

ISOE-Materialien Soziale Ökologie **69**

Melina Stein, Luca Nitschke, Laura Trost, Jutta Deffner

„Das ist für mich so Pendelfreizeit“

Ergebnisse einer qualitativ-sozialwissenschaftlichen
Befragung zu Pendelpraktiken



ISOE-Materialien Soziale Ökologie, Nr. 69
ISSN 1614-8193

Die Reihe „ISOE-Materialien Soziale Ökologie“ setzt die Reihe
„Materialien Soziale Ökologie (MSÖ)“ (ISSN: 1617-3120) fort.

Melina Stein, Luca Nitschke, Laura Trost, Jutta Deffner

„Das ist für mich so Pendelfreizeit“

**Ergebnisse einer qualitativ-sozialwissenschaftlichen Befragung
zu Pendelpraktiken**

Herausgeber:
Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main



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

Titelbild: franz12 – stock.adobe.com

Frankfurt am Main, 2023

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

Forschungspartner

- ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main
- Technische Universität Dortmund, Fachgebiet für Stadt- und Regionalplanung, Dortmund
- ivm GmbH, Frankfurt am Main
- Hochschule RheinMain, Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen

Praxispartner

- Regionalverband FrankfurtRheinMain – Stabstelle Masterplan Mobilität
- Stadt Frankfurt am Main, Amt für Straßenbau und Erschließung, 66.25 Gesamtverkehrsplanung

Förderung

Das Forschungsprojekt „Pendellabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main“ wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Fördermaßnahme „MobilitätsZukunftsLabor2050“ des Förderschwerpunkts Sozial-ökologische Forschung gefördert (Förderkennzeichen: 01UV2084A).

Zitiervorschlag

Stein, Melina/Luca Nitschke/Laura Trost/Jutta Deffner (2022): „Das ist für mich so Pendelfreizeit“. Ergebnisse einer qualitativ-sozialwissenschaftlichen Befragung zu Pendelpraktiken. ISOE-Materialien Soziale Ökologie, 69. Frankfurt am Main

Dank

Wir bedanken uns herzlich bei den Interviewteilnehmenden für ihre Zeit und die spannenden Einblicke in ihre Pendelpraktiken.

Zu diesem Text

In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Interviewstudie im Projekt PendelLabor vorgestellt. Die qualitativen, leitfadengestützten Interviews wurden mit Pendelnden aus der Region Frankfurt Rhein-Main auf Grundlage eines praxistheoretischen Ansatzes durchgeführt. Eine relevante Grundlage dieser Erhebung ist eine ganzheitliche Sicht auf das Pendeln als Praktik. Pendeln ist nicht nur eine Bewegung von A nach B, sondern vielmehr eine Schnittstelle zwischen Arbeit und Privatleben. Der praxistheoretische Zugang erlaubt unter anderem tiefe Einblicke in die Verwobenheit von privaten Haushalts- und Versorgungspraktiken, Praktiken am Arbeitsplatz und den Pendelpraktiken selbst, aber auch der Bedeutung materieller Arrangements für das Pendeln. Mit dieser Interviewstudie können erste Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Faktoren die Stabilität von Pendelpraktiken bedingen, welche Pendelpraktiken nicht nachhaltig sind und welche Möglichkeiten und Potenziale zur Veränderung dieser Praktiken bestehen.

Schlagworte: Pendeln, Praxistheorie, Praktiken, nachhaltige Mobilität

About this text

This report presents the results of the interview study in the PendelLabor project. The qualitative, guided interviews were conducted with commuters from the Frankfurt Rhine-Main region based on a practice-theoretical approach. A relevant basis of this survey is a holistic view of commuting as a practice. Commuting is not just a movement from A to B, but rather a connection between work and private life. Among other things, the practice-theoretical approach allows for deep insights into the interconnectedness of private household and care practices, workplace practices, and commuting practices themselves, as well as the importance of material arrangements for commuting. This interview study can provide initial insights into what factors condition the stability of commuting practices, what commuting practices are not sustainable, and what opportunities and potentials exist for changing these practices.

Key words: commuting, practice theory, commuting practices, sustainable mobility

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis	6
1 Pendeln verstehen: Ansatz und Ziele des Projekts „Pendellabor“	7
2 Methodisches Vorgehen	10
2.1 Leitfadenentwicklung ausgehend von einer praxistheoretischen Herangehensweise ..	10
2.2 Quotierung und Rekrutierung	12
2.3 Durchführung und Auswertung der Interviews	13
3 Soziodemografische Charakterisierung der Interviewteilnehmenden	15
4 Themenspezifische Ergebnisse	20
4.1 Bedeutungen des Pendelns	20
4.1.1 Stress, Verlust von Lebensqualität und gesundheitliche Auswirkungen	20
4.1.2 Nutzbarkeit der Pendelzeit und Übergang zwischen Arbeit und Privatleben	22
4.1.3 „Pendeln gehört dazu“	23
4.1.4 Mobilitätsorientierungen beeinflussen Verkehrsmittelwahl	23
4.2 Kompetenzen: Strategien im Umgang mit Verspätungen und Staus	25
4.3 Materielle Arrangements: Mehr als nur Verkehrsinfrastruktur	27
4.3.1 „Zu viele Autos für zu wenig Asphalt“	27
4.3.2 Pendeln als soziale Interaktion	29
4.3.3 Die Parkplatzsituation als potenzieller Stressfaktor	30
4.3.4 Weitere materielle Arrangements	31
4.4 Pendeln im Praktikennetzwerk: Einbettung in Arbeit, Haushalt und Alltag	32
4.4.1 Praktiken am Arbeitsplatz	32
4.4.2 Praktiken im Haushalt und zur Versorgung	33
4.4.3 Praktiken beim Pendeln	35
4.5 Zur Dynamik von Pendelpraktiken	39
4.5.1 Pendelbiografie: Pendelerfahrung und Wohnstandort	39
4.5.2 Erfahrungen mit und Veränderungen durch Corona	41
4.6 Alternativen und Zukunftswünsche	42
5 Vertiefungsstudie: Stabilität und Dynamiken bei Autopendlerinnen und -pendlern	45
5.1 Methodenentwicklung und Auswahl der Interviewpartner*innen	45
5.2 Ergebnisse der Vertiefungsphase: Das Praktikennetzwerk	47
5.3 Ergebnisse der Vertiefungsphase: Veränderung des Praktikennetzwerks durch das eingebraachte Szenario	49

6	Segmente von Pendelpraktiken	53
6.1	Alltagsjonglieren	54
6.2	Am Limit	56
6.3	Nutzen ziehen	57
6.4	Hinnehmen	59
6.5	Positionierung der Pendelsegmente	62
7	Fazit	63
7.1	Methodenreflexion	63
7.2	Stabilität von Pendelpraktiken	63
7.3	Ausprägungen der Nicht-Nachhaltigkeit von Pendelpraktiken	65
7.4	Folgerungen zu Veränderungsdynamiken	66
	Literaturverzeichnis	68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Karte der Untersuchungsregion im Projekt „Pendellabor“	10
Abbildung 2:	Autobesitz auf Haushaltsebene und ÖV-Zeitkartenbesitz auf individueller Ebene unter den Interviewpartner*innen	16
Abbildung 3:	Wohnorte der Interviewpartner*innen nach den Raumtypen der RegioStar-Klassifizierung	17
Abbildung 4:	Häufigkeit der Pendeldistanzen aufgeteilt nach dem höchsten Bildungsabschluss	17
Abbildung 5:	Pendeldistanz nach Altersgruppen	18
Abbildung 6:	Pendeldistanz nach Geschlecht	18
Abbildung 7:	Aufteilung der Haushaltstypen nach Alter und Geschlecht	19
Abbildung 8:	Elemente des Pendelns vor der Fahrt bei allen Interviewpartner*innen	47
Abbildung 9:	Elemente des Pendelns beim Hinweg aller Interviewpartner*innen	48
Abbildung 10:	Elemente des Pendelns auf dem Rückweg und der Zeit danach zu Hause aller Interviewpartner*innen	49
Abbildung 11:	Elemente des Pendelns bei der Vorbereitung aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter Szenariobedingungen	50
Abbildung 12:	Elemente des Pendelns auf dem Hinweg aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter den Szenariobedingungen	51
Abbildung 13:	Elemente des Pendelns auf dem Rückweg aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter den Szenariobedingungen	52
Abbildung 14:	Positionierung der Segmente verschiedener Pendelpraktiken	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Praxistheoretische Konzepte und deren empirische Umsetzung zur Erforschung von Pendelpraktiken.	11
Tabelle 2:	Soziodemografische Merkmale der Interviewpartner*innen inkl. der angestrebten Quotierung.	15
Tabelle 3:	Merkmale der Pendelmobilität der Interviewpartner*innen	16
Tabelle 4:	Übersicht über die vier Segmente von Pendelpraktiken und die jeweilige Ausprägung der segmentbildenden Variablen	53

1 Pendeln verstehen: Ansatz und Ziele des Projekts „Pendellabor“

Die Zahl der Pendler*innen in Deutschland wuchs in den letzten Jahren stetig – auch im Rhein-Main-Gebiet. Dies prägt nicht nur das Verkehrsgeschehen, sondern hat weitreichende Auswirkungen auf die Pendler*innen selbst, die Ein- und Auspendlerkommunen sowie die lokale und globale Umwelt. Vor diesem Hintergrund untersucht ein Team aus Wissenschaftler*innen und Praxisakteuren im BMBF-geförderten, transdisziplinären Forschungsvorhaben „Pendellabor“ am Beispiel der Rhein-Main-Region, wie Pendelmobilität nachhaltiger werden und die Veränderung des Pendelverkehrs einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann.

Projektziel ist es, neue Handlungsoptionen für die Veränderung von Pendelmobilität zu finden, diese mit Akteuren aus der Region weiterzuentwickeln und ausgewählte Optionen zu erproben. Im Projekt „Pendellabor“ soll über bisher bestehende Ansätze zur Veränderung der Pendelmobilität hinausgegangen werden, indem

1. ein besseres Verständnis von Pendel- und Planungspraktiken erarbeitet und somit Wissen darüber erlangt wird, wie nachhaltige Stadt-Umland-Mobilität gefördert werden kann;
2. neue, bedürfnisorientierte Ideen für Maßnahmen zur Veränderung des Pendelns entwickelt werden;
3. ein Beitrag zu einem geteilten Problemverständnis der Akteure im Untersuchungsraum geleistet wird.

Für das Vorhaben relevant sind deshalb drei Akteursebenen: die der Pendler*innen, die der Arbeitgeber und die der Kommunen, in denen die Pendler*innen wohnen oder arbeiten.

Für die Entwicklung neuer Ansatzpunkte für eine nachhaltige Gestaltung des Pendelns ist die sozialemprirische Untersuchung von Pendelpraktiken ein wichtiger Bestandteil des Projekts. Eine relevante Grundlage dieser Erhebung und der Projektarbeit ist eine ganzheitliche Sichtweise auf das Pendeln. Pendeln ist mehr als eine Bewegung von A nach B. Vielmehr ist Pendeln – insbesondere mit Blick auf die starken Veränderungen von Arbeitswelt und privatem Alltag – auch als eine Schnittstelle zwischen Arbeit und Privatleben zu verstehen. In diesem Sinne lässt sich Pendeln als räumlicher und/oder zeitlicher Übergang zwischen Privatsphäre und Berufssphäre beschreiben (Nitschke et al. 2022).

Diese Arbeitsdefinition erweitert den Blick auf Dimensionen des Pendelns über Standorte und Verkehrsmittel hinaus. Pendeln wird damit auch als eine räumlich-zeitliche Beziehung verstanden, die die Verbindung von Privatleben und Erwerbsarbeit überhaupt erst ermöglicht. Dadurch werden der Kontext und die Bedingungen des Pendelns betont, unter anderem die Bedürfnisse, die Pendeln erfüllt, Siedlungsstrukturen und deren Planung, die Entwicklung technischer und sozialer Infrastrukturen, die Arrangements innerhalb der Privat- und Berufssphäre, individuelle Handlungsorientierungen, aber auch übergreifende gesellschaftliche sowie anthropogene Umweltveränderungen. Pendeln kann deshalb weder als ausschließlich individuelle Entscheidung noch als un-

mittelbare Folge räumlicher Gegebenheiten verstanden werden. Vielmehr legt die Arbeitsdefinition im Projekt nahe, dass Pendeln in einem Geflecht aus gesellschaftlichen und materiellen Arrangements kontinuierlich hervorgebracht wird und selbst zur Aufrechterhaltung dieser Arrangements beiträgt. Bislang wurde Pendelmobilität meist nur als Teil des Verkehrsverhaltens untersucht. Das skizzierte Verständnis von Pendeln als Übergang zwischen Privat- und Berufssphäre und damit verbundenen gesellschaftlichen und materiellen Arrangements soll neue Wege aufzeigen, wie die Ursachen von unverträglichen Pendelpraktiken verändert werden können.

Auf Grundlage dieser Analyse wird Pendeln im Projekt insgesamt und in der sozial-empirischen Erhebung im Speziellen aus einer praxistheoretischen Perspektive als Alltagspraktik¹ betrachtet. Die Praxistheorie konzipiert Materialität als Teil von Handlungen bzw. Aktivitäten (Hui/Schatzki/Shove 2017; Reckwitz 2002; Shove/Pantzar/Watson 2012). Dies erlaubt die integrierte Betrachtung von kulturell-symbolischen (z.B. Haushaltskonstellationen und Unternehmenskultur) und stofflich-materiellen (z.B. Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsstruktur) Dimensionen. Gesellschaft wird hierbei als ein Netzwerk aus Praktiken und Materialitäten verstanden (Schatzki 2019). Dies betont die Beziehung einzelner Praktiken mit anderen Praktiken sowie deren Einbettung in und Herstellung durch ein Geflecht aus Praktiken und Materialitäten.

Pendeln bezeichnet folglich verschiedenste Praktiken, die den Übergang zwischen Privat- und Berufssphäre herstellen und innerhalb eines Netzwerks von Praktiken und Materialitäten situiert sind. Hierbei wird explizit über die Betrachtung des Pendelverkehrs hinausgegangen und eine enge Verschränkung mit der Alltags- und Arbeitsorganisation vorausgesetzt. Pendelpraktiken als wiederkehrende und wiedererkennbare gesellschaftlich geteilte Handlungsmuster zeichnen sich zum einen durch unterschiedliche Häufigkeit, Entfernung, Dauer und Verkehrsmittel aus, aber auch dahingehend, ob der Übergang auf einer virtuellen oder physischen Raumüberwindung basiert, welche Aspekte der Privat- und Berufssphäre beim Pendeln in Beziehung treten und wie der Pendelweg als Übergang zwischen Privatsphäre und Berufssphäre, zum Beispiel in Form von Wegeketten, ausgestaltet ist.

Zudem werden im Projekt „Pendellabor“ Zusammenhänge von Pendelpraktiken mit anderen Praktiken untersucht, wie denjenigen der Erwerbsarbeit, der Ausbildung oder der Privatsphäre, sowie mit den räumlichen und materiellen Gegebenheiten, die ihrerseits durch weitere Praktiken, wie die der räumlichen Planung, beeinflusst sind. Damit werden die haushaltsbezogenen, individuellen, tätigkeitsspezifischen, betrieblichen sowie siedlungs- und raumstrukturellen Voraussetzungen von Pendeln in die Betrachtung und Erarbeitung von Gestaltungsmöglichkeiten miteinbezogen.

Insgesamt können Pendelpraktiken als sozial und ökologisch unverträglich betrachtet werden (Augustijn 2018; Rüger/Sander/Skora 2018; Schelewsky/Follmer/Dickmann 2020; VCÖ 2020). Im Fokus des Projekts stehen die Möglichkeiten zur Veränderung

¹ Alltagspraktiken werden hier verstanden als habitualisierte und gesellschaftlich verbreitete Verhaltensmuster, in denen soziokulturell-symbolische Elemente (Orientierungen, Wissensformen, Bedeutungen) mit materiell-stofflichen Elementen (Versorgungssysteme und Infrastrukturen sowie deren Auswirkungen auf die Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen) verknüpft sind. Für eine weiterführende Auseinandersetzung mit praxistheoretischen Ansätzen siehe Reckwitz (2002).

von unverträglichen Pendelpraktiken. Dies sind vor allem Pendelpraktiken, die aufgrund ihrer Situierung im Geflecht aus gesellschaftlichen und materiellen Arrangements auf sozial und/oder ökologisch unverträgliche Art und Weise ausgeübt werden. Mit der sozioempirischen Erhebung wurden drei Ziele verfolgt:

1. Stabilität der Organisation des Pendelns und Verkehrsmittelwahl verstehen und Faktoren erarbeiten, die die Routinen stabilisieren
2. Ausprägungen der Nicht-Nachhaltigkeit des Pendelns explorieren
3. Möglichkeiten und Potenziale der Veränderung der Pendelpraktiken identifizieren.

Ein wesentliches Ziel des Forschungsvorhabens ist somit, Pendeln ausgehend von den oben kurz dargestellten Wirkzusammenhängen in seiner Komplexität und Veränderbarkeit zu begreifen und daraus Gestaltungsoptionen für eine nachhaltige Stadt-Umland-Mobilität am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main zu entwickeln. Hierfür ist die sozioempirische Untersuchung von Pendelpraktiken ein wichtiger Baustein, weshalb im Rahmen des Projekts Pendelpraktiken sowohl qualitativ als auch quantitativ untersucht werden. In diesem Bericht werden die Ergebnisse der qualitativen Erhebung mittels Interviews ausführlich dargestellt.

Im Ergebnis ist eine Segmentierung von Pendelpraktiken entstanden. Die Segmente differenzieren sich durch jeweils unterschiedlich starke Einflüsse der Teilaspekte von Pendelpraktiken. Dies dient nicht nur dem besseren Verständnis verschiedener Pendelpraktiken, sondern ermöglicht auch Ansatzpunkte für Veränderungsmöglichkeiten der jeweiligen Praktiken und eröffnet somit neue Handlungsmöglichkeiten zur nachhaltigen Gestaltung von Pendeln.

In den folgenden Kapiteln wird zunächst das methodische Vorgehen erläutert (2) und die Zusammensetzung des Interviewsamples präsentiert (3). Im Anschluss werden die deskriptiven Ergebnisse ausführlich dargestellt (4) und vertieft Praktiken des Pendelns mit dem Auto und deren Veränderungsdynamiken in den Blick genommen (5). Darauf aufbauend werden die erarbeitete Segmentierung vorgestellt (6) sowie erste Folgerungen für Veränderungsdynamiken abgeleitet (7).

2 Methodisches Vorgehen

Die qualitativ-sozialempirische Erhebung bestand aus zwei aufeinander aufbauenden Interviewserien. Die Haupterhebung umfasste die Durchführung von 45 leitfadengestützten Interviews mit Pendler*innen, die in der Untersuchungsregion leben und arbeiten (Abbildung 1).



Abbildung 1: Karte der Untersuchungsregion im Projekt „PendelLabor“. Darstellung: ivm GmbH.

In der Vertiefungsbefragung wurden zehn ausgewählte Pendler*innen mittels einer interaktiven Methode ein zweites Mal interviewt (siehe Kap. 5).

Dem oben grob beschriebenen praxistheoretischen Ansatz folgend stehen nicht die Individuen im Mittelpunkt der Erhebung, sondern ihre ausgeübten Praktiken und deren Kontext. Dies hatte weitreichende Auswirkungen auf die Konzeption und Durchführung der sozialempirischen Erhebung in beiden Serien, die im Folgenden näher erläutert werden.

2.1 Leitfadenentwicklung ausgehend von einer praxistheoretischen Herangehensweise

Das Ziel der sozialempirischen Erhebung war es zunächst, die Komplexität und im weiteren Verlauf die Stabilität von (nicht nachhaltigen) Pendelpraktiken zu verstehen, um davon Potenziale und Kontextbedingungen einer Veränderung dieser Praktiken abzuleiten. Der Interviewleitfaden orientiert sich dabei an den theoretischen Kategorien der Praxistheorie. Als Grundlage der Operationalisierung wurde die Arbeit von Heisserer und Rau (2017) verwendet, die sich auf das Praktikenkonzept nach Schatzki stützt (Schatzki 2002). Hiervon wurden insbesondere ein weites Verständnis von Materialität

im Sinne materieller Arrangements sowie der Einbezug des Praktikennetzwerks übernommen. Darüber hinaus spielten in der Ausgestaltung des Leitfadens die Praxiselemente nach Shove et al. (2012) „Bedeutung“, „Kompetenzen“ und „Materialitäten“ eine wichtige Rolle. Die Operationalisierung dieser Elemente im Interviewleitfaden ermöglichte eine an den praxissoziologischen Ansätzen orientierte Erhebung von Pendelpraktiken (Tabelle 1).

Tabelle 1: Praxistheoretische Konzepte und deren empirische Umsetzung zur Erforschung von Pendelpraktiken.

Praxistheoretischer Zugang	Ziel/Erkenntnisgewinn	Beispielfragen
Bedeutung	Einblicke in unterschiedliche Einstellungen gegenüber dem Pendeln, die Identifizierung von Vor- und Nachteilen des Pendelns sowie Vor- und Nachteile des Pendelns mit einem bestimmten Verkehrsmittel. Beinhaltet auch allgemeinere Orientierungen und Motivationen in Bezug zu Mobilität.	Pendeln Sie eher gern/eher ungern? Wie empfinden Sie die Zeit, die Sie mit Pendeln verbringen?
Kompetenzen	Kenntnisse, Fähigkeiten und Strategien, die innerhalb einer Pendelpraktik eine Rolle spielen und mit ihr in Zusammenhang stehen.	Was machen Sie auf der Fahrt? Wie reagieren Sie auf Staus und Verzögerungen?
Materielle Arrangements	Untersuchung der engen Verbundenheit und hohen Relevanz materieller Arrangements für die Pendelpraktik: Rolle der Verkehrssituation, Verkehrsinfrastruktur, anderer Verkehrsteilnehmenden, Erreichbarkeiten und Parkplatzverfügbarkeiten.	Gibt es schwierige oder nervige Stellen auf Ihrem Arbeitsweg? Wie nehmen Sie andere Verkehrsteilnehmende wahr?
Praktikennetzwerk	Untersuchung weiterer Alltagspraktiken sowie Praktiken am Arbeitsplatz und im Haushalt, die mit der Pendelpraktik verwoben sind. Tätigkeiten und Aktivitäten, die vor, während und nach der Pendelpraktik durchgeführt werden.	Inwiefern hat der Weg zur Arbeit bei der Wahl Ihres Wohnorts eine Rolle gespielt? Können Sie mir Situationen schildern, bei denen Mobilität bzw. Pendeln ein Thema bei Ihrer Arbeit ist? Was machen Sie vor/nach dem Pendelweg?
Dynamik von Pendelpraktiken	Veränderungen der Pendelpraktik im Zuge der Corona-Pandemie sowie der allgemeinen Pendelbiografie, inklusive der Erfassung von Wohnstandortwahl und der Stabilität von Pendelpraktiken.	Können Sie mir möglichst detailliert beschreiben, wie sich ihr Pendeln durch die Corona-Pandemie verändert hat? Was wünschen Sie sich für Ihr Pendeln bis ins Jahr 2030?

Die leitfadengestützten und fokussierten Interviews waren einerseits erzählgenerierend gestaltet, andererseits zeitchronologisch aufgebaut. Das heißt, die Befragten wurden gebeten, ihren Alltag genau zu beschreiben, angefangen mit dem Aufstehen und Fertigmachen über den Hinweg und das Ankommen am Arbeitsplatz bis hin zum Rückweg und dem Ankommen zu Hause. Eine weitere wichtige Funktion der Interviews war die Identifizierung unterschiedlicher Erfahrungen während der Corona-Pandemie mit Bezug zu Pendelpraktiken. Das Interview war dementsprechend in Fragen zum Pendeln vor und während der Corona-Pandemie strukturiert. Von Pendelpraktiken als zentralem Untersuchungsgegenstand ausgehend wurde somit der Kontext der Pendelpraktiken und das Netzwerk der mit dem Pendeln zusammenhängenden Praktiken erhoben. Der Leitfaden war in fünf Themenblöcke aufgeteilt:

1. Praktik des Pendelns vor Corona (darin: Bedeutung, Kompetenzen, materielle Arrangements)
2. Praktik des Pendelns während Corona (darin: Bedeutung, Kompetenzen, materielle Arrangements, veränderte Alltagsorganisation durch Arbeit im Homeoffice)
3. Pendelbiografie: Routinenbeginn und Normalitätsverständnis (darin: Regelungen mit Pendelbezug am Arbeitsplatz, Pendeln als Thema am Arbeitsplatz, im Freundeskreis und im Haushalt)
4. Alternativszenario: Wünsche und Ideen zum Pendeln im Jahr 2030
5. Mobilitätsausstattung und -orientierung

2.2 Quotierung und Rekrutierung

Vor der Interviewstudie fand eine ausführliche Sichtung wissenschaftlicher Literatur zu Ausprägungen und Wirkungen des Pendelns sowie zur Charakteristika von Pendler*innen statt (Nitschke et al. 2022). Hieraus ergaben sich einige zentrale Erkenntnisse für die Rekrutierung von Interviewpartner*innen, um belastete Gruppen, komplexe Pendelwege und besonders unverträgliches Pendeln fokussiert in den Blick zu nehmen:

- Pendler*innen mit Kindern haben häufig längere Pendelwege als andere Pendelnde mit vergleichbaren soziodemografischen Merkmalen (Chidambaram/Scheiner 2020). Darüber hinaus hat die Verteilung von Sorgearbeit innerhalb von Familien einen großen Einfluss auf die Wirkungen des Pendelns. Pendeln stellt entsprechend für Familien mit kleinen Kindern und insbesondere für Frauen eine besondere Belastung dar und erfordert meist komplexere Pendelwege aufgrund von Begleitwegen von Kindern (Augustijn 2018; Stenpaß/Kley 2020). Ebenfalls erfordern die Komplexität und Dichte des Alltags häufig die Nutzung des Autos. Deshalb wurde angestrebt, dass Mehrpersonenhaushalte insgesamt, aber vor allem Paare mit kleinen Kindern und Alleinerziehende in der Befragung überrepräsentiert sind.
- Pendelnde, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad pendeln, sind im Schnitt kaum durch ihren Pendelweg beeinträchtigt und sind auch kaum für negative Umweltwirkungen verantwortlich (Schelewsky/Follmer/Dickmann 2020). Deshalb wurden Personen, die ihren Arbeitsweg zu Fuß zurücklegen, nicht in der Befragung berücksichtigt. Fahrradfahrende sind stark unterrepräsentiert. Dafür sind sogenannte Kombiniierer, also Pendelnde, die ihren Arbeitsweg inter- oder multimodal zurücklegen, überrepräsentiert, da ihre Pendelwege eine hohe Komplexität aufweisen und damit besondere Hinweise für Pendelpraktiken geben können.

- Insgesamt nehmen die Belastungen und negativen Wirkungen des Pendelns mit steigender Pendeldistanz zu. Deshalb sollten Pendler*innen mit 16 und mehr Kilometern einfacher Pendelentfernung vermehrt interviewt werden und damit ein Fokus auf Pendelwege über der durchschnittlichen Pendelentfernung von 10,5 km (Dauth/Haller 2018) bzw. 16 km (Nobis/Kuhnimhof 2018) gelegt werden.
- Aus der Literatur zu Pendeln geht weiterhin hervor, dass hohe Bildungsabschlüsse mit längeren Pendeldistanzen einhergehen, weshalb diese in der Interviewstudie stärker vertreten sein sollten (Dauth/Haller 2018; Steinmann et al. 2018). Darüber hinaus sollten aber auch niedrige Bildungsabschlüsse repräsentiert sein, da hier vermutet wird, dass diese Pendelnden wenig Gestaltungsmöglichkeiten haben, da sie häufig Arbeiten nachgehen, die arbeitsortgebunden sind und keine zeitliche Flexibilität zulassen.
- Das Pendeln mit dem Auto als die am weitesten verbreitete und am ökologisch unverträglichste Form zu pendeln stellte einen weiteren Fokus der Quotierung dar (Büttner/Breitkreuz 2020; Schelewsky/Follmer/Dickmann 2020).

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde ein Quotierungsplan mit Merkmalen aufgestellt, die die Interviewpartner*innen erfüllen sollten (Tabelle 2 und 3 sowie Abbildung 3). Die Rekrutierung fand durch ein Marktforschungsstudio auf Grundlage der Quotierung statt.

2.3 Durchführung und Auswertung der Interviews

Vor Start der Studie wurde die konzipierte Erhebung von einer internen Ethikkommission begutachtet und akzeptiert. Alle Interviewpartner*innen wurden vor Beginn des Interviews darüber informiert, wie ihre Daten im Rahmen des Projektes genutzt und verarbeitet werden und mussten ihre Einwilligung zur Erhebung und Verarbeitung ihrer Daten geben. Diese Einverständniserklärung wurde schriftlich dokumentiert. Die Interviewteilnehmer*innen erhielten eine Aufwandsentschädigung.

Die Interviews wurden, nach Präferenz der Interviewpartner*innen, per Telefon oder Videokonferenz zwischen Mitte Juni und Ende Juli 2021 durchgeführt und per Audio- oder Videomitschnitt aufgezeichnet. Zur weiteren Auswertung wurden alle Interviews durch externe Dienstleister*innen transkribiert. Die Auswertung der Interviews erfolgte mittels einer an der Praxistheorie angelehnten Codierung anhand vordefinierter Codes in Anlehnung an die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2010). Der Codebaum bestand aus sieben Kategorien:

1. Lebensweltlicher Hintergrund
2. Hintergrundinformationen zum Pendeln (vor Corona)
3. Bedeutungen des Pendelns
4. Kompetenzen
5. Materielle Arrangements
6. Praktikennetzwerk
7. Dynamik von Praktiken.

Zur Codierung wurde die Software MAXQDA verwendet. Die Kategorien dienten in der weiteren Auswertung zum einen der Strukturierung der deskriptiven Auswertung (Kapitel 4). Zum anderen wurden aus den Kategorien 3 bis 7 die Variablen für die Bildung der Pendelsegmente abgeleitet.

Die Segmentierung wurde manuell durchgeführt. Zunächst wurden die Kategorien 3, 5 und 6 als segmentbildende Variable bestimmt. Die übrigen Kategorien sind segmentbeschreibende Variablen. Durch die Suche nach Ähnlichkeiten, Parallelen und Differenzen zwischen den Interviews und zwischen diesen drei Kategorien wurden die Segmente gebildet.

3 Soziodemografische Charakterisierung der Interviewteilnehmenden

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die soziodemografischen Merkmale des Interviewsamples. Mit Ausnahme der Untererfassung von einkommensschwachen Haushalten wurde die angestrebte Quotierung erreicht.

*Tabelle 2: Soziodemografische Merkmale der Interviewpartner*innen inklusive der angestrebten Quotierung.*

Merkmal	Ausprägung	Angestrebte Quotierung	Realisierte Anzahl
Alter	18–30 Jahre	8–10	10
	31–45 Jahre	25–29	25
	46–55 Jahre	8–10	10
Geschlecht	weiblich	21–23	22
	männlich	21–23	23
Haushaltstyp	Paar ohne Kinder	8–10	9
	Single	7–9	8
	Paar mit 1 Kind oder mehr bis 14 Jahre	15–17	16
	alleinerziehend mit 1 Kind oder mehr bis 14 Jahre	7–9	8
	nichts davon	5–6	4
Bildungsabschluss	abgeschlossenes Studium	17–19	18
	Abitur oder vergleichbar	8–10	11
	Realschule oder vergleichbar	8–10	9
	kein Abschluss/Hauptschule	8–10	7
Beschäftigung	berufstätig	33–35	36
	Auszubildende	6–7	4
	Studierende	4–6	5
Arbeitszeit	Vollzeit	30–32	32
	Teilzeit	13–15	13
Einkommen	prekär*	8–10	5
	nicht prekär	35–37	40
Migrationsgeschichte	nein	27–32	30
	ja	13–18	15

* Prekär ist definiert als Singles mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen unter 800 € oder Paare mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen unter 1.200 €.

Über die soziodemografischen Merkmale hinaus spielen Merkmale der Pendelmobilität eine wichtige Rolle. Auch nach diesen Merkmalen wurden die Interviewpartner*innen quotiert (Tabelle 3). Hierbei konnte die Quote für Fahrradfahrer*innen nicht ganz erreicht und für Multi- und Intermodale leicht übererfüllt werden.

Tabelle 3: Merkmale der Pendelmobilität der Interviewpartner*innen. Multimodale meint die wechselnde Verkehrsmittelwahl im Wochenverlauf, zum Beispiel ÖV/Rad/Auto, ÖV/ÖV & Rad sowie ÖV/Auto im Wochenverlauf.

Merkmal	Ausprägung	Angestrebte Quotierung	Realisierte Anzahl
Pendeldistanz	40+ km	4–6	6
	16–40 km	25–28	27
	8–15 km	8–10	8
	3–7 km	4–6	4
Verkehrsmittelnutzung Pendeln	Auto	25–28	26
	ÖV (mit Fußweg)	8–10	10
	Fahrrad	4–6	2
	multimodal	4–6	3
	ÖV & Fahrrad		2
	ÖV & Auto		2
Pendler*innen im Haushalt	1 Pendler	20–30	18
	2+ Pendler	15–25	27

Drei weitere Merkmale sind für die Beschreibung des Interviewsamples relevant. Dies ist zum einen die Mobilitätsausstattung, die über den Autobesitz auf Haushaltsebene und den ÖV-Zeitkartenbesitz auf individueller Ebene erfasst wurde (Abbildung 2). Zum anderen wurde der Raumtyp des Wohnorts zugeordnet (Abbildung 3).

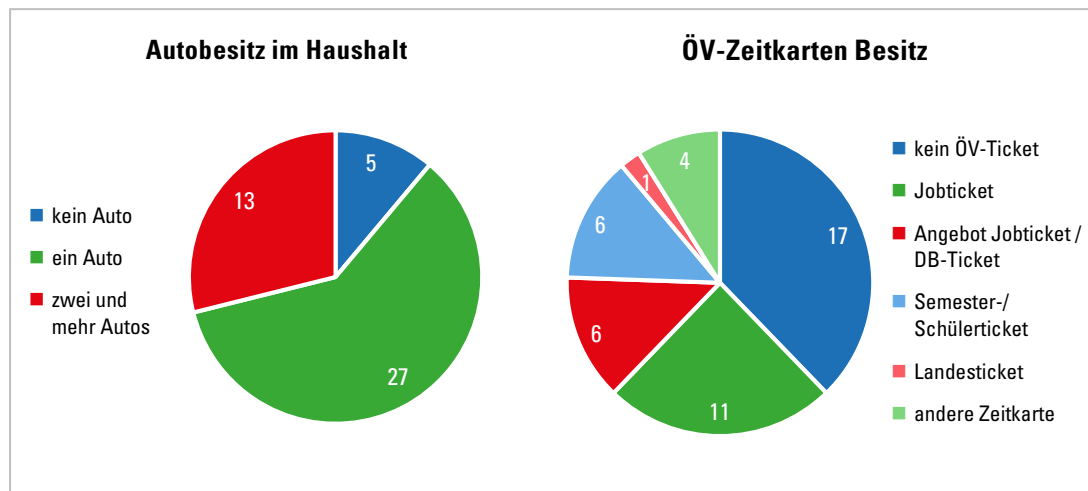


Abbildung 2: Autobesitz auf Haushaltsebene und ÖV-Zeitkartenbesitz auf individueller Ebene unter den Interviewpartner*innen. Der Autobesitz war wie folgt quotiert: kein Auto 10%, ein Auto max. 60%, zwei und mehr Autos 30%. N=45. Angaben ist absoluten Fallzahlen.

Der Raumtyp des Wohnorts wurde nicht quotiert, sondern auf Grundlage des angegebenen Wohnorts bestimmt.

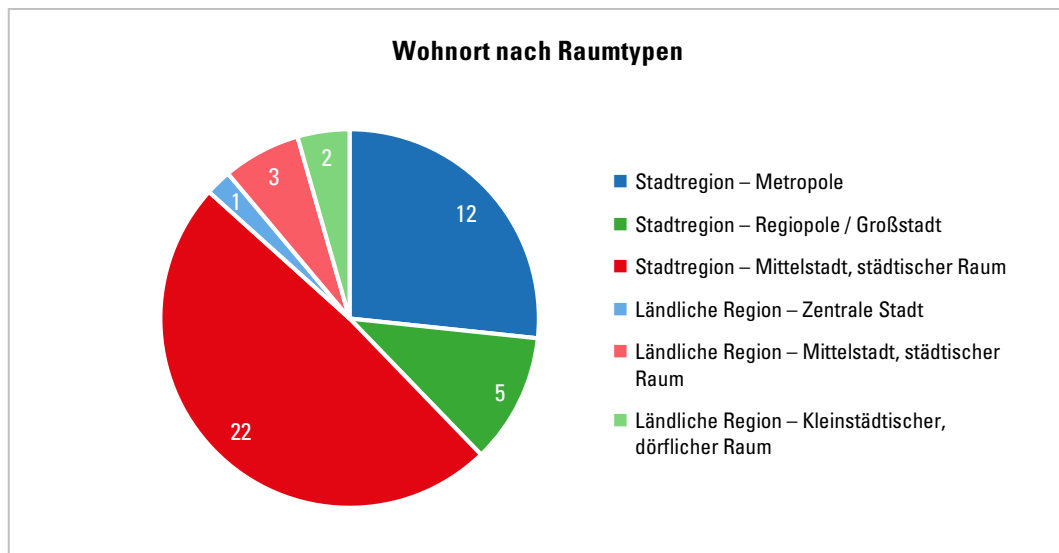


Abbildung 3: Wohnorte der Interviewpartner*innen nach den Raumtypen der RegioStar-Klassifizierung. N=45. Angaben ist absoluten Fallzahlen. Eigene Darstellung nach (BMVI 2021)

Aus den Tabellen 2 und 3 wird deutlich, dass ein Fokus auf Personen im Alter zwischen 31 und 45 Jahren liegt sowie auf Haushalten mit Kindern. Weiterhin sind hohe Bildungsabschlüsse stark und Pendelnde mit kurzen Pendeldistanzen wenig vertreten. Die Verkehrsmittelnutzung für Arbeitswege und die Raumstruktur der Untersuchungsregion spiegeln sich ebenfalls im Sample wider.

Zwei aus der Literatur als besonders wichtig herausgestellte Merkmalbeziehungen sind der Zusammenhang zwischen hohen Bildungsabschlüssen und langen Pendeldistanzen (Abbildung 4) sowie zwischen Alter, Geschlecht und Pendeldistanz (Abbildung 5).

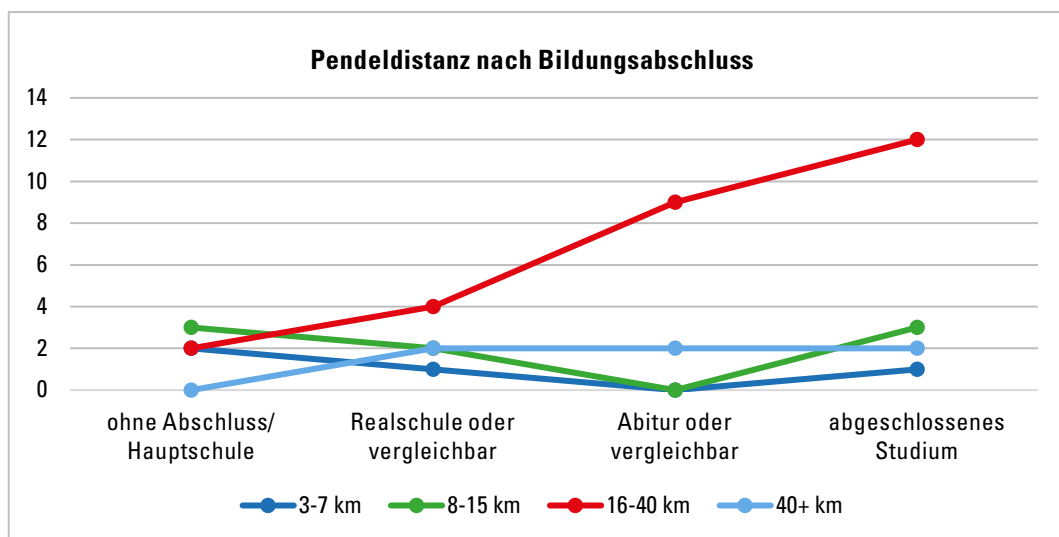


Abbildung 4: Häufigkeit der Pendeldistanzen aufgeteilt nach dem höchsten Bildungsabschluss. Eigene Darstellung

Dieser aus der Literatur abgeleitete Zusammenhang zwischen höheren Bildungsabschlüssen und höheren Pendeldistanzen bestätigt sich zumindest teilweise. Für Distanzen zwischen 16 und 40 Kilometern gibt es hier einen klaren Zusammenhang, der sich allerdings für weitere Distanzen nicht bestätigt, möglicherweise aufgrund der geringen

Fallzahl langer Distanzen insgesamt. Kurze Pendeldistanzen sind, ebenfalls wie aus der Literatur vermutet, bei Pendler*innen mit einem eher niedrigen Bildungsabschluss anzutreffen.

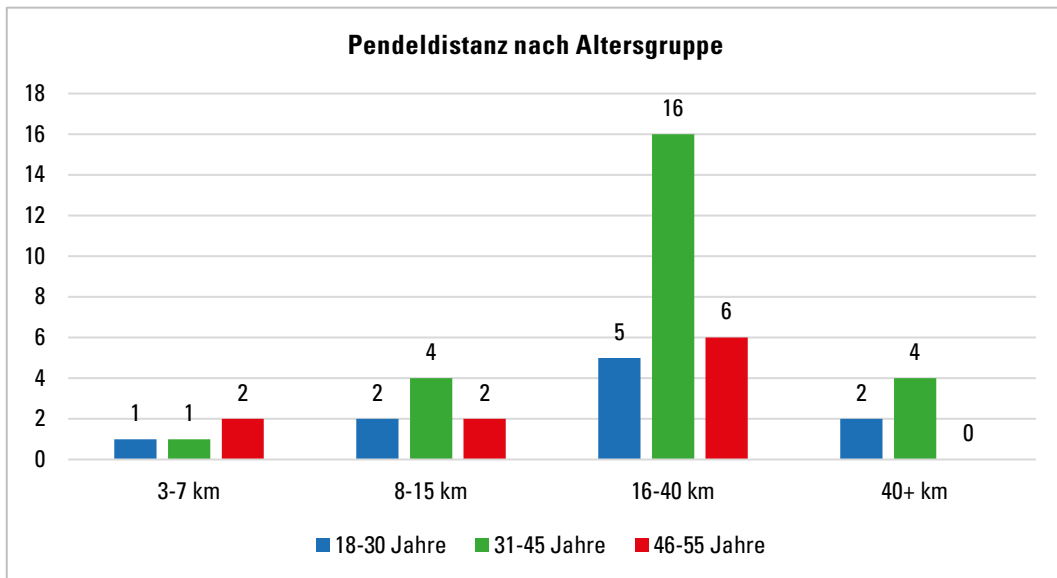


Abbildung 5: Pendeldistanz nach Altersgruppen. N=45. Eigene Darstellung

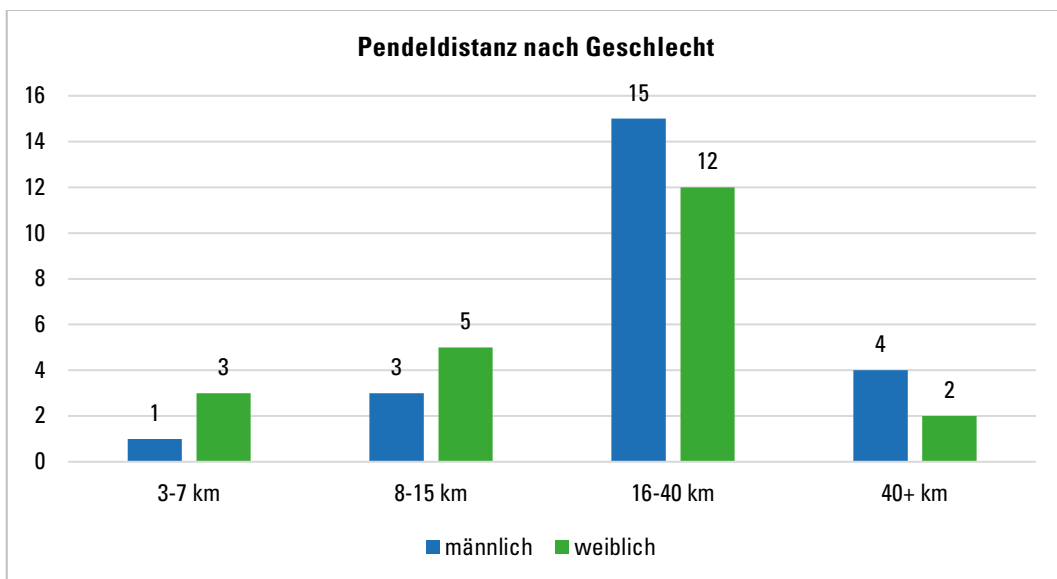


Abbildung 6: Pendeldistanz nach Geschlecht. N=45. Eigene Darstellung

Wie aus Tabelle 2 deutlich wird, sind die Geschlechter, wie in der Quotierung angestrebt, gleichmäßig im Sample vertreten. Allerdings gibt es etwas mehr Männer als Frauen zwischen 18 und 30 Jahren und etwas mehr Frauen als Männer zwischen 46 und 55 Jahren. Eine wichtige Tendenz aus der Literatur, die sich im Sample wiederfindet, ist, dass Frauen eher kurze Pendeldistanzen und Männer eher lange Pendeldistanzen zurücklegen. Auch bestätigt sich die Zunahme der Pendeldistanz im mittleren Alter.

Nichtsdestotrotz ergeben sich auch im vorhandenen, relativ breit gestreuten Sample noch Lücken. Eine dieser Lücken wird in Abbildung 5 und 6 ersichtlich. So sind im Sample keine Personen zwischen 46 und 55 Jahren vertreten, die sehr weite Distanzen von 40 oder mehr Kilometern pendeln. Bei diesen Personen wäre allerdings eine besonders hohe gesundheitliche Belastung zu erwarten, womit sie auch in Bezug auf die Erarbeitung von Praktikensegmenten eine wichtige Rolle spielen. Weiterhin ergibt sich bei näherer Betrachtung eine zweite Lücke bezüglich der Verteilung der Haushaltstypen (Abbildung 7).

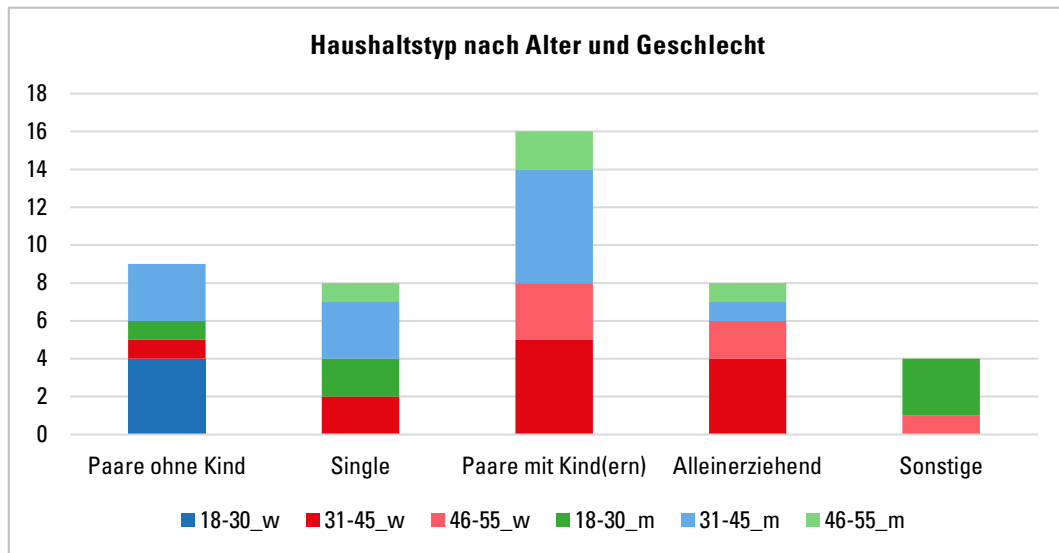


Abbildung 7: Aufteilung der Haushaltstypen nach Alter und Geschlecht. $N = 45$.
Eigene Darstellung

So sind im Sample keine jungen Pendelnden zwischen 18 und 30 Jahren aus Haushalten mit Kindern vertreten. Dies stellt insofern eine Lücke dar, als dass hier Pendelnde zu finden sein könnten, die aufgrund ihrer geringen Erfahrung besonders belastet sind und gerade dabei sind, ihre Pendelroutinen aktiv anzupassen und zu entwickeln. Darüber hinaus sind unter den Paaren ohne Kinder keine Pendelnde zwischen 46 und 55 Jahren.

4 Themenspezifische Ergebnisse

Die deskriptive Auswertung erfolgt entlang der Praxiselemente Bedeutung, Kompetenz, materielle Arrangements und geht darüber hinaus auf das Praktikennetzwerk (unterteilt in rahmende und gleichzeitige Praktiken) und die Dynamik von Pendelpraktiken ein – auch mit Blick auf Erfahrungen, die während der Corona-Pandemie mit reduziertem Pendeln gemacht wurden. Darüber hinaus beziehen sich die Dynamiken von Pendelpraktiken auf die Pendelerfahrungen, den Wohnstandort und die Zukunftswünsche der Pendler*innen.

4.1 Bedeutungen des Pendelns

Ziel der Auswertung ist es zu beschreiben, welche unterschiedlichen Bedeutungen und Einstellungen die befragten Pendler*innen gegenüber ihrem Pendeln sehen bzw. haben, wie sie Pendeln für sich bewerten und welche Vor- und Nachteile sie darin sehen. Weiterhin wird erläutert wie sich Mobilitätsorientierungen auf das Pendeln auswirken.

4.1.1 Stress, Verlust von Lebensqualität und gesundheitliche Auswirkungen

Die Nachteile sind – zusammengefasst – geprägt von einer Belastung, die unterschiedliche Ursachen hat: Pendelnde empfinden häufig Stress durch Termindruck (auch privat) und nehmen einen Verlust von Lebensqualität durch den durch Pendeln verursachten Zeitverlust wahr. Manche Befragte sprechen auch negative gesundheitliche Auswirkungen des Pendelns an. Viele dieser Belastungen sind auf die Verkehrssituation auf den Pendelwegen und die rahmenden Praktiken zurückzuführen, die später weiter ausgeführt werden.

Stress durch Termindruck

Unflexible Arbeitszeiten oder Termine im Büro führen dazu, dass Pendelnde unter ständigem Zeitdruck stehen. Treten dann Verspätungen oder Staus auf und es ist absehbar, dass sie zu spät zur Arbeit oder nach Hause kommen, kommt es zu Stress. Auch bei Befragten, die Gleitzeitregelungen genießen, kommt es zu solchen Stresssituationen, da zum Beispiel Termine in den Morgenstunden stattfinden, zu denen sie pünktlich vor Ort sein müssen.

„Das ist schon stressig, wenn man Termine hat in der Firma und pünktlich da sein muss. Dann muss man da schon eine halbe Stunde mehr einkalkulieren als sonst, und man ist morgens auf jeden Fall schon gestresst, bevor man überhaupt im Büro ankommt.“ (3_m_18-30)

Treten verkehrsbedingte Verspätungen auf, berichten die Befragten von (unbeabsichtigten) Minusstunden, die sie abends oder an einem anderen Tag nacharbeiten müssen. Zudem ist durch Verspätungen die Möglichkeit ausgeschlossen, entspannt auf der Arbeit anzukommen und ruhig in den Arbeitstag zu starten.

„Naja, ich bin schon abgenervt. Wenn man morgens schon um zehn vor sieben im Stau steht und weiß eigentlich, dass man unverschuldet zu spät auf die Arbeit

kommt und dadurch halt Minusstunden aufbaut [...], obwohl ich eigentlich eine Stunde früher losfahre.“ (36_m_32)

In diesem Zusammenhang spielt mangelnde Kontrolle und Kalkulierbarkeit der Verkehrssituation und der Verspätungen auf der Pendelstrecke eine große Rolle. Dadurch, dass Staus und Verspätungen nicht immer vorhersehbar sind und nicht immer auf diese reagiert werden kann, setzt ein Gefühl des Ausgeliefertseins und der Ohnmacht ein.

Der Rückweg wird von vielen als entspannter als der Hinweg wahrgenommen, unter anderem aufgrund des wegfallenden arbeitsbedingten Termindrucks.

„Es ist noch mal eine Nummer entspannter, finde ich, weil halt gerade der Termindruck fällt weg. [...] Man kann flexibler auf Störungen reagieren.“ (12_m_18-30)

Davon ausgenommen sind vor allem Eltern, die nach der Arbeit ihre Kinder versorgen müssen und auch im Privatleben einen hohen Zeitdruck haben.

„Wir haben zwar Gleitzeit, aber wenn ich halt natürlich durch einen Stau länger brauche als eingeplant [...], dann ist das natürlich hintenraus immer dann ein Problem. [...] Weil ich mein Kind natürlich dann von der Schule abholen muss [...]“. (19_w_46-55)

Verlust von Lebensqualität durch verlorene Zeit

Viele Befragte nehmen die Pendelzeit als verschwendete Lebenszeit wahr, die sie im Grunde besser nutzen könnten, zum Beispiel für Hobbys oder für die Familie. Durch diese empfundene Zeitverschwendung sprechen manche davon, dass sie durch das Pendeln an Lebensqualität einbüßen.

„Also für mich ist eigentlich jede Minute [...], die man im Auto verbringt, verlorene Zeit, weil es einfach wesentlich bessere Dinge gibt, die ich in diese Zeit füllen könnte.“ (45_m_38)

Gesundheitliche Auswirkungen

In wenigen Fällen wird sogar von gesundheitlichen Auswirkungen des Pendelns bzw. den durch das Pendeln entstandenen Stress gesprochen: Kopfschmerzen und Konzentrationsschwierigkeiten treten im Falle von besonders stressigen Pendelwegen auf, so dass erst nach einer gewissen Zeit konzentriert gearbeitet werden kann:

„Und, wie gesagt, es war wirklich [...] so, dass ich ganz, ganz oft morgens eine Paracetamol genommen habe. Und es hat teilweise fast eine halbe Stunde bis Stunde gedauert, bis man dann wirklich konzentriert die Arbeit anfangen konnte. Also sprich, dieser Fahrtstress, gerade wenn Stau ist oder wenn man sich über jede rote Ampel aufgeregt hat und dass alles jetzt so über sich passieren ließ, dass es wirklich dann fast eine halbe Stunde dauert, dass man wirklich die E-Mail liest und versteht, was da drinsteht.“ (26_m_47)

Alles in allem wird Pendeln von vielen Befragten (erst) als Belastung wahrgenommen, wenn es zu unkalkulierbaren Verzögerungen kommt. Da dies nach Ansicht der Befragten aber sehr häufig vorkommt, sind solche Stresssituationen eng mit dem Pendeln verbunden.

Interessanterweise wird der finanzielle Aufwand für die Pendelmobilität nur in seltenen Fällen angesprochen und als Nachteil des Pendelns bezeichnet.

Sowohl ÖPNV-Pendelnde als auch Autopendelnde sehen in der Verkehrssituation und in anderen Verkehrsteilnehmenden Nachteile des Pendelns mit einem bestimmten Verkehrsmittel. Diese beiden Faktoren werden ausführlicher im Abschnitt „Materielle Arrangements“ behandelt. Diejenigen Befragten, die mit dem Rad pendeln, nennen keine Nachteile.

4.1.2 Nutzbarkeit der Pendelzeit und Übergang zwischen Arbeit und Privatleben

Viele der Befragten ziehen für sich jedoch auch Vorteile aus dem Pendeln. Diese Vorteile entstehen in der Regel durch Aktivitäten, die sie während des Pendelns ausführen (siehe dazu auch Abschnitt Praktiken). Die Pendelzeit wird für Freizeitaktivitäten oder als Eigenzeit genutzt und positiv bewertet.

Aber nicht nur die Aktivitäten, die während des Pendelns durchgeführt werden können, werden geschätzt, sondern auch der zeitliche und räumliche Abstand zwischen Arbeits- und Privatleben: morgens zum Wachwerden und als gedankliche Vorbereitung auf den Arbeitstag, auf dem Rückweg zum Abschalten und um den Arbeitstag Revue passieren zu lassen und – vor allem bei Eltern – zur Vorbereitung auf das Privat- bzw. Familienleben.

„Dass man morgens Zeit hat, wach zu werden im Auto, dass man Radio hören kann, Zeit für sich hat.“ (3_m_18-30)

Für einige – vor allem ÖPNV-Pendler*innen – hat Pendeln auch eine hohe Bedeutung für ihre sozialen Kontakte: Unterhaltungen mit anderen Pendler*innen, die man im Laufe der Zeit kennengelernt hat oder das gezielte gemeinsame Pendeln mit Freunden und Bekannten wird von einigen Befragten genannt. Ein weiterer Vorteil, der angesprochen wird, sind Erledigungen oder Freizeitaktivitäten, die in den Pendelweg integriert werden können. Diese Interviewpartnerin fasst gleich mehrere Vorteile des Pendelns zusammen:

„Also ich habe auf jeden Fall keine negativen Einstellungen zum Pendeln. Ich würde sagen, ich finde es neutral bis gut [...], dass so ein Ortswechsel total positiv auch ist für Arbeitsmoral und Motivation und auch einfach so der physische Vorgang [...], dass man überhaupt aus dem Haus rausgeht und sich minimal bewegt, ist glaube ich an sich schon ziemlich gut so für die Konzentration, aber auch ein bisschen gute Laune, deshalb finde ich das schon eigentlich ganz gut, dass ich auch ein bisschen Weg hab, um irgendwie auch so mental in den Tag zu starten und auch nach der Arbeit quasi, jetzt sehr metaphorisch gesprochen, hinter mir zu lassen und irgendwo ist es auch praktisch, weil man, egal was man noch zu erledigen hat, kann man eigentlich immer auf dem Rückweg machen, weil man noch an sehr vielen Orten und Läden vorbeikommt und muss dann nicht extra noch dafür aus dem Haus, das heißt, auch wenn Zeit draufgeht, spart man auch wieder ein bisschen Zeit dabei.“ (11_w_18-30)

Zu beachten ist dabei aber auch, dass manche Praktiken, die als Vorteile des Pendelns angesehen werden, nur ausgeübt werden, um die Zeit, die für Pendeln aufgebracht werden muss, sinnvoller zu nutzen. Sie können also in manchen Fällen auch als Strategie gesehen werden, die Zeit des Pendelns erträglich und nutzbringend zu gestalten.

Wie bereits deutlich wurde, entfallen die genannten Vorteile des Pendelns oder rücken zumindest in ein anderes Licht, wenn es auf dem Pendelweg zu Verspätungen oder Staus kommt. In solchen Situationen überwiegen die Nachteile.

4.1.3 „Pendeln gehört dazu“

Einige der Befragten sind dem Pendeln gegenüber neutral bis resigniert eingestellt. Aussagen wie „man kann daran nichts ändern“ und „Pendeln gehört dazu“ sind bei diesen Personen verbreitet. Pendeln wird als fester Bestandteil des Tages angesehen und als unabdingbar mit einem Arbeitsverhältnis verbunden. Die Prämisse hier ist: Wer in der Region Frankfurt Rhein-Main lebt und in Frankfurt arbeitet, muss sich darauf einstellen, einige Zeit mit Pendeln zu verbringen. Die Befragten haben sich damit abgefunden und machen sich keine großen Gedanken mehr darüber.

„Für mich ist das schon alltäglich. Das ist in den Tag integriert. Der fängt so an und der hört so auf.“ (15_w_31-45)

Es kommt auch vor, dass Personen das Pendeln als „gar nicht so schlimm“ empfinden. Häufig wird dann das eigene Pendeln oder der eigene Pendelweg mit dem von Kolleg*innen verglichen und damit relativiert:

„Wenn ich sehe, wo manche Kollegen herkommen, ist es für mich okay. Wir haben Kollegen, die kommen aus Limburg und wesentlich weiter. Die fahren am Tag einfache Strecken 100 Kilometer. Oder aus Marburg. Im Vergleich zu denen hält sich unser Aufwand, den wir auf der Straße haben, in Grenzen.“ (14_m_31-45)

An dieser Stelle wird ein starker Bezug zur Pendelbiografie deutlich (vgl. auch Abschnitt 4.6). Pendeln wird von vielen als gesetzt und alternativlos gesehen, nicht nur für die*den Einzelne*n, sondern als gesellschaftlicher Konsens.

Pendeln wird also sehr unterschiedlich wahrgenommen und mit verschiedenen Bedeutungen durch die Pendelnden versehen. Eine Bewertung des Pendelns als reine Belastung würde zu kurz greifen: Es werden durchaus viele Vorteile des Pendelns gesehen, sofern Pendelnde die Zeit für sich nutzen können. Dies stimmt auch mit anderen Studien überein (Blumen 2000; Ory et al. 2004; Roggendorf/Wiegandt 2018).

4.1.4 Mobilitätsorientierungen beeinflussen Verkehrsmittelwahl

Auch Mobilitätsorientierungen fallen unter Bedeutungen im Zusammenhang mit dem Pendeln. Mobilitätsorientierungen sind die auf Mobilität bezogenen persönlichen Einstellungen. Diese zu erheben ist wichtig, da so deutlich wird, dass jenseits von materiellen Arrangements und rahmenden Praktiken im Haushalt oder bei der Arbeit, eben diese Orientierungen auch bei der Verkehrsmittelwahl auf dem Pendelweg eine große Rolle spielen. In zahlreichen Untersuchungen wurde der Einfluss von diesen Mobilitätsorientierungen auf die Verkehrsmittelwahl bestätigt (Götz/Deffner/Klinger 2016).

Die Autoaffinität drückt sich bei einigen (männlichen) Befragten dahingehend aus, dass das Auto sehr geschätzt wird, nicht nur in Bezug auf die mit dem Auto verbundene Flexibilität und den Komfort, sondern es steht insgesamt für reizvolle Technik und Gestaltung. Das Auto ist Ausdruck eines Lebensgefühls und ist eng verbunden mit einer Technikaffinität.

„Also ich mag Autos, vor allem, wenn sie neu sind, wenn die Autos machen, was ich von ihnen verlange. Ich mag den Geruch. Ich mag die Technik. Ich liebe diesen Fortschritt.“ (27_m_35)

Die Nutzung anderer Verkehrsmittel, wie beispielsweise des ÖPNV, kommt für diese Personen nicht infrage. Ein Grund dafür ist, dass sie das Auto als Raum für sich wahrnehmen, in dem Ruhe herrscht. Anders schätzen sie dies im ÖV ein. Für einige ist das Auto Ausdruck von Flexibilität, Spontanität und zu einem gewissen Maße unverzichtbar für die reibungslose Alltagsorganisation unabhängig vom Wohnort. Auch dies drückt eine Autoaffinität aus.

„Ich brauche mein eigenes Auto und mein Mann braucht auch sein eigenes Auto. Sonst verlieren wir Flexibilität. Dann müssen wir immer darauf achten, wer ist wann zu Hause, wann kann wer das Auto haben. Ich bin diejenige, die einkauft. Er ist derjenige, der öfters mal noch in der Stadt unterwegs ist. Und da kann ich nicht warten, bis das Auto zurückkommt. Also diese Unabhängigkeit, diese ‚Freiheit‘ brauchen wir beide.“ (15_w_31-45)

In wenigen Äußerungen kommen pragmatische und sich wandelnde Sichtweisen gegenüber dem Auto bei Personen zum Ausdruck, die zwar ein Auto besitzen, dieses aber als Luxus sehen. Sie können sich durchaus vorstellen, das Auto auch wieder abzuschaffen.

„Wir haben das geschenkt bekommen, ich finde es super es zu haben, aber ich brauche es nicht wirklich. Es ist ein Luxus, den wir jetzt haben, und ich wäre auch bereit und nicht traurig, nicht groß traurig, den wieder aufzugeben.“ (6_m_18-30)

Darüber hinaus zeigen sich Multioptionalitätsorientierungen bei einigen Befragten. Der flexible Wechsel zwischen Auto, Bahn, Bus oder Fahrrad wird als etwas Attraktives und Praktisches angesehen. Hierzu zählen einige Personen, die kein eigenes Auto besitzen und sich dementsprechend beim Pendeln zwischen Bahn, Bus und Fahrrad entscheiden.

Weiterhin können manche (wenige) Befragte als Fahrradliebhaber bezeichnet werden. Sie schätzen am Radfahren die Bewegung an der frischen Luft und das schnelle und flexible Vorankommen, besonders in der Stadt.

Letztlich lassen sich einige verhaltene ÖPNV-Liebhaber finden, die angeben, „eigentlich ganz gerne“ mit der Bahn zu fahren. Überschwänglich gelobt wird der ÖPNV allerdings nicht. Bezogen auf das Pendeln mit dem ÖV schätzen diese Personen die Möglichkeit, nebenbei Aktivitäten auszuführen, die Tatsache, dass sie sich nicht auf das Fahren konzentrieren müssen und während der Fahrt abschalten können. Die Bewegung an der frischen Luft auf dem Weg von oder zur Haltestelle wird ebenfalls geschätzt.

4.2 Kompetenzen: Strategien im Umgang mit Verspätungen und Staus

Für die meisten Pendler*innen gehört es zum Start in den Tag, Informationen über die Verkehrssituation vor Fahrtantritt einzuholen. So können sich die Befragten entweder rechtzeitig auf Verspätungen einstellen oder – wenn möglich – die Route oder auch das Verkehrsmittel wechseln.

Im Falle der ÖV-Pendelnden ist die DB-App oder die RMV-App ein wichtiges Tool. Einige berichten, dass die Apps zuverlässiger sind als die Informationen am Bahnhof oder Bahnsteig. Bei angezeigten Störungen oder Ausfällen in der App können im besten Fall Alternativen gewählt werden.

„Oder ich gucke halt, ob ich irgendwelche Alternativrouten finde, also dass ich irgendwie den Regio mit einem anderen Regio und einer S-Bahn ausweiche oder statt der U-Bahn mit dem Bus fahre oder so, also da bin ich schon auch sehr kreativ mit meinen Wegen.“ (11_w_18-30)

Autopendelnde haben unterschiedliche Strategien, Informationen über die Verkehrssituation einzuholen: Der Verkehrsfunk im Radio, das Navigationssystem oder Google Maps sind gängige Tools. Auch die Autopendelnden prüfen meist bereits vor Fahrtantritt die Verkehrssituation und passen danach die Abfahrtszeit oder die Route an.

„Also ich habe morgens zu Hause auch schon das Radio an. [...] Alle halbe Stunde hört man dann, stopp, ich muss kurz hinhören. Da höre ich dann wirklich schon hin, was gerade in der Region los ist. Und dann kann ich die Lage ein bisschen abschätzen und weiß, ob ich langsamer mache oder ob ich schneller machen soll. Sobald ich einen Unfall höre, bin ich ruckizucki in der Uniform und weg.“ (15_w_31-45)

Einige wählen in solchen Fällen auch Routen, die nicht mit zeitlichen Einsparungen verbunden sind, die aber einen flüssigeren Verkehrsablauf versprechen. Ein langsames Vorankommen wird als angenehmer betrachtet als völliger Stillstand, da hier das Gefühl der Ohnmacht weniger stark ausgeprägt ist bzw. das Gefühl besteht, eine gewisse Kontrolle über das Vorankommen zu haben.

„Bevor ich stehe, fahre ich lieber einen größeren Umweg, aber Hauptsache das Fahrzeug bewegen.“ (45_m_38)

In manchen Fällen wird dann der Weg durch die Innenstadt Frankfurts bevorzugt, obwohl die Fahrt durch die Stadt als stressiger und anspruchsvoller wahrgenommen wird. Anspruchsvoll wird die Route durch viele und unterschiedliche Verkehrsteilnehmende (andere Autofahrende, Radfahrende, Fußgänger), auf die geachtet werden muss, sowie zähflüssigen Verkehr. Dies wird aber in Kauf genommen, wenn so einem Stau und damit einem Kontrollverlust über das Vorankommen entgangen werden kann. Auch hier wird wieder deutlich, dass die Kontrolle über die Verkehrssituation und die Kalkulierbarkeit der Strecke eine wichtige Rolle für das Empfinden einer Fahrt spielen kann.

Müssen Pendelnde sich auf gewisse Verzögerungen auf ihrem Pendelweg einstellen – auch wenn sie sie auf dem Weg erst erfahren, weichen sie – wenn die Möglichkeit

besteht – auf ein anderes Verkehrsmittel oder eine andere Route aus. Sie setzen sich bei dieser Entscheidung einen zeitlichen Grenzwert, wie das folgende Beispiel zeigt:

*„Aber ich sage mal, über zehn Minuten Verspätung hinaus wäre das dann für mich schon ein Entscheidungsgrund, um das Auto zu nehmen ehrlich gesagt.“
(5_m_31-45)*

In manchen Fällen bringt selbst das Ausweichen keine zeitliche Einsparung, was die Frustration über auftretende Verspätungen und den Pendelweg erhöht. Zudem haben nicht alle Pendelnden die Möglichkeit, Anpassungen der Strecke vorzunehmen. Einigen hilft jedoch bereits das Wissen über auftretende Verspätungen und Staus, um sich darauf einstellen und die Ankunftszeit kalkulieren zu können. Wieder andere informieren sich gar nicht über die Verkehrssituation, weil sowieso keine Alternativen zur Verfügung stehen.

Die dargestellten Beispiele verdeutlichen, dass sich Pendelnde bereits einige Zeit vor Fahrtantritt mit der Organisation ihres Pendelweges beschäftigen: Pendeln beginnt zeitlich also nicht mit Antritt der Fahrt, sondern gedanklich bereits früher. Pendeln kann in solchen Fällen also mehr Zeit in Anspruch nehmen als die eigentliche Fahrzeit.

Viele Pendelnde greifen – neben den Informationen, die sie vor der Fahrt über das Verkehrsgeschehen einholen – auch auf ihr Erfahrungswissen zurück: Da sie aus Erfahrung wissen, unter welchen Umständen oder zu welchen Zeiten es zu Verspätungen oder Staus kommen kann, ändern sie die Strecke, die Abfahrtszeit oder das Verkehrsmittel, mit dem sie pendeln, entsprechend. Eine Strategie, die einige bevorzugen, ist vor oder nach der Rushhour zu fahren. Es wird betont, dass in den frühen Morgenstunden, freitags und am Wochenende ein flüssiges Durchkommen gewährleistet ist, was vor allem Befragten, die im Schichtdienst arbeiten, angenehm auffällt.

Gleiches gilt für den Rückweg: Manche Pendelnde bleiben abends länger am Arbeitsplatz, wenn sie erfahren, dass es zu Verspätungen auf der Strecke kommt. Ein Grund dafür ist bei Autopendelnden auch, dass sie aus Erfahrung wissen, das Ausweichstrecken von allen genutzt werden und diese somit ebenfalls „zu“ sind.

Das Erfahrungswissen der Pendelnden hat aber noch weitere Effekte: ÖPNV-Nutzende lernen aufgrund ihrer Erfahrung die Nutzung des ÖPNV auf der Pendelstrecke besser kennen, sie kennen Ausweichmöglichkeiten und werden routinierter und sicherer bei der ÖPNV-Nutzung. Die Routine führt unter anderem dazu, dass Strategien entwickelt werden, die den Pendelnden die ÖPNV-Fahrt so angenehm wie möglich machen, wie beispielsweise, möglichst Abstand zu Mitfahrenden zu haben, um die Fahrt in Ruhe verbringen zu können.

Die Routine und die Sicherheit in der ÖPNV-Nutzung führen aber auch dazu, dass sich Pendelnde auf der Strecke entspannen und sich keine Gedanken über die Fahrt (z.B. mögliche Umstiege) machen müssen. Viele ÖPNV-Pendelnde rechnen aufgrund ihrer Erfahrungen nicht mit Überraschungen und können nebenbei Aktivitäten ausführen.

4.3 Materielle Arrangements: Mehr als nur Verkehrsinfrastruktur

Unter materiellen Arrangements verstehen wir im Zusammenhang mit Pendelpraktiken einerseits die im Mobilitätskontext häufig berücksichtigte Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssituation, aber auch andere Verkehrsteilnehmende als wichtige „materielle Artefakte“ bei der Praktik des Pendelns. Ebenso zählen die Parkplatzsituation sowie die digitale Infrastruktur und die notwendige Materialität zur Bereitstellung von Informationen dazu.

4.3.1 „Zu viele Autos für zu wenig Asphalt“

Autoverkehr

Für viele Autopendelnde, die zur Rushhour zur Arbeit fahren, ist der Weg geprägt von Staus, Baustellen und Unfällen, vor allem auf den Autobahnen. Die Autobahnen (A3 und A5) werden hier als negativ hervorgehoben, da es dort nahezu täglich zu Verzögerungen kommt. Wie bereits erwähnt, wird stockender Verkehr als weniger unangenehm bezeichnet als Stillstand, da trotz Stau und langsamen Fahrens noch ein Vorankommen wahrgenommen wird.

„Das liegt dann vorwiegend daran, dass zu viele Autos für zu wenig Asphalt da sind.“ (14_m_31-45)

Von vielen Befragten wird zusätzlich die Vielzahl von Baustellen auf Autobahnen und im Stadtgebiet für die schwierige Verkehrssituation verantwortlich gemacht. Viele Ampeln können die Fahrtzeit zudem verzögern und werden daher als negativ angesehen. In und um Frankfurt kann sich die Verkehrssituation mancherorts durch die Nähe zum Fußballstadion oder zur Frankfurter Messe bei entsprechenden Veranstaltungen verschärfen.

Die Wetterverhältnisse als materielles Arrangement kann ebenfalls die Qualität der Autofahrt beeinflussen: Unangenehm wird eine Autofahrt bei sehr schlechtem Wetter, bei dem gewisse Gefahren entstehen, beispielsweise Glätte oder Aquaplaning. Materielle Arrangements in Form von digitalen Informationstafeln auf der Autobahn können ebenfalls bei der Ausgestaltung des Pendelwegs eine Rolle spielen. So wird die Route angepasst, wenn Verspätungen oder Staus angezeigt werden. Eine positive Bewertung des Pendelwegs hängt für die Befragten zu großen Teilen mit materiellen Arrangements zusammen: Wenn es zu wenigen Staus und Verzögerungen kommt, das Wetter gut ist und die meisten Ampeln innerorts auf Grün geschaltet sind.

Öffentlicher Verkehr

Etwas komplexer sind die materiellen Arrangements der ÖPNV-Pendelpraktik. Hier spielen die Taktung des ÖPNV-Angebots, die Anbindung der Wohn- und Arbeitsorte an den ÖPNV, die Erreichbarkeit von Haltestellen sowie die Qualität der Haltestellen und Bahnhöfe eine wichtige Rolle.

In Frankfurt werden die Erreichbarkeit sowie die Taktung von Bus, Tram, U- und S-Bahnen sehr geschätzt. Der Pendelweg wird deutlich erleichtert, wenn mehrere öffentliche Verkehrsmittel oder mehrere Linien gleichzeitig zur Verfügung stehen und so eine gewisse Flexibilität geboten ist. In ländlicheren Gebieten wird eine Taktung, in der die Bahn nur stündlich oder alle 30 Minuten fährt, von manchen als angemessen, von anderen als zu unflexibel für den Pendelweg angesehen.

Die Gewerbe- und Industriegebiete am Rand von Frankfurt werden als schlecht mit Verkehrsmitteln des ÖPNV angebunden bezeichnet. Dies drückt sich zum Beispiel dadurch aus, dass einer der Befragten sehr gerne mit dem ÖV zur Arbeit fahren würde, was aber aufgrund der schlechten Anbindung nicht möglich ist. Besonders negativ sind schlechte Anbindungen zu Tagesrandzeiten, nachts oder am Wochenende, vor allem für Befragte, die beispielsweise im Schichtdienst arbeiten und für sie der ÖPNV dadurch nicht nutzbar ist.

Auch die Qualität der Anschlüsse und Übergänge zwischen dem ÖPNV sind wichtige Punkte. Viele berichten von negativen Erfahrungen mit nicht stimmigen Anschlüssen, was nicht nutzbare Wartezeiten an Bahnhöfen verursacht. Die meisten ÖPNV-Pendelnden können fußläufig in 5–10 Minuten die nächste Haltestelle oder den nächsten Bahnhof erreichen, was zu einer hohen Zufriedenheit führt. Wie oben bereits erwähnt, stellen Verspätungen einen Stressfaktor dar. Alle ÖPNV-Pendelnden berichten von häufiger auftretenden Verspätungen und Ausfällen. Besonders unangenehm sind diese für Pendelnde aus eher ländlicheren Regionen, in denen nur alle 30 oder sogar 60 Minuten eine Bahn fährt, sodass nicht auf andere Strecken und Bahnen ausgewichen werden kann.

Überfüllte Bahnen und dicht gedrängte Menschen an Bahngleisen stellen einen Stressfaktor dar, was nach Wahrnehmung der Befragten hauptsächlich in U- und S-Bahnen vorkommt.

„Ich muss sagen, manchmal war es so extrem voll, dass man gar nicht mitgekommen ist.“ (32_w_40)

Auch beim Pendeln mit dem ÖPNV kann das Wetter als materielles Arrangement die Qualität des Pendelwegs beeinflussen: Unangenehm ist das Pendeln im ÖPNV im Winter, da es zu dieser Jahreszeit häufiger zu Verspätungen kommt, und im Hochsommer, da es häufig stickig und heiß in Bussen und Bahnen ist.

Haltestellen werden überwiegend als (sehr) gut oder als funktional eingeschätzt. Schmutz und nicht vorhandene Überdachungen werden als negative Faktoren genannt. Wichtige materielle Ausstattungen bei Haltestellen und Bahnhöfen sind Unterstellmöglichkeiten durch Überdachungen (die meistens, aber nicht immer vorhanden sind), Sitzgelegenheiten, Sauberkeit, die Verfügbarkeit eines Fahrstuhls (z.B. bei einer Fahrradmitnahme), digitale Anzeigetafeln und idealerweise die Nähe einer Einkaufsmöglichkeit.

„Die ist super, sehr gut. Die ist draußen in der Natur, ist nicht unterirdisch, man kann sich aber auch unterstellen, wenn es regnet. Direkt davor ist noch ein Kiosk, wo man auch Pakete abgeben kann, was sehr praktisch ist. Die ist neu hergerichtet, barrierefrei.“ (6_m_18-30)

Besonders wichtig ist für ÖPNV-Pendelnde die rechtzeitige Verfügbarkeit von ausreichend Informationen zu den Fahrten. Kommen diese Informationen zu spät oder gar nicht aufgrund fehlender Infrastruktur, beeinträchtigt das die Pendelnden.

*„Wenn ich zum Beispiel genau weiß, es kommt jetzt die nächste Stunde keine S-Bahn mehr, dann brauche ich mir nicht die Beine in den Bauch zu stehen am Gleis, sondern kann mich halt nach einer Alternative umschauen. Sowas nervt mich halt einfach, wenn die Kommunikation schlecht ist oder gar nicht da ist.“
(13_w_31-45)*

Guter Handy- und Internetempfang auf der Strecke ist für viele wichtig, um während der Fahrt ihren Aktivitäten nachgehen zu können. Von einigen wenigen wurde von Streckenabschnitten berichtet, auf denen kein Handy- und Internetempfang besteht.

Fahrrad-Pendelnde

Befragte, die ihren Pendelweg mit dem Fahrrad bestreiten, schätzen die (Fahrrad-)Verkehrsinfrastruktur unterschiedlich ein. Hauptsächlich bezieht sich diese Einschätzung auf die Radinfrastruktur in Frankfurt. Einerseits wird das Pendeln mit dem Rad als potenziell gefährlich eingeschätzt, was dazu führt, dass konzentriert gefahren und auf mögliche Gefahren reagiert werden muss.

*„Ich finde es einerseits fast ein bisschen übertrieben, wie breit dieser Fahrradweg da direkt am Main ist, aber auch ganz cool, weil man so ein bisschen mal die Autos verdrängt quasi und wahrscheinlich fahre ich deshalb auch manchmal dann lieber die Friedberger hoch, obwohl es nicht der optimalste Weg ist [...].“
(11_w_18-30)*

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den S-Bahnen wird sehr geschätzt. Befragte berichten aber auch von Schwierigkeiten und Streitigkeiten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. In diesem Zusammenhang wird auch von fehlenden Aufzügen an manchen Bahnhöfen berichtet, sodass die Fahrräder über die (Roll-)Treppe getragen werden müssen. Das Angebot von Leihfahrrädern am Frankfurter Hauptbahnhof wird zu den Stoßzeiten als zu gering bewertet.

4.3.2 Pendeln als soziale Interaktion

Andere Verkehrsteilnehmende haben einen entscheidenden Einfluss auf die Wahrnehmung des Pendelwegs. Für die befragten ÖV-Pendelnden ist Ruhe auf der Fahrt ein wichtiger Faktor für einen entspannten Pendelweg. Daher nehmen sie andere Verkehrsteilnehmende häufig als störend wahr. Lautes Telefonieren oder Musikhören wird von vielen als Störfaktor angesprochen. Generell wird berichtet, dass überfüllte Züge das Wohlbefinden auf der Fahrt einschränken. Gleichzeitig nehmen viele ÖV-Pendelnde die Atmosphäre in Bus und Bahn als prinzipiell gut und entspannt wahr.

*„Wenn man Freizeit hat, wo viele mit ihren Kindern unterwegs sind und Familien, dann ist es recht laut manchmal, das ist dann ein bisschen nervig, sage ich mal, aber ansonsten ist die Atmosphäre eigentlich immer recht entspannt.“
(1_w_18-30)*

Als störend werden zudem andere Verkehrsteilnehmende gesehen, die die Sitzplätze verschmutzen, indem sie ihre Füße/Schuhe auf den Sitzbänken abstellen. Manche berichten von für sie unangenehmen Personen am Frankfurter Hauptbahnhof oder an anderen Haltestellen in Frankfurt, die beispielsweise nach Geld fragen. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass die Pendelnden Strategien entwickeln, diese Belästigungen auszublenden: Musik hören oder den Blick von anderen abwenden, wurden unter anderem genannt.

„Frankfurt Hauptwache ist man immer sehr on alert und guckt, wer da steht, wer da kommt [...]. Da versucht man immer den Blick wegzudrehen, weil man irgendwann festgestellt hat, dass man dann sicherer ist.“ (2_w_18-30)

Alle befragten Autopendelnden berichten von anderen Verkehrsteilnehmenden, die auf die eine oder andere Weise störend oder stressig wirken. Viele berichten von einer hohen Aggressivität auf den Straßen, vor allem auf den Autobahnen. Besonders angespannt sind die Befragten in Situationen, in denen als aggressiv wahrgenommene andere Verkehrsteilnehmende gefährliche Situationen verursachen, zum Beispiel bei gefährlichen Überholmanövern. Dies führt dazu, dass die Befragten immer besonders konzentriert sein müssen und der Spaß am Autofahren, den einige Befragte prinzipiell haben, beim Pendeln wegfällt. Drängler*innen werden als besonders aggressiv wahrgenommen, wodurch die Befragten zusätzlich in Stress versetzt werden. Zudem sind für Autofahrende Verkehrsteilnehmende störend, die sich nicht an die Straßenverkehrsordnung halten.

„Ich finde, dass die Aggressivität zugenommen hat, auch im Stau selbst, da wird teilweise um jeden Meter gekämpft, den man für sich und sein Fahrzeug einnehmen kann.“ (45_m_38)

Eine hohe Konzentration ist beim Autofahren auch innerorts relevant, da dort besonders viele und unterschiedliche Verkehrssituationen entstehen:

„Also für mich bedeutet das Stress, wenn ich durch die Stadt fahren muss, weil ich viele Ampeln habe. Ich habe Verkehrsteilnehmer, die nicht schnell vom Fleck kommen. Und Verkehrsteilnehmer, die entweder weniger als 50 km/h fahren oder mehr als 50 km/h und dann diese Menschen, die Fahrrad fahren, kommen ja aus jeder Ecke und die, die zu schnell fahren [...]. Da bin ich immer auf der Hut.“ (15_w_31-45)

Welches Verhalten als rücksichtslos wahrgenommen wird, scheint mit der eigenen Fahrweise zusammenzuhängen: Befragte, die ihren Fahrstil als vorausschauend, defensiv und „eher entspannt“ einschätzen, nehmen beispielsweise Drängler*innen als sehr aggressiv wahr. Sportliche und schneller Fahrende nehmen Personen als rücksichtslos wahr, die zu langsam fahren. Einige ältere Befragte oder Befragte mit Kindern beschreiben, dass sich ihr Fahrstil im Laufe der Zeit verändert hat und sie aktuell vorausschauender fahren als früher.

4.3.3 Die Parkplatzsituation als potenzieller Stressfaktor

Die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort ist ein wichtiger Faktor für Autopendelnde, da die Suche nach einem öffentlichen Parkplatz oft einige Zeit in Anspruch nimmt und so den Zeitaufwand des Pendelns verlängert. Einigen steht ein kostenloser

Parkplatz am Arbeitsort zur Verfügung, eine Person hat auf eigene Kosten einen Stellplatz gemietet, andere suchen sich öffentlich zugängliche Parkplätze. Im Falle von vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Stellplätze bezeichnen die Befragten dies als „Luxus“.

„Bei uns gibt es zum Glück Tiefgaragenplätze, das heißt, wir brauchen uns nicht um einen Parkplatz schlagen, was auch noch mal mehrere Minuten in Anspruch nehmen würde.“ (3_m_18-30)

Diejenigen, die einen öffentlichen Parkplatz suchen, berichten von einem hohen Parkdruck. Dies kommt am Ende der Hinfahrt als weiterer Stressfaktor hinzu. Daher riskieren manche nach einer gewissen Zeit der Parkplatzsuche, das Fahrzeug auf nicht erlaubten oder privaten Flächen abzustellen.

„Und angekommen in Frankfurt ging die Parkplatzsuche los, die Zeit musste man auch noch einkalkulieren. Das war auch ein Glücksspiel. Manchmal hat es gleich geklappt, manchmal ist man hundert Runden gefahren. Dann musste man anrufen, dass man sich verspätet, weil kein Parkplatz.“ (42_w_45)

Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Frankfurt in den letzten Jahren hat bei wenigen Befragten sogar während der Corona-Pandemie dazu geführt, dass sie auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind. Die Betroffenen bezeichnen die Maßnahme zu diesem Zeitpunkt als unangemessen. Sie fühlten sich gezwungen, während der Pandemie in den als gesundheitlich unsicher wahrgenommenen ÖPNV zu wechseln.

Die Verfügbarkeit von Park-and-Ride-Parkplätzen bei Verkehrsmittel-Kombinierern wurde ebenfalls angesprochen. Einige sind zufrieden mit Art und Umfang, andere berichten von zu wenigen Parkplätzen. Die mangelnde Verfügbarkeit von Park-and-Ride-Parkplätzen verursacht, dass Befragte zu Zeiten losfahren, zu denen erfahrungsgemäß noch Parkplätze frei sind. Eine Befragte schildert sehr anschaulich die Problematik, die entsteht, wenn keine Parkplätze an der ÖV-Haltestelle mehr verfügbar sind. Die Konsequenz kann sein, dass dann die gesamte Strecke mit dem Auto zurückgelegt wird:

„Also ich bin dann immer nach K. gefahren, habe mich da hingestellt. Manchmal musste ich weiter nach P. fahren, weil es einfach keinen Platz gab. [...] Aber es kam natürlich auch schon vor, je weiter ich gefahren bin, desto weniger Zeit hatte ich und die Straßenbahnen waren dann weg. Und dann bin ich mit dem Auto bis in die Stadt, bis vor die Haustür von der Arbeit, wo Parkverbot ist oder nur mit Parkschein oder sowas. Und dann habe ich da gestanden, weil es nicht anders ging, sonst wäre ich zu spät zur Arbeit gekommen. Dann habe ich mein Auto da stehengelassen, habe meinen Strafzettel kassiert und bin wieder heimgefahren [...], das bedeutet wieder Stress. Dann kann ich mich nicht auf den Verkehr konzentrieren. Dann fährt man schneller, weil man denkt, wenn ich jetzt schneller fahre, habe ich vielleicht noch einen Platz.“ (15_w_31-45)

4.3.4 Weitere materielle Arrangements

Viele Gegenstände spielen eine Rolle während des Pendelns und auch bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels, zum Beispiel die Kleidung der Pendelnden. Teilweise müssen Befragte bei der Arbeit einen eleganten Dresscode einhalten oder Dienstkleidung tragen.

Dementsprechend sind sie auch auf ihrem Pendelweg gekleidet. Störungen und Bedingungen wie ausgefallene Klimaanlage in den Bahnen oder ein als anstrengend oder unwegsam wahrgenommener Fußweg von oder zur Haltestelle werden dann als Grund für die Autonutzung angeführt.

Auch in den Pendelweg integrierte Freizeitaktivitäten wie der Besuch im Fitnessstudio und der damit verbundene Transport der Sporttasche bringen Wegeketten mit sich, die die Verkehrsmittelwahl hin zum Auto begünstigen.

4.4 Pendeln im Praktikennetzwerk: Einbettung in Arbeit, Haushalt und Alltag

4.4.1 Praktiken am Arbeitsplatz

Neben der Frage nach den Mobilitätsangeboten, die die Arbeitsgeber den Mitarbeitenden zur Verfügung stellen, wurden die Pendelnden auch dazu befragt, ob Pendeln am Arbeitsplatz generell ein Gesprächsthema sei. Hier sind besonders zwei Themen aufgefallen:

- Die Befragten tauschen sich häufig mit Arbeitskolleg*innen über das Pendeln aus. Sie wissen, wo ihre Kolleg*innen wohnen, kennen daher auch deren Pendeldistanz und die Verkehrsmittelwahl. Das Pendeln wird unter den Kolleg*innen meist dann zum Thema, wenn es zu enormen Verzögerungen und Störungen gekommen ist. Es wird also eher in einer negativen Art und Weise über das Pendeln gesprochen.
- Weiterhin wird deutlich, dass einige Befragte ihren eigenen Pendelweg bzw. die Länge des Pendelwegs mit dem ihrer Kolleg*innen in Relation setzen. So wird in manchen Fällen festgestellt, dass Kolleg*innen viel weiter pendeln als sie selbst, was zu einer Relativierung des eigenen Pendelns führen kann.

Die wenigsten Befragten müssen mit Auseinandersetzungen mit ihren Vorgesetzten rechnen, wenn sie aufgrund von Verzögerungen auf dem Pendelweg zu spät zur Arbeit erscheinen. Die meisten berichten von einer hohen Toleranz – auch, weil Zuspätkommen bei allen anderen Kolleg*innen ebenfalls vorkommen kann und als normal angesehen wird. Nichtsdestotrotz ist es den Befragten, vor allem bei frühen Terminen, unangenehm, zu spät zu kommen. Viele fahren daher bei wichtigen Terminen früher los, um auch im Falle von Verzögerungen pünktlich zu erscheinen.

Nur sehr wenige Befragte hatten vor der Corona-Pandemie die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten. Daher gehört zu den für Pendelpraktiken wichtigsten Regelungen am Arbeitsplatz (vor Corona) die Gleitzeitregelung. Viele Arbeitgeber bieten eine Gleitzeitregelung an, mit Kernarbeitszeiten beispielsweise zwischen 9 und 16 Uhr. Manche Befragte nutzen diese Möglichkeit und treten ihren Pendelweg außerhalb der Stoßzeiten an. Sie berichten dann von stressfreieren Pendelwegen:

*„So 8.10 Uhr, ich fahre so 25 Minuten, 30 Minuten. Wir haben Gleitzeit, da ist egal, wann ich komme. Wenn ich ankomme, muss ich sechs Stunden arbeiten, nach dem Stechen. Stressfrei. Das ist auch gut, dass ich nicht zu einer bestimmten Zeit da sein muss, deswegen bin ich auch kein extremer Raser.“
(39_w_34)*

Die Gleitzeitmöglichkeiten werden aber überraschenderweise nicht von allen genutzt. Dafür gibt es unterschiedliche Gründe:

Carearbeit: Personen, die privat stark eingebunden sind, beispielsweise Eltern mit jüngeren Kindern, richten ihre Arbeitszeit nach KiTa- und Schulbeginn bzw. -ende aus. So beschränken sich Pendel- und Arbeitszeiten auf ein gewisses Zeitfenster, das diesen Personen meist nicht erlaubt, vor oder nach der Rushhour den Pendelweg anzutreten:

„Also mit Kind kann man nicht mehr arbeiten, wann man möchte, ist natürlich auch auf gewisse Zeiten angewiesen mit der Kinderbetreuung. Und das fällt natürlich dann immer genau auf die Stauzeit. Und da muss ich mich jetzt eben im Gegensatz zu früher, wo ich einfach fahren konnte, wenn der Stau vorbei war, muss ich jetzt leider aufgrund der Betreuungszeiten, mich in diesen Stau reinstellen und mich damit auseinandersetzen.“ (13_w_31-45)

Persönliche Vorlieben und Tagesstruktur: Einige treten ihren Pendelweg zu den Stoßzeiten an, weil sie in Bezug auf ihre Freizeit nachmittags bzw. abends nicht zu spät nach Hause kommen wollen

Implizite Unternehmenskultur: In manchen Fällen besteht zwar die Möglichkeit der Gleitzeit, von den Vorgesetzten ist aber implizit etwas anderes gewollt: Die Möglichkeit der Gleitzeit – und somit eines weniger verkehrsbelasteten Pendelwegs – wird aufgrund impliziter Regelungen am Arbeitsplatz nicht genutzt:

„Aber da hinten ist eigentlich immer Stau. [...] Ich würde es gerne vermeiden [...], wenn ich um sieben anfangen [...] aber [...] unserem Chef ist lieber, man ist länger da, als dass man früher kommt.“ (28_m_54)

Auffällig ist, dass die Gleitzeitregelungen meist in einem sehr engen Rahmen gesetzt sind, zum Beispiel Arbeitsbeginn zwischen 8 und 9 Uhr. Dadurch treten viele trotzdem ihren Pendelweg in der Rushhour an.

Einige Arbeitgeber der Befragten bieten Jobtickets an, was einen großen Anreiz darstellt. Wenige Arbeitgeber bieten Dienstwagen oder Fahrtkostenerstattungen für Auto-pendelnde an. Manche Arbeitgeber bieten keine Anreize für bestimmte Mobilitätsangebote. Daneben scheinen keine weiteren Angebote zur Verfügung zu stehen. Nur in Ausnahmen werden Dienstfahrräder, Jobräder oder eine Förderung von E-Bikes angeboten. In einem Fall wurde aber auch deutlich, dass das bestehende Angebot womöglich nicht gut genug kommuniziert wurde:

„Also ich weiß, dass wir die Möglichkeit haben, ein Fahrrad zu leasen oder zu leihen bei der Arbeit. Soweit ich weiß, haben wir auch ein paar Autos, aber ich habe mich damit nicht befasst. Ich weiß nicht, wie da die Regeln sind, ob jeder das Auto mieten kann oder ob es nur fürs Management ist, da weiß ich nicht, da muss ich passen.“ (37_w_32)

4.4.2 Praktiken im Haushalt und zur Versorgung

Neben der Frage, inwiefern Pendeln ein Gesprächsthema zwischen Arbeitskolleg*innen ist, wurden die Pendelnden auch gefragt, ob es ein Thema im Haushalt oder im Freundes- und Bekanntenkreis ist. Ähnlich wie bei Gesprächen über das Pendeln mit Arbeitskolleg*innen wird das Thema im privaten Bereich hauptsächlich dann thematisiert,

wenn es zu erheblichen Verzögerungen auf dem Pendelweg gekommen ist und die Pendelnden ihre Frustration darüber mit anderen Haushaltsmitgliedern oder Freunden teilen. Einige sprechen aber auch mit ihren Partner*innen über das Pendeln allgemein, da es ein wichtiger Bestandteil des Alltagslebens ist, den sie gerne teilen möchten.

„Die Fahrt auf die Arbeit und zurück ist ein Bestandteil vom Privatleben auch, weil man teilt das ja, man will das ja mit dem Partner besprechen.“ (26_m_47)

In manchen Fällen wird explizit nicht über das Pendeln gesprochen, weil es für alle vollkommen normal und alltäglich ist. Deutlich wird hier, dass das Pendeln als integrativer und alternativloser Bestandteil des Arbeitslebens angesehen wird, an dem sich nichts ändern lässt:

„Es ist einfach so. Es sind so viele, die ich kenne, die pendeln.“ (4_w_31-45)

Bei den meisten Befragten, die als Familie mit weiteren Personen in einem Haushalt wohnen, pendelten auch andere Haushaltsmitglieder – meist der oder die Partner*in. Dabei stellt sich die Frage, wie Haushalts- und Versorgungspraktiken sowie die Kinderbetreuung auf die Haushaltsmitglieder verteilt sind, da Hausarbeit und Kinderbetreuung weitere Alltagspraktiken sind, die vernetzt sind mit den Pendelpraktiken.

Die Verantwortung in der Hausarbeit ist bei einigen zwischen den Partner*innen aufgeteilt. In diesen Fällen werden meist größere Einkäufe an den Wochenenden gemeinsam erledigt und andere Aufgaben wie Putzen, Wäsche waschen usw. je nach zeitlicher Verfügbarkeit aufgeteilt.

„Ja, im Prinzip hat jeder so seine Schwerpunkte. Wir machen ungefähr ähnlich viel im Haushalt. Mal mache ich ein bisschen mehr, mal macht sie ein bisschen mehr, kommt auch immer drauf an, wie viel wir um die Ohren haben gerade, aber im Prinzip teilen wir uns die Aufgaben auf.“ (6_m_18-30)

Die Hausarbeit liegt häufig in der Verantwortung der Frauen. Eine klassische Rollenaufteilung scheint also auch bei vielen der Befragten nach wie vor vorherrschend zu sein. In einigen Fällen hängt es damit zusammen, dass die Frauen in Teilzeit arbeiten und daher in der restlichen Zeit die Hausarbeit übernehmen.

„Bei der Hausarbeit macht er gar nichts. Da bin ich froh, dass er wenigstens seinen Teller in die Spüle stellt [...]. Er schmeißt seine Klamotten in den Wäschekorb, da bin ich auch zufrieden. Das war es, sonst macht er nichts, sonst mache ich alles.“ (39_w_34)

Die Erledigung von Einkäufen und die gewählten Verkehrsmittel können auch für Unstimmigkeiten zwischen den Partnern sorgen, wie das folgende Zitat zeigt:

„Er hat sich direkt zu seiner ersten Arbeitsstelle ein Auto geholt, weil er gesagt hat, er möchte sich den Luxus gönnen und dementsprechend ist es schon so, dass er nicht verstehen kann, wenn ich anstehende Erledigungen mit der Bahn nicht so gut machen kann. Beim Einkaufen. Ich möchte da keine großen Sachen tragen, weil das einfach zu anstrengend ist.“ (2_w_18-30)

Bei der Kinderbetreuung teilen sich viele Partner*innen die Verantwortung unter der Woche auf, wenn es um Hol- und Bringwege zur oder von der KiTa oder Schule geht. In manchen Fällen gibt es feste Absprachen, zum Beispiel bringt der Vater die Kinder

morgens hin, die Mutter holt sie nachmittags oder abends ab. In anderen Fällen wird es mehr oder weniger jeden Tag neu verhandelt, wer die Kinder zur KiTa oder in die Schule bringt.

Für die Betreuung von Kindern an den Nachmittagen sind meistens die Mütter verantwortlich. Wie bei der Hausarbeit liegt das auch daran, dass viele der befragten Pendlerinnen mit Kindern in Teilzeit arbeiten, während nur sehr wenige Männer in Teilzeit arbeiten, von denen nur einer ein Kind hat. Auch bei Paaren, die beide in Vollzeit arbeiten und beide pendeln, kommt es vor, dass die Frauen einen größeren Anteil an der Kinderbetreuung übernehmen.

„Also wir teilen uns das eigentlich beide auf. Wir haben nur einmal in der Woche ein Kindermädchen. Allerdings muss ich dazu sagen, meine Frau hat da, glaube ich, den größeren Anteil daran.“ (14_m_31-45)

Alleinerziehende achten darauf, nachmittags nicht zu spät nach Hause zu kommen, um ihre Kinder nicht zu lange alleine zu Hause zu lassen. Kommt es auf dem Rückweg von der Arbeit zu Verspätungen, führt das bei diesen Personen zu Stresssituationen. Die Eingebundenheit in das Familienleben und die zeitliche Bindung, die mit der Kinderbetreuung und Abholzeiten an Kitas und Schulen einhergehen, machen das Pendeln mit dem Auto für viele alternativlos.

4.4.3 Praktiken beim Pendeln

Die Beschreibung der gleichzeitigen Praktiken gliedert sich in Aktivitäten vor Fahrtantritt und während der Fahrt, Aktivitäten und der Stimmung beim Ankommen am Arbeitsplatz sowie Zwischenstopps auf dem Hin- und Rückweg.

Vor Fahrtantritt

Viele Befragte stehen früh auf. Die meisten starten zwischen 5.30 und 6.30 Uhr in den Tag, eine Person bereits um 3.30 Uhr. Dieses frühe Aufstehen wurde von vielen in der Verkehrssituation begründet. Um der Rushhour zu entgehen und am Morgen Zeit zu sparen, gaben viele Pendler*innen an, am Morgen normalerweise nicht zu frühstücken und sich auf einen Kaffee oder etwas anderes zu trinken zu beschränken:

„Ich habe mir vielleicht noch einen Kaffee gemacht und eine Kleinigkeit zu essen, wenn ich es zeitlich schaffe. [...] dann direkt raus eigentlich, nicht lange aufgehalten zu Hause.“ (33_w_33)

Wie bereits im Abschnitt zu Kompetenzen beschrieben, ist die Informationsbeschaffung über die Verkehrssituation eine weitere wichtige Praktik vor Fahrtantritt. Es wurde folglich deutlich, dass die Gestaltung der Vorbereitung und der damit verbundene Zeitdruck von der Verkehrssituation abhängen. Einige Befragte gehen mit dem morgendlichen Zeitdruck dahingehend um, dass sie bereits am Vorabend Vorbereitungen treffen, um morgens schneller aus dem Haus zu kommen:

„Nein, viertel nach vier bin ich aufgestanden und zwanzig vor muss ich spätestens aus dem Haus. [...] Ich habe immer einen gepackten Rucksack dabei, aber das mache ich schon am Abend vorher fertig. Weil um die Uhrzeit habe ich dann keine Lust, noch irgendwas zu machen außer einem Kaffee.“ (24_m_32)

Diese Situation gestaltet sich bei manchen Pendelnden mit Kindern etwas anders. Hier hängt der Morgen nicht nur von der Verkehrssituation, sondern auch von der Versorgung und Stimmung der Kinder ab. Diese müssen je nach Alter geweckt, angezogen und mit Essen versorgt werden. Oft ist dies mit einem erheblichen Organisationsaufwand verbunden und verlängert die Zeit für die morgendliche Vorbereitung, führt aber auch dazu, dass Pendelnde länger schlafen und/oder frühstücken:

„In der Regel bin ich so um 7 Uhr aufgestanden. [...] Habe dann mit meiner Familie auch manchmal zusammen gefrühstückt. [...] Also, manchmal musste einer schon um 8 Uhr im Büro sein. Dann hat jeder gefrühstückt und die Kinder haben sich selbst auf den Weg gemacht oder mein Mann oder ich haben sie auch mal gefahren zur Schule. Weil das Wetter dann auch mal nicht so gut war oder weil es zu viele Sachen zu tragen sind oder sie den Bus verpasst haben.“
(17_w_46-55)

Neben der Versorgung von Kindern ist die Versorgung von Haustieren bei einigen Pendelnden ein wesentlicher Bestandteil der Morgenroutine. Insgesamt ergibt sich in einigen Fällen ein eng getakteter Ablauf mit vielen notwendigen Elementen, um das Pendeln erfolgreich zu beginnen:

„[Es] geht um 5 Uhr mein Wecker an, um 5.10 Uhr nehme ich den Hund und laufe mit dem Hund bis kurz nach 6 Uhr eine Runde durch den Ort. Dann komme ich wieder nach Hause. Dann mache ich mich im Bad fertig, nehme meinen Arbeitsrucksack, den ich am Abend zuvor schon vorbereitet habe [...], ziehe meine Schuhe an und steige in mein Auto.“ (14_m_31-45)

Aktivitäten während der Fahrt

Während der Fahrt werden von den Pendelnden vielfältige Aktivitäten durchgeführt, allerdings in starker Abhängigkeit vom Verkehrsmittel. Folgende Aktivitäten wurden von Autopendelnden genannt:

- Eine der häufigsten Aktivitäten ist Radio, Musik bzw. Podcast hören. Bei Autopendelnden dient das Radio nicht nur zur Unterhaltung, sondern auch zur laufenden Information über die Verkehrssituation. Abgesehen von Radio bzw. Musik hören, gibt es für Autopendelnde wenig weitere Möglichkeiten, sich zu beschäftigen. Jedoch zeigt sich, dass ein Unterschied darin besteht, ob Musik oder Podcasts nur passiv gehört werden oder aktiv mitgestaltet werden, etwa durch mitsingen.
- Einige wenige Autopendelnde telefonieren während der Autofahrt und erledigen so bereits einige Arbeitsangelegenheiten: *„Wenn ich an einer Ampel stehe, wenn eine Mail reinkommt oder die ersten Anrufe, annehmen, das kann schon mal vorkommen, dass ich dann im Auto arbeite.“* (3_m_18-30) Einige Autopendelnde geben aber an, dass Telefonate während der Fahrt für sie nicht infrage kommen, da es zu sehr vom anspruchsvollen Verkehr ablenkt. Prinzipiell gibt es wenige Möglichkeiten, im Auto andere Aktivitäten auszuführen. Daher wird das Pendeln mit dem Auto auch häufig als langweilig empfunden.
- Nur in Ausnahmefällen wird die Autofahrt als Zeit der Entspannung wahrgenommen, was entweder in einem geringen Verkehrsaufkommen, einem noch stressigeren Alltag oder einer besonderen Aufmerksamkeit für die als beruhigend empfundene Umgebung bzw. Landschaft begründet ist.

Anders stellt sich die Situation im ÖV dar. Hier sind die Möglichkeiten, die Pendelzeit zu nutzen, deutlich größer. Neben Musik bzw. Podcast hören werden sehr vielfältige Aktivitäten auf die Zeit des Pendelweges gelegt mit dem Ziel, die Zeit effektiv zu nutzen und dadurch die restliche Freizeit mehr genießen zu können: *„Ich versuche ja immer, den Hinweg so effektiv wie möglich zu nutzen [...], für Sachen, die ich sonst zu Hause in meiner Freizeit machen würde oder müsste [...]“* (6_m_18-30):

- Häufig wird die Pendelzeit auch dazu genutzt, den Arbeitstag vorzubereiten: E-Mails checken und berufliche Telefonate führen sind dabei zu nennen.
- Viele ÖPNV-Pendler*innen nutzen die Pendelzeit aber vor allem als Eigenzeit: zum Wachwerden, für Erledigungen, zum Lesen oder einfach zur Entspannung. Dabei wird von manchen betont, dass dies Aktivitäten sind, für die sie in ihrer Freizeit keine Zeit haben: *„Ganz grob würde ich behaupten, ist der Pendelweg eine angenehme Zeit, weil ich kann halt Musik hören, ich kann mich zurückziehen, ich kann mal lesen. Das, was ich so tagsüber nicht hinkriege, einfach diese ruhigen Minuten, [...] deswegen würde ich das eigentlich als Zeit, die ich für mich habe, aber sehr entspannt, so würde ich das bezeichnen. [...] Das ist für mich so die Pendelfreizeit.“* (12_m_18-30)
- Eine weitere Aktivität, die ÖPNV-Pendelnde häufig nennen, ist das Pflegen von sozialen Kontakten auf dem Pendelweg. Dieser Aspekt wird von den Befragten als großer Vorteil des Pendelns mit dem ÖPNV gesehen: *„Im besten Fall sind ein paar Kollegen mit dabei, Freunde oder Bekannte. Lustig ist, dass mein Neffe manchmal in denselben Bus einsteigt. Man sieht sich mal. Solche Sachen. Das hat schon angenehme Seiten. Wenn man nicht selber Auto fahren muss, das kann auch entspannend sein.“* (18_m_31-45). In einigen Fällen, insbesondere bei Pendler*innen mit einem anspruchsvollen Alltag, ist der Pendelweg sogar eine der wenigen Möglichkeiten, Freundschaften zu pflegen.

Durch diese vielfältigen Aktivitäten und Beschäftigungsmöglichkeiten, die von den Pendelnden auch aktiv geplant werden, werden Verspätungen von einigen Pendelnden nicht als störend empfunden:

„Dadurch, dass ich eigentlich immer irgendwas zu tun dabei hab, bin ich quasi auch vorbereitet auf Verspätungen, dann finde ich das nicht so schlimm [...]“ (11_w_18-30)

Im Rahmen der Betrachtung der Aktivitäten während der Fahrt werden Unterschiede bei den Befragten deutlich: Einige Befragte sehen Pendeln als reine Fahrt zur Arbeit, für andere ist Pendeln Teil der Alltagstätigkeiten (Erledigungen, Zeit nutzen usw.). Weiterhin sieht ein Teil der Befragten Pendeln als Arbeitszeit, in der berufliche Telefonate erledigt und E-Mails beantworten werden. Für einen anderen Teil der Befragten ist Pendeln Teil der Freizeit, in der soziale Kontakte gepflegt und die Freizeit organisiert wird. Ein weiterer Teil sieht Pendeln als Arbeitszeit, die nicht entlohnt wird und in der zwar nicht aktiv gearbeitet wird, die aber auch keine Freizeit darstellt. Diese Unterscheidungen haben wesentlichen Einfluss auf die Art und Weise, wie das eigene Pendeln wahrgenommen und bewertet wird.

Ankommen am Arbeitsplatz

Der Ablauf des Pendelweges hat einen großen Einfluss auf die Verfassung und Stimmung der Pendelnden bei Ankunft am Arbeitsplatz und damit Auswirkungen auf den Start des Arbeitstages und darüber hinaus. Es gibt Pendler*innen, die fast immer gestresst am Arbeitsplatz ankommen, was meistens in der Verkehrssituation begründet ist:

„Meistens gestresst und es ist auch nicht so viel Zeit, mal einen Kaffee zu trinken, sich hinzusetzen und runterzukommen. Das muss dann direkt weitergehen.“ (43_w_55)

Wenn es auf dem Pendelweg zu keinen größeren Verzögerungen gekommen ist, kommen die Pendelnden in entspannter Stimmung an, die teilweise auch an Erleichterung grenzt, dass der Weg diesmal ohne Verzögerungen zurückgelegt werden konnte.

Häufige Aktivitäten sind Frühstücken, kurze Gespräche mit den Kolleg*innen oder auch eine ganz bewusste kurze Pause, bevor der Arbeitstag richtig startet, insbesondere bei Pendler*innen, die einen eng getakteten Morgen hatten und unterwegs noch Zwischenstationen einlegen.

„Dann trinke ich erstmal ein Kännchen. Und dann kommen so die Kollegen peu à peu ins Büro und dann setzt man sich morgens nochmal zusammen, tauscht sich kurz aus.“ (34_m_49)

Wie im Abschnitt zu Bedeutungen bereits erwähnt, wird in Einzelfällen sogar von gesundheitlichen Problemen im Zusammenhang mit dem stressigen Pendelweg gesprochen.

Erledigungen und Aktivitäten auf dem Hin- oder Rückweg

Auf dem Hinweg wird von den Befragten in der Regel wenig erledigt, abgesehen vom Bringen von Kindern, gelegentlichem Tanken oder dem Kauf von Frühstück. Ausnahmen bilden hier Dinge, die den Rest des Tages gut im Auto gelagert werden können:

„Wir bauen ganz viel am Haus. Und da kommt es doch öfters vor, dass man zum Baumarkt mal muss. [...] Natürlich auch mal ein Einkauf. Ist die Frage, was kann man schon einkaufen, was dann den ganzen Tag im PKW liegt. Also das sind eher so die festen Sachen und keine frischen Sachen.“ (34_m_49)

Anders sieht dies auf dem Rückweg aus. Hier werden vielfältige Aktivitäten mit dem Pendelweg verbunden, die je nach Tag variieren:

- Am häufigsten wird auf dem Rückweg eingekauft, sowohl für den alltäglichen Bedarf als auch Kleidung oder andere Dinge, jedoch oft in Abhängigkeit vom genutzten Verkehrsmittel: Mit dem Auto sind laut Befragten Einkäufe einfacher zu transportieren als mit Bus und Bahn. Die Befragten integrieren also auch andere Wege in ihren Pendelweg
- Eine weitere häufige Aktivität, die mit dem Rückweg verbunden wird, ist Sport bzw. der Besuch eines Fitnessstudios, aber auch Skifahren, zum Badensee gehen oder der Besuch von Freunden oder Familie. Dies kann auch durchaus als Strategie gesehen werden, um der Rushhour zu entgehen: *„Ansonsten bin ich oft, jetzt waren ja die Fitnessstudios geschlossen, meistens auf dem Heimweg noch ins Fitnessstudio gegangen, bevor ich heimgefahren bin, das heißt, bis ich nach Hause gefahren bin,*

war es 21, 22 Uhr, je nachdem, und dann waren die Autobahnen auch meistens komplett leer. Ich bin einfach durchgefahren.“ (37_w_32)

- Ebenfalls häufig werden auf dem Rückweg Kinder von Freizeitaktivitäten abgeholt und Termine oder andere Aktivitäten mit ihnen wahrgenommen.

Auffällig ist, dass die meisten Aktivitäten auf dem Rückweg nur selten mit anderen Personen als Kindern zusammenhängen, was vermutlich in der Unberechenbarkeit der Verkehrssituation und der Möglichkeit von Verspätungen begründet ist.

4.5 Zur Dynamik von Pendelpraktiken

4.5.1 Pendelbiografie: Pendelerfahrung und Wohnstandort

Pendelerfahrung

Einige der befragten Pendelnden haben eine teils sehr lange Pendelbiografie, das heißt, sie pendeln bereits seit vielen Jahren. Diese Erfahrung kann dazu führen, dass Pendeln als Gewohnheit wahrgenommen und als Selbstverständlichkeit angesehen wird. In manchen Fällen führt die lange Pendelerfahrung dazu, dass das Pendeln als „nicht so schlimm“ eingeschätzt wird.

„Ich habe es nie so als schlimm empfunden. Weil nach der neunten Klasse gab es bei mir im Dorf zum Beispiel auch keine weiterführende Schule, da musste ich auch schon immer nach Darmstadt. Und bis dort zur Schule waren es auch 30, 40 Minuten. [...] Also wirklich es ist eigentlich eine Gewohnheitssache. Wenn man es nicht anders kennt, dann empfindet man es wirklich auch nicht als Last oder so.“ (9_w_18-30)

Auch die Pendelbiografie der Eltern oder anderer Familienangehöriger kann dazu führen, dass Pendeln als selbstverständlich und alternativlos angesehen wird.

„[...] bin ich auch so aufgezogen, aber meine Eltern sind auch immer zur Arbeit gefahren. Das ist für mich so selbstverständlich. Das ist jetzt nix Besonderes. [...] Ich habe das sozusagen mit der Muttermilch mitbekommen. Dementsprechend ist Pendeln Standard für mich.“ (23_m_31)

„Also ich komme aus einer klassischen Pendlerfamilie. Sowohl meine Freundin pendelt jetzt auch nach wie vor. [...] Und mein Vater ist jahrelang gependelt [...]. Also ich kenne das gar nicht anders. Ich bin auch in die weiterführende Schule immer gependelt. Also ich pendle seit der 5. Klasse eigentlich.“ (27_m_35)

Eine lange Pendelbiografie kann aber auch dazu führen, dass sich die Pendelnden nicht so sehr von Verspätungen negativ beeinflussen lassen und solchen Situationen gelassen gegenüberstehen.

Dynamiken in der Verkehrsmittelwahl

Wie bereits erwähnt, wurden auch Personen befragt, die flexibel entweder das Auto oder den ÖPNV auf ihrem Pendelweg nutzen. Das täglich neue Entscheiden kann dabei unterschiedliche Gründe haben, meist hängt dies mit der Tagessituation und -form zusammen:

- Die Dauer, die die Befragten morgens zum Fertigmachen benötigen, beeinflusst, welches Verkehrsmittel für den Pendelweg genutzt wird: Hier wird deutlich, dass doch häufiger auf das Auto zurückgegriffen wird, da sich die Befragten daran gewöhnen, sich morgens etwas mehr Zeit zu lassen.
- Umgekehrt kommt es auch vor, dass die Bahn genommen wird, wenn Befragte morgens mehr Zeit zu Hause benötigen: Je später die Abfahrt, desto eher wird der ÖPNV genutzt, da am Arbeitsort in den späteren Morgenstunden keine Parkplätze mehr verfügbar sind oder das Stauaufkommen auf der Strecke höher ist.
- Wenn bekannt ist, dass Züge oder Busse Verspätungen haben, wird auf das Auto zurückgegriffen.

Vor allem Personen, die im Schichtdienst arbeiten, entscheiden gerne je nach Schichtbeginn oder -ende, welches Verkehrsmittel sie nutzen: Sehr früh morgens, sehr spät abends bzw. nachts ist wenig Verkehr, sodass zu diesen Zeiten gerne auf das Auto zurückgegriffen wird – auch, weil die ÖPNV-Taktung zu diesen Randzeiten vergleichsweise schlecht ist. Morgens und abends zur Rushhour – wenn der Verkehr stark zunimmt, fällt die Wahl auf den ÖPNV.

Es gibt Befragte, die im Laufe ihrer Pendelbiografie das Hauptverkehrsmittel für ihren Pendelweg verändert haben. Ein Grund für den Wechsel von Auto auf ÖPNV ist die Verfügbarkeit eines Jobtickets durch einen Arbeitsplatzwechsel oder durch Neueinführung dieses Angebots beim Arbeitgeber. Wichtige Gründe für den Umstieg von öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Auto hingegen sind die Zeitersparnis, aber auch Lebensereignisse wie die Geburt eines Kindes, mit dem ein größerer Bedarf an Flexibilität einhergeht.

Für manche Autopendelnde würde ein Wechsel zu Bus und Bahn nur in Betracht kommen, wenn sie daraus einen zeitlichen oder finanziellen Vorteil gegenüber dem Pendeln mit dem Auto ziehen können, den sie für sich aber nicht sehen (teils aus Erfahrungen, die sie vor längerer Zeit mit dem ÖV gemacht haben). Aber auch unzureichende Anschlüsse sind Gründe gegen das Pendeln mit dem ÖV. Befragte berichten davon, dass ihre Wohnorte während der Sommerferien nicht oder nur einmal täglich angefahren werden. Andere berichten von einem erheblich höheren Zeitaufwand, wenn sie mit dem ÖV statt mit dem Auto pendeln würden.

Wohnstandort: Einfluss & Entscheidung

Der Wohnstandort hat großen Einfluss auf den Pendelweg. Die Frage, wie die Interviewten ihren Wohnstandort gewählt haben, ist daher von Interesse. Befragte, die in eher suburbanen oder ländlichen Gebieten wohnen, beschreiben, wie wichtig ihnen die ländliche Wohnlage ist. Die Lebensqualität durch den Zugang zu Naturraum, Gärten, Spielmöglichkeiten für Kinder, die Ruhe, wenig Lärm und saubere Luft werden sehr geschätzt. Frankfurt wird häufig als abschreckend beschrieben. Die Pendeldauer spielt eine unterschiedlich wichtige Rolle bei der Wohnstandortentscheidung.

„Also für mich ist die Lebensqualität wichtiger als die Pendelei, die dann damit einhergeht [...]. Wenn wir jetzt was Schönes gefunden haben, wo wir uns wohlfühlen, wo wir keine Nachbarn haben, dann pendle ich gerne eine Stunde und auch eineinhalb.“ (15_w_31-45)

Für andere ist aber auch der Pendelweg bzw. die Pendeldauer ein entscheidender Faktor bei der Wohnstandortwahl. Manche sprechen von einer Schmerzgrenze bezüglich Dauer oder Distanz des Pendelwegs, die sie mit dem Umzug oder der Arbeitsplatzwahl nicht überschreiten wollten, anderen sind gute Anbindungen sehr wichtig. Aber auch der soziale Kontext wird häufig als entscheidender Faktor für die Wohnstandortwahl genannt. In der Nähe der Familie, Partner*innen und/oder von Freunden zu sein, wird immer wieder als wichtig betont.

Neben den Qualitäten des Ortes, dem Pendelweg und dem sozialen Umfeld sind teils aber auch finanzielle Gründe für die Entscheidung, wo man leben möchte, das relevante Kriterium. Gerade im Raum Frankfurt sind die Immobilienpreise so hoch, dass sich manche Interviewte nur in gewisser Entfernung niederlassen können.

„[...] Aber im Moment als Studentin macht es für mich keinen Sinn, nach Frankfurt zu ziehen. Weil die Mietpreise halt nicht im Verhältnis dazu stehen, was ich fahren muss.“ (9_w_18-30)

Von manchen wird auch der Arbeitsplatz als der entscheidende Faktor für den Wohnstandort beschrieben:

„Die Gründe waren einfach, dass ich einen Job gesucht habe, mein Arbeitgeber, der Markt war damals an Touristikern leergefegt und mein Arbeitgeber hat Quereinsteiger umgeschult. [...] Und damals habe ich über das Pendeln mit 23 nicht so nachgedacht, was das bedeutet. Ich dachte, toll, Job in Frankfurt, tolles Unternehmen, das mache ich. Dann sieht man die Fahrt und denkt, ja, das mache ich. Was das aber wirklich bedeutet hat, das habe ich erst Jahre später realisiert.“ (42_m_45)

4.5.2 Erfahrungen mit und Veränderungen durch Corona

Durch die Corona-Pandemie hat sich das Leben vieler Befragter im privaten und im Arbeitsumfeld stark verändert, was auf deren Pendelpraktiken großen Einfluss hatte: Viele mussten vor allem in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2020 komplett im Homeoffice arbeiten und haben im Verlauf der Pandemie mit ihren Arbeitgebern eine Hybridregelung gefunden, bei der sie einige Tage im Homeoffice sind und ein- bis dreimal pro Woche vor Ort am Arbeitsplatz arbeiten. So konnten sie erfahren, wie es ist, gar nicht mehr oder weniger zu pendeln. Für manche Befragte war dies eine negative Erfahrung, da ihnen das Pendeln Struktur gibt und sie die räumliche Trennung von Arbeitsplatz und Zuhause schätzen:

„Ich habe [das Pendeln] schon ein bisschen vermisst, weil ich eine Person bin, die sehr viel Routine und Struktur im Alltag braucht. Dann hat man sich so ein bisschen lost zu Hause gefühlt. [...]. Es hat schon zum Alltag und zum Leben dazugehört. War schon komisch manchmal.“ (2_w_18-30)

Das Arbeiten im Homeoffice führt für viele Befragte auch dazu, dass sie sich einsam fühlen und den sozialen Kontakt zu ihren Kolleg*innen vermissen.

„Wobei dann natürlich irgendwann auch dieses Gefühl ... so die Kollegen fehlen einem, man ist die ganze Zeit alleine. Das löst dann eine andere Art von Nervenanspannung aus.“ (22_m_34)

Weitere als negativ wahrgenommene Aspekte des Arbeitens im Homeoffice sind, dass teils die Räumlichkeiten fehlen, um ungestört arbeiten zu können, gerade wenn Kinder mit im Haushalt leben oder der*die Partner*in ebenfalls von zu Hause arbeitet und man sich gegenseitig stört. Auch die Haushaltsorganisation und die Betreuung von Kindern nimmt teilweise viel Zeit in Anspruch und sorgt für Konflikte. Einige Befragte arbeiten im Homeoffice auch länger als gewöhnlich. Teils haben die Befragten durch diese Homeoffice-Erfahrungen aber auch erst Ausmaß und Belastung des Pendelns durch Zeitbedarf, Kosten und Stress wahrgenommen, die nun infrage gestellt werden:

„Und war dann auch erstaunt, wie viel Zeit verloren geht. Zwei Stunden am Tag, zehn Stunden die Woche grob gesagt, das ist schon heftig. Die einem auch keiner bezahlt.“ (3_m_18-30)

„Man spart sich das Zugticket, die Fahrerei, die Benzinkosten, den Stress.“ (17_w_46-55)

Die gewonnene Zeit wird häufig sehr geschätzt, da mehr Zeit bleibt, die genutzt wird, um länger zu schlafen, mehr Zeit mit der Familie zu verbringen und gesünder zu leben:

„Weil eben viel mehr Zeit für mich und die Familie dadurch entstanden ist. [...] Und auch der Fahrtweg zurück fehlt komplett, sodass man vielleicht für sich das Joggen entdeckt, wie es bei mir der Fall war. [...] Man bekommt eine ganz andere Lebensqualität dadurch. Das war mir alles so in der Form überhaupt nicht bewusst. Also wenn man jetzt wirklich mit 20 anfängt, ins Auto und ab auf die Arbeit [...] man kennt das nicht anders. Es war ein fester Bestandteil im Leben. Es gehörte dazu. Und jetzt wurde das andere gelehrt.“ (26_m_47)

Befragte, die während des ersten Lockdowns weiterhin (manchmal) gependelt sind, berichteten häufig, dass die Verkehrssituation auf den Straßen deutlich entspannter war und sie für ihren Pendelweg deutlich weniger Zeit benötigten. Im Laufe der Pandemie hat sich dies aber wieder normalisiert. Durch die Corona-Pandemie kommt es auch zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl. Einige Befragte sind aufgrund der möglichen Ansteckungsgefahr vom ÖPNV auf das Auto umgestiegen.

4.6 Alternativen und Zukunftswünsche

Um herauszufinden, welche Zukunftswünsche vor dem Hintergrund von durch die Corona-Pandemie veränderten Pendelpraktiken bestehen, wurden die Teilnehmer*innen zu ihren Wünschen bezüglich des Pendelns gefragt. Diese sind meist mit Veränderungen der rahmenden Praktiken verbunden und richten sich an die Arbeitgeber. Einige Wünsche beziehen sich aber auch auf die Verbesserung materieller Arrangements. Manche sind aber auch schlichtweg zufrieden und haben keine Änderungswünsche.

Einige wünschen sich, dass Pendeln nicht komplizierter oder schwieriger wird (z.B. Umstiege im ÖPNV) oder flexiblere bzw. längere Betreuungszeiten.

„[...] dann nehmen sie sich mal ein Beispiel an einer KiTa in Sachsen. [...] Die sind da auf Schichtbetrieb eingerichtet. Die machen morgens um 5 Uhr auf, dass die Eltern, die um 6 Uhr auf Frühschicht gehen, die Kinder schon um 5 Uhr bringen können und eine Vorbetreuung haben. Und die haben abends bis 22.30 Uhr auf, dass die Eltern, die bis 22 Uhr Spätschicht haben, danach ihre Kinder aus der KiTa abholen können.“ (14_m_31-45)

Weiterhin die Möglichkeit zu haben, einen Teil der Arbeitszeit im Homeoffice zu tätigen, war ein Wunsch von vielen. Gründe dafür sind:

- Mehr Zeit zu haben
- Eine erhöhte Flexibilität im Homeoffice bei der Koordination von Privatem wie beispielsweise Handwerkertermine, Sport und Familie
- Produktiveres Arbeiten im Homeoffice, da man weniger gestört wird
- Soziale Kontakte am Arbeitsplatz erhalten zu können

„Ich würde versuchen wollen, die Zeit, die ich gewonnen habe, in mich selbst oder eben in meine Familie zu investieren. [...], dann nutze ich eine Stunde davon, um für mich Sport zu machen und die andere Stunde investiere ich in die Hausaufgaben meiner Kinder oder in Spielzeit mit meinen Kindern, was auch immer.“ (45_m_38)

Weiterhin wünschen sich einige Befragte ein Entgegenkommen der Arbeitgeber bezüglich der finanziellen Belastungen des Pendelns bzw. Vergünstigungen wie Jobtickets, Jobräder, Dienstwägen, Übernahme von Tankrechnungen, kostenfreie Parkplätze oder angepasste Parkplatzkosten.

Viele Interviewpartner*innen wünschen sich auch eine Verbesserung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen:

- ÖPNV-Takt und -Frequenz: Viele wünschen sich häufigere und regelmäßige Taktung sowie angepasste Abfahrtszeiten
- Im ländlichen Bereich werden unter anderem Nachtbusse gewünscht
- Zeitliche Flexibilität wie bei On-Demand-Angeboten
- Verbesserte Pünktlichkeit und Verlässlichkeit
- Angegliederte Infrastruktur des ÖPNV: mehr Parkplätze an Bahnhöfen, auch im ländlichen Bereich die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern oder -Scootern, um den Weg zum Bahnhof damit zu fahren
- Preisgestaltung: geringere Ticketpreise bzw. keine weitere Steigerung
- Fahrzeuge des ÖPNV sauberer, hygienischer und nachverfolgbar. Auch Steckdosen sind wünschenswert

„Und ich hoffe auch da, dass das Angebot der Bahn ein bisschen besser wird, ein bisschen zuverlässiger auch vor allem. Also gerade die Verspätungen [...], wenn die wegfallen würden, dann wäre das Bahnfahren auch wieder eine echt schöne Sache zum Pendeln.“ (5_m_31-45)

Für den Autoverkehr wünschen sich die Befragten zum Teil unkritisch einen stetigen Ausbau. Die meisten Befragten sehnen sich nach entspannteren, reibungsloseren und auch kürzeren Fahrten. Häufig genannt wurden folgende Wünsche:

- Geringeres Verkehrsaufkommen, bessere Verkehrssteuerung und Straßenausbau
- Weniger Baustellen, mehr Parkplätze in der Innenstadt und sinkende Treibstoffpreise
- Manche wünschen sich ein Tempolimit, um stärker Stress beim Autofahren zu reduzieren
- Auch der Wunsch nach autonomen Fahrzeugen wurde von wenigen geäußert
- Mehr Elektromobilität um ökologisch nachhaltigeres Pendeln zu ermöglichen

„Nach Möglichkeit mit weniger Stress auf der Straße, vielleicht durch die eine oder andere Fahrwegverbesserungsmaßnahme an für sich. [...] Vielleicht organisierende grüne Wellen, dass die Menschen, die mit Autos unterwegs sind, zügiger durchfahren.“ (26_m_47)

Insgesamt wird bzgl. der Zukunftswünsche deutlich, dass für viele eine Stressreduktion beim Pendeln wünschenswert ist, sei es durch weniger Pendeln oder durch einen verbesserten Pendelweg. Der zeitliche Nutzen, der durch weniger Pendeln aufkommt, wird auch weiterhin als wünschenswert angesehen. Während der (negative) finanzielle Aspekt des Pendelns im vorherigen Interviewverlauf nur von sehr wenigen Befragten angesprochen wurde, wird er an dieser Stelle häufig erwähnt.

5 Vertiefungsstudie: Stabilität und Dynamiken bei Autopendlerinnen und -pendlern

Wie oben bereits erwähnt, wurde zusätzlich zur Haupterhebung eine zweite Interviewphase durchgeführt. Ziel war es, einen umfassenderen Einblick in die Zusammenhänge der Praktiken von Autopendler*innen zu erhalten. Der Fokus auf ausschließlich mit dem Auto pendelnde Personen sollte tiefere Einblicke in die nicht nachhaltige Praktik des Autopendelns und deren Zusammenhänge ermöglichen. Dazu wurde die Methode des Card-Sorting gewählt.

5.1 Methodenentwicklung und Auswahl der Interviewpartner*innen

Die Konzeption der Card-Sorting-Interviews verlief auf Grundlage der methodischen Vorgehensweisen anderer empirischer Studien (Righi et al. 2013; Sanders et al. 2005). Den Interviewpartner*innen werden eine Reihe von beschrifteten Karten vorgelegt, die Sie aus Ihrer Sicht nach Relevanz sortieren sollen. Ein wichtiger Teil der Methode ist, dass die Interviewpartner*innen beim Sortieren der Karten aufgefordert werden, laut zu denken (Conrad/Tucker 2019).

Für diese Studie ergab sich die Auswahl der Karten aus den in der ersten Interviewphase genannten Praxiselementen. Im ersten Teil des Interviews sollten die Befragten anhand der Karten Ihre aktuelle Pendelpraktik beschreiben. Diese war unterteilt in die Vorbereitung des Pendelwegs (mit Karten wie „Frühstücken“, „Kinder für die Schule fertig machen“ und „Haustiere versorgen“), den Hinweg und das Ankommen am Arbeitsplatz (mit Karten wie „Parkplatzsuche“, „Stress“ oder „Spaß“) sowie den Rückweg und das Ankommen zu Hause (mit Karten wie „Vorfreude“, „Müde“ oder „Sport“). So konnte im Gespräch ermittelt werden, welche Elemente für die interviewte Person vor, während und nach dem Pendeln wichtig sind und welche Praktiken damit in Verbindung stehen. Darüber hinaus konnten vertiefte Einblicke zur Pendelpraktik des Autopendelns erhoben werden.

Ein weiteres Ziel der vertiefenden Interviewphase war es, zu untersuchen, wie stabil die Praktik des Autopendelns ist. Aus diesem Grund wurde im zweiten Teil des Interviews ein Szenario für das Jahr 2035 eingeführt, dass erhebliche Auswirkungen auf das Pendeln mit dem Auto beschreibt:

*„Die Anzahl der Autopendler*innen in Deutschland ist schon seit Jahren unverändert hoch oder nimmt sogar zu. Bis zum Jahr 2035 hat sich dieser Trend fortgesetzt. Es gibt also deutlich mehr Autopendler*innen in der Rhein-Main-Region. Gleichzeitig wurde die Straßeninfrastruktur jedoch nicht in gleichem Maße ausgebaut. Die vielen Autos verstopfen die Straßen und Autobahnen auf den Pendelwegen noch mehr als früher, was zu noch häufigeren und größeren Staus und damit ungefähr verdoppelten Fahrtzeiten führt. Frankfurt reagiert auf die zunehmenden Autopendler*innen unter anderem mit höheren Parkgebühren für Menschen, die keine Anwohner sind, sodass Pendler*innen hohe Preise, 150 € pro Monat und mehr, für Parkplätze zahlen müssen. Auch können sich Arbeitgeber*innen unternehmenseigene Parkplätze immer seltener leisten, da die*

(innerstädtischen) Bodenwerte noch an Wert zugenommen haben und dadurch immer seltener nur als Autoparkfläche genutzt werden. Zudem setzt sich der Trend der steigenden Spritpreise der letzten Jahrzehnte weiter fort, was zusätzlich zu steigenden Kosten für den Pendelweg führt.“

Nach der Präsentation des Szenarios wurden die Interviewten nach ihrer spontanen Reaktion auf dieses Szenario gefragt: Wie würde sich das Pendeln mit dem Auto unter diesen Umständen gestalten? Würden die Personen weiterhin mit dem Auto pendeln? Würden Sie weiterhin die aktuelle Strecke mit dem Auto pendeln? Anschließend wurden die in der ersten Phase des Interviews sortierten Karten unter diesen fiktiven Bedingungen neu besprochen und sortiert. Somit konnte abgebildet werden, wie sich der Pendelweg verändert, welche Elemente nicht mehr wichtig oder möglich sind und welche hinzukommen. So entstanden im Verlauf des Interviews zwei Boards mit sortierten Karten, wobei eines die aktuelle Pendelpraxis und ihre Verknüpfungen und eines deren Übertragung in den Rahmen des Szenarios abbildet.

Die Auswahl der Interviewpartner*innen erfolgte im ersten Schritt über die Verkehrsmittelnutzung. Aus der Gruppe der für die Hauptphase interviewten Personen wurden jene ausgewählt, die regelmäßig und ausschließlich mit dem eigenen Auto zur Arbeit pendeln. Im zweiten Schritt wurden jene ausgewählt, die sich für ein zweites Interview bereiterklärt hatten und deren Gesprächsfluss für die experimentelle Methode des zweiten Interviews geeignet schien.

Die Interviews wurden ausschließlich als Videokonferenz durchgeführt und als solche aufgezeichnet. Sie wurden von zwei Personen aus dem Projektteam durchgeführt: Eine Person war für die Interviewführung, die zweite Person für die Umsetzung der Kartensortierung auf dem Online-Whiteboard-Tool ‚Miro‘ verantwortlich. Die Interviewteilnehmer*innen hatten Einsicht in ‚Miro‘ über die Funktion „Bildschirm teilen“ der Videokonferenzplattform. Die Interviews fanden Ende September bis Anfang Oktober 2021 statt. Die Interviewpartner*innen erhielten eine Aufwandsentschädigung.

Die Auswertung der Interviews erfolgte zum einen durch Gesprächsprotokolle, die im direkten Anschluss an das Interview von beiden Interviewer*innen verfasst wurden. Diese dienten insbesondere der methodischen und inhaltlichen Reflexion, der Analyse der Dynamik von Pendelpraktiken durch die zweite Sortierung sowie dem Herausarbeiten von Besonderheiten und ersten Erkenntnissen.

Zum anderen wurden die entstandenen Sortierungen ausgewertet. Hierfür wurden, angelehnt an die *social network theory* (Marin/Wellman 2010) und die Analyse von Praktikennetzwerken (Higginson et al. 2015; Higginson/Hargreaves/McKenna 2016), die genutzten Karten in Tabellen übertragen und den drei Praktikenelementen Kompetenzen, Bedeutungen und materielle Arrangements zugeordnet. Dabei wurden die drei zeitlichen Phasen Vorbereitung, Hinweg sowie Rückweg als Struktur beibehalten. Die Interviews und Sortierungen wurden anschließend den parallel entwickelten Praktikensegmenten zugeordnet. Auf Grundlage dieser Häufigkeitstabellen wurden die Sortierungen mit einer Software zur Netzwerkanalyse (Gephi) grafisch ausgewertet und aufbereitet. Dies ermöglicht visuelle Einblicke in die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Sortierung zum aktuellen Pendeln und dem Pendeln unter Szenariobedingungen.

Zudem zeigt es Unterschiede in der Zusammensetzung der Praktikenelemente in den einzelnen Praktikensegmenten.

5.2 Ergebnisse der Vertiefungsphase: Das Praktikennetzwerk

Im Folgenden wird das Praktikennetzwerk des aktuellen Pendelweges mit dem Auto entlang der verschiedenen Schritte (vor der Fahrt, Hinweg, Rückweg) sowie der Elemente des Pendelns dargestellt.

Elemente bei der Vorbereitung vor Fahrtantritt:

- **Materielle Arrangements:** Frühstück, Kleidung, Fertigmachen (sehr häufig)
- **Kompetenzen:** Art und Weise, wie Kinder versorgt und Wetterinformationen eingeholt werden (am häufigsten)
- **Bedeutungen:** Zeitdruck (negativ) (bei fast allen).

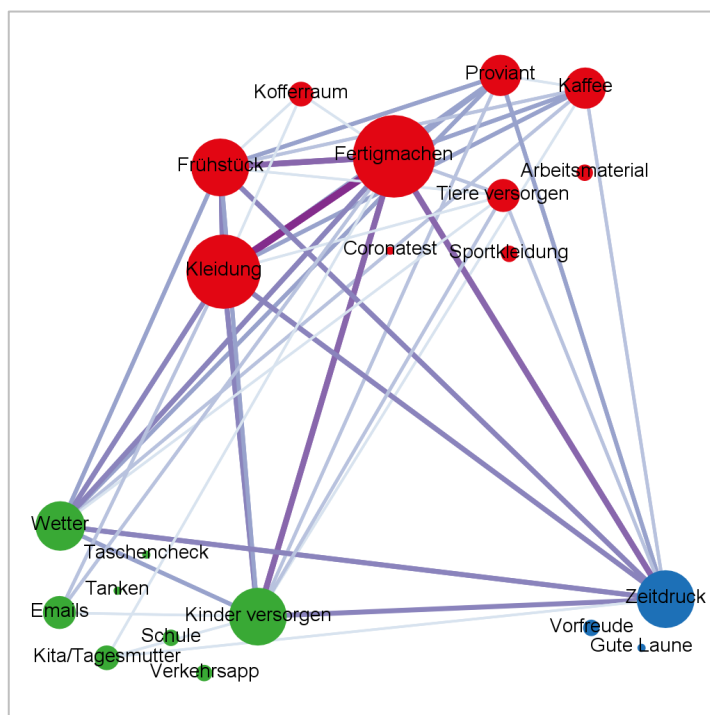


Abbildung 8: Elemente des Pendelns vor der Fahrt bei allen Interviewpartner*innen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Je dicker und dunkler die Linien, desto häufiger wurden die Elemente gemeinsam genannt. Eigene Darstellung

Es zeigt sich, dass die Vorbereitung vor Fahrtantritt immer mit Praktiken der individuellen morgendlichen Routine sowie Versorgungspraktiken zusammenhängt. Insgesamt wird vor dem eigentlichen Pendeln unter Zeitdruck versucht, möglichst wenig zusätzliche Aktivitäten unterzubringen, um schnell zur Arbeit zu kommen. Somit lässt sich sagen, dass der Pendelweg die Gestaltungsoptionen im Praktikennetzwerk vor der Fahrt einschränkt.

Elemente auf dem Hinweg:

- **Materielle Arrangements:** Staus und Baustellen am häufigsten relevant.

- **Bedeutungen:** große Bedeutung von Stress und Pünktlichkeit als negative Merkmale, aber auch Komfort des Autopendelns sind hier wichtig
- **Kompetenzen:** Musik- oder Radiohören sind den meisten Befragten wichtig. Damit einher geht die Kompetenz, durch Musik- und Radiohören den Pendelweg angenehmer zu gestalten. Auch Telefonieren oder Gespräche allgemein werden in den Pendelweg integriert. Für viele relevant ist auf dem Hinweg auch die Routenplanung (z.B. Anpassung der Route an die Verkehrssituation oder die Witterungsbedingungen).

Insbesondere die Elemente Stau, Pünktlichkeit, Komfort und Musik/Radio wurden häufig genannt, was eine Art Normalzustand des Autopendelns beschreibt. Kommen Baustellen hinzu, wird auch häufig Stress genannt, wodurch sich der scheinbar erträgliche Normalzustand verschiebt und zu Ärger führt.

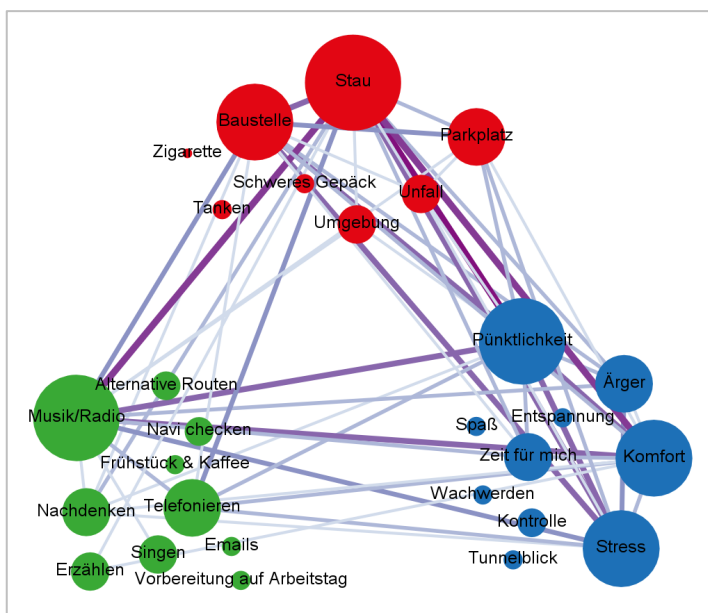


Abbildung 9: Elemente des Pendelns beim Hinweg aller Interviewpartner*innen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Je dicker und dunkler die Linien, desto häufiger wurden die Elemente gemeinsam genannt. Eigene Darstellung

Insgesamt ist die Dichte des Praktikennetzwerks auf dem Hinweg deutlich erhöht gegenüber der Vorbereitung, das heißt, es gibt nicht nur mehr Aspekte, die eine bestimmte Praktik ausmachen, sondern diese Aspekte sind auch deutlich stärker mit anderen Aspekten verknüpft. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Möglichkeiten der Gestaltung und die Vielzahl der Einflüsse auf das Pendeln deutlich zugenommen haben.

Elemente auf dem Rückweg und Ankommen zu Hause:

- **Materielle Arrangements:** Kochen und Essen sowie Erledigungen im Haushalt am häufigsten genannt
- **Kompetenzen:** Art und Weise, wie Einkäufe und Erledigungen in den Pendelweg integriert werden
- **Bedeutungen:** Viele sind müde und haben ein Bedürfnis nach Ruhe

Herauszustellen ist, dass der Rückweg sich deutlich vom Hinweg unterscheidet, unter anderem, weil die Verkehrssituation und Zeitprobleme eine untergeordnete Rolle spielen. Der Rückweg und die Zeit zu Hause stehen wie die Vorbereitung wieder in Verbindung mit Versorgungspraktiken wie dem Einkaufen und dem Abholen von Familienmitgliedern. Freizeitpraktiken wie Sport oder der Besuch von Freunden, Familie oder Verwandten werden ebenfalls in die Pendelpraxis integriert. Hier zeigt sich, dass auch auf dem Rückweg vielfältige andere Praktiken mit dem Pendeln in Verbindung stehen, nahezu ausschließlich aus der Privatsphäre und der alltäglichen Lebensführung, da hierfür im restlichen Tagesverlauf noch keine Zeit war.

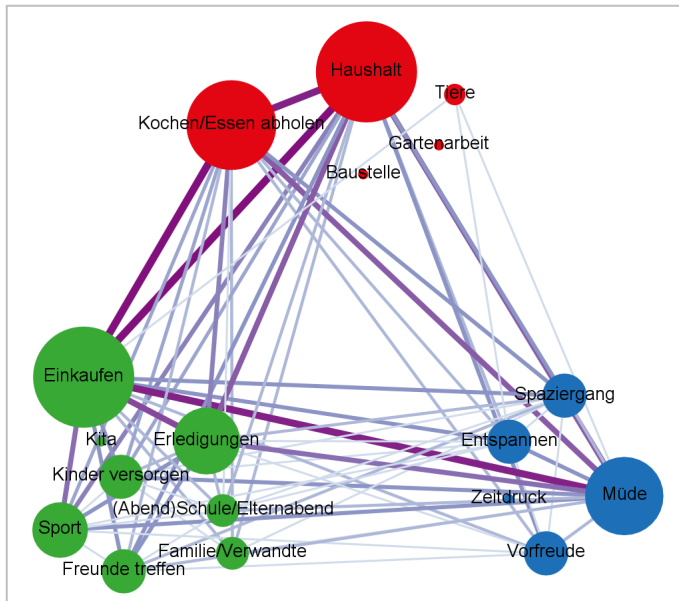


Abbildung 10: Elemente des Pendelns auf dem Rückweg und der Zeit danach zu Hause aller Interviewpartner*innen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Je dicker und dunkler die Linien, desto häufiger wurden die Elemente gemeinsam genannt. Eigene Darstellung

5.3 Ergebnisse der Vertiefungsphase: Veränderung des Praktikennetzwerks durch das eingebrachte Szenario

Ziel des Szenarios war es, Dynamiken und Stabilitäten der Pendelpraktiken über eine Art „Störung“ genauer zu beleuchten. In dem Szenario wurde eine weitere Zunahme des Autoverkehrs und von Staus sowie eine gleichzeitige Verteuerung und Verknappung von Parkraum beschrieben. Dadurch haben sich Dauer und Kosten des Pendelns mit dem Auto erhöht. Die spontane Reaktion der Befragten auf das Szenario zeigte, dass ihr erster Ansatz, mit der Problematik umzugehen, in einer Änderung der Rahmenbedingungen liegt:

- Viele würden versuchen, mehr im Homeoffice zu arbeiten.
- Alternativ würden Befragte ihr Arbeitszeitmodell anpassen, indem beispielsweise mehr Stunden am Tag und dafür an weniger Tagen pro Woche gearbeitet wird, um Pendelwege zu reduzieren.
- Einige könnten sich vorstellen, unter den Szenariobedingungen auf den ÖPNV umzusteigen.

- Auch das Bilden von Fahrgemeinschaften oder das (streckenweise) Pendeln mit dem Fahrrad wurde genannt.

Die meisten Befragten wollen unter den Szenariobedingungen nicht mehr täglich mit dem Auto zur Arbeit pendeln, sondern Wege finden, das Pendeln mit dem Auto zu reduzieren. Für die Zeit vor Fahrtantritt sind folgende Konsequenzen am auffälligsten:

- **Bedeutungen:** Zeitdruck wird relevanter. Die Befragten würden unter Szenariobedingungen am Morgen weniger Aktivitäten ausüben, um Zeit zu sparen. Viele geben auch an, früher aufzustehen, um die zusätzliche Zeit beim Pendeln bewältigen zu können.
- **Kompetenzen:** Hier werden einige Handlungsstrategien als Kompetenzen deutlich, den gestiegenen Zeitaufwand und die erhöhten Kosten des Pendelns zu organisieren oder zu kompensieren. Deutlich wird dies daran, dass weniger Aktivitäten ausgeführt werden, Fahrgemeinschaft organisiert werden oder abgewogen wird, andere Verkehrsmittel für den Pendelweg zu nutzen. Unter den Bedingungen des Szenarios verbliebe weniger Zeit mit den Kindern, dem*der Partner*in oder Familie und Freunden und auch weniger Freizeit und Raum für Entspannung. Insgesamt ist damit ein starker Einfluss auf die Versorgungs- und Freizeitpraktiken sichtbar. Einzig die Nutzung von Verkehrsapps wird relevanter.

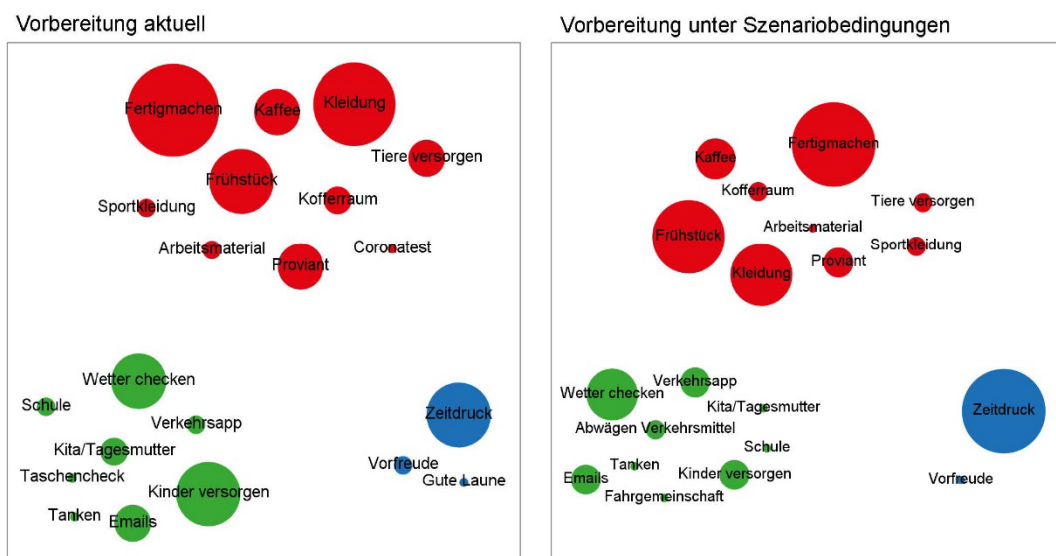


Abbildung 11: Elemente des Pendelns bei der Vorbereitung aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter Szenariobedingungen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Eigene Darstellung

Konsequenzen aus dem Szenario für die Pendelpraktik auf dem Hinweg:

- **Materielle Arrangements:** Auf dem Hinweg werden der Parkplatz und andere Fahrzeuge oder Verkehrsmittel wichtiger. Staus, Unfälle und Baustellen werden weniger relevant, da das Auto seltener zum Pendeln genutzt wird.
- **Kompetenzen:** Relevanter wird das Ermitteln alternativer Routen. Um die Pendelzeit besser zu nutzen, wird das Lesen und Beantworten von E-Mails relevanter. Das Telefonieren und Frühstück sowie die Vorbereitung auf den Arbeitstag bleiben gleich häufig, das Navi wird seltener gecheckt. Das Musik- und Radiohören und

ähnliche Aktivitäten nehmen ebenfalls ab. Darüber hinaus werden Versorgungspraktiken für Kinder seltener in die Pendelpraxis integriert. Gleichzeitig stattfindende Freizeitpraktiken nennen die Befragten seltener. Praktiken der Entspannung verlieren vollständig an Bedeutung, außer nach dem Pendeln.

- **Bedeutungen:** Hier ist am auffälligsten, dass die Befragten annehmen, dass der Komfort auf dem Pendelweg deutlich abnehmen wird, dafür aber Eigenzeit darstellt. Stress, Kontrolle und Pünktlichkeit bleiben unverändert hoch.

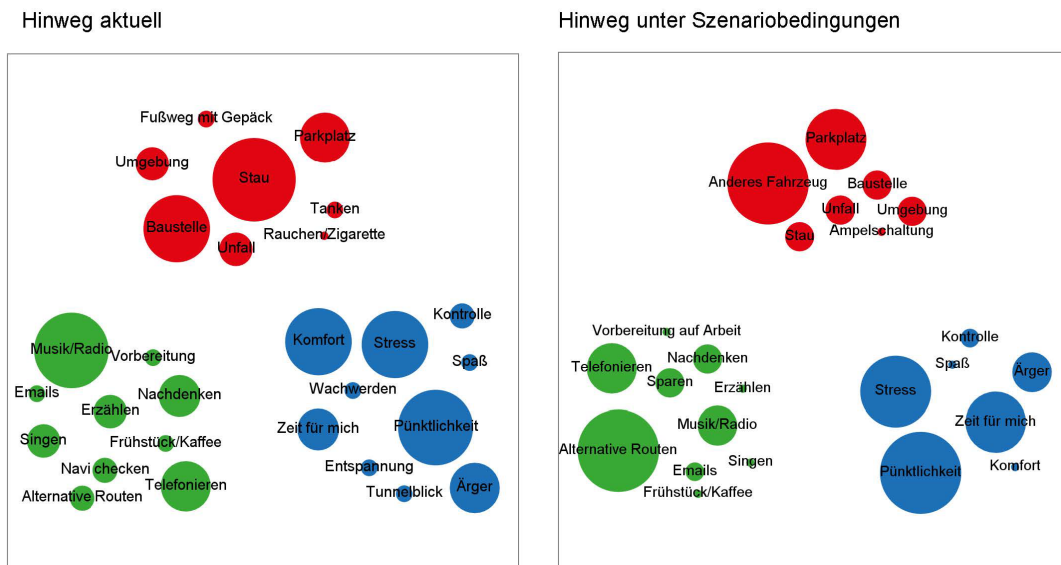


Abbildung 12: Elemente des Pendelns auf dem Hinweg aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter den Szenariobedingungen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Eigene Darstellung

Konsequenzen aus dem Szenario für die Pendelpraxis auf dem Rückweg:

- **Materielle Arrangements:** Diese bleiben auf dem Rückweg weitgehend unverändert.
- **Kompetenzen:** Die beim heutigen Pendeln am häufigsten genannte Kompetenz, Einkäufe in den Pendelweg zu integrieren, wird unter Szenariobedingungen weniger oft genannt, sonstige Erledigungen und Sport bleiben in der Summe gleich relevant. Die Versorgung der Kinder und auch ihr Abholen von Schule oder Kindergarten sowie das Treffen von Freunden und Familie oder Verwandten werden weniger häufig genannt.
- **Bedeutungen:** Mit zunehmender Müdigkeit steigt der Wunsch nach Ruhe und Entspannung. Geld zu sparen kommt als neue Bedeutung hinzu.

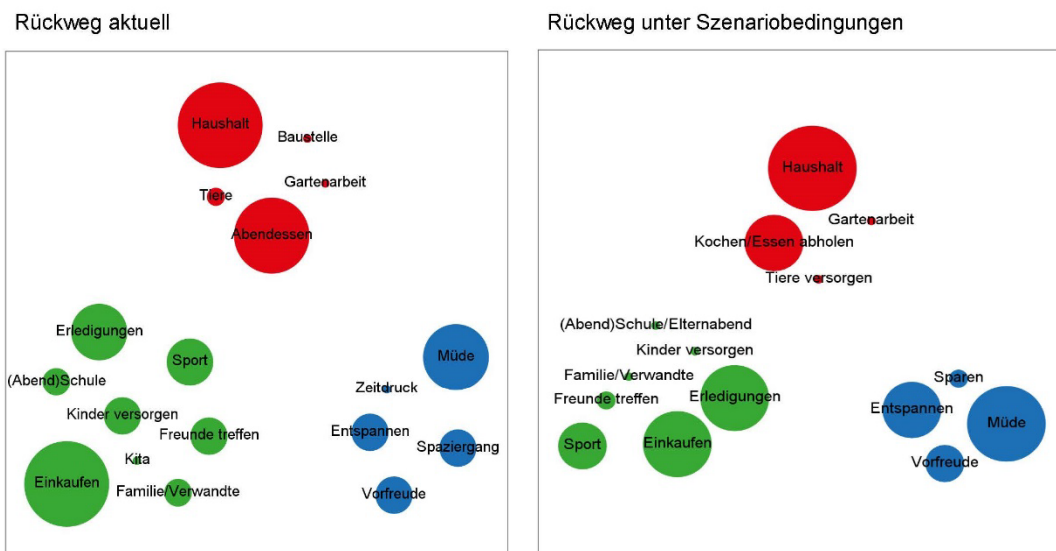


Abbildung 13: Elemente des Pendelns auf dem Rückweg aller Interviewpartner*innen zum aktuellen Zeitpunkt und unter den Szenariobedingungen. Je größer der Kreis, desto häufiger die Nennung des Elements. Rot: Materielles, Blau: Bedeutungen, Grün: Kompetenzen. Eigene Darstellung

Auffällig ist, dass unter Szenariobedingungen der zeitliche Druck ansteigt, sodass beispielsweise die Versorgung der Kinder oder das Einkaufen auf dem Weg deutlich abnehmen. Manche Befragte beschreiben, dass solche Tätigkeiten vermehrt von dem*der Partner*in übernommen werden müssten. Einige gehen davon aus, dass erst der Abend mit den Kindern verbracht wird und die Einkäufe erledigt werden, wenn die Kinder im Bett sind bzw. am Wochenende. Letztlich nimmt die Pendelpraktik so viel Zeit ein, dass für andere Praktiken zu Hause, aber auch in der Freizeitgestaltung, abgesehen von Entspannung und der grundlegenden Versorgung, weniger Zeit bleibt. Auch viele Freizeitpraktiken, zum Beispiel Treffen mit Freunden, Familie und Verwandten, werden reduziert, wohingegen das Sporttreiben aufrechterhalten wird. Allerdings werden diese Praktiken seltener in den Pendelweg integriert, da dieser unter Szenariobedingungen häufiger mit dem öffentlichen Verkehr oder zusammen mit dem*der Partner*in zurückgelegt wird und Zwischenstopps damit nicht mehr möglich sind.

Die Vertiefungsstudie mit Einbringen des als realistisch eingeschätzten Szenarios hat gezeigt, dass bei einer Verschärfung der Verkehrs- und Kostensituation das Pendeln mit dem Auto für einige keine Option mehr ist, vor allem aufgrund des hohen Zeitaufwands, der zulasten von Familie, Freunden und Freizeit geht. Einige Befragte gaben aber auch an, dass sie unter Szenariobedingungen einen Umzug in Erwägung ziehen würden. Bei all den Überlegungen zur Zeiteinsparung im Privaten wird gleichzeitig aber auch deutlich, dass viele Befragte in ihrem derzeitigen Verständnis von (Auto-) Pendeln verharren und nur eingeschränkt in der Lage sind, sich alternative Gestaltungsmöglichkeiten des Pendelwegs vorzustellen.

6 Segmente von Pendelpraktiken

Im Rahmen der Auswertungen konnten vier Segmente von Pendelpraktiken identifiziert werden. Diese Segmente unterscheiden sich teils stark anhand der Elemente der Pendelpraktiken, vor allem in Bezug auf die segmentbildenden Variablen: die Bedeutung des Pendelns, die (Wahrnehmung der) materiellen Arrangements und die rahmennden Praktiken der Pendelpraktiken (Tabelle 4). Die Elemente Kompetenzen, gleichzeitige Praktiken und Dynamik von Pendelpraktiken dienen als die beschreibenden Variablen. Die vier Segmente von Pendelpraktiken werden im Folgenden vorgestellt.

Tabelle 4: Übersicht über die vier Segmente von Pendelpraktiken und die jeweilige Ausprägung der segmentbildenden Variablen. Grau hinterlegt ist das im jeweiligen Segment dominante Praktikenelement.

	Rahmende Praktiken	Bedeutung	Materielle Arrangements
Alltagsjonglieren	Starke Rahmung durch Haushaltspraktiken und Länge der Arbeitszeit. Bestimmend sind Versorgungspraktiken, insbesondere Kinderbetreuung, Haushaltsaufgaben und Erledigungen.	Pendeln geprägt von Zeitdruck und Stress durch die starke zeitliche Rahmung.	Materielle Arrangements vor allem mit negativem Einfluss auf die anderen Elemente. Staus, Baustellen und andere Verkehrsteilnehmer führen zu Verzögerungen und damit zu einer Erhöhung des Zeitdrucks.
Am Limit	Teilweise starre Arbeitszeiten, teilweise Familienverpflichtungen; wirkt aber nicht negativ oder beschränkend.	Die Verkehrssituation auf dem Pendelweg verursacht starken Stress, der die negative Bedeutung des Pendelns in diesem Segment maßgeblich bestimmt.	Materielle Arrangements werden als extrem katastrophal wahrgenommen, sowohl in Bezug auf den Zustand der Infrastruktur als auch die anderen Verkehrsteilnehmer und die Alternativlosigkeit des genutzten Verkehrsmittels.
Nutzen ziehen	Schwache Rahmung durch Haushalts- und Arbeitspraktiken, durch geringere familiäre Einbettung und gute Möglichkeiten zur Gleitzeit.	Positive Bedeutung des Pendelns durch Gestaltungsmöglichkeiten der Zeitnutzung und Wertschätzung der Trennung zwischen Arbeit und Privatleben.	Materielle Arrangements werden als positiv wahrgenommen, da die Infrastruktur zufriedenstellend ist und/oder regelmäßig mit anderen Personen gependelt wird.
Hinnehmen	Rahmende Praktiken im Haushalt spielen eine eher untergeordnete Rolle durch wenige Kinder und eine gleichberechtigte Aufteilung der Haushaltsarbeit.	Pendeln wird als unumgänglicher Teil von Erwerbsarbeit und damit als alternativlos gesehen. Dies führt dazu, dass dem Pendeln als Teil der unhinterfragten Normalität keine besonders negative oder positive Bedeutung gegeben wird.	Gleichgültige und funktionalistische Einstellung gegenüber materiellen Arrangements, die kaum Konsequenzen für die anderen Elemente hat. Auch aufgrund guten Zustands oder Strategien.

6.1 Alltagsjonglieren

Die Pendelpraktik „Alltagsjonglieren“ ist maßgeblich von den rahmenden Praktiken im Haushalt geprägt. Dies bedeutet, dass sie eng mit der Betreuung von Kindern und den damit verbundenen Wegen sowie zeitlichen Einschränkungen verbunden ist. Dies führt dazu, dass Pendeln auf dem Hin- und/oder Rückweg einen oder mehrere Zwischenstopps beinhaltet sowie meist durch eine bestimmte Abholzeit oder Ankunftszeit zu Hause begrenzt ist, was insgesamt die Nutzung des Autos fördert:

„Damit ich schneller wieder hier bin, flexibler bin, nicht gebunden bin an den Zug, weil die Züge haben auch mal Verspätung, wie ich höre, immer ist was auf den Gleisen. [...] Damit ich flexibler bin, ist es mit dem Auto OK so. Ich habe noch viele Sachen zu erledigen, da bin ich mit dem Auto auch schneller unterwegs.“ (39_w_34)

Folglich sind im Segment „Alltagsjonglieren“ die Träger*innen der Praktik (hauptsächlich) für die Kinderbetreuung verantwortlich und dadurch morgens vor dem Pendelweg und nachmittags/abends nach dem Pendelweg stark in die Bewältigung des Familienalltags eingebunden.

Durch diese starke Rahmung durch Versorgungspraktiken verliert die Ausgestaltung der Praktiken am Arbeitsplatz zunehmend an Bedeutung. Sollte der Arbeitgeber Gleitzeit anbieten, was auch dazu führen würde, dass nicht zur Rushhour gependelt werden müsste, kann diese Flexibilität nicht genutzt werden, da es feste Ankunftszeiten zu Hause gibt, zum Beispiel, um die Kinderbetreuung zu übernehmen oder um die Kinder von der Kindertagesstätte, dem Kindergarten oder Hort abzuholen:

„In der Regel fahre ich wirklich so zurück, dass ich mein jüngstes Kind um eine bestimmte Uhrzeit abhole. Weil er eben im Hort bei der Grundschule ist. Oder weil ich eines der anderen abholen muss, weil etwas ansteht oder wir haben einen Termin, wie zum Beispiel Zahnarzt oder Kieferorthopäde oder sonst was. Oder die müssen irgendwo anders hin. Sport, Musik, keine Ahnung. Manchmal auch Einkaufen oder irgendwas. Wenn die einen Schuhe brauchen. Dann hole ich das Kind ab und fahre dann weiter. Deswegen fahre ich in der Regel so, dass ich spätestens bis so kurz nach vier aus dem Büro raus bin.“ (17_w_46-55)

Die Eingebundenheit führt in Kombination mit teils langen Pendelwegen zu einem enormen Zeitdruck und Stress, da sowohl im Privaten als auch auf der Arbeit ein strenger Zeitplan eingehalten werden muss, um Arbeitsleben und Kinderbetreuung unter einen Hut zu bekommen. Pendeln bedeutet in diesem Segment verschwendete Zeit und einen Verlust von Lebensqualität, da die Zeit besser genutzt werden könnte, zum Beispiel, um mehr Zeit mit den Kindern verbringen. Gleichzeitig können sich diese Personen aufgrund der notwendigen Aufmerksamkeit und des Zeitdrucks auf dem Pendelweg nicht beschäftigen oder die Zeit sinnvoll nutzen. Sie hören meist nur Radio nebenbei. Allerdings stellt Pendeln in diesem Segment eine sehr bewusste Praktik dar, die von ihren Träger*innen stark beeinflusst wird und damit auch nicht als unveränderbar wahrgenommen wird, sondern ‚lediglich‘ den momentanen Umständen entsprechend Stress verursacht.

Dieser Zeitdruck wird durch die materiellen Arrangements nochmals erhöht. Aufgrund von Stausituationen fällt die Dauer des Pendelwegs noch länger aus, weshalb oftmals

ein Puffer eingeplant und – zumindest auf dem Hinweg – früher losgefahren wird. Auf dem Rückweg kann durch die Arbeitszeiten nicht früher losgefahren werden.

„Das Einzige, was halt sehr nervig ist, wenn man als Teilzeit-Mami immer die Uhr im Blick hat.“ (19_w_46-55)

Als weitere Belastungen werden die Aggressivität auf den Straßen sowie der Mangel an Parkplätzen am Arbeitsort beschrieben, was den zeitlichen Verzug erhöht. Die Infrastruktur wird von vielen als unzureichend beschrieben, vor allem auf den Autobahnen. Der Rückstau der Autobahnauffahrten zieht sich in manchen Fällen bis in die Wohnorte. Aufgrund der Unterwegshalte bestehen in diesem Segment aber großteils keine Ausweichrouten oder Alternativen, weshalb auch das Radio die Hauptinformationsquelle für Staus und Behinderungen darstellt. Eine Umplanung der Route ist nur eingeschränkt und ohne Zeitgewinn möglich. In der Gesamtsicht ist in diesem Praktikensegment aber nicht die Verkehrssituation oder die hohe Staubebelastung das stressauslösende Moment, sondern die starke zeitliche Rahmung durch die Versorgungspraktiken und damit die möglichen Konsequenzen der Verkehrssituation für den restlichen Tagesablauf.

„Dann muss ich im Hort anrufen und sagen, sorry, ich verspäte mich. Aber die haben halt [...] Bis 17 Uhr muss das Kind abgeholt sein. Das heißt, ich habe da schon ein bisschen Druck dahinter. Wenn ich es nicht schaffe, dann muss ich das organisieren, dass mein Mann oder früher auch die Großeltern abholen.“ (17_w_46-55)

Durch die Corona-Pandemie haben sich Veränderungen im Segment „Alltagsjonglieren“ vor allem durch die Möglichkeit oder Pflicht, von zu Hause zu arbeiten, ergeben. Die Hälfte der Befragten in diesem Segment hat seit Beginn der Pandemie zeitweise oder ausschließlich im Homeoffice gearbeitet. Wenn sie mit dem Auto pendelten, waren die Straßen freier. Dies bewerteten sie fast ausschließlich als positiv. So konnten sie Zeit und Geld sparen, hatten weniger Zeitdruck und konnten besser Termine organisieren. Teils haben sich auch Veränderungen in Fahrtzeiten durch Änderungen in der Kinderbetreuung ergeben. Die Haushaltsorganisation hat sich durch die Arbeit im Homeoffice vereinfacht und es blieb den Befragten mehr Zeit für ihre Familie. Es entstanden jedoch auch Nachteile: Vielen fehlen die sozialen Kontakte mit den Arbeitskolleg*innen, für andere ist die Arbeit im Homeoffice mit dem Kind schwierig. In einem Fall wird dadurch das Alltagsmanagement als noch komplizierter als ohnehin schon beschrieben.

Soziodemografische und mobilitätsbezogene Charakteristika

Bis auf eine Person (alleinerziehender Vater) sind im Segment nur Frauen vertreten. Sie leben entweder in einer Partnerschaft mit Kindern unter 14 Jahren oder sind alleinerziehend. Die Personen sind alle berufstätig, arbeiten großteils in Teilzeit und verfügen über tendenziell hohe Bildungsabschlüsse. Keine der Personen wohnt in einer ländlichen Region. Die Personen sind alle über 30. Die Personen in diesem Segment fahren überwiegend mit dem Auto, vereinzelt im Wechsel mit der S-Bahn bzw. intermodal mit Fahrrad und ÖV. Die Pendeldistanzen liegen im mittleren Bereich (bis 40 km) und die Personen pendeln überwiegend fast täglich.

6.2 Am Limit

Im Praktikensegment „Am Limit“ sind die materiellen Arrangements das bestimmende Element. Die Verkehrssituation wird als besonders katastrophal wahrgenommen und ist durch tägliche Staus, aggressive und rücksichtslose Verkehrsteilnehmende und wahrgenommenes Falschfahren der anderen Verkehrsteilnehmenden geprägt. Im Gegensatz zum Segment „Alltagsjonglieren“, wo die Konsequenzen dieser Situation Stress hervorrufen, ist im Segment „Am Limit“ die Situation selbst der Stressauslöser:

„Und es gibt aber manchmal Tage, da geht einfach nichts. Da will man einfach nur aus dem Auto rausbrüllen und alle am besten anhupen und alles Mögliche.“ (26_m_47)

Die täglichen Staus sorgen dafür, dass trotz frühzeitigem Losfahren zu spät zur Arbeit gekommen wird und somit ein Konflikt mit den rahmenden Praktiken am Arbeitsplatz entsteht, da der Arbeitstag gestresst und hektisch begonnen wird:

„[...] das ist halt dann echt nervig und dann ist man schon abgenervt und abgehetzt, weil ich halt morgens ein Mensch bin, der erstmal in Ruhe seinen Kaffee trinken muss vor Arbeitsbeginn. Dann lieber nochmal kurz dasitzen auf der Arbeit und genüsslich in den Tag starten, als dass ich dann halt abgestresst auf die Arbeit komme und sofort losarbeiten muss.“ (36_m_32)

Teils wird sogar von gesundheitlichen/körperlichen Auswirkungen des Stresses auf dem Pendelweg gesprochen:

„Wenn viel Stress ist, begann mein Tag ganz oft mit einer Ibuprofen. Also ich musste dann Schmerzmittel nehmen, damit ich meine Kopfschmerzen wegbekomme. Also gerade wenn man im Stress ist oder wenn man zu spät kommt und wenn Staus sind.“ (26_m_47)
„Man merkt, dass man älter wird, dass einem der Stress nicht guttut, dass man nicht so gut schlafen kann, so viele Faktoren.“ (43_w_55)

Die Infrastruktur wird von vielen als katastrophal bezeichnet, weshalb das tägliche Informieren über die Verkehrssituation wesentlicher Bestandteil dieser Praktik ist, manchmal bereits am Frühstückstisch. Es wird versucht, Staus auf den Autobahnen auszuweichen, was aber nicht immer zu einem schnelleren Erreichen des Arbeitsortes führt. Allein die Tatsache, dass das Auto rollt, hilft. Vor allem die Autobahnen A3 und A5 sind ständig überlastet, der Rückstau der Autobahnauffahrten zieht sich auch in diesem Segment in manchen Fällen bis in die Wohnorte:

„Also von fünf Mal die Woche erwischt man wahrscheinlich einen Tag, wo es reibungslos funktioniert. Und die restlichen sind immer so zwischen einer Viertelstunde, die man zu spät nach Hause kommt, bis zu einer Stunde auch. [...] Das ist dann auch wirklich anstrengend.“ (5_m_31-45)

Zwar wird ebenfalls versucht, diese Stausituation zu umfahren, jedoch ändert dies nichts an dem notwendigen Zeitaufwand und geht darüber hinaus oftmals mit anspruchsvollen Stadtfahrten einher. Die Begebenheit der materiellen Arrangements in diesem Segment ist damit auch bestimmend für die Bedeutung, die dem Pendeln zugeordnet wird:

„Am Pendeln ist nichts Schönes, das ist alles nur Stress.“ (43_w_55)

Ein zusätzlicher Punkt ist die fehlende Beschäftigung während der Fahrt. Aufgrund der starken Beanspruchung durch den Straßenverkehr sind keine parallelen Aktivitäten während des Pendelns möglich bzw. erhöhen den Stresslevel sogar, zum Beispiel Telefonieren. Hierdurch stellt Pendeln in diesem Segment eine Kombination aus Stress und Langeweile dar, wodurch sich die Belastung des Pendelns erhöhen kann, da auch Langeweile eine negative emotionale Wirkung hervorrufen kann. Dem Pendeln wird damit eine noch negativere Bedeutung zugeschrieben als im Segment „Alltagsjonglieren“:

„Die Leerzeiten beim Pendeln, was macht man da im Auto? Man sitzt da, steht an der Tankstelle oder an der Ampel, da schminkt man sich. Aber das ist verlorene Zeit, die bekommt man nicht mehr zurück.“ (43_w_55)

Während der Corona-Pandemie hatte die Hälfte der Befragten in dem Segment die Möglichkeit, teils oder vollständig im Homeoffice zu arbeiten. Dies wurde größtenteils als entspannend empfunden, da mehr Zeit zur Verfügung stand für die Familie, um draußen zu sein, länger zu schlafen, gesünder zu leben oder für die Unterstützung der Partner*innen im Haushalt. Es kam jedoch auch vor, dass sich Befragte im Homeoffice alleingelassen fühlten und die sozialen Kontakte der Arbeit vermissten. Wer noch mit dem Auto pendelte, beschreibt, dass die Fahrten durch das reduzierte Verkehrsaufkommen entspannter waren.

Soziodemografische und mobilitätsbezogene Charakteristika

Träger dieser Praktik sind überwiegend Männer und überwiegend in Vollzeit Berufstätige. Etwas über die Hälfte der Personen hat Kinder. Das Bildungslevel ist mittel bis niedrig. Nur eine Person wohnt in einer ländlichen Region (Mittelstadt). Altersmäßig bewegt sich dieses Segment im Durchschnitt des Samples. In diesem Segment sind ausschließlich Personen vertreten, die einen Großteil der Strecke mit dem Auto pendeln. Eine Person nutzt Park-and-Ride, eine Person fuhr vor der Corona-Pandemie fast ausschließlich mit dem ÖV. Die Pendeldistanzen sind mittel bis hoch und großteils wird täglich gependelt.

6.3 Nutzen ziehen

In diesem Segment hat Pendeln eine positive Bedeutung. Grund dafür ist, dass die Pendelzeit als Zeit für sich genossen wird, zum Beispiel, um runterzukommen, sich auf das Familienleben vorzubereiten, die Alltagsorganisation zu erledigen oder einfach die „Pendelfreizeit“ (lesen, schlafen, telefonieren, Landschaft beobachten) zu genießen.

„Ich persönlich empfinde die S-Bahn-Fahrt an sich eigentlich ganz gut, weil das ist ein kurzer Moment einfach mal für mich. Keiner will was von mir, ich bin für mich, kann so ein paar Sachen auch übers Smartphone machen, Internetbanking oder so. Also ich nutze die Zeit eigentlich immer ganz gut. Manchmal lese ich natürlich auch. Manchmal habe ich ein Buch dabei und lese dann. Das ist so meine Zeit, die ich einfach für mich habe.“ (13_w_31-45)

Auch in diesem Segment spielen die rahmenden Praktiken im Haushalt teilweise eine wichtige Rolle. Anders als beim Segment „Alltagsjonglieren“ wird Pendeln jedoch nicht mit Zeitdruck verbunden, sondern als Zeit zum Abschalten und Entspannen bzw. als Übergang zwischen Arbeit und (anspruchsvollem) Privatleben. Die Pendelzeit wird hier

auch für Aktivitäten genutzt, für die an Werktagen sonst keine Zeit zur Verfügung steht, zum Beispiel, um mit Freund*innen zu telefonieren oder für Aktivitäten die ansonsten abends erledigt werden müssten, wie private E-Mail-Kommunikation, Online-Einkäufe oder Online-Banking.

„Für mich war das Entspannung, wenn ich nach Hause gefahren bin. Auch wenn ich im Stau stehe, ist das tatsächlich Entspannung. Wenn ich zu schnell zu Hause bin, so in 30 Minuten, und mein Mann zu Hause ist und zwei Kinder dann da sind, dann weiß ich, da gibt es ein bisschen Stress. Ich verzögere mehr oder weniger manchmal die Fahrt, wenn die Kinder da sind. Dann stehe ich noch eine halbe Stunde auf dem Parkplatz, wenn mir die Zeit nicht gereicht hat zum Ausruhen, zum Runterkommen von der Arbeit. [...] Wenn ich im Stau stehe, genieße ich das auch. Dann nehme ich mein Headset. Manchmal rufe ich dann eine Freundin an, unterhalte mich, wie der Tag war oder wenn es irgendwelche Neuigkeiten gab. Also ich mache oft meine Telefonate im Auto, weil ich dann zu Hause nicht die Zeit für Telefonate aufwenden will.“ (15_w_31-45)

Die positive Bedeutung des Pendelns kann aber auch über das Fehlen von rahmenden Praktiken im Haushalt zu Stande kommen, zum Beispiel, wenn keine Versorgung von Kindern notwendig ist. Vor allem dann kann die Freizeit nach dem Rückweg ohne weitere Verpflichtungen genossen werden. Hier nimmt Pendeln ebenfalls die Bedeutung eines geschätzten räumlichen und zeitlichen Übergangs zwischen Arbeits- und Privatleben ein. Ebenfalls beeinflussen die Pendelpraktiken von anderen Pendler*innen die Bedeutung dieses Segments, indem die Pendelwege der anderen als deutlich belastender gesehen werden. Im Gegensatz dazu bietet die Pendelpraktik des „Nutzenziehens“ Zeit zum Abschalten und zum Erledigen von Aufgaben, die dann in der Freizeit nicht mehr angegangen werden müssen:

„Ich versuche ja immer, den Hinweg so effektiv wie möglich zu nutzen für mich, für Sachen, die ich sonst zu Hause in meiner Freizeit machen würde oder müsste, von daher finde ich das immer richtig gut.“ (6_m_18-30)

Wie im Abschnitt zu gleichzeitigen Praktiken bereits ausgeführt, wird das Pendeln in manchen Fällen auch als soziales Event gesehen, indem entweder mit Freunden oder Bekannten gependelt wird oder ganz gerne auch andere Personen beobachtet werden.

Die materiellen Arrangements haben in diesem Segment ebenfalls einen positiven oder zumindest neutralen Einfluss auf die restlichen Elemente. Zum einen sind Verspätungen und Staus oftmals nicht mit Konsequenzen für den restlichen Alltag verbunden, da seltener familiäre Verpflichtungen bestehen bzw. flexible Arbeitszeitarrangements genutzt werden können. Zum anderen werden die Erreichbarkeit des Arbeitsortes und die Infrastruktur als zufriedenstellend bewertet, wodurch es insgesamt zu weniger Verzögerungen kommt.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Pendelpraktik „Nutzen ziehen“ ist die fortwährende Information über die Verkehrssituation. Wenn sich an dieser etwas ändert, wird der Pendelweg entsprechend angepasst durch das Wählen anderer Routen oder die Verschiebung der Abfahrtszeit bzw. des Arbeitsbeginns (siehe Abschnitt zu Kompetenzen).

Während der Corona-Pandemie hat die Hälfte der Befragten des Segments (teils) im Homeoffice gearbeitet. Dies bewerteten viele positiv. Der Wegfall des Pendelns führte zu „mehr Lebenszeit“, mehr produktiver Arbeitszeit, es war kein Recherchieren zur Verkehrslage mehr nötig, es konnten Spritkosten gespart und nach Feierabend direkt mit Freizeitaktivitäten begonnen werden. Diejenigen, die weiterhin mit dem Auto gependelt sind, beschreiben ähnliche positive Aspekte wie in den anderen Segmenten. Der Verkehr sei ruhiger, kalkulierbarer und weniger riskant gewesen, es habe weniger Staus durch Großevents gegeben und die gewonnene Zeit sei für Freizeitaktivitäten genutzt worden. Die mit dem ÖV pendelnden Befragten sind aus Sorge vor Ansteckung vermehrt mit dem Rad oder E-Scooter gependelt oder zu Fuß gegangen. Es gab unter ihnen jedoch keine Wechsel zur Autonutzung. Für den Alltag im Haushalt berichteten die Befragten von weniger positiven Effekten als die Befragten der vorherigen Segmente. Erledigungen, die vorher auf Zwischenstopps während des Pendelwegs gemacht wurden, erzeugten nun zusätzliche Wege. Absprachen mit Partner*innen bezüglich der Arbeit im Homeoffice wurden nötig, da dies parallel nicht möglich war und vor allem die Alltagsorganisation rund um Kinder deutlich zeitaufwendiger wurde. Durch das Homeoffice fehlte einigen die Struktur im Alltag sowie die sozialen Kontakte der Arbeit, aber auch private Kontakte, die um die Arbeitszeiten herum organisiert wurden. Zudem vermissten einige Befragte ihre Pendelpartner*innen. Es wurde auch davon berichtet, dass das Arbeitspensum im Homeoffice deutlich höher sei, aber gleichzeitig mehr Eigenmotivation benötige.

Soziodemografische und mobilitätsbezogene Charakteristika

In diesem Segment sind alle Haushaltstypen (Personen in Partnerschaften mit und ohne Kinder, Singles, Alleinerziehende und Personen, die noch bei ihren Eltern leben) vertreten, jedoch mit einer Tendenz in Richtung Haushalte ohne Kinder. Die Personen dieser Gruppe arbeiten überwiegend in Vollzeit. Es finden sich auffällig viele Auszubildende in dieser Gruppe, was sich auch in der Altersstruktur widerspiegelt. In diesem Segment sind besonders viele Personen vertreten, in deren Haushalt mindestens noch eine weitere Person pendelt. Die Distanzen und Bildungsabschlüsse sind durchschnittlich verteilt bezogen auf das Sample. In diesem Segment sind alle Verkehrsmittel (Auto, ÖV, Fahrrad und intermodal) vertreten. Autopendler*innen sind deutlich unterrepräsentiert.

6.4 Hinnehmen

Dieses Segment ist gekennzeichnet von der Einstellung, dass Pendeln ein notwendiges Übel ist, das hingenommen werden muss, wenn man zur Arbeit kommen will. Es hat im Segment „Hinnehen“ zwar offensichtlich keine positive Bedeutung, aber auch keine eindeutig negative Bedeutung im Sinne einer Belastung. Pendeln ist vielmehr ein untrennbarer Bestandteil von Erwerbsarbeit. Dadurch besteht eine gewisse Ohnmacht beim Thema Pendeln aufgrund seiner wahrgenommenen Alternativlosigkeit:

„Man kann es ja eigentlich nur akzeptieren oder kann nur hoffen, hoffentlich komme ich heute gut durch und heute Abend wieder gut nach Hause und umgedreht.“ (14_m_31-45)

Teilweise ist diese Bedeutung auf eine lange Pendelbiografie zurückzuführen, da bereits seit vielen Jahren und teils schon als Schüler*innen gependelt wurde. Pendeln ist damit ein integraler und selbstverständlicher Teil des Alltags, der als alternativlos gesehen wird, unhinterfragt bleibt aber teilweise auch einen Teil der eigenen Identität darstellt:

„Also ich komme aus einer klassischen Pendlerfamilie [...] Also prinzipiell ist es für mich okay. Natürlich würde man sich vielleicht wünschen, dass die Fahrtzeiten einfach ein bisschen kürzer sind. Das gibt aber einfach quasi die Entfernung nicht her. Wie gesagt, ich mache das jetzt schon seit 15 Jahren, natürlich nicht immer die volle Strecke, aber zumindest Teilstrecke und dann auch schon seit 10 Jahren bestimmt die volle Strecke. Von daher hat man sich daran gewöhnt und das ist einfach einkalkuliert in den Alltag.“ (27_m_35)

Die Pendelpraktik des Hinnehmens steht häufig in einem diskursiven Verhältnis mit den Pendelpraktiken von Kolleg*innen und Freund*innen. So spielen hier insbesondere die weiteren und längeren Pendelwege der anderen eine wichtige Rolle und führen neben der Festigung der Normalität von anstrengenden Pendelwegen auch zu einer stückweisen Relativierung des eigenen Pendelns:

„Normal. Ich kenne es gar nicht wirklich anders, weniger zu pendeln bzw. habe ich auch einige Kollegen, die in Frankfurt direkt wohnen, die fahren genauso lange innerhalb von Frankfurt wie ich von hier aus. Also ich empfinde das gar nicht als schlimm.“ (1_w_30)

Wie in den vorherigen Segmenten finden auch bei der Praktik des Hinnehmens oftmals keine Aktivitäten auf dem Pendelweg statt. Sollte doch Aktivitäten nachgegangen werden (Musik hören, Nachrichten lesen etc.), dann vor allem, um die (Pendel-)Zeit totzuschlagen und nicht im Sinne der sinnvollen und aktiven Nutzung der Pendelzeit. Allerdings hat auch dies keinen negativen Einfluss auf die Einstellung gegenüber dem Pendeln.

Auch in diesem Segment spielen die materiellen Arrangements eine Rolle und können Stress verursachen, aber nicht im Ausmaß wie bei den Segmenten „Alltagsjonglieren“ und „Am Limit“, da von den Trägern der Pendelpraktik des Hinnehmens keine Möglichkeit zur Veränderung wahrgenommen wird.

„Man ist halt genervt, aber mehr auch nicht. Ich sage auch, Mist! So ein Scheiß!, aber es ist halt so. Es bringt nichts, wenn ich dann da irgendwie auf 180 wäre.“ (23_m_31)

Die Haltestellen und Bahnhöfe stellen meist ein eher schlichtes, funktionales und wenig einladendes Stück Infrastruktur dar, womit sich die etwas gleichgültige Haltung gegenüber dem Pendeln fortsetzt:

„Schön anzusehen ist er nicht. Aber erfüllt hat seinen Zweck [...]. Ist halt ein Bahnhof mit nur einem Gleis. Jetzt nichts Spektakuläres, aber ich habe mich nicht unwohl gefühlt oder so. Aber es war halt so, dass ich es gewohnt gewesen bin.“ (24_m_32)

Auch die anderen Verkehrsteilnehmenden werden als „solche und solche“ beschrieben und erhalten damit weder eine eindeutig positive noch eindeutig negative Zuschreibung. Während bei den vorherigen Segmenten die materiellen Arrangements einen

negativen bzw. positiven Einfluss auf die Bedeutung des Pendelns und die rahmenden Praktiken haben, scheint im Segment „Hinnehmen“ die Auflösung der Bedeutung des Pendelns als etwas Unumgängliches und oftmals Unhinterfragtes dazu zu führen, dass die Verkehrssituation und Verkehrsinfrastruktur keinen starken Einfluss auf die anderen Elemente haben.

Im Segment „Hinnehmen“ gibt es zwei Teilsegmente. Im ersten Teilsegment wirkt eine starke Bedeutung des Pendelns als unvermeidbarer Teil von Erwerbsarbeit zusammen mit einer eher positiven Verkehrssituation und einer relativ schwachen Rahmung durch Haushaltspraktiken. Pendeln bleibt hier weitgehend unhinterfragt und wird als kaum problematisch wahrgenommen, was mitunter positive Wirkungen haben kann:

„Es ist ärgerlich in dem Moment, aber man kann es ja nicht ändern. Ich nehme es dann eher recht entspannt. Kurz ärgere ich mich drüber, dass es doch ist und man keine andere Möglichkeit hat, aber es ist halt dann so, und ich ziehe dann das Positive daraus und kann länger Podcast hören.“ (1_w_30)

Im zweiten Teilsegment wirkt eine eher negative Bedeutung des Pendelns zusammen mit einer positiven Verkehrssituation, die allerdings aufgrund von Pendelstrategien hervorgerufen wurde, zum Beispiel sehr frühes Losfahren. Das unabwendbare Pendeln wird dadurch erträglicher gestaltet und auch erst akzeptabel, jedoch nicht in dem Ausmaß, dass ihm etwas Positives abgewonnen werden kann:

„Ich habe einfach für mich den einfachsten Weg zum Pendeln gewählt und für mich ist das, was am wenigsten Zeit kostet, die beste Alternative. Interviewer: Wie haben Sie denn die Zeit empfunden, die Sie mit Pendeln verbracht haben? Ja, darauf würde man schon gerne verzichten. Es muss nicht unbedingt sein.“ (25_w_50)

In diesen Teilsegmenten zeigen sich wichtige Dynamiken zwischen den Praktikensegmenten. Wenn beispielsweise diese Strategien nicht erfolgreich oder aufgrund rahmennder Haushaltspraktiken nicht umsetzbar sind, rücken die negativen Aspekte des Pendelns deutlich stärker in den Vordergrund und ein Übergang in die Pendelsegmente „Am Limit“ oder „Alltagsjonglieren“ wird wahrscheinlicher. Im anderen Teilsegment sind Parallelen mit dem Praktikensegment „Nutzen ziehen“ klar erkennbar und ein Übergang scheint möglich.

Unter den Bedingungen der Corona-Pandemie konnte die Mehrzahl der Befragten im Segment „Hinnehmen“ (teils) im Homeoffice arbeiten. Neben den ähnlichen Folgen dieser Entwicklung für die Arbeit im Homeoffice und das Pendeln mit dem Auto fällt bei den Befragten dieses Segments auf, dass viele der ÖV-Pendler*innen aus Sorge vor einer Infektion vom Pendeln mit dem ÖV auf Pendeln mit dem Auto umgestiegen sind. Dafür wurde teils auch ein neues Auto erworben. Die neue Autonutzung führte dazu, dass der Pendelweg nicht mehr für Tätigkeiten wie E-Mails schreiben genutzt werden konnte. Allerdings wird sie auch als entspannender und flexibler beschrieben. In der Alltagsorganisation zu Hause wurden die Veränderungen durch die Pandemie neben den in den anderen Segmenten genannten positiven Aspekten als eher negativ empfunden. Die Zeit des Homeschoolings sei für alle Beteiligten belastend gewesen und eine klare Trennung zwischen Privat- und Berufssphäre wurde vermisst.

Soziodemografische und mobilitätsbezogene Charakteristika: Bezüglich soziodemografischer Merkmale sind Träger der Praktiken in diesem Segment eher durchschnittlich und nicht auffällig bezogen auf das Sample. Es sind zum großen Teil Autopendler*innen zu finden, aber auch ÖV-Pendler*innen und wenige multimodale Kombinerer (Wechsel zwischen Auto und ÖV je nach Verkehrslage).

6.5 Positionierung der Pendelsegmente

Zusammenfassend lassen sich die Segmente der Pendelpraktiken entlang von zwei Achsen einordnen:

- 1) **Grundlegende Bedeutung des Pendelns:** Dies umfasst sowohl die Bewertung des Pendelns als gut (Zeit für sich, Pendelfreizeit) oder schlecht (Verlust an Lebensqualität, Zeitverlust) als auch den emotionalen Zustand beim Pendeln (gestresst, entspannt, gelassen, nicht emotional). Das Spektrum reicht hier von stark negativ über neutral bis stark positiv.
- 2) **Gestaltung des Pendelwegs:** Dieses Spektrum reicht von aktiv bis passiv und beschreibt, inwiefern in den einzelnen Pendelsegmenten der Pendelweg gestaltet wird. Passiv bedeutet, dass hier kaum andere Aktivitäten mit dem Pendeln verknüpft werden und die Möglichkeiten der Gestaltung (z.B. Gleitzeit) nicht genutzt werden. Aktiv bedeutet, dass der Pendelweg stark von den Pendelnden gestaltet wird, im Sinne einer Nutzung der Zeit, der Verwendung von Strategien zur Verbesserung und der Verknüpfung von vielfältigen Aktivitäten mit dem Pendeln.

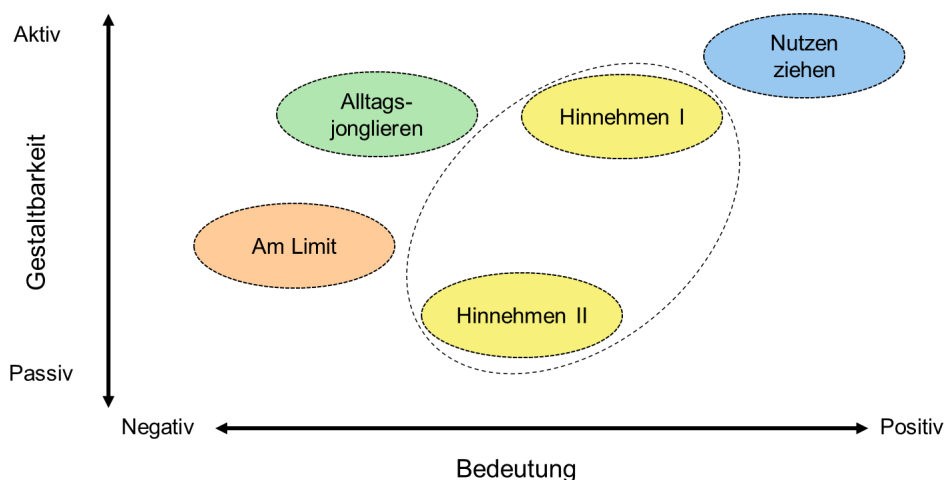


Abbildung 14: Positionierung der Segmente verschiedener Pendelpraktiken. Eigene Darstellung

Aus der Darstellung wird ersichtlich, dass eine positive Bedeutung des Pendelns stark mit der aktiven Gestaltbarkeit gekoppelt ist. Dies kann zum einen damit erklärt werden, dass Pendeln ohne die entsprechende Gestaltbarkeit des Pendelweges grundsätzlich nicht als positiv betrachtet wird. Zum anderen könnte dies auf ein weiteres Praktiken-segment hinweisen, das aufgrund der Quotierung nicht gebildet werden konnte, zum Beispiel Pendelpraktiken, die von einem sehr kurzen Pendelweg gekennzeichnet sind. Es kann aber auch darauf hinweisen, dass Pendeln nur dann eine positive Bedeutung hat, wenn ausreichend Kompetenzen und materielle Arrangements vorhanden sind, um die Pendelpraktik zu gestalten.

7 Fazit

7.1 Methodenreflexion

Auf methodischer Ebene ist festzuhalten, dass der praxistheoretische Ansatz einen erweiterten Blick auf das Pendeln ermöglichte: Die Fokussierung nicht nur auf den Pendelweg an sich, sondern auch auf die rahmenden Praktiken lieferte viele Erkenntnisse über die Verwobenheit unterschiedlichster Alltags-, Arbeits- und Pendelpraktiken. Darüber hinaus erbrachte der Blick auf Bedeutungen und materielle Arrangements wichtige Erkenntnisse über die unterschiedliche Ausgestaltung von Pendelpraktiken.

Bei der Rekrutierung von Pendelnden als Interviewpartner*innen ist zu beachten, dass eine Vielzahl von Merkmalen eine Rolle spielt (Verkehrsmittelwahl, Pendeldistanz, Häufigkeit, Haushaltsgröße, Einkommen, Alter). Wie im Kapitel zum methodischen Vorgehen beschrieben, konnten nicht alle Merkmalskombinationen berücksichtigt werden, weshalb es durchaus blinde Flecke in der Segmentierung geben kann.

Die Interviewmethode des Card-Sorting, die in der Vertiefungserhebung angewandt wurde, hat zur Schärfung der Praxiselemente beigetragen. Mit ihr konnten materielle Arrangements, Bedeutungen und Kompetenzen sowie das Netzwerk der Praktiken nochmals genauer erfasst werden. Das vorgestellte Szenario, ein realistisches Zukunftsbild mit starkem Einfluss auf das Pendeln mit dem privaten Auto, hat zudem die Stabilitäten und Dynamiken sowie die „Schmerzgrenze“ der Autopendler*innen verdeutlicht. Optimierungspotenzial gibt es bei der Definition der Rahmenbedingungen des Szenarios. Da diese teils sehr unterschiedlich interpretiert wurden, ist ein Vergleich der Reaktionen darauf nicht immer möglich. Die unterschiedliche Nutzungsintensität der Karten trug teils ebenfalls zu einer verringerten Vergleichbarkeit bei. Auch der hohe Zeitaufwand durch die Anwesenheit zweier Mitarbeiter*innen bei jedem Interview aufgrund der nötigen technischen Unterstützung für die Methode ist als leichter Nachteil zu sehen.

Die Analyse der Ergebnisse der zweiten Interviewphase mit der *social network theory* stellte sich als etwas schwierig heraus, da bei der Interviewkonzeption im Vorhinein kein Schwerpunkt auf die Verbindungen zwischen den Praxiselementen gelegt wurde. Dennoch konnten die gewonnenen Daten grafisch dargestellt und wichtige Erkenntnisse über Pendelpraktiken gewonnen werden, womit das Ziel der Auswertung erreicht wurde.

7.2 Stabilität von Pendelpraktiken

Besonders auffällig ist, dass bei vielen Befragten – unabhängig vom Verkehrsmittel – starre oder nicht vorhandene Gleitzeitregelungen des Arbeitgebers oder feste morgendliche Termine dazu führen, dass nicht flexibel gependelt werden kann. Auch wenn sie Gleitzeitregelungen haben, sind diese meist so eng gesetzt, dass die Befragten trotzdem in der Rushhour pendeln müssen.

Weiterhin führt eine enge Taktung im Alltagsleben ebenfalls dazu, dass nicht flexibel gependelt werden kann, wenn beispielsweise beim Hinweg die Kinder in die KiTa oder die Schule gebracht werden. Dies begünstigt einerseits das Pendeln mit dem Auto, da

der ÖPNV dafür als zu unflexibel wahrgenommen wird, andererseits wird deutlich, dass die Betreuungszeiten von KiTas und Schulen einem flexibleren Pendeln entgegenstehen.

Die Gründe für die Stabilität des Pendelns mit dem Auto als die am wenigsten nachhaltige Form des Pendelns sind vielfältig. Die am häufigsten genannten sind Erledigungen und Einkäufe, die auf dem Hin- oder meist dem Rückweg noch getätigt werden. Diese reichen vom Einkaufen über Arzt- bis zu Fitnessstudiobesuchen. Dabei spielt sowohl die einfachere Transportmöglichkeit mit dem Auto als auch die Flexibilität des Autofahrens eine Rolle. Pendelnde schätzen ein, dass diese Aktivitäten mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad nicht oder nur erschwert ausgeführt werden können. Auch die Flexibilität, über den Weg und mögliche Variationen selbst zu entscheiden, wird als wichtig wahrgenommen.

Der Mangel an Alternativen, zum Beispiel in Form eines gut ausgebauten, attraktiven und kostengünstigen ÖPNV, ist ebenfalls ein wichtiger Grund für die Stabilität des Pendelns mit dem Auto. An dieser Stelle ist ebenfalls zu erwähnen, dass es an Wissen und teils an Kompetenzen von Autopendelnden bezüglich der ÖPNV-Praktik fehlt: Einige wissen nicht, wie häufig Bahnen an den Arbeitsort fahren oder woher sie wichtige Informationen zum ÖPNV bekommen.

Ein weiterer Punkt sind Hol- und Bringwege von Kindern und anderen Familienmitgliedern. Gerade in Haushalten mit (kleinen) Kindern spielt dies eine große Rolle, da die Kinder in die Schule oder den Kindergarten, zur Tagesmutter oder zum Sport gefahren bzw. von dort abgeholt werden. Dies geschieht meistens als Zwischenstopp auf dem Pendelweg, teils aber auch davor oder danach und kann je nach Wetter und Jahreszeit in der Häufigkeit variieren. Manche Befragte berichteten auch davon, dass sie ihre Partner*innen auf dem Pendelweg zu deren Arbeitsstätte fahren oder von dort abholen. Diese Routinen können oftmals nicht ohne größeren Aufwand verändert werden, weshalb sich viele davor scheuen, ihren Pendelalltag grundlos umzugestalten.

Großer Zeitdruck ist ebenfalls ein Aspekt, der mit dem Pendeln verbunden ist und versucht wird, durch die Autonutzung zu bewältigen. Vor allem Menschen aus Haushalten mit Kindern erleben häufig konstanten Zeitdruck während des Pendelns, da sie möglichst viel der verbleibenden Zeit des Tages mit ihren Kindern verbringen wollen oder die Zeit, die diese in Betreuung sind, möglichst effizient nutzen möchten. Zudem berichten sie von vielen anfallenden Erledigungen für die Alltagsorganisation mit Kindern, wodurch sie die wahrgenommene Zeitersparnis beim Pendeln mit dem Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr schätzen.

Auch Komfortaspekte zählen zu den Gründen, weshalb Autopendeln sehr stabil ist. Dieses wird regelmäßig als sicher, komfortabel und entspannend wahrgenommen. Das Sicherheitsgefühl wird vor allem auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie angesprochen. Komfort wird dabei im Kontrast zum Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr gesehen, bei dem die Pendelnden Witterungen und anderen Menschen ausgesetzt sind. Die Ruhe und das Alleinsein im Auto werden zum Runterkommen vom Arbeitsalltag geschätzt und/oder zum Ausruhen vom turbulenten Familienalltag genutzt. Die Möglichkeit, im Auto zu telefonieren, wird ebenfalls von manchen als komfortabel wahrgenommen und regelmäßig angeführt.

Schließlich spielen materielle Arrangements wie gut erreichbare und teils kostenlose Parkplätze, Dienstwagen oder hohe Rückzahlungen aus der Pendlerpauschale bei der Stabilität des Autopendelns eine wichtige Rolle.

7.3 Ausprägungen der Nicht-Nachhaltigkeit von Pendelpraktiken

Die Nicht-Nachhaltigkeit des Pendelns zeigt sich nicht nur an ökologischen, sondern – wie aus der Interviewstudie ersichtlich – vor allem auch an sozialen Faktoren:

- **Mangel an Lebensqualität:** Der Verlust von Lebensqualität durch als verschwendet wahrgenommene Lebenszeit, Langeweile auf der Fahrt sowie eine reduzierte Freizeit sind von vielen Befragten angesprochen worden. Zum großen Teil von Autopendelnden, da diese während der Fahrt keinen anderen Aktivitäten nachgehen können, wie es beispielsweise bei ÖPNV-Pendelnden der Fall ist.
- **Belastungen und Stress:** Ein weiterer wichtiger nicht nachhaltiger Faktor beim Pendeln sind die Belastungen und der Stress, der mit dem Pendeln einhergehen. Festzustellen ist, dass die Belastungen bei Autopendelnden höher sind als bei ÖPNV-Pendelnden. Diese sind vor allem durch einen ständigen Konzentrationsanspruch, durch andere Verkehrsteilnehmende sowie durch Staus sehr belastet und gestresst, was auch zu gesundheitlichen Folgen führen kann. Der ständige Zeitdruck stellt eine weitere starke Belastung dar, beispielsweise bei Personen, die für die Kinderbetreuung verantwortlich sind und diese vor oder während ihrer Pendelpraktik bewältigen müssen. Auch hier kommt es zu Stresssituationen, unter anderem aufgrund der oben beschriebenen starren Betreuungszeiten in KiTas und Schulen.
- **Kosten:** Nach Zukunftswünschen gefragt, wurde ebenfalls die hohe finanzielle Belastung des Pendelns angesprochen. Sowohl das Pendeln mit dem Auto als auch das Pendeln mit dem ÖPNV wurden als sehr kostenintensiv erachtet.

Werden diese Faktoren nach den oben beschriebenen Segmenten betrachtet, fällt auf, dass in den Segmenten „Alltagsjonglieren“ und „Am Limit“ am häufigsten mit dem Auto gependelt wird. Das bedeutet, dass hier die größten negativen ökologischen Wirkungen zu finden sind. Gleichzeitig sind in diesen Segmenten die negativen sozialen Auswirkungen bedingt durch Stress ebenfalls am größten. Zudem zeigen unsere Ergebnisse, dass negative soziale Auswirkungen des Pendelns ebenfalls durch einen Mangel an Zeit bzw. Freizeit entstehen. Auch hier ist das Segment „Alltagsjonglieren“ hervorzuheben, in dem neben der Arbeit, dem Pendeln und den Verantwortungen im Haushalt sehr wenig Zeit für Freunde oder für sich selbst zur Verfügung steht. Vor allem Frauen mit Kindern sind hier betroffen. Aus den Erfahrungen, die die Befragten vor allem während des ersten Lockdowns im Jahr 2020 gemacht haben, wird jedoch auch deutlich, dass das reine Verlagern der Arbeit auf Homeoffice und somit eine starke Reduktion des Pendelns auch keine Lösung sein kann: Obwohl wegfallende Pendelwege natürlich mit positiven ökologischen Auswirkungen einhergingen und die gewonnene Zeit sehr geschätzt wurde, berichten die Befragten einerseits von Vereinsamungstendenzen im Homeoffice und davon, dass ihnen der Austausch mit den Kolleg*innen fehle. Andererseits wurde auch von Streitigkeiten mit der*dem Partner*in berichtet, da

auf engem Raum gearbeitet wird, sowie von Belastungen durch zunehmende Kinderbetreuung. Eine Mischform von Arbeiten im Büro und Arbeiten von zu Hause wäre also eine hilfreiche Variante für viele Pendelnde.

7.4 Folgerungen zu Veränderungsdynamiken

Bezüglich der Bedeutungen des Pendelns zeigt sich, dass die positive Bewertung des Pendelns vor allem mit der Möglichkeit verbunden ist, die Zeit sinnvoll oder effektiv zu gestalten. Dies ist vor allem bei ÖPNV-Pendelnden der Fall. Eine Betonung der Zeitnutzung im ÖPNV kann ein Ansatzpunkt sein, das Pendeln mit dem ÖPNV – im Gegensatz zum Autopendeln – als attraktive Alternative zu kommunizieren.

Im Falle der Kompetenzen wurde einerseits ersichtlich, dass Pendelnde eine ganze Reihe von Strategien entwickelt haben, ihren Pendelweg verträglicher zu gestalten, es aber auch bei einigen Autopendelnden an Kompetenzen zur ÖPNV-Nutzung mangelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die Frage, welche Anbindungen vom Wohn- zum Arbeitsort bestehen und wo Informationen erhältlich sind, sondern auch – in Anlehnung an die Bedeutungen – wie die Pendelzeit mit dem ÖPNV sinnvoll(er) genutzt werden kann. Ein Ausprobieren des ÖPNV auf dem Pendelweg, eingebettet durch eine umfassende Mobilitätsberatung, könnte hier ein Ansatzpunkt sein.

Erkenntnisse aus der Untersuchung der auf dem Pendelweg relevanten materiellen Arrangements zeigen, dass diese zu einer langfristigen Verbesserung vieler Pendelnden beitragen können, insbesondere durch den Auf- und Ausbau von Infrastruktur. Dies ist auch eine der genannten Grundvoraussetzungen zum Wechsel auf den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für den Pendelweg. Ein weiterer Ansatzpunkt zur Veränderung von Pendelpraktiken ist die Möglichkeit, auch im ÖPNV Utensilien wie Sporttaschen oder Einkäufe besser unterzubringen. Der Transport von Gegenständen und Einkäufen wurde als ein Grund für die Autonutzung auf dem Pendelweg genannt. So hätte der Auf- oder Ausbau von beispielsweise Aufbewahrungsboxen an Bahnhöfen und Haltestellen sowie Nahversorgungsangebote in der Nähe von Haltestellen ein klares Veränderungspotenzial und positive Effekte über das Pendeln hinaus. Weiterhin wird deutlich, dass andere Verkehrsteilnehmende als aggressiv und stressfördernd wahrgenommen werden. Auch hier sind (kommunikative) Potenziale zu erkennen, die auf Rücksichtnahme beruhen.

Auch bei den rahmenden Praktiken lässt sich gut ansetzen. Der Grundsatz ist hier, den Pendelnden mehr Zeitsouveränität zu bieten, beispielsweise durch eine Flexibilisierung der Kinderbetreuung und der Arbeitszeiten, sodass Pendelnde nicht unbedingt zur Hauptverkehrszeit pendeln müssen. Dazu braucht es Finanzierungsmodelle für die Kinderbetreuung, die eine Ausweitung der Betreuungszeiten durch eine Aufstockung des Personals ermöglichen. Sichere Wege für Kinder zur KiTa oder Schule zu ermöglichen, ist ein weiterer Weg, pendelnden Eltern mehr Zeitsouveränität zu verschaffen.

Auch die unterschiedliche Ausprägung der Elemente und deren Verbindungen innerhalb der einzelnen Segmente bieten Ansatzpunkte zur Veränderung von Pendelpraktiken:

- **Alltagsjonglieren:** In diesem Segment sind die rahmenden Praktiken zentral. Es werden Potenziale deutlich, die die Kinderbetreuung betreffen. Eine Ausdehnung der Betreuungszeiten stellt einen Ansatzpunkt dar, die Pendelpraktik zu ändern.
- **Am Limit:** Hier sind die materiellen Arrangements für die Pendelpraktik ausschlaggebend. Potenziale bestehen dahingehend, das Verkehrsgeschehen zur Rushhour zu entzerren.
- **Hinnehmen:** Der Änderungswille, der Teil des aktiven Hinnehmens ist, bietet eine wesentliche Grundlage, um Pendeln zu verändern. Das starke Bedürfnis nach regelmäßigen Abläufen des passiven Hinnehmens legt nahe, dass in diesem Segment der Aufbau von Kompetenzen, die einen aktiven Umgang befördern, besonders wichtig ist.
- **Nutzen ziehen:** Dieses Segment ist geprägt von der (positiven) Bedeutung des Pendelns sowie der Aktivitäten, die während des Pendelns durchgeführt werden. Das Segment gibt, wie oben schon erwähnt, Ansatzpunkte dafür, wie andere Pendelpraktiken zu verändern sind, beispielsweise durch die Betonung der sinnvollen Zeitnutzung während des Pendelweges.

Die genannten Veränderungspotenziale zeigen Wege auf, wie Pendeln verträglicher gestaltet werden kann. Es geht dabei natürlich – aber nicht nur – um eine Verbesserung der materiellen Arrangements, sondern auch darum, die Bedeutung des Pendelns und die rahmenden Praktiken neu zu gestalten sowie Kompetenzen zur Gestaltung des Pendelalltags zu stärken. Durch das erweiterte Verständnis von Pendeln als Übergang zwischen Arbeitsleben und Privatleben wird deutlich, dass der Pendelweg nicht nur ein Fahrtzweck ist, sondern eine komplexe und vernetzte Alltagspraxis, die innovative und ganzheitliche Ansätze erfordert, um in Richtung einer nachhaltigen Alltagspraxis umgestaltet zu werden.

Literaturverzeichnis

- Augustijn, Lara (2018): Berufsbedingte Pendelmobilität, Geschlecht und Stress
- Blumen, Orna (2000): Dissonance in Women's Commuting? The Experience of Exurban Employed Mothers in Israel. *Urban Studies* 37 (4), 731–748
- BMVI, Markus Sigismund: RegioStaR Regionalstatistische Raumtypologie des BMVI
- Büttner, Lisa/Anna Breitzkreuz (2020): Arbeiten nach Corona. Warum Homeoffice gut fürs Klima ist. Berlin
- Chidambaram, Bhuvanachithra/Joachim Scheiner (2020): Understanding relative commuting within dual-earner couples in Germany. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 134 (3), 113–129
- Conrad, Lettie Y./Virginia M. Tucker (2019): Making it tangible: hybrid card sorting within qualitative interviews. *Journal of Documentation* 75 (2), 397–416
- Dauth, Wolfgang/Peter Haller (2018): Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort: Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. IAB-Kurzbericht, No. 10/2018. Nürnberg
- Götz, Konrad/Jutta Deffner/Thomas Klinger (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen - Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Schöller, Oliver/Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*, 781–804
- Heisserer, Barbara/Henrike Rau (2017): Capturing the consumption of distance? A practice-theoretical investigation of everyday travel. *Journal of Consumer Culture* 17 (3), 579–599
- Higginson, Sarah/Tom Hargreaves/Eoghan McKenna (2016): Diagramming Commuting Practices: The connections within and between practices and their relevance for the shifting of energy demand in time
- Higginson, Sarah/Eoghan McKenna/Tom Hargreaves/Jason Chilvers/Murray Thomson (2015): Diagramming social practice theory: An interdisciplinary experiment exploring practices as networks. *Indoor and Built Environment* 24 (7), 950–969
- Hui, Allison/Theodore R. Schatzki/Elizabeth Shove (Hg.) (2017): *The nexus of practices. Connections, constellations, practitioners*. 1 Edition. London/New York
- Marin, Alexandra/barry Wellman (2010): *Social Network Analysis: An Introduction*. In: Carrington, Peter/Scott, John (Hg.): *Handbook of Social Network Analysis*. London
- Mayring, Philipp (Hg.) (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim & Basel
- Nitschke, Luca/Paula Quentin/Fabian Kanisius/Kai Schluckebier/Nora Sofie Burlon/Jost Buscher/Jutta Deffner/André Bruns/Melina Stein/Heike Mühlhans/Frank Othengrafen/Jan-Marc Joost (2022): *Pendeln verstehen: Status Quo, Forschungsstand und Perspektiven*. Materialien Soziale Ökologie. Frankfurt a.M.
- Nobis, Claudia/Tobias Kuhnimhof (2018): *Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin
- Ory, David T./Patricia L. Mokhtarian/Lothlorien S. Redmond/Ilan Salomon/Gustavo O. Collantes/Sangho Choo (2004): When is Commuting Desirable to the Individual? *Growth and Change* 35, 334–359
- Reckwitz, Andreas (2002): Toward a Theory of Social Practices. *European Journal of Social Theory* 5 (2), 243–263

- Righi, Carol/Janice James/Michael Beasley/Day, Donald, L./Fox, Jean, E./Jennifer Gieber/Chris Howe/Laonya Ruby (2013): Card Sort Analysis Best Practices. JUS Journal of Usability Studies 3 (8), 69–89
- Roggendorf, Martina/Claus-C. Wiegandt (2018): Pendeln zwischen zwei Oberzentren – von verlorener bis geschenkter Zeit. Geographica Helvetica 73, 115–126
- Rüger, Heiko/Nikola Sander/Thomas Skora (2018): Pendelmobilität in Deutschland. Potenziale nutzen – Belastungen reduzieren. Policy Brief
- Sanders, Kate/Sally Fincher/Dennis Bouvier/Gary Lewandowski/Briana Morrison/Laurie Murphy/Marian Petre/Brad Richards/Josh Tenenberg/Lynda Thomas/Richard Anderson/Ruth Anderson/Sue Fitzgerald/Alicia Gutschow/Susan Haller/Raymond Lister/Renee McCauley/John McTaggart/Christine Prasad/Terry Scott/Dermot Shinnery-Kennedy/Suzanne Westbrook/Carol Zander (2005): A multi-institutional, multinational study of programming concepts using card sort data. Expert Systems 22 (3), 121–128
- Schatzki, Theodore R. (Hg.) (2019): Social Change in A Material World. London/New York
- Schatzki, Theodore R. (Hg.) (2002): The site of the social. A philosophical account of the constitution of social life and change. Pennsylvania
- Schelewsky, Marc/Robert Follmer/Christian Dickmann (2020): CO2-Fußabdrücke im Alltagsverkehr: Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Dessau-Roßlau
- Shove, Elizabeth/Mika Pantzar/Matt Watson (2012): The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes. Los Angeles
- Steinmann, Susanne/Thomas G. Grobe/Hannah Christina Tendyck/Filip Mess (2018): Mobilität in der Arbeitswelt. Datenanalyse und aktuelle Studienlage 2018. Hamburg
- Stenpaß, Anna/Stefanie Kley (2020): It's getting late today, please do the laundry: The influence of long-distance commuting on the division of domestic labor. Journal of Family Research 32 (2), 274–306
- VCÖ (Hg.) (2020): Arbeitswege auf Klimakurs bringen. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“. Wien

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Das ISOE gehört zu den führenden unabhängigen Instituten der Nachhaltigkeitsforschung. Seit mehr als 30 Jahren entwickelt das Institut wissenschaftliche Grundlagen und zukunftsweisende Konzepte für sozial-ökologische Transformationen – regional, national und international. Zu den Forschungsthemen gehören Wasser, Energie, Klimaschutz, Mobilität, urbane Räume, Biodiversität und sozial-ökologische Systeme.

www.isoe.de

Folgen Sie uns: twitter.com/isoewikom | facebook.com/ISOE.Forschungsinstitut | instagram.com/isoe_institut

ISOE-Newsletter: Anmelden oder lesen unter www.isoe.de/newsletter **ISOE-Blog:** <https://isoe.blog>