



Der weite Weg zur nachhaltigen Pendelmobilität in der Stadtregion Frankfurt-Rhein-Main

Dr. Jutta Deffner

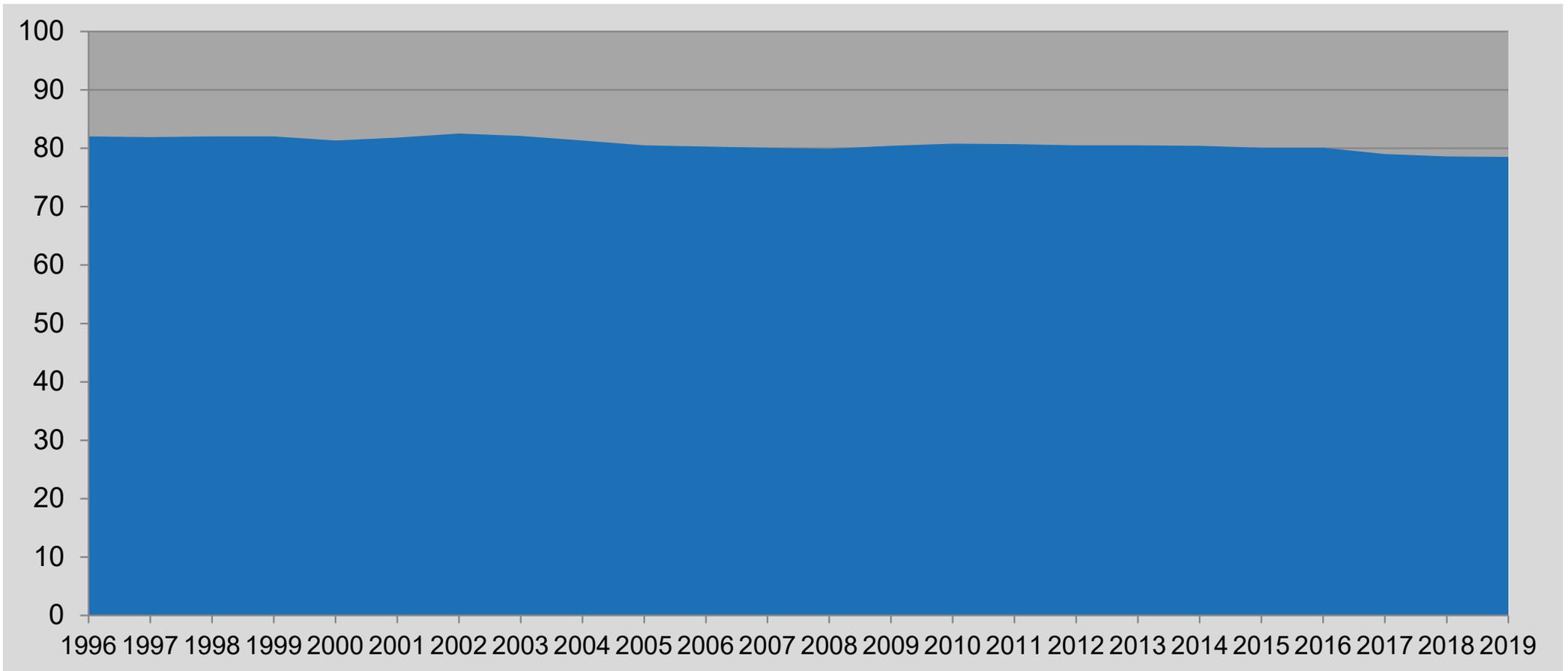
Vortrag am 5. Mai 2022 im Bürgerhaus Südbahnhof



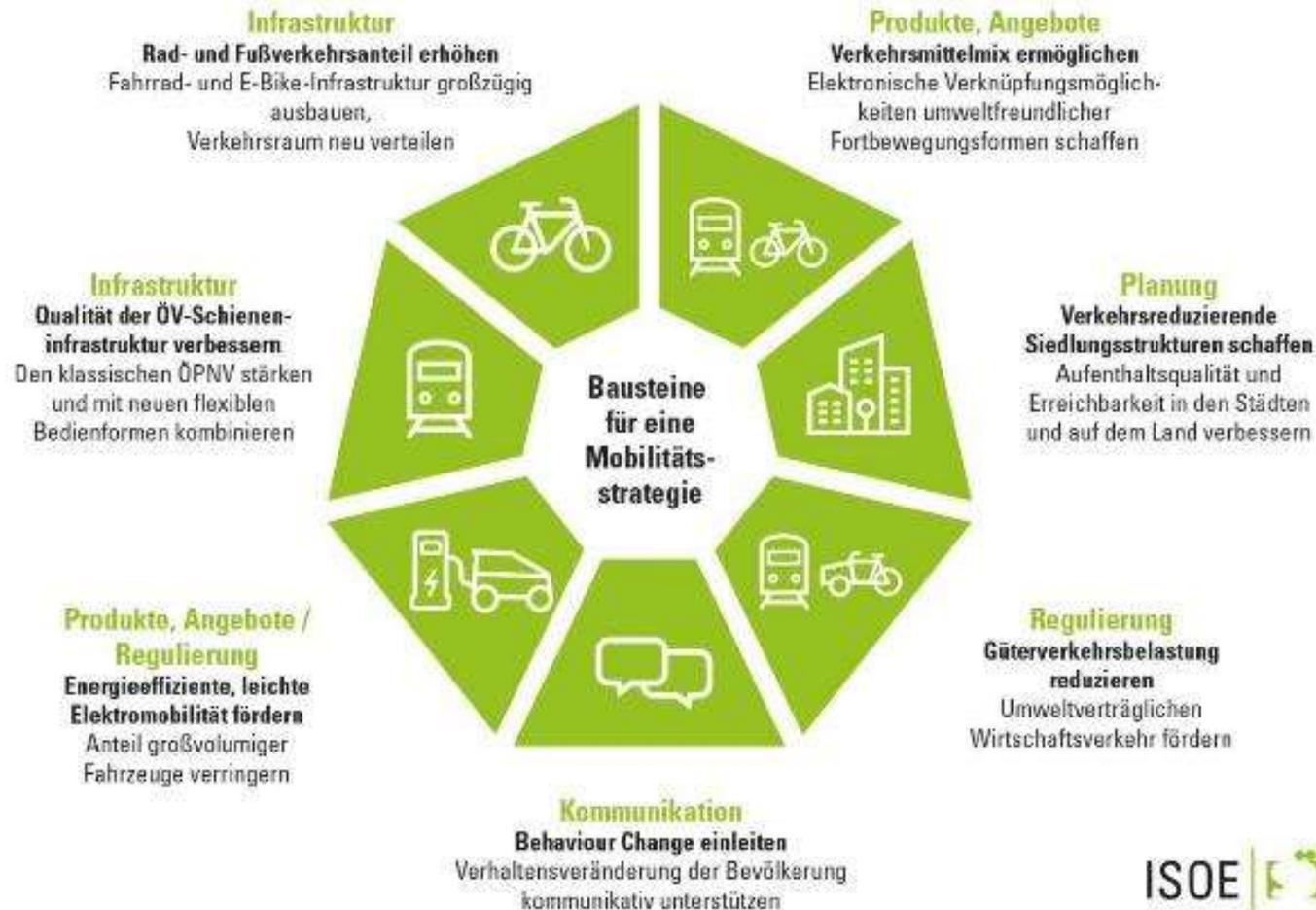
Sehr geehrte Damen und Herren,

- In meinem Vortrag möchte ich zu der Diskussion um den Autobahnausbau beitragen.
- Mit der Beleuchtung des Themas Pendelmobilität geht es mir um einen prägenden Teil im stadt-regionalem Verkehr: im R-M-Gebiet pendeln täglich etwa 390 TSD Menschen in die Stadt und etwas über 102 TSD aus der Stadt hinaus. Innerhalb der Stadt pendeln zudem 212 TSD Menschen (Statistikamt FFM, Pendleratlas 2021). → Entspricht über 700 TSD Pendlerbewegungen.

Entwicklung des Auto-Anteils an der Verkehrsleistung 1996–2019 (Deutschland)



Handlungsfelder für nachhaltige Mobilitätskultur



Teil I: Facts and Figures

Was ist pendeln?

Bisherige Definition

- Pendler sind alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die über eine Gemeindegrenze hinweg einen Weg zur Arbeit zurücklegen.

Ganzheitliches Verständnis

- Pendeln ist der räumliche und/oder zeitliche Übergang zwischen Privatsphäre und Berufssphäre.

Zahl der Woche 48 vom statistischen Bundesamt



WIESBADEN – Berufspendlerinnen und -pendler setzen auch für kurze Arbeitswege vor allem auf das Auto. Im Jahr 2020 gaben 40 % von ihnen an, für Strecken unter 5 Kilometern normalerweise das Auto zu nutzen. Für Strecken von 5 bis unter 10 Kilometern lag der Anteil der Pkw-Fahrenden mit 69 % noch deutlich höher, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt.

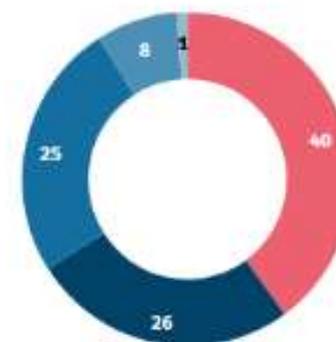
Wenn das Fahrrad als ebenfalls individuelles Verkehrsmittel genutzt wird, dann am ehesten auf der Kurzstrecke. Allerdings ist dies deutlich seltener der Fall als beim Auto: Auf Arbeitswegen unter 5 Kilometern kam es bei 26 % der Berufspendelnden zum Einsatz, auf Strecken zwischen 5 und 10 Kilometern noch bei 11 %.

ÖPNV wird vergleichsweise selten genutzt

Der öffentliche Personennahverkehr wird für kurze Arbeitswege vergleichsweise selten genutzt: Mit Bus, Bahn oder Tram waren auf Strecken unter 5 Kilometern lediglich 8 % der Pendlerinnen und -pendler unterwegs; auf Arbeitswegen von 5 bis unter 10 Kilometern waren es 18 %.

Fast die Hälfte aller Berufspendlerinnen und -pendler (48 %) hat nach eigenen Angaben weniger als 10 Kilometer zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Für 27 % ist der Arbeitsplatz sogar weniger als 5 Kilometer entfernt.

Von Berufspendler/-innen auf Kurzstrecken genutzte Verkehrsmittel 2020
Arbeitswege unter 5 km, Anteil in %



■ Pkw ■ Fahrrad ■ Zu Fuß (ohne Verkehrsmittel) ■ Bus und Bahn ■ Motorrad, Motorroller u.ä.

Quelle: Mikrozensus

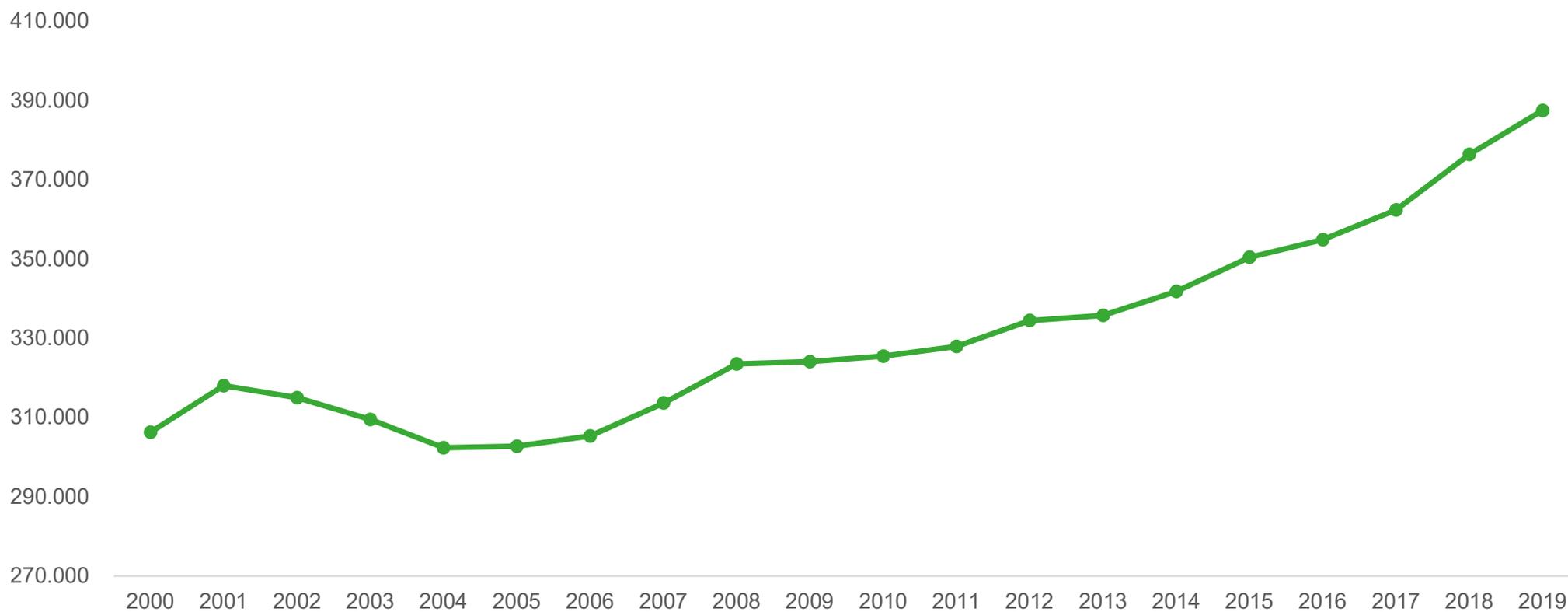
Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

Das Problem: Facts and Figures

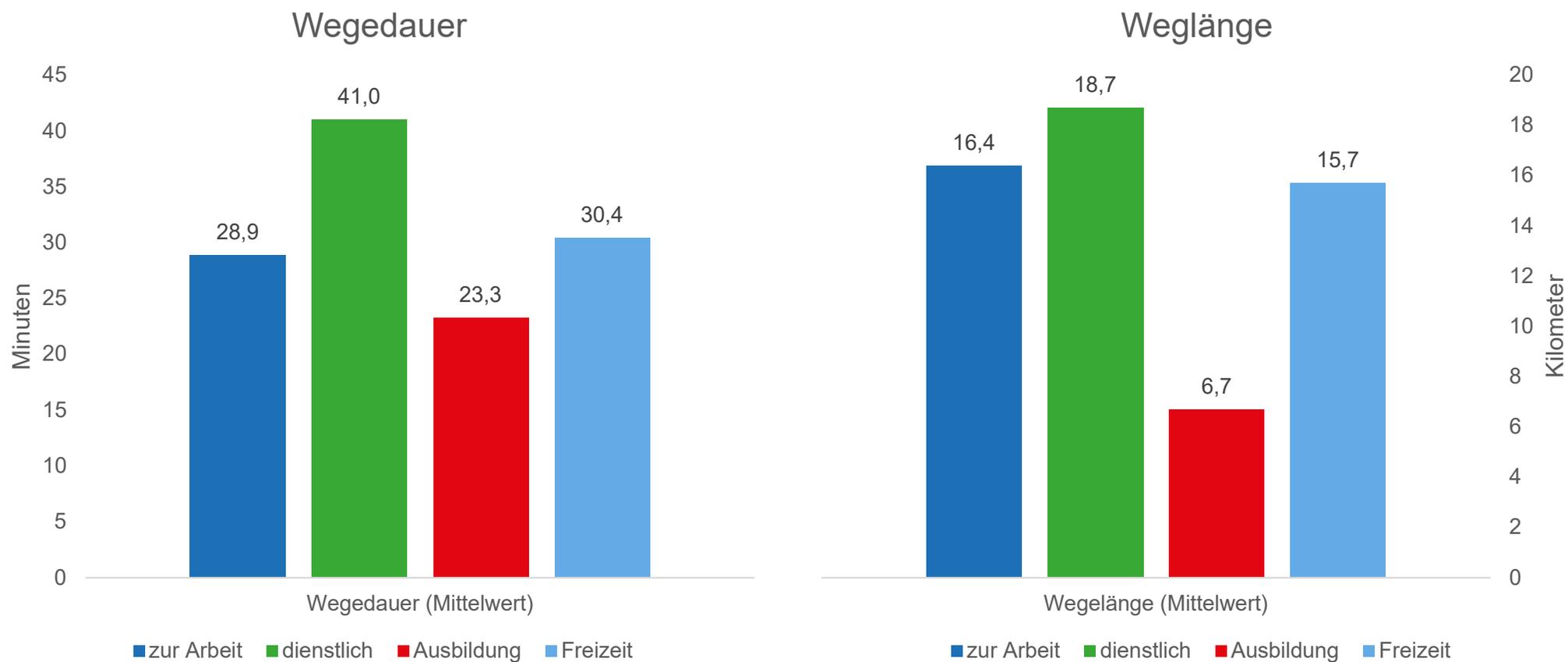
- Aufkommen von Pendlerinnen und Pendlern wächst seit Jahren – und mit dem Pendeln unerwünschte „Nebenwirkungen“ – für die Umwelt und Gesundheit und Lebensqualität
 - Veränderungen in der Arbeitswelt und den Mobilitätssystemen verändern das Pendeln, bis hin zu externen Ereignissen wie die Corona-Pandemie
 - Maßnahmen, Pendlerverkehre verträglicher abzuwickeln, wirken bisher nur schwach (z.B. im innerkommunalen Verkehr von Großstädten)
 - Ich zeige hier einige der wichtige Kenngrößen zum Pendeln in der Region Rhein Main

Anstieg Pendler*innen

Einpendelnde sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (svB) Frankfurt am Main

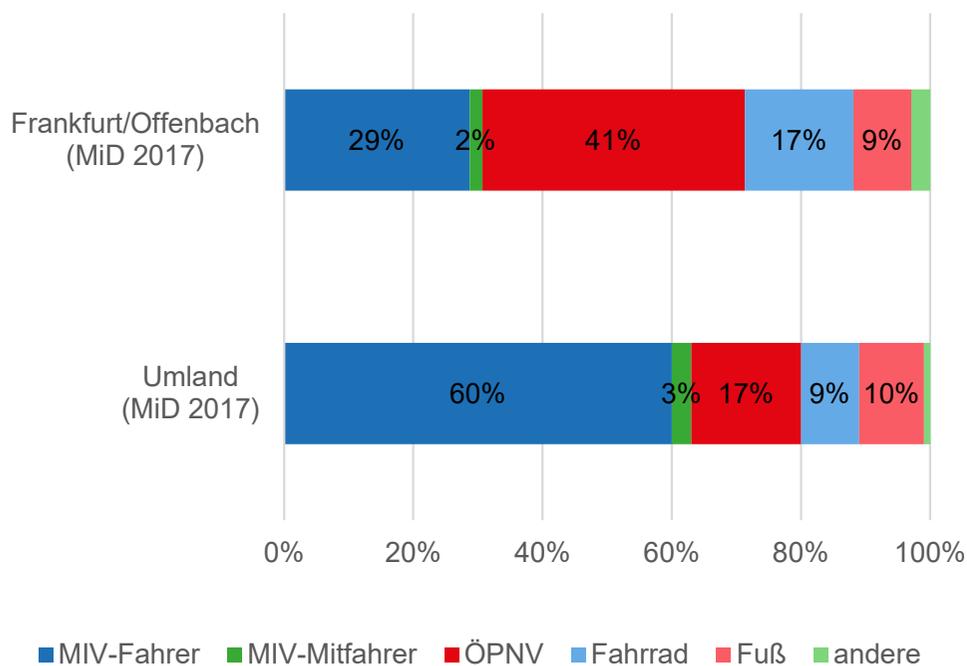


Wegedauer & Weglänge (Hessen 2017)

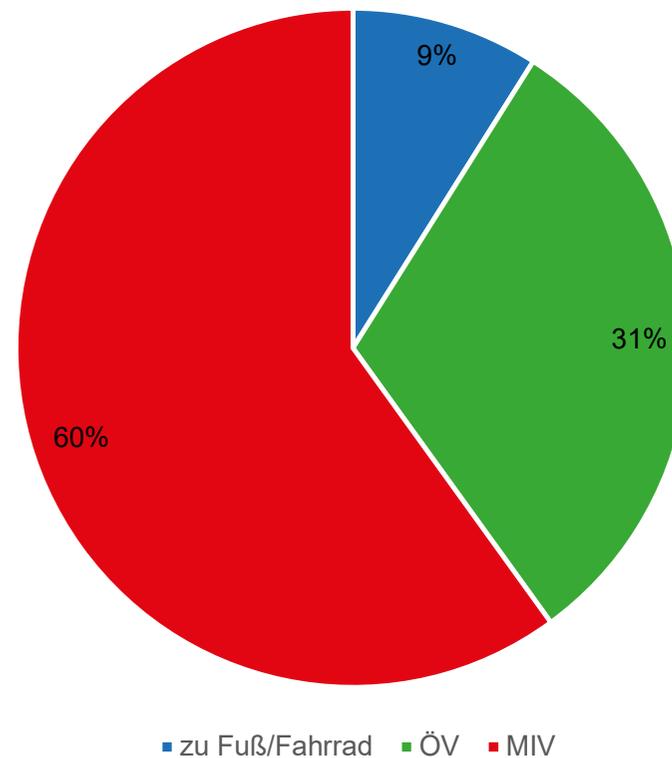


Verkehrsmittelwahl Pendler*innen in der Region

Modal Split Arbeitswege



Alle Wege Auswärtiger nach Frankfurt



Wirkungen des Pendelns

Wirkungen

- Die **Wirkungen** des Pendelns sind sehr vielschichtig – neben den positiven Effekten vor allem auf die Mobilität von Arbeitskräften und damit die Wertschöpfung, lassen sich viele negative Effekte nachweisen,
 - Diese sind nicht allein durch die ökologischen und Klimabelastungen und den Flächenverbrauch ausgedrückt
 - sondern auch z.B. über gesundheitliche Folgen oder Belastungen für die soziale Teilhabe, die bei Pendler*innen und in ihrem Familien auftreten
- Das sind wichtige Dimensionen, wenn es darum geht, darüber nachzudenken, wie Pendeln nachhaltiger werden kann.

Wirkungen des Pendelns



Teil II: Handlungsansätze für klimagerechtes, zukunftsfähiges Pendeln

Pendellabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main



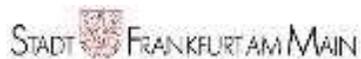
Das Forschungsprojekt Pendellabor

www.pendellabor.de

PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main



Projekt- und Praxispartner



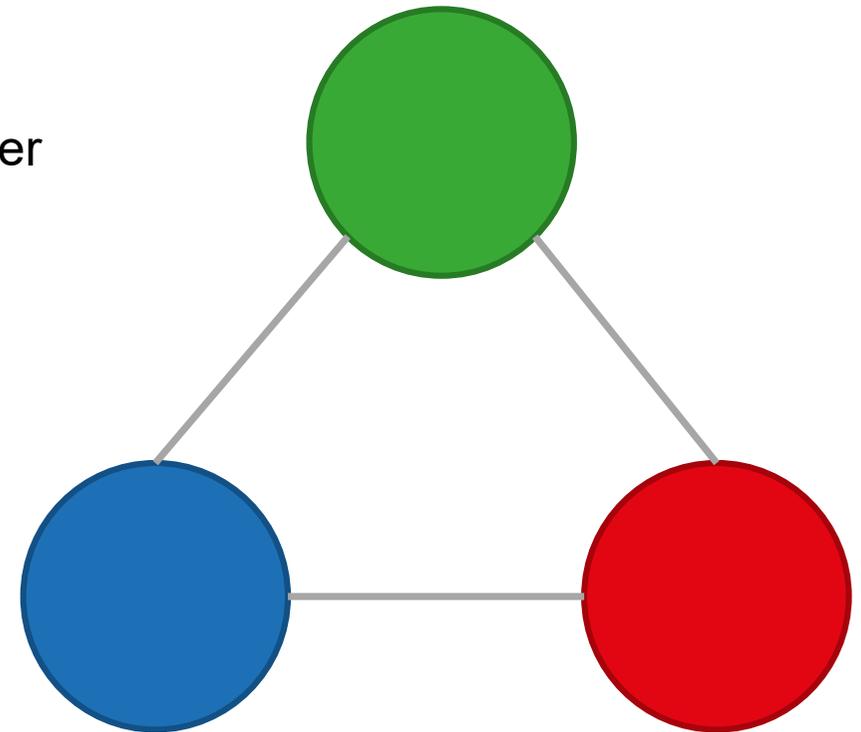
Förderung



Pendel-Praktiken

- Gesellschaftlich geteilte, routinierte Verhaltensweise
 - besteht aus mehreren Elementen, die miteinander verbunden sind – ein Beispiel: Kinder nach der Arbeit mit dem Auto vom Sport abholen
 - Material: Auto
 - Kompetenz: Autofahren
 - Bedeutung: Kinder abholen = Fürsorge & Zeit zum Austausch und Familienzeit
 - Pendeln = mehr als eine Spezialform des Verkehrsverhaltens

Bedeutung: kulturelle Konventionen, Erwartungen und gesellschaftlich geteilte Bedeutungen

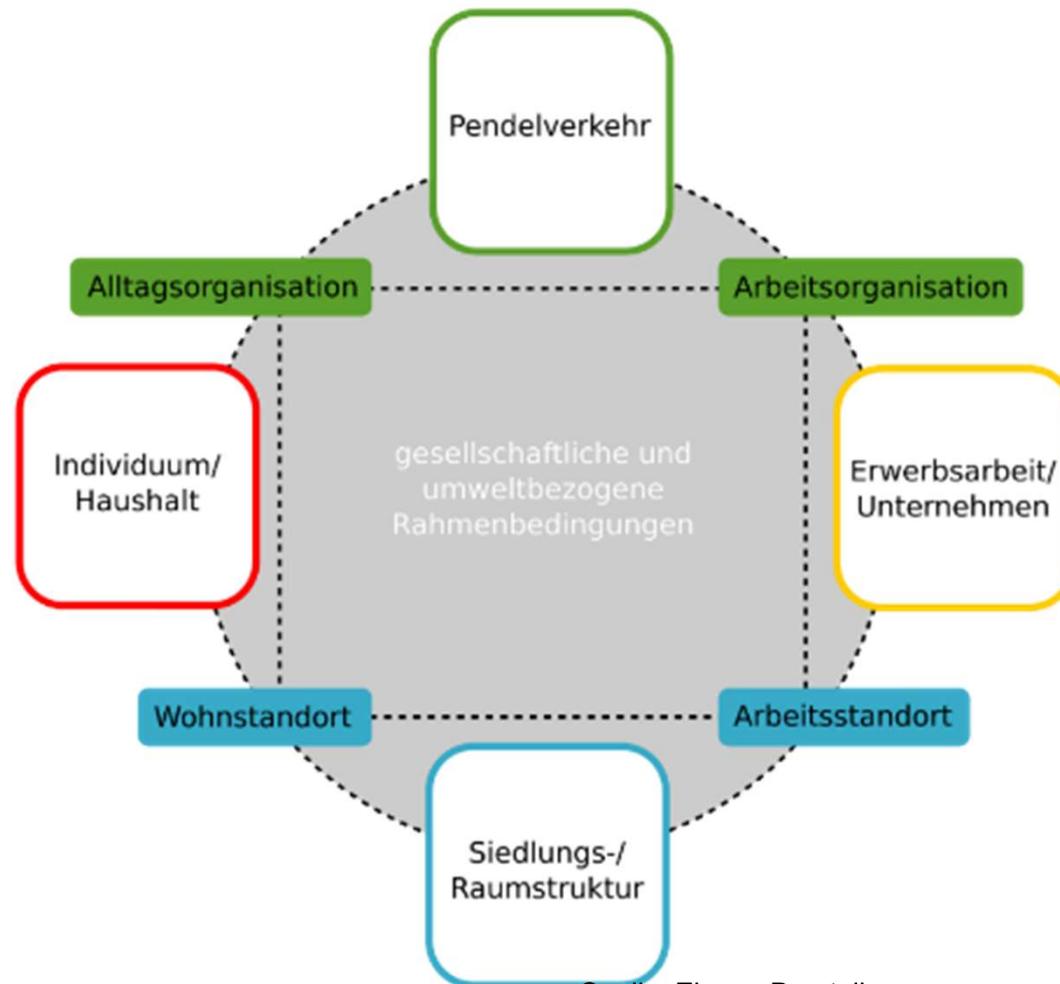


Material: Objekte, Geräte, Infrastrukturen

Kompetenz: Wissen und verkörpertes Fähigkeiten

Quelle: eigene Darstellung

Wie und warum pendelt Lisa?



Quelle: Eigene Darstellung

Wie wird gependelt?

Untersuchungsgebiet



Karte: ivm GmbH

Die Vier Pendelpraktiken

„Alltagsjonglieren“

- Maßgeblich durch Rahmenbedingungen, v.a. Care-Arbeit bestimmt
- Pendeln kann nur in engem Zeitrahmen stattfinden und ist von Zeitdruck gekennzeichnet, aber nicht per se als negativ
- Unterschiedlichste Aktivitäten müssen miteinander vereinbart werden → verursacht Stress und begünstigt Autonutzung
 - Nicht der Pendelweg an sich erzeugt Stress, sondern Konsequenzen für den restlichen Tag durch dessen Gelingen/Misslingen

„Am Limit“

- Gekennzeichnet durch starken Stress:
 - Sowohl die Verkehrssituation (tägliche Staus)
 - als auch andere Verkehrsteilnehmende (Aggressivität, Rücksichtslosigkeit) sind die wahrgenommenen Hauptursachen
- Keine Aktivitäten während des Pendelns → wird als negativ wahrgenommen
- Beschreiben ihre Verkehrsmittelwahl als nicht veränderbar

„Hinnehmen“

- Pendeln wird nicht in Frage gestellt und als alternativlos gesehen
- Es besteht eine lange Pendelbiografie - das Pendeln wird als notwendiges Übel der Erwerbstätigkeit gesehen
- Unterscheidung der Abfindungs-Strategien
 - Nichts ändern - gelassener Umgang mit z.B. Störungen
 - Änderungswunsch: Abfinden ist von ggf. gescheiterten Versuchen gekennzeichnet, die Pendelpraktik positiv zu gestalten

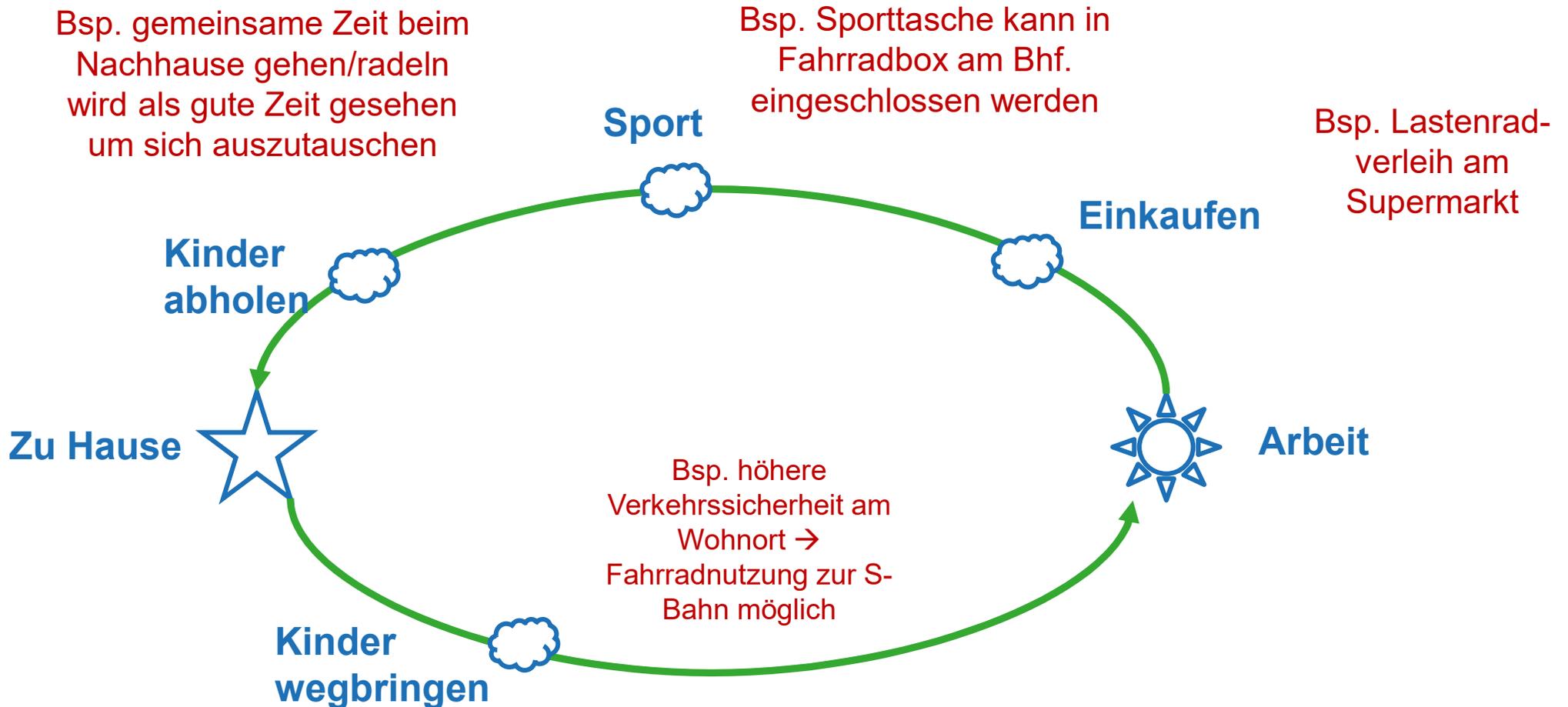
„Vorteile genießen“

- Pendeln erhält eine positive Bedeutung
- Pendelzeit wird als Eigenzeit genossen,
 - z.B. runterkommen, Vorbereitung Familienleben, Alltagsorganisation, "Pendelfreizeit"

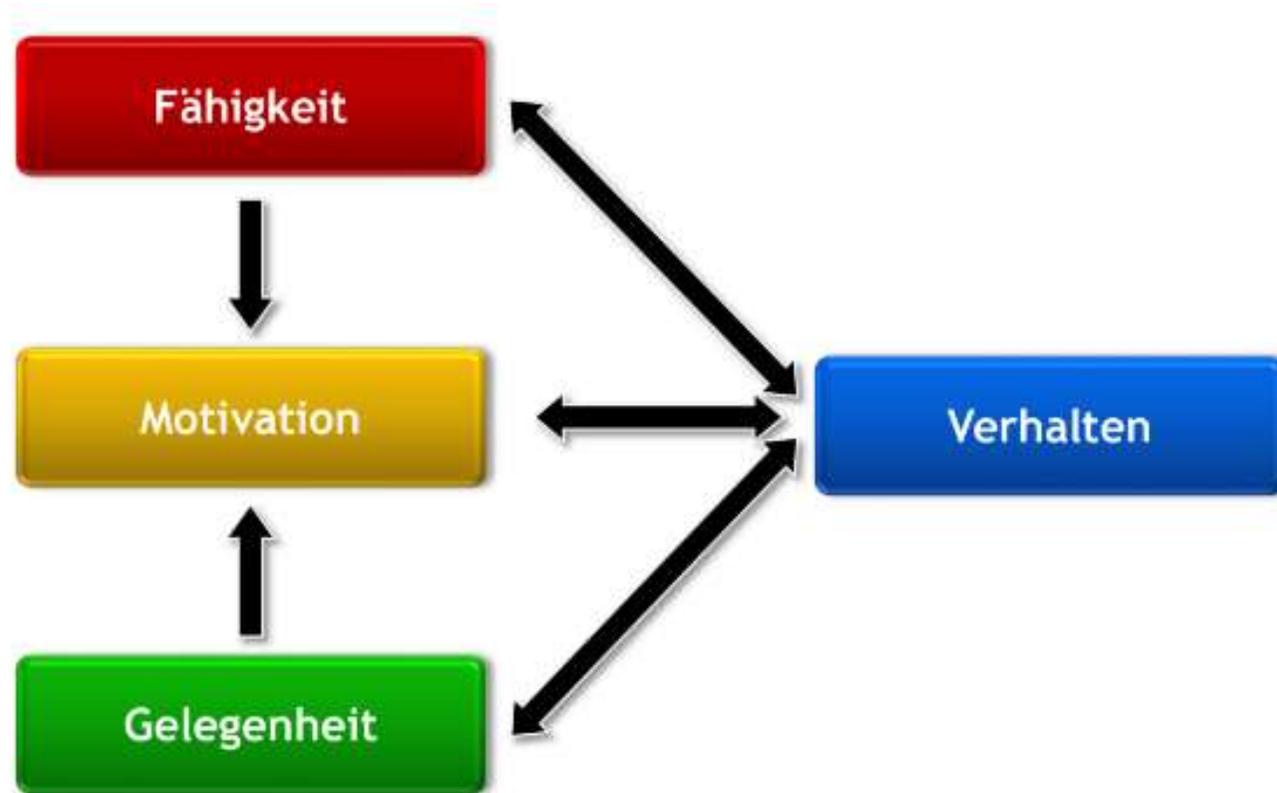


- Nicht-Nachhaltigkeit der Pendelpraktiken
 - Ökologisch: "Jonglieren im Alltag" und "Am Limit sein" → v.a. Autopendler und weitere Distanzen
 - Gleichzeitig: größte negative Auswirkungen auf soziale Nachhaltigkeit → gesundheitlichen Auswirkungen und Stressbelastung (weniger Zeit für Freunde, Freizeit oder sich selbst)
- Auffällig, unabhängig vom Verkehrsmittel:
 - starre oder nicht vorhandener Gleitzeit am Arbeitsplatz oder wegen fester Termine
 - starre Kinderbetreuungszeiten
→ geringe Flexibilität und Bereitschaft Verkehrsmittelwahl zu verändern

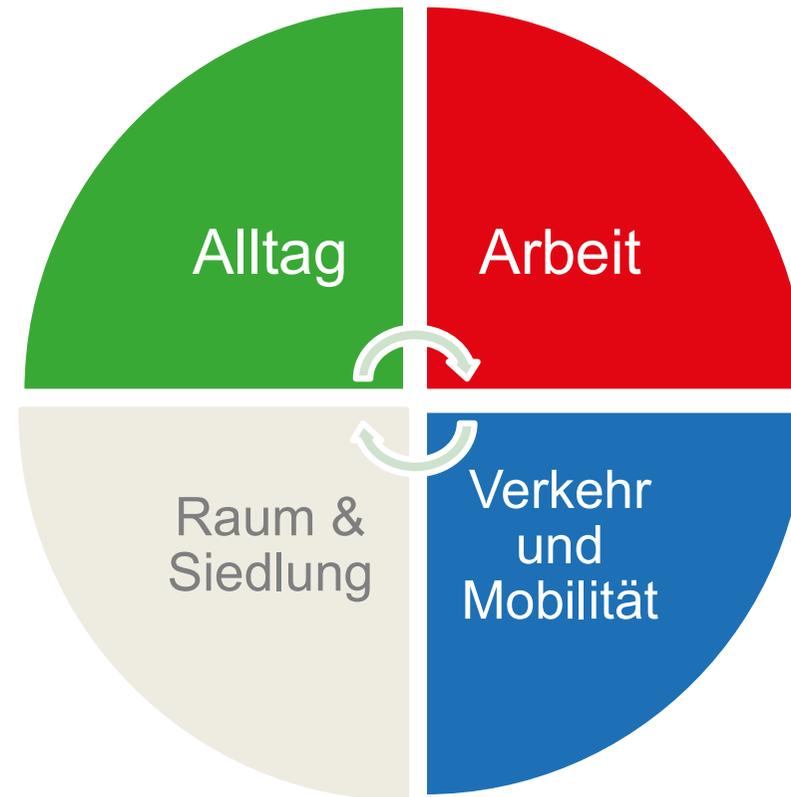
Ansatzpunkte zur Dynamisierung von Pendelpraktiken



Einfaches Verhaltensmodell



Quelle: Nach Michie et al. (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. Implementation Science 6:42



Handlungsfelder für nachhaltige Pendelpraktiken



○ Alltagsorganisation und Wohnen:

- Verteilung Versorgungsarbeit
- Nahversorgung und nahe soziale Infrastruktur sowie Unabhängigkeit durch Quartiersdepots, Lieferangebote, Lastentransport
- Öffnungszeiten, Schulzeiten
- Sichere Schulwege/ Verkehrssicherheit
- Mobilitätsberatung, Ausstattung, Tipps & Kniffe

○ Raum & Siedlung:

- Regionale Erreichbarkeit mit dem ÖV und lokale Erreichbarkeit (dichtes Netz für Rad und Fuß)
- Anbindung neuer Gebiete mit dem ÖV
- Nutzungsmischung in Quartieren

○ Erwerbsarbeit und Unternehmen:

- Flexibles Arbeiten (Zeiten / Stoßzeiten)
- Mobiles Arbeiten / Co-Working wohnortnah
- Arbeitsbedingte Wege verkürzen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

○ Pendelverkehr und Mobilitätsangebote:

- Attraktive multimodale Verkehrsangebote: Rad & Bahn/ Fahrradparken, Bikesharing, On-Demand, Apps & Routing, Mitnahme, attraktive Haltestellen
- Nachfragesteuernde Maßnahmen → Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (CityMaut, Parkraumbewirtschaftung)
- Ausbau öffentlicher und Radverkehrsinfrastruktur



- Die „Pendlerproblematik“ ist vor allem ein Problem
 - der mangelhaften Möglichkeiten an den Wohnorten und regionalen Verkehrsknoten
 - hier bestehen abseits vom Auto wenig verlässliche und komfortable Angebote
 - Hierfür braucht es Infrastrukturen und Angebote
 - Gleichzeitig notwendig:
 - stadtreionalen Diskurs über push und pull-Maßnahmen
 - in Herkunftsorten: Pendeln weiter fassen – Angebote, die im Alltag die Stabilität der Praktiken aufbrechen, weil sie Komfort, und neuen Nutzen stiften
- hat oft mit Verkehrsplanung nichts zu tun

Kontakt

Dr. Jutta Deffner

ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

Frankfurt am Main

deffner@isoe.de

