

Berufspendler



Für viele Bewohner großstädtischer Ballungsräume beginnt der Tag mit der morgendlichen Fahrt zur Arbeit in die Stadt; abends geht es den gleichen Weg wieder zurück. Mittlerweile pendeln über sechzig Prozent der Berufstätigen im Bundesgebiet vom Wohnort zum Arbeitsplatz in die nächstgrößere Stadt. Wie ist es dazu gekommen? Noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein waren die Städte in der Regel Fußgängerstädte, die Wege konnten ohne ein Transportmittel zurückgelegt werden. Die Städte vereinten alle wichtigen Lebensbereiche – Arbeiten und Wohnen, Einkaufen und Freizeit – auf überschaubarem Raum. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es ein enormes Bevölkerungswachstum und eine Konzentration der Wirtschaft (Zeitalter der Industrialisierung). Die Bevölkerung wanderte vom Land in die Städte. Der größte Teil der deutschen Großstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern

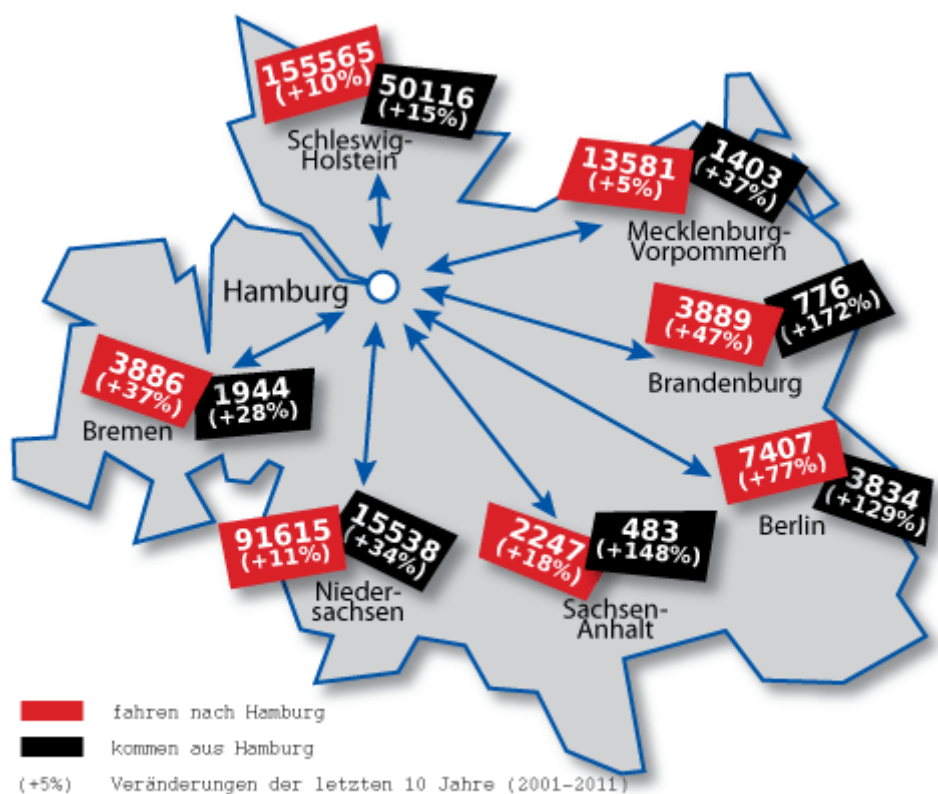
verdankt dieser Periode seinen entscheidenden Entwicklungsschub. Das starke Bevölkerungswachstum erforderte unter anderem eine große Zahl von Wohnungsbauten. Vorstädte umschlossen zunehmend die historische Stadt, die das alleinige Zentrum blieb. Der Stadtkern wandelte sich zunehmend in die Geschäftsstadt, wobei die kommerzielle Nutzung die Wohnungen verdrängte. Die ersten Fabriken entstanden außerhalb des Stadtkerns, zunächst auf freiem Feld. Schon bald wurden sie aber von der Wohnbebauung umschlossen, wobei dann gegenseitige Beeinträchtigungen unvermeidlich waren.

Als Reaktion auf die Lärm- und Schadstoffemissionen von Fabriken und Handwerksbetrieben in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebäuden sowie angesichts einer weiteren Massierung der Bevölkerung setzte sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts folgende Auffassung durch: Die Stadtplanung habe nach einer **Trennung** der vier **Funktionen: Wohnen, Arbeiten, sich Erholen** (in der Freizeit) und **sich Bewegen** zu erfolgen (Thesen von Städteplanern in der Charta von Athen, im Jahre 1933). Die Stadt sollte in überschaubare, durch Freiflächen untereinander getrennte „Stadtteile“ gegliedert werden. Die Hauptfunktionen Wohnen, Arbeiten und

Erholen sollten so voneinander getrennt werden, dass sie sich gegenseitig nicht beeinträchtigen. In den Städten entwickelte sich so eine räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten. Dies hatte zur Folge, dass die Wege, die die Bewohner zur Arbeit, zu Freizeitstätten und zum Einkaufen zurücklegen mussten, länger wurden.

Die Sichtweise der Städteplaner hat sich heute wieder verändert: Arbeitsplätze, Einkaufs- und Versorgungszentren, Schulen, Kindergärten, Jugendzentren, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Erholungsgebiete sollen in einem Stadtgebiet vereint sein. Besonders wichtig ist ein guter Anschluss an den [ÖPNV](#).

Berufspendler in der Metropolregion Hamburg



PENDLERSTRÖME




Stand: 30.6.2011

Täglich fahren Berufspendler, die in der [Metropolregion](#) Hamburg wohnen, zum Arbeiten nach Hamburg hinein. Hinzu kommen Pendler, die in der Hamburger City einkaufen oder die kulturellen Angebote der Stadt nutzen wollen. Sie sind die so genannten „**Einpendler**“. Pendler kommen dabei nicht nur aus den angrenzenden Bundesländern – insbesondere den Regionen Pinneberg, Bad Segeberg, Stormarn, Lauenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Harburg, Stade und Lüneburg – sondern auch aus Bremen, Hannover, Sachsen-Anhalt oder Brandenburg. Dazu kommen die „**Auspendler**“ – die Hamburger, die täglich zur Arbeit oder aus anderen Gründen ins Umland pendeln. Und ein großer Teil der 1,7 Millionen Hamburger Einwohner ist täglich in der Stadt selbst unterwegs, sie bilden die Gruppe der „**Binnenpendler**“.

Im Jahr 2011 wurden täglich mehr als 310 000 Einpendler gezählt, ca. 99 000 Personen pendeln aus Hamburg in die angrenzenden Bundesländer aus (Quelle: Arbeitsagentur).

Verkehrsmittelwahl der Berufspendler

Es ist äußerst schwierig, genaue Zahlen über die Pendlerströme zu erheben. Die letzte umfangreiche Befragung fand 1992 statt (vgl. Abbildung). Aktuelle Zahlen über die Berufspendler gibt es vom Statistischen Amt nicht für die einzelnen Verkehrsmittel, sondern nur für die Gesamtzahl der Ein- und Auspendler.

| Berufspendler | Einpendler nach Hamburg rein | Binnenpendler in Hamburg selbst | Auspendler aus Hamburg raus |
|---|------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| insgesamt | 267 400 | 600 000 | 72 600 |
|  PKW | 181 832=68% | 300 000=50% | 54 450=75% |
|  ÖPNV | 72 198=27% | 228 000=38% | 15 972=22% |
|  Zu Fuß oder Fahrrad | 13 370=5% | 80 000=12% | 2 178=3% |

BERUFSVERKEHR IN HAMBURG

Berufspendler in Deutschland

Pendler: Die Mehrheit nimmt weiter das Auto; Auszug aus der Publikation STATMagazin des Statistischen Bundesamtes vom 30. Oktober 2009

Appellen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zum Trotz bleibt das Auto mit deutlichem Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Im Jahr 2008 benutzten 59,6 % der Erwerbstätigen einen Pkw für den Weg zur Arbeitsstätte, 3,5 % der Erwerbstätigen davon als Mitfahrer. Gegenüber 1996 haben sich diese Anteile kaum verändert (1996: 60,3 %, 4,0 % als Mitfahrer).

Öffentliche Verkehrsmittel werden nur von 13 % der Erwerbstätigen für den Weg zur Arbeit genutzt. Dabei hat sich der Anteil derer, die mit dem Bus fahren, seit 1996 etwas verringert, während der Schienenverkehr einen leichten Anstieg zeigt. An Popularität leicht gewonnen hat ebenfalls das Fahrrad. Der Anteil der Radfahrer stieg im Vergleichszeitraum um 0,9 Prozentpunkte auf 8,3 %. Demgegenüber fiel der Anteil der Fußgänger unter den Erwerbstätigen von 10,6 % auf 9,5 % zurück.

Immer mehr Erwerbstätige nehmen längere Strecken für den Weg zur Arbeit auf sich und stellen damit ihre zunehmende berufliche Mobilität unter Beweis. Während 1996 noch für 52,3 % der Erwerbstätigen die Entfernung zur Arbeitsstätte weniger als 10 Kilometer betrug (einfache Strecke), traf das im Jahr 2008 nur noch für 45,8 % zu. Zwischen 10 und 25 Kilometer hatten 2008 wie zwölf Jahre zuvor 28,1 % zurückzulegen. 25 Kilometer und mehr von der Wohnung entfernt lag die Arbeitsstätte im Jahr 2008 bei 16,2 % der Berufstätigen, 1996 bei nur 13,1 %. 3,4 % wohnten und arbeiteten auf dem gleichen Grundstück (1996: 3,9 %). 2,4 % der Erwerbstätigen hatten im Jahr 2008 wechselnde Arbeitsorte.

Mit der Verlängerung der zurückgelegten Distanz ist zugleich auch die Fahrtzeit gestiegen. Während 1996 noch 72,8 % der Erwerbstätigen weniger als 30 Minuten für den Weg zur Arbeit benötigten, waren es 2008 nur noch 68,2 %. Ob allein die tendenziell größeren Entfernungen oder aber zusätzlich auch die zunehmende Verkehrsdichte den erhöhten Zeitbedarf verursachen, ist aus den Daten nicht ersichtlich.

Die Wahl der Verkehrsmittel in unterschiedlichen Entfernungsbereichen lässt Verhaltensänderungen bei den Berufspendlern erkennen. So hat bei Entfernungen unter zehn Kilometern insbesondere das Fahrrad an Attraktivität gewonnen (2008: 17,0 %, 1996: 13,5 %). Auch zu Fuß, mit U-, S- und Straßenbahn, mit Motorrad, Roller, Moped oder Mofa war auf dieser Distanz in 2008 ein leicht höherer Anteil der Erwerbstätigen unterwegs (27,9 %) als 1996 (27,2 %). Zurückgegangen im Bereich der Kurzstrecke ist dagegen die Busbenutzung (-0,9 %) sowie die Benutzung des Pkw als Selbst- oder Mitfahrer (2008: 47,8 %, 1996: 50,6 %). Während sich bei der Entfernungsspanne zwischen 10 und 25 Kilometern kaum Verhaltensänderungen zeigten, wurden bei Entfernungen zwischen 25 und 50 Kilometern im Jahr 2008 Schienenverkehrsmittel (Eisenbahn, U-/S-/Straßenbahn) von einem merklich größeren Anteil der Erwerbstätigen in Anspruch genommen (14,0 %) als 1996 (11,6 %), und zwar zu Lasten der Bus- (-1,1 %) und Pkw-Benutzung (-0,9 %). Ab 50 Kilometer steht einer rückläufigen Benutzung hauptsächlich von Bus (-0,8 % auf 1,1 %) und Pkw (-4,0 % auf 77,5 %) eine deutlich stärkere Inanspruchnahme der Eisenbahn (+5,4 % auf 16,3 %) gegenüber.

Deutliche Unterschiede zeigen sich im Pendlerverhalten zwischen Männern und Frauen. 60 % der Männer nutzten im Jahr 2008 das eigene Auto. Von den Frauen steuerte gut jede zweite die Arbeitsstätte mit dem Pkw selbst an. Allerdings hat sich der Unterschied zwischen den Geschlechtern im Laufe der Zeit etwas verringert. Während bei Männern der Anteil der Selbstfahrer gegenüber 1996 um 3,5 Prozentpunkte gesunken ist, steigen immer mehr Frauen in den eigenen Pkw (1996: 45,8 %, 2008: 51,1 %). Im Gegenzug reduzieren sich im Zeitvergleich auch die Unterschiede bei der Nutzung der übrigen Verkehrsmittel. Allerdings nutzen Frauen noch immer häufiger als Männer den öffentlichen Nahverkehr (13,6 % gegenüber 8,4 % bei den Männern), schwingen sich aufs Fahrrad (9,3 % im Vergleich zu 7,4 %) oder sind „per pedes“ unterwegs (11,8 % gegenüber 7,5 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Frauen insgesamt geringere Entfernungen zur Arbeitsstätte zurücklegen. 52,4 % der Frauen wohnten im Jahr 2008 im Umkreis von zehn Kilometern um die Arbeitsstätte, was nur auf 40,3 % der Männer zutraf.

Quelle: <http://www.destatis.de>