

Mikrozensus

Der Weg zur Arbeit

Verkehrsmittelnutzung in Berlin im Kontext soziostruktureller Merkmale

von **Jörg Feilbach**

Da sich für die allermeisten Erwerbstätigen Wohn- und Arbeitsstätte an unterschiedlichen Orten befinden, muss diese Distanz auf irgendeine Art und Weise regelmäßig zurückgelegt werden. Je nach Länge der Wegstrecke, der Verfügbarkeit von Alternativen sowie weiteren Erwägungen praktischer und moralischer Art fällt die Wahl in aller Regel auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, auf das Fahren mit einem privaten Kraftfahrzeug wie Pkw, Motorrad oder Motorroller, auf das Fahrradfahren oder bei kurzen Strecken auf das Laufen. Aus individueller Sicht soll der Arbeitsweg vor allem möglichst schnell, sicher und bequem zurückgelegt werden. Aus umwelt-, gesundheits- und verkehrspolitischer Perspektive besteht das Interesse – insbesondere in einer Großstadt wie Berlin – den motorisierten Individualverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen Luftverschmutzung, Lärm und Stau zu reduzieren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fahrrads zu fördern. Anhand der Ergebnisse des Mikrozensus lässt sich die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für den Arbeitsweg sozialstrukturell abbilden. Dies soll in diesem Beitrag anhand der Merkmale Geschlecht, Alter, Einkommen und beruflicher Position für das Land Berlin geschehen.

Der Weg zur Arbeitsstätte im Mikrozensus

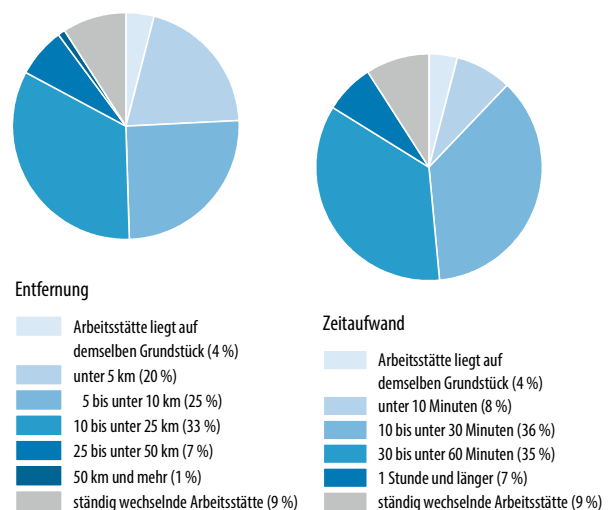
Der Mikrozensus erhebt als einprozentige Haushaltstichprobe neben dem jährlich durchgeführten Grundprogramm vierjährlich Informationen zum Weg zur Arbeitsstätte. Erfragt werden auf freiwilliger Basis die Entfernung und der Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeit in Kategorien sowie das hauptsächlich für die längste Strecke genutzte Verkehrsmittel. Zuletzt wurden diese Merkmale für das Jahr 2016 erhoben. In diesem Beitrag beziehen sich alle Angaben auf Erwerbstätige, die ihren Arbeitsweg gewöhnlich von der als Hauptwohnsitz in die Stichprobe gelangten Adresse aus antreten. Räumliche Zuordnungen der Erwerbstätigen, zum Beispiel nach Bezirk, erfolgen nach dem Wohnortprinzip und nicht nach dem Ort der Arbeitsstätte. Eine Darstellung der Entwicklung über eine möglichst lange Zeitperiode wäre zwar reizvoll, ist aber aufgrund methodischer Änderungen, insbesondere durch die Umstellung von einer festen Berichtswoche im Frühjahr auf eine ganzjährige Erhebung seit dem Jahr 2005 und der damit verbundenen Einschränkung der Vergleichbarkeit der Ergebnisse, nicht zu empfehlen. Vergleiche mit einem vorangegangenen Zeitpunkt beziehen sich daher in diesem Beitrag auf das Jahr 2008 als erstem Berichtsjahr mit Fragen zum Arbeitsweg nach der Methodenumstellung. Auf eine Ausweisung von absoluten Werten wird aufgrund der Freiwilligkeit der Fragen zum Arbeitsweg und der damit verbundenen Antwortausfälle¹ verzichtet und stattdessen Prozentanteile gebildet.

Entfernung, Zeitaufwand und Verkehrsmittel

Die Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg steht in Abhängigkeit ganz unterschiedlicher Faktoren. So setzt die Entscheidung für das private Auto in der Regel dessen Besitz voraus. Tagsüber öffentliche

Verkehrsmittel zu nutzen, ist in Berlin von fast jedem Ort der Stadt möglich, kann aber je nach Anbindung des Wohnortes an das öffentliche Verkehrsnetz und die Taktung des Fahrplans unterschiedlich attraktiv sein. Dazu kommen praktische Erwägungen im Zusammenhang mit der Verkehrssituation auf den Straßen, möglichen Erledigungen auf Hin- oder Rückweg sowie Kosten- und Sicherheitsabwägungen. Weiterhin spielen individuelle Vorlieben, ökologische Bedenken oder auch Fragen der körperlichen Verfassung sowie Witterungsbedingungen eine Rol-

a | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach Entfernung und Zeitaufwand zur Arbeitsstätte



¹ Die Antwortausfälle bei den Fragen zum Arbeitsweg beliefen sich 2016 auf etwa 22 % der Erwerbstätigen.

le, wenn es zum Beispiel um die Entscheidung für oder gegen das Fahrrad geht. Schließlich ist auch die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort von großer Bedeutung. So sind das Zufußgehen und Fahrradfahren eher bei kürzeren Strecken zweckmäßig und werden bei größeren Entfernungen weniger wahrscheinlich.

Wie die Mikrozensusergebnisse für 2016 in Abbildung a zeigen, ergab sich für einen kleinen Teil von 4% der Berliner Erwerbstätigen der günstige Umstand, dass Arbeitsstätte und Wohnung auf demselben Grundstück liegen. Während jeder Fünfte (20%) mit weniger als 5 km einen recht kurzen Weg zur Arbeit hatte, musste jeder Vierte (25%) 5 km bis unter 10 km und jeder Dritte (33%) 10 km bis unter 25 km zurücklegen. Für 7% der Erwerbstätigen lagen Wohn- und Arbeitsort 25 km bis unter 50 km weit voneinander entfernt. Etwa 1% musste sogar einen einfachen Weg von mehr als 50 km zurücklegen. Die Länge des Arbeitsweges war für 9% der Erwerbstätigen variabel, da sich auch die Arbeitsstätte ständig änderte.

Bei etwa 45% der Erwerbstätigen ergab sich für den einfachen Arbeitsweg in Berlin 2016 ein Zeitaufwand (Abbildung a) von unter einer halben Stunde – neben den 4%, deren Wohn- und Arbeitsstätte räumlich übereinstimmten. 8% benötigten weniger als 10 Minuten und 36% insgesamt 10 Minuten bis unter 30 Minuten. 35% waren zwischen 30 Minuten und 60 Minuten unterwegs, 7% benötigten mindestens eine Stunde.

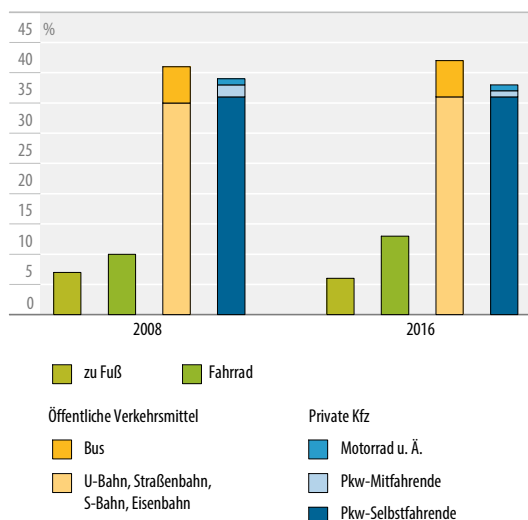
Da der Fokus dieses Artikels auf der Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeitsstätte liegt, werden im Folgenden nur noch Erwerbstätige betrachtet, deren Arbeitsstätte sich nicht auf demselben Grundstück wie die Wohnung befindet.

Wie Abbildung b verdeutlicht, wurden öffentliche Verkehrsmittel im Jahr 2016 täglich von 42% der Erwerbstätigen genutzt. Der Schienenverkehr spielte als Hauptverkehrsmittel hierbei mit 36% eine deutlich größere Rolle als der Bus mit 6%. Der motorisierte Individualverkehr nahm einen Anteil von 39% ein, wobei Pkw-Selbstfahrende mit 36% den weit überwiegenden Anteil ausmachten und nur jeweils 1% auf Pkw-Mitfahrende sowie motorisierte Zweiradfahrer entfiel. Das Fahrrad² nutzten immerhin 13% der Erwerbstätigen, während 6% ihre Arbeitsstätte zu Fuß erreichten.

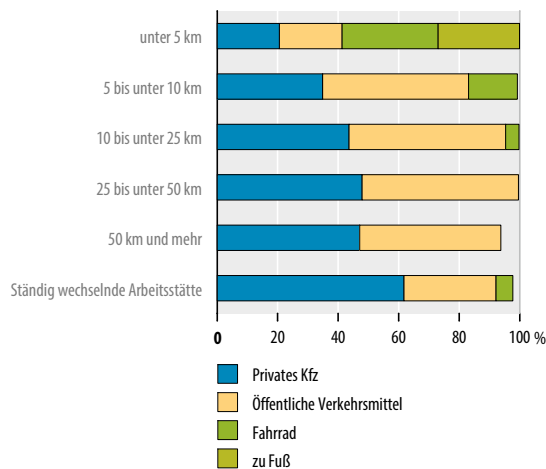
Gegenüber dem Jahr 2008 ergaben sich bei der Wahl der Verkehrsmittel kaum Veränderungen. Einen Anstieg von einem Prozentpunkt verzeichnete die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei dieser leichte Zugewinn allein den Bahnfahrenden zuzuschreiben ist. Um 3 Prozentpunkte legten die Fahrradfahrenden zu, während der Anteil der zu Fuß Gehenden um einen Prozentpunkt abnahm. Bei den Anteilen zur Nutzung privater Kraftfahrzeuge gab es praktisch keine Veränderung. Der scheinbar leichte Rückgang der PKW-Mitfahrenden um 1% ist eher auf einen Rundungseffekt zurückzuführen.

Die Kombination von Entfernung und Verkehrsmittel in Abbildung c zeigt, dass kurze Arbeitswege von unter 5 km in Berlin 2016 überwiegend per Muskelkraft zurückgelegt wurden. Hier war das Fahrrad mit 32% die erste Wahl, 27% der Beschäftigten legten die kurze Strecke zu Fuß zurück. Öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr lagen mit jeweils 21% gleichauf. Für weitere Strecken bevorzugte etwa jeder Zweite den öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn. Bei 5 km bis unter 10 km Weglänge betrug der Anteil dieser Verkehrsmittel 48%, bei Distanzen von 10 km bis unter 25 km sowie 25 km bis

b | Erwerbstätige 2008 und 2016 in Berlin nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte



c | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach Entfernung zur Arbeitsstätte und Verkehrsmittel



² Einschließlich Elektrofahrräder, deren Anteil jedoch verschwindend gering war.

unter 50 km waren es 52 % und bei Langstrecken von mindestens 50 km rund 47 %. Das private Kfz nutzten 35 % bei Wegen von 5 km bis unter 10 km, 44 % bei 10 km bis unter 25 km, 48 % bei 25 km bis unter 50 km und 47 % bei 50 km und mehr. Der direkte Vergleich zwischen privatem Kfz und öffentlichem Verkehr zeigt, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf mittleren Strecken zwar überwiegt, der Anteil der Kfz-Nutzung sich aber mit zunehmender Strecke annähert und bei langen Strecken gleichauf liegt. Das Fahrrad kam bei 16 % der Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von 5 km bis unter 10 km und 4 % mit einer Wohn-Arbeit-Distanz von 10 km bis unter 25 km zum Einsatz. Personen mit wechselnder Arbeitsstätte verließen sich zu fast zwei Dritteln (62 %) auf ihr Kfz, während 30 % von ihnen den öffentlichen Verkehr und 6 % das Fahrrad nutzen.

Wird die Zeit betrachtet, die für den Hinweg zur Arbeit benötigt wird, und werden dabei die Erwerbstätigen, deren Arbeitsort ständig wechselt, außer Acht gelassen, zeigt sich, dass zu Fuß Gehende zu fast

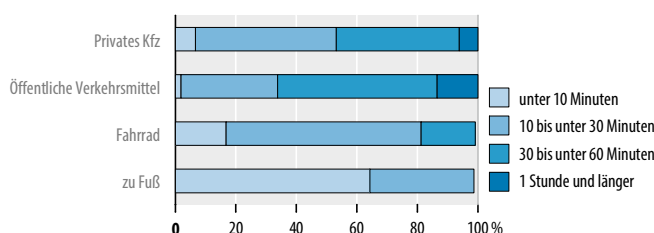
zwei Dritteln (64 %) weniger als 10 Minuten unterwegs waren (Abbildung d). Unter den Fahrradfahrern benötigte ein ebenso großer Anteil 10 Minuten bis unter 30 Minuten, weniger als 10 Minuten brauchten 17 % und mindestens eine halbe Stunde 18 %. Die Fahrt zum Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln war häufig länger als die mit einem Kfz. Bei 53 % der Erwerbstätigen dauerte sie 30 Minuten bis unter 60 Minuten, bei 13 % sogar mindestens eine Stunde. Unter den Nutzenden privater Kfz waren die Anteile mit 41 % und 6 % deutlich geringer.

Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht und Alter

Tabelle 1 gliedert die Geschlechter sowie verschiedene Altersgruppen nach der Nutzung der Verkehrsmittel auf, sodass sich teilweise deutliche Unterschiede erkennen lassen. Weibliche Erwerbstätige wählten im Jahr 2016 das private Kfz zu 32 % und taten dies damit seltener als Männer, die auf einen Anteil von 45 % kamen. Dafür lagen sie bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit 48 % deutlich vorn (Männer 37 %). Das Fahrrad ist bei beiden Geschlechtern gleichermaßen beliebt. Jeweils 13 % nutzten diese Art der Fortbewegung. Zu Fuß gingen 7 % der Frauen und 5 % der Männer.

Im Zeitvergleich nahm die Kfz-Nutzung gegenüber 2008 bei den Männern um einen Prozentpunkt ab und bei den Frauen um denselben Betrag zu. Öffentliche Verkehrsmittel konnten bei den Männern 3 Prozentpunkte hinzugewinnen, während sich bei den weiblichen Erwerbstätigen keine Veränderung ergab. Bei beiden Geschlechtern erhöhte sich die Fahrrad-

d | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach Zeitaufwand zur Arbeitsstätte und Verkehrsmittel



1 | Erwerbstätige 2008 und 2016 in Berlin nach Geschlecht, Alter und hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte

Verkehrsmittel	2008						2016					
	Insgesamt	im Alter von ... Jahren					Insgesamt	im Alter von ... Jahren				
		unter 30	30 bis unter 40	40 bis unter 50	50 bis unter 60	60 und mehr		unter 30	30 bis unter 40	40 bis unter 50	50 bis unter 60	60 und mehr
%												
Insgesamt												
Insgesamt.....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Privates Kfz.....	39	23	40	44	45	52	39	21	33	45	49	50
Öffentliche Verkehrsmittel...	41	57	38	35	38	29	42	60	45	35	35	34
Fahrrad.....	10	11	11	11	8	/	13	12	16	13	11	9
zu Fuß.....	7	7	7	7	6	11	6	7	5	7	5	7
männlich												
Insgesamt.....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Privates Kfz.....	46	27	45	51	55	64	45	25	37	51	58	59
Öffentliche Verkehrsmittel...	34	53	33	29	29	19	37	56	41	32	27	28
Fahrrad.....	10	12	12	9	8	/	13	14	17	12	10	/
zu Fuß.....	6	5	7	7	5	/	5	6	4	5	4	/
weiblich												
Insgesamt.....	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Privates Kfz.....	31	18	34	36	36	37	32	18	29	39	40	38
Öffentliche Verkehrsmittel...	48	60	45	42	46	42	48	64	50	38	43	41
Fahrrad.....	10	11	11	12	8	/	13	11	16	14	11	/
zu Fuß.....	8	8	7	8	8	/	7	7	5	8	6	/

nutzung um 3 Prozentpunkte. Der Fußgängeranteil reduzierte sich jeweils um einen Prozentpunkt.

Auch zwischen den Altersgruppen unterscheiden sich die Vorlieben für bestimmte Verkehrsmittel. Vereinfacht lässt sich feststellen, dass mit zunehmendem Alter das eigene Kfz den Vorzug erhält, wohingegen öffentliche Verkehrsmittel überdurchschnittlich in den jüngeren Altersgruppen genutzt werden. Von den unter 30-jährigen Erwerbstätigen nutzten 2016 rund 60 % Busse und Bahnen und nur 21% das private Kfz. Auch in der Gruppe der 30- bis unter 40-Jährigen war der öffentliche Verkehr mit 45% die vorherrschende Alternative gegenüber dem Kfz mit 33%. In den Gruppen zwischen 40 Jahren und 60 Jahren lag die Nutzung von Bus und Bahn mit 35% deutlich darunter und erreichte bei den über 60-Jährigen mit 34% den geringsten Wert aller Altersgruppen. Entsprechend hoch war der Anteil der Kfz-Nutzenden in den älteren Gruppen. Bei den über 60-Jährigen erreichte er den Höchstwert von 50%. Fahrradfahren fand unter den 30- bis unter 40-Jährigen mit 16% die meisten Anhänger – bei den über 60-Jährigen stiegen dagegen nur noch 9% auf das Rad. Zu Fuß gingen in allen Altersgruppen zwischen 5% und 7% der Erwerbstätigen.

Auch wenn die Veränderungen gegenüber 2008 insgesamt gering sind, fällt doch auf, dass sich der Trend bei Jüngeren hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln bewegt, während die Entwicklung bei Erwerbstätigen zwischen 40 Jahren und 60 Jahren mehr in Richtung privates Kfz deutet. So stieg der Anteil der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel bei den 30- bis unter 40-Jährigen im Zeitraum bis 2016 um 7 Prozentpunkte und fiel bei den 50- bis unter 60-Jährigen um 3 Prozentpunkte. Bei den ältesten Erwerbstätigen ab 60 Jahren erhöhte sich der Anteil allerdings um 5 Prozentpunkte. Passend dazu verringerte sich der private Kfz-Gebrauch bei den 30- bis unter 40-Jährigen um 7 Prozentpunkte und legte unter den 50- bis 60-Jährigen um 4 Prozentpunkte zu. Die Fahrradnutzung stieg in allen Altersgruppen an – am deutlichsten bei den 30- bis unter 40-Jährigen um 5 Prozentpunkte.

Bei der kombinierten Betrachtung von Alter und Geschlecht überrascht angesichts obiger Ergebnisse nicht, dass jüngere Frauen die größte und ältere Männer die kleinste Affinität zu öffentlichen Verkehrsmitteln aufweisen. So betrug der Anteil im Jahr 2016 unter den Frauen im Alter von unter 30 Jahren fast zwei Drittel (64%). Die niedrigsten Anteile ließen sich in den beiden älteren Männergruppen von mehr als 50 Jahren mit 27% beziehungsweise 28% finden. Damit korrespondierend lagen die Anteile an Kraftfahrenden bei den jüngsten Frauen nur bei 18%, bei den Männern im Alter von 50 Jahren bis unter 60 Jahren dafür bei 58% und in der ältesten Männergruppe bei 59%. Bei den Frauen war der Anteil der Kfz-Nutzerinnen allein in der Altersgruppe der 40- bis unter 50-Jährigen einen Prozentpunkt größer als der der Nutzerinnen öffentlicher Ver-

kehrsmittel. Den höchsten Anteil an Autofahrerinnen wiesen die 50- bis unter 60-Jährigen mit 40% auf, wobei auch in dieser Gruppe die Bus- oder Bahnfahrerinnen mit 43% überwogen. Bei den Männern fortgeschrittenen Alters dagegen lag die Präferenz klar beim privaten Kfz. Gegenüber den Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel dominierten die Kraftfahrer in den oberen beiden Altersgruppen um mehr als 30 Prozentpunkte.

Im Vergleich zum Jahr 2008 erhöhte sich bei den Männern in fast allen Altersgruppen der Anteil an Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel. Die Ausnahme bildet die Gruppe der 50- bis unter 60-Jährigen, hier nahm der Anteil um 2 Prozentpunkte ab. Am deutlichsten zulegen konnte der Anteil interessanterweise in der Gruppe der Bus und Bahn eher meidenden und besonders autoaffinen Männer von mindestens 60 Jahren. Die Zunahme betrug hier 9 Prozentpunkte. Aber auch bei den 30- bis unter 40-jährigen Männern war eine Steigerung um 8 Prozentpunkte zu verzeichnen. Entsprechend fielen in diesen beiden Gruppen die Anteile privater Kfz-Nutzer gegenüber 2008 um 5 Prozentpunkte beziehungsweise 8 Prozentpunkte. Für Frauen ab 40 Jahren gewann dagegen das private Kfz an Attraktivität. In der Altersgruppe der 40- bis unter 50-Jährigen stieg der Nutzungsanteil um 3 Prozentpunkte, in der Gruppe der 50- bis unter 60-Jährigen um 4 Prozentpunkte und bei den über 60-Jährigen um einen Prozentpunkt. Entsprechend reduzierte sich der Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel in diesen Gruppen um bis zu 4 Prozentpunkte. Auf das Fahrrad griffen im Jahr 2016 Männer jeder Altersgruppe sowie Frauen ab 30 Jahren häufiger zurück als noch 2008. Mit 17% traten 2016 am häufigsten Männer zwischen 30 Jahren und 40 Jahren in die Pedale. Sowohl bei den Männern als auch den Frauen dieser Altersgruppe wuchsen die Anteile gegenüber 2008 um 5 Prozentpunkte.

In Anbetracht der beobachteten Geschlechterunterschiede hinsichtlich der Nutzung eines Verkehrsmittels lässt sich fragen, inwieweit die Präferenzen innerhalb zusammenlebender Paare übereinstimmen oder sich unterscheiden. So wiesen 2016 verschiedengeschlechtliche Paare zweier erwerbstätiger Partner folgende Nutzungskombinationen auf (Tabelle 2): Mit 27% traten am häufigsten Paare auf, bei denen beide Partner ein privates Kfz nutzten³. In 21% der Fälle fuhr der Mann mit einem Kfz, die

2 | Paare mit zwei erwerbstätigen Partnern 2016 in Berlin nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte

Partner	Partnerin			
	Zusammen	Privates Kfz	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad
%				
Zusammen.....	100	37	44	12
Privates Kfz.....	55	27	21	4
Öffentliche Verkehrsmittel...	29	7	18	3
Fahrrad.....	11	2	4	5

³ Die Kombination, dass ein Partner Selbstfahrer, der andere Mitfahrer ist, trat nur bei 2% der Paare auf.

Frau dagegen mit Bus oder Bahn. Dass beiderseits am öffentlichen Verkehr teilgenommen wurde, kam zu 18 % vor. Nur in 7 % der Paare nutzte die Frau das Kfz, während der Mann von Bussen oder Bahnen Gebrauch machte. Aus zwei Fahrradfahrenden setzten sich 5 % der Paare zusammen. Paare, die aus einer Radfahrerin und einem Autofahrer oder einem radelnden Mann und einer Nutzerin öffentlicher Verkehrsmittel bestanden, traten zu jeweils 4 % auf. Es zeigt sich somit, dass in fast zwei Dritteln der Paare mindestens ein Kfz genutzt wurde. Gab es nur einen Kfz-Nutzenden, war dies weitaus häufiger der Mann.

Verkehrsmittelnutzung nach Einkommen und beruflicher Position

Wird das persönliche monatliche Nettoeinkommen der Erwerbstätigen in die Betrachtung einbezogen, ergeben sich Hinweise auf den Zusammenhang zwischen den individuellen ökonomischen Grundlagen und der Verkehrsmittelnutzung. So ist festzustellen, dass die mittleren Einkommen⁴ der Kraftfahrenden im Jahr 2016 recht deutlich über denen der Bus- und Bahnnutzenden lagen (Tabelle 3). Dieser Befund gilt für beide Geschlechter in allen betrachteten Altersgruppen. Er ist somit kein alleiniger Ausdruck der Umstände, dass die Einkommen von Männern im Mittel über denen der Frauen liegen oder dass die Einkommen älterer Erwerbstätiger oft höher sind als die der Berufsneulinge. Insgesamt betrug der Einkommensunterschied 375 EUR, bei den Männern 400 EUR und bei weiblichen Erwerbstätigen 300 EUR. Die geringste Differenz wies jeweils die Altersgruppe der 30- bis unter 40-Jährigen auf: bei Männern 225 EUR, bei Frauen sogar nur 100 EUR. Den größten Einkommensvorsprung hatten die Kfz-Nutzenden

gegenüber den am öffentlichen Verkehr Teilnehmenden bei den über 60-jährigen Männern mit 425 EUR und bei den Frauen in der Gruppe der unter 30-Jährigen mit 325 EUR.

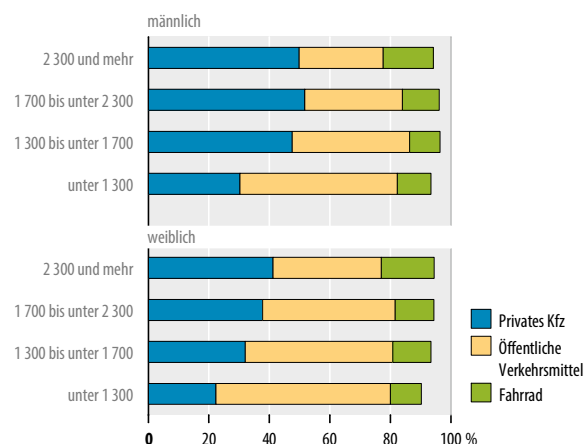
Bemerkenswert ist auch, dass Fahrradfahrende in der Mehrheit der betrachteten Altersgruppen die höchsten mittleren Einkommen aufweisen. Dies betraf bei den Frauen die Gruppen zwischen 30 Jahren und 50 Jahren und bei den Männern die 30- bis unter 60-Jährigen. Unter den 40- bis unter 50-jährigen Männern verfügten die Radfahrer sogar über ein im Mittel um 275 EUR höheres Einkommen als die privaten Kraftfahrer.

Auch die in Abbildung e dargestellten Anteile der Verkehrsmittelnutzung innerhalb verschiedener Einkommensklassen nach Geschlecht zeigen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowohl bei Frauen als auch bei Männern mit einem höheren Einkommen abnimmt. Bei einem geringen Einkommen von weniger als 1300 EUR fuhren 58 % der Frauen und 52 % der Männer mit Bus oder Bahn. In der höchsten Einkommensklasse von 2300 EUR und mehr waren es nur noch 36 % der weiblichen und 28 % der männlichen Erwerbstätigen. Der Anteil des Kfz-Gebrauchs erhöhte sich dagegen bei den Frauen von 22 % in der unteren auf 41 % in der oberen Einkommensklasse. Bei den Männern lag dieser Anteil in allen Einkommensklassen über dem der Frauen und erreichte sein Maximum von 52 % bereits in der Einkommensklasse 1700 EUR bis unter 2300 EUR. Das Fahrrad war bei Frauen wie Männern am häufigsten in der höchsten Einkommensklasse das Verkehrsmittel der Wahl (jeweils 17 %). Hier spielen offenbar Kostenüberlegungen nicht die entscheidende Rolle.

3 | Mittleres monatliches Nettoeinkommen von Erwerbstätigen 2016 in Berlin nach Geschlecht, Alter und hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Insgesamt	Im Alter von ... Jahren				
		unter 30	30 bis unter 40	40 bis unter 50	50 bis unter 60	60 und mehr
EUR						
Insgesamt						
Privates Kfz.....	1 875	1 475	1 850	2 000	1 925	2 000
Öffentliche Verkehrsmittel.....	1 500	1 175	1 675	1 725	1 600	1 600
Fahrrad.....	1 875	1 350	1 925	2 150	2 050	2 025
männlich						
Privates Kfz.....	1 950	1 450	1 950	2 100	2 000	2 075
Öffentliche Verkehrsmittel.....	1 550	1 175	1 725	1 800	1 650	1 650
Fahrrad.....	2 050	1 325	2 100	2 375	2 225	/
weiblich						
Privates Kfz.....	1 775	1 500	1 725	1 900	1 825	1 825
Öffentliche Verkehrsmittel.....	1 475	1 175	1 625	1 675	1 575	1 550
Fahrrad.....	1 725	1 350	1 775	1 975	1 775	/

e | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte, Geschlecht und Nettoeinkommensklassen



4 Es wurde das Medianeinkommen aus den in Klassen erhobenen Nettoeinkommen berechnet und auf ein Vielfaches von 25 gerundet. Unterschiedliche Formen des Erwerbsumfanges (Vollzeit, Teilzeit) blieben unberücksichtigt. Das Nettoeinkommen beinhaltet neben dem Erwerbseinkommen auch Einkünfte aus weiteren Quellen, z.B. Transferleistungen, Mieteinnahmen, etc.

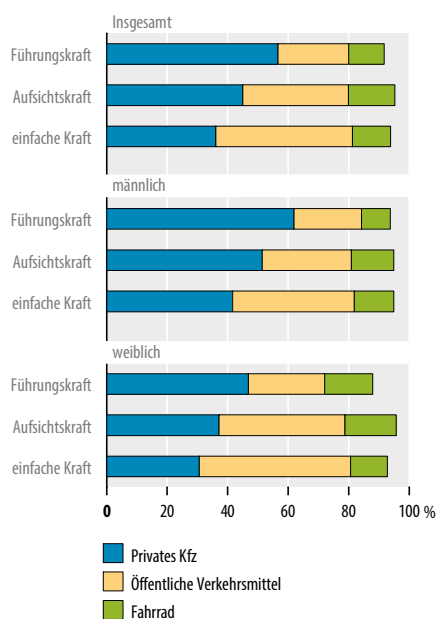
Angesichts der geschlechts-, alters- und einkommensspezifischen Tendenzen bezüglich der Nutzung eines Verkehrsmittels überrascht es auch nicht, dass mit der Höhe der beruflichen Position die Nutzung des privaten Kfz ansteigt und die Inanspruchnahme eines öffentlichen Verkehrsmittels abnimmt. So fuhren 2016 rund 57% der Personen, die als Führungskraft Entscheidungsbefugnisse über Personal, Budget und Strategie besitzen, mit dem privaten Kfz und nur zu 23% mit Bus oder Bahn (Abbildung f). In der darunter angesiedelten Schicht der Aufsichtskräfte mit der Befugnis zum Anleiten und Beaufsichtigen von Personal sowie dem Verteilen und Kontrollieren von Arbeit nutzten 45% das Kfz und 35% die öffentlichen Verkehrsmittel. Die untere berufliche Schicht ohne Führungs- oder Aufsichtsbefugnisse nutzte mit 45% häufiger öffentliche Verkehrsmittel als das Privatauto (36%). Die Geschlechter unterscheiden sich dabei nur im Ausmaß, nicht aber in der Tendenz. In allen beruflichen Positionen waren die Anteile der Kfz-Nutzenden bei den Männern höher und die Anteile der Bus- und Bahnfahrenden geringer als bei den Frauen: Männliche Führungskräfte fuhren zu 62% mit dem eigenen Kfz, weibliche dagegen nur zu 47%. In der unteren Gruppe nutzten 40% der Männer Bus und Bahn gegenüber 50% bei den weiblichen Erwerbstätigen. Aber auch die Frauen bevorzugten mit steigender beruflicher Position deutlich häufiger das private Kfz. Das Fahrrad war jeweils in der mittleren Gruppe der Aufsichtskräfte mit 14% (Männer) beziehungsweise 17% (Frauen) am stärksten vertreten.

Verkehrsmittelnutzung nach Bezirk

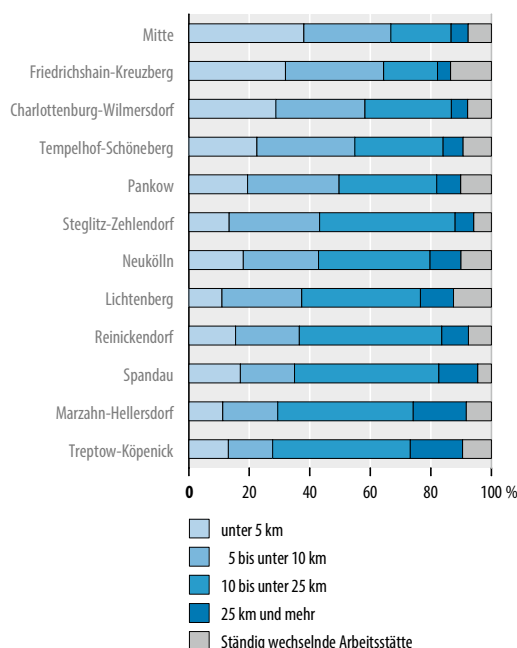
In den innerstädtischen Bezirken Wohnende legen häufig kürzere Strecken zu ihrer Arbeit zurück als Personen aus den Randbezirken. Zum einen konzentrieren sich viele Arbeitsstätten in der Innenstadt, zum anderen müssen in der Innenstadt wohnhafte Menschen nie die gesamte Stadt durchqueren, sollte sich ihr Arbeitsort am Stadtrand befinden. So legten im Jahr 2016 rund 38% der im Bezirk Mitte wohnhaften Erwerbstätigen für den einfachen Weg zur Arbeit weniger als 5km zurück (Abbildung g). Auf die ebenfalls zentral wohnenden Menschen aus Friedrichshain-Kreuzberg und Charlottenburg-Wilmersdorf traf dies zu 32% beziehungsweise 29% zu. Dagegen hatten nur jeweils 11% der Erwerbstätigen aus Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg und jeweils 13% aus Treptow-Köpenick und Steglitz-Zehlendorf den Vorteil einer solch geringen Wegstrecke. Jeweils mehr als 60% der Erwerbstätigen in Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick und Spandau legten mindestens 10km von ihren Wohnungen zur Arbeitsstätte zurück. Auf Bewohnerinnen und Bewohner der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte traf dies dagegen nur zu 22% beziehungsweise 26% zu.

Kürzere Arbeitswege und eine höhere Netzichte öffentlicher Verkehrsmittel im Innenstadtbereich wirken sich auf die Verkehrsmittelnutzung aus. So waren 2016 die Anteile der Kfz-Nutzenden unter den Erwerbstätigen in den Innenstadtbezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg mit 21% beziehungsweise 22% vergleichsweise gering (Abbildung h). Öffentliche Verkehrsmittel wurden mit 46% (Mitte) beziehungsweise 47% (Friedrichshain-Kreuzberg) mehr als doppelt so häufig bestiegen. Jeweils 22%

f | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte, Geschlecht und beruflicher Position



g | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach Entfernung, zur Arbeitsstätte und Bezirk



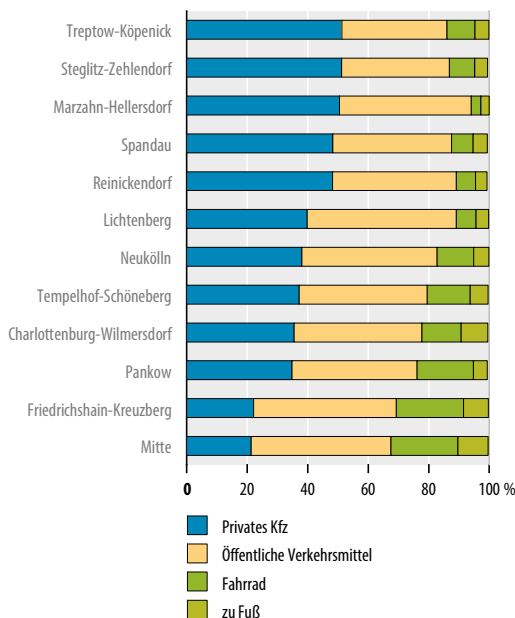
der Erwerbstätigen aus diesen Bezirken führen mit dem Fahrrad. In Mitte konnte jeder Zehnte seine Arbeitsstätte zu Fuß erreichen.

Für die sich eher am Stadtrand befindlichen Bezirke Steglitz-Zehlendorf, Treptow-Köpenick, Marzahn-Hellersdorf, Spandau und Reinickendorf zeigt sich hinsichtlich der Kfz-Nutzung ein deutlich anderes Bild. Hier fuhr etwa jeder Zweite mit dem privaten Kfz zur Arbeit. Treptow-Köpenick, Steglitz-Zehlendorf und Marzahn-Hellersdorf lagen mit 51% an der Spitze. Der Nutzungsanteil öffentlicher Verkehrsmittel variierte zwischen den Bezirken weniger stark. Er war mit 49% in Lichtenberg am größten und in Treptow-Köpenick (35%) sowie Steglitz-Zehlendorf (36%) am kleinsten. Das Fahrrad verliert in Stadtrandnähe an Bedeutung. In Reinickendorf griffen 6% und in Marzahn-Hellersdorf nur noch 3% auf diese Option zurück.

Zusammenfassung

Trotz des großen Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln in Berlin war die Nutzung privater Kraftfahrzeuge zur Erreichung der Arbeitsstätte 2016 nach wie vor hoch. Mit zunehmender Wegstrecke erhöhte sich die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs. Auf kurzen Strecken von unter 5 km war dagegen das Fahrrad das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

h | Erwerbstätige 2016 in Berlin nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte und Bezirk



Männliche Erwerbstätige neigten deutlich stärker zur Nutzung des privaten Kfz als weibliche. Entsprechend dominierten bei den Frauen öffentliche Verkehrsmittel. Das Fahrrad ist bei beiden Geschlechtern gleichermaßen beliebt. Das Alter hat ebenfalls einen Effekt. Mit steigendem Alter nahm die Hinwendung zum privaten Kfz zu, während der Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel geringer war. Dieser Zusammenhang lässt sich prinzipiell sowohl bei Frauen als auch Männern beobachten, wenn auch auf unterschiedlich hohem Niveau. Das Fahrrad fand unabhängig vom Geschlecht unter Erwerbstätigen im Alter von 30 Jahren bis unter 40 Jahren den größten Zuspruch.

Im Zeitvergleich zeichnet sich eine leichte Annäherung bei den Geschlechtern ab. Bei den Männern nahm die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu und zwar in fast allen Altersgruppen. Die Kfz-Nutzung ging bei den unter 40-Jährigen und den über 60-Jährigen zurück. Bei den Frauen gewann der motorisierte Individualverkehr in den Altersgruppen ab 40 Jahren hinzu. Ein Anstieg bei der Fahrradnutzung ist für beide Geschlechter zu verzeichnen.

In fast zwei Dritteln der Paare gab es 2016 mindestens eine Kfz-nutzende Person, in mehr als einem Viertel sogar zwei. In den allermeisten Fällen nutzte das Kfz der Mann.

Der Vergleich sowohl mittlerer Einkommen als auch von Einkommensklassen zeigt, dass der Anteil an Kfz-Nutzenden mit dem Einkommen zu- und der Anteil der Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel abnahm. Diese Tendenz ist unabhängig von Geschlecht und Alter. Fahrradfahrende haben in den meisten Altersgruppen das höchste Einkommen. In Zusammenhang mit dem Einkommen steht die berufliche Position. Hier zeigt sich, dass mit der beruflichen Position auch der Anteil an Kfz-Nutzenden steigt und der Anteil an Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel sinkt.

Erwerbstätige, die in Innenstadtbezirken wohnen, legten geringere Distanzen zur Arbeitsstätte zurück und nutzten deutlich seltener das Kfz. Dafür griffen sie häufiger zum Fahrrad als die Berufstätigen aus den Randbezirken. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel variierte weniger deutlich zwischen den Bezirken und lässt sich nicht so klar auf eine städtische Rand- oder Zentrallage der Wohnung zurückführen. Tendenziell war sie aber in den Randbezirken

Jörg Feilbach ist Sachbearbeiter im Referat *Mikrozensus, Sozialberichte* des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg.