

## Der Weg zur Arbeit in Niedersachsen im Jahr 2016

Der sogenannte Abgasskandal und jüngst das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Möglichkeit von Dieselfahrverboten haben aktuell für ein verstärktes Interesse an neuen Mobilitätskonzepten gesorgt. Dabei ist die Diskussion um die Zunahme des Verkehrs und der Schadstoffbelastung, vor allem in den Großstädten, keine neue. Im Zentrum der Aufmerksamkeit steht dabei der sogenannte Modal Split, d. h. die Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel.

Daten zur Verkehrsmittelwahl sowie zu anderen Aspekten des Pendelverhaltens werden alle vier Jahre – zuletzt 2016 – im Rahmen einer Zusatzerhebung im Mikrozensus, der repräsentativen Haushaltserhebung, ermittelt. Sie bilden die Grundlage für diesen Beitrag, der sich mit dem Arbeitsweg Erwerbstätiger in Niedersachsen beschäftigt.

### Methodische Hinweise

Die Beantwortung der Fragen des Zusatzmoduls zum Pendelverhalten ist für die Auskunftgebenden freiwillig, so dass nicht für alle Personen und Haushalte Angaben vorliegen. Nichtsdestotrotz haben zuletzt 98 % der Befragten Auskunft gegeben, wobei die Antwortquote je nach Frage variiert. Die nachfolgenden Ergebnisse beziehen sich auf alle Befragten mit Angaben zur jeweiligen Fragestellung. Später werden Vergleiche der Ergebnisse des Jahres 2016 mit denen aus den Jahren 2008 und 2012 gezogen.

Da die Hochrechnung des Mikrozensus infolge des Zensus 2011 umgestellt wurde, sind die Ergebnisse der Jahre 2016 und 2012 nur eingeschränkt mit denen des Jahres 2008 vergleichbar. Zudem wurde der Mikrozensus 2016 auf eine neue Stichprobe umgestellt, wodurch sich ebenfalls Einschränkungen in der Vergleichbarkeit ergeben<sup>1)</sup>.

### Pendlerinnen und Pendler in Niedersachsen

Für das Pendeln gibt es verschiedene Definitionen. Erst einmal sind mit pendelnden Personen alle Erwerbstätigen gemeint, die regelmäßig zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wechseln. In Niedersachsen waren es im Jahr 2016 3,72 Millionen (96,4 % der Berufstätigen). Gemeinhin unterscheidet man zusätzlich zwischen den Erwerbstätigen, die zur Arbeit in eine andere Gemeinde pendeln und denen, die innerhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten. Im Land Niedersachsen ist das Verhältnis zwischen diesen beiden Erwerbstätigengruppen ausgeglichen (47,8 % Auspendler zu 52,2 % Binnenpendlern). Verglichen mit den Zahlen für ganz Deutschland sind diese nahezu identisch

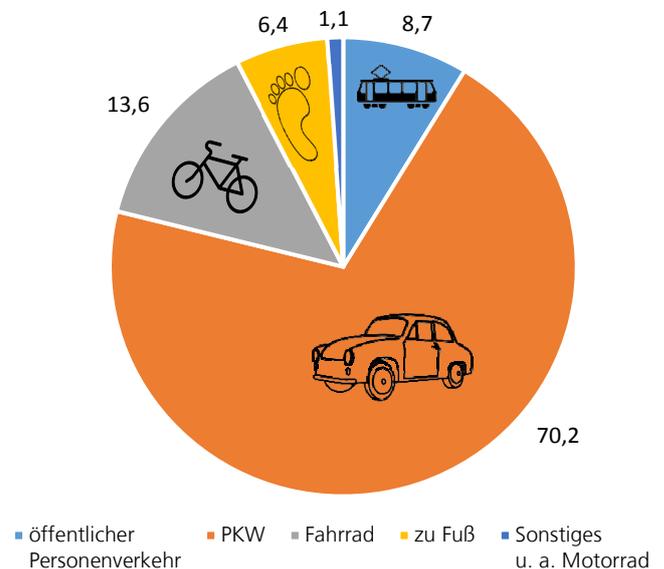
1) Vgl. Glossar zur Definition der verschiedenen Begriffe im Mikrozensus („Allgemeine Informationen und Begriffliche Erläuterungen“), abrufbar unter: [www.statistik.niedersachsen.de](http://www.statistik.niedersachsen.de) > Themenbereiche > Haushalte und Familien – Mikrozensus > Übersicht > Tabellen > Mikrozensus (abgerufen am 5.5.2018).

(48,2 % Auspendler zu 51,8 % Binnenpendler)<sup>2)</sup>. Dieser Artikel bezieht sich auf alle Befragten mit Angaben zum Arbeitsweg, ohne auf eine bestimmte Mindestdauer oder das Übertreten der Gemeindegrenze einzugehen. So kann der Arbeitsweg von Erwerbstätigen innerhalb größerer Gemeinden durchaus länger sein als der von Pendelnden in andere Gemeinden. Später werden Erwerbstätige und deren Zeitaufwand zur Arbeitsstätte sowie die Pendlerunterschiede zwischen verschiedenen großen Gemeinden thematisiert.

### Pendlerinnen und Pendler und deren Verkehrsmittelwahl

Mit einem Anteil von 70,2 % fuhr die überwiegende Mehrheit der Erwerbstätigen im Jahr 2016 selbst oder als Mitfahrende mit dem Auto zur Arbeit. Knapp 9 % nutzten die öffentlichen Verkehrsmittel (hierzu zählen Bus, U-Bahn, Straßenbahn und Eisenbahn bzw. S-Bahn), 13,6 % fuhren mit dem Fahrrad und nur 6,4 % gingen zu Fuß. Wie oft die Befragten pendelten und wie häufig die einzelnen Verkehrsmittel dabei insgesamt genutzt wurden, ist dabei jedoch unbekannt (vgl. Abb. A1).

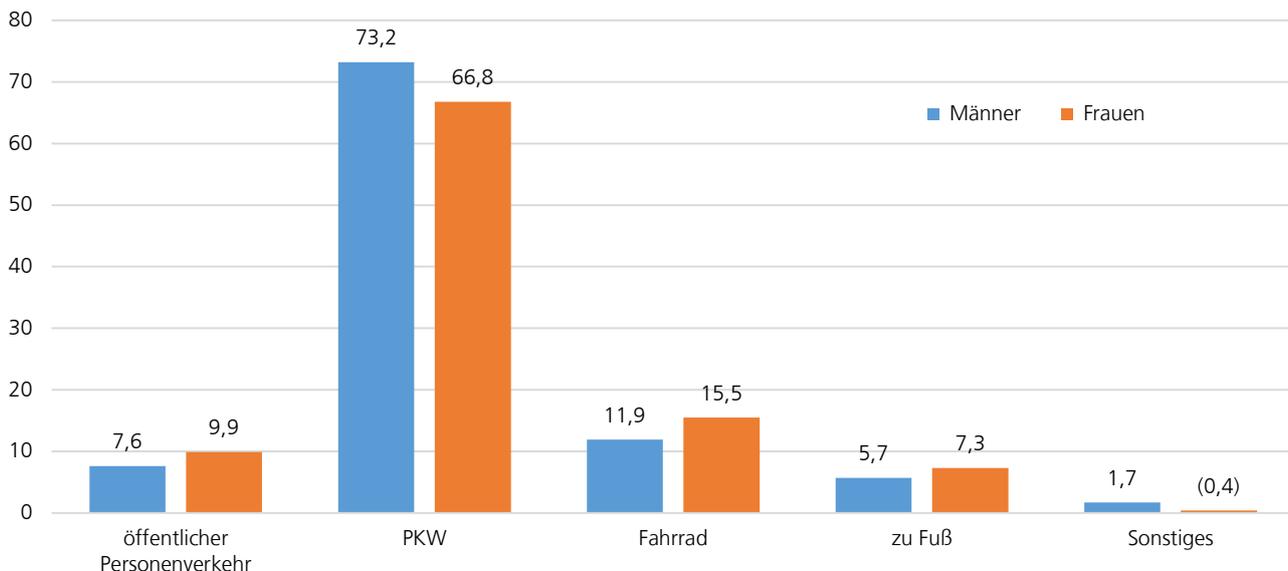
A1 | Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit 2016 (längste Strecke) in Prozent



Betrachtet man nun die Unterschiede im Pendelverhalten zwischen den Geschlechtern, so ist bemerkenswert, dass sich Männer häufiger mit dem Auto fortbewegten (73,2 %) als Frauen (66,8 %) (vgl. Abb. A2). Umgekehrt zeigt sich,

2) Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 1 Reihe 4.1 2016: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus zum Arbeitsmarkt, Tabelle 9.1.1. S.242f., abrufbar unter: [www.destatis.de](http://www.destatis.de) > Publikationen > Thematische Veröffentlichungen > Arbeitsmarkt > Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung (abgerufen am 5.5.2018).

**A2 | Verkehrsmittelnutzung von Frauen und Männern 2016 in Prozent**



dass Frauen häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen und sich auf dem Weg zur Arbeitsstelle mehr körperlich bewegten, da sie häufiger sowohl das Rad benutzten als auch zu Fuß gingen. Dabei betrug die Differenz zu den Männern beim Fahrradfahren 3,7 Prozentpunkte, beim öffentlichen Personenverkehr 2,3 Prozentpunkte und zu Fuß schließlich 1,6 Prozentpunkte. Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern hängen dabei sicherlich auch mit der Länge des Arbeitswegs zusammen (siehe weiter unten).

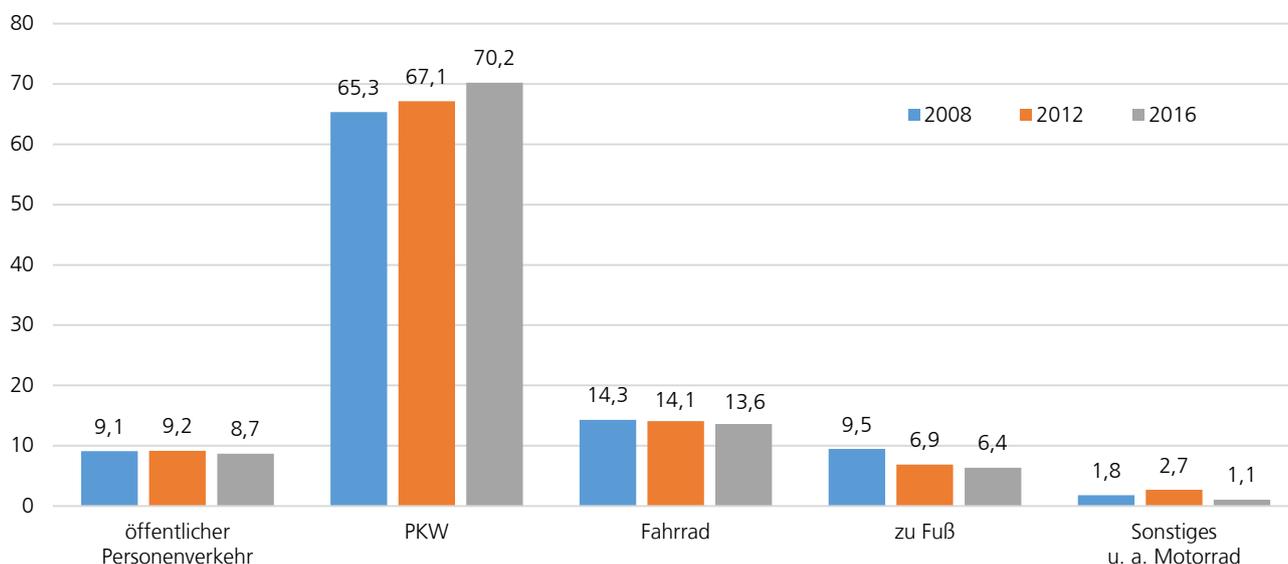
**Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung von 2008 bis 2016**

Vergleicht man die Ergebnisse von 2016 mit denen aus den Jahren 2008 und 2012, so fällt die Tendenz zum PKW auf. So haben im Jahr 2008 gut 65 % das Auto für den Weg

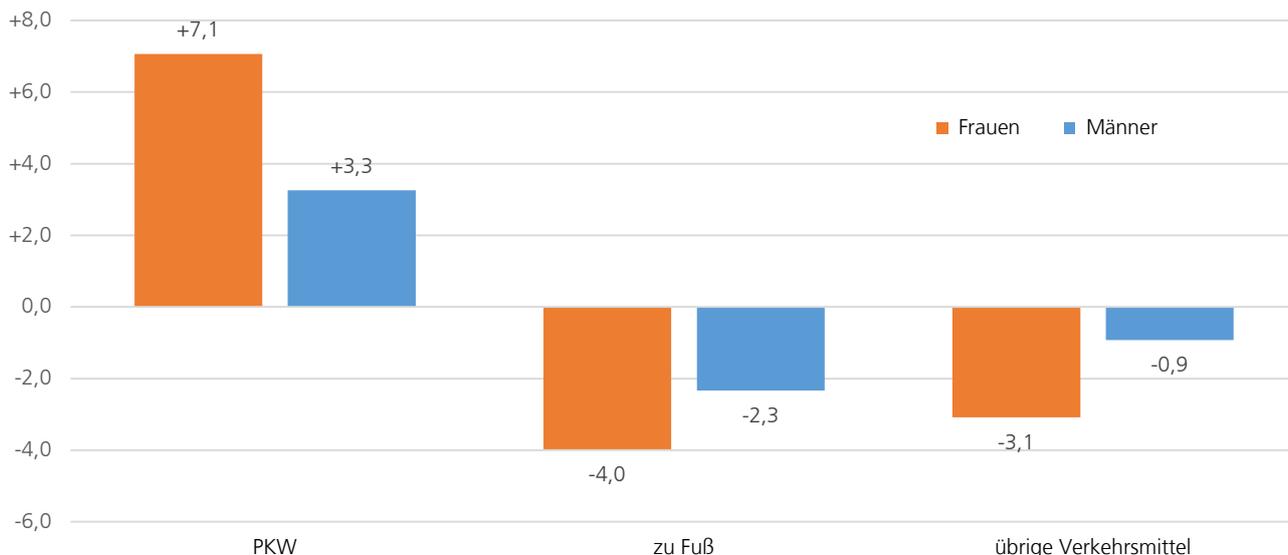
zur Arbeit gebraucht, 2012 waren es gut 67 % und 2016 bereits rund 70 % (vgl. Abb. A3). Die anderen Transportmittel sind insgesamt leicht zurückgegangen, vor allem das Zufußgehen ist um knapp 3 Prozentpunkte gesunken.

Bei einer Betrachtung der Entwicklung nach Geschlecht fällt auf, dass Frauen das Auto deutlich häufiger verwendeten (Anstieg um 7,1 Prozentpunkte) als im Jahr 2008. Die Nutzung anderer Verkehrsmittel ist demgegenüber sowohl absolut als auch prozentual zurückgegangen, beim Zufußgehen um rund 4 Prozentpunkte. Bei den Männern ist ebenfalls eine Tendenz zur verstärkten PKW-Nutzung zu erkennen. 73,2 % der Männer fuhren mit dem Auto zur Arbeit, was eine Zunahme von 3,3 Prozentpunkten seit 2008 bedeutet. Damit ist die Zunahme verglichen mit den Frauen geringer, jedoch ist zu beachten, dass bereits mehr Männer im Jahr 2008 das Auto nutzten.

**A3 | Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung von 2008 bis 2016 in Prozent**



#### A4 | Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung von 2008 bis 2016 nach Geschlecht (Prozentpunkte)



#### Verkehrsmittelnutzung nach der Einwohnerzahl

Die Verkehrsmittelwahl variiert stark im Blick auf die Einwohnerzahl der Wohnsitzgemeinde. In kleinen Gemeinden pendelten mit über 82 % mehr Erwerbstätige mit dem Auto (vgl. Abb. A5). Das dürfte unter anderem auf eine unzureichende ÖPNV-Infrastruktur zurückzuführen sein. In Städten ab 500 000 Einwohnerinnen und Einwohnern – also in der Landeshauptstadt Hannover – benutzten über 32 % der pendelnden Personen Bus, Bahn oder S-Bahn.

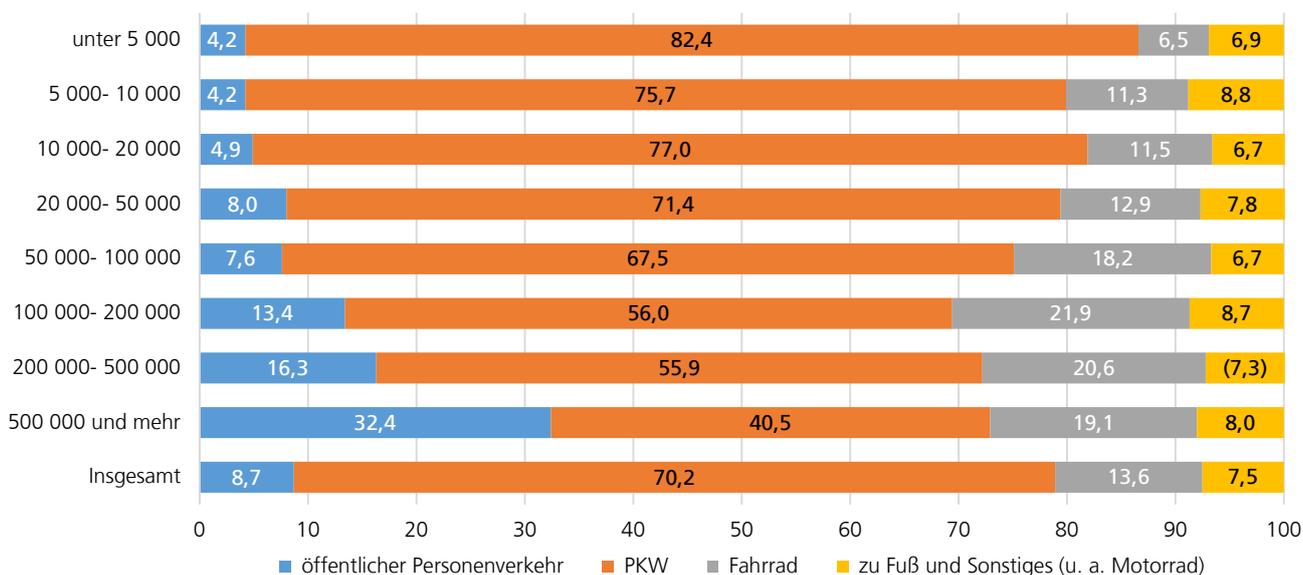
Die Quote der Radfahrenden nahm ebenfalls mit steigender Einwohnerzahl zu, erreichte jedoch ihren Spitzenwert schon bei einer Bevölkerung von 100 000 bis 200 000 und sank danach wieder leicht. In ländlichen Gebieten wurde das Fahrrad seltener für den Weg zur Arbeitsstätte genutzt.

Verglichen mit den Zahlen aus dem Jahr 2008 veränderte sich die Nutzung des Nahverkehrs nicht signifikant. Die Autonutzung hingegen hat in Gemeinden mit einer Größe von 50 000 bis 100 000 um knapp 9 Prozentpunkte zugenommen, jedoch in den urbanen Räumen leicht abgenommen.

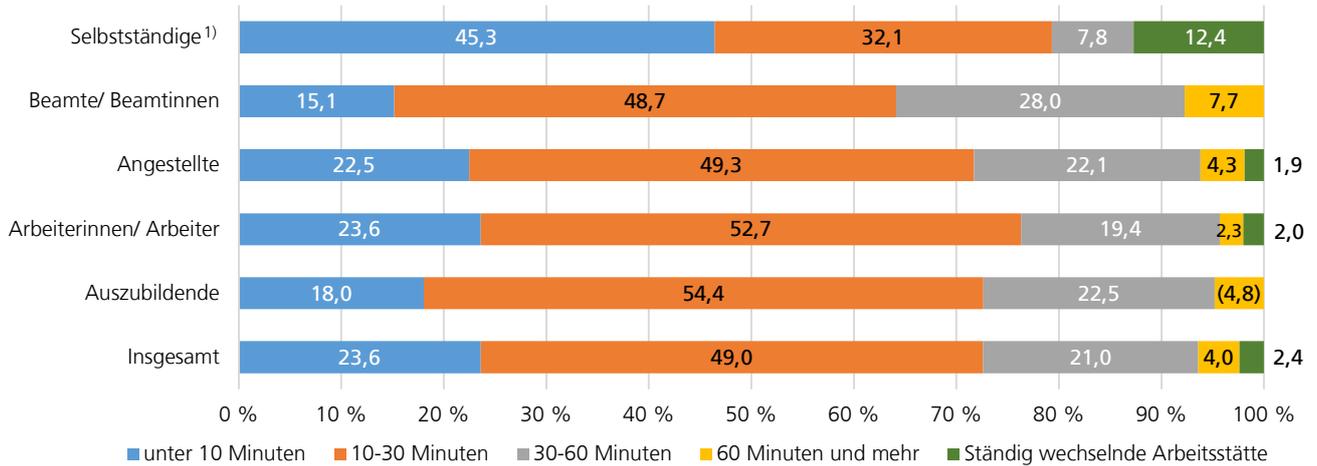
#### Zeitaufwand für den Arbeitsweg nach der Stellung im Beruf

Durchschnittlich brauchten 76 % der Erwerbstätigen in Niedersachsen täglich mehr als 10 Minuten für den Weg zu ihrem Arbeitsplatz (vgl. Abb. A6). Immer noch ein Viertel brauchte mehr als 30 Minuten. Der Arbeitsweg von Selbstständigen war am kürzesten, etwa 45 % von ihnen hatten 2016 einen Arbeitsweg von unter 10 Minuten. 12 %

#### A5 | Verkehrsmittelnutzung 2016 nach Gemeindegrößenklassen in Prozent

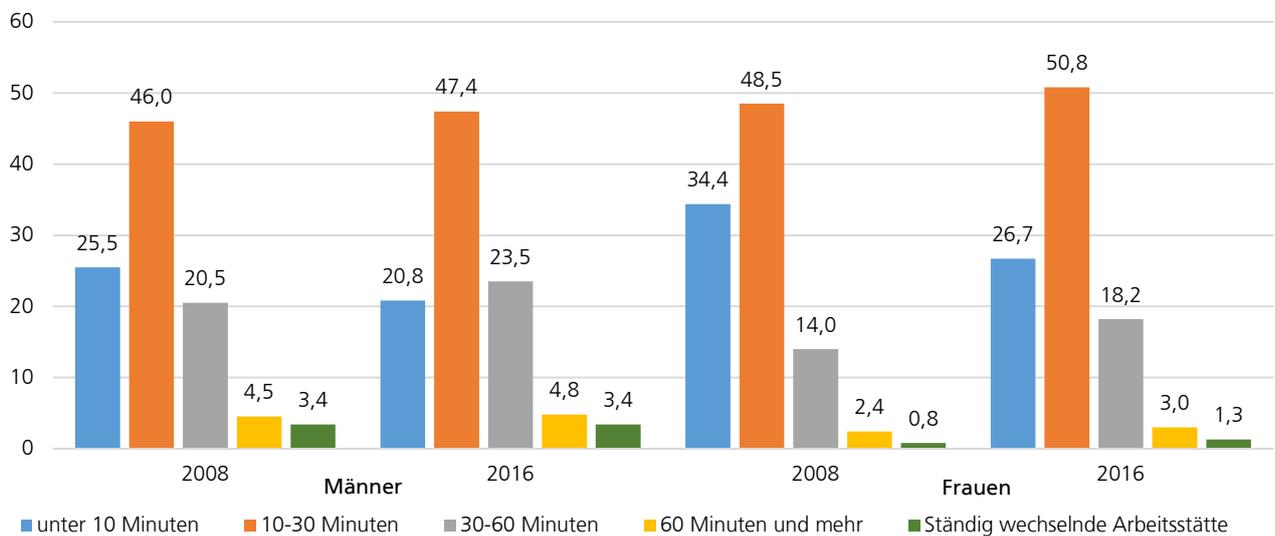


## A6 | Zeitaufwand für den Arbeitsweg 2016 nach Stellung im Beruf in Prozent



1) Inklusive unbezahlte mithelfende Familienangehörige.  
Durch Auslassung schwach besetzter Kategorien (< 5 000 Fälle) summieren sich die Positionen teilweise nicht zu 100 %.

## A7 | Dauer der Arbeitswege von 2008 bis 2016 in Prozent



hatten eine ständig wechselnde Arbeitsstätte. Beamte und Beamtinnen verzeichneten den längsten Arbeitsweg: 28 % fuhrten 30 bis 60 Minuten und 8 % über 60 Minuten. Von den Arbeiterinnen und Arbeitern gaben mehr als die Hälfte an, einen Arbeitsweg zwischen 10 und 30 Minuten zu haben. Nur 2 % der Arbeiterinnen und Arbeiter mussten für ihren Weg zur Arbeit mehr als 60 Minuten einplanen.

### Veränderungen der Arbeitswege

Wenn der Zeitaufwand nach Geschlecht betrachtet wird, fällt auf, dass Frauen häufig kürzere Strecken zur Arbeit fuhrten als Männer. Verglichen mit den Zahlen aus dem Jahr 2008 ist jedoch sowohl bei Frauen als auch bei Männern eine Zunahme des Zeitaufwandes für den Weg zur Arbeit festzustellen (vgl. Abb. A7). Längere Wege wurden von allen Erwerbstätigen in Kauf genommen. Im Jahr 2008 hatten nur insgesamt 23,2 % der Erwerbstätigen in Niedersachsen einen Arbeitsweg zwischen 30 und 60 Minuten. 2016 waren es dagegen schon 28 %. Auch Angestellte hatten vermehrt einen Arbeitsweg zwischen 30 und 60

Minuten. Im Gesamtvergleich zeigt sich, dass Wegzeiten unter 10 Minuten abgenommen haben und dafür Anstiege bei längeren Wegzeiten zu verzeichnen sind.

### Zusammenfassung

In den vergangenen acht Jahren gab es leichte Veränderungen hinsichtlich der Dauer und der Verkehrsmittelwahl des Arbeitsweges. Vor allem wurde deutlich, dass das Auto immer häufiger genutzt wird und zwar unabhängig vom Geschlecht. Männer und Frauen unterschieden sich jedoch nach wie vor in der Verkehrsmittelwahl. So nutzten anteilig mehr Frauen den öffentlichen Personenverkehr, das Rad oder gingen zu Fuß als Männer. Diese wiederum nutzten das Auto für den Weg zur Arbeit stärker als Frauen. Darüber hinaus ließen sich längere Fahrtzeiten bei den Arbeitswegen feststellen, wobei Männer nach wie vor längere Wege zur Arbeit zurücklegten als Frauen. Fraglich ist, ob beispielsweise im Zuge des Dieselskandals oder einer verstärkten Stauproblematik das Auto in den nächsten Jahren weniger genutzt werden wird.