



Pendelmobilität in Deutschland Potenziale nutzen – Belastungen reduzieren

Das Wichtigste in Kürze:

- Pendler in Deutschland brauchen immer länger für den Weg zur Arbeit: Im Jahr 2016 benötigte mehr als jeder vierte Erwerbstätige 30 Minuten oder mehr. Anfang der 1990er Jahre war es noch jeder Fünfte.
- Der Weg zur Arbeit wird immer weiter: Der Anteil der Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von mindestens 25 Kilometern stieg von 11 Prozent im Jahr 1991 auf rund 18 Prozent im Jahr 2016.
- Der Weg zur Arbeit ist für Pendler in städtischen Regionen zwar kürzer als in ländlichen Regionen, die dafür benötigte Fahrzeit ist aufgrund einer höheren Verkehrsdichte aber länger als auf dem Land.
- Das Pendeln hat sowohl bei Frauen als auch bei Männern zugenommen, wobei Frauen kürzere Wege zurücklegen als Männer. Bei Frauen sinkt die Pendelbereitschaft mit der Geburt des ersten Kindes, was zu schlechteren Karrierechancen gegenüber Männern führen kann.
- Pendeln hat sowohl Vor- als auch Nachteile: Einerseits bringt Pendeln mehr Flexibilität bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts, andererseits verursacht es Stress und lässt weniger Zeit für Familie und Freizeit.

Pendeln nimmt zu

Erwerbstätige entscheiden sich auch bei langen Anfahrtswegen immer häufiger dafür, zu ihrem Arbeitsplatz zu pendeln. Wie Abbildung 1 zeigt, benötigt mittlerweile mehr als jeder vierte Erwerbstätige in Deutschland 30 Minuten oder länger für den einfachen Weg zur Arbeit. Dies entspricht rund elf Millionen Erwerbstätigen in Deutschland. Anfang der 1990er Jahre waren es noch jeder Fünfte bzw. knapp acht Millionen Erwerbstätige.

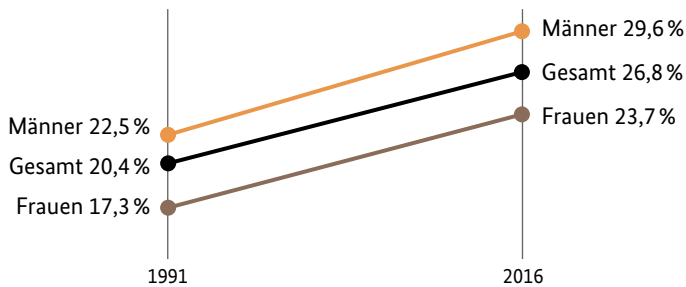


Abb. 1: Der Anteil der Erwerbstätigen, die 30 Minuten oder länger für den einfachen Weg zur Arbeit benötigen, ist zwischen 1991 und 2016 deutlich angestiegen. Daten: Mikrozensus

Ein Anstieg zeigt sich auch bei den Pendeldistanzen: Etwa 18 Prozent der Erwerbstätigen legten 2016 für den einfachen Weg 25 Kilometer oder mehr zurück, rund sieben Prozentpunkte mehr als noch 1991. Das Pendeln hat sowohl bei Frauen als auch bei Männern zugenommen, wobei Frauen kürzere Wege zurücklegen als Männer.

Die meisten Pendler nutzen nach wie vor das Auto: Rund zwei Drittel der Erwerbstätigen nutzen den PKW für ihren Weg zur Arbeit, wohingegen etwa 14 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendeln. Rund neun bzw. acht Prozent entfallen auf das Fahrrad bzw. „zu Fuß“.⁽¹⁾

Pendeln in der Stadt: kürzere Wege, aber längere Fahrzeiten

Der Weg zur Arbeit ist für Pendler in städtischen Regionen kürzer als in ländlichen Regionen. In der Stadt haben 16 Prozent der Erwerbstätigen einen einfachen Arbeitsweg von mindestens 25 Kilometern, auf dem Land sind es hingegen 21 Prozent (siehe Abbildung 2). Dafür ist die benötigte Fahrzeit aber länger als auf dem Land. In städtischen Regionen benötigen 29 Prozent der Erwerbstätigen 30 Minuten oder länger für den einfachen Arbeitsweg, auf dem Land sind es lediglich 23 Prozent. Der Grund ist eine höhere Verkehrsdichte in den Städten mit Staus und überlastetem ÖPNV.

Wie stark der Stress beim täglichen Weg zur Arbeit empfunden wird, unterscheidet sich in städtischen und ländlichen Regionen in Abhängigkeit von dem Verkehrsmittel. Wie eine Untersuchung an Pendlern mit mindestens zwei Stunden täglicher Fahrzeit ergab, sehen sich in städtischen Gebieten Autofahrer auf dem Weg zur Arbeit stärkerem Stress ausgesetzt als Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen.⁽²⁾ Bei Pendlern im ländlichen Raum ist es hingegen umgekehrt: Hier zeigt sich ein erhöhter Stresspegel bei Bahn- und Buspendlern. Dichter Verkehr und Staus während der Rush Hour in den Städten sowie oftmals schlecht ausgebaute oder zu selten verkehrende Verbindungen öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Land sind wesentliche Ursachen hierfür. Die Ergebnisse spiegeln sich auch im Verhalten der Pendler wider: In der Stadt wird häufig mit dem ÖPNV gependelt, während auf dem Land verstärkt auf das Auto gesetzt wird.

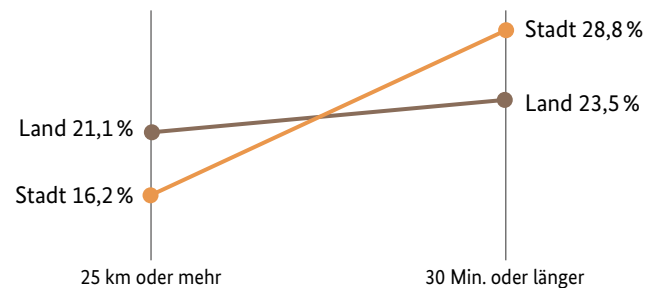


Abb. 2: In der Stadt ist der Anteil an Erwerbstätigen, die 25 Kilometer oder mehr für den einfachen Weg zur Arbeit benötigen, geringer als auf dem Land, der Anteil derer, die 30 Minuten oder länger pendeln, aber deutlich höher. Daten: Mikrozensus (2016)

Ursachen des Pendelns sind vielfältig

Auf gesellschaftlicher Ebene ist räumliche Mobilität ein Mechanismus zum Ausgleich regionaler Ungleichgewichte auf dem Arbeitsmarkt. Aus Sicht der Erwerbstätigen sind es vor allem zwei Motive, aus denen gependelt wird. Zum einen, um berufliche Chancen an entfernten Orten wahrnehmen zu können, ohne hierfür umziehen zu müssen. Die Präferenz für das Pendeln gegenüber Umzügen zeigt sich auch daran, dass die Intensität der Binnenwanderung in Deutschland seit Mitte der 1990er Jahre auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau stagniert: Pro Jahr ziehen etwa drei Prozent der Bevölkerung über Kreisgrenzen hinweg um.⁽³⁾ Zum anderen wird gependelt, um bei der Wahl des Wohnorts flexibel zu sein, ohne dafür den Arbeitsplatz wechseln zu müssen. So ziehen viele junge Familien in das eigene „Häuschen im Grünen“ und behalten gleichzeitig den Arbeitsplatz in der Stadt.

Die Ursachen zunehmender Pendelmobilität sind vielschichtig und stehen zum Teil mit den Pendelmotiven in

Verbindung. In diesem Zusammenhang sind vier Ursachen besonders relevant. Erstens führen Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur dazu, dass größere Distanzen in kürzerer Zeit zurückgelegt werden können. Beispielsweise haben durch verbesserte Verbindungen die Pendlerströme zwischen größeren Städten in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen.⁽⁴⁾ Gleichzeitig sind vielerorts eine Zunahme des Verkehrs und eine Überlastung der Infrastruktur zu verzeichnen. Dies wiederum führt zu längeren Pendelzeiten, insbesondere in den Ballungsräumen. Zweitens spielen bei Paaren und Familien zunehmend die Präferenzen beider Partner und auch der Kinder bei der Entscheidung zum Pendeln eine wichtige Rolle. Paare, bei denen beide Partner Fachkräfte sind, finden selten wohnortnah passende Arbeitsmöglichkeiten. Da hochqualifizierte Frauen seltener dazu bereit sind, für den Beruf des Partners umzuziehen, werden häufig zwei räumlich weit voneinander entfernte Arbeitsorte notwendig und zumindest ein Partner muss über eine größere Distanz pendeln.⁽⁵⁾ Drittens hat die Verbreitung zeitlich befristeter Arbeitsverträge zugenommen. Wenn ein weiterer Wechsel der Arbeitsstelle nach Auslaufen des Vertrages absehbar ist, erscheint ein Umzug in die Nähe des Arbeitsortes oft nicht lohnenswert. Stattdessen werden große Pendelstrecken in Kauf genommen. Viertens ziehen trotz längerer Pendelwege insbesondere Familien häufig in das städtische Umland, da dort die Wohnverhältnisse attraktiver und die Wohnkosten geringer sind. Die in den letzten Jahren in vielen Städten deutlich gestiegenen Mieten haben diese Entwicklung noch verstärkt.

Pendeln hat Auswirkungen auf Wohlbefinden und Familienleben

Das Pendeln hat zugenommen, weil immer mehr Menschen die Notwendigkeit hierzu sehen. Dies ist jedoch mit zahlreichen Nachteilen verbunden: Mit steigender Pendelstrecke bzw. steigender Pendeldauer sinkt das subjektive Wohlbefinden, während das Stressempfinden und das Risiko für körperliche Beschwerden wie Bluthochdruck oder Nacken- und Rückenschmerzen steigen. Darüber hinaus weisen Erwerbstätige mit längeren Pendeldistanzen eine erhöhte Aggression am Arbeitsplatz und im Durchschnitt mehr betriebliche Fehlzeiten auf. Hierzu tragen neben direkten Belastungen, die sich aus der Mobilitätssituation selbst ergeben (zum Beispiel Lärm und Gedränge im Zug, das Gefühl des Kontrollverlusts bei Verspätungen oder Staus) insbesondere auch indirekte Belastungen bei, wie zum Beispiel Konflikte am Arbeitsplatz oder innerhalb der Familie aufgrund des Pendelns. Zudem bleibt bei langen Pendelwegen weniger Zeit für stressmindernde Aktivitäten wie Sport oder Schlaf.⁽⁶⁾

Auch für das Familienleben wurden nachteilige Folgen des Pendelns wiederholt nachgewiesen: So sinkt beispielsweise bei Erwerbstätigen mit steigenden Pendelwegen die Zufriedenheit mit dem Familienleben.⁽⁷⁾ Der erwartete Zeitmangel für familiäre Belange kann aber auch dazu führen, dass Paare die Verwirklichung von Kinderwünschen aufschieben.⁽⁸⁾

Pendeln ist mit Mutterschaft schwer vereinbar

Frauen legen im Durchschnitt kürzere Arbeitswege zurück als Männer. Gleichzeitig hat sich in vielen Untersuchungen herausgestellt, dass das Pendeln bei Frauen mehr Stress bedeutet und ihre Familienpläne negativer beeinflusst als bei Männern. Beispielsweise haben Paare ein erhöhtes Trennungsrisiko, wenn die Frau eine zeitaufwendige Pendelstrecke aufweist, während das Pendeln des Mannes hierauf keinen Einfluss hat.⁽⁹⁾ Diese Unterschiede hängen eng mit den Geschlechter- und Elternrollen sowie der typischen Aufgabenverteilung zwischen Frauen und Männern zusammen. Trotz eines Wandels hin zu egalitär-partnerschaftlichen Einstellungen in den vergangenen Jahrzehnten werden Hausarbeit, Pflege und Kinderbetreuung nach wie vor häufiger von Frauen und Müttern geleistet. Demzufolge ist das Pendeln von Vätern gesellschaftlich eher akzeptiert als das von Müttern. Hinzu kommt, dass pendelnde Väter von ihren Partnerinnen stärker unterstützt werden als dies umgekehrt der Fall ist. Dies führt dazu, dass insbesondere Mütter den zeitlichen Mehraufwand des Pendelns deutlich seltener leisten können.

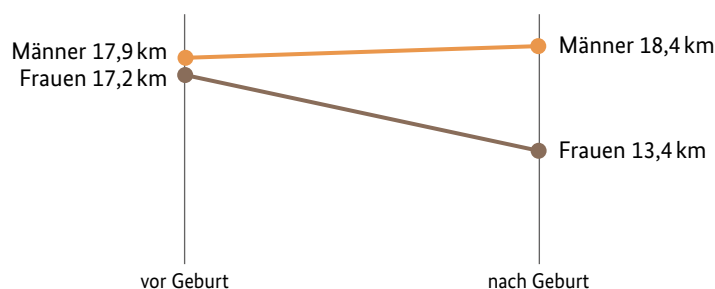


Abb. 3: Die durchschnittliche Pendeldistanz sinkt nach der Geburt des ersten Kindes bei den Frauen, nicht jedoch bei den Männern.

Daten: SOEP (2001–2015)

Anmerkung: Durchschnittswerte für Personen, für die vor und nach ihrem Übergang zur Elternschaft Beobachtungen vorliegen.

Wie Abbildung 3 zeigt, reduziert sich die Pendeldistanz von Frauen mit der Geburt des ersten Kindes deutlich, während dies bei den Männern nicht der Fall ist. Die stärkere räumliche Einschränkung von Frauen wird dabei häufig als eine Ursache

für ungleiche Erwerbs- und Einkommenschancen zwischen den Geschlechtern gesehen: Kommen nur noch wohnortnahe Erwerbstätigkeiten in Betracht, reduziert sich die Auswahl an attraktiven und gut bezahlten Arbeitsmöglichkeiten. Studien kommen demnach zu dem Ergebnis, dass sich die Lohnlücke zwischen Frauen und Männern zumindest teilweise auf den Geschlechterunterschied beim Pendelverhalten zurückführen lässt. Aktuelle Befunde zeigen, dass Frauen nach einer familienbedingten Erwerbsunterbrechung seltener zu ihrem alten Arbeitgeber zurückkehren, wenn sie zuvor weite Pendeldistanzen zurückgelegt haben.⁽⁸⁾ Stattdessen wird eine neue Stelle aufgenommen, die näher am Wohnort liegt. Dies bedeutet den Verlust von firmenspezifischem Erfahrungswissen und eine räumliche Einschränkung beim Zugang zum Arbeitsmarkt. Die schwierige Vereinbarkeit von Pendelmobilität und Elternschaft kann damit zu den schlechteren Karrierechancen von Müttern beitragen.

Erfolgversprechende Strategien

Betriebliche und gesamtgesellschaftliche Mobilitätsstrategien sind notwendig, um die Nachteile beim Pendeln zu reduzieren und die Potenziale besser auszuschöpfen.

- 1. Räumliche Mobilität ermöglichen:** Die Mobilität junger Familien sollte besonders unterstützt werden, um Brüche in den Erwerbsverläufen insbesondere von Müttern zu vermeiden und vorhandene Arbeitskraftpotenziale in den Regionen optimal zu nutzen. Vielversprechend ist hier vor allem der Ausbau einer Infrastruktur zur Kinderbetreuung, die an die Bedürfnisse pendelnder Eltern angepasst ist.
- 2. Pendelbelastungen reduzieren und Mobilitätskompetenzen stärken:** Geeignet sind insbesondere betriebliche Maßnahmen, die Beschäftigten mehr Autonomie und Flexibilität bei der Gestaltung der Arbeitszeiten und Arbeitsorte einräumen. Beispielsweise kann Gleitzeit helfen, die Hauptverkehrszeiten zu umgehen. Durch Angebote, die tägliche Arbeitszeit auszuweiten und im Gegenzug einen Tag gar nicht zu arbeiten (komprimierte Arbeitswochen) oder in gewissem Umfang von

zu Hause zu arbeiten (Home Office), können die Pendeltage reduziert werden. Auch können betriebliche Schulungsangebote Beschäftigte mit Kompetenzen ausstatten, die ihnen einen besseren Umgang mit der Mobilität ermöglichen. Dies trägt dazu bei, die gesundheitlichen Risiken des Pendelns zu verringern.

- 3. Mobilitätserfordernisse reduzieren:** Schaffung attraktiver Arbeitsmöglichkeiten in der Nähe der Wohnorte von Familien (Anwerbung von gewerblichen Einrichtungen in den Wohnquartieren) sowie von bezahlbarem Wohnraum in den Ballungszentren.
- 4. „Aktive“ Formen des Pendelns fördern:** Durch Verbesserungen der Infrastruktur für Fahrradfahrer und Fußgänger können Belastungen für Verkehr und Umwelt reduziert und die Gesundheit der Pendler gefördert werden.

Literaturhinweise

- (1) Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung vom 21. August 2017 – 288/17.
- (2) Rüger, Heiko et al. (2017): Verkehrsmittelwahl und Stresserleben bei Fernpendlern in Deutschland. In: *Bevölkerungsforschung Aktuell* 5/2017: 2–14.
- (3) Sander, Nikola (2017): Germany. Internal Migration Within a Changing Nation. In: Champion, Tony; Cooke, Thomas; Shuttleworth, Ian (Hrsg.): *Internal Migration in the Developed World. Are we becoming less mobile?* Abingdon/New York: Routledge: 226–241.
- (4) Pütz, Thomas (2016): Veränderung der (Pendel-)Mobilitätsmuster im stadtreionalen Kontext. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 3/2016: 331–348.
- (5) Schneider, Norbert F.; Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2016): Mobilität und mobile Lebensformen. In: Niephaus, Yasemin; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): *Handbuch Bevölkerungssoziologie*. Wiesbaden: Springer VS: 501–525.
- (6) Rüger, Heiko et al. (2017): Does perceived stress mediate the relationship between commuting and health-related quality of life? In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 50: 100–108.
- (7) Lorenz, Olga (2018): Does commuting matter to subjective well-being? In: *Journal of Transport Geography* 66: 180–199.
- (8) Skora, Thomas (2018): Pendelmobilität und Familiengründung. Zum Zusammenhang von berufsbedingtem Pendeln und dem Übergang zum ersten Kind. *Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft* 52. Opladen/Berlin/Toronto: Barbara Budrich.
- (9) Kley, Stefanie (2012): Gefährdet Pendelmobilität die Stabilität von Partnerschaften? In: *Zeitschrift für Soziologie*, 41: 356–374.

IMPRESSUM



Bundesinstitut
für Bevölkerungsforschung

Friedrich-Ebert-Allee 4 | 65185 Wiesbaden | www.bib.bund.de

Direktor:
Prof. Dr. Norbert F. Schneider

Autorinnen & Autoren (alphabetisch):
PD Dr. Heiko Rüger, Dr. Nikola Sander, Dr. Thomas Skora

urn:nbn:de:bib-var-2018-044