

**ERRATUM** (korrigierte Version vom 24.4.2018)  
In der ersten Fassung dieses IAB-Kurzberichts vom 17.4.2018 waren uns bei den Zahlen in Tabelle 2 und den dazugehörigen Textpassagen (Seiten 6 und 7) leider Fehler unterlaufen, die hier behoben sind.

Institut für Arbeitsmarkt-  
und Berufsforschung

Die Forschungseinrichtung der  
Bundesagentur für Arbeit



# IAB-Kurzbericht

10/2018

Aktuelle Analysen aus dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung

## In aller Kürze

- Geografische Koordinaten des Wohn- und Arbeitsorts ermöglichen erstmals einen detaillierten Blick auf das berufliche Pendeln innerhalb und zwischen Städten und Regionen, weil sie die realistische Berechnung von Fahrdistanzen erlauben.
- Die mittlere Pendeldistanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich im Zeitraum von 2000 bis 2014 um 21 Prozent von 8,7 auf 10,5 Kilometer erhöht.
- Während der Anteil von Pendlern mit kürzeren Fahrstrecken zum Arbeitsplatz bis zehn Kilometer rückläufig ist, steigt der Anteil der Personen, die Distanzen zwischen 10 und 50 Kilometer zurücklegen.
- Im Mittel pendeln Männer (12,5 km) weiter als Frauen (8,8 km). Für weibliche Beschäftigte ist die mittlere Distanz allerdings stärker gestiegen.
- Für Personen mit niedriger sowie mittlerer Qualifikation beziehungsweise einfachen oder qualifizierten Tätigkeiten ist die Pendelstrecke am stärksten gestiegen.
- Um Großstädte wie München und Berlin leben viele Beschäftigte mit langem Weg zur Arbeit. Hingegen sind die Pendeldistanzen in der dicht besiedelten Region um Düsseldorf, Essen und Dortmund deutlich kürzer.

## Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort

# Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen

von Wolfgang Dauth und Peter Haller

In nahezu allen Industrieländern legen Beschäftigte immer längere Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zurück. Dieser Trend gilt auch für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer in Deutschland: Die mittlere Pendeldistanz ist zwischen 2000 und 2014 um 21 Prozent von 8,7 auf 10,5 Kilometer gestiegen. Mithilfe der geografischen Koordinaten des Wohn- und Arbeitsorts lassen sich erstmals die tatsächlichen Fahrstrecken zur Analyse der Pendeldistanzen verwenden. Vor allem die niedrig- und mittelqualifizierten Beschäftigten pendeln heutzutage weiter als vor 15 Jahren.

Tag für Tag fährt oder läuft die überwiegende Mehrzahl aller Beschäftigten in Deutschland morgens zur Arbeit und abends wieder zurück nach Hause. Einige entscheiden sich, nur am Wochenende zu ihrem Wohnsitz zurückzukehren und unterhalten während der Arbeitswoche einen Zweitwohnsitz in der Nähe des Arbeitsplatzes.

Der Begriff „Pendeln“ ist nicht einheitlich definiert. Das Statistische Bundesamt

(Mikrozensus) meint damit alle Personen, deren Arbeitsstätte nicht auf demselben Grundstück wie die Wohnung liegt. Für das Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung sind es jene Beschäftigten, die in einer anderen Gemeinde wohnen, als sie arbeiten (Pütz 2017). Diese Definition ist der Tatsache geschuldet, dass bis vor Kurzem keine genaueren Informationen über Wohn- und Arbeitsort von Beschäftigten für Auswertungen zum Pendeln zur Verfügung standen. Insbesondere im Fall der Großstädte kann dies jedoch zu erheblichen Verzerrungen führen: Beispielsweise werden Personen, die im Zentrum von Frankfurt am Main arbeiten und in Offenbach am Main wohnen, als Pendler gewertet; ihre Kollegen, die aus den nördlichen Stadtgebieten von Frankfurt größere Distanzen zurücklegen müssen, dagegen nicht.

Dadurch, dass Städte üblicherweise in Wohn-, Geschäfts- und Industriegebiete unterteilt sind, ist das tägliche Pendeln geradezu vorgegeben. Die Beschäftigten können ihren Wohnort nach persönlichen Vorlieben wählen und gleichzeitig einer Ar-

beit nachgehen – die gut zu den eigenen Fähigkeiten und Kenntnissen passt –, auch wenn sie sich nicht in unmittelbarer Nähe zum Wohnort befindet. Dieses Vorteils ist sich auch die Politik bewusst: Der Staat unterstützt Pendler in Form der Entfernungspauschale im Einkommensteuergesetz. Vergleicht man Beschäftigte gleichen Alters, Geschlechts, mit gleicher Qualifikation sowie mit ähnlichen Berufen, gibt es einen positiven Zusammenhang zwischen Lohn und Pendeldistanz. Arbeitnehmer sind bereit, über weitere Entfernungen zu pendeln, wenn sie damit für sie passendere Jobs erreichen können. Sie erwarten jedoch, für die größere Entfernung entschädigt zu werden (Dauth/Haller 2016).

Als Schattenseiten des täglichen Pendelns zeigen sich große Verkehrsaufkommen auf den Straßen und in den öffentlichen Transportmitteln. Nicht nur die hohen Anforderungen an eine funktionierende

und gute Verkehrsinfrastruktur werden häufig thematisiert, zunehmend bestimmt der Berufsverkehr aufgrund seiner Umweltbelastung durch Abgase in Städten politische Debatten. Auch das Pendeln selbst trägt nicht nur zur Lebensqualität bei. Die Fahrt zur Arbeit ist weder echte Freizeit noch kann man sie in der Regel produktiv nutzen. Hinzu kommen zeitliche Unabwägbarkeiten, wie Staus oder Zugausfälle. Krankenkassen warnen vor gesundheitlichen Folgen, die stressiges Pendeln verursacht (Badura et al. 2012).

Trotz der Bedeutung des Pendelns im täglichen Leben sind darüber relativ wenige Details bekannt. Für unsere Untersuchung nutzen wir neue Daten und Analyseverfahren, um die Pendelbewegungen in Deutschland genauer als bisher abzubilden. Sie erlauben es uns, Aussagen über solche Bewegungen innerhalb und zwischen Metropolregionen, Städten und Gemeinden zu treffen, die bisher nicht möglich waren.

Außerdem versetzen uns diese Verfahren in die Lage, nicht nur ein präzises Bild über das Pendeln in Deutschland darzustellen, sondern auch Aussagen über bestimmte Arbeitnehmergruppen zu treffen: Wir untersuchen, welche Distanzen Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsort typischerweise täglich zurücklegen und analysieren, wie sich das Pendeln im Zeitverlauf entwickelt hat und ob es Unterschiede zwischen bestimmten Personengruppen gibt.

## ■ Messung von Pendeldistanzen

Im Rahmen des Meldeverfahrens zur Sozialversicherung werden für sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte die Adressen der Wohnorte und der Betriebsstätten erfasst. Dieses Verfahren schafft eine Datenquelle, die sich zu einer detaillierten Analyse von Pendeldistanzen nutzen lässt. Auf dieser Grundlage wurden bisher häufig Pendlerverflechtungen zwischen Regionen abgeleitet (z. B. Pütz 2015). Die Angaben zur Pendeldistanz stützen sich dabei auf die Entfernung zwischen den Mittelpunkten zweier Regionen und vernachlässigen Distanzen innerhalb der Regionen. Fallen Wohn- und Arbeitsort in dieselbe Gemeinde, ist die Strecke unbekannt, weil Start und Ziel nicht exakt bestimmt werden können. Das kann zu einem verzerrten Blick auf die Entfernung führen, denn beispielsweise würden Beschäftigte entweder fälschlicherweise eine Pendeldistanz von Null aufweisen oder gar nicht erst in der Analyse berücksichtigt werden. Gerade

## i Datengrundlage

Die Analyse basiert auf einer 30-Prozent-Stichprobe der IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00. Sie enthält Daten der Sozialversicherungsträger zu den Zeiträumen, in denen eine Person sozialversicherungspflichtig bzw. geringfügig beschäftigt war. Neben der Information zum Wohn- und Arbeitsort sind Daten zu den persönlichen Merkmalen wie Alter, Geschlecht, Bildung etc. verfügbar. Dabei werden nur Beschäftigungsverhältnisse berücksichtigt, die am 30. Juni eines Jahres im Zeitraum von 2000 bis 2014 bestehen. Die Untersuchungsergebnisse beziehen sich folglich immer auf diesen Bestand. Hinter jeder Beschäftigungsmeldung steht eine Adressinformation zum Arbeitgeber (Arbeitsort) und zum Arbeitnehmer (Wohnort). Für jede dieser Adressen ermittelt eine Software die entsprechende Geokoordinate. Dieser Abgleich erfolgt größtenteils mithilfe einer Adressdatenbank des Bundesamtes für Kartografie und Geodäsie.

Anhand der Geokoordinaten von Wohn- und Beschäftigungsort kann für jede Pendelstrecke die Straßenfahrdistanz mit dem Pkw ermittelt werden. Dafür berechnet eine Navigationssoftware (Huber/Rust 2016) die Distanz auf Basis des Kartenmaterials von OpenStreetMap zum Stand vom 1. Januar 2015. Im Vergleich zur tatsächlichen Fahrstrecke würde die Distanz bei Messung von direkten Luftliniendistanzen um etwa 30 Prozent unterschätzt werden.

Aus Gründen des Datenschutzes werden diese Schritte von der Abteilung Daten- und IT-Management (DIM) des IAB durchgeführt. Somit erhalten Forscher zwar anonymisierte Beschäftigungsmeldungen samt der exakten Pendeldistanzen, haben aber keinen Zugriff auf die Adressen oder Geokoordinaten selbst.

Die Prozedur ermittelt Distanzen für Autofahrer; die für Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln können davon abweichen. Das Auto ist hierzulande das wichtigste Beförderungsmittel auf dem Weg zur Arbeit (68 % im Jahr 2016). Dieser Anteil hat sich seit dem Jahr 2000 (67 %) praktisch nicht geändert. Den öffentlichen Personennahverkehr nutzen etwa 14 Prozent der Pendler (2016); im Jahr 2000 waren es 13 Prozent (Destatis 2017).

Idealerweise würden die Analysen mit der Fahrzeit anstelle der Distanz durchgeführt werden. Tatsächlich ließe sich auch diese mit der Navigationssoftware abschätzen. Im Gegensatz zum „Navi“ im Auto können jedoch die aktuelle Verkehrslage und die Straßenauslastung nicht ausreichend berücksichtigt werden, wodurch die Schätzung stark von den tatsächlichen Fahrzeiten abweichen kann. An den Ergebnissen dieser Studie würde eine Verwendung der Fahrzeit jedoch kaum etwas ändern.

für Großstädte wie Berlin, Hamburg oder München liegen deshalb keine Erkenntnisse zu innerstädtischen Arbeitswegen vor, obwohl diese beträchtlich sein können.

Unsere Messung der Pendeldistanz basiert auf den Adressinformationen von Wohn- und Beschäftigungsort, die als Geokoordinaten vorliegen. Über eine Software (im Alltag aus Navigationsgeräten oder Onlinekartendiensten bekannt) lässt sich die optimale Route zwischen den Wohn- und Arbeitsorten ermitteln, ohne dass Forscher selbst auf die Daten zugreifen können. Mithilfe der Navigationssoftware (Huber/Rust 2016) kann die individuelle Entfernung der Pendelbewegungen in Deutschland bestimmt werden. Das heißt, für jede Pendelstrecke wird die Straßenfahrtdistanz berechnet, unabhängig von amtlichen Gebietsabgrenzungen. Unsere Untersuchung basiert auf einer 30-Prozent-Stichprobe aller Beschäftigten zum 30. Juni jeden Jahres zwischen 2000 und 2014, für die auf diesem Wege die Pendeldistanz ermittelt wurde (vgl. Infokasten, Seite 2).

### ■ Anstieg der Pendeldistanz zwischen 2000 und 2014 um 21 Prozent

Abbildung 1 zeigt die mittlere Pendeldistanz, gemessen auf Grundlage der exakten Koordinaten von Wohnsitz und Arbeitsplatz. Sie ist von 8,7 Kilometern im Jahr 2000 um 21 Prozent auf 10,5 Kilometer im Jahr 2014 gestiegen.

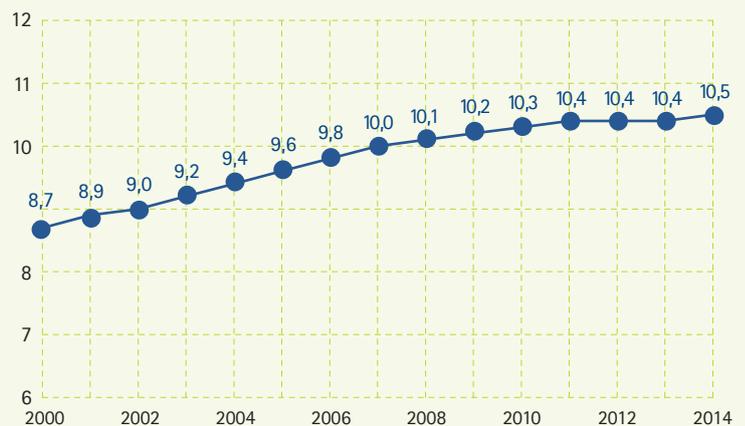
Abbildung 2 verdeutlicht, wie sich diese Werte zusammensetzen: Jeder Balken zeigt den Anteil der Personen an allen Beschäftigten, die eine bestimmte Distanz in Kilometern pendeln. Im Jahr 2000 sind 9,6 Prozent aller Beschäftigten weniger als einen Kilometer weit gependelt, 8,1 Prozent zwischen einem und zwei Kilometer. Die Anteile nehmen ab, je länger die Pendeldistanzen werden. Nur ein sehr kleiner Teil aller Beschäftigten pendelt über Distanzen von 100 Kilometern oder weiter. Je größer die Distanz ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Person einen Zweitwohnsitz hat und die tatsächliche tägliche Pendeldistanz geringer ist. Leider stehen (in den Sozialversicherungsdaten) keine verlässlichen Daten zu Zweitwohnsitzen zur Verfügung. Allerdings wird in Abbildung 2 deutlich, dass diese Fälle eine quantitativ untergeordnete Rolle spielen und dass die Verteilung der Pendeldistanzen „schief“ ist: Die Anteile werden mit zunehmender Distanz rasch kleiner. Der Durchschnitt einer solchen Verteilung ist damit größer als die Pendeldistanzen des Großteils

der Bevölkerung. Daher stellen wir im Folgenden die typischen (mittleren) Pendeldistanzen anhand des Medians dar: Zunächst werden alle Pendelstrecken aufsteigend nach ihrer Länge sortiert. Danach wird der mittlere Wert so gewählt, dass die eine Hälfte der Personen eine kürzere Distanz aufweist und die andere Hälfte eine längere. Der Median hat den

Abbildung 1

#### Mittlere Pendeldistanzen zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz für die Jahre 2000 bis 2014

in Kilometern



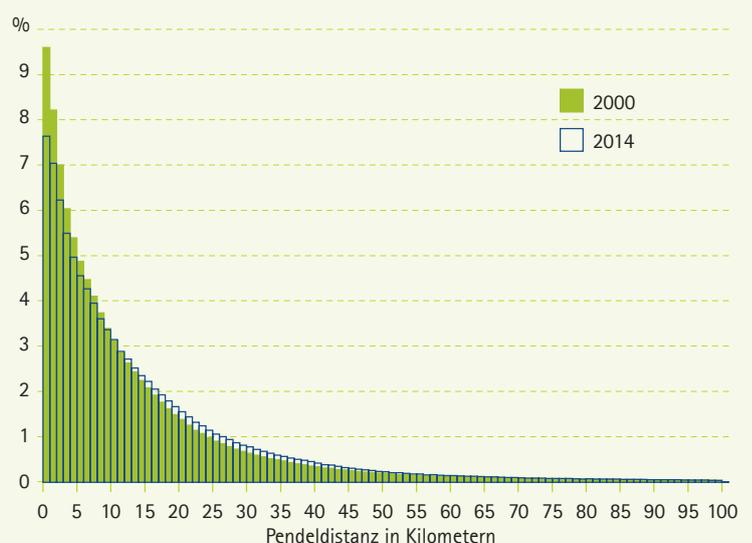
Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

Abbildung 2

#### Verteilung der Pendeldistanzen in den Jahren 2000 und 2014

Anteil aller Beschäftigten in Prozent



Anmerkungen: Ein Balken ist ein Kilometer breit. Zur besseren Lesbarkeit wurde die Verteilung bei 100 Kilometern abgeschnitten.

Lesebeispiel: Im Jahr 2000 sind 9,6 Prozent aller Beschäftigten weniger als einen Kilometer weit gependelt, 8,1 Prozent zwischen einem und zwei Kilometer.

Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

Vorteil, nicht durch wenige extreme Strecken beeinflusst zu werden und robuster gegenüber den sehr großen Distanzen zu sein, die eher Wochenend- als Tagespendler betreffen. Nichtsdestotrotz zeigt sich ein klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen von Beschäftigten in Deutschland. Die Balken der einzelnen Distanzen verdeutlichen, dass der Anteil von Pendlern mit Fahrstrecken von unter zehn Kilometern zwischen 2014 und 2000 abgenommen hat, während nun mehr Personen zwischen zehn und 50 Kilometer weit pendeln.

Genauer veranschaulicht Abbildung 3, dass dies ein stetiger Trend über den Zeitraum von 2000 bis 2014 ist. Der Anstieg der typischen Pendeldistanz ist vor allem auf die Veränderung der Distanzen von mehr als 20 Kilometern zurückzuführen. Die Anteile der Pendeldistanzen im Nahbereich gingen von 35 Prozent im Jahr 2000 auf 30 Prozent im Jahr 2014 zurück. Ein Grund hierfür ist, dass vermehrt nicht nur vom Land in die Stadt, sondern auch zwischen städtischen sowie ländlichen Regionen gependelt wird.

## Auch Beschäftigte mit niedriger und mittlerer Qualifikation müssen weite Strecken pendeln

Vom Pendeln sind die unterschiedlichsten Personengruppen betroffen. Wie unterscheiden sich die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte für verschiedene sozio-demografische Gruppen? Gilt der Trend zu längeren Distanzen für alle Gruppen gleichermaßen? Tabelle 1 (Seite 5) zeigt die typischen Pendeldistanzen für mehrere Personengruppen und wie sie sich seit 2000 verändert haben.

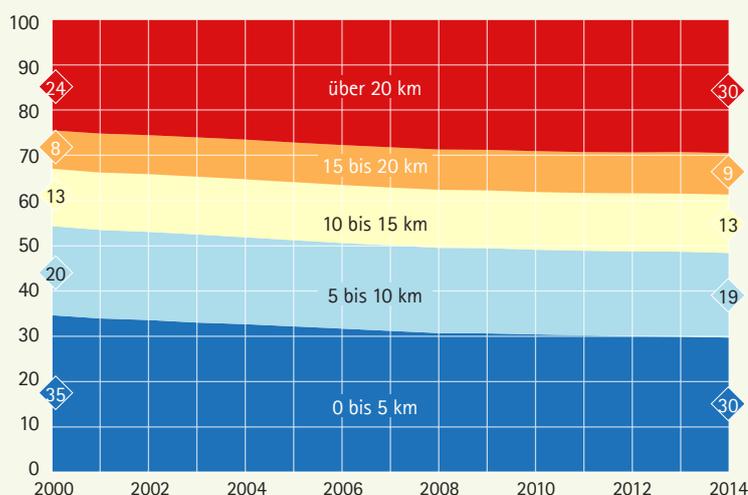
Im Jahr 2014 liegt die typische Pendeldistanz von Männern bei 12,5 Kilometern, die von Frauen bei 8,8. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass in vielen Haushalten die Rollen traditionell verteilt sind und die Familienarbeit eher von den Frauen übernommen wird. Sie arbeiten daher häufiger in Teilzeit, weshalb sich für sie längere Pendeldistanzen weniger lohnen. Für Frauen ist die mittlere Pendeldistanz stärker gestiegen als für Männer (+26 % bzw. +18 %). Für deutsche Beschäftigte beträgt die Entfernung zum Arbeitsplatz 10,8 Kilometer. Hingegen ist die Pendeldistanz bei Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit um 2,7 Kilometer kürzer. Der Anteil von Ausländern ist in städtischen Regionen höher als auf dem Land und damit der Weg zur Arbeit vergleichsweise kürzer. Auch jüngere Arbeitnehmer wohnen näher an ihrem Arbeitsplatz (9,9 km). Möglicherweise schätzen sie das kulturelle Angebot von Städten und die höheren Verdienstmöglichkeiten. Es ist auch möglich, dass junge Personen sich anders orientieren, wenn sie noch im Haushalt der Eltern wohnen; die Entfernungen der jüngeren ähneln denen der älteren Personen. Anscheinend konnten über 50-jährige Personen die Pendeldistanz im Laufe ihres Arbeitslebens mit der Wahl des Wohnorts an ihre Präferenzen anpassen (9,6 km). Allerdings pendeln nun Arbeitnehmer, die älter als 50 Jahre sind, deutlich längere Strecken als vor 15 Jahren (Veränderung +40 %). Beschäftigte mittleren Alters haben einen vergleichsweise weiteren Weg zur Arbeit (11,2 km). Häufig sind es Familien, die sich eher für Wohnorte außerhalb von Beschäftigungszentren entscheiden, was zu weiteren Pendeldistanzen führt.

Bei der Unterscheidung der Beschäftigten nach Bildungsabschluss zeigt sich, dass Personen mit einem Hochschulabschluss mit 14,5 Kilometern am weitesten pendeln. Beschäftigungsverhältnisse, die einen höheren Bildungsabschluss verlangen, erfordern vielfach mehr Mobilität. Beispielsweise sind

Abbildung 3

### Entwicklung der Pendeldistanzen im Zeitraum 2000 bis 2014

nach fünf Distanzklassen, Anteile in Prozent



Anmerkungen: Die Anteile sind jeweils zu Beginn der Zeitreihe im Jahr 2000 und zum Ende im Jahr 2014 angegeben. Die Summe der Anteile aller fünf Klassen ergibt den Wert 100. Abweichungen zu 100 Prozent kommen durch Rundung zustande.

Lesebeispiel: Im Jahr 2000 pendelten 35 Prozent der Beschäftigten bis zu 5 Kilometer.

Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

solche Stellen oft auf Städte konzentriert, während andere Jobs regional gleichmäßiger verteilt sind. Die höheren Gehälter dieser Gruppe sind ein zusätzlicher Anreiz, regional mobil zu sein. Etwas überraschend ist der im Vergleich zu Hochqualifizierten (Veränderung +7 %) stärkere Anstieg der Distanzen für Arbeitnehmer ohne beziehungsweise mit Berufsausbildung (+22 bzw. +18 %). Offenbar ist auch für Personen mit niedrigerem formalem Bildungsniveau (mehr und mehr) eine höhere regionale Flexibilität erforderlich. Gerade in Großstädten sind die Mieten sehr stark gestiegen, sodass diese Beschäftigten eher in Vororten wohnen und in das Zentrum fahren müssen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln 11,3 Kilometer. Für Auszubildende ist die Distanz etwas geringer (10,8 km). Auffällig ist die sehr kurze Entfernung geringfügig Beschäftigter (6,2 km). Oft bieten diese Beschäftigungsverhältnisse ein zusätzliches Einkommen des Haushalts und lohnen sich nur bei einem kurzen Arbeitsweg. Außerdem finden sich geringfügige Beschäftigungsangebote häufig flächendeckend und sind weniger regional konzentriert.

Die Pendelstrecke steigt ferner mit der Mitarbeiterzahl des Betriebs. Das liegt vor allem daran, dass größere Betriebe in größeren Städten konzentriert sind. Gleichzeitig bieten Großbetriebe deutlich bessere Verdienstmöglichkeiten, weshalb es sich auch lohnt, eine höhere Pendeldistanz in Kauf zu nehmen. Mit Ausnahme der Betriebe mit 10 bis 49 Beschäftigten ist bei den Betrieben anderer Betriebsgrößen die Distanz zwischen 21 und 27 Prozent ähnlich gleichmäßig gestiegen.

Erwartungsgemäß pendeln Bewohner ländlicher Regionen mit 13,2 Kilometern knapp 50 Prozent weiter als Einwohner von Städten. Dabei ist die Pendeldistanz 2014 sowohl in der Stadt wie auf dem Land jeweils um etwa 20 Prozent im Vergleich zum Jahr 2000 gestiegen. Die meisten Personen (51 %) pendeln von einem Wohn- in einen Arbeitsort innerhalb von städtischen Regionen. 24 Prozent pendeln zwischen ländlichen Regionen sowie 18 Prozent vom Land in die Stadt. Auch wenn es bisher nur ein kleiner Teil der Beschäftigten war (im Jahr 2000: 7 %), ist der Anteil der Personen, die in der Stadt wohnen und in einer ländlichen Region arbeiten, bis 2014 um 38 Prozent gestiegen. Immer häufiger entscheiden sich Firmen, ihren Standort in Vororten von Metropolen zu verlagern (Brixey 2011).

Mit zunehmender Dauer der Betriebszugehörigkeit sinkt die typische Distanz. Hier spielen zwei Erklärungen eine Rolle: Zum einen zeigen Studien aus an-

deren Ländern, dass mit steigender Pendeldistanz die Jobzufriedenheit sinkt und Beschäftigte nach einer neuen Arbeitsstelle suchen (Van Ommeren/Fosgerau 2009). Zum anderen könnte es einen ähnlichen Effekt auf den Wohnort geben und Beschäftigte mit langen Pendeldistanzen suchen eine näher gelegene Wohnung. Da ein Umzug mit Kosten und Aufwand verbunden ist, erfordert er ein gewisses Maß an Planungssicherheit. Mit der Betriebszugehörigkeits-

Tabelle 1

**Pendeldistanzen nach sozio-demografischen Merkmalen im Jahr 2014 und Veränderung gegenüber 2000**

Merkmale ( ) durchschnittlicher Anteil der Gruppe im gesamten Beobachtungszeitraum in %	Pendeldistanz 2014	Veränderung 2000–2014
	Median in Kilometern	in Prozent
<b>Geschlecht</b>		
männlich (51,6)	12,5	+18
weiblich (48,4)	8,8	+26
<b>Nationalität</b>		
deutsch (93,2)	10,8	+22
ausländisch (6,8)	8,1	+18
<b>Alter</b>		
15–25 Jahre (13,4)	9,9	+ 8
25–35 Jahre (20,4)	11,2	+13
35–50 Jahre (41,6)	11,2	+28
älter als 50 Jahre (24,6)	9,6	+40
<b>Bildung</b>		
ohne Abschluss (16,6)	8,8	+22
mit Berufsausbildung (70,2)	10,5	+18
mit Hochschulabschluss (12,3)	14,5	+ 7
<b>Beschäftigungsart</b>		
sozialversicherungspflichtig (81,0)	11,3	+23
in Ausbildung (4,6)	10,8	+11
geringfügig beschäftigt (14,4)	6,2	+23
<b>Betriebsgröße (alle Beschäftigte)</b>		
weniger als 10 (18,0)	6,3	+22
10 bis 49 (25,7)	9,0	+16
50 bis 249 (27,1)	11,5	+21
250 bis 499 (9,9)	13,4	+27
500 und mehr Beschäftigte (19,3)	14,1	+23
<b>Art des Wohnorts</b>		
ländlich (42,1)	13,2	+18
städtisch (57,9)	8,8	+20
<b>Beschäftigungsdauer im Betrieb</b>		
weniger als 3 Monate (0,8)	11,7	+ 7
3–12 Monate (11,2)	12,1	+12
1–4 Jahre (33,4)	11,2	+21
mehr als 4 Jahre (54,6)	9,9	+26

Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

dauer steigt die Stabilität des Beschäftigungsverhältnisses, was den Planungshorizont erweitert.

Abbildung 4 präzisiert den Zusammenhang von Pendeldistanz und Betriebszugehörigkeitsdauer und verdeutlicht die zeitliche Entwicklung der Pendeldistanzen für unterschiedliche Beschäftigungseintrittskohorten, also für verschiedene Personengruppen, die jeweils im gleichen Zeitraum in ihren Betrieb eingetreten sind. Die unterste Linie stellt die Pendeldistanzen von Personen dar, die ihren Job spätestens am 30.6.2000 begonnen haben. Diese Personen mit teils sehr langen Betriebszugehörigkeitsdauern haben in jedem Jahr die kürzesten Pendeldistanzen von etwa 8,5 Kilometern. Für jüngere Eintrittskohorten zeigt sich ein interessantes Bild: Die Pendeldistanz steigt zwischen den Jahren 2000 und 2007 für Jobeinsteiger zunächst an, erreicht im Jahr 2007 mit 12,4 Kilometern ihren Höhepunkt und sinkt danach nahezu wieder auf das Niveau von 2001 ab. Diese Entwicklung zeichnet die konjunkturelle Lage nach: In Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs sind Jobeinsteiger offenbar bereit, zunächst weitere Pendeldistanzen in Kauf zu nehmen. Im Zeitverlauf sinkt

dann allerdings in jeder Kohorte die Pendeldistanz, was darauf hindeutet, dass jene Beschäftigte, die mit ihrer Pendeldistanz unzufrieden waren, umgezogen sind oder den Job gewechselt haben. Nach etwa vier Jahren stellt sich jeweils ein stabiler Zustand ein und die Pendeldistanz bleibt innerhalb der Kohorte konstant. Dieses gleichbleibende Niveau steigt jedoch wiederum über die Kohorten an. Die Zunahme der typischen Pendeldistanzen zwischen 2000 und 2014 ist also tatsächlich von jenen Personen getrieben, die ein neues Beschäftigungsverhältnis beginnen und dann auch im Zeitverlauf ihr höheres Niveau der Pendeldistanz beibehalten.

### ■ Beschäftigte mit komplexen Tätigkeiten pendeln am weitesten

Die typischen Pendeldistanzen unterscheiden sich auch zwischen Angehörigen verschiedener Wirtschaftszweige (vgl. Tabelle 2, Seite 7).

Im Agrarsektor und Bergbau ist die Pendeldistanz um 20 Prozent gestiegen. Insbesondere im Agrarsektor fällt die Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort

Abbildung 4

#### Entwicklung der Pendeldistanzen nach Eintritt in ein Beschäftigungsverhältnis im Zeitraum 2000 bis 2014

Eintrittskohorten (nach Eintrittsjahren) und Pendeldistanzen in Kilometern (Median)



Lesbeispiel: Im Jahr 2002 sind die Beschäftigten, die ihren Job zwischen dem 1.7.2000 und 30.6.2002 begonnen haben, im Median 11 Kilometer weit gependelt. Beschäftigte, die bereits vor dem 1.7.2000 in ihren Betrieb eingetreten sind, sind 8,3 Kilometer weit gependelt.

Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

traditionell gering aus; im Bergbau tendenziell etwas länger. Im verarbeitenden Gewerbe kam es in den vergangenen 15 Jahren zu einigen Umstrukturierungen von Produktionsstandorten (beispielsweise bei Großkonzernen) und Betriebsschließungen, was sich in steigenden Pendeldistanzen widerspiegelt (+27 %). Im Baugewerbe müssen die Beschäftigten im Jahr 2014 typischerweise 9,9 Kilometer pendeln – hierbei handelt es sich nicht um die tatsächliche Entfernung zum Einsatzort. Allerdings ist auffällig, dass die Distanz zum Betriebsort im Vergleich zum Jahr 2000 um 19 Prozent angewachsen ist. Bei den Dienstleistungen kann zwischen personenbezogenen (z. B. Einzelhandel, Gastgewerbe) oder unternehmensbezogenen Dienstleistungen (z. B. Transport, Finanz- und Versicherungssektor) unterschieden werden. Die Distanzen sind zwischen 2000 und 2014 unterschiedlich stark gestiegen. Personen im unternehmensnahen Dienstleistungssektor pendeln mit 14,5 Kilometern deutlich weiter, was sich dadurch erklären lässt, dass Unternehmen in diesem Sektor am häufigsten in den Zentren von Großstädten angesiedelt sind. Beschäftigte im öffentlichen Sektor pendeln dagegen weniger als 9 Kilometer; im Vergleich zu den anderen Wirtschaftszweigen hat sich der Arbeitsweg ähnlich verlängert.

Unterscheidet man die Distanzen nach den beruflichen Tätigkeiten der Pendler (vgl. Tabelle 2), bestätigt sich der oben beschriebene Trend bezüglich des Bildungsniveaus (vgl. Tabelle 1): Einfache Tätigkeiten sind mit kürzeren Strecken zum Arbeitsplatz verbunden (9,2 km); mit steigendem Anforderungsprofil erhöht sich die Entfernung (10,9 km bei qualifizierten Tätigkeiten); die Strecken sind für beide Gruppen deutlich gestiegen. Es zeigen sich also die erhöhten Mobilitätsanforderungen an diese Beschäftigten. Besonders auffällig ist die Pendelstrecke für Ingenieurinnen und Ingenieure. Sie pendeln mit mehr als 18 Kilometern im Jahr 2014 am weitesten und taten dies auch schon 2000 – der Anstieg ist hier eher gemäßigt. Im Gegensatz dazu weist die Gruppe der Managerinnen und Manager den stärksten Anstieg von 25 Prozent auf. Erhöhte Mobilität ist bei dieser Tätigkeit eine Grundvoraussetzung und auch der Versuch, Karriere und Familie unter einen Hut zu bringen, hat zur Zunahme der Pendelstrecke geführt (Goebel/Dörnfelder 2013). Zusammenfassend kann man sagen, dass es bezüglich der Pendelstrecken im Jahr 2014 sowie deren Veränderung seit dem Jahr 2000 große Unterschiede zwischen den Beschäftigten ver-

schiedener Wirtschaftszweige, Qualifikation und beruflicher Tätigkeiten gibt.

## ■ Hohe regionale Unterschiede bei den Pendeldistanzen

Der größte Vorteil der hier verwendeten Daten besteht darin, dass erstmals Pendeldistanzen innerhalb von Städten und deren Umland ausgewertet werden können. Um einen Überblick über die räumliche Verteilung der Pendeldistanzen zu erhalten, werden alle Personen anhand ihrer Wohnorte Quadraten mit einer Seitenlänge von einem Kilometer (sogenannte „Gitterzellen“) zugeteilt.

Die Deutschlandkarte in Abbildung 5 (Seite 8) zeigt die Medianwerte der Pendeldistanzen aller Bewohner der Quadrate für den Zeitraum von 2000 bis 2014. Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen keine Quadrate ausgewertet werden, in denen weniger als 20 Beschäftigte wohnen, weshalb die Siedlungsstruktur etwas grobkörnig wirkt. Die Einfärbung folgt einer Gruppierung in Schritten von

Tabelle 2

### Pendeldistanzen nach Wirtschaftszweigen und Berufsarten im Jahr 2014 und Veränderung gegenüber 2000

Merkmale ( ) durchschnittlicher Anteil der Gruppe im gesamten Beobachtungszeitraum in %	Pendeldistanz 2014	Veränderung 2000–2014
	Median in Kilometern	in Prozent
<b>Wirtschaftszweig</b>		
Agrar-/Fischerei-/Forstwirtschaft und Bergbau (5,5)	9,4	+20
Verarbeitendes Gewerbe (20,6)	11,9	+27
Baugewerbe (5,9)	9,9	+19
Personenbezogene Dienstleistungen (z. B. Einzelhandel, Gastgewerbe) (22,7)	8,6	+14
Unternehmensbezogene Dienstleistungen (z. B. Transport, Finanz- und Versicherungssektor) (22,7)	14,5	+21
Öffentlicher Sektor, Gesundheits- und Sozialwesen (22,6)	8,7	+22
<b>Berufliche Tätigkeit</b>		
Einfache Tätigkeiten (z. B. Hilfsarbeit, Gebäudereinigung, Verkauf) (39,6)	9,2	+22
Qualifizierte Tätigkeiten (z. B. Polizei, Friseur, Handwerk, Techniker/in) (52,6)	10,9	+19
Hochqualifizierte Dienstleistungsberufe (z. B. Arzt/Ärztin, Richter/in, Apotheker/in) (2,0)	10,7	+ 6
Ingenieur/in (2,7)	18,5	+12
Manager/in (3,1)	16,2	+25

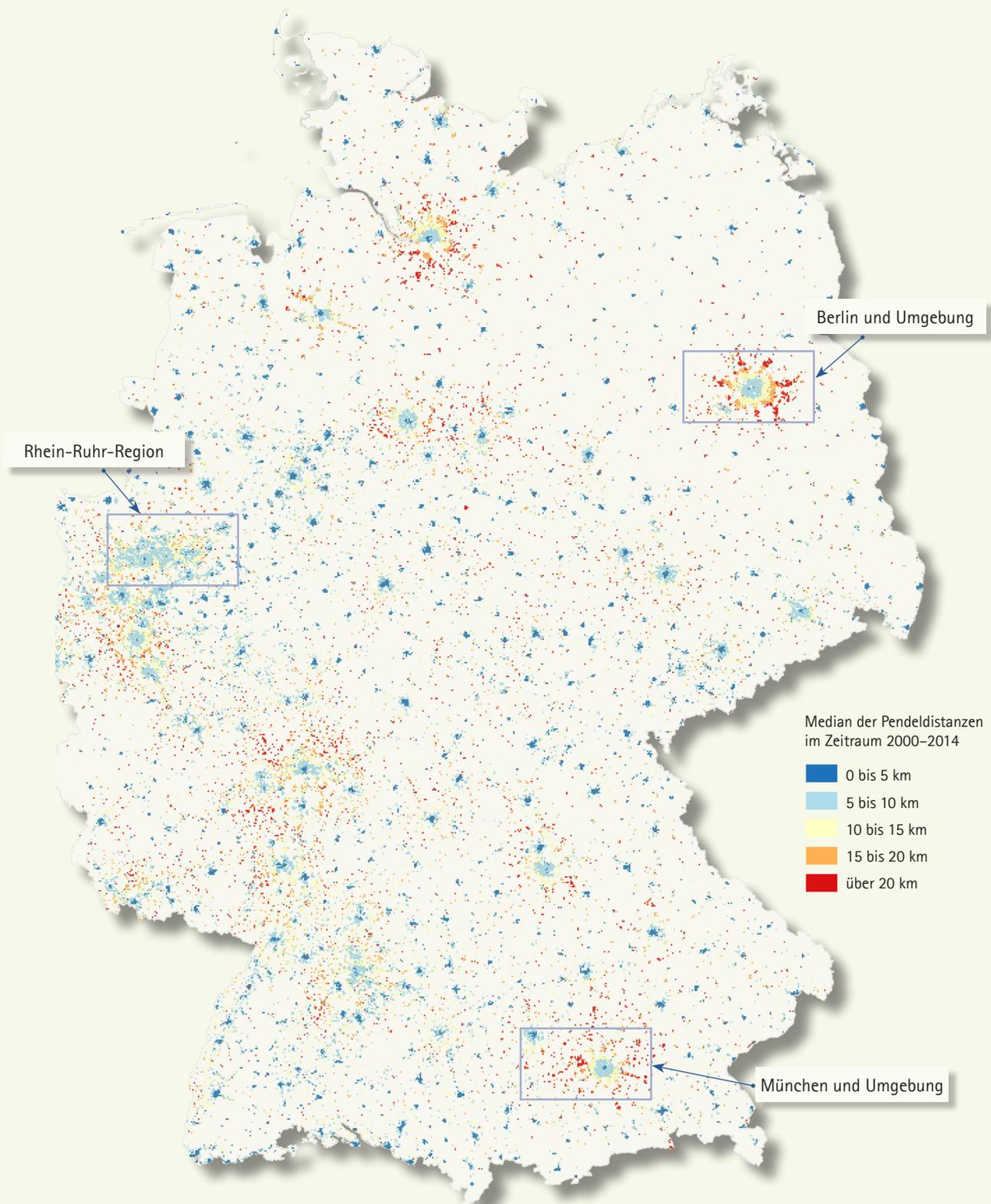
Quelle: IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Berechnungen.

© IAB

Abbildung 5

## Räumliche Verteilung der Pendeldistanzen in Deutschland

Median der Pendeldistanz der Jahre 2000 bis 2014 für Gitterzellen (Wohnort der Beschäftigten) in der Größe von 1.000 Meter x 1.000 Meter



Anmerkungen: Maßstab 1:3.150.000. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist eine Zelle nur dargestellt, wenn dort mehr als 20 Beschäftigte wohnhaft waren.

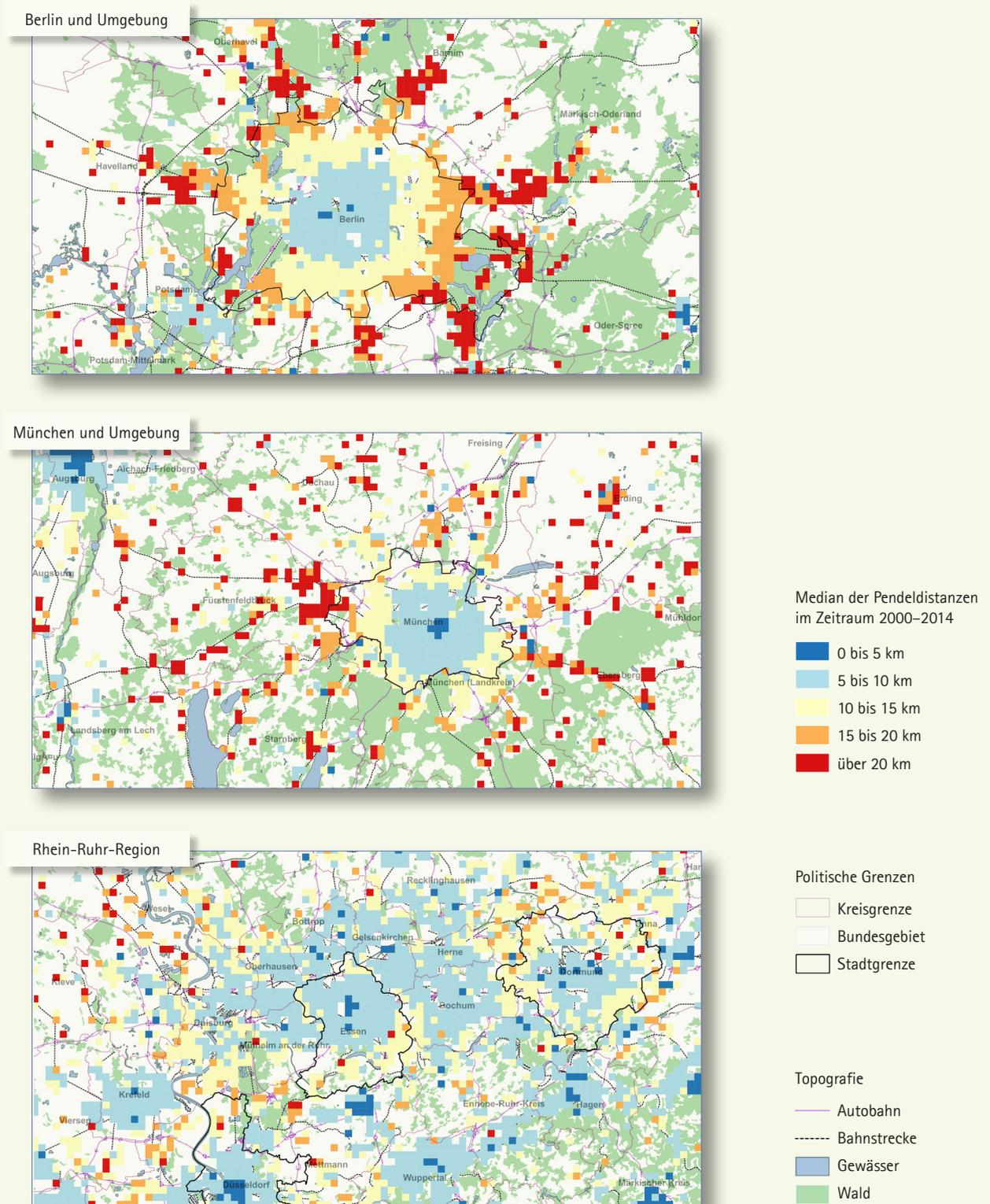
Quellen: GeoBasis-DE/BKG 2014, IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Darstellung.

© IAB

Abbildung 6

## Räumliche Verteilung der Pendeldistanzen für drei ausgewählte Regionen

Median der Pendeldistanz der Jahre 2000 bis 2014 für Gitterzellen (Wohnort der Beschäftigten) in der Größe von 1.000 Meter x 1.000 Meter



Anmerkungen: Maßstab 1:320.000. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist eine Zelle nur dargestellt, wenn dort mehr als 20 Beschäftigte wohnhaft waren. Zur besseren Orientierung sind die Grenzen der größten Stadt/Städte hervorgehoben. Zusätzlich sind Namen und Grenzen der umliegenden Kreise, markante Punkte wie Seen oder Wälder und die wichtigsten Verkehrsachsen (Autobahnen sowie Bahnstrecken) abgebildet.

Quellen: GeoBasis-DE/BKG 2014, IAB-Beschäftigten-Historik (BeH) V10.01.00, eigene Darstellung.

© IAB

fünf Kilometern, mit dunkelblau für kürzere und rot für längere Distanzen. Kurze Distanzen finden sich ausschließlich in Städten. Das Einzugsgebiet von Großstädten ist klar ersichtlich, wo die Quadrate heller bzw. rot werden. Außerhalb der Großstädte weisen vor allem Gebiete zwischen Städten hohe Pendeldistanzen auf.

### ■ Kürzere Pendeldistanz in stark besiedelten Gebieten

Um die Pendelverflechtungen von Metropolen mit ihrem Umland besser zu veranschaulichen, sind in Abbildung 6 (Seite 9) drei Beispiele gegenübergestellt: Berlin, die Rhein-Ruhr-Region um Düsseldorf, Essen und Dortmund sowie München.

Berlin und München zeigen ein relativ ähnliches Bild konzentrischer Ringe. Bewohner der Stadtkerne haben sehr kurze Arbeitswege. Diese steigen mit der Entfernung zum Zentrum. Ferner ist auffällig, dass auch innerhalb des Stadtgebiets die Pendeldistanz erheblich sein kann. Beispielsweise steigt in Berlin die typische Wegstrecke der Bewohner bis zum Stadtrand auf über 15 Kilometer. Besonders hohe Pendeldistanzen finden sich in den Vororten mit einer guten Verkehrsanbindung an das Zentrum. So hat die überwiegende Mehrzahl aller Gemeinden in einem Umkreis von mehr als 50 Kilometern um Berlin oder München eine Median-Pendeldistanz von über 20 Kilometern. Das deutet darauf hin, dass mehr als die Hälfte der berufstätigen Bewohner dieser Gemeinden täglich nach Berlin oder München pendelt. In München kommen 45 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus benachbarten oder weiter entfernten Kreisen. In Berlin sind es nur 21 Prozent, was sich durch die große Fläche und lokale Bevölkerung erklären lässt. Durchbrochen wird dieses Bild nur von kleineren Nebenzentren wie Potsdam, Freising oder Landsberg am Lech. Sichtbar wird hier also das räumliche Ausmaß der regionalen Arbeitsmärkte, die sich weit über die politischen Grenzen von Städten oder Landkreisen hinaus erstrecken.

Die Rhein-Ruhr-Region ergibt ein gänzlich anderes Bild. Im größten Ballungsraum Deutschlands sind mehrere Großstädte auf relativ engem Raum durch Pendelverflechtungen miteinander verwoben – daher kommen in Düsseldorf 62 Prozent, in Essen 51 Prozent und in Dortmund 44 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus anderen Regionen. Durch das Fehlen eines einzelnen Zent-

rums finden sich hier Orte mit großen Pendeldistanzen vergleichsweise selten.

### ■ Schlussfolgerungen

Tägliches Pendeln vom Wohn- zum Arbeitsort ist nicht nur unvermeidbarer Teil des Alltags von Beschäftigten. Es eröffnet zudem räumliche Flexibilität bei der Stellensuche und führt dazu, dass die lokale Arbeitsnachfrage auch durch die angebotene Arbeitskraft von Personen aus anderen Regionen gedeckt werden kann. Gleichzeitig verbessert sich die Passung zwischen Beschäftigungsstellen und Mitarbeitern, weil durch das Pendeln eine höhere Auswahl an Kandidaten für eine Stelle in Betracht kommen kann. Diese volkswirtschaftlichen Vorteile werden von staatlicher Seite durch Steuervergünstigungen für die Beschäftigten mit der Entfernungspauschale in der Einkommensteuer gefördert. Die Entwicklung der Pendeldistanz ist für den Staat von besonderem Interesse, weil sich ihre Änderung direkt auf das Steueraufkommen auswirkt. Der fiskalische Effekt ist nicht vernachlässigbar: Wenn sich die einfache Pendeldistanz für jeden der derzeit etwa 32,8 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 2000 um 1,8 Kilometer erhöht hat, dann würde das – beispielsweise bei einer Entfernungspauschale von 30 Cent und 220 Arbeitstagen im Jahr – bedeuten, dass sich die Bemessungsgrundlage der Einkommensteuer um bis zu 3,9 Milliarden Euro reduziert haben könnte. Diese Summe ist als Obergrenze zu verstehen, weil bei vielen Beschäftigten die Entfernungspauschale unterhalb des Pauschbetrags für Werbungskosten liegt. Selbst wenn nur die Hälfte von ihnen diese Aufwendungen tatsächlich in der Einkommenssteuererklärung geltend macht, ergibt sich daraus jedoch ein erheblicher Effekt.

Unsere Analyse zeigt, dass die typische Pendeldistanz zwischen 2000 und 2014 um 21 Prozent auf 10,5 Kilometer angestiegen ist. Dabei ist vor allem der Anteil der Personen gewachsen, die weiter als 20 Kilometer pendeln. Die neue Datenbasis mit Geokoordinaten des Wohn- und Arbeitsorts gewährt ein uneingeschränktes Bild der Fahrstrecken von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland. Bisher war die Messung nur in vergrößerter Form auf der Ebene von administrativen Einheiten (z. B. Gemeinden) möglich. Ferner eröffnen sich nun aus dem individuellen Blickwinkel der Beschäftigten differenzierte Untersuchungsergebnisse zur Entwicklung der Pendelstrecken je nach sozio-demografischen Grup-

pen. Personen mit hohem Bildungsabschluss sowie hoher Komplexität ihrer Tätigkeiten (u. a. Ingenieurinnen und Ingenieure, Managerinnen und Manager) pendeln am weitesten. Die Mobilitätsanforderungen steigen aber auch für Personen mit einfachem sowie mittlerem Tätigkeits- und Bildungsniveau – darauf weist das stärkste Wachstum der Entfernung zum Arbeitsplatz bei diesen Personengruppen hin. Für Metropolen wie Berlin oder München zeigen sich hohe Distanzen vor allem im Umland. Aber auch innerhalb der Stadt ist die Strecke teils erheblich. Aus der grafischen Analyse wird deutlich, dass in dicht besiedelten Gebieten wie dem Ruhrgebiet weniger weit pendelt wird.

Es bleibt abzuwarten, wie sich der Wachstumstrend der Pendeldistanzen in Zukunft fortsetzt. Die steigenden Immobilien- und Mietpreise in Städten führen häufig zur Wahl des Wohnorts in einem günstigeren Vorort, was zu diesem Trend beitragen könnte. Dem entgegenwirken könnte die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum, wie sie häufig von Politikern angekündigt wird. Zudem könnte die Debatte über die Umweltbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr in Großstädten zur Folge haben, dass das Pendeln mit dem Pkw zukünftig weniger stark steuerlich gefördert wird, was das Pendeln aus Vororten weniger attraktiv macht. Gleichzeitig verändert die digitale Transformation des deutschen Arbeitsmarkts die Beschäftigungsformen: Durch verstärktes Arbeiten von zu Hause aus könnten in Zukunft zwar Wohn- und Arbeitsort räumlich noch weiter voneinander entfernt liegen, aber ohne die Notwendigkeit eines täglichen Pendelns für die Beschäftigten. Allerdings gibt es auch gegenläufige Tendenzen: Eine Vielzahl ökonomischer Studien belegt, dass persönlicher Kontakt gerade in wissensintensiven Berufen notwendig ist, damit Kollegen nicht nur Informationen, sondern Wissen austauschen und neue Ideen entwickeln können (Carlino/Kerr 2015). Das wohl prominenteste Beispiel ist das US-Internetunternehmen Yahoo: Im Jahr 2013 hat die damalige Vorstandschefin Marissa Mayer genau aus diesem Grund das Arbeiten von zu Hause aus gänzlich abgeschafft (Bund 2013).

Noch ist nicht abzusehen, welche dieser Entwicklungen am stärksten wirken. Aber der detaillierte Einblick in Städte und ihre Verflechtungen mit dem Umland mithilfe geokodierter Beschäftigungsdaten bietet eine ausgezeichnete Basis für weiterführende Analysen.



Jun.-Prof. Dr. Wolfgang Dauth  
ist Juniorprofessor an der Universität Würzburg und Mitarbeiter im Forschungsbereich „Regionale Arbeitsmärkte“ im IAB.  
wolfgang.dauth@iab.de



Dr. Peter Haller  
ist Mitarbeiter in der Forschungsgruppe des Direktors im IAB.  
peter.haller@iab.de

## Literatur

- Badura, Bernhard; Ducki, Antje; Schröder, Helmut; Klose, Joachim; Meyer, Markus (Hrsg.) (2012): Fehlzeiten-Report 2012, Schwerpunktthema: Gesundheit in der flexiblen Arbeitswelt: Chancen nutzen, Risiken minimieren, Berlin, 528 S.
- Brixy, Udo (2011): [Bedeutung und Beweggründe der Binnenverlagerungen von Betrieben in Deutschland](#). In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Jg. 55, H. 3, S. 141–157.
- Bund, Kerstin (2013): Marissa Mayers Schritt zurück. Zeit, Nr. 25/2013.
- Carlino, Gerald; Kerr, William R. (2015): Agglomeration and Innovation. In: Handbook of Regional and Urban Economics Volume 5, S. 349–404.
- Destatis (2017): Pendeln in Deutschland: 68 % nutzen das Auto für den Arbeitsweg (<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/ImFokus/Arbeitsmarkt/PendlerArbeitsweg.html>) (abgerufen am 25.01.2018).
- Dauth, Wolfgang; Haller, Peter (2016): The valuation of changes in commuting distances: an analysis using georeferenced data. [IAB-Discussion Paper Nr. 43](#).
- Goebel, Jacqueline; Dörnfelder, Andreas (2013): Der Wahnsinn des Pendelns (<http://www.wiwo.de/erfolg/beruf/mobilitaet-der-wahnsinn-des-pendelns/8918380.html>) (abgerufen am 12.02.2018).
- Huber, Stephan; Rust, Christoph (2016): osrmtime: Calculate Travel Time and Distance with OpenStreetMap Data Using the Open Source Routing Machine (OSRM). In: The Stata Journal, 16 (2), S. 416–423.
- Pütz, Thomas (2017): Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit (<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2017-pendeln.html>) (abgerufen am 15.02.2018).
- Pütz, Thomas (2015): Verkehrsbild Deutschland. In: BBSR-Analysen KOMPAKT 15/2015, Bonn.
- Van Ommeren, Jos; Fosgerau, Mogens (2009): Workers' marginal costs of commuting. In: Journal of Urban Economics, 65 (1), S. 38–47.

# IAB-Forum

Das Magazin des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung



**MACH** >>  
**ES EINFACH**

## Ergebnisse aus der Begleitforschung des IAB zum Modellprojekt „Mach es einfach“ der Bundesagentur für Arbeit

### Dossier im Online-Magazin „IAB-Forum“

Beratung und Vermittlung in den Arbeitsagenturen haben sich seit Beginn der Arbeitsmarktreformen gravierend verändert. EDV-gestützte Systeme bieten neue Möglichkeiten der Unterstützung. Gleichzeitig folgt die Beratung – auch um eine Dokumentation und einen Leistungsvergleich zu ermöglichen – oft standardisierten Mustern, die nicht immer den Bedürfnissen der Arbeitssuchenden gerecht werden. Diese Standardisierung der Dienstleistungen für Arbeitslose stößt innerhalb der Bundesagentur für Arbeit (BA) zunehmend auf Kritik und wird auch in wissenschaftlichen Studien kritisch bewertet.

Im Modellprojekt „Mach es einfach“ erprobte die BA daher Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Vermittlung und Beratung. Sie gestand den beteiligten Agenturen dabei ein besonders hohes Maß an Gestaltungsspielräumen zu. Auftrag des Projekts war es, unter Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Innovationen zu entwickeln, die Komplexität reduzieren und die Arbeit von „bürokratischem Ballast“ befreien sollten.

Statt zentraler Vorgaben sollten also neue Lösungsansätze vor Ort entwickelt werden. Statt hierarchischer Lösungen setzte das Projekt auf eine stärkere Beteiligung der Mitarbeiterschaft. Statt Prozesstreue waren weitreichende Abweichungen von Weisungen, Arbeitshilfen und vorgegebenen Prozessen möglich und erwünscht.

In diesem Sinne gestalteten drei Arbeitsagenturen in den Jahren 2015 und 2016 ihre jeweiligen Arbeits- und Dienstleistungsprozesse neu. Sie entwickelten unterschiedliche Möglichkeiten für die Mitarbeiterschaft, eigene Ideen in den Prozess einzubringen. Dies ermöglichte neue Gestaltungsspielräume und schlankere Prozesse, aber auch neue Ideen, um die Beratung und Vermittlung stärker an den individuellen Bedürfnissen der Betroffenen auszurichten. Alle beteiligten Agenturen haben die von ihnen entwickelten Innovationen nach Ende des Projekts zunächst beibehalten.

Das IAB und der Fachbereich „Wirkungsanalyse“ der Zentrale der BA begleiteten das Projekt überwiegend mit Methoden qualitativer Sozialforschung, vor allem mit Interviews und Gruppendiskussionen.

Die Befunde der Begleitforschung wurden ausführlich im [IAB-Forschungsbericht 4/2017](#) dokumentiert. Ausgewählte Ergebnisse werden in einem aktuellen Dossier für das Magazin IAB-Forum zusammengefasst (mehr unter [www.iab-forum.de](http://www.iab-forum.de)).

Impressum ■ IAB-Kurzbericht Nr. 10, 17.4.2018 ■ Herausgeber: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesagentur für Arbeit, 90327 Nürnberg ■ Redaktion: Martina Dorsch ■ Graphik & Gestaltung: Monika Pickel ■ Fotos: Jutta Palm-Nowak ■ Druck: Erhardi Druck GmbH, Regensburg ■ Rechte: Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des IAB ■ Bezug: IAB-Bestellservice, c/o wbv Media GmbH & Co. KG, Auf dem Esch 4, 33619 Bielefeld; Tel. 0911-179-9229 (es gelten die regulären Festnetzpreise, Mobilfunkpreise können abweichen); Fax: 0911-179-9227; E-Mail: [iab-bestellservice@wbv.de](mailto:iab-bestellservice@wbv.de) ■ IAB im Internet: [www.iab.de](http://www.iab.de). Dort finden Sie u. a. diesen Kurzbericht zum kostenlosen Download ■ Anfragen: [iab.anfragen@iab.de](mailto:iab.anfragen@iab.de) oder Tel. 0911-179-5942 ■ ISSN 0942-167X