

Philipp Lange

**Macht Pendeln krank? Wie sich berufliche
Mobilität auf die Psyche auswirkt**

BEI GRIN MACHT SICH IHR WISSEN BEZAHLT



- Wir veröffentlichen Ihre Hausarbeit, Bachelor- und Masterarbeit
- Ihr eigenes eBook und Buch - weltweit in allen wichtigen Shops
- Verdienen Sie an jedem Verkauf

Jetzt bei www.GRIN.com hochladen
und kostenlos publizieren



Philipp Lange

Macht Pendeln krank?

**Wie sich berufliche Mobilität auf die
Psyche auswirkt**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Impressum:

Copyright © Science Factory 2020

Ein Imprint der GRIN Publishing GmbH, München

Druck und Bindung: Books on Demand GmbH, Norderstedt, Germany

Covergestaltung: GRIN Publishing GmbH

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
2 Theoretischer Hintergrund	3
2.1 Das berufliche Pendeln	3
2.2 Stress, Kontrolle und Vorhersehbarkeit.....	4
2.3 Die psychischen Auswirkungen des Pendelstresses.....	12
3 Die Fragestellung und Hypothesen	20
3.1 Die Synthese der Theorie und Zielsetzung der Studie	20
3.2 Die Hypothesen.....	24
3.3 Die weiterführenden Analysen	28
4 Die Methodik	30
4.1 Die Stichprobenbeschreibung.....	30
4.2 Die Charakteristika des Weges zur Arbeit	30
4.3 Das Untersuchungsdesign und Untersuchungsdurchführung.....	34
4.4 Die Operationalisierung	35
5 Ergebnisse	40
5.1 Deskriptive Ergebnisse	40
5.2 Inferenzstatistische Ergebnisse	40
5.3 Weiterführende Analysen	44

6 Diskussion der Ergebnisse und Forschungsstand	49
6.1 Zusammenfassung.....	49
6.2 Soziodemographische Daten und das Erhebungsinstrument	50
6.3 Die Pendelzeit und psychische Auswirkungen	53
6.4 Das pendelnde Individuum, Arbeitswegcharakteristika und erlebter Stress	54
6.5 Das pendelnde Individuum, demographische Daten, Stress und die Work- Life Balance.....	55
6.6 Das pendelnde Individuum und die psychische Lebensqualität.....	56
6.7 Das pendelnde Individuum und Commitment.....	58
7 Der Ausblick.....	61
8 Die Zusammenfassung	65
Literaturverzeichnis.....	66
Anhang	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Konstruktmodell zur Analyse des beruflichen Pendelns.....	25
Abbildung 2: Darstellung der Probandenanzahl und der Pendeltage pro Woche.	31
Abbildung 3: Darstellung der Anfahrtswegverteilung der Probanden.....	32
Abbildung 4: Darstellung der Kfz-Wechsel.....	33
Abbildung 5: Darstellung des Pendelzeitraumes.....	34
Abbildung 6: Darstellung der hypothetischen Ergebnisverzerrung durch unterschiedliche Ausmaße der Copingstrategien	62
Abbildung 7: Rotierte Komponentenmatrix der Skala zu Stress, Kontrolle und Vorhersehbarkeit bei dem Pendeln.....	76
Abbildung 8: Die Korellationstabelle.....	77

Abkürzungsverzeichnis

M	Mittelwert
SD	Standardabweichung
df	Zahl der Freiheitsgrade
Mdn	Median
N	Stichprobengröße der Gesamtstichprobe
n	Anzahl der Elemente eines definierten Teils der Gesamtstichprobe
rtt	Re-test-Reliabilität

1 Einleitung

Der rasant ansteigende technische Fortschritt innerhalb der letzten 20 Jahre bewirkt das stetig andauernde Etablieren neuer technischer Innovationen, welche einen beträchtlichen Einfluss auf den soziokulturellen, sowie den ökonomischen Wandel ausüben. Das Einführen effizienter Verkehrssysteme wie das der Eisenbahn, während der zunehmenden Industrialisierung in den 30er Jahren, sowie die darauffolgenden Errungenschaften im Sektor der Mobilität, bewirken, dass die ursprünglich enge Bindung von Wohn- und Arbeitsort aufgehoben werden konnte (Dr. Lasch & Dr. Lemke, 2006).

Durch diesen beschriebenen Fortschritt im Mobilitätssektor und der wachsenden Infrastruktur sind arbeitende Personen befähigt, einen weiteren Mobilitätsbereich als zuvor abdecken zu können. Der Wandel der Mobilität stellt somit nicht nur eine Form der Fortbewegung dar, sondern verändert wichtige Strukturen sowohl des Privat-, als auch des Arbeitsmenschen. Arnold Gehlen zitiert:

„Fortschritt ist der Übergang von Situationen, deren Nachteile man schon kennt, zu Situationen, deren Nachteile man noch nicht kennt.“ (Gehlen)

Inwieweit diese Errungenschaften im Mobilitätssektor sich auf die Psyche der Individuen auswirken, ist Thematik dieser Studie. Denn durch diese hohe Mobilitätsstruktur sind Arbeitnehmer dazu befähigt Stellenangebote anzunehmen, welche eine hohe räumliche Distanz aufweisen, sodass in der heutigen Gegenwart bereits 40% der Berufstätigen täglich mehrere Kilometer für Hin- und Rückweg zurücklegen, um an ihre Arbeitsstelle zu gelangen (WIDO, 2012). Dies bietet arbeitstätigen Individuen interessante Berufsperspektiven, welche innerhalb ihres erweiterten Mobilitätsspektrums liegen.

Das dauerhafte rhythmische Zurücklegen der räumlichen Distanz zur Arbeitsstätte birgt jedoch ebenfalls langfristige Risiken für die psychische Gesundheit des pendelnden Individuums (Feng & Boyle, 2013). Es wird neuen Stressoren, wie dem Kontrollverlust bei Verkehrsstau oder der Verspätung des Zuges, sowie einer generellen chronischen Zeitknappheit ausgesetzt (Schneider, Rüger, & Münster, 2009) (Hupfeld & Herdegen, 2013). Hinzu kommen häufige psychosomatische Beschwerden (Häfner, Kordy, & Kächele, 2001) als auch ein erhöhtes Auftreten von Rücken- und Gelenkschmerzen bei pendelnden Beschäftigten (Paridon & Hupke, 2010). Studien belegen zudem, dass sich diese Form der Belastungen durch das Pendeln zur Arbeitsstätte nicht nur auf die Person, sondern auch auf ihr soziales Umfeld, wie