

# Arbeiten und Leben im Zug: Über die Vielfalt von Reise-Tätigkeiten bei Pendlern und Geschäftsreisenden

Angela Poppitz

**Zusammenfassung.** Die Vereinbarkeit von Arbeit, Leben und Mobilität ist historisch betrachtet bereits ein sehr altes Thema. Arbeit fördert und bedingt Mobilität. Mobilität wiederum gewährleistet und verlangt Erwerbsarbeit. Das (Privat-)Leben muss flexibel darauf abgestimmt sein und beeinflusst gleichzeitig Arbeits- und Mobilitätsarrangements. Die Eisenbahn galt dabei von Anfang an als ein Verkehrsmittel, mit dessen Hilfe Pendler und Geschäftsreisende arbeitsbedingte Mobilität als Alltagsbestandteil realisieren konnten. Seit einigen Jahren nun steht die Diskussion über die Entgrenzung von Arbeit und Leben im Fokus wissenschaftlichen Interesses. Im Folgenden soll geklärt werden, was dieses Phänomen speziell für Bahnpendler und Bahngeschäftsreisende als sogenannte arbeitsbedingt Mobile bedeuten kann? Es ist davon auszugehen, dass sie besondere Bahnreise-Arrangements treffen, um Erwerbsarbeit, Mobilität und Privatleben zu vereinbaren.

## 1 Einleitung: Mobil durch Arbeit und Leben

Selbst die Deutsche Bahn wirbt u.a. mit der Devise, dass Reisezeit durchaus eine sinnvoll zu nutzende Zeit darstellt (Grabitz 2004). Gerade Reisende, die aufgrund ihrer Erwerbsarbeit unterwegs sind, finden während der Bahnfahrt den passenden Rahmen, um sich nicht nur freizeitbezogenen, sondern auch arbeitsrelevanten Themen in Ruhe widmen zu können. Die Zeit der Bahnfahrt kann so individuell sinnvoll genutzt werden. Arbeit und Mobilität können sich auf diese Weise gut ergänzen. Auch die Arbeitgeber betrachten zunehmend die Mobilitätsphase der Bahnfahrt als Ressource. Geschäftsreisende können die Zeit für die Erledigung von Aufgaben nutzen, Termine vor- und nachbereiten. Das Bahnpendeln ermöglicht, so auch einige Ansätze zur Integration eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (Beutler/Brackmann 1999; Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. 2003), dass die Beschäftigten, im Gegensatz zur Autofahrt, fit und entspannt zur Arbeit kommen bzw. auf dem Nachhauseweg den Arbeitstag ruhig ausklingen lassen oder noch schnell einen Auftrag zu Ende bearbeiten können. Und tatsächlich gehört es mehr und mehr zum Bahnfahren dazu, dass neben Reiseproviant, Kopfhörern und Zeitung auch das Mobiltelefon, der Laptop und Arbeitsunterlagen dabei sind. Der Arbeitsalltag scheint immer mitzureisen.

Im vorliegenden Beitrag steht deshalb die Frage im Mittelpunkt, wie arbeitsbedingt Bahnreisende die Anforderungen aus Arbeit, Mobilität und privatem Alltag im Rahmen der individuellen Lebensführung miteinander in Einklang bringen. Wie also gestalten sie ihren Bahnalltag? Wie versuchen sie, die Reisezeit tatsächlich auszufüllen? Mit Arbeitsaufgaben aus ihrem Job oder eher mit Lektüre oder entspannendem Nichtstun oder einer Mischung aus allem oder nichts dergleichen? Man kann grundsätzlich davon sprechen, dass arbeitsbe-

dingt Bahnreisende in Abhängigkeit von ihrem Reiseanlass bestimmten typischen Bündeln von Tätigkeiten im Zug nachgehen. Diese sogenannten Reise-Tätigkeiten sind als Ergebnis eigener und fremder Anspruchshaltung an die Bahnreisegestaltung und deren Möglichkeiten der Erfüllung während der Fahrt zu werten (Poppitz 2009a).

Die Argumentation geht zuerst auf die genannte Diskussion zur Entgrenzung von Arbeit und Leben ein und analysiert, welche Rolle die arbeitsbedingte Bahnmobilität spielt. Durch häufige arbeitsbedingte Bahnreisen können sich von den Akteuren empfundene Entgrenzungstendenzen verstärken. Bahnfahren kann aber ebenfalls dazu beitragen, dass die Betroffenen die Trennung von Arbeit und Leben aufrecht erhalten können. Den zweiten Argumentationspunkt bildet die Rolle der Alltagsgestaltung anhand des Konzepts Alltägliche Lebensführung. Die Lebensführung ist nicht nur Bindeglied der unterschiedlichen Alltagsbereiche, sondern immer auch Bestandteil der Lebenswelt Bahnabteil. Im Anschluss daran wird anhand dreier unterschiedlicher empirischer Realtypen arbeitsbedingter Reise-Tätigkeiten dargestellt, wie Pendler und Geschäftsreisende vor dem Hintergrund der Anforderungen der Erwerbsarbeit und alltäglichen Lebensführung ihren Bahnalltag strukturieren. Im abschließenden Kapitel werden die empirischen Ergebnisse mit den konzeptionellen Ausgangsgedanken zusammengeführt.

## **2 Rahmenbedingungen des Alltags der arbeitsbedingt Reisenden**

Arbeitsbedingte Mobilität bedeutet, dass Menschen aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit regelmäßig reisen. Die vorliegende Betrachtung des arbeitsbedingten Bahnfahrens von Pendlern und Geschäftsreisenden verweist auf zwei wesentliche Rahmenbedingungen: die strukturelle Einflussnahme der Erwerbsarbeit auf das von Mobilität geprägte Leben sowie die Gestaltung der alltäglichen mobilen Lebensführung.

### **2.1 Einflüsse der Entgrenzung von Arbeit und Leben auf das Mobilitätsverhalten**

Die sozialwissenschaftliche Diskussion über die Entgrenzung von Arbeit und Leben bezieht sich allgemein auf Veränderungen der Arbeitsverhältnisse. Entgrenzung zeigt sich in übernationalen und gesamtgesellschaftlichen Strukturen von Arbeit, beeinflusst die betriebliche Organisation nach außen und innen sowie die Arbeitsplatzstrukturen und das unmittelbare Arbeitshandeln. Kurzum: Die sozialen Bedingungen für Erwerbsarbeit und Leben unterliegen einem Wandel, der sowohl Chancen als auch Risiken beinhaltet (Voß 1998; Gottschall/Voß 2003). Feste Strukturen öffnen sich, bisherige eher starre Regelungen weichen auf. Den Beschäftigten wird mehr Flexibilität und Eigenregie zugesprochen (Gottschall/Voß 2003). Individuelle Gestaltungsspielräume dehnen sich aus, gleichzeitig drohen hilfreiche Beschränkungen von Zuständigkeit und Gestaltungszwängen zu verschwinden (Moldaschl 2001).

### **2.2 Entgrenzung von Arbeit und Leben als Ausgangspunkt**

In diesem Zusammenhang ist das Verhältnis der Lebensbereiche Arbeit und Privatleben stärker in den Blick zu nehmen. Die Trennung der beiden Alltagssphären ist in Auflösung begriffen. Es ist nicht immer eindeutig feststellbar, wo Erwerbsarbeit endet und Privatleben anfängt. Arbeitgeber betrachten das Privatleben ihrer Beschäftigten zunehmend als Be-

reich, der für die unternehmerische Arbeitsorganisation wichtige Kompetenzen und Ressourcen beinhaltet. Subjektive Kompetenzen und Ressourcen, die im fordistisch organisierten Arbeitsablauf verdrängt werden sollten, erhalten wieder Anerkennung.

Gleichzeitig signalisieren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer selbst die Bereitschaft, sich ganzheitlich in den Arbeitsprozess des Unternehmens einzubringen. Die zunehmende Verschränkung von Arbeit und Leben bewirkt, dass auch das Privatleben mehr und mehr nach arbeitsorganisatorischen Gesichtspunkten organisiert werden muss. Dies hat zur Konsequenz, dass die Beschäftigten und letztlich auch ihre Angehörigen aufgefordert sind, Balance und Begrenzung zwischen ihren Anforderungen aus Erwerbsarbeit und Alltag eigenverantwortlich herzustellen (Gottschall/Voß 2003). Selbstverantwortung, Selbstrationalisierung, neue Formen hierarchischer und inhaltlicher Zusammenarbeit sowie der Einsatz von ‚soft skills‘ gehören zum veränderten ganzheitlichen Anforderungsprofil (Moldaschl/Voß 2003). Wenn also weder für die Ausgestaltung der Erwerbsarbeit, noch für die Vereinbarung von Arbeit und Leben „kollektive Orientierungsmuster und institutionelle Rahmungen“ (Jürgens 2006: 61) existieren, müssen die Beschäftigten „in neuer Qualität eigene Strukturen schaffen und individuelle Neubegrenzungen vornehmen“ (Voß 1998: 479) und ihren Alltag in Bezug auf Arbeit und Leben „aktiv re-strukturieren“ (ebd: 476). Die Akteure müssen nicht nur in ihrem Job in jeglicher Hinsicht fit, flexibel und belastbar sein, sondern müssen die Arbeitsanforderungen auch mit Verpflichtungen gegenüber der Familie, Interessen im Vereinsleben, Engagement und Sport sowie bei der Aufrechterhaltung von Freundschaften und Kontakten kombinieren (Jurczyk et al. 2000: 54).

### 2.3 Mobilität in der Diskussion um Entgrenzungserscheinungen von Arbeit

Entgrenzung von Arbeit und Leben ist als mehrdimensionale Entwicklung zu sehen. Sie bedeutet u.a. flexible Planung zur Verfügung stehender Zeit, Auflösung räumlicher Anhaltspunkte, technische Ausweitung des Arbeitsplatzes mittels fortschreitender technologischer Ausstattungen, regelmäßige fachliche Weiterqualifikation und Anpassung an neue Arbeitszusammenhänge und Arbeitsaufgaben, wechselnde Projektarbeit und neue Kolleginnen und Vorgesetzte, kontinuierliche biografische Umorientierungen durch Arbeitsplatz- und Arbeitssortwechsel sowie Aufweichung tarifvertraglicher und arbeitsrechtlicher Regelungen (Voß 1998; Gottschall/Voß 2003). Da es in diesem Beitrag um arbeitsbedingte Mobilität geht, soll im Folgenden exemplarisch an den eben genannten Dimensionen erläutert werden, welche Bedeutung auch der Imperativ der Mobilität auf das Entgrenzungsverhältnis von Arbeit und Leben hat.

Räumliche Verschiebungen und Umstrukturierungen der Arbeitsorte können beispielsweise die Notwendigkeit arbeitsbedingter Mobilität für Beschäftigte intensivieren. Standortverlagerungen verlangen unter Umständen von den Beschäftigten, sofern sie weiter im Unternehmen arbeiten wollen, dass sie umziehen oder sich für ein (oftmals als Übergangslösung deklariertes) Pendlerleben entscheiden (vgl. ausführlicher Gräbe/Ott 2003). Indem unterschiedliche arbeitsräumliche Kontexte der Erwerbstätigen geschaffen werden, steigt auch ihre Mobilität. Unternehmen mit mehreren Standorten oder Dienstleister mit Kundenkontakt vor Ort etablieren u.a. Arbeitsbedingungen, unter denen räumlich unabhängig vom eigentlichen Arbeitsort gearbeitet werden kann. Schneider (2000) umschreibt die Situation so:

„Das Büro der Zukunft hat eine peinliche Eigenschaft: Morgens um sieben macht es den Eindruck, als hätte darin noch nie ein Mensch gearbeitet. Keine Aktenberge wachsen gegen die Decke, kein Gummibaum serbelt dem Licht entgegen, weder Frau noch Hund warten gerahmt am vorderen Pultrand darauf, dass der Ernährer die Arbeit aufnimmt. [...] Später am Morgen setzt ein seltsames Treiben ein: Die Mitarbeiter nehmen kleine Rollkoffer aus ihrem Garderobenschrank und bahnen sich damit den Weg durch das Büro. Die einen steuern zielstrebig auf einen bestimmten Schreibtisch zu, andere bleiben kurz stehen und spähen in alle Richtungen, bevor ihr Rollkoffer wieder Fahrt aufnimmt und sie einen Arbeitsplatz finden – einen Arbeitsplatz wohlverstanden, nicht ihren Arbeitsplatz.“ (ebd: 26)

Räumliche arbeitsbedingte Mobilität heißt gleichzeitig auch zeitliche Flexibilität. Die mobilen Erwerbstätigen sind gefordert, unterschiedliche zeitliche Parameter (Arbeitszeit am Arbeitsplatz, Fahrzeiten, Fahrpläne, Zeiten für die Familie und den Freundeskreis usw.) selbstverantwortlich zu koordinieren. Sie müssen die Zeit für Mobilität aktiv in die Alltagsgestaltung integrieren. Gleichzeitig müssen sie beachten, dass die Mobilität in Form von Reisen selbst einen beachtlichen Zeitanteil im Alltag einnimmt. Mobilitätszeit wird neben Arbeit und Privatleben zum dritten wesentlichen Zeitfenster.

Technik kann arbeitsbedingte Mobilität u.a. durch die Portabilität der Arbeitsgeräte attraktiver machen. Mobiltelefone und Notebooks sind an keinen festen Arbeitsstandort gebunden und kommen räumlich und zeitlich flexibel zum Einsatz. So ist es, abhängig von den Arbeitsinhalten, nahezu mühelos möglich, an unterschiedlichen Orten zu arbeiten und für Kollegen oder Vorgesetzte erreichbar zu sein. Indem aber die Erwerbstätigen über E-Mail, Chat oder Telefon miteinander in Kontakt treten, reduziert sich der Umfang an persönlichen Gesprächen. Das Arbeiten face to face ist immer seltener Bestandteil des mobilen Arbeitslebens. Gleichzeitig zeigt sich eine zunehmende Vermischung dienstlicher und privater Aktivitäten. Private Banküberweisungen per Internet werden noch schnell am Arbeitsplatz erledigt oder die Termin- und Arbeitsplanung am Handy oder Smartphone auf der Bahnfahrt nach Hause vorgenommen.

Arbeitsbedingte Mobilität bedeutet auch häufig wechselnde soziale Umgebungen. Es gibt Kollegen in nah und fern, aber es ist nicht möglich, jeden Kontakt mit gleicher Intensität zu pflegen. Gleichzeitig umgeben die mobilen Beschäftigten gerade unterwegs zahlreiche fremde Menschen, zu denen sie oftmals keinerlei Kontakt haben. Sie sind allein innerhalb einer anonymen Masse.

Arbeitsbedingte Mobilität wird bei den genannten Beispielen dabei nicht als Kompetenz vermittelt, sondern eher als Ressource vorausgesetzt. Die Beschäftigten müssen sich neben inhaltlichen Qualifikationen auch Kompetenzen erarbeiten, um ihren mobilen Alltag erfolgreich zu absolvieren. Mobilität muss demnach in unterschiedlicher Weise im Diskurs zur Entgrenzung von Arbeit mitgedacht werden. Arbeitsbedingte Mobilität kann sowohl Motor als auch Bremse der fortschreitenden Entgrenzung von Arbeit und Leben sein. Im Folgenden wird konkret darauf eingegangen, wann arbeitsbedingtes Bahnfahren Elemente der Entgrenzung von Arbeit und Leben weiter fördern oder auch blockieren kann. Zuerst wird geprüft, inwiefern arbeitsbedingtes Bahnfahren Entgrenzungstendenzen zeigen oder sogar verstärken kann. Im zweiten Teil wird der Fokus auf Beispiele für eine Begrenzung der Entgrenzung gelegt.

## 2.4 Arbeitsbedingtes Bahnfahren als diffuse Zwischenzone

Die Erledigung von Erwerbsarbeit im Zug kann sich mitunter fast als Zwang darstellen, besonders bei Geschäftsreisenden. Bahnfahren scheint nicht in jedem Fall ‚bloßes‘ Bahnfahren zu sein, sondern es herrscht eine diffuse Anspruchshaltung an die Gestaltung der Unterwegszeit im Zug (Poppitz 2009a). Beim Bahnfahren kann man doch, anstatt ‚nur‘ da zu sitzen, irgendwas Sinnvolles tun! Bahnfahren ist in diesem Fall kein unabhängiger Zeitraum mehr. Die Reisenden können nicht unbedingt frei entscheiden, wie sie die Reise gestalten wollen. Es wird nahezu automatisch davon ausgegangen, dass beispielsweise Arbeiten eine angemessene Reisebeschäftigung darstellt. Erwerbsarbeit ist damit nicht nur Bedingung, sondern auch wesentlicher Bestandteil der Zugfahrt.

Für die Gestaltung des Bahnalltags ist es auch möglich, dass diese dritte Alltagsphase der arbeitsbedingten Bahnfahrt unter Umständen als multifunktionale Zwischenzone zwischen Arbeit und Leben genutzt wird. Die Bahnfahrt dient als Zeitpuffer, in welchem Aufgaben und Funktionen umgelagert werden, welche am Arbeitsplatz oder auch zu Hause nicht mehr erledigt werden konnten (beispielsweise Fertigstellen einer Präsentation, Beantwortung von Post, aber auch Essen und Schlafen). Damit verwischt eine kategoriale zeit-räumliche Abgrenzung zwischen Arbeit und Privatleben. Wenn nicht mehr konkret festzustellen ist, wo und wann Erwerbsarbeit aufhört und das Privatleben beginnt, begünstigt diese Zwischenzone der arbeitsbedingten Mobilität die Entgrenzung von Arbeit und Leben. Weder Erwerbsarbeit, noch Privatleben beginnen oder enden eindeutig am Betriebstor oder an der privaten Haustür.

Ein weiterer Aspekt ist die Umlagerung von Tätigkeiten in den jeweils anderen Alltagsbereich hinein. Wenn Beschäftigte einen wachsenden Teil ihrer Alltagszeit bei der Arbeit und unterwegs im Zug verbringen müssen, verringert sich am anderen Ende der Anteil für Privates und Freizeit am Wohnort. Privatleben findet oft eher am Rande statt oder muss mit großem Aufwand organisiert werden. Manche privaten Angelegenheiten wie Telefonate mit Behörden, Bankgeschäfte oder Arzttermine müssen dann unter Umständen wiederum im Arbeitsalltag zwischendurch Platz finden.

Eine kategoriale Begrenzung zwischen Arbeit und Privatleben ist so schwer aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig scheint es nur so möglich zu sein, das individuelle Arrangement aus Erwerbsarbeit, Mobilität und Familie beizubehalten.

## 2.5 Arbeitsbedingtes Bahnfahren als Joker

Arbeitsbedingte Mobilität ermöglicht aber auch, v.a. bei Pendlern, eine auf den ersten Blick klare räumliche und zeitliche Trennung und somit eine Grenze zwischen Arbeitsplatz und Zuhause. Arbeit und Privatleben können somit als zwei getrennte Sphären eindeutig definiert werden. Trotz allem ist die Möglichkeit, Aktivitäten in die Zwischenphase der Bahnfahrt auszulagern, eine Art Joker der Alltagsgestaltung. Die Reisenden können bewusst Arbeitstätigkeiten in die Zugfahrt integrieren, um dann beim Aussteigen des Zuges den Arbeitsalltag wirklich hinter sich zu lassen. Der Übergangszeitraum der Zugfahrt bietet so die Möglichkeit, einer Diffusion zwischen Arbeit und Leben entgegen zu wirken.

Die Unterbrechung des Alltags durch das Reisen kann bei den Beschäftigten auch mental einen Übergang von einer Alltagswelt in die andere begünstigen. Der Zug ist zunächst ein neutraler Ort, der Raum für unterschiedliche Aktivitäten lässt, die nicht mit Erwerbsarbeit

oder Familie in Verbindung stehen müssen. Sich hinzusetzen, zu lesen, aus dem Fenster zu schauen oder sich mit Mitreisenden zu unterhalten, erleichtert das Loslassen von der einen und das Ankommen in der anderen Alltagssphäre.

Ebenso ist anzunehmen, dass mobile Beschäftigte zum Beispiel die Phase der Privatheit im Freundes- und/oder Familienkreis gerade besonders wertschätzen und von Erwerbsarbeit abgrenzen, eben weil Arbeit und Mobilität einen beträchtlichen Anteil des Tagesablaufs ausmachen. Durch die Dominanz der mit Erwerbsarbeit verbundenen Arbeits- und Reisezeit kann das Privatleben den Charakter einer besonderen Qualitätszeit erhalten (Poppitz 2009a). Einer Entgrenzung von Arbeit und Leben wird so wieder entgegengewirkt.

Welche Rolle der Mobilitätsimperativ auch für die Betroffenen spielen mag, für die Gestaltung des gesamten Alltags ist es von Bedeutung, aus welchem Grund man unterwegs ist: Ist man v.a. Pendler, Geschäftsreisender oder beides? Die getroffenen Arrangements sind spezielle Arrangements, die in ihrer alltäglichen Lebensführung verankert sein müssen.

### 3 Alltägliche Lebensführung und Bahnfahren

Die alltägliche Lebensführung arbeitsbedingt Bahnreisender ist geprägt vom Unterwegssein zwischen Arbeitsort und Dienstort, Arbeitsort und Wohnung, Dienstort und Wohnung usw. Als Bahnreisender unterwegs zu sein, gehört zum Alltag wie Einkaufen, ins Kino Gehen und eben auch das Arbeiten. Bahnfahren ist in diesem Fall Teil der individuellen Arbeitsmobilität. Aufgrund der Erwerbsarbeit (im Zug) mobil zu sein, muss entsprechend bei der Organisation des Alltags und damit im Rahmen der alltäglichen Lebensführung stets mitgedacht werden.

#### 3.1 Alltägliche Lebensführung als Fahrplan

Für die alltägliche Lebensführung der arbeitsbedingt Bahnreisenden ist zunächst der Bahnfahrplan zu beachten:

„The timetable exists in another world, outside of Ada and her rucksack, or leaves on the line, or rush-hour traffic. Inside the electronic world of the timetable only binary bits can move. In the timetable, every train leaves on time, as always left on time. Its travel time is fixed into a perpetual utopia. Ada's journey does not fit into this perfect world. Ada and the timetable do not mix well. There is tension, frustration. The timetable is self-centred rather than traveller-centred.“  
(Watts 2006: 6)

Darüber hinaus hat der Bahnfahrplan aber auch auf die soziale Zusammensetzung der Reisenden und die inhaltliche Ausgestaltung des Bahnalltags im Zug mittelbaren Einfluss, da die Bahnkunden zum Beispiel verschiedene Tickets mit Zugbindung erwerben oder unterschiedliche Zugprodukte (Nahverkehrszüge, Fernverkehrszüge) nutzen können. Den Akteuren obliegt es, sich diesen Plan im Rahmen ihrer alltäglichen Lebensführung zeitlich, technisch, sozial und räumlich anzueignen, indem sie ihren persönlichen Alltag auf die vorgegebenen Parameter des Bahnfahrens abstimmen.

Hier kommt der individuelle Alltagsfahrplan der arbeitsbedingt Bahnreisenden zum Tragen. Er berücksichtigt u.a. die Rahmenbedingungen der Erwerbsarbeit und des Reisefahr-

plans, die Ansprüche des sozialen Umfeldes sowie die individuellen Bedürfnisse der Akteure. Er ist als eine Art Meta-Fahrplan zu verstehen, der alle Fahrpläne des Alltags für die jeweilige Person sinnvoll zu einer funktionierenden alltäglichen Lebensführung integriert. Für einen möglichst reibungslosen Alltag ist es notwendig, dass der personale Fahrplan sehr flexibel ist, um Abweichungen in den unterschiedlichen Alltagsbereichen, gerade wenn Mobilität ein wesentlicher Alltagsbestandteil ist, auffangen zu können.

Die alltägliche Lebensführung von arbeitsbedingt Bahnreisenden ist somit fest an das Bahnsystem gekoppelt und muss möglichst auch im Fahrplankontakt funktionieren. Dazu gehört interessanterweise auch, dass die arbeitsbedingt Bahnreisenden die Zugfahrt oft bewusst nutzen, um eben ihren privaten und/oder erwerbsarbeitsbezogenen Alltag zu organisieren und als Fahrplan zu regeln. Bahnfahren ist damit unter Umständen auch eine wichtige Pufferzone der alltäglichen Lebensführung. Die Reisenden können unterschiedliche Tätigkeiten in die Phase des Bahnreisens umlagern. Reisezeit ist so eine wesentliche Tätigkeitszeit (Lyons/Urry 2004; Sheller/Urry 2006), ganz gleich, welchen Tätigkeiten nachgegangen wird. Damit werden zwei wichtige Momente bahnbezogener alltäglicher Lebensführung benannt: Bahnfahren ist erstens eines der zahlreichen Alltagsarrangements, die die arbeitsbedingt Bahnreisenden zusammenfügen müssen. Zweitens ist Bahnfahren durchaus auch eine Ressource bei der Alltagsbewältigung, die es geschickt auszunutzen gilt.

### 3.2 Alltägliche Lebensführung als Gepäck

Alltägliche Lebensführung strukturiert demnach nicht nur den Alltag des Einzelnen in seiner zeitlichen, räumlichen, sozialen und inhaltlichen Abfolge, sie lässt sich auch während der Bahnfahrt der Reisenden nicht verbergen. Ganz im Gegenteil, durch das Zusammentreffen der Reisenden im Zug spielt die alltägliche Lebensführung ebenfalls eine wichtige Rolle, wie bereits Simmel mit anderen Worten verdeutlichte:

„[...] denn wo es sich um bloß sachliche Übermittlungen handelt, ist das Reisen einer Person eine äußerste Unbehülflichkeit und Undifferenziertheit, weil die Person eben all das Äußere und Innere ihrer Persönlichkeit, das mit dem gerade vorliegenden Sachgehalt nichts zu tun hat, als Tara mitschleppen muss.“  
(Simmel 1992: 756)

Die Menschen reisen entsprechend stets mit zweierlei Gepäck. Neben materiellen Gepäckstücken in Form von Koffern und Taschen tragen die Reisenden stets auch ihr gesamtes Leben mit all seinen Freuden, Ängsten und Anforderungen, den kulturellen Prägungen, normativen Zeit-, Orts- und Pünktlichkeitsvorstellungen in die Welt des Bahnalltags hinein. Aber auch situative Befindlichkeiten, Vorlieben und Abneigungen usw. sind wesentliche Bestandteile des Reisealltags. Dieses Alltagsgepäck in Gestalt der individuellen Lebensführung ist eigentlich nicht immer notwendig, wenn nicht sogar für die Anwesenden belastend. Es lässt sich jedoch nicht mit Betreten des Zugs abschütteln oder unterdrücken, sondern kommt je nach Reisesituation zum Vorschein.

Die alltägliche Lebensführung der arbeitsbedingt Bahnreisenden koordiniert demnach nicht nur die Ansprüche der einzelnen Alltagsbereiche, sie ist auch in allen Situationen des Alltags präsent. Gerade das Zugabteil ist ein spezieller Ort mit Menschen, „who each possess their own worlds, their own possibilities, and yet must interact together in order for a train journey to be made“ (Watts 2005: 2). Die Präsenz der Lebensführungen im Zug offenbart sich

auf unterschiedliche Weise, wenngleich die Anwesenden meist bemüht sind, so wenig wie möglich von sich preiszugeben. In allem, was sie im Zug unternehmen, zeigt sich ein Teil ihrer Lebensführung: indem sie Bücher lesen, Arbeitsaufgaben erledigen, sich mit anderen Anwesenden unterhalten, Musik hören, essen oder auch schlafen. Mittels dieser Handlungen ist es möglich, gewollt oder ungewollt Bezüge zum Alltag der Person außerhalb des Zuges herzustellen.

#### **4 Bahnalltagsgestaltung im Mobilitätsalltag der Reisenden**

Der Alltag eines arbeitsbedingt Bahnreisenden ist ein Arrangement aus unterschiedlichen Bereichen seiner von Mobilität geprägten Lebensführung. Die untersuchten mobilen Menschen sind täglich, wöchentlich, monatlich oder mehrmals im Jahr unterwegs, um den Aufgaben ihrer Erwerbsarbeit nachzugehen. Diese Reisezeit ist keine beliebig gestaltbare Zeit. Sie erfordert konsequente Beachtung in der Organisation des Alltags. Im Folgenden soll nun erläutert werden, wie sich der Bahnalltag von arbeitsbedingt Reisenden gestalten kann und welche Rahmenbedingungen darauf Einfluss nehmen. Wie gehen arbeitsbedingt Bahnreisende mit den Anforderungen von Erwerbsarbeit und Bahnmobilität um? Empirische Grundlage sind qualitativ durchgeführte Leitfadenterviews sowie Beobachtungen von Bahnalltagssituationen im Zug (Poppitz 2009a). Erarbeitet wurde eine Typologie realtypischer Formen von Reisen-Tätigkeiten.

##### **4.1 Spektrum von Reise-Tätigkeiten beim arbeitsbedingten Bahnfahren**

Der Dreh- und Angelpunkt der Typologie ist der Terminus arbeitsbedingtes Bahnfahren. Was verbirgt sich an Handlungsmöglichkeiten dahinter? Es wurden Arrangements unterschiedlicher Handlungen beim Bahnfahren betrachtet, die im Zusammenhang mit Erwerbsarbeit stehen. Die Strukturierung erfolgte entlang zweier Dimensionen, an deren Beginn der Begriff der Erwerbsarbeit und an deren Ende der Begriff der Nicht-Erwerbsarbeit steht. Bei der ersten Dimension wurden die Ansprüche der Betroffenen an die Bahnalltagsgestaltung (Motivation, Zwänge) eingehender betrachtet. Hinsichtlich der zweiten Dimension ging es um die Realisierung dieser formulierten Ansprüche bei der Ausgestaltung des Bahnalltags (Praktiken, Sinnzuschreibungen). Wesentliches Ergebnis ist ein Spektrum an typischen Reise-Tätigkeiten.

Es haben sich drei wesentliche Ansätze, nach denen die arbeitsbedingt Reisenden Anspruch und Realisierung vereinbaren, herauskristallisiert. Diese drei Bereiche werden als Orientierungen von Reise-Tätigkeiten bezeichnet:

- Arbeitsorientierung
- Freizeitorientierung
- Transportorientierung

Mit dem Begriff der Arbeitsorientierung werden Reise-Tätigkeiten im Zug beschrieben, die sich grundsätzlich an der Erfüllung von Arbeitsaufgaben während der Bahnreise orientieren. Die Reisenden haben den Anspruch oder sehen die Notwendigkeit, im Zug zu arbeiten. Sie realisieren diesen Arbeitsanspruch auf unterschiedliche Weise. Die Reisenden bereiten



die Arbeiten in der Regel vor, die sie während der Reise erledigen wollen. Erst während der Bahnfahrt zeigt sich, ob es möglich ist, Arbeiten und Reisen erfolgreich miteinander zu kombinieren. Diesem Orientierungsfeld lassen sich folgende Typen von Reise-Tätigkeiten zuordnen.

- effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Arbeitseifer)
- uneffektiv realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Übermotivation)
- flexibel realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen (Pragmatismus)

Mit Freizeitorientierung werden Reise-Tätigkeiten umschrieben, welche in erster Linie von Freizeitinteressen geprägt sind. Die Bahnfahrt ist trotz oder gerade wegen der Rahmenbedingungen der Erwerbsarbeit ein wichtiger Rückzugsraum, um Tätigkeiten nachgehen zu können, die nichts mit der Erwerbsarbeit zu tun haben. Lesen, Schlafen, Ausruhen bzw. Nichtstun sind sehr beliebt. Folgende zwei Typen von Reise-Tätigkeiten wurden aus dem Datenmaterial gebildet:

- arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen (Geselligkeit)
- arbeitsminimiertes freizeitorientiertes Bahnreisen (Zurückgezogenheit)

Die Bezeichnung Transportorientierung verweist hingegen darauf, dass Reisende in Anspruch und Realisierung keiner Kategorie von Erwerbsarbeit oder Freizeit zugeordnet werden können. Wenngleich sich in diesem Feld ähnliche Tätigkeiten wie zuvor einordnen lassen, besteht der Unterschied in erster Linie darin, dass die Beförderung im Mittelpunkt steht. Es geht diesen Personen nicht darum, mit welchen Nebentätigkeiten sich die Bahnreise gestalten lässt, sondern v.a. um das Reisen von einem Ort zum anderen. Die geplanten Aufgaben werden dann am Zielort erledigt. Es ist gleichgültig, was während der Bahnreise getan werden soll und was letztlich getan wird. Die Hauptsache ist, dass der Zug pünktlich fährt und das Reisendenumfeld stimmt. Dieses Orientierungsmuster wurde v.a. bei Regionalverkehrsreisenden gefunden. Vergleichsweise kurze Reiseentfernungen und eine Infrastruktur, die die Erwerbsarbeit im Zug nicht begünstigt, sind Faktoren, die diesen Typus fördern. Im Kontext der erwerbsarbeitsbedingten Reisen ist dieser Typus eher randständig. Hingegen lässt sich die Mehrheit der in der Freizeit mit der Bahn Reisenden diesem Typus zuordnen. Aus dem Datenmaterial wurde folgende Bezeichnung entwickelt:

- transportorientiertes Bahnreisen (Der Reiseklassiker)

Dieses Spektrum zeigt bereits, dass es möglich ist, weitere Typen von Reise-Tätigkeiten zu finden. All die genannten Reise-Tätigkeiten sind reine Handlungsorientierungen der befragten Reisenden, die sich je nach Anlass der arbeitsbedingten Bahnfahrt auch ändern können. So ist es hin und wieder der Fall, dass ein Interviewpartner unterschiedlichen Reise-Tätigkeiten zugeordnet werden muss. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass der Grund für eine Bahnreise verschieden ist, sodass die Reisenden auch mehrere Strategien der Reisegestaltung anwenden können. Diese drei Felder mit den jeweiligen Typen von Reise-Tätigkeiten sind in der folgenden Abbildung (1) grafisch dargestellt. Mit dieser Visualisierung gehen jedoch keine eindeutigen Aussagen darüber einher, in welchem Verhältnis die jeweiligen Typen im Einzelnen zueinander stehen.

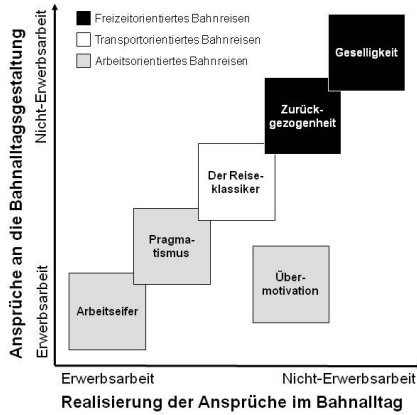


Abbildung 1. Typische Formen von Reise-Tätigkeiten

#### 4.2 Empirische Beispiele für Arbeitseifer, Übermotivation und Geselligkeit

Aus dem bisherigen breiten Spektrum an Reise-Tätigkeiten sollen zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Spannungsfelder, die sich aus der Verknüpfung von Erwerbsarbeit, Privatleben und Mobilität ergeben, drei Beispiele näher vorgestellt werden. Sie wurden ausgewählt, da sie deutlich zeigen, wie unterschiedlich arbeitsbedingt Reisende mit den (selbst und/oder von Dritten) gestellten Ansprüchen zur Gestaltung ihrer Bahnfahrt umgehen bzw. auch daran scheitern können.

##### 4.2.1 Arbeitseifer

Der Typus Arbeitseifer ist ein Paradebeispiel für die erfolgreiche Verquickung von Arbeiten und Mobilität, da die Realisierung von Erwerbsarbeit das klare Ziel beim Bahnfahren darstellt. Für die arbeitseifrigen Reisenden ist die Bahnfahrt ein wichtiger Bestandteil ihres individuellen Arbeitsalltags. Sie praktizieren ein effizient realisiertes arbeitsorientiertes Bahnreisen und können grundsätzlich als paradigmatische Arbeitsreisende beschrieben werden. Sowohl auf geschäftlichen Reisen als auch bei Pendelfahrten spielt die Erwerbsarbeit eine dominierende Rolle unter den einzelnen Tätigkeiten im Zug. Für die Reisen werden überwiegend Fernverkehrszüge genutzt, da die Infrastruktur dort als besser empfunden wird. Diese Form der Bahnalltagsgestaltung ist wesentlich der Notwendigkeit einer zeitlich knappen Organisation des umfangreichen Arbeitsalltags geschuldet. Bahnfahren darf in diesem Rahmen keinen Leerlauf an Zeitnutzung bedeuten. Im Gegenteil wird die Fahrt strategisch eingesetzt, um die Arbeitsaufgaben zu bewältigen, damit der Alltag am Arbeitsplatz und vor allem das Privatleben entlastet werden. Die optimale Zeitausnutzung im Arbeitsalltag steht klar im Mittelpunkt, wie die Aussage von Herrn Königsfeld verdeutlicht:

„Also ich plane eigentlich auch ein, dass dann die Fahrten dann einfach auch ein Teil meiner Arbeitszeit sein werden. Um einfach da so'n Doppelnutzen zu haben.“ (Herr Königsfeld)

Trotzdem ist der Umfang der Erwerbstätigkeit im Zug begrenzt. Nicht alle Arbeitsschritte lassen sich dort in gleicher Weise realisieren wie am Arbeitsplatz. Auch wenn mit technischen Geräten wie Laptop, Handheld und Mobiltelefon wichtige Hilfsmittel zur Verfügung stehen, ersetzen diese keinen voll ausgestatteten Arbeitsplatz im Unternehmen. Trotz der überaus hohen Affinität zur Erwerbsarbeit während der Bahnfahrt ist es den befragten Reisenden deshalb nicht möglich, die gesamte Reisezeit mit Erwerbsarbeitsinhalten zu füllen. Sie beabsichtigen dies auch nicht. Ein Zeitfenster bleibt offen, um sich zwischendurch für kurze Zeit entspannenden Tätigkeiten wie Lesen, Unterhalten oder auch Nichtstun widmen zu können.

#### 4.2.2 Übermotivation

Der Bahnalltag wird im Rahmen des Typus des ineffektiv realisierten arbeitsorientierten Bahnreisen, welcher kurz als Übermotivation beschrieben wird, zwar auch von Erwerbsarbeit bestimmt, doch nehmen die befragten Reisenden dies eher als Druck wahr und nicht als Möglichkeit der Arbeitsentzerrung. Vor allem Geschäftsreisende lassen sich dieser Gruppe zuordnen. Für die Zugfahrt planen sie Arbeitsaufgaben ein, die eher geringe Konzentrationsleistungen erfordern und ohne technischen Aufwand in der Bahn realisiert werden können. Insgesamt wird auch nur für kurze Zeit im Zug gearbeitet. Langes Arbeiten ist aus der Perspektive der Befragten wegen der begrenzten Konzentrationsmöglichkeiten kaum realisierbar. Es sind dann vor allem die nicht auf die Erwerbsarbeit bezogenen Beschäftigungen wie Lesen und Musikhören, denen die Reisenden dieses Typus viel lieber nachgehen. Trotzdem entsteht aus dem Missverhältnis zwischen der vermeintlich notwendigen Ausfüllung der Fahrzeit und den eigenen Vorlieben der Bahnalltagsgestaltung ein Gefühl der Unzufriedenheit, wie auch im Zitat von Herrn Schmitt nachzulesen ist:

„Aber es ist einfach eine unglaublich lange Zeit. Und, und, also, auch da hab ich am Anfang immer noch eben so, so Nachbereitung der Tagung gemacht, aber das ist nur zwei Stunden, Maximum. Na, und, die Fahrt dauert aber sechs Stunden, also, vier Stunden habe ich nix zu tun. Und das ist einfach unterm Strich mehr vertane Zeit, dann. Weil, ja, ein normaler Arbeitstag hat irgendwie acht Stunden und, und sechs Stunden davon einfach im Zug sitzen, ist, ist irgendwie, also in meinen Augen, ziemlich ineffektiv, ne.“ (Herr Schmitt)

Das Ergebnis ist oftmals, dass die Reisezeit als zu lang wahrgenommen wird, da die Betroffenen in ihren Augen die meiste Zeit im Zug nur dasitzen und nicht effektiv arbeiten können. Dazu kommt, dass diese Situation oft auch von der Art ihrer beruflichen Aufgaben bestimmt wird. Teilweise ist es ihnen schlicht nicht möglich, Arbeitsaufgaben für die Bahnfahrt zu finden, da der Organisationsaufwand zu groß wäre. Dennoch halten sie an der Bahn als Verkehrsmittel fest, weil sie überzeugt sind, dass der Zug im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln immer noch die bequemere und auch umweltfreundlichere Alternative darstellt.

### 4.2.3 Geselligkeit

Unter den Begriff arbeitsfreies freizeitorientiertes Bahnreisen fallen arbeitsbedingt Reisende, bei denen die Erwerbsarbeit nicht im Zug stattfindet. Vielmehr stehen Freizeit und Geselligkeit im Mittelpunkt. Meist wählen Langstreckenpendler dieses Arrangement. Die Erwerbsarbeit, welche aus der Perspektive der Betroffenen bereits zu viel Zeit einnimmt, wird beim Bahnfahren einfach ausgeblendet. Stattdessen versuchen die Reisenden, ihren begrenzten Freizeitalltag auch im Zug auszuleben. Bahnfahren ist für sie ein Stück Alltag, das man mit angenehmen Dingen verbringen sollte, um die Erwerbsarbeit bewältigen zu können.

„Und da find ich diese Stunde eben gut, so in Ruhe zu frühstücken, und, und da langsam wach zu werden. Wenn ich dann bei der Arbeit bin, dann bin ich auch total fit dann.“ (Frau Engel)

Nur so gelingt es ihnen, das Arrangement aus Arbeit, Pendeln und Leben für einen längeren Zeitraum in ihren Lebensverlauf zu integrieren. Während der Bahnfahrt selbst stehen die Reisenden nach dem Motto ‚Gemeinsam fährt es sich besser‘ dem Kontakt zu anderen Mitreisenden offen gegenüber, wenngleich sie ebenso Rückzugsmöglichkeiten suchen, um private Interessen wahrzunehmen oder sich abzuschotten. Infrastruktur zum Arbeiten ist ihnen nicht wichtig. Sie benötigen weder Steckdosen noch Internet im Zug. Wichtiger ist ihnen, den mobilen Teil ihres Alltags mit Gleichgesinnten in angenehmer Atmosphäre zu verbringen. So ist es hier durchaus möglich, dass im Zug geschlossene Kontakte auch im Freizeitbereich weiterhin Bestand haben.

### 4.3 Ergebnis: Arbeitsbedingtes Bahnfahren ist eine individuelle Definitionssache

Das Tätigkeitsspektrum arbeitsbedingt Bahnreisender ist also so vielfältig wie die Bahnreisenden selbst. Diese korrigieren Papiere, überarbeiten Präsentationen, tippen Zahlen in Tabellen, sortieren Daten in Verwaltungsprogrammen und schließen Geschäfte per Telefon ab. Sie lesen häufig, unterhalten sich, starren aber oft auch einfach ins Leere oder schlafen. Sie hören Musik oder schreiben Briefe. Sie bereiten sich auf das vor, was nach der Bahnfahrt auf sie zukommt oder versuchen, das Erledigte hinter sich zu lassen. Sie tun während der Bahnfahrt Dinge, die sie am Arbeitsplatz und/oder zu Hause wahrscheinlich nicht tun könnten.

Letztlich macht nicht unbedingt der Arbeitscharakter der Reise das arbeitsbedingte Bahnfahren aus, sondern der Versuch, Anspruch und Realisierung miteinander in Einklang zu bringen bzw. beides vor Dritten zu rechtfertigen. Nur wer sich im Vorfeld darüber im Klaren ist, wie er die arbeitsbedingte Bahnfahrt gestalten will und dies auch erfolgreich durchsetzen kann, ist letztlich ein erfolgreicher und zufriedener arbeitsbedingt Reisender. Der Erwerbsarbeit bedarf es hierfür nicht immer. Diese Tätigkeitsvervielfachung bedeutet zudem, dass man nicht generell auf den ersten Blick erkennt, wer arbeitsbedingt reist und wer sich auf einer Freizeitreise befindet. Gerade arbeitsbedingt Reisende, die v.a. Freizeittätigkeiten während der Fahrt nachgehen, bleiben so unerkannt. Untersuchungen, die arbeitsbedingtes Bahnfahren am Arbeiten in der Bahn festmachen, unterliegen deshalb einem großen Irrtum.

Entsprechend wäre zu fragen, was denn den spezifischen Charakter des arbeitsbedingt Bahnreisenden ausmacht. Das Besondere an den arbeitsbedingt Bahnreisenden, und das unterscheidet sie eindeutig von Freizeitreisenden, ist die Funktionszuweisung des Bahnfahrens

im Rahmen ihrer alltäglichen Lebensführung. Arbeitsbedingtes Bahnfahren hat bei den Reisenden dieser Typologie einen festen Platz in der Alltagsgestaltung: Sie müssen mit der Bahn fahren. Zudem knüpfen sie verschiedene Erwartungen und Motivationen daran. Bahnfahren dient zunächst der regelmäßigen und möglichst zuverlässigen Beförderung von Ort zu Ort. Eine Bahnfahrt ermöglicht es aber auch, Arbeitsaufgaben zu erfüllen und Freizeittätigkeiten auszuüben. Die Fahrt im Zug wird als Regenerations- und Rückzugsraum definiert sowie als Plattform des sozialen Austauschs. Bahnreisende schätzen ihr Unterwegssein im Zug als Phase, in der sie als anonyme Anwesende prinzipiell frei in ihrem Handeln sind, ohne dafür Rechenschaft ablegen zu müssen (sofern die Aktivitäten einem ‚normalen‘ Bahnreisenden entsprechen). Der Zug ist im Alltag der arbeitsbedingt Bahnreisenden ein wichtiger Multifunktionsraum. Bahnfahren ist ein selbstverständlicher Teil ihres Alltags geworden. Dazu gehört es eben auch, dass sie mit doppeltem Gepäck unterwegs sind.

## 5 Arbeit und Leben beim Bahnfahren

Es gibt etliche Motive, warum arbeitsbedingt Reisende regelmäßig unterwegs sind und dabei weite Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz und/oder Arbeits- und Dienort im Zug zurücklegen. Der einfachste Grund jedoch ist: „Weil es geht“ (Wiarda 2005). Welche Konsequenzen diese arbeitsbedingte Mobilität nach sich ziehen kann, bleibt bei den Betroffenen nicht selten unreflektiert. Sie spüren unterschiedliche Folgen ihres von Mobilität geprägten Alltags (wie zum Beispiel wenig Zeit für Freunde und Familie, gesundheitliche Beschwerden, das Gefühl des Nicht-Ankommens). Etwas an der Situation zu ändern, fällt schwer. Gerade Pendler und Pendlerinnen sehen die Mobilität als einzige Möglichkeit, um nicht mobil (in Form von dauerhaftem Ortswechsel) sein zu müssen (Gräbe/Ott 2003).

Stattdessen versuchen arbeitsbedingt Bahnreisende, die unterschiedlichen privaten und beruflichen Interessen miteinander zu kombinieren und den Rahmenbedingungen des Bahnfahrens anzupassen (wie die dargestellten Reise-Tätigkeiten verdeutlichen). Hierfür müssen sie sich eigenverantwortlich Kompetenzen wie beispielsweise Flexibilität, Geduld und strukturiertes Handeln aneignen, um den Mobilitätsalltag erfolgreich bewältigen zu können. Dazu gehört nicht nur, dass Zeit, Aufgaben und Termine abgeglichen werden, sondern v.a. auch, dass die arbeitsbedingt Reisenden sich professionell im Bahnalltag zurechtfinden. Sie müssen Kenntnisse über Beförderungsbedingungen erwerben und das angepasste Verhalten im Zug, den Umgang mit technischer Infrastruktur sowie das Aushalten sozialer Nähe und Öffentlichkeit üben (Poppitz 2009b). Sie sehen sich mit der Notwendigkeit konfrontiert, dass sie ihren Alltag eigenverantwortlich gestalten und Stressmomente kompensieren müssen. Viele der Befragten betrachten diese Anforderung eher als Freiheit, die Mobilitätswege selbst organisieren und gestalten zu können. Es wird positiv bewertet, dass Mobilität in Form von Bahnfahren beispielsweise spezielle Frei- und Eigenräume schafft, die ohne arbeitsbedingte Mobilität nicht vorhanden wären. Doch diese Freiräume dienen v.a. dazu, die Bewegungen zwischen dem privaten Alltag und dem Berufsalltag auszuhalten. Der Zug als konkret nutzbarer Raum arbeitsbedingter Mobilität bietet in der Regel die Möglichkeit, die Anforderungen des Arbeitsalltags und des privaten Alltags miteinander zu verbinden. Trotzdem bleibt arbeitsbedingtes Bahnfahren als Alltagsarrangement eine komplexe Herausforderung.

In der Diskussion über das Alltagsmanagement von arbeitsbedingt Bahnreisenden sollten deshalb zukünftig weitere Aspekte stärkeres Interesse finden: Welchen Beitrag können

bzw. sollten Arbeitgeber oder auch Arbeitnehmervertretungen leisten, um die Akteure zu entlasten? Ein Thema wäre beispielsweise, dass die Bahnreisezeit nicht per se als Arbeitstätigkeitsphase deklariert wird. Im Zug arbeiten zu müssen, kann nicht nur Freiräume, sondern auch Stress (siehe Typus Übermotivation) erzeugen. Arbeiten im Zug ist nicht in jedem Fall so produktiv wie am Schreibtisch. Stattdessen ist zu überdenken, dass gerade die Bahnreise eventuell eine produktive Phase zur Regeneration von Arbeitsstress sein kann. Gleichzeitig kann das regelmäßige Auslagern von Arbeitstätigkeiten dazu führen, dass die Akteure letztlich nahezu gezwungen sein können, weiterhin im Zug zu arbeiten, um überhaupt das Arbeitspensum zu schaffen. Bei Pendlern kann die Situation entstehen, dass die im Zug geleistete Arbeit in keinerlei Arbeitszeiterfassung Berücksichtigung findet und Arbeitnehmervertretungen keine Kontrolle über zuviel geleistete Stunden haben. Stattdessen wäre es eine Überlegung wert, Mobilitätszeiten, die mit Erwerbsarbeit ausgefüllt werden, teilweise als Arbeitszeit anzuerkennen.

## Literatur

- Beutler, Felix/Brackmann, Jörg (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland: Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie, P 99-503. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
- Gottschall, Karin/Voß, G. Günther (2003): Entgrenzung von Arbeit und Leben: Zur Einführung. In: Gottschall, Karin/Voß, G. Günther (Hrsg.): Entgrenzung von Arbeit und Leben. Zum Wandel der Beziehung zwischen Privatsphäre und Arbeitsleben. München, Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 11–36
- Gräbe, Sylvia/Ott, Erich (2003): „...man muss alles doppelt haben“: Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. Münster: LIT
- Grabitz, Ileana (2004): Bahn startet Kampf für ein besseres Image. In: Financial Times Deutschland. URL <http://www.ftd.de/ub/df/107433163638.html>. (abgerufen am 19.01.2004)
- Jurczyk, Karin/Treutner, Eberhard/Voß, G. Günther/Zettel, Ortrud (2000): Die Zeiten ändern sich – Arbeitszeitpolitische Strategien und die Arbeitsteilung der Personen. In: Kudera, Werner/Voß, G. Günther (Hrsg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Opladen: Leske + Budrich, S. 39–62
- Jürgens, Kerstin (2006): Arbeits- und Lebenskraft: Reproduktion als eigensinnige Grenzziehung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V. (2003): Handlungsleitfaden Mobilitätsmanagement für Betriebe. Frankfurt a. M.: Klima-Bündnis/Alianza del Clima e.V.
- Lyons, Glenn/Urry, John (2004): The Use and Value of Travel Time. Unveröffentlichtes Manuskript
- Moldaschl, Manfred (2001): Herrschaft durch Autonomie. Dezentralisierung und widersprüchliche Arbeitsanforderungen. In: Lutz, Burkhard (Hrsg.): Entwicklungsperspektiven von Arbeit. Berlin: Akademie-Verlag, S. 132–164
- Moldaschl, Manfred/Voß, G. Günther (Hrsg.) (2003): Subjektivierung von Arbeit. 2. Auflage. München, Mering: Rainer Hampp Verlag
- Poppitz, Angela (2009a): Berufliches Bahnfahren: Aneignung des arbeitsbedingten Bahnalltags bei Pendlern und Geschäftsreisenden. München, Mering: Rainer Hampp Verlag
- Poppitz, Angela (2009b): „Work and Ride“ – Mobiles Arbeiten im Zwischen(zeit)raum Bahnfahrt. In: Dick, Michael (Hrsg.): Mobilität als Tätigkeit: individuelle Expansion — alltägliche Logistik — kulturelle Kapazität. Lengerich, Berlin, Bremen u.a.: Papst Verlag, S. 236–252
- Schneider, Reto U. (2000): Nomaden am Schreibtisch. In: NZZ Folio, Beilage zur Neuen Zürcher Zeitung 10 (1), S. 26–30

- Sheller, Mimi/Urry, John (2006): The New Mobilities Paradigm. In: Environment and Planning A 38 (2), S. 207–226
- Simmel, Georg (Hrsg.) (1992): Soziologie: Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 11. Frankfurt a. M.: Suhrkamp
- Voß, G. Günther (1998): Die Entgrenzung von Arbeit und Arbeitskraft: Eine subjektorientierte Interpretation des Wandels der Arbeit. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 31 (3), S. 473–487
- Watts, Laura (2005): The Art of Train Travel or How to Tell a Story of People, Places and Technical Paraphernalia. URL [http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/watts\\_artoftravel\\_april2005.htm](http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/watts_artoftravel_april2005.htm). (abgerufen am 24.11.2006)
- Watts, Laura (2006): Travel Time Use in the Information Age Key Findings: Travel Time (or Journey with Ada). URL [http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/lwatts\\_journeywithada.htm](http://www.lancs.ac.uk/wattslj/postgrad/downloads/lwatts_journeywithada.htm). (abgerufen am 18.10.2006)
- Wiarda, Jan-Martin (2005): Wir Pendler. Wie der ICE zwischen Berlin und Hamburg unser Leben verändert. In: DIE ZEIT (vom 29.1.2005). URL [http://zeus.zeit.de/text/2006/01/Pendler\\_49](http://zeus.zeit.de/text/2006/01/Pendler_49). (abgerufen am 01.08.2011)

**Dieser Aufsatz ist erschienen in:**  
**Bolte, Michael/Bösl, Elsbeth: Verflüssigung von Arbeit und Zeit.**  
**Universität der Bundeswehr München: Neubiberg, S. 79–93**  
**ISBN-Nr. 978-3-943207-00-2**