

Essay

In der Zeitspar-Tretmühle

Pendeln wird zum globalen Volkssport. Mit dem Ausbau der Infrastruktur werden nur die Symptome bekämpft. Notwendig sind flexiblere Arbeitszeiten.

Von Matthias Binswanger

In der Schweiz nimmt die für das Pendeln zur Arbeit aufgewendete Zeit immer mehr zu. Die letzte Woche veröffentlichten Zahlen des Bundesamts für Statistik zu Mobilität und Verkehr zeigen, dass die durchschnittlich für einen Arbeitsweg aufgewendete Zeit von 23 Minuten im Jahr 2000 auf 30 Minuten im Jahr 2011 zugenommen hat. Für den gesamten Arbeitsweg geht also mittlerweile eine Stunde pro Tag drauf. Das sind pro Jahr doch gute fünf Arbeitswochen, was in etwa den jährlichen Ferien entspricht.

Ein Sonderfall ist die Schweiz damit keineswegs. In andern Ländern lassen sich ähnliche Zunahmen beobachten. Pendeln wird immer mehr zum globalen Volkssport. Das wäre nicht weiter schlimm, wenn das Pendeln Spass machen würde. Doch das ist nicht der Fall. Untersuchungen zeigen, dass die Lebenszufriedenheit der Menschen abnimmt, je mehr Zeit sie für das Pendeln aufwenden. Das liegt auf der Hand, wenn diese Zeit mehrheitlich in überfüllten Zügen, U-Bahnen oder Bussen verbracht wird. Aber eine grossangelegte Studie des Ökonomenobelpreisträgers des Jahres 2002, Daniel Kahneman, bei tausend texanischen Frauen (publiziert 2004 in der *American Economic Review*) zeigt, dass das Pendeln zur Arbeit am Morgen die mit grossem Abstand unglücklichste Zeit des ganzen Tages ausmacht, selbst wenn man mit dem Auto pendeln kann.

Keine Lust auf Verdichtungsgettos

Langes Pendeln macht also wenig froh, egal ob per Auto, Bus oder Bahn. Doch das ist noch nicht alles. Der Pendlerverkehr sorgt zweimal am Tag für Verkehrsüberlastungen an neuralgischen Punkten, und unsere ganze Verkehrsinfrastruktur muss auf diese peak hours ausgerichtet werden. Zwar ist «nur» etwa ein Viertel der von einem Menschen in der Schweiz pro Tag

zurückgelegten Distanz auf Pendeln zur Arbeit zurückzuführen. Aber weil alle Menschen abends und morgens gleichzeitig pendeln, hat der Pendlerverkehr besonders gravierende Konsequenzen.

Die Reaktion auf den zunehmenden Pendlerverkehr liegt typischerweise darin, dass man versucht, Bahn und Strasse weiter auszubauen. Doch damit wird das Problem nicht gelöst. Menschen lassen nämlich kaum eine Gelegenheit aus, noch weiter von ihrem Arbeitsplatz entfernt zu leben, wenn sich eine Möglichkeit dazu bietet. Werden etwa neue S-Bahn-Linien oder Hochgeschwindigkeitsbahnlinien errichtet, ziehen die Menschen sofort in noch weiter entfernte Aussenquartiere oder andere Städte, die jetzt dank der schnelleren Verkehrsmittel in kürzerer Zeit erreichbar werden. In Japan ist es dank dem Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen seit Jahren üblich, Arbeitswege von 200 und mehr Kilometern in Kauf zu nehmen. Die durchschnittliche Distanz zum Arbeitsplatz liegt in der Schweiz zwar im Schnitt noch zwischen 35 und 40 Kilometern, aber diese Distanz steigt ebenfalls an.

Mit den ständigen Versuchen, Verkehrswege noch weiter auszubauen und schneller zu machen, geraten wir in die sogenannte Zeitspartretmühle, die ich in meinem 2006 erschienenen Buch «Die Tretmühlen des Glücks» beschrieben habe. Die ständigen Anstrengungen, den Verkehr schneller zu machen, führen einfach dazu, dass immer häufiger immer weitere Distanzen zurückgelegt werden. Andererseits kann man die Menschen aber nicht dazu zwingen, in der Nähe ihres Arbeitsorts zu wohnen. Auch die häufig vorgeschlagene bauliche Verdichtung in den Städten führt meist in die Sackgasse. Dadurch wird das Leben in der Agglomeration nur noch attraktiver. Viele Menschen verspüren nämlich keine Lust, in Verdichtungsgettos zu wohnen, wo eine Kombination von hohen Ausnützungsziffern und schlechter Architektur eine neue Stadtflucht verursacht.

Modell aus der Zeit der Industriearbeit

Es geht darum, bei der Ursache anzusetzen, und nicht darum, Symptome zu bekämpfen. Diese Ursache liegt letztlich in unserer heutigen Arbeitsweise. Nach wie vor arbeiten wir möglichst alle zur gleichen Zeit an den gleichen Orten. Also setzt sich von Montag bis Freitag jeden Morgen eine gewaltige Menschenkarawane in überfüllten Transportmitteln und auf verstopften Strassen in Bewegung, um in städtische Ballungszentren zu gelangen. Und am Abend, nach Ablauf der Arbeitszeit, setzen sich wiederum alle diese Menschen gleichzeitig in überfüllte Züge, Busse oder in ihr eigenes Auto, um schliesslich erschöpft zu Hause anzukommen mit der unangenehmen Gewissheit, dass sich am nächsten Tag die ganze Prozedur wiederholen wird.

Diese Organisation des Arbeitsalltags haben wir aus der Zeit der Industriearbeit übernommen, als tatsächlich alle Arbeiter zur selben Zeit in der Fabrik sein mussten, damit die Produktion funktionierte. Die damit verbundene tägliche Volkswanderung ist heute jedoch in vielen Fällen zu einer unnötigen Selbstkasteiung geworden. Es ist nicht einzusehen, warum sich alle gleichzeitig in bestimmten Gebäuden aufhalten müssen, in denen dann jeder für sich allein den grössten Teil des Tages vor seinem Computer verbringt. Doch wir scheinen uns von diesem antiquierten Modell eines räumlich zentrierten, simultan stattfindenden Arbeitsalltags nur schwer wieder lösen zu können. Und dies, obwohl der ganze Fortschritt in der Informations- und Computertechnologie bei vielen Jobs längst ein räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglicht hat. Hier liegt der Schlüssel zur Reduktion des Pendlerverkehrs und gleichzeitig zur Schaffung von mehr Lebensqualität.

Mathias Binswanger ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Fachhochschule Nordwestschweiz in Olten und Privatdozent an der Universität St. Gallen.