

Johannes Müller-Salo  
Auf Achse

Schriftenreihe Band 11310

Johannes Müller-Salo

# Auf Achse

Arbeit, Wohnen und die Zukunft der Mobilität

Johannes Müller-Salo, Dr. phil., geboren 1988, arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Philosophie der Leibniz Universität Hannover. Dort forscht er zu Problemen der praktischen Philosophie und Ethik, insbesondere zu Fragen rund um Klima und Gerechtigkeit zwischen den Generationen, Stadt und städtisches Leben sowie Digitalisierung und Alltag.



Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der Bundeszentrale für politische Bildung dar. Für die inhaltlichen Aussagen trägt der Autor die Verantwortung. Beachten Sie bitte auch unser weiteres Print- sowie unser Online- und Veranstaltungsangebot. Dort finden sich weiterführende, ergänzende wie kontroverse Standpunkte zum Thema dieser Publikation.

Bonn 2026

Sonderausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung  
Bundeskanzlerplatz 2, 53113 Bonn, info@bpb.de

© 2025 Philipp Reclam jun. Verlag GmbH, Ditzingen

Umschlaggestaltung: Michael Rechl, Kassel

Umschlagfoto: © Getty images / querbeet

Satz: im Verlag

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pöbneck

ISBN 978-3-7425-1310-6

www.bpb.de

# Inhalt

1. Eine ungeliebte Notwendigkeit 7
  - Vom Leben an zwei Orten 8
  - Ausgedelnte Anerkennungsordnungen 12
2. Als die Menschen pendeln lernten 16
  - Die Rhythmen von Leben und Arbeit 16
  - Pendeln als Produkt der Industrialisierung 19
  - Mit dem Haus aufs Land – mit Bus und Bahn in die Stadt 23
  - Gleichheit auf vier Rädern: Fahrzeuge und Fahrzeugklassen 32
  - Der Siegeszug der Eisenbahnen 37
  - Bahnpolitik als Sozialpolitik 39
3. Pendeln zwischen Armut und Achtung 44
  - Distinktion und Wertschätzung 45
  - Von Schienen und Straßen 49
  - Die Durchsetzung des Autos 56
  - Anerkennungspolitik: Autopendler – und alle anderen 60
  - Mobilitätsarmut 64
4. In die Städte pendeln: Entfernung und Erwärmung 71
  - Die Klimakrise als Pendelkrise 75
  - Wer pendelt, ist auch Mensch: halbierte Anerkennung 80
  - Recht auf Stadt = Recht auf Parken? 84
  - Eine kurze Geschichte des Fahrrads 90
  - Dem Pendeln ein Ende machen 95
5. Mein Auto, unser Bus und eure Bahn. Pendeln als Kulturkampf 103
  - Ein Highway ist die Freiheit 104
  - Gesellschaftlich geplante Vorfahrt 113
  - Die autogerechte Stadt 124
  - Mobile Gleichberechtigung 132

6. Pendeln als Schule der Demokratie	141
Beobachtung und Auftritt im öffentlichen Raum	141
Bahnen als Bühnen	147
Vielfalt will verteidigt werden	150
7. Alltag in der pendelnden Gesellschaft	161
Stadt, Land, Work	161
Das Pendeln der anderen. Die übersehene	
Haus- und Sorgearbeit	169
Verdoppelte Leben	175
Die Schönheiten der Strecke	180
8. Missverstandene Befreiung. Die Zukunft des Pendelns	187
Anmerkungen	191
Literaturhinweise	208
Dank	215
Personenregister	216
Sachregister	218

# 1.

## Eine ungeliebte Notwendigkeit

Wir leben in einer pendelnden Gesellschaft. Bewusst wird uns das meist nur im Berufsverkehr. Vor dem ersten Kaffee im Büro oder dem ersten Handgriff an der Werkbank beginnt der Tag mit Stop and Go. In großen deutschen Städten verbringen Pendlerinnen und Pendler während der Rushhour zusammengerechnet mehrere Tage pro Jahr im Stau. In Nürnberg waren es 2023 durchschnittlich 53 Stunden, in Aachen 54, in Hannover 57, in Leipzig 65 und in Hamburg sogar 74 Stunden.<sup>1</sup> In anderen Ländern sieht es nicht anders aus. So summierte sich 2023 die Stauzeit von Pendlerinnen und Pendlern in Helsinki auf 62 Stunden, in Marseille auf 68, in Warschau auf 96 und in London auf ganze 143 Stunden.<sup>2</sup>

Auch viele Busse bleiben im dichten Verkehr hängen. Und die Deutsche Bahn setzt mit der Idee einer »15-Minuten-Pünktlichkeit« ihre ganz eigenen Maßstäbe. In der offiziellen Verspätungsstatistik des Konzerns wird in dieser Kategorie die Ankunft eines Fahrgastes als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als 15 Minuten überschritten wurde.<sup>3</sup> Im Jahr 2024 erreichten den Zielwert der »15-Minuten-Pünktlichkeit« im Fernverkehr nur zwischen 55,3 Prozent (Juni) und 72,1 Prozent (Februar) aller ICES und ICs.<sup>4</sup> Die Zahlen bleiben selbst dann schlecht, wenn man der Bahn ihr dynamisches Pünktlichkeitsverständnis durchgehen lässt.

Doch Pendeln ist weit mehr als nur Berufsverkehr. Darum geht es in diesem Buch. Der tägliche Weg wird in der pendelnden Gesellschaft zum strukturierenden Prinzip. Weil unsere Gesellschaft ohne das Pendeln nicht funktioniert, zeigt sich in der Analyse des Pendelns, wie unsere Gesellschaft funktioniert. Am Pendeln hängt die Verkehrswende, ohne die es keine klimaneutrale Gesellschaft geben wird. Pendelströme erzählen von

den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen im Land: Wo ballen sich die Arbeitsplätze, wo wohnen wir – und warum wohnen wir nicht dort, wo wir arbeiten? Können Menschen die Zentren gut erreichen oder lohnen sich die langen täglichen Fahrten nicht mehr? Drohen den Städten gerade jene Menschen auszugehen, die den täglichen Betrieb am Laufen halten, in den Kitas oder in den Geschäften? Wie zeigen sich Reichtum und Armut im Unterwegssein, wer hat viele Wahlmöglichkeiten, wem bleiben nur schlechte Optionen? Wie begegnen wir uns im täglichen Verkehr in einer Gesellschaft, in der Begegnungen zunehmend rar werden? Wie verändert die Digitalisierung das Pendeln und damit das Verhältnis von Stadt und Land? Der Fragenkatalog ließe sich weiter ergänzen. Pendeln birgt ein großes Potential, wenn es darum geht, gesellschaftliche Strukturen der Gegenwart zu durchleuchten.

### Vom Leben an zwei Orten

Im Jahr 2022 pendelten 60 Prozent aller in Deutschland sozialversicherungsspflichtig Beschäftigten, insgesamt 20,3 Millionen Menschen.<sup>5</sup> Was aber verstehen wir unter Pendeln? Hierauf lassen sich im deutschen Kontext verschiedene Antworten geben. In der gerade erwähnten Statistik gilt als Pendlerin, wer auf dem Weg zur Arbeit die Grenze der eigenen Gemeinde überquert. Die landläufig als »Pendlerpauschale« bezeichnete Entfernungspauschale hingegen wird allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ab einem Kilometer Entfernung zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte und unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel gewährt. Der »Pendleratlas« der Bundesagentur für Arbeit wiederum stellt umfangreiche Daten zur täglichen Mobilität bereit, wobei diejenigen registriert werden, die auf dem Weg zwischen Wohnsitz und Arbeitsort die Grenze eines Kreises beziehungsweise einer kreisfreien Stadt überqueren.<sup>6</sup>

Es gibt einen Unterschied zwischen Menschen, die pendeln, und Menschen, die »nur« zur Arbeit fahren. Wer eine Gemeindegrenze überquert, mag zwar in der Statistik als Pendlerin auftauchen. Doch Menschen, die in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer solchen Grenze wohnen und morgens bequem in zehn Minuten mit dem Rad ihren Arbeitsplatz in der nächsten Kommune erreichen, würden sich vermutlich mehrheitlich selbst nicht als Pendlerinnen oder Pendler bezeichnen. Ein weiteres Problem ergibt sich mit Blick auf Großstädte, wie die Daten zu Hamburg oder Berlin vor Augen führen: Laut dem »Pendleratlas« waren 2022 in Hamburg 18,4 Prozent sowie in Berlin 14,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Pendlerinnen und Pendler.<sup>7</sup> Das bedeutet konkret: Sie arbeiten an Orten außerhalb Hamburgs oder Berlins, überqueren auf dem Weg zur Arbeit die Grenzen der Städte. In der Statistik nicht erfasst sind damit die vielen Menschen, die *innerhalb* der Städte auf dem Weg zur Arbeit lange unterwegs sind, sei es von Harburg nach Altona oder von Köpenick nach Charlottenburg. Um über soziostrukturelle und kulturelle Konsequenzen des Pendelns nachzudenken, sollte man sich also besser nicht zu abhängig von den geschilderten formalen Definitionen machen. Wer in wenigen Minuten an seiner Arbeitsstätte ist, auch wenn sie in der nächsten Kommune liegt, ist nicht wirklich eine Pendlerin – und wer eine Stunde mit dem Auto oder dem Bus in einer Richtung unterwegs ist, pendelt auch dann, wenn er dabei das Stadtgebiet nicht verlässt.

Unsere pendelnde Gesellschaft beruht auf dem *Grundprinzip der klaren räumlichen Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte*. Unter Arbeitsstätte ist dabei zunächst der Ort der Lohnarbeit zu verstehen, auch wenn dies eine in vielen Hinsichten problematische Verkürzung ist, wie sich noch zeigen wird.<sup>8</sup> Wer pendelt, bewegt sich dauerhaft zwischen zwei deutlich voneinander getrennten Orten mit je eigener Identität hin und her. Dabei sind beide Orte dem Pendler bestens vertraut. Er besitzt hier wie dort, was Quill R Kukla in der Philosophie der Stadt als *Territorium* bezeichnet:

Das Territorium bezeichnet einen Raum, in dem eine Person Autorität und raumbezogene Handlungsmacht besitzt – sie gehört in einem umfassenden Sinne in diesen Raum. [...] Die Aneignung eines Territoriums verlangt körperliches und wirksames Wissen darüber, wie man sich in einem Raum bewegt – die Art von Wissen, die sich im Laufe der Jahre aus der Praxis entwickelt. [...] Dazu gehört auch zu wissen, wie man sich in alltäglichen Interaktionen mit anderen Menschen verhält, was ein spezielles, ausgefeiltes Set an Fähigkeiten voraussetzt.<sup>9</sup>

An beiden Orten kennen Pendlerinnen und Pendler die Abläufe und Regeln. Sie können am Wohnort wie am Ort der Arbeitsstätte auf einen reichen Erfahrungsschatz und praktisches Wissen zurückgreifen, um die alltäglichen, wiederkehrenden Handlungen souverän zu meistern. Im Folgenden werde ich entsprechend unter Pendlerinnen und Pendlern diejenigen verstehen, die sich zwischen zwei – oder auch mehreren – voneinander getrennten Räumen dauerhaft hin- und herbewegen und dabei eine relevante Strecke zurücklegen müssen. Es ist müßig, abstrakt darüber zu streiten, wie viele Kilometer zwischen den beiden Räumen liegen und wie lange die einzelnen Wege mindestens sein müssen, um vom Pendeln und nicht mehr nur vom Weg zur Arbeit zu sprechen.

Zwischen Wohnort und Arbeitsstätte liegt ein Zwischenraum, der für Pendlerinnen und Pendler in vielen Hinsichten *terra incognita* bleibt. Individuelle Orte, so formuliert es der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch, werden zu »Momen-te[n] des Verkehrs, der sie erschließt«.<sup>10</sup> Der Zwischenraum interessiert nur, insofern er täglich effizient bewältigt werden muss. Die Autopendlerin hält nach der grünen Welle Ausschau, nicht nach den Leuten, die in den Häusern neben den Ampeln wohnen. Was wir beim Pendeln erleben, erleben wir im Auto, im Bus oder in der Bahn. Wir steigen am Wohnort ein und betreten eine Umwelt eigener Art, die schon durch ihre physische Beschaffen-

heit, durch ihre Türen, ihre Fenster und ihr Dach, den durchquerten Zwischenraum auf Distanz hält. Mit diesem Zwischenraum haben die sinnlichen Erfahrungen auf den Pendelwegen entsprechend wenig zu tun. Karosserien und Fenster dämpfen die Außengeräusche, die Gespräche im Bus oder das Radio prägen die Klanglandschaft. Das Dach hält das Wetter fern, die Klimaanlage regelt die Temperatur. Am Arbeitsort wird nicht eine in ihren Übergängen sinnlich erfahrbar gewordene Durchquerung eines konturierten Raums abgeschlossen, sondern eine künstliche Umwelt verlassen: Wir steigen aus dem Auto, dem Bus oder dem Zug aus.

Die pendelnde Gesellschaft ist eine segregierte Gesellschaft, da sie auf räumlicher Trennung beruht. In einer segregierten Gesellschaft werden Menschen nach Kriterien wie dem sozioökonomischen Status, der kulturellen Zugehörigkeit oder der ethnischen Herkunft bestimmte Positionen im Raum zugewiesen. Von der eigenen sozialen Stellung hängt ab, wer welche Position im Raum erhält. Michel Foucault hat die disziplinierende Organisation der »Verteilung der Individuen im Raum« als zentrales Charakteristikum einer modernen Gesellschaft bestimmt.<sup>11</sup> Nicht nur in diesem Sinne sind pendelnde Gesellschaften genuin moderne Gesellschaften. Ein Hauptanliegen dieses Buches besteht darin, herauszuarbeiten, wie auf Basis des Grundprinzips der pendelnden Gesellschaft, der räumlichen Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte, Positionen im Raum vergeben und dadurch soziale Hierarchien etabliert werden. In den Fragen, wer wie von wo womit und wohin pendelt, zeigt sich, wer welchen sozialen Status und welches Ansehen genießt, wer welche Chancen erhält und wem welche Möglichkeiten verschlossen bleiben. Wo es ums Pendeln geht, drängt sich die soziale Frage auf.