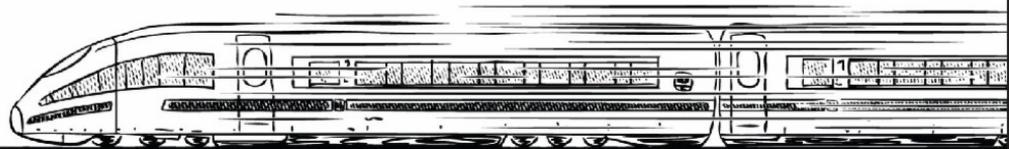


CLAAS TATJE
FAHRTEN
BUCH DES
WAHN
SINNS

UNTERWEGS IN DER PENDLERREPUBLIC



KÖSEL

Fahrtenbuch des Wahnsinns

Claas Tatje

Fahrtenbuch des Wahnsinns

Unterwegs in der Pendlerrepublik

Kösel



Verlagsgruppe Random House FSC® Noo1967

Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte Papier
Classic 95 liefert Stora Enso, Finnland.

Copyright © 2014 Kösel-Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Umschlaggestaltung und -motiv: Oliver Weiss, oweiss.com
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany
ISBN 978-3-466-31003-6

www.koesel.de

Für Iris & Lillith

If travel is searching
And home what's been found
I'm not stopping
I'm going hunting
I'm a hunter
I'll bring back the goods
But don't know when

(Björk, *Hunter*)

Inhalt

11	Abfahrt
	Kapitel 1
17	Die Welt der Pendler
	Kapitel 2
26	Die Schizophrenie des Pendelns
	Kapitel 3
45	Wen Pendeln krank macht
	Kapitel 4
65	Die Kosten des Pendelns
	Kapitel 5
86	Beziehungskiller Mobilität
	Kapitel 6
107	Irrsinn Pendlerpauschale
	Kapitel 7
121	Die Profiteure
	Kapitel 8
140	Staufrust und Pendelänger – die dunkle Seite der Mobilität
	Kapitel 9
156	Die Zukunft des Pendelns
	Kapitel 10
172	Haben Sie auch nichts vergessen?
181	Ankunft
186	Dank
188	Weiterführende Literatur

Abfahrt

Hannover, 22. Juli. 2 Uhr morgens. Ich eile durch den Stadtteil List. Vorbei an der Wohnung, die im Tatort immer dann zu sehen ist, wenn Charlotte Lindholm nach Hause kommt, an der Reinigung, die Hemden für 1,49 Euro wäscht und bügelt, am Bistro Adesso, wo noch die italienische Mama der Familie kocht, und an der Bäckerei, deren Inhaber mal mit der Zubereitung eines Rehrückens »Das perfekte Dinner« auf VOX gewonnen hat. Auf dieser Straße bündeln sich täglich Erinnerungen und Gedankenketten: an Silvesternächte, die Taufe meiner Tochter und den Start in den Dänemarkurlaub. Und ich Idiot lasse all das mal wieder hinter mir.

In jener Nacht habe ich den Abschied von meiner Frau und der gerade einjährigen Tochter tatsächlich möglichst weit hinausgezögert. Widerwillig am Nachmittag den kleinen Koffer gepackt, dann in den Fahrplan geguckt und den Zug für 19:31 Uhr reserviert. Ich muss nach Brüssel. Ein Interview steht am nächsten Mittag an. Doch an diesem Sonntagnachmittag war die Luft mild, der Grill schon heiß und die Nachbarn kamen vorbei. Um 19 Uhr dann mein Entschluss: Nachtzug nach Köln, dann weiter nach Belgien.

Um 2:31 steige ich ein, wähne mich allein im Großraumwagen, doch welch Irrtum. Er ist voll! Junge Kerle im Schlafsack, Männer im dunklen Anzug und Frauen mit Augenrändern. Die meisten lehnen sich an Fenster und an Koffer. Es ist vollkommen egal, wann ich mich in diesem Land auf den Weg mache. Die Pendler sind schon da. Sie bevölkern Flughäfen, Bahnsteige und Autobahnraststätten, sichern Aral, Le Crogag und Volkswagen das Überleben. Riskieren ihr Leben auf Deutschlands Autobahnen, jagen dem Glück nach, das mal aus Anerkennung, dann aus Liebe oder ganz einfach aus Geld verdienen und funktionieren besteht.

Drei Jahre lang bin auch ich Woche für Woche zwischen Hannover und Brüssel gependelt. Als Journalist für *DIE ZEIT* war in Brüssel der Job, in Hannover die Frau. Heute zähle ich zur Gattung der Dauermobilen. Mal in Brüssel, mal in Hamburg, mal in Frankfurt, aber sicher zwei bis drei Tage die Woche unterwegs. Ich setze mich für ein Abendessen in den Zug nach München und für ein Hintergrundgespräch fahre ich nach Berlin.

Dieses Leben kann Spaß machen. Ich genieße es, abends in Brüssel nicht auf die Uhr zu gucken, weil erst am späten nächsten Vormittag wieder ein Termin in Düsseldorf ansteht. Im Zug dann Gespräche abzutippen, den Gedanken nachzuhängen oder einfach mal die Augen zuzumachen. Morgens in den Flieger zu steigen und ein paar Stunden später zur Recherche in Island wieder auszusteigen.

Zu oft ist es aber einfach die Hölle. Wenn der Zug sich auf unbestimmte Zeit verspätet, der Anzug zu Hause noch am Haken hängt, weil die Pendleramnesie zugeschlagen hat, oder im Stockwerk über meinem Hotelzimmer die Disco des Hauses untergebracht ist. Das sind die Momente, die Forschungen bestätigen könnten, wonach Pendler Stressspitzen erleben wie Kampffjetpiloten im Einsatz oder Polizisten, wenn die Demonstration eskaliert.

Kein Wunder, dass ich oft erkältet bin. Schlimmer ist nur, wenn es auch mal meine Frau erwischt, die mir dauernd den Rücken freihält. Oder, im schlimmsten Szenario: meine kleine Tochter. Dann implodiert binnen Stunden jeder noch so sauber getaktete Rechercheplan. Frust staut sich auf und entlädt sich in Streits um Nichtigkeiten und Banalitäten. Das sind die Momente, in denen der Beziehungskiller Pendeln ganz greifbar wird.

Ein Pendler fragt sich eigentlich nie, warum er sich all das antut. Die langen Fahrten, die kurzen Wochenenden oder der Dauerverzicht auf Sport. Ein Pendler fragt sich nur, wie lange er das mit sich, seiner Familie und seinen Freunden machen will. In dem Moment ist er schon mittendrin in einem Netz

aus Widersprüchen und Selbsttäuschung, das meist linear zur Kilometerleistung wächst. Hier mal die Aufhebung der gängigsten Pendlerklischees: Arbeiten im Zug? Vergiss es! Niemals so verlässlich wie im Büro zu Hause. Telefonieren im Auto? Wenn es wirklich wichtig wird, ist es lebensgefährlich. Wer will schon bremsen, wenn er seine Mitarbeiter in der Firma per Freisprechanlage auffordert, Gas zu geben? Mobilität bringt grenzenlose Freiheit? Nicht einmal mehr über den Wolken. Künftig dürfen wir auch 10000 Meter über dem Meer erreichbar sein. Wir Pendler arbeiten dann endgültig überall.

Schon der Begriff des Pendlers suggeriert eine Stetigkeit, die niemand im Auto erlebt. Jede Fahrt ist ein bisschen anders, nur anstrengend, das ist sie gewiss. Immerhin hatte sich fast jeder Vielfahrer, den ich für die Recherche zu diesem Buch gesprochen habe, vor der Abfahrt ins Pendlerleben eine Ankunftszeit vorgenommen, zu der sein Alltagsrhythmus wieder geruhsamer werden sollte. Am Ende dauerte die Fahrt dann meist etwas länger, ganz selten war sie kürzer als geplant. Und auf die Idee, unterwegs auszusteigen, kamen die wenigsten. Wer es dennoch wagt, hat meist genug Geld, den Karriereknick in Kauf zu nehmen.

Warum pendeln Menschen? Die meisten tun es, weil sie sich nicht entscheiden wollen. Niemals gegen die Familie, die Ehe, die Beziehung oder die Heimat. Und auf keinen Fall gegen das Unternehmen, den Job, das Projekt oder den Standort.

Können sechs Millionen Deutsche irren? So viele Menschen, zählt das Statistische Bundesamt, fahren täglich mindestens 25 Kilometer zum Job oder haben dauernd einen anderen Arbeitsplatz. Sogar 8,5 Millionen sind Tag für Tag mehr als eine halbe Stunde unterwegs, um zur Arbeit zu kommen.

Angesichts der Gesundheitsrisiken, der Folgen für Beziehungen und all der Kosten ist das schon recht irritierend. Im Grunde müsste das Gesundheitsministerium längst an jeden Zug schreiben: »Pendeln gefährdet Ihre Gesundheit! Fangen

Sie gar nicht erst an!« Oder da, wo früher das Kennzeichen D am Heck der Autos klebte, den Hinweis anbringen: »Pendeln fügt Ihnen und den Menschen in Ihrer Umgebung erheblichen Schaden zu!«

Pendler verzweifeln an der Unzuverlässigkeit der Verkehrsträger; daran, dass sie im Ungewissen darüber bleiben, wann sie ankommen. Selbst die Deutsche Bahn – manch Dauergast im Bordbistro mag das kaum glauben – hat das nun erkannt. Sie schickt ein Expertenteam ins Silicon Valley. Dort soll endlich eine Software gefunden oder optimiert werden, die Verspätungen der Bahn künftig in Echtzeit und minuten genau prognostiziert.

Dabei sind die wenigsten Pendler zum Pendeln gezwungen. Es gibt keinen Grund, aufs Land zu ziehen, um in der Stadt zu arbeiten. Vor allem Männer sind ziemliche Egoisten, wenn sie – wie ich selbst – Berufe ausüben, die dauernde Mobilität bedingen, unter der am Ende die gesamte Familie zu leiden hat. Wir lassen uns alle allzu gerne täuschen von schnellen Zug- und Flugverbindungen, die uns mit ganz Europa vernetzen. Sie sind fragiler als jede Seifenblase.

Wer sich auf solche Fernbeziehungen einlässt, darf auf Unterstützung hoffen. Aber nicht auf Mitleid. Erstaunlich aber ist: Während Menschen dazu neigen, über den Job, den Partner oder die Kinder zu jammern, ertragen sie das Pendeln stillschweigend. Der Vielfahrer macht nicht viel Gerede um sein Leben. Ein kurzes Nicken am Bahnsteig, ein Fingerzeig an der Tankstelle und schon wissen die Pendler: Wir sitzen im gleichen Boot und sind auch heute wieder unterwegs.

Die Reise durch die Pendlerrepublik Deutschland kann nur unvollständig sein angesichts von über 26 Millionen, die nicht mit dem Fahrrad oder – welch Luxus – zu Fuß zur Arbeit kommen, sondern auf Bus, Bahn, Auto oder gar Flugzeug angewiesen sind, um morgens pünktlich im Büro zu sein. Und doch haben meine Begegnungen mit Pendlern, die Reisen und Gespräche von München bis Kiel, von Jena bis Emden, von Tübingen bis Rostock erstaunliche Gemeinsamkeiten.

Wir Pendler kennen uns an den wuseligsten Bahnhöfen besser aus als auf dem Wochenmarkt vor der Haustür. Nirgendwo haben wir das Gefühl, unser Leben so im Griff zu haben wie beim Betreten eines Hauptbahnhofs. Wir kennen die Kaffeepreise der Ketten auswendig; wir wissen genauer als in der eigenen Küche, wo unter 300 anderen Magazinen und Tageszeitungen *BILD* und *Süddeutsche* zu finden sind, und wenn der Zug Richtung Köln 31 Minuten nach jeder vollen Stunde einfährt, stehen wir in engen Trauben exakter vor der Wagenummer 7 (wo die kostenlosen Reservierungen für Bahn.comfort-Kunden angezeigt werden) als ein Pulk Marathonläufer an der Startlinie.

Das sind die Tage, an denen jedes Rädchen ins andere greift. Es gibt aber auch die anderen Momente: die, an denen der Puls rast, Schweiß den Rücken runtertropft, und all das nicht, weil eine Klimaanlage in der Bahn ausgefallen ist, sondern die Bahn erst gar nicht kommt. Oder wenn, dann mit einem Lokschaden, der verbunden mit einem Böschungsbrand den Terminplan so durcheinanderwirbelt, dass die Reise gar nicht mehr angetreten werden kann.

Die Alternative zur Bahn ist das Auto. Zwei von drei Pendlern setzen auf ein Verkehrsmittel, das Jahr für Jahr einige tausend Unfallopfer fordert. Nicht genug damit: Wer wohlbehalten ankommt, steht in Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet, Stuttgart, Berlin oder München im Durchschnitt 71 Stunden im Jahr im Stau. Es ist kein Zufall, dass der Rachezug gegen die Gesellschaft, den Michael Douglas im Film »Falling Down« so rigoros zelebriert, seinen Anfang in der morgendlichen Rushhour von Los Angeles nimmt.

Pendeln kostet Nerven. Aber wann macht es krank? Nach dutzenden Gesprächen mit Wissenschaftlern und eben so vielen Pendlern ließen sich handfeste Kriterien dafür entwickeln, worauf Pendler achten sollten, um gesund zu bleiben.

Für Beziehungen wird Pendeln spätestens ab einer 45 Minuten langen Fahrt zur Arbeit zur echten Belastungsprobe. Wann aber wird das Pendeln zum Beziehungskiller? Die Ant-

wort darauf gab mir ein Tankstellenbesitzer, der täglich zwischen Berlin und Hannover pendelte – 600 Kilometer am Tag! Auch Wochenendpendler hadern wegen des Dauerstresses und der schleichenden Entfremdung mit ihrem Leben. Wenn der Mann dauernd unterwegs ist, fragt die Frau nicht mehr, wie die Wand gestrichen werden soll. Sie macht es einfach selbst. Männer, die dauernd unterwegs sind, klagen häufig darüber, zu Hause nicht mehr überall mitzuentcheiden. Umgekehrt versuchen gerade Frauen die Belastung einfach auszuknippen wie den Lichtschalter im Hotel. Das geht ein paar Monate gut, aber nicht ein Pendlerleben lang.

Politiker sollten jedenfalls sehr genau überlegen, wie sie mit ihren Millionen Pendlern im Land umgehen, die täglich lange Wege zur Arbeit fahren. Die Pendlerpauschale, so viel sei schon hier verraten, ist wie die Subventionierung von Dienstwagen das größte Unglück der deutschen Verkehrspolitik.

Wir müssen neu nachdenken über Deutschlands größten Volkssport. Doch wer die Pendlerpauschale und andere Abgründe der Verkehrspolitik hinterfragt, trifft auf massive Widerstände. Am Ende sind es handfeste Interessen, die dafür sorgen, dass Millionen brav weiterfahren. Tag für Tag, die gleiche Strecke, das gleiche Ziel und die gleiche Angst vor der Verspätung im Nacken. Höchste Zeit, sich den Wahnsinn zwischen Frühstück und Abendbrot genauer anzugucken.

Die Welt der Pendler

Sie wachen nebeneinander auf, doch schon zur Frühstückszeit trennen Petra Heuchert-Gercke und ihren Mann Kai Gercke 104 Kilometer. Morgen für Morgen verlässt Heuchert-Gercke gegen 6 Uhr 40 ihr Haus in Bönebüttel in Schleswig-Holstein und steigt in ihr BMW Cabrio. Eine Dreiviertelstunde dauert ihr Arbeitsweg, gegen 7 Uhr 30 ist sie im Büro an der Kieler Förde, 46 Kilometer nördlich ihrer Heimat. Ihr Mann lässt sich schon um 6 Uhr auf das größte Abenteuer ein, das Deutschland morgens zu bieten hat. Eine Reise mit Fahrrad und Bahn im Berufsverkehr. Es geht für ihn in den Süden, nach Hamburg. Er ist gegen 7 Uhr 30 am Jungfernstieg und arbeitet dort für eine Bank. Heuchert-Gercke ist Bauzeichnerin in einem kleinen Architekturbüro. Das Ehepaar hasst diesen Einstieg in den Tag, doch jeder liebt seinen Job. Mal eben nach Hamburg ziehen, das käme für Heuchert-Gercke nicht infrage, auch weil sie dann nicht mehr so gut für ihre Eltern sorgen kann, die in Bönebüttel gleich nebenan wohnen.

Das Jahr 2013 hat ihren Mann dafür ganz schön Kraft gekostet. Als die Orkane Christian und Xaver über Deutschland hinwegfegten, dauerte die einfache Fahrt für ihn tagelang bis zu zweieinhalb Stunden. Das sind Extremsituationen, das weiß auch Gercke. Aber »irgendwas ist eigentlich immer«. Im Winter wartet er bei klirrender Kälte auf den Zug, im Sommer schwitzt er, wenn die Klimaanlage ausfällt. Mal hält der Zug wegen einer technischen Störung, dann sind Personen im Gleis oder es gibt Bombenalarm. Immer wieder hat er deshalb versucht, auch auf das Auto auszuweichen und ist regelmäßig an der A7 bei Schnelsen verzweifelt. Denn ehe die Rush-hour einsetzte, war Gercke nie in Hamburg.

Für die 49-jährige Petra Heuchert-Gercke ist die Bahn keine Alternative. Ihr Büro an der Kieler Förde liegt dafür zu weit abseits. Staus sind selten und doch bereut sie regelmäßig, dass sie vor zwei Jahren ihren Job noch einmal gewechselt hat und nun doppelt so lange jeden Morgen unterwegs ist. »Ich kann nicht mal eben schnell mittags nach Hause«, sagt sie. Als vor einigen Monaten eine neue Heizung eingebaut wurde und die Handwerker 14 Tage im Haus waren, hätte Heuchert-Gercke eigentlich dauernd vor Ort sein müssen. »Es war zum Verzweifeln«, sagt sie. Hinzu kam noch Stress im Büro und dann diese Fahrerei. »Man denkt immer, so eine Dreiviertelstunde, die ist doch ein Klacks, aber ich liege samstags regelmäßig auf der Couch und bin völlig durch«, erzählt Heuchert-Gercke. Sie müsste sich abends noch mal aufraffen und ins Fitnessstudio gehen, sie sieht ihre Freundinnen unter der Woche zu selten, sie war schon ewig nicht mehr in Neumünster zum Einkaufen, sondern hält auf dem Rückweg bei Edeka und Aldi im Gewerbegebiet. Ihrem Mann kann sie nichts vorjammern, der ist Tag für Tag noch länger unterwegs.

Willkommen im ganz normalen Alltagsleben zweier ganz normal Beschäftigter in der Pendlerrepublik Deutschland. Es ist ein Land, in dem nur 14 Prozent mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit kommen, auch weil die Menschen immer weitere Wege dafür zurücklegen.

Früher haben sich die Beschäftigten ihre Arbeit dort gesucht, wo sie gelebt haben. Noch 1900 hat nur jeder zehnte Erwerbstätige auf dem Weg zur Arbeit seinen Wohnort verlassen, vor 60 Jahren war das immerhin schon jeder vierte. Und heute? Im Jahr 2014 verlassen 60 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Tag für Tag oder Woche für Woche ihre Gemeindegrenze, um zu arbeiten – über 17 Millionen Menschen in Deutschland. Strecken von Hamburg nach Berlin pendeln tausende Menschen nicht mehr einmal die Woche, sondern täglich.

Von den insgesamt 42 Millionen Menschen, die in Deutschland arbeiten, haben nur elf Millionen einen Arbeitsweg von