

DECOMM 2023

20.-21. November 2023 in Düsseldorf

Abstract

Die Rolle des Pendelns bei der Förderung nachhaltiger Mobilität und die Bedeutung betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Mobilitätswende

Die zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückgelegten Entfernungen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Im Jahr 2017 hat der Pendelverkehr etwa ein Drittel der Pkw-Fahrleistung in Deutschland ausgemacht, obwohl nur 16 % aller Wege auf ihn entfallen. Die Gründe für die zunehmenden Pendeldistanzen sind vielfältig und zum Teil noch unerforscht.

Die Analyse des Pendelverkehrs in Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohnstandort- und Arbeitsplatzwahl sind daher Gegenstand des vom BMBF geförderten Projekts „MOBITAT 2050 – Nachhaltiges Pendeln für die Region der Zukunft“. Unser Beitrag basiert auf Ergebnissen des Projekts. Wir zeigen zum einen anhand von detaillierten Auswertungen der Daten „Mobilität in Deutschland“ und des DLR-Panels „Mobilität in Krisenzeiten“ die Ausprägungen und Veränderungen des Pendelverkehrs zwischen 2002 und 2022. Zum anderen leiten wir aus den Ergebnissen Zielgruppen und potenziell geeignete Maßnahmen für ein effektives betriebliches Mobilitätsmanagement ab.

Wie wird gependelt? Arbeitswege, d.h. der Weg zwischen dem Wohn und Arbeitsort, sind im Vergleich zu allen anderen Wegezwecken im Durchschnitt nicht nur länger (16 km gegenüber 12 km), sondern werden auch häufiger mit dem Pkw zurückgelegt (60 % im Vergleich zu 43 %). Dabei sind 36 % aller Arbeitswege kürzer als 5 km und hätten das Potential für die Nutzung aktiver Verkehrsmodi.

Welchen Einfluss hat der Raum? Während Personen mit Wohnort in einer Metropole zu 82 % auch dort arbeiten und durchschnittlich 10 km zurücklegen, haben nur 40 % der Personen aus dem kleinstädtisch dörflichen Raum auch dort ihren Arbeitsort. Die Pendeldistanz liegt in diesem Fall ebenfalls bei 10 km. Die meisten Personen aus dem kleinstädtisch dörflichen Raum pendeln jedoch weite Distanzen zu einem Arbeitsort, der in einem anderen Raumtyp liegt (Basis: regionalstatistische Raumtypologie des BMDV und des BBSR) und dies weit überwiegend mit dem Auto.

Wer pendelt? Auf Basis soziodemographischer und -ökonomischer Merkmale zeigt sich: Mit steigenden Einkommen und höheren Bildungsabschlüssen nimmt die Pendeldistanz zu. Vollzeitberufstätige legen weitere Wege zurück (im Durchschnitt 17 km) als Teilzeitbeschäftigte (10 km). Da Teilzeitbeschäftigte weit überproportional Frauen sind, handelt es sich hier gleichermaßen um einen geschlechtsspezifischen Unterschied. Während die Unterschiede beim Pendeln in jungen Jahren zwischen Männern und Frauen gering sind, zeigen sich deutliche Unterschiede, wenn Kinder im Haushalt leben.

Zu welchen Veränderungen hat die Pandemie geführt? Im Zuge der Pandemie hat sich eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Auto ergeben. Der Homeoffice-Anteil der Berufstätigen, die zumindest ab und zu im Homeoffice arbeiten, ist von 13 % vor der Pandemie auf rund 40 % im Herbst 2022 gestiegen. Dies hat Auswirkungen auf die Nutzung von ÖV-Abos, zudem zeigen sich Tendenzen zur Akzeptanz weiterer Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, die oft eher mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Pendelwege sind aufgrund des Anteils am Gesamtverkehr ein entscheidender Hebel für die Mobilitätswende. Arbeitnehmende können durch Arbeitgeber besser als andere Zielgruppen erreicht werden. Gleichzeitig ist die Verkehrsmittelnutzung durch stark ausgeprägte Routinen gekennzeichnet, die eingebettet in die Gesamtmobilität von Personen nicht einfach veränderbar ist. Es braucht daher starke Anreize und einen ausgewogenen Mix an Push und Pull-Maßnahmen, nicht nur von Seiten der Arbeitgeber, sondern im Zusammenspiel aller lokalen Akteure. Im Projekt werden aktuell basierend auf den bisherigen Ergebnissen Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet und konkrete zielgruppenspezifische Maßnahmen erarbeitet. Diese bilden den zweiten wichtigen Teil unseres Beitrags.