

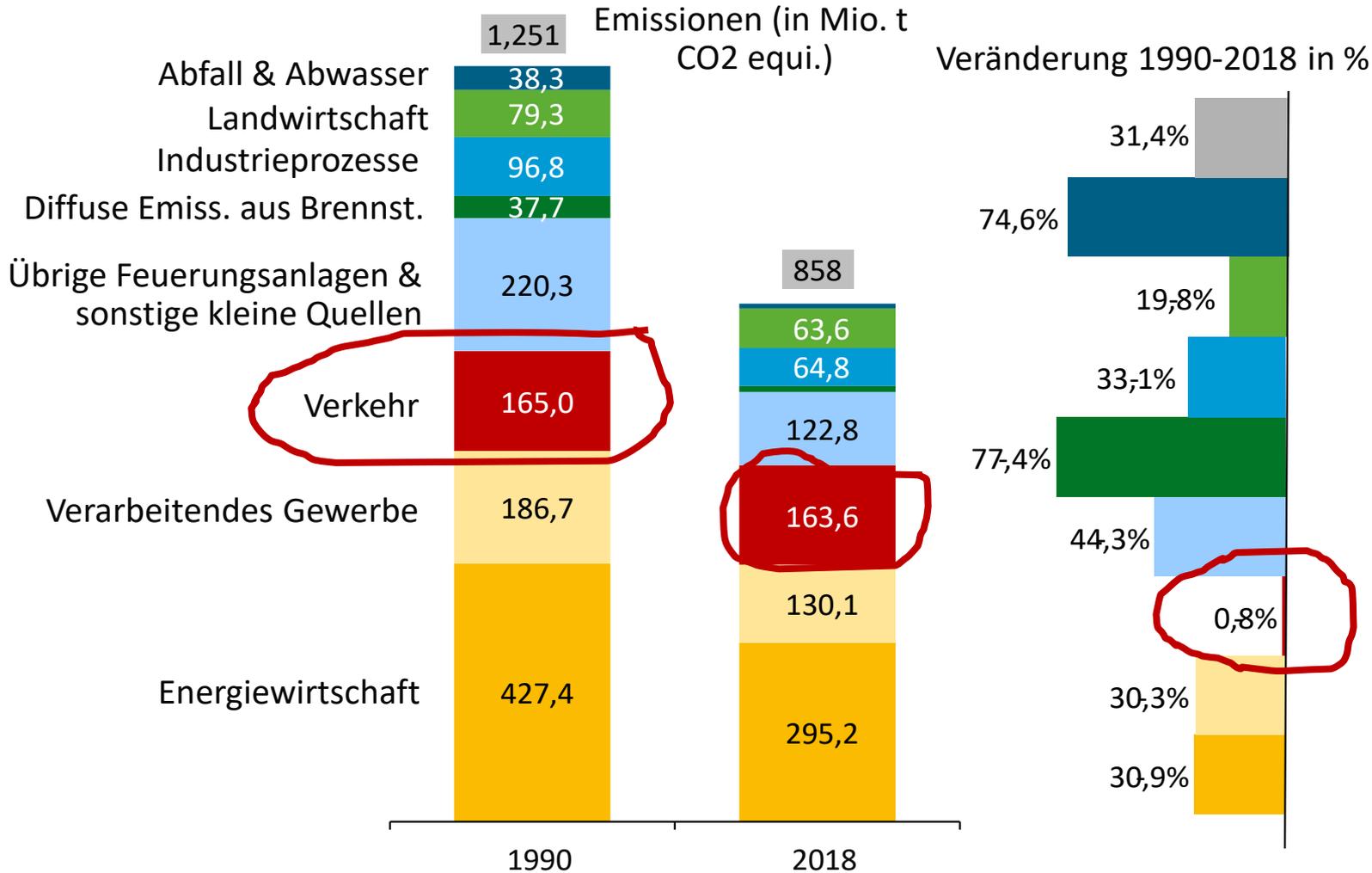


(Mobile) Arbeit und Verkehr

Dr. Uwe Kröcher

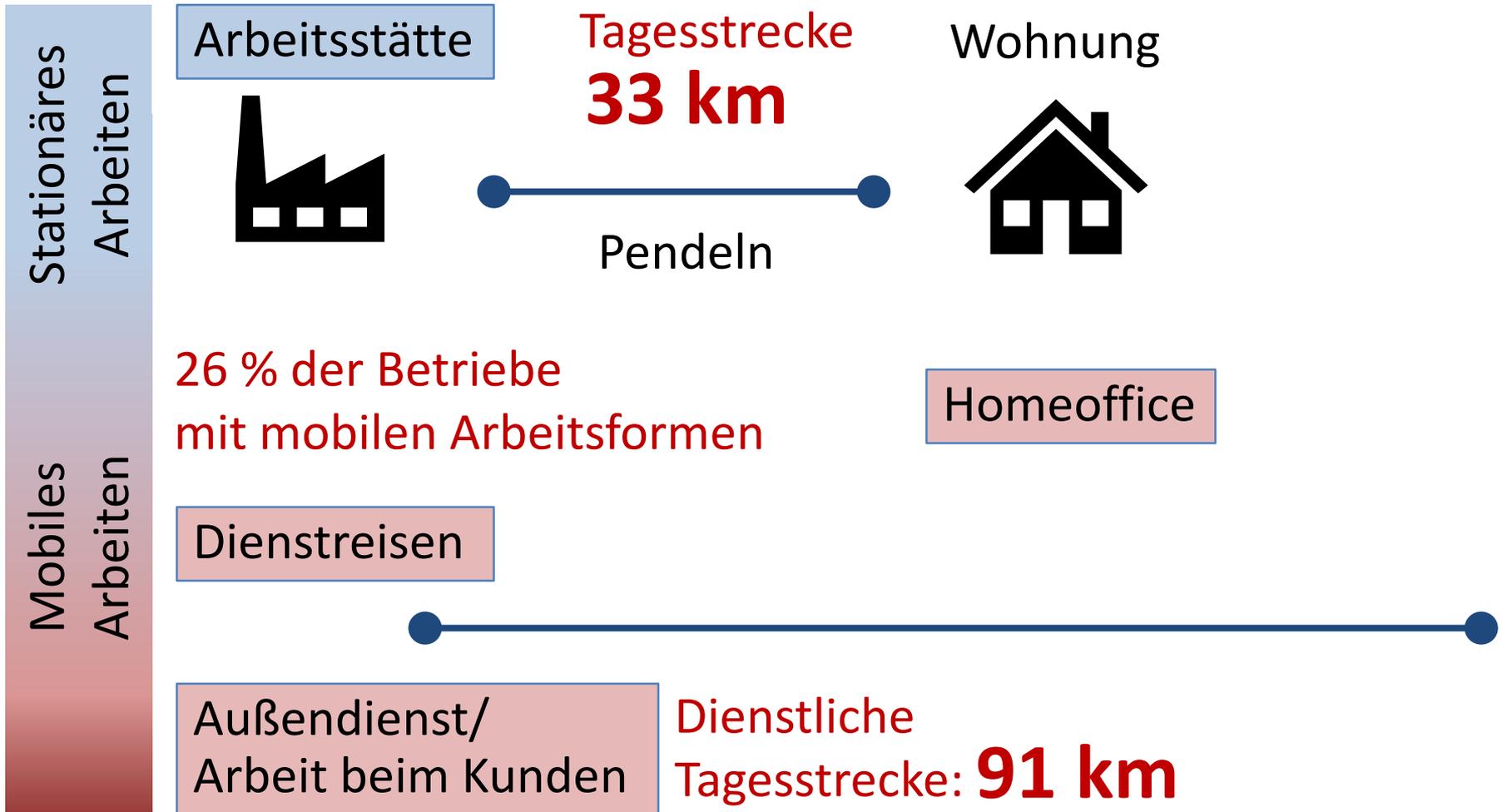
Kooperationsstelle Hochschule-Gewerkschaften
Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

Klimaschutz, Emissionen und Verkehr



Quelle: Umweltbundesamt: Nationales Treibhausgasinventar 2020, 12/2019, eigene Berechnungen

Arbeitsformen und Arbeitsbedingte Mobilität



Quelle der Daten: Betriebsquote: IAB-Betriebspanel 2018

Streckenangaben: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht 2019, S. 65

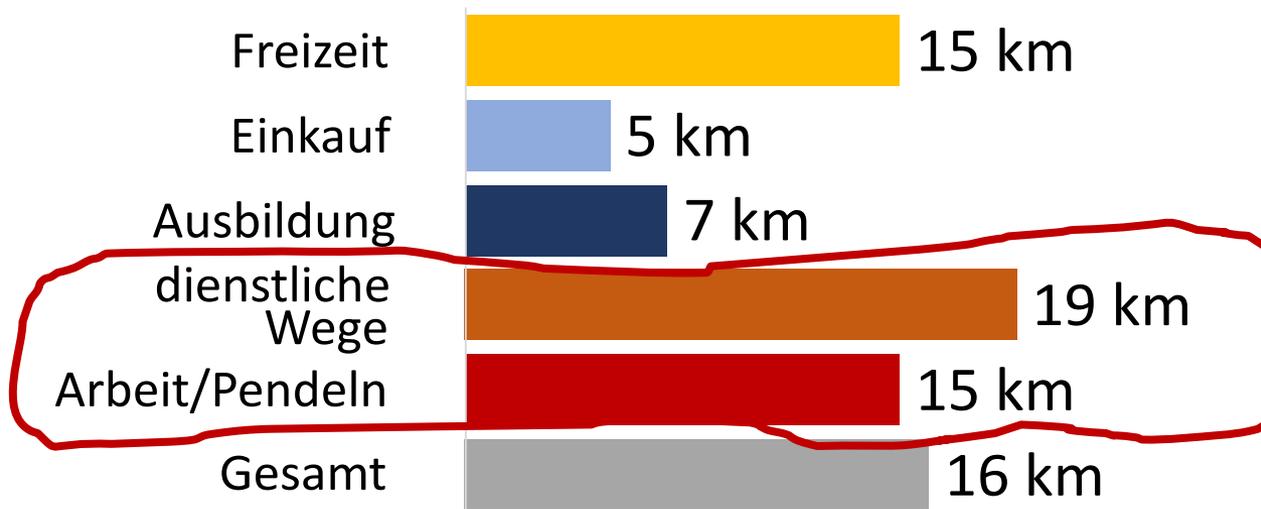
Räumliche Mobilität nimmt zu



Durchschnitt pro Tag

	Wegeanzahl		Wegstrecke		Zeitaufwand*	
	2002	2017	2002	2017	2002	2017
Alle Personen	3,3	3,1	33 km	39 km	72 Min.	80 Min.

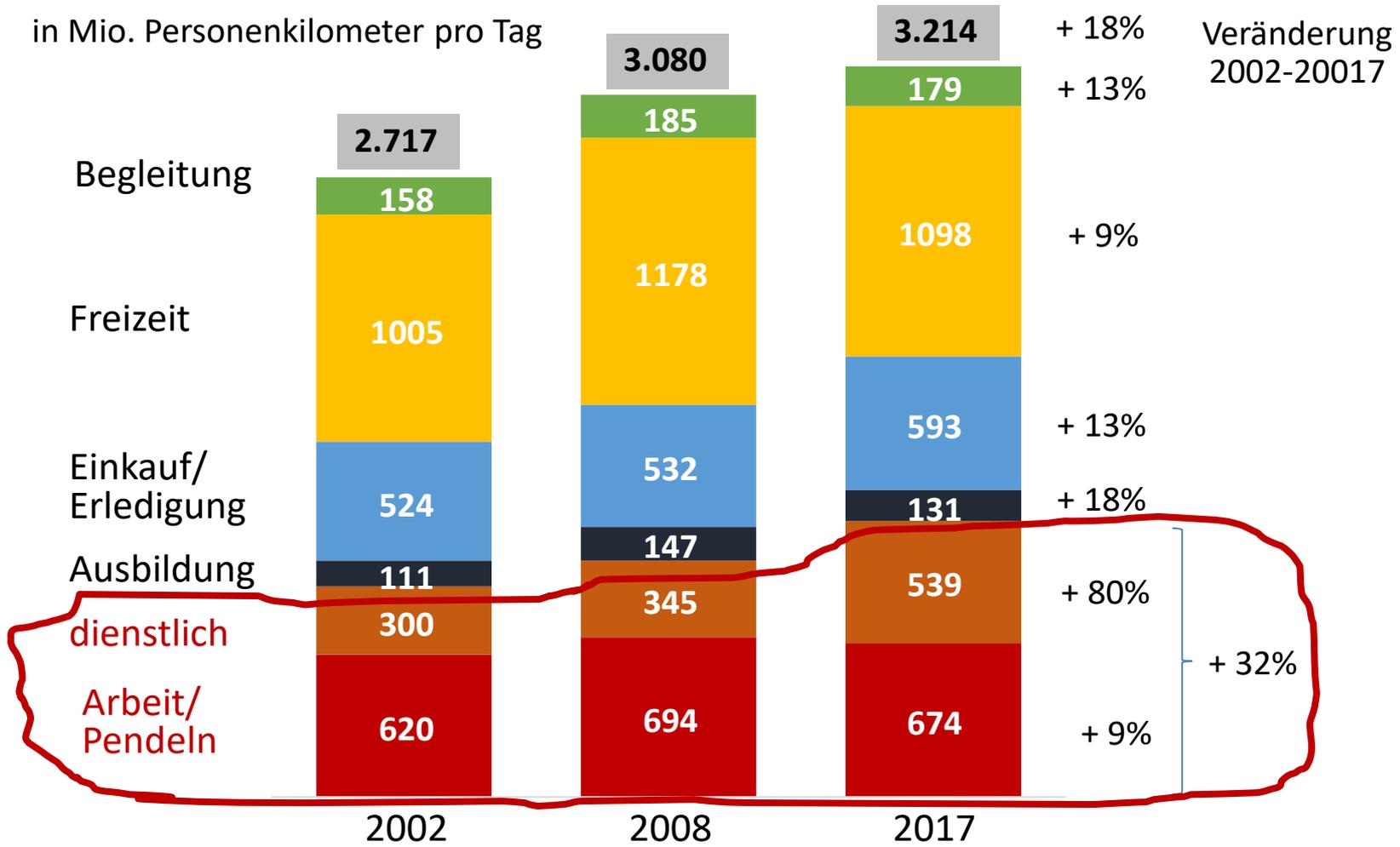
2017 Durchschnittliche Wegelänge (eines Weges!)



Entwicklung der Verkehrsleistung nach Wegezweck



in Mio. Personenkilometer pro Tag

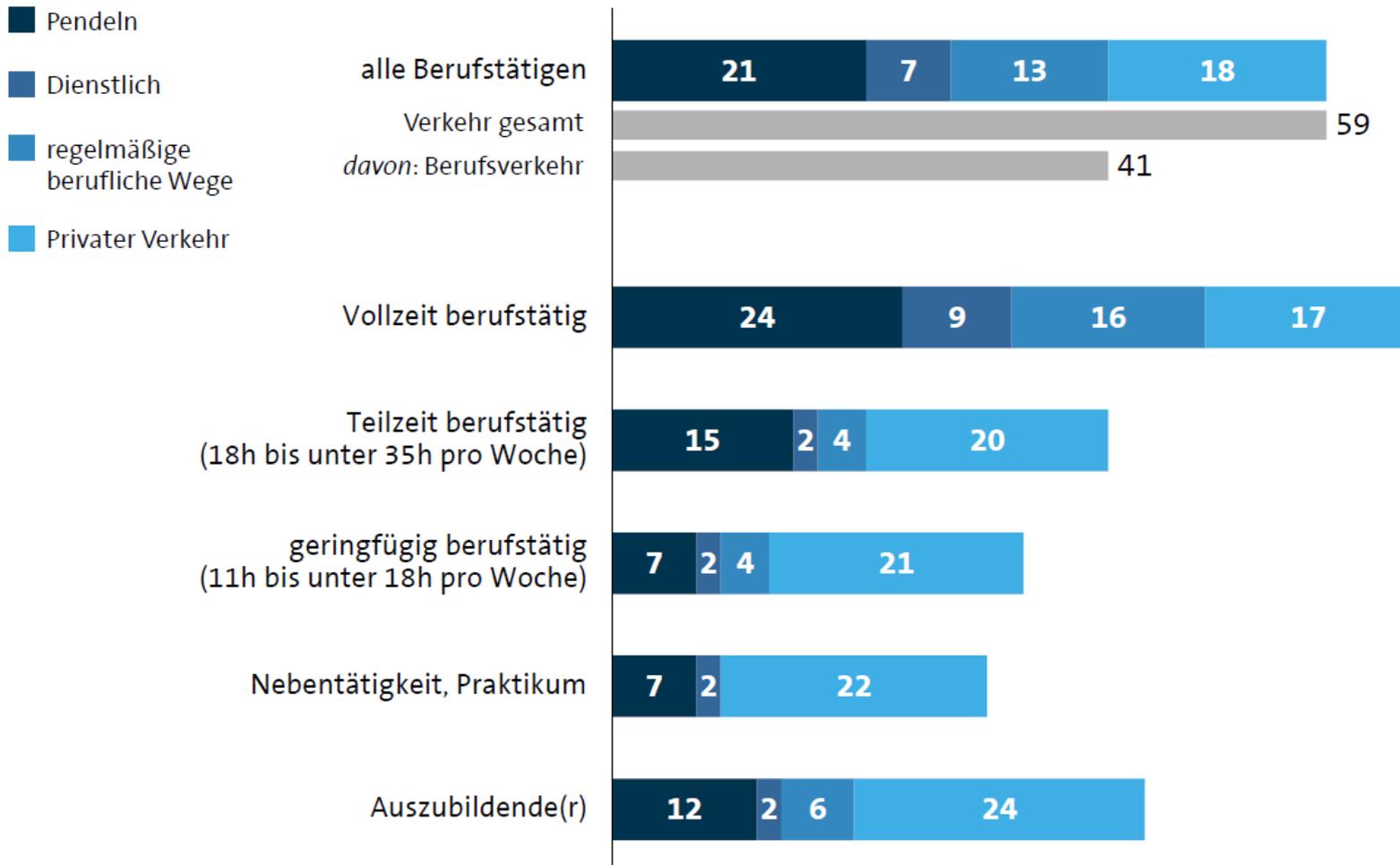


Quelle: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2019, S. 60, eigene Berechnungen

Mobilität Berufstätiger an Werktagen* 2017



in Kilometer pro Tag nach Wegezweck



Quelle: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht 2019, S. 104. *Montags bis Freitags

Verkehrsmittelnutzung von Vollerwerbstätigen 2017



Anteil der Wege nach Verkehrsmitteln in %



ÖV



MIV-Mitfahrer



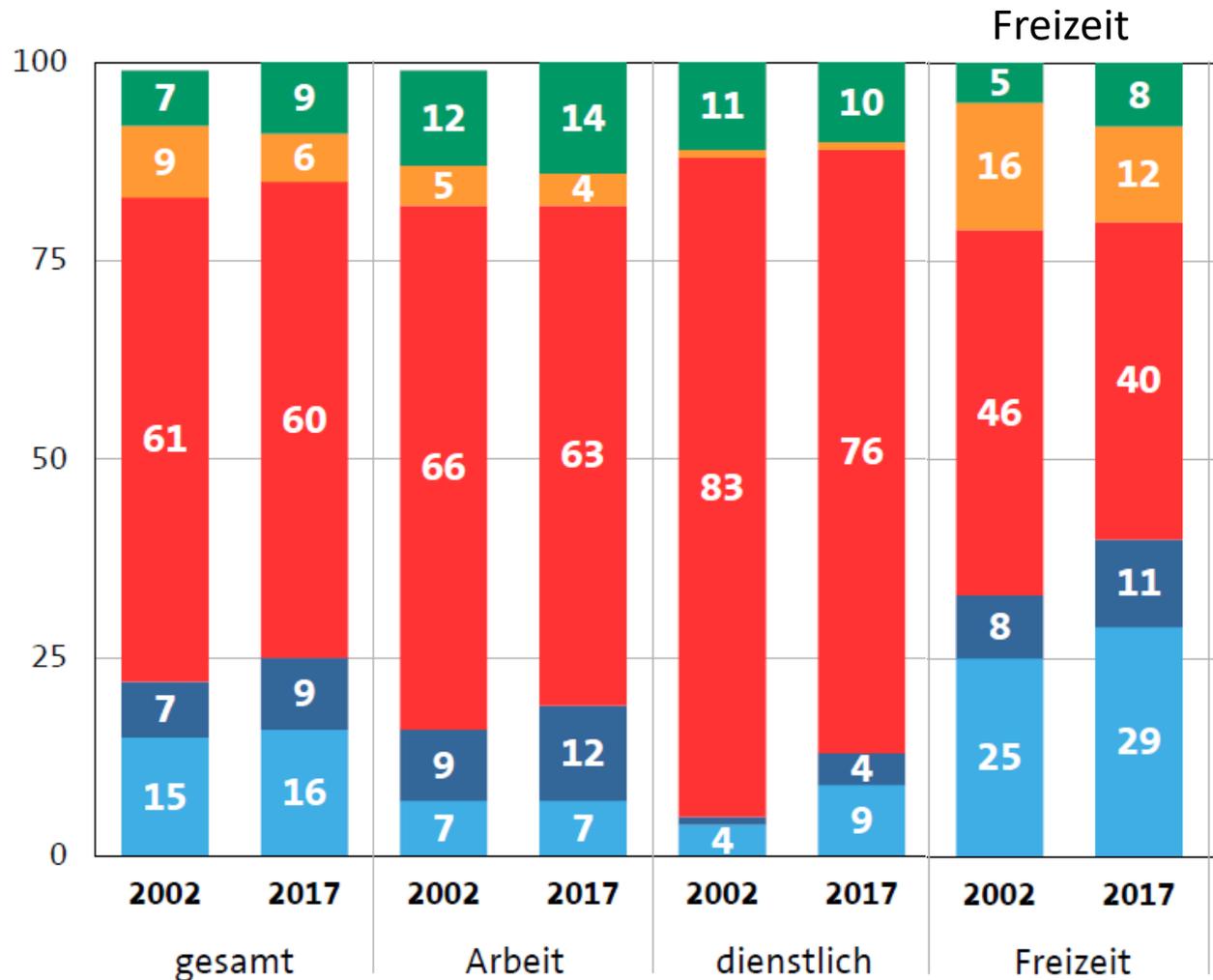
MIV-Fahrer



Fahrrad



Zu Fuß



Quelle: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2019, S. 66, eigene Berechnungen

Strukturmerkmale arbeitsbedingter Mobilität



Arbeitsbedingte Mobilität

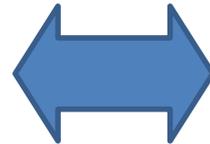
- nimmt zu mit dem ökonomischen Status/Bildungsstand
- ist bei Männern ausgeprägter als bei Frauen
- in Metropolen und Städten sind die Wegelängen und Tageswegstrecken kürzer als in ländlichen Räumen, aber
- dort sind die Wegezeiten länger als in ländlichen Räumen
- Mehrheit (?) nimmt Mobilität als zusätzliche Belastung wahr
- Minderheit (?) empfindet Mobilität als befreiend

Hintergrund für Zunahme (arbeitsbedingter) Mobilität



Verkehrliche, räumliche, soziale Faktoren

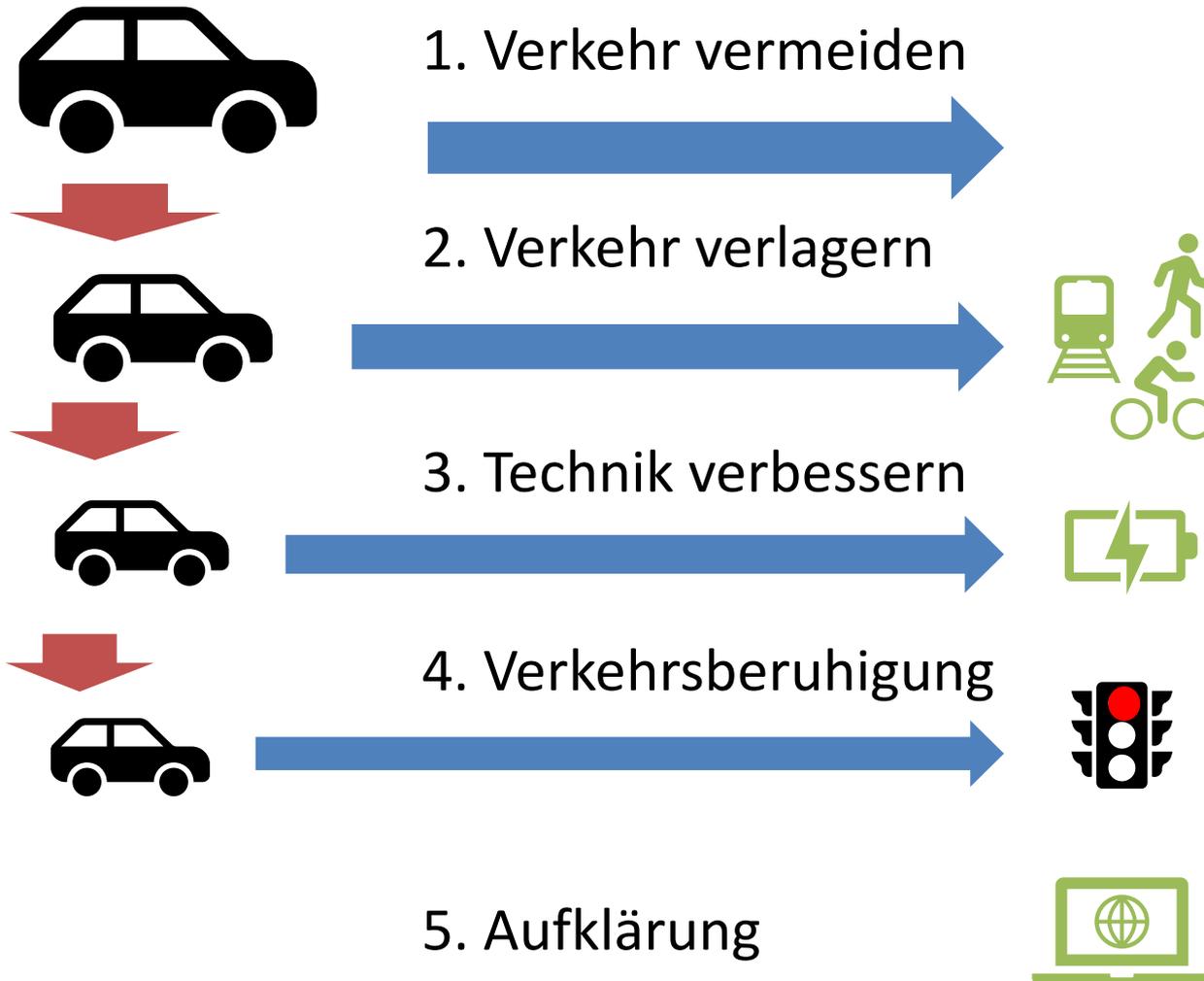
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur/ technische Beschleunigung im Bereich Transportwesen
- räumliche Zersiedelung der Wohnstandorte
- Trend zu kleineren Haushaltsgrößen, Zunahme Haushaltszahlen
- (Innovationen im Bereich IKT)



Ökonomische und arbeitsbezogene Faktoren

- Globalisierung
- Sektoraler Wandel hin zu mehr Dienstleistungen
- Zunahme prekärer Arbeitsverhältnisse
- Restrukturierungen
- Neue Management- und Organisationskonzepte
- (Arbeitszeitflexibilisierungen)

Prinzipien ökologischer Verkehrsgestaltung



- intermodale Angebote
- Sharing-Angebote

thesenartiges Fazit



1. Arbeitsbedingte Mobilität wird entscheidend mitgeprägt durch die Arbeitsgestaltung, hängt aber auch von anderen sozialen Bedingungen und individuellen Präferenzen ab.
2. Homeoffice und digitale Kommunikationsmöglichkeiten können eine Möglichkeit darstellen, Verkehr zu vermeiden (aber Achtung: Rebound-Effekte!).
3. Sowohl die Arbeitsgestaltung als auch verkehrspolitische Rahmensetzungen können dazu führen, Verkehr zu vermeiden und Mobilität nachhaltiger zu gestalten – betriebliche Handlungsmöglichkeiten sind zwar begrenzt, sie gibt es aber.

Schluss



Ran an die Debatte!