reismühen als Tat gewordenen Strauß Rosen zu schätzen.

Entsprechend genießen sie die Wochenenden, an denen sie die Grundbausteine der Zweisamkeit feiern, mit ausführlichen Spaziergängen und ausgiebigem Kochen. Anfangs hatten sie die freien Tage mit Terminen überfüllt und in eine weitere Stressphase verwandelt. Aber nach drei Jahren Distanzbeziehung wissen sie solche Fehler zu vermeiden. Zugleich mutierten sie jedoch zu Abschieds-Experten. Sie kennen sämtliche Tonlagen der Trennung, vom "Bald-sehen-wir-uns-ja-wieder"-Dur über das anschwellende "Jetzt-bitte-nicht-weinen"-Tremolo bis hin zum "Ich-hab-es-alles-so-satt"-Moll.

In solchen Erfahrungen sieht Joachim Lask, der Psychologe und Leiter des Mühltaler Worklife-Instituts, eine Gefahr: "Fernbeziehungen sind deutlich stressreicher, weil Zeitmangel und finanzielle Belastung größer sind. Auch zwei stark individualisierte Lebensstile zu harmonisieren, wie die zwei Haushalte es begünstigen, ist schwierig." Das könne ermüden, und damit die Bereitschaft, treu zu leben, reduzieren.

Laut dem Soziologen Norbert Schneider klagen über 60 Prozent der Distanzpaare, die geografische Ferne schade ihrer Liebe. 40 Prozent bemängeln, zu wenig Zeit füreinander zu haben. Und "die Partnerschaftsdauer", so Schneider, "ist im Vergleich zu anderen Lebensformen relativ kurz." Durchschnittlich enden Fernbeziehungen nach vier Jahren, andere Beziehungstypen dauern mindestens fünf Jahre im Schnitt. Ein knappes Viertel allerdings sieht es anders: Sie glauben, nur in einer Distanzbeziehung zufrieden leben zu können, ohne des Partners überdrüssig zu werden.

Einer, der von Berufs wegen ein waches Auge auf die Chancen der Liebe in einer Gesellschaft hat, ist Bischof Wolfgang Huber, der Ratsvorsitzende der evangelischen Kirche. Und auch er sagt: "Sorge macht es mir natürlich, wenn ich die Autokolonnen sehe, die Sonntagabend von Brandenburg aus nach Westen und Freitagabend wieder zurückrollen." Er sehe zwar "gerade bei jungen Menschen den deutlichen Wunsch nach Familie", unverkennbar werde ihnen heutzutage aber "für die Gestaltung des gemeinsamen Lebens mehr abverlangt".

Mit Blick auf die Diskussion über weiteren Druck auf Arbeitslose betont er, es sei ihm daran gelegen, "dass Arbeitslose auch in Zukunft nicht genötigt werden, langfristig die gemeinsame Haushaltsführung mit ihrer Familie aufzugeben, um eine Arbeit aufzunehmen". Wohl führten "alle im Munde, dass die Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Familie drastisch verbessert werden muss, es bleibt aber noch sehr viel zu tun - nicht zuletzt an staatlichen Rahmenbedingungen".

Weniger auf den Staat als auf den technischen Fortschritt und einsichtsfähige Unternehmer hofft IZA-Direktor Klaus Zimmermann. Moderne, zunehmend preiswerte Technik (wie Videokonferenzenanlagen oder belastbare DSL-Internet-Anschlüsse) ermögliche, mehr in den heimischen vier Wänden zu arbeiten und weniger zu pendeln. Tatsächlich stieg die Zahl der Erwerbstätigen, die daheim am Bildschirm arbeiten, also "Telearbeit" treiben, zwischen 1999 und 2002 von sechs auf über sechzehn Prozent.

"Andererseits", glaubt Zimmermann, "wird auch künftig die gelegentliche physische Präsenz im Unternehmen unverzichtbar bleiben, um ein Minimum an Verbundenheit zu erhalten". Das begünstigt aber nicht das Wochenend-Pendlertum, sondern Mischformen, etwa Arbeitswochen nach dem Schema "Drei Tage im Berliner Büro, zwei Tage in der Kölner Wohnung am PC". Solche Modelle würden die Probleme einer Distanzbeziehung entschärfen und seien auch für Arbeitgeber reizvoll, weil sie die Loyalität des Arbeitnehmers erhöhten.

Bei Großunternehmen wie Siemens oder BMW ist diese Erkenntnis bereits durchgedrungen. Pendelnden Sacharbeitern (und Managern ohnehin) wird längst flexible Arbeitszeit angeboten, etwa ein früherer Feierabend am Freitag, ein späterer Arbeitsbeginn am Montag oder Telearbeit daheim an einem von beiden Tagen. Das können sich mittelständische Betriebe selten leisten. Ihnen fehlt Ersatzpersonal und damit organisatorischer Spielraum.

Womöglich als Alarmsignal muss begriffen werden, dass sich langsam ein psychologischer Markt rund um die Fernbeziehungen bildet. In Großstädten schulen sich Paartherapeuten bereits fort, um auch Menschen in Distanzbeziehungen helfen zu können. Und im Juli fand erstmals ein Therapie-Seminar für Pendler-Paare statt (siehe Seite 11). Dessen Initiator, der Psychologe Joachim Lask, hat eine Seminar-Reihe geplant, weil er so viele Distanzpaare kennt, die über sich die Aasgeier kreisen sehen. Auch die Berater-Literatur blüht, Titel wie "In der Ferne so nah", von dem Distanzpaar Karin Freymeyer und Manfred Otzelberger - voller Tipps, wie die Liebe zu retten sei. Das Autorenpaar hat sich übrigens kürzlich getrennt.

Mitarbeit: Sonja Banze

Artikel erschienen am 15. August 2004

[Artikel drucken](#)

© WAMS.de 1995 - 2005