

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Henning Foerster, Fraktion DIE LINKE

**Zeitaufwand für Arbeitswege und daraus resultierende Folgen
in Mecklenburg-Vorpommern**

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Wie hat sich die Dauer der durchschnittlichen, direkten einfachen Arbeitswege für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert seit 2011 entwickelt?
2. Wie hat sich die durchschnittliche Entfernung zwischen Arbeitsstelle und Wohnort seit 2011 in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert entwickelt?
3. Wie hat sich die Dauer der durchschnittlichen, direkten einfachen Arbeitswege für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Mecklenburg-Vorpommern, unterschieden nach Fußweg, Radnutzung oder PKW Nutzung, seit 2011 im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert entwickelt?
4. In welchen Wirtschaftszweigen waren seit 2011 in Mecklenburg-Vorpommern die längsten Arbeitswege für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu verzeichnen?

Die Fragen 1 bis 4 werden zusammenhängend beantwortet.

Die Wegedauern werden in verschiedenen Statistiken erfasst. Diese sind jedoch grundsätzlich nicht miteinander zu vergleichen.

So enthält die Beschäftigtenstatistik der Bundesanstalt für Arbeit ([https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Beschaeftigung/Beschaefigte/Beschaefigte-Nav.html](https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Beschaeftigung/Beschaeftigte/Beschaefigte-Nav.html)) zwar Informationen zur Branche und zu den Bundesländern, sie enthält jedoch keine Angaben zu den Fortbewegungsmitteln und aus den Daten zum Wohn- und Arbeitsort (ausgewiesen nach Städten und Gemeinden) lassen sich die mittleren Wegedauern nicht belastbar ableiten.

Beim Mikrozensus werden alle vier Jahre unter anderem Daten zum Zeitaufwand, zur Entfernung und zum genutzten Fortbewegungsmittel für den Hinweg zur Arbeit erhoben. Die letzte Erhebung ist aus dem Jahr 2016. Im Übrigen wird auf die Ergebnisse des Mikrozensus 2012 bis 2016 des Statistischen Bundesamtes F205 - Arbeitsmarkt (https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2014_05/2014_05Pendler.html) verwiesen.

Auch die Mobilitätsstudie „Deutsches Mobilitätspanel“ (MOP) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mop-jahresbericht-2015-2016.pdf?__blob=publicationFile) zur Alltagsmobilität der Bevölkerung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hilft im Sinne der Fragestellungen nicht weiter, da sie nicht nach Branchen und Bundesländern differenziert.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) hat im vergangenen Jahr den „Arbeitszeitreport Deutschland 2016“ (https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/F2398.pdf?__blob=publicationFile) vorgestellt. Datengrundlage für den Report bildet eine BAuA-Arbeitszeitbefragung aus 2015. Hier wurden etwa 20.000 Erwerbstätige in der Bundesrepublik per Telefon befragt. Die Befragung enthält auch Angaben zu Wegezeiten. Anders als die Ergebnisse des MOP wird im Report der BAuA der gesamte Zeitaufwand für den täglichen Arbeitsweg und somit Hin- und Rückweg erfragt. Auf die BAuA-Arbeitszeitbefragung 2015 wird verwiesen.

5. Wie hat sich die Zahl der meldepflichtigen Wegeunfälle seit 2011 in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert entwickelt?

Meldepflichtig ist ein Unfall gemäß § 8 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VII) dann, wenn die Arbeitsunfähigkeit aufgrund eines Unfalls mehr als drei Werktage dauert oder die Person getötet wird. Wegeunfälle, die nicht oder nur in einem geringen Ausmaß von bis zu drei Tagen zur Arbeitsunfähigkeit führen, werden somit in der Statistik der Unfallversicherungsträger der Länder nicht erfasst.

Nach § 193 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 7 Satz 1 SGB VII sind Unfälle dem Unfallversicherungsträger anzuzeigen, wenn Versicherte getötet oder so verletzt sind, dass sie mehr als drei Tage arbeitsunfähig werden. Bei Unfällen in Unternehmen, die der allgemeinen Arbeitsschutzaufsicht unterstehen, hat der Unternehmer eine Durchschrift der Anzeige der für den Arbeitsschutz zuständigen Behörde zu übersenden.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) stellt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) in den Berichten zum Stand von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit in Deutschland in der Tabelle TL 2 die Entwicklung aller Unfälle bei der Arbeit, einschließlich der Wegeunfälle sowie der Berufskrankheiten nach Ländern dar. Für 2017 liegen bisher noch keine Daten vor.

Entwicklung der Wegeunfälle

| | Mecklenburg-Vorpommern | ostdeutsche Länder | Länder |
|------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| 2011 | 4.233 | 44.336 | 190.784 |
| 2012 | 3.733 | 40.314 | 178.661 |
| 2013 | 4.415 | 42.903 | 187.971 |
| 2014 | 3.691 | 41.826 | 176.443 |
| 2015 | 3.561 | 39.045 | 181.318 |
| 2016 | 3.991 | 42.076 | 188.395 |

Quelle: Unfallversicherungsträger

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2013.pdf?blob=publicationFile&v=12>

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2016.pdf?blob=publicationFile&v=12>

6. Wie hat sich die Unfallquote je 1.000 Versicherungsverhältnisse in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert seit 2011 entwickelt?

Der Tabelle TM 5 zu den Berichten zum Stand von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit in Deutschland zeigt die Entwicklung der Wegeunfälle absolut je 1.000 beziehungsweise je 1 Millionen Versicherungsverhältnisse einschließlich neue Wegeunfallrenten ab 1960 auf.

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2013.pdf?blob=publicationFile&v=12>

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2016.pdf?blob=publicationFile&v=12>

Eine Differenzierung nach Ländern ist nicht erfolgt.

7. Wie hat sich die Zahl der tödlichen Wegeunfälle je 1.000 Versicherungsverhältnisse seit 2011 in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert entwickelt?

Entwicklung der tödlichen Wegeunfälle absolut

| | Mecklenburg-Vorpommern | ostdeutsche Länder | Länder |
|------|------------------------|--------------------|--------|
| 2011 | 7 | 83 | 400 |
| 2012 | 4 | 72 | 403 |
| 2013 | 7 | 72 | 326 |
| 2014 | 5 | 62 | 332 |
| 2015 | 5 | 63 | 353 |
| 2016 | 9 | 84 | 316 |

Quelle: Unfallversicherungsträger

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2013.pdf?blob=publicationFile&v=12>

<https://www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/Suga-2016.pdf?blob=publicationFile&v=12>

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Wie hat sich die Zahl der Wegeunfallrenten seit 2011 in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum ostdeutschen und zum bundesdeutschen Wert entwickelt?

Unter Verwendung der Daten der DGUV (<http://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/index.jsp>) aus den Geschäfts- und Rechnungsergebnissen der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand 2011 bis 2016 kann die Landesregierung die Entwicklung der Zahl der Wegeunfallrenten seit 2011 wie folgt darstellen:

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mecklenburg-Vorpommern | 112 | 113 | 104 | 101 | 88 | 95 |
| Ostdeutsche Bundesländer insgesamt | 1.184 | 1.114 | 1.022 | 1.012 | 973 | 933 |
| Bundesländer insgesamt | 5.951 | 5.449 | 5.146 | 4.997 | 4.809 | 4.716 |

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Entwicklung von Arbeitswegen und der Entwicklung von Wegeunfällen und Wegeunfallrenten seit 2011?

Die Landesregierung sieht aufgrund der obigen Darstellungen keinen aktuellen Handlungsbedarf.