

Mobilität für alle: Wie mobil darf Arbeit sein?

Dr. Beate Beermann

Dr. Susanne Gerstenberg

Bundesanstalt für Arbeitsschutz
und Arbeitsmedizin



BAuA:
Ressortforschung für
Arbeit und Gesundheit



BAuA - Kernaufgaben



Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

Politikberatung

Forschung



Hoheitliche
Aufgaben

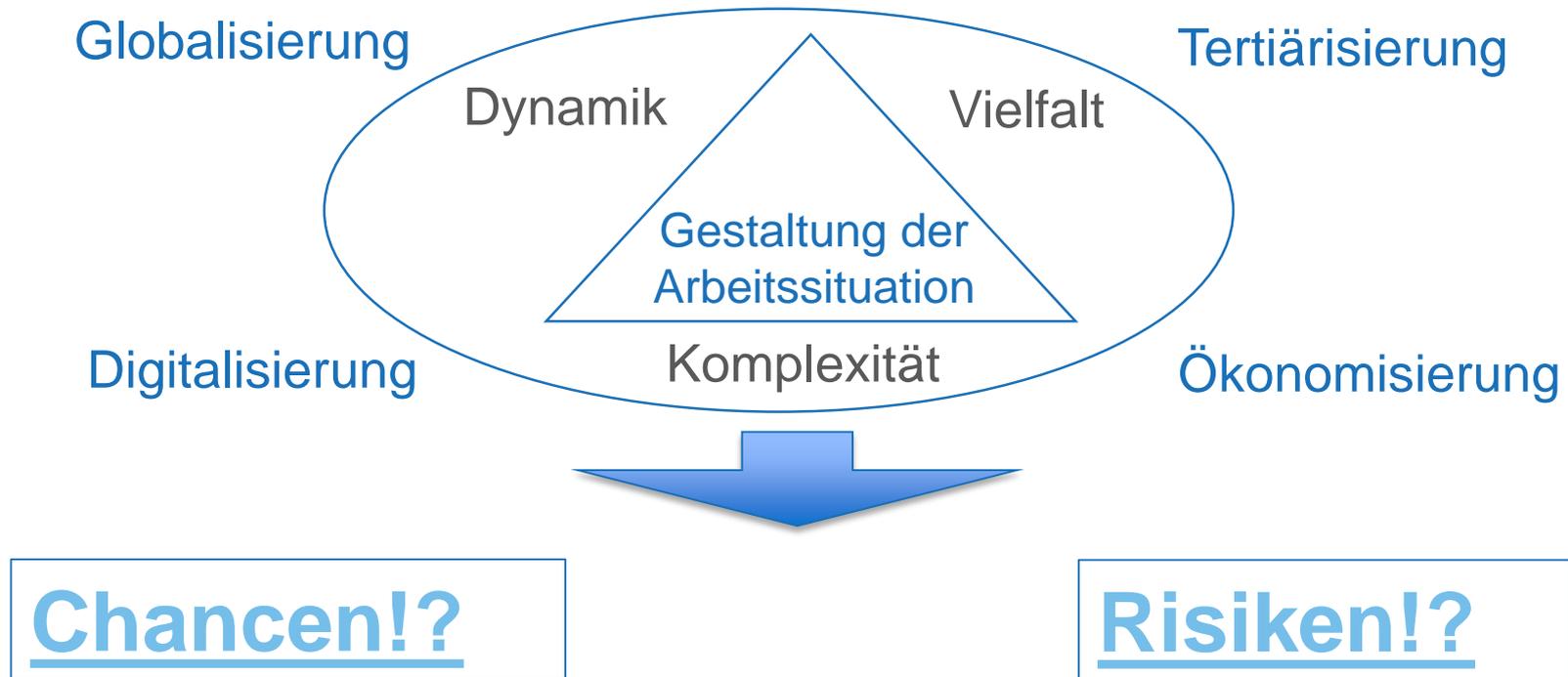
Entwicklung

Wissenstransfer und Vermittlung

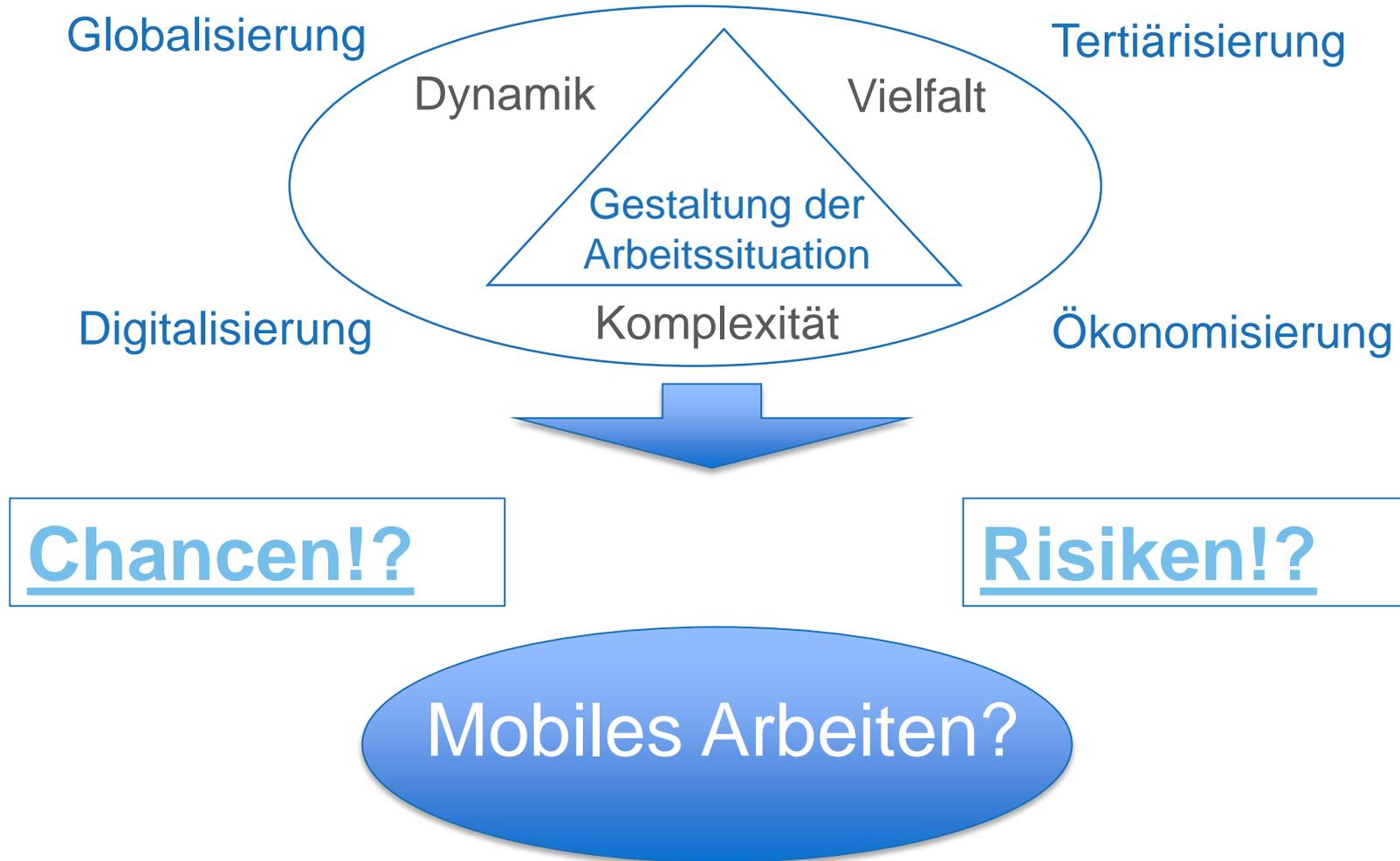


HMD von www.wareground.com

Herausforderung: Moderne Arbeitswelt



Herausforderung: Moderne Arbeitswelt



Schöne neue Welt

- Ob unterwegs, von zu Hause, beim Kunden, im Café oder am Strand – mobiles Arbeiten wird zur neuen Norm.
- Wenn es darum geht, Reisezeiten effektiv fürs Arbeiten nutzen zu können, sind digitale Vernetzung, ruhige Arbeits- und Meeting-Möglichkeiten aber erst der Anfang. Künftig wird es darum gehen, kluge, ganzheitliche Konzepte für mobiles Arbeiten zu entwickeln.

ADAC Motorwelt, 10/2017

Änderung des Blickwinkels

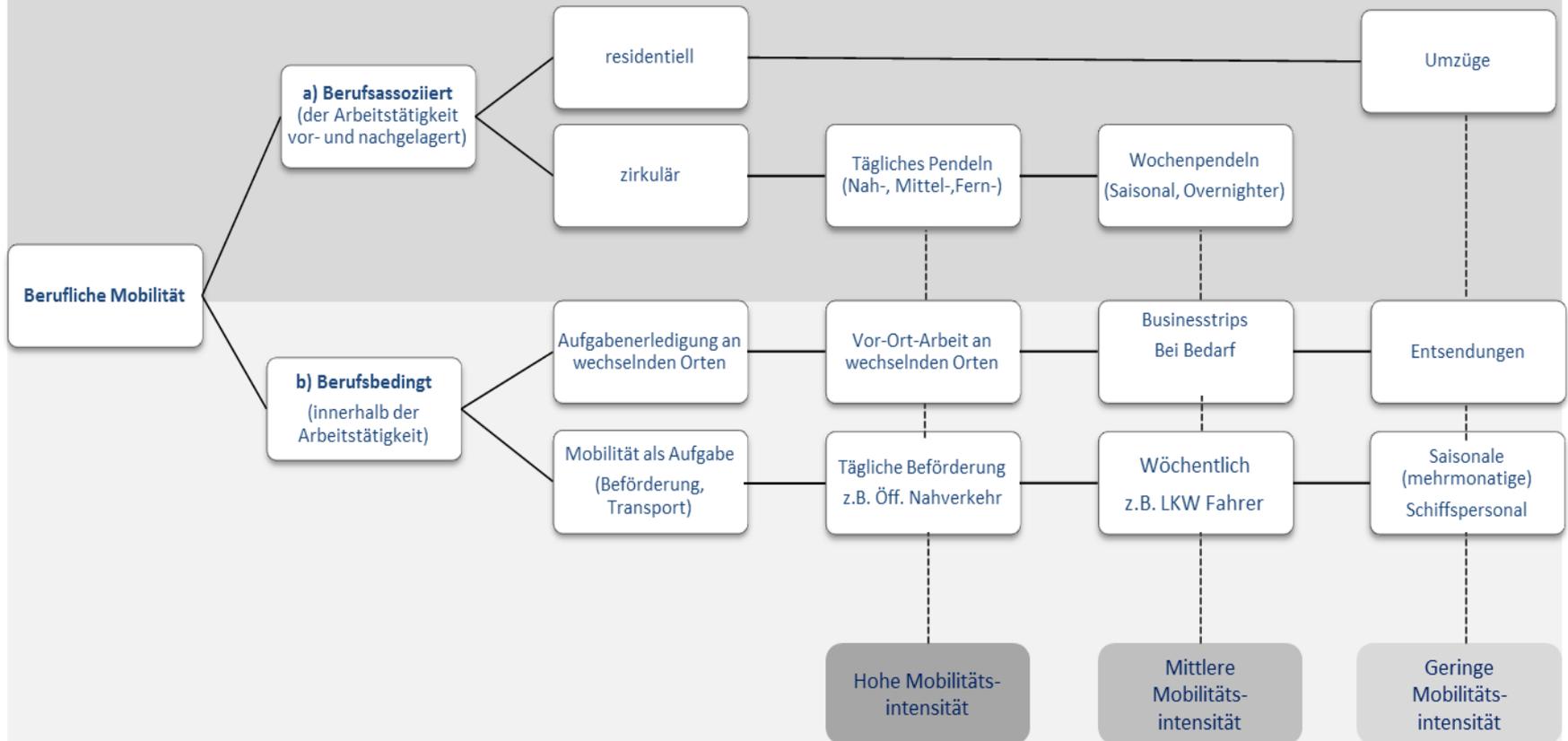
Die Idee der Work-Life-Balance weicht zunehmend einem neuen Verständnis von Vereinbarkeit: Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen Lösungen finden, die steigende Belastungen durch geschäftliche und berufliche Anforderungen zu kompensieren und zu einem besseren Work-Life-Blending führen.

Das Wort Blending bezeichnet in der Computergrafik die Überlagerung halbtransparenter Schichten

ADAC Motorwelt, 10/2017

Berufliche Mobilität kann der Arbeit vor- und nachgelagert sein oder beruflich veranlasst sein.

Mobilitätsformen in der Übersicht



Quelle: Ducki & Nguyen, 2016

Ursachen für gestiegene Mobilität

Zunahme berufsassoziierter Mobilität

- gestiegene Frauen-/ Doppelerwerbstätigkeit
- Zunahme atypischer Beschäftigungsverhältnisse
- kulturelle Wandlungsprozesse (Lebensstil, Wohnpräferenzen, soziale Netzwerke)
- Konzentration von Unternehmen in Ballungsräumen
- Verlegung von Firmenstandorten

Zunahme berufsbedingter Mobilität

- Tertiarisierung
- betriebliche Netzwerkstrukturen, Dezentralisierung
- Globalisierung
- Restrukturierung: Outsourcing, Fusionen etc.

Daten zum Review

Literaturrecherche Feb-Mai 2015: PsycARTICLES, PsycINFO, PSYINDEX, Medline, Web of Science; Literaturlisten, Konferenzbeiträge, Autorenanfragen

Quellen: 156, davon 54 Primärstudien, 4 Reviews, 39 allgemeine Literatur

Zeitraum: 1990-2015

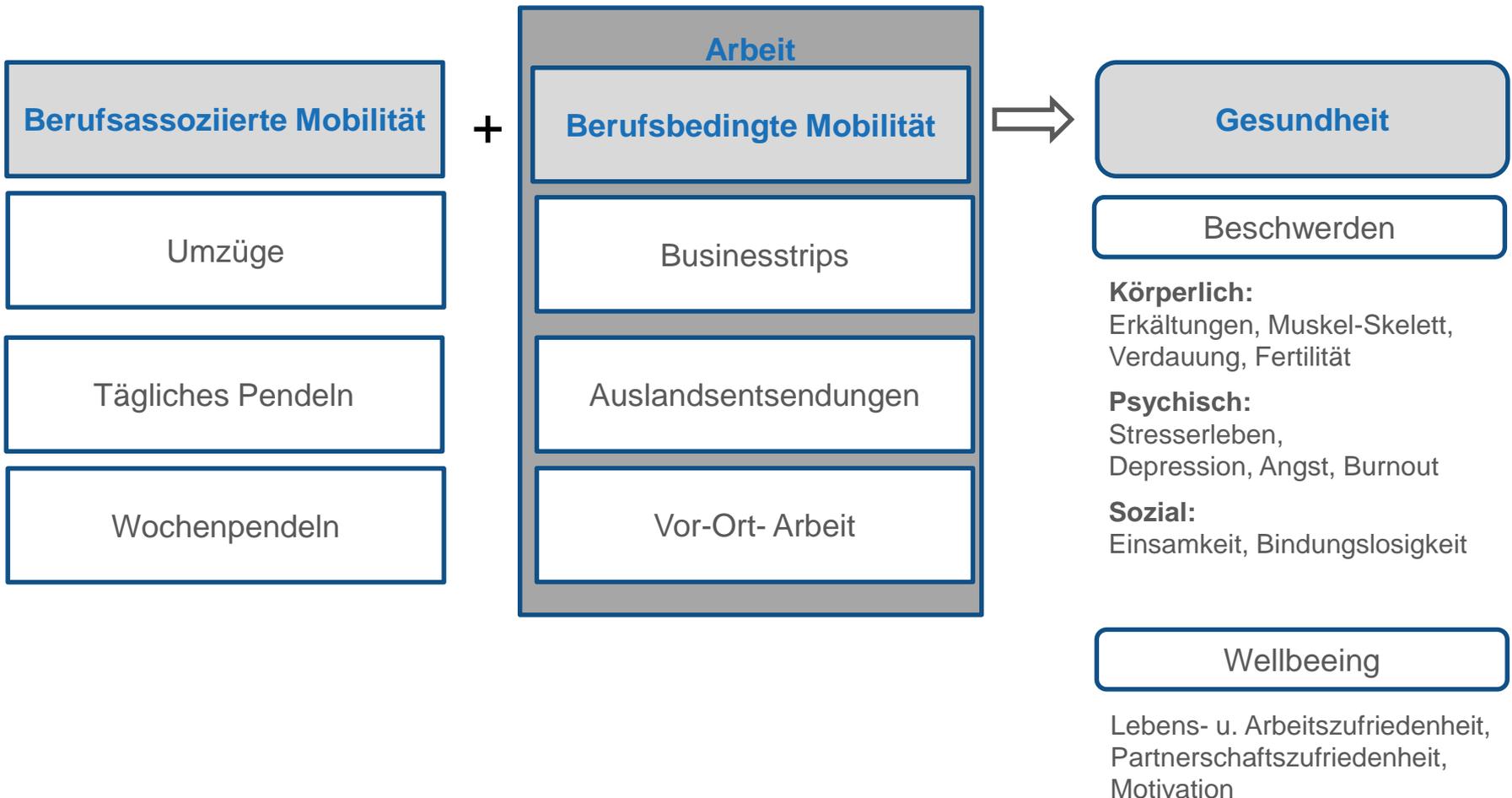
Studienqualität Primärstudien: gering* (1), gut** (2), sehr gut*** (3)

Mindestprüfkriterien: Studiendesign, Fallzahlen, Auswertungsmethodik

Mobilitätsform		Primärstudien	Studienqualität
Berufsassoziiert	Umzug	5	Gut (2,2)
	Tagespendler	19	Gut (2,1)
	Wochenpendler	9	Gut (2,1)
Berufsbedingt	Businessstrips	9	Gut (2,1)
	Entsendungen	7	Gering (1,3)
	Vor-Ort Arbeit	10	Gering (1,6)
		N=59	1,9

Quelle: Ducki & Nguyen, 2016

Untersuchte Mobilitätsformen und Gesundheitsmerkmale



Quelle: Ducki & Nguyen, 2016

Personenmerkmale und Mobilität

Hoch mobil sind

- jüngere Erwerbstätige am Beginn ihrer Berufskarriere
- Personen mit Hochschulabschluss

Zirkuläre Mobilität

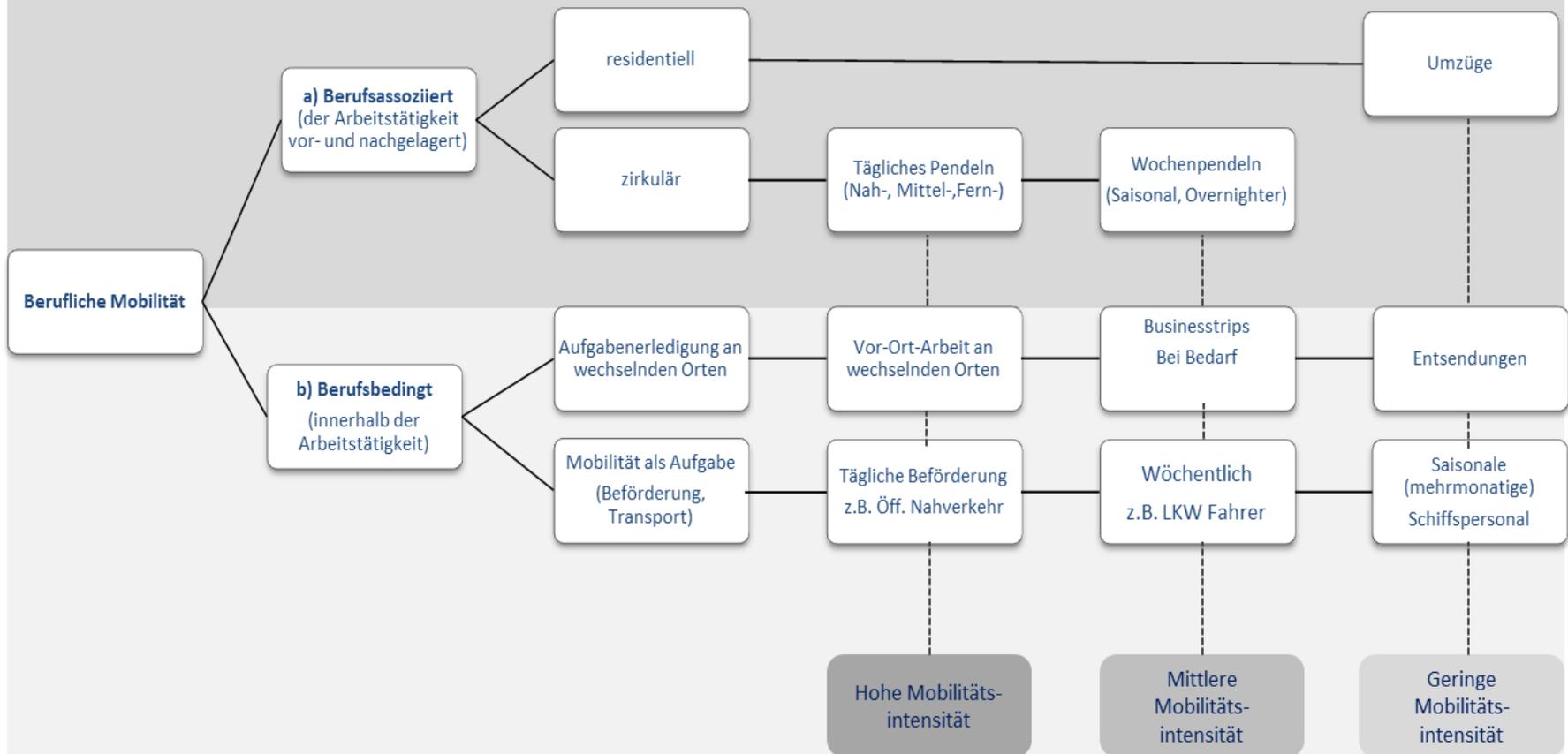
- ältere Erwerbstätige
- Personen mit niedrigeren Ausbildungsabschlüssen

Gruppenunterschiede

- Männer und insbesondere kinderlose Frauen sind in Deutschland wesentlich mobiler als Mütter.

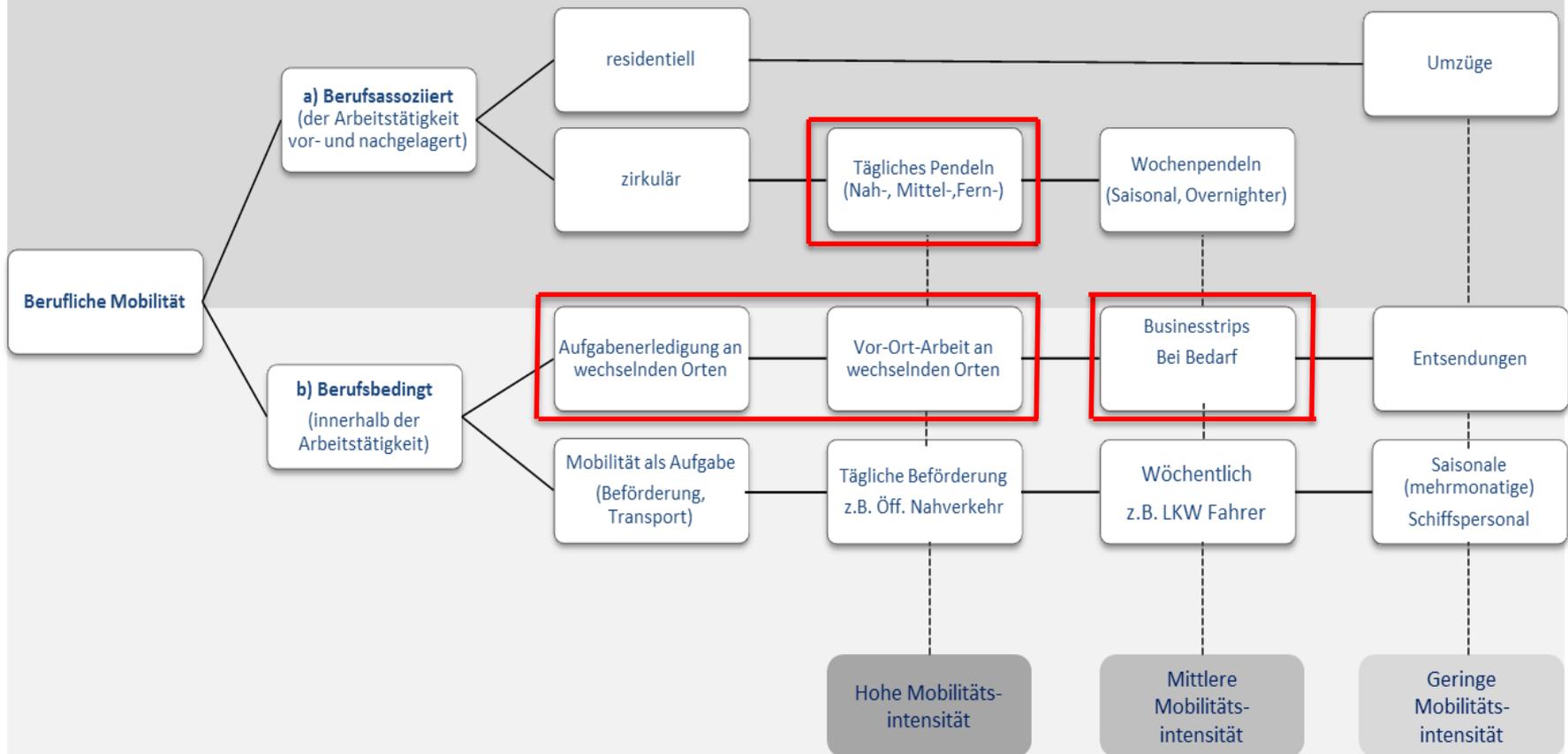
Berufliche Mobilität kann der Arbeit vor- und nachgelagert sein oder beruflich veranlasst sein.

Mobilitätsformen in der Übersicht



Berufliche Mobilität kann der Arbeit vor- und nachgelagert sein oder beruflich veranlasst sein.

Mobilitätsformen in der Übersicht



Berufsassoziierte Formen der Mobilität

Pendler

- | | | |
|---------------|------------------|-----------|
| • Kurz | bis 29 Min. | } pro Weg |
| • Mittel | 30 – 59 Min. | |
| • Fernpendler | mehr als 60 Min. | |

Beschreibung

- 59,4 % müssen zur Arbeit in eine andere Gemeinde fahren*
- 20 – 25 % Mitteldistanzpendler
- Anteil und Distanz ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen

- Männer, Altersgruppe 45 – 55 Jahre
- Frauen, Altersgruppe 30 – 35 Jahre
- Höhere Bildungsgruppe

Quelle: Ducki & Nguyen, 2016; Gerstenberg et al., 2017

*offizielle Pendlerdefinition des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung
und der Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Berufsassoziierte Formen der Mobilität – Pendler

Spezifische Belastungen

- mehr arbeitsgebundene Zeit
- weniger Ruhezeit
- Zeitdruck aufgrund der Verkehrssituation
- Zeitmangel

Spezifische Beanspruchungsfolgen

- Erschöpfung,
- reduzierter Gesundheitszustand
- Stresserleben

Kumulierende Belastungen

- festgelegte Arbeitszeiten
- lange Arbeitszeiten
- Schichtarbeit

Berufsbedingte Formen der Mobilität – Dienstreisen

Verbreitung

- ca. 11,3 Mio. in 2016 (Verband der Dt. Reisemanagements 2014)
- durchschnittliche Dauer von Businessstrips zugenommen (Kesselring & Vogl 2010)
- betrifft zunehmend alle Hierarchieebenen

Spezifische Belastungen

- Anforderungen an das Reisemanagement
- fehlende Einflussnahme auf die Planung
- Verlängerung der Arbeitszeit
- hohe Arbeitsintensität – Arbeit „unterwegs“ notwendig
- fehlende Kontrolle - Termineinhaltung, Netzausfall etc.

Dienstreisen

Negative Aspekte

- ständige Erreichbarkeit
- reduzierte Erholzeiten
- Distanzierung von der Arbeit
- Fehlende Kontrolle

Positive Aspekte

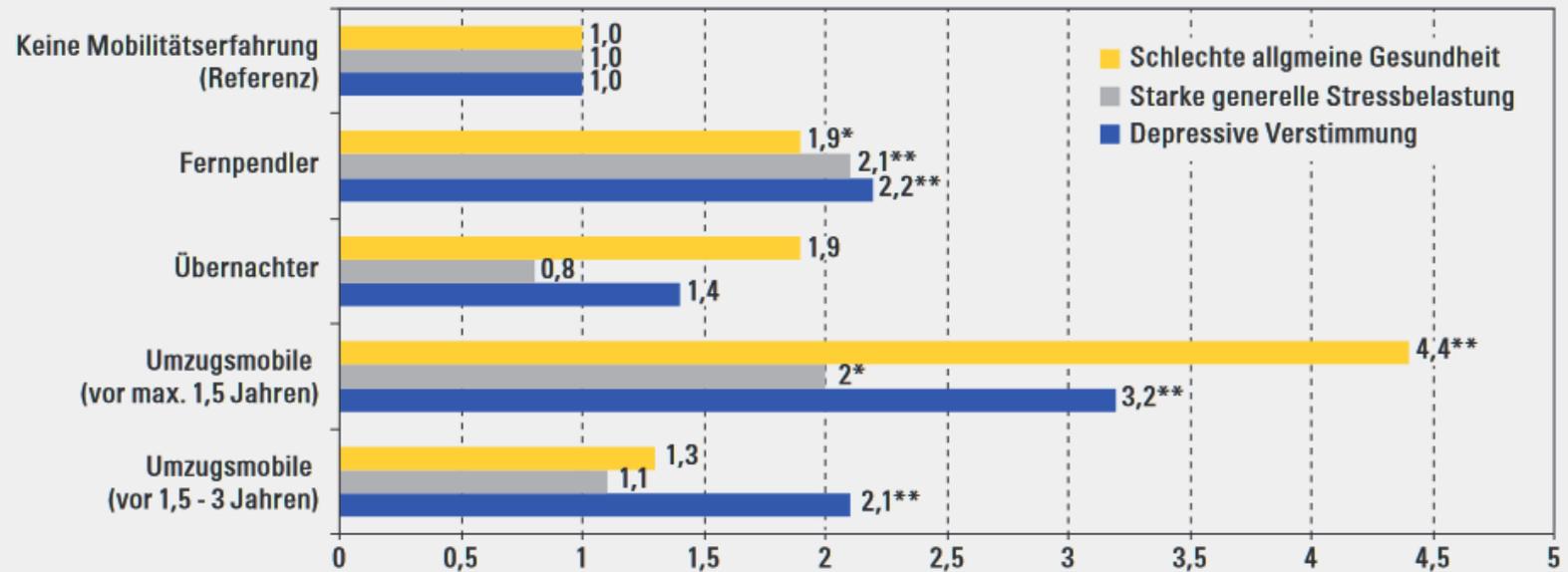
- Unabhängigkeit und Entlastung von möglichen familiären Problemen
- Unterbrechung von beruflichen Routinen wahrgenommen

Zukünftiger Forschungsbedarf!

Gesundheitliche Auswirkungen

Abbildung 1

Belastungsprofile mobiler und nicht-mobiler Erwerbstätiger in Deutschland, adjustierte Odds Ratios



Anmerkungen: „Job Mobilities and Family Lives in Europe“-Studie, Daten für Deutschland; * $p \leq .10$, ** $p \leq .05$
Quelle: Schneider et al. (2009), modifiziert

Berufsbedingte Mobilität – vor Ort arbeiten

Spezifische, sehr unterschiedliche Belastungen je nach Beruf

- Arbeitsverhältnis – Vergütung, Zielsteuerung
- Arbeitsbedingungen – Zeit- u. Termindruck, Qualifikation
- soz.-emotionale Belastung – Interaktionsarbeit
- ergonomische Belastung – Ausstattung
- arbeitsorganisatorische Bedingungen – Arbeitszeit nicht planbar, on demand
- mobilitätsspezifisch – Verkehrsmittel, Verkehrsbedingungen

Positive Aspekte

- Unabhängigkeit
- mehr Freiräume
- Gestaltungsspielräume
- abwechslungsreich

Berufsbedingte Mobilität – vor Ort arbeiten

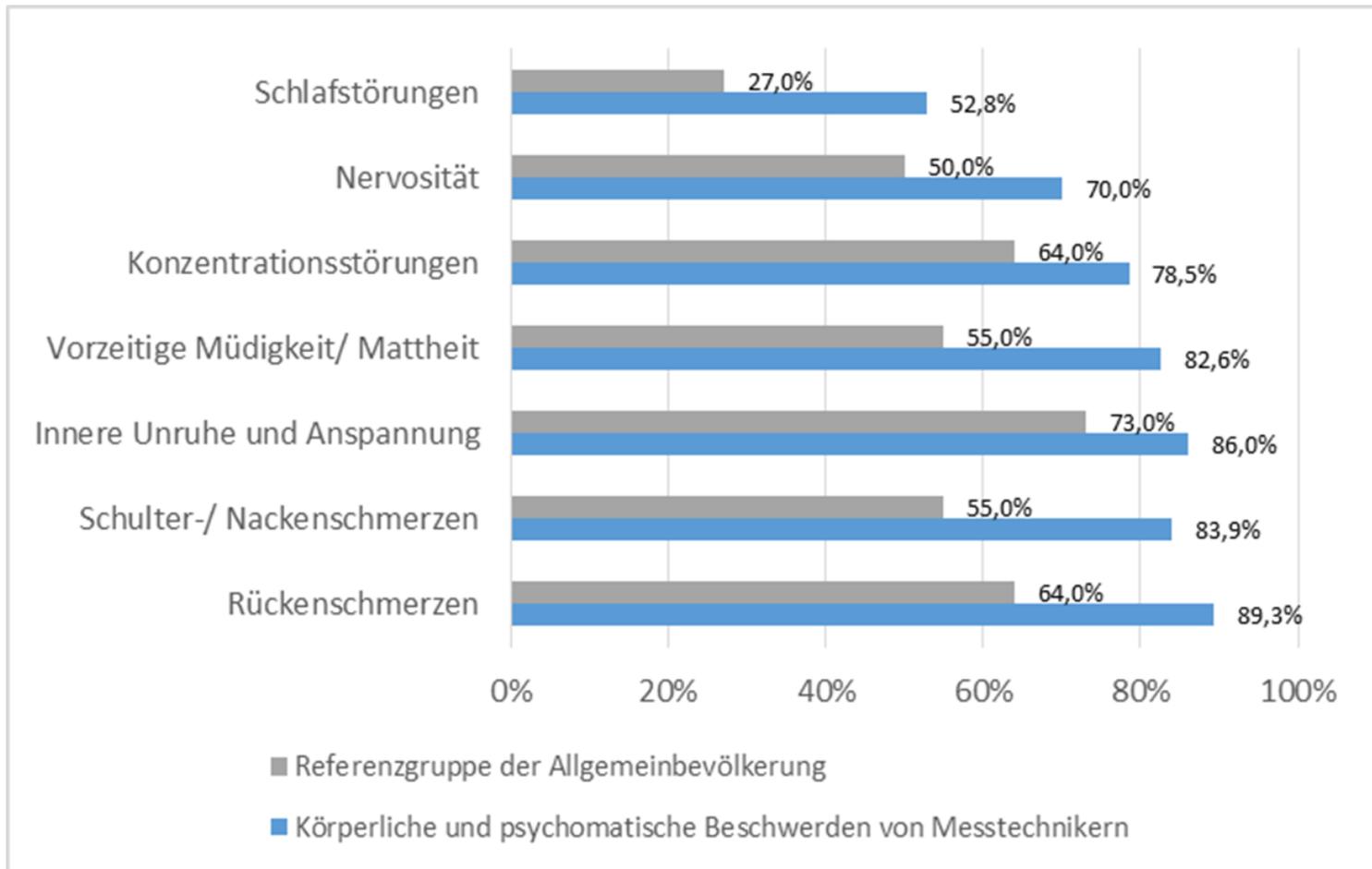
Spezifische Beanspruchungsfolgen

- reduzierte Erholungsfähigkeit
- ausgeprägte Erschöpfungszustände
- erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen

Kumulierende Belastungen

- mangelhafte technische Ausstattung
- Störungen bei der Arbeiten
- hohe Arbeitsintensität
- mangelhafte Kommunikation mit dem Unternehmen
- fehlende soziale Unterstützung
- erweiterte Erreichbarkeit

Beispiel: Beschwerden von mobilen Messtechnikern



Quelle: Bretschneider-Hagemes (2011), S. 227

Negativer Einfluss auf Arbeitszeitmerkmale

Mobilität erhöht die arbeitsgebundene Zeit und

- reduziert die für die Familie und zur Regeneration zur Verfügung stehende Zeit
- reduziert die Kontrolle über die Arbeitszeit

Zentrale Ergebnisse

Länge der Arbeitszeit

Lange oder überlange Arbeitszeiten sowie häufige Überstunden

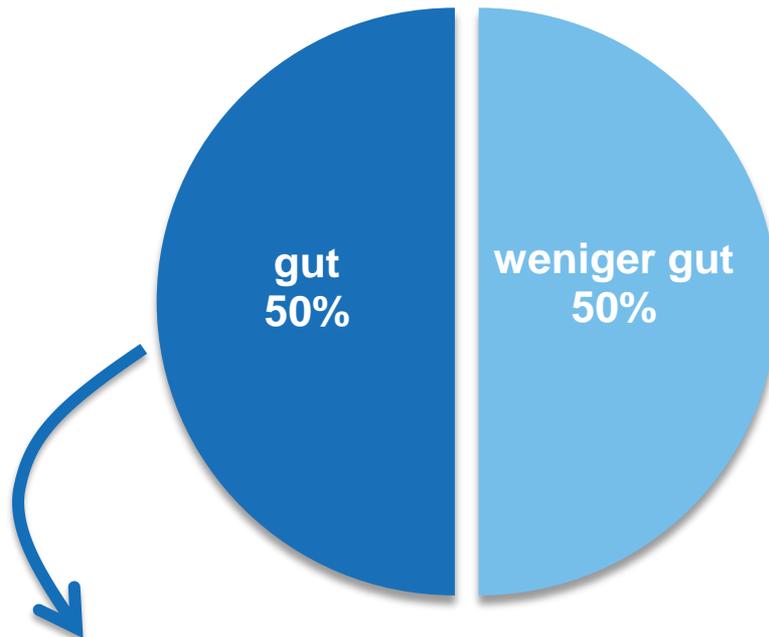
- = mehr gesundheitliche Beschwerden
- = häufig eine schlechtere allgemeine Gesundheit
- = geringere Arbeitszufriedenheit
- = schlechtere Work-Life-Balance



Quelle: BAuA Arbeitszeitreport 2016

Arbeitsrealität: Beispiel Arbeitsbedingungen und Erholung

Abschalten von der Arbeit am Feierabend gelingt seltener bei:



- häufiger guter Gesundheitszustand
- eher Zufriedenheit mit der Arbeit und der Work-Life-Balance
- weniger gesundheitliche Beschwerden

- hohen Arbeitsanforderungen
- geringen arbeitsbezogenen Ressourcen
- geringer Vorhersehbarkeit und Planbarkeit (betriebsbedingte Änderungen, Arbeit auf Abruf, Bereitschaftsdienst, Rufbereitschaft)
- atypischen Arbeitszeiten (überlange Arbeitszeiten, Wochenendarbeit)

Quelle: BAuA Arbeitszeitreport 2016

Ergebnisse des Review: Mobilität und Gesundheit

Anforderungen und Belastungen unterscheiden sich je nach Mobilitätsform mit unterschiedlichen Folgen für die psychosoziale Gesundheit

- verkehrsbedingter Stress beim täglichen Pendeln
- fehlende Soziale Unterstützung und Isolation beim Wochenpendeln
- Zusammentreffen verkehrsbedingter und psychosozialer Belastungen insbesondere bei Dienstreisen und mobiler Vor-Ort-Arbeit
 - multiple gesundheitliche Risiken insbesondere bei hoher Arbeitsintensität und Arbeitsverdichtung
 - Gefahr der interessierten Selbstgefährdung
- Work-Family-Konflikte bei (Fern-)Pendlern, Dienstreisenden und mobil Vor-Ort-Arbeitenden
- körperliche Beschwerden bei Tagespendlern und Dienstreisenden

Gemeinsamkeiten über alle Mobilitätsformen

Für die Gesundheit bei allen Mobilitätsformen relevant

- Reiseintensität (Entfernung, Dauer, Häufigkeit)
- Zeit und physische Anwesenheit als hohes Gut

Ressourcen

- Freiwilligkeit
- Kontrollaspekte: Vorhersehbarkeit und Planbarkeit und Beeinflussbarkeit der Mobilität
- Handlungs- und Entscheidungsspielräume
- Zeitsouveränität

Anforderungen

- verkehrsbedingte Belastungen
- private und/oder berufliche Konflikte
- Arbeitsintensivierung
- Entgrenzung von Belastungen

Quelle: Ducki & Nguyen, 2016; Ducki et al., 2017

Besonders belastet:
Multimobile

Ansatzpunkte auf unterschiedlichen Ebenen

Verkehrsinfrastruktur, IKT, Arbeitszeitgestaltung

Mobilitätskompetenz

- Logistische Kompetenzen
- Planungskompetenz
- Kontrollerleben

Betriebliche Bedingungen

- Ressourcen z.B. DR
- Zeit- und Termindruck
- realistische Zielvorgaben
- Flexible Arbeitszeiten
- Zeitsouveränität
- Berücksichtigung von WLB

Technische Ausstattung

- Ergonomische Bedingungen
- Bring your own device
- Dienstfahrzeug
- stabile Vernetzung

Immer unter Berücksichtigung der spezifischen Mobilitätsform!

Fazit

- Mobilität ist eine zusätzlich zur Arbeitstätigkeit bestehende Belastung
- Je nach Mobilitätsform ergeben sich unterschiedliche Schwerpunkte der Belastung
- Alle Formen gehen einher mit Befindlichkeitsstörungen oder/und Beeinträchtigungen
- Kumulation von Belastung sollte vermieden werden
- Intensität begrenzen: So wenig Mobilität wie nötig
- Möglichst viel Selbstgestaltung und Kontrolle
- Berücksichtigung der arbeitsgebundenen Zeit

Literaturverzeichnis

- BAuA (2016). Arbeitszeitreport Deutschland 2016. Dortmund, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.
- Bretschneider-Hagemes, M. (2011). "Belastungen und Beanspruchungen bei mobiler IT-gestützter Arbeit - Eine empirische Studie im Bereich mobiler, technischer Dienstleistungen." Zeitschrift für Arbeitswissenschaft **65**(3): 223-233.
- Ducki, A., et al. (2017). "Mobiles Arbeiten: Konsequenzen für die strategische Personalarbeit." Personal quarterly **69**(2): 28-35.
- Ducki, A. und H. Nguyen (2016). Mobilität. Dortmund, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.
- Gerstenberg, S., et al. (2017). Mobile Arbeit und Pendeln. Arbeitszeit gestalten - wissenschaftliche Erkenntnisse für die Praxis. R. Romahn. Marburg, Metropolis: 189-202.
- Kesselring, S. und G. Vogl (2010). Betriebliche Mobilitätsregime. Die sozialen Kosten mobiler Arbeit. Berlin, edition sigma.
- Schneider, N. F., et al. (2009). "Beruf, Mobilität und Familie." Zeitschrift für Familienforschung (Sonderheft): 111-136.
- Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (2014). VDR-Geschäftsreiseanalyse 2014. Frankfurt am Main.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**