

# Pendlerverhalten der bayerischen Erwerbstätigen 2012 und die Entwicklung seit 1985

Dipl.-Sozialwirt Andreas Böttcher

Flexibilität und Mobilität haben sich als zentrale Schlüsselbegriffe der modernen Arbeitswelt etabliert. Im Fokus der nachfolgenden Auswertungen steht eine spezifische Form der berufsbezogenen Mobilität, das Pendlerverhalten der Berufstätigen in Bayern. Im Rahmen des Mikrozensus werden Angaben darüber in Form eines Zusatzprogramms – zuletzt 2012 und davor im vierjährigen Abstand – erfragt. In den letzten Jahrzehnten zeichnete sich der Trend ab, dass zur Ausübung einer Beschäftigung täglich zunehmend größere Distanzen überwunden werden. Dabei soll nachvollzogen werden, ob mit dieser Ausweitung der Anfahrtswege auch ein entsprechend höherer Zeitaufwand einhergeht. Des Weiteren wird untersucht, welche Bedeutung den einzelnen Verkehrsmitteln beigemessen werden kann und wie diese Nutzung in Abhängigkeit von der Länge der Wegstrecke sowie der Gemeindegröße variiert. Abschließend wird der Frage nachgegangen, wie die Pendelintensität mit dem Umfang der Tätigkeit und dem Bildungsniveau der Pendler korreliert.

## Vorbemerkungen

Den eigenen Beruf in Wohnortnähe ausüben zu können, bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich. Kurze Arbeitswege gehen in der Regel mit einer Kosten- und Zeitersparnis einher, die für die private Lebensführung zur Verfügung steht. Doch aufgrund privater, sozialer oder beruflicher Restriktionen und Nutzenerwägungen lassen sich nicht immer Karriere und eine Minimierung der Anfahrtswege gleichzeitig in Einklang bringen. Vielmehr führen regionale Unterschiede im Zusammenspiel von Arbeitsangebot und -nachfrage zu verschiedenen Formen der räumlichen Mobilität. Dem Wunsch von Arbeitnehmern nach einer qualifikationsadäquaten und möglichst gut entlohnten Arbeitsstelle in Wohnortnähe steht in vielen Berufsgruppen eine lokal nur begrenzte Verfügbarkeit entsprechender Angebote gegenüber. Eine Möglichkeit, auch eine weiter entfernt liegende Arbeitsstelle zu erreichen, ist ein Wohnortwechsel. Die Entfernung zum Arbeitsplatz, die Kosten des Umzugs sowie diverse wirtschaftliche, private, familiäre sowie weitere soziale Faktoren spielen in diesem Zusammenhang oftmals eine Rolle. „Pendeln oder umziehen?“ lautet der Titel eines Forschungsaufsatzes von Pfaff (2012) und diese Frage scheint angesichts ei-

ner sich stetig wandelnden, zunehmend technisierter und professionalisierter Arbeitswelt für viele Menschen an Bedeutung zu gewinnen.

Metropolregionen wie München und Nürnberg sind „Jobmagnete“ nicht nur für die dort lebenden bzw. zugezogenen Menschen, sondern auch für viele Menschen aus dem angrenzenden Umland. Welche Wegstrecke legen bayerische Erwerbstätige täglich zurück, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen und wie viel Zeit wird dafür benötigt? Im Hinblick auf infrastrukturelle, verkehrs- sowie umweltökonomische Fragestellungen ist zudem interessant, welche Verkehrsmittel dabei verwendet werden.

Nachfolgend werden diese Aspekte mit Blick auf die bayerischen Pendlerinnen und Pendler anhand der Daten des Mikrozensus aus deskriptiver Sicht näher beleuchtet. In diesem Zusammenhang wird auch ermittelt, ob die Pendelintensität und die Wahl der Verkehrsmittel im Zeitverlauf Änderungen bzw. Strukturverschiebungen unterworfen sind. Lässt sich die vielfach vertretene These vom immer mobiler gewordenen Berufstätigen auch empirisch belegen?

### Definitionen und Methodik

Amtliche Daten zum Pendlerverhalten liegen zum einen auf Basis der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit vor. Anhand der Angaben der Arbeitgeber im Rahmen des Meldeverfahrens zur Sozialversicherung sind Pendler definiert als sämtliche sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, deren Arbeitsgemeinde sich von der Wohngemeinde unterscheidet. Auf dieser Basis lassen sich Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene nachweisen sowie Pendlerverflechtungen abbilden.<sup>1</sup>

Zum anderen liefert der Mikrozensus im Rahmen eines Zusatzprogramms persönliche Befragungsdaten zu den Pendlern. Der Mikrozensus stellt eine amtliche Stichprobenerhebung dar, bei der jährlich rund 1 % der Bevölkerung Deutschlands insbesondere zur wirtschaftlichen und sozialen Lage befragt wird. Im Freistaat entsprach das im Jahr 2012 rund 125 000 Personen, die überwiegend von Interviewern per Laptop befragt wurden. Dem Auswahlverfahren des Mikrozensus liegt das Zufallsprinzip zugrunde, wodurch mittels einer Hochrechnung repräsentative Ergebnisse für die Gesamtbevölkerung Bayerns erzielt werden. Aufgrund des umfangreichen Fragenprogramms (demographische Daten, Erwerbstätigkeit, Arbeitssuche, allgemeine und berufliche Ausbildung, Lebensunterhalt etc.) stellt diese amtliche Erhebung eine Fülle an statistischen Informationen u. a. den politischen Entscheidungsträgern, der Wissenschaft, den Medien und letztlich jedem interessierten Bürger zur Verfügung. Im Rahmen von jährlich variierenden Zusatzprogrammen werden unterschiedliche Themenschwerpunkte wie die Wohnsituation, Gesundheitsfragen und Pendlereigenschaften erfragt. Für die Pendlerfragen, die zuletzt 2012 und seit 1996 im vierjährigen Abstand gestellt wurden, existiert im Gegensatz zu den meisten anderen Fragen des Mikrozensus-Grundprogramms keine Auskunftspflicht. Aufgrund der freiwilligen Auskunftserteilung kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Selektivität bei den Antwortenden potenziell zu einer Verzerrung der Ergebnisse führen kann. Da insgesamt jedoch die überwiegende Mehrheit Angaben zum Pendlerverhalten gemacht hat, ist davon auszugehen, dass mögliche verzerrende Effekte als gering einzustufen sind.

<sup>1</sup> Für eine Darstellung der Pendlerverflechtungen der Stadt München sei auf den Aufsatz von Bauch (2012) verwiesen.

<sup>2</sup> Die vorliegenden Ergebnisse des Mikrozensus 2012 beruhen noch auf den Fortschreibungsergebnissen auf der Basis Volkszählung 1987. Eine Hochrechnung des Mikrozensus auf Grundlage der aktuellen Fortschreibung des mit Stichtag 9. Mai 2011 durchgeführten Zensus ist erst ab dem Mikrozensus 2013 vorgesehen.

<sup>3</sup> Personen, deren Arbeitsstätte auf demselben Grundstück wie die Wohnung lag (rund 347 000) oder deren Arbeitsort ständig wechselte (rund 177 000), werden für die nachfolgenden Analysen zur Entfernung für den Hinweg und den dafür benötigten Zeitaufwand nicht miteinbezogen. Ferner gilt zu beachten, dass in sämtlichen Auswertungen lediglich Erwerbstätige am Hauptwohnsitz (bzw. alleinigen Wohnsitz) berücksichtigt werden, d. h. die von der dortigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln.

Im Vergleich zu den Pendlerstrukturen anhand der Beschäftigungsstatistik lassen sich beim Mikrozensus Aussagen über die Gesamtheit der Erwerbstätigen treffen. Basierend auf den vereinbarten Standards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zählen zu den Erwerbstätigen im Mikrozensus nicht nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, sondern alle Personen im Alter von 15 Jahren oder älter, die in der jeweiligen Berichtswoche mindestens eine Stunde gegen Entgelt oder Ertrag tätig sind bzw. in einem Arbeitsverhältnis stehen. Die Gruppe der Erwerbstätigen setzt sich folglich aus Arbeitnehmern (einschließlich Auszubildenden, Beamt(en)/-innen, Soldat(en)/-innen sowie Wehr- und Zivildienstleistenden), Selbständigen sowie unbezahlt mithelfenden Familienangehörigen zusammen.

Da es sich beim Mikrozensus um eine Stichprobenerhebung bei 1 % der Bevölkerung handelt, sind regionalen Auswertungen Grenzen gesetzt. Die Pendleranalysen des Mikrozensus können folglich nicht – wie bei der Beschäftigungsstatistik – bis auf Ebene der Gemeinden vorgenommen werden.

### Langfristiger Trend: Pendler legen größere Distanzen zurück

In Bayern wurden nach den Ergebnissen des Mikrozensus im Jahr 2012 insgesamt rund 6,61 Millionen Erwerbstätige registriert.<sup>2</sup> Von denjenigen, die Auskunft zum Pendlerverhalten gaben (rund 6,37 Millionen), zählten knapp 49% zu den sogenannten „innergemeindlichen Pendlern“, das heißt Wohn- und Arbeitsort lagen innerhalb derselben Gemeinde. Darunter sind auch Personen enthalten, deren Arbeitsstätte auf demselben Grundstück lag und die im engeren Sinn de facto nicht als „Pendler“ anzusehen sind. Weitere rund 49% überschritten innerhalb von Bayern mindestens eine Gemeindegrenze, um den Arbeitsplatz zu erreichen, und gut 2% der Pendler mit Wohnort im Freistaat arbeiteten in einem anderen Bundesland bzw. im Ausland.

Um einen detaillierteren Überblick über die Situation der Berufspendler zu bekommen, wird die Entfernung zwischen der Wohnung und dem Arbeitsplatz der Erwerbstätigen untersucht.<sup>3</sup> Rund die Hälfte (gut 51%) der Berufstätigen in Bayern legte 2012 einen kurzen

Tab. 1 Erwerbstätige sowie Berufspendler in Bayern seit 1985 nach Geschlecht und Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

Jahr*	Erwerbstätige insgesamt	dar. mit Angaben zur Entfernung für den Hinweg zur Arbeit**	Entfernung für den Hinweg			
			unter 10 km	10 bis unter 25 km	25 bis unter 50 km	50 km oder mehr
		1 000	%			
<b>Insgesamt</b>						
1985.....	5 244	4 191	61,9	26,4	7,8	3,9
1988.....	5 345	4 384	59,7	27,8	8,5	4,1
1991.....	5 821	4 407	55,2	30,8	9,5	4,5
1994.....	5 771	4 490	56,4	29,9	9,6	4,1
1996.....	5 744	4 570	55,6	29,8	9,8	4,8
2000.....	5 879	4 454	54,0	29,7	11,2	5,1
2004.....	5 827	4 515	51,9	30,5	11,9	5,7
2008.....	6 301	4 975	51,1	30,7	12,9	5,3
2012.....	6 606	5 017	51,5	30,0	13,3	5,1
<b>Weiblich</b>						
1985.....	2 149	1 702	68,2	24,1	5,4	2,3
1988.....	2 185	1 764	67,1	25,3	5,6	2,0
1991.....	2 449	1 800	62,0	28,7	7,0	2,3
1994.....	2 448	1 889	63,4	27,6	7,0	2,0
1996.....	2 470	1 954	62,7	27,9	7,0	2,3
2000.....	2 571	1 951	60,2	28,3	8,8	2,7
2004.....	2 600	2 031	58,5	28,9	9,4	3,3
2008.....	2 840	2 290	57,1	29,5	10,1	3,2
2012.....	3 026	2 350	57,1	28,8	10,7	3,4
<b>Männlich</b>						
1985.....	3 095	2 489	57,7	28,1	9,3	4,9
1988.....	3 160	2 620	54,7	29,4	10,4	5,5
1991.....	3 372	2 606	50,4	32,3	11,2	6,1
1994.....	3 324	2 601	51,3	31,6	11,4	5,7
1996.....	3 274	2 616	50,3	31,3	11,8	6,6
2000.....	3 308	2 504	49,1	30,8	13,1	7,0
2004.....	3 227	2 484	46,4	31,8	14,0	7,7
2008.....	3 460	2 685	46,0	31,8	15,3	7,0
2012.....	3 580	2 666	46,5	31,1	15,7	6,7

\* Beim Jahresvergleich gilt es u. a. folgende methodische Besonderheit zu beachten: Bis zum Jahr 2004 kam im Mikrozensus eine feste Berichtswoche zum Einsatz, die jeweils im Juni 1985, April 1988, April 1991, April 1994, April 1996, Mai 2000 bzw. März 2004 lag. Seit 2005 wird eine kontinuierliche Erhebung über jeweils ein gesamtes Kalenderjahr hinweg praktiziert, d. h. es lassen sich Jahresdurchschnittsergebnisse berechnen.

\*\* Ohne Personen, deren Arbeitsstätte auf demselben Grundstück liegt oder deren Arbeitsstätte ständig wechselt.

Weg von unter 10 Kilometern für die einfache Strecke zur Arbeit zurück. Drei von zehn Pendlerinnen und Pendlern überwinden auf dem Hinweg eine Entfernung von 10 bis unter 25 Kilometern und rund 13% eine Distanz von 25 bis unter 50 Kilometern. Rund 5% zählten zu den „Fernpendlern“, d. h. ihre Wegstrecke zur Arbeit betrug mindestens 50 Kilometer.

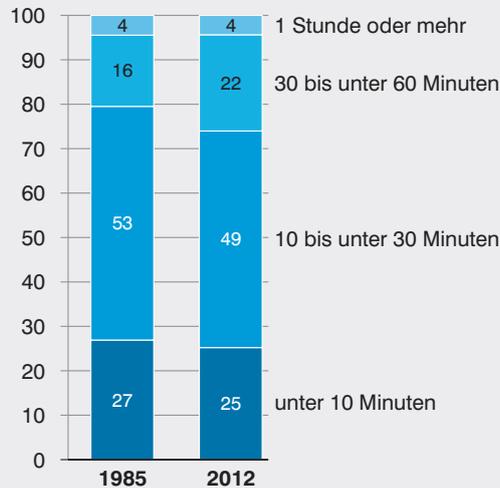
Die langfristige Betrachtung seit 1985 zeigt, dass im Durchschnitt die – in der Regel werktätlich zu überwindenden – Distanzen für die Berufstätigen im Freistaat zugenommen haben. Im Jahr 1985 lag der Anteil der Pendler mit einem „kurzen“ Hinweg von unter 10 Kilometern noch um gut zehn Prozentpunkte höher. Während 1985 lediglich knapp 12% der Berufstätigen einen Hinweg von 25 Kilometern oder mehr hatten, waren es im Jahr 2012 gut 18%. Untersucht man lediglich die drei letzten Erhebungsjahre zum Pend-

lerverhalten (2004, 2008 sowie 2012), so scheint sich der Trend zu längeren Arbeitswegen hingegen nicht weiter fortzusetzen.<sup>4</sup>

Die seit 1985 zu beobachtende Verlängerung der Arbeitswege trifft dabei in ähnlichem Maß auf Frauen wie Männer zu – weibliche Erwerbstätige pendeln im Schnitt aber weniger weit als ihre männlichen Kollegen: Wie bereits 1985 lag auch 2012 der Anteil der Fernpendler (50 Kilometer oder mehr für den Hinweg) bei den Männern etwa doppelt so hoch wie bei den Frauen. Der Anteil kurzer Entfernungen von unter 10 Kilometern hat sowohl bei Frauen wie bei Männern von 1985 bis 2012 um rund elf Prozentpunkte abgenommen – allerdings lag das Ausgangsniveau 1985 bei den Frauen bei rund 68% und bei den Männern bei knapp 58% (vgl. Tabelle 1).

4 Mögliche Verschiebungen innerhalb der in den Fragebögen vorgegebenen Erfassungskategorien zur Wegstrecke und dadurch bedingte Ungenauigkeiten können an dieser Stelle allerdings nicht vollständig ausgeschlossen werden.

**Berufspendler in Bayern 1985 und 2012 nach Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeitsstätte\*** Abb. 1  
Ergebnisse des Mikrozensus in Prozent



\* Pendler mit Angaben zum Zeitaufwand; ohne Personen, die auf dem gleichen Grundstück arbeiten oder eine ständig wechselnde Arbeitsstätte haben.

### Etwa drei Viertel der Erwerbstätigen benötigen für den Hinweg zur Arbeit weniger als 30 Minuten

Für viele Pendler stellt sich häufig die Frage, wie viel Zeit für den Arbeitsweg investiert werden muss. Im Jahr 2012 benötigte jeder vierte Berufstätige durchschnittlich weniger als zehn Minuten, um auf die Arbeit zu gelangen. Rund die Hälfte (49%) bewältigte den Hinweg zur Arbeitsstätte in 10 bis unter 30 Minuten und 22% in 30 bis unter 60 Minuten. Für 4% betrug der Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeit eine Stunde oder mehr, das heißt von sehr langen Pendelzeiten war nur ein relativ kleiner Teil der Berufstätigen im Freistaat betroffen.

Wie bereits anhand der Tabelle 1 aufgezeigt wurde, haben sich die Pendeldistanzen seit 1985 erhöht. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob aufgrund dessen auch der für den Arbeitsweg benötigte Zeitaufwand angestiegen ist. Diese Konsequenz lässt sich aus theoretischer Sicht nicht direkt ableiten, da für den zeitlichen Aufwand des Pendelns diverse Faktoren eine Rolle spielen – vor allem die Verfügbarkeit und entsprechende Wahl der Verkehrsmittel sowie die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen wie z. B. gut ausgebaute(-s) Straßen- und Schienennetz einschließlich korrespondierender „Nutzungscharakteristika“ (Staus, Verspätungen etc.).

Mit den im Zeitverlauf angestiegenen Arbeitsstrecken geht – auch aus empirischer Sicht – im Durchschnitt ein etwas höherer Zeitaufwand einher. Während von 1985 bis 2012 der Anteil der Pendler mit einer für den Hinweg zur Arbeit benötigten Zeit von weniger als 30 Minuten um knapp sechs Prozentpunkte abgenommen hat, war für den Zeitaufwand von 30 bis unter 60 Minuten ein in etwa gleich großer Zuwachs zu verbuchen. Entsprechend blieb die Quote der Erwerbstätigen mit Pendelzeiten von einer Stunde oder mehr nahezu konstant bei rund 4% (vgl. Abbildung 1).

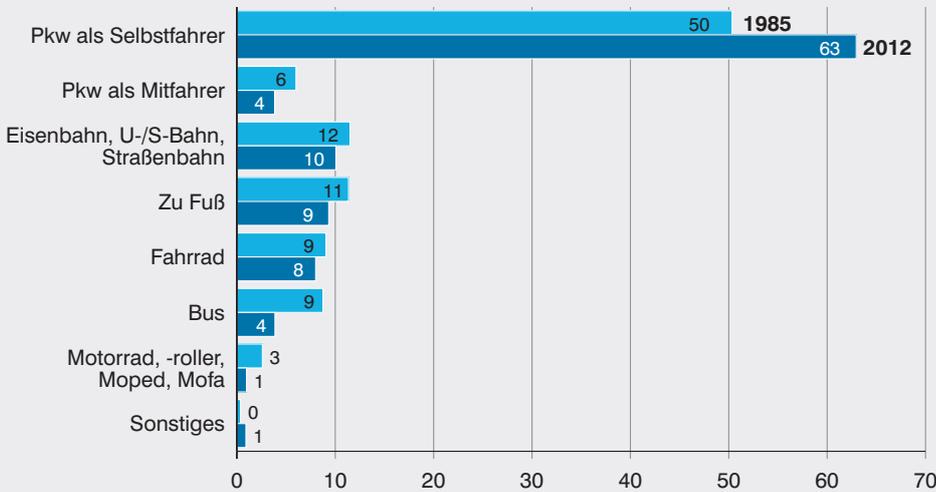
### Etwa zwei Drittel der Pendler fahren mit dem Auto

Der eigene Pkw ist für die bayerischen Pendler nach wie vor das bedeutendste Mittel, um zur Arbeit zu gelangen. Im Jahr 2012 nutzten den Pkw insgesamt zwei von drei Berufspendlern, wobei davon 63% auf Selbstfahrer und rund 4% auf Mitfahrer entfielen. Ungefähr jeder Zehnte wählte für die längste Strecke zum Arbeitsplatz die Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn oder Straßenbahn. Weitere rund 4% entschieden sich für den Bus, gut 9% gelangten zu Fuß und weitere 8% mit dem Fahrrad zur Arbeit. Motorisierte Zweiräder spielten als überwiegend genutztes Verkehrsmittel nur eine untergeordnete Rolle (1%).

Im Vergleich der Erhebungsjahre 2012 zu 1985 wird vor allem deutlich, dass die Nutzung des Automobils intensiviert wurde. Zwar ging der Anteil der Pkw-Mitfahrer innerhalb von 17 Jahren um rund zwei Prozentpunkte zurück, gleichzeitig gab es aber einen deutlichen Anstieg bei der Verwendung des eigenen Pkws um fast 13 Prozentpunkte. Unter den öffentlichen Nahverkehrsmitteln waren für den Anteil der Pendler, die mit dem Bus zur Arbeit fahren, die größten relativen Einbußen zu verzeichnen (rund minus fünf Prozentpunkte). Auch die „umweltfreundlichsten“ Varianten, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz zu gelangen, verloren im betrachteten Zeitpunkt etwas an Bedeutung – zusammen minus drei Prozentpunkte (vgl. Abbildung 2).

Angesichts der seit den 1980er Jahren weiterhin angestiegenen Pkw-Dichte dürfte sich für viele Pendler wohl heutzutage die Frage stellen, ob eine – und wenn ja welche – Mobilitätsvariante unter Beachtung

**Berufspendler in Bayern 1985 und 2012 nach dem vorwiegend benutzten Verkehrsmittel\*** Abb. 2  
Ergebnisse des Mikrozensus in Prozent



\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln und Angaben zur Wahl des Verkehrsmittels (für die längste Strecke) gemacht haben.

kosten- und zeitrelevanter (Zeitaufwand sowie Flexibilität) Aspekte gegebenenfalls dem Auto vorzuziehen ist. Die Wahl der Verkehrsmittel hängt somit u. a. von der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort sowie den dafür verfügbaren und als nützlich bewerteten Fortbewegungsalternativen ab.

Bei einem Arbeitsweg (in einfacher Richtung) von unter 5 Kilometern erreichte im Jahr 2012 etwa jeder zweite Pendler (knapp 51 %) im Freistaat zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Arbeit.

**Tab. 2 Berufspendler in Bayern 2012 nach Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und dem vorwiegend benutzten Verkehrsmittel\***

Entfernung für den Hinweg von ... km	Erwerbstätige mit Angaben zum Pendlerverhalten**	Für die längste Strecke benutztes Verkehrsmittel							
		Pkw als Selbstfahrer	Pkw als Mitfahrer	Eisenbahn, U-/S-Bahn, Straßenbahn	zu Fuß	Fahrrad	Bus	Motorrad, -roller, Moped, Mofa	Sonstiges
%									
<b>Insgesamt</b>									
unter 5.....	100	37,3	2,9	3,7	29,8	20,8	3,7	1,6	/
5 bis unter 10.....	100	68,0	4,5	12,9	/	6,4	6,0	1,5	/
10 bis unter 25.....	100	77,9	4,3	12,3	-	1,1	3,5	(0,6)	/
25 bis unter 50 .....	100	80,3	3,7	13,0	-	/	2,5	/	/
50 oder mehr.....	100	68,7	(3,4)	22,6	-	-	4,2	/	/
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>62,8</b>	<b>3,8</b>	<b>10,3</b>	<b>9,6</b>	<b>8,3</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,3</b>
<b>Männlich</b>									
unter 5.....	100	40,1	2,8	3,0	27,0	21,3	2,7	2,8	/
5 bis unter 10.....	100	68,8	4,4	10,6	/	8,2	4,7	2,6	/
10 bis unter 25.....	100	79,0	4,0	10,7	-	1,6	3,4	(1,0)	/
25 bis unter 50 .....	100	82,0	3,6	11,1	-	/	2,7	/	/
50 oder mehr.....	100	71,4	(2,8)	18,7	-	-	5,8	/	/
<b>Zusammen</b>	<b>100</b>	<b>66,1</b>	<b>3,6</b>	<b>9,1</b>	<b>7,6</b>	<b>8,0</b>	<b>3,5</b>	<b>1,6</b>	<b>(0,4)</b>

\* Da die Ergebnisse des Mikrozensus als Stichprobenstatistik bei kleineren Fallzahlen einem größeren Zufallsfehler unterliegen, werden Prozentwerte, denen Tabellenwerte unter 5 000 hochgerechneten Fallzahlen (rund 50 in der Stichprobe) zu Grunde liegen, nicht ausgewiesen („/“). Hochgerechnete Werte zwischen 5 000 und 10 000 sind in ihrer Aussagekraft eingeschränkt und deshalb werden auch die diesbezüglichen Prozentwerte in Klammern angegeben.

\*\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln (ohne ständig wechselnde Arbeitsstätte oder gleiches Grundstück) und Angaben zur Entfernung für den Hinweg sowie zur Wahl des Verkehrsmittels (für die längste Strecke) gemacht haben.

Auf den eigenen Pkw wird am häufigsten bei einer Wegstrecke zwischen 25 und 50 Kilometern zurückgegriffen, für den sich etwa acht von zehn Pendlern entschieden. Auf „Langstrecken“ ab 50 Kilometern lag dieser Anteil niedriger – wohl insbesondere zu Gunsten der Eisenbahn: Knapp 23% der Fernpendlerinnen und -pendler fuhren auf dem längsten Streckenabschnitt zur Arbeit mit der Eisenbahn bzw. S-Bahn.

Geschlechtsspezifische Differenzen bei der Wahl des Verkehrsmittels gab es vor allem bei der Nutzung des Pkws: Für rund 66% der Männer war der eigene Pkw die erste Wahl, wohingegen dies auf 59% der Frauen zutraf. Dieser Zusammenhang kann dabei nicht durch den Umstand erklärt werden, dass männliche Arbeitnehmer im Durchschnitt größere Strecken zurücklegten: Auch bei kürzeren Entfernungen bevorzugte ein größerer Anteil der Männer im Vergleich zu Frauen das eigene Auto (vgl. Tabelle 2).

### In München und Nürnberg nützen die meisten Pendler den öffentlichen Personenverkehr

In ländlichen Gebieten ist das Angebot bzw. die Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr im Vergleich zu größeren Städten in der Regel nur in einem begrenzten Umfang gegeben und folglich gewinnt das Auto an Attraktivität, was sich auch im Nutzungsverhalten der bayerischen Pendlerinnen und Pendler widerspiegelt: Die Bedeutung des Autos ist in kleineren Ortschaften am größten und nimmt mit

zunehmender Einwohnerzahl der Wohnortkommune stark ab. Demnach fuhren 2012 gut acht von zehn Pendlern (rund 82%) in Wohnortkommunen mit unter 5 000 Einwohnern mit dem Auto bzw. einem motorisierten Zweirad zur Arbeit. Demgegenüber traf dies nur auf knapp vier von zehn Pendlern (rund 39%) zu, die in den beiden größten Städten Bayerns, München und Nürnberg, wohnten.

Ein gegenläufiges Bild zeichnete sich im Jahr 2012 hingegen für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs in Abhängigkeit von der Gemeindegrößenklasse ab. Am geringsten war deren Verwendung bei Pendlern, die von Gemeinden (bzw. kleineren Städten) unter 5 000 Einwohnern aus zur Arbeit fuhren mit einem Anteil von knapp 6%. Etwa jeder fünfte in den bayerischen Wohnortkommunen mit 100 000 bis unter 400 000 Einwohnern<sup>5</sup> lebende Pendler (knapp 20%) griff auf dem Weg zur Arbeit überwiegend auf die Eisenbahn bzw., sofern verfügbar, auf U-/S-Bahn bzw. Straßenbahn zurück. Am häufigsten wurde der öffentliche Personenverkehr von den Pendlern aus München und Nürnberg in Anspruch genommen (Anteil insgesamt: 41%).

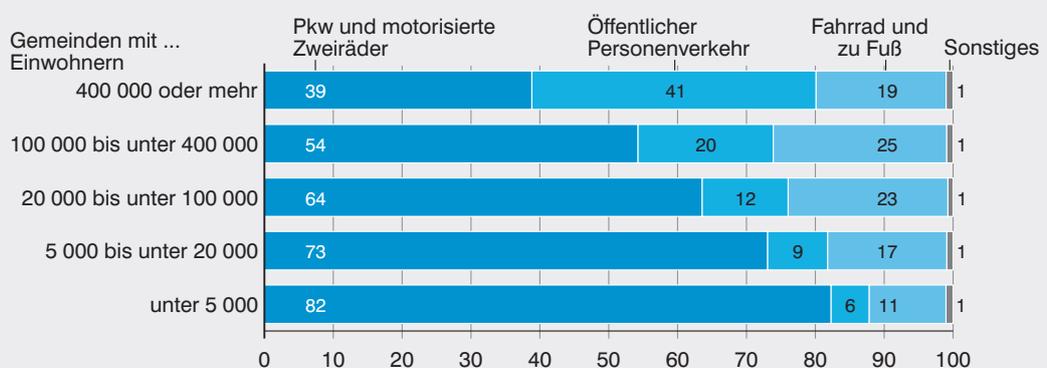
Mit dem Fahrrad oder zu Fuß kam immerhin jeder vierte Pendler in den Städten mit 100 000 bis unter 400 000 Einwohnern zur Arbeit, aber nur etwa jeder neunte Pendler (11%) aus Gemeinden mit unter 5 000 Einwohnern (vgl. Abbildung 3).

<sup>5</sup> Hierzu zählen die kreisfreien Städte Augsburg, Erlangen, Fürth, Ingolstadt, Regensburg sowie Würzburg.

### Berufspendler in Bayern 2012 nach Gemeindegrößenklasse und dem vorwiegend benutzten Verkehrsmittel\*

Abb. 3

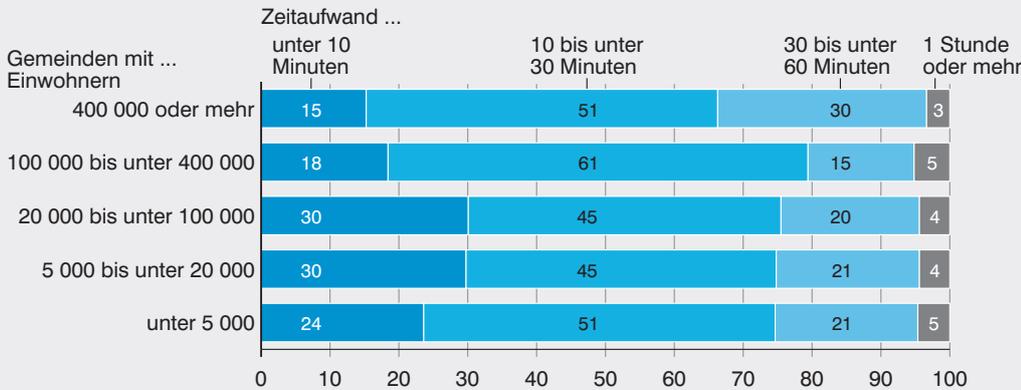
Ergebnisse des Mikrozensus in Prozent



\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln und Angaben zur Wahl des Verkehrsmittels (für die längste Strecke) gemacht haben.

### Berufspendler in Bayern 2012 nach Gemeindegrößenklasse und Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeitsstätte\*

Abb. 4



\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln und Angaben zum Zeitaufwand gemacht haben; ohne Personen, die auf dem gleichen Grundstück arbeiten oder eine ständig wechselnde Arbeitsstätte haben.

#### Erreichen die in den Großstädten oder auf dem Land lebenden Pendler schneller den Arbeitsort?

Vergleicht man Arbeitswege, die von Pendlern aus München und Nürnberg zurückgelegt werden, mit denen, die in Gemeinden mit unter 5 000 Einwohnern leben, so ergeben sich insgesamt deutlich geringere Distanzen für die Pendler aus den beiden Großstädten. In diesem Zusammenhang kommen sicherlich die in den beiden Metropolregionen vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten zum Tragen, die hier in regionaler Hinsicht in konzentrierter Form vorliegen. Doch haben die verkürzten Arbeitswege auch Auswirkungen auf die Pendeldauer? Dies ist nicht ohne weiteres zu erwarten, denn, wie veranschaulicht wurde, gibt es in Abhängigkeit von der Gemeindegröße signifikante Unterschiede bei der Wahl der Verkehrsmittel. In den beiden Großstädten München und Nürnberg wird besonders häufig auf den – vermeintlich relativ zeitintensiven – öffentlichen Nahverkehr zurückgegriffen. So ist zu vermuten, dass Pendler in ländlichen Regionen insgesamt eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen als in der Stadt.

Die empirische Evidenz legt nahe, dass die Pendler in den Großstädten im Hinblick auf den Zeitaufwand mehrheitlich (mit Ausnahme eines etwas geringeren Anteils bei den Pendlern mit einer Stunde oder mehr für den Hinweg) nicht besser abschneiden als Personen in Wohnortkommunen mit unter 5 000 Einwohnern. In München und Nürnberg lag z. B. der Anteil

der Pendler, die weniger als 10 Minuten für den Hinweg zum Arbeitsplatz aufwenden müssen, bei 15%, wohingegen dies auf rund drei von zehn Pendlern in Gemeinden bzw. Städten von 5 000 bis unter 100 000 Einwohnern zutrif (vgl. Abbildung 4).

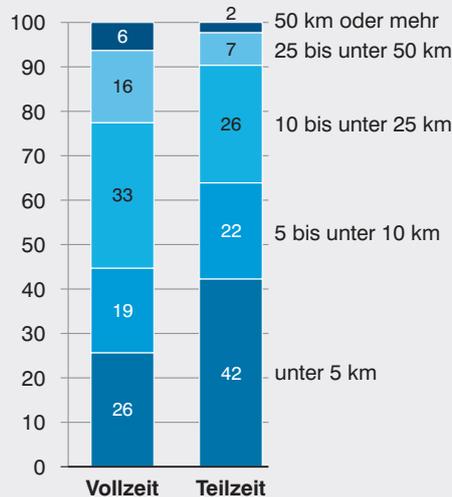
#### Vollzeiterwerbstätige und hochqualifizierte Pendler überwinden größere Distanzen

Abschließend soll analysiert werden, wie die Pendeldistanzen in Abhängigkeit vom Umfang der Tätigkeit sowie dem Bildungsniveau variieren. Wie Pfaff (2012, S. 467 f.) in einem multivariaten Modell auf Basis gesamtdeutscher Daten des Sozioökonomischen Panels (Erhebungsjahre 2000–2009) feststellt, ist die Neigung zum Fernpendeln (50 Kilometer oder mehr für den Hinweg) signifikant erhöht für Vollzeiterwerbstätige und Akademiker (im Vergleich zu Teilzeiterwerbstätigen und Personen ohne bzw. mit beruflicher Bildung).

Den Ergebnissen des Mikrozensus 2012 zufolge gingen bzw. fuhren 64% der abhängig erwerbstätigen Pendler im Freistaat, die eine Teilzeitstelle bzw. einen Minijob ausübten, nur eine relativ kurze Strecke von unter 10 Kilometern zur Arbeit.<sup>6</sup> Bei Vollzeiterwerbstätigen betrug der entsprechende Anteil hingegen nur knapp 45%. Von größeren Distanzen ab 25 bzw. 50 Kilometern waren Vollzeiterwerbstätige hingegen überproportional häufig betroffen (vgl. Abbildung 5).

<sup>6</sup> Selbständige und unbezahlt mithelfende Familienangehörige sind bei diesen Berechnungen zum Tätigkeitsumfang nicht berücksichtigt worden. Zu den Teilzeitbeschäftigten zählen Personen, die normalerweise 31 Stunden oder weniger pro Woche arbeiten.

**Abhängig erwerbstätige Berufspendler in Bayern 2012 nach Umfang der Tätigkeit und Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte\*** Abb. 5  
Ergebnisse des Mikrozensus in Prozent



\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln und Angaben zur Entfernung gemacht haben; ohne Personen, die auf dem gleichen Grundstück arbeiten oder eine ständig wechselnde Arbeitsstätte haben.

reichere Pendelneigung der Personen in Vollzeit auf die bei Männern gegenüber Frauen höher liegende Vollzeitquote zurückzuführen ist (rund 92% vs. 53%). Separate Auswertungen nach dem Geschlecht offenbaren jedoch, dass dies nicht zutrifft, d. h. sowohl bei Pendlern als auch bei Pendlerinnen legen Vollzeiterwerbstätige im Schnitt längere Distanzen zurück als Teilzeiterwerbstätige.

Wie Haas & Hamann (2008, S. 5) auf Basis von gesamtdeutschen Pendlerdaten der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit aufzeigen, stieg die Pendlerintensität – gemessen am Anteil der Auspendler – zwischen 1995 und 2005 für alle Qualifikationsgruppen stetig an. Für Hochqualifizierte war dabei die höchste Pendlerneigung feststellbar.

Auch anhand der für das Erhebungsjahr 2012 vorliegenden Mikrozensusdaten für Bayern lässt sich letzterer Zusammenhang aufzeigen. Beispielsweise hatte zum einen nur knapp die Hälfte der Hochqualifizierten (rund 48%) eine Distanz von unter 10 Kilometern; bei Erwerbstätigen ohne Berufsabschluss (Bildungsniveau entspricht „niedrig“) traf dies hingegen auf rund sechs von zehn zu. Zum anderen waren „Fernpendler“ überproportional häufig unter hoch Qualifizierten vertreten (vgl. Abbildung 6).

Wie eingangs aufgezeigt wurde, überwinden Männer im Durchschnitt größere Distanzen als Frauen. Infolgedessen könnte man vermuten, dass die umfang-

**Berufspendler in Bayern 2012 nach Bildungsniveau und Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte\*** Abb. 6  
Ergebnisse des Mikrozensus in Prozent



\* Personen, die von der hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln und Angaben zum Zeitaufwand gemacht haben; ohne Personen, die auf dem gleichen Grundstück arbeiten oder eine ständig wechselnde Arbeitsstätte haben.

\*\* Auf Basis der Internationalen Standardklassifikation des Bildungswesens (ISCED 97) wurden jeweils mehrere Bildungsstufen so zusammengefasst, dass eine Dreiteilung des Bildungsstandes in „niedrig“, „mittel“ und „hoch“ resultiert. Einen niedrigen Bildungsstand haben Pendler ohne Schulabschluss oder mit Haupt- (Volks-) bzw. Realschulabschluss, aber ohne berufsqualifizierenden Abschluss (ISCED-Stufen 1 und 2). Personen mit Fachhochschul-, Hochschulreife oder mit berufsqualifizierendem Abschluss (z. B. Lehrausbildung, Berufsfachschule) wird ein mittleres Bildungsniveau zugeschrieben (ISCED-Stufen 3 und 4). In die Kategorie mit dem höchsten Bildungsstand werden Personen mit akademischem Abschluss (Fachhoch-, Hochschule, Promotion), Meister-, Techniker- oder Fachschulabschluss o. ä. eingeordnet (ISCED-Stufen 5 und 6).

## Literatur

- Bauch, R. (2012), Pendlerverflechtungen der Stadt München. *Münchner Statistik* 4/2012, S. 3–15.
- Birmann, V. (2002), Das Pendlerverhalten der Erwerbstätigen in Bayern im Jahr 2000. *Bayern in Zahlen* 1/2002, S. 22–25.
- Einig, K./Pütz, T. (2007), Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen. *Informationen zur Raumentwicklung* 2,3/2007, S. 73–91.
- Haas, A./Hamann, S. (2008), Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. *IAB-Kurzbericht* 6/2008.
- Pfaff, S. (2012), Pendeln oder Umziehen? Mobilitätsentscheidungen in Deutschland zwischen 2000 und 2009. *Zeitschrift für Soziologie* 12/2012, S. 458–477.
- Ruppenthal, S./Lück, D. (2009), Jeder fünfte Erwerbstätige ist aus beruflichen Gründen mobil. Berufsbedingte räumliche Mobilität im Vergleich. *Informationsdienst Soziale Indikatoren (ISI 42)* 7/2009, S. 1–5.
- Winkelmann, U. (2010), „Manche pendeln weit“ – Berufspendler im Bundesländervergleich. *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg* 4/2010, S. 40–43.