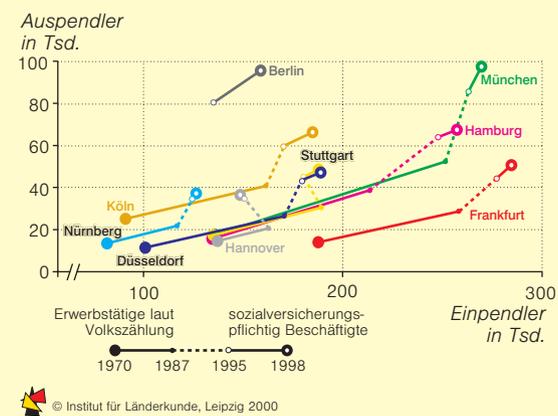


Arbeit und Berufsverkehr – das tägliche Pendeln

Franz-Josef Bade und Klaus Spiekermann

1 Pendlermerkmale ausgewählter Großstädte 1970-1998



ÖPNV konnten auch größere Pendeldistanzen zurückgelegt werden. Seit den fünfziger Jahren ermöglichte die gestiegene Motorisierung schließlich eine vom Arbeitsplatzstandort fast unabhängige Wahl des Wohnortes.

Berufspendleraufkommen

Während im Jahre 1950 die **Auspenderquote** in der Bundesrepublik bei lediglich 14,5% aller Erwerbstätigen lag, betrug sie im Jahre 1987 schon 36,8% (OTT/GERLINGER, 1992). Heute pendeln fast 54% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über die Gemeindegrenzen. Die Gemeinden der Bundesrepublik weisen höchst unterschiedliche **Auspenderquoten** auf **3**. In kleineren und ländlichen Gemeinden haben fast alle Beschäftigten ihren Arbeitsplatz in einer anderen Gemein-

de. Die Umlandgemeinden von Verdichtungsräumen besitzen ebenfalls überdurchschnittlich hohe Auspenderquoten. Mittel- und Großstädte haben ihre Dominanz als Ziele der Pendlerbewegungen behalten, obwohl die Suburbanisierung nicht nur bei der Bevölkerung, sondern später einsetzend auch bei den Arbeitsplätzen zu beobachten war (vgl. z.B. BADE/NIEBUHR 1999). Mittel- und Großstädte bieten auch ihrer eigenen Bevölkerung noch immer so viele Arbeitsplätze, dass die Auspenderquoten nur zwischen 10 und 30% betragen.

Mit zunehmender Gemeindegröße steigt der Pendlergewinn. Insbesondere die Kernstädte von Agglomerationsräumen verfügen bei geringen Auspenderquoten über hohe positive **Pendlersalden**, aber auch über einen hohen Anteil an **Binnenpendlern**. Bei ständig

steigendem Pendlervolumen hat sich hier vielfach die Dynamik der Zuwächse verschoben. Während in den siebziger und achtziger Jahren die Suburbanisierung der Bevölkerung vor allem zu einer starken Zunahme der **Einpendlerzahlen** führte, bewirkte in den neunziger Jahren die Suburbanisierung der Arbeitsplätze eine deutliche Zunahme der Auspenderzahlen **1**.

Heutzutage hat nur etwa die Hälfte aller Erwerbstätigen einen Arbeitsweg von weniger als 10 km. 13% der **Berufspendler** müssen mehr als 25 km zurücklegen. Die durchschnittlich weitesten Berufswege haben Beschäftigte, die in den Umlandgemeinden der Großstädte wohnen (BBR 2000). Besonders stark ausgeprägt ist dies im Umland monozentrischer Verdichtungsräume wie Hamburg, Berlin oder München. In po-

Berufspendler sind Erwerbstätige, die außerhalb ihres Wohnorts arbeiten. Sie legen in der Regel den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz täglich zweimal zurück (**Tagespendler**). Einige Pendler verfügen über eine Zweitwohnung oder eine sonstige Unterkunft am Arbeitsort und pendeln nur einmal wöchentlich oder noch seltener zu ihrem Hauptwohnsitz (**Wochenpendler**).

Berufspendler werden in ihrer Wohnortgemeinde als **Auspender** gezählt, an ihrem Arbeitsort als **Einpendler**. Pendler über größere Strecken innerhalb einer Gemeinde werden als **Binnenpendler** bezeichnet (vgl. LESER et al. 1997).

Als **Auspenderquote** wird der Anteil der Auspender an den in einer Gemeinde wohnenden Erwerbstätigen bezeichnet, als **Einpendlerquote** der Anteil der Einpendler an den in einer Gemeinde verfügbaren Arbeitsplätzen.

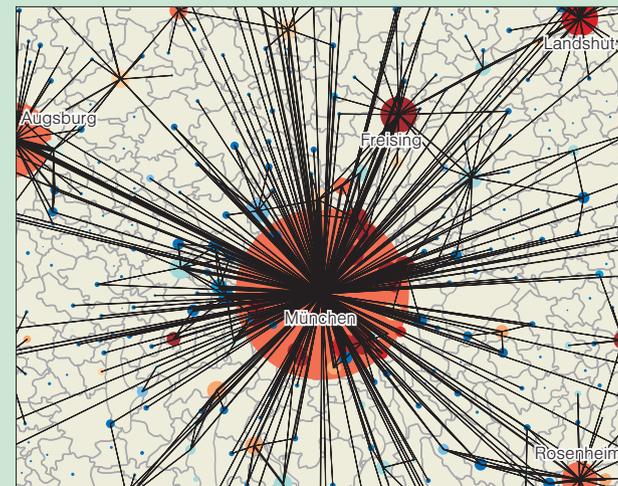
Pendlersaldo – rechnerische Differenz zwischen Ein- und Auspendlern einer Gemeinde

Vor der Industrialisierung lagen Wohnort und Arbeitsstätte dicht beieinander. Lediglich in wenigen größeren Städten mit räumlichen Konzentrationen von Gewerbe, Handel und Verwaltung wie etwa Berlin oder Hamburg pendelte eine größere Zahl von Personen aus den Vorstädten oder dem ländlichen Umland in das Stadtzentrum zu ihren Arbeitsplätzen. Deutliche Pendlerzuwächse ergaben sich im Zuge der Industrialisierung. Anfang dieses Jahrhunderts war das Arbeitsplatzpendeln in allen großen Städten vorzufinden. Seitdem sind die Pendlerströme stetig gestiegen (vgl. OTT/GERLINGER 1992).

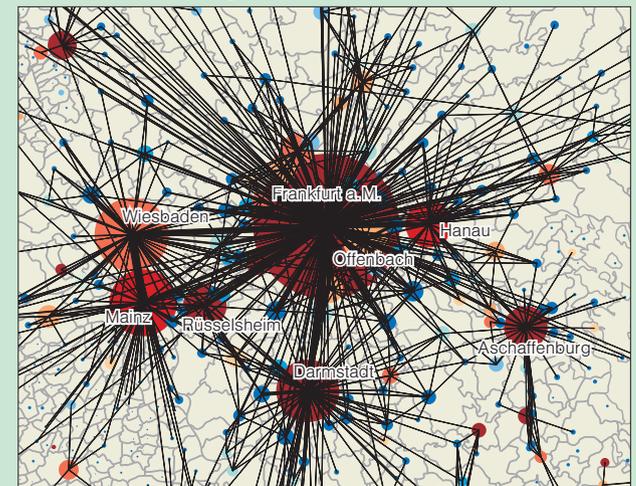
Gründe für das Wachstum des Pendlerverkehrs waren die räumliche Trennung von Wohnorten und Arbeitsstätten durch die spezifischen Standortanforderungen von Industrie und Dienstleistungen und die Herausbildung von reinen Wohnquartieren am Stadtrand. Die räumliche Funktionstrennung in den Agglomerationsräumen wurde durch die Entwicklung der Verkehrssysteme ermöglicht. Mit dem Ausbau des

2 Berufspendlerverflechtungen 1998 nach Gemeinden

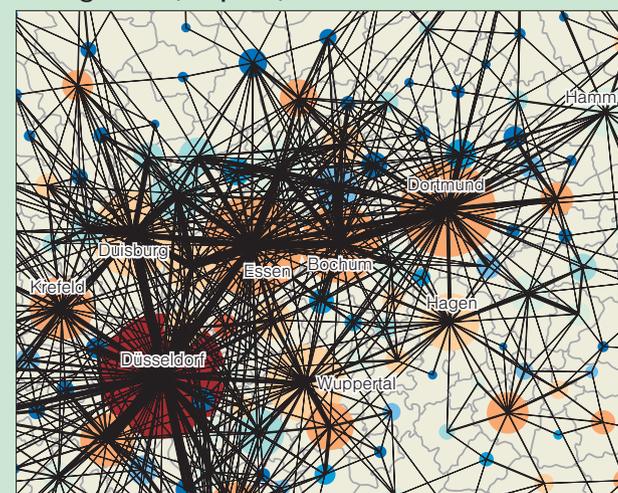
München (monozentrisch)



Rhein-Main (polyzentrisch)



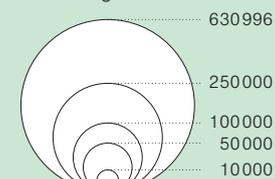
Ruhrgebiet (dispers)



Pendlerstrom zwischen Gemeinden

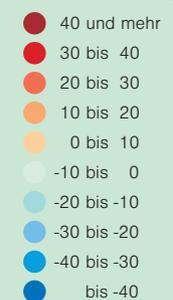


Arbeitsplätze sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



1 mm² entspricht 1500 Arbeitsplätzen

Pendlersaldo je 100 Beschäftigte



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

Autor: K. Spiekermann

0 10 20km

lyzentrischen Stadtregionen und in ländlichen Gebieten sind die Pendelentfernungen kürzer. Unabhängig von der Gemeindegröße ist der Verkehrsaufwand für den Berufsverkehr derjenigen Gemeinden am geringsten, die über ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Anzahl der Erwerbstätigen und der Anzahl der Arbeitsplätze verfügen (HOLZRAU 1997).

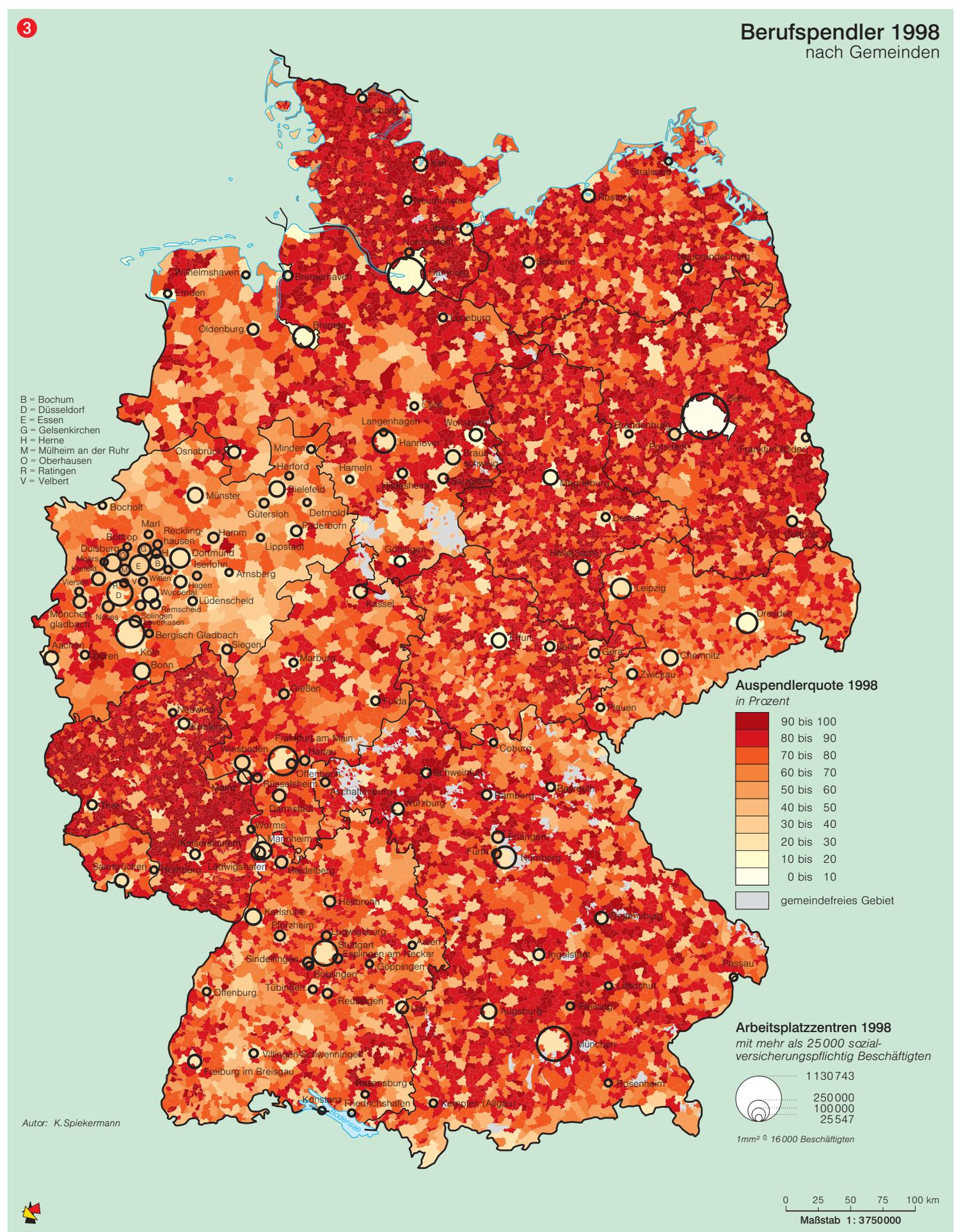
Stadtregionale Pendlerverflechtungen

In den deutschen Verdichtungsräumen führen die jeweiligen Siedlungsstrukturen mit ihren spezifischen räumlichen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilungen zu sehr unterschiedlichen Mustern der Pendlerströme **2** (vgl. SINZ/BLACH 1994; SPIEKERMANN 1997).

- In monozentrischen Stadtregionen wie München laufen die Pendlerströme radial aus dem Umland auf das Stadtzentrum zu. Die Kernstadt hat ein hohes positives Pendlersaldo, die Umlandgemeinden weisen entsprechend negative Salden auf. Einige Arbeitsplätze der Kernstadt haben sich räumlich in den Ring der an München angrenzenden Gemeinden ausgedehnt, welche ebenfalls über positive Pendlersalden verfügen.
- In polyzentrischen Stadtregionen wie Frankfurt werden neben der noch dominierenden Kernstadt weitere Zielpunkte der Pendlerströme wie Wiesbaden, Mainz, Darmstadt oder Aschaffenburg sichtbar, in denen ebenfalls ein signifikantes Arbeitsplatzangebot vorhanden ist. Intensive Pendlerverflechtungen bestehen zwischen den Zentren der Stadtregion. Neben der Kernstadt haben die Nebenzentren ihr eigenes System von Pendlereinzugsbereichen herausgebildet.
- In räumlich dispers organisierten Stadtregionen wie dem Ruhrgebiet gibt es ein netzartiges Muster von Pendlerbeziehungen. Es existiert kein dominierendes Zentrum. Eine so deutliche Ausrichtung der Pendlerströme wie in anderen Stadtregionen ist nicht vorzufinden, zudem ist ein erheblicher Tangentialverkehr feststellbar. Die Kernstädte in diesem Verdichtungsraum weisen sowohl Pendlergewinne (z.B. Dortmund, Essen) als auch Pendlerverluste (z.B. Herne, Gelsenkirchen) auf.

Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr

Die Fahrt zur Arbeit wird überwiegend mit dem privaten Pkw bewältigt. Benutzte 1970 erst jeder zweite Erwerbstätige das Auto, lag der Anteil 1987 mit 80% bereits wesentlich höher (OTT/GERLINGER 1992). Bei den Berufspendlern wird heute in zahlreichen Großstädten die Relation von Individualverkehr zu ÖPNV mit Werten zwischen 80:20% und 95:5% angegeben (MOTZKUS 1997). Deutliche Zusammenhänge existieren zwischen der Erschließungsqualität im ÖPNV und der Autonut-



zung. Im Münchner Umland ist beispielsweise bei Gemeinden mit Bahnanschluss die Pkw-Nutzung auf 60% zurückgegangen (KAGERMEIER 1997) (► Beitrag Löttscher u.a.).

Berechnungen für die Stadt Dortmund haben ergeben, dass die Auto- und Motorradfahrer, d.h. zwei Drittel der Pendler, 94% der Gesamtenergie

des Berufsverkehrs verbrauchen, während die 23%, die den ÖPNV nutzen, lediglich 6% der Energie verbrauchen. Damit benötigt ein Autopendler durchschnittlich mehr als fünfmal so viel Energie wie ein ÖPNV-Pendler. 10% der Pendler sind zudem Fußgänger oder Radfahrer und verbrauchen keine Energie (SPIEKERMANN/WEGENER 1997).♦