

Berufspendler: Infrastruktur wichtiger als Benzinpreis

Destatis, 6. Mai 2014

Deutschland erlebt seit 2005 einen Beschäftigungsboom. Das bedeutet auch, dass tagtäglich mehr Menschen von der Wohnung zur Arbeit pendeln müssen. Wie die Menschen das tun, hängt sehr von persönlichen Präferenzen, ökonomischen Überlegungen und regionalen Gegebenheiten ab. Ist der Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeit durch das größere Verkehrsaufkommen seither gestiegen? Oder hat es aufgrund der merklich gestiegenen Spritpreise in dieser Zeit gar eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf günstigere und ökologischere Verkehrsmittel gegeben? Für Pendler ist die Wahl des Verkehrsmittels aber nicht allein eine Frage des Umweltbewusstseins oder von Kostenabwägungen. Viel ausschlaggebender scheint die vorhandene Infrastruktur zu sein, die sich über die Zeit nur langsam verändert.

Zahl der Pendler legt um 11 % zu

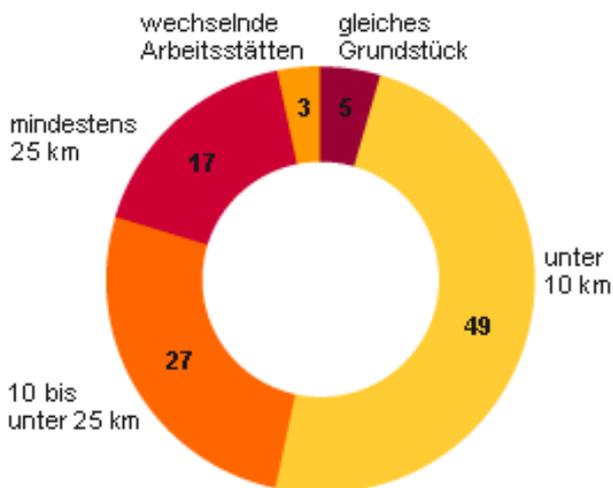
Mit dem starken Beschäftigungszuwachs hat auch die Zahl der Pendler zugenommen. Ergebnisse hierzu liefert der Mikrozensus, der alle vier Jahre (zuletzt 2012) die Erwerbstätigen nach ihrem Arbeitsweg befragt. Der Zuwachs kann jedoch nur näherungsweise abgeschätzt werden, da durch die Freiwilligkeit der Frage im Mikrozensus nicht alle Pendler erfasst werden können. Schätzt man die Veränderung zwischen 2004 und 2012, so ist die Zahl der Pendler mit rund 11 % ähnlich stark gestiegen wie die Zahl der Erwerbstätigen insgesamt.

Wenig Veränderungen bei Entfernung, Zeit und Verkehrsmittelwahl

Die Zahlen zeigen: Die seit 2005 gestiegene Beschäftigung ist nicht einhergegangen mit größeren Pendeldistanzen. Die Anteile der Pendler nach Entfernung blieben nahezu unverändert: Knapp 5 % der Erwerbstätigen hatten 2012 keinen Arbeitsweg, da sie auf dem-

Einfache Entfernung zum Arbeitsort 2012

in %



© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014

selben Grundstück wohnten und arbeiteten. Immerhin lag für fast die Hälfte der Erwerbstätigen 2012 die Arbeit in einem Umkreis von 10 Kilometern zu ihrer Wohnung. 27 % hatten täglich 10 bis 25 Kilometer in eine Richtung zu pendeln und 17 % mussten täglich einen mehr als 25 Kilometer langen Weg zur Arbeit zurücklegen. Davon waren 4 % Fernpendler mit einer einfachen Wegstrecke von mindestens 50 Kilometern.

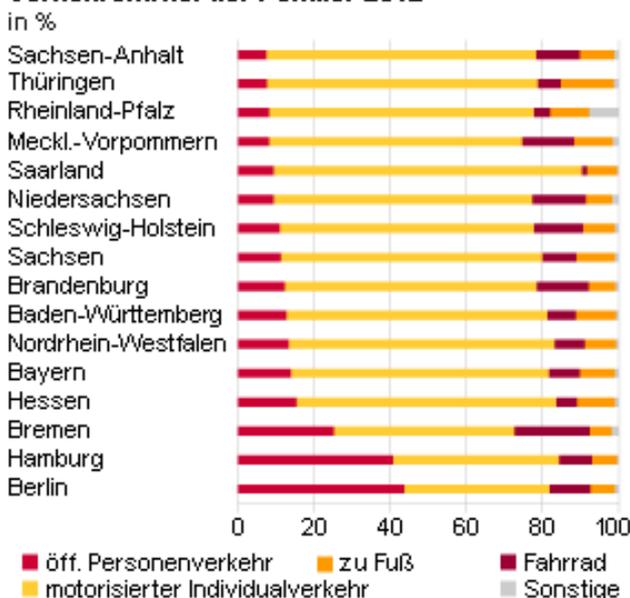
Trotz unveränderter Distanzen hat sich der Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeit etwas erhöht. Allerdings benötigten auch 2012 gut 70 % der Erwerbstätigen in

Deutschland weniger als 30 Minuten auf ihrem Weg zur Arbeit, 23 % sogar weniger als 10 Minuten. Nur 5 % benötigten täglich mindestens eine Stunde auf dem einfachen Weg zur Arbeit. Etwas gestiegen ist der Anteil der Personen, die zwischen 30 und 60 Minuten benötigen. Er lag 2012 bei knapp 22 % und hatte 2004 noch bei 18 % gelegen. Im Gegenzug ist seit 2004 der Anteil der Personen mit Pendelzeiten unter 10 Minuten gesunken. Dies könnte das Resultat stärker ausgelasteter Verkehrswege sein oder eines Umstiegs auf Verkehrsmittel, mit denen man länger braucht, um zur Arbeit zu kommen.

Bei der Verkehrsmittelwahl kam es in den betrachteten acht Jahren auch nur zu marginalen Veränderungen. Ein Trend weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu umweltfreundlicheren Alternativen lässt sich nicht beobachten. 14 % der Erwerbstätigen nutzten 2012 ein öffentliches Verkehrsmittel, 66 % fahren im Auto, 9 % nahmen das Rad und ebenso 9 % gingen zu Fuß. Weitere 2 % nutzten Krafträder oder andere Verkehrsmittel.

Beim Pendeln große Unterschiede zwischen den Bundesländern

Verkehrsmittel der Pendler 2012



Möglicherweise ist die regionale Infrastruktur sowohl an Arbeitsplätzen als auch an Verkehrsmitteln und Verkehrswegen für das Pendelverhalten ausschlaggebender als zeitliche Faktoren. So müssen weniger als 10 % der Erwerbstätigen in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg täglich mehr als 25 Kilometer zur Arbeit fahren. Dennoch benötigen über 40 % der jeweiligen Stadtbewohner mindestens eine halbe Stunde für den Weg zur Arbeit, obwohl sie mehrheitlich eher kürzere Strecken zurücklegen müssen. Umgekehrt zeigt sich die Sogwirkung des großen Arbeitsplatzangebotes einer Großstadt wie Berlin: Von den in Brandenburg lebenden Erwerbstätigen müssen 22 % täglich das Bundesland wechseln (Bundesdurchschnitt 5 %). Rund ein

Viertel von ihnen hat deshalb einen täglichen Arbeitsweg von mindestens 25 Kilometern pro Wegstrecke. Entsprechend benötigen Brandenburger mit einem Anteil von 36 % häufiger als Erwerbstätige aus anderen Ländern eine halbe Stunde und länger für den Weg zur Arbeit. Im Bundesdurchschnitt trifft dies nur auf gut ein Viertel (26 %) zu und von den badenwürttembergischen Erwerbstätigen müssen nur 21 % mindestens eine halbe Stunde pendeln, obwohl sie in einem großen Flächenland leben. Hier sind die Arbeitsplätze nicht auf einen Standort konzentriert, sondern auf mehrere Zentren (Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg, Ulm) über das Land verteilt.

Auch bei der Verkehrsmittelwahl werden Unterschiede deutlich: In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg mit ihrem gut ausgebauten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen immerhin 44 % beziehungsweise 41 % der Pendler diese Möglichkeit. Umgekehrt fahren vier von fünf saarländischen Erwerbstätigen mit dem Auto zur Arbeit. Besonders fahrradbegeistert sind die Bremerinnen und Bremer, von denen 20 % dieses Verkehrsmittel für den Arbeitsweg wählen.

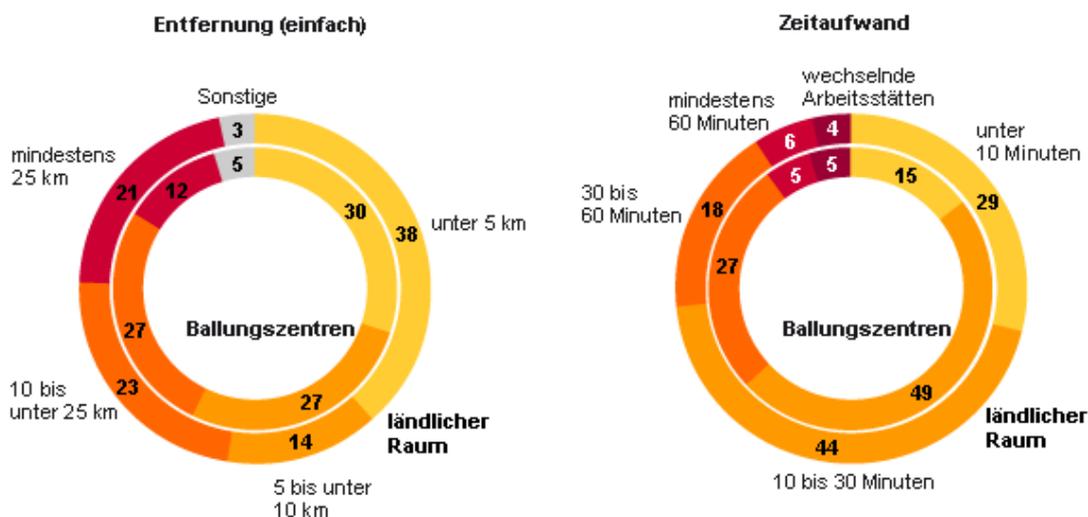
Will man das Pendelverhalten regional differenziert betrachten und zusätzlich einen genaueren Blick auf Stadt-Land-Unterschiede werfen, so bietet sich hierzu eine Gliederungssystematik des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aus dem Jahr 2009 an, die dem Mikrozensus 2012 hinterlegt ist. Dabei wird klar, welche Bedeutung die Nähe eines städtischen Zentrums und die Siedlungsdichte für die regionale Vernetzung des Arbeitsmarktes und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur hat.

Erwerbstätige aus Ballungsräumen haben längere Wege

In Ballungsräumen (Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, München, Hamburg, Dresden oder Berlin), auch Agglomerationsräume genannt, müssen häufiger Strecken über den Nahbereich hinaus zurückgelegt werden. Nur gut 30 % der Erwerbstätigen in Ballungsräumen arbeiten im Umkreis von bis zu 5 Kilometern um ihre Wohnung. Auch 53 % der Erwerbstätigen in ländlichen Kreisen, die zu einem Ballungsgebiet gehören, pendeln mindestens 10 Kilometer zur Arbeit. 26 % müssen sogar eine einfache Entfernung von mehr als 25 Kilometern zurücklegen. Von den Erwerbstätigen, die in der Kernstadt eines Ballungsgebietes selbst wohnen, müssen 38 % mehr als 10 Kilometer zurücklegen und im Bereich ab 25 Kilometer sind es immerhin 12 %.

Pendeln in Stadt und Land 2012

in %



© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014

Umgekehrt finden sich die meisten Erwerbstätigen mit kurzen Pendelstrecken in den Kernstädten verstädterter Räume (zum Beispiel Freiburg, Kiel oder Trier), aber auch im ländlichen Raum wie zum Beispiel in Oberbayern oder Mecklenburg. Im Durchschnitt haben rund 40 % der Erwerbstätigen in ländlichen Räumen höchstens 5 Kilometer zur Arbeit zurückzulegen.

Auf dem Land ist man schneller bei der Arbeit

Beim Zeitaufwand für das tägliche Pendeln fällt der deutliche Unterschied zwischen Ballungsräumen auf der einen Seite und verstädterten und ländlichen Regionen auf der anderen Seite auf. Zwischen 28 % und 35 % der Erwerbstätigen brauchen je nach Kreistyp in den Ballungsgebieten 30 Minuten und mehr für eine Strecke. In den verstädterten Räumen wie auch auf dem Land liegen die entsprechenden Anteile nur zwischen 20 % und

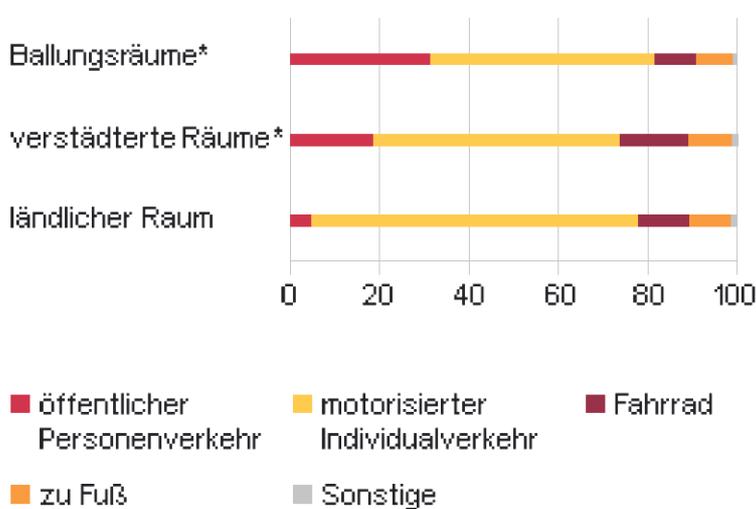
Autor:
Christian Wingerter
Weitere Auskünfte zum Thema über www.destatis.de/kontakt

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014
Vervielfältigungen und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

23 %. Sehr kurze Pendelzeiten unter 10 Minuten sind überraschenderweise eher in ländlichen Räumen ohne ein größeres Oberzentrum verbreitet. Dort benötigen knapp 30 % der Erwerbstätigen maximal 10 Minuten zum Arbeitsplatz. Ähnlich sieht dies in den Kreisen außerhalb der Kernstädte der verstärkten Regionen aus. In den Ballungsräumen außerhalb der Kernstädte haben nur gut 22 % so kurze Pendelzeiten. Erwerbstätige aus den Kernstädten haben noch seltener kurze Pendelzeiten unter 10 Minuten mit Anteilen von 15 % in den Ballungsräumen und 20 % in den verstärkten Regionen.

Öffentliche Verkehrsmittel werden außerhalb der Städte und Ballungsräume kaum genutzt

Verkehrsmittel nach Kreistypen 2012 in %



* jeweils Kernstädte

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014

Bei der Verkehrsmittelwahl heben sich die Kernstädte der Ballungs- wie auch der verstärkten Räume von den sie umgebenden Kreisen beziehungsweise rein ländlichen Räumen deutlich ab. In den Zentren nutzt nur rund jeder zweite ein Auto auf dem Weg zur Arbeit. In den sonstigen Gebieten fahren mindestens 70 % der Erwerbstätigen mit dem Pkw zur Arbeit, unabhängig davon wie weit dieser Weg ist. In den Zentren der großen Ballungsräume werden dafür die öffentlichen Verkehrsmittel noch häufiger genutzt als in den verstärkten Regionen: Ein knappes Drittel (31 %) benutzt dort Busse und

Bahnen. Mehr als die Hälfte davon ist mit U- und Straßenbahnen unterwegs. In den Zentren verstärkter Regionen werden zwar mit 18 % auch häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt, sie spielen aber keine so herausragende Rolle. Hier fahren die Erwerbstätigen häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit oder gehen sogar zu Fuß (25 % gegenüber 18 % in den Zentren der Ballungsgebiete). Offensichtlich spielen dabei die geringeren Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung und allgemein für das Fahrrad günstigere Verkehrsbedingungen eine Rolle.

Beim öffentlichen Fernverkehr zeigen sich weitere Hinweise auf einen Einfluss der Infrastruktur: In den Ballungsräumen mit einem meist gut ausgebauten Verkehrsnetz nutzen zwischen 6 % und 8 % Eisen- und S-Bahn. Nur 2 % bis 3 % sind es in den verstärkten und ländlichen Räumen.