

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



Pendeln in der Region Frankfurt Rhein-Main

**Ergebnisse einer repräsentativen Befragung
zum Pendeln**

**Luca Nitschke, Georg Sunderer,
Melina Stein, Nico Tiemeyer**
ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Frankfurt am Main, November 2023



Herausgeber

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main
www.isoe.de

Kontakt Autor*in

Dr. Luca Nitschke
luca.nitschke@isoe.de

Frankfurt am Main, November 2023

CC BY-SA 3.0 DE (Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland)

Zitiervorschlag

Nitschke, Luca/Georg Sunderer/Melina Stein/Nico Tiemeyer (2023):
Pendeln in der Region Frankfurt Rhein-Main – Ergebnisse einer repräsentativen Befragung zum Pendeln. ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung. Frankfurt am Main.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.10017341>

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

Förderhinweis

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt „PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main“ im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2084A.

Weitere Informationen zum Projekt PendelLabor finden Sie auf www.pendellabor.de

Diese Veröffentlichung beinhaltet die Dokumentation und Auswertung der im Projekt „PendelLabor“ durchgeführten repräsentativen Befragung unter Pendelnden in der Region Frankfurt Rhein-Main. Aufbauend auf einer qualitativen Interviewstudie war das Ziel der Befragung die Praktiken des Pendelns in der Region im Detail zu untersuchen. Ein Alleinstellungsmerkmal der Befragung ist, dass nicht nur Pendelnde im Sinne von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, sondern alle Personen mit regelmäßigen Wegen zwischen zu Hause und ihrem Arbeitsort befragt wurden.

Darüber hinaus bietet die im Projekt entwickelte Segmentierung von Pendelpraktiken – mit der unterschiedliche Arten und Weisen zu Pendeln, mit teilweise sehr verschiedenen Pendelbedingungen, unterschieden werden können – die Möglichkeit, Pendeln in seinen unterschiedlichen Ausprägungen im Detail zu verstehen.

Der Datensatz der Befragung ist über GESIS kostenfrei downloadbar: <https://www.gesis.org/datenservices/home>

Weitere Veröffentlichungen aus dem Projekt:

Stein, Melina/Luca Nitschke/Laura Trost/Jutta Deffner (2023): „Das ist für mich so Pendelfreizeit“. Ergebnisse einer qualitativ-sozialwissenschaftlichen Befragung zu Pendelpraktiken. ISOE-Materialien Soziale Ökologie, 69. Frankfurt am Main

Nitschke, Luca/Paula Quentin/Fabian Kanisius/Kai Schluckebier/Nora Sofie Burlon/Jost Buscher/Jutta Deffner/Andre Bruns/Melina Stein/Heike Mühlhans/Frank Othengrafen/Jan-Marc Joost (2022): Pendeln verstehen: Status quo, Forschungsstand und Perspektiven. ISOE-Materialien Soziale Ökologie, 67. Frankfurt am Main

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



Projekt- und Praxispartner



Förderung

GEFÖRDERT VOM



- | | |
|-------------------------------|----------------|
| 1. Gewichtung der Daten | Folie 7 – 11 |
| 2. Deskriptive Analyse | Folie 12 – 67 |
| 3. Analyse der Pendelsegmente | Folie 68 – 119 |

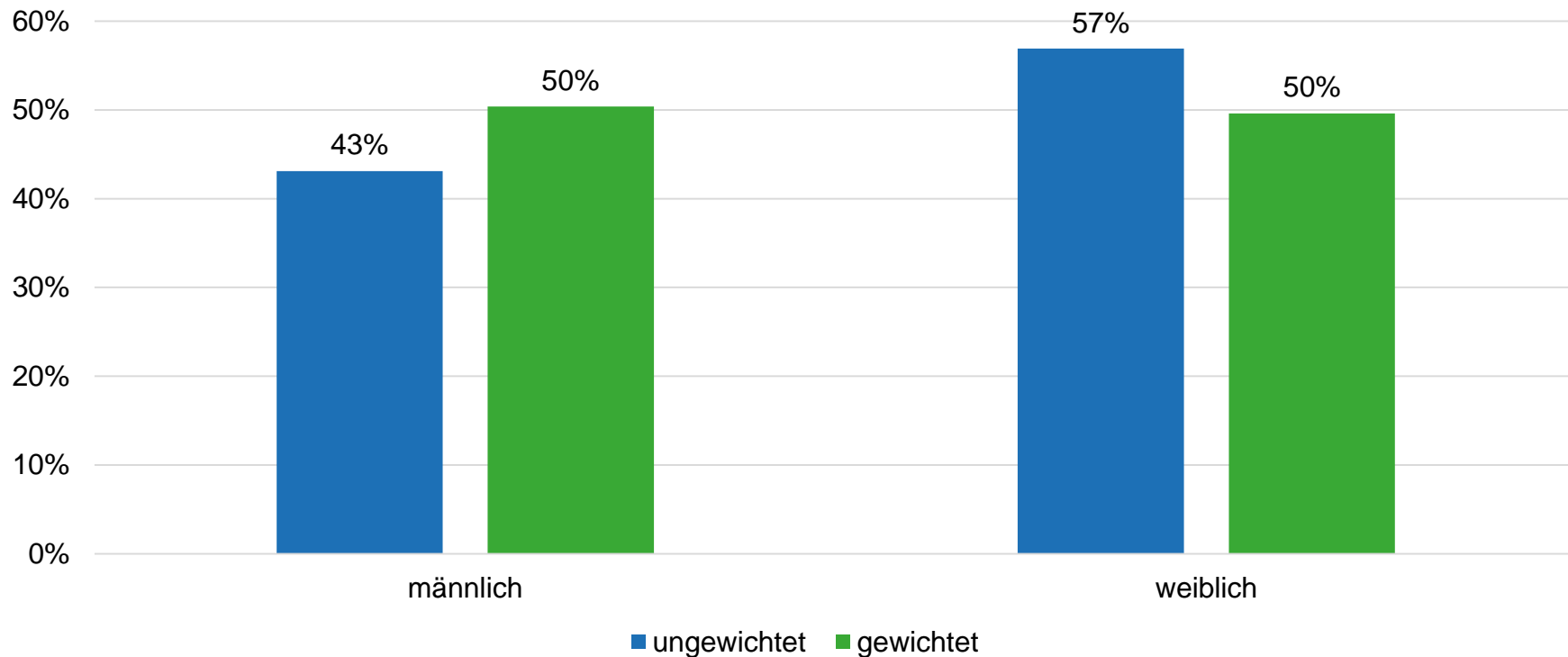
- Grundgesamtheit: Berufstätige sowie Personen in Berufsausbildung (Ausbildung, Studium) zwischen 16 und 69 Jahren mit Wohn- und Arbeitsort in Landkreisen und kreisfreien Städten der Region Frankfurt Rhein-Main
 - Ausgeschlossen wurden Personen, die ausschließlich zu Fuß pendeln und Personen, die seltener als 4 Tage/Monat ihren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz aufsuchen
- Erhebungsform: Kombination aus Onlinebefragung und telefonischer Befragung
- Rekrutierung der Zielpopulation mithilfe einer Screeningstichprobe (basierend auf zufällig erzeugten Telefonnummern und Quotenstichprobe aus Online-Access-Panels)
- Stichprobengröße Zielpopulation: 1.000 Befragte (700 online, 300 telefonisch)
- Durchführung der Datenerhebung: approxima Gesellschaft für Markt und Sozialforschung
- Erhebungszeitraum: Juni/Juli 2022
- Nachgewichtung der Daten (anhand der Screeningstichprobe):
 - Als Gewichtungsmerkmale wurden berücksichtigt: Alter kombiniert mit Geschlecht, Landkreis/kreisfreie Stadt des Wohnortes, Bildung, Erwerbstätigkeit kombiniert mit Geschlecht

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

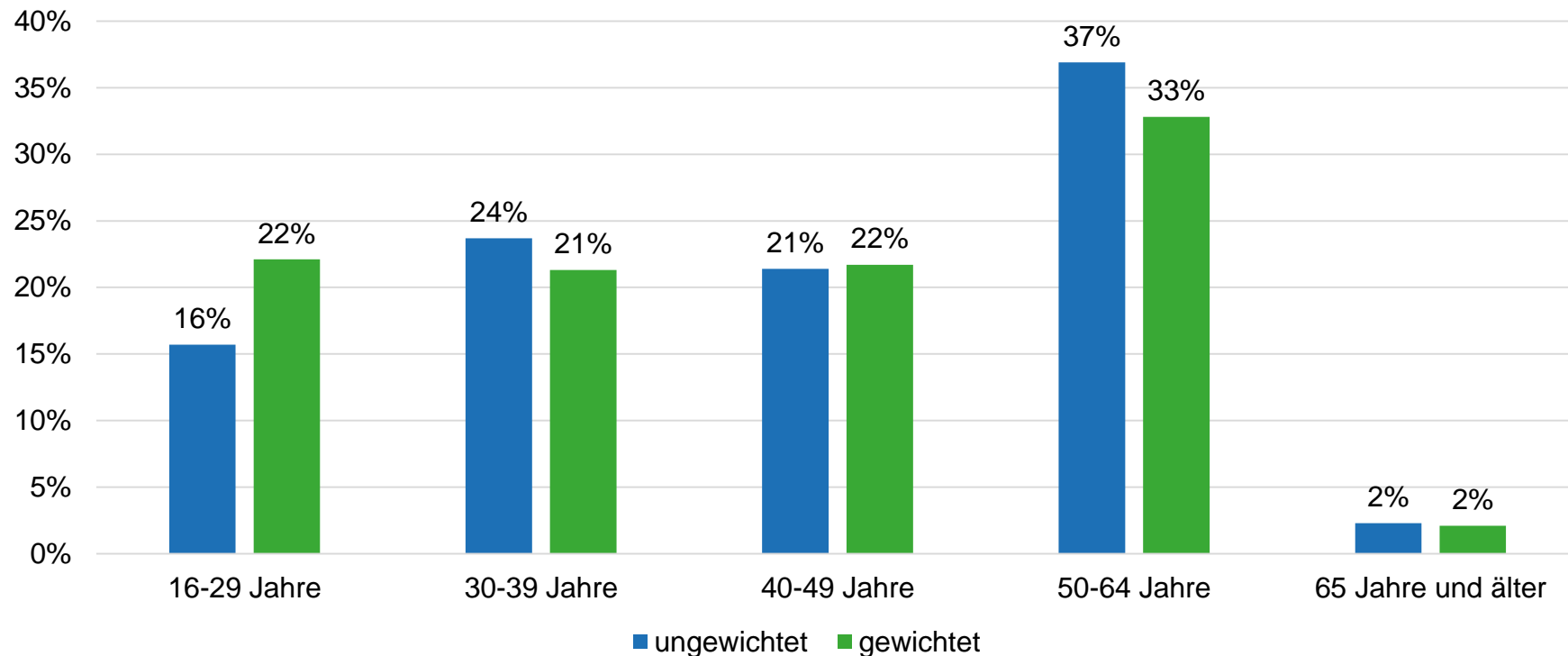


1. Gewichtung des Datensatzes

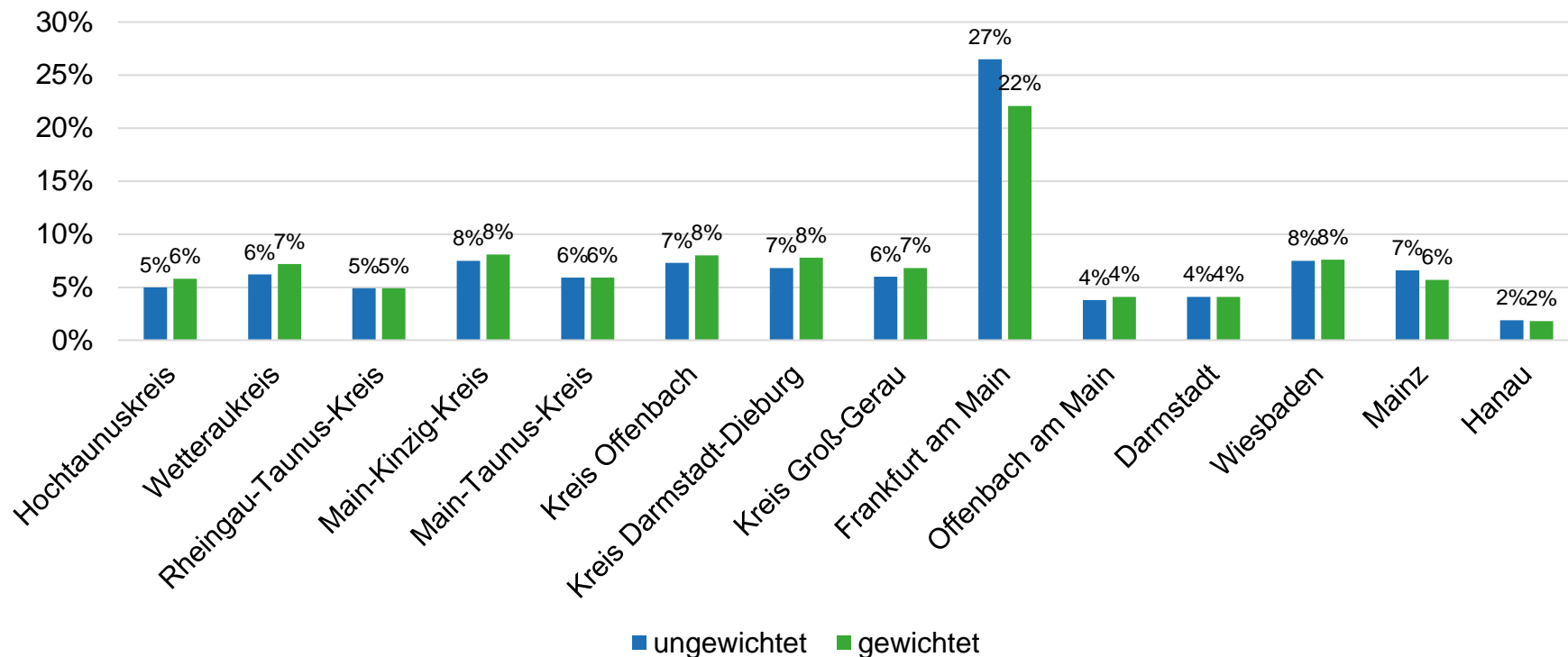
Geschlecht (gewichtet & ungewichtet)



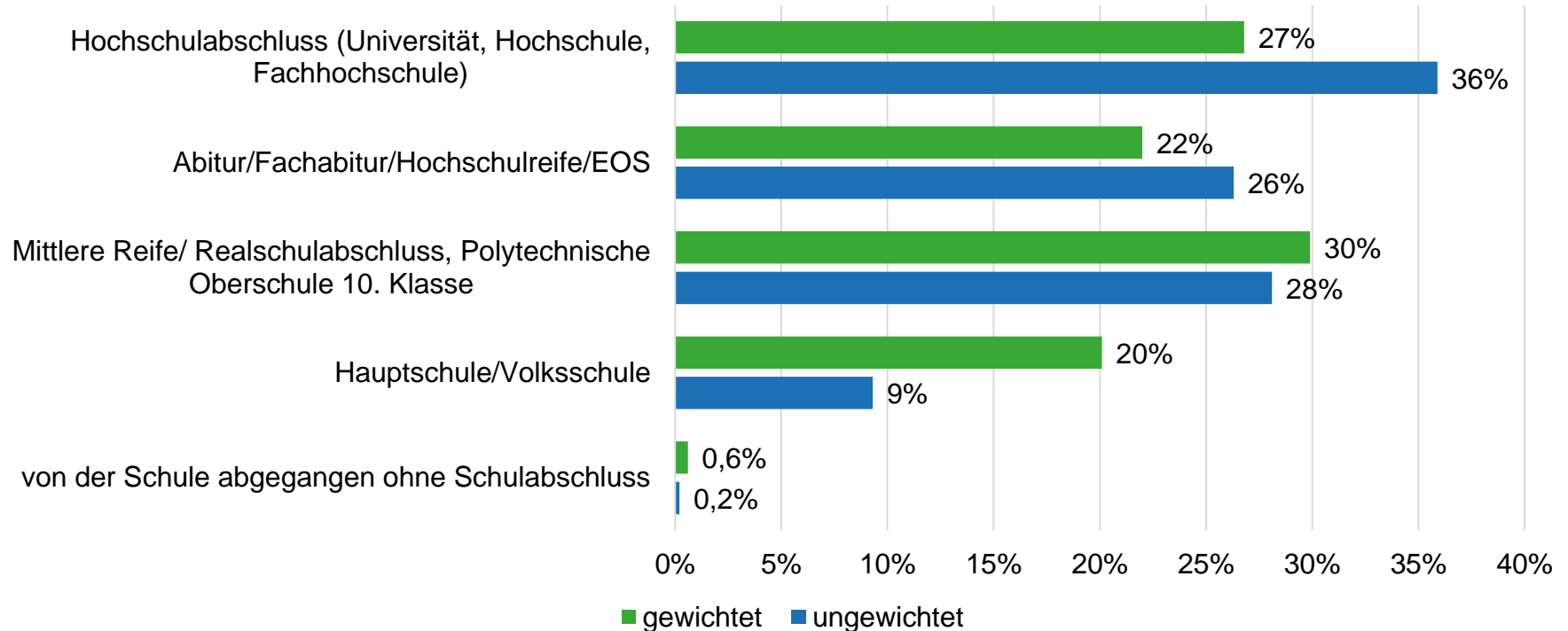
Alter (gewichtet & ungewichtet)



Wohnort (gewichtet & ungewichtet)



Bildungsabschluss (gewichtet & ungewichtet)



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



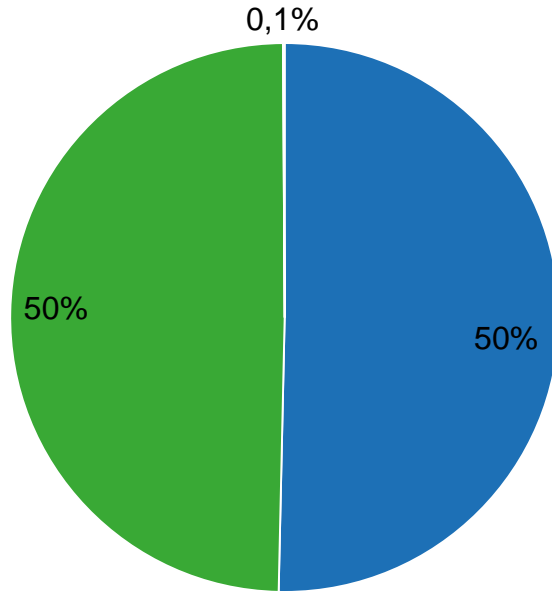
2. Deskriptive Auswertung

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



2.1 Soziodemographie, Wohnsituation & Arbeitsplatz

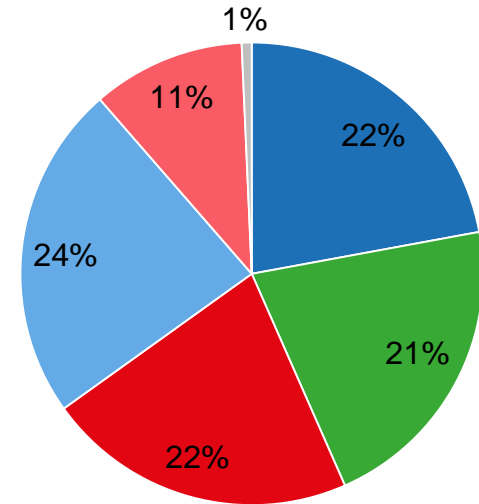
Alter und Geschlecht



■ männlich ■ weiblich ■ divers

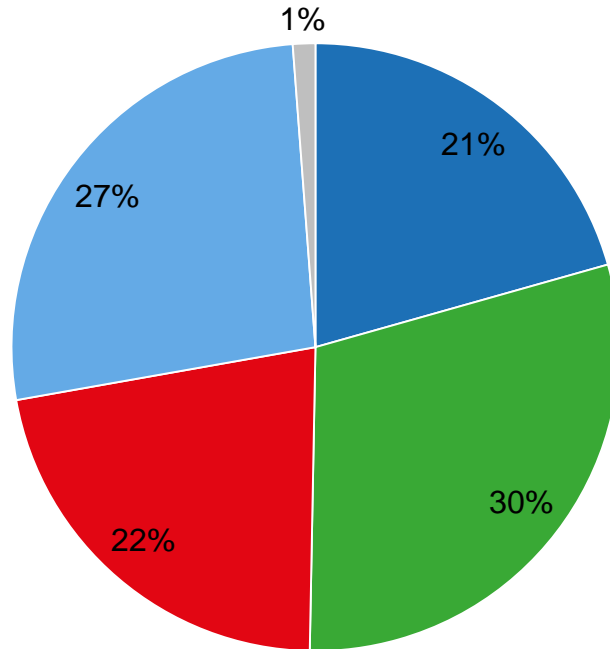
n=1000

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook



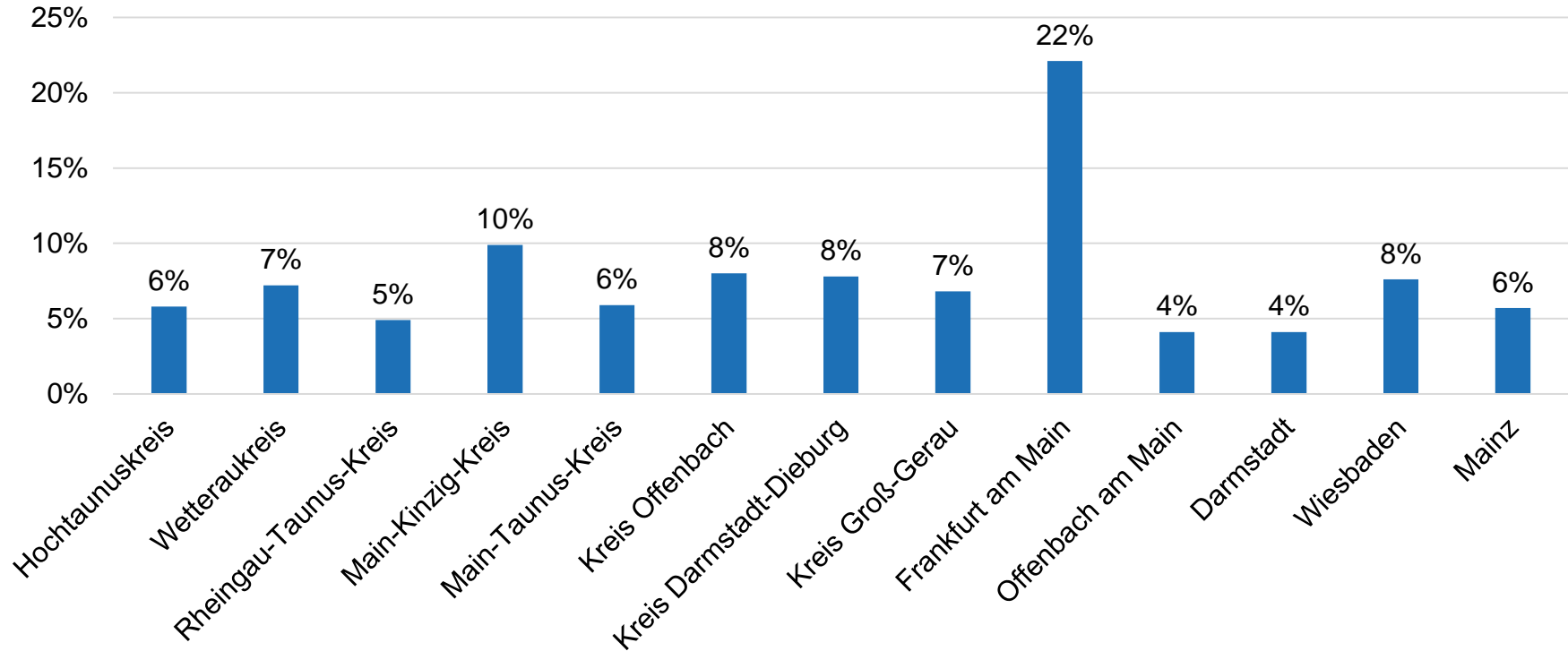
■ 16 bis 29 Jahre ■ 30 bis 39 Jahre
■ 40 bis 49 Jahre ■ 50 bis 64 Jahre
■ 65 Jahre und älter ■ Keine Angabe

n=1000

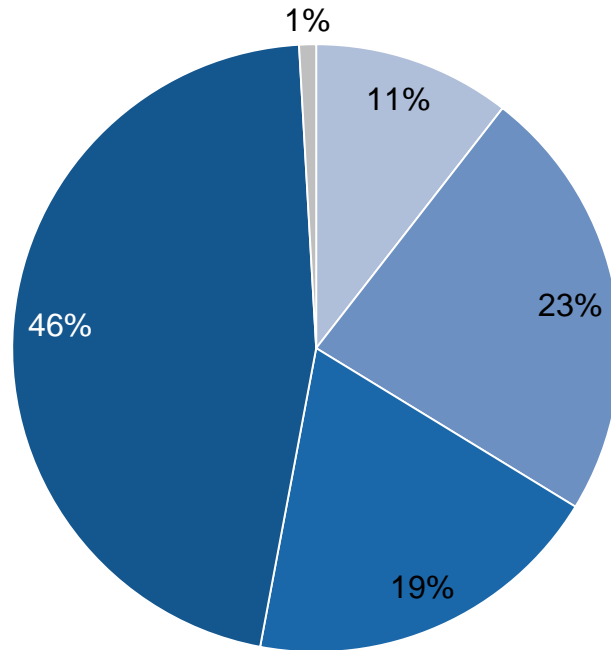


- ohne Schulabschluss & Volks-/Hauptschulabschluss
- Mittel/ Real-, Höhere-/Fach-/Handelsschule ohne Abitur/Polytechnische Oberschule
- Abitur/Fachabitur/Hochschulreife/ EOS (erweiterte Oberschule)
- abgeschlossenes Studium (Universität, Hochschule, Fachhochschule)
- Keine Angabe (enthält auch Personen, die 'noch Schüler*in' angegeben haben, aber laut Angabe zur Hauptbeschäftigung in Ausbildung sind)

Landkreis des Wohnsitzes

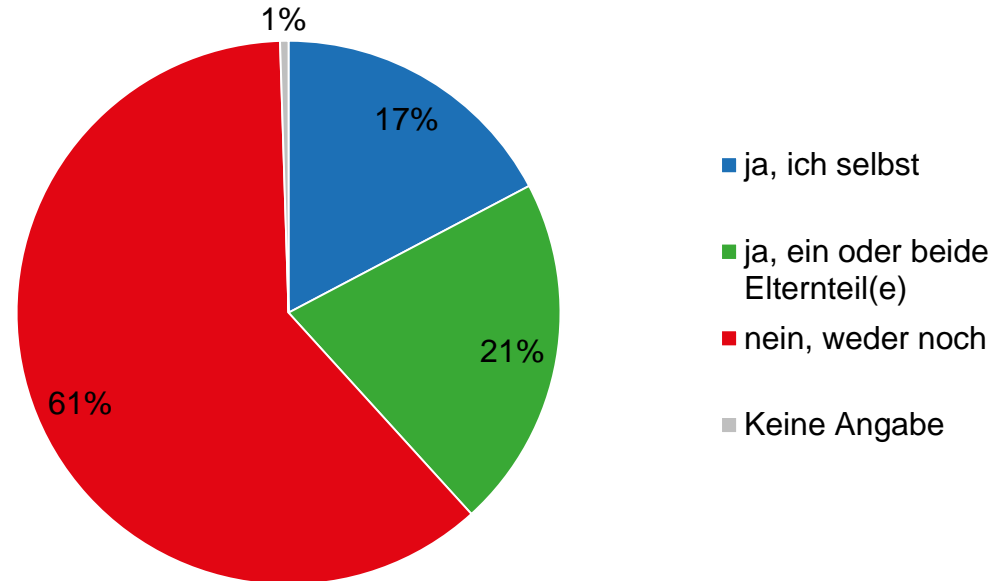


n=1000

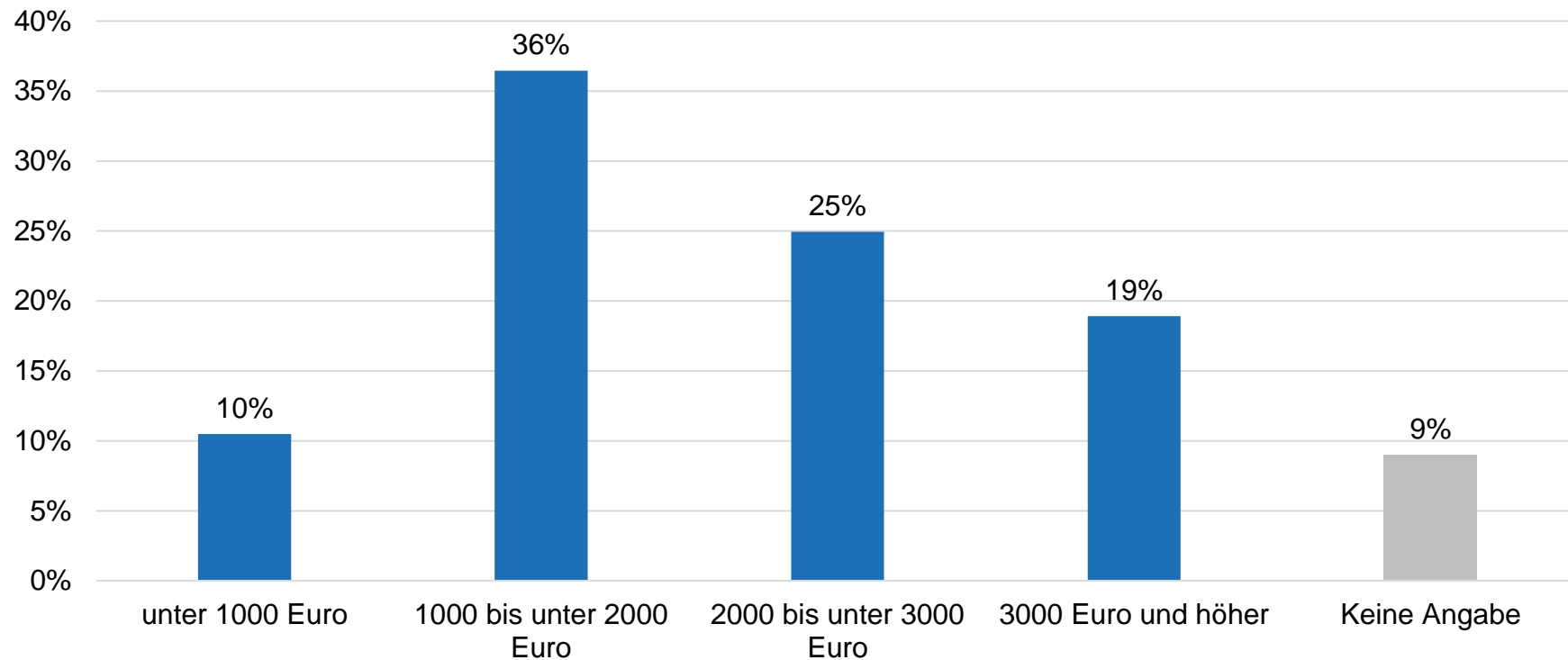


- Dorf mit weniger als 5.000 Einwohnern
- Kleinstadt mit 5.000 bis unter 20.000 Einwohnern
- Mittelstadt mit 20.000 bis unter 100.000 Einwohnern
- Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern
- Keine Angabe

Sind Sie oder Ihre Eltern im Ausland geboren?



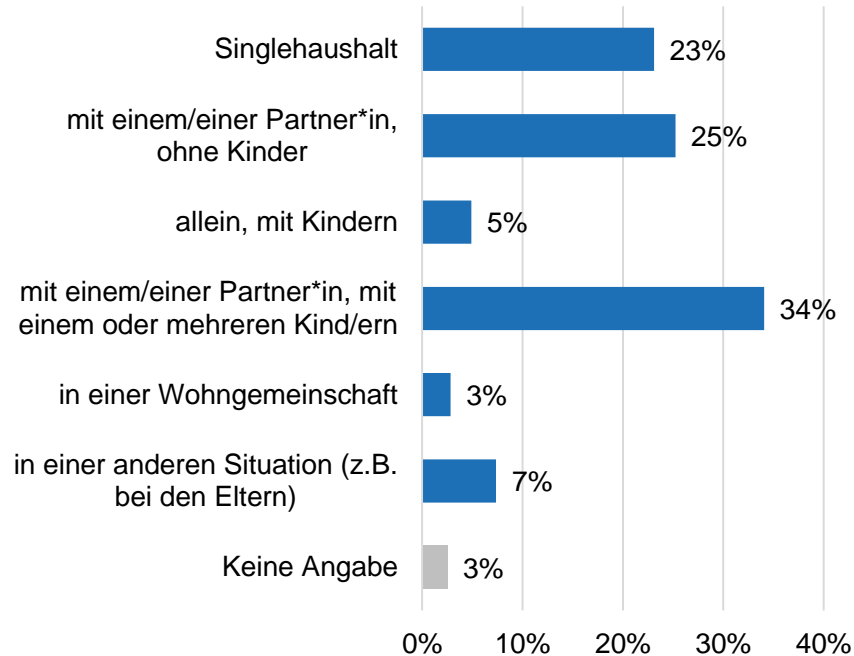
Äquivalenzeinkommen in vier Kategorien



n=1000

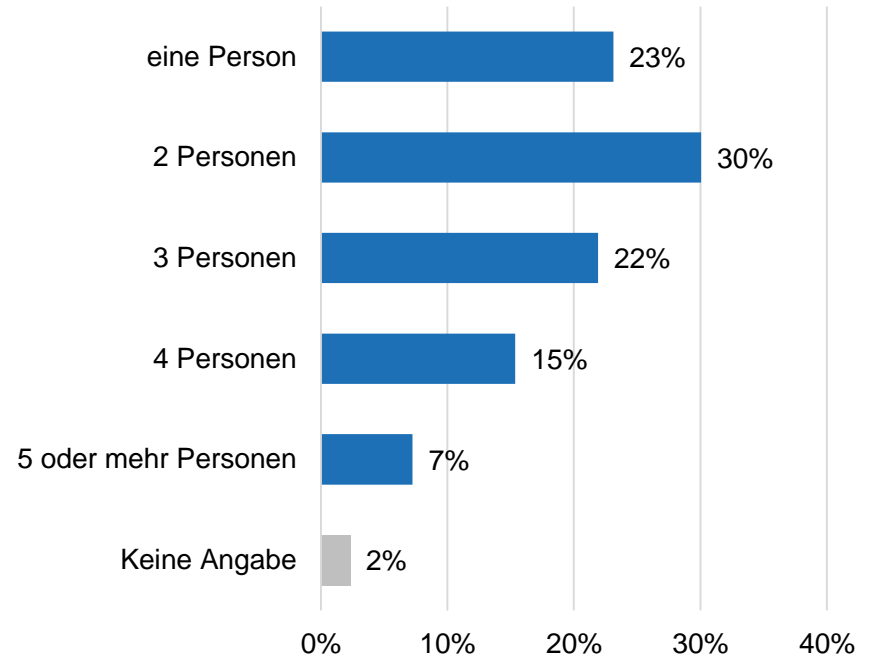
Haushaltssituation und -größe

Haushaltssituation



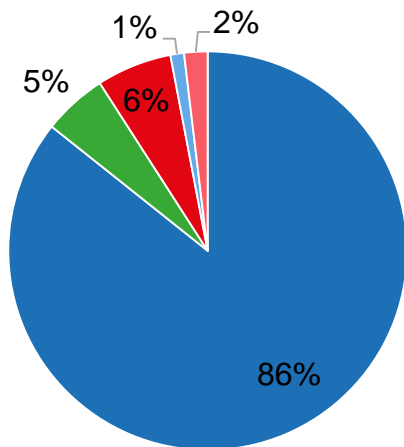
n=1000

Haushaltsgröße



n=1000

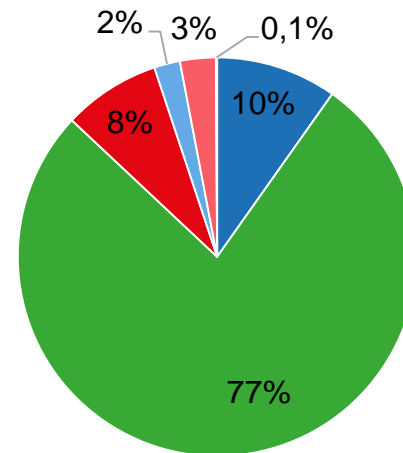
Derzeitige Hauptbeschäftigung



- Berufstätige*
- Student*
- Rentner*in / Pensionär*in
- Auszubildende*
- Hausfrau/Hausmann

n=1000

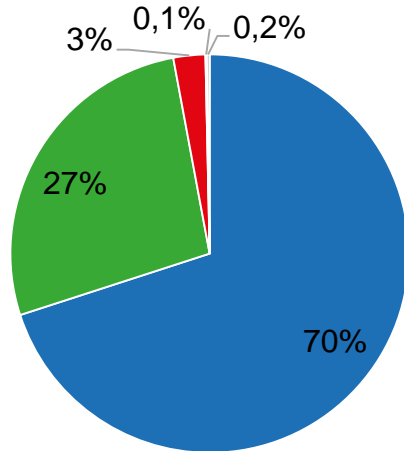
Berufliche Stellung



- (Fach-) Arbeiter*
- Beamte*
- Selbständige*
- Angestellte*
- Freiberuflich tätig
- Keine Angabe

n=887 (ohne Student*innen und Auszubildende)

Wöchentliche Arbeitszeit

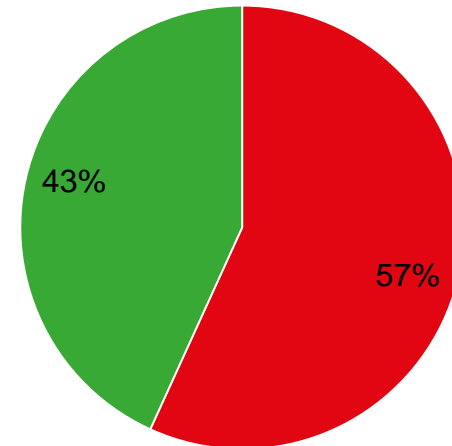


- 35 Stunden oder mehr
- 11 bis unter 35 Stunden
- 10 oder weniger Stunden
- Keine Angabe
- Weiß nicht

n=888 (ohne Student*innen und Auszubildende)

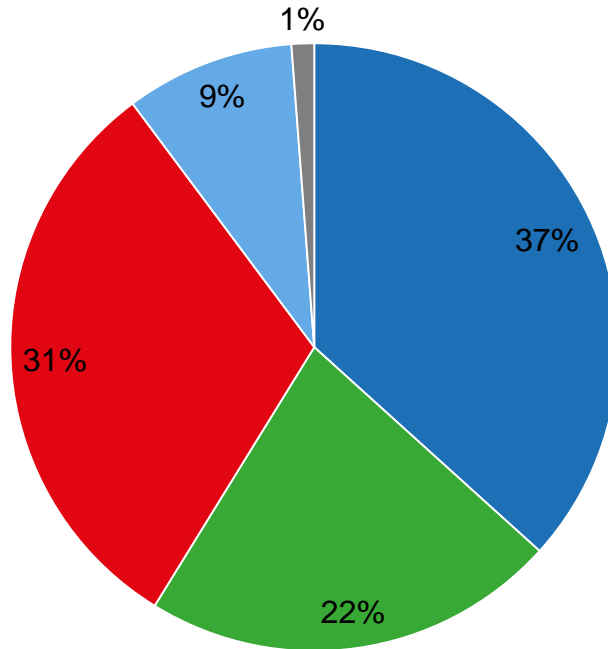
Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Arbeitsort



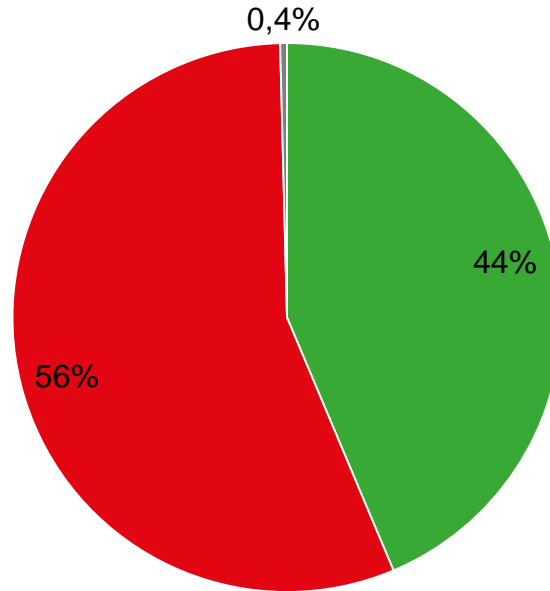
- überhaupt nicht von zu Hause
- teilweise von zu Hause

n=1000



- Ich habe in der Regel die gleiche feste Arbeitszeit
- Ich habe feste Arbeitszeiten, die aber je nach Tag oder Woche variieren (z.B. Schichtbetrieb)
- Ich arbeite in Gleitzeit
- Ich kann mir meine Arbeitszeit selbst frei einteilen
- Nichts davon trifft zu

Wünschen Sie sich mehr Arbeitszeitflexibilität?

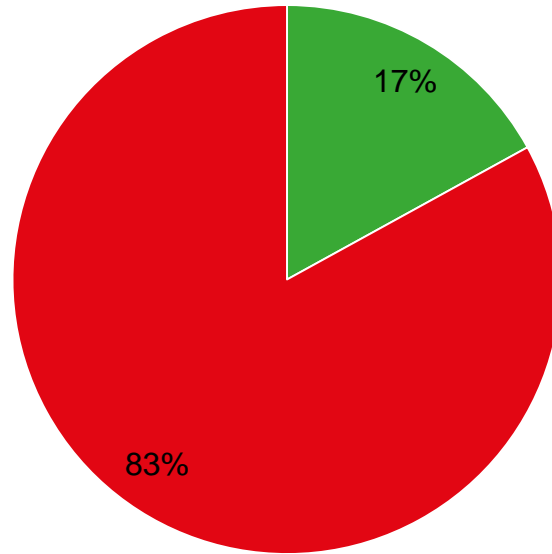


■ ja ■ nein ■ weiß nicht

n=855 (nur Befragte ohne freie Einteilung der Arbeitszeit)

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Arbeiten Sie gelegentlich in einem Co-Working-Raum?



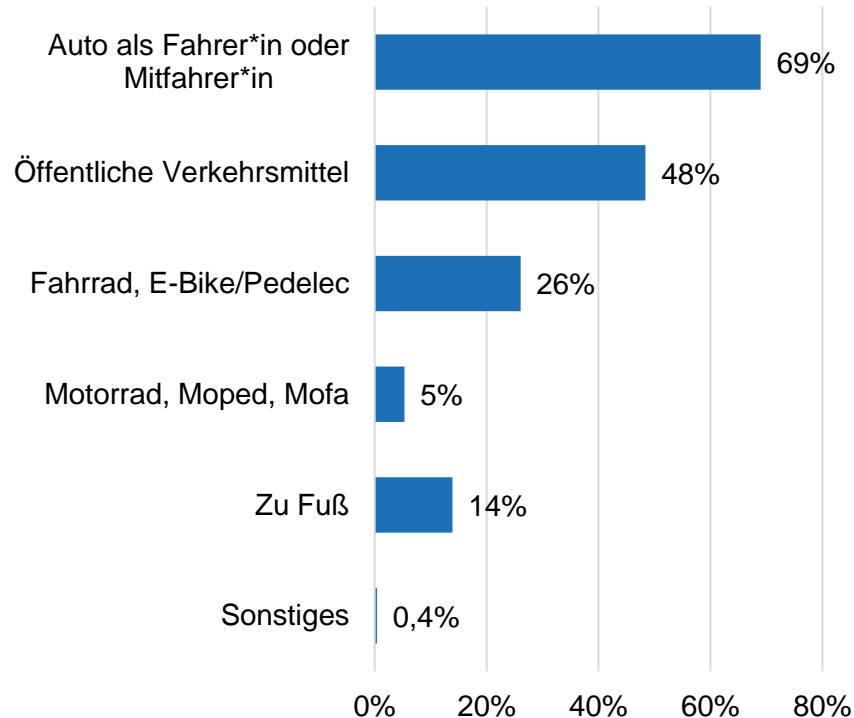
■ ja ■ nein

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



2.2 Verkehrsmittelwahl & Mobilitätsausstattung

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für Ihren Arbeitsweg?

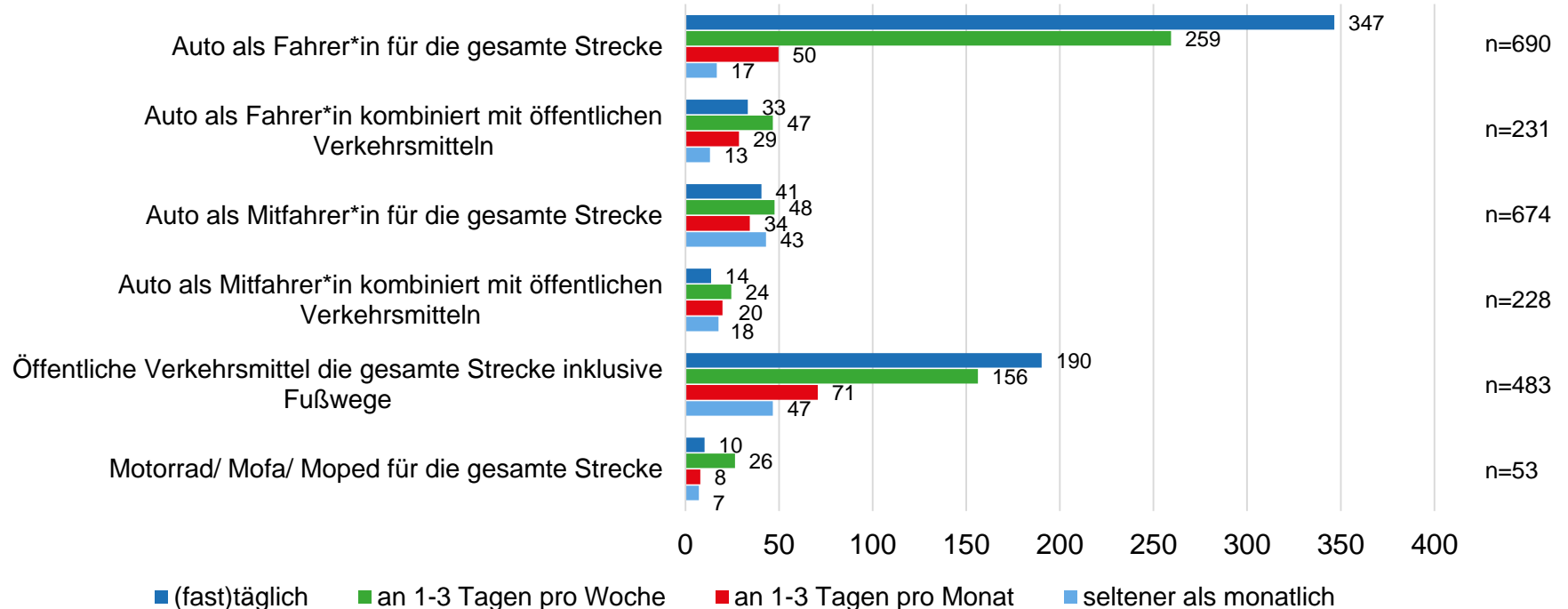


n=1000; Mehrfachnennungen

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

- Unterscheidung in
 - Monomodal Pendelnde (d.h. jeden Tag das gleiche Verkehrsmittel): 559
 - Inter- & Multimodal Pendelnde (d.h. Kombination von Verkehrsmitteln auf Pendelweg bzw. wechselndes Verkehrsmittel im Monatsverlauf): 442
- Intermodales Pendeln findet fast nur bei multimodal Pendelnden statt
- Komplexität der Verkehrsmittelnutzung beim Pendeln wurde deutlich

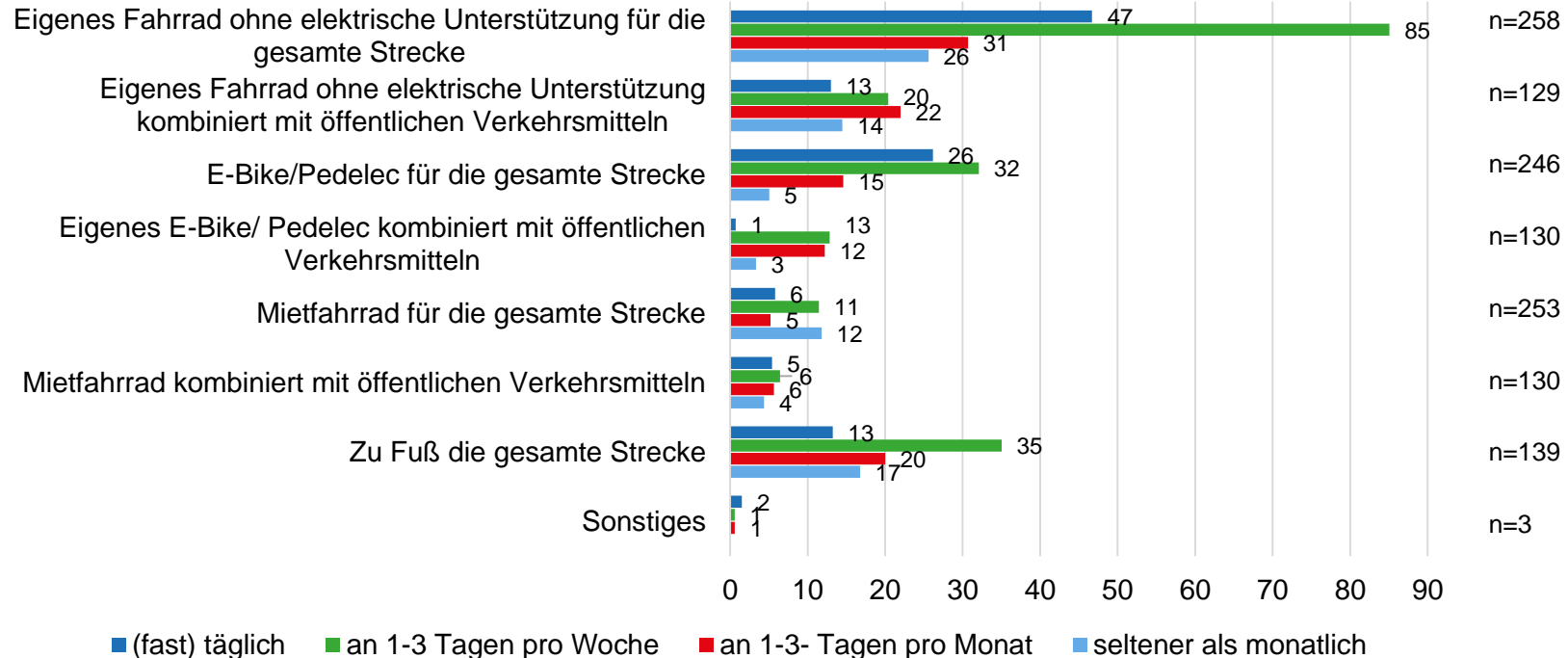
Häufigkeit Verkehrsmittelkombinationen (I)



Es wurden nur die Kombinationen zur Auswahl gegeben, die mit dem für den Pendelweg angegebenen Verkehrsmittel möglich waren.

Ohne Kategorie „(fast) nie“. Fehlsomme zu Fallzahl entspricht „(fast) nie“.

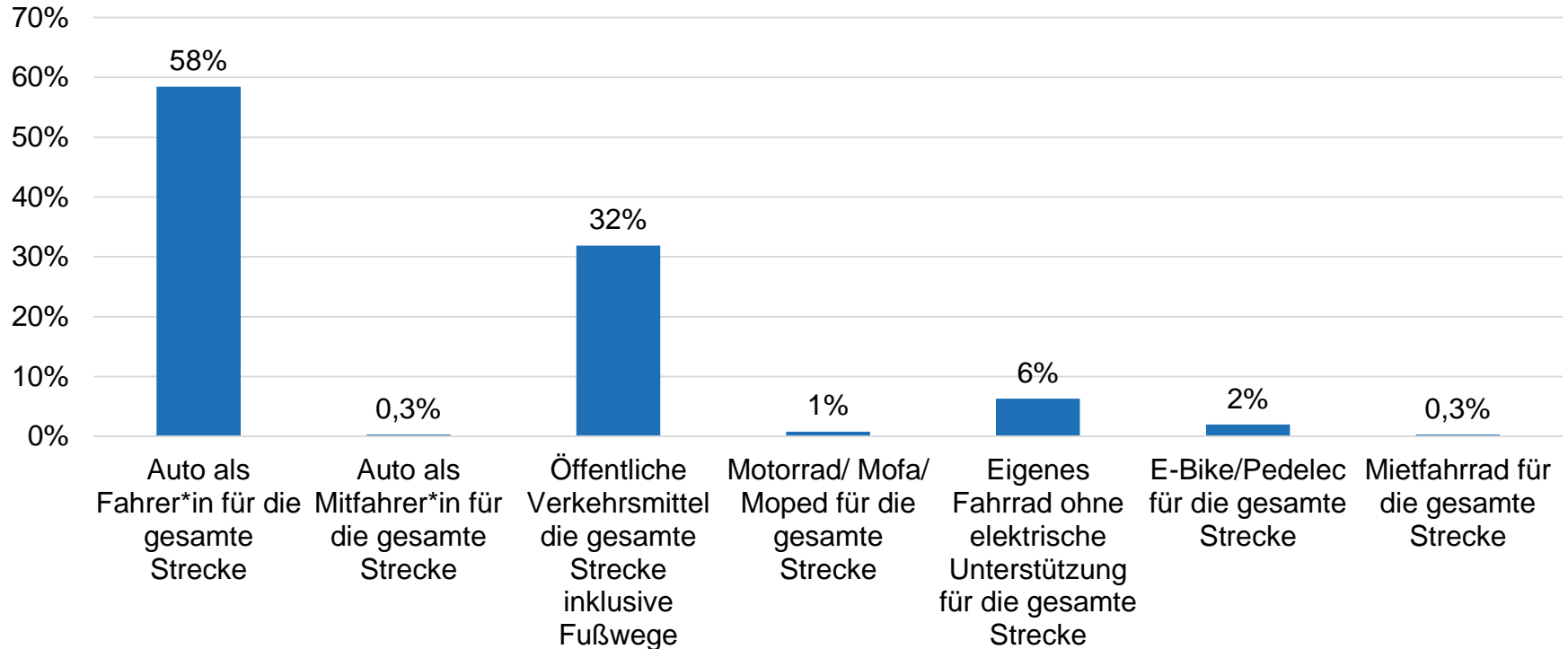
Häufigkeit Verkehrsmittelkombinationen (II)



Es wurden nur die Kombinationen zur Auswahl gegeben, die mit dem für den Pendelweg angegebenen Verkehrsmittel möglich waren.

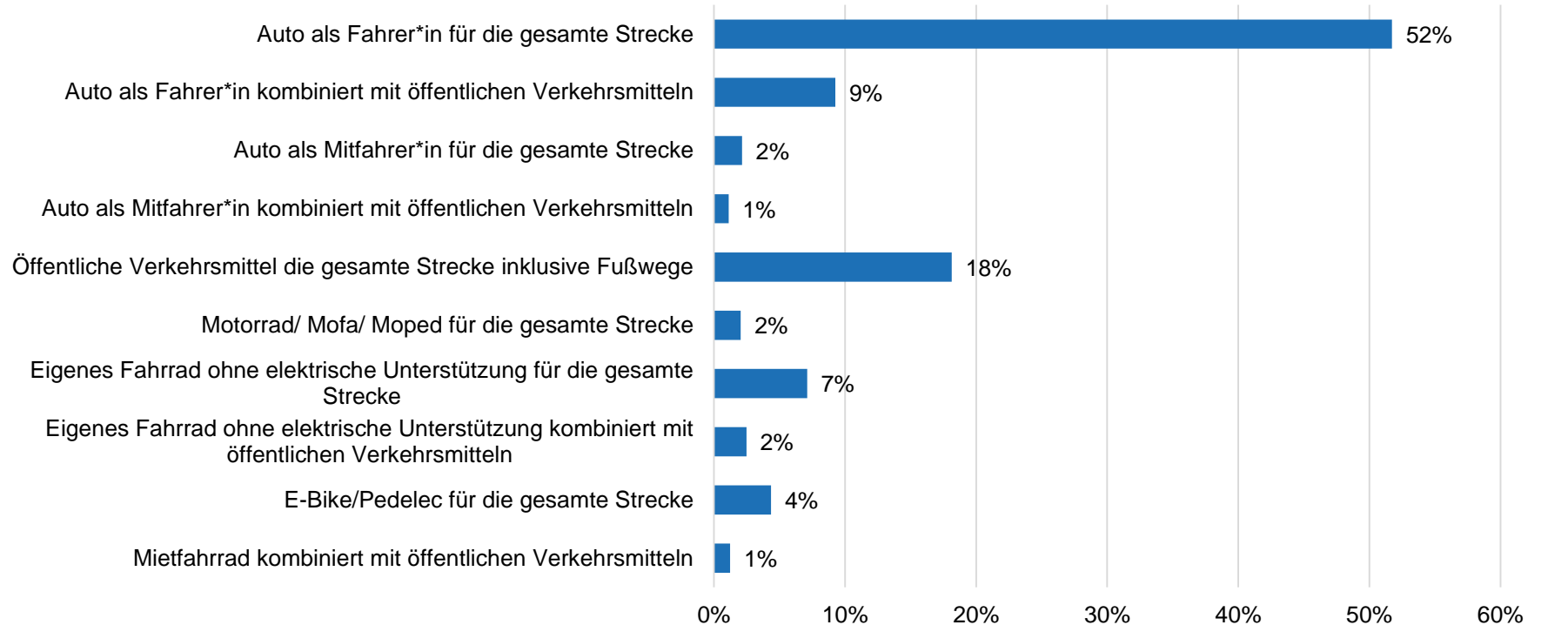
Ohne Kategorie „(fast) nie“. Fehlsomme zu Fallzahl entspricht „(fast) nie“.

Hauptverkehrsmittel bei Monomodalität



n=559 (monomodal Pendelnde)

Hauptverkehrsmittel bei Inter-/Multimodalität

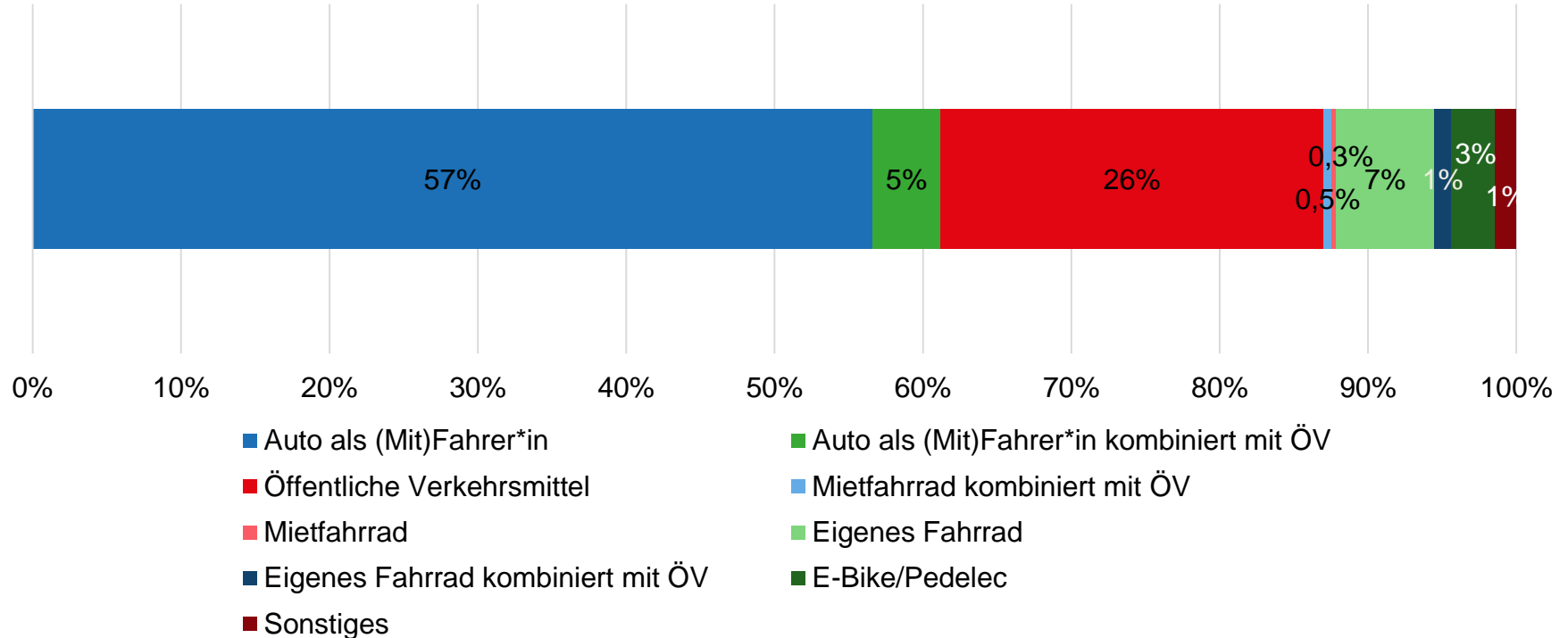


n=442 (multi- und intermodal Pendelnde)

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

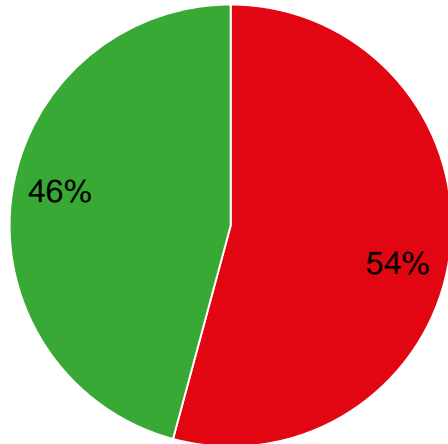
ohne Werte <1%

Hauptverkehrsmittel beim Pendeln (Modal Split)



n=1000

Besitz einer Zeitfahrkarte für den Öffentlichen Nahverkehr?

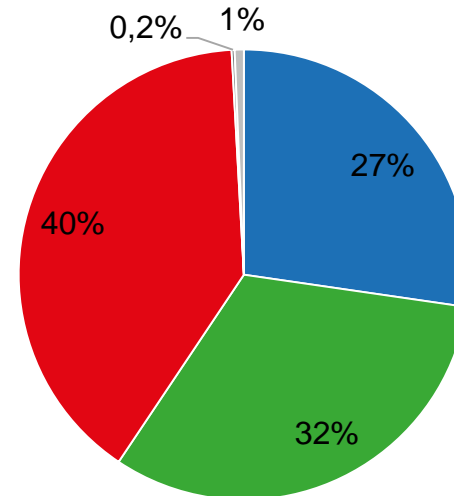


■ trifft nicht zu ■ trifft zu

n=1000

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Art der Zeitkarte



- Landesbediensteten-ticket oder Semesterticket
- RMV-Jobticket
- Zeitkarte, z.B. Jahreskarte oder Monatskarte
- weiß nicht
- Keine Angabe

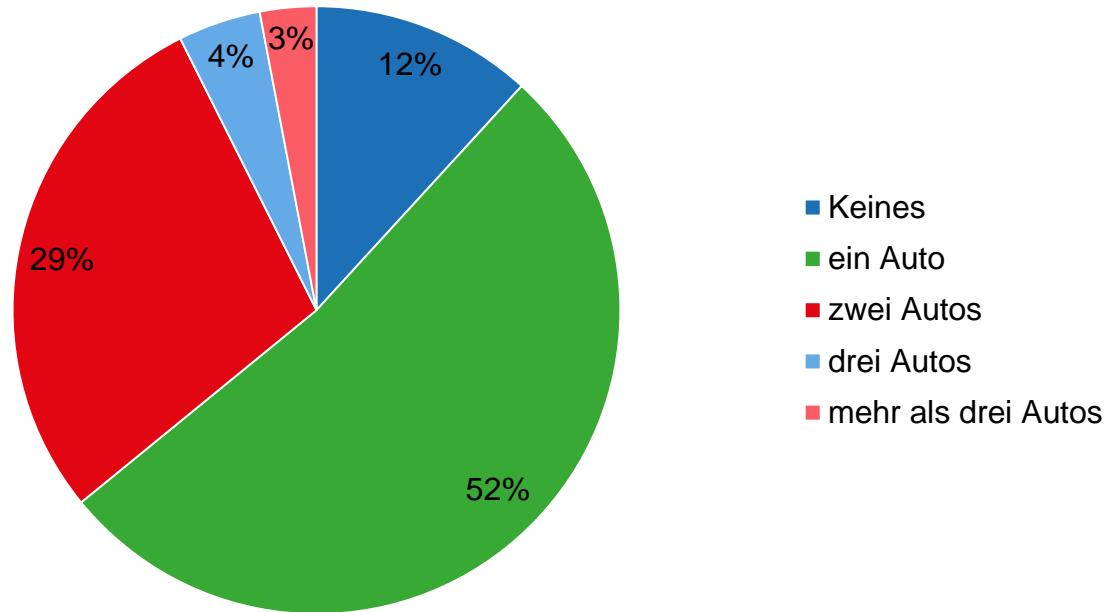
n=458 (bei Besitz einer Zeitfahrkarte)

Kreuztabelle Autonutzung – Zeitfahrkarte ÖPNV

		Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV	Kein Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV	Gesamt
Autonutzung auf dem Pendelweg (Fahrer*in oder Mitfahrer*in)	Anzahl	242	448	690
	Prozentsatz	35%	65%	100%
Keine Autonutzung auf dem Pendelweg	Anzahl	216	95	310
	Prozentsatz	69%	31%	100%
Gesamt		458	543	

n=1000

Anzahl der Autos im Haushalt



n=1000

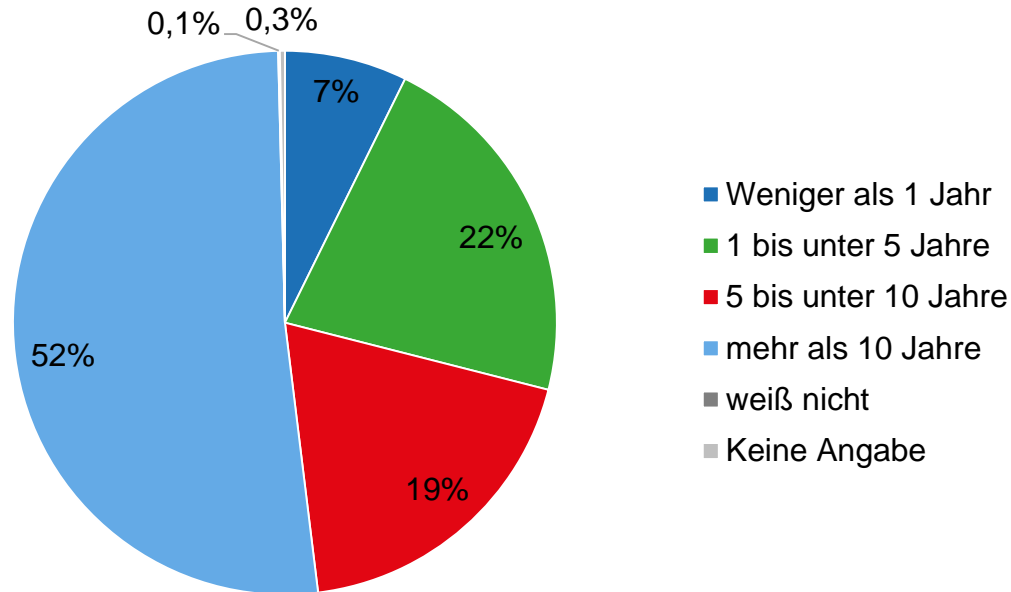
- Mit steigender Wohnortgröße sinkt der Anteil derer, die das Auto zum Pendeln nutzen (Biseriale Rangkorrelation: $r = -0,24$; $p < 0,01$), während der Anteil der ÖPNV-Nutzenden ($r = 0,24$; $p < 0,01$) sowie der Fahrrad-Nutzenden steigt ($r = 0,16$; $p < 0,01$). Von der Kategorie Dorf (89 %) zu den Kategorien Kleinstadt (80 %) und Mittelstadt (73 %) geht die Nutzung des Autos als Fahrer*in oder Mitfahrer*in auf dem Pendelweg verhältnismäßig langsam zurück und sinkt dann bei der Kategorie Großstadt (58 %) stärker ab. Ein ähnliches Bild zeigt sich in umgekehrter Richtung für den Anteil der Nutzenden des ÖPNV auf dem Pendelweg: Dorf (26 %), Kleinstadt (39 %), Mittelstadt (42 %), Großstadt (61 %).
- Mit steigender Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle sinkt der Anteil derjenigen, die den ÖPNV auf dem Arbeitsweg nutzen (Biseriale Rangkorrelation: $r = -0,21$; $p < 0,01$).
- Zwischen dem Geschlecht der Befragten und der Nutzung des Autos auf dem Pendelweg (Fahrt oder Mitfahrt) besteht kein signifikanter Zusammenhang; bei Männern ist jedoch der Anteil der ÖPNV-Nutzenden höher als bei Frauen ($\Phi = 0,08$; $p < 0,05$).
- Mit höherem Schulabschluss steigt der Anteil derjenigen, die den ÖPNV auf dem Pendelweg nutzen (Biseriale Rangkorrelation: $r = 0,17$; $p < 0,01$) und auch leicht der Anteil der Fahrradnutzenden ($r = 0,08$; $p < 0,05$). Für die PKW-Nutzung zeigt sich dagegen kein Zusammenhang mit dem Schulabschluss.
- Es besteht ein Zusammenhang zwischen der aktuellen Hauptbeschäftigung und der Nutzung des PKW auf dem Pendelweg (Cramer's $V = 0,30$; $p < 0,01$): Bei den Berufstätigen nutzen 74 % den PKW, während es bei Auszubildenden 34 % und bei Studierenden nur 26 % sind.
- Bei Personen aus Haushalten mit Kindern ist der Anteil derjenigen, die das Auto auf dem Pendelweg nutzen, höher als bei Personen aus Haushalten ohne Kinder ($\Phi = 0,13$; $p < 0,01$).

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

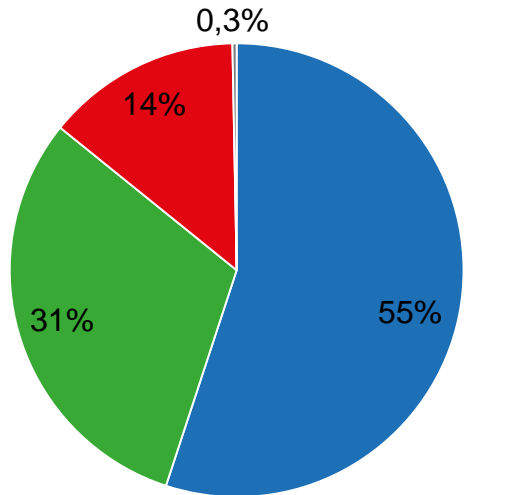


2.3 Rahmenbedingungen Pendeln

Seit wann pendeln Sie insgesamt?



Wie häufig pendeln Sie?

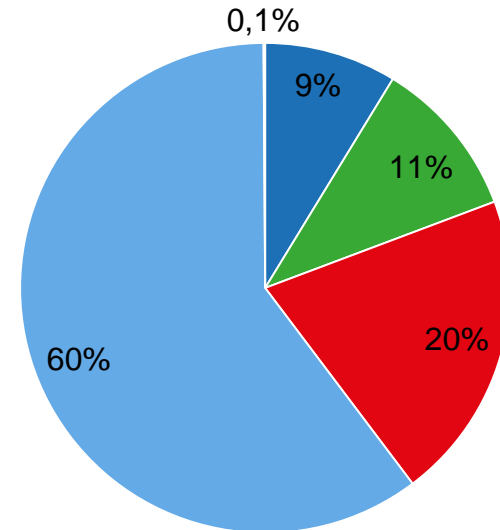


- 5 oder mehr Tage pro Woche
- 3-4 Tage pro Woche
- 1-2 Tage pro Woche
- weiß nicht

n=1000

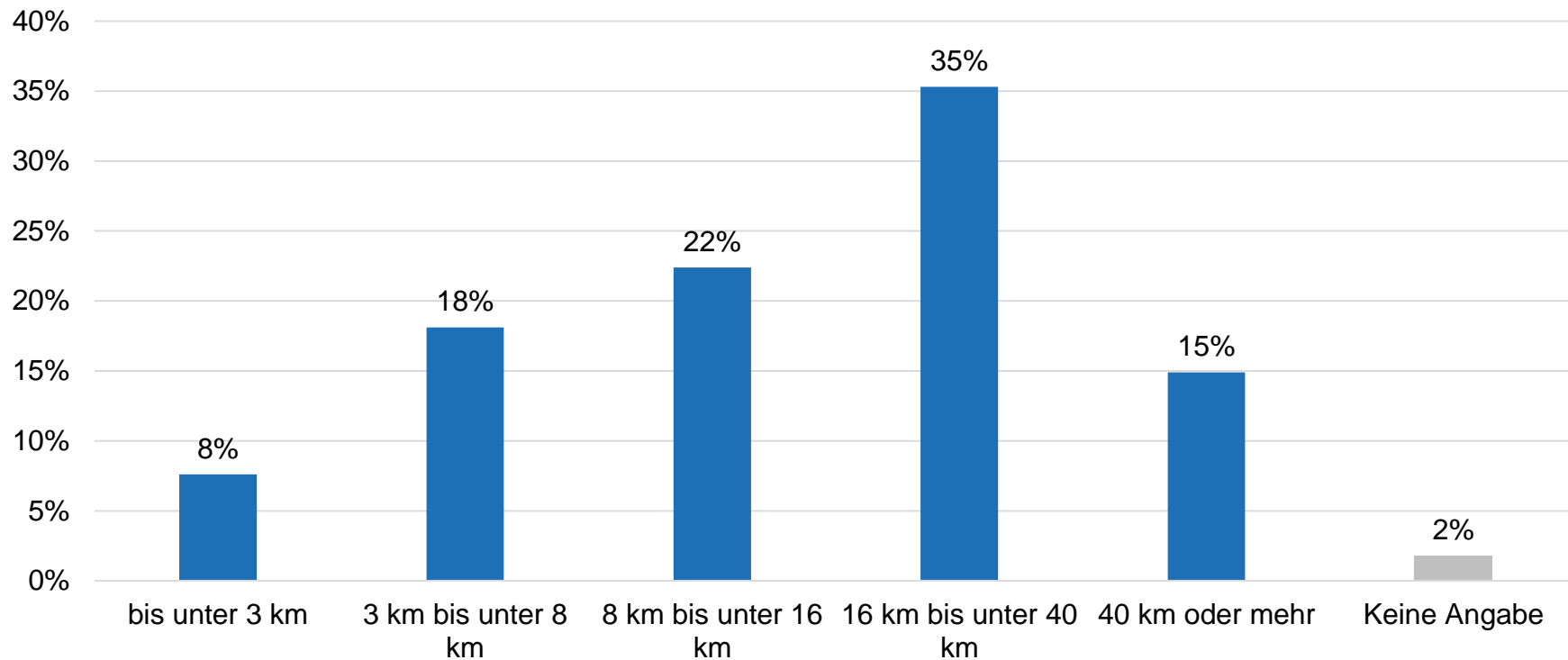
Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Direktes Pendeln zum Außentermin



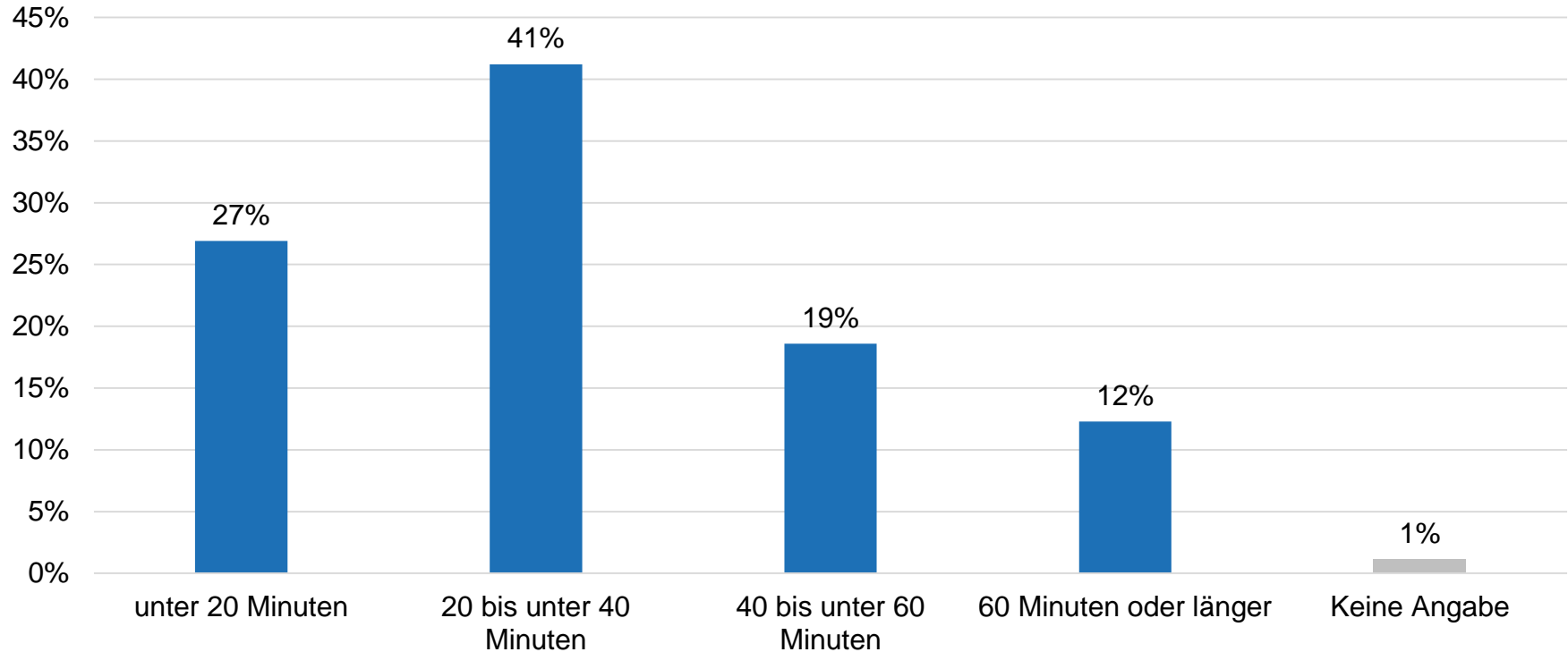
- (fast) immer
 - häufig
 - manchmal
 - (fast) nie
 - weiß nicht
- n=939 (ohne Student*innen)

Entfernung zum Arbeitsort



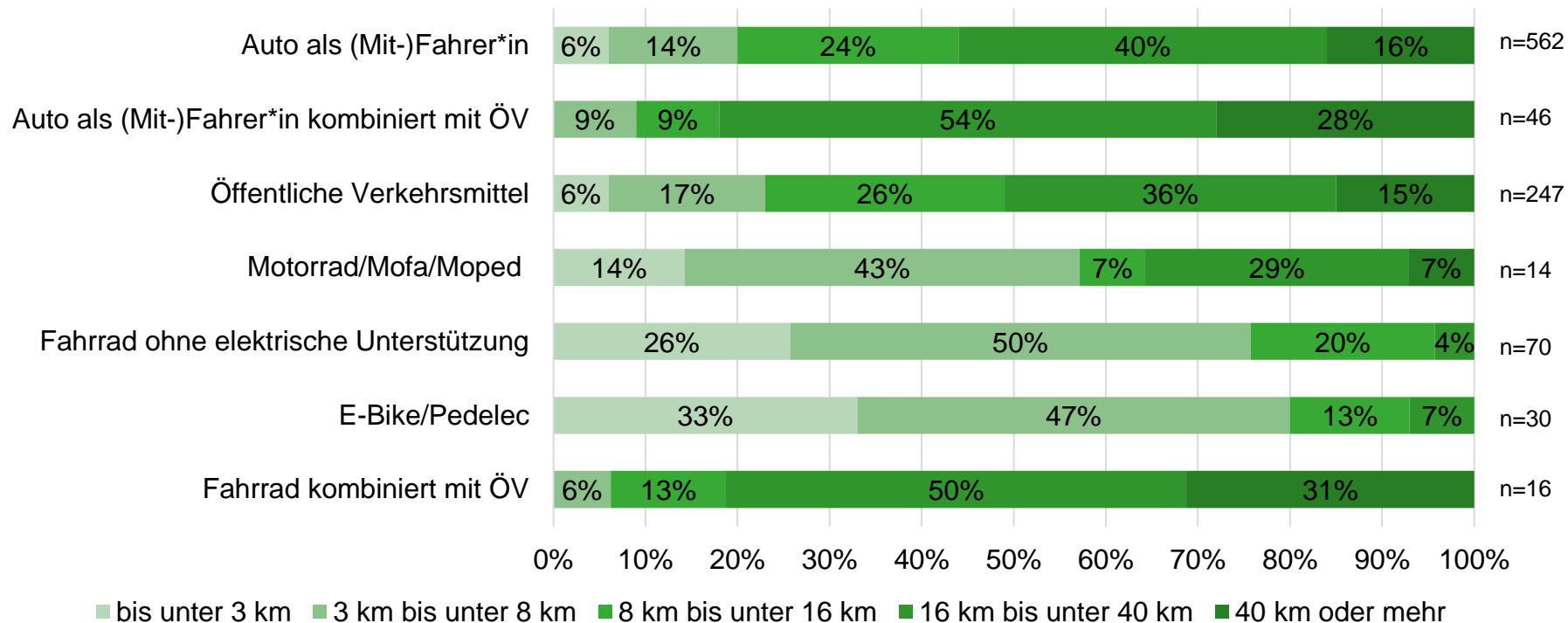
n=1000

Pendeldauer



n=1000

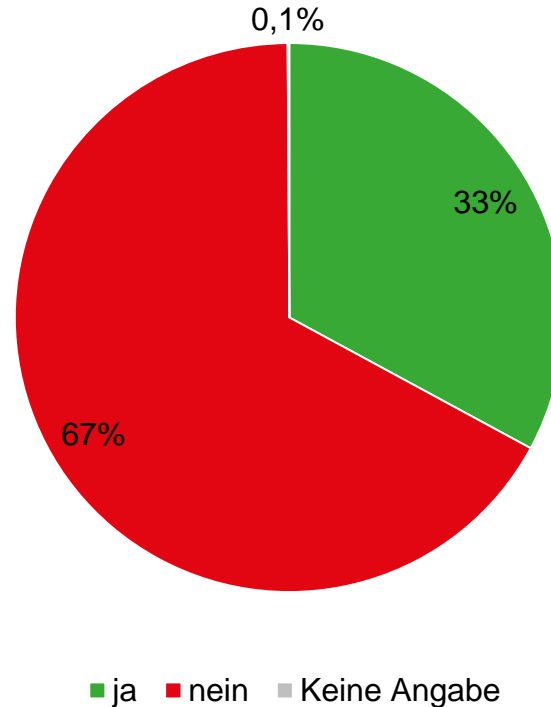
Pendelentfernung je Hauptverkehrsmittel



- Personen mit Wohnort in Groß- oder Mittelstädten haben im Mittel eine kürzere Pendeldistanz (20 km bzw. 19 km) als Personen, die in Kleinstädten oder Dörfern (24 km bzw. 28 km) wohnen (Games-Howell post-hoc-Test, jeweils $p < 0,01$ mit Ausnahme von Großstadt versus Kleinstadt mit lediglich $p < 0,1$). Die Pendeldauer ist bei Personen aus Mittelstädten (Mittelwert: 27 Minuten) niedriger als bei Personen aus den anderen Wohnortkategorien (Mittelwerte von 32 bis 35 Minuten; jeweils $p < 0,05$).
- Männer pendeln mit 24 km im Durchschnitt weiter als Frauen mit 19 km (Mittelwertvergleich, t-Test; $p < 0,01$) sowie mit 34 min länger als Frauen mit 29 min ($p < 0,01$).
- Pendelnde aus Haushalten mit Kindern unterscheiden sich bezüglich Pendeldistanz und –dauer nicht statistisch signifikant von solchen aus Haushalten ohne Kinder (nach Mittelwertvergleich, t-Test).
- Die mittlere Pendeldistanz ist bei Personen mit 1 bis 2 Pendeltagen pro Woche mit 18 km niedriger als bei Personen mit 3 bis 4 (23 km) bzw. 5 oder mehr (22 km) Pendeltagen (Games-Howell post-hoc Test, jeweils $p < 0,05$). Für die Pendelzeit zeigt sich teilweise ein anderes Bild: So ist die mittlere Pendelzeit bei 5 oder mehr Pendeltagen pro Woche mit 30 Minuten statistisch signifikant niedriger als bei 3 bis 4 Pendeltagen mit 35 Minuten (Games-Howell post-hoc-Test, $p < 0,01$). Der Mittelwert für 1 bis 2 Pendeltage (31 Minuten) ist gemäß der Stichprobe auf einem ähnlichen Niveau wie für 5 oder mehr Pendeltage; er ist in diesen Fall aber nicht statistisch signifikant unterschiedlich gegenüber dem Mittelwert für 3 bis 4 Pendeltage (nach Games-Howell post-hoc Test).

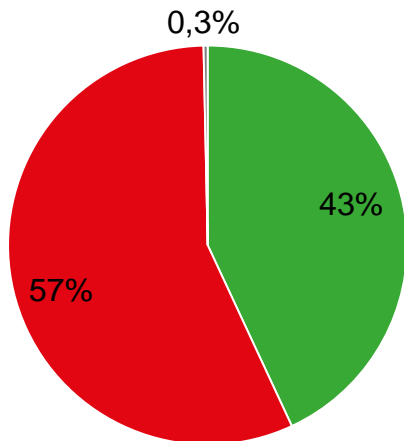
*Angaben über 200 km (7 Fälle) und über 180 Minuten (2 Fälle) blieben bei den bivariaten Analysen zur Pendeldistanz und -dauer unberücksichtigt. Da ausschließlich Personen befragt wurden, deren Wohn- und Arbeitsort im Erhebungsgebiet liegt, wurden diese Angaben als unplausibel eingestuft.

Befinden sich Ihr Wohnort und Ihr Arbeits-/Ausbildungsort in der gleichen Gemeinde?



n=1000

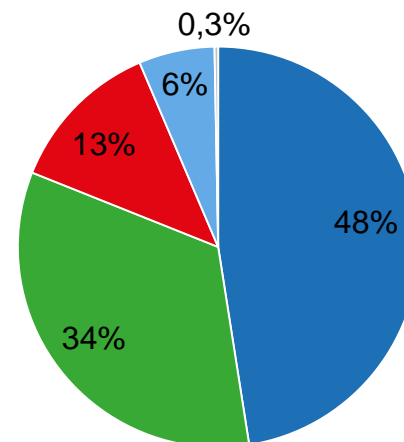
Steht Ihnen am Arbeits- oder Ausbildungsplatz ein reservierter Autoparkplatz zur Verfügung?



■ ja ■ nein ■ weiß nicht

n=606 (wenn Auto als Fahrer*in mindestens 1-3 Mal pro Woche)
Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Wenn nicht: Wie schwer ist es einen Parkplatz in der Nähe zu finden?



■ sehr einfach ■ eher einfach ■ eher schwer
■ sehr schwer ■ Keine Angabe

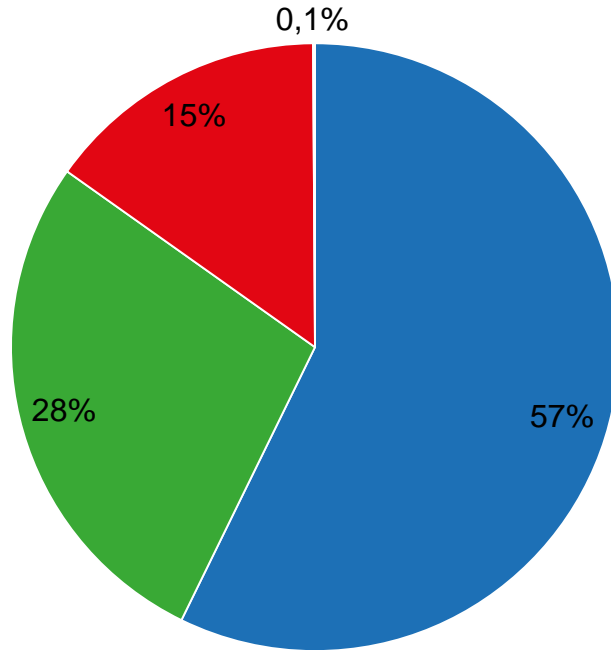
n=343

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



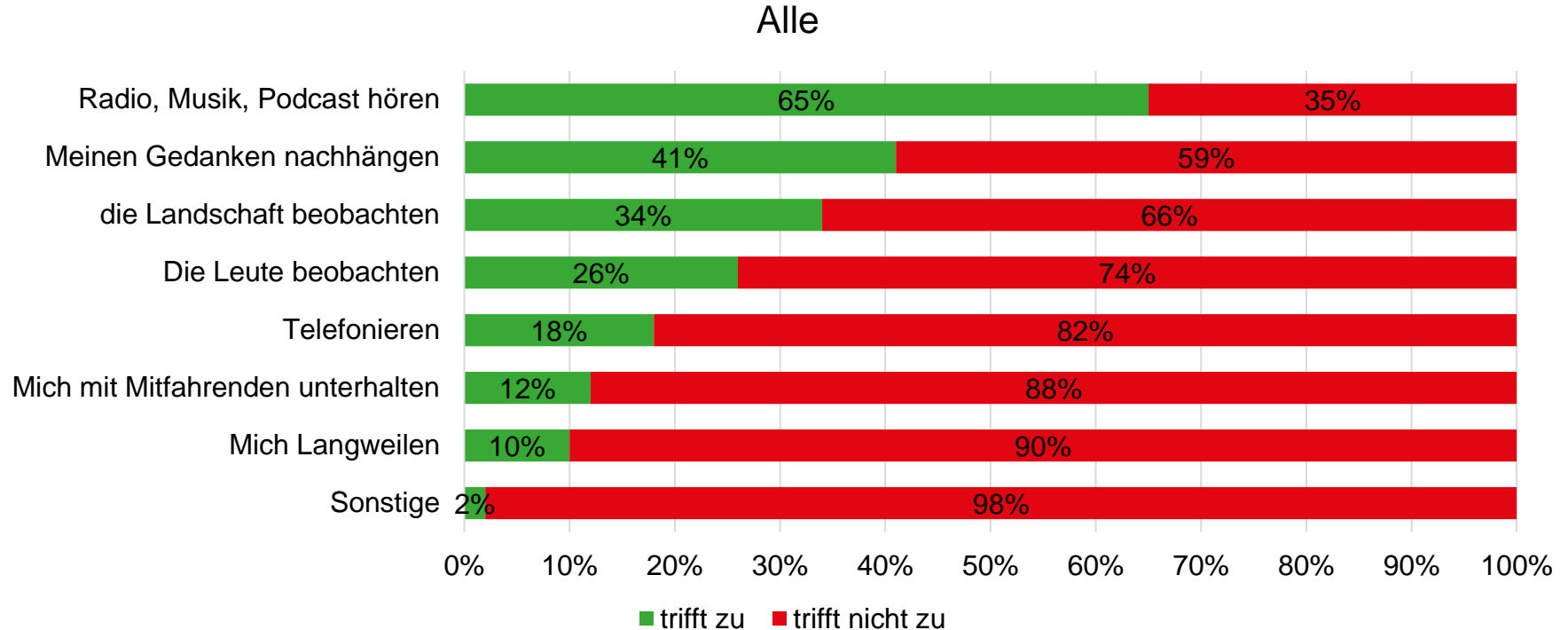
2.4 Praktik des Pendelns

Vorgehensweise auf dem Hinweg zur Arbeit/Ausbildung

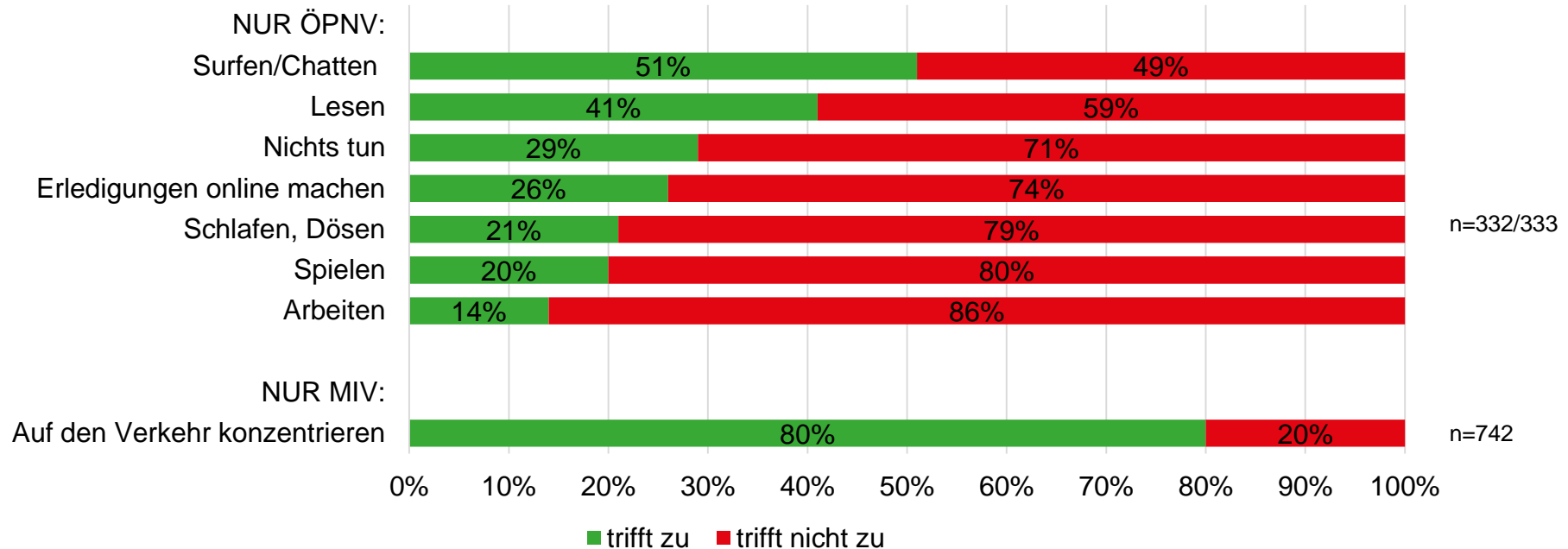


- Ich breche in der Regel etwa zur selben Uhrzeit auf.
- Ich breche in der Regel innerhalb einer bestimmten Zeitspanne auf (z.B. zwischen 8 und 10 Uhr).
- Ich breche zu wechselnden Tageszeiten auf (z.B. mal morgens, mal nachmittags).
- Keine Angabe

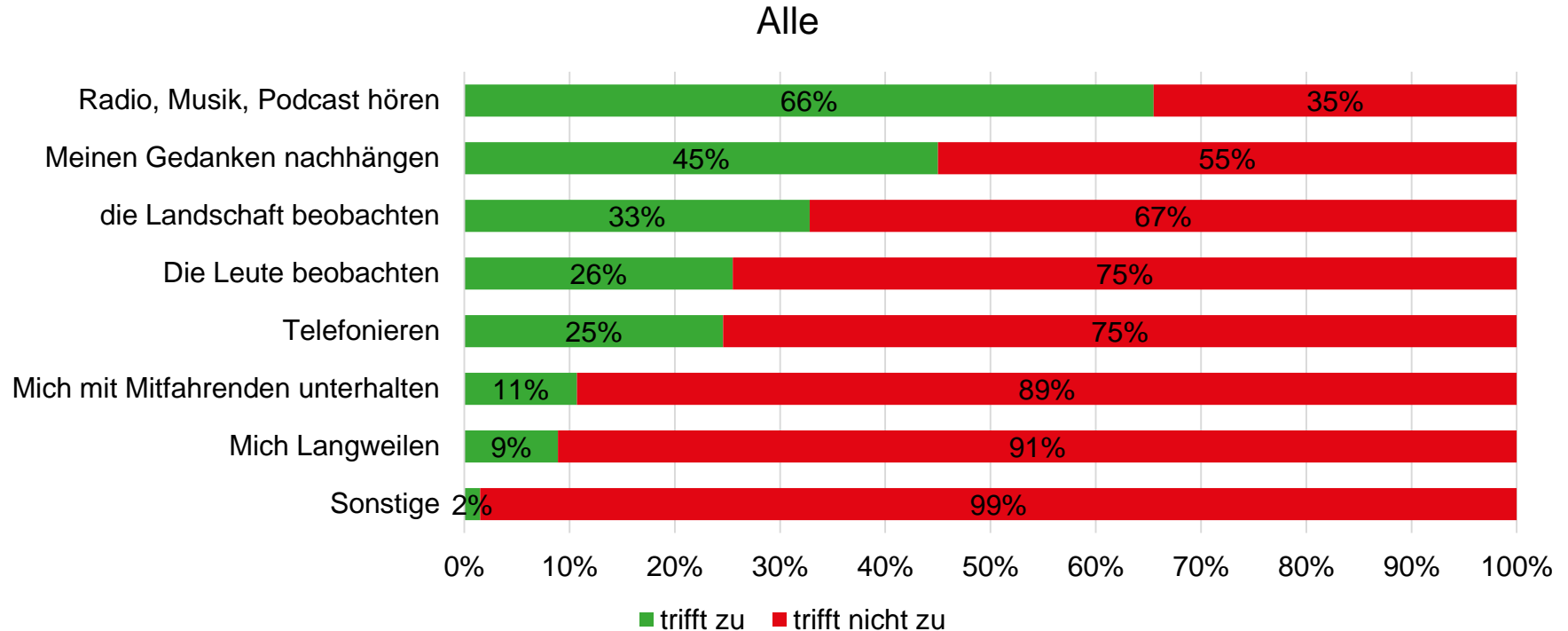
Beschäftigung während der Hinfahrt



Nur ÖPNV und Nur MIV

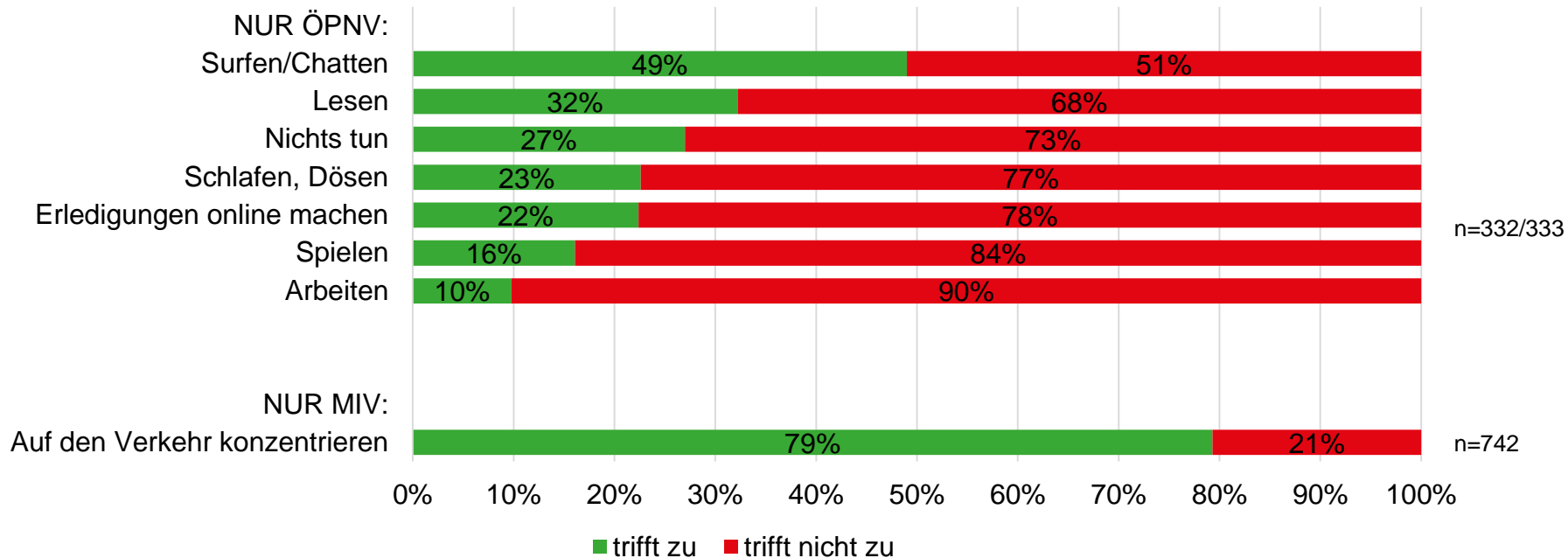


Beschäftigung während der Rückfahrt

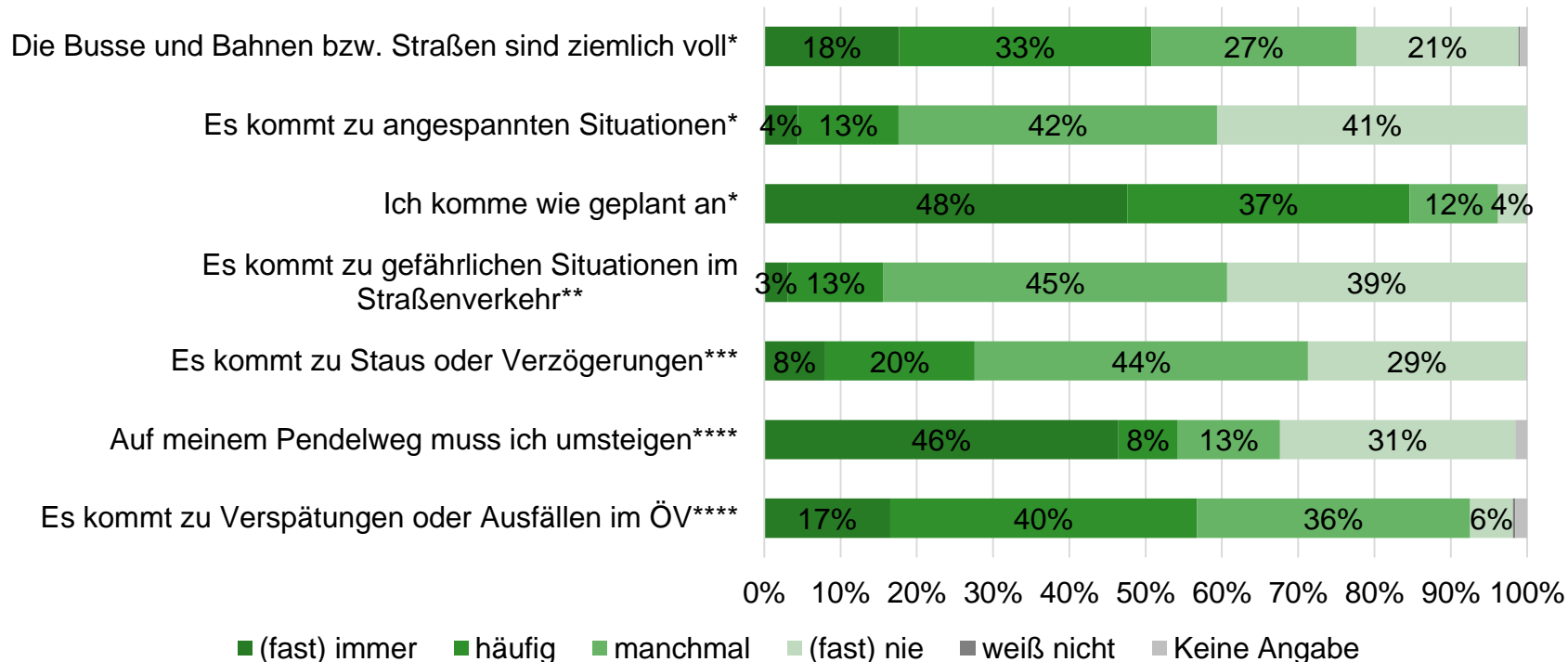


n=1000

Nur ÖPNV und Nur MIV

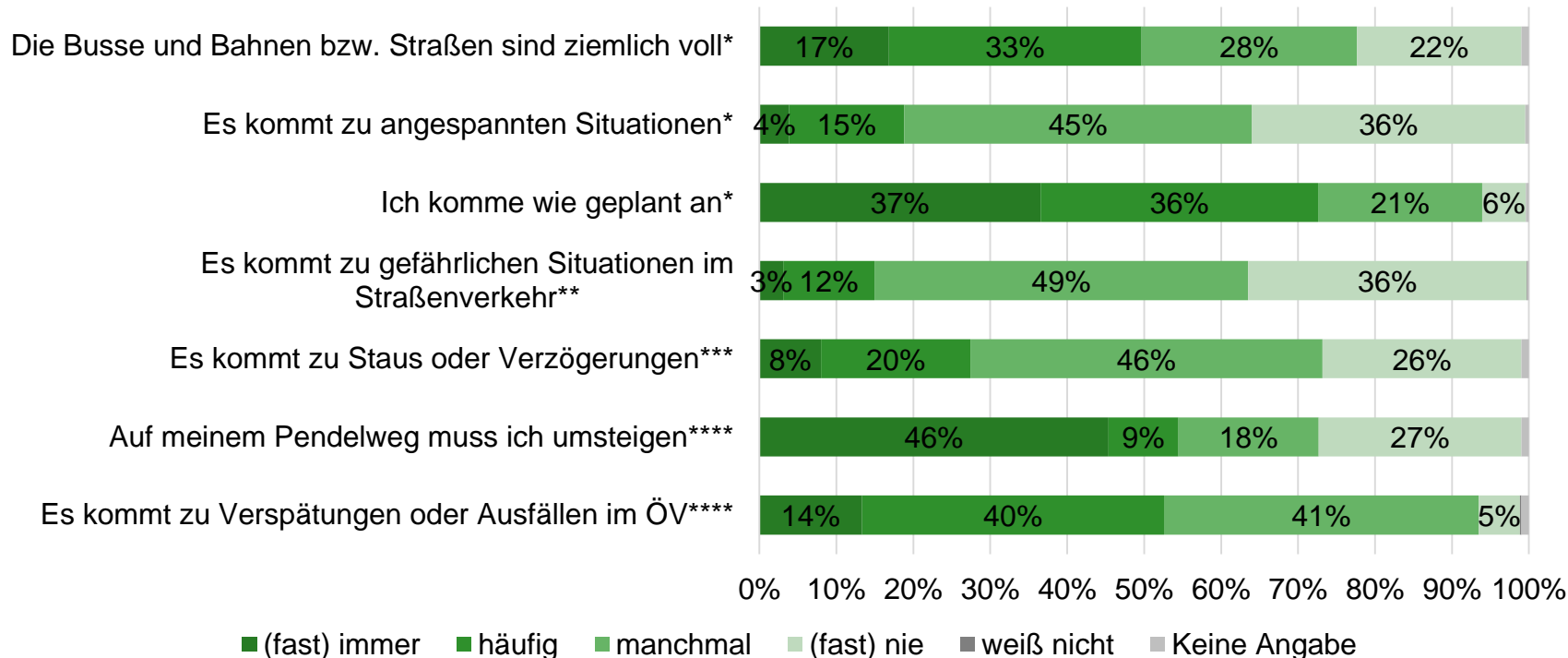


Situationen während der Hinfahrt



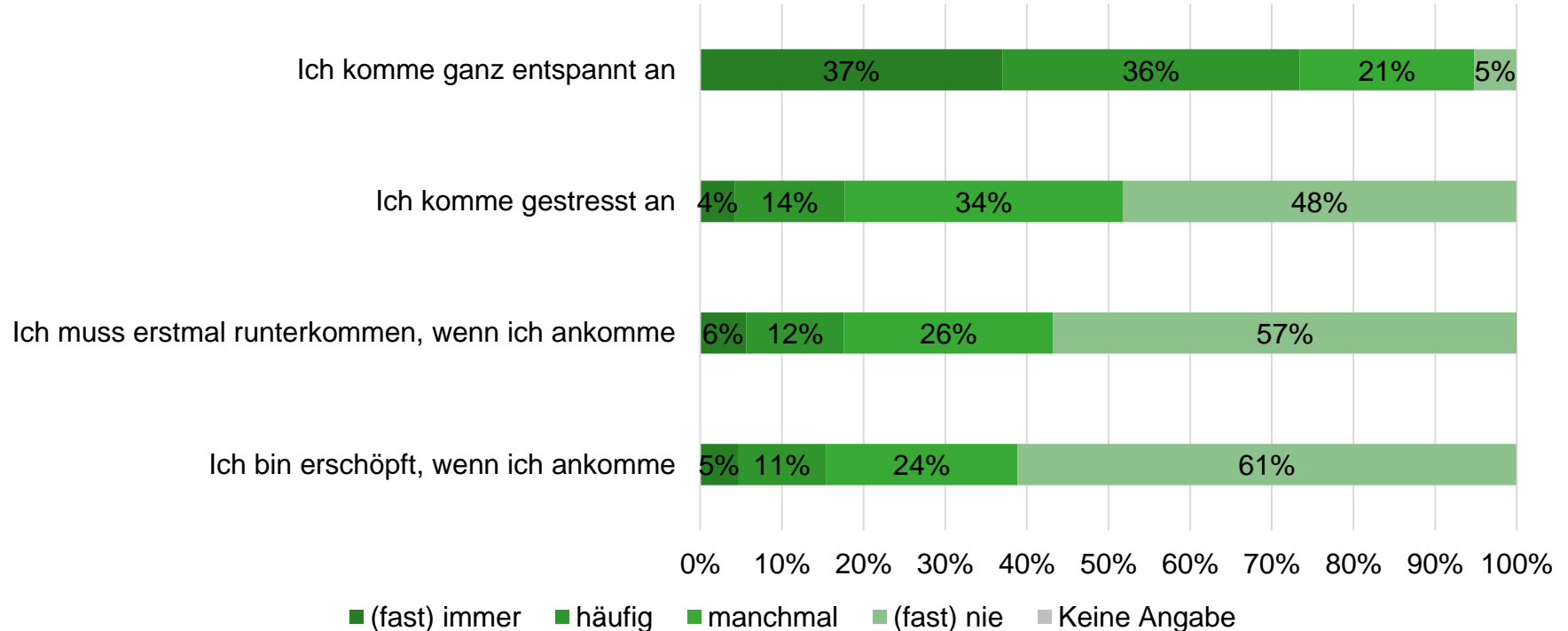
*n=1000, **n=742 (alle außer reine ÖV-Nutzende), ***n=626 (Auto als (Mit)Fahrer*in & Motorradfahrende), ****n=321 (ÖV-Nutzende)

Situationen während der Rückfahrt



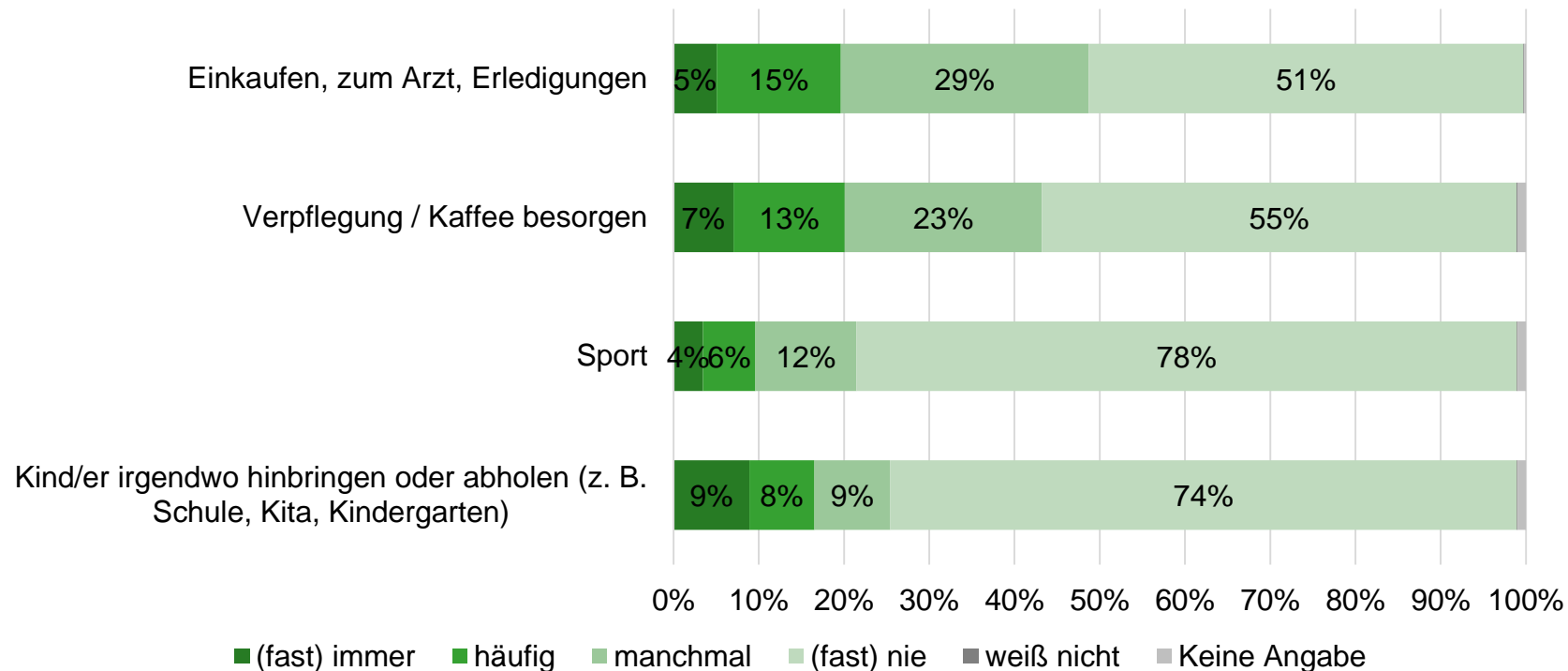
*n=1000, **n=742 (alle außer reine ÖV-Nutzende), ***n=626 (Auto als (Mit)Fahrer*in & Motorradfahrende), ****n=321 (ÖV-Nutzende)

Stimmung bei der Ankunft



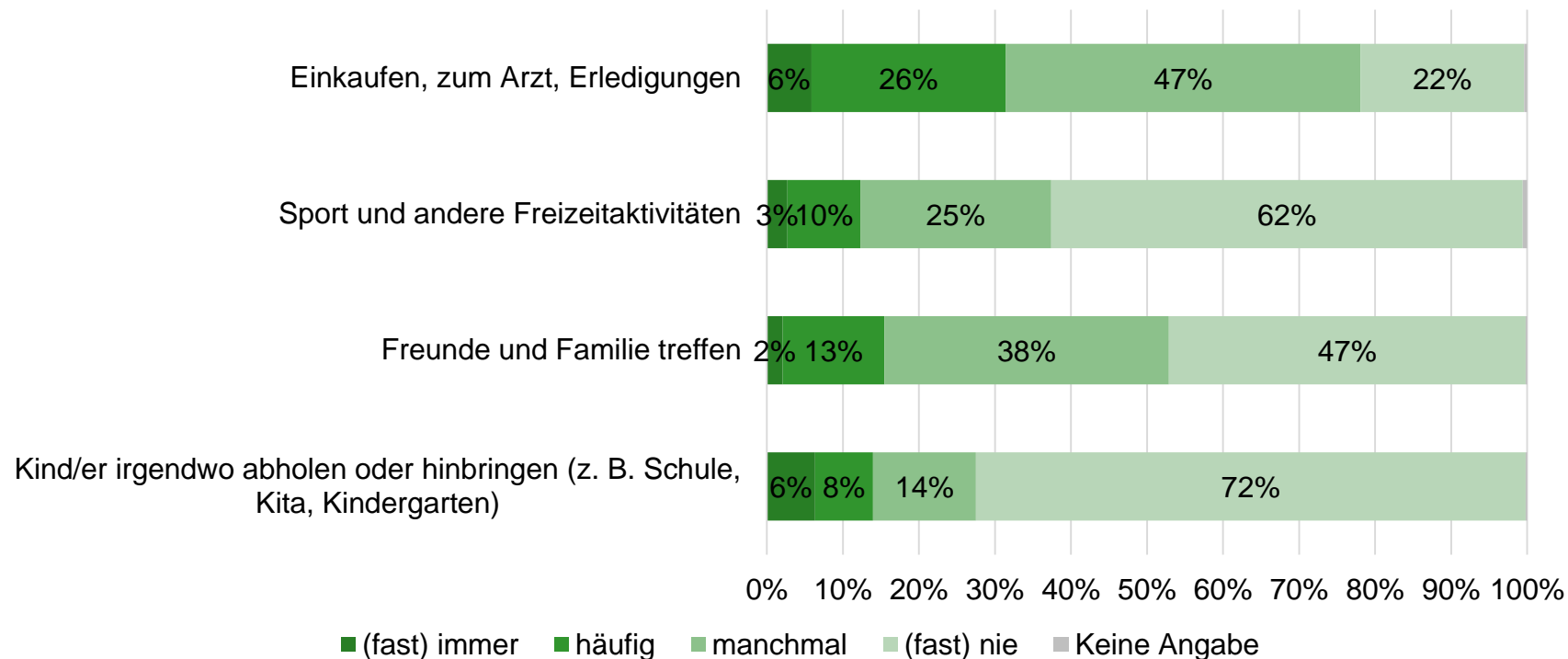
n=1000

Zwischenstopps auf dem Hinweg



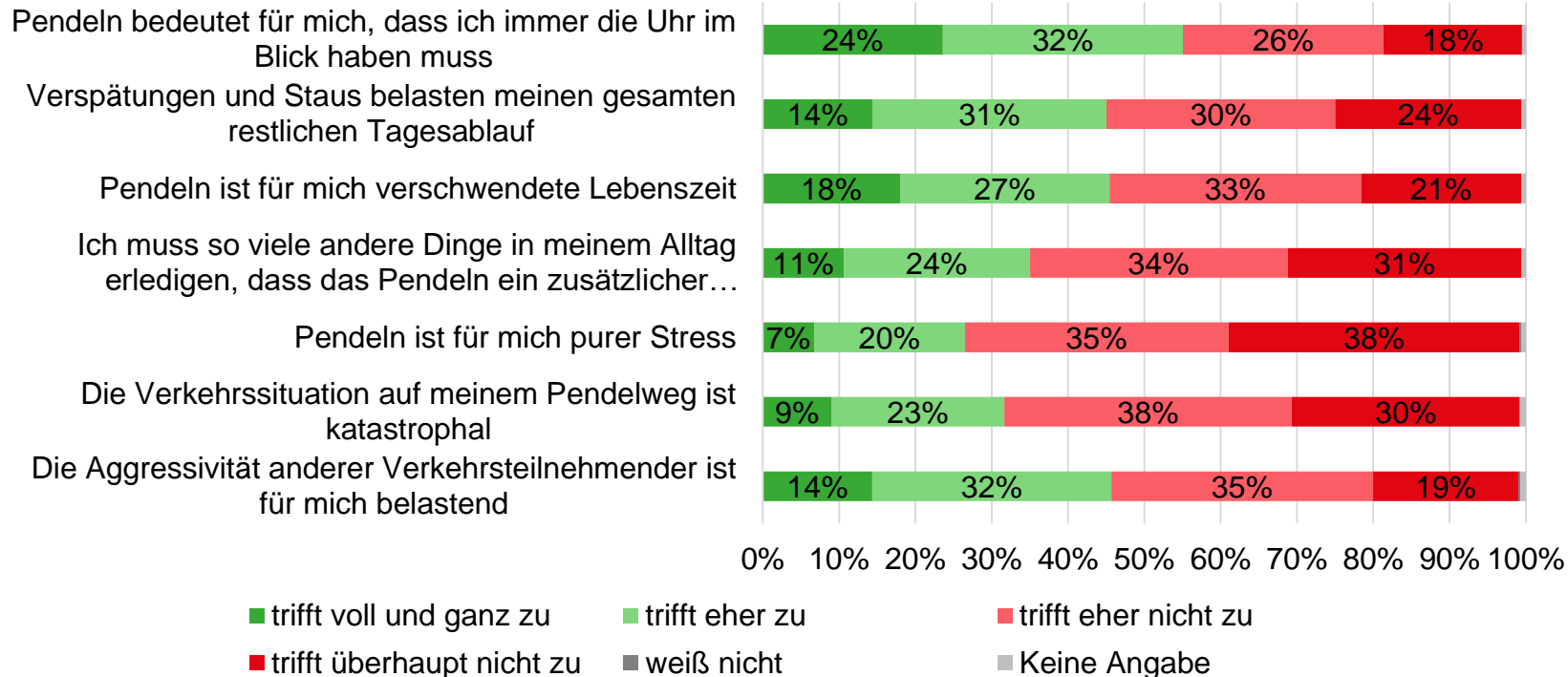
n=1000

Zwischenstopps auf dem Rückweg



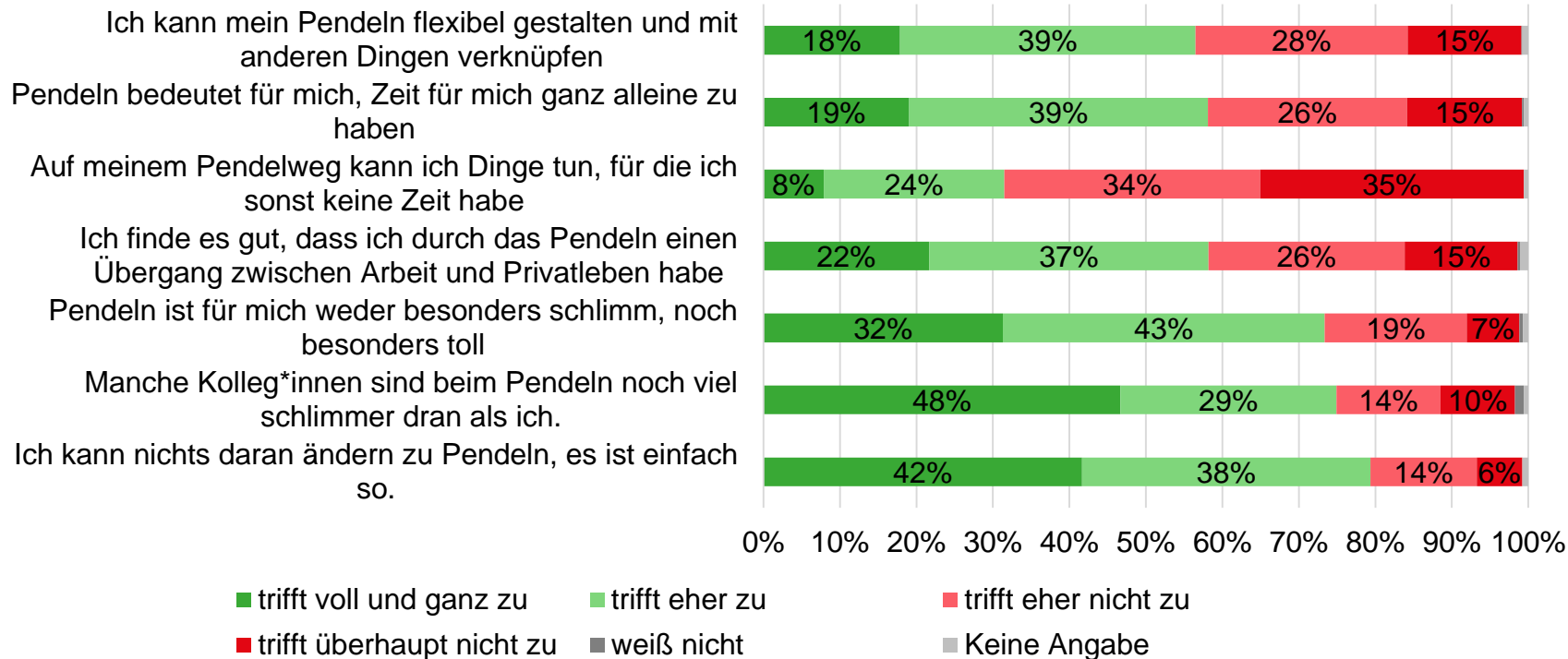
n=1000

Einstellungen zum Pendeln (I)



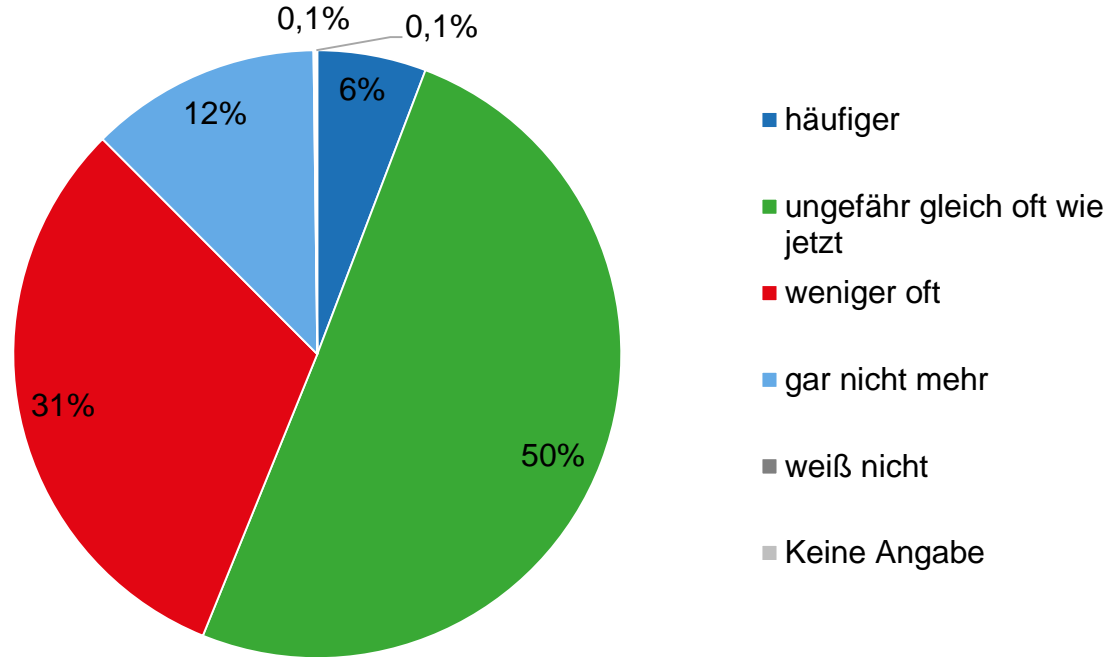
n=1000

Einstellungen zum Pendeln (II)



n=1000

Gewünschte Pendelhäufigkeit in der Zukunft



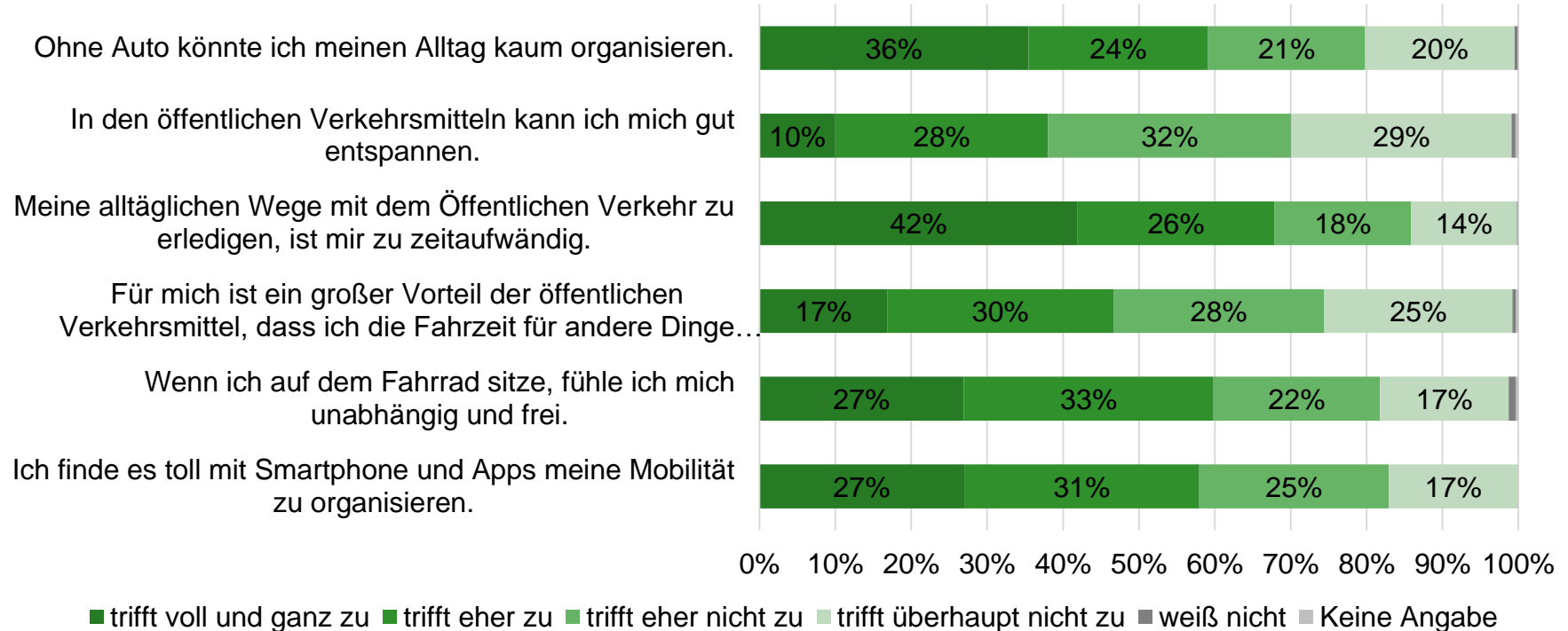
n=1000

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



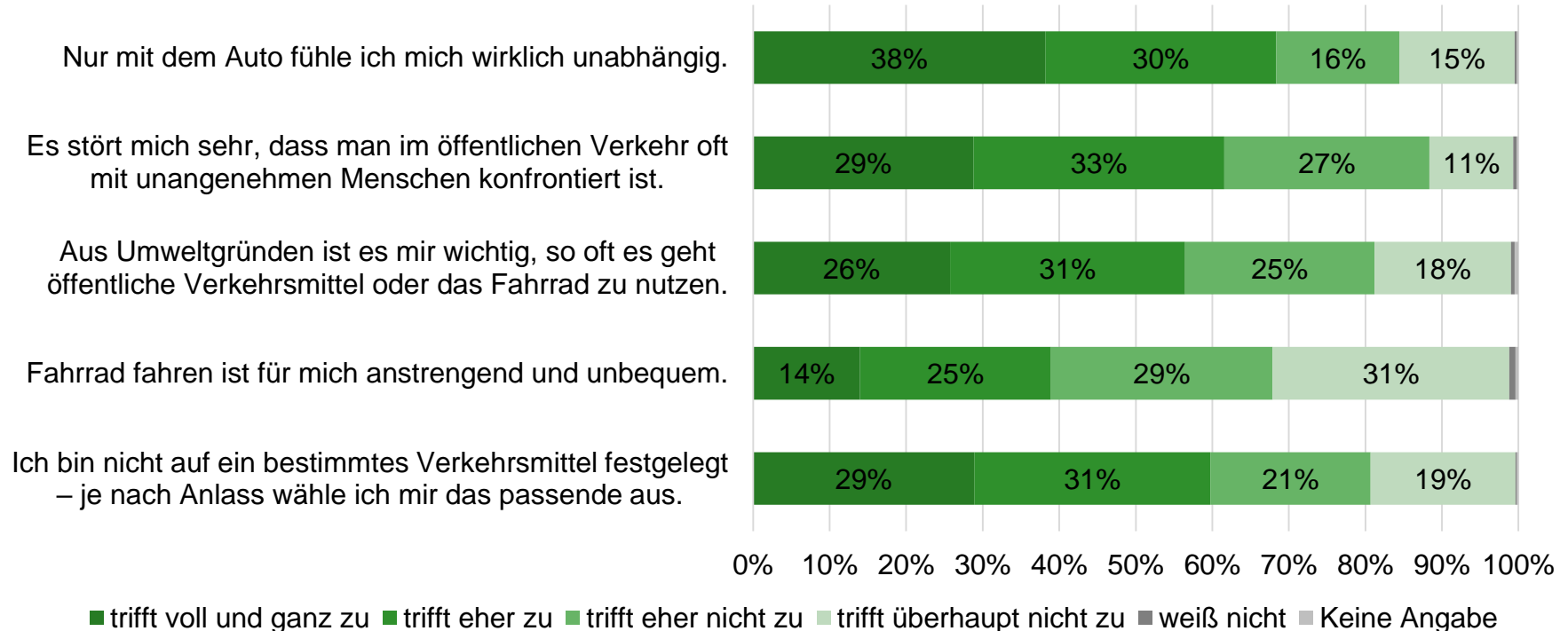
2.5 Mobilitätsorientierungen und Autonutzungsziel

Mobilitätsorientierungen (I)

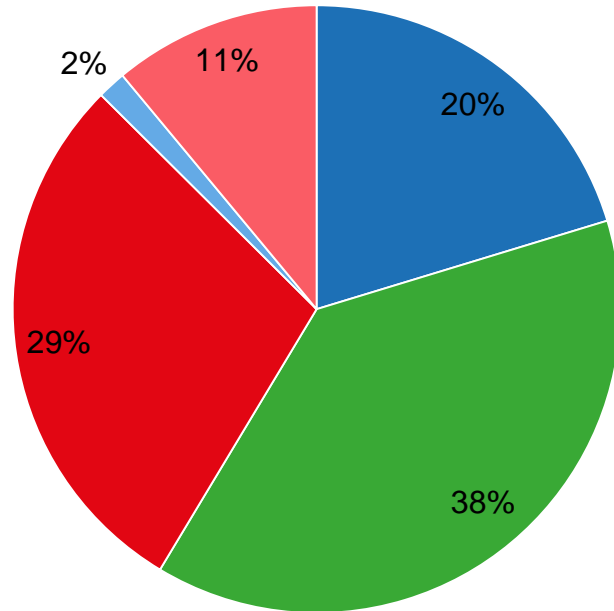


n=1000

Mobilitätsorientierungen (II)

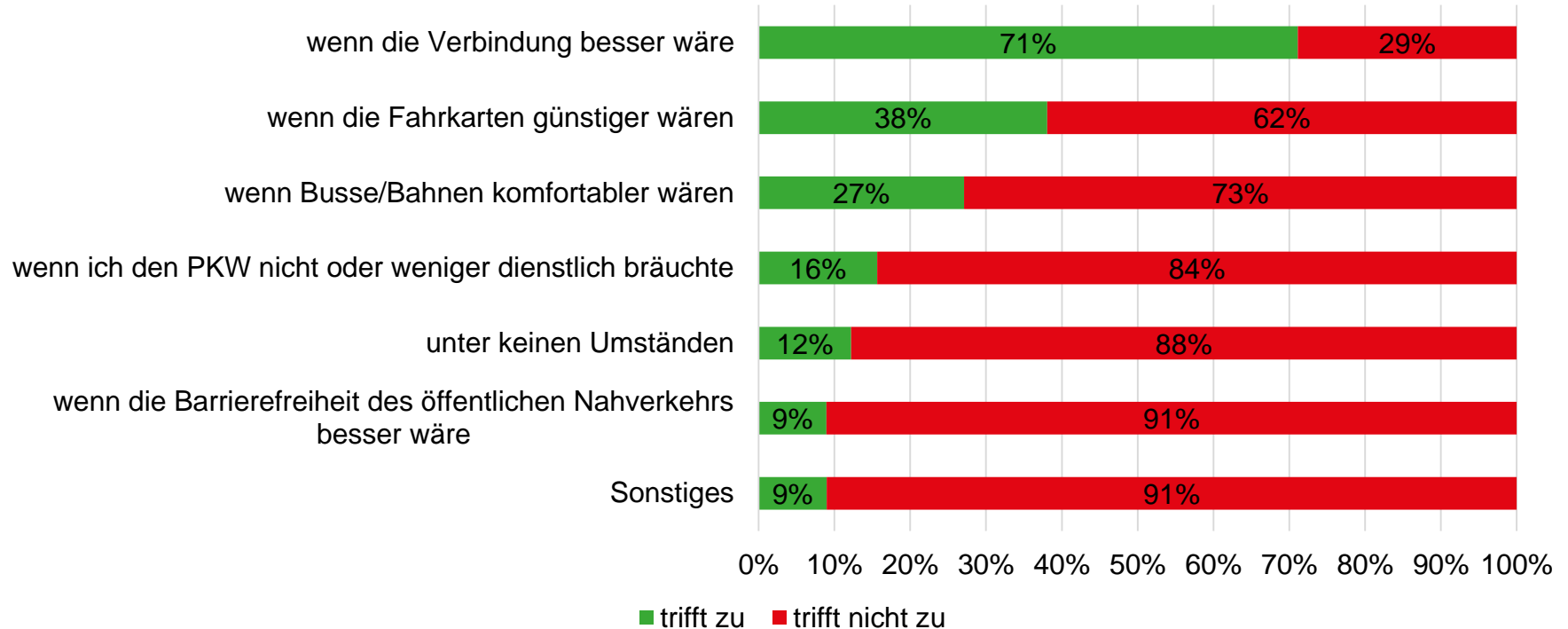


n=1000



- Mein Ziel ist es, die Nutzung meines Autos zu reduzieren.
- Mein Ziel ist es, die Nutzung meines Autos zu reduzieren. In der aktuellen Situation kann ich es aber nicht.
- Ich bin mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe keine Notwendigkeit, daran etwas zu ändern.
- Mein Ziel ist es, das Auto häufiger zu nutzen.
- Ich habe nicht die Absicht meine Autonutzung zu verändern.

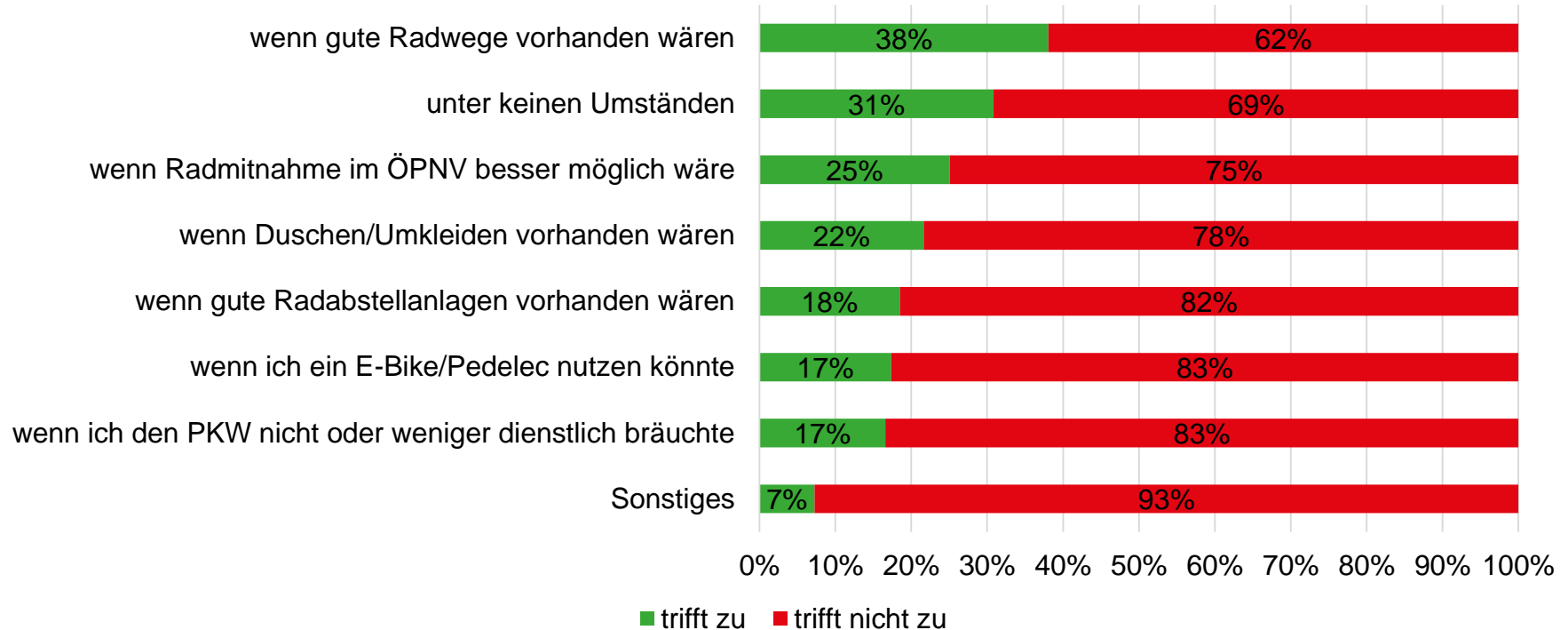
Unter welchen Umständen würde für Sie die Nutzung von Bus und Bahn auf Ihrem Arbeitsweg (häufiger) in Frage kommen?



n=623 (wenn Auto als Fahrer*in mindestens 1-3 mal pro Woche)

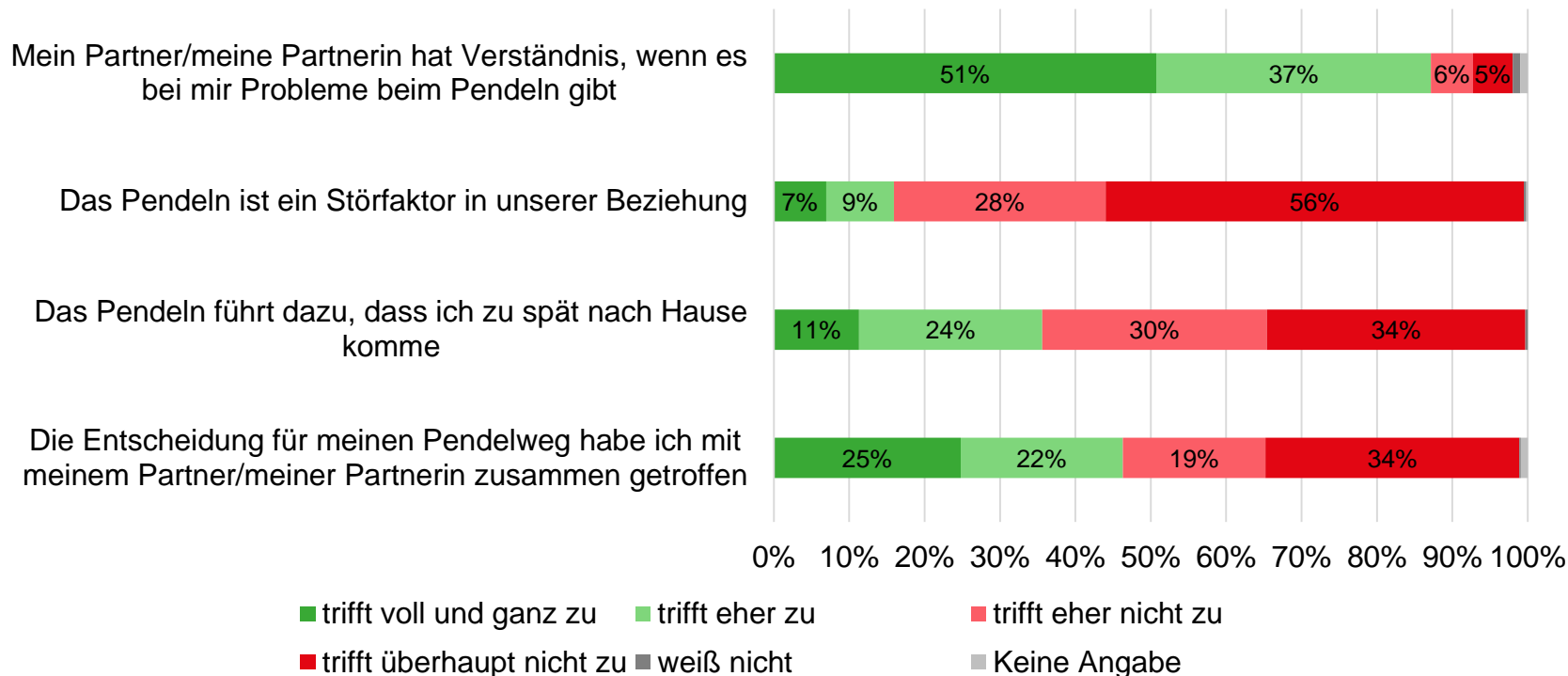
Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

Unter welchen Umständen würde für Sie die Nutzung des Fahrrades auf Ihrem Arbeitsweg (häufiger) in Frage kommen?



n=623 (wenn Auto als Fahrer*in mindestens 1-3 mal pro Woche)

Pendeln in der Partnerschaft



n=593 (nur Paarhaushalte)

Regionalbefragung PendelLabor | Chartbook

- Mit zunehmender Pendeldistanz und –dauer* nimmt die Einschätzung des Pendelns als Störfaktor in der Beziehung zu (Spearman-Rangkorrelation: $r = 0,23$ bzw. $0,21$; jeweils $p < 0,01$).
- Bei höherer Pendeldistanz und –dauer wird Pendeln häufiger als Ursache für Verspätungen auf dem Heimweg angegeben (Spearman-Rangkorrelation: $r = 0,38$ bzw. $0,42$; jeweils $p < 0,01$).
- Die Entscheidung über den Pendelweg wurde mit zunehmender Pendeldauer und –distanz häufiger mit dem Partner/der Partnerin getroffen (Spearman-Rangkorrelation: $r = 0,16$ bzw. $0,13$; jeweils $p < 0,01$).
- Sind Kinder im Haushalt, wird das Pendeln eher als Störfaktor in der Beziehung gesehen (Biseriale Rangkorrelation: $r = 0,12$; $p < 0,01$). Bei gesonderter Betrachtung der Geschlechter männlich/weiblich zeigt sich dieser Zusammenhang jedoch nur bei den Frauen als signifikant (Biseriale Rangkorrelation: $r = 0,14$; $p < 0,05$).

*Angaben über 200 km (7 Fälle) und über 180 Minuten (2 Fälle) blieben auch bei diesen und den folgenden Analysen unberücksichtigt. Siehe hierzu bereits Folie 43.

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



3. Analyse von Segmenten von Pendelpraktiken

Qualitative Interviewstudie
(Sommer 2021)

Quantitative
Bevölkerungsbefragung

4 Pendelsegmente:

- Alltag jonglieren
- Am Limit
- Nutzen ziehen
- Hinnehmen

„Typische“
Aussagen &
Versorgungs-
index
(z.B. „Pendeln
ist für mich
purer Stress“)

5 Pendelsegmente:

- Abgehetzt
- Am Limit
- Nutzen ziehen
- Hinnehmen
- Optimieren

Ausprägung der konstituierenden Variablen bei den Segmenten

Pendelsegment	Pendelstress	Pendelnutzen	Versorgung	Anteil	Fallzahl
Hinnehmen	Gering	Gering	Gering	24%	235
Am Limit	Hoch	Gering	Gering	24%	238
Abgehetzt	Mittel	Gering	Hoch	11%	110
Nutzen ziehen	Gering	Hoch	Gering	25%	249
Optimieren	Mittel-Hoch	Hoch	Hoch	14%	139

Wenn nicht anders angegeben, entsprechen im Folgenden die Fallzahlen für „Gesamt“ der Gesamtstichprobe von 1000 und die Fallzahlen der Segmente, den in dieser Tabelle ausgewiesenen.



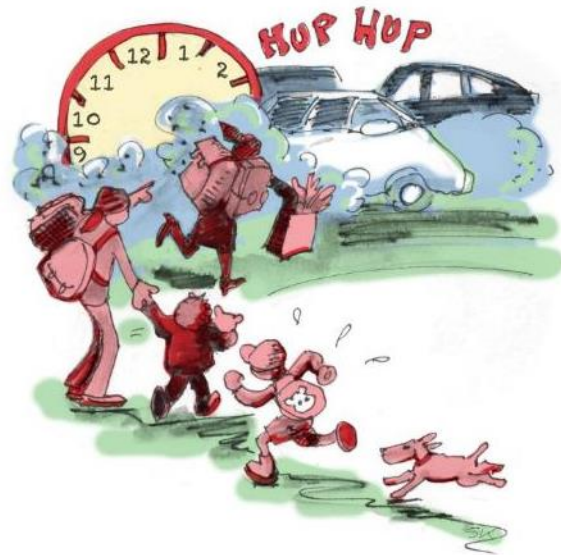
© Susanne Köhler

- Bedeutung des Pendelns:
 - Weder positive noch negative Bedeutung
 - Pendeln als unabwendbarer Teil von Erwerbsarbeit
- Kompetenzen für das Pendeln:
 - Wenig parallele Aktivitäten
- Verbindung mit Praktiken-Netzwerk:
 - Geringe Verflechtungen mit dem restlichen Alltag



© Susanne Köhler

- Bedeutung des Pendelns:
 - Starke negative Bedeutung auf Grund des damit verbundenen Stress (u.a. hoher Zeitaufwand & Verkehrssituation)
- Kompetenzen für das Pendeln:
 - Kaum parallele Aktivitäten, da starke Konzentration gefordert
- Verbindung mit Praktiken-Netzwerk:
 - Geringe Verflechtungen mit dem restlichen Alltag



© Susanne Köhler

- Bedeutung des Pendelns:
 - Negative Bedeutung auf Grund des Zeitbedarfs und der Verknüpfung mit dem Alltag
- Kompetenzen für das Pendeln:
 - Kaum parallele Aktivitäten
- Verbindung mit Praktiken-Netzwerk:
 - Starke Verflechtung mit Praktiken-Netzwerk, insbesondere Versorgungspraktiken (Kinder & Einkäufe)



© Susanne Köhler

- Bedeutung des Pendelns:
 - Positive Bedeutung durch Nutzung der Pendelzeit
- Kompetenzen für das Pendeln:
 - Häufig parallele Aktivitäten (z.B. Gedanken nachhängen, Lesen)
- Verbindung mit Praktiken-Netzwerk:
 - Geringe Verflechtungen mit dem restlichen Alltag, wenn dann auf dem Rückweg



© Susanne Köhler

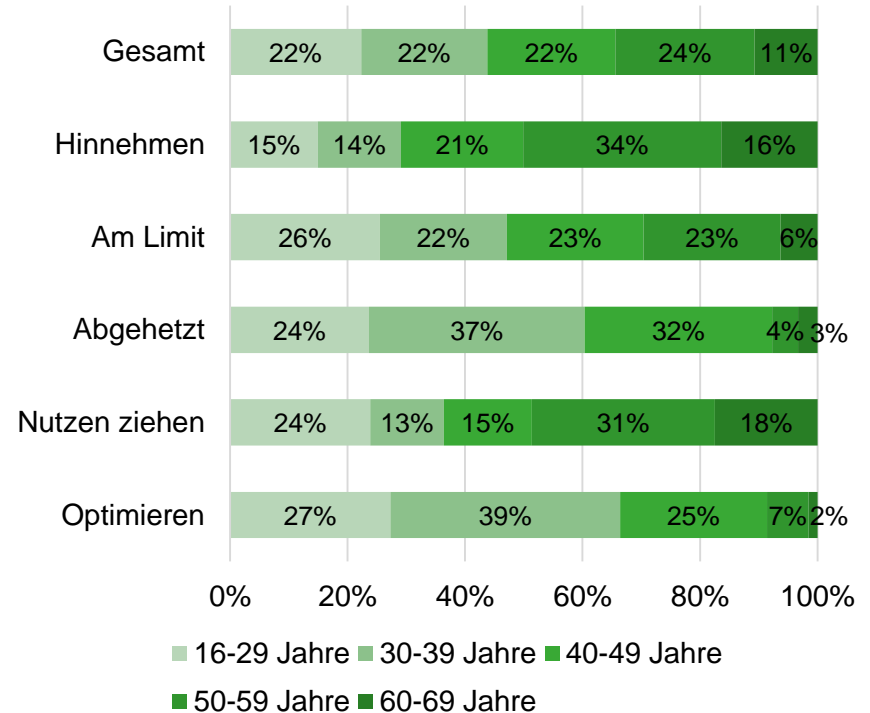
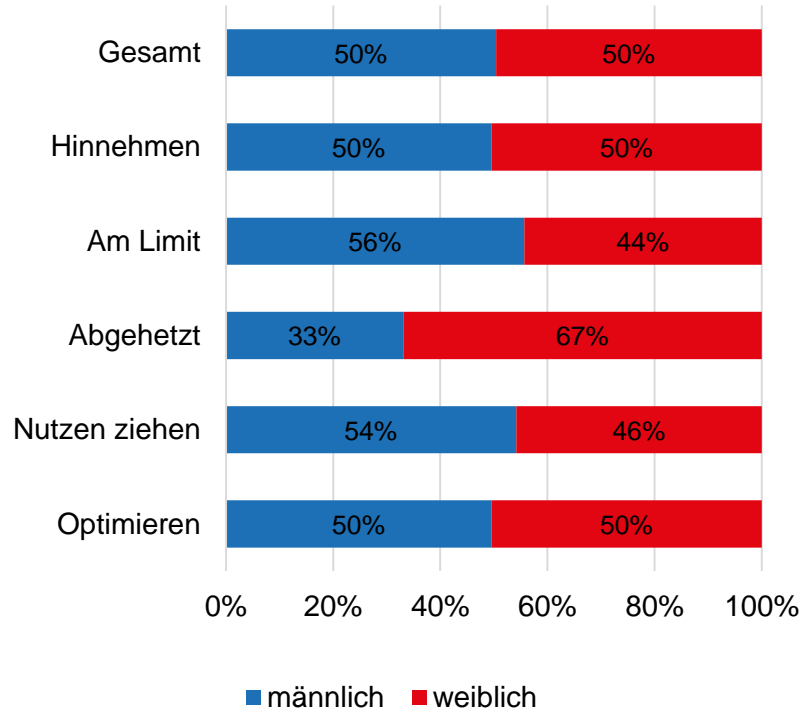
- Bedeutung des Pendelns:
 - Positive Bedeutung durch Nutzung der Pendelzeit, aber auch Stress durch Verknüpfung mit dem Alltag
- Kompetenzen für das Pendeln:
 - Häufig parallele Aktivitäten (z.B. Arbeiten, Telefonieren, Spielen)
- Verbindung mit Praktiken-Netzwerk:
 - Starke Verflechtung mit Praktiken-Netzwerk, sowohl Versorgungs- als auch Freizeitpraktiken

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

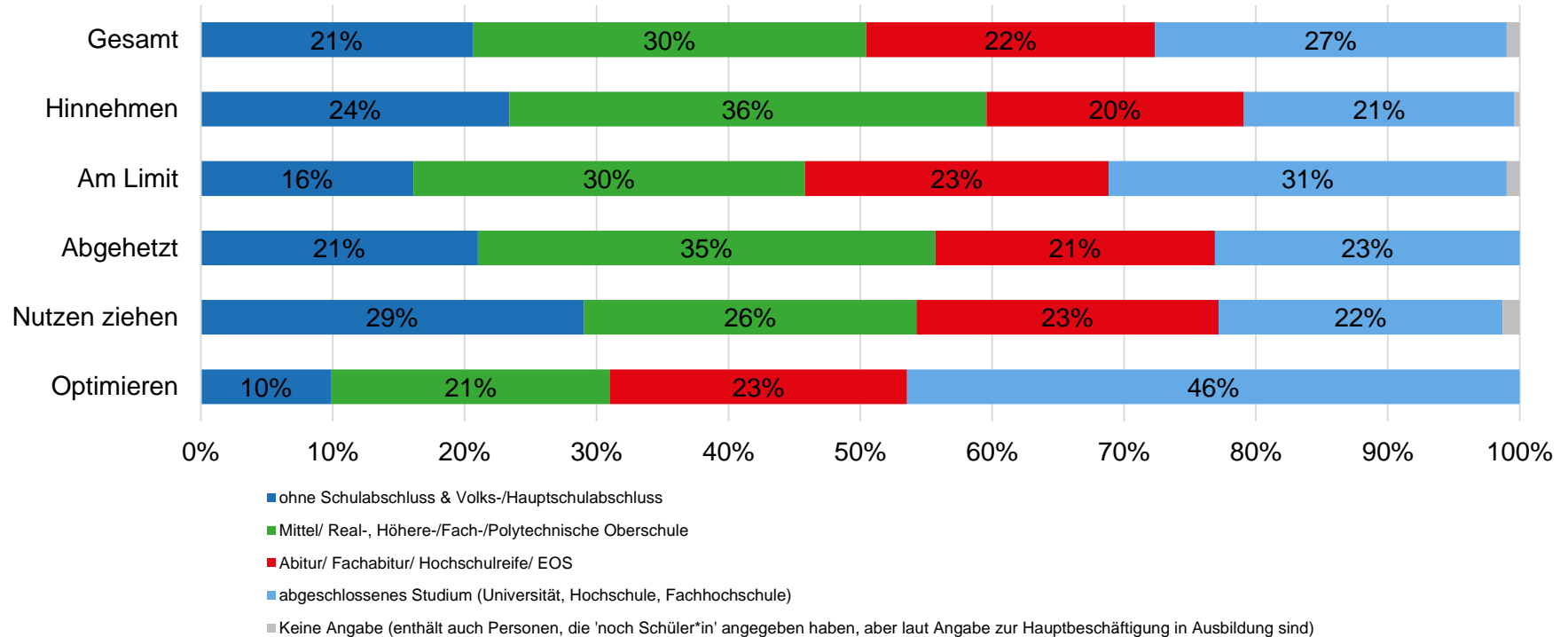


3.1 Soziodemographie, Wohnsituation & Arbeitsplatz

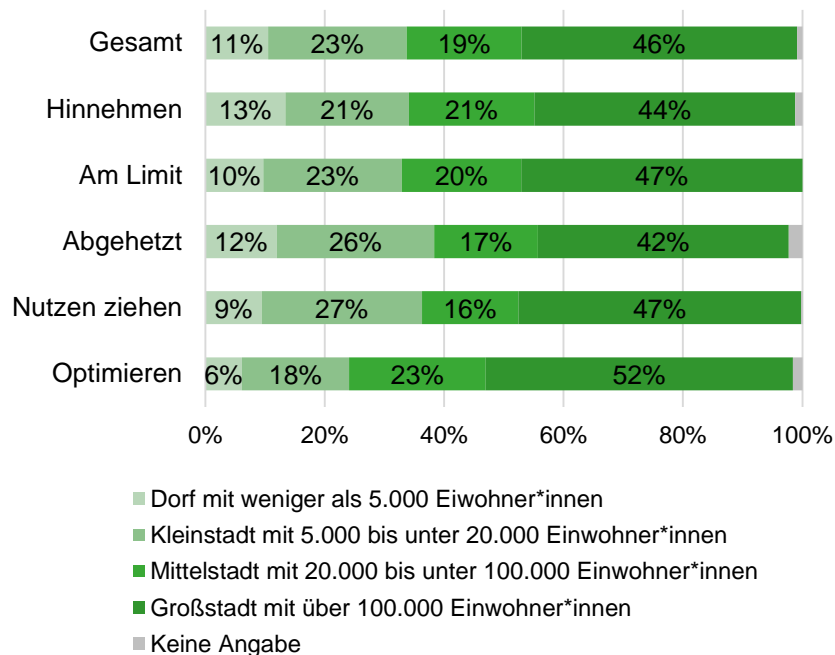
Geschlecht und Alter



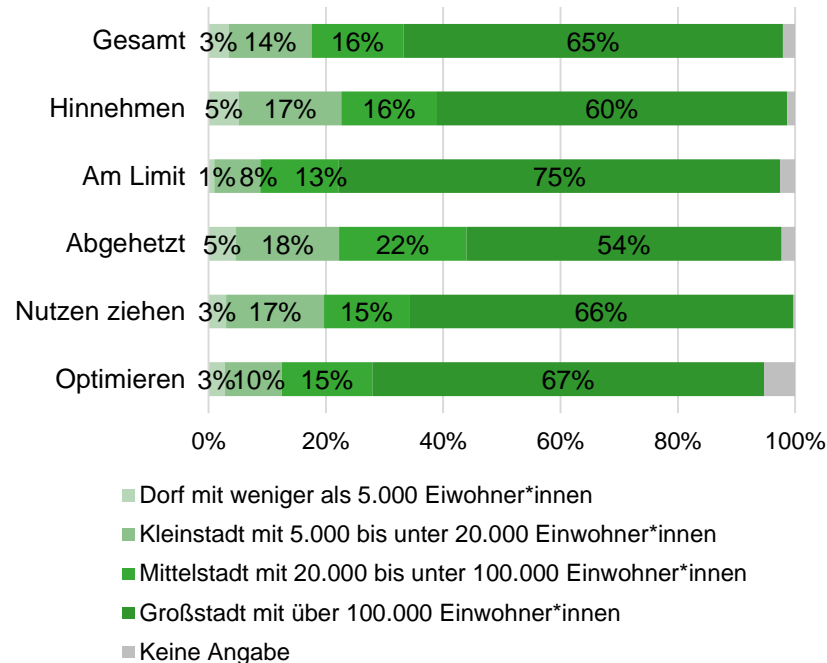
Bildungsabschluss



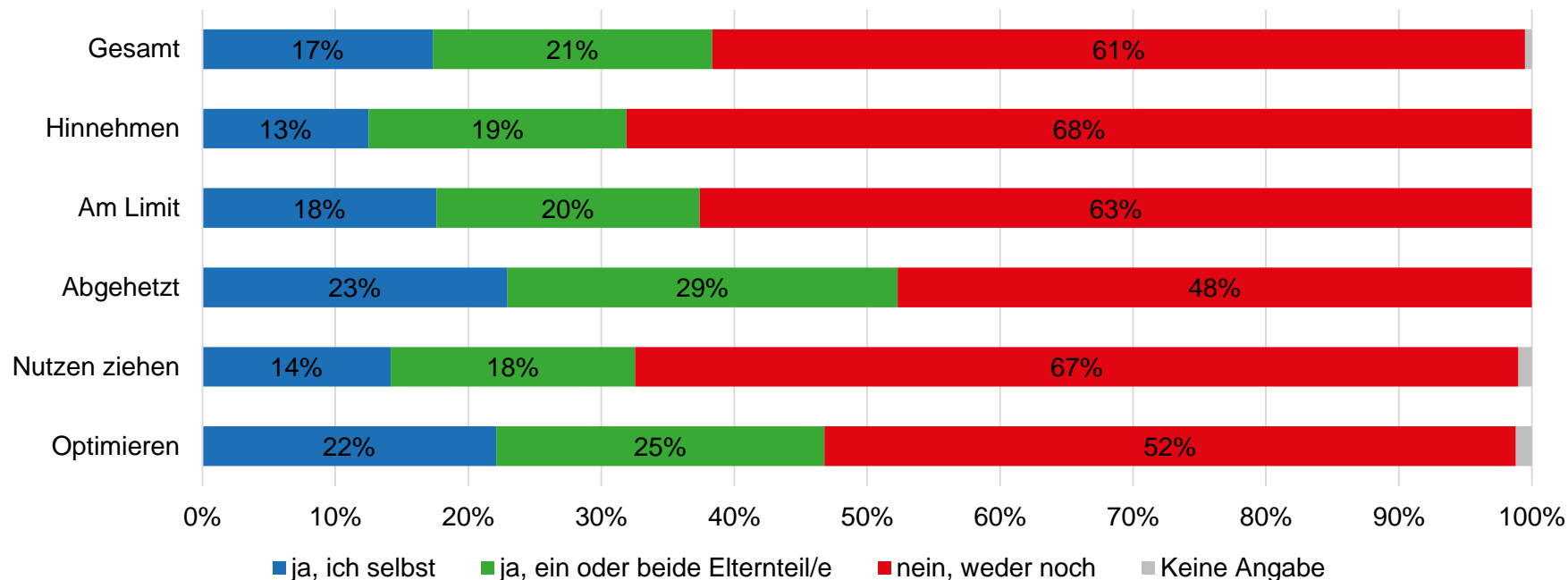
Klassifikation des Wohnortes



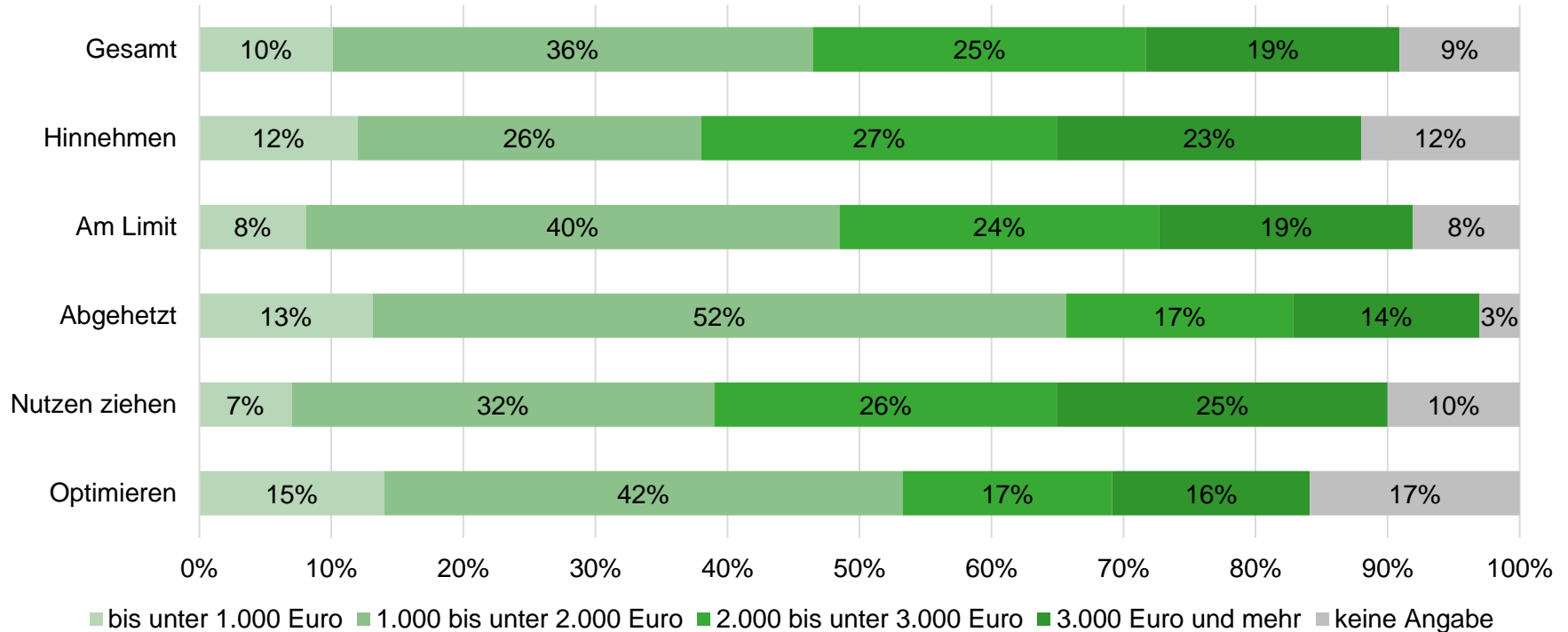
Klassifikation Arbeits- bzw. Ausbildungsort



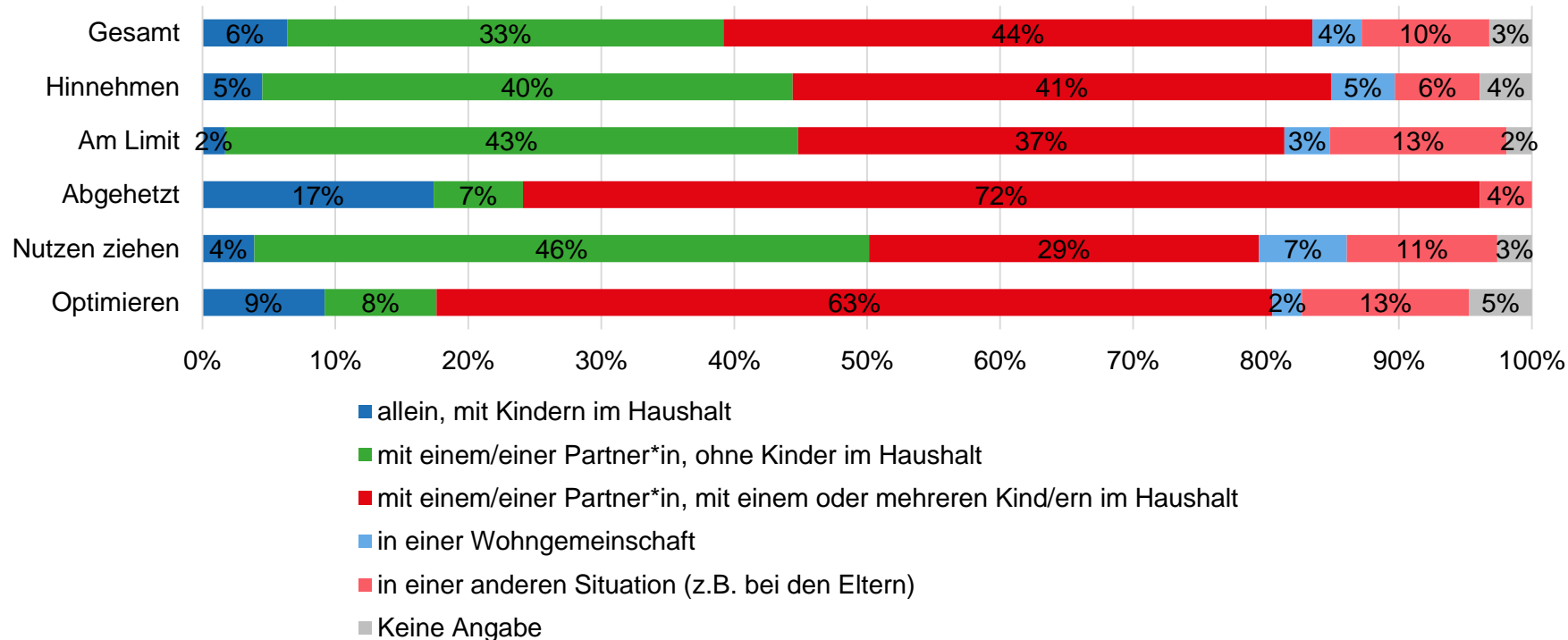
Sind Sie selbst oder eines Ihrer Elternteile nicht in Deutschland geboren?



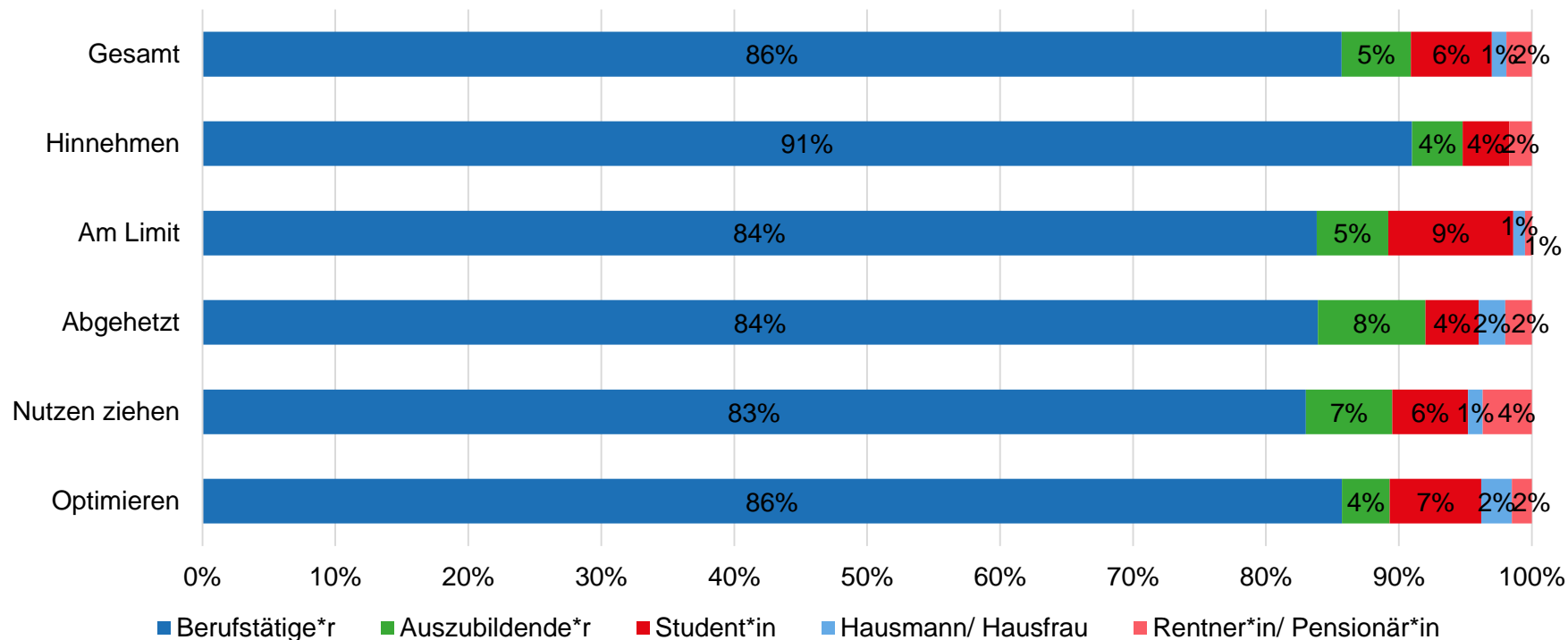
Äquivalenzeinkommen (in vier Kategorien)



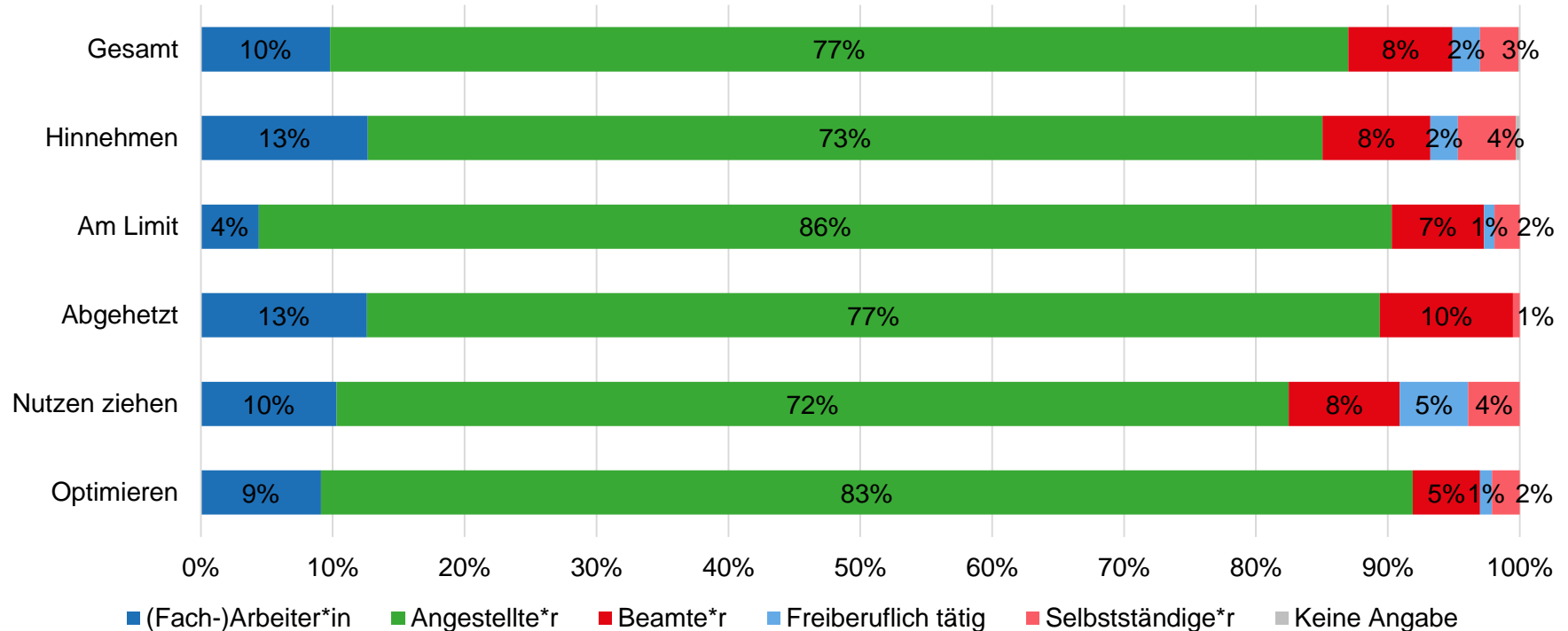
Wohnsituation (bei Mehrpersonenhaushalten)



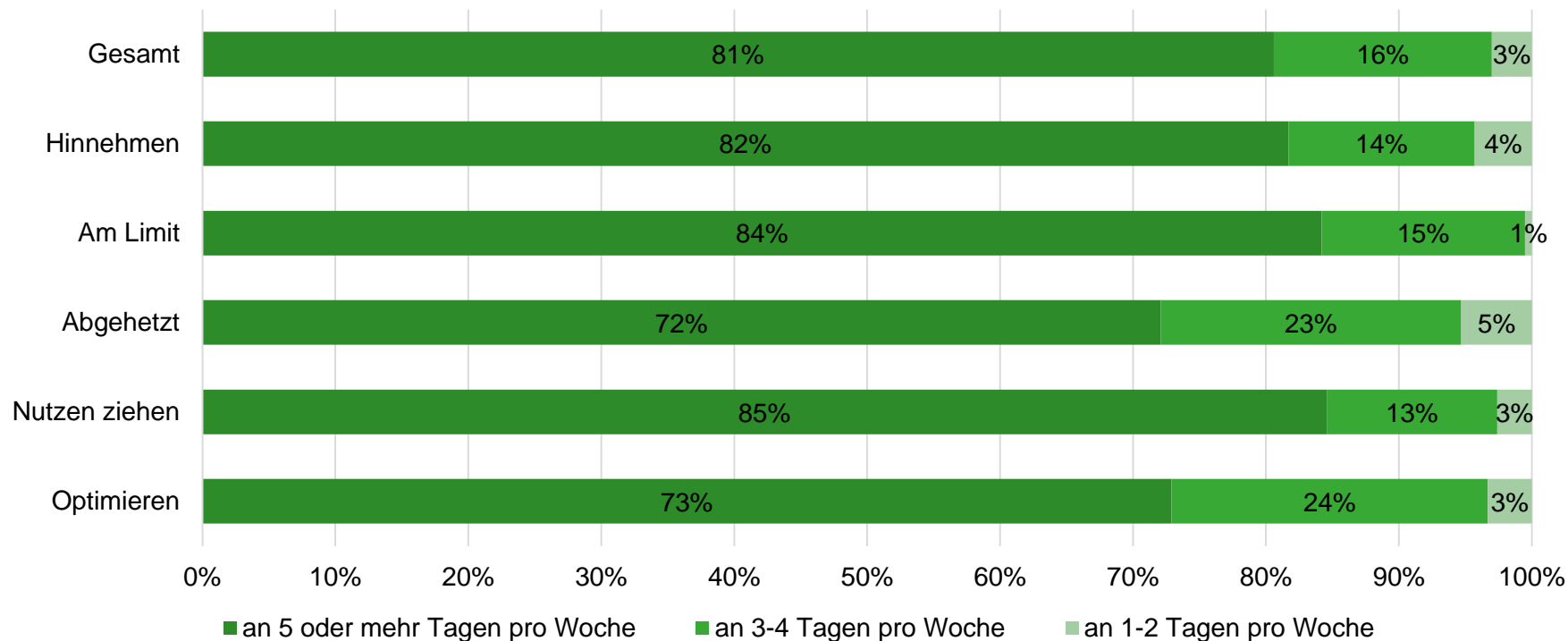
Derzeitige Hauptbeschäftigung



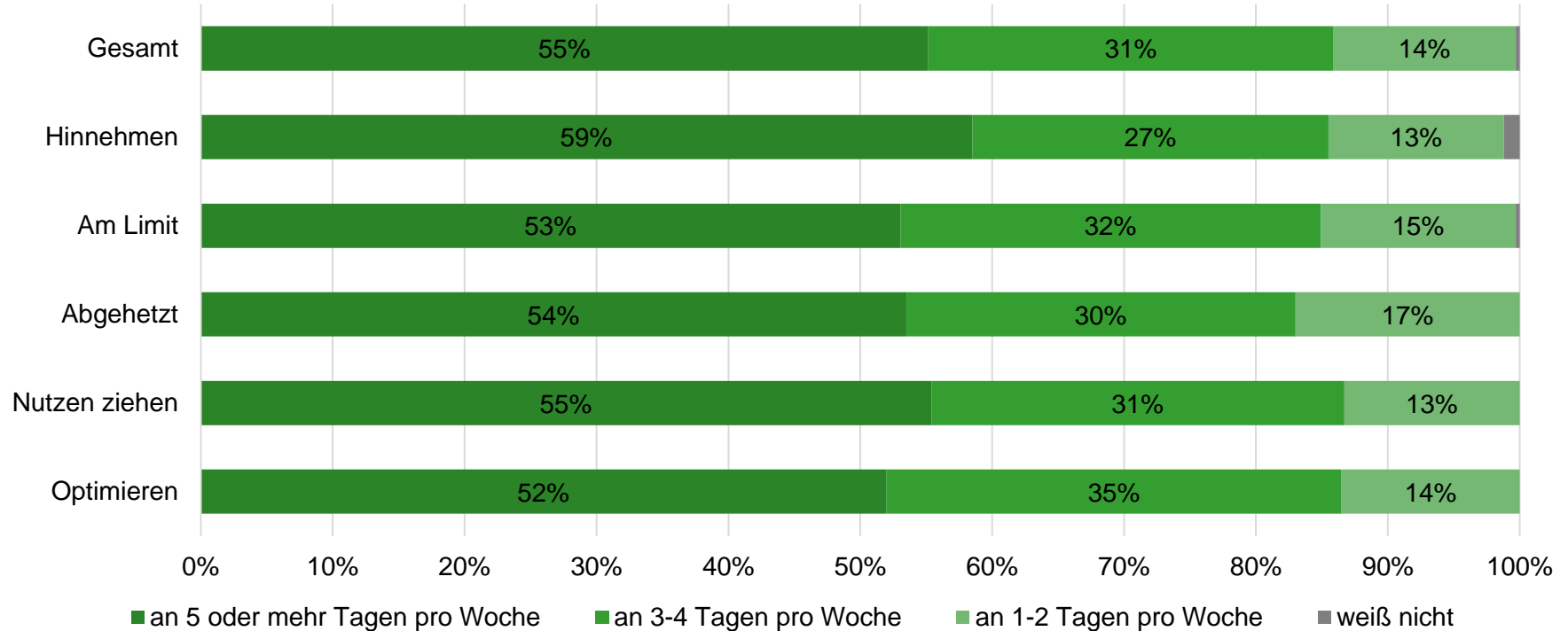
Berufliche Stellung



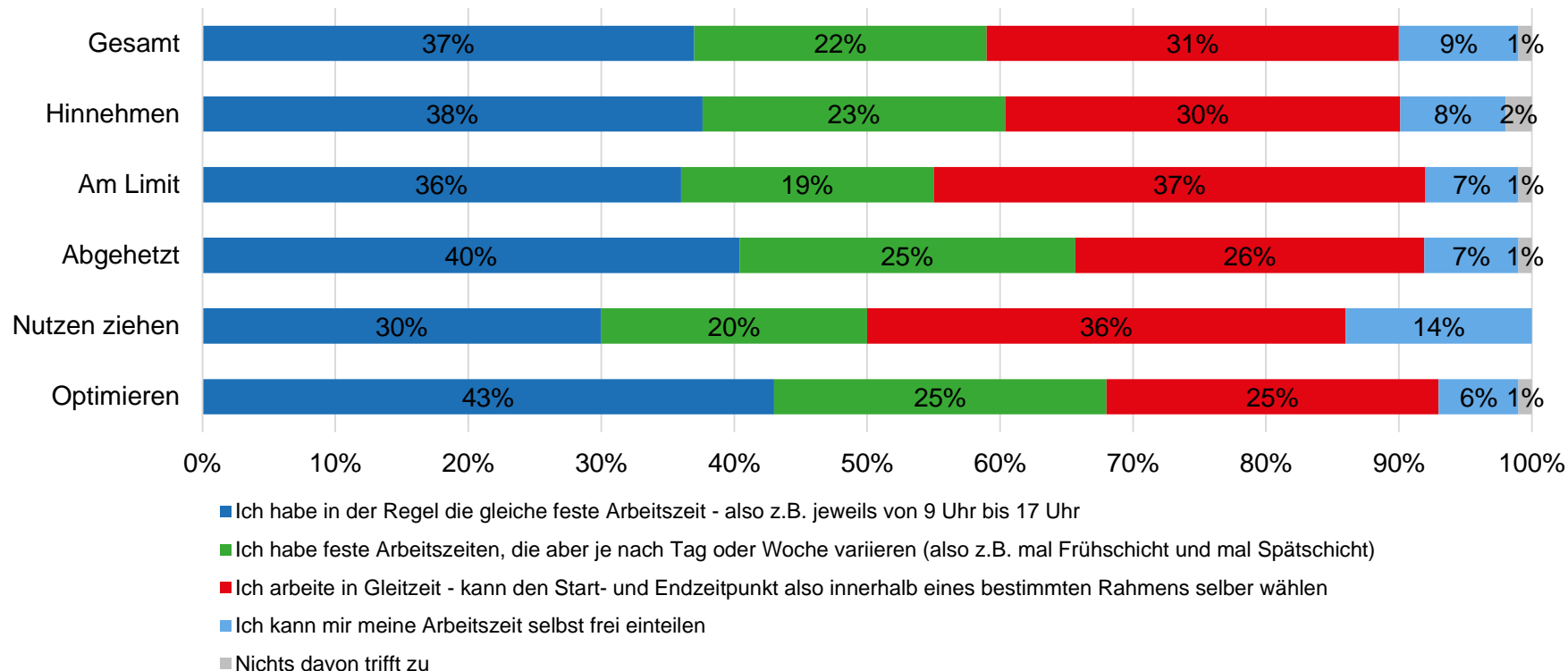
Anzahl der Arbeitstage pro Woche



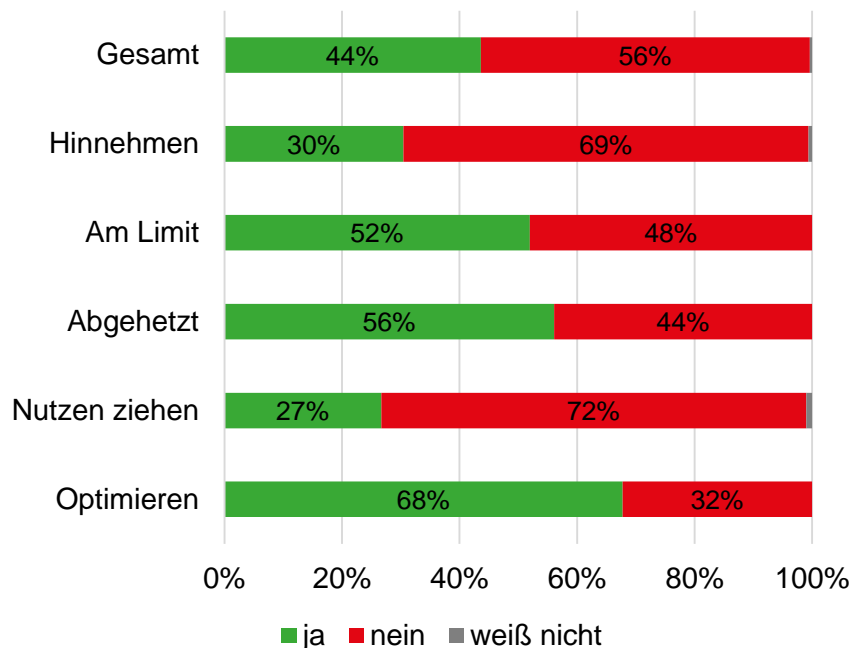
Pendelhäufigkeit



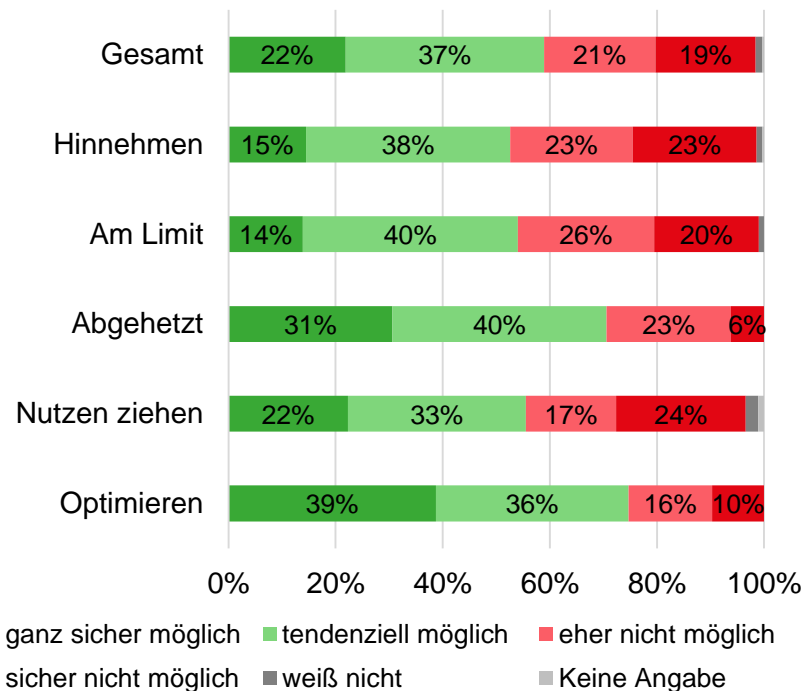
Arbeitszeitflexibilität



Wunsch nach mehr Arbeitszeitflexibilität



Möglichkeit mit Arbeitgeber*in über flexiblere Arbeitszeiten zu verhandeln



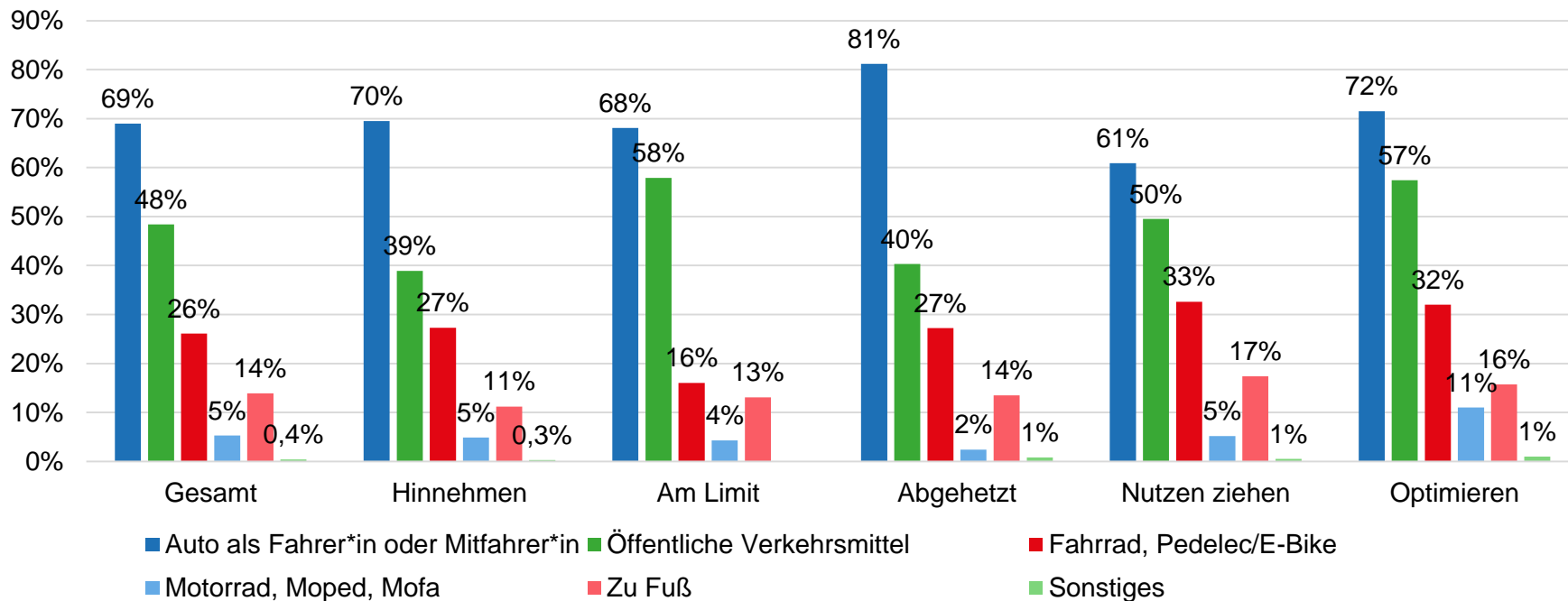
PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main



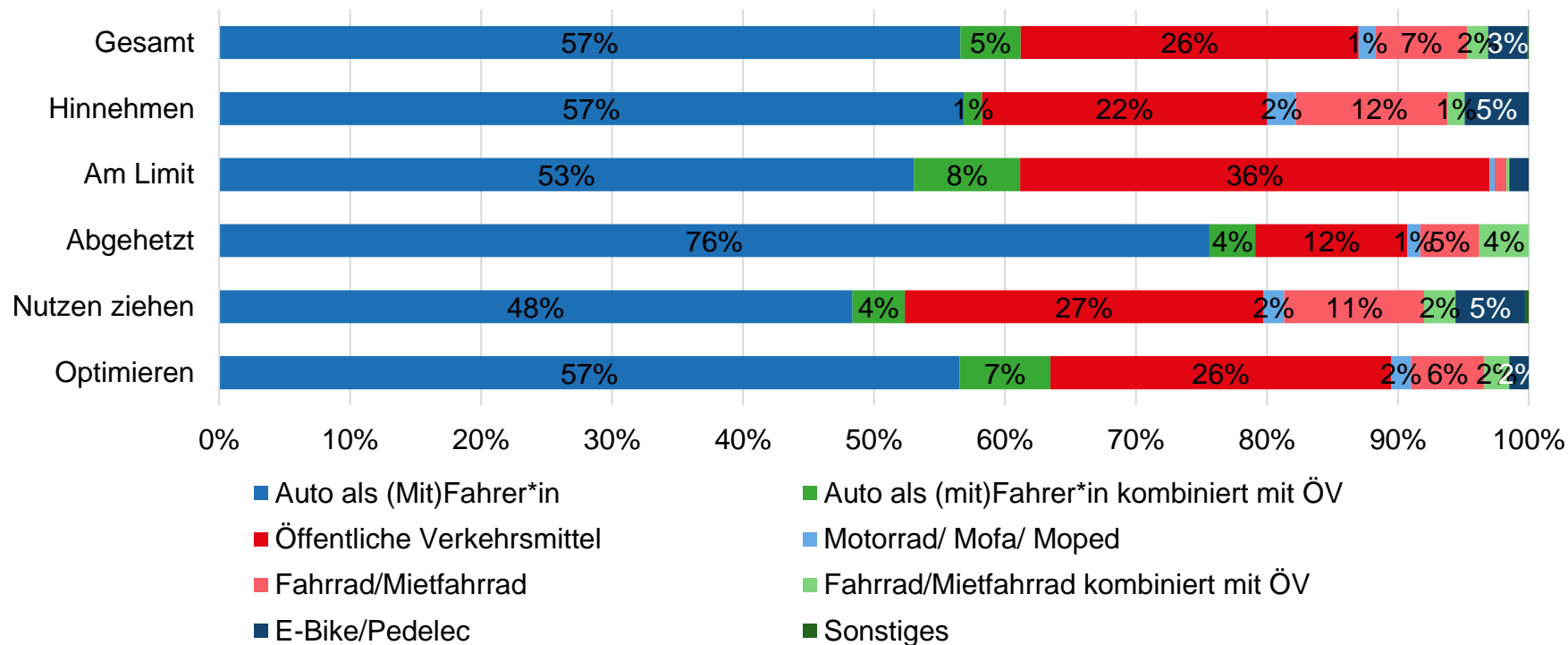
3.2 Mobilitätsausstattung

Genutzte Verkehrsmittel auf dem Pendelweg

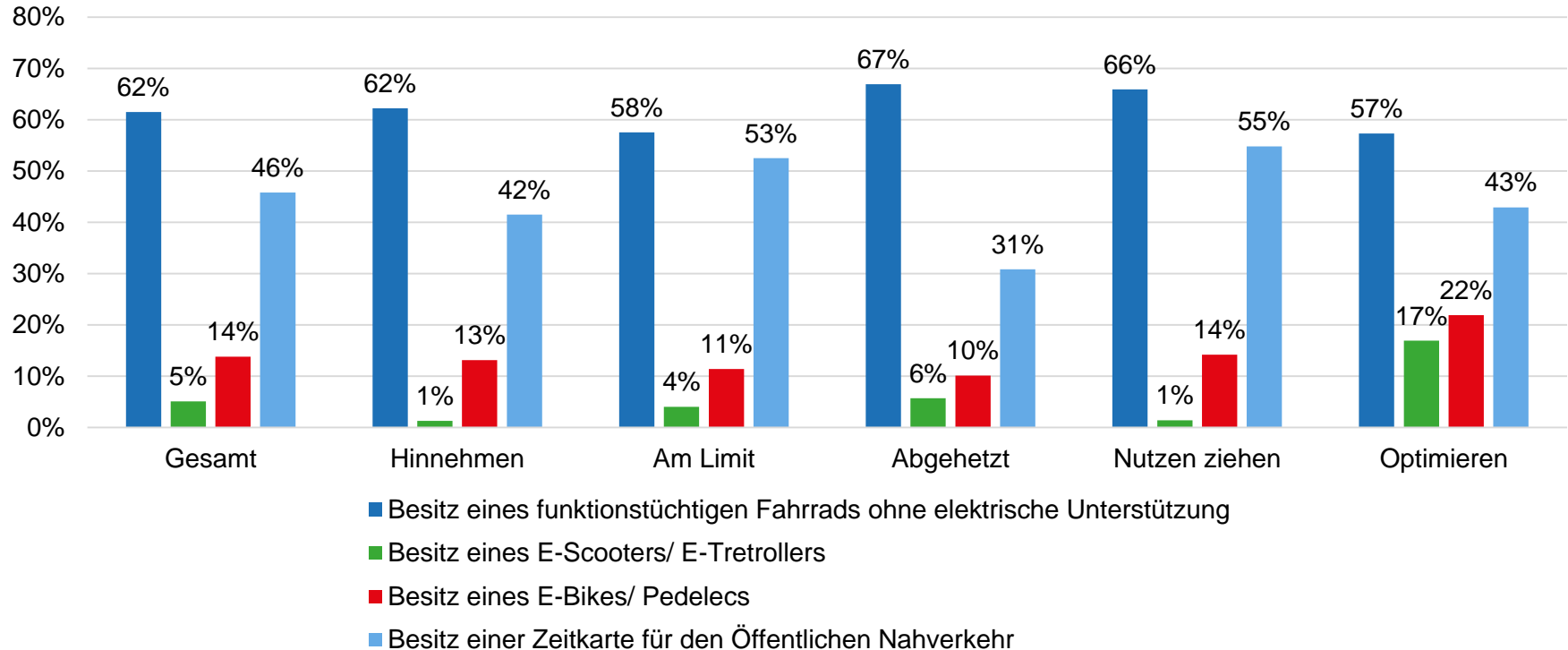
Mehrfachnennungen möglich



Hauptverkehrsmittel beim Pendeln (Modal Split)

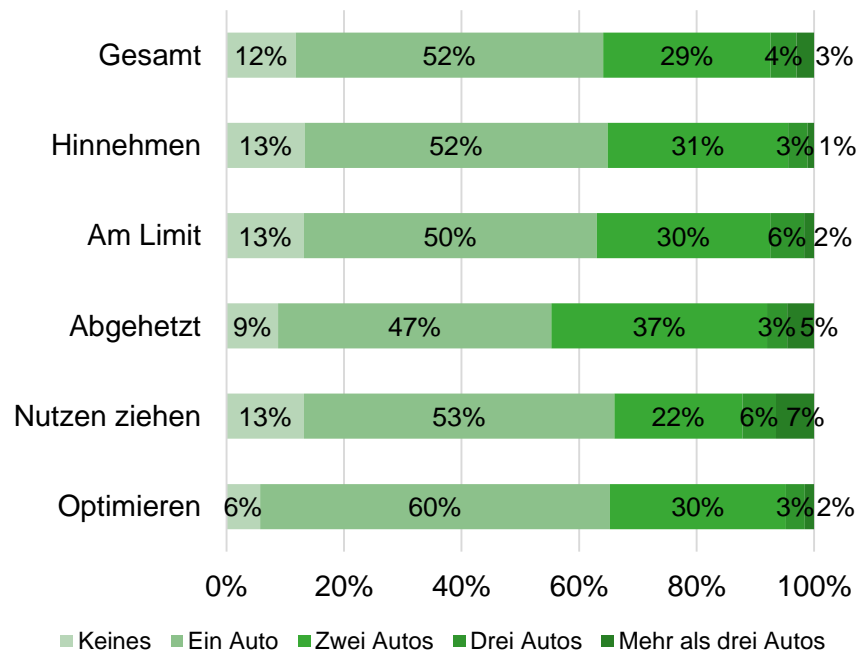


Mobilitätsausstattung (Mehrfachnennungen möglich)

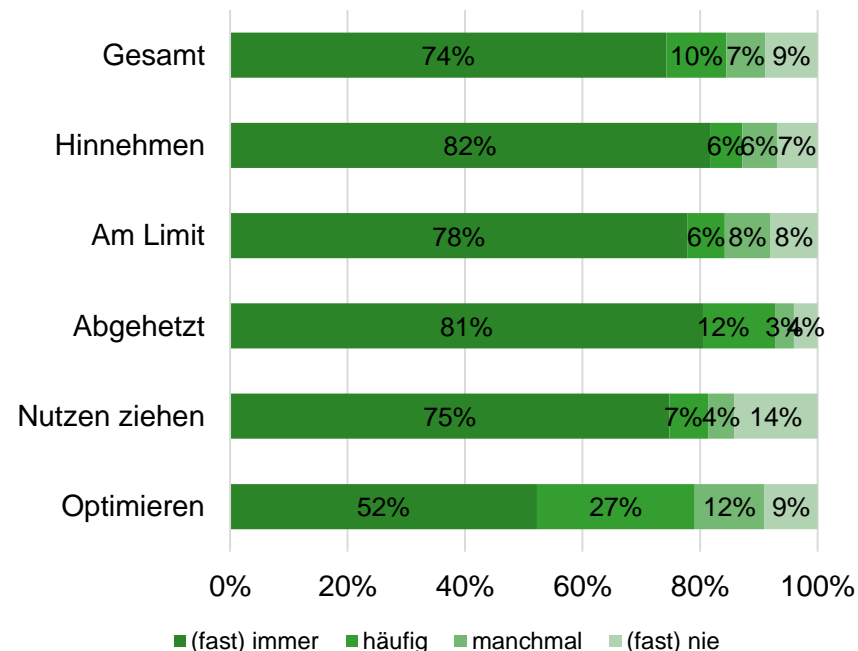


Anzahl der Autos im Haushalt und Autoverfügbarkeit für den Pendelweg

Anzahl Autos im Haushalt



Autoverfügbarkeit für den Pendelweg

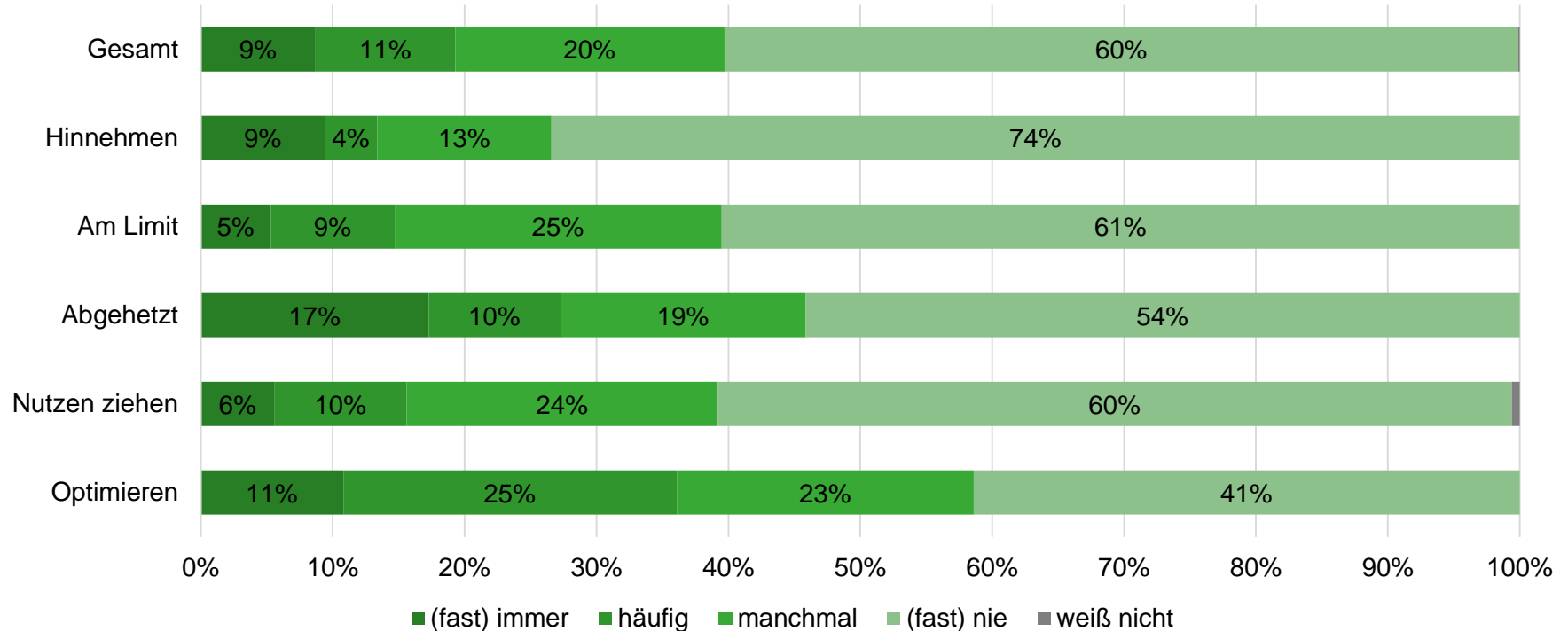


PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main

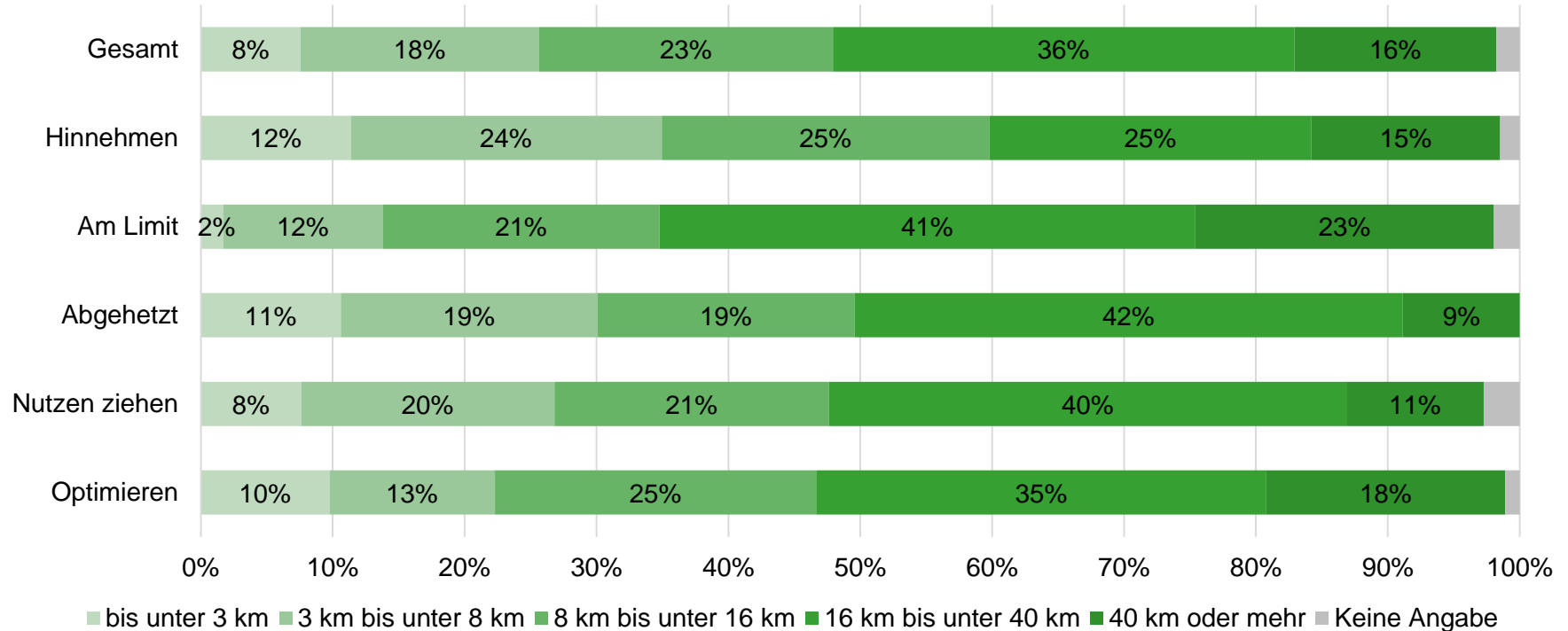


3.3 Rahmendaten Pendeln

Direktes Pendeln zum Außentermin

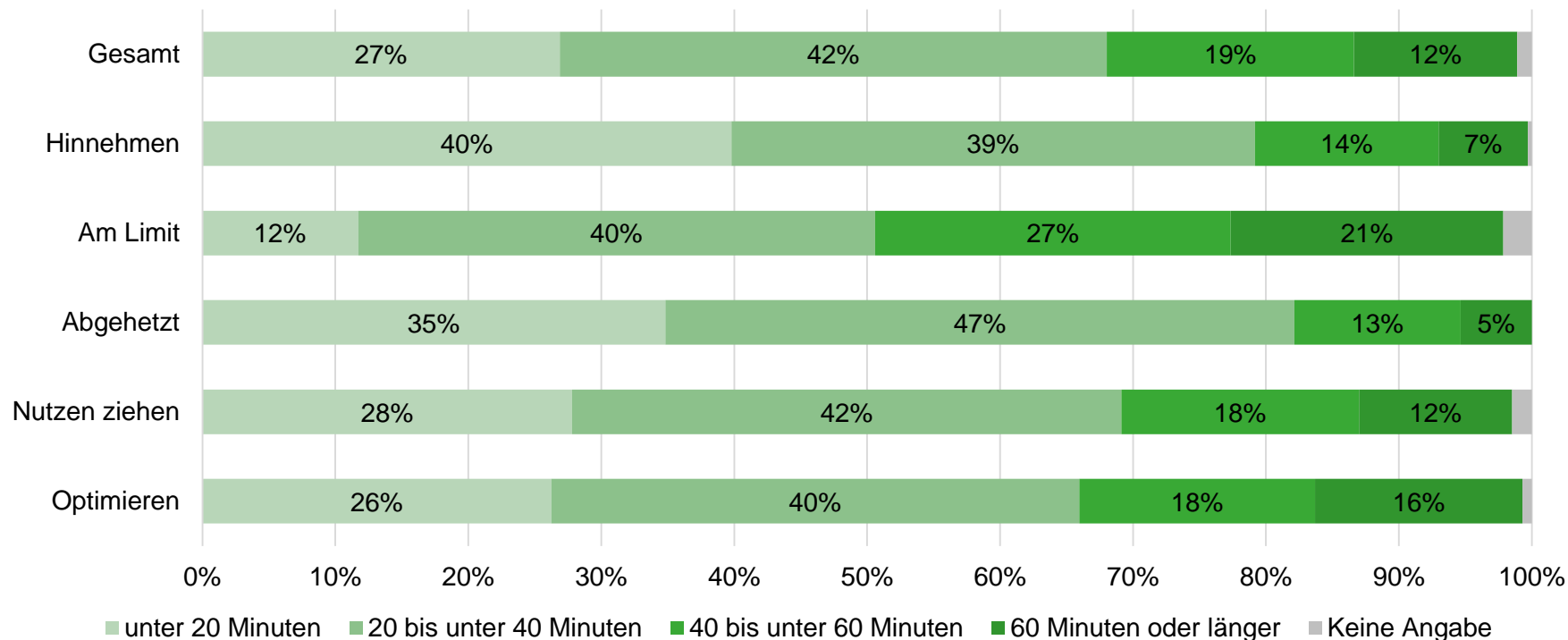


Pendelentfernung (in 5 Kategorien)



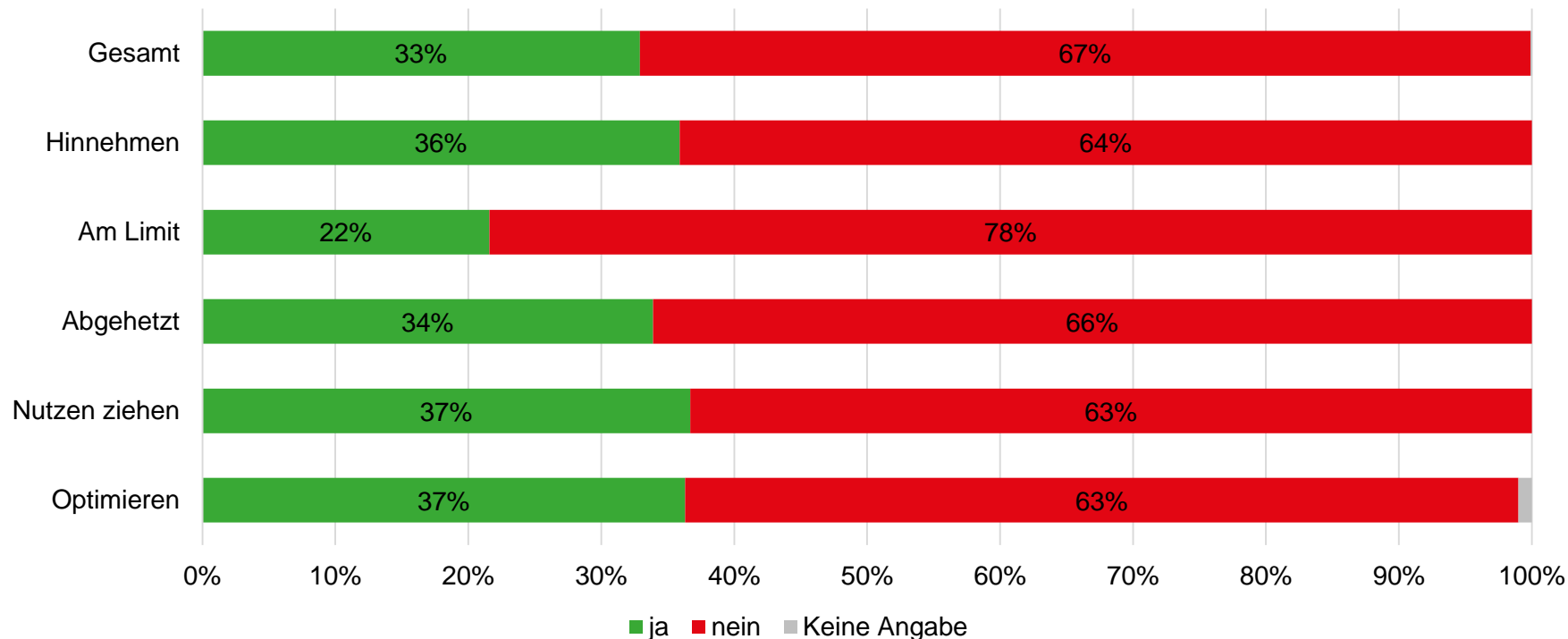
tlw. Gesamtwerte von über 100% auf Grund von Rundungen

Pendeldauer (in 4 Kategorien)



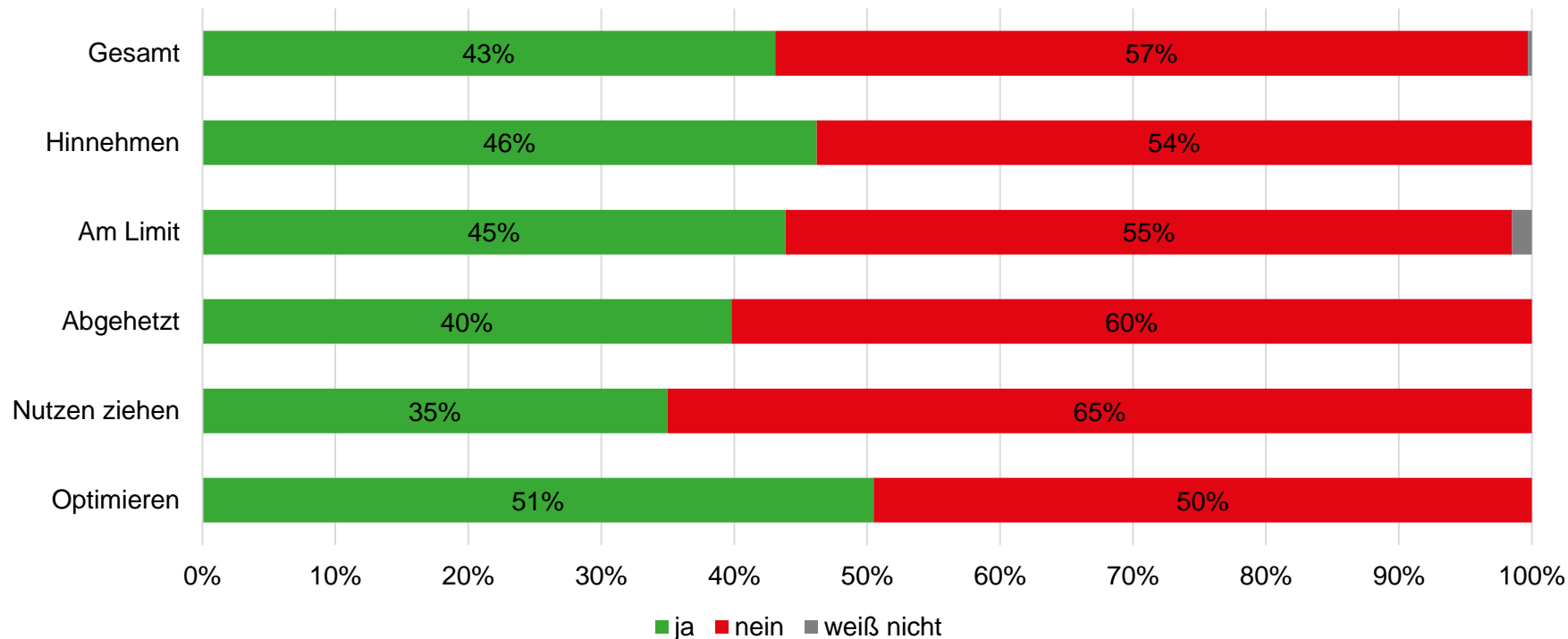
tlw. Gesamtwerte von über 100% auf Grund von Rundungen

Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort in der gleichen Gemeinde



tlw. Gesamtwerte von über 100% auf Grund von Rundungen

Verfügbarkeit eines Autoparkplatzes am Arbeitsplatz



Reduzierte Fallzahl (Autonutzung als Fahrer*in mindestens 1-3 Mal pro Woche)
tlw. Gesamtwerte von über 100% auf Grund von Rundungen

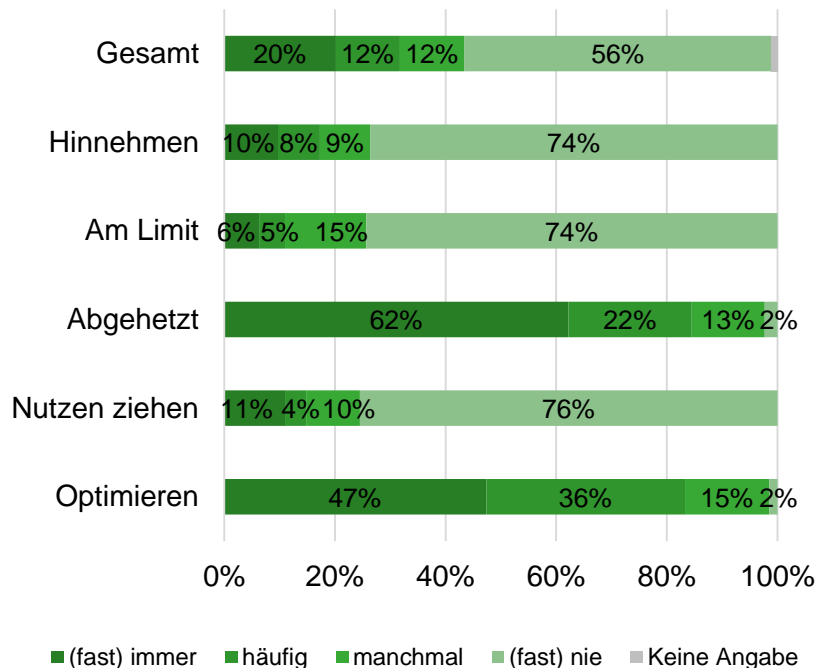
PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main



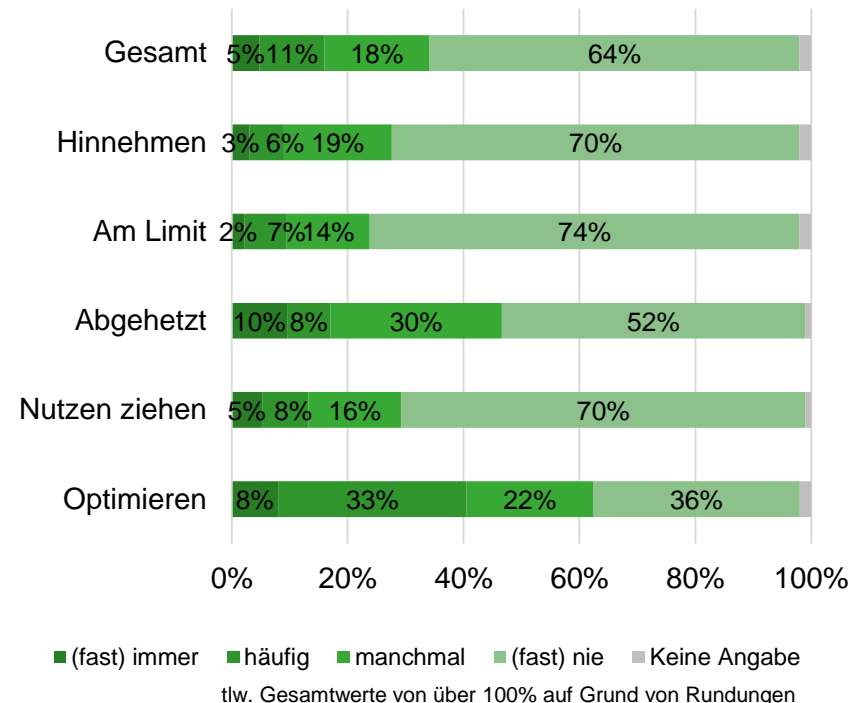
3.4 Pendelpraktiken

Aktivitäten vor dem Losgehen

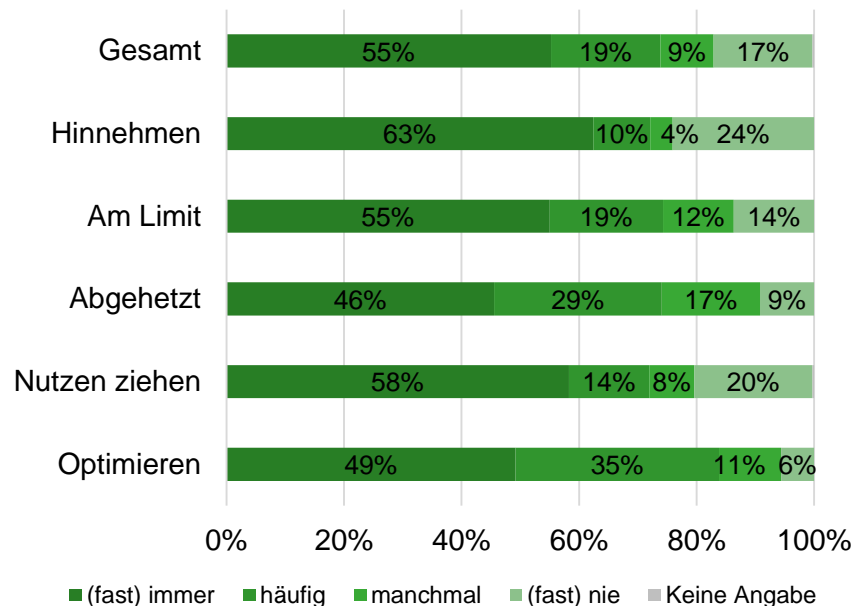
Kinder oder andere Familienangehörige versorgen



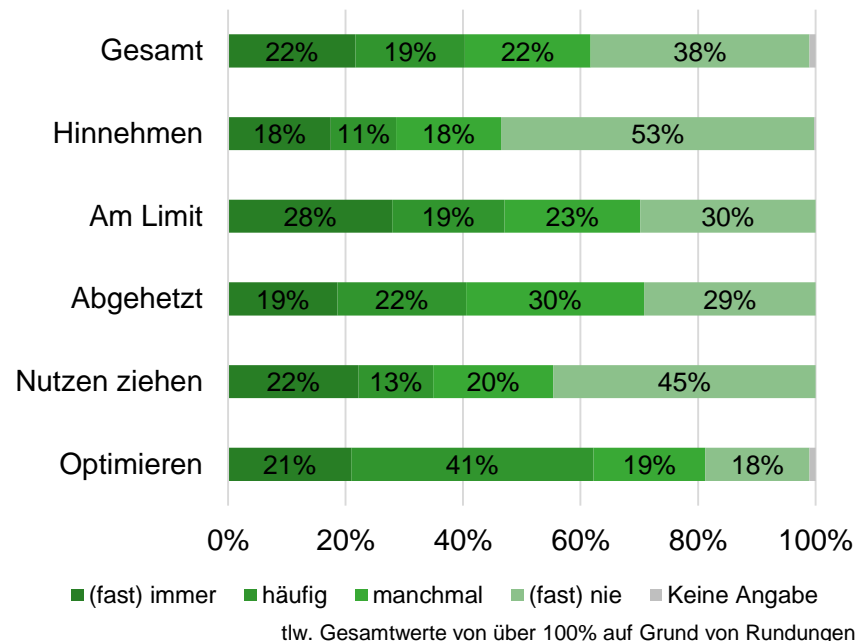
Sport



Arbeitstasche/Geräte/Verpflegung herrichten



Informationen rund um Verkehr und Mobilität einholen



Beschäftigung auf der Hinfahrt

Alle (n=1000)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Radio, Musik, Podcast hören	65%	59%	71%	69%	69%	61%
Die Leute beobachten	26%	19%	33%	21%	28%	28%
Mich mit Mitfahrenden unterhalten	12%	11%	8%	24%	8%	18%
Telefonieren	18%	6%	23%	24%	16%	31%
Die Landschaft beobachten	34%	31%	33%	25%	41%	37%
Mich langweilen	10%	5%	16%	12%	5%	15%
Meinen Gedanken nachhängen	41%	36%	46%	39%	47%	41%

Nur ÖPNV (n=332)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Lesen	41%	39%	38%	21%	52%	42%
Nichts tun, Dösen	29%	31%	27%	9%	38%	24%
Erledigungen online machen	26%	11%	29%	36%	33%	22%
Schlafen	21%	15%	20%	23%	18%	33%
Arbeiten	14%	11%	11%	4%	10%	32%
Surfen, Chatten	51%	42%	56%	35%	54%	54%
Spielen	20%	12%	22%	17%	16%	32%

Nur MIV (n=742)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Auf den Verkehr achten	81%	84%	80%	82%	90%	62%

Niedrigster Wert

Höchster Wert

Beschäftigung auf der Rückfahrt

Alle (n=1000)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Radio, Musik, Podcast hören	66%	59%	71%	71%	69%	62%
Die Leute beobachten	26%	22%	30%	17%	27%	32%
Mich mit Mitfahrenden unterhalten	11%	9%	7%	18%	7%	20%
Telefonieren	25%	13%	31%	30%	23%	34%
Die Landschaft beobachten	33%	31%	32%	20%	39%	40%
Mich langweilen	9%	6%	15%	6%	6%	12%
Meinen Gedanken nachhängen	45%	42%	49%	41%	51%	42%

Nur ÖPNV (n=332)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Lesen	32%	23%	28%	12%	46%	40%
Nichts tun, Dösen	27%	33%	28%	10%	26%	23%
Erledigungen online machen	22%	7%	25%	27%	29%	27%
Schlafen	23%	13%	23%	13%	22%	39%
Arbeiten	10%	8%	7%	39%	12%	4%
Surfen, Chatten	49%	35%	54%	31%	58%	52%
Spielen	16%	8%	22%	10%	12%	25%

Nur MIV (n=742)	Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Auf den Verkehr achten	79%	85%	76%	78%	87%	60%

Niedrigster Wert

Höchster Wert

Situationen auf der Hinfahrt I

		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Es kommt zu Staus und Verzögerungen	(fast) immer	8%	1%	14%	7%	4%	13%
	häufig	20%	14%	26%	23%	16%	23%
	manchmal	44%	40%	49%	46%	41%	47%
	(fast) nie	28%	45%	11%	23%	39%	16%
	Keine Angabe	0,1%	0%	0%	0%	0%	1%
Auf meinem Pendelweg muss ich umsteigen	(fast) immer	46%	38%	60%	10%	50%	39%
	häufig	8%	4%	5%	31%	2%	20%
	manchmal	13%	4%	12%	34%	12%	23%
	(fast) nie	31%	54%	20%	26%	36%	19%
	Keine Angabe	2%	1%	3%	0%	0%	0%
Die Busse und Bahnen bzw. Straßen sind ziemlich voll	(fast) immer	18%	14%	28%	14%	11%	23%
	häufig	33%	24%	41%	34%	30%	40%
	manchmal	27%	28%	21%	34%	30%	25%
	(fast) nie	21%	32%	9%	19%	28%	12%
	weiß nicht	0,2%	0,4%	0%	0%	0,3%	0%
	Keine Angabe	1%	2%	1%	0%	1%	0%
Es kommt zu Verspätungen oder Ausfällen im ÖV	(fast) immer	17%	16%	29%	12%	7%	11%
	häufig	40%	32%	43%	57%	34%	51%
	manchmal	36%	42%	26%	26%	49%	34%
	(fast) nie	6%	9%	1%	5%	9%	3%
	weiß nicht	0,2%	0%	0%	0%	1%	0%
	Keine Angabe	1%	1%	2%	0%	0%	1%

Situationen auf der Hinfahrt II

		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Es kommt zu angespannten Situationen	(fast) immer	4%	0%	6%	7%	1%	12%
	häufig	13%	7%	20%	19%	5%	22%
	manchmal	42%	37%	49%	46%	39%	41%
	(fast) nie	41%	56%	24%	28%	55%	25%
Es kommt zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr	(fast) immer	3%	0%	3%	1%	1%	13%
	häufig	13%	7%	18%	23%	1%	25%
	manchmal	45%	44%	55%	45%	46%	35%
	(fast) nie	39%	48%	25%	31%	53%	27%
	Keine Angabe	0,1%	1%	0%	0%	0%	0%
Ich komme wie geplant an	(fast) immer	48%	61%	28%	41%	60%	39%
	häufig	37%	28%	48%	34%	33%	44%
	manchmal	12%	9%	16%	21%	4%	15%
	(fast) nie	4%	1%	9%	3%	2%	2%
	Keine Angabe	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%

Situationen auf der Rückfahrt I

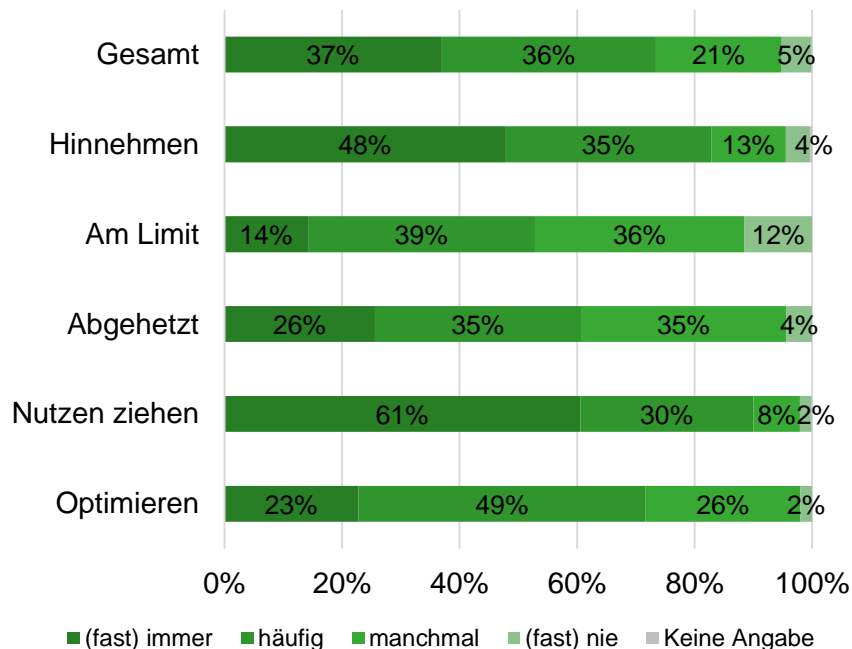
		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Es kommt zu Staus und Verzögerungen	(fast) immer	8%	3%	12%	8%	5%	12%
	häufig	19%	9%	33%	15%	14%	27%
	manchmal	46%	46%	47%	45%	46%	46%
	(fast) nie	26%	40%	8%	32%	35%	13%
	Keine Angabe	1%	2%	0%	0%	0%	2%
Auf meinem Pendelweg muss ich umsteigen	(fast) immer	45%	31%	59%	20%	53%	32%
	häufig	9%	7%	6%	22%	1%	27%
	manchmal	18%	14%	13%	39%	17%	26%
	(fast) nie	26%	46%	19%	19%	29%	15%
	Keine Angabe	1%	2%	3%	0%	0%	0%
Die Busse und Bahnen bzw. Straßen sind ziemlich voll	(fast) immer	17%	10%	25%	18%	15%	17%
	häufig	33%	28%	38%	25%	31%	44%
	manchmal	28%	32%	24%	35%	26%	28%
	(fast) nie	21%	29%	12%	22%	27%	11%
	Keine Angabe	1%	1%	1%	0%	1%	0%
Es kommt zu Verspätungen oder Ausfällen im ÖV	(fast) immer	13%	11%	21%	0%	9%	11%
	häufig	39%	37%	43%	78%	25%	45%
	manchmal	41%	42%	31%	22%	57%	44%
	(fast) nie	5%	9%	4%	0%	8%	0%
	weiß nicht	0,2%	0%	0%	0%	1%	0%
	Keine Angabe	1%	1%	2%	0%	0%	0%

Situationen auf der Rückfahrt II

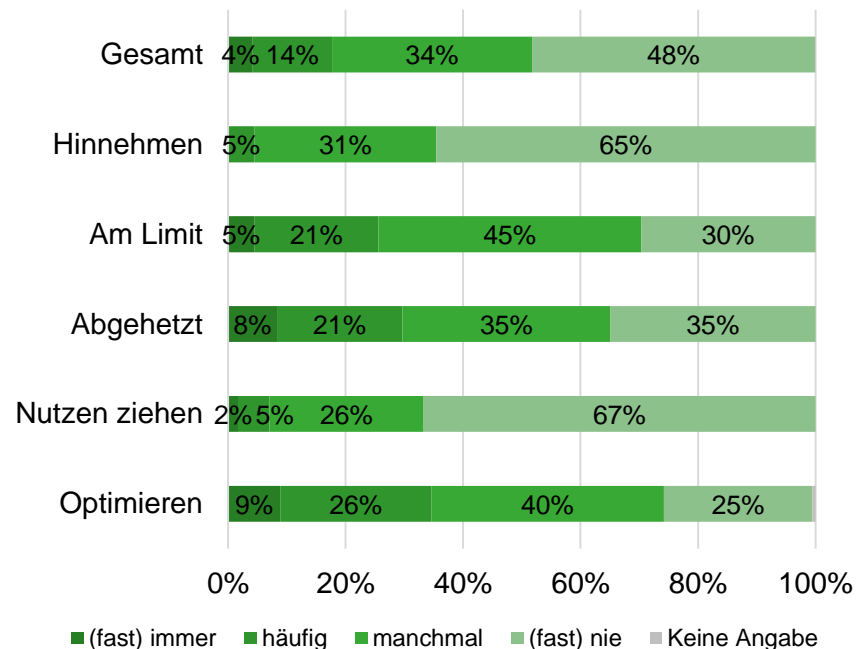
		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Es kommt zu angespannten Situationen	(fast) immer	4%	0%	6%	6%	1%	9%
	häufig	15%	6%	20%	19%	8%	30%
	manchmal	45%	42%	56%	46%	43%	38%
	(fast) nie	35%	51%	17%	29%	48%	23%
	Keine Angabe	1%	1%	0,3%	0%	1%	0%
Es kommt zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr	(fast) immer	3%	0%	3%	6%	3%	7%
	häufig	12%	7%	13%	14%	4%	29%
	manchmal	49%	46%	65%	48%	45%	40%
	(fast) nie	36%	47%	19%	32%	49%	24%
	weiß nicht	0,1%	0,4%	0%	0%	0%	0%
	Angabe verweigert	0,2%	0%	0%	0%	0%	0%
Ich komme wie geplant an	(fast) immer	37%	49%	17%	36%	47%	29%
	häufig	36%	29%	41%	33%	33%	49%
	manchmal	21%	16%	30%	30%	14%	21%
	(fast) nie	6%	6%	11%	1%	6%	1%
	Keine Angabe	0,4%	0%	1%	0%	0%	0%

Stimmung bei der Ankunft

Ich komme ganz entspannt an



Ich komme gestresst an



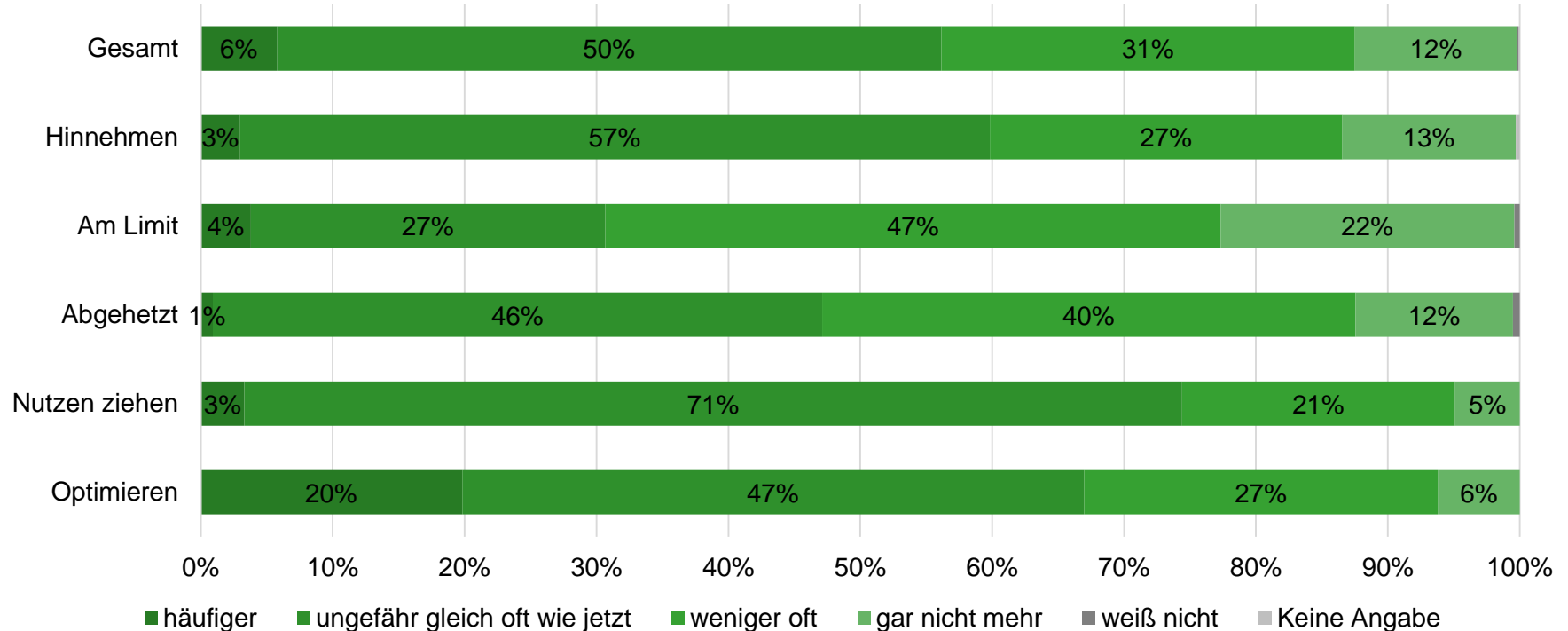
Zwischenstopps auf dem Hinweg

		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Einkaufen, zum Arzt, Erledigungen	(fast) immer	5%	1%	2%	14%	2%	17%
	häufig	15%	7%	8%	24%	11%	36%
	manchmal	29%	24%	36%	37%	24%	29%
	(fast) nie	51%	68%	54%	25%	63%	18%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%
Sport und andere Freizeitaktivitäten	(fast) immer	7%	2%	4%	13%	4%	19%
	häufig	13%	7%	14%	14%	7%	35%
	manchmal	23%	15%	26%	39%	24%	22%
	(fast) nie	55%	76%	55%	34%	62%	24%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	0%	1%	0%	3%	0%
Freunde und Familie treffen	(fast) immer	3%	1%	0%	2%	2%	14%
	häufig	6%	1%	3%	14%	3%	22%
	manchmal	12%	5%	13%	24%	8%	21%
	(fast) nie	78%	92%	84%	59%	86%	41%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	1%	0,2%	1%	1%	2%
Kinder bringen/abholen	(fast) immer	9%	0%	0%	40%	0%	29%
	häufig	8%	2%	1%	23%	2%	30%
	manchmal	9%	5%	8%	16%	3%	23%
	(fast) nie	74%	94%	91%	21%	95%	18%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	0%	0%	0%	0%	0%

Zwischenstopps auf dem Rückweg

		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Einkaufen, zum Arzt, Erledigungen	(fast) immer	6%	2%	2%	10%	4%	17%
	häufig	26%	15%	20%	41%	26%	42%
	manchmal	47%	52%	49%	39%	50%	39%
	(fast) nie	22%	32%	28%	11%	20%	2%
	Keine Angabe	0,4%	0%	0%	0%	0%	0%
Sport und andere Freizeitaktivitäten	(fast) immer	3%	2%	0%	4%	1%	11%
	häufig	10%	5%	8%	12%	5%	24%
	manchmal	25%	17%	27%	29%	26%	30%
	(fast) nie	62%	74%	64%	53%	68%	35%
	Keine Angabe	1%	1%	0%	1%	0%	0%
Freunde und Familie treffen	(fast) immer	2%	1%	1%	2%	1%	8%
	häufig	13%	11%	11%	14%	9%	28%
	manchmal	38%	28%	36%	53%	37%	46%
	(fast) nie	47%	59%	52%	31%	53%	18%
	Keine Angabe	0,2%	0,3%	0%	0%	0%	0%
Kinder bringen/abholen	(fast) immer	6%	0%	1%	27%	0%	21%
	häufig	8%	3%	0%	21%	2%	31%
	manchmal	14%	6%	8%	37%	6%	32%
	(fast) nie	72%	91%	91%	16%	93%	17%
	Keine Angabe	0,2%	0%	0%	0%	0%	0%

Wie häufig würden Sie in Zukunft gerne zur Arbeit, Ausbildung oder Hochschule pendeln?



Aufgabenverteilung in Paahaushalten I

		Gesamt (n=593)	Hinnehmen (n=136)	Am Limit (n=142)	Abgehetzt (n=76)	Nutzen ziehen (n=127)	Optimieren (n=94)
Hausarbeit generell, z.B. waschen oder putzen	überwiegend ich selbst	38%	27%	26%	59%	37%	52%
	überwiegend mein Partner/meine Partnerin	19%	25%	20%	14%	17%	17%
	wir beide gleich	41%	47%	50%	26%	41%	27%
	ist für uns nicht relevant	2%	1%	2%	0%	4%	3%
	weiß nicht	0,1%	0%	1%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	0,3%	1%	1%	0%	0%	0%
Kinderbetreuung zuhause	überwiegend ich selbst	29%	15%	20%	47%	19%	39%
	überwiegend mein Partner/meine Partnerin	22%	20%	31%	19%	23%	16%
	wir beide gleich	28%	32%	26%	23%	28%	31%
	ist für uns nicht relevant	18%	29%	22%	7%	28%	10%
	weiß nicht	1%	2%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	3%	3%	1%	4%	2%	4%
Kinderbetreuung bei Hol- und Bringwegen	überwiegend ich selbst	29%	11%	14%	56%	12%	43%
	überwiegend mein Partner/meine Partnerin	17%	22%	27%	11%	18%	11%
	wir beide gleich	30%	31%	23%	24%	36%	37%
	ist für uns nicht relevant	23%	34%	36%	8%	35%	9%
	weiß nicht	1%	2%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	0,3%	0%	1%	1%	0%	0%

Aufgabenverteilung in Paarhaushalten II

		Gesamt (n=593)	Hinnehmen (n=136)	Am Limit (n=142)	Abgehetzt (n=76)	Nutzen ziehen (n=127)	Optimieren (n=94)
Einkaufen	überwiegend ich selbst	39%	30%	33%	56%	34%	50%
	überwiegend mein Partner/meine Partnerin	18%	19%	24%	11%	17%	15%
	wir beide gleich	41%	51%	39%	32%	48%	31%
	ist für uns nicht relevant	0%	0%	1%	0%	0%	1%
	weiß nicht	0,1%	0%	1%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	2%	0%	2%	2%	1%	3%
Zubereitung von Mahlzeiten	überwiegend ich selbst	40%	32%	37%	60%	38%	40%
	überwiegend mein Partner/meine Partnerin	29%	37%	25%	16%	31%	30%
	wir beide gleich	30%	31%	32%	24%	31%	29%
	ist für uns nicht relevant	1%	1%	3%	0%	0%	1%
	weiß nicht	0,1%	0%	1%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	1%	3%	0%	0%	0%

Pendelthematik in der Partnerschaft I

		Gesamt (n=593)	Hinnehmen (n=136)	Am Limit (n=142)	Abgehetzt (n=76)	Nutzen ziehen (n=127)	Optimieren (n=94)
Mein Partner/ meine Partnerin hat Verständnis, wenn es bei mir Probleme mit dem Pendeln gibt.	trifft voll und ganz zu	51%	57%	50%	32%	66%	40%
	trifft eher zu	37%	31%	41%	40%	30%	47%
	trifft eher nicht zu	6%	4%	5%	18%	1%	6%
	trifft ganz und gar nicht zu	5%	8%	3%	6%	3%	5%
	weiß nicht	1%	0%	1%	0%	0%	2%
	Keine Angabe	1%	1%	0,4%	4%	0%	0%
Das Pendeln ist ein Störfaktor in unserer Beziehung.	trifft voll und ganz zu	7%	4%	12%	6%	2%	13%
	trifft eher zu	8%	3%	13%	17%	1%	14%
	trifft eher nicht zu	28%	20%	37%	32%	22%	35%
	trifft ganz und gar nicht zu	56%	74%	36%	46%	76%	38%
	weiß nicht	0,3%	0%	1%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	0,2%	0%	1%	0%	0%	0%

Pendelthematik in der Partnerschaft II

		Gesamt (n=593)	Hinnehmen (n=136)	Am Limit (n=142)	Abgehetzt (n=76)	Nutzen ziehen (n=127)	Optimieren (n=94)
Das Pendeln führt dazu, dass ich zu spät nach Hause komme.	trifft voll und ganz zu	11%	4%	23%	8%	3%	15%
	trifft eher zu	24%	8%	44%	23%	14%	33%
	trifft eher nicht zu	30%	38%	20%	37%	29%	30%
	trifft ganz und gar nicht zu	34%	49%	13%	32%	53%	19%
	weiß nicht	0,3%	0%	0%	0%	0%	2%
Die Entscheidung für meinen Pendelweg habe ich mit meinem Partner/meiner Partnerin zusammen getroffen	trifft voll und ganz zu	25%	20%	24%	18%	35%	21%
	trifft eher zu	22%	14%	25%	24%	13%	39%
	trifft eher nicht zu	19%	18%	22%	23%	20%	15%
	trifft ganz und gar nicht zu	33%	44%	29%	33%	32%	25%
	weiß nicht	0,2%	1%	0%	0%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	3%	0,4%	1%	0%	0%

Aussagen zur Wohnortwahl I

		Gesamt	Hinnehen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Ich wohne lieber etwas weiter draußen in ruhiger Umgebung.	trifft voll und ganz zu	37%	35%	36%	34%	43%	32%
	trifft eher zu	33%	33%	32%	30%	29%	46%
	trifft eher nicht zu	19%	20%	22%	24%	15%	17%
	trifft ganz und gar nicht zu	11%	11%	10%	12%	13%	4%
	Keine Angabe	0,3%	1%	0%	0%	1%	0%
Ich wohne lieber in der Stadt, wo alles in der Nähe ist.	trifft voll und ganz zu	23%	24%	18%	22%	25%	24%
	trifft eher zu	31%	25%	31%	39%	27%	43%
	trifft eher nicht zu	22%	26%	25%	18%	20%	18%
	trifft ganz und gar nicht zu	23%	23%	25%	19%	27%	15%
	weiß nicht	0,3%	1%	0%	1%	0%	0%
	Keine Angabe	1%	1%	1%	0%	1%	0%
Ich lege Wert darauf, nicht zu weit von meiner Arbeit entfernt zu wohnen.	trifft voll und ganz zu	36%	36%	34%	32%	41%	36%
	trifft eher zu	42%	43%	42%	46%	35%	50%
	trifft eher nicht zu	14%	11%	14%	11%	18%	11%
	trifft ganz und gar nicht zu	8%	9%	10%	10%	6%	3%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	1%	0%	0%
	Keine Angabe	0,3%	1%	0%	0%	0%	0%

Aussagen zur Wohnortwahl II

		Gesamt	Hinnehmen	Am Limit	Abgehetzt	Nutzen ziehen	Optimieren
Ich lege Wert darauf, von meinem Wohnort eine gute Anbindung zur Arbeit zu haben.	trifft voll und ganz zu	45%	40%	48%	32%	60%	36%
	trifft eher zu	37%	39%	39%	42%	25%	52%
	trifft eher nicht zu	12%	12%	8%	18%	10%	11%
	trifft ganz und gar nicht zu	5%	7%	4%	7%	5%	1%
	weiß nicht	0,1%	0%	0%	0%	0,2%	0%
	Keine Angabe	1%	2%	0%	1%	0%	0%
Im Zweifelsfall ziehe ich lieber um, als lange und aufwändig zu pendeln.	trifft voll und ganz zu	17%	13%	11%	11%	22%	27%
	trifft eher zu	24%	22%	25%	26%	22%	31%
	trifft eher nicht zu	28%	30%	32%	35%	22%	23%
	trifft ganz und gar nicht zu	30%	32%	31%	27%	34%	18%
	weiß nicht	0,4%	1%	0%	0%	0%	1%
	Keine Angabe	1%	2%	0%	0%	1%	0%
Bei der Wahl meines Wohnortes hat der Pendelweg keine Rolle gespielt.	trifft voll und ganz zu	33%	36%	30%	28%	39%	24%
	trifft eher zu	25%	21%	24%	35%	13%	48%
	trifft eher nicht zu	23%	23%	27%	26%	21%	16%
	trifft ganz und gar nicht zu	19%	19%	19%	11%	26%	11%
	weiß nicht	0,4%	0,2%	0,3%	1%	1%	0%
	Keine Angabe	0,2%	0,3%	0,3%	0%	0%	1%

Seit wann pendeln Sie insgesamt?

