

Pressemitteilung

Heimatverbunden, aber hoch mobil: In Deutschland hat jeder Zweite im erwerbsfähigen Alter Erfahrungen mit Mobilität

Mainzer Soziologen koordinieren europaweite Studie zur Verbreitung und Vielfalt berufsbedingter räumlicher Mobilität und deren Folgen

(Mainz, 30. Mai 2008, lei) Deutsche gelten als sesshaft und heimatverbunden, der Arbeitsmarkt fordert jedoch mehr denn je mobile und flexible Arbeitskräfte. Tatsächlich hat bereits jeder zweite Deutsche im erwerbsfähigen Alter Erfahrungen mit berufsbedingter Mobilität gemacht: Er oder sie ist aus beruflichen Gründen umgezogen, pendelt täglich über weite Entfernungen zum Arbeitsplatz, lebt aus beruflichen Gründen in einer Fern- oder Wochenendbeziehung, war im Ausland tätig oder geht häufig auf längere Dienstreisen. „Insgesamt können wir feststellen, dass der berufsbedingten räumlichen Mobilität eine beachtliche gesellschaftliche Relevanz zukommt: Jeder fünfte Vollzeitbeschäftigte ist derzeit aus beruflichen Gründen mobil und ein weiteres Drittel war mindestens einmal im Verlauf des Erwerbslebens mobil“, sagt Univ.-Prof. Dr. Norbert Schneider, Professor für Soziologie an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und Leiter der Studie. „Die Deutschen sind sehr heimatverbunden, gleichzeitig aber hoch mobil: Erwerbstätige in der Bundesrepublik fahren regelmäßig weite Strecken zum Arbeitsplatz oder gehen häufig auf längere Dienstreisen, um den Anforderungen des Arbeitslebens zu entsprechen, ziehen jedoch eher selten aus beruflichen Gründen um.“ Nur 20 Prozent der Berufsmobilen sind in eine andere Region innerhalb Deutschlands oder in ein anderes Land umgezogen. Die Mobilitätsdynamik in Deutschland zeigt sich vielmehr darin, dass 80 Prozent der Mobilen ständig wiederkehrend unter-

wegs sind, indem sie regelmäßig weite Fahrstrecken zum Arbeitsplatz auf sich nehmen oder häufig auswärts übernachten.

Diese Ergebnisse sind Teil der ersten repräsentativen Studie über Ursachen, Verbreitung und Folgen von berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland und fünf weiteren europäischen Ländern. Für das bislang beispiellose Forschungsprojekt wurden insgesamt 7.150 Personen im Alter von 25 bis 54 Jahren befragt, 1.663 davon in Deutschland. Die Studie mit dem Titel „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ wird von der EU-Kommission finanziell gefördert und am Institut für Soziologie der Universität Mainz koordiniert. Außer Deutschland sind daran Belgien, Frankreich, Polen, Spanien und die Schweiz beteiligt. Am Freitag wurden in Mainz erstmals die Ergebnisse für Deutschland im internationalen Vergleich präsentiert. „Die Unterschiede zwischen den einzelnen europäischen Ländern fallen eher gering aus. Dabei liegt die Mobilität derzeit in Spanien am niedrigsten, in Deutschland dagegen am höchsten“, fasst Univ.-Prof. Dr. Gerardo Meil von der Universidad Autónoma de Madrid die Erhebungen zusammen.

Im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten der Deutschen zeigen sich Unterschiede je nach Alter und Ausbildung. Während ältere Arbeitnehmer und Nicht-Akademiker nur ungern umziehen, sondern eher pendeln, präferieren junge Menschen und Akademiker einen Umzug. Mit steigendem Alter sind die Menschen zunehmend weniger mobil. Akademiker sind generell mobiler als die übrigen Bildungsgruppen, wobei zwischen diesen Bildungsgruppen kaum Unterschiede bestehen, so die Autoren der Studie.

Daneben lassen sich deutliche Geschlechtsunterschiede feststellen: Männer sind doppelt so häufig mobil wie Frauen. Haben die Frauen jedoch keine Kinder, übertrifft ihre Mobilitätsrate die der kinderlosen Männer. Führt Elternschaft bei Frauen eindeutig zu einem Rückgang der Mobilität, unterscheiden sich Väter hier nicht von Männern ohne Kinder. Als Folge dieses Befunds steht nach Auffassung der Mainzer Soziologen unter anderem zu befürchten, dass erhöhte Mobilität die Ver-

einbarkeit von Familie und Beruf besonders für Frauen weiter erschwert und dass Mütter auf dem Arbeitsmarkt ins Hintertreffen geraten könnten.

„Frauen mit Kindern zeigen sich nach unseren Ergebnissen generell wenig mobilitätsbereit“, erklärt Heiko Rüger, Mitarbeiter am Institut für Soziologie. Dabei bestätigt sich, dass berufsbedingte Mobilität nicht ohne Folgen für die Familienentwicklung bleibt. „Die Auswirkungen zeigen sich vor allem in einer Hinsicht: Mobile Frauen sind signifikant häufiger kinderlos als nicht mobile erwerbstätige Frauen. Daneben kann Mobilität auch häufiger zu einem Aufschub von Elternschaft führen, das heißt, die Menschen bekommen ihre Kinder später als ursprünglich geplant“, erläutert Rüger weiter.

Mobilsein scheint im Berufsleben vieler Deutscher in den letzten Jahrzehnten zur Normalität geworden zu sein. „Wir gehen davon aus, dass Mobilität heute nicht mehr überwiegend zu einem Karrierefortschritt führt, sie dient de facto eher dazu, Arbeitslosigkeit und sozialen Abstieg zu vermeiden“, so Detlev Lück aus der Arbeitsgruppe um Prof. Schneider. Diese Entwicklung könne dazu führen, dass Menschen, die nicht in der Lage sind, Mobilitätsanforderungen Folge zu leisten, als Modernisierungsverlierer von einem höheren Risiko bedroht sind sozial abzustiegen. Und deren Anteil an der Bevölkerung sei mit etwa einem Viertel nicht eben gering. Das zunehmende Mobilitätsgeschehen geht dabei nicht nur auf die gestiegenen Anforderungen seitens der Wirtschaft zurück. „Mit den Veränderungen von Partnerschaft und Frauenrolle und dem damit verbundenen Anstieg der Paare, in denen beide Partner berufstätig sind, liegt ein wesentlicher Grund dafür außerhalb der Wirtschaft“, so Lück. Mobilität ist dann eine Problemlösestrategie zur Vereinbarung der Berufstätigkeit beider Partner, etwa durch lange tägliche Pendelzeiten oder durch Wochenendpendeln.

Auch wenn Mobilität für viele Deutsche mittlerweile zu ihrem Berufsalltag gehört, sind nicht alle glücklich damit. Nur ein Drittel der Mobilen betrachtet die eigene Mobilität als „Chance“ und verbindet damit etwas Positives. Dagegen sehen 55 Prozent Mobilität als „notwendiges Erfordernis“ an und 12 Prozent erleben ihre

Mobilität sogar als „Zwang“. Wer mobil wird, hat dafür oftmals gute Gründe. Doch nehmen die Mobilen dafür auch gravierende Nachteile in Kauf: Häufige Erschöpfung und fehlende Zeit für die Pflege sozialer Beziehungen sind nur zwei der häufig genannten Nachteile von Mobilität. „Insgesamt ist der Berufsalltag für Mobile deutlich belastender als für Berufstätige, die vor Ort leben und arbeiten“, stellt Prof. Dr. Ruth Limmer fest, Psychologin und Projektpartnerin an der Georg-Simon-Ohm Hochschule Nürnberg. Sie betont außerdem, dass bei bestimmten Berufsmobilen wie zum Beispiel Fernpendlern oder älteren Erwerbstätigen nicht nur der berufliche Alltag, sondern auch die Belastung im Privatleben deutlich erhöht ist. Kann die berufsmobile Situation nicht verändert werden, ist mit erheblichen Einbußen des psychischen, physischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen.

„Insgesamt“, so betont Prof. Schneider abschließend, „haben die Entwicklungen in Wirtschaft, Gesellschaft und Familie zu einem spürbaren Anstieg beruflicher Mobilitätserfahrungen in den letzten 20 Jahren in Deutschland geführt.“

Kontakt und Informationen:

Dipl.-Soz. Silvia Ruppenthal

Institut für Soziologie

Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Tel. +49 6131 39-20320

Fax +49 6131 39-25569

E-Mail: silvia.ruppenthal@uni-mainz.de

<http://www.soziologie.uni-mainz.de/familie/>

<http://www.jobmob-and-famlives.eu>

Berufliche Mobilität in Zeiten der Globalisierung

Prof. Dr. Norbert F. Schneider, Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Zum Design der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“:

- Erste repräsentative Studie über Ursachen, Verbreitung und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland und fünf weiteren europäischen Ländern (Spanien, Frankreich, Polen, Belgien, Schweiz)
- Befragt wurden insgesamt 7150 Personen, darunter 1663 in Deutschland
- Projektleitung: Prof. Dr. Norbert F. Schneider, Institut für Soziologie, Universität Mainz
- Projektgeber: EU Kommission
- Im Fokus der Studie stehen drei Forschungsthemen:
 - 1 *Verbreitung der Mobilität*: Wie mobil sind die Europäer? In welchen Formen sind sie mobil? Wer ist mobil? Wie groß ist die Mobilitätsbereitschaft der Menschen?
 - 2 *Ursachen von Mobilität*: Aus welchen Gründen werden Menschen mobil? Wie erleben die Europäer ihre eigene Mobilität?
 - 3 *Folgen der Mobilität*: Welche individuellen und gesellschaftlichen Folgen hat erhöhte Mobilität? Im Fokus die Folgen für Familienleben, Gesundheit und subjektives Wohlbefinden, Berufskarriere, soziale Beziehungen und bürgerschaftliches Engagement

Zentrale Befunde zu Art und Verbreitung berufsbedingter räumlicher Mobilität:

- 47% der 25- bis 54-jährigen Deutschen haben Erfahrungen mit berufsbedingter räumlicher Mobilität
- 20% der Vollerwerbstätigen sind derzeit berufsbedingt mobil
- Die Deutschen sind sehr ortsverbunden. Sie ziehen ungern in eine andere Region um, sind aber als Pendler und Dienstreisende hoch mobil.
- Im Vergleich zu den anderen untersuchten Ländern: Deutsche sind mobiler als ihre europäischen Nachbarn
- 80% der Mobilen in Deutschland sind als Pendler oder als Dienstreisende unterwegs, nur 20% der Mobilen sind umgezogen
- Die häufigste Mobilitätsform in Deutschland ist tägliches Fernpendeln
- 30% der Nicht-Mobilen sind mobilitätsbereit
- Frauen sind mobiler als Männer, solange sie keine Kinder haben
- Ältere und Nicht-Akademiker haben eine geringe Umzugsbereitschaft, sie pendeln lieber. Akademiker und junge Menschen bevorzugen Umzug
- Nur ein Drittel der Mobilen (33%) betrachtet die eigene Mobilität als „Chance“ und verbindet damit etwas Positives. Dagegen sehen 55% ihre Mobilität als „notwendiges Erfordernis“ an und 12% erleben ihre Mobilität sogar als „Zwang“.

Mobilität als Schlüssel zum Erfolg? Die Konsequenzen von Mobilität für Beruf und Karriere

Detlev Lück, Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Zentrale Befunde über die Bedeutung räumlicher Mobilität für die Berufskarriere:

- Mobilität ist seitens der Wirtschaft gefordert. Sie kommt im Sektor der wissensbasierten Tätigkeiten häufig vor, daneben auch im Dienstleistungssektor sowie im Bau- und Transportwesen.
- Besonders häufig mobil sind: Vollzeitbeschäftigte, Akademiker, junge Menschen am Beginn ihrer Erwerbskarriere, Menschen in befristeten Beschäftigungen sowie Angestellte in internationalen Konzernen. Kaum Unterschiede gibt es zwischen Privatwirtschaft und Öffentlichem Dienst.
- Berufliche Mobilität entsteht auch durch Veränderungen in Familie und Partnerschaft: Häufig ermöglicht Mobilität es beiden Partnern innerhalb einer Partnerschaft, an unterschiedlichen Orten berufstätig zu sein. 61% der Mobilen äußern dies.
- Mobilität führt nicht zwangsläufig zu sozialem Aufstieg. Viele Mobile sind in der Unternehmenshierarchie eher in mittleren Positionen zu finden. Ihre Einkommen sind im Mittel nicht höher als die anderer Erwerbstätiger. Und sie haben häufiger befristete Verträge.
- 65% der Mobilen sagen, dass sie mobil sein *müssen*, um überhaupt Geld verdienen zu können. Und für 61% ist Mobilität die einzige Chance, dass sie und der Partner beide erwerbstätig sein können. Mobilität dient heute eher dazu, Arbeitslosigkeit oder sozialen Abstieg zu vermeiden. Diejenigen, die sich weigern oder nicht in der Lage sind, mobil zu werden – etwa ein Viertel der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter –, könnten daher von sozialem Abstieg bedroht sein.
- Mobile sagen, Ihre Situation würde deutlich verbessert, wenn sie öfter zuhause arbeiten könnten (34%), wenn die finanziellen Kosten ihrer Mobilität teilweise vom Arbeitgeber übernommen würden (24%) und wenn sie flexiblere Arbeitszeiten hätten (21%). „Etwas“ verbessern würde sich die Situation durch solche Maßnahmen für die Hälfte der Mobilen.
- Mobile, die sich von ihrem Arbeitgeber gut unterstützt fühlen, beurteilen ihre Mobilität positiver und sind weniger gestresst. Das Gleiche gilt für jene, die ihre Arbeitszeiten flexibel gestalten können oder gelegentlich ganze Tage zuhause arbeiten können.

Mobil und kinderlos? Zu den Folgen von Mobilität für die Familienentwicklung

Heiko Rüger, Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Zentrale Befunde zu berufsbedingter räumlicher Mobilität und Familienentwicklung:

- Vollzeiterwerbstätige Frauen sind kaum weniger häufig mobil als vollzeiterwerbstätige Männer.
- Haben Frauen keine Kinder, übersteigt ihre Mobilitätsrate die der kinderlosen Männer.
- Sind Frauen Singles, übersteigt ihre Mobilitätsrate die der Männer deutlich.
- Frauen mit Familie sind sehr selten mobil.
- Berufsbedingt mobile Frauen sind signifikant häufiger kinderlos als nicht mobile erwerbstätige Frauen – unabhängig vom Alter. Bei den Männern zeigt sich hingegen kein Unterschied.
- Lediglich 27% der kinderlosen mobilen Frauen bezeichnen sich als „berufsorientiert“.
- Mobile Männer sind ebenso häufig Väter wie nicht mobile Männer.
- Berufsbedingte Mobilität führt zu einem häufigeren Aufschub von Elternschaft. Knapp 20% der gegenwärtig und ehemals mobilen Eltern geben an, aus beruflichen Gründen ihre Kinder später bekommen zu haben als gewollt. Unter den nicht mobilen Erwerbstätigen sind es 9%.
- 60% der berufsmobilen Eltern klagen über zu wenig Zeit für ihre Kinder.
- Insgesamt führt berufsbedingte Mobilität vor allem bei Frauen zu einer weiteren Verschärfung der Vereinbarkeitsproblematik zwischen Familie und Beruf.

Mobil und chronisch gestresst? Belastungserleben und Wohlbefinden mobiler Berufstätiger

Prof. Dr. Ruth Limmer, Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg

Mobilität ist im beruflichen Alltag der Deutschen zu einer festen Größe geworden. Die Bewertung von Mobilität ist ausgesprochen vielfältig.

Auf der einen Seite stehen handfeste Vorteile und Chancen: Die räumliche Flexibilität verringert die Abhängigkeit vom regionalen Arbeitsmarkt und fördert bei nahezu 80% der Berufsmobilen das Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit. Rund zwei Drittel stellen fest, dass sie aufgrund ihrer Mobilität überhaupt in der Lage sind, ihren Beruf auszuüben. In vielen Fällen ermöglicht Mobilität, dass beide Partner berufstätig sein können. Mit Vorteilen für die weitere Karriereentwicklung rechnen rund zwei Drittel der Berufsmobilen und 83% wissen es zu schätzen, dass sie aufgrund ihrer Mobilität ein besonders schönes Wohnumfeld haben.

Doch diese Vorteile haben ihren Preis. Als nachteilige Folgen ihrer Mobilität nennen 71% der Berufsmobilen ständigen Zeitdruck, mehr als jeder Zweite fühlt sich häufig erschöpft und ebenfalls mehr als jedem zweiten Berufsmobilen bleibt zu wenig Zeit für die Pflege der wichtigsten sozialen Beziehungen. Wie der Vergleich mit Berufstätigen zeigt, die vor Ort leben und arbeiten, wiegen die Nachteile des mobilen Lebens schwer. Die Ergebnisse der Studie belegen, dass sich Mobile in ihrem Berufsalltag deutlich häufiger belastet fühlen. Bei bestimmten Berufsmobilen wie z.B. Berufstätigen im Alter zwischen 45 und 54 Jahren oder Fernpendlern aller Altersgruppen ist nicht nur der berufliche Alltag, sondern auch die Belastung im Privatleben erhöht. Gelingt es nicht, die konkreten Alltagsbelastungen des berufsmobilen Lebens zu reduzieren, ist mit erheblichen Einbußen des psychischen, physischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen.

Berufliche Mobilität im europäischen Vergleich am Beispiel Spanien

Prof. Dr. Gerardo Meil, Universidad Autónoma de Madrid

In Spanien sind 14% der Erwerbstätigen zwischen 25-54 Jahren aus beruflichen Gründen mobil, ein Prozentsatz, der 4 Punkte unter dem Deutschlands liegt. Damit ist Spanien unter den Ländern mit den niedrigsten Mobilitätsraten. Wie in den meisten anderen untersuchten Ländern, ist Fernpendeln die am weitesten verbreitete Mobilitätsform (8%), während arbeitsbedingte Umzüge eher die Ausnahme sind (2%); und dies trotz einer hohen allgemeinen Umzugsrate: in den letzten 3 Jahren haben 10,7% der Bevölkerung den Wohnort gewechselt.

Die Gründe für Mobilität sind sehr unterschiedlich, wie auch die Platzierung von Mobilität im Verlauf des Erwerbslebens. 52% aller Mobilen in Spanien sind jüngere Menschen, die mobil werden, entweder um einen Arbeitsplatz zu bekommen oder um ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern. In Spanien haben 27% aller Mobilen einen befristeten Arbeitsvertrag, während es in Deutschland nur 14% sind. Für viele Spanier ist Mobilität daher ein Zeichen für schlechte Arbeitsbedingungen. De facto betrachtet jeder Zweite (47%) seine Berufsmobilität als die einzige Möglichkeit, überhaupt erwerbstätig zu sein. Mobilität wird aber auch als Chance zu besseren Karrieremöglichkeiten gesehen – trotzdem schlägt sich Mobilität nicht unbedingt in hohen Einkommen nieder.

Auch wenn 63% der Mobilen ihre Mobilität als etwas Dauerhaftes betrachten, ist Mobilität faktisch meist eine zeitlich begrenzte Erfahrung: Der Anteil der ehemals Mobilen ist beinahe 3-mal so hoch wie der Anteil der zum Zeitpunkt der Umfrage gegenwärtig Mobilen (38% vs. 14%). Ferner sind lediglich ein Drittel der Fernpendler vor dem Jahr 2000 mobil gewesen.

In Spanien sind, wie in allen anderen untersuchten Ländern, Frauen deutlich weniger häufig von Mobilität betroffen als Männer: nur 37% der Berufsmobilen sind Frauen, jedoch immerhin 4 Prozentpunkte mehr als in Deutschland (33%). Wenn spanische Frauen mobil sind, dann hauptsächlich als Fernpendler, sie übernachten nur selten außer Haus. Für die Frauen in Spanien ist Mobilität nur schwer mit Familie vereinbar, aber allem Anschein nach weniger schwer als in Deutschland: Während in Spanien 52% der berufsmobilen Frauen einen Partner und Kinder haben, sind es in Deutschland nur 30%. In Spanien ist die Mobilität der Frauen nicht inkompatibel mit einer Partnerschaft und führt auch nicht unbedingt zu Kinderlosigkeit - jedoch zu weniger Kindern als bei nicht Mobilen.

Berufsmobilität hat sowohl Vor- als auch Nachteile. 79% der Mobilen würden sich wieder für Mobilität entscheiden auch wenn sie meist den durch Mobilität verursachten Zeitmangel beklagen.

Mobilität in historischer Perspektive

Prof. Dr. Wolfgang Bonß, Universität der Bundeswehr München

Zwar gibt es Mobilität nicht erst in modernen Gesellschaften. Aber erst in der Moderne rückt sie ins Zentrum der gesellschaftlichen Strukturbildung und Selbstthematisierung. Die veränderte Einschätzung der Mobilität begann im 18. Jahrhundert und zwar vor allem bei den neuen bürgerlichen Eliten. Diese setzten Mobilität mit Grenzüberschreitung, Veränderung und (Persönlichkeits-)entwicklung gleich und schufen eine neue „Reisekultur“ als Vorläufer des heutigen Massentourismus. Als zweite Grundform der ‚neuen‘ Mobilität ist die im 19. Jh. massiv anwachsende Migration zu notieren. Diese ist in zeitlicher wie räumlicher Hinsicht ein höchst vielschichtiges Phänomen, das sich kaum über einen Leisten schlagen lässt. Aber die Erfahrung der Migration, in deren Verlauf u.a. rd. 55 Mio Menschen Europa verließen, hatte zur Folge, dass Mobilität allmählich in breitenwirksamem Maßstab an Bedeutung gewann.

Vor dem Hintergrund dieser beiden Grundformen wurde Mobilität spätestens im 20. Jh. zu einem zentralen gesellschaftlichen Wert, über dessen Durchsetzung freilich kaum eindeutige Zahlen vorliegen. So ist einerseits eine hohe und nach wie vor wachsende geografische Mobilität festzustellen, die sich in steigenden Pendlerzahlen, Umzügen und Fernreisen niederschlägt. Auf der anderen Seite ist die Umzugsmobilität in den USA mehr als doppelt so hoch wie in Europa und 80% der EU-Bürger leben nach wie vor in ihrer Geburtsregion. Es stellt sich daher die Frage, ob nicht ein Widerspruch zwischen der Mobilitätspraxis und den (normativen) Mobilitätsanforderungen besteht.

Der Beitrag beabsichtigt nicht, diese Frage erschöpfend zu beantworten, er zielt vielmehr darauf ab, die Mobilitätsvielfalt in historischer Perspektive zu veranschaulichen und anhand einer darauf aufbauenden „Mobilitätstypologie“ den Strukturwandel der Mobilität in der Moderne zu verdeutlichen.

Professional Organizing Relocation Consult GmbH **Relocation “made in Germany”**

Sulzbach im Taunus, im Mai 2008

Frau Claudia C. Rehberg hat im Januar 1982 als Pionierin einer damals in Deutschland noch unbekanntem Branche ihre Firma Professional Relocation Consult GmbH offiziell gegründet. Über ein Vierteljahrhundert später ist Professional Organizing mit einem weltumspannenden Netzwerk Vorreiter einer ganzen Branche.

Professional Organizing, mit Sitz in Sulzbach im Taunus, hat Niederlassungen in allen großen Wirtschaftsräumen Deutschlands und bietet ein umfangreiches Portfolio an Dienstleistungen rund um die Mitarbeiterentsendung sowie alle dazu gehörigen Immigration-Leistungen an. Das Serviceangebot umfasst maßgeschneiderte Lösungen für die Personalbetreuung während des Assignments.

Am 14. März 2008 wurde Professional Organizing als erste deutsche Firma mit dem EuRA Quality Seal des Europäischen Relocation Verbandes zertifiziert. Dieses Qualitätssiegel wurde im November 2007 vom Branchenverband EuRA eingeführt und sorgt für größtmögliche Sicherheit bei der Auswahl eines Anbeiterers von Relocation Services.

Ferner wurde Frau Rehberg für ihre Arbeit und ihre Verdienste für die Branche von Veuve Clicquot mit dem begehrten Titel „Unternehmerin des Jahres“ ausgezeichnet.

Mehr als 20.000 zufriedene Kunden und die sehr gute Reputation von Professional Organizing auf dem deutschen als auch auf dem internationalen Markt sind ein Indikator für Qualität. Auch für die Zukunft bleibt das Firmenmotto „Professional Organizing – führend durch Qualität“ eine Verpflichtung für die permanente Weiterentwicklung des hohen Standards.

Professional Organizing Relocation Consult GmbH
Wiesenstr. 18
D-65843 Sulzbach/Taunus

Tel.: 06196 – 59 46-0
Fax: 06196 – 59 46-71
Mail: welcome@proforg.com
Net : www.proforg.com

Vortrag am 30.05.2008 in Mainz im Rahmen des Workshops „Mobil, flexibel, gestresst“:

Empowerment - Ein Beitrag der Arbeitsmedizin
zur besseren Bewältigung beruflicher Mobilität

Im Landesbetrieb Straßenbau NRW als größter Landesbehörde Nordrhein-Westfalens wurden die ehemals zwei Betriebssitze fusioniert zu einem Betriebssitz. Dies bedeutet für die meisten Beschäftigten weit reichende Veränderungen, sowohl organisatorischer als auch inhaltlicher Natur, verbunden mit z. T. langen Anfahrtswegen.

Um die Beschäftigten bei der Bewältigung der beruflichen Mobilität im Sinne von „Empowerment“, also der Stärkung von Selbstkompetenzen, zu unterstützen, wurde durch Prof. Dr. Susanne Wolf, ehemalige Leiterin der Abteilung Betriebsärztliche und Soziale Dienste, ein Interventionsprogramm entwickelt. Dieses „Mobilitäts-Projekt“ erstreckte sich über sechs Monate und bestand aus drei Modulen, die einzeln oder kombiniert gewählt werden konnten.

In der Kick-Off-Veranstaltung stellte Univ.-Prof. Dr. Norbert Schneider seine Forschungsergebnisse und deren Konsequenzen zum Thema „Berufsmobilität“ dar. Der Workshop „Changemanagement“ verfolgte das Ziel, auf dem Boden einer persönlichen Standortbestimmung Hilfestrategien zu entwickeln. Im Modul „Stressbewältigung/Stressmanagement“ wurden theoretische Grundlagen zu Stress und Stressbewältigung erarbeitet und konkret Entspannungsverfahren eingeübt.

Die Evaluation des beschriebenen Mobilitäts-Projektes hat eine große Zustimmung seitens der Beschäftigten ergeben, die insbesondere die konkrete Umsetzbarkeit der Maßnahmen hervorhoben und die Tatsache, dass sich sowohl die Geschäftsführung als auch die Personalvertretung für das Projekt begeistert haben.

Workshop

Mobil, flexibel, gestresst?

Individuelle und gesellschaftliche Folgen
berufsbedingter räumlicher Mobilität

30. Mai 2008

Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Programm

| | | | |
|---------------|---|--|---|
| 10:00 - 10:40 | Begrüßung / Eröffnung <i>Forschung an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz</i> Univ.-Prof. Dr. Georg Krausch Präsident der Johannes Gutenberg-Universität Mainz | 13:15 - 14:20 | Typisch deutsch – typisch europäisch? <i>Berufliche Mobilität im europäischen Vergleich am Beispiel Spanien</i> Univ.-Prof. Dr. Gerardo Meil Universidad Autónoma de Madrid |
| | <i>Berufliche Mobilität in Zeiten der Globalisierung</i> Univ.-Prof. Dr. Norbert F. Schneider, Projektkoordinator „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ | 13:15 - 13:40 | |
| | | 13:40 - 14:00 | <i>Mobilität in historischer Perspektive</i> Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Bonß Universität der Bundeswehr München |
| | | 14:00 - 14:20 | Diskussion |
| 10:40 - 12:00 | Berufliche Mobilität und ihre Folgen in Deutschland | 14:20 - 15:20 | Strategien zur Mobilitätsbewältigung – Berichte aus der Praxis |
| 10:40 - 11:00 | <i>Mobilität als Schlüssel zum Erfolg?</i> <i>Die Konsequenzen von Mobilität für Beruf und Karriere</i> Detlev Lück Johannes Gutenberg-Universität Mainz | 14:20 - 14:40 | <i>Relocation weltweit – typische Probleme und erfolgreiche Lösungsstrategien</i> Claudia C. Rehberg Professional Organizing Relocation Consult GmbH |
| 11:00 - 11:20 | <i>Mobil und kinderlos?</i> <i>Zu den Folgen von Mobilität für die Familienentwicklung</i> Heiko Rüger Johannes Gutenberg-Universität Mainz | 14:40 - 15:00 | <i>Empowerment – Ein Beitrag der Arbeitsmedizin zur Bewältigung beruflicher Mobilität</i> Prof. Dr. Susanne Wolf Fachhochschule Düsseldorf |
| 11:20 - 11:40 | <i>Mobil und chronisch gestresst?</i> <i>Belastungserleben und Wohlbefinden mobiler Berufstätiger</i> Prof. Dr. Ruth Limmer Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg | 15:00 - 15:20 | Diskussion |
| 11:40 - 12:00 | Diskussion | Während der Mittagspause findet eine Pressekonferenz statt. | |
| 12:00 - 13:15 | Mittagspause | Moderation des Tages: Silvia Ruppenthal | |