

## Automobiles berufsbedingtes Pendeln in ländlichen Räumen: Eine nachfrageorientierte Untersuchung am Beispiel von Südniedersachsen

Dr. Tobias Behnen

*Siehe AutorInnenangaben*

### Abstract

Der Problemdruck bei der Verkehrswende in ländlichen Räumen ist in Forschung und Praxis bekannt. Oft werden angebotsorientierte Lösungen erforscht, etwa mit dem Ziel, den ÖPNV attraktiver zu machen. Seltener gibt es nachfrageorientierte Ansätze. Das vorgestellte Projekt will helfen, diese Forschungslücke durch einen Perspektivwechsel sozial empirisch zu schließen, indem neben den verantwortlichen Verwaltungen auch die automobil Pendelnden, ihre Mobilitätsbedürfnisse und die Motive ihrer Mobilitätspraktiken im Mittelpunkt stehen.

#### Schlagwörter / Keywords:

Pendeln, Verkehrswende, Ländliche Räume, Niedersachsen

### 1. Einführung

Die nachhaltige Verkehrsentwicklung hat in Deutschland in den letzten Jahrzehnten deutliche Fortschritte gemacht. Als prägnanter Begriff, der für die Umsetzung des anerkannten 3V-Konzepts (Vermeiden, Verlagern, Verbessern) steht, hat sich „Verkehrswende“ etabliert. Gemeint ist die Reduktion der Belastungen durch das kollektive Verkehrshandeln bei gleichzeitigem Erhalt der individuellen Mobilität. Auffällig ist aber die Verortung der realisierten Veränderungen. Einerseits trifft der zunehmende gesellschaftliche Bewusstseinswandel in vielen größeren Städten auf ein ausgebautes Mobilitätsangebot, so dass sich dort die Verkehrsmittelwahl oft spürbar hin zum Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn etc.) entwickelt hat. Andererseits sind die Barrieren für einen Modal Shift im Land-Stadt- und Land-Land-Verkehr für viele Pendelnde immer noch zu groß, besonders abseits der Metropolräume. In vielen zentrumsfernen ländlichen Räumen gibt es etwa keinen hochwertigen Schienenpersonennahverkehr. Der MIV-Anteil verharrt deshalb auf einem hohen Niveau.

Die hier vorgestellten Ergebnisse entstammen dem Forschungsprojekt „Perspektive Verkehrswende in Südniedersachsen: Eine nachfrageorientierte sozial empirische Untersuchung automobiler Berufspendlerinnen und Berufspendler“. Es wird vom Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur

mit dem Förderinstrument „PRO\*-Niedersachsen“ von 2023-2026 gefördert. Das Ziel des Projekts ist es, am Beispiel von ländlichen Gemeinden im Süden Niedersachsens beruflich automobil Pendelnde in den Fokus zu nehmen. Ihre Motive und Meinungen sollen ermittelt werden und ihr Verkehrshandeln am Leitbild der Verkehrswende gemessen werden. Die anhand des Beispielraums Südniedersachsen untersuchte Hypothese lautet: Die am Leitbild der Verkehrswende ausgerichtete Mobilitätspolitik in Deutschland war in den ländlichen Räumen bisher zu sehr angebots- statt nachfrageorientiert und deshalb wenig erfolgreich, weil die Bedürfnisse der sehr großen Gruppe der automobil beruflich Pendelnden kaum bekannt sind. Als Leitfrage wurde formuliert: Was ermöglicht oder verhindert die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs von Menschen, die in ländlichen Räumen Südniedersachsens leben und regelmäßig mit dem PKW berufsbedingt pendeln?

Das Forschungsdesign war sozial empirisch. Zunächst wurden qualitative Interviews mit institutionellen Akteuren, wie Landkreisen, Kommunen und Verkehrsverbänden, geführt (n = 14). Dann folgten Interviews mit Pendelnden aus vier Beispielgemeinden (n = 21). Eine Online-Befragung dieser Zielgruppe wird das Projekt abrunden.

## 2. Verkehrswissenschaftlicher Kontext

Das Leitbild der Verkehrswende beinhaltet den Umbau der Verkehrssysteme hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität. Es ist in Deutschland zwar theoretisch überwiegend anerkannt, trotzdem scheidet die Verkehrswende immer noch sehr weitgehend an der „Hegemonie des Automobils“, wie Appel et al. (2020, S. 4) konstatieren. Sie identifizieren fünf Gründe für die Persistenz heutiger Verkehrssysteme:

- Individuelle Verkehrsroutinen (oft schon in der Kindheit vorgelebt)
- Komparative Vorteile der PKW-Nutzung hinsichtlich Mobilität, Erreichbarkeit, zeitlicher Flexibilität und räumlicher Erschließung
- Räumliche Rahmenbedingungen von Siedlungsstrukturen und Verkehrsinfrastrukturen
- Abhängigkeit lokaler und regionaler Verkehrspolitik und -planung von politischen Rahmenbedingungen der Bundesebene
- Lobbyismus der deutschen Automobilindustrie

Es gibt durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik Effizienzgewinne, diese werden aber durch das Wachstum des Verkehrs und der Fahrzeuggrößen kompensiert. Damit verbunden ist in Städten das Problem des Platzbedarfs für den ruhenden Verkehr (Canzler 2020, S. 16ff).

Als Pendelnde werden in der Statistik Berufstätige, deren Arbeitsstätte in einer anderen Gemeinde als ihr Wohnsitz ist, gezählt. Ihr Pendeln aus ländlichen Räumen in urbane Zentren ist eine Ausgleichsbewegung aufgrund des Stadt-Land-Gefälles hinsichtlich Zahl und Art der Arbeitsplätze. Die Pendelmobilität hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch die Suburbanisierung verstärkt. Gleichzeitig ist sie im Rahmen des Mobilitätsübergangs nach Zelinsky ein Substitut für die dauerhafte Land-Stadt-Wanderung, also den Umzug in die Stadt (nach Pfaff 2013, S. 30 ff.). Derzeit pendeln in Deutschland fast 20 Millionen Menschen und damit 60 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Seit 1976 haben sich die Pendeldistanzen verdoppelt (AGORA Verkehrswende 2021, S. 2). Der Anteil des Pendelns am gesamten Verkehr beträgt 20 %. Über zwei Drittel der Fahrten aller beruflich Pendelnden werden mit dem PKW zurückgelegt - ein Anteil, der seit ca. 20 Jahren nicht sinkt, sondern stagniert. Hinsichtlich der tiefergehenden Erforschung des Pendelns ist besonders das 2011 beendete Projekt der TU Dortmund „Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005“ zu nennen. Die Autoren ordnen das Pendeln als „hochkomplexes Phänomen“ und die Pendlerin bzw. den Pendler als „Das unbekanntes Wesen“ ein. Sie betonen, dass es neben räumlichen Entwicklungen, wie der Suburbanisierung, gerade auch gesellschaftliche

Trends sind, die die Pendelmobilität bestimmen. Zu nennen sind die zunehmende berufliche Qualifizierung, befristete Arbeitsverträge oder politische Forderungen nach hoher alltäglicher Mobilität (Holz-Rau et al. 2011, S. 5ff.). Die sich daraus ergebenden Konfliktlinien sind vielfältig (Horn-Effenberger 2024, S. 42). Das Pendeln kann etwa unterschiedliche soziale und gesundheitliche Folgen haben (Behnen und Ott 2025, S. 58). So bewirkt der Stress bei Pendelzeiten über 60 Minuten einen reduzierten subjektiven Gesundheitszustand, gerade bei Pendelnden in der Elternrolle (Rüger und Schulze 2016, S. 31.f.). Wenn eher freiwillig gependelt wird, gilt dies deutlich weniger.

Die Verknüpfung des Pendelns mit der Verkehrswende ist bei der Erforschung und Gestaltung der nachhaltigen Verkehrsentwicklung unverzichtbar. In einer Studie, die 2022 von renommierten Verkehrswissenschaftlern für die Initiative AGORA Verkehrswende verfasst wurde, wird von einer Schlüsselrolle des Pendelverkehrs auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität gesprochen. Der hohe MIV-Anteil und der geringe Auslastungsgrad der Fahrzeuge von durchschnittlich nur 1,1 Personen unterstreichen den Handlungsbedarf. Dieser liegt besonders bei der „Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Pendler“. Im gleichnamigen Arbeitsbereich des Forschungsprojekts MOBINET (Busch 2004) werden die prioritär empfohlenen Maßnahmen nach solchen mit Pull-Effekten (Schienenpersonennahverkehr verbessern; Buszubringer zum Schienenpersonennahverkehr verbessern) und solchen mit Push-Effekten (Parkraumbewirtschaftung in den Kernstädten) unterschieden. Dass diese Maßnahmen, die den ÖPNV beschleunigen und das Autofahren verteuern, in die richtige Richtung gehen, haben Lübke et al. (2021) mit einem spannenden Experiment belegt. Automobil Pendelnden wurden kostenlose ÖPNV-Monatskarten zur Verfügung gestellt. Es zeigte sich, dass Viele, solange die Fahrt mit dem Auto günstiger und schneller ist, nicht zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden können. Eine bundesweite Befragung von über 1.000 beruflich Pendelnden (KANTAR 2019) konnte dies räumlich differenzieren. In ländlichen Räumen wird als wichtigster Grund für die eigene PKW-Nutzung das mangelhafte ÖPNV-Angebot benannt, während es in urbanen Zentren die zu hohen Preise sind. Dass es unterschiedliche Sozialtypen von Pendelnden gibt, konnten Schulze et al. (2021, S. 24) auf Basis der KANTAR-Daten mit einer Clusteranalyse berechnen. So sind nicht alle „Statisch-Konservierende“ (36 %) oder „Pragmatisch-Abwartende“ (20 %), sondern es gibt mit den „Informiert-Realistischen“ (28 %) und besonders mit den „Progressiv-Ökologischen“ (16 %) auch automobil Pendelnde, die eher bereit sind, ihr Verkehrsverhalten zu ändern. Diese wären die ersten

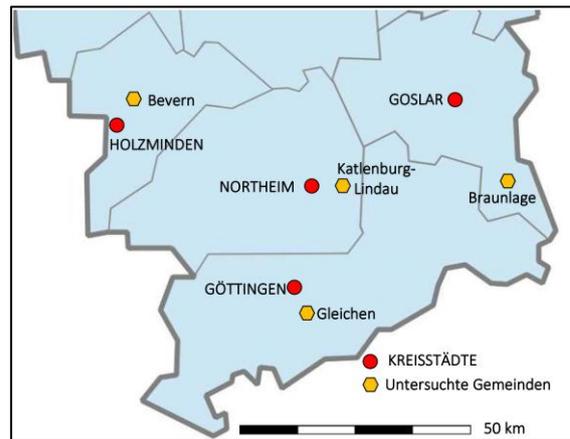
Adressaten für die Umsetzung von bereits in vielen regionalen Fallstudien erforschten Maßnahmen der niedrigschwelligen kollaborativen Mobilität. Dabei ging es besonders um Fahrgemeinschaften, Mitfahrerparkplätze und Carsharing.

Wie sich die gegenwärtigen multiplen Krisen auf die Chancen der Verkehrswende auswirken, ist noch kaum erforscht. Nur zu den Folgen der COVID-19-Pandemie liegen bereits Arbeiten vor. Als es im Jahr 2020 massive Kontaktbeschränkungen gab und das gesamte Verkehrsvolumen zurückging, sank der ÖPNV-Anteil massiv ab, während der MIV-Anteil, aber auch der Fahrrad-Anteil stark stiegen. Ob die Verkehrswende in näherer Zukunft gelingen kann, liegt aber nicht nur an individuellen Mobilitätsentscheidungen, sondern auch daran, ob der noch geschwächte ÖPNV dauerhaft konkurrenzfähig ist. In einer Zeit, in der Verkehrsmittelwahl und Wegzwecke infrage gestellt werden, wird deshalb auch eine Chance gesehen, gewohnheitsmäßige MIV-Fahrende für Bus und Bahn zu gewinnen (Geis 2021, S. 103ff.). Dies ist aktuell gut denkbar, weil die krisenhaften Energiepreissteigerungen und die Rezession dazu führen dürften, dass das automobilen Pendeln einen immer größeren Anteil des Haushaltseinkommens der Berufspendlerinnen und Berufspendler in Anspruch nehmen wird. Der Erfolg des 9 €-Tickets seit Sommer 2022 und des folgenden Deutschlandtickets hat gezeigt, dass es ein reales Modal Shift-Potenzial und eine gewisse ÖPNV-Akzeptanz gibt.

Es gibt keine aktuellen Forschungen zur Pendlermobilität im Flächenbundesland Niedersachsen. Dabei ist dort der Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrswende besonders groß, denn gerade in den kleineren Gemeinden ist der MIV-Anteil beim Pendeln besonders hoch. Schon der Landesschnitt liegt mit 70 % über dem Bundesschnitt. In den vielen Gemeinden der Größenklasse mit einer Bevölkerungszahl von unter 5.000 liegt er sogar bei über 80 % (Lenz und Rehm 2018, S. 294).

### 3. Untersuchungsraum

Süd-niedersachsen, zu dem die vier Landkreise Göttingen, Northeim, Holzminden und Goslar gezählt werden, wird erheblich von intraregionalen Disparitäten geprägt. Die Universitätsstadt Göttingen ist das einzige Oberzentrum (Bevölkerungszahl: 120.000) und mit 49.600 Einpendelnden (2023) das mit Abstand wichtigste Pendelziel der Region. Von den zwölf Mittelzentren sind in dieser Hinsicht besonders die anderen drei Kreisstädte Goslar (13.600), Holzminden (9.900) und Northeim (9.800) relevant. Viele nicht-urbane Teilregionen Süd-niedersachsens sind



**Abbildung 1:** Kreisstädte und untersuchte Gemeinden (Quelle: www.niedersachsen.de, Ausschnitt, verändert)

aber durch ihre periphere Lage, die ländliche Prägung und den demographischen Wandel in ihrer Entwicklung gehemmt. Die Land-Stadt-Pendelströme sind deshalb intensiv. Da das ÖPNV-Angebot dort für beruflich Pendelnde trotz mancher Verbesserungen (z. B. die laufende Reaktivierung von Bahnstrecken, die niedersächsischen Landesbus-Linien oder die 5-Euro-Obergrenze für alle einfachen Fahrten im Verkehrsverbund Südniedersachsen) oft nicht attraktiv ist, bleibt es meist bei der Verkehrsmittelwahl für den MIV.

Aus den vier süd-niedersächsischen Landkreisen wurde je eine Beispielgemeinde untersucht (Abbildung 1 und Tabelle 1):

Die Gemeinde Gleichen grenzt an das Oberzentrum Göttingen. Die sechzehn, z. T. sehr kleinen Ortsteile liegen in mehreren recht engen Seitentälern im Leinebergland. Die beiden Straßen nach Göttingen sind im Berufsverkehr stark ausgelastet, auch wegen eines intensiven Transitverkehrs. Die Radwegverbindungen sind für einige Ortsteile gut, für andere nur befriedigend oder schlechter. Bis 1957 gab es eine Kleinbahnverbindung nach Göttingen. Seitdem verkehren im ÖPNV ausschließlich Busse, wobei die Mehrzahl der Ortsteile nur maximal 60 Fahrten pro Woche nach Göttingen aufweist.

Auch die Gemeinde Katlenburg-Lindau liegt im Leinebergland, unmittelbar östlich des Mittelzentrums Northeim. Als einzige der Beispielgemeinden weist sie einen Bahnhof auf. Er liegt in Katlenburg an der Strecke Nordhausen-Northeim-Göttingen und verfügt über einen Park+Ride-Platz mit ca. 30 Parkplätzen (Abbildung 2). Die anderen Ortsteile haben nur Busverbindungen (z.T. weniger als 40 pro Woche). Außerdem wurden Mitfahrerbänke etabliert, die aber kaum genutzt werden (Abbildung 3). Einen

**Tabelle 1:** Profil der untersuchten Gemeinden

Gemeinde	Landkreis	Bevölkerung	Auspendelnde	Wichtigstes Pendelziel (Anteil)
Gemeinde Gleichen	Göttingen	8.800	3.500	Göttingen (65 %)
Gemeinde Katlenburg-Lindau	Northeim	7.100	2.800	Northeim (33 %)
Flecken Bevern	Holzminden	3.900	1.500	Holzminden (54 %)
Stadt Braunlage	Goslar	5.500	1.100	Goslar (12 %)

Quelle: nach www.pendleratlas.de, Werte gerundet (Stand: 2023)

Radweg gibt es nur entlang einer Bundesstraße zwischen den beiden Hauptorten Katlenburg und Lindau und dem wichtigsten Pendelziel Northeim.

Die Samtgemeinde Bevern liegt im Weserbergland und grenzt an das Mittelzentrum und wichtigste Pendelziel Holzminden an. Vom Hauptort Bevern, in dem über 80 % der Bevölkerung der Gemeinde wohnen, gibt es dorthin mit 250 Fahrten pro Woche eine sehr gute Busanbindung. Dies gilt aber nicht für die weiteren 5 Ortsteile. Typisch für die stark reliefierte Region ist auch, dass es abseits des Wesertals kaum Radwege gibt und die überregionalen Verkehrsverbindungen Defizite aufweisen. Die nächsten Autobahnanschlussstellen an der BAB 7 zwischen Hannover und Göttingen liegen über 40 km entfernt. Die Bahnverbindungen ab Holzminden in diese beiden Oberzentren leiden darunter, dass die Strecke eingleisig ist, es nur einen 2-Stunden-Takt gibt und ein Umstieg in Kreisenen nötig ist.



**Abbildung 2:** Park+Ride-Platz am Bahnhof Katlenburg (Foto: T. Behnen)

Die Stadt Braunlage ist eine Tourismusgemeinde im Oberharz mit drei Ortsteilen. Seit der Stilllegung des Schmalspurbahnverkehrs 1962 gibt es nur noch Busverbindungen. Die wichtigste zum 24 km entfernten Bahnhof in Bad Harzburg am Nordrand des Mittelgebirges, wo es auch einen Autobahnanschluss gibt, verkehrt fast 120mal pro Woche und benötigt vom Hauptort Braunlage 30 Minuten. Eine direkte

Busverbindung zur Kreisstadt Goslar existiert nicht. Braunlage liegt als einzige der untersuchten Gemeinden nicht im Gebiet des Verkehrsverbunds Südniedersachsen (VSN), sondern im Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB). Bemerkenswert ist, dass es im Harz mit dem HATIX ein für Übernachtungsgäste inkludiertes Ticket für den Busverkehr gibt.



**Abbildung 3:** Bushaltestelle mit Mitfahrerbank in Gillersheim (Gemeinde Katlenburg-Lindau) (Foto: T. Behnen)

#### 4. Ergebnisse der qualitativen Interviews

##### *Gemeinden und Landkreise*

In der ersten empirischen Phase wurden leitfadengestützte Interviews mit den Bürgermeistern der vier Beispielgemeinden und mit für die Verkehrsplanung und -entwicklung Verantwortlichen aus den vier Landkreisen geführt. Schon bei den Antworten auf Fragen, die auf die Einschätzung der aktuellen Situation im Pendelverkehr abzielten, gab es prägnante Aussagen, die Problemdimension verdeutlichten. Die Dominanz des MIV und die Abhängigkeit von ihm wurden als gegeben hingenommen. So hieß es etwa: „Wer aufs Land zieht, braucht automatisch, wenn es zwei Arbeitnehmer [im Haushalt gibt], zwei Autos.“ (Interview E01). So erklärt sich auch folgende metaphorische Äußerung: „Die Bundesstraße ist unsere Lebensader!“ (Interview E04).

Gefragt nach dem Potenzial, Pendelverkehr vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern, zeigten die Antworten, dass es keine einfache Lösung gibt. Vielmehr sind Veränderungen an vielen kleinen „Stellschrauben“, für die es unterschiedliche Verantwortliche gibt, nötig. Ein typisches Beispiel ist der Schulbusverkehr, der oftmals die Abfahrtszeiten und Linienführungen bestimmt: „Die Fahrpläne sind ja meistens so [gestaltet], dass sie erst mal mit dem Thema Schule zusammenpassen.“ (Interview E02). Darüber hinaus Einfluss auf die Busverbindungen zu nehmen, ist für einzelne Gemeinden kaum möglich. Die folgende Antwort zeigt die Problematik der Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen auf: „[Ein ÖPNV, der] taktmäßig von den Pendlern und dem Schülerverkehr [...] genutzt werden [kann], [ist] bis jetzt nicht so richtig umsetzbar - und ist es in Zukunft noch weniger.“ (Interview E05). Während die Schulen meist nur Fahrten zum Unterrichtsbeginn und -ende benötigen, sind Pendelnde auf eine möglichst hohe Frequenz angewiesen. Vielerorts kann im Untersuchungsgebiet nur ein 2-Stunden-Takt angeboten werden. Manchmal gibt es auch einen Studententakt, der aber aus Sicht der Gebietskörperschaften für Pendelnde noch nicht attraktiv genug ist, wie folgende Äußerung beispielhaft zeigt: „Es gibt auch annehmbare Busverkehre, aber diese sind für Viele gerade im ländlichen Raum nicht immer eine Alternative.“ (Interview E07).

Eine in der Diskussion vernachlässigte Besonderheit ist der Stadt-Land-Pendelverkehr. Er leidet hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung darunter, dass die ersten Fahrten nicht früh genug stattfinden, wie ein Bürgermeister betonte: „Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter [aus der Kreisstadt] können nicht rechtzeitig morgens bei der Arbeitsstätte sein, weil die Busse zu spät [in unseren Dörfern ankommen].“ (Interview E01).

Die Zukunft des Busverkehrs wird von den Interviewten kritisch gesehen. Ein Aspekt ist der Fachkräftemangel: „Der Fahrermangel zeigt sich an ganz vielen Stellen.“ (Interview E09). Noch problematischer ist die ökonomische Dimension: „Wenn sich die Finanzbeträge nicht erhöhen, [...] geht es eher dahin, dass man Verkehre zukünftig reduzieren muss.“ (Interview E08). Dies betrifft auch die in vielen ländlichen Räumen erprobten flexiblen Bedarfsverkehre: „On-Demand-Verkehre, [waren] durch die geringe Nachfrage [...] immer zu teuer.“ (Interview E07). Eine Lösung könnten fahrerlose Busse sein: „Wenn die Technik entsprechend ausgereift ist, kann ich mir [autonome E-Busse] durchaus vorstellen. Im Moment wird das wahrscheinlich noch daran scheitern, dass wir hier oft kein 5G[-Mobilfunknetz] haben.“ (Interview E03).

Angesprochen auf die Möglichkeit, Pendelverkehr vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern, betonen die Befragten aus den Verwaltungen der Gemeinden und Landkreise die Defizite beim Bau von Radwegen (Abbildung 4), die teilweise an Eigentumsfragen scheitern, wie z.B. in folgender Antwort: „[Wichtig ist der Ausbau der] Radinfrastruktur, [aber] es gibt noch Widerstände, weil einzelne Landwirte kein Grundstück abgeben möchten.“ (Interview E02)“. Eine Alternative ist, Radwege über bestehende landwirtschaftliche Wege zu führen, was aber Konfliktpotenziale birgt: „Wenn Radwege [über] Wirtschaftswege [führen], dann [...] muss der Radfahrer aber auch ein Verständnis für die Landwirtschaft haben.“ (Interview E01) (Abbildung 5).

Ein Hemmnis beim Radwegebau sind auch die nach Straßentyp aufgesplitterten Zuständigkeiten: „Weder bei Bundesstraßen noch bei Landesstraßen können wir [beim Radwegebau] Einfluss nehmen als Landkreis.“ (Interview E06). Gerade die stark zunehmende Zahl der E-Bike-Fahrenden wäre aber auf gute Radwege angewiesen. Der Trend ist den Interviewten aus den Verwaltungen klar: „Wir sehen, dass die Pedelecs einen [...] Paradigmenwechsel in der Fahrradnutzung [darstellen].“ (Interview E09). Auch ihr Potenzial für den Pendelverkehr wird gesehen: „[E-Bikes sind] absolut förderlich, weil sie eben den Radius von 5 km auf [etwa] 15 km erweitern.“ (Interview E06) (Abbildung 6).



**Abbildung 4:** Ende eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Göttingen und Diemarden (Gemeinde Gleichen) (Foto: T. Behnen)



**Abbildung 5:** Hinweisschild an einem als Radweg genutzten Landwirtschaftsweg in der Gemeinde Gleichen (Foto: T. Behnen)



**Abbildung 6:** E-Bike-Fahrerin bei Diemarden (Gemeinde Gleichen) (Foto: T. Behnen)

### **Stadtverwaltungen der wichtigsten Einpendelziele**

Neben Gesprächen mit Verantwortlichen in den Quellgemeinden des Pendelverkehrs wurden auch Interviews mit den Stadtverwaltungen der vier wichtigsten Einpendelziele (Göttingen, Northeim, Holzminde und Goslar) geführt. Die Auswirkungen des automobilen Pendelns sind jenen bewusst: „Der Verkehrssektor macht ja ein Viertel der Treibhausgasemissionen in [unserer Stadt] aus, [auch durch] die Verkehre von außen rein in die Stadt.“ (Interview E12). Das Problem wird nicht nur beim fließenden, sondern auch beim ruhenden Verkehr gesehen: „Wir haben eine [...] nennenswerte Anzahl von Pendlern, die in die [mittelalterliche Altstadt] fahren. [...] Die haben nichts in der Altstadt zu suchen.“ (Interview

E14). Im Oberzentrum Göttingen wird zur Reduktion des MIV-Pendelverkehrs trotz Protesten aus dem Umland die Parkraumbewirtschaftung auf immer mehr Stadtteile ausgeweitet: „Über den Push-Faktor, das Parken teurer zu machen und weniger Parkraum anzubieten, [kann man] die Leute dazu bringen, nicht mit dem Auto in die Stadt zu kommen. Allerdings [gehört zu diesem] Konzept [...] auch der Ausbau von Park+Ride-Plätzen an der Peripherie.“ (Interview E12). Letzteres ist aber noch nicht realisiert worden. Während in Göttingen Maßnahmen umgesetzt und geplant werden, ist für die drei untersuchten Mittelzentren folgende Aussage typisch: „Im Moment [gibt es bei uns zur Verkehrswende] sehr wenig Bemühungen. [...] Da sind wir noch ein bisschen zurück und unter unseren Möglichkeiten.“ (Interview E13).

### **Pendelnde**

Die Interviews mit der wichtigsten Akteursgruppe, den mit dem MIV berufsbedingt Pendelnden, zeigte relativ homogene Verhaltensweisen und Meinungen. Nur in einem Fall gab es eine grundsätzliche Reflexion des eigenen Verkehrshandelns: „Ich weiß, dass es eigentlich doof ist, jeden Tag so viele Kilometer zurückzulegen, sich das schöne Leben auf dem Land zu gönnen, um dann zur Arbeit in die Stadt [zu fahren].“ (Interview P05). In der Regel wird die Pendelsituation aber nicht hinterfragt, auch weil oft eine Kopplung mit nicht berufsbedingten Fahrtzwecken (Elterntaxi, Einkaufen, Hobbys) erfolgt. Man muss sich aber auch mit den Belastungen des Autofahrens arrangieren, denn nicht selten werden seit Jahrzehnten täglich lange Strecken zurückgelegt, z. B. bis Hannover. Wenn es die Art der Berufstätigkeit erlaubt, werden aber die neuen Homeoffice-Möglichkeiten gerne zur Verkehrsvermeidung genutzt, wie folgende Antworten zeigen: „Ich fahre 2 bis 3 Tage und entsprechend mache ich Homeoffice an 2 bis 3 Tagen.“ (Interview P21) oder „Dadurch, dass man Homeoffice machen kann, ist es machbar. Jeden Tag [zu pendeln], würde mir irgendwann doch zu viel werden.“ (Interview P08). Auf die Frage nach der Option, an den Arbeitsort umzuziehen, gab es nahezu gleichlautende, ablehnende Antworten, wie z. B.: „Ich habe nie [einen Umzug erwogen]. Wir haben Eigentum und ich bin vor Ort verankert. Meine Frau ist direkt im Ort berufstätig.“ (Interview P20).

Bei der Frage nach den Möglichkeiten einer Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV zeigte sich durchgängig eine stark ablehnende Haltung. Diese wurde auch sprachlich deutlich, wie z. B. in folgender Äußerung: „Nein, um Gottes Willen. [Der ÖPNV] ist eine Katastrophe. Das geht gar nicht.“ (Interview P21). Die Wahrnehmung der Angebote im Bahn- und Busverkehr ist meist stark negativ: „In den letzten anderthalb Jahren war die Bahnstrecke gefühlt, wenn kein

Streik war, gesperrt oder [die Züge sind] ausgefallen.“ (Interview P20) oder „Der Überlandbus, der hier fährt, ist einfach von den Zeiten unglaublich schwierig.“ (Interview P01). Ein interviewter Pendler beklagte die in Südniedersachsen vielerorts seit Jahrzehnten stagnierende Angebotssituation: „Ich habe das Gefühl, dass sich der öffentliche Nahverkehr auf dem Stand meiner eigenen Kindheit auf einem Dorf in den 90er Jahren befindet.“ (Interview P06).

Die Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad hat mit dem E-Bike-Boom eine neue Bedeutung bekommen. Sie ist aber im Untersuchungsraum nur für manche bisher mit dem Auto Pendelnden eine Option. Teils gibt bei der Radnutzung ganz individuelle Verhaltensweisen. So werden etwa die Verkehrsmittel kombiniert: „Manchmal stelle ich das Auto am Stadtrand ab und fahre dann mit dem Fahrrad in die Stadt.“ (Interview P03). Oder es gibt Lösungen für Zeiten winterlicher Straßen- und Temperaturverhältnisse: „Ich versuche auch, wenn es zu kalt ist [und] ich wirklich nicht mit dem Fahrrad fahren kann, eine Strecke mit dem Bus zu fahren und eine dann mit einer Mitfahrgelegenheit, also möglichst wenig mit eigenem Auto.“ (Interview P04). Ein mehrfach genannter Hinderungsgrund, Fahrräder für das Pendeln zum Arbeitsplatz zu nutzen, ist das Bedürfnis, dort vor Arbeitsbeginn zu duschen: „Mit dem Fahrrad ist es tatsächlich problematisch, weil es keine Duschen gibt, wo man sich irgendwie frisch machen kann.“ (Interview P02).

Die Verbesserung des Verkehrs muss beim Verkehrsmittel ansetzen. Gegenüber einem Umstieg auf E-Fahrzeuge waren die Interviewten aber oft wenig aufgeschlossen. Die genannten Gründe waren ganz unterschiedlich. Teils gab es grundsätzliche Vorbehalte: „Vom E-Auto bin ich momentan noch nicht überzeugt. Es ist für mich nicht umweltfreundlich aufgrund der Batterie.“ (Interview P21). Auch die Anschaffungskosten wurden als problematisch benannt: „Wenn ich es mir aussuchen könnte, dann würde ich vielleicht auf ein E-Auto ausweichen, aber das kann ich mir nicht leisten.“ (Interview P12). Mehrfach wurde auch gewünscht, die Fahrzeuge am Arbeitsort laden zu können: „Ich könnte ein E-Auto nicht bei der Arbeit aufladen, weil dort die Infrastruktur fehlt.“ (Interview P08). Wegen der hohen Eigenheimquote wären ländliche Räume aber grundsätzlich prädestiniert für das private Laden von E-Fahrzeugen durch eigene Photovoltaik-Anlagen, zumal es in Niedersachsen seit 2025 bei Neubauten oder Dachsanierungen die Pflicht gibt, Photovoltaik-Anlagen zu installieren.

## 5. Fazit

Die Untersuchung konnte einige klare Hemmnisse für die Verkehrswende in ländlichen Räumen identifizieren. Bei der Akteursgruppe der automobil beruflich Pendelnden sind dabei die oft verfestigten persönliche Verkehrsroutinen zu nennen. Auffällig war, dass es neben grundsätzlichen Argumenten gegen einen Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbands, wie dem höheren Zeitaufwand, ganz unterschiedliche individuelle Motive gibt. Oft liegen diese im familiären Bereich. Dazu sind auch Gründe, die gegen einen Umzug an den Arbeitsort sprechen, wie die lokale Verankerung von Angehörigen, zu zählen. Der Immobilienbesitz spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Auch angebotsseitige Probleme bremsen die Verkehrswende in den untersuchten ländlichen Räumen. Die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur ist eine Voraussetzung für die Ausnutzung der Potenziale, die die zunehmende Zahl der E-Bikes bietet. Zuständigkeits- und Eigentumsprobleme sowie die kommunale Finanznot lassen aber nur einen langsamen Ausbau zu. Die begrenzten finanziellen Möglichkeiten der ÖPNV-Aufgabenträger führen gerade in Südniedersachsen auch dazu, dass sich die Busfahrpläne vielerorts primär an den Herausforderungen des Schulbusverkehrs orientieren und für beruflich Pendelnde nur bedingt attraktiv sind.

Hinsichtlich realistischer Handlungsempfehlungen hat sich gezeigt, dass den Arbeitgebern eine wichtige Rolle zukommt. Sie könnten die während der COVID-19-Pandemie erprobten Homeoffice-Lösungen verstetigen. Außerdem könnten sie den Umstieg auf die individuelle Elektromobilität unterstützen, indem sie Ladestationen anbieten. Um die Rad- bzw. E-Bike-Nutzung auch auf längeren Strecken zu erleichtern, könnten sie zudem Duschköglichkeiten vorhalten. Bei der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sind auch die unterschiedlichen Straßenbaulastträger gefordert, den Ausbau der Infrastruktur viel stärker aus einer Hand vorzunehmen. Für alle Verkehrsträger gilt, dass bei den Gebietskörperschaften mehr regional-kooperative Lösungen und weniger Stadt-Umland-Konkurrenz entscheidend für die Realisierung der Verkehrswende sind. Dies kann auch für einen autonomen Linien- oder On-Demand-Busverkehr gelten. Er verlangt hohe Investitionen, könnte aber mittelfristig im besten Fall den Modal Split in ländlichen Räumen auch beim berufsbedingten Pendeln signifikant verändern.

## Literatur

AGORA Verkehrswende (2022): Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/wende-im-pendelverkehr>

AGORA Verkehrswende (2021): Pendlerverkehr in Deutschland - Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/pendlerverkehr-in-deutschland>

Appel, A., Scheiner, J., und Wilde, M. (2020): Wege, Umwege und Irrwege zur Verkehrswende – (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. In: Appel, A., Scheiner, J. und Wilde, M. (Hrsg.): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, S. 3-12

Behnen, T. und Ott, E. (2005): Arbeitskräftemobilität - Fernpendler und ihre Lebenssituation. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Band 7 (Arbeit und Lebensstandard), S. 22-25 [http://archiv.nationalatlas.de/wp-content/art\\_pdf/Band7\\_56-59\\_archiv.pdf](http://archiv.nationalatlas.de/wp-content/art_pdf/Band7_56-59_archiv.pdf)

Busch, F. (Hrsg.) (2004): Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Pendler. München. <http://e-doks01.tib.uni-hannover.de/e-doks/e01fb05/481961844.pdf>

Canzler, W. (2020): Die Verkehrswende – ein dickes Brett: Das Automobil in der modernen Gesellschaft. In: Appel, A., Scheiner, J. und Wilde, M. (Hrsg.): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, S. 15-28

Geis, I. (2021): Mobilitätswende in Zeiten von COVID-19 – Haben ÖPNV und neue Mobilitätsformen noch eine Chance? In: Schulz, W. H., Joisten, N. und Edye, C. F. (Hrsg.): Mobilität nach COVID-19: Grenzen – Möglichkeiten – Chancen. S. 101-109

Holz-Rau, C., Guth, D. und Scheiner, J. (2011): Der Pendler – das unbekannte Wesen. In: forschung, 2, S. 4-8

Horn-Effenberger, J. (2024): Szenarien für den Pendelverkehr – Implikationen für eine Integrierte Verkehrsplanung. In: Journal für Mobilität und Verkehr, 20, S. 37-45 <https://jmv.journals.qucosa.de/jmv/article/view/138/110>

KANTAR (2019): Zukunft der Mobilität – Einstellungen automobiler Berufspendler. Berlin. <https://access.gesis.org/dbk/67504>

Lenz, R. und Rehm, M. (2018): Der Weg zur Arbeit in Niedersachsen im Jahr 2016. In: Statistische Monatshefte Niedersachsen, 72, S. 292-295 [https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/NIMonografie\\_mods\\_00001922](https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/NIMonografie_mods_00001922)

Lübke, C., Hanke, S. und Weimar, M. (2021): Barrieren beim Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr: Ein Mobilitätsexperiment zum Pendleralltag im Ruhrgebiet. In: Proff, H., (Hrsg.): Making Connected Mobility Work. S. 371-379

Pfaff, S. (2013): Pendeln oder umziehen? Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Deutschland. Karlsruhe. <https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000037413>

Rüger H. und Schulze A. (2016): Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit. Bestehen Unterschiede nach soziodemografischen Gruppen? In: Prävention und Gesundheitsförderung, 11, S. 27-33

Schulze, A., Specht, H. und Tropp, J. (2021): Auf dem Weg zur Mobilitätswende: Eine neue Typologie deutscher automobiler Berufspendler. In: transfer – Zeitschrift für Kommunikation und Markenmanagement, 67, 3, S. 18-29

## AutorInnenangaben

Dr. Tobias Behnen  
Wiss. Mitarbeiter  
Fakultät Ressourcenmanagement  
HAWK Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Hildesheim/Holzminde/Göttingen,  
Büsgenweg 1a, 37077 Göttingen

E-Mail: Tobias.Behnen@hawk.de