



Pendlerverkehr in Deutschland

Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort

FAKTENBLATT

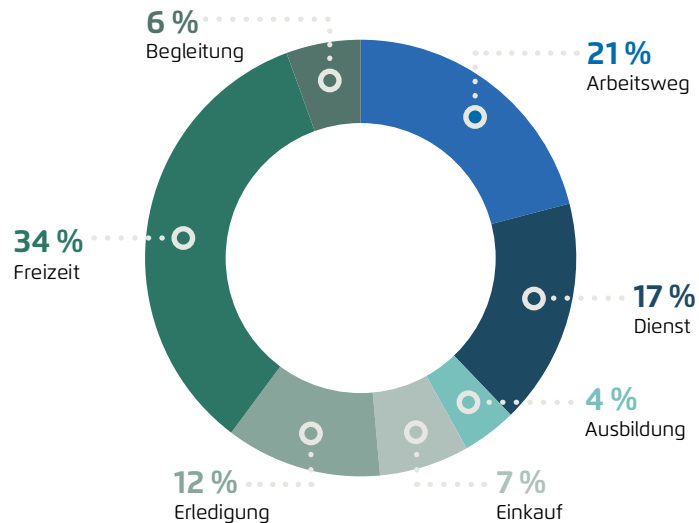


Ausgangslage

Jeder fünfte Kilometer ist ein Arbeitsweg

Das Berufspendeln, also der Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort, umfasst in Deutschland rund ein Fünftel des gesamten Personenverkehrs. Mit durchschnittlich 16 Kilometern sind die Wege zum Arbeitsplatz besonders lang.¹ Wege zum Einkauf betragen zum Beispiel nur rund fünf Kilometer.

Verkehrsaufwand nach Wegezweck



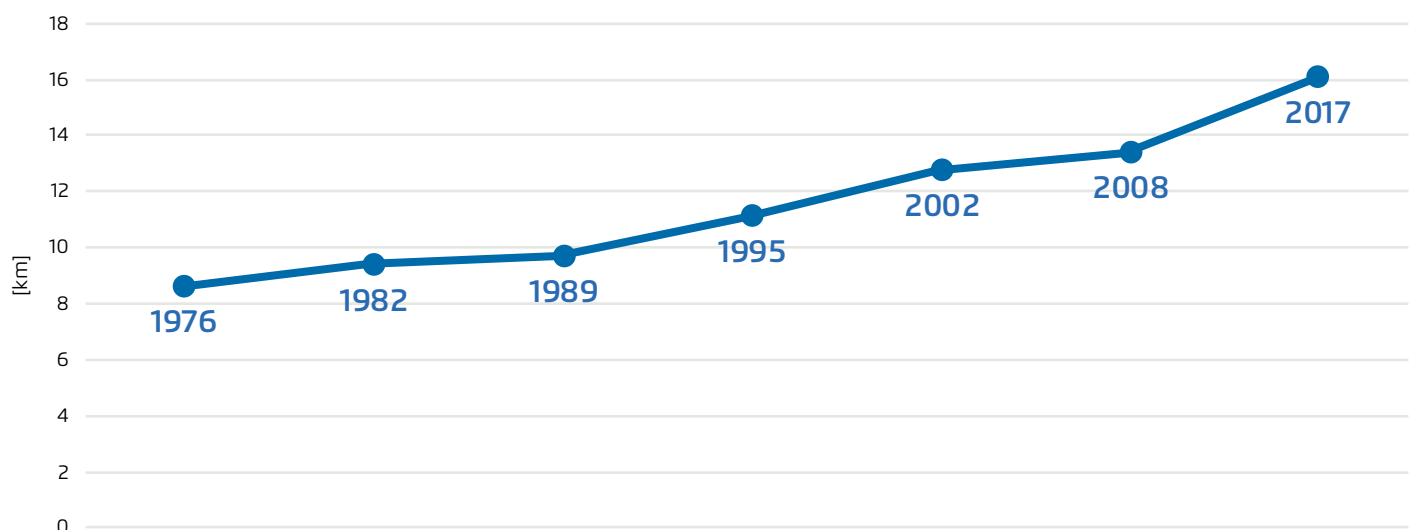
Quelle: Mobilität in Tabellen 2017

Das Pendeln nimmt immer weiter zu

Seit 1976 legen die Menschen in Deutschland immer längere Wege zu ihrer Arbeit zurück. So haben sich die mittleren Distanzen im Berufsverkehr seitdem fast verdoppelt. Berufspendeln findet zudem immer stärker gemeindeübergreifend statt. So lag die Zahl der gemeindeübergreifenden Pendler:innen im Jahr 2020 bei 19,6 Millionen und damit mehr als 30 Prozent über der Zahl vom Jahr 2000 (14,9 Mio.).²

Vor allem in den Metropolräumen nimmt das Pendeln zu: sowohl vom Umland in die Kernstadt als auch und sogar noch stärker das Pendeln aus der Kernstadt nach außen. Gependelt wird zunehmend auch in kleinere und dezentral gelegene Gemeinden. Der Anteil dieser kleinteiligen Pendlerströme beträgt inzwischen in vielen Metropolregionen mehr als 50 Prozent. Dennoch konzentriert sich ein erheblicher Teil des Pendelns nach wie vor auf große Hauptströme – also auf Wege, die sich auch gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen lassen.

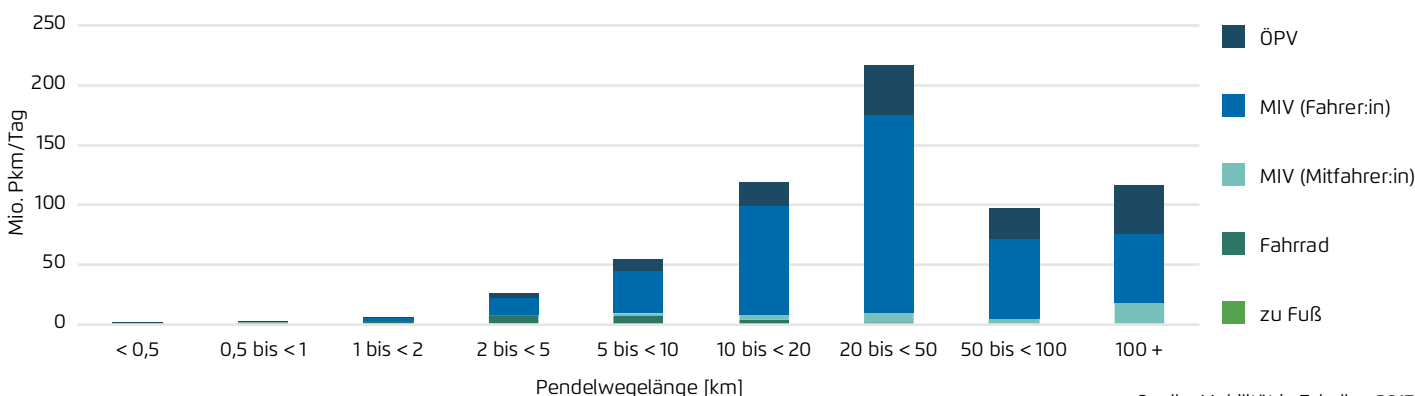
Mittlere Pendeldistanzen 1976–2017



Quelle: Scheiner et al. (2011), ergänzt. Daten: Kontiv/MiD, teils durch Interpolation ermittelt

Gependelt wird mit dem Auto – meist allein

Aufteilung des Berufspendelns auf Verkehrsmittel nach Pendeldistanz



Quelle: Mobilität in Tabellen 2017



Die Berufswege werden zu 63 Prozent mit dem Pkw zurückgelegt. Dabei sitzen im Schnitt nur 1,075 Personen im Auto.

In der Stadt sind die Pendlerwege kürzer – dauern aber länger

Wegedauer und Wegedistanz unterscheiden sich deutlich zwischen städtischen und ländlichen Regionen. Die Dauer der Pendelwege ist in Kleinstädten und Dörfern rund sechs Minuten niedriger als in Metropolen, die Distanzen sind rund sechs Kilometer länger. Die größte Bedeutung hat der Pkw für Erwerbstätige aus kleinen Gemeinden der Stadtregionen, die geringste für Erwerbstätige aus Metropolen. In letzteren liegen öffentlicher Verkehr (ÖV) und Pkw etwa gleichauf.



Quelle: Mobilität in Tabellen 2017

München und Offenbach sind Pendelhauptstädte

Top 5 Pendlerstädte Deutschlands

Pendleranzahl		Pendelintensität	
München	597.180	Offenbach	0,71
Berlin	523.424	Fürth	0,69
Hamburg	490.200	Moers	0,67
Frankfurt a.M.	487.970	Bergisch Gladbach	0,64
Köln	411.895	Recklinghausen	0,64

(Städte ab 100.000 EW; Pendleranzahl = Einpendler + Auspendler; Pendelintensität = Pendleranzahl / (Beschäftigte am Arbeitsort + Erwerbstätige am Wohnort))
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit; Destatis; eigene Berechnung

Die absolute Anzahl der Ein- und Auspendler:innen einer Stadt zusammengenommen ist von Faktoren wie Stadtgröße, Wirtschaftskraft, Wohnungsmarkt und Zuschnitt der Stadt abhängig. Auf den vordersten Pendlerplätzen in Deutschland finden sich München, Berlin und Hamburg.

Berechnet man, wie viele Arbeitsplätze einer Stadt durch Einpendler:innen besetzt werden und wie viele in einer Stadt wohnhafte Erwerbstätige Auspendler:innen sind, ergibt sich der Wert der „Pendelintensität“. Hier zeigen sich vor allem in kleineren Großstädten in Metropolräumen starke Pendelverflechtungen, etwa in Offenbach, Fürth und Moers.

Bessere Infrastruktur ermöglicht längere Wege

Der Ausbau der Fernverkehrsinfrastruktur begünstigt die Zunahme des Fernpendelns und ersetzt teilweise den Umzug zum neuen Arbeitsort. So pendeln rund 7.800 Erwerbstätige aus Berlin nach München. Die Zahl der Berlin-München-Pendler:innen nahm seit 2013 jedes Jahr um neun Prozent zu.

Obwohl Wochenendpendler:innen nur zweimal wöchentlich eine Strecke zurücklegen, ist ihre erzeugte Verkehrsleistung mit 100 bis 110 Kilometer doppelt so hoch wie im Durchschnitt über alle Berufstätigen (55 Kilometer).³ Fernpendler:innen sind in der Regel allein im Pkw (68 %) oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (30 %) unterwegs.³

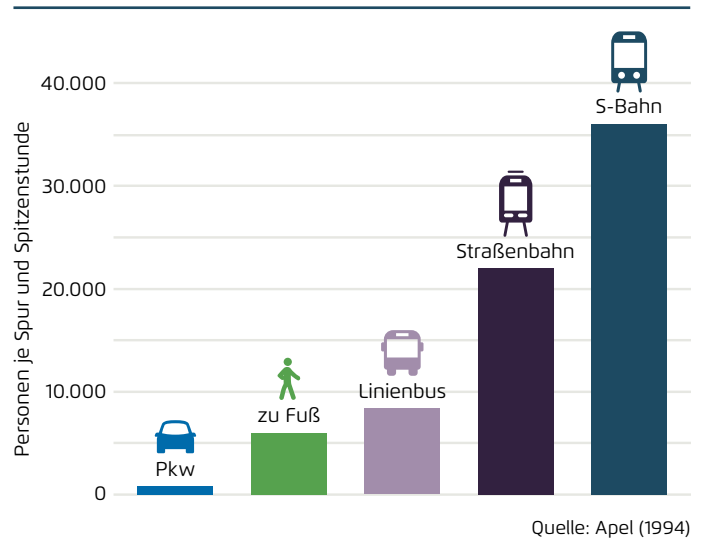
Folgen

Flächenverbrauch

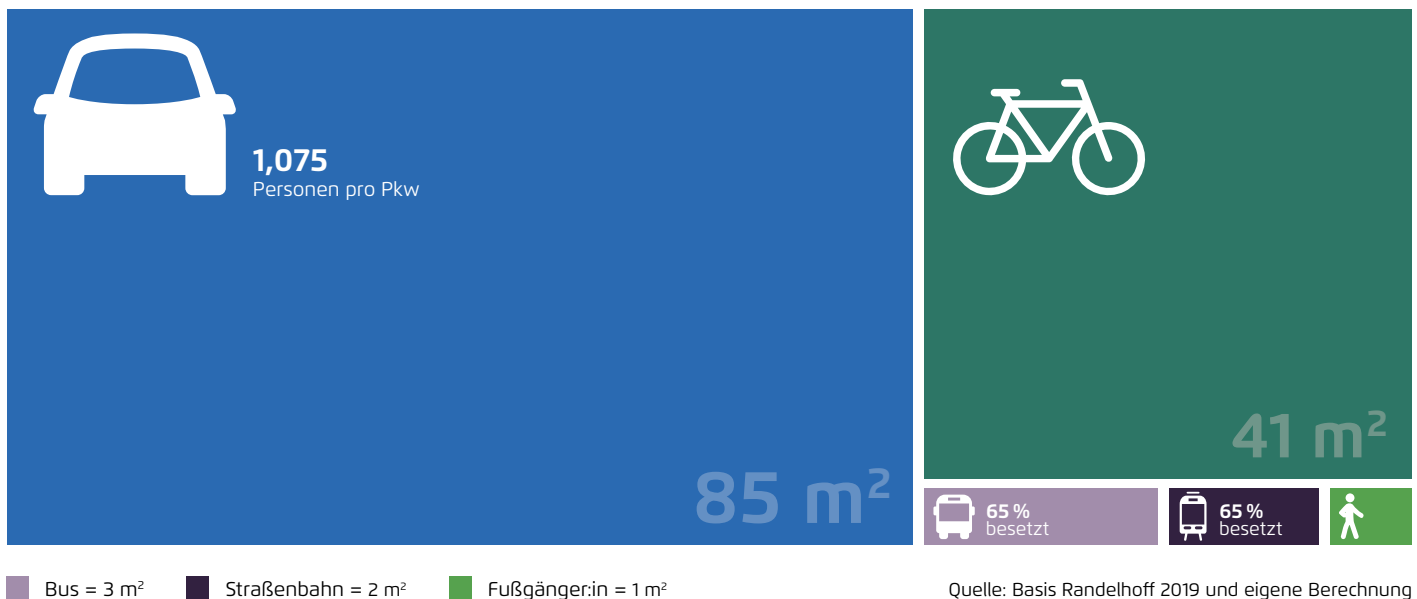
Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder des Fahrrads und das Zufußgehen verbrauchen wesentlich weniger Fläche als die Nutzung des Pkw. Besonders stark ist der Unterschied beim Pendeln – denn in dieser Zeit wird der ÖV von mehr Menschen als sonst genutzt. Im Pkw sitzen hingegen beim Pendeln durchschnittlich noch weniger Menschen als ohnehin schon.

Neben dem Auto trägt auch die zeitliche Konzentration des Pendelns auf die Spitzenstunden zum Flächenverbrauch bei. 44 Prozent des Berufsverkehrs konzentrieren sich auf vier Stunden des Tages (6:30 bis 8:30 Uhr und 15:30 bis 17:30 Uhr).³ Dies führt zu den bekannten Überlastungen und der Forderung nach einem weiteren Ausbau der Straßen.

So viele Personen können in einer Spitzenstunde auf einer vier Meter breiten Spur befördert werden



Flächeninanspruchnahme in einer Spitzenstunde bei 30 km/h



Erderhitzung

22,4 Prozent der klimarelevanten Emissionen des Personenverkehrs entfallen auf das Berufspendeln. Diese Emissionen lassen sich mit 95 Prozent fast vollständig dem Pkw-Berufsverkehr anlasten.⁴



Höhere Mobilitätskosten, geringere Wohnkosten

Wer regelmäßig einen längeren Weg zur Arbeit zurücklegt, der hat auch höhere Kosten, etwa für Kraftstoff und Unterhalt eines Fahrzeugs oder für Fahrkarten. Doch dem stehen geringere Wohnkosten im ländlichen Raum gegenüber. Am Beispiel Nordrhein-Westfalens lassen sich die unterschiedlichen Kosten gut vergleichen. In den kleinsten Gemeinden zahlen Menschen für Pendeln und Wohnen 895 Euro pro Monat; in den größten Städten liegen diese Kosten bei 1.107 Euro pro Monat, also um 24 Prozent höher.⁷

In der Diskussion über das Pendeln wird dieser Zusammenhang oft ausgeblendet. Trotz der insgesamt günstigeren Kostenbilanz werden Pendlerhaushalte über die Entfernungspauschale steuerlich entlastet. Dadurch entstehen zusätzliche Anreize zum Pendeln. Davon profitieren insbesondere Haushalte mit höherem Einkommen, weil sie tendenziell längere Arbeitswege zurücklegen und weil die Höhe der Steuererleichterung je Pendelkilometer mit dem Einkommen steigt.⁸

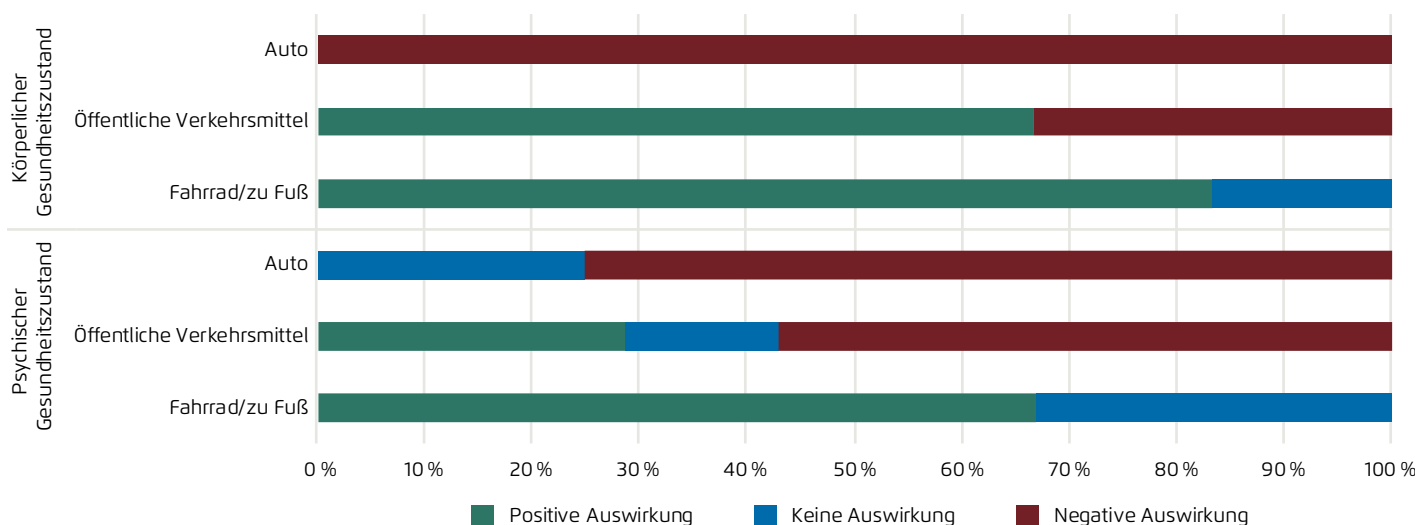
Pendeln ist ungesund – vor allem mit dem Pkw

Ein täglicher Pendelweg von einer Stunde oder mehr erhöht die gesundheitlichen Risiken deutlich, sowohl körperlich als auch psychisch (Depressionen, Stress). Beim Pkw treten am häufigsten negative gesundheitliche Auswirkungen auf. Studien über Personen, die mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit kommen, zeigen meist positive Auswirkungen. Ein ‚Mindestabstand‘ zwischen Arbeit und Wohnen wird aller-

dings häufig als positiv angesehen. Insgesamt aber reduzieren lange Pendelwege die subjektiv empfundene Lebensqualität.⁹

Die Häufigkeit von Krankschreibungen in Deutschland würde sich um 15 bis 20 Prozent reduzieren, wenn alle Beschäftigten eine vernachlässigbar kurze Pendeldistanz hätten.¹⁰

Auswirkungen des Pendelns auf den biopsychosozialen Gesundheitszustand in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel




Quelle: TK (2018)


Pendeln belastet Partnerschaft und Familie

Daten aus Freiburg und Magdeburg zeigen, dass sich das Trennungsrisiko von Paaren um 50 bis 68 Prozent erhöht, wenn die Partnerin drei Jahre lang einen langen Pendelweg von mindestens einer Stunde zurücklegt. Ein langer Pendelweg des Mannes erhöht das Trennungsrisiko nicht signifikant.

Frauen ohne hohe berufliche Mobilität im Leben werden mehr als doppelt so häufig Mutter wie beruflich hochmobile Frauen.

Anteil der Frauen, die mit 45 Jahren mindestens ein Kind haben


87 %
bei geringer beruflicher Mobilität


39 %
bei hoher beruflicher Mobilität

Quelle: Skora et al. (2015)

Ursachen

Für die Zunahme des Pendelns gibt es eine Reihe von Gründen.

Arbeitsmarkt: Der Arbeitsmarkt ist gekennzeichnet durch zunehmende Spezialisierung in einer hochentwickelten Wirtschaft. Zur fortschreitenden Individualisierung von Lebensstilen gehört auch die optimale berufliche Entfaltung. Dies alles dehnt die Suchradien von Arbeitgebern wie auch Arbeitnehmern:innen aus.

Zahl der Erwerbstätigen: Die Zahl der Erwerbstätigen steigt immer weiter. Vor allem die Zahl erwerbstätiger Frauen hat seit 1992 um 4,3 Millionen zugenommen. Dies entspricht einem Wachstum der Erwerbstätigenquote von 56 auf 73 Prozent. Auch die Zahl der erwerbstätigen Männer hat um circa vier Prozent zugenommen.

Verkehrsinfrastruktur und Verkehrskosten: Der anhaltende Ausbau vor allem der Pkw-Fernverkehrsinfrastruktur, aber

auch von Bahnstrecken, sowie die steigende Motorisierung ermöglichen das Pendeln über lange Entfernungen. Auch der Preisverfall im Flugverkehr und die im Vergleich zu den Einkommen sinkenden Nutzerkosten im Pkw-Verkehr begünstigen längere Pendelwege.

Siedlungsentwicklung: Die Suburbanisierung wurde zwar für einige Jahre durch ein Wachstum der Städte etwas in den Hintergrund gedrängt. Doch der Trend zum weniger dichten Wohnen hält an. So entstehen innerhalb der Städte Einfamilienhausgebiete mit suburbanem Charakter und in den Innenstädten nimmt die Wohnfläche je Einwohner:innen zu. Die Reurbanisierung stößt bereits jetzt an Grenzen und wird möglicherweise durch eine neue Welle der Suburbanisierung abgelöst – aufgrund von Kapazitätsgrenzen in den Städten und beschleunigt durch Covid-19.¹¹

Mögliche Folgen von Covid-19

Der Ausbruch der Corona-Pandemie Anfang 2020 hat den Verkehr in einer noch nie dagewesenen Weise beeinflusst. Die zurückgelegten Distanzen gingen im April 2020 (erster Lockdown) um 40 Prozent zurück. Der ÖV war besonders stark betroffen. In Frankfurt am Main wurde im September 2020 ein Rückgang der ÖV-Nutzung gegenüber dem Normalniveau um circa 30 Prozent beobachtet.

Der stärkste absolute Verlust zeigte sich bei Zeitkarteninhaber:innen und es fuhren fast nur noch Personen mit dem ÖV, die mangels Pkw, ausreichendem Einkommen und Möglichkeit zum Homeoffice nicht anders konnten.¹²

Der wichtigste Trend für das Pendeln ist die verstärkte Erwerbsarbeit im Homeoffice. Im Februar 2021 (zweiter Lockdown) meldete das Institut zur Zukunft der Arbeit, dass fast die Hälfte (49%) aller abhängig Beschäftigten zeitweise im Homeoffice arbeitet (vor der Pandemie: 12%). Die Klimaeffekte des Homeoffice wurden für 40 Prozent der Erwerbstätigen mit jeweils zwei Homeoffice-Tagen je Woche auf eine Einsparung von 5,4 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr geschätzt.¹³

Was wird von der Krise voraussichtlich bleiben?

1. Arbeiten von Zuhause: Dies ist zur neuen Normalität geworden, insbesondere unter Erwerbstätigen mit höherer Qualifikation und längeren Pendelwegen. Hierdurch kann der Berufsverkehr dauerhaft abnehmen. Das Arbeiten im Homeoffice kann zur zeitlichen Entzerrung des Berufsverkehrs und zur Reduktion von Kapazitätsengpässen im

Straßennetz beitragen und somit das Pendeln mit dem Pkw wieder attraktiver machen – oder umgekehrt die Spielräume schaffen, dem Rad- und Fußverkehr mehr Flächen zur Verfügung zu stellen.

2. Fahrrad fahren: Die gestiegene Bedeutung des Fahrrads kann längerfristig bleiben, wenn es von den neuen Radler:innen gegenüber dem vorher genutzten Verkehrsmittel als vorteilhaft wahrgenommen wird. Hierfür sind positive Erfahrungen erforderlich, zum Beispiel durch sichere Radverkehrsinfrastrukturen.

3. ÖPNV-Tarifmodelle müssen sich ändern: Bei zeitweiser Arbeit im Homeoffice lohnt sich die Investition in eine ÖPNV-Zeitkarte weniger. Die Bindung an den ÖV könnte dadurch abnehmen. Dies erfordert seitens der Verkehrsunternehmen neue Tarifmodelle.

4. ÖPNV-Investitionen benötigt: Der Infektionsschutz im ÖV wird dauerhaft große Bedeutung haben. Dieser ist mit steigenden Kosten verbunden. Darüber hinaus bedarf es einer grundlegenden Ausweitung des Angebots. Der ÖV benötigt zusätzliche Investitionen und vorbeugende politische Maßnahmen.¹⁴

5. Wachsende Pendeldistanzen: Mit der Pandemie sind für viele Menschen Pendelfahrten seltener geworden. Dies kann die Toleranz für größere Distanzen erhöhen und den Trend zu langen Pendelwegen beschleunigen.

Agora Verkehrswende hat zum Ziel, gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür zu schaffen, dass der Verkehrssektor in Deutschland bis 2045 dekarbonisiert werden kann. Hierfür erarbeiten wir Klimaschutzstrategien und unterstützen deren Umsetzung.

Quellenangaben

- 1 **Scheiner, Joachim/Sicks, Kathrin/Holz-Rau, Christian (2011):** Gendered activity spaces: trends over three decades in Germany. In: *Erdkunde* 65(4), S. 371–387.
- 2 **Deutscher Bundestag (2020):** Drucksache 19/18331. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Springer, Jürgen Pohl, Uwe Witt, Martinichert und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/17258 – Mobilität in der Arbeitswelt – Entwicklung der Berufspendler in Deutschland (24.3.2020).
- 3 **infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft) (2018):** Mobilität in Deutschland 2017: Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.
- 4 **MIT (2017):** Mobilität in Tabellen 2017, bereitgestellt durch das BMVI (ohne Jahr). <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MIT2017.html> (20.2.2021).
- 5 **Allianz pro Schiene (2017):** Preisindex: Bahnkunden von der Politik abgehängt (www.allianz-pro-schiene.de, 1.3.2021).
- 6 **Techniker Krankenkasse (2018):** Mobilität in der Arbeitswelt, S. 48.
- 7 **Eigene Berechnungen nach:** Mobilität in Tabellen 2017; Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Sozialbericht NRW – Kurzfassung, S. 37.
- 8 **Agora Verkehrswende (2021):** Wie fair sind die Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr? Soziale Verteilungseffekte der CO₂-Bepreisung sowie der Förderung der Elektromobilität (www.agora-verkehrswende.de); Agora Verkehrswende (2020): Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet, S. 35-38 (www.agora-verkehrswende.de).
- 9 **Stutzer, Alois/Frey, Bruno S. (2008):** Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. In: *The Scandinavian Journal of Economics* 110(2), S. 339–366.
- 10 **van Ommeren, Jos N./Gutiérrez-i-Puigarnau, Eva (2011):** Are workers with a long commute less productive? An empirical analysis of absenteeism. In: *Regional Science and Urban Economics* 41 (1), S. 1–8.
- 11 **Stawarz, Nico/Sander, Nikola (2019):** The Impact of Internal Migration on the Spatial Distribution of Population in Germany over the Period 1991–2017. In: *Comparative Population Studies* 44, 291–316.
- 12 **Finbom, Marcus/Keblowski, Wojciech/Sgibnev, Wladimir/Sträuli, Louise/Timko, Peter/Tuvikene, Tauri/Weicker, Tonio (2020):** Covid-19 and Public Transport (<https://putspace.eu>, 1.3.2021).
- 13 **Büttner, Lisa/Breitkreuz, Anna (2020):** Arbeiten nach Corona. Warum Homeoffice gut fürs Klima ist. Studie im Auftrag von Greenpeace. Berlin: IZT-Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.
- 14 **Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021):** Folgerungen für die zukünftige Verkehrspolitik nach den Erfahrungen und dem Umgang mit der Covid-19-Pandemie (Gutachten). Berlin.

63-2021-DE

Herausgeber

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin | T +49 (0)30 700 14 35000
www.agoraverkehrswende.de | info@agoraverkehrswende.de

Durchführung

Philipp Kosok, Projektleiter Öffentlicher Verkehr, Agora Verkehrswende
philipp.kosok@agora-verkehrswende.de

Inhaltliche Bearbeitung

Prof. Dr. Joachim Scheiner

Redaktion: Almut Gaude

Grafik: Juliane Franz, Agora Verkehrswende

Titel: unsplash.com/BrandyWilletts

Version: 1.0

Veröffentlichung: September 2021

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2021): Pendlerverkehr in Deutschland. Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort.
www.agora-verkehrswende.de



Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.