Mobilität der hessischen Bevölkerung

Die Zahl der Erwerbstätigen in Hessen steigt bereits seit Jahren immer weiter an. Auch die Mobilität der hessischen Bevölkerung nimmt in der Folge zu, denn immer mehr Menschen begeben sich tagtäglich auf den Weg von ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte. Wie man zur Arbeit kommt, hängt i. d. R. von den individuellen Vorlieben, den regionalen Besonderheiten oder auch den ökonomischen Rahmenbedingungen der Person ab. Wie weit ist die Arbeitsstätte vom Wohnort entfernt? Wie lange benötigt man um zur Arbeit zu kommen und mit welchem Verkehrsmittel wird der Weg zurückgelegt? Diese Fragen werden im Beitrag beantwortet. Das Wichtigste vorweg: Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen pendelte 2016 aus der Wohnsitzgemeinde zur Arbeit. Unter den Berufsgruppen waren die Beamtinnen und Beamten am mobilsten. Insgesamt war das Auto oder das motorisierte Zweirad das beliebteste Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu kommen. **Von Dr. Bianka Dettmer und Isabel Wolf**

Einleitung

Der Berufs- und Ausbildungsverkehr ist eine bestimmende Größe für die Inanspruchnahme von Verkehrsinfrastruktur. Die Belastung und Belastbarkeit der Verkehrssysteme Straße und Schiene tritt nirgends so deutlich hervor wie in den werktäglichen Spitzenzeiten des Berufsverkehrs, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet. Trotz Ansätzen der Entzerrung durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten oder durch Telearbeit in den Unternehmen bleiben die maßgeblichen Spitzenzeiten für die Verkehrsinfrastrukturplanung bestehen. Dem Pendelverhalten wird aber nicht nur eine sehr große verkehrspolitische, sondern auch eine regionalökonomische Bedeutung beigemessen, wie die Diskussionen um die Pendler- bzw. Entfernungspauschale, die Pkw-Maut oder die Einführung von Jobtickets unterstreichen. Mit der Berufspendlerrechnung für das Berichtsjahr 2015 legt das Hessische Statistische Landesamt erstmalig regional tief gegliederte und umfassende Pendlerdaten vor (vgl. Dettmer und Kull 2018, erscheint in Kürze). Dadurch lassen sich Aussagen über Pendlerströme treffen, jedoch können daraus keine Informationen gewonnen werden, wie hoch der zeitliche Aufwand für den Arbeitsweg ist oder mit welchem Verkehrsmittel der Weg zurückgelegt wird. Diese Informationslücke schließt der Mikrozensus als größte amtliche Haushaltserhebung. Im Rahmen eines alle 4 Jahre erhobenen Zusatzprogramms (zuletzt 2016) geben die hessischen Erwerbstätigen sowie Personen in Ausbildung (Schülerinnen und Schüler und Studierende) auf freiwilliger Basis Auskunft über ihr Pendelverhalten. Ziel des Beitrages ist es, die Berufspendlerrechnung zu ergänzen, um ein umfassendes Bild über das Pendelverhalten der hessischen Bevölkerung zu erhalten.

© ARTENS – Fotolia.com

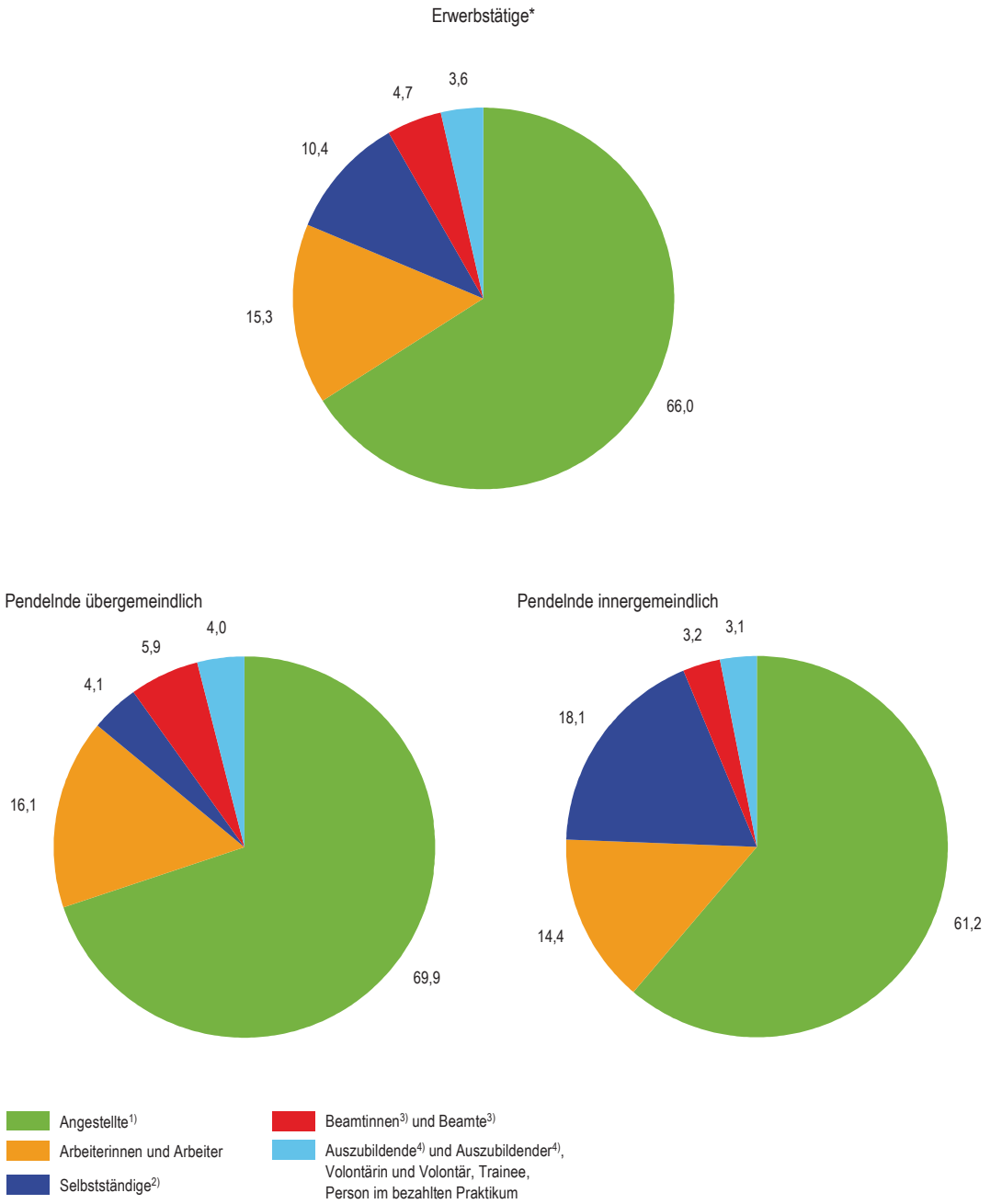
Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen pendelt – Beamtinnen und Beamte am mobilsten

Im Jahr 2016 pendelten in Hessen rund 1,69 Mill. Erwerbstätige mind. über die Gemeindegrenze hinweg zu ihrer Arbeitsstätte (übergemeindlich). Lässt man die Personen unberücksichtigt, die im Mikrozensus keine Angabe zum Pendelverhalten gemacht haben[1)], pendelten täglich von den 3,08 Mill. Erwerbstätigen[2)] 54,8 % aus ihrer Wohnsitzgemeinde. Darunter pendelten 5,1 % der hessischen Erwerbstätigen nicht nur aus ihrer Wohnsitzgemeinde, sondern auch aus dem Bundesland aus. Umgekehrt lag bei 45,2 % die Arbeitsstätte innerhalb der Wohnsitzgemeinde (innergemeindlich Pendelnde). Darunter waren 105 300 Erwerbstätige, deren Arbeitsstätte auf dem gleichen Grundstück lag.

1) 40 900.

2) Mit Auskunft zum Pendelverhalten.

Abbildung 1: Pendelverhalten in Hessen 2016 nach Stellung im Beruf (in %)



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 1) Angestellte und Angestellter (ohne Auszubildende und Auszubildender), einschl. sonstige Beschäftigte mit kleinem Job und Person im Bundesfreiwilligendienst (auch Soziales Jahr). – 2) Selbstständige mit und ohne Beschäftigte einschl. unbezahlt mithelfende Familienangehörige. – 3) Beamtinnen und Beamte/Richterinnen und Richter, Zeit-/Berufssoldatinnen und Zeit-/Berufssoldaten, Beamtenanwärterinnnen und -anwärter, Person im freiwilligen Wehrdienst. – 4) Mit Ausbildungsvergütung.

Die Pendlerstruktur spiegelte im Wesentlichen die Struktur der Erwerbstätigen wider. 86,0 % der übergemeindlich Pendelnden waren 2016 Arbeiterinnen und Arbeiter und Angestellte (vgl. Abbildung 1), 5,9 % zählten zu den verbeamteten Personen und weitere 4,1 % waren selbstständig oder unbezahlt mithelfende Familienangehörige. Gemessen an ihrem Anteil an allen hessischen Erwerbstätigen hatten die Arbeiterinnen und Arbeiter und Angestellten an den Pendelnden einen etwas geringeren Anteil (81,3 %). Ebenso verhält es sich bei den Selbstständigen und unbezahlt mithelfenden Familienangehörigen, die unter den Pendelnden mit 4,1 % eine geringere Rolle spielten als ihr Anteil an den Erwerbstätigen vermuten lässt (10,4 %). Dementsprechend hoch war ihr Anteil an den innergemeindlich Pendelnden (18,1 %).

Bezieht man die Anzahl der Personen, die angaben, über die Gemeindegrenze zu pendeln, auf die Anzahl der Erwerbstätigen (Pendlerquote), so zeigte sich, dass unter den Erwerbstätigen die Beamtinnen und Beamten die höchste Mobilität

Infobox: Wie wird das Pendelverhalten im Mikrozensus erhoben?

Der Mikrozensus als größte amtliche Haushaltsbefragung wird jährlich bei rund 380 000 Haushalten in Deutschland (darunter rund 30 000 Haushalte in Hessen) durchgeführt. Im vierjährigen Rhythmus werden Angaben zum Pendelverhalten von Erwerbstätigen sowie Personen in Ausbildung auf freiwilliger Basis erhoben. Zuletzt war dies 2016 der Fall. Die in diesem Beitrag dargestellten Ergebnisse zum Pendelverhalten beziehen sich auf Angaben von Personen, die ihren Wohnsitz in Hessen haben. Entsprechend handelt es sich ausschließlich um Angaben von Auspendelnden. Einpendelnde (Personen, die in Hessen arbeiten, aber ihren Wohnsitz in einem anderen Bundesland haben) sind aus diesem Grund in den hier dargestellten Ergebnissen nicht eingeschlossen.

Pendelnde (übergemeindlich): Erwerbstätige bzw. Personen in Ausbildung, deren Arbeits- oder Ausbildungsstätte nicht in ihrer Wohnsitzgemeinde liegt. Diese werden auch als Auspendelnde verstanden.

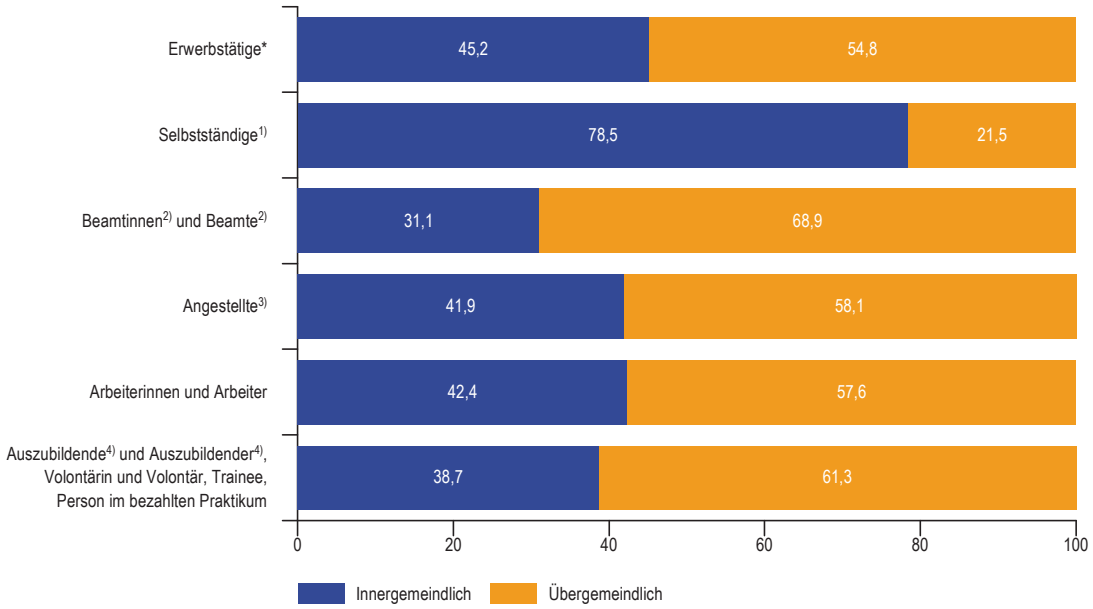
Keine Pendelnden (innergemeindlich): Erwerbstätige bzw. Personen in Ausbildung, deren Arbeits- oder Ausbildungsstätte in derselben Gemeinde liegt, in der sie wohnen. Darunter zählen auch Personen, deren Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte auf demselben Grundstück liegt, auf dem sie wohnen.

aufwiesen (vgl. Abbildung 2): Im Jahr 2016 gaben 68,9 % der Beamtinnen und Beamten an, zwischen Wohnort und Arbeitsort zu pendeln. Bei den Angestellten und bei den Arbeiterinnen und Arbeitern lag der Anteil der Pendelnden bei 58,1 % bzw. 57,6 % leicht über der durchschnittlichen Pendelquote. Geringer war die Mobilität bei den Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen: Sie wiesen die geringste Pendelquote auf. 21,5 % der Selbstständigen gaben an, zum Arbeitsort zu pendeln.

Deutlich höhere Auspendlerquoten in kleineren Gemeinden

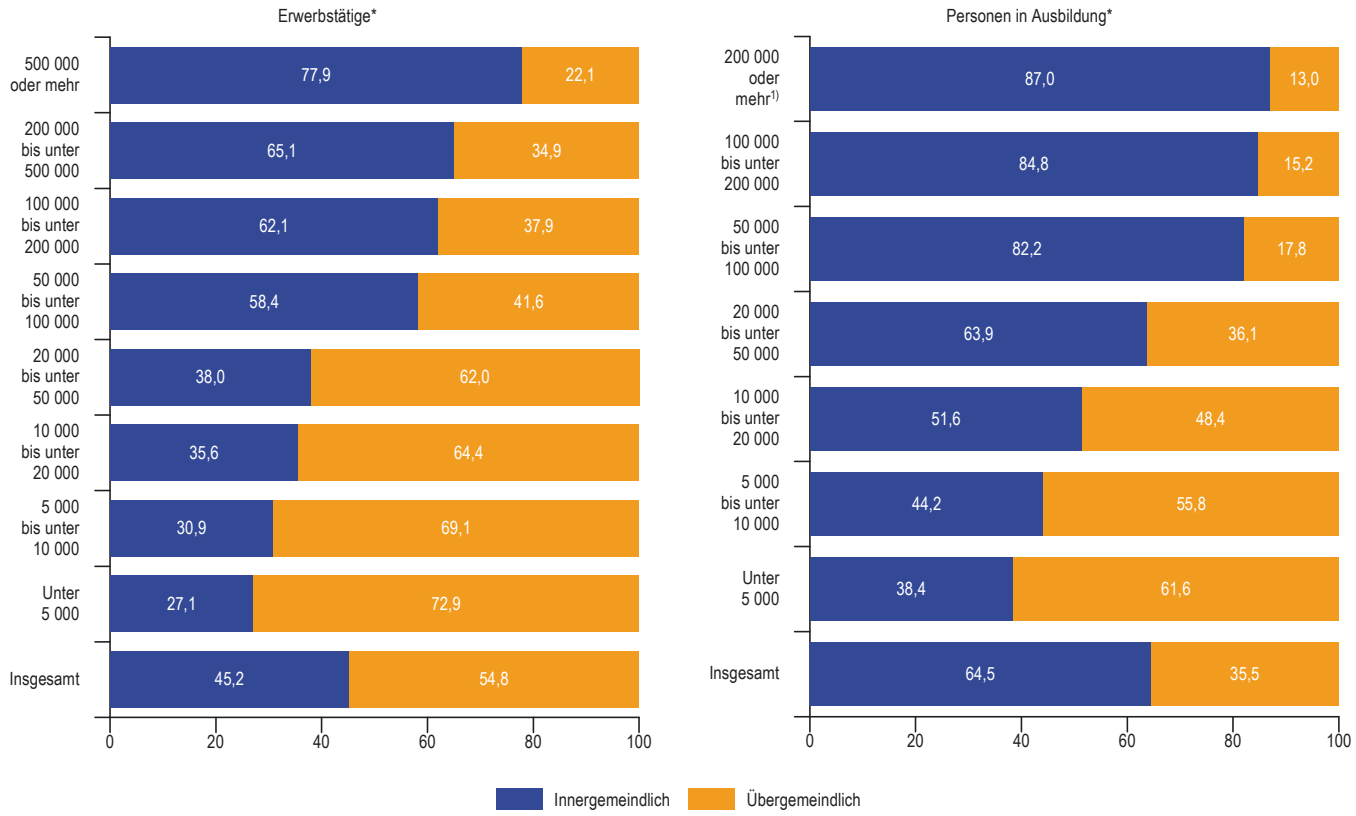
Der Anteil der Personen, die zur Arbeitsstätte über die Gemeindegrenze pendeln (vgl. Abbildung 3), hängt von der Größe der Wohnortgemeinde ab. In größeren Wohnortgemeinden war – aufgrund eines größeren lokalen Arbeitsmarktes – tendenziell ein kleinerer Anteil Erwerbstätiger, der über die Gemeindegrenze zur Arbeitsstätte pendelte, zu beobachten. Kleinere Gemeinden – die auch im

Abbildung 2: Erwerbstätige* in Hessen 2016 nach Stellung im Beruf und Pendeleigenschaft (in %)



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 1) Selbstständige mit und ohne Beschäftigte einschl. unbezahlt mithelfende Familienangehörige. – 2) Beamtinnen und Beamte/Richterinnen und Richter, Zeit-/Berufssoldatinnen und Zeit-/Berufssoldaten, Beamtenanwärterinnnen und -anwärter, Person im freiwilligen Wehrdienst. – 3) Angestellte und Angestellter (ohne Auszubildende und Auszubildender), einschl. sonstige Beschäftigte mit kleinem Job und Person im Bundesfreiwilligendienst (auch Soziales Jahr). – 4) Mit Ausbildungsvergütung.

Abbildung 3: Erwerbstätige* sowie Personen in Ausbildung* in Hessen 2016 nach Pendeleigenschaft und Gemeindegrößenklasse der Wohnsitzgemeinde (in %)**



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – ** Von … bis unter … Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Die Gemeindegrößenklassen 200 000 bis unter 500 000 und 500 000 oder mehr werden fallzahlenbedingt gemeinsam ausgewiesen.

Einzugsgebiet von Agglomerationsräumen liegen können – wiesen demgegenüber deutlich höhere Auspendlerquoten auf: In Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern pendelten knapp drei von vier Erwerbstätigen (72,9 %) aus dem Wohnort aus. In Gemeinden mit einer Bevölkerung von 20 000 bis unter 50 000 pendelten 62,0 % der Erwerbstätigen zum Arbeitsort über die Gemeindegrenze. In großen Gemeinden mit einer Bevölkerung von 500 000 oder mehr[3] hingegen betrug der Anteil der Auspendelnden an den Erwerbstätigen nur 22,1 %. Mit anderen Worten: Mit zunehmender Wohnortgröße nimmt der Anteil der innergemeindlich Pendelnden zu.

Ein ähnliches Ergebnis zeigte die Berufspendlerrechnung für das Berichtsjahr 2015: So waren die Auspendlerquoten der kreisfreien Städte durchschnittlich geringer als die der Landkreise. Gleichzeitig war der Anteil der innergemeindlich Pendelnden höher (vgl. Dettmer und Emmel 2018).

Ein ähnliches Bild zeichnete sich auch bei den Schülerinnen und Schülern und Studierenden ab. Mit zunehmender Gemeindegröße nahm der Anteil der aus dem Wohnort auspendelnden Personen in Ausbildung ab. Lässt man diejenigen außen vor, die keine Angabe zur Lage der Schule oder Hochschule gemacht haben[4], war im Vergleich zu den Erwerbstätigen der Anteil der aus dem Wohnort Auspendelnden insgesamt geringer. Im Durchschnitt pendelte nur etwas mehr als ein Drittel (35,5 %) der Schülerinnen und Schüler und Studierenden über die Gemeindegrenze zur jeweiligen Ausbildungsstätte, während mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen (54,8 %) angaben, über die Gemeindegrenze zur Arbeitsstätte zu pendeln. In Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern pendelten 61,6 % der Personen in Ausbildung zu ihrem Ausbildungsort. Der Anteil nahm mit zunehmender Gemeindegröße sukzessive ab. In Gemeinden mit mehr als 200 000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreichte er den geringsten Wert von 13,0 %.

Vergleicht man diese Zahlen mit den Angaben des Mikrozensus 2008, war für die pendelnden Erwerbstätigen eine minimale Zunahme zu erkennen (vgl. Tabelle 1). Vor 8 Jahren lag die

3) In Hessen fällt nur Frankfurt am Main in diese Gemeindegrößenklasse.

4) 248 300.

Pendlerquote mit 53,8 % einen Prozentpunkt unter der Quote von 2016. Bei den Personen in Ausbildung ging die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung. Hier fiel der Pendleranteil um 1,8 Prozentpunkte auf 35,5 % im Jahr 2016 (2008: 37,3 %).

Erwerbstätige in kleineren Gemeinden mit deutlich weiteren Arbeitswegen

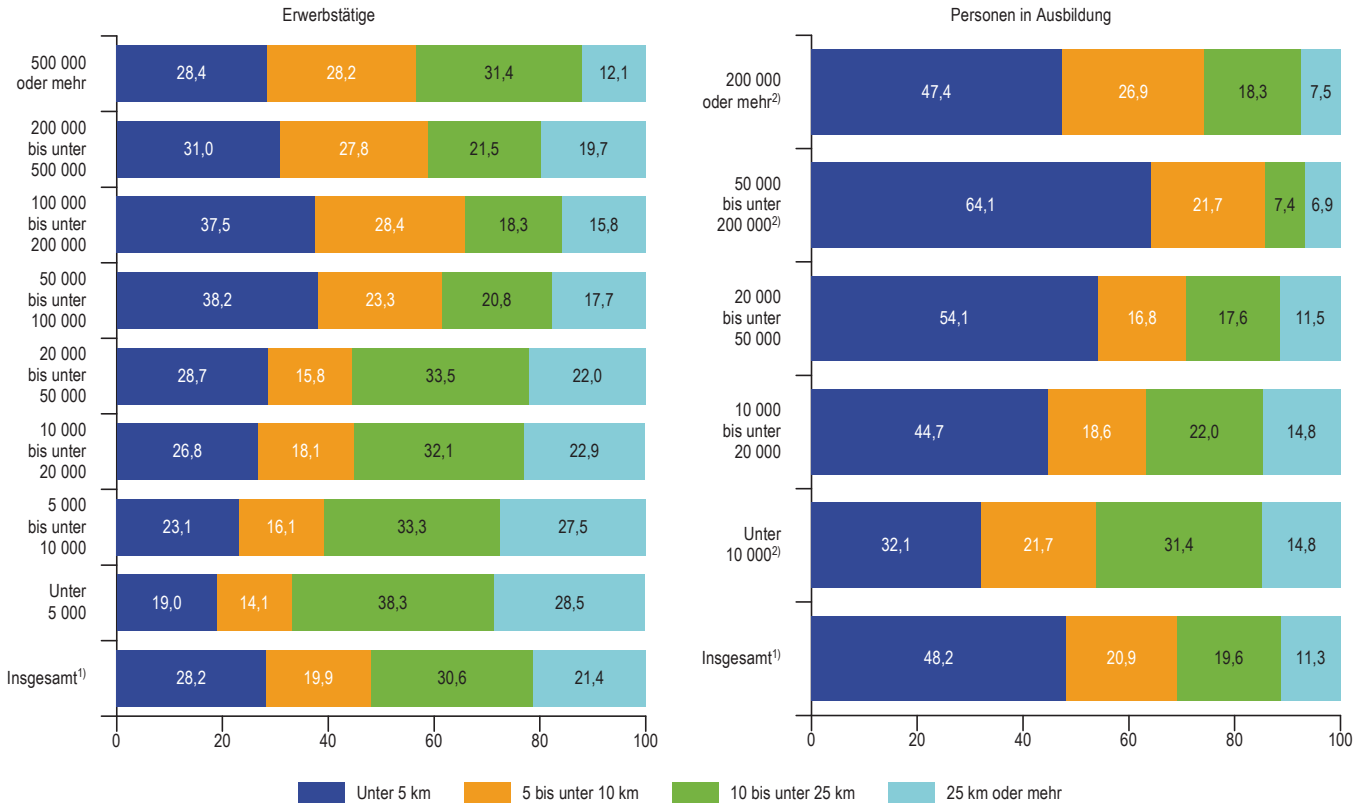
Im Durchschnitt hatten 28,2 % der Erwerbstätigen in Hessen 2016 einen Arbeitsweg von weniger als 5 km zurückzulegen (vgl. Abbildung 4). Für fast die Hälfte der Erwerbstätigen (48,1 %) lag die Arbeitsstätte in einem Umkreis von 10 km zu ihrer Wohnung. 30,6 % hatten täglich 10 bis unter 25 km in eine Richtung zu pendeln und gut jede bzw. jeder Fünfte (21,4 %) musste einen mind. 25 km langen Weg zur Arbeit zurücklegen.

In Städten mit 500 000 oder mehr Einwohnerinnen und Einwohnern gaben 28,4 % der Erwerbstätigen einen Arbeitsweg von weniger als 5 km an. Dieser Anteil war etwa gleich hoch in kleineren Gemeinden mit 10 000 bis unter 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 20 000 bis unter 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. In den mittelgroßen Gemeinden mit einer Bevölkerung von 50 000 bis unter 100 000 sowie 100 000 bis unter 200 000 war der Anteil an Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von weniger als 5 km mit 38,2 % bzw. 37,5 % am stärksten ausgeprägt. Deutlich seltener hatten Erwerbstätige in kleinen Gemeinden unter 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern einen Arbeitsweg von unter 5 km. Mit einem Anteil von 19,0 % hatte nur knapp jede bzw. jeder Erwerbstätige solch einen kurzen Arbeitsweg. Auch in den Gemeinden mit einer Bevölkerung von 5 000 bis unter 20 000 war der Anteilswert unterdurchschnittlich. Ein ähnliches Bild zeigte sich für den Arbeitsweg von 5 bis unter 10 km. Auch für diese Wegstrecke fiel der Anteil der Erwerbstätigen in den Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern überdurchschnittlich aus. In den Gemeinden mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 lagen die Anteile hingegen unter dem durchschnittlichen Wert von 19,9 %. Umgekehrt verhielt es sich bei den längeren Arbeitswegen von mind. 25 km Entfernung. Mehr als jede vierte Person in Gemeinden unter 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern musste einen Arbeitsweg von mind. 25 km zurücklegen. In Gemeinden mit einer Bevölkerung von 10 000 bis unter 50 000 war dies bei etwas mehr als jeder fünften Person der Fall. In den großstädtischen Gemeinden pendelte knapp nur noch jede achte Person über diese Distanz (12,1 %). Mit anderen Worten: Je kleiner die Gemeinde, desto länger der Arbeitsweg.

© Monkey Business – Fotolia.com

Die zurückgelegten Entfernungen waren bei den Ausbildungspendelnden im Durchschnitt geringer als bei den Berufspendelnden. Für rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler und Studierenden (48,2 %) lag die Ausbildungsstätte weniger als 5 km entfernt. Etwa zwei von drei Ausbildungspendelnden (69,1 %) legten einen Weg von weniger als 10 km zurück. Im Vergleich zu den Erwerbstätigen ist dies ein um 21 Prozentpunkte höherer Anteil. Knapp jede fünfte Person (19,6 %) musste einen Weg von 10 bis unter 25 km zurücklegen und weitere 11,3 % eine Distanz von mind. 25 km. Abbildung 4 zeigt, dass sich die Entfernungen zwischen Wohn- und Ausbildungsort bei den Ausbildungspendelnden in Abhängigkeit von der Größe der Wohnortgemeinde nur wenig von denen der Berufspendelnden unterschieden. Personen in Ausbildung aus kleineren Wohnortgemeinden legten häufiger weitere Wege zur Ausbildungsstätte zurück. Einerseits stieg mit zunehmender Wohnortgröße der Anteil jener, deren Ausbildungsstätte im Umkreis von 5 km lag. Andererseits nahm der Anteil an Ausbildungspendelnden, die eine Wegstrecke von mind. 25 km zurücklegen mussten mit steigender Wohnortgröße

Abbildung 4: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Pendelentfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte und Gemeindengrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von … bis unter … Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Ohne Personen, die keine Angabe zur Entfernung gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 2) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen der Personen in Ausbildung von der Darstellung für die Erwerbstätigen ab.

ab. Die Ausnahme bildeten hier die Gemeinden mit einer Bevölkerung von mehr als 200 000. Der Anteil an Ausbildungspendelnden, deren Schule oder Hochschule weniger als 5 km entfernt lag, nahm ab, während Anteile der längeren Distanzen wieder stärker ausgeprägt waren. Im Vergleich zu den Angaben der Erwerbstätigen ließ sich in diesem Muster nach Größe der Wohnortgemeinde nur ein Niveaueffekt bei den Ausbildungspendelnden feststellen.

Im Vergleich zu 2008 zeigten sich kaum Veränderungen bei der zurückgelegten Entfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte (vgl. Tabelle 1). Einerseits erhöhte sich der Anteil der Erwerbstätigen, die weniger als 10 km Weg bis zur Arbeit zurücklegen mussten (+ 0,7 Prozentpunkte). Andererseits nahm der Anteil an Pendelnden zu, die mind. 25 km Wegstrecke hatten (+ 1,0 Prozentpunkte). Grundsätzlich fielen die Veränderungen in einem geringen Ausmaß aus. Auch bei den Ausbildungspendelnden verlief die Entwicklung ähnlich.

Knapp jede dritte erwerbstätige Person benötigt mind. eine halbe Stunde zur Arbeitsstelle

Im Jahr 2016 benötigten 69,3 % der hessischen Erwerbstätigen unter 30 Minuten für den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort (vgl. Abbildung 5), für 21,6 % der Erwerbstätigen war der Arbeitsweg sogar in weniger als 10 Minuten zu schaffen. Umgekehrt benötigten also 30,7 % mind. eine halbe Stunde, um die Arbeitsstätte zu erreichen. Darunter waren 5,1 % sogar länger als 60 Minuten unterwegs. Mit zunehmender Wohnortgröße (Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern) nahm der Anteil der Erwerbstätigen, die weniger als 10 Minuten für den Arbeitsweg benötigen, wieder ab[5)], während die mittleren Fahrzeiten von 10 bis unter 30 Minuten überwiegend anstiegen. Lange Anfahrtszeiten mussten am häufigsten sowohl die Erwerbstätigen in Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern hinnehmen, als auch in Städten mit einer Bevölkerung von

5) Mit Ausnahme der Gemeinden mit einer Größe von 50 000 bis unter 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

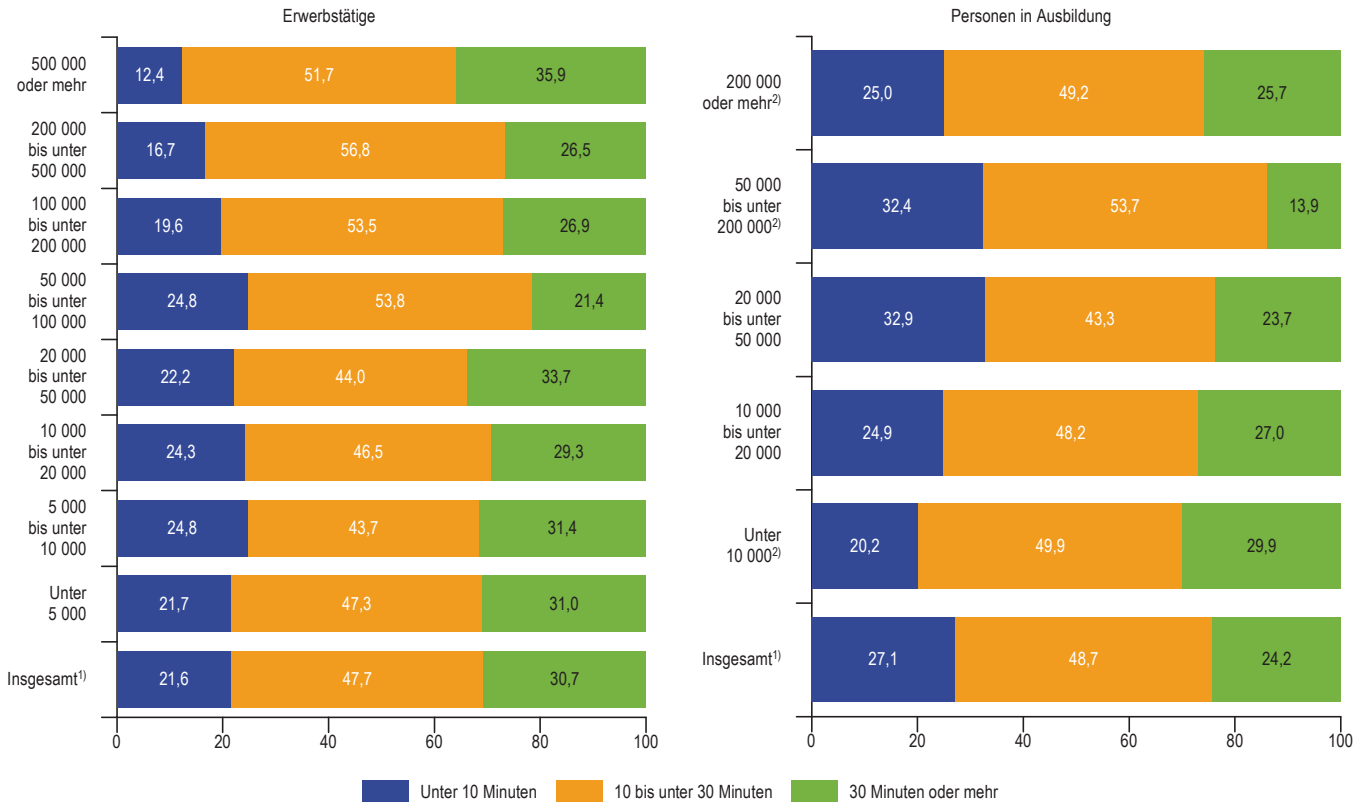
500 000 oder mehr. Etwa jede dritte erwerbstätige Person in diesen Gemeinden war eine halbe Stunde oder länger unterwegs, um zur Arbeit zu kommen. Obwohl Personen in Ausbildung mit einem Anteil von 69,1 % weitaus häufiger als Erwerbstätige (48,1 %) eine Pendelentfernung von weniger als 10 km angaben, machte sich diese Verschiebung nicht im gleichen Ausmaß in den Pendelzeiten bemerkbar. 27,1 % der Schülerinnen und Schüler und Studierenden erreichten ihre Ausbildungsstelle in weniger als 10 Minuten. Der Anteil war um 5,5 Prozentpunkte stärker ausgeprägt als bei den Erwerbstätigen, jedoch lag dies deutlich unter dem Unterschied zwischen Ausbildungs- und Berufspendelnden, die weniger als 10 km Wegstrecke zurücklegen mussten (+ 21,0 Prozentpunkte). Nicht auszuschließen ist, dass Ausbildungspendelnde eher auf langsamere Verkehrsmittel (öffentlicher Personenverkehr, Fahrrad, zu Fuß) angewiesen sind und deshalb mehr Zeit benötigen, um die Ausbildungsstätte zu erreichen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird im nächsten Abschnitt aufgezeigt.

Tabelle 1: Berufs- und Ausbildungspendelnde[1] in Hessen 2008 und 2016 nach ausgewählten Eigenschaften (in %)

Art der Angabe	Berufspendelnde		Ausbildungspendelnde	
	2008	2016	2008	2016
Lage der Arbeitsstätte				
Innergemeindlich	46,2	45,2	62,7	64,5
Übergemeindlich	53,8	54,8	37,3	35,5
Entfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte[2]				
Unter 10 km	47,4	48,1	67,2	69,1
10 bis unter 25 km	32,2	30,6	22,1	19,6
25 km oder mehr	20,4	21,4	10,7	11,3
Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte[3]				
Unter 10 Minuten	26,0	21,6	29,6	27,1
10 bis unter 30 Minuten	47,7	47,7	48,3	48,7
30 Minuten oder mehr	26,2	30,7	22,2	24,2
Benutztes Verkehrsmittel[4]				
Öffentlicher Personenverkehr	15,8	15,8	50,1	49,8
Individueller Motorverkehr	68,0	68,7	16,2	16,9
Mit dem Fahrrad, zu Fuß	16,2	15,5	33,7	33,3

1) Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 2) Ohne Personen, die keine Angabe zur Entfernung gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 3) Ohne Personen, die keine Angabe zur Pendelzeit gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 4) Ohne Personen, die keine Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Ohne Personen mit Lage der Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie Angabe *Sonstige Verkehrsmittel*.

Abbildung 5: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte und Gemeindegrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von … bis unter … Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Ohne Personen, die keine Angabe zur Pendelzeit gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 2) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen der Personen in Ausbildung von der Darstellung für die Erwerbstätigen ab.

© David.Sch – Fotolia.com

Vergleicht man diese Zahlen mit dem Jahr 2008, so lässt sich feststellen, dass die durchschnittlichen Pendelzeiten tendenziell angestiegen sind (vgl. Tabelle 1). So erreichte 2008 noch mehr als jede bzw. jeder Vierte die Arbeitsstelle in weniger als 10 Minuten (26,0 %). 2016 war es nur noch gut jede bzw. jeder Fünfte (21,6 %). Der Anteil der Erwerbstätigen, die 30 Minuten oder länger für den Weg zur Arbeit benötigten, nahm hingegen zu. Im Jahr 2016 lag der Anteil bei 30,7 % und damit 4,5 Prozentpunkte über dem Wert von 2008. Auch für die Ausbildungspendelnden hatte sich die Pendelzeit erhöht. Die Entwicklung war vergleichbar mit den Erwerbstätigen, wenngleich das Ausmaß etwas geringer ausfiel.

Öffentliche Verkehrsmittel besonders in größeren Gemeinden beliebt

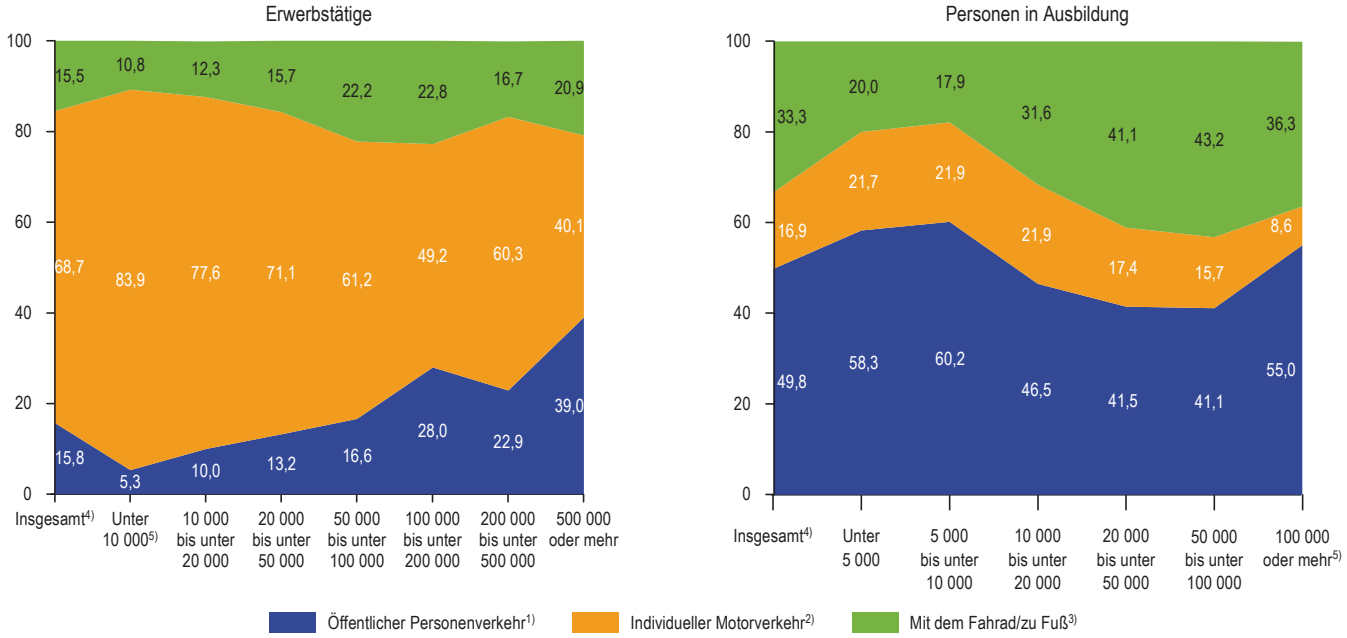
Der Berufsverkehr in Hessen wurde 2016 bestimmt durch den motorisierten Individualverkehr[6]. Der überwiegende Teil der Erwerbstätigen legte die Wegstrecke zur Arbeit mit dem Pkw (Fahrende oder Mitfahrende) oder mit dem motorisierten Zweirad zurück (68,7 %, vgl. Tabelle 1)[7]. 15,8 % der Erwerbstätigen benutzten öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn. Weitere 15,5 % fuhren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder gingen zu Fuß. Abbildung 6 zeigt, dass der Anteil der Erwerbstätigen, die öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen, mit zunehmender Gemeindegröße stieg. Nutzte in Gemeinden mit weniger als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern nur jede bzw. jeder Zwanzigste (5,3 %) den öffentlichen Personenverkehr, so stieg der Anteil bis auf 39,0 % in Gemeinden mit mehr als 500 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Vergleich zu den kleineren Gemeinden wurde in größeren Gemeinden – möglicherweise auch aufgrund der geringeren Auspendlerquoten – weniger der eigene Pkw oder das motorisierte Zweirad für den Arbeitsweg benötigt. Der Anteil der Erwerbstätigen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß ihre Arbeitsstätte erreichen, schwankte zwischen 10,8 % in der kleinsten Gemeindegrößenklasse (unter 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner) und 22,8 % in mittelgroßen Städten (100 000 bis unter 200 000 Einwohnerinnen und Einwohner). Dieser Anteil nahm tendenziell leicht mit der Gemeindegröße zu, sodass Pendelnde in Gemeinden mit höherer Einwohnerzahl daher häufiger nicht motorisiert waren als in kleineren Gemeinden.

Ein ganz anderes Bild zeichnete sich bei den Personen in Ausbildung ab. Hier war der überwiegende Anteil der Ausbildungspendelnden auf den öffentlichen Personenverkehr angewiesen (vgl. Tabelle 1). Darüber hinaus war im Vergleich zu den Erwerbstätigen ein höherer Anteil an Personen in Ausbildung (33,3 %) zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs. Gründe dafür könnten neben der Nutzung der lokalen Schulen und Ausbildungsstätten auch eine fehlende eigene Motorisierung aufgrund des Alters sein. Insgesamt waren rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler und Studierenden (49,8 %) in Hessen mit öffentlichen Bussen und Bahnen unterwegs. Neben der fehlenden eigenen Motorisierung könnten auch Schüler- bzw. Semestertickets für Studierende einen Ausschlag für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs geben. Mit zunehmender Gemeindegrößenklasse nahm – mit dem Anteil der übergemeindlich Pendelnden – zunächst auch der Anteil jener ab, die den öffentlichen Personenverkehr nutzen. In den kleineren Gemeinden sind nicht zwangsläufig immer alle Schulformen vertreten, sodass ein höherer Anteil für die Ausbildung in die umgebenden Gemeinden pendelt. Mit steigender Einwohnerzahl wird der Besuch einer auswärtigen Ausbildungsstätte weniger notwendig. Gleichzeitig stieg mit zunehmender Gemeindegröße der Anteil von Personen in Ausbildung, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihre Ausbildungsstätte erreichen. In Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern nutzte gleichzeitig ein größerer Anteil

6) Die Angabe des Verkehrsmittels bezog sich auf das Verkehrsmittel womit die längste Teilstrecke zurückgelegt wird. Bei wechselnden Verkehrsmitteln sollte das Verkehrsmittel genannt werden, welches am häufigsten benutzt wird.

7) Die Anteile beziehen sich auf Erwerbstätige, die Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Nicht berücksichtigt sind Personen mit Arbeitsstätte auf dem gleichen Grundstück. Ebenfalls unberücksichtigt blieben Personen, die die Kategorie *sonstiges Verkehrsmittel* angegeben hatten, da eine eigenständige Ausweisung aufgrund zu geringer Fallzahlen nicht erfolgen konnte.

Abbildung 6: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Verkehrsmittel und Gemeindegrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von … bis unter … Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Einschl. Bus, Eisenbahn, Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn. – 2) Einschl. Pkw-Fahrende und -Mitfahrende sowie Motorrad, Moped, Motorroller. – 3) Einschl. E-Bike, Pedelec. – 4) Nur Personen, die Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Ohne Personen mit Lage der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte auf dem gleichen Grundstück sowie Angabe *Sonstige Verkehrsmittel*. – 5) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen für Erwerbstätige und Personen in Ausbildung voneinander ab.

der Personen in Ausbildung die öffentlichen Verkehrsmittel für den Weg zur Ausbildungsstätte (55,0 %, vgl. Abbildung 6).

Zusammenfassung

Der deutlich überwiegende Anteil der Erwerbstätigen muss, um zur Arbeit zu kommen, das eigene Haus bzw. Grundstück verlassen. Gleiches gilt auch für Schülerinnen und Schüler und Studierende. Mehr als die Hälfte der hessischen Erwerbstätigen musste dafür im Jahr 2016 die Gemeindegrenze des Wohnortes überschreiten. Bei den Personen in Ausbildung betraf es gut jede bzw. jeden Dritten. Unter den Berufsgruppen waren die verbeamteten Personen am häufigsten mobil und verließen die Wohnsitzgemeinde, um die Arbeitsstelle zu erreichen. Die Selbstständigen hingegen waren am wenigsten mobil. Von Ihnen arbeitete nur jede bzw. jeder Vierte außerhalb des eigenen Wohnortes. Hinsichtlich der Pendelentfernung und des Zeitaufwandes zeigte sich, dass Erwerbstätige in kleineren Gemeinden häufiger weitere Wege und längere Anfahrtszeiten in Kauf nahmen, um die Arbeitsstätte zu erreichen. Hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels ergaben sich zwischen der Wohnortgröße Unterschiede. In größeren Gemeinden nutzten die Berufs- und Ausbildungspendelnden deutlich häufiger den öffentlichen Personenverkehr. Trotzdem blieb für die Erwerbstätigen – unabhängig von der Wohnortgröße – der Pkw oder das motorisierte Zweirad das wichtigste Fortbewegungsmittel.

Isabel Wolf; Tel.: 0611 3802-237
E-Mail: isabel.wolf@statistik.hessen.de

Literaturverzeichnis

Dettmer, B., B. Kull (2018), Regionale Mobilität der Berufspendelnden in Hessen 2015. In: Staat und Wirtschaft in Hessen (2).

Dettmer, B., W. Emmel, (2018), Pendlerrechnung Hessen – Methodenbericht. In: Staat und Wirtschaft in Hessen (2).