

# Gesundheitsrelevante Einflussfaktoren, Folgen und Gestaltungsoptionen räumlicher Mobilität

Antje DUCKI<sup>1</sup>, Susanne GERSTENBERG<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Beuth Hochschule für Technik Berlin  
Luxemburgerstr. 10, D-13353 Berlin*

<sup>2</sup> *Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)  
Friedrich-Henkel-Weg 1-25, D-44149 Dortmund*

**Kurzfassung:** Räumliche Mobilität betrifft potenziell alle Erwerbstätigen, impliziert unterschiedliche Mobilitätsformen und -intensitäten und ist mit verschiedenen Chancen und Risiken verbunden. Auf Basis der Ergebnisse eines Scoping Reviews diskutiert dieser Beitrag die Belastungen, gesundheitlichen Folgen und Ressourcen berufsassoziierter und berufsbedingter Mobilitätsformen. Je nach Mobilitätsform zeigen sich andere Anforderungen und Belastungen mit unterschiedlichen Folgen für die psychosoziale Gesundheit, wobei der Mobilitätsintensität besondere Bedeutung zukommt. Zentrale Ansatzpunkte für die Gestaltung bestehen in der Schaffung größtmöglicher Vorhersehbarkeit, Beeinflussbarkeit und Kontrollierbarkeit der Mobilitätsbedingungen sowie in der Gewährung von Entscheidungs- und Zeitspielräumen.

**Schlüsselwörter:** räumliche Mobilität, berufsbedingte Mobilität, berufsassozierte Mobilität, psychische Gesundheit, Entgrenzung, arbeitspolitische Gestaltung

## 1. Hintergrund

Räumliche Mobilität ist ein moderne Gesellschaften prägendes Phänomen, das potenziell alle Erwerbstätigen betrifft, unterschiedliche Mobilitätsformen und -intensitäten impliziert und mit verschiedenen Chancen und Risiken verbunden ist. Das Mobilitätsverhalten Erwerbstätiger ist dabei nicht nur eine Reaktion auf berufliche Mobilitätsanforderungen, sondern häufig auch das Resultat privater und beruflicher Abstimmungsprozesse sowie multipler intergenerativer Abhängigkeitsverhältnisse. Welche Belastungen mit unterschiedlichen Mobilitätsformen verbunden sind, welche gesundheitlichen Folgen sie nach sich ziehen können und welche Ressourcen ein mobiles Arbeiten und Leben unterstützen können, sind Fragen, denen mittels eines Scoping Reviews im Rahmen des Projekts „Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt“ der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) nachgegangen wurde.

## 2. Theorie

So heterogen die Fragestellungen in der Mobilitätsforschung sind, so heterogen sind die Erklärungsansätze. Welche Wirkungsketten entstehen, ist immer abhängig von den spezifischen Lebens- und Arbeitsbedingungen der Betroffenen, ihren individuellen Zielhierarchien und ihrer sozialen Eingebundenheit. Zur Erklärung gesund-

heitlicher Folgen berufsbezogener Mobilität werden vorrangig soziologische und psychologische Theorien herangezogen, wobei letztere den Fokus auf stress- und handlungstheoretische sowie ressourcenorientierte Modelle setzen (zum Überblick vgl. Bamberg et al. 2011; Semmer & Meier 2014). Zentrale Erklärungsmodelle sind das transaktionale Stressmodell (Lazarus & Launier 1981), das Job Demands Resources Model (Bakker & Demerouti 2006), das Ressourcen-Modell von Hobfoll (1988), verschiedene Ansätze der Erholungsforschung (Westman & Etzion 2002) sowie Modelle zur Erklärung räumlicher Bindung und Identität (Hackl 1992).

Alle Modelle, die sich mit dem Zusammenhang von Mobilität und Gesundheit befassen, verweisen auf die Bedeutung zahlreicher individueller und situativer Einflussfaktoren, die je nach Fragestellung der Autoren unterschiedlich gewichtet werden. Die Arbeitsbedingungen, aber auch die familiäre Situation haben einen bedeutsamen Einfluss darauf, wie gesundheitsgerecht Mobilität reguliert werden kann. Einheitlich wird die Dauer (tägliche Dauer, aber auch über die Lebensspanne betrachtet) als bestimmender Faktor für die Wirkungen der Mobilität bezeichnet. Stresstheoretische Modelle heben darüber hinaus Kontrollaspekte, hier insbesondere die Vorhersehbarkeit, Entscheidungsautonomie und Freiwilligkeit, als zentrale Einflussfaktoren hervor, was mit den allgemeinen Erkenntnissen salutogener Modelle übereinstimmt (Antonovsky 1979; Hobfoll 1988).

### **3. Methode**

Die Literaturrecherche für den Scoping Review erfolgte im Februar bis Mai 2015 in einschlägigen Datenbanken, durch Handsuche sowie durch Einbezug von Beiträgen eines aktuellen internationalen Symposiums. Zudem wurde auf frühere Rechercheergebnisse zurückgegriffen und Broschüren und Veröffentlichungen aus nichtwissenschaftlichen Institutionen gesichtet und geprüft. In den Scoping Review wurden Studien eingeschlossen, die die gesundheitlichen Folgen der Arbeitstätigkeit vor- und nachgelagerter berufsassoziierter Mobilität sowie innerhalb der Arbeitstätigkeit stattfindender berufsbedingter Mobilität untersucht haben. Für berufsassozierte Mobilität wurden Umzüge, das tägliche Pendeln sowie das Wochenpendeln berücksichtigt. Für berufsbedingte Mobilität wurde auf Businessstrips, Auslandsentsendungen sowie Vor-Ort-Servicetätigkeiten beim Kunden eingegangen. Vor dem Hintergrund eines erweiterten Gesundheitsverständnisses wurden Studien eingeschlossen, die im Zusammenhang mit berufsassoziierter und berufsbedingter Mobilität verschiedene Stressreaktionen, soziale, körperliche und psychische Beeinträchtigungen und Erkrankungen sowie positive Aspekte der Gesundheit wie allgemeines Wohlbefinden, Lebens- und Arbeitszufriedenheit untersucht haben. Neben Primärstudien zum Zusammenhang verschiedener Mobilitätsformen und Gesundheit wurden auch Texte zur theoretisch-konzeptionellen Einordnung des Themas recherchiert.

## **4. Ergebnisse**

### *4.1 Mobilitätsformen*

Mobilitätsformen können in berufsassozierte und berufsbedingte Formen unterschieden werden. Berufsassozierte Mobilität ist der Arbeit vor- und nachgelagert und dient dazu, berufliche und außerberufliche Anforderungen zu koordinieren (Pendeln,

Umzug). Dauer, Häufigkeit, Rhythmus und Rahmenbedingungen berufsassoziierter Mobilität sind in der Regel nicht betrieblich festgeschrieben und sind daher auch nur bedingt durch betriebliche Maßnahmen veränderbar. Berufsbedingte Mobilität ergibt sich aus Mobilitätserfordernissen der Arbeit selbst und lässt sich danach unterscheiden, ob sie durch eine Aufgabenerledigung an wechselnden oder wiederkehrenden Orten verursacht wird (Businessstrips, Vor-Ort-Arbeit, Entsendungen) oder ob die Bewegung an sich zentrales Aufgabenelement ist (Transport- und Beförderungsaufgaben). Dauer, Häufigkeit, Rhythmus und Rahmenbedingungen berufsbedingter Mobilität werden betrieblich festgelegt und sind somit auch durch betriebliche Maßnahmen veränderbar.

#### *4.2 Gesundheitliche Folgen*

Je nach Mobilitätsform zeigen sich andere Anforderungen und Belastungen mit unterschiedlichen Folgen für die psychosoziale Gesundheit. Der erhöhte verkehrsbedingte Stress beim täglichen Pendeln ist mit zahlreichen psychosomatischen Beschwerden aufseiten der mobilen Person verknüpft. Bei Wochenpendlern ist die Trennung von der Familie mit Gefühlen der Entwurzelung und Vereinsamung und erhöhten Trennungsrisiken verbunden. Bei Entsendungen sind die mitreisenden Angehörigen zum Teil stärker von den Folgen der Entsendung betroffen als der Entsendete selbst. Insbesondere bei Vor-Ort-Arbeit, aber auch bei Businessstrips treffen verkehrsbedingte und psychosoziale Belastungen zusammen und werden vor allem unter der Bedingung hoher Arbeitsintensität und Verdichtung zu multiplen gesundheitlichen Risiken.

#### *4.3 Gesundheitsrelevante Einflussfaktoren*

Für die Gesundheit ist neben den persönlichen, beruflichen und privaten Rahmenbedingungen die Mobilitätsintensität relevant, die über die Wegezeit, die zurückzulegenden Strecken sowie die Häufigkeit der Reisen bestimmt werden kann. Über alle Mobilitätsformen hinweg werden Kontrollaspekte und hier vor allem Vorhersehbarkeit und Planbarkeit der Mobilität als gesundheitsschützende Ressourcen identifiziert. Neben verkehrsbedingten Belastungen wie Staus, Verspätungen oder Enge in öffentlichen Nahverkehrsmitteln werden insbesondere eine hohe Arbeitsintensität und Zeitdruck (am Arbeitsplatz, für bestimmte Mobilitätsformen aber auch am Wochenende zu Hause) sowie private und/oder berufliche Konflikte als die wichtigen mobilitätsrelevanten Belastungen genannt. Von hervorgehobener Bedeutung für alle Mobilitätsformen ist das Thema Zeitsouveränität, wobei sich in jeder Mobilitätsform sehr unterschiedliche Problemlagen und Erfordernisse ergeben. In engem Zusammenhang damit steht das Thema Arbeitsintensivierung: eine zu große Arbeitsintensität kann alle potenziell positiven Effekte der Mobilität für die psychosoziale Gesundheit einschränken bzw. zerstören.

Als ein gemeinsames belastungsrelevantes Thema aller Mobilitätsformen zeigt sich die Entgrenzung von Belastungen. Die Arbeitsbelastung Zeitdruck wirkt nicht mehr nur in der Arbeitszeit und am Arbeitsort, sondern auch im Privatleben und in den „Mobilitätszonen“ zwischen Arbeit und Familie. Eine hohe Arbeitsintensität generiert Zeitdruck zu Hause, dadurch verschärfen sich familiäre Belastungen, die Beziehungsqualität leidet, die Belastungsspirale eskaliert. Derartige entgrenzungsbedingte Eskalationen sind zwar nicht neu (vgl. Staar & Bamberg 2011), erhalten aber eine zusätzliche Dynamik, da die Mobilität zusätzliche Zeit raubt.

## 5. Diskussion

### 5.1 Bewertung der Ergebnisse und Forschungsbedarf

Zusammengefasst zeigt sich, dass jede Mobilitätsform andere Wirkungen auf die psychosoziale Gesundheit der Betroffenen und ihrer Angehörigen entfalten kann. Die Studienlage ist uneinheitlich und je nach Mobilitätsform qualitativ sehr unterschiedlich. Es existieren einige wenige Reviews und es dominieren Querschnittstudien – meist ohne, seltener mit Vergleichsgruppe – sowie Interviewstudien. Längsschnittstudien sind selten, häufig Sekundäranalysen aus Bevölkerungsstudien oder nur mit kleinen Fallzahlen versehen. Nur wenige, meist neuere Studien untersuchen die komplexen Wechselwirkungen zwischen Familiensituation, Arbeitsbedingungen und Folgen der Mobilität für die Gesundheit. Eine systematische Analyse von Interaktionseffekten ist vergleichsweise selten. Dennoch kann auch bei heterogener Befundlage festgehalten werden, dass berufliche räumliche Mobilität für die Gesundheit von erwerbstätigen Personen einen wichtigen Einflussfaktor darstellt, der über sehr unterschiedliche Mechanismen positive wie auch negative Wirkung entfalten kann. Eine isolierte Betrachtung der Wirkungen der Mobilität auf die Gesundheit ohne Berücksichtigung der konkreten Lebens- und Arbeitsbedingungen ist jedoch kaum möglich und auch wenig sinnvoll. Eine statistisch abgesicherte Analyse des Wechselspiels von beruflichen, familiären und persönlichen Anforderungen und Voraussetzungen ist eine zentrale Herausforderung für die weitere Erforschung des Zusammenhangs von Mobilität und Gesundheit.

Zukünftige Forschung muss Antworten auf die Fragen finden, wie grundlegende menschliche Bedürfnisse nach Bindung, Nähe und Vertrauen unter Mobilitätsbedingungen bestmöglich realisiert werden können. Die fortschreitende Digitalisierung kann hier sicher im Sinne einer Unterstützung genutzt werden, jedoch müssen ihre Möglichkeiten und Grenzen noch ausgelotet werden. Wie viel physische Präsenz ist in betrieblichen und privaten Settings erforderlich? Wo liegen die Möglichkeiten und Grenzen virtueller Kommunikation und Führung? Inwieweit können neue digitale Instrumente physische Präsenz und Face-to-Face-Kontakt ersetzen? Für welche betrieblichen und sozialen Bedingungen besteht auch zukünftig ein sog. „Anwesenheitsimperativ“? Zukünftige Forschung muss weiterhin untersuchen, wie Zeitsouveränität so gestaltet werden kann, dass mobile Erwerbstätige die wenigen Vorteile der Mobilität auch tatsächlich als Gesundheitsressource nutzen können.

### 5.2 Gestaltungsaussagen

Fast alle Studien, die sich mit dem Zusammenhang von Mobilität und Gesundheit befassen, enden mit Gestaltungsempfehlungen. Grundsätzlich geht es auf der Ebene der Gestaltung darum, die Rahmenbedingungen für mobile Arbeits- und Lebensformen so zu gestalten, dass Mobilität möglichst hinderungsfrei und gesundheitsgerecht erfolgen kann und der soziale Kontakt und die Bindungsfähigkeit beruflich mobiler Erwerbspersonen betrieblich und persönlich aufrechterhalten werden kann.

In Bezug auf die Gestaltung berufsassoziierter und berufsbedingter Mobilitätsformen ergeben sich bedeutsame Unterschiede. Im erstgenannten Fall ist die Mobilität der regulären Arbeitszeit vor- und nachgelagert und fällt damit vorrangig in den Verantwortungsbereich der Einzelpersonen bzw. gesellschaftspolitischer Institutionen. Im Fall der berufsbedingten Mobilität fällt die Gestaltung der Mobilitätsbedingungen eindeutig in den Verantwortungsbereich des Betriebes und verweist dabei auf ein

Grundproblem arbeitspolitischer Gestaltung: Regulierungen können schnell als restriktive Regelungen und Eingriffe in die persönliche Autonomie empfunden werden. Gleichzeitig zeigen aber die Studien zahlreiche Belastungen und Überforderungen von Multimobilen, auf die strukturell reagiert werden muss. Regulierungen müssen daher diese Ambivalenz aufgreifen und Rahmenbedingungen schaffen, in denen eine größtmögliche Autonomie der Betroffenen gewährleistet bleibt. Zentrale Ansatzpunkte hierfür bestehen in der Schaffung größtmöglicher Vorhersehbarkeit, Beeinflussbarkeit und Kontrollierbarkeit durch Partizipation bei der Ausgestaltung der konkreten Mobilitätsbedingungen sowie in der Gewährung von Entscheidungs- und Zeitspielräumen.

Um Beschäftigte über verschiedene Lebensphasen hinweg zu befähigen, gesund mobil zu sein, sind darüber hinaus betriebliche und individuelle Mobilitätsbedingungen aufeinander abzustimmen. Auf der individuellen Ebene muss die Mobilitätskompetenz in Abhängigkeit von den jeweiligen Mobilitätsformen entwickelt werden. Auf der betrieblichen Ebene kann ein umfassendes Mobilitätsmanagement Strukturen und Bedingungen schaffen, die mobile Arbeitsformen unterstützen. Auf der gesellschaftlichen Ebene müssen rechtliche und politische Entscheidungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der IKT, der Verkehrsbedingungen, vor allem aber der Neugestaltung der Grenzen von Arbeit und Nichtarbeit getroffen werden. Es sind darüber hinaus Schutzmechanismen aufzubauen, die prekäre, ungeschützte und illegitime Formen beruflicher Mobilität untersagen.

## 6. Literatur

- Antonovsky A (1979) Health, stress and coping: New perspectives on mental and physical well-being. San Francisco: Jossey-Bass.
- Bakker A B, Demerouti E (2006) The Job Demands-Resources model: state of the art. *Journal of Managerial Psychology*, 22(3): 309-328.
- Bamberg E, Mohr G, Steinmetz B (2011) Arbeit und Gesundheit - Wirkung von Arbeit. In: Bamberg E, Mohr G, Busch C (Eds.), *Arbeitspsychologie* (114-133). Göttingen: Hogrefe.
- Hackl M (1992) Pendler - Räumliche Bindung und der Zwang zur Mobilität. Dissertation an der Universität Erlangen-Nürnberg, Deutschland.
- Hobfoll SE (1988) *The ecology of stress*. New York: Hemisphere.
- Lazarus R S, Launier R (1981) Stressbezogene Transaktion zwischen Person und Umwelt. In: Nitsch JR (Ed.), *Stress - Theorien, Untersuchungen, Massnahmen* (213-259). Bern: Huber.
- Semmer N K, Meier L L (2014) Bedeutung und Wirkung von Arbeit. In: Schuler H, Moser K (Eds.), *Lehrbuch Organisationspsychologie* (559-604). Bern: Huber.
- Staar H, Bamberg E (2011) Work-Life-Balance. In: Bamberg E, Mohr G, Busch C (Eds.), *Arbeitspsychologie* (152-166). Göttingen: Hogrefe.
- Westman M, Etzion D (2002) The Impact of Short Overseas Business Trips on Job Stress and Burnout. *Applied Psychology: An International Review*, 51(4): 582-592.

**Danksagung:** Ein besonderer Dank geht an Huu Tan Nguyen für die hilfreiche Unterstützung.



Gesellschaft für  
Arbeitswissenschaft e.V.

## **Arbeit in komplexen Systemen – Digital, vernetzt, human?!**

62. Kongress der  
Gesellschaft für Arbeitswissenschaft

RWTH Aachen University  
Institut für Arbeitswissenschaft (IAW)

2. – 4. März 2016

---

**GfA** Press

---

**Bericht zum 62. Arbeitswissenschaftlichen Kongress vom 2. – 4. März 2016, RWTH Aachen University, Institut für Arbeitswissenschaft (IAW)**

Herausgegeben von der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V.  
Dortmund: GfA-Press, 2016  
ISBN 978-3-936804-20-1

NE: Gesellschaft für Arbeitswissenschaft: Jahresdokumentation

Als Manuskript zusammengestellt. Diese Jahresdokumentation ist nur in der Geschäftsstelle (s. u.) erhältlich.

Alle Rechte vorbehalten.

© **GfA-Press, Dortmund**

**Schriftleitung: Matthias Jäger**

im Auftrag der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V.

Ohne ausdrückliche Genehmigung der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V. ist es nicht gestattet, den Kongressband oder Teile daraus in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) zu vervielfältigen.

USB-Print: Markus Harlacher, Aachen

**Screendesign und Umsetzung**

© 2016 fröse multimedia, Frank Fröse

[office@internetkundenservice.de](mailto:office@internetkundenservice.de) · [www.internetkundenservice.de](http://www.internetkundenservice.de)