

# Arbeitskräftemobilität – Fernpendler und ihre Lebenssituation

Tobias Behnen und Erich Ott



Das Auto ist für die meisten Berufspendler das wichtigste Verkehrsmittel.

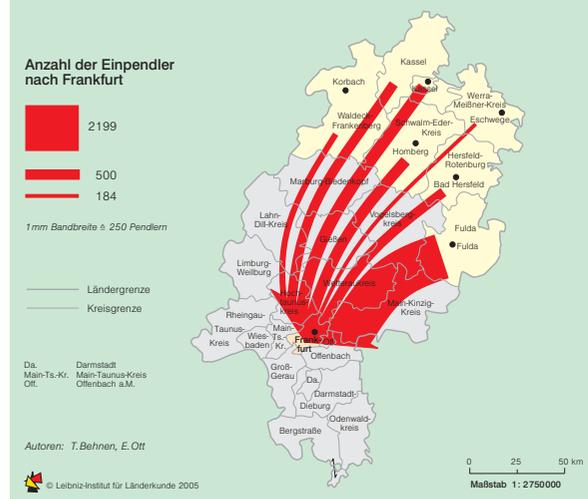
Die Mobilität berufstätiger oder in Ausbildung befindlicher Menschen hat in den letzten Jahrzehnten erheblich zugenommen und zeigt nicht nur in Deutschland eine weiter steigende Tendenz. Immer mehr Menschen müssen täglich oder wöchentlich erhebliche Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsort zurücklegen. So sind die Wegezeiten der zur Arbeit pendelnden Bevölkerung (ca. 40% der Erwerbstätigen) von 1992 bis 2002 von durchschnittlich 50 auf 59 Minuten pro Arbeitstag gestiegen. Dieses beruflich bedingte Pendeln trägt als ein wesentlicher Faktor zur Belastung der Verkehrssysteme bei. Nach wie vor und mit weiter steigendem Anteil ist der individuelle Pkw mit großem Abstand das Hauptverkehrsmittel.

Der Anteil der Pendler. Die Pkw-Nutzung für Fahrten zum Arbeitsplatz mit einer einfachen Entfernung von mehr als 10 km lag in Deutschland im Jahr 2000 bei mehr als 80% und bei Entfernungen von mehr als 50 km bei 78%. Dazu in Relation betrug die ÖPNV-Nutzung bei Entfernungen bis 10 km 11% und im Bereich 10-25 km lediglich 14%. Unterschiede ergeben sich beim Vergleich von weniger verdichteten Regionen, in denen die Pkw-Nutzung noch deutlich höher liegt, mit Verdichtungsräumen, die eine ÖPNV-Nutzungsquote von immerhin ca. 24% aufweisen.

Besonders starke Pendlerströme fließen von Ost- nach Westdeutschland. Die Auspendler entlasten dadurch zwar den ostdeutschen Arbeitsmarkt, belasten aber die Verkehrswege. Der stetig zunehmende negative ostdeutsche **Pendlersaldo** ist in den anhaltenden strukturellen Schwierigkeiten der neuen Länder begründet. Besonders



## 2 Hessen, Regierungsbezirk Kassel Pendler aus Nord- und Osthessen nach Frankfurt 2002



**Pendler** sind im weitesten Sinne solche Erwerbstätige, Schüler oder Studierende, deren Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte nicht auf dem Wohngrundstück liegt. Es wird unterschieden zwischen innergemeindlichen Pendlern und Pendlern über die Gemeinde-, Kreis- oder Landesgrenze sowie nach Pendlern mit unbestimmtem Ziel. Diese Differenzierungen sind statistisch begründet. In der Pendlerforschung sind jedoch andere Aspekte von größerer Bedeutung, z.B. Dauer und Frequenz des Pendelns (täglich/wöchentlich), Wegezeiten und Entfernungen, Belastungen und Beanspruchungen, Auswirkungen auf die Arbeitssituation und die Lebensweise.

**Aus- und Einpendler** geben Aufschluss über die Zielrichtung der Pendelwanderungen von Erwerbstätigen und damit über die regionale Arbeitskräftemobilität. In der Wohnsitzgemeinde werden sie als Auspendler gezählt, in der Gemeinde des Arbeitsorts als Einpendler erfasst. Analog werden Daten hinsichtlich der Pendler zwischen den Bundesländern und zum benachbarten Ausland ermittelt. Die Aufrechnungen ergeben jeweils den **Pendlersaldo**.

**Berufs- und AusbildungsPendler** unterscheiden sich nach dem Status als Erwerbstätige oder als Schüler und Studierende. Erwerbstätige Schüler und Studierende werden als Berufspendler gezählt.

**Tagespendler** sind dadurch charakterisiert, dass sie täglich von ihrer Hauptwohnung in der Wohnsitzgemeinde zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte pendeln und zurückkehren.

**Fernpendler** sind diejenigen, die von einer anderen Wohnung als der Hauptwohnung aus zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte gelangen. Die Begriffskategorie Fernpendler im Gebrauch des Statistischen Bundesamtes enthält jene Gruppe, die auch als **Wochenpendler**, **Wochenendpendler** oder **Shuttles** bezeichnet wird. Bei den Fernpendlern ist zunächst nicht näher bestimmt, ob sie in wöchentlichem, mehrwöchentlichem, monatlichem oder noch längerem Ab-

stand wieder zur Hauptwohnung zurückkehren. Der Begriff Fernpendler wird unschärfer aber auch in der Weise verwendet, dass damit Pendler mit besonders großen Entfernungen zum Arbeitsort gemeint sind, die heute durch leistungsfähige Verkehrssysteme (z.B. ICE) oft auch als Tagespendler bewältigt werden können.

Hinsichtlich des Begriffs **Grenzpendler** kann auf eine EU-Definition des Synonyms **Grenzgänger** zurückgegriffen werden. Sie bezeichnet Arbeitnehmer, die in der Regel täglich oder mindestens wöchentlich aus dem Land ihres Arbeitsorts in das Land ihres Wohnorts zurückkehren. Ein entscheidendes juristisches Merkmal ist, dass sie hinsichtlich Steuern oder sozialer Sicherung der Gesetzgebung ihres Beschäftigungslands unterliegen.

**Push-Faktoren** – Gründe für ein Weggehen von einem bestimmten Ort

**Pull-Faktoren** – Gründe für das Hingehen zu einem bestimmten Ort

### Anmerkung zur Begriffsbestimmung

Es gibt eine Vielzahl von Bezeichnungen, die auf unterschiedliche Formen des Pendelns verweisen, z.T. auch mit abweichenden Bedeutungen. Der vorliegende Beitrag verwendet die Pendlerbegriffe des Statistischen Bundesamtes, wie sie seit den Volkszählungen 1970 und 1987 sowie im Mikrozensus definiert sind. Eine Ursache für diese Begriffsvielfalt ist der historische Hintergrund verschiedener Formen der Arbeitskräftemobilität. Noch im Zuge des Mikrozensus 1964 wurden statt Fernpendler Wochenendpendler erhoben und nach der Periodizität ihrer Rückkehr zur Hauptwohnung differenziert. In der Wohnstättenzählung 1960 wurden die Fernpendler noch als Haushaltsvorstände mit zweitem Wohnsitz bezeichnet. Gegenwärtig ist jedoch deutlich, dass eine wöchentliche Rückkehr insgesamt dominiert und meist eine Zweitwohnung am Arbeitsort besteht. Der Begriff Wochenpendler hat zur Präzisierung an Bedeutung gewonnen.

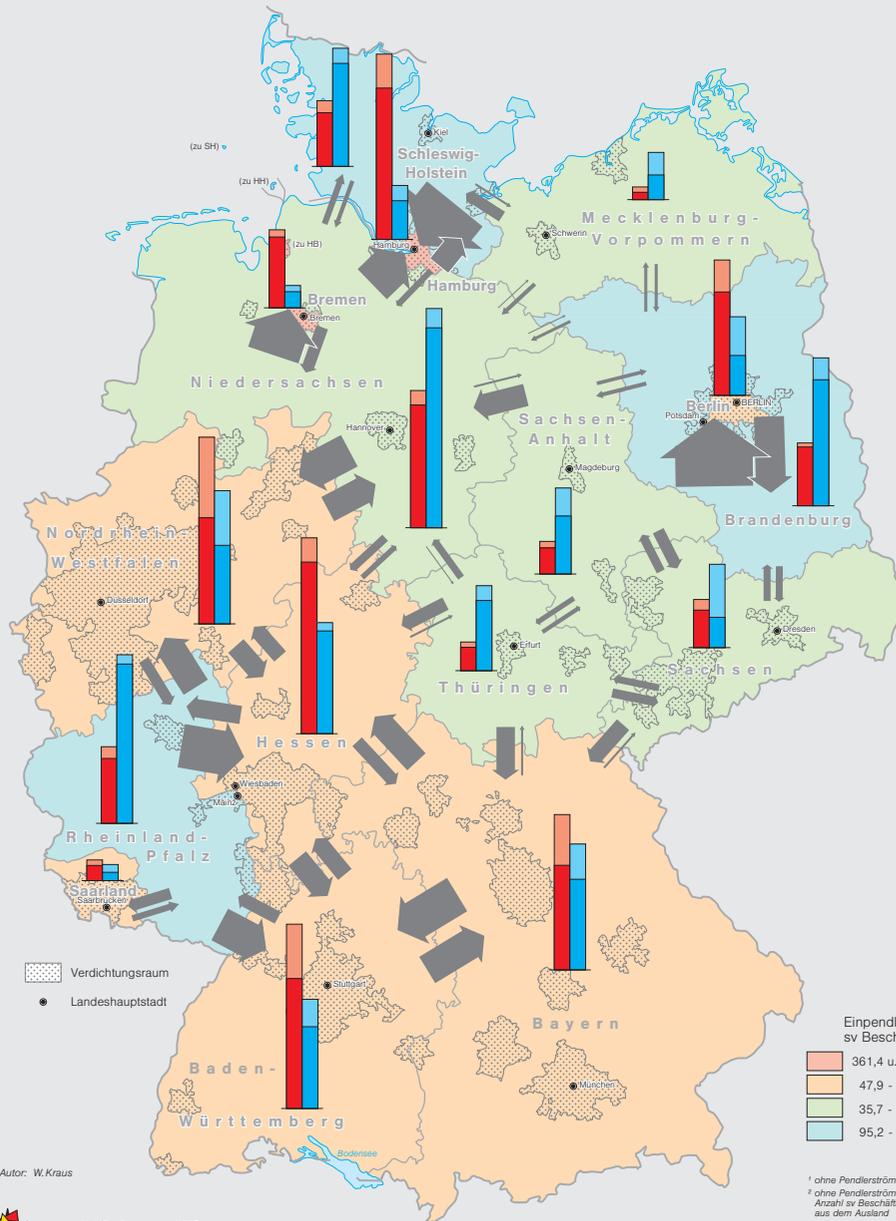
stark ist dort die Zahl der **Pendler** über die Grenzen von Raumordnungsregionen (d.h. mit eher längeren Wegstrecken) gestiegen (1993-2001: +44%; alte Länder: +27%).

### Pendeln über große Distanzen

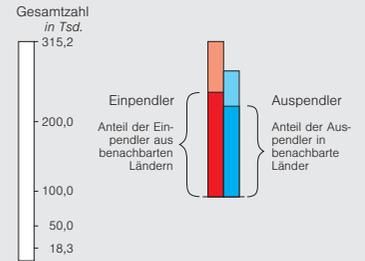
Die quantitativen und qualitativen gesellschaftlichen und individuellen Dimensionen des zur Erwerbstätigkeit er-

forderlichen Pendelns sind sowohl von den Ursachen her als auch hinsichtlich der Auswirkungen enorm. Sie werden jedoch relativ wenig beachtet und sind auch nur in Ansätzen erforscht. Politische Entscheidungen, Strukturen und Interessen in Wirtschaft und Verwaltung verursachen zunehmende Mobilitätsanforderungen an die Erwerbstätigen. Beispielsweise hatten im Jahr 2000

# Berufspendler Juni 2004 sv Beschäftigte, nach Ländern

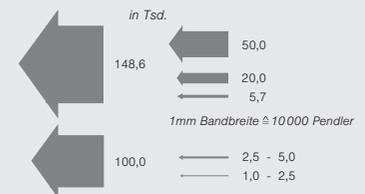


### Ein- und Auspendler<sup>1</sup>

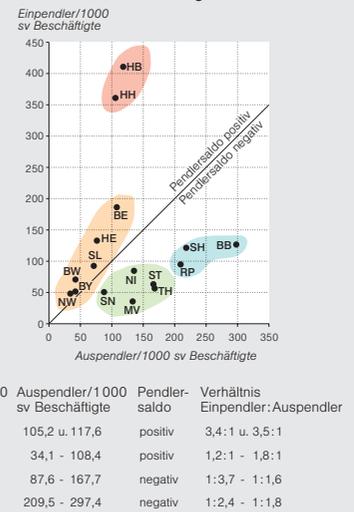


1mm Säulenhöhe  $\hat{=}$  7500 Pendler

### Pendlerströme zwischen benachbarten Ländern Anzahl der Pendler



### Pendler/1000 sv Beschäftigte<sup>2</sup>



Autor: W. Kraus

© Leibniz-Institut für Länderkunde 2005

<sup>1</sup> ohne Pendlerströme mit dem Ausland  
<sup>2</sup> ohne Pendlerströme mit dem Ausland, Anzahl sv Beschäftigte ohne Einpendler aus dem Ausland

0 25 50 75 100 km  
Maßstab 1: 3 750 000

ca. 5% aller Erwerbstätigen eine Strecke von mehr als 50 km zum Arbeitsplatz zurückzulegen **4** **6**. Wenn ein zeitliches Kriterium gewählt wird, waren es 2000 4% der Erwerbstätigen und 11% aller **Berufspendler** (1970: 9%), die mehr als 60 Minuten pro einfache tägliche Strecke zur Arbeit zurücklegen mussten. Auch die Zahl der **Wochenpendler** ist stark gestiegen und liegt derzeit bei ca. 4% aller Erwerbstätigen (1970: 2,8%).

► **Tagespendler** mit kürzeren und mittleren Pendelentfernungen verteilen sich über alle Berufs- und Altersgruppen. Erwerbstätige mit längeren täglichen Wegstrecken oder Wochenpendler und **Fernpendler** sind dagegen überwiegend Angestellte, Beamte und Freiberufler mit höheren Qualifikationen und überdurchschnittlichem Einkommen, vor allem in den Bereichen Dienstleistung und Handel. Pendler gibt es in al-

ten Altersgruppen, aber die höchsten Anteile haben die 25- bis 35-Jährigen, gefolgt von den 35- bis 45-Jährigen.

### Auswirkungen des Fernpendelns

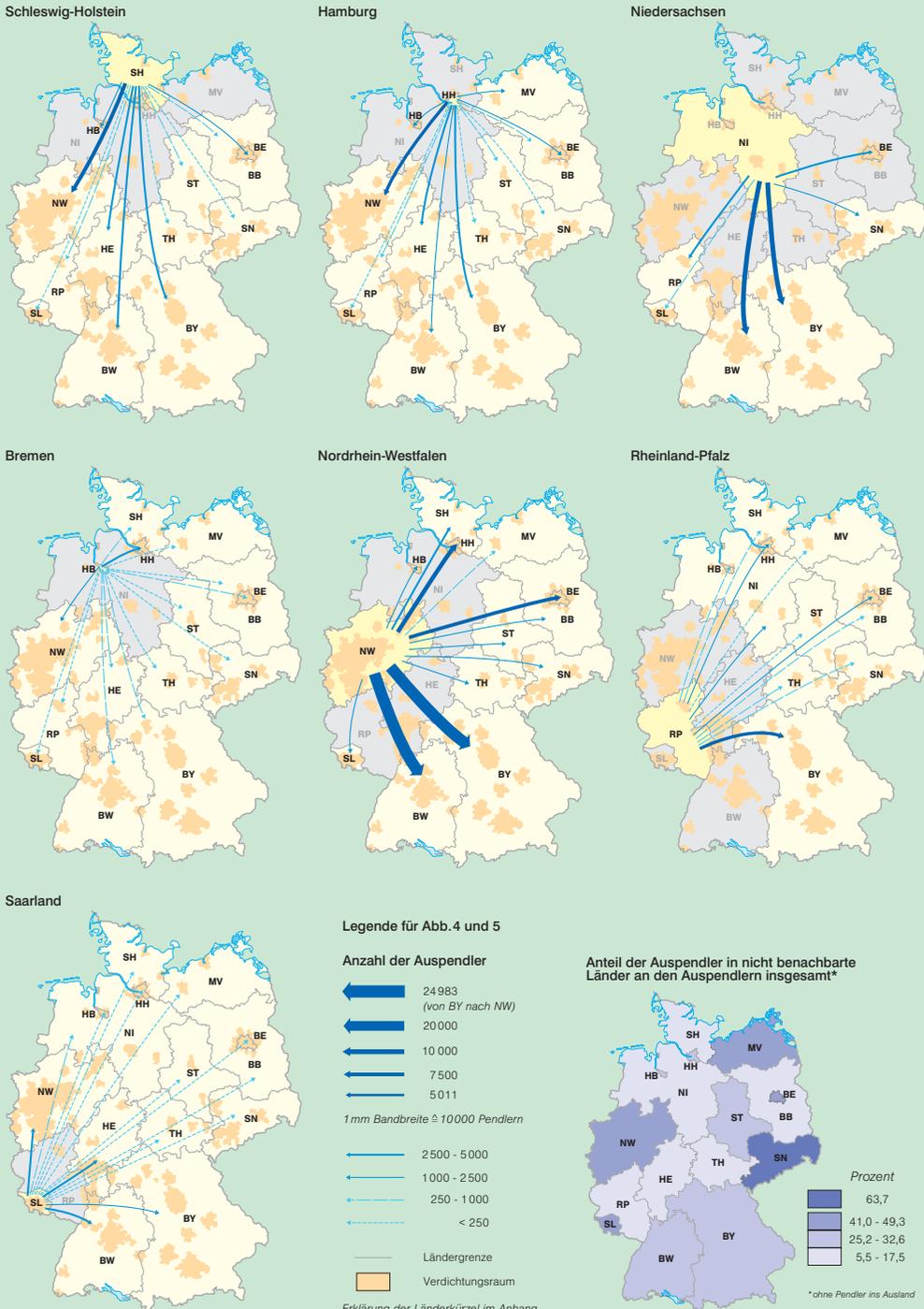
Die wesentlichen Motive der Betroffenen für ihre Entscheidung zu einer Erwerbstätigkeit mit Pendeln über größere Entfernungen sind:

- Arbeitslosigkeit bzw. schwieriger Einstieg in ein Beschäftigungsverhältnis,

sowohl für gering als auch für höher qualifizierte Arbeitskräfte in der Wohnregion

- begrenzte Beschäftigungsperspektiven für höher qualifizierte in agglomerationsfernen Regionen bzw. im näheren Umfeld des Wohnortes
- Befristung von Arbeitsverhältnissen und Arbeitsplatzunsicherheit, die zu einer geringen Umzugsbereitschaft beitragen

**4 Berufspendlerströme in nicht benachbarte Länder Juni 2004**  
sv beschäftigte Auspendler



- beabsichtigte kurzzeitige Tätigkeit in einem Beschäftigungsverhältnis, mit beruflicher Rückkehroption zum Wohnort
- soziale Bindungen, Wohneigentum, Generationenbeziehungen, familiäre Verhältnisse und Verpflichtungen sowie der Wunsch, Kinder in ihrem sozialen und schulischen Umfeld zu belassen
- Berufstätigkeit des Partners oder der Partnerin am Wohnort

Lange tägliche Pendelzeiten oder der wöchentliche Pendelzyklus sind Problemfaktoren, die sich als schwerwiegende Belastungen und Beanspruchungen der betroffenen Pendler und ihres sozialen Lebens erweisen. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass sich lange und anstrengende Wegezeiten auf die Qualität und Konzentrationsfähigkeit im Arbeitsprozess und Berufsleben negativ auswirken. Besonders gravierend sind die Folgen für die gesundheitliche Entwicklung der Pendler, für deren Lebensweise im Kontext von Familie, Partnerschaft, sozialem Umfeld, Freizeitverhalten und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Soziologische Studien belegen, dass massiv belastende Einschränkungen bis hin zu deformiertem Sozialverhalten Folgen dauerhaften Pendelns sind. Dies sind aber nicht nur individuelle Beanspruchungen, sondern in exponierter Weise gesellschaftliche Probleme, u.a. mit gravierenden Auswirkungen auf Familie, Partnerschaft und generatives Verhalten einer schnell größer werdenden gesellschaftlichen Gruppe. Der hier bestehende gesellschaftliche Handlungsbedarf ist in Deutschland bisher nicht ernsthaft in politischen Entscheidungsbereichen aufgegriffen worden und auch nicht Gegenstand unternehmerischer Überlegungen und Entscheidungen.

**Das Beispiel Frankfurt a.M.**

Hinsichtlich der Einpendlerzahlen liegt der Rhein-Main-Raum in deutschlandweiten Vergleich vor allen anderen Verdichtungsräumen. Pro 1000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte lag der Pendlersaldo im Jahr 2002 bei 167. Die Region München folgte mit dem Wert 147. Die Stadt Frankfurt a.M. als wichtigste Kernstadt der polyzentrischen Rhein-Main-Region wies 2002 bei 488.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine Einpendlerzahl von 315.000 und damit die bei Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern bundesweit höchste Einpendlerquote von 65%

\* ohne Pendler ins Ausland

Autor: W. Kraus

5

## Berufspendlerströme in nicht benachbarte Länder Juni 2004 sv beschäftigte Auspendler

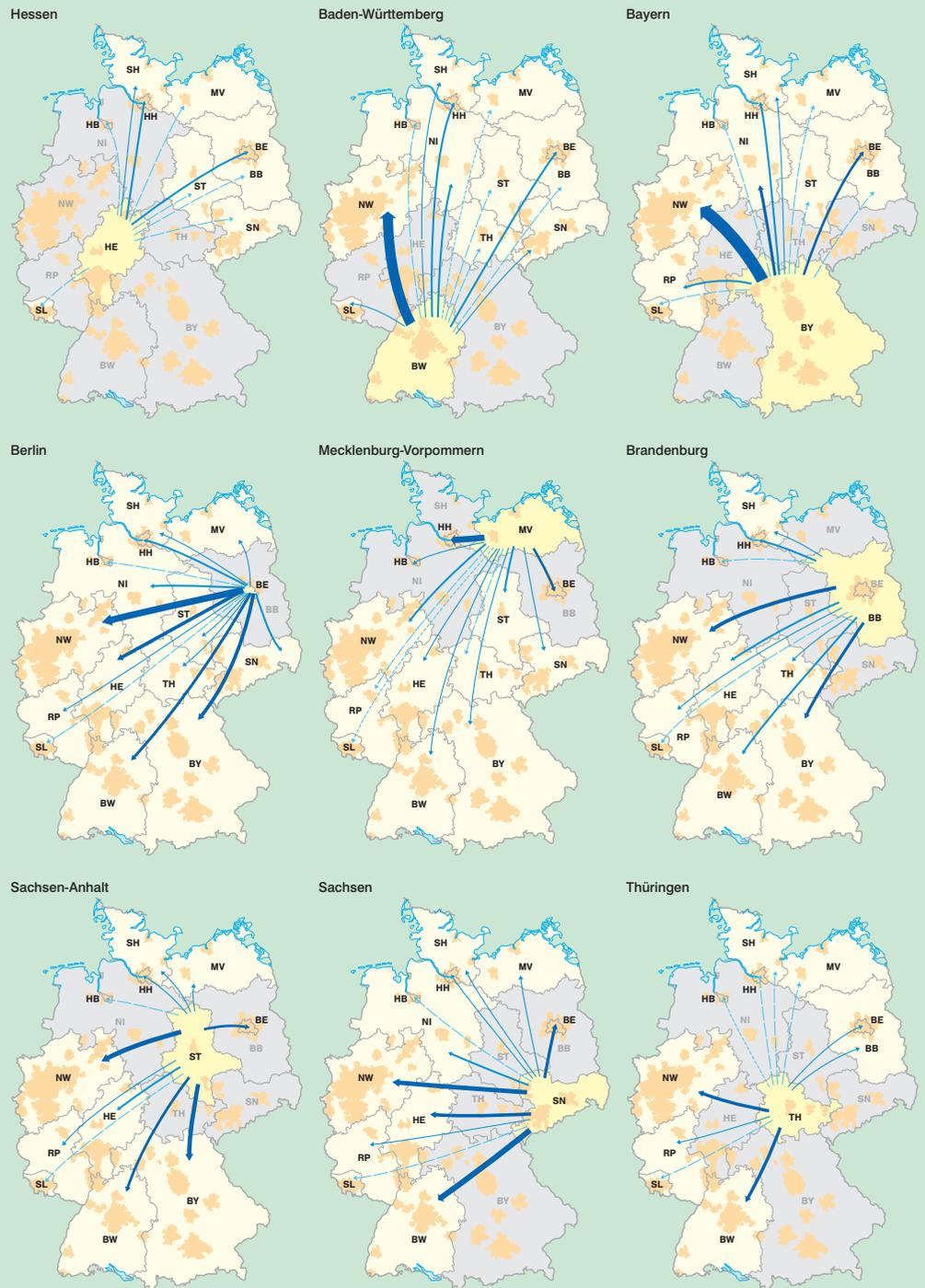
auf. Hinzuzurechnen sind noch die einpendelnden Beamten der zahlreichen Behörden. Zwar kommen die größten Einpendlerströme aus den benachbarten Landkreisen und Städten (z.B. Main-Taunus-Kreis, Stadt und Landkreis Offenbach, Main-Kinzig-Kreis, Wetteraukreis), doch 24% der Einpendler (75.000) kommen aus anderen Bundesländern. Dass die Einpendler nach Frankfurt große Distanzen auf sich nehmen, lässt sich an den für Nord- und Osthessen vorliegenden Zahlen nachweisen ②. Beim Pendeln aus diesen Regionen beträgt das täglich notwendige Zeitbudget 2,5 bis 4 Stunden.

### Grenzpendler

Der Prozess der europäischen Einigung führt für mobilitätsbereite Arbeitnehmer zu immer mehr Erleichterungen. Dies belegt die steigende Zahl der **► Grenzpendler** aus und nach Deutschland. Allein im Zeitraum von 1995-1999 hat die Zahl der Grenzpendler nach Deutschland um 24% zugenommen. Der Zuwachs der Grenzpendlerzahl von Deutschland in das Ausland betrug sogar 66%. Den größten Anteil daran hatte ein regelrechter Pendlerboom von Deutschland in die Niederlande (über 1000% Zunahme). Dementsprechend veränderte sich das Verhältnis von **► Auspendlern** zu **► Einpendlern** von 1:1,9 auf nur noch 1:1,4.

Die konkreten Gründe für die in der Regel arbeitstäglige Querung der Staatsgrenze sind vielfältig. Als wichtigster **► Push-Faktor** ist die schwierige Arbeitsmarktsituation im jeweiligen Heimatland anzusehen, insbesondere bei bestehender Arbeitslosigkeit des Arbeitnehmers. Es gibt aber auch **► Pull-Faktoren** wie eine bessere Bezahlung jenseits der Grenze oder die Heirat mit einem Staatsangehörigen des Nachbarlands.

Am Beispiel der deutsch-dänischen Grenzregion Schleswig-Sonderjylland konnte nachgewiesen werden, dass trotz der weitgehend offenen Grenzen zwei getrennte Arbeitsmärkte existieren. So haben die jeweiligen grenznahen Regionen keine ähnliche Entwicklung der Arbeitslosenquoten. Der Verlauf dieses Indikators folgt vielmehr der Gesamtentwicklung in ihren Staaten. Am Beispiel der direkt an Dänemark grenzenden Stadt Flensburg konnte außerdem beobachtet werden, dass die Einpendlerzahl aus dem Nachbarland nur 10% des Wertes erreichte, der rein theoretisch zu erwarten gewesen wäre, wenn es keine Grenze geben würde.♦



© Leibniz-Institut für Länderkunde 2005

Legende siehe Abb.4

Autor: W. Kraus