

Berufsbedingte Pendelmobilität, Geschlecht und Stress

Augustijn, Lara

Veröffentlichungsversion / Published Version

Forschungsbericht / research report

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Augustijn, L. (2018). *Berufsbedingte Pendelmobilität, Geschlecht und Stress*. (Duisburger Beiträge zur soziologischen Forschung, 2/2018). Duisburg: Universität Duisburg-Essen Campus Duisburg, Fak. für Gesellschaftswissenschaften, Institut für Soziologie. <https://doi.org/10.6104/DBsF-2018-02>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC Licence (Attribution-NonCommercial). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>

Berufsbedingte Pendelmobilität, Geschlecht und Stress

Lara Augustijn



Lara Augustijn
Berufsbedingte Pendelmobilität, Geschlecht und Stress
Duisburger Beiträge zur soziologischen Forschung 2018-02
doi: 10.6104/DBsF-2018-02

Herausgeber:
Institut für Soziologie, Universität Duisburg Essen
Institute of Sociology, University of Duisburg-Essen
<https://www.uni-due.de/soziologie/>
Juli 2018

Duisburger Beiträge zur soziologischen Forschung
ISSN 0949-8516 (Internet)



Creative Commons Lizenz CC BY-NC 4.0

Umschlagbild: Carmen Janiesch, Berlin

© 2018 by the author(s)

Lara Augustijn is Research Associate with Focus on Family and Health Studies at the
Institute of Sociology of the University of Duisburg-Essen.

lara.augustijn@uni-due.de

Downloads

https://www.uni-due.de/soziologie/duisburger_beitraege/

Redaktion

Prof. Dr. Sigrid Quack
Institut für Soziologie
Universität Duisburg-Essen
Lotharstr. 65 | 47057 Duisburg | Germany

Tel. +49 203 379 - 2259 oder - 4794

Fax +49 203 379-5219

DBsF@uni-due.de

Abstract

Commuting between home and work has gained substantial importance for employees in Germany, especially for women. Commuting is, however, highly ambivalent: On the one hand it may lead to more advantageous working conditions, on the other hand commuting can be a stressor. This contribution investigates whether there is an association between commuting to work and the commuters' subjective perception of stress. In addition, it is also taken into account how the commuters' gender may influence the potential link between commuting and stress perception. The results of the analyses, which are based on the German Family Panel (pairfam, wave 7, 2014/2015), indicate that commuters indeed show a higher stress level compared to other employees, although this finding only applies to women. While factors such as commuting time and partnership status have no significant impact on the level of perceived stress, living together with children does increase the stress burden for commuting women.

Keywords: commuting, stress, health, gender, gender roles

Zusammenfassung

Berufsbedingte Pendelmobilität hat in Deutschland erheblich an Bedeutung gewonnen, insbesondere für weibliche Erwerbstätige. Das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort ist jedoch in hohem Maße ambivalent, da Pendelmobilität nicht nur mit vorteilhafteren Arbeitsbedingungen verbunden ist, sondern auch als Stressor wirken kann. Der vorliegende Beitrag widmet sich daher der Frage, ob ein Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und der subjektiven Wahrnehmung von Stress beobachtet werden kann. Zudem wird untersucht, wie das Geschlecht der Pendler auf diesen Zusammenhang wirkt. Analysen auf Basis des deutschen Beziehungs- und Familienpanels (pairfam, Welle 7, 2014/2015) belegen, dass berufsbedingte Pendelmobilität tatsächlich mit einer höheren Stressbelastung bei den Betroffenen einhergeht, allerdings nur bei weiblichen Pendlern. Faktoren wie die Pendeldauer und der Partnerschaftsstatus üben keinen signifikanten Einfluss auf die Wahrnehmung von Stress aus, allerdings trägt das Zusammenleben mit Kindern bei pendelnden Frauen zu einer erhöhten Stressbelastung bei.

Schlüsselwörter: Pendelmobilität, Stress, Gesundheit, Geschlecht, Geschlechterrollen

Inhaltsverzeichnis

Abstract	ii
Zusammenfassung	ii
1 Einleitung	1
2 Berufsbedingte räumliche Mobilität und Stress	2
3 Theorien und Hypothesen	4
3.1 Der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress	4
3.2 Der Einfluss des Geschlechts auf den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress	6
4 Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und Stress	10
5 Datengrundlage und Operationalisierung	11
5.1 Datengrundlage: pairfam	11
5.2 Operationalisierung.....	12
6 Ergebnisse	15
6.1 Deskriptive Befunde	15
6.2 Multivariate Befunde	19
7 Fazit	24
Literatur	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Pendelstress-Modell nach Koslowsky.....	5
--	---

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten (in Prozent).....	15
Tabelle 2: Deskriptive Befunde zur Pendeldauer (in Minuten)	16
Tabelle 3: Deskriptive Befunde der Kontrollvariablen (in Prozent)	17
Tabelle 4: Innerfamiliäre Arbeitsteilung bei Pendlern und Nichtpendlern (in Prozent)	18
Tabelle 5: Der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stresswahrnehmung bei Erwerbstätigen (Beta-Koeffizienten)	21
Tabelle 6: Der Zusammenhang zwischen Pendeldauer und Stresswahrnehmung (Beta- Koeffizienten)	23

1 Einleitung

Bei berufsbedingter räumlicher Mobilität handelt es sich keineswegs um ein neuartiges Phänomen: Bereits ab der Mitte des 19. Jahrhunderts sahen sich viele Erwerbstätige im Zuge der Industrialisierung mit Mobilitätserfordernissen konfrontiert, zu denen sowohl Wohnortswechsel als auch das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsstätte gehörten (Schneider, Hartmann, & Limmer, 2001). Dennoch haben die gesellschaftlichen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte dazu beigetragen, dass Berufsmobilität für Erwerbstätige in Deutschland erheblich an Bedeutung gewonnen hat (Schneider, Rüger, & Ruppenthal, 2016). Insbesondere die fortschreitende Globalisierung, der technologische Wandel, die Umstrukturierung des Arbeitsmarktes und die gestiegene Erwerbsspartizipation von Frauen haben seit den 1980er Jahren zu einem deutlichen Anstieg des Mobilitätsdrucks geführt (Schneider et al., 2001; Schneider et al., 2016). Moderne berufsbedingte räumliche Mobilität geht mit einer Dynamik einher, die sich in erster Linie auf die Intensivierung der täglichen Pendelmobilität zurückführen lässt (Schneider et al., 2016): So müssen praktisch alle Erwerbstätigen eine gewisse Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zurücklegen (Ruppenthal & Lück, 2009) und die durchschnittliche Pendeldauer hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich erhöht. Tägliches berufsbedingtes Pendeln ist somit zu einem bedeutenden Aspekt im Leben vieler Erwerbstätiger geworden (Stutzer & Frey, 2007).

Berufsbedingte räumliche Mobilität ist jedoch in hohem Maße ambivalent: Einerseits bietet sie den Betroffenen gewisse Vorteile, zu denen neben verbesserten Karrierechancen eine höhere Arbeitsqualität und flexiblere Arbeitszeiten zählen. Andererseits liefern zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen Hinweise darauf, dass es sich bei berufsbedingter Pendelmobilität um einen Stressor handelt (Evans, Wener, & Phillips, 2002; Renneberg, Erken, & Kaluza, 2009). Mobilitätserfordernisse können sich also belastend auf die Betroffenen auswirken, Stress erzeugen und auf diese Weise die Gesundheit negativ beeinflussen (Ducki, 2010; Paridon, 2012; Schneider, 2007; Stutzer & Frey, 2008). Als ursächlich für die intensivere Wahrnehmung von Stress bei Berufspendlern gelten zahlreiche Stressoren, die untrennbar mit dem Pendelprozess verbunden sind: Faktoren wie Lärm, überfüllte Transportmittel, Zeitdruck, extreme Temperaturen (Hitze und Kälte), Luftverschmutzung und stockender Verkehr tragen zur Entstehung psychischer und physischer Stressreaktionen bei. Diese Belastungen können einen gesundheitsschädigenden Effekt ausüben, der sich unter anderem in Form von erhöhtem Blutdruck, verstärkten Angstgefühlen oder muskelskeletalen Erkrankungen äußert. Ferner kann die fortwährende Belastung durch Stressoren zu einem mentalen, emotionalen und physischen Erschöpfungszustand (Burnout-Syndrom) führen, was den Erhalt der persönlichen Arbeitskraft bedroht (Koslowsky, Aizer, & Krausz, 1996; Koslowsky, Kluger, & Reich, 1995; Schneider et al., 2001).

In diesem Zusammenhang muss zudem eine weitere Entwicklung berücksichtigt werden, die seit den 1960er Jahren in Deutschland zu beobachten ist: Durch die Zunahme der beruflichen Qualifizierung, die steigende Erwerbsbeteiligung und die stärkere Karriereorientierung von Frauen (Blaschke & Cyba, 2005; Peuckert, 2012) sind immer mehr weibliche Erwerbstätige von Mobilitätsanforderungen betroffen. So machen Frauen laut aktuellen Studien bereits circa ein Drittel der beruflich mobilen Personen in Deutschland aus (Rüger & Becker, 2011). Dies führt folglich dazu, dass weibliche Erwerbstätige, die zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort pendeln, vermehrt pendelinduziertem Stress ausgesetzt sind. Dabei stellt sich die Frage, ob Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Pendlern in Bezug auf ihre subjektive Stresswahrnehmung erkennbar sind, die sich unter Umständen auf bestehende gesellschaftliche Rollenbilder und die damit verbundenen Rollenerwartungen zurückführen lassen.

Vor diesem Hintergrund soll der vorliegende Beitrag zum einen der Frage nachgehen, ob ein Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress bei Erwerbstätigen in Deutschland nachgewiesen werden kann. Zum anderen soll bestimmt werden, welche Rolle das Geschlecht in diesem Kontext spielt. Dies scheint besonders relevant, da nur wenige Studien existieren, die sich eingehender mit dem Einfluss des Geschlechts auf den Zusammenhang zwischen berufsbedingtem Pendeln und der Wahrnehmung von Stress beschäftigen. Sollten sich unterschiedliche oder sogar gegenläufige Tendenzen bei Männern und Frauen im Hinblick auf die Belastung durch Pendelstress zeigen, wäre dies von großer Bedeutung, beispielsweise für die Konzeption von gesundheitlichen Präventionsmaßnahmen.

2 Berufsbedingte räumliche Mobilität und Stress

Der Begriff *berufsbedingte Mobilität* umfasst zwei Komponenten: Während sich die *zeitliche* Dimension auf einen möglichen Wechsel des Arbeitsplatzes oder des Arbeitgebers im Erwerbsverlauf bezieht, beschreibt die *räumliche* Dimension die Notwendigkeit, größere Distanzen zurückzulegen, um einer bezahlten Beschäftigung nachgehen zu können (Ducki, 2010). Dabei lassen sich wiederum zwei Formen der *berufsbedingten räumlichen Mobilität* voneinander trennen: Bei *residenzieller* Mobilität handelt es sich um eine punktuelle Form der Mobilität, die drei Unterformen umfasst: *Fernumzüge*, grenzüberschreitende *Migration* und *Auslandsentsendungen* (Paridon, 2012; Schneider, 2007). *Zirkuläre* Mobilität umfasst hingegen eine breitere Variation an Mobilitätsformen und beschreibt „alle Bewegungen, bei denen zwischen Wohn- und Arbeitsort oder auch zwischen mehreren Arbeitsorten regelmäßig hin und her gependelt wird“ (Ducki, 2010, p. 62). Die einzelnen Unterformen der zirkulären räumlichen Mobilität, zu denen das tägliche (*Fern-*)*Pendeln*, das *Wochen(end)pendeln*, die *Vari-Mobilität* sowie die *Saisonarbeit* zählen, variieren hinsichtlich der Distanz, der Häufigkeit sowie des Rhythmus des Pendelns (Ducki, 2010; Paridon, 2012; Schneider et al., 2001). Mit Blick auf die tägliche

Pendelmobilität kann wiederum zwischen drei Typen von Berufspendlern differenziert werden: Zum einen gibt es die *Nahpendler*, die eine einfache tägliche Pendeldauer von höchstens 29 Minuten aufweisen. Daran schließen sich die *Mitteldistanzpendler* mit einer Pendeldauer zwischen 30 und 59 Minuten an. Bei dem dritten Typ handelt es sich schließlich um *Fernpendler*, zu denen Erwerbstätige gehören, deren einfache Pendeldauer mindestens 60 Minuten beträgt (Rüger, Feldhaus, Becker, & Schlegel, 2011).

Der Begriff *Stress* beschreibt einerseits die Auslöser von Belastungen, die auch als *Stressoren* bezeichnet werden, und andererseits die dadurch entstehenden physischen und psychischen *Stressreaktionen* (Renneberg et al., 2009). Obwohl bislang keine allgemein anerkannte wissenschaftliche Definition existiert (Martinez, 2014), soll Stress im Rahmen dieser Arbeit und in Anlehnung an die Definition der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als ein „Ungleichgewicht zwischen Anforderungen und den auf eine Person einwirkenden Druck auf der einen Seite und deren Wissen und Fähigkeiten auf der anderen Seite“ (Renneberg et al., 2009, p. 139) betrachtet werden. Aus evolutionsbiologischer Perspektive handelt es sich bei Stress um einen Mechanismus zur Bewältigung besonderer physischer Herausforderungen, der bei allen „höheren“ Tieren zu finden ist. Physische Stressreaktionen sorgen dafür, dass der Körper Energie freisetzt, die entweder für einen Angriff oder eine Flucht genutzt werden kann (Badura & Strodtholz, 2003; Renneberg et al., 2009). Kennzeichnend für die Wahrnehmung von Stress sind typische physische Erregungszustände wie ein erhöhter Blutdruck oder die Ausschüttung von Stresshormonen (Schaupp, 2012). Eine Stressreaktion kann folglich als natürliche Reaktion auf unterschiedliche Reize oder Belastungen angesehen werden (Hapke et al., 2013).

Die Wahrnehmung von Stress kann sich sowohl auf den physischen als auch den psychischen Gesundheitszustand auswirken. Obwohl eine einzelne Stressreaktion nicht zwangsläufig gesundheitsschädlich sein muss, kann insbesondere *chronischer* Stress die Gesundheit negativ beeinflussen (Lyon, 2000; Renneberg et al., 2009). Zu den potenziellen Folgen von chronischen Stressreaktionen zählen koronare Herzerkrankungen, ein stärkeres Schmerzerleben und sexuelle Störungen. Durch das Empfinden von Stress kann es ebenfalls zu einer Reduktion der kognitiven Leistungsfähigkeit und einer eingeschränkten Gedächtnisfunktion kommen. Auch mit Blick auf die psychische Gesundheit zeigen sich die negativen Auswirkungen von chronischem Stress (Renneberg et al., 2009). So konnten beispielsweise Hapke et al. (2013) belegen, dass Menschen, die erheblich unter chronischem Stress leiden, im Vergleich zur Kontrollgruppe (Personen ohne starke chronische Stressbelastung) signifikant häufiger von einer aktuellen depressiven Symptomatik, Burnout oder Schlafstörungen betroffen sind.

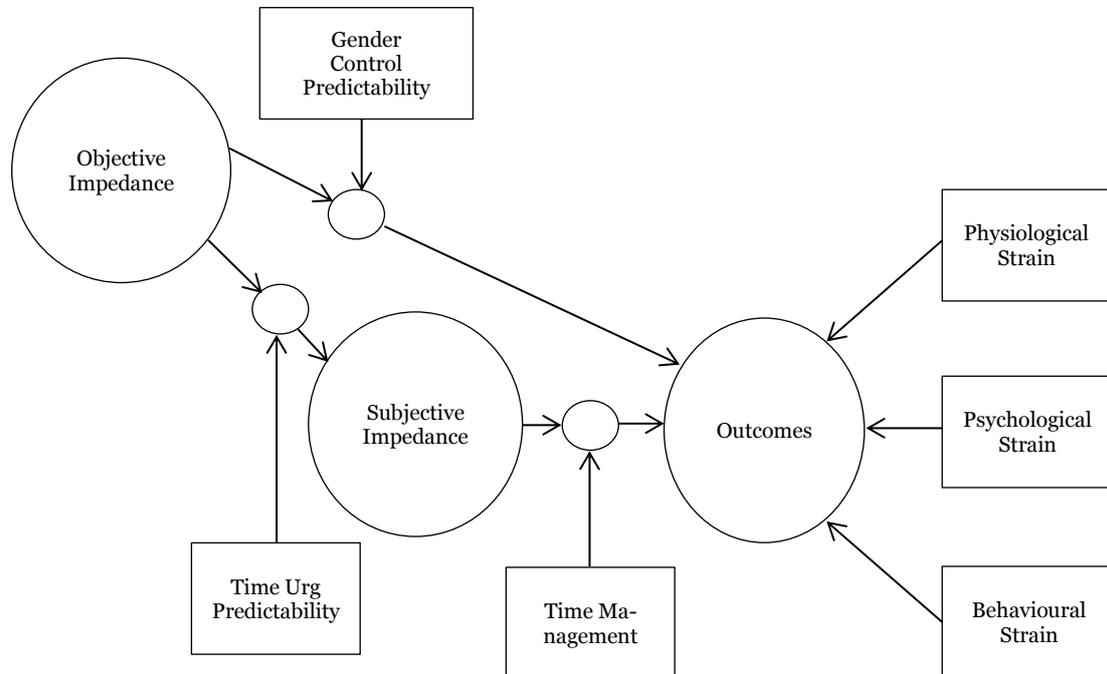
3 Theorien und Hypothesen

3.1 Der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress

Es existiert eine Vielzahl an theoretischen Modellen und Konzepten, die zur Erklärung des Zusammenhangs zwischen berufsbedingter Mobilität und dem subjektiven Empfinden von Stress herangezogen werden können. Vorrangig handelt es sich hierbei um soziologische oder psychologische Ansätze, zu denen beispielsweise das *Transaktionale Stressmodell* (Lazarus & Folkman, 1984) oder das *Job Demands Resources Model* (Bakker & Demerouti, 2007) zählen. In diesen Modellen sind die individuellen und situativen Rahmenbedingungen (z.B. die Arbeitsbedingungen oder die familiäre Situation) von entscheidender Bedeutung, auch wenn sie – abhängig vom jeweiligen Modell – unterschiedlich gewichtet werden. Der entscheidende Faktor ist jedoch in allen theoretischen Modellen die Dauer der Mobilitätsanforderungen, womit zum einen die tägliche Dauer und zum anderen die Dauer im Erwerbsverlauf gemeint ist (Ducki & Gerstenberg, 2016).

Ein stresstheoretisches Modell, das sich explizit auf die Rolle der täglichen Pendelmobilität bei der Entstehung von Stress konzentriert, stammt von Koslowsky (1997). Nach diesem Modell, das im Weiteren auch als Pendelstress-Modell (*model of commuting stress*) bezeichnet wird, stellt berufsbedingtes Pendeln einen Auslöser von Stress dar. Das Auftreten und das Ausmaß des wahrgenommenen Stresses hängen von unterschiedlichen Moderatoren und Kontextbedingungen ab, wobei insbesondere die Bedeutung von Kontroll- und Zeitaspekten in den Vordergrund gerückt wird (Ducki, 2010). Der Fokus des Pendelstress-Modells liegt dabei weniger auf den Folgen der Pendelmobilität als vielmehr auf der Frage, wie diese hervorgerufen werden (Koslowsky, 1997). Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang das Konzept der Pendelimpedanz (*commute impedance*) (Novaco, Stokols, & Milanesi, 1990). Impedanz kann definiert werden als „behavioral constraint on movement and goal attainment“ (Novaco et al., 1990, p. 232). Gemeint sind alle Einschränkungen oder Widerstände in Bezug auf Bewegung oder Zielerreichung (Ducki & Nguyen, 2016; Sposato, 2010), beispielsweise die Pendelzeit, die Pendeldistanz oder die Witterungsbedingungen. Das höchste Ausmaß an Impedanz wird erreicht, wenn Personen große Distanzen langsam zurücklegen, während das Niveau der Impedanz bei kurzen und schnell zurückgelegten Strecken am niedrigsten ist (Koslowsky, 1997; Novaco, Stokols, Campbell, & Stokols, 1979).

Abbildung 1: Das Pendelstress-Modell nach Koslowsky



Quelle: Koslowsky (1997, p. 157)

Wie das Pendelstress-Modell veranschaulicht, handelt es sich bei berufsbedingter Pendelmobilität um eine zusätzliche Quelle von Stress für die Beschäftigten. Zusammenfassend kann dies auf zwei Faktoren zurückgeführt werden: die direkten Belastungen und die indirekten Gesundheitseffekte von Mobilität (Rüger & Schulze, 2016). Erwerbstätige, die täglich eine gewisse Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen, sind im Vergleich zu nichtmobilen Personen einer Vielzahl an Stressoren ausgesetzt, die sich aus den jeweiligen Umwelt- und Transportbedingungen und der damit einhergehenden Verringerung der Plan- und Vorhersehbarkeit ergeben (Costa, Pickup, & DiMartino, 1988). Beispiele hierfür sind typische pendelbedingte Stressoren wie Verkehrsstaus, Unwetter, Abgase oder Verspätungen (Sonnenmoser, 2008). Neben diesen *direkten Belastungen* müssen auch die *indirekten Gesundheitseffekte* der berufsbedingten Mobilität berücksichtigt werden. So ist intensives berufsbedingtes Pendeln mit „umfangreicher räumlicher und zeitlicher Abwesenheit vom Lebensmittelpunkt“ (Rüger & Schulze, 2016, p. 27) verbunden, was zum einen zu einer Verkürzung von Regenerationszeiten führt und zum anderen die Zeiträume, die mit dem Partner oder der Familie verbracht werden können, deutlich einschränkt (Costa et al., 1988; Rüger & Schulze, 2016). Aus diesen Überlegungen lässt sich die erste Hypothese dieses Beitrags ableiten: *Erwerbstätige, die intensiver*

berufsbedingter Pendelmobilität nachgehen, nehmen mehr Stress wahr als Nichtpendler (H_1).

Um die Intensität der Pendelmobilität zu messen, wird in erster Linie auf die Dauer des Pendelns zurückgegriffen (Ducki & Nguyen, 2016). Mit zunehmender täglicher Pendeldauer vergrößert sich der Zeitraum, in dem die Betroffenen umweltbedingten Stressoren ausgesetzt sind. Ferner steigt die Gefahr von Kontrollverlusten und der Pendelprozess wird weniger plan- und vorhersehbar. Dies trifft sowohl auf Pendler zu, die einen PKW nutzen, als auch auf solche, die auf öffentliche Verkehrsmittel wie Züge oder Busse angewiesen sind. Eine längere Pendeldauer erhöht bei PKW-Nutzern das Risiko, von Staus oder sonstigen Verkehrsbehinderungen betroffen zu sein, während bei den Nutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln die Wahrscheinlichkeit für häufigere Umstiege steigt. Ebenso erhöht sich die Gefahr von Verspätungen und Wartezeiten, was sich besonders negativ auf das subjektive Stressempfinden von Personen auswirken sollte, die auf Anschlussverbindungen angewiesen sind. Da solche Faktoren laut Rapp (2003) für Pendler in hohem Maße frustrierend sind, lautet die zweite Hypothese: *Je länger die Pendeldauer, desto stärker die Stresswahrnehmung (H_2).*

3.2 Der Einfluss des Geschlechts auf den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress

Traditionelle Geschlechterrollen sind durch ihre strikte geschlechtsspezifische Arbeitsteilung gekennzeichnet. Während der Bereich der Produktionsarbeit in erster Linie Männern zugewiesen wird, sind Frauen – selbst wenn sie einer eigenen Berufstätigkeit nachgehen – primär für die Reproduktionsarbeit, d.h. die Hausarbeit, Kindererziehung und Pflege von Angehörigen, verantwortlich (Brines, 1994; Klammer, Neukirch, & Weßler-Poßberg, 2012; Notz, 2010). Ein Blick auf die gesellschaftlichen Entwicklungen in Deutschland seit den 1960er Jahren zeigt, dass traditionelle Geschlechterrollen zunehmend an Bedeutung verlieren. Ursächlich hierfür sind insbesondere die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen, die größere Bedeutung von Individualisierungsprozessen und die zunehmende Annäherung der persönlichen Wünsche und Einstellungen von Männern und Frauen in Bezug auf ihre Erwerbstätigkeit (Blaschke & Cyba, 2005; Peuckert, 2012). Obwohl die zu beobachtenden Entwicklungen also in Richtung eines egalitären Geschlechtermodells weisen, bestehen in modernen Gesellschaften nichtsdestotrotz deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede im Bereich der innerfamilialen Arbeitsteilung (Leopold, Skopek, & Schulz, 2018). So scheint das *male breadwinner*-Modell, das in den 1950er und 1960er Jahren die gesellschaftlichen Vorstellungen in Westdeutschland geprägt hat (Trappe, Pollmann-Schult, & Schmitt, 2015), auch weiterhin einen Einfluss auf die Einstellungen von Individuen auszuüben. Dies trägt dazu bei, dass die Handlungsspielräume der Familienmitglieder eingeschränkt sind, die für die Reproduktionsarbeit verantwortlich sind. Empirische Befunde belegen beispielweise,

dass das Engagement von Männern im Bereich der Hausarbeit in den letzten Jahren nicht signifikant gestiegen ist (Klammer et al., 2012). Des Weiteren kommt es im Laufe von Partnerschaften häufig zu Prozessen, die dazu führen, dass sich eine anfänglich egalitäre Arbeitsteilung mit der Zeit zu einer immer traditionelleren Aufgabenteilung entwickelt. Solche Retraditionalisierungsprozesse setzen in vielen Fällen mit der Geburt des ersten Kindes ein und tragen dazu bei, dass sich die männlichen Partner immer weiter aus Hausarbeit und Kindererziehung zurückziehen (Kühhirt, 2012). Es lässt sich also ein „Auseinanderklaffen zwischen Einstellungen und alltäglicher Handlungspraxis“ (Rosowski, 2009, p. 133) in der Gesellschaft beobachten, was insbesondere dadurch zum Ausdruck kommt, dass Frauen, trotz ihrer zunehmenden Erwerbsbeteiligung und der tendenziellen Auflösung von traditionellen Rollenbildern, auch weiterhin die Hauptverantwortung für Hausarbeit und Kindererziehung tragen.

Der Begriff der doppelten Vergesellschaftung ist eng mit Geschlechterrollenvorstellungen verbunden und beschreibt den Umstand, dass Frauen „ihr Arbeitsvermögen doppelt – als Haus- und als Erwerbsarbeit – in den sozialen Zusammenhalt“ (Blaschke & Cyba, 2005, p. 305) einbringen und auf diese Weise die Grundlage für das Bestehen moderner Gesellschaften schaffen. Diese Art der Vergesellschaftung ist jedoch mit einer *doppelten Belastung* verbunden, da die Erwerbsbeteiligung von Frauen in den letzten Jahrzehnten deutlich gestiegen ist. Vor diesem Hintergrund spielt insbesondere der zu beobachtende Anstieg der Berufstätigkeit von Müttern eine wichtige Rolle, da diese vor der komplexen Aufgabe stehen, Beruf und Familie erfolgreich miteinander zu vereinbaren (Blaschke & Cyba, 2005). Lassen sich beide Bereiche aufgrund der jeweiligen Rahmenbedingungen nur schwer miteinander in Einklang bringen, kann dies für weibliche Beschäftigte eine Quelle von Stress darstellen (Becker-Schmidt, 2010).

Es stellt sich nun die Frage, wie sich diese Befunde in einen theoretischen Kontext einordnen lassen. Geschlechterrollen kommt insgesamt eine einzigartige und außerordentliche Bedeutung innerhalb der Gesellschaft zu, da sich mit ihrer Hilfe gesellschaftliche Erwartungen an Männer und Frauen formulieren lassen (Alfermann, 1996; Athenstaedt & Alfermann, 2011). Sie besitzen darüber hinaus eine große Reichweite, sind omnipräsent und mit eher allgemeinen Rollenerwartungen verbunden. Ein weiteres Merkmal besteht darin, dass sie Einfluss auf die Handlungen und Wahrnehmungen von Personen nehmen, selbst wenn das Geschlecht in einem bestimmten Kontext im Grunde nicht von Bedeutung ist (beispielsweise im Kontext der Erwerbsarbeit). Einen besonders starken normativen Einfluss besitzen geschlechtsspezifische Rollenerwartungen im Bereich der Arbeitsteilung, da sie verbindliche Regeln enthalten, beispielsweise über den sozialen Umgang und die innerfamiliäre Arbeitsteilung (Alfermann, 1996).

Ein Konzept, das darauf abzielt, Geschlecht bzw. Geschlechterzugehörigkeit nicht „als Eigenschaft oder Merkmal von Individuen zu betrachten, sondern jene *sozialen Prozesse*

in den Blick zu nehmen, in denen ‚Geschlecht‘ als sozial folgenreiche Unterscheidung hervorgebracht und reproduziert wird“ (Gildemeister, 2010, p. 137, Hervorhebung im Original), ist der Doing-Gender-Ansatz (West & Zimmerman, 1991). Nach diesem Konzept ist die aktive Darstellung von geschlechtsspezifischem Verhalten im Alltag von zentraler Bedeutung für Männer und Frauen, da durch alltägliches Handeln die eigene Geschlechtsidentität produziert und reproduziert werden kann (Stich & Hess, 2014; West & Zimmerman, 1987). Hausarbeit, die in typisch männliche und typisch weibliche Tätigkeiten unterteilt werden kann, ist laut der Doing-Gender-Theorie besonders geeignet, um weibliches und männliches Verhalten im Alltag zu demonstrieren. Diese Verhaltensweisen tragen jedoch dazu bei, dass sowohl traditionelle Rollenerwartungen als auch traditionelle Formen innerfamiliärer Arbeitsteilung in modernen Gesellschaften bestehen bleiben (Stich & Hess, 2014). Dieses Konzept kann durch die Kompensationshypothese nach Brines (1994) ergänzt werden, welche besagt, dass äußerst geschlechtstypisches Verhalten in einem Bereich der Kompensation von nichtgeschlechtskonformem Verhalten in einem anderen Bereich dient (Brines, 1994; Stich & Hess, 2014). Eine Steigerung des eigenen Anteils an der Hausarbeit wäre nach diesen Überlegungen vorrangig bei Frauen zu erwarten, die einer zeitintensiven Berufstätigkeit nachgehen, was schließlich zu einer höheren Belastung führt, die wiederum Stress bei den Betroffenen auslösen kann.

Ein weiteres normenbasiertes Konzept, das die Auswirkungen von gesellschaftlichen Rollenerwartungen auf die innerfamiliäre Arbeitsteilung erklären kann, ist der Identitätsformationsansatz (*identity formation*) (Bielby & Bielby, 1989). Mithilfe dieses Ansatzes wird die Herausbildung spezifischer Rollenidentitäten nachvollzogen, wobei zwischen Erwerbsidentität (*work identity*) und Familienidentität (*family identity*) unterschieden wird. Individuen können aus diesen Identitäten Sinn ziehen, wodurch sie für die Selbstwahrnehmung von Männern und Frauen von entscheidender Bedeutung sind. Je mehr Zeit und Energie Personen für das Ausfüllen ihrer jeweiligen Rolle aufwenden, desto stärker identifizieren sie sich mit dieser; es entsteht ein zunehmendes „commitment“ (Bielby & Bielby, 1989, p. 776). Dieses Commitment führt allerdings dazu, dass Personen Konflikte zwischen den einzelnen Rollen (Inter-Rollenkonflikte) stärker wahrnehmen. Auch im Rahmen des Identitätsformationsansatzes wird berücksichtigt, dass Frauen mit bestimmten gesellschaftlichen Erwartungen und geschlechtsspezifischen Rollennormen konfrontiert sind, wenn sie die Rolle der Ehefrau und Mutter ausfüllen möchten. Diese Erwartungen und Normen tragen dazu bei, dass von berufstätigen Frauen gefordert wird, ihre Erwerbstätigkeit zugunsten der Familie zurückzustellen. Anders verhält sich dies bei Männern, da die Rolle des Versorgers eng mit der Erwerbsarbeit verbunden ist (Bielby & Bielby, 1989). Die Ausübung einer bezahlten Arbeit stellt sich für Frauen somit – unabhängig von ihrem persönlichen Humankapital – konfliktbehaftet dar, was ebenfalls zur Persistenz traditioneller Muster innerfamiliärer Arbeitsteilung beiträgt (Stich & Hess, 2014).

Es kann also festgehalten werden: Die aktive Zurschaustellung des eigenen Geschlechts ist nach dem Doing-Gender-Ansatz und der Kompensationshypothese zentral für die (Re-)Produktion der eigenen Geschlechtsidentität. Da Geschlechterrollen für Individuen eine große Relevanz besitzen, führt dies dazu, dass Frauen im Vergleich zu Männern einen größeren Teil der Reproduktionsarbeit übernehmen, um ihre weibliche Identität erfolgreich zu demonstrieren. Es ist außerdem zu erwarten, dass erwerbstätige Frauen bestrebt sind, ihr „nichtkonformes“ Verhalten im Bereich der Produktionsarbeit durch ein noch größeres Engagement im Haushalt auszugleichen. Dies spiegelt sich auch in den Überlegungen zur doppelten Vergesellschaftung wieder, nach denen es bei Frauen zu einer doppelten Belastung durch Produktions- und Reproduktionsarbeit kommt; eine Belastung, die bei Männern in einem vergleichbaren Ausmaß nicht beobachtet werden kann. Darüber hinaus tragen traditionelle gesellschaftliche Rollennormen in modernen Gesellschaften dazu bei, dass weibliche Erwerbsarbeit als tendenziell konfliktbehaftet angesehen wird. Es ist somit anzunehmen, dass berufsbedingte Pendelmobilität als wichtiger Bestandteil der Erwerbstätigkeit bei Frauen zu einer höheren Stressbelastung führt. Verstärkt werden sollte dieser Effekt insbesondere dann, wenn das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsstätte häufig stattfindet und zeitintensiv ist. Ursächlich für diesen Effekt ist einerseits die Befürchtung von Frauen, den an sie gerichteten gesellschaftlichen Erwartungen und der eigenen Rolle als (Ehe-)Frau und Mutter nicht gerecht werden zu können, wenn sie eine beträchtliche Zeit für ihre Erwerbstätigkeit und das damit verbundene Pendeln aufwenden (Rollenstress). Andererseits lässt sich die stärkere Wahrnehmung von Stress auf die eingeschränkten Regenerationszeiten zurückführen, die eine doppelte Belastung durch bezahlte und unbezahlte Arbeit bei Frauen mit sich bringt und die durch zeitintensive pendelbedingte Abwesenheiten vom Wohnort noch verstärkt wird. Aus diesen Überlegungen lässt sich die dritte Hypothese dieses Beitrags ableiten: *Weibliche Pendler nehmen im Vergleich zu männlichen Pendlern mehr Stress wahr (H₃).*

Pendlerinnen, die in einer Partnerschaft leben, und vor allem Mütter sollten von gesellschaftlichen Rollenerwartungen in besonderem Ausmaß betroffen sein (Roberts, Hodgson, & Dolan, 2009). Von ihnen wird im Allgemeinen erwartet, ihrem Partner die Verantwortung für die Hausarbeit abzunehmen, ihre Erwerbstätigkeit einzuschränken und sich auf die Kinderbetreuung und -erziehung zu konzentrieren; sie sollen dem kulturellen Leitbild der „guten Mutter“ entsprechen (Rosowski, 2009). Daher sollen im Rahmen der empirischen Analyse zwei weitere Hypothesen überprüft werden: *Pendlerinnen, die mit Kindern in einem Haushalt leben, nehmen mehr Stress wahr als Pendlerinnen ohne Kinder (H₄)* sowie *Pendlerinnen, die in einer Partnerschaft leben, nehmen mehr Stress wahr als partnerlose Pendlerinnen (H₅).*

4 Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und Stress

Studien, die den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress untersuchen, liefern Hinweise darauf, dass das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort von einem Großteil der Betroffenen als Stressor wahrgenommen wird und mit unterschiedlichen gesundheitlichen Risiken verbunden ist (Blickle, 2005; Rapp, 2003). Zu ähnlichen Ergebnissen kommt der BKK Gesundheitsreport aus dem Jahr 2011, in dessen Rahmen die Auswirkungen des Fernpendelns mit Blick auf das generelle Stresserleben, den allgemeinen subjektiven Gesundheitszustand und die psychische Befindlichkeit untersucht wurden. Hier konnte gezeigt werden, dass Fernpendler im Vergleich zu nichtmobilen Erwerbstätigen eine deutlich höhere generelle Stressbelastung aufweisen. Als Ursachen für diesen Befund werden Zeitknappheit, Belastungen durch den Verkehr, verspätungsbedingte Kontrollverluste und der schlechte Zustand von Verkehrsmitteln und -wegen genannt (Ruppenthal & Rüger, 2011).

Ausschlaggebend für die Entstehung von Stress und Belastungen scheint dabei weniger die zurückgelegte Distanz als vielmehr die Dauer des Pendelns zu sein (Blickle, 2005). Eine erhöhte Stressbelastung kann zudem sowohl bei den Nutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln als auch bei den Nutzern von privaten Fahrzeugen beobachtet werden (Gatersleben & Uzzell, 2007). Es besteht allerdings ein Zusammenhang zwischen der Wahl des Transportmittels und der Intensität von Pendelstress: Erwerbstätige, die ein privates Fahrzeug nutzen, sind in einem erhöhten Ausmaß durch Stress belastet, während der Rückgriff auf öffentliche Verkehrsmittel von den Betroffenen als vergleichsweise stressfreier beurteilt wird (Wener & Evans, 2011). Auch Faktoren wie längere Wartezeiten, Verspätungen, überfüllte Transportmittel oder häufiges Umsteigen werden von Berufspendlern als frustrierend bewertet (Rapp, 2003; StGeorge & Fletcher, 2012). Empirische Untersuchungen können darüber hinaus einige Annahmen des Pendelstress-Modells nach Koslowsky bestätigen: So ist der Anstieg der Pendeldauer, wie bereits erwähnt, mit einer Zunahme der subjektiven Stresswahrnehmung und einer Erhöhung der Cortisol-Werte verbunden. Des Weiteren üben die Kontrolle über den Pendelprozess sowie dessen Vorhersehbarkeit einen Einfluss auf das Stressempfinden aus. Personen, die täglich längere, wenig plan- und kontrollierbare Pendelstrecken zurücklegen, scheinen Stress in einem erhöhten Maße ausgesetzt zu sein, was wiederum negative Folgen für die Gesundheit der Betroffenen haben kann (Evans & Wener, 2006; Gottholmseder, Nowotny, Pruckner, & Theurl, 2009).

Wird der Einfluss des Geschlechts auf den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stress untersucht, zeigt sich, dass die Ergebnisse der bisher durchgeführten Studien teilweise widersprüchlich sind. So können beispielsweise Evans et al. (2002) und Gottholmseder et al. (2009) keinen Einfluss des Geschlechts auf die Wahrnehmung von Pendelstress ausmachen. Andere Untersuchungen hingegen belegen, dass

Mobilitätserfahrungen eine negativere Wirkung auf Frauen haben als dies bei Männern der Fall ist. So kommt eine Studie von Roberts et al. (2009), die sich mit den Effekten des Pendelns auf die psychische Gesundheit von Männern und Frauen in Großbritannien beschäftigt, zu dem Schluss, dass berufliches Pendeln einen gesundheitsschädigenden Einfluss auf Frauen, jedoch nicht auf Männer ausübt. Als mögliche Ursachen für diesen Befund nennen die Autoren die größere Verantwortung von Frauen für die Hausarbeit und die Kindererziehung: „It is women’s greater responsibility for day-to-day household tasks (including childcare) that makes them more sensitive to time spent commuting“ (Roberts et al., 2009, p. 18).

5 Datengrundlage und Operationalisierung

5.1 Datengrundlage: pairfam

Die Datengrundlage der empirischen Analyse bildet die siebte Befragungswelle des Beziehungs- und Familienpanels (pairfam) aus den Jahren 2014/2015. Bei diesem Survey handelt es sich um eine Repräsentativerhebung, deren Grundgesamtheit alle deutschsprachigen Personen bilden, die in privaten Haushalten in der Bundesrepublik Deutschland leben und zu einer der folgenden drei Geburtskohorten gehören: 1991 bis 1993, 1981 bis 1983 und 1971 bis 1973 (Brüderl et al., 2017). Das Beziehungs- und Familienpanel ist für die nachfolgende Analyse geeignet, da es aktuelle und detaillierte Informationen zum Pendelverhalten der Befragten bereitstellt und sich die einzelnen Pendlergruppen trennscharf voneinander unterscheiden lassen. Der Datensatz beinhaltet darüber hinaus Informationen über die Wahrnehmung von Stress und weitere soziodemografische Variablen, die sich als relevant für die Analyse des Zusammenhangs zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stressbelastung erwiesen haben.

Da das Erkenntnisinteresse auf erwerbstätigen Personen liegt, wurden in einem ersten Schritt alle Studienteilnehmer ausgeschlossen, die zum Zeitpunkt der Erhebung nicht erwerbstätig waren und sich auch nicht in Ausbildung befanden ($n=1.414$). Zudem wurden alle Personen aus der Analysestichprobe entfernt, die keines der drei Items zur Stressmessung (Stress, Überlastung, Druck) gültig beantwortet haben ($n=22$). Da die deskriptiven und multivariaten Analysen für Männer und Frauen getrennt erfolgen, wurden weiterhin Befragte aus der Stichprobe entfernt, die sich nicht eindeutig einem Geschlecht zuordnen lassen ($n=1$). Das gleiche gilt für Erwerbstätige, die eine unrealistische Pendeldauer angegeben haben. Hierbei handelt es sich um Personen, die nach eigener Aussage täglich oder mehrmals in der Woche pendeln und entweder 15 oder 20 Stunden für einen einfachen Pendelweg zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort benötigen ($n=3$). Werden diese Änderungen berücksichtigt, ergibt sich eine vorläufige Fallzahl von 4.479 Personen. Da allerdings nur ein Teil dieser Befragten anhand der verfügbaren Daten zum

Mobilitätsverhalten entweder der Gruppe der Pendler oder der der Nichtpendler zugeordnet werden kann, reduziert sich die Fallzahl erneut auf 4.187 Studienteilnehmer. Zudem werden in den Regressionsmodellen ausschließlich Befragte berücksichtigt, die alle relevanten Fragen gültig beantwortet haben, wodurch sich die abschließende Fallzahl auf $n=3.473$ beläuft¹.

5.2 Operationalisierung

Abhängige Variable

Um das Ausmaß der *subjektiven Stressbelastung* zu bestimmen, werden die Aspekte Stress, Überlastung und Druck berücksichtigt. Die dazugehörige Frage lautete: „Wie haben Sie sich in den letzten vier Wochen überwiegend gefühlt?“. Den Befragten stand ein Antwortspektrum von 1 = „Trifft überhaupt nicht zu“ bis 5 = „Trifft voll und ganz zu“ zur Verfügung. Für die Durchführung der empirischen Analyse wurden diese drei Items zu einer Mittelwertskala ($\alpha \geq 0,89$) zusammengefasst, die Werte zwischen eins und fünf umfasst. Ein Minimum von eins würde bedeuten, dass die Betroffenen keinerlei Belastung wahrnehmen, während ein maximaler Wert von fünf für eine äußerst intensive Stressbelastung steht.

Unabhängige Variablen

Wie bereits erwähnt, kann grundlegend zwischen drei Formen der *täglichen Pendelmobilität* unterschieden werden. Erwerbstätige mit einer einfachen Pendeldauer von höchstens 29 Minuten werden als Nahpendler bezeichnet. Liegt die einfache Pendeldauer hingegen zwischen 30 und 59 Minuten wird von Mitteldistanzpendlern gesprochen. Erwerbstätige, deren einfacher Pendelweg mindestens 60 Minuten in Anspruch nimmt, werden zu den Fernpendlern gezählt. Im Rahmen der nachfolgenden Analyse sollen alle erwerbstätigen oder sich in Ausbildung befindenden Personen zu der Gruppe der *Pendler* gehören, wenn sie entweder täglich oder mehrmals in der Woche zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort pendeln und eine einfache Pendeldauer von mindestens 30 Minuten aufweisen. Zu den *Nichtpendlern* zählen alle Erwerbstätigen oder Auszubildenden, die nie aus beruflichen Gründen pendeln oder deren einfache Pendeldauer weniger als 30 Minuten beträgt, unabhängig von der Häufigkeit der Pendelerfordernisse.

Die *Häufigkeit* von berufsbedingten Pendlerfordernissen wurde mithilfe der Frage „Wenn Sie an den letzten Monat denken, wie oft legen Sie die Strecke von Ihrer Wohnung [...] zu Ihrer Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte zurück?“ operationalisiert. Die Befragten

¹ Die vorliegende Arbeit geht von der Annahme aus, dass Rollenerwartungen und gesellschaftliche Normen für gleichgeschlechtliche Paare eine andere Bedeutung in Bezug auf die innerfamiliäre Arbeitsteilung haben als dies bei heterosexuellen Paaren der Fall ist (Kurdek, 2007). Da der Anteil an homosexuellen Personen jedoch sehr gering ausfällt, soll keine weitere Unterscheidung vorgenommen werden. In Bezug auf männliche Befragte wird daher einheitlich von „Partnerinnen“ gesprochen, bei weiblichen Studienteilnehmern dementsprechend von „Partnern“.

konnten diese Frage anhand von sieben Kategorien beantworten: 1 = „Jeden Werktag“, 2 = „Mehrere Male die Woche“, 3 = „Einmal die Woche“, 4 = „14-tägig“, 5 = „Einmal im Monat“, 9 = „Seltener“ oder 10 = „Nie“. Daran anschließend wurde die *Pendeldauer* durch die Frage „Wie lange brauchen Sie für diesen Weg zu Ihrer Arbeitsstätte durchschnittlich in Stunden und Minuten?“ ermittelt. Die Befragten gaben dabei an, wie viele Stunden und/oder Minuten sie im Durchschnitt für eine einfache Pendelstrecke zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort benötigen.

Kontrollvariablen

Wird der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und Stress untersucht, müssen diverse soziodemografische Variablen sowie die jeweiligen Arbeitsbedingungen berücksichtigt werden, da diese Faktoren – wie frühere Forschungsarbeiten gezeigt haben – die subjektive Wahrnehmung von Stress beeinflussen können. Zu den soziodemografischen Faktoren gehören das Geschlecht (Roberts et al., 2009), das Alter (Aldwin, Sutton, Chiara, & Spiro, 1996; Hapke et al., 2013; Mroczek & Almeida, 2004), das Bildungsniveau (Baum, Garofalo, & Yali, 1999; Damaske, Zawadzki, & Smyth, 2016; Kuntz, 2011; Schieman, Whitestone, & van Gundy, 2006), der Migrationshintergrund (Hoppe & Bamberg, 2013), der Partnerschaftsstatus (Evenson & Simon, 2005; Kienle, Knoll, & Renneberg, 2006) sowie das Vorhandensein von Kindern im Haushalt (Crnic & Low, 2002; Evenson & Simon, 2005; Gabriel & Bodenmann, 2006; StGeorge & Fletcher, 2012). Zu den relevanten Arbeitsbedingungen zählen die Befristung des Arbeitsvertrags (Dragano & Siegrist, 2006; Gash, Mertens, & Romeu Gordo, 2008; Sander, 2011), die Länge der Wochenarbeitszeit (Garhammer, 2004; StGeorge & Fletcher, 2012) und die Höhe des Arbeitspensums (Bamberg, 2004; Hobson & Beach, 2000).

Das *Geschlecht* der Befragten wurde von Seiten des Interviewers erfasst. Dieser konnte zwischen den Kategorien 1 = „Männlich“ und 2 = „Weiblich“ auswählen, eine weitere Option stand nicht zur Verfügung. Das *Alter* der befragten Personen wurde über ihre Kohortenzugehörigkeit bestimmt. Die Studienteilnehmer wurden dabei einer der folgenden drei Altersgruppen zugeordnet: 1 = „Jüngste Kohorte (20-24 Jahre)“, 2 = „Mittlere Kohorte (30-34 Jahre)“ sowie 3 = „Älteste Kohorte (40-44 Jahre)“. Zur Bestimmung des *Bildungsniveaus* wurde auf Angaben zur schulischen und beruflichen Bildung in Form einer ISCED-Skala zurückgegriffen. Diese umfasst ein Antwortspektrum zwischen 1 = „Kein Abschluss“ und 8 = „Weiterführende Forschungsprogramme“. Die Befragten wurden einer der folgenden drei Kategorien zugeordnet: niedriges Bildungsniveau (ISCED 1 und ISCED 2), mittleres Bildungsniveau (ISCED 3 und ISCED 4) und hohes Bildungsniveau (ISCED 5 bis ISCED 8). Ein möglicher *Migrationshintergrund* der Befragten wurde im Beziehungs- und Familienpanel bestimmt, indem die Studienteilnehmer in eine von drei Kategorien eingeteilt wurden: 1 = „Kein Migrationshintergrund (No migration background)“, 2 = „Direkter Migrationshintergrund (1st generation)“ und 3 = „Indirekter

Migrationshintergrund (2nd generation)“. Um den *Partnerschaftsstatus* zu ermitteln, wurde erneut auf generierte Daten zurückgegriffen. Hierfür wurden Befragte, die sich den Kategorien 1 = „Niemand verheiratet und Single“, 6 = „Geschieden/getrennt und Single“ sowie 9 = „Verwitwet und Single“ zuordnen ließen, als partnerlos eingestuft. Bei allen übrigen Studienteilnehmern wurde davon ausgegangen, dass sie sich zum Befragungszeitpunkt in einer Partnerschaft befanden. Das *Zusammenleben mit Kindern*² wurde operationalisiert, indem zwei Gruppen gebildet wurden: Personen, die zum Befragungszeitraum mit mindestens einem Kind zusammenlebten, und Personen ohne Kinder im Haushalt.

Um eine mögliche *Befristung* des Arbeitsverhältnisses zu bestimmen, wurde auf die folgende Frage zurückgegriffen: „Haben Sie einen befristeten Arbeitsvertrag?“. Im Rahmen der Analysen wurde folglich zwischen zwei Gruppen unterschieden: Personen mit befristetem Arbeitsvertrag und Personen mit unbefristetem Arbeitsvertrag. Die Höhe der durchschnittlichen *Wochenarbeitszeit* wurde mithilfe der Frage „Wie viele Stunden beträgt im Durchschnitt Ihre tatsächliche Arbeitszeit pro Woche einschließlich eventueller Überstunden?“ erhoben. Da hier die Gesamtzahl der tatsächlich geleisteten Wochenstunden angegeben werden sollte, ging dieses Item als metrische Variable in die Analyse mit ein. Zudem wurde die subjektive Einschätzung des Umfangs des zu leistenden *Arbeitspensums* berücksichtigt. Dieser Aspekt wurde anhand der Aussage „Ich muss oft ein zu großes Arbeitspensum erledigen“ ermittelt. Das vorgegebene Antwortspektrum reichte von 1 = „Stimme überhaupt nicht zu“ bis 5 = „Stimme voll und ganz zu“. Davon ausgehend wurden zwei Gruppen gebildet: Erwerbstätige mit einem hohen Arbeitspensum und Erwerbstätige, die kein hohes Arbeitspensum leisten müssen.

Im Rahmen der deskriptiven Analysen soll weiterhin die *innerfamiliäre Arbeitsteilung* betrachtet werden. Diese wurde anhand der beiden Dimensionen Hausarbeit (Waschen, Kochen, Putzen) und Kinderbetreuung operationalisiert, da dies die Bereiche sind, die traditionell weiblich konnotiert sind und für die in der Regel hauptverantwortlich Frauen zuständig sein sollten. Die dazugehörige Fragestellung lautete wie folgt: „Kommen wir nun dazu, wie das Zusammenleben mit Ihrem Partner [...] aussieht. Wie haben Sie und [Name aktuelle/r Partner/in] sich die Arbeit in folgenden Bereichen zeitlich aufgeteilt?“. Die Studienteilnehmer beantworteten diese Frage anhand der folgenden Aussagen: 1 = „(Fast) vollständig mein/e Partner/in“, 2 = „Überwiegend mein/e Partner/in“, 3 = „Etwa halbe/halbe“, 4 = „Überwiegend ich“ sowie 5 = „(Fast) vollständig ich“. Aus diesen Antwortkategorien wurden drei neue Gruppen gebildet: Zunächst wurden Personen, die die Hausarbeit bzw. Kinderbetreuung entweder überwiegend oder vollständig ihrem Partner

² Anstatt auf die Zahl aller im Haushalt lebenden Kinder zurückzugreifen, wurden in den Analysen lediglich die biologischen Kinder der Ankerpersonen berücksichtigt. Dies geschah, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass Personen, die mit einem Partner und dessen leiblichen Kindern in einem Haushalt leben, unter Umständen eine nur eingeschränkte Verantwortung für diese Kinder übernehmen, während der leibliche Elternteil – unabhängig vom Geschlecht – die Hauptverantwortung trägt.

überlassen, zu einer Gruppe zusammengefasst (vollständig/überwiegend Partner/in). Befragte, die angaben, dass die anfallenden Arbeiten in etwa gleichmäßig auf beide Partner verteilt werden, wiesen eine egalitäre Arbeitsteilung auf (egalitär). Die letzte Gruppe bestand aus Studienteilnehmern, die angaben, selbst überwiegend oder vollständig für die Aufgaben in den jeweiligen Bereichen zuständig zu sein (vollständig/überwiegend Befragte/r).

6 Ergebnisse

6.1 Deskriptive Befunde

Das Mobilitätsverhalten wird in Tabelle 1 abgebildet. Bei circa einem Drittel der Befragten handelt es sich um Pendler (35,6 %), bei fast zwei Dritteln um Nichtpendler (64,4 %). Wird das Verhältnis von Pendlern zu Nichtpendlern nach Geschlecht betrachtet, wird deutlich, dass der Anteil an Berufspendlern bei den Frauen etwas geringer ausfällt als bei den Männern. Während es sich bei 32,1 % der Frauen um berufsbedingt mobile Personen handelt, liegt der entsprechende Anteil in der Gruppe der Männer bei 39,3 %; die Differenz beträgt 7,2 Prozentpunkte. Die befragten Berufspendler lassen sich wiederum in Mitteldistanz- und Fernpendler unterteilen. Bei einer Gegenüberstellung von männlichen und weiblichen Pendlern zeigen sich diesbezüglich allerdings nur geringe geschlechtsspezifische Unterschiede. So überwiegen die Mitteldistanzpendler in beiden Gruppen eindeutig mit Anteilen von 73,3 % bei den Männern und 76,7 % bei den Frauen.

Tabelle 1: Geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten (in Prozent)

	Männer	Frauen	Summe
Nichtpendler	60,7	67,9	64,4
Pendler	39,3	32,1	35,6
Mitteldistanzpendler	73,3	76,7	
Fernpendler	26,7	23,3	
n	1.811	1.932	3.743

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

Mit Blick auf die Pendeldauer zeigt sich in Tabelle 2, dass Berufspendler insgesamt zwischen 30 und 570 Minuten für eine einfache Pendelstrecke zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort benötigen, während die durchschnittliche Pendeldauer bei 46,2 Minuten liegt. Auch wenn weibliche Pendler mit 43,7 Minuten eine etwas kürzere durchschnittliche Pendelzeit aufweisen als Männer mit 48,3 Minuten, beläuft sich die Differenz auf weniger als fünf Minuten und kann daher durchaus vernachlässigt werden. Allerdings wird anhand von Tabelle 2 ebenfalls deutlich, dass die maximale Pendeldauer bei Frauen mit einem Wert von 180 Minuten deutlich unterhalb der höchsten Pendeldauer in der Vergleichsgruppe der Männer liegt. Diese Beobachtung deckt sich mit den Befunden früherer Studien, nach denen Frauen im Vergleich zu Männern einen geringeren Pendelradius aufweisen (Auspurg & Schönholzer, 2013).

Tabelle 2: Deskriptive Befunde zur Pendeldauer (in Minuten)

	n	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Pendler (insgesamt)	1.332	30	570	46,2	28,9
Männliche Pendler	711	30	570	48,3	35,5
Weibliche Pendler	621	30	180	43,7	18,5

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

In Tabelle 3 sind die deskriptiven Befunde der Kontrollvariablen abgebildet. Werden weibliche und männliche Pendler einander gegenübergestellt, ist zunächst festzuhalten, dass keine auffälligen Unterschiede zwischen den Gruppen in Bezug auf Alter, Bildungsniveau, Migrationshintergrund, Befristung des Arbeitsvertrags oder Bewertung des Arbeitspensums bestehen. Ein Vergleich beider Gruppen macht allerdings deutlich, dass weibliche Pendler mit einem Anteil von 79,9 % insgesamt häufiger in einer partnerschaftlichen Beziehung leben als dies bei Männern der Fall ist (72,0 %). Des Weiteren bestehen erkennbare Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Pendlern hinsichtlich ihres Zusammenlebens mit Kindern. Während beinahe die Hälfte der befragten Pendlerinnen (49,8 %) angibt, mit mindestens einem Kind zusammen zu leben, sind dies in der Gruppe der männlichen Pendler lediglich 39,8 %.

Die deskriptiven Befunde zur Länge der Arbeitszeiten belegen darüber hinaus, dass die durchschnittliche Wochenarbeitszeit bei beruflich mobilen Männern mit 41,4 Stunden merklich höher ausfällt als bei weiblichen Pendlern, für die sich eine durchschnittliche Wochenstundenzahl von 34,7 Stunden ermitteln lässt. Es besteht folglich ein Unterschied von mehr als sechs Wochenstunden. Dieser Befund deckt sich mit früheren Forschungsergebnissen, nach denen Frauen, wenn sie einer bezahlten Tätigkeit nachgehen, häufiger in Teilzeit arbeiten als Männer. Durch den stärkeren Rückgriff auf Teilzeitarbeit lässt sich unter Umständen auch der geringere Anteil an weiblichen Pendlern in der

Stichprobe erklären, da die Bereitschaft zu Pendeln bei Teilzeitbeschäftigten allgemein geringer ausfällt (Ruppenthal & Lück, 2009).

Tabelle 3: Deskriptive Befunde der Kontrollvariablen (in Prozent)

	Nichtpendler	Pendler	Männliche Pendler	Weibliche Pendler
Geschlecht				
Männer	45,6	53,4		
Frauen	54,4	46,6		
Alterskohorten				
Jüngste Kohorte (20-24 Jahre)	25,8	24,5	24,1	25,0
Mittlere Kohorte (30-34 Jahre)	33,4	34,3	35,3	33,2
Älteste Kohorte (40-44 Jahre)	40,8	41,2	40,6	41,9
Bildungsniveau				
Hohe Bildung	51,8	63,1	61,7	64,7
Mittlere Bildung	44,4	34,5	35,6	33,3
Niedrige Bildung	3,9	2,3	2,7	1,9
Migrationshintergrund				
Kein MH	83,2	82,4	84,7	79,9
Indirekter MH	8,6	9,9	8,4	11,6
Direkter MH	8,2	7,7	6,9	8,5
Partnerschaftsstatus				
Partner	75,5	75,7	72,0	79,9
Kein Partner	24,5	24,3	28,0	20,1
Kinder im Haushalt				
Mind. 1 Kind im HH	49,5	44,4	39,8	49,8
Kein Kind im HH	50,5	55,6	60,2	50,2
Befristung				
Arbeitsvertrag				
Befristeter Vertrag	20,9	22,5	22,4	22,7
Unbefristeter Vertrag	79,1	77,5	77,6	77,3
Arbeitspensum				
Hohes Pensum	40,6	43,7	41,9	45,7
Kein hohes Pensum	59,4	56,3	58,1	54,3
Wochenarbeitszeit	$\bar{x}=35,4$	$\bar{x}=38,3$	$\bar{x}=41,4$	$\bar{x}=34,7$
n	2.411	1.332	711	621

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

Da bereits die Überlegung geäußert wurde, dass geschlechtsspezifische Rollenerwartungen und -normen dazu beitragen, dass Frauen die Hauptverantwortung für die Reproduktionsarbeit übernehmen, soll dies ebenfalls überprüft werden. Tabelle 4 gibt dazu einen Überblick über die innerfamiliäre Arbeitsteilung in den Gruppen der Pendler und Nichtpendler, jeweils getrennt für Männer und Frauen. Der Vergleich von männlichen Pendlern und Nichtpendlern in Bezug auf ihre Beteiligung an der Hausarbeit zeigt, dass keine erheblichen Unterschiede zwischen beiden Gruppen bestehen. Beinahe zwei Drittel der Befragten (Nichtpendler: 63,9 %, Pendler: 64,4 %) geben an, dass die Hausarbeit entweder vollständig oder überwiegend von Seiten der Partnerin erledigt wird, während

bei etwa einem Drittel der Partnerschaften eine egalitäre Aufgabenteilung herrscht. Auffallend ist in diesem Zusammenhang vor allem der sehr geringe Anteil an Männern, die sich entweder vollständig oder überwiegend für die Hausarbeit verantwortlich zeigen (Nichtpendler: 3,0 %, Pendler: 2,7 %). Ein ähnliches Bild zeigt sich mit Blick auf die Kinderbetreuung, auch wenn nichtmobile Männer in diesem Bereich etwas engagierter zu sein scheinen als Berufspendler. Hinweise darauf liefert der geringere Prozentsatz an Befragten, die angeben, die Kinderbetreuung entweder vollständig oder überwiegend ihrer Partnerin zu überlassen (Nichtpendler: 56,1 %, Pendler: 64,7 %).

Tabelle 4: Innerfamiliäre Arbeitsteilung bei Pendlern und Nichtpendlern (in Prozent)

	Männer		Frauen	
	Nicht-pendler	Pendler	Nicht-pendler	Pendler
Hausarbeit				
Vollständig / überwiegend Partner/in	63,9	64,4	3,1	4,6
Egalitär	33,0	32,9	26,0	39,2
Vollständig / überwiegend Befragte/r	3,0	2,7	70,9	56,2
n	619	407	847	390
Kinderbetreuung				
Vollständig / überwiegend Partner/in	56,1	64,7	1,9	4,6
Egalitär	40,9	34,2	39,8	45,8
Vollständig / überwiegend Befragte/r	3,0	1,1	58,3	49,6
n	438	281	621	240

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

Ein Blick auf die innerfamiliäre Arbeitsteilung bei den weiblichen Pendlern und Nichtpendlern lässt erkennen, dass Pendlerinnen vergleichsweise seltener angeben, vollständig oder überwiegend für die Hausarbeit verantwortlich zu sein. Liegt der entsprechende Anteil in der Gruppe der erwerbstätigen Nichtpendlerinnen bei 70,9 %, reduziert er sich bei den Pendlerinnen sichtbar um 14,7 Prozentpunkte auf insgesamt 56,2 %. Im gleichen Zuge erhöht sich der Anteil der Partnerschaften, in denen die Aufgabenteilung egalitär ist. Mit Blick auf die Kinderbetreuung lässt sich eine ähnliche Tendenz beobachten. So geben in der Gruppe der Nichtpendlerinnen 58,3 % der Befragten an, vollständig oder überwiegend selbst für die Betreuung der Kinder verantwortlich zu sein, während dies bei den Pendlerinnen mit 49,6 % in nur noch knapp der Hälfte der Partnerschaften der Fall ist.

Abschließend bleibt somit festzuhalten, dass anhand der Daten des Beziehungs- und Familienpanels (pairfam) bestätigt werden kann, dass die hauptsächliche Verantwortung für die Hausarbeit und die Kinderbetreuung innerhalb von Partnerschaften weiterhin bei den Frauen verbleibt. Dies ist auch dann der Fall, wenn Frauen einer eigenen Erwerbstätigkeit nachgehen und mit Mobilitätsanforderungen konfrontiert sind. So kann Tabelle 4 entnommen werden, dass Frauen in allen vier Gruppen in mindestens der Hälfte der Fälle die vollständige oder überwiegende Verantwortung für Haushalt und Kinder übernehmen, wobei dies im Hinblick auf die Hausarbeit bei Nichtpendlerinnen besonders deutlich wird. In Partnerschaften, in denen Frauen nicht für den überwiegenden Teil der Hausarbeit verantwortlich sind, bestehen in erster Linie egalitäre Arrangements, da Männer nur in den wenigsten Fällen die Hauptverantwortung für die Reproduktionsarbeit übernehmen.

6.2 Multivariate Befunde

Um zu bestimmen, ob berufsbedingte Pendelmobilität und das Geschlecht der Pendler einen Einfluss auf die Wahrnehmung von Stress ausüben, wurde auf lineare Regressionsmodelle³ zurückgegriffen. Mithilfe der drei Modelle, die in Tabelle 5 dargestellt werden, soll nun in einem ersten Schritt der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und subjektiver Stresswahrnehmung untersucht werden. In den Regressionsmodellen werden daher alle erwerbstätigen oder sich in Ausbildung befindenden Studienteilnehmer berücksichtigt, die sich entweder als Pendler oder als Nichtpendler klassifizieren lassen.

Bei der inhaltlichen Interpretation der Regressionsmodelle zeigt sich mit Blick auf Modell 1a zunächst, dass der standardisierte Regressionskoeffizient der Pendler positiv und schwach signifikant ist. Dies deutet darauf hin, dass Pendler im Vergleich zu Nichtpendlern stärker durch Stress belastet sind. Werden die Modelle 1b und 1c hinzugezogen, wird allerdings deutlich, dass dieser Befund ausschließlich auf Frauen zutrifft. In der Gruppe der Männer ist der Koeffizient zwar ebenfalls positiv, jedoch nicht signifikant. Die erste Hypothese, nach der Erwerbstätige, die intensiver berufsbedingter Pendelmobilität nachgehen, mehr Stress wahrnehmen als Nichtpendler (H_1), kann somit, wenn auch nur für weibliche Erwerbstätige, bestätigt werden. Tabelle 5 kann des Weiteren entnommen

³ Da das Auftreten von Multikollinearität die Interpretation der Regressionskoeffizienten beeinträchtigt, wurde in allen Modellen überprüft, wie stark die unabhängigen Variablen untereinander korrelieren. Dafür wurde auf die Berechnung von Varianz-Inflations-Faktoren (VIF) zurückgegriffen. Hohe VIF-Werte weisen im Rahmen von linearen Regressionen auf bestehende Multikollinearitätsprobleme hin, während Werte unterhalb eines Grenzwertes von 5,0 eine ausreichend geringe Korrelation anzeigen (Urban & Mayerl, 2008). Die VIF nehmen in den berechneten Modellen Beträge unterhalb eines Wertes von 3,0 an, wodurch sie deutlich unter den genannten Grenzwert fallen. Das Auftreten von Multikollinearität kann in diesem Fall also ausgeschlossen werden.

werden, dass das Alter bei berufstätigen Frauen einen negativen Effekt auf die Stresswahrnehmung hat. Im Vergleich zur jüngsten Alterskohorte fühlen sich die beiden älteren Kohorten in einem geringeren Ausmaß durch Stress belastet. Da es sich bei den Befragten um Personen im Alter zwischen 20 und 44 Jahren handelt, scheint es unwahrscheinlich, dass eine altersbedingte Reduktion von sozialen Rollen ursächlich für diesen Befund ist. Plausibler scheint die Annahme, dass sich Personen mit steigendem Alter vorteilhaftere Coping-Strategien aneignen, wodurch sie besser mit Stressoren und Stress umgehen können (Aldwin et al., 1996; Mroczek & Almeida, 2004). Offen bleibt allerdings die Frage, warum dieser Befund nur auf weibliche und nicht auf männliche Erwerbstätige zutrifft.

Neben dem Alter wirkt sich auch das Zusammenleben mit Kindern auf die Intensität des wahrgenommenen Stresses aus. So weisen erwerbstätige Frauen, die mit mindestens einem Kind in einem Haushalt leben, eine signifikant höhere Stressbelastung auf als Frauen ohne Kinder. Auch dieser Zusammenhang ist lediglich in der Gruppe der Frauen zu beobachten und lässt sich durch die bereits bestätigte größere Verantwortung von Frauen für die Kinderbetreuung und -erziehung erklären. Folglich kann dies ebenfalls als ein Hinweis darauf angesehen werden, dass traditionelle gesellschaftliche Rollennormen mit Bezug auf die innerfamiliäre Arbeitsteilung in modernen Gesellschaften und auch für erwerbstätige Frauen eine gewisse Relevanz besitzen und zu einer stärkeren Stressbelastung bei den Betroffenen führen.

Bei erwerbstätigen Männern übt das Leben in einer Partnerschaft einen Einfluss auf die subjektive Stresswahrnehmung aus. So wird anhand des Koeffizienten deutlich, dass partnerlose Männer in geringerem Ausmaß durch Stress belastet sind als Männer, die in einer Partnerschaft leben. Dieses Ergebnis widerspricht theoretischen Annahmen, denen zufolge Männer im Hinblick auf ihre Stressbelastung von der sozialen Unterstützung durch ihre Partnerin profitieren sollten (Kienle et al., 2006). Der Aspekt der sozialen Unterstützung von Seiten des Partners bzw. der Partnerin scheint somit eine eher untergeordnete Rolle für die Stresswahrnehmung zu spielen. Auch die Länge der Arbeitszeiten hat einen Effekt auf die Stresswahrnehmung von männlichen Erwerbstätigen: Je höher die durchschnittliche Wochenarbeitszeit ausfällt, desto stärker fühlen sie sich durch Stress belastet. Dieses Ergebnis deckt sich mit der Annahme, dass lange Arbeitszeiten Gefühle von Zeitdruck hervorrufen, die sich in einer stärkeren Stressbelastung äußern (Garhammer, 2004; StGeorge & Fletcher, 2012). Der einzige Effekt, der sowohl bei männlichen als auch bei weiblichen Erwerbstätigen beobachtet werden kann, ist der bestehende Zusammenhang zwischen dem zu leistenden Arbeitspensum und der Wahrnehmung von Stress. Beschäftigte, die häufig ein zu hohes Arbeitspensum bewältigen müssen, sind signifikant stärker von Stress betroffen als Erwerbstätige, die angeben, kein übermäßiges Arbeitspensum bewältigen zu müssen.

Tabelle 5: Der Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und Stresswahrnehmung bei Erwerbstätigen (Beta-Koeffizienten)

	Modell 1a Pendler und Nichtpendler - Gesamt -	Modell 1b Pendler und Nichtpendler - Männer -	Modell 1c Pendler und Nichtpendler - Frauen -
Pendeln			
Pendler (RG: Nichtpendler)	0,03*	0,02	0,05*
Geschlecht			
Frauen (RG: Männer)	0,08***	-	-
Alterskohorten			
RG: Jüngste Kohorte (20-24 Jahre)	-	-	-
Mittlere Kohorte (30-34 Jahre)	-0,09***	-0,05	-0,15***
Älteste Kohorte (40-44 Jahre)	-0,09***	-0,03	-0,17***
Bildungsniveau			
RG: Hohe Bildung	-	-	-
Mittlere Bildung	-0,04**	-0,07**	-0,02
Niedrige Bildung	-0,03*	-0,03	-0,04
Migrationshintergrund			
RG: Kein MH	-	-	-
Indirekter MH	0,01	0,01	0,00
Direkter MH	-0,02	-0,02	-0,01
Partnerschaftsstatus			
Keine Partnerschaft (RG: Partnerschaft)	-0,04**	-0,05*	-0,03
Kinder im Haushalt			
Kind im Haushalt (RG: Kein Kind im Haushalt)	0,05*	0,01	0,09**
Arbeitsbedingungen			
Befristeter Arbeitsvertrag (RG: Unbefristeter Arbeitsvertrag)	0,00	-0,03	0,02
Wochenarbeitszeit	0,05**	0,06**	0,03
Hohes Arbeitspensum (RG: Kein hohes Arbeitspensum)	0,35***	0,37***	0,33***
Konstante	2,70***	2,60***	2,97***
Fallzahl (n)	3.743	1.811	1.932
Korrigiertes R²	0,14	0,16	0,13

Anmerkungen:

Abhängige Variable: Stressskala (metrisch)

RG = Referenzgruppe

Signifikanzniveaus: *** p < 0,001 ** p < 0,01 * p < 0,05

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

In Tabelle 6 werden die Ergebnisse der Regressionsmodelle abgebildet, mit denen der Zusammenhang zwischen der Pendeldauer und der subjektiven Stresswahrnehmung bei Berufspendlern untersucht werden soll. Anhand dieser Modelle lassen sich außerdem die in Kapitel 3.2 formulierten geschlechtsspezifischen Hypothesen überprüfen. Die Regressionsmodelle geben zunächst Aufschluss darüber, dass kein Zusammenhang zwischen der Pendeldauer und der Wahrnehmung von Stress besteht. Hypothese H_2 , die besagt, dass es mit einer Zunahme der Pendeldauer zu einem Anstieg der Stressbelastung bei Pendlern kommt, muss daher abgelehnt werden. Vielmehr zeigt sich in den Modellen 2b und 2c, dass die Dauer des Pendelns weder bei weiblichen noch bei männlichen Pendlern einen Einfluss auf die Wahrnehmung von Stress ausübt. Um zu überprüfen, ob weibliche Pendler im Vergleich zu männlichen Pendlern mehr Stress wahrnehmen (H_3), kann auf Modell 2a zurückgegriffen werden. Tatsächlich weisen Frauen, die berufsbedingter Pendelmobilität nachgehen, eine stärkere Stressbelastung auf als die Vergleichsgruppe der Männer. Der Befund, der sich bereits in den Modellen 1a bis 1c angedeutet hat, wird somit bestätigt und die dritte Hypothese kann vorläufig angenommen werden.

Laut der vierten Hypothese sollten Pendlerinnen, die mit Kindern in einem gemeinsamen Haushalt leben, mehr Stress wahrnehmen als Pendlerinnen ohne Kinder (H_4). Um diese Annahme zu testen, wird Modell 2c herangezogen. Anhand des Modells kann ein positiver Zusammenhang zwischen dem Zusammenleben mit Kindern und der subjektiven Stressbelastung von Pendlerinnen ermittelt werden. Auch die vierte Hypothese lässt sich somit durch die Daten des Beziehungs- und Familienpanels (pairfam) bestätigen. Interessant ist hierbei ebenfalls, dass das Zusammenleben mit Kindern bei mobilen Männern nicht zu einer intensiveren Stresswahrnehmung führt. Diese Ergebnisse deuten ebenfalls auf die bestehende Gültigkeit von traditionellen Geschlechterrollen im Bereich der innerfamiliären Arbeitsteilung hin. Bei der letzten Hypothese handelt es sich um die Annahme, dass Pendlerinnen, die in einer Partnerschaft leben, mehr Stress wahrnehmen als partnerlose Pendlerinnen (H_5). Auch zur Überprüfung dieser Hypothese wird auf Modell 2c zurückgegriffen. Die Hypothese muss jedoch vorläufig verworfen werden, da auf Basis der vorliegenden Daten kein Zusammenhang zwischen dem Partnerschaftsstatus von Pendlerinnen und ihrer subjektiven Stressbelastung ermittelt werden kann.

Tabelle 6: Der Zusammenhang zwischen Pendeldauer und Stresswahrnehmung (Beta-Koeffizienten)

	Modell 2a Pendler - Gesamt -	Modell 2b Pendler - Männer -	Modell 2c Pendler - Frauen -
Pendeldauer	0,00	0,00	-0,01
Geschlecht Frauen (RG: Männer)	0,10***	-	-
Alterskohorten RG: Jüngste Kohorte (20-24 Jahre)			
Mittlere Kohorte (30-34 Jahre)	-0,15***	-0,07	-0,25***
Älteste Kohorte (40-44 Jahre)	-0,15***	-0,05	-0,27***
Bildungsniveau RG: Hohe Bildung	-	-	-
Mittlere Bildung	-0,04	-0,06	-0,03
Niedrige Bildung	-0,03	-0,02	-0,04
Migrationshintergrund RG: Kein MH	-	-	-
Indirekter MH	0,02	0,04	0,02
Direkter MH	0,00	-0,05	0,06
Partnerschaftsstatus Keine Partnerschaft (RG: Partnerschaft)	-0,03	-0,01	-0,04
Kinder im Haushalt Kind im Haushalt (RG: Kein Kind im Haushalt)	0,11**	0,05	0,19**
Arbeitsbedingungen Befristeter Arbeitsvertrag (RG: Unbefristeter Arbeitsvertrag)	0,01	-0,01	0,02
Wochenarbeitszeit	0,07*	0,06	0,07
Hohes Arbeitspensum (RG: Kein hohes Arbeitspensum)	0,33***	0,37***	0,31***
Konstante	2,71***	2,62***	3,03***
Fallzahl (n)	1.332	711	621
Korrigiertes R²	0,14	0,14	0,13

Anmerkungen:

Abhängige Variable: Stressskala (metrisch)

RG = Referenzgruppe

Signifikanzniveaus: * p < 0,001 ** p < 0,01 * p < 0,05**

Quelle: pairfam, Release 7, eigene Berechnung

Insgesamt zeigt sich bei männlichen Pendlern, dass mit Ausnahme des Arbeitspensums keine der hier berücksichtigten Variablen einen signifikanten Einfluss auf die Stresswahrnehmung ausübt. So sind lediglich männliche Pendler, die angeben, häufig ein subjektiv zu hohes Arbeitspensum leisten zu müssen, signifikant stärker von Stress betroffen als Pendler, die kein hohes Pensum bewältigen müssen. Ein entsprechendes Ergebnis kann auch in der Gruppe der Pendlerinnen ermittelt werden. Aus der Höhe der jeweiligen Koeffizienten kann zudem geschlossen werden, dass das zu leistende Arbeitspensum den stärksten Einfluss auf die Stresswahrnehmung bei weiblichen und männlichen Berufspendlern ausübt. Bei Pendlerinnen spielt des Weiteren das Alter eine Rolle für die Wahrnehmung von Stress. Ähnlich wie bereits im ersten Regressionsmodell sinkt bei ihnen die Stressbelastung signifikant mit zunehmendem Alter. Auch hier kann ein entsprechender Effekt in der Gruppe der Männer nicht entdeckt werden.

7 Fazit

Das Ziel des vorliegenden Beitrags bestand darin, den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und der subjektiven Wahrnehmung von Stress zu untersuchen. Die Ergebnisse der statistischen Analysen haben gezeigt, dass berufsbedingte Pendelmobilität tatsächlich mit einer stärkeren Stresswahrnehmung bei den Betroffenen einhergeht. Dieser Befund trifft allerdings nur auf weibliche Erwerbstätige zu. Die Dauer des Pendelprozesses scheint keinen signifikanten Einfluss auf die Stressbelastung der Pendler zu haben, da eine Zunahme der Pendeldauer weder bei Männern noch bei Frauen zu einem Anstieg des Stressniveaus beiträgt. Allerdings konnte belegt werden, dass weibliche Pendler im Gegensatz zu männlichen Pendlern signifikant mehr Stress wahrnehmen. Obwohl sich anhand der Daten kein Zusammenhang zwischen dem Partnerschaftsstatus und der Belastung durch Stress bei weiblichen Pendlern nachweisen ließ, konnte dennoch gezeigt werden, dass Pendlerinnen, die mit mindestens einem Kind zusammenleben, stärker von Stress betroffen sind als räumlich mobile Frauen ohne Kinder.

Die gewonnenen Ergebnisse deuten auf die bestehende Wirksamkeit von gesellschaftlichen Rollenerwartungen und -normen im Bereich der Geschlechterrollen hin. So konnten die deskriptiven Analysen belegen, dass Frauen innerhalb von Partnerschaften – trotz eigener Berufstätigkeit und bestehender Pendelerfordernisse – die hauptsächliche Verantwortung für die anfallende Reproduktionsarbeit übernehmen, wenn nicht sogar für die gesamten Aufgaben im Bereich der Hausarbeit und Kinderbetreuung. Die intensivere Wahrnehmung von Stress bei Frauen, die mit Kindern in einem Haushalt leben, weist zudem darauf hin, dass von Müttern erwartet wird, die Verantwortung für die Hausarbeit und die Kindererziehung zu tragen, während von Männern allgemein ein geringes Engagement akzeptiert wird. Frauen stehen folglich vor der Herausforderung, ihre eigene Erwerbstätigkeit und die damit verbundenen Pendelerfordernisse mit den

familialen Ansprüchen in Einklang zu bringen, um den gesellschaftlichen Erwartungen an eine „gute Mutter“ gerecht zu werden. Berufsbedingte Pendelmobilität wirkt in diesem Zusammenhang als zusätzlicher Stressor auf erwerbstätige Frauen, da Mobilitätsanforderungen einen erheblichen Teil der zur Verfügung stehenden Zeit beanspruchen und somit die doppelte Belastung durch Produktions- und Reproduktionsarbeit verstärken. Diese Annahmen werden ferner durch den Befund gestützt, dass weder bei männlichen Erwerbstätigen noch bei männlichen Pendlern ein Zusammenhang zwischen dem Zusammenleben mit Kindern und der subjektiven Stresswahrnehmung festgestellt werden konnte. Die stärkere Stressbelastung bei weiblichen Pendlern und insbesondere bei Müttern kann auf zwei Ursachen zurückgeführt werden: Zum einen besteht bei Frauen und Müttern die Befürchtung, den gesellschaftlichen Geschlechterrollenerwartungen im Falle von Erwerbstätigkeit und beruflicher Pendelmobilität nicht ausreichend gerecht werden zu können. Zum anderen kann das zusätzliche Maß an Stress durch den Zeitdruck erklärt werden, der entsteht, wenn Frauen bzw. Mütter versuchen, die Verantwortung für bezahlte und unbezahlte Arbeit miteinander zu vereinbaren. Die vorliegende Arbeit schließt sich somit den Überlegungen von Roberts et al. (2009) an, nach denen Mobilitätsanforderungen einen vergleichsweise stärkeren negativen Effekt auf die Stresswahrnehmung von weiblichen Pendlern haben, was in erster Linie auf die größere Verantwortung für Hausarbeit und Kindererziehung zurückgeführt werden kann. Gesellschaftliche Geschlechterrollenerwartungen tragen somit zu einer höheren Stressbelastung bei Berufspendlerinnen bei, die wiederum mit potenziell gesundheitsschädigenden Auswirkungen verbunden ist.

Diese Ergebnisse müssen allerdings vor dem Hintergrund einiger Einschränkungen interpretiert werden: (1) Eine erste Limitation besteht darin, dass mithilfe von Querschnittsanalysen zwar der Zusammenhang zwischen zwei Variablen ermittelt werden kann, jedoch nicht der *kausale* Zusammenhang. (2) Zudem konnten mögliche Selektionseffekte im Rahmen dieser Arbeit nicht berücksichtigt werden. So ist es durchaus plausibel, dass gerade Frauen, für die traditionelle Geschlechterrollen eine besonders große Rolle spielen, entweder keiner bezahlten Arbeit nachgehen oder im Falle einer eigenen Erwerbstätigkeit nicht dazu bereit sind, möglichen Pendleranforderungen nachzukommen. Darüber hinaus spielt in diesem Zusammenhang der sogenannte „Healthy-mobile“-Selektionseffekt eine Rolle, welcher besagt, dass „die Beschäftigten, die gut mit der Mobilität umgehen können, weiterhin mobil bleiben, während die anderen Mobilen versuchen, ihre Mobilität zu beenden“ (Paridon, 2012, p. 85). Es besteht somit die Gefahr, dass der tatsächliche Einfluss der berufsbedingten Pendelmobilität auf die Stresswahrnehmung im Rahmen dieser Arbeit tendenziell unterschätzt wird. (3) Hinzu kommt, dass mithilfe der siebten Erhebungswelle des Beziehungs- und Familienpanels lediglich Personen im Alter zwischen 20 und 44 Jahren erfasst werden. Über den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und Stress bei älteren

Personen können daher keine Aussagen getroffen werden. (4) Eine letzte Limitation besteht darin, dass in diesem Beitrag nicht überprüft werden konnte, welche Erklärungskraft ökonomische Ansätze wie die *Neue Haushaltsökonomie* nach Becker (1981) oder die *Ökonomische Verhandlungstheorie* nach Ott (1993) besitzen. Obgleich im Rahmen der vorliegenden Arbeit argumentiert wird, dass sich die größere Verantwortung von Frauen für die Reproduktionsarbeit auf die Gültigkeit von traditionellen Geschlechterrollen zurückführen lässt, konnte dies mithilfe der Daten nicht belegt werden, da dies über den Umfang des Beitrags hinausgegangen wäre. In zukünftigen Untersuchungen sollten diese Einschränkungen berücksichtigt werden, um noch fundiertere Aussagen über den Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität, Geschlecht und der Wahrnehmung von Stress treffen zu können.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Befunde nationaler und internationaler Studien auf einen bestehenden Zusammenhang zwischen berufsbedingter Pendelmobilität und der Wahrnehmung von Stress hindeuten. Die vorliegende Arbeit schließt sich dieser Einschätzung nur eingeschränkt an, da ein signifikanter Zusammenhang ausschließlich in der Gruppe der weiblichen Pendler entdeckt werden konnte. Wird davon ausgegangen, dass Stress mit einer Vielzahl an psychischen und physischen Erkrankungen verbunden ist, wird deutlich, dass Frauen, die aus beruflichen Gründen pendeln, eine wesentliche Beeinträchtigung ihrer Gesundheit in Kauf nehmen. Sie sind Pendelstress in einem erhöhten Maße ausgesetzt, da geschlechtsspezifische Rollenvorstellungen und eine traditionelle Arbeitsteilung bei Frauen zu einer doppelten Belastung führen, die durch das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort zusätzlich verstärkt wird.

Insbesondere durch die Verbundenheit mit der Heimatregion und den sozialen Netzwerken sowie die zunehmende Verbreitung von Doppelverdienerpaaren ist zu erwarten, dass zirkuläre Formen berufsbedingter Mobilität wie das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsstätte auch in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen werden (Ruppenthal & Lück, 2009). Mobilitätsanforderungen sind ein Kennzeichen globalisierter Gesellschaften; für nachfolgende Generationen werden sie zu einem selbstverständlichen Teil der Erwerbstätigkeit (Ducki, 2010). Vor diesem Hintergrund sind umfassendere Kenntnisse über die möglichen gesundheitlichen Folgen berufsbedingter Pendelmobilität von großer Bedeutung, weshalb es weiterer Studien in diesem Forschungsbereich bedarf. Dabei muss jedoch stets berücksichtigt werden, dass sich berufsbedingte Pendelmobilität unterschiedlich auf einzelne Personengruppen – in diesem Fall Männer und Frauen – auswirkt, wodurch beispielsweise die Entwicklung von gesundheitlichen Präventionsmaßnahmen erschwert wird.

Literatur

Aldwin, C. M., Sutton, K. J., Chiara, G., & Spiro, I. I. I. A. (1996). Age Differences in Stress, Coping, and Appraisal: Findings from the Normative Aging Study. *The Journals of Gerontology: Series B*, *51B*(4), 179-188.

Alfermann, D. (1996). *Geschlechterrollen und geschlechtstypisches Verhalten*. Stuttgart: Kohlhammer.

Athenstaedt, U., & Alfermann, D. (2011). *Geschlechterrollen und ihre Folgen. Eine sozialpsychologische Betrachtung*. Stuttgart: Kohlhammer.

Auspurg, K., & Schönholzer, T. (2013). An Heim und Herd gebunden? Zum Einfluss von Pendelstrecken auf geschlechtsspezifische Lohnunterschiede. *Zeitschrift für Soziologie*, *42*(2), 138-156.

Badura, B., & Strodtholz, P. (2003). Soziologische Grundlagen der Gesundheitswissenschaften. In K. Hurrelmann & U. Laaser (Eds.), *Handbuch Gesundheitswissenschaften* (pp. 145-174). Weinheim: Juventa.

Bakker, A. B., & Demerouti, E. (2007). The Job Demands-Resources model: state of the art. *Journal of Managerial Psychology*, *22*(3), 309-328.

Bamberg, E. (2004). Stress bei der Arbeit und Maßnahmen der Stressreduktion: Aktuelle Konzepte und Forschungsergebnisse. *Arbeit*, *13*(3), 264-277.

Baum, A., Garofalo, J. P., & Yali, A. M. (1999). Socioeconomic Status and Chronic Stress. Does Stress Account for SES Effects on Health? *Annals of the New York Academy of Sciences. Volume 896, Socioeconomic Status and Health in Industrial Nations: Social, Psychological, and Biological Pathways*, 131-144.

Becker-Schmidt, R. (2010). Doppelte Vergesellschaftung von Frauen: Divergenzen und Brückenschläge zwischen Privat- und Erwerbsleben. In R. Becker & B. Kortendiek (Eds.), *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie* (pp. 65-74). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Becker, G. S. (1981). *A treatise on the family*. Cambridge: Harvard University Press.

Bielby, W. T., & Bielby, D. D. (1989). Family Ties: Balancing Commitments to Work and Family in Dual Earner Households. *American Sociological Review*, *54*(5), 776-789.

Blaschke, S., & Cyba, E. (2005). Geschlechterverhältnisse im Spiegel von Einstellungen zu Arbeit und Beruf. In W. Schulz, M. Haller, & A. Grausgruber (Eds.), *Österreich zur Jahrhundertwende. Gesellschaftliche Werterhaltungen und Lebensqualität 1986-2004* (pp. 305-339). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Blickle, W. C. G. (2005). *Darstellung und Analyse besonderer Belastungseffekte bei Berufspendlern*. Dissertation: Universität Ulm.

Brines, J. (1994). Economic Dependency, Gender, and the Division of Labor at Home. *American Journal of Sociology*, *100*(3), 652-688.

Brüderl, J., Schmiedeberg, C., Castiglioni, L., Becker, O. A., Buhr, P., Fuß, D., . . . Schumann, N. (2017). *The German Family Panel: Study Design and Cumulated Field Report (Waves 1 to 8)*. Release 8.0 Pairfam Technical Paper 01.

Costa, G., Pickup, L., & DiMartino, V. (1988). Commuting – a further stress factor for working people: evidence from the European Community. II. An empirical study. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 60, 377-385.

Crnic, K., & Low, C. (2002). Everyday Stresses and Parenting. In M. H. Bornstein (Ed.), *Handbook of Parenting. Volume 5. Practical Issues in Parenting* (pp. 243-267). Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates.

Damaske, S., Zawadzki, M. J., & Smyth, J. M. (2016). Stress at work: Differential experiences of high versus low SES workers. *Social Science and Medicine*, 156, 125-133.

Dragano, N., & Siegrist, J. (2006). Arbeitsbedingter Stress als Folge von betrieblichen Rationalisierungsprozessen – die gesundheitlichen Konsequenzen. In B. Badura, H. Schellschmidt, & C. Vetter (Eds.), *Fehlzeiten-Report 2005. Arbeitsplatzunsicherheit und Gesundheit. Zahlen, Daten, Analysen aus allen Branchen der Wirtschaft* (pp. 167-182). Berlin: Springer-Verlag.

Ducki, A. (2010). Arbeitsbedingte Mobilität und Gesundheit – Überall dabei – Nirgendwo daheim. In B. Badura, H. Schröder, J. Klose, & K. Macco (Eds.), *Fehlzeiten-Report 2009. Arbeit und Psyche: Belastungen reduzieren – Wohlbefinden fördern* (pp. 61-70). Berlin: Springer Verlag.

Ducki, A., & Gerstenberg, S. (2016). *Gesundheitsrelevante Einflussfaktoren, Folgen und Gestaltungsoptionen räumlicher Mobilität*. Arbeit in komplexen Systemen. Digital, vernetzt, human?! Bericht zum 62. Arbeitswissenschaftlichen Kongress vom 2.-4. März 2016, RWTH Aachen University, Institut für Arbeitswissenschaften (IAW) Dortmund: GfA-Press 2016.

Ducki, A., & Nguyen, H. T. (2016). *Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt*. BAuA Bericht, Projekt F2353 Dortmund.

Evans, G. W., & Wener, R. E. (2006). Rail Commuting Duration and Passenger Stress. *Health Psychology*, 25(3), 408-412.

Evans, G. W., Wener, R. E., & Phillips, D. (2002). The Morning Rush Hour. Predictability and Commuter Stress. *Environment and Behavior*, 34(4), 521-530.

Evenson, R. J., & Simon, R. W. (2005). Clarifying the Relationship Between Parenthood and Depression. *Journal of Health and Social Behavior*, 45, 341-358.

Gabriel, B., & Bodenmann, G. (2006). Stress und Coping bei Paaren mit einem verhaltensauffälligen Kind. *Zeitschrift für Klinische Psychologie und Psychotherapie*, 35(1), 59-64.

Garhammer, M. (2004). Auswirkungen neuer Arbeitsformen auf Stress und Lebensqualität. In B. Badura & H. Schellschmidt (Eds.), *Fehlzeiten-Report 2003. Wettbewerbsfaktor Work-Life-Balance. Zahlen, Daten, Analysen aus allen Branchen der Wirtschaft* (pp. 45-74). Berlin: Springer-Verlag.

Gash, V., Mertens, A., & Romeu Gordo, L. (2008). Gesundheitliche Auswirkungen befristeter Verträge in Deutschland und Spanien. In K.-S. Rehberg & DGS (Eds.), *Die Natur der Gesellschaft: Verhandlungen des 33. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Kassel 2006. Teilbd. 1 u. 2* (pp. 4418-4428). Frankfurt am Main: Campus Verlag.

- Gatersleben, B., & Uzzell, D. (2007). Affective Appraisals of the Daily Commute. Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport. *Environment and Behavior*, 39(3), 416-431.
- Gildemeister, R. (2010). Doing Gender: Soziale Praktiken der Geschlechterunterscheidung. In R. Becker & B. Kortendiek (Eds.), *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie* (pp. 137-145). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Gottholmseder, G., Nowotny, K., Pruckner, G. J., & Theurl, E. (2009). Stress Perception and Commuting. *Health Economics*, 18, 559-576.
- Hapke, U., Maske, U. E., Scheidt-Nave, C., Bode, L., Schlack, R., & Busch, M. A. (2013). Chronischer Stress bei Erwachsenen in Deutschland. Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1). *Bundesgesundheitsblatt*, 56, 749-754.
- Hobson, J., & Beach, J. R. (2000). An investigation of the relationship between psychological health and workload among managers. *Occupational Medicine*, 50(7), 518-522.
- Hoppe, A., & Bamberg, E. (2013). Stress und Gesundheit in der interkulturellen Arbeitswelt. In P. Genkova, T. Ringeisen, & F. T. L. Leong (Eds.), *Handbuch Stress und Kultur* (pp. 435-448). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Kienle, R., Knoll, N., & Renneberg, B. (2006). Soziale Ressourcen und Gesundheit: soziale Unterstützung und dyadisches Bewältigen. In B. Renneberg & P. Hammelstein (Eds.), *Gesundheitspsychologie* (pp. 107-122). Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- Klammer, U., Neukirch, S., & Weßler-Poßberg, D. (2012). *Wenn Mama das Geld verdient. Familienernährerinnen zwischen Prekarität und neuen Rollenbildern*. Berlin: edition sigma.
- Koslowsky, M. (1997). Commuting Stress: Problems of Definition and Variable Identification. *Applied Psychology*, 46(2), 153-173.
- Koslowsky, M., Aizer, A., & Krausz, M. (1996). Stressor and personal variables in the commuting experience. *International Journal of Manpower*, 17(3), 4-14.
- Koslowsky, M., Kluger, A. N., & Reich, M. (1995). *Commuting Stress. Causes, Effects, and Methods of Coping*. New York: Plenum Press.
- Kühhirt, M. (2012). Childbirth and the Long-Term Division of Labour within Couples: How do Substitution, Bargaining Power, and Norms affect Parents' Time Allocation in West Germany? *European Sociological Review*, 28(5), 565-582.
- Kuntz, B. (2011). Bildung und Gesundheit. In T. Schott & C. Hornberg (Eds.), *Die Gesellschaft und ihre Gesundheit. 20 Jahre Public Health in Deutschland: Bilanz und Ausblick einer Wissenschaft* (pp. 311-327). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kurdek, L. A. (2007). The Allocation of Household Labor by Partners in Gay and Lesbian Couples. *Journal of Family Issues*, 28(1), 132-148.
- Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal and coping*. New York: Springer.
- Leopold, T., Skopek, J., & Schulz, F. (2018). Gender Convergence in Housework Time: A Life Course and Cohort Perspective. *Sociological Science*, 5, 281-303.
- Lyon, B. L. (2000). Stress, Coping, and Health. In V. Hill Rice (Ed.), *Handbook of Stress, Coping, and Health* (pp. 2-20). Thousand Oaks: Sage.

Martinez, I. (2014). Stress. In A. C. Michalos (Ed.), *Encyclopaedia of Quality of Well-Being Research* (pp. 6355-6357). Dordrecht: Springer Science + Business.

Mroczek, D. K., & Almeida, D. M. (2004). The Effect of Daily Stress, Personality, and Age on Daily Negative Affect. *Journal of Personality*, 72(2), 355-378.

Notz, G. (2010). Arbeit: Hausarbeit, Ehrenamt, Erwerbsarbeit. In R. Becker & B. Kortendiek (Eds.), *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie* (pp. 480-488). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Novaco, R. W., Stokols, D., Campbell, J., & Stokols, J. (1979). Transportation, Stress, and Community Psychology. *American Journal of Community Psychology*, 7(4), 361-380.

Novaco, R. W., Stokols, D., & Milanese, L. (1990). Objective and Subjective Dimensions of Travel Impedance as Determinants of Commuting Stress. *American Journal of Community Psychology*, 18(2), 231-257.

Ott, N. (1993). Die Rationalität innerfamiliärer Entscheidungen als Beitrag zur Diskriminierung weiblicher Arbeit. In J. Backhaus, G. Grötzinger, & R. Schubert (Eds.), *Jenseits von Diskriminierung. Zu den institutionellen Bedingungen weiblicher Arbeit in Beruf und Familie* (pp. 113-146). Marburg: Metropolis.

Paridon, H. (2012). Berufsbedingte Mobilität. In B. Badura, A. Ducki, H. Schröder, J. Klose, & M. Meyer (Eds.), *Fehlzeiten-Report 2012. Gesundheit in der flexiblen Arbeitswelt: Chancen nutzen – Risiken minimieren* (pp. 79-88). Berlin: Springer Verlag.

Peuckert, R. (2012). *Familienformen im sozialen Wandel*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Rapp, H. (2003). *Die Auswirkungen des täglichen Berufspendelns auf den psychischen und körperlichen Gesundheitszustand*. Dissertation: Universität Ulm.

Renneberg, B., Erken, J., & Kaluza, G. (2009). Stress. In J. Bengel & M. Jerusalem (Eds.), *Handbuch der Gesundheitspsychologie und Medizinischen Psychologie* (pp. 139-146). Göttingen: Hogrefe.

Roberts, J., Hodgson, R., & Dolan, P. (2009). *It's driving her mad: gender differences in the effects of commuting on psychological well-being*. Working Paper, Department of Economics, University of Sheffield.

Rosowski, E. (2009). Berufsorientierung im Kontext von Lebensplanung. Welche Rolle spielt das Geschlecht? In M. Oechsle, H. Knauf, C. Maschetzke, & E. Rosowski (Eds.), *Abitur und was dann? Berufsorientierung und Lebensplanung junger Frauen und Männer und der Einfluss von Schule und Eltern* (pp. 129-180). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Rüger, H., & Becker, K. (2011). Berufsmobilität, Geschlecht und Lebensform. Berufsbedingte räumliche Mobilität und die Folgen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und partnerschaftliche Arbeitsteilung. In U. Klammer & M. Motz (Eds.), *Neue Wege – Gleiche Chancen* (pp. 363-396). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Rüger, H., Feldhaus, M., Becker, K. S., & Schlegel, M. (2011). Zirkuläre berufsbezogene Mobilität in Deutschland: Vergleichende Analysen mit zwei repräsentativen Surveys zu Formen, Verbreitung und Relevanz im Kontext der Partnerschafts- und Familienentwicklung. *Comparative Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 36(1), 193-220.

Rüger, H., & Schulze, A. (2016). Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit. Bestehen Unterschiede nach soziodemografischen Gruppen? *Prävention und Gesundheitsförderung*, 11, 27-33.

Ruppenthal, S., & Lück, D. (2009). Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil: berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. *Informationsdienst Soziale Indikatoren*, 42, 1-5.

Ruppenthal, S., & Rüger, H. (2011). *Berufsbedingte räumliche Mobilität – Konsequenzen für Wohlbefinden und Gesundheit*. BKK Bundesverband. BKK Gesundheitsreport 2011. Zukunft der Arbeit. Essen.

Sander, N. (2011). Flexibilisierung, Prekarisierung und das Individuum. Vernachlässigt die Prekarisierungsdebatte hochqualifizierte Arbeitnehmer? In K. Hahn & C. Koppetsch (Eds.), *Soziologie des Privaten* (pp. 147-167). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schaupp, J. (2012). *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit. Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen*. Verkehr und Infrastruktur Nr. 47, Wien.

Schieman, S., Whitestone, Y. K., & van Gundy, K. (2006). The Nature of Work and the Stress of Higher Status. *Journal of Health and Behavior*, 47, 242-257.

Schneider, N. F. (2007). Berufliche Mobilität und psychosoziale Gesundheit. In A. Weber (Ed.), *Psychosoziale Gesundheit im Beruf: Mensch, Arbeitswelt, Gesellschaft* (pp. 299-309). Stuttgart: Gentner.

Schneider, N. F., Hartmann, K., & Limmer, R. (2001). *Berufsmobilität und Lebensform: Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?* ifb-Materialien 8-2001.

Schneider, N. F., Rüger, H., & Ruppenthal, S. (2016). Mobilität und mobile Lebensformen. In Y. Niephaus, M. Kreyenfeld, & R. Sackmann (Eds.), *Handbuch Bevölkerungssoziologie* (pp. 501-525). Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Sonnenmoser, M. (2008). Berufliche Mobilität: Vielfältige Belastungen. *Deutsches Ärzteblatt*, PP(3), 120-121.

Sposato, R. G. (2010). *Stress und Lebensqualität bei PendlerInnen*. Diplomarbeit: Universität Wien.

StGeorge, J., & Fletcher, R. J. (2012). *Time for work, commuting, and parenting? Commuting parents' involvement with their children*.

URL: https://www.researchgate.net/publication/254243400_Time_for_work_commuting_and_parenting_Commuting_parents%27_involvement_with_their_children.

Stich, D., & Hess, M. (2014). *Renteneintritt und Hausarbeit*. SOEPpapers 683/2014.

Stutzer, A., & Frey, B. S. (2007). Commuting and Life Satisfaction in Germany. *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 2/3.2007, 1-11.

Stutzer, A., & Frey, B. S. (2008). Stress That Doesn't Pay: The Commuting Paradox. *The Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), 339-366.

Trappe, H., Pollmann-Schult, M., & Schmitt, C. (2015). The Rise and Decline of the Male Breadwinner Model: Institutional Underpinnings and Future Expectations. *European Sociological Review*, 31(2), 230-242.

Urban, D., & Mayerl, J. (2008). *Regressionsanalyse: Theorie, Technik und Anwendung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Wener, R. E., & Evans, G. W. (2011). Comparing stress of car and train commuters. *Transportation Research, Part F 14*, 111-116.

West, C., & Zimmerman, D. H. (1987). Doing Gender. *Gender & Society*, 1(2), 125-151.

West, C., & Zimmerman, D. H. (1991). Doing Gender. In J. Lorber & S. A. Farrell (Eds.), *The Social Construction of Gender* (pp. 13-37). Newbury Park: Sage.

