



## Der Weg zur Arbeit – kurzer Sprung oder lange Reise? Pendlermobilität im Jahr 2012

Kurze Arbeitswege sind sowohl städteplanerisch als auch aus Sicht der Erwerbstätigen wünschenswert. Die Mobilitätsanforderungen an die Beschäftigten sind aber in den letzten Jahren gestiegen, ein wachsender Teil legt weite Wege zum Arbeitsplatz zurück (Guth, Siedentop, Holz-Rau, 2012).

Der Zeit- und Ressourcenaufwand, der mit den langen Arbeitswegen verbunden ist, lohnt sich nicht für alle Erwerbstätigen gleichermaßen, weil ein tägliches Pendeln über weite Strecken mit hohen Kosten verbunden ist. Ein weiter Arbeitsweg dürfte für Personen mit höherem Einkommen eher eine Option sein als für Geringverdiener (Auspurg, Schönholzer 2013, Winkelmann 2010). Entsprechend ist zu erwarten, dass Hochqualifizierte öfter pendeln, da höhere Qualifikationen in der Regel zu einem höheren Einkommen führen. Weitere Gründe für das Pendeln sind Doppelerwerbstätigkeit bei Paaren und Unterschiede bei den Mieten bzw. den Immobilienpreisen insbesondere zwischen Großstädten und Peripherie (Bege 2010: 148, Guth, Siedentop, Holz-Rau 2012).

Auch begrenzte zeitliche Ressourcen schränken die Möglichkeiten für zeitaufwändige Pendelwege ein. Dies gilt insbesondere für Frauen, die die Kinderbetreuung in der Familie übernehmen (Eckey, Kosfeld, Türck 2007).

In diesem Beitrag wird untersucht, wie sich das Pendlerverhalten nach Geschlecht, Alter, Kindern im Haushalt, Bildungsgrad, Voll- und Teilzeiterwerbstätigkeit sowie Einkommen unterscheidet.

### Daten und Methode

Datenbasis ist der Mikrozensus 2012 für Nordrhein-Westfalen, eine Stichprobe, die ein Prozent der Bevölkerung umfasst. Die bei dieser Erhebung gestellten Fragen zum Arbeitsweg gehören nicht

zum Pflichtprogramm, d. h., deren Beantwortung ist freiwillig. Dennoch haben 80,9 Prozent der befragten Erwerbstätigen, denen diese Fragen gestellt wurden, Angaben zu ihrem Arbeitsweg gemacht.

Als Pendler/-innen werden im Folgenden Personen bezeichnet, deren Arbeitsstätte nicht auf demselben Grundstück liegt<sup>1)</sup> wie deren Wohnung. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Arbeitsweg eine Gemeindegrenze überschreitet.

Im Mikrozensus kann Pendeln sowohl über die dafür verwendete Zeit als auch über die zurückgelegte Entfernung abgebildet werden. Da beides zu ähnlichen Ergebnissen führt, werden im Folgenden lediglich die Ergebnisse nach der Entfernung dargestellt.

Als Fernpendler/-innen gelten Personen, bei denen der Arbeitsweg 25 und mehr Kilometer je Fahrstrecke beträgt und als Nahpendler/-innen werden Personen eingestuft, die maximal 10 Kilometer auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen.

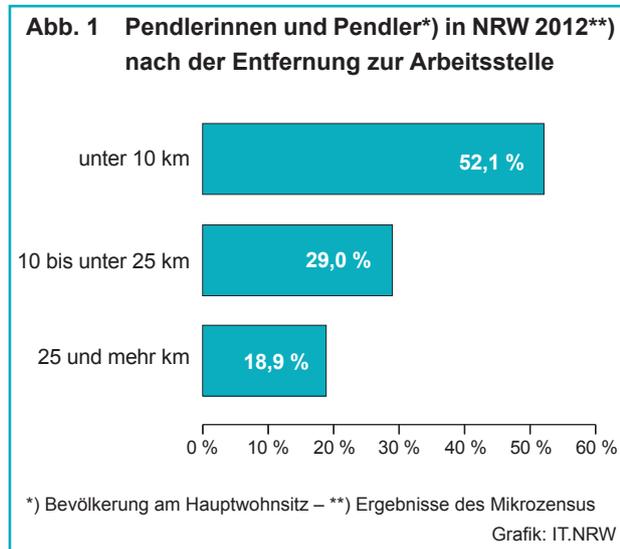
Da der Fokus der Analyse auf der Berufspendlermobilität liegt, werden nur Personen betrachtet, die im Hauptstatus Erwerbstätige sind. Nicht einbezogen werden Personen, die zwar nebenberuflich erwerbstätig sind, im Hauptstatus jedoch Student(inn)en, Schüler/-innen, Auszubildende, Rentner/-innen bzw. Hausfrauen und -männer sind.

### Für die Hälfte der Pendler/-innen sind die Arbeitswege kurz

Gut die Hälfte (52,1 Prozent) der Pendler/-innen legen einen vergleichsweise kurzen Arbeitsweg von unter 10 km zu ihrer Arbeitsstätte zurück; 29,0 Prozent müssen 10 bis unter 25 km fahren. 18,9 Prozent sind

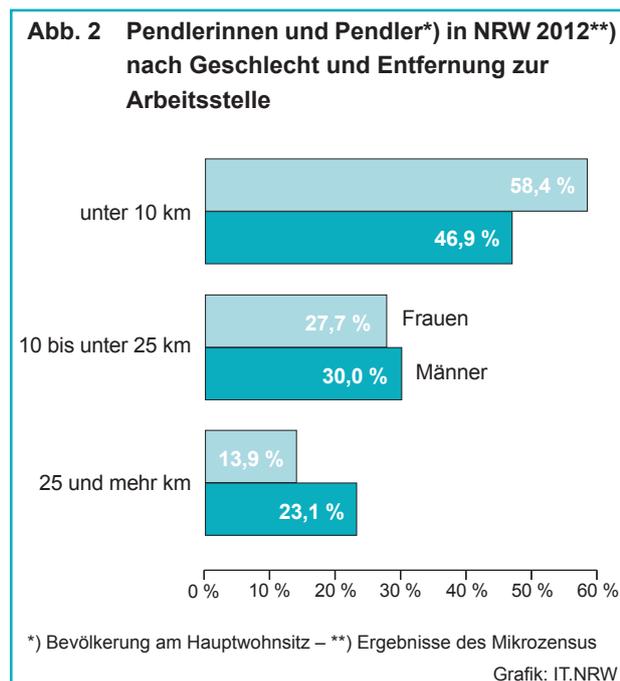
1) Lediglich bei 3,8 Prozent der Erwerbstätigen liegt der Arbeitsplatz auf demselben Grundstück wie die Wohnung.

Fernpendler/-innen und haben einen Arbeitsweg von 25 und mehr Kilometern.

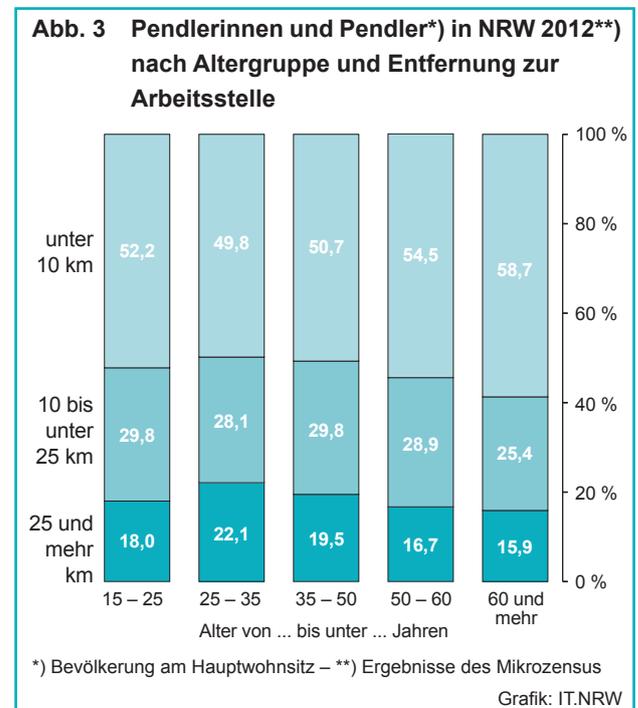


### Männer und 25- bis unter 35-jährige Pendler/-innen legen häufiger weite Strecken zurück

Männer legen insgesamt häufiger weite Strecken zur Arbeit zurück als Frauen. Von den Männern sind 23,1 Prozent Fernpendler, während bei den Frauen lediglich 13,9 Prozent weite Arbeitswege auf sich nehmen. 58,4 Prozent der Frauen sind Nahpendlerinnen, bei Männern pendeln 46,9 Prozent im Nahbereich.



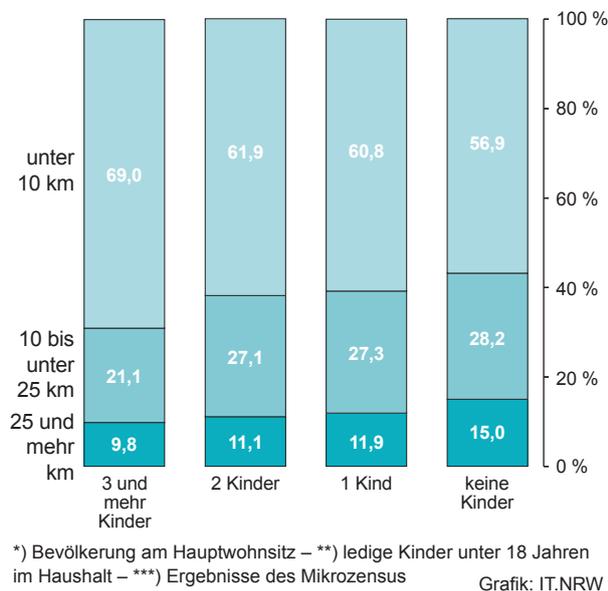
Bei jungen Pendlerinnen und Pendlern (25- bis unter 35-Jährige) ist der Anteil der Fernpendler/-innen mit 22,1 Prozent am höchsten. In den oberen Altersgruppen ist Fernpendeln dagegen eher selten: Von den 60-Jährigen und Älteren sind lediglich 15,9 Prozent Fernpendler/-innen. 58,7 Prozent dieser Altersgruppe sind Nahpendler/-innen. Bei den 25- bis unter 35-Jährigen trifft dies lediglich auf 49,8 Prozent zu. Zwar pendeln Jüngere häufiger, dies gilt allerdings nicht für die 15- bis unter 25-Jährigen. Mit einem Anteil von 18,0 Prozent sind sie seltener unter den Fernpendler(inne)n zu finden als die 25- bis unter 35-Jährigen.



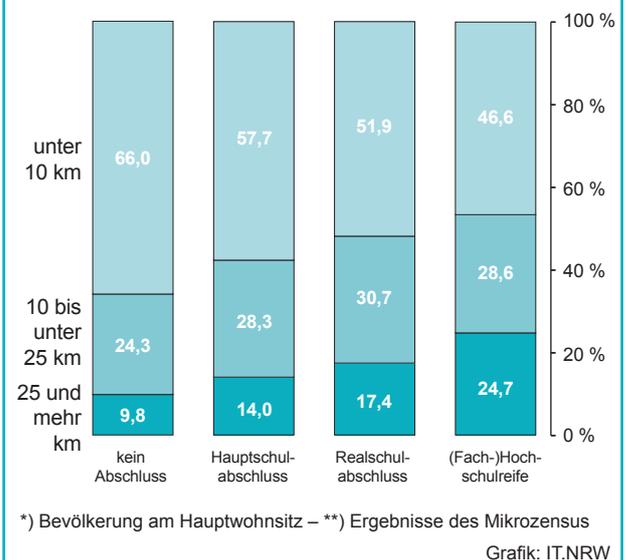
### Frauen mit Kindern pendeln seltener

Mütter mit Kindern pendeln seltener. Auch sind die Pendelwege kürzer je mehr Kinder im Haushalt leben. Der zusätzliche Zeitaufwand für die Kinderbetreuung dürfte im Konflikt mit langen Pendelwegen stehen. Während 69,0 Prozent der Frauen mit drei und mehr Kindern Nahpendlerinnen mit einem Arbeitsweg von bis zu 10 Kilometern sind, sind es bei Frauen ohne Kinder 56,9 Prozent. Von Letzteren sind 15,0 Prozent Fernpendlerinnen. Von den Frauen mit einem Kind sind 11,9 Prozent Fernpendlerinnen und bei jenen mit drei und mehr Kindern lediglich 9,8 Prozent.

**Abb. 4 Pendlerinnen\*) mit und ohne Kind(er)\*\* in NRW 2012\*\*\*) nach Entfernung zur Arbeitsstelle**



**Abb. 5 Pendlerinnen und Pendler\*) in NRW 2012\*\*) nach höchstem allgemeinbildenden Schulabschluss und Entfernung zur Arbeitsstelle**



### Fernpendler/-innen besitzen häufiger einen höheren Bildungsabschluss

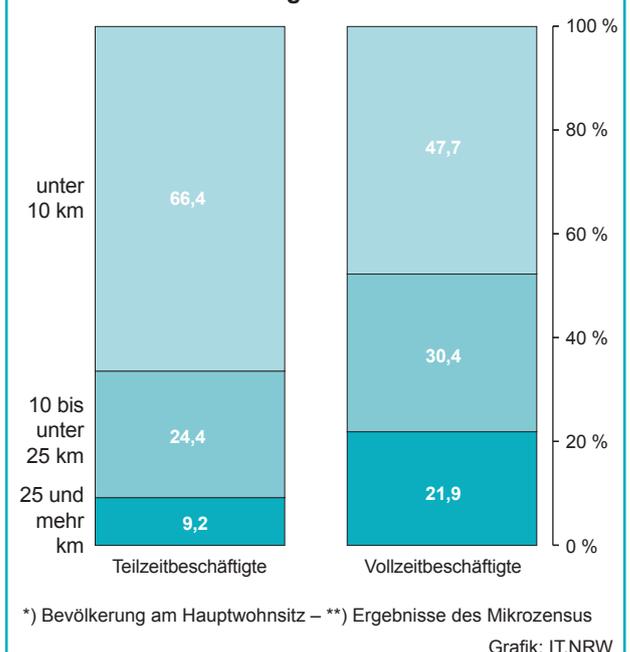
Personen mit höherem Bildungsgrad nehmen häufiger weite Pendelstrecken in Kauf. Der Anteil der Fernpendler/-innen ist bei Personen ohne Schulabschluss mit 9,8 Prozent am niedrigsten. Auch von den Hauptschulabsolvent(inn)en sind lediglich 14,0 Prozent Fernpendler/-innen. Bei Personen mit (Fach-)Hochschulreife liegt der Anteil der Fernpendler/-innen hingegen bei einem Viertel (24,7 Prozent). Entsprechend häufiger legen Personen mit mittleren und niedrigeren Bildungsabschlüssen kürzere Fahrtstrecken zur Arbeit zurück. Zwei Drittel (66,0 Prozent) der Personen ohne allgemeinbildenden Abschluss sind Nahpendler/-innen; bei den Personen mit Hauptschulabschluss sind es 57,7 Prozent. Bei denjenigen mit (Fach-)Hochschulreife liegt der Anteil der Nahpendler/-innen hingegen nur bei 46,6 Prozent.

mehr km zu ihrem Arbeitsplatz zurück. Bei den Vollzeitbeschäftigten trifft dies auf 21,9 Prozent zu. Die deutliche Mehrheit (66,4 Prozent) der Teilzeitbeschäftigten hat einen Arbeitsweg von unter 10 km, bei den Vollzeitbeschäftigten ist es knapp die Hälfte (47,7 Prozent).

### Teilzeitbeschäftigte pendeln seltener weite Strecken

Teilzeitbeschäftigte sind seltener Fernpendler/-innen. Lediglich 9,2 Prozent der Teilzeitbeschäftigten fernpendeln und legen somit eine Strecke von 25 und

**Abb. 6 Pendlerinnen und Pendler\*) in NRW 2012\*\*) nach Art des Beschäftigungsverhältnisses und Entfernung zur Arbeitsstelle**



## Personen mit hohem Einkommen sind häufiger Fernpendler/-innen

Zwischen der Höhe des Einkommens und dem Pendelverhalten besteht ein enger Zusammenhang: Je höher das Einkommen, desto häufiger werden weitere Strecken zur Arbeit zurückgelegt. Von denjenigen, die auf ein Nettoeinkommen von 5 000 und mehr Euro kommen, sind 38,6 Prozent Fernpendler/-innen. Bei der Gruppe mit einem Einkommen von 3 600 bis unter 5 000 Euro liegt der Fernpendleranteil bei einem Drittel (33,5 Prozent) und bei denjenigen mit einem Nettoverdienst von 2 000 bis unter 3 600 Euro bei gut einem Viertel (26,4 Prozent). Von der Gruppe mit einem Einkommen von 1 100 bis unter 2 000 Euro sind 18,2 Prozent Fernpendler/-innen und bei jenen mit weniger als 1 100 Euro lediglich 8,2 Prozent.

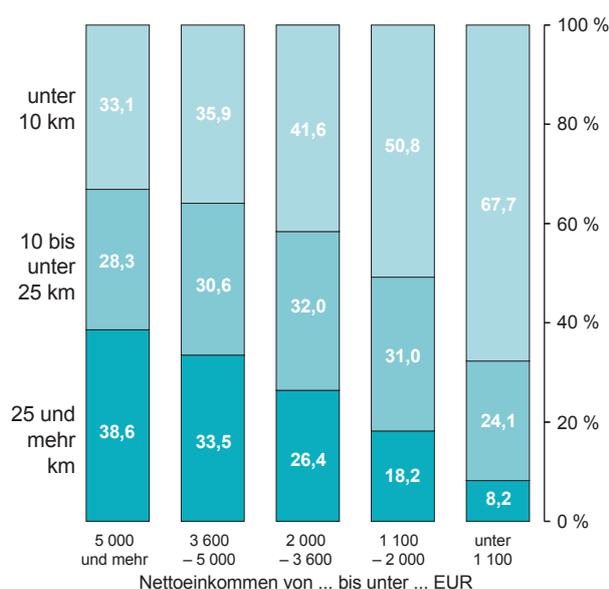
Umgekehrt sind Nahpendler/-innen mit einem Anteil von 67,7 Prozent in der Gruppe mit einem Einkommen von unter 1 100 Euro deutlich häufiger zu finden als in den oberen Einkommensgruppen. Von denjenigen mit einem Nettoeinkommen von 5 000 und mehr Euro sind lediglich ein Drittel (33,1 Prozent) Nahpendler/-innen.

## Fazit

Frauen pendeln seltener weite Strecken (25 und mehr km) zur Arbeit als Männer. Beim monatlichen Nettoeinkommen zeigt sich ein enger Zusammenhang zwischen der Höhe des Einkommens und der Entfernung zum Arbeitsweg: Je höher das Einkommen, desto höher ist der Anteil der Fernpendler/-innen. Gleiches gilt für den Bildungsgrad: Besser Gebildete legen häufiger weite Strecken zur Arbeit zurück. Auch Vollzeitbeschäftigte sind im Vergleich zu Teilzeitbeschäftigten häufiger Fernpendler/-innen. Frauen mit Kindern fahren seltener 25 und mehr Kilometer zur Arbeit als dies bei Kinderlosen der Fall ist.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass sich Pendeln über weite Strecken nur dann lohnt, wenn nach Abzug der Kosten für das Pendeln ein adäquater Anteil des Einkommens für den Lebensunterhalt bleibt. Der Zeitaufwand, der für das Pendeln erbracht werden muss, spielt offensichtlich ebenfalls eine wichtige Rolle. Dies zeigen die Unterschiede im Pendelverhalten bei den Frauen nach der Zahl ihrer Kinder.

**Abb. 7 Pendlerinnen und Pendler\*) in NRW 2012\*\*) nach durchschnittlichem monatlichem Nettoeinkommen und Entfernung zur Arbeitsstelle**



\*) Bevölkerung am Hauptwohnsitz – \*\*) Ergebnisse des Mikrozensus

Grafik: IT.NRW

## Literaturverzeichnis

Auspurg, Katrin, Schönholzer, Thess (2013): An Heim und Herd gebunden? Zu Einfluss von Pendelstrecken auf geschlechtsspezifische Lohnunterschiede. In: *Zeitschrift für Soziologie*, 42, S. 138 – 156.

Bege, Stefan (2010): Das Konzept der Metropolregion in Theorie und Praxis. Ziele, Umsetzung und Kritik. Wiesbaden: Gabler Verlag.

Eckey, Hans-Friedrich, Kosfeld, Reinhold, Türck, Mathias (2007): Pendelbereitschaft von Arbeitnehmern in Deutschland. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 65, S. 5 – 14.

Guth, Dennis, Siedentop, Stefan, Holz-Rau, Christian (2012): Erzwungenes oder exzessives Pendeln? Zum Einfluss der Siedlungsstruktur auf den Berufspendlerverkehr. In *Raumforschung und Raumordnung*, 70, S. 485 – 499.

Winkelmann, Ulrike (2010): „Manche pendeln weit“. Berufspendler im Bundesländervergleich. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 4/2010.

Lea Santkiewitsch

Dr. Wolfgang Seifert

## Impressum

Herausgegeben von  
Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW),  
Geschäftsbereich Statistik  
Postfach 10 11 05, 40002 Düsseldorf  
Mauerstraße 51, 40476 Düsseldorf

☎ 0211 9449-01  
✉ [poststelle@it.nrw.de](mailto:poststelle@it.nrw.de)  
[www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de)

Bestell-Nr.: Z259 2014 03

Download:  
[www.it.nrw.de/statistik/querschnitts-  
veroeffentlichungen/Statistik\\_kom-  
pakt/index.html](http://www.it.nrw.de/statistik/querschnitts-<br/>veroeffentlichungen/Statistik_kom-<br/>pakt/index.html)



Zentrale statistische Information und Beratung:  
☎ 0211 9449-2495/2525  
✉ [statistik-info@it.nrw.de](mailto:statistik-info@it.nrw.de)

Publikationsservice:  
☎ 0211 9449-2494  
✉ [vertrieb@it.nrw.de](mailto:vertrieb@it.nrw.de)  
[www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de) (siehe unter Publikationen)

© Information und Technik Nordrhein-Westfalen,  
Düsseldorf, 2014

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugswei-  
se, mit Quellenangabe gestattet.