Nr. 5 | 2022

BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG AKTUELL

Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB)

DIE ZUFRIEDENHEIT MIT DEM WEG ZUR ARBEIT

Wie hängt sie mit der Pendelsituation und dem Wohlbefinden zusammen? 3

ANALYSEN

Zensuserhebungen in Deutschland, Europa und weltweit: aktuelle Verfahren und Trends

In immer mehr EU-Ländern geht der Trend weg von der Volkszählung hin zu einem registerbasierten Zensus. Wie ist die Lage in Deutschland?

9

NACHGEFRAGT

Neues BiB-Forschungsprojekt: Wer sind die Geflüchteten aus der Ukraine in Deutschland?

Über die aus der Ukraine Geflüchteten ist wenig bekannt. Ein neues Projekt am BiB möchte dazu beitragen, die Datenlage zu verbessern.

13

PUBLIKATION

Gibt es veränderte Binnenwanderungsmuster durch die Corona-Pandemie?

Im ersten Jahr der Pandemie hat sich der seit 2014 zu beobachtende Suburbanisierungstrend in Deutschland weiter verstärkt.

15

Editorial

Ein hohes Ausmaß an räumlicher Mobilität kann Folgen für die Erwerbstätigen haben. Der erlebte Stress gerade beim täglichen Pendeln über längere Distanzen steht im Verdacht, sich nachteilig auf die psychische und körperliche Gesundheit sowie das soziale Leben auszuwirken. Damit stehen vorhandenen Vorteilen des Pendelns, wie etwa verbesserten Berufs- und Einkommenschancen, spezifische Belastungen gegenüber, die sowohl direkte als auch indirekte Folgen haben können. Eine wichtige Rolle dabei spielt die subjektive Zufriedenheit mit der Pendelsituation, da diese das Ausmaß abbildet, in dem die Erwartungen und Bedürfnisse der Pendelnden erfüllt werden. Inwiefern die Pendelzufriedenheit mit subjektivem Wohlbefinden zusammenhängt, untersucht ein Hauptbeitrag am Beispiel der Beschäftigten des Auswärtigen Dienstes. Die Befunde machen deutlich, dass bei Beschäftigten mit langen Pendelwegen die Zufriedenheit mit dem Pendeln sinkt und dies das subjektive Wohlbefinden reduzieren kann.

Ein weiterer Beitrag dieser Ausgabe untersucht vor dem Hintergrund des Zensus 2022, welche Möglichkeiten zur Zensuserhebung es grundsätzlich gibt, und welche Verfahren sowohl in anderen Ländern Europas als auch weltweit zum Einsatz kommen.

Die Redaktion

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung

Impressum

Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung – Ausgabe 5/2022 – 43. Jahrgang
Schriftleitung: Dr. Nico Stawarz
Redaktion: Bernhard Gückel
Redaktionsteam: Dr. Sebastian Klüsener, Dr. Elisabeth K. Kraus, Dr. Andreas Mergenthaler, Dr. Ralina Panova
Layoutkonzept: Ulrike Brunner
Lektorat: Britta Müller
Bildnachweise: Titelbild und Seite 3: © petair; Seite 9: © Mark Stay; Seite 13: © BiB
Dienstgebäude: Friedrich-Ebert-Allee 4, 65185 Wiesbaden
E-Mail: post@bib.bund.de
De-Mail: kontakt@bib-bund.de-mail.de
Internet: www.bib.bund.de
ISSN 1869-3458/URN:urn:nbn:de:bib-bfa0520221

„Bevölkerungsforschung Aktuell“ erscheint alle 2 Monate.
Die Publikation kann im Abonnement im PDF-Format bezogen werden.
Anmeldung für ein Abonnement bitte an bev-aktuell@bib.bund.de.
Die Online-Ausgabe ist auf der Homepage www.bib.bund.de als Download verfügbar.
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet (Bevölkerungsforschung Aktuell 5/2022 des Bundesinstituts für Bevölkerungsforschung). Belegexemplar erbeten.

DIE ZUFRIEDENHEIT MIT DEM WEG ZUR ARBEIT

WIE HÄNGT SIE MIT DER PENDELSITUATION UND DEM WOHLBEFINDEN ZUSAMMEN?

HEIKO RÜGER (BiB); STEFANIE HOHERZ (BiB)

Für viele Erwerbstätige ist der Weg zur Arbeit eine tägliche und zeitintensive Aktivität. Die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg wurde bisher allerdings nur selten erforscht, obwohl sich hiervon wichtige Erkenntnisse für Wissenschaft, Politik und Praxis erwarten lassen. Im Fokus dieses Beitrags steht daher die Zufriedenheit mit dem Pendeln zur Arbeit, welche mit einer eigens entwickelten Skala gemessen wurde. Zunächst wird der Einfluss zentraler äußerer Faktoren wie Verkehrsmittel oder Standort auf die Pendelzufriedenheit analysiert. Im Anschluss wird untersucht, wie die Pendelzufriedenheit mit dem subjektiven Wohlbefinden der Beschäftigten zusammenhängt.

Warum ist die Pendelzufriedenheit relevant?

Für viele Erwerbstätige ist das Pendeln zur Arbeit eine zeitintensive Aktivität, die täglich absolviert werden muss und das Leben der Menschen über viele Jahre hinweg bestimmen kann. In den letzten Jahrzehnten haben sich sowohl die Entfernung zum Arbeitsort sowie der Zeitaufwand, um dorthin zu gelangen, in Deutschland stetig erhöht (BiB 2018). Die bisherige Forschung weist darauf hin, dass viele Erwerbstätige mit ihrem Arbeitsweg unzufrieden sind, unter anderem mit der Dauer des Pendelns. So verdeutlichen verschiedene Studien, die das Pendeln mit anderen täglichen Aktivitäten vergleichen, dass das Pendeln am seltensten mit positiven Gefühlen und am häufigsten mit negativen Gefühlen in Verbindung gebracht wird (z. B. Kahneman et al. 2004).

Neben dem Familienleben kommt dem Erwerbsleben eine besondere Rolle für die Zufriedenheit und das Wohlbefinden von Menschen zu. Während zahlreiche Aspekte des Erwerbslebens in ihrer Wirkung auf das Wohlbefinden ausgiebig erforscht wurden, weiß man jedoch bisher wenig über die Auswirkungen des Pendelns. Dabei wird angenommen, dass sich die Zufriedenheit mit dem Pendeln auf die Zufriedenheit in anderen Lebensbereichen sowie auf die allgemeine Lebenszufriedenheit auswirkt (Chatterjee et al. 2020). Somit kann die Erforschung der Pendelzufriedenheit wichtige Ansatzpunkte für Politik sowie Stadt- und Verkehrsplanung bieten, etwa hinsichtlich des Gelingens der Verkehrswende (Ettema et al. 2011).

Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich der Beitrag mit den folgenden Forschungsfragen: Wie wirken sich die Länge der Pendelstrecke, die Verkehrsmittelwahl sowie der Wohnstandort auf die Pendelzufriedenheit aus? In welchem Zusammenhang steht die Pendelzufriedenheit mit anderen Indikatoren des subjektiven Wohlbefindens? Die Befunde basieren in Teilen auf Rüger et al. (2020), Kap. 9.

Mit welchen Daten werden die Forschungsfragen untersucht?

Datengrundlage ist die Studie „Leben und Arbeiten in Megacities“, die vom BiB in Kooperation mit dem Gesundheitsdienst des Auswärtigen Amts durchgeführt wurde (Rüger et al. 2020). Hierbei handelt es sich um eine einmalige Onlineerhebung unter allen Beschäftigten des Auswärtigen Dienstes im Februar und März 2019.

TAB. 1: Zusammensetzung der Skala zur Pendelzufriedenheit aus sieben Einzelaspekten und die entsprechenden Formulierungen im Fragebogen

ASPEKT DER PENDELZUFRIEDENHEIT	FRAGEFORMULIERUNG IM FRAGEBOGEN: „Wenn Sie einmal an den Arbeitsweg denken, den Sie mit dem genannten Verkehrsmittel zurücklegen: Wie bewerten Sie dann diesen Arbeitsweg hinsichtlich…“
ZEITAUFWAND	„… des Zeitaufwands, der benötigt wird, um zur Arbeitsstelle zu gelangen?“
KOMFORT	„… des Komforts (z. B. Annehmlichkeiten, Freude, Lärm, Luftverschmutzung)?“
GEDRÄNGE	„… überfüllter Straßen, Staus?“
ZUVERLÄSSIGKEIT	„…der Zuverlässigkeit, Vorhersehbarkeit der Reisezeit (z. B. beeinträchtigt durch Stau)?“
SICHERHEIT	„… der Sicherheit (Schutz vor Kriminalität)?“
UNFALLRISIKO	„… des Unfallrisikos?“
VERHALTEN DER ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMER	„… des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer?“

Anmerkung: Die Frageformulierungen beziehen sich auf Personen, die hauptsächlich mit dem Auto pendeln.
Für das Pendeln zu Fuß/mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden diese teils angepasst.

Insgesamt nahmen 2.250 Beschäftigte an der Befragung teil, was einer Rücklaufquote von 29,2 % entspricht. Die vorliegende Stichprobe ist deshalb interessant, da die Beschäftigten des Auswärtigen Dienstes sowohl beruflich als auch hinsichtlich der Mobilität besonders hohe Anforderungen erfahren. Sie werden alle drei bis vier Jahre zu neuen Standorten in der ganzen Welt entsandt, teilweise auch in Megacities mit mehr als 10 Millionen Einwohnern, was besondere Herausforderungen für das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz mit sich bringen kann. Die Erhebung bietet umfangreiche Informationen zu verschiedenen Aspekten des Arbeitswegs sowie zu unterschiedlichen Indikatoren des subjektiven Wohlbefindens. Dafür wurden überwiegend standardisierte, wissenschaftlich gebräuchliche Erhebungsinstrumente verwendet (Näheres siehe Rüger et al. 2020).

Wie wurde die Zufriedenheit mit dem Pendeln erfasst?

Im Rahmen der Studie wurde eine eigene Skala für die Messung der Pendelzufriedenheit entwickelt. Erhoben wurde die kognitive bzw. evaluative Dimension der Pendelzufriedenheit. Diese lässt sich als das Ausmaß verstehen, in dem die Erwartungen und Bedürfnisse der Pendelnden durch das Pendeln erfüllt werden. Dafür konnten die Befragten die Zufriedenheit mit ihrem typischen Arbeitsweg anhand von sieben Einzelaspekten bewerten: Zeitaufwand, Komfort, Gedränge, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Unfallrisiko und das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden (siehe Tab. 1). Die Einzelaspekte wurden in einem Mittelwertindex mit dem Wertebereich von „1 – sehr schlecht“ bis „5 – sehr gut“ zusammengefasst, welcher die Gesamtzufriedenheit mit dem täglichen Arbeitsweg abbildet. Alle Einzelfaktoren hängen stark mit der Gesamtzufriedenheit zusammen, wobei die Aspekte „Gedränge“ und „Zuverlässigkeit“ diese

am stärksten beeinflussen, während die Aspekte „Sicherheit“ und „Zeitaufwand“ einen geringeren Einfluss haben. Die durchschnittliche Pendelzufriedenheit beträgt 3,4 von 5 Skalenpunkten, wobei sich in unserer Stichprobe keine Unterschiede zwischen Frauen und Männern zeigen.

Die Pendeldauer unterscheidet sich deutlich nach Wohnstandort und Verkehrsmittel

Für die Befragten unserer Studie beträgt der typische einfache Arbeitsweg durchschnittlich 28,6 Minuten und es werden im Schnitt 8,2 Kilometer zurückgelegt. Dementsprechend verbringen die Befragten täglich fast eine Stunde auf dem Weg von und zu ihrer Arbeitsstelle.

Im Vergleich dazu benötigten beispielsweise Erwerbstätige in den EU-Mitgliedsstaaten im Jahr 2019 mit durchschnittlich 25 Minuten etwas weniger Zeit für den einfachen Arbeitsweg (Eurostat 2019). Deutliche Unterschiede in den Pendeldauern lassen sich in den erhobenen Daten zwischen den Wohnstandorten finden. Die längsten durchschnittlichen Pendeldauern haben Beschäftigte in New York mit 46 Minuten sowie in Bonn und Teheran mit jeweils 43 Minuten, während Beschäftigte in Ankara (19 Minuten), Bukarest (17 Minuten) und Moskau (14 Minuten) im Durchschnitt die wenigste Zeit für den Weg zur Arbeit aufwenden.

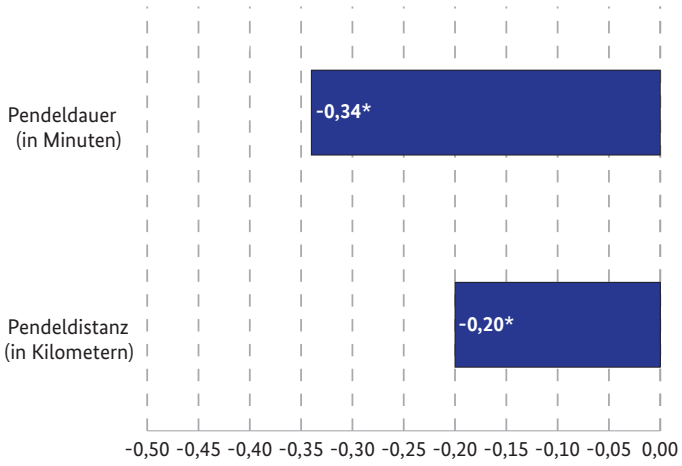
Neben dem Wohnstandort unterscheidet sich die Pendeldauer vor allem nach dem genutzten Verkehrsmittel. Die längste Pendeldauer von durchschnittlich 44 Minuten haben Beschäftigte, die öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn nutzen. Diese verwenden rund 26 % der Beschäftigten. Die zweitlängste Pendeldauer von etwa 28 Minuten gaben Befragte an, die mit dem eigenen Auto (oder Motorrad) zur Arbeit fahren (42 % der Beschäftigten). Beschäftigte, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad – den so genannten aktiven Formen des Pendelns – den größten Teil der Strecke zurücklegen, haben eine durchschnittliche Pendeldauer von 22 bzw. 17 Minuten. Insgesamt gehen 19 % der Beschäftigten zu Fuß zur Arbeit und 13 % nutzen das Fahrrad.

Beschäftigte mit langen Pendelwegen sind am unzufriedensten

Aus der Forschung ist bekannt, dass mit zunehmender Entfernung zum Arbeitsort und höherem Zeitaufwand für das Pendeln die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg abnimmt (Chatterjee et al. 2020). Dieser Zusammenhang zeigt sich auch in unseren Daten (siehe Abb. 1): Je länger die Pendeldauer (in Minuten), desto unzufriedener sind die Befragten mit ihrem Arbeitsweg. Zudem wird deutlich, dass die Zufriedenheit mit dem Pendeln umso geringer ausfällt, je weiter der Arbeitsort (in Kilometern) vom Wohnort entfernt liegt.

Neben der Erklärung, dass für weitere Strecken häufig mehr Zeit benötigt wird, könnte ein weiterer Grund für diesen Befund sein, dass für weite Strecken auf Verkehrsmittel zurückgegriffen werden muss, die mit einer geringeren Pendelzufriedenheit einhergehen (siehe unten).

ABB. 1: Zusammenhang der Pendelzufriedenheit mit Pendeldauer und Pendeldistanz (Korrelationskoeffizienten)



Quelle: Studie „Leben und Arbeiten in Megacities“ (2019), eigene Berechnungen.
Anmerkung: * zeigt an, ob der Zusammenhang zwischen den Variablen statistisch signifikant ist (auf dem 1 %-Niveau).

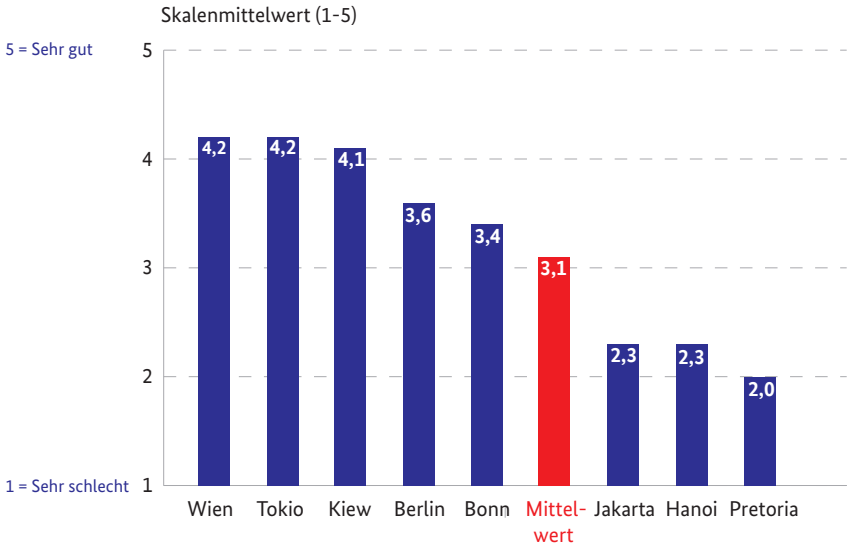
Weitere Aspekte des Pendelkontextes spielen eine Rolle für die Pendelzufriedenheit

In der Forschung wird ebenfalls der Einfluss von Merkmalen der Umgebung bzw. der baulichen Umwelt für die Pendelzufriedenheit untersucht (Chatterjee et al. 2020). Der Wohnort wird dabei häufig stellvertretend für die Umgebung verwendet, in der das Pendeln stattfindet. Wir finden ebenfalls teils deutliche Unterschiede für die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg zwischen den Wohnstandorten. Dabei geben die Entsandten in Wien mit rund 4,2 Skalenpunkten (von maximal 5 Punkten) die höchste Pendelzufriedenheit an, Entsandte in Pretoria mit rund 2,0 Punkten die niedrigste (siehe Abb. 2). Auch wenn sich allgemein zeigt, dass in Standorten mit längerer durchschnittlicher Pendeldauer die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg geringer ausfällt, gibt es einige Ausnahmen. Bemerkenswert ist beispielsweise, dass Beschäftigte in Berlin trotz einer sehr langen durchschnittlichen Pendeldauer (40 Minuten) eine überdurchschnittlich hohe Gesamtzufriedenheit mit dem Arbeitsweg aufweisen (3,6 von 5 Punkten). Dies verweist darauf, dass auch andere Aspekte des Pendelns für die Zufriedenheit mit dem Pendeln relevant sind, wie beispielsweise das Unfallrisiko oder das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden.

Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel und aktiv Pendelnde sind zufriedener als Auto-Pendelnde

Ein weiterer Befund ist, dass sich die Pendelzufriedenheit je nach Verkehrsmittel unterscheidet (siehe Abb. 3). Dafür werden geschätzte Mittelwerte berechnet, die berücksichtigen, dass die verschiedenen Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Pendeldauern einhergehen. Beschäftigte, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen, berichten demnach mit 3,8 Skalenpunkten die höchste Zufriedenheit. Es folgen Personen, die den Weg zur Arbeit zu Fuß (3,6) oder mit dem Fahrrad (3,5) zurücklegen. Am unzufriedensten sind die Auto- und Motorradfahrenden mit einem Skalenwert von 3,0. Damit weichen die Befunde von denen der bisherigen Forschung ab. Hier zeigt sich, dass Pendelnde, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, im Allgemeinen zufriedener sind als diejenigen, die mit dem Auto fahren oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen (Chatterjee et al. 2020). Eine Erklärung könnte sein, dass in Ballungsräumen mit einer hohen Verkehrsdichte und einem vergleichsweise gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem – wie sie in unserer Stichprobe überwiegend vorliegen – die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver und die Zufriedenheit der so Pendelnden höher ausfällt.

ABB. 2: Durchschnittliche Pendelzufriedenheit, nach ausgewählten Standorten (Mittelwerte)

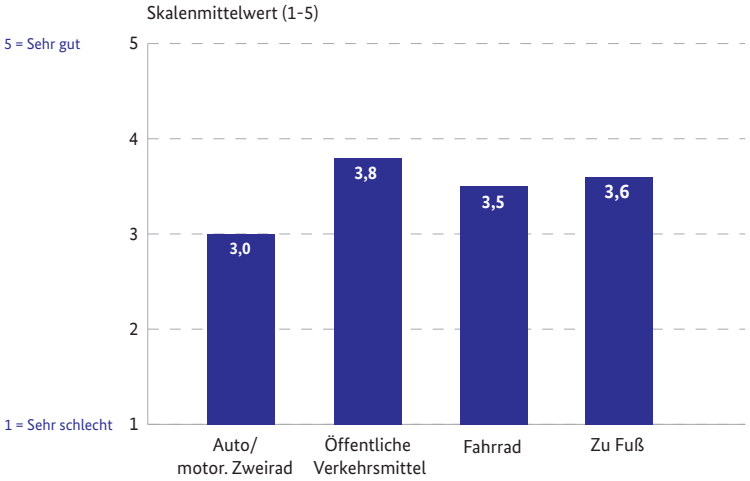


Quelle: Studie „Leben und Arbeiten in Megacities“ (2019), eigene Berechnungen.
Anmerkung: Aus Gründen des Datenschutzes können allgemein nur Ergebnisse von Standorten mit mindestens 15 Beschäftigen berichtet werden. Bei den berichteten Standorten handelt es sich um eine Auswahl. Weitere Ergebnisse finden sich in Rüger et al. 2020.

Je höher die Pendelzufriedenheit, desto besser das subjektive Wohlbefinden

In der Forschung wird davon ausgegangen, dass das Pendeln verschiedene Aspekte des

ABB. 3: Durchschnittliche Pendelzufriedenheit, nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel (geschätzte Mittelwerte, unter Kontrolle der Pendeldauer)



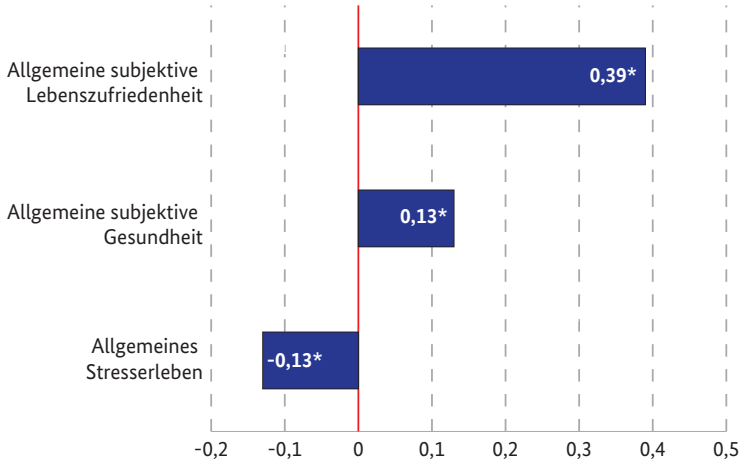
Quelle: Studie „Leben und Arbeiten in Megacities“ (2019), eigene Berechnungen.
Anmerkung: Alle Mittelwertunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln sind statistisch signifikant (auf dem 1 %-Niveau), mit Ausnahme zwischen „zu Fuß“ und „Fahrrad“.

Wohlbefindens beeinflussen kann, sowohl kurz- als auch langfristig (Chatterjee et al. 2020). Dabei wird unter anderem angenommen, dass sich die Zufriedenheit mit dem Pendeln etwa auf die Stimmung am Arbeitsplatz und die Arbeitszufriedenheit auswirkt (so genannte „Spillover“-Effekte), was wiederum das subjektive Wohlbefinden beeinflusst. Im Folgenden wird der Zusammenhang zwischen der Pendelzufriedenheit und drei zentralen Aspekten des Wohlbefindens untersucht (siehe Abb. 4). Zunächst zeigt sich ein starker positiver Zusammenhang zwischen der Pendelzufriedenheit und der allgemeinen subjektiven Lebenszufriedenheit. Demgegenüber fällt die Beziehung zwischen der Pendelzufriedenheit und der allgemeinen subjektiven Gesundheit sowie dem allgemeinen Stresserleben schwächer aus. Insgesamt lässt sich jedoch feststellen: Je zufriedener die Beschäftigten mit ihrem Arbeitsweg sind, desto besser sind ihre Lebensqualität und ihr Gesundheitszustand im Allgemeinen, und desto weniger sind sie gestresst. Dies deckt sich mit dem Stand der Forschung, wo ebenfalls positive Zusammenhänge zwischen der Zufriedenheit mit dem Pendeln und der allgemeinen subjektiven Lebenszufriedenheit und dem Gesundheitszustand gefunden wurden.

Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass der Kontext, in dem das Pendeln stattfindet, die Zufriedenheit mit dem Pendeln beeinflussen kann, was entsprechende Längsschnittstudien bestätigt (vgl. Chatterjee et al. 2020). Gute Bedingungen für Pendelnde wie in Wien oder Tokio könnten als Vorbild für andere Städte dienen. Zudem zeigt sich: Je höher die Pendelzufriedenheit ausfällt, desto besser ist das subjektive Wohlbefinden. Die Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg ist positiv mit dem Zu-Fuß-Gehen und dem Radfahren zur Arbeit (in Städten auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln) und negativ mit der Dauer des

ABB. 4: Zusammenhang der Pendelzufriedenheit mit Aspekten des Wohlbefindens (Korrelationskoeffizienten)



Quelle: Studie „Leben und Arbeiten in Megacities“ (2019), eigene Berechnungen.
Anmerkung: * zeigt an, ob der Zusammenhang zwischen den Variablen statistisch signifikant ist (auf dem 1 %-Niveau).

Arbeitsweges verbunden. Dies legt nahe, dass aktives Pendeln und kürzere Arbeitswege nicht nur für die bereichsspezifische Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg, sondern auch für das subjektive Wohlbefinden insgesamt von Vorteil sind (vgl. Rüger/Stawarz 2020).

Die verschiedenen Aspekte der Pendelzufriedenheit sollten daher stärker als bisher in Maßnahmen Berücksichtigung finden, um das Wohlbefinden der Erwerbstätigen zu verbessern. Die verwendete Stichprobe von Beschäftigten des Auswärtigen Dienstes stellt eine spezielle Gruppe dar. Dennoch dürften die Ergebnisse auch auf andere Erwerbstätige übertragbar sein, wie die Tatsache zeigt, dass sie weitgehend mit dem Forschungsstand übereinstimmen. Die berichteten Ergebnisse beruhen, wie ein Großteil der bestehenden Forschung, auf Querschnittsdaten. Daher besteht Unsicherheit hinsichtlich der Frage von Ursache und Wirkung. So ist es denkbar, dass die Beziehungen in beide Richtungen verlaufen. Es wäre daher wünschenswert, die zur Messung der Pendelzufriedenheit verwendete Skala in anderen Erhebungen zu verwenden, insbesondere in solchen, die auf bevölkerungsrepräsentativen Stichproben beruhen und im Längsschnitt angelegt sind.

LITERATUR

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg.) (2018): Pendelmobilität in Deutschland. Policy Brief, Oktober 2018.

Chatterjee, Kiron; Chng, Samuel; Clark, Ben; Davis, Adrian; De Vos, Jonas; Ettema, Dick; Handy, Susan; Martin, Adam; Reardon, L. (2020): Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research. In: Transport Reviews 40: 5-34.

Ettema, Dick; Gärling, Tommy; Eriksson, Lars; Friman, Margareta; Olsson, Lars E.; Fujii, Satoshi (2011): Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool. In: Transportation Research Part F 14: 167-175.

Eurostat (2019): Persons in employment by commuting time, educational attainment level and degree of urbanisation, online https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-eurostat-news/-/ddn-20201021-2

Kahneman, Daniel; Krueger, Alan B.; Schkade, David A.; Schwarz, Norbert; Stone, Arthur A. (2004): A survey method for characterizing daily life experience: The day reconstruction method. In: Science 306: 1776-1780.

Rüger, Heiko; Fliege, Herbert; Hoherz, Stefanie; Bellinger, Maria M.; Schneider, Norbert F. (2020): Leben und Arbeiten in Megacities. Einfluss der Lebensbedingungen auf Lebensqualität, Stresserleben und Arbeitszufriedenheit von Beschäftigten im Auswärtigen Amt. Wiesbaden: BiB.

Rüger, Heiko; Stawarz, Nico (2020): Gesundheitliche und soziale Auswirkungen arbeitsbedingter räumlicher Mobilität: ein Forschungsüberblick. In: Knieps, Franz; Pfaff, Holger (Hrsg.): Mobilität – Arbeit – Gesundheit. BKK Gesundheitsreport 2020. Berlin: MWV: 236-246.

ZENSUSERHEBUNGEN IN DEUTSCHLAND, EUROPA UND WELTWEIT

AKTUELLE VERFAHREN UND TRENDS

ELKE LOICHINGER (BiB); ALINA BRINCKER (BiB)

Haushaltsbefragung sowie Gebäude- und Wohnungszählung im Rahmen des Zensus 2022 sind fast abgeschlossen. Nun werden die erhobenen Daten geprüft, bereinigt und weiterverarbeitet. Erste Ergebnisse werden im Herbst 2023 erwartet. In Deutschland wurde in dieser Zensusrunde zum letzten Mal das Verfahren des registergestützten Zensus angewandt. Ab 2031 soll ein rein registerbasiertes Verfahren eingesetzt werden. Dieser Beitrag befasst sich mit Zensuserhebungen in Deutschland, Europa und der Welt: Welche Erhebungsverfahren gibt es? Was sind ihre Vor- und Nachteile? Welche Trends lassen sich erkennen?

Bei einem Zensus werden üblicherweise die Einwohnerzahl und Merkmale wie Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit sowie Wohn-, Bildungs- und Erwerbssituation der Bevölkerung erfasst. Der konkrete Fragenkatalog unterscheidet sich allerdings stark zwischen einzelnen Ländern. Die mittels Zensus erhobenen Daten bilden eine wichtige Grundlage für politische Abläufe und planerische Entscheidungen. So ist zum Beispiel in Deutschland die amtliche Einwohnerzahl Voraussetzung für die Einteilung der Wahlkreise und die Stimmenverteilung im Bundesrat. Informationen über Wohnraum, Bildungsstand und Erwerbsleben geben Auskunft über den zukünftigen Bedarf an Wohnungen, Bildungs- oder Alterseinrichtungen. Die Zensusdaten können auch Ausgangspunkt für die Verteilung von Fördermitteln sein, im Fall von Deutschland zum Beispiel im Rahmen des Länderfinanzausgleichs und des kommunalen Finanzausgleichs. Auf europäischer Ebene werden die Einwohnerzahlen zum Beispiel für die Ermittlung der Verteilung der Sitze im Europaparlament benötigt.

Mit der Durchführung eines Zensus kommt Deutschland auch einer Verordnung der Europäischen Union nach. Diese verpflichtet die Mitgliedsstaaten, alle zehn Jahre auf der Grundlage von nationalen Zensuserhebungen umfassende Bevölkerungsdaten zu ermitteln (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021). Dabei kommen in den einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedliche Verfahren zum Einsatz.

Welche Möglichkeiten der Zensuserhebung gibt es?

Zensusdaten können grundsätzlich mit drei unterschiedlichen Verfahren erhoben werden: einer Volkszählung, einem registergestützten oder einem rein registerbasierten Zensus.

Die Volkszählung ist die traditionelle Methode, bei welcher die Daten durch persönliche Befragungen der gesamten Bevölkerung erhoben werden. Dies ist mit einem sehr hohen Kostenaufwand in der Vorbereitung, Erhebung und Nachbereitung der Daten verbunden. Zudem gehen Volkszählungen mit einer hohen zeitlichen Belastung für die Bevölkerung und die Verwaltung einher. Eine teilweise Entlastung kann durch eine elektronische Erfassung – Online-Befragung oder den Einsatz von Laptops und Tablets durch die Interviewerinnen und Interviewer – in Ergänzung zu oder an Stelle einer papierbasierten Befragung erreicht werden (UNECE 2014).

Im Unterschied dazu ist beim rein registerbasierten Zensus keine Befragung der Bevölkerung nötig und auch die Verwaltung wird entlastet. Die gesamte Datenmenge wird aus bereits vorhandenen Quellen wie den Melderegistern und themenbezogenen Registern, beispielsweise zu Bildungsabschlüssen und Arbeitsmarktbeteiligung, zusammengetragen. Die Verringerung des Erhebungsaufwands bringt die grundsätzliche Möglichkeit mit sich, einen Zensus zu jedem gewünschten Zeitpunkt durchzuführen, was zu einer deutlichen Verbesserung der Aktualität der abgefragten Bevölkerungsmerkmale führt. Ein Nachteil ist, dass nur Merkmale erfasst werden können, für die Informationen in den Registern vorliegen. Bei einer Volkszählung können dagegen Daten für zusätzliche Merkmale erhoben werden.

Das Verfahren des registergestützten Zensus stellt eine Kombination aus den beiden zuvor genannten Vorgehensweisen dar. Der Großteil der Daten stammt aus Verwaltungsregistern und themenbezogenen Registern und muss nicht mehr erfragt werden. Diese Datengrundlage wird durch eine Stichprobe an Haushaltsbefragungen ergänzt. Dies dient dazu, fehlerhafte Daten zu korrigieren und zusätzliche Informationen zu erheben, die nicht in Registern vorliegen (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021).

Die Bereitstellung von Daten durch Verwaltungsregister senkt die finanziellen Kosten des registergestützten Zensus gegenüber der Methode der traditionellen Volkszählung um etwa die Hälfte. Ein weiterer Vorteil ist der zunehmende Umstieg auf Online-Befragungen für die Haushaltsbefragungen. Hier können weitere Kostenersparnisse erreicht und gleichzeitig Ressourcen eingespart werden. Die größten Kostenvorteile ergeben sich jedoch durch einen kompletten registerbasierten Zensus, da die Kosten im Verhältnis zum registergestützten Modell nochmals um bis zu 90 % sinken (Söllner und Körner 2022).

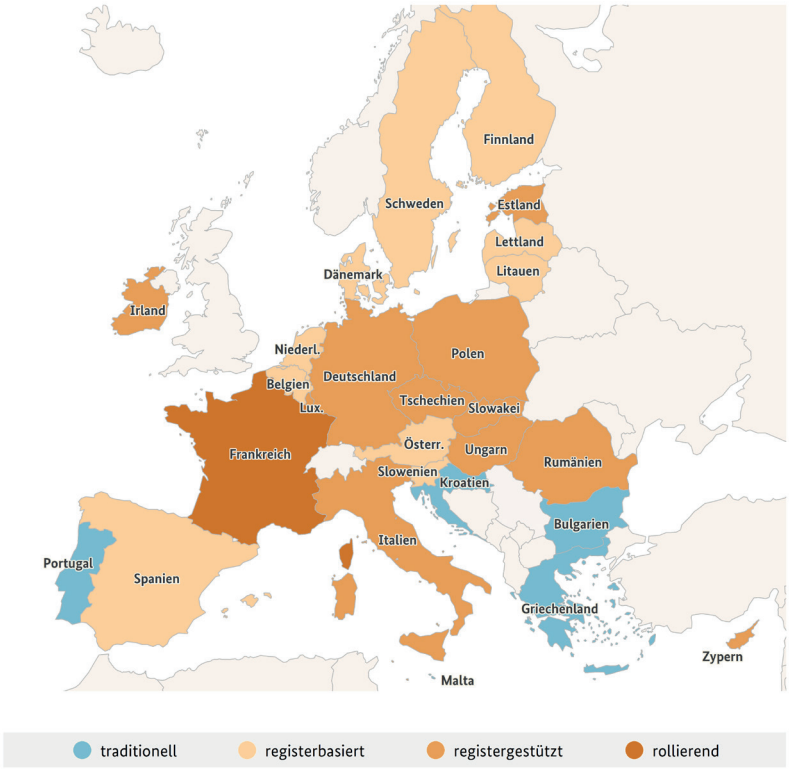
Wie der Zensus im Jahr 2011 ist auch der aktuelle Zensus in Deutschland registergestützt, d. h. Informationen aus den Melderegistern stellen die Grundlage zur Ermittlung der Einwohnerzahl als auch ausgewählter demografischer Merkmale dar. Zudem wird ergänzend eine Haushaltsstichprobe erhoben, welche etwas mehr als 10 % der Bevölkerung umfasst. Für die Befragung der Haushalte wird vor allem auf Online-Fragebögen gesetzt. Dies spart Zeit für die Befragten und die Ergebnisse können schneller verfügbar gemacht werden. Die Ausnahme bilden Gemeinschaftsunterkünfte und Wohnheime, deren Bewohnerinnen und Bewohner komplett durch eine Befragung erfasst werden. Für diese wird eine Vollerhebung durchgeführt, da die Meldedaten dieser Personengruppe aufgrund häufiger Umzüge oftmals fehlerhaft sind (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021). Auch die Besitzerinnen und Besitzer von Eigentumswohnungen und Wohngebäuden werden vollständig befragt, da hierfür keine flächendeckenden Register existieren.

Trends in der Bevölkerungszählung auf europäischer Ebene und weltweit

Im europäischen Vergleich lässt sich seit der Zensuserhebungsrunde um das Jahr 2000 eine Entwicklung von der traditionellen Methode der Volkszählung hin zu einem registerbasierten Zensus beobachten. Die Mehrheit der Länder führte zu diesem Zeitpunkt noch eine Volkszählung durch. Allerdings läuteten bereits fünf Länder, darunter Belgien und die Schweiz, mit der Umstellung auf einen registergestützten Zensus den Übergang zu einem registerbasierten Zensus ein. Mit Dänemark, Finnland und Norwegen führten in dieser Zensusrunde gerade mal drei Länder einen registerbasierten Zensus durch. Darunter kann Dänemark als Vorreiter gesehen werden, weil es bereits im Jahr 1981 als erstes Land der Welt einen registerbasierten Zensus umsetzte (UNECE 2014).

Bei der Zensuserhebungsrunde um das Jahr 2010 führte die Mehrheit der europäischen Länder immer noch eine traditionelle Volkszählung durch. Neben Deutschland stiegen jedoch weitere Länder auf ein registergestütztes System um

ABB. 1: Zensuserhebungsverfahren in den Mitgliedsstaaten der EU27 (Stand: September 2022)



Quelle: UNECE (2022). Kartengrundlage: ©EuroGeographics und UN-FAO.
Kartenbearbeitung: Harun Sulak.

und Österreich führte einen rein registerbasierten Zensus ein. Ein besonderes Verfahren wird in Frankreich angewendet, wo seit dem Jahr 2004 ein „rollierender Zensus" als alternativer Ansatz der traditionellen Volkszählung durchgeführt wird: Statt einer einmaligen Erhebung im Jahrzehnt werden seitdem jährlich kleine Datenmengen erhoben, die für die Auskunft über die Gesamtbevölkerung zusammengefasst werden.

Wird der europäische Vergleich auf die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verengt, so zeigt sich ebenfalls ein deutlicher Trend hin zu registerbasierten Verfahren: Nur fünf Länder führen in der aktuellen Zensusrunde noch eine traditionelle Volkszählung durch, während 10 Länder auf einen rein registerbasierten Zensus setzen und 11 Länder das kombinierte Verfahren eines registergestützten Zensus anwenden (siehe Abb. 1).

Die weltweit dominierende Form der Zensuserhebung ist nach wie vor die Volksbefragung, wenn auch eine Entwicklung weg von einer rein papierbasierten Variante hin zu einer mit Laptop oder Tablet unterstützten Erhebung klar erkennbar ist (Mrkić 2020). Die Verfügbarkeit von aktuellen Bevölkerungszahlen und -merkmalen ist global von großer Bedeutung, etwa um die Umsetzung internationaler politischer Ziele im Bereich nachhaltiger Entwicklung bewerten zu können. Darüber hinaus sind Zensuserhebungen eine wichtige Datengrundlage für Bevölkerungsprognosen. Daher sprechen sich die Vereinten Nationen für regelmäßige nationale Zensuserhebungen aus, die mindestens alle 10 Jahre durchgeführt werden sollen (Eurostat 2022). In der momentanen Zensusrunde werden bis Ende 2022 zusammengenommen rund 94 % der Weltbevölkerung durch nationale Zensus erfasst sein (UNSD 2022).

Der Einfluss von COVID-19 und der weitere Ausblick

Die Pandemie sorgte in vielen Ländern für eine zeitliche Verzögerung der aktuellen Zensusrunde, da die Durchführung von persönlichen Bevölkerungsbefragungen ein gesundheitliches Risiko darstellte. Die Ergebnisse einiger nationaler Zensuserhebungen werden daher erst im Jahr 2024 bereitgestellt werden können. In Deutschland spielte eine Rolle, dass Vorbereitungsarbeiten zum Zensus unter Pandemiebedingungen stark eingeschränkt waren und Beschäftigte von Kommunen und statistischen Ämtern zur personellen Unterstützung der Gesundheitsämter eingesetzt wurden (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021). Die Pandemie kann allerdings als Katalysator für die Einführung eines rein registerbasierten Zensus gesehen werden, denn Länder mit einem registerbasierten Zensus und damit ohne Abhängigkeit von Bevölkerungsbefragungen mussten ihren Zensus seltener verschieben (UNSD 2022).

Die Einführung eines registerbasierten Zensus ist zugleich auch die Voraussetzung für eine flexiblere Reaktion auf den zukünftig weiter steigenden nationalen und internationalen Datenbedarf. Durch einen registerbasierten Zensus können detaillierte Bevölkerungsdaten kostengünstiger und aktueller bereitgestellt werden, als dies etwa durch klassische Verfahren der Bevölkerungsfortschreibung möglich ist. Dies ist auch mit Blick auf eine geplante Rahmenverordnung der Europäischen Kommission relevant. Auf Grundlage dieser wären die EU-Mitgliedsstaaten ab dem Jahr 2024 verpflichtet, jährlich detaillierte Bevölkerungszahlen zu liefern (Söllner und Körner 2022).

Das Statistische Bundesamt arbeitet aktuell darauf hin, dass der für 2031 geplante Zensus in Deutschland vollständig registerbasiert ablaufen wird. Diese Umstellung ist hochkomplex und erfordert eine lange Vorbereitungszeit. Für einen vollständig auf Registerdaten beruhenden Zensus müssen bestehende Register angepasst und fehlende Register aufgebaut werden – darunter zum Beispiel ein Gebäude- und Wohnungsregister (Söllner und Körner 2022). Zudem müssen sowohl die Vorbereitungen zum Zensus als auch die tatsächliche Durchführung gesetzlich geregelt werden, um etwa Details wie die Erhebungsmerkmale oder die Kostenverteilung genau festzulegen. Eine wichtige rechtliche Voraussetzung wurde bereits durch ein im Mai 2021 verabschiedetes Gesetz geschaffen, welches die Erprobung von registerbasierten Verfahren in den nächsten Jahren ermöglicht.

LITERATUR

Eurostat (2022): The 2021 population and housing censuses in the EU. https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-catalogues/-/ks-09-21-344

Mrkić, Srdjan (2020): The 2020 Round of Population and Housing Censuses: An Overview. In: Statistical Journal of the IAOS, 36 (1): 35-42.

Söllner, René; Körner, Thomas (2022): Der Registerzensus: Ziele, Anforderungen und Umsetzungsansätze. In: WISTA – Wirtschaft und Statistik, 74 (4): 13-24.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2021): Zensus 2022. https://www.zensus2022.de/DE/Was-ist-der-Zensus/_inhalt.html

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (2014): Measuring population and housing. Practices of UNECE countries in the 2010 round of censuses. Genf, New York.

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (2022): Plans and practices of UNECE countries for the population and housing censuses of the 2020 round. https://statswiki.unece.org/display/censuses/Censuses+of+the+2020+round

United Nations Statistics Division (UNSD) (2022): Demographic and social statistics. https://unstats.un.org/unsd/demographic-social/census/#monitoring

Prof. Dr. Katharina Spieß und Dr. Andreas Ette im Interview mit BEVÖLKERUNGS**FORSCHUNG** *AKTUELL*

Geflüchtete aus der Ukraine in Deutschland

Seit Beginn der russischen Invasion in die Ukraine am 24. Februar 2022 ist ein Drittel der Bevölkerung aus seiner Heimat geflohen. Das Flüchtlingskommissariat der Vereinten Nationen geht davon aus, dass fast 7,0 Millionen Menschen innerhalb der Ukraine vertrieben wurden und weitere 7,4 Millionen Ukrainerinnen und Ukrainer das Land verlassen haben. In Deutschland sind seit Beginn des Krieges ca. 1 Millionen geflüchtete Menschen aus der Ukraine registriert worden, womit Deutschland nach Polen das mittlerweile wichtigste Aufnahmeland ist.

Bisher ist wenig darüber bekannt, wer aus der Ukraine nach Deutschland geflohen ist. Wie sah das bisherige Leben der Geflüchteten aus, welches sie aufgrund des Krieges aufgeben mussten? Welche Perspektiven sehen sie für ihre Zukunft? Zur Beantwortung dieser Fragen hat das BiB zusammen mit dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, dem Forschungszentrum des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge sowie dem Sozio-oekonomischen Panel am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung Berlin ein neues Forschungsprojekt gestartet. Im Interview geben Prof. Dr. C. Katharina Spieß und Dr. Andreas Ette, die beiden verantwortlichen Projektleitenden am BiB, Einblicke in Ziele und Methodik des Projekts.

Welchen Erkenntnisgewinn erhoffen Sie sich von den Befunden des neuen Projekts?

Katharina Spieß: Der Krieg Russlands gegen die Ukraine hat zu einer der größten Flüchtlingsbewegungen Europas seit Mitte des 20. Jahrhunderts geführt. Angesichts dieses aktuellen Migrationsgeschehens benötigen wir eine belastbare Datenbasis über die Menschen, die nach Deutschland kommen. Ein Grund hierfür ist, dass sich Erkenntnisse aus den Analysen früher Fluchtbewegungen nur teilweise auf die aktuelle Situation übertragen lassen. Wir brauchen Daten über die Fluchtumstände der Menschen, ihre Motive und Zukunftspläne, um ihnen gute Lebensbedingungen und Schutz in Deutschland zu ermöglichen. Gleichzeitig benötigt die Politik fundierte Daten, um den Geflüchteten Perspektiven für eine Integration in Deutschland zu ermöglichen, aber auch, um die Ukraine im Fall der Rückkehr dieser Menschen zu unterstützen.

Prof. Dr. Katharina Spieß

Dr. Andreas Ette

Welche Merkmale der Geflüchteten sollen erhoben werden?

Andreas Ette: Relevant sind Daten aus vielen verschiedenen Lebensbereichen der Menschen. Um den Geflüchteten etwa Perspektiven auf dem deutschen Arbeitsmarkt zu schaffen, benötigen wir beispielsweise Informationen zu ihren Bildungs- und Berufsqualifikationen sowie zu vorhandenen Sprachkenntnissen. Informationen über den sozialen und ökonomischen Hintergrund der Geflüchteten geben Einblick in bestehende Hilfe- und Unterstützungsbedarfe. Wir fragen ebenso nach bestehenden Kontakten und Netzwerken zu bereits vor dem Krieg in Deutschland lebenden Menschen. Denn private Kontakte sind für Geflüchtete wichtige Informationsquellen und stellen oftmals Ressourcen für ein Ankommen in Deutschland zur Verfügung.

Angesichts der großen Zahl von Frauen, Kindern und Jugendlichen unter den Geflüchteten spielen aber auch die Familienbeziehungen eine wichtige Rolle. Viele Familien wurden durch den Krieg getrennt. Gerade die Kinder und Jugendlichen benötigen Unterstützung, um weiterhin in einer Kita gefördert zu werden, schulische oder berufliche Ausbildungen fortsetzen zu können sowie Perspektiven für den weiteren Lebenslauf zu entwickeln.

Die verschiedenen Forschungsperspektiven der vier beteiligten Partnerorganisationen ergänzen sich sehr gut. Während die einen beispielsweise viel Expertise zur Arbeitsmarktbeteiligung von Geflüchteten oder den Auswirkungen von Flucht auf die gesundheitliche Situation einbringen, ergänzt das BiB durch seine Expertise zu Familienbeziehungen, Bildung und der Dynamik internationaler Migrationsprozesse im Kontext von Flucht.

Wie werden die Daten erhoben und wie groß ist die befragte Gruppe?

Andreas Ette: Die Befragung basiert auf einer zufallsbasierten Stichprobe. Dafür wurden in einem ersten Schritt über das Ausländerzentralregister circa 100 Gemeinden in Deutschland zufällig ausgewählt. In einem zweiten Schritt erfolgte auf Grundlage der Daten der Einwohnermelderegister die zufällige Ziehung einer Stichprobe von Geflüchteten im Alter zwischen 18 und 70 Jahren. Die Personen wurden anschließend mit Bitte um Teilnahme an der Befragung postalisch kontaktiert. Die Befragung selbst führt das Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) mittels eines Online-Fragebogens durch. Alternativ hat aber jede kontaktierte Person auch die Möglichkeit, einen Papierfragebogen auszufüllen.

Die erste Befragungswelle findet seit August statt und soll im Oktober abgeschlossen werden. Es konnten bis Ende September bereits über 10.000 Ukrainerinnen und Ukrainer befragt werden, welche sich fast alle bereiterklärt haben, an weiteren Befragungswellen teilzunehmen. Die gleichen Personen sollen dann bereits ab Januar 2023 erneut befragt werden, um die weitere Entwicklung der persönlichen Lebensumstände besser verstehen zu können.

Bei den Zahlen zu den Geflüchteten bestanden von Anfang an gewisse Unsicherheiten. Zwischenzeitlich gibt es aber Berichte, wonach die nach Deutschland Geflohenen relativ schnell wieder in die Ukraine zurückgereist sind. Für Wiederholungsbefragungen ständen diese Personen dann möglicherweise nicht mehr zur Verfügung. Wie haben Sie dieses Problem methodisch gelöst?

Andreas Ette: Die Rückkehr der Geflüchteten ist in erster Linie kein methodisches Problem. Vielmehr ist es die Entscheidung jeder einzelnen Person, genau dort zu leben, wo für einen selbst als auch die weiteren Familienangehörigen die besten Lebenschancen bestehen. Deutschland bietet diesen Menschen Schutz und die mögliche Rückkehr von Geflüchteten ist für die Zukunft der Ukraine von zentraler Bedeutung.

In den ersten Wochen nach Kriegsbeginn lagen in der Tat nur wenige belastbare Daten über die Geflüchteten vor. Grund ist, dass sich die Europäischen Mitgliedsstaaten erstmals dazu entschlossen haben, die Aufnahme der Geflüchteten über eine europäische Richtlinie zu organisieren, welche bereits im Jahr 2001 genau für solche Fälle eingeführt wurde. Diese Richtlinie hat den Schutz und die Aufnahme der Ukrainerinnen und Ukrainer in den Mitgliedsstaaten deutlich vereinfacht, aber zu Beginn zu einigen Unsicherheiten bei der Registrierung geführt. Die Rückkehr der Geflüchteten in die Ukraine wird bisher vermutlich überschätzt. Wir stellen bei unserer Befragung fest, dass nur ein vergleichsweise kleiner Teil unserer postalischen Anschreiben nicht zugestellt werden kann. Die in Deutschland registrierten Ukrainerinnen und Ukrainer leben somit zum überwiegenden Teil noch immer hier.

Die Untersuchung einer zukünftigen Rückkehr wird eine wichtige Forschungsfrage des Projektes darstellen. Da es sich größtenteils um eine Onlinebefragung handelt, spielt der Wohnort für die Befragung keine wesentliche Rolle. Die seit August befragten Geflüchteten können somit auch nach einer Rückkehr in die Ukraine an den weiteren Befragungswellen teilnehmen.

Wann erwarten Sie erste Befunde der Befragung?

Katharina Spieß: Die Studie knüpft an die seit 2016 durchgeführte „IAB-BAMF-SOEP-Befragung von Geflüchteten“ sowie das am BiB angesiedelte Familiendemografische Panel FReDA an. Wir greifen damit auf bestehende Dateninfrastrukturen zurück, so dass wir gegenwärtig davon ausgehen, dass wir erste Befunde noch Ende des Jahres 2022 vorstellen können. Das Projekt profitierte von der guten Kooperation zwischen den vier Partnern als auch der hervorragenden Zusammenarbeit aller Beteiligten am BiB. Zukünftig werden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die Befragungsdaten über die Forschungsdatenzentren der beteiligten Institutionen abrufen können.

Bernhard Gückel

Publikation in Kürze

Veränderte Binnenwanderungsmuster durch Corona?

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie spiegeln sich auch im Binnenwanderungsverhalten wider. So sind insbesondere durch Lockdowns, mehr Homeoffice und die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie Veränderungen beim Umzugsverhalten zu erwarten. Ein Beitrag von Nico Stawarz, Matthias Rosenbaum-Feldbrügge, Nikola Sander, Harun Sulak (alle BiB) sowie Vanessa Knobloch (Statistisches Bundesamt) untersucht die Entwicklungen des Binnenwanderungsverhaltens im Zuge der COVID-19-Pandemie in einem neu erschienenen Beitrag in der Zeitschrift „Population, Space and Place".

Rückgang der Umzüge im Pandemiejahr 2020

Ein zentrales Ergebnis der Studie: Das Binnenwanderungsgeschehen hat im Pandemiejahr 2020 abgenommen. „Unsere Befunde zeigen, dass die Gesamtzahl der Umzüge zwischen den 401 Kreisen in Deutschland um 5 Prozent von 2,82 Millionen im Jahr 2019 auf 2,67 Millionen im Jahr 2020 zurückgegangen ist", betont der BiB-Wissenschaftler Nico Stawarz. Zwischen den Bundesländern ist die Zahl der Umzüge um etwa 6 Prozent von 1,09 Millionen 2019 auf 1,03 Millionen im Jahr 2020 geschrumpft. Dieser Rückgang steht im Kontrast zum sehr stabilen Binnenwanderungsgeschehen in den Jahren 2011 bis 2019.

Jüngere ziehen in der Pandemie weniger um

Der Rückgang der Umzüge zeigt sich in verschiedenen Altersgruppen allerdings nicht im gleichen Maße. So verdeutlichen die Befunde, dass vor allem bei den jüngeren Erwachsenen zwischen 18 bis 29 Jahren der Rückgang der Wanderung mit 7 bis 8 Prozent am höchsten war. Bei den Personen im Alter zwischen 30 und 49 Jahren waren es dagegen nur 5 Prozent weniger Umzüge als im Vorjahr. Dagegen hatte die Corona-Pandemie auf das Umzugsverhalten älterer Menschen kaum Auswirkungen.

Die Ursachen für den Rückgang der Umzüge sieht die Studie vor allem in der unsicheren wirtschaftlichen Perspektive und einer weitgehenden Zurückhaltung bei Neueinstellungen auf dem Arbeitsmarkt. Pandemiemaßnahmen wie virtuelle Lehrveranstaltungen an den Universitäten haben ebenfalls dazu beigetragen, dass zum Beispiel Studierende seltener das Elternhaus verlassen bzw. den Studienort gewechselt haben.

Zunahme des Suburbanisierungstrends

Im ersten Jahr der COVID-19-Pandemie hat sich zudem der seit 2014 zu beobachtende Suburbanisierungstrend weiter verstärkt: Ländliche Kreise und Kleinstädte im Speckgürtel der Großstädte gewannen weiter an Beliebtheit. Vorangetrieben wurde die Entwicklung im Pandemiejahr 2020 durch die geringere Zahl von Umzügen in die Städte, während etwa Familien diese in fast gleichem Maße wie in 2019 verlassen haben. Insbesondere viele junge Erwachsene, d. h. Personen der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre, sind seltener in die Städte gewandert.

Dauerhafte Veränderungen durch die Pandemie?

In diesem Zusammenhang stellt sich etwa die Frage, inwieweit sich das Umzugsgeschehen in den nächsten Jahren wieder an die Zeit vor der COVID-19-Pandemie annähert. Wird etwa ein vermehrtes Arbeiten im Homeoffice den Suburbanisierungstrend verstärken und die Notwendigkeit des täglichen Pendelns zum Arbeitsplatz überflüssig machen? So könnte etwa mehr Homeoffice ein Anreiz sein, den Wohnort vom Arbeitsort weg zu verlagern und in ländlichere und weniger dichtbesiedelte Gebiete zu ziehen.

Bernhard Gückel

LITERATUR

Stawarz, Nico; Rosenbaum-Feldbrügge, Matthias; Sander, Nikola; Sulak, Harun; Knobloch, Vanessa (2022):
The impact of the COVID-19 pandemic on internal migration in Germany: A descriptive analysis. In: Population, Space and Place 28: e2566

DOI: https://doi.org/ 10.1002/psp.2566

WUSSTEN SIE SCHON ...

... dass sich die Anzahl der über 64-Jährigen in der Weltbevölkerung nach UN-Vorausberechnungen von 771 Millionen in 2021 auf 994 Millionen Menschen in 2030 erhöht? 2050 werden es bereits 1,6 Milliarden Menschen sein. Damit wird es im Jahr 2050 weltweit mehr als doppelt so viele Menschen im Alter von über 64 Jahren geben als Kinder unter 5 Jahren (Quelle: UN).

KURZ ZUM SCHLUSS

Im Jahr 2021 gab es in Deutschland so viele GEBURTEN wie seit 1997 nicht mehr – besonders in Süddeutschland. In Ostdeutschland gingen sie zurück.
www.iwkoeln.de

In den südlichen Regionen Ostdeutschlands ist die LEBENSERWARTUNG 2021 stark gesunken. In Westdeutschland kam es 2020 und 2021 dagegen nur zu geringen Rückgängen.
www.bib.bund.de

Leben immer mehr Menschen auf dem Land? Wie sich das WANDERUNGSGESCHEHEN zwischen 2008 und 2020 verändert hat, untersucht eine neue Studie.
www.berlin-institut.org

Die CORONA-Pandemie hat bei Kindern und Jugendlichen gesundheitliche Spuren hinterlassen. Vor allem bei den Mädchen zeigt sich ein Anstieg psychischer Erkrankungen.
www. dak.de

In den USA ist die durchschnittliche LEBENSERWARTUNG so stark gesunken wie seit fast 100 Jahren nicht mehr. Während US-Amerikanerinnen und -Amerikaner 2019 durchschnittlich 79 Jahre alt wurden, waren es 2021 nur noch 76 Jahre. Dies liegt nicht nur an Corona, sondern sind auch die Folgen von Drogenkonsum, Herz- und chronischen Nierenerkrankungen sowie von Suiziden.
www.cdc.gov