

Dr. Dominik Santner

# Pendeln und Arbeitswege in Bremen

## In aller Kürze:

Auch 2018 sind die Pendlerzahlen im Land Bremen gestiegen. Insbesondere für die Stadt Bremen konnten deutliche Steigerungen beobachtet werden. Hiermit folgt die Entwicklung dem allgemeinen Beschäftigungswachstum der vergangenen Jahre. Auch aktuell kommen die meisten Einpendler aus dem direkten Umland der beiden Städte Bremen und Bremerhaven. Gleichzeitig setzt sich der Trend zum Fernpendeln fort. Wichtige Herkunftsorte von Fernpendlern sind andere gut angebundene Großstädte wie Hamburg und Oldenburg. Auch der Pendelverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven ist bedeutend. Während Umlandpendler häufig Facharbeiter des verarbeitenden Gewerbes sowie Fachkräfte des gehobenen Dienstleistungsbetriebs sind, sind Fernpendler häufig hoch spezialisierte Fachkräfte mit hohen Gehalts- und Karriereerwartungen. Studien zeigen, dass das Pendeln über lange Strecken und mit dem privaten Pkw im Vergleich zu kürzeren Arbeitswegen und solchen des Umweltverbundes häufiger mit gesundheitlichen Beschwerden assoziiert sind. Zudem sind bestimmte Arbeitnehmergruppen, etwa solche mit geringen Einkommen oder mit körperlicher Beeinträchtigung auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Die Arbeitnehmerkammer kommt daher zu dem Schluss, dass die Verkehrsinfrastruktur den gesteigerten Anforderungen anzupassen und insbesondere der ÖPNV sowie das Pendeln mit dem Rad attraktiver zu gestalten sind. Neben verschiedenen baulichen Maßnahmen ist hierfür auch eine gerechtere Gestaltung des ÖPNV-Ticketangebots, insbesondere des Job- und Azubi-Tickets, angezeigt.

## Pendlerzahlen steigen

➔ Jedes Jahr aufs Neue bezeugen die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit, dass immer mehr Beschäftigte immer längere Strecken täglich zur Arbeit pendeln.<sup>1</sup> So ist die deutschlandweite Pendlerquote von 2000 bis 2015 von 53 Prozent auf 60 Prozent gestiegen, der Anteil kurzer Arbeitswege unter fünf Kilometern sinkt seit Jahren.<sup>2</sup> Dieser Trend zeichnet sich auch im Land Bremen ab. Im gesamten Bundesland ist die Zahl der Einpendler von 2013 bis 2018 um knapp 12.000 gestiegen und lag zuletzt bei 138.159. In die Stadt Bremen pendelten im Jahr 2018 118.419 Beschäftigte ein, nach Bremerhaven 24.643. Die Einpendlerquoten lagen im Beobachtungszeitraum kontinuierlich etwa bei 43 Prozent in Bremen und 46 Prozent in Bremerhaven. Dabei ist das Land stärker als die anderen beiden Stadtstaaten betroffen, im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe haben Bremen und Bremerhaven jedoch moderate Quoten. Der Zuwachs an Pendlern der vergangenen Jahre entwickelte sich parallel zum allgemeinen Beschäftigungswachstum. Bremer und Einpendler fanden also gleichermaßen neue Jobs im Land.

1 Ein Pendler ist definiert als ein Arbeitnehmer, dessen Arbeitsort nicht in derselben Gemeinde liegt wie sein Wohnort.

2 Vgl. BBSR (2017); Dauth/Haller (2018).



Der mit Abstand größte Teil der Einpendler kommt aus dem Umland der beiden Städte (Umland Bremen; Gemeinden 30 Kilometer um den Marktplatz; Bremerhaven; Landkreis Cuxhaven). Im Falle der Stadt Bremen stammen 74.934 oder auch 63,3 Prozent aller Einpendler, von hier. In Bremerhaven sind es sogar 70 Prozent (17.257). Es gibt jedoch Unterschiede zwischen den beiden Schwesterstädten, denn während in Bremen die Zahl stetig und kräftig wächst (+ 1.536 Einpendler zum Vorjahr), bleibt die Zahl in Bremerhaven weitgehend stabil, obwohl auch hier mittlerweile mehr Beschäftigung entstanden ist.

Studien der Arbeitnehmerkammer sowie der Techniker Krankenkasse zeigen, dass, statistisch gesehen, die Neigung zum Pendeln mit höheren Bildungsabschlüssen und Einkommen steigt.<sup>3</sup> Männer sind zudem häufiger Pendler als Frauen. Insbesondere industrielle Facharbeiter und Ingenieure in Vollzeit sind häufig unter den Umlandpendlern anzutreffen, während Beschäftigte mit geringen Einkommen und geringerem Qualifikationsniveau (etwa in der Lebensmittelverarbeitung und im Gastgewerbe) selten pendeln.

---

<sup>3</sup> Vgl. Hausen/Muscheid (2017); Steinmann/Grobe (2018).

---

## „Der ÖPNV ist in Teilen des Umlands schlecht ausgebaut und Arbeitsplätze in peripheren Gewerbegebieten oft nur mäßig gut mit Bus und Bahn erreichbar.“

Gependelt wird meist mit dem Auto. Für viele Beschäftigte ist dies die einzige praktikable Lösung. Der ÖPNV ist in Teilen des Umlands schlecht ausgebaut und Arbeitsplätze in peripheren Gewerbegebieten (zum Beispiel im Güterverkehrszentrum oder an der Hansalinie) oft nur mäßig gut mit Bus und Bahn erreichbar. Dennoch gibt es gerade hier viele Arbeitsplätze mit eher geringen Einkommen (etwa in der Logistik). Die betroffenen Beschäftigten sind also besonders auf einen leistungsfähigen und leistbaren ÖPNV angewiesen, da sie sich Kauf und Betrieb eines privaten Pkw nicht leisten können.<sup>4</sup>

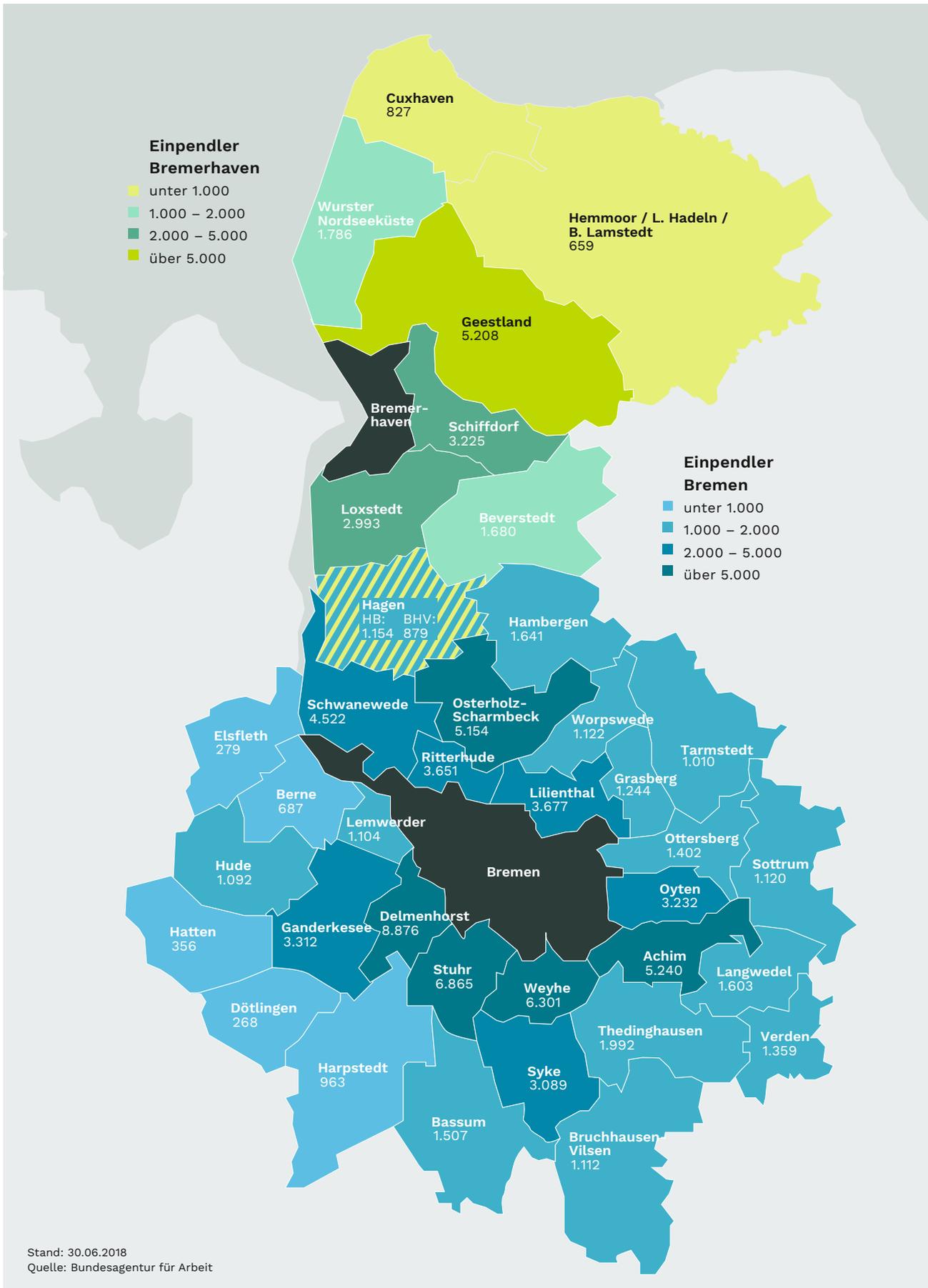
Viele Beschäftigte können vom Angebot eines Job- und Azubi-Tickets profitieren, sofern ihr Arbeitgeber an dem Programm teilnimmt beziehungsweise teilnehmen kann. Denn die aktuelle Regelung ermöglicht die Teilnahme nur, wenn mindestens 50 Tickets abgenommen werden. Hierdurch werden Beschäftigte in kleinen Betrieben systematisch benachteiligt. Zudem ist das Angebot für Auszubildende im Vergleich zum Semester-Ticket für Studierende teurer und weniger attraktiv. Denn während Studierende für etwa 200 Euro sechs Monate ganz Bremen und Niedersachsen bereisen können, bleibt ein Azubi zu einem ähnlichen Preis auf die Nutzung in einer Stadtgemeinde beschränkt (Preisstufe I) oder muss für mehr Leistung mit bis zu 1.029 Euro (Preisstufe H) deutlich tiefer in die Tasche greifen.

Auch in einigen zentralen Lagen, wie etwa in der Überseestadt, führt der Mangel an ausreichenden ÖPNV-Angeboten täglich zu Staus im Berufsverkehr. Die Teilspernung der Lesumbrücke auf der A 27 ist zudem ein Warnzeichen, dass die Infrastrukturen im Land für die wachsenden Anforderungen ertüchtigt und das Angebot ausgeweitet werden müssen. In diesem Sinne ist es zu begrüßen, dass das Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt beschlossen wurde und, obwohl reichlich verspätet, der Ringschluss der A 281 umgesetzt wird.

Pendeln mit dem Pkw führt jedoch zunehmend zu Interessenkonflikten. Anwohner entlang der Pendelstrecken leiden unter Lärm, Abgasen und Parkdruck. Entsprechend hat sich in Bremen ein Bündnis für die Verkehrswende formiert. Diese Entwicklung muss im Sinne der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beobachtet und gestaltet werden, damit einerseits die Belastung im Quartier abnimmt und andererseits Arbeitswege trotzdem und auch aus dem Umland heraus, gut und möglichst ohne Auto bewältigt werden können. Es bedarf also eines besseren Angebots an ÖPNV und Radwegen. Aber auch Betriebe müssen ihren Teil beitragen, indem sie etwa durch die Bereitstellung von Diensträdern und anderen Maßnahmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement betreiben.

---

4 Zur Problematik randständiger Gewerbegebiete siehe auch den Beitrag „Gewerbeflächenpolitik neu aufstellen“ in diesem Band.



## Zahl der Fernpendler steigt

Neben den Umlandpendlern steigt auch die Zahl der Fernpendler kontinuierlich an. 2018 sind 42.485 Beschäftigte von außerhalb des Umlands in die Stadt Bremen eingependelt, davon allein 16.272 Beschäftigte von einem Ziel außerhalb der Länder Bremen und Niedersachsen. Auch nach Bremerhaven pendelten 7.386 Beschäftigte von außerhalb des Umlands ein (1.926 von außerhalb Bremens und Niedersachsen). Wichtigste Fernpendlerherkunfts-orte für die Stadt Bremen sind Oldenburg (3.136 Einpendler), Bremerhaven (3.076) und Hamburg (2.839). Der einzige wesentliche Fernpendler-Herkunftsort für Bremerhaven ist die Stadt Bremen (1.966).

Fernpendler gehören häufig einer Gruppe von Beschäftigten an, die ein urbanes Milieu bevorzugt und auf eine gute Verkehrsanbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort angewiesen ist. Entsprechend ist die Stadt Bremen nicht nur Arbeitsort vieler Fernpendler, sondern auch Wohnort. Insgesamt 14.883 der 45.596 Auspendler (32,6 Prozent) arbeiten außerhalb der Länder Bremen und Niedersachsen. Davon fallen 3.952 auf Hamburg, 3.637 auf Nordrhein-Westfalen und 1.002 auf Berlin. Aber auch Bayern (1.548), Baden-Württemberg (1.291), Hessen (1.126) und Schleswig-Holstein (1.003) sind wichtige Ziele. Aus Bremerhaven pendeln nur 2.033 Beschäftigte (17,3 Prozent aller Auspendler; Gesamtzahl 11.778) zu Arbeitsorten außerhalb Bremens und Niedersachsen, und zwar überwiegend nach Hamburg (485), Nordrhein-Westfalen (461) oder Schleswig-Holstein (329).

Fernpendler sind häufig solche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich auf einem spezialisierten Arbeitsmarkt bewegen. Häufig sind diese Berufe mit einer guten, oft akademischen Qualifikation und/oder hohen Gehalts- und Karriereerwartungen verbunden. In Doppelverdienerhaushalten finden sich häufiger Fernpendler. Berufe mit einem hohen Fernpendleranteil sind etwa Handelsberufe (23,1 Prozent aller Pendler deutschlandweit), aber auch etwa Künstler (16,6 Prozent), Marketing- und Medienberufe (16,5 Prozent), oder Informatik-, Informations- und Kommunikationstechnologieberufe (16,0 Prozent).<sup>5</sup> Es sind also häufig Beschäftigte der wissensintensiven Dienstleistungen, die für den Strukturwandel in Bremen von großer Bedeutung sind.

## Gesundheitliche und soziale Auswirkungen des Pendelns

Pendeln, sowohl in Form des Umlandpendelns als auch des Fernpendelns, stellt oft eine Belastung der betroffenen Beschäftigten dar. So hat die Techniker Krankenkasse<sup>6</sup> auf der Grundlage eigener Daten zu gemeldeten Arbeitsunfähigkeitsfeststellungen, dass bei bestimmten Krankheitsbildern Unterschiede zwischen Menschen bestehen, die „nah“ am Arbeitsplatz wohnen (hier definiert als im gleichen oder einem benachbarten Kreis arbeitend und lebend) und solchen, die weiter pendeln. Während statistische Häufungen bei Krankheiten des Muskel-Skelett-Systems bei Beschäftigten mit kurzer Pendelstrecke von den Autorinnen und Autoren weniger auf das Pendeln selbst, sondern darauf zurückgeführt werden, dass Beschäftigte bestimmter Branchen seltener pendeln, kommt man bei anderen Krankheitsbildern zu einem anderen Schluss. Insbesondere fernpendelnde Frauen leiden deutlich häufiger unter psychischen Belastungen als Männer und Frauen mit kurzen Arbeitswegen (3,20 AU-Tage im Jahr 2017 im Vergleich zu 2,78 bei näher am Arbeitsort lebenden Frauen; Männer: 1,76 beziehungsweise 1,69 AU-Tage). Da Fernpendler statistisch häufiger einen höheren sozialen Status und ein höheres Einkommen haben und diese Faktoren eigentlich mit geringeren psychischen Belastungen korrelieren, müsste, so die Schlussfolgerung der Autorinnen und Autoren, der höhere Wert bei psychischen Belastungen mit dem Pendeln selbst zusammenhängen. Dass gerade Frauen hiervon besonders stark betroffen sind, liegt vor allem daran, dass viele Frauen immer noch deutlich stärker neben der Arbeit mit Haushalts-, Kindererziehungs- und Pflegeaufgaben belastet sind als Männer.<sup>7</sup> Langes Pendeln, Staus und verspätete Züge können hierbei zu einem erhöhten zeitlichen Stress führen. Aber auch Wochenendpendler können unter der Situation leiden, da sie Partner und Familie nur am Wochenende sehen.

<sup>5</sup> Vgl. Steinmann/Grobe (2018).

<sup>6</sup> Vgl. Steinmann/Grobe (2018).

<sup>7</sup> Vgl. Spiegel Online (08.03.2018).

Im Gegensatz dazu haben Arbeitswege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, einen positiven Einfluss auf die physische und psychische Gesundheit.<sup>8</sup> Denn die körperliche Betätigung an der frischen Luft erleichtert es vielen Beschäftigten, sich bereits auf dem Heimweg mental vom Arbeitsstress zu distanzieren und trägt darüber hinaus zu einer besseren körperlichen Fitness bei.<sup>9</sup> Auch Pendeln mit dem ÖPNV ist meist weniger psychisch belastend als mit dem Auto, jedoch deutlich mehr als der Arbeitsweg mit Rad oder zu Fuß. Entsprechend ist der Pendel- beziehungsweise Arbeitswegmodus entscheidend, inwiefern und welche Belastungen entstehen.

Entsprechend kommt auch die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin zu dem Ergebnis,<sup>10</sup> dass die Zufriedenheit mit der Work-Life-Balance sowohl bei Männern als auch bei Frauen mit zunehmender täglicher Zeit für den Arbeitsweg abnimmt, die Erschöpfung hingegen zunimmt. Langes Pendeln führt häufiger zu verminderter Schlafdauer und -qualität. Auch hier zeigen die Ergebnisse, dass Frauen stärker unter langen Pendelzeiten leiden als Männer. Frauen mit langem Arbeitsweg haben laut dieser Studie insbesondere häufiger mit Nacken- und Schulterschmerzen, Müdigkeit und Erschöpfung sowie Kopfschmerzen und Schlafstörungen zu kämpfen.

Als Folge längerer täglicher Zeiten für den Berufsweg leidet neben der Gesundheit vor allem das Privatleben. Pendler haben weniger Zeit für die Familie, Freunde und Freizeitbeschäftigungen. Langes Pendeln scheint sich negativ auf die Stabilität und Qualität von Paarbeziehungen und die Realisierung von Kinderwünschen auszuwirken.<sup>11</sup> Stress und Zeitmangel durch langes Pendeln stehen zudem häufig im Zusammenhang mit ungesunder Ernährung, Suchtmittel- und Medienkonsum. Und auch der oftmals beschworene positive Effekt des Pendelns auf das berufliche Fortkommen ist jüngst in Zweifel gezogen worden. So kommen einige Experten zu dem Ergebnis,<sup>12</sup> dass langes Pendeln sich negativ auf die Produktivität, Motivation und Leistungsbereitschaft auswirkt. Auch häufige Verspätungen durch unvorhergesehene Verkehrsverzögerungen seien für das berufliche Fortkommen oft kontraproduktiv.

## Forderungen

Die Arbeitnehmerkammer spricht sich zur Verbesserung der Mobilitätssituation Beschäftigter für folgende Maßnahmen aus:

- ▶ Die Teilschließung der Lesumbrücke auf der A 27 hat jüngst erneut vor Augen geführt, dass das Straßensystem an neuralgischen Punkten fragil ist. Die Notwendigkeit einer mittelfristigen Erneuerung der Stephanibrücke ist seit Jahren bekannt. Auch stellt der Schwerverkehr eine steigende Belastung dar. Dieses Problem ist entschieden anzugehen und das Straßennetz zu ertüchtigen. Im Falle von Autobahnen und Bundesstraßen sollten die Gespräche mit dem Bund entschieden weiterverfolgt werden.
- ▶ Der straßengebundene Individualverkehr wird jedoch nicht die einzige Lösung sein. In diesem Sinne sind daher Maßnahmen zu treffen, die die Nutzung alternativer Verkehrsträger attraktiv machen. Der Infrastrukturausbau muss dabei sowohl den öffentlichen Nahverkehr (Bus, Straßenbahn, Regio-S-Bahn) als auch den Radverkehr betreffen, um möglichst viele verschiedene Beschäftigte bei ihren individuellen Bedürfnissen abzuholen.
- ▶ Die Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven ist überlastet und anfällig. Die Kapazitäten dieser und alternativer Strecken sind auszubauen, um verlässlichere, schnellere und häufigere Verbindungen zwischen den beiden Städten zu ermöglichen. Hierbei ist der Senat gefragt, das Gespräch mit der Deutschen Bahn zu suchen und entscheiden für die Interessen der Beschäftigten im Land einzutreten. Darüber hinaus ist die Nahverkehrsanbindung einiger schlecht angebundener Nachbargemeinden Bremens (Stuhr, Schwanevede) auszubauen.
- ▶ Straßenbahnen genießen eine hohe Akzeptanz. Entsprechend ist das Straßenbahnangebot in der Überseestadt auszubauen und die Maßnahmen im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt umzusetzen.
- ▶ Die Verbindung zwischen Bremen-Stadt und Bremen-Nord sollte ausgebaut werden. Insbesondere ist eine Erhöhung der Taktung der Regio-S-Bahn notwendig.

8 Vgl. Künn-Nelen (2016).

9 Vgl. Tendency/Mess (2018).

10 Vgl. BAuA (2018).

11 Vgl. Tendency/Mess (2018).

12 Vgl. Wirtschaftswoche (1/2 2019).

## Literatur

---

- ▶ Einige Gewerbegebiete in peripherer Lage, wie das GVZ oder der Gewerbepark Hansalinie sind mit dem ÖPNV eher schwer zu erreichen. Das Angebot muss daher verbessert werden. Zusätzlich könnten Mobilitätshubs (Ride + Bike) an zentralen Umsteigehaltstellen den Wechsel zu Leih- und Dienstfahrrädern zur Weiterfahrt zum Arbeitsplatz ermöglichen. Hier könnten Arbeitgeber im Rahmen ihres betrieblichen Mobilitätsmanagements mit in die Verantwortung genommen werden.
  - ▶ Das Radwegenetz Bremerhavens ist vergleichsweise schlecht ausgebaut und genießt eine geringe Akzeptanz. Es muss dringend ausgebaut werden. Zudem ist der weitere Ausbau des Radwegenetzes ins Umland beider Städte zu betreiben, um das Pendeln mit dem Rad zu erleichtern.
  - ▶ Das Job-Ticket-Angebot (inklusive dem Azubi-Ticket) ist so anzupassen, dass möglichst viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer teilhaben können. Damit auch Beschäftigte kleiner Unternehmen von dem Angebot profitieren können, ist die Regelung zur Mindestabnahme durch den Arbeitgeber abzuschaffen. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob die Vergabe des Job- und Azubi-Tickets unabhängig vom Arbeitgeber erfolgen kann. Preis und Leistungsumfang des Azubi-Tickets sollten an das Semester-Ticket angepasst werden, um Auszubildenden leistbare Mobilität zu ermöglichen.
  - ▶ Auch neben dem Job- und Azubi-Tickets sind Maßnahmen zu treffen, Ticketpreise leistbar zu gestalten. Insbesondere sollte eine weitere Erhöhung der Preise eingeschränkt werden. Hierfür ist es zu prüfen, ob die Preise durch stärkere Zuschüsse stabilisiert werden können. Auch sollten die Preise des Stadt- und Sozial-Tickets auf den Hartz-IV-Regelsatz für Mobilität und Verkehr gesenkt werden.
- 
- BAuA [= Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin] (2018):** Pendeln und gesundheitliche Beschwerden – Ergebnisse der BAuA-Arbeitszeitbefragung.
  - BBSR [= Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung] (2017):** Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2017-pendeln.html> (Stand 04.02.2019).
  - Dauth, Wolfgang/Haller, Peter (2018):** Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. IAB-Kurzbericht 10/2018. IAB – Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.).
  - Hausen, Kai-Ole/Muscheid, Jörg (2017):** Immer mehr Arbeitnehmer pendeln zur Arbeit. KammerKompakt Nr. 1 2017. Arbeitnehmerkammer Bremen (Hrsg.).
  - Künn-Nelen, Annemarie (2016):** Does commuting affect health? *Health Economics*, 25, S. 984–1004.
  - Spiegel Online (08.03.2018):** Frauen leiden unterm Pendeln mehr als Männer. <http://www.spiegel.de/gesundheit/psychologie/pendeln-was-sind-die-folgen-fuer-die-gesundheit-a-1194928.html>.
  - Steinmann, Susanne/Grobe, Thomas G. (2018):** Mobilität von TK-versicherten Beschäftigten. In: *Techniker Krankenkasse (Hrsg.). Mobilität in der Arbeitswelt – Datenanalyse und aktuelle Studienlage.*
  - Tendyck, Hanna Christina/Mess, Filip (2018):** Literatur-Review „Mobilität in der Arbeitswelt“. In: *Techniker Krankenkasse (Hrsg.). Mobilität in der Arbeitswelt – Datenanalyse und aktuelle Studienlage.*
  - Wirtschaftswoche (1/2 2019):** Karriererisiko Pendeln. S. 94 f.