

Grenzpendeln in der deutsch-dänischen Grenzregion

Entwicklung und Struktur 1998-2005

*Tanja Buch, Annekatrin Niebuhr,
Torben Dall Schmidt (Institut for Grænseregionsforskning
Syddansk Universitet), Mark Stuwe*



INSTITUT FOR GRÆNSEREGIONS Forskning
SYDDANSK UNIVERSITET



ISSN 1861-051X

Grenzpendeln in der deutsch-dänischen Grenzregion

Entwicklung und Struktur 1998-2005

*Tanja Buch, Annektrin Niebuhr,
Torben Dall Schmid (Institut for Grænseregionsforskning
Syddansk Universitet), Mark Stuwe*

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
Vorwort	9
Zusammenfassung der Ergebnisse	10
1 Einleitung	11
2 Definition und Datenbasis	13
3 Entwicklung des grenzüberschreitenden Pendelns	16
4 Gruppenstruktur der Grenzpendler	23
5 Einkommensstruktur	33
6 Branchenverteilung	39
7 Betriebsgröße	49
8 Fazit	54
Anhang	56
Literatur	57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Was ist Grenzpendeln	13
Abbildung 2: Die Region Sønderjyllands Amt/Schleswig	14
Abbildung 3: Entwicklung der Grenzpendler nach Sønderjylland und in die Region Schleswig 1998-2006	18
Abbildung 4: Arbeitslosenquoten Sønderjylland und Schleswig 1986-2006	19
Abbildung 5: Entwicklung der durchschnittlichen Bruttojahresverdienste in der Industrie und im Dienstleistungssektor in Dänemark und Deutschland, 1996-2005	20
Abbildung 6: Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Geschlecht 1998-2005	24
Abbildung 7: Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Geschlecht 1998-2005	25
Abbildung 8: Altersstruktur der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland 1998-2005	28
Abbildung 9: Altersstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig 1998-2005	28
Abbildung 10: Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Staatsbürgerschaft 1998-2005	31
Abbildung 11: Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Staatsbürgerschaft 1998-2005	32
Abbildung 12: Einkommensstruktur der Pendler aus Deutschland nach Sønderjylland 1998 und 2005	35
Abbildung 13: Einkommensstruktur der Pendler nach Schleswig aus Dänemark 1998 und 2005	37
Abbildung 14: Einkommensverteilung einzelner Wirtschaftszweige in Schleswig 2005	38
Abbildung 15: Sektorstruktur der Grenzpendler in Sønderjylland/Schleswig 2005	43
Abbildung 16: Branchenstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig 1998 und 2005	45
Abbildung 17: Branchenstruktur der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland 1998 und 2005	46
Abbildung 18: Branchenstruktur der Einpendler und der Gesamtbeschäftigung in der Region Schleswig, 2005	48
Abbildung 19: Verteilung der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Betriebsgröße 1998 und 2005	50
Abbildung 20: Verteilung der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Betriebsgröße 1998 und 2005	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Grenzpendler nach Sønderjylland und in die Region Schleswig	17
Tabelle 2:	Grenzpendler nach Geschlecht, 1998-2005	23
Tabelle 3:	Grenzpendler nach Alter, 1998-2005	26
Tabelle 4:	Grenzpendler nach Staatsbürgerschaft, 1998-2005	30
Tabelle 5:	Einkommensstruktur der Grenzpendler 1998 und 2005	34
Tabelle 6:	Verteilung und Entwicklung der Grenzpendler nach Wirtschaftszweigen, 1998 und 2005	41
Tabelle 7:	Entwicklung der Sektorstruktur des Grenzpendleraufkommens in Sønderjylland/ Schleswig, 1998-2005 (Anteile in %)	44
Tabelle 8:	Verteilung und Entwicklung der Grenzpendler nach Betriebsgrößenklassen 1998 und 2005	49
Tabelle A 1:	Wirtschaftszweigklassifikationen	56

Vorwort

Die Integration der regionalen Arbeitsmärkte ist seit vielen Jahren ein wichtiger Aspekt der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entlang der deutsch-dänischen Grenze. Dies hat zu vielen Anstrengungen geführt, um die grenzüberschreitende Vermittlung von Arbeitskräften zu verbessern. In letzter Zeit sind vor allem die Möglichkeiten des Grenzpendelns in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Der Boom der dänischen Wirtschaft und die einsetzende Verbesserung der Arbeitsmarktbedingungen in Deutschland haben zur Belebung des Themas beigetragen. Auch infolge der Osterweiterung der Europäischen Union (EU) hat das Interesse an der grenzüberschreitenden Rekrutierung von Arbeitskräften in Europa erheblich zugenommen.

Die vorliegende Studie ist Ergebnis eines Kooperationsprojektes zwischen dem Institut für Grenzregionsforschung der Süddänischen Universität und dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung Nord sowie EURES Sønderjylland/Schleswig und Danmarks Statistik. Das Projekt zielt auf eine umfassende Analyse des Umfangs und der Struktur der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen im deutsch-dänischen Grenzgebiet ab. Die beteiligten Institutionen reagieren damit auf den steigenden Informationsbedarf über die Arbeitskräftemobilität entlang der deutsch-dänischen Grenze. Während frühere Untersuchungen das Pendeln von Deutschland nach Sønderjylland in den Mittelpunkt stellten, wird mit dieser Studie erstmals ein umfassender weil symmetrischer Überblick über das Grenzpendeln an der deutsch-dänischen Grenze gegeben, indem sowohl das Pendeln von Deutschland nach Sønderjylland als auch das Pendeln von Dänemark in den Landesteil Schleswig beleuchtet wird.

Wir hoffen, dass diese Untersuchung einen Beitrag zur gegenwärtigen Diskussion über den Umfang der Arbeitsmarktintegration an der deutsch-dänischen Grenze leisten kann. Durch eine Fortsetzung der eingegangenen Kooperation wollen das IAB Nord und das Institut für Grenzregionsforschung auch zukünftig einen wissenschaftlichen Beitrag zur vertieften Kenntnis der Arbeitsmarktintegration in der Grenzregion leisten.

Die Studie liegt auch herausgegeben durch das Institut for Grænseregionsforskning der Syddansk Universitet vor. In leicht abweichender Form steht der Bericht in dänischer und deutscher Sprache über EURES auch als Download zur Verfügung: <http://www.eures-kompas.eu/>

Unser besonderer Dank gilt Katja Stage von Danmarks Statistik für die Datenbereitstellung, Poul Frank, EURES in der Grenzregion Sønderjylland und Landesteil Schleswig für die großzügige Unterstützung, Uta Schmidt für die Durchsicht des Manuskripts, Julia Kowalewski für die Datenaufbreitung und nicht zuletzt Andrea Stöckmann für die formale Gestaltung der Publikation.

Torben Dall Schmidt
Institut for Grænseregions-
forskning
Syddansk Universitet
Sønderborg

Tanja Buch,
Annekatrien Niebuhr und
Mark Stuwe
Institut für Arbeitsmarkt- und
Berufsforschung
Kiel

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die wesentlichen Befunde zum Grenzpendeln an der deutsch-dänischen Grenze lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

1. Im Jahr 2005 pendelten fast 2.600 Personen von Deutschland nach Sønderjylland, von Dänemark in den Landesteil Schleswig pendelten rund 540 Personen.
2. Seit 2001 ist eine starke Zunahme des Grenzpendelns von Deutschland nach Sønderjylland zu beobachten, während das Pendeln von Dänemark in den Landesteil Schleswig weitgehend stagniert. Erst zwischen 2005 und 2006 ist ein moderater Anstieg des Pendlervolumens von Dänemark in die Region Schleswig festzustellen.
3. Sowohl Push- als auch Pull-Faktoren sind an der deutsch-dänischen Grenze wirksam. Die im Vergleich zu Dänemark hohe Arbeitslosigkeit in Deutschland wirkt als Push-Faktor auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Zudem beeinflussen Unterschiede in den Lohnniveaus beiderseits der Grenze als Pull-Faktor das Pendlervolumen über die Grenze hinweg.
4. Die Anteile von Frauen und Männern sind in beide Richtungen bemerkenswert ähnlich – ca. 40 % der Grenzpendler sind Frauen und 60 % sind Männer.
5. Der Anteil der jungen Arbeitskräfte ist unter den Pendlern von Deutschland nach Sønderjylland höher als unter den Pendlern von Dänemark in den Landesteil Schleswig.
6. Das Grenzpendeln in beide Richtungen spiegelt in zunehmendem Maße eine Integration der Arbeitsmärkte wider – 60 bis 70 % der Grenzpendler haben die Staatsbürgerschaft des Landes, in dem ihr Wohnort liegt.
7. Ein hoher Anteil der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland befindet sich in relativ niedrigen Einkommensklassen, während ein hoher Prozentsatz der Grenzpendler aus Dänemark in die Region Schleswig relativ hohe Einkommen bezieht. Dies dürfte vor allem auf die unterschiedlichen Branchenzugehörigkeiten und ausgeübten Tätigkeiten der Grenzpendler zurückzuführen sein.
8. Das Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland nimmt in allen Branchen zu, während die Bedeutung des Grenzpendelns von Dänemark in den Landesteil Schleswig primär in einzelnen Bereichen des Verarbeitenden Gewerbes, im Groß- und Einzelhandel sowie im Geschäftsservice steigt. Generell weist das Grenzpendeln in Richtung Süden eine größere sektorale Konzentration auf.
9. Immer mehr Grenzpendler sind in größeren Unternehmen angestellt – kleine Unternehmen mit weniger als zehn Angestellten haben 1998 noch jeden vierten Grenzpendler beschäftigt, 2005 nur noch jeden elften.
10. Die Zunahme der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen trägt dazu bei, Arbeitsmarktungleichgewichte in der Grenzregion zu reduzieren.

1 Einleitung

Die Freizügigkeit der Arbeitskräfte, d. h. das Recht, in einem anderen Mitgliedsstaat zu leben und zu arbeiten, ist eine der wesentlichen Grundfreiheiten in der EU. Die grenzüberschreitende Mobilität von Arbeitskräften soll zur Schaffung eines flexiblen und effizienten europäischen Arbeitsmarktes beitragen. Die EU-Kommission fördert die transnationale Arbeitskräftemobilität, um Arbeitsmarktdisparitäten und Mismatchprobleme in der EU abzubauen. Aber auch für den Einzelnen kann eine Arbeitsaufnahme jenseits der Nationalstaatsgrenzen mit Vorteilen in Form von verbesserten Berufsaussichten verbunden sein (EU-Kommission 2002).

Im Prinzip besteht die Freizügigkeit der Arbeitskräfte in der EU seit langem – zumindest zwischen den alten Mitgliedsstaaten. Dennoch ist die grenzüberschreitende Mobilität in Europa immer noch niedrig. Nach Angaben der EU-Kommission leben und arbeiten nur rund 1,5 % der EU-Bevölkerung in einem anderen Mitgliedsstaat als dem Herkunftsland. Dieser Prozentsatz hat sich in den vergangenen Jahrzehnten kaum verändert. Weniger als 40 % der EU Bürger wären bereit, für einen neuen Arbeitsplatz ihren Wohnort in einen anderen EU-Mitgliedsstaat zu verlegen (EU Kommission 2006). Die noch bestehenden Grenzhemmnisse bzw. die aufgrund der Hemmnisse relativ geringe grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität behindern den Abbau von regionalen Unterschieden in der Entlohnung und in der Höhe der Arbeitslosigkeit entlang nationaler Grenzen. Infolgedessen sind Unterschiede in den regionalen Arbeitsmarktbedingungen in den Grenzregionen der EU ausgeprägter als zwischen Nicht-Grenzregionen (vgl. Niebuhr/Stiller 2006).

Eine besondere Form der Arbeitskräftemobilität stellt das grenzüberschreitende Pendeln dar, weil Grenzgänger in einem anderen EU Land arbeiten können, ohne ihren Wohnort zu verlegen. Die außergewöhnliche Beschäftigungssituation von Grenzgängern ist mit einigen Problemen verbunden. Auch in Grenzregionen, die durch einen langen gemeinsamen Integrationsprozess und den Abbau vieler formaler Grenzhemmnisse gekennzeichnet sind, ist die grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität nach wie vor gering, weil Grenzgänger mit vielen praktischen, administrativen und rechtlichen Hindernissen konfrontiert sind (Jansen 2000, Van der Velde 1999). Im Prinzip wird das grenzüberschreitende Pendeln zwar durch die gleichen Faktoren beeinflusst wie die Pendlerströme innerhalb eines Landes, d. h. von der räumlichen Verteilung von Arbeitskräften und Arbeitsplätzen, der Verkehrsinfrastruktur, den Bedingungen auf regionalen Arbeits- und Wohnungsmärkten etc. Für die Pendlerverflechtungen in Grenzregionen sind darüber hinaus aber noch Einflussfaktoren relevant, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Existenz der Grenze stehen. Unterschiede in den Steuer- und Sozialversicherungssystemen können den Umfang des grenzüberschreitenden Pendleraufkommens ebenso beeinflussen wie Sprachbarrieren und kulturelle Unterschiede (Hansen/Nahrstedt 2000). Trotz des schrittweisen Abbaus der formalen Hemmnisse für Grenzgänger bewegt sich die Zahl der grenzüberschreitenden Pendler in der EU seit langem auf einem niedrigen Niveau. Das Pendeln zu einem Arbeitsplatz in einem anderen EU-Mitgliedsland hat zwar in den letzten Jahren zugenommen, insgesamt waren aber lediglich 0,2 % aller Erwerbstätigen in der EU im Jahr 2000 Grenzgänger (EU Kommission 2004).

In diesem Bericht werden die Entwicklung und die Struktur der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen im dänisch-deutschen Grenzraum untersucht. Grundsätzlich besteht die Freizügigkeit der Arbeitskräfte zwischen Dänemark und Deutschland seit dem Beitritt Dänemarks zur Europäischen

Gemeinschaft im Jahr 1973. Dennoch war in dieser Grenzregion, wie in vielen anderen grenzüberschreitenden Arbeitsmärkten der EU, bis vor kurzem nur eine geringe Mobilität über die Grenze hinweg zu beobachten. Seit 2001 ist aber eine deutliche Zunahme der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen festzustellen. Allerdings fehlen bislang verlässliche Angaben über den Umfang und die Struktur des grenzüberschreitenden Pendelns in der Grenzregion. Ein zentrales Ziel dieses Berichts ist es daher, umfassende und detaillierte Informationen über die Grenzgänger zwischen Deutschland und Dänemark zu liefern. Eine Besonderheit dieses grenzüberschreitenden Kooperationsprojekts besteht darin, dass für das Forschungsvorhaben sowohl deutsche als auch dänische Datenquellen genutzt werden können. Dies ermöglicht es erstmals, die Mobilität in beide Richtungen gemeinsam zu betrachten und einander gegenüberzustellen.

Aufgrund des steigenden Interesses an der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität sind in jüngster Zeit eine ganze Reihe von Analysen zum Grenzpendeln zwischen Dänemark und Deutschland erschienen. Diese Untersuchungen heben sich vom vorliegenden Bericht jedoch durch einen anderen Fokus oder eine geringere Detailliertheit ab. So wurde das Volumen des Pendelns über die deutsch-dänische Grenze vom Infocenter Grenze/Grænse der Region Sønderjylland/Schleswig im Herbst 2007, basierend auf Angaben zur Zahl der Grenzpendler aus sämtlichen 98 dänischen Kommunen, auf ca. 12.000 Personen geschätzt. Richtet man den Blick nur auf die grenznahen Kommunen Tønder, Aabenraa, Haderslev und Sønderborg, so fällt die Zahl auf rund 5.500 Personen. Der Wirtschaftsrat („Det Økonomiske Råd“) schätzt, basierend auf Angaben der dänischen Arbeitgeber, dass das Pendleraufkommen von Deutschland nach Dänemark im Juni 2007 bei etwa 4.000 Personen lag (vgl. DØR 2007). Unsere Untersuchung kommt für das Jahr 2005 zu dem Ergebnis, dass der Umfang des Pendelns sich in der unmittelbaren Grenzregion Sønderjylland/Schleswig auf insgesamt gut 3.100 Personen belief. Die Ergebnisse der verschiedenen Analysen weichen erheblich voneinander ab und zeigen, wie wichtig eine präzise Definition des Begriffs „Grenzpendeln“ ist. Alle Studien weisen aber darauf hin, dass es in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg des Grenzpendelns zwischen Dänemark und Deutschland gegeben hat. Unseren Ergebnissen zufolge hat das grenzüberschreitende Pendleraufkommen in der Grenzregion Sønderjylland/Schleswig zwischen 1998 und 2005 um mehr als 120 % zugenommen. Insgesamt pendelten im Jahre 2005 damit fast 540 Personen von Dänemark zur Arbeit in den Landesteil Schleswig und rund 2.600 Personen von Deutschland zur Arbeit nach Sønderjylland.

Die Analyse der Pendlerverflechtungen ist wie folgt gegliedert. Im anschließenden Abschnitt wird zunächst die Datenbasis der Untersuchung dargestellt. Die Verwendung unterschiedlicher nationaler Statistiken erfordert eine gewisse Harmonisierung der vorhandenen Informationen und Definitionen. Im Abschnitt 2 erfolgt daher auch eine ausführliche Beschreibung der Abgrenzung der untersuchten Personengruppe. Im dritten Abschnitt des Berichts wird die Entwicklung des grenzüberschreitenden Pendleraufkommens in der Grenzregion untersucht und im Kontext der Arbeitsmarktdisparitäten, der Lohnentwicklung und der institutionellen Rahmenbedingungen diskutiert. Im Abschnitt 4 wird näher betrachtet, welche Personen typischerweise Grenzpendler an der deutsch-dänischen Grenze sind, und Abschnitt 5 beleuchtet die Einkommensstruktur der Grenzpendler. Abschnitt 6 zeigt, in welchen Branchen Grenzpendler üblicherweise tätig sind, und Abschnitt 7 gibt einen detaillierten Einblick in die Betriebsgrößenstruktur der Grenzpendlerverflechtungen. Abschließend werden die wesentlichen Ergebnisse der Analyse zusammengefasst und Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Arbeitsmarktintegration im dänisch-deutschen Grenzraum diskutiert. Zudem wird ein Ausblick auf vertiefende Analysen der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen gegeben.

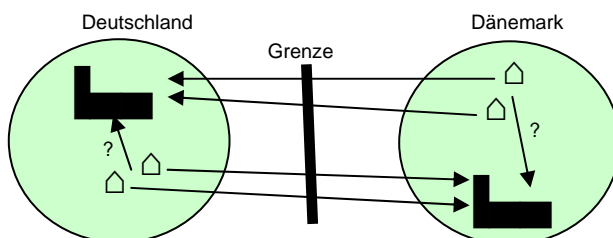
2 Definition und Datenbasis

Um Grenzpendler im deutsch-dänischen Grenzgebiet identifizieren zu können, ist der Begriff zunächst zu definieren. Für einen symmetrischen Report, der die Pendler in beide Richtungen der Grenze berücksichtigt, sind zudem verschiedene Datenquellen heranzuziehen. Dieser Abschnitt widmet sich zum einen einer Begriffsdefinition und zum anderen der Vorstellung der relevanten Datensätze.

Für den Begriff des Grenzpendlers liegt keine allgemeine, verbindliche Definition vor. Im Internetauftritt der Europäischen Kommission findet sich jedoch folgende Bestimmung, der die zwischen zwei EU-Staaten bestehende Freizügigkeit zugrunde liegt: "Als Grenzgänger gilt, wer seinen Wohnsitz in einem Mitgliedsstaat der EU hat, in den er normalerweise täglich oder mindestens einmal wöchentlich zurückkehrt, aber in einem anderen Mitgliedstaat beschäftigt ist".¹ An diese Definition angelehnt ist ein Grenzpendler im vorliegenden Report ein Arbeitnehmer, der auf einer Seite der deutsch-dänischen Grenze wohnt und auf der anderen Seite arbeitet. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, auf dem Weg vom Wohnsitz zum Arbeitsplatz und zurück die Grenze regelmäßig zu überqueren. Dabei liefern die zugrunde liegenden Datenquellen keine Informationen über die Häufigkeit des Grenzübertritts – zwischen Tages-, Wochen- und Saisonpendlern kann demzufolge nicht differenziert werden.

Ein weiteres Problem kann in diesem Zusammenhang darin bestehen, dass jemand gleichzeitig auf beiden Seiten der Grenze einer Beschäftigung nachgeht (vgl. Abbildung 1) oder als Grenzpendler mehrere Tätigkeiten im Nachbarland ausübt. Im Rahmen aktueller Analysen gibt es keine Möglichkeit, die erstgenannte Personengruppe zu identifizieren. Um in der vorliegenden Studie nur Grenzpendler zu berücksichtigen, die eine gewisse Nähe zum Arbeitsmarkt des Landes, in das sie pendeln, aufweisen und jene Personen auszuklammern, die im anderen Land lediglich einer kleineren Nebentätigkeit nachgehen, werden nur Grenzpendler berücksichtigt, deren Bruttojahreseinkommen aus der Tätigkeit, die ihre Haupttätigkeit im Einpendelland darstellt, den Wert von 6.000 Euro bzw. 45.000 dänischen Kronen (im Folgenden: DKK) überschreiten. Dabei kann das diesem Jahresverdienst entsprechende monatliche Einkommen von mindestens 500,- Euro bzw. 3.750 DKK gewissermaßen als Reservationslohn der Arbeitskräfte interpretiert werden, ab dem sie bereit sind, eine Stelle auf dem Arbeitsmarkt des Nachbarlandes anzunehmen. Über die Höhe dieses Betrags kann natürlich diskutiert werden. Wird der Reservationslohn höher veranschlagt, reduziert sich die Zahl der Grenzpendler entsprechend.

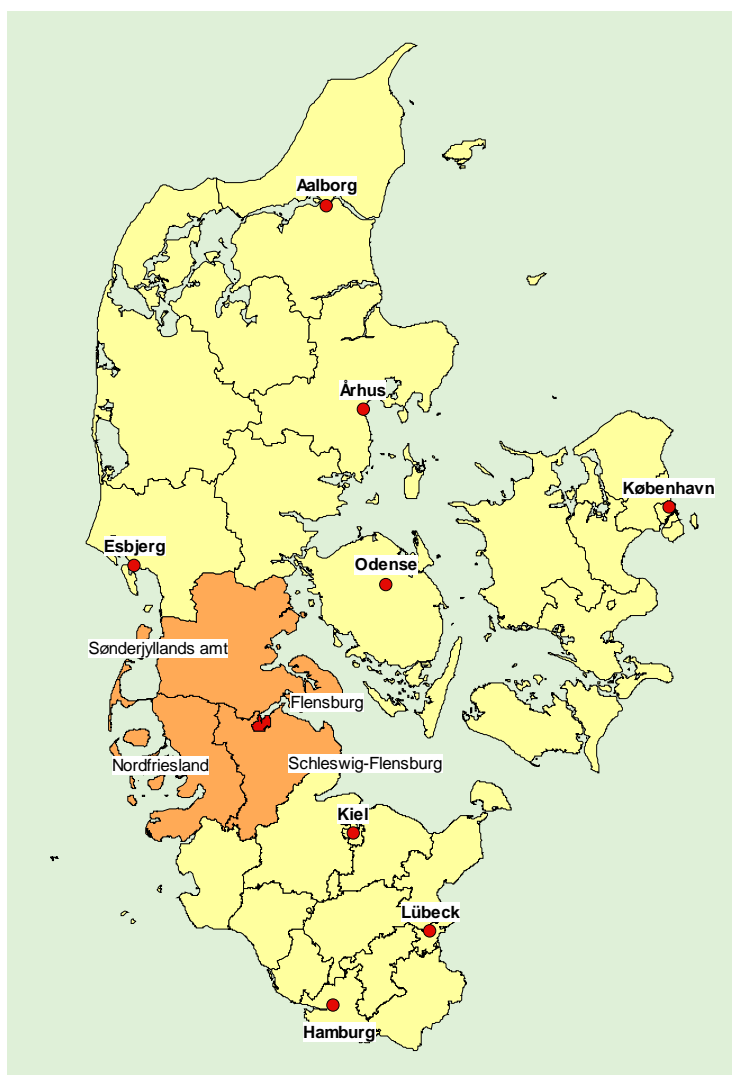
Abbildung 1: Was ist Grenzpendeln



¹ Siehe auch folgende Webseite des EU Portals für eine englische Referenz:
http://ec.europa.eu/youreurope/nav/en/citizens/working/cross-border/definition/index_en.html

In den der Studie zugrunde liegenden Datensätzen wird erfasst, wo in Deutschland bzw. in Dänemark die Grenzpendler ihren Arbeitsplatz haben. Um die Bedeutung der grenzüberschreitenden Mobilität für die Grenzregion explizit beziffern zu können, konzentriert sich die vorliegende Untersuchung auf die Erfassung und Analyse der in unmittelbarer Nähe zur Grenze arbeitenden Grenzpendler. In die Studie gehen dänisch-deutsche Grenzpendler ein, die im Landesteil Schleswig, also den Kreisen Schleswig-Flensburg, Nordfriesland oder der Stadt Flensburg arbeiten und deutsch-dänische Grenzpendler, deren Arbeitsplatz sich in Sønderjyllands Amt befindet (orange-farbige Grenzregion in Abbildung 2).² Dabei liegen über den genauen Wohnort beider Gruppen von Grenzpendlern keine Informationen vor.

Abbildung 2: Die Region Sønderjyllands Amt/Schleswig



² Die Fehmarnbelt-Region zählt somit nicht zur Grenzregion. Aufgrund der Seegrenze und fehlender Arbeitsmarktzentren ist die Bedeutung von Pendlerverflechtungen in diesem Gebiet gering (Barten et al. 2006, 23), so dass ihre explizite Betrachtung von nachgeordnetem Interesse ist.

Um bei der Verwendung unterschiedlicher nationaler Statistiken eine Vergleichbarkeit herzustellen, ist eine gewisse Harmonisierung der vorhandenen Informationen und Definitionen notwendig, die im Folgenden im Rahmen der Vorstellung der jeweils verwendeten Datenbasis erläutert werden soll:

In Dänemark leben, in Deutschland arbeiten

Die in Dänemark lebenden Pendler, die die Grenze in Richtung Deutschland überqueren, um hier einer Beschäftigung nachzugehen, können mit der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit identifiziert werden, da in ihr sowohl Angaben zum Arbeitsort als auch zum Wohnort bzw. -land aller in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst werden. Die Beschäftigungsstatistik umfasst alle Arbeiter und Angestellten sowie Auszubildenden, soweit sie nicht von der Sozialversicherungspflicht befreit sind. Nicht in der Beschäftigungsstatistik enthalten sind u. a. Selbstständige, Beamte, ordentlich Studierende, geringfügig Beschäftigte und mithelfende Familienangehörige. Damit repräsentiert die Beschäftigungsstatistik im Jahr 2006 rund 67,4 % der Erwerbstätigen des Landes (eigene Berechnungen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes), wobei der Deckungsgrad in den einzelnen Berufen und Wirtschaftszweigen sehr unterschiedlich ausfällt (Bender/Haas 2002, 8).

Ein Teil der grenzüberschreitenden Pendler wird somit in der dieser Studie zugrunde liegenden Datenbasis nicht erfasst. Diese Einschränkung liegt in Bezug auf den Ausschluss der geringfügig Beschäftigten³ durchaus im Erkenntnisinteresse der Untersuchung, da so ausschließlich Grenzpendler berücksichtigt werden, deren Nähe zum deutschen Arbeitsmarkt über eine geringfügige Nebentätigkeit hinausgeht. Teilzeitbeschäftigte, deren Verdienst über der in dieser Studie verwendeten unteren Einkommensgrenze von 6.000 Euro liegt, gehen dagegen in die Untersuchungsgruppe ein.

Da Beamte und mithelfende Familienangehörige unter den Grenzpendlern von nachgeordneter Bedeutung sein dürften, bleibt mit den Selbstständigen eine relativ kleine Gruppe, um die die Zahl der dänisch-deutschen Grenzpendler in diesem Bericht untererfasst wird.

In Deutschland leben, in Dänemark arbeiten

Die Gruppe der in Deutschland lebenden und in Dänemark arbeitenden Erwerbspersonen wird anhand des sogenannten "Register-Modells" identifiziert, wobei auf die Register von Danmarks Statistik zurückgegriffen wird. Mit der zu verwendenden Datenbasis lassen sich die Grenzpendler anders als mit der Beschäftigungsstatistik der BA nicht unmittelbar erkennen, so dass einige Bedingungen zu formulieren sind, um die aus Deutschland kommenden Grenzpendler unter den in Dänemark beschäftigten Arbeitskräften zu identifizieren.

In den Registern von Danmarks Statistik ist lediglich zu erkennen, ob eine Person in Dänemark arbeitet, ohne einen Wohnsitz im Land zu haben – in welchem Land sich der Wohnsitz in diesem Fall aber befindet, ist nicht vermerkt. Um die Gruppe der deutsch-dänischen Grenzpendler dennoch möglichst genau eingrenzen zu können, lässt sich zunächst die Staatsangehörigkeit heranziehen: Als Grenzpendler wird im Register-Modell identifiziert, wer deutscher oder dänischer Staatsbürger ist und in Dänemark arbeitet, ohne im Land zu wohnen.

³ Eine geringfügig entlohnte Beschäftigung (auch "Minijob") liegt vor, wenn das Arbeitsentgelt aus dieser Beschäftigung regelmäßig im Monat 400,- Euro nicht übersteigt.

Neben der Nationalität fungiert auch die Eingrenzung der Untersuchungsregion als Instrument, die Gruppe der deutsch-dänischen Grenzpendler zu identifizieren: Bei Erwerbstätigen deutscher oder dänischer Nationalität, die in Sønderjyllands Amt arbeiten, kann unterstellt werden, dass sie aus Deutschland nach Dänemark einpendeln.

Nachdem die Gruppe der Grenzpendler nunmehr definiert ist, soll im folgenden Abschnitt die Entwicklung des Grenzpendelns einer Betrachtung unterzogen werden, bevor in den weiteren Abschnitten eine Strukturanalyse der Gruppe der Grenzpendler sowie der ausgeübten Tätigkeiten erfolgt. Betrachtet werden jeweils die Jahre 1998 bis 2005. Da für die Analyse der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig bereits Daten für 2006 vorliegen, wird in Abschnitt 3 darüber hinaus die entsprechende Entwicklung bis in dieses Jahr skizziert.

3 Entwicklung des grenzüberschreitenden Pendelns

Wie in Abschnitt 2 dargelegt, stehen für die Beschreibung der Entwicklung des Pendlervolumens von Dänemark nach Deutschland Zahlen zur Verfügung, die die Jahre 1998 bis 2006 abbilden, während sich die Daten für die Pendler von Deutschland nach Sønderjylland am aktuellen Rand auf 2005 beziehen. Um den aktuellsten Wissensstand über die Entwicklung des Grenzpendelns wiederzugeben, wird in diesem Abschnitt von der Beschränkung auf einen symmetrischen Beobachtungszeitraum abgesehen.

Die Zahl der Grenzpendler ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Im Jahr 2005 wurden mehr als 3.100 Erwerbstätige registriert, die über die dänisch-deutsche Grenze pendeln, um ihren Arbeitsplatz in der Region Schleswig bzw. in Sønderjylland zu erreichen. Dabei weisen die beiden Pendlerströme erhebliche Unterschiede in ihrem Umfang auf: von Deutschland pendeln deutlich mehr Menschen zum Arbeiten nach Dänemark als umgekehrt Erwerbspersonen regelmäßig die Grenze überqueren, um in Deutschland einer Beschäftigung nachzugehen.

Zum Stichtag 30.06.2006 gingen insgesamt 732 in Dänemark lebende Grenzpendler in Deutschland einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach.⁴ Damit ist ihre Zahl zwischen 1998 und 2006 um knapp 53 % gestiegen. Unter den dänisch-deutschen Grenzpendlern stellen die Vollzeitbeschäftigten mit einem Anteil von mehr als drei Viertel am Gesamtvolumen die deutliche Mehrheit. Dabei hat die Zahl der Vollzeitbeschäftigten im Betrachtungszeitraum um lediglich rund 38 % zugenommen, während die Teilzeitbeschäftigung um nahezu 140 % gewachsen ist.⁵ Zum besagten Stichtag in 2006 arbeiteten 634 der Grenzpendler in Schleswig-Holstein (610) oder Hamburg (24), der Rest nahm noch weitere Entfernungen auf sich, um in Deutschland einer Arbeit nachzugehen. Mit 575 Personen bzw. einem Anteil von nahezu 79 % arbeitete jedoch der größte Teil der dänisch-deutschen Grenzpendler in der Region Schleswig (vgl. Tabelle 1). Aufgrund der räumlichen Nähe und der damit verbundenen geringeren Pendelkosten scheint in dieser Region auch eine Teilzeitbeschäftigung etwas attraktiver zu sein, so dass die Teilzeitquote um knapp 3 Prozentpunkte über dem Durchschnitt aller dänisch-deutschen Grenzpendler liegt. Innerhalb der Region Schleswig ist eine weitere Konzentration

⁴ Wie in Abschnitt 2 erwähnt, werden auch Auszubildende in der Beschäftigungsstatistik erfasst. Der Ausbildungspendelmobilität zwischen Dänemark und Deutschland kommt jedoch keine Bedeutung zu, so dass sie in diesem Bericht vernachlässigt werden kann.

der Grenzpendler auf die unmittelbar grenznahen Gemeinden Flensburg, Harrislee und Süderlügum zu beobachten, in denen mit 515 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Erwerbspersonen aus Dänemark über 70 % aller Einpendler arbeiten. Im Zeitverlauf ist jedoch eine leichte Dekonzentration der Zielorte der Pendler festzustellen: Während die Pendlerzahlen nach Schleswig-Holstein und Hamburg insgesamt zwischen 1998 und 2006 um über 68 % gestiegen sind, weist die Region Schleswig einen unterdurchschnittlichen Anstieg um rund 47 % auf. Innerhalb der Region ist wiederum eine Konzentration auf die drei grenznahen Gemeinden festzustellen, ihre Pendlerzahlen stiegen um 60 % an.

Tabelle 1: Grenzpendler nach Sønderjylland und in die Region Schleswig

Jahr	Deutschland nach Sønderjylland	Dänemark nach Schleswig
1998	1.013	387
1999	1.079	410
2000	1.200	472
2001	1.236	537
2002	1.577	522
2003	1.775	548
2004	1.940	549
2005	2.589	536
2006	-	575

Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Wesentlich deutlicher als in die Südrichtung ist die Pendelmobilität aus Deutschland nach Sønderjylland gestiegen.⁶ Lag die Zahl der Grenzpendler in diese Richtung zum Stichtag 30.11.1998 noch bei 1.013, so stieg sie bis 2005 auf 2.589 – dies entspricht einer Steigerung von rund 155 %. Dabei ragen insbesondere die Jahre 2002 und 2005 mit deutlichen Niveausprüngen heraus. Gegenüber dem Vorjahr ist in beiden Fällen eine Steigerung von ca. 30 % zu beobachten. Von einem erheblich höheren Niveau aus ist die Zahl der Einpendler nach Sønderjylland somit wesentlich stärker gestiegen als jene in die Region Schleswig.

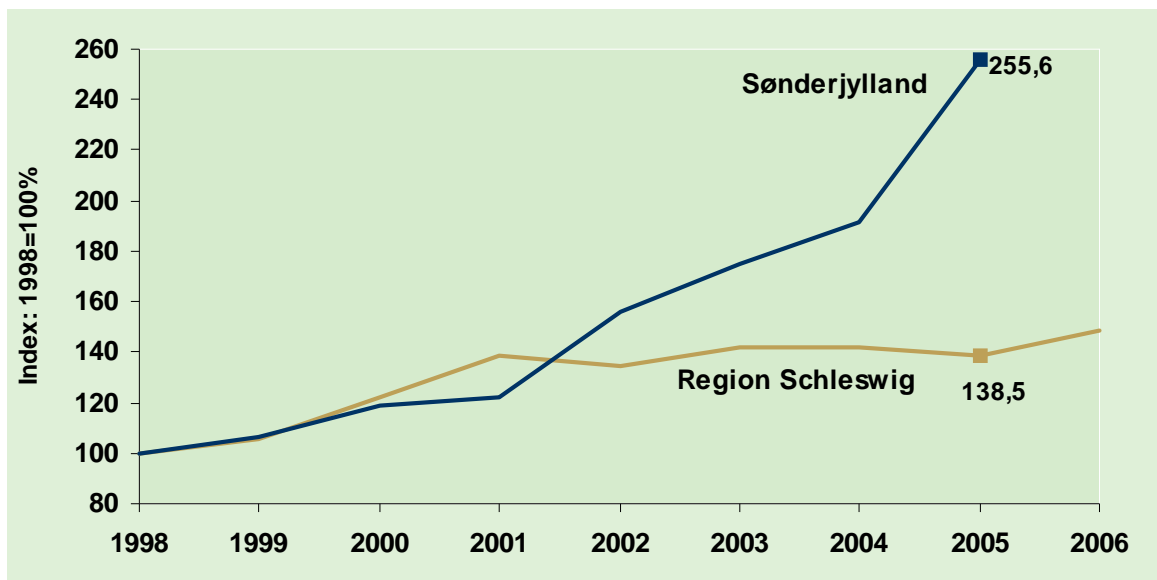
Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der Grenzpendlerströme in die engere Grenzregion Sønderjylland/Schleswig um die vorhandenen Niveauunterschiede bereinigt. Daraus geht hervor, dass der größte Teil des Anstiegs der Zahl der Einpendler nach Schleswig sich bis 2001 vollzogen hat und die Zahl danach über einige Jahre nahezu stagnierte. Erst von 2005 auf 2006 ist wieder ein leichter Zuwachs

⁵ In die folgende Strukturanalyse werden Vollzeit- wie Teilzeitbeschäftigte (jedoch nicht geringfügig Beschäftigte) gleichermaßen eingehen.

⁶ Danmarks Statistik Register wird jedes Jahr zum 1. November bilanziert. Dadurch liegen den Daten unterschiedliche Stichtage zugrunde, da die Angaben aus der deutschen Beschäftigungsstatistik jährlich zum 30. Juni erhoben werden.

erkennbar. Demgegenüber zeigt sich ein fast konträres Bild bei der Entwicklung der Pendelmobilität aus Deutschland nach Sønderjylland. Sie blieb bis 2001 sogar leicht hinter der Entwicklung der Einpendler in die deutschen Räume zurück. Erst seitdem ist jährlich ein deutliches Wachstum der Pendlerzahlen zu erkennen, das insbesondere am rechten Rand noch einmal stark anzog.

Abbildung 3: Entwicklung der Grenzpendler nach Sønderjylland und in die Region Schleswig 1998-2006



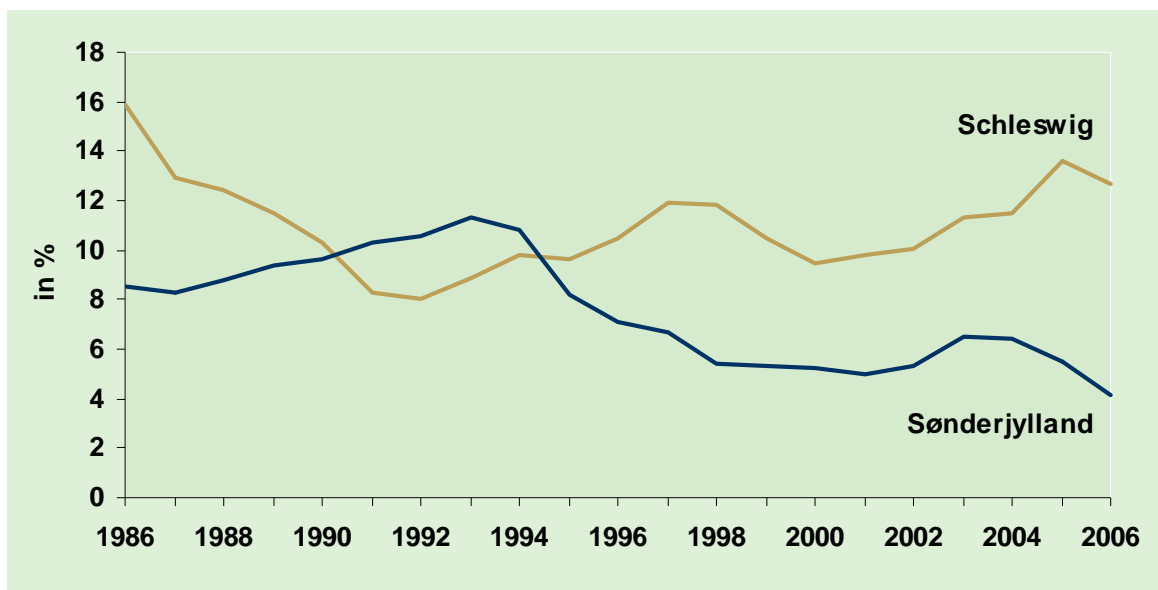
Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Als Motiv für den allgemeinen Anstieg des Pendelns über die dänisch-deutsche Grenze und den erheblichen Anstieg der Pendlerzahlen von Deutschland nach Sønderjylland im Besonderen können verschiedene Faktoren genannt werden. So können Differenzen im Arbeitslosigkeits- und Lohnniveau als Anreiz wirken, die eigenen Erwerbsperspektiven auf dem benachbarten regionalen Arbeitsmarkt zu verbessern. Differenzen der Lebenshaltungskosten und das Niveau von Abgaben und Steuern können ebenso als Push- bzw. Pullfaktoren wirken wie persönliche Faktoren. Letztlich betreffen einige institutionelle Rahmenbedingungen explizit die Gruppe der Grenzpendler (z. B. Problematik der Doppelbesteuerung, Anerkennung sozialversicherungsrechtlicher Ansprüche), so dass entsprechende Reformen die Attraktivität des Grenzpendelns unmittelbar beeinflussen können. Einige der genannten Faktoren sollen im Folgenden kurz diskutiert werden.

In Abbildung 4 sind zunächst die Arbeitslosenquoten in Sønderjylland und Schleswig für die letzten 20 Jahre einander gegenübergestellt. Obgleich die Daten aufgrund verschiedener Erhebungsmethoden nicht unmittelbar zu vergleichen sind, lassen sich aus der jeweiligen Entwicklung und den zumeist deutlichen Niveauunterschieden erhebliche Differenzen zwischen den beiden benachbarten Arbeitsmärkten erkennen. Zwischen 1986 und etwa 1998 ist tendenziell eine gegenläufige Entwicklung der jeweiligen Arbeitslosenquoten zu erkennen: Geht die Arbeitslosenquote in Sønderjylland zurück, dann steigt sie in der Region Schleswig und umgekehrt (vgl. für eine längerfristige Analyse dieses Phänomens auch Schmidt 2006, 8 f. und Herrmann/Schack 2004, 30ff.). Zwischen Mitte der 1990er Jahre

und 1998 entwickelten sich die Quoten sehr deutlich auseinander, der süddänische Arbeitsmarkt erholte sich zusehends, während sich die Situation auf dem norddeutschen Arbeitsmarkt anhaltend verschärfte. Seit 1998 weist die Entwicklung der Arbeitslosenquoten in beiden Regionen dann einen ähnlichen Verlauf auf, wobei das Niveau der Arbeitslosigkeit in der Region Schleswig deutlich über dem in Sønderjylland liegt. Der von der gleichgerichteten Entwicklung abweichende deutliche Anstieg der Arbeitslosenquote in der Region Schleswig im Jahr 2005 dürfte im Wesentlichen auf die Arbeitsmarktreformen in Deutschland zurückzuführen sein (so genannter Umstellungseffekt, vgl. Bundesagentur für Arbeit 2006, 63 ff.).

Abbildung 4: Arbeitslosenquoten Sønderjylland und Schleswig 1986-2006



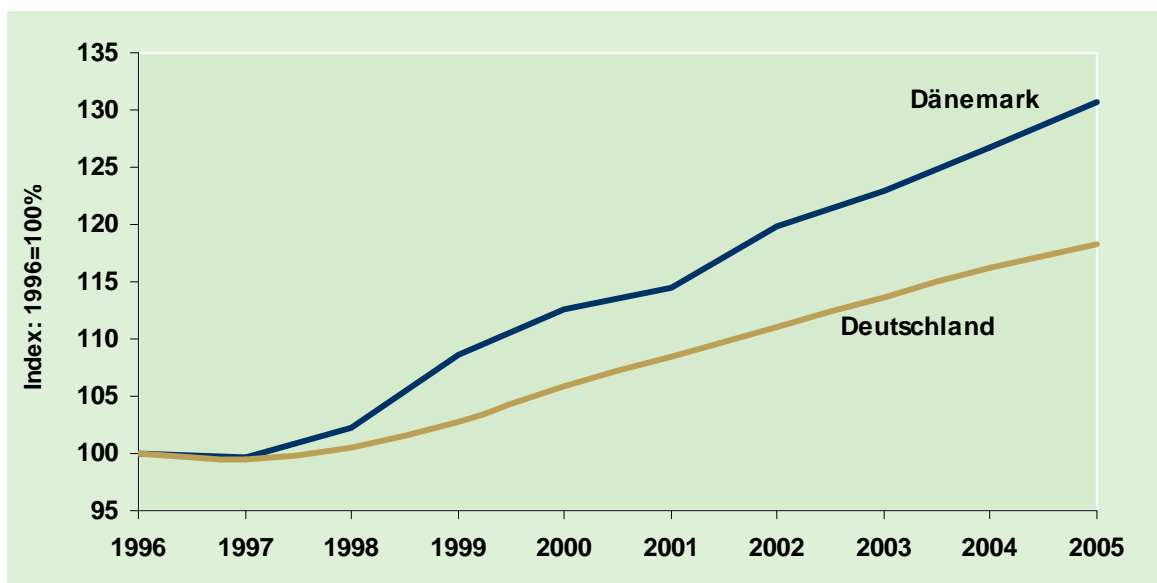
Quelle: Ab Datenpunkt 1998 Danmark Statistik und Arbeitslosenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, 1986 – 1997 basierend auf Herrmann/Schack (2004, 28); die Autoren bedanken sich für die freundliche Bereitstellung der Daten.

Angesichts der stetig zurückgehenden Arbeitslosenzahlen in Süddänemark und einer inzwischen zwar verbesserten, gleichwohl angespannten Arbeitsmarktlage in Norddeutschland ist der dänische Arbeitsmarkt für deutsche Arbeitskräfte in den letzten Jahren immer attraktiver geworden. Gerade Erwerbspersonen aus grenznahen Gemeinden stoßen jenseits der Grenze auf eine große Nachfrage nach Fachkräften, die durch tägliche oder wöchentliche Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort noch relativ leicht zu erschließen ist – während in vergleichbarer Entfernung diesseits der Grenze in den strukturschwachen und dünn besiedelten Kreisen Schleswig-Holsteins sehr viel schwerer ein entsprechender Arbeitsplatz zu finden ist. Gerade die seit dem Jahr 2001 zu beobachtende kräftige Zunahme der Pendlerzahlen aus Deutschland nach Sønderjylland spiegelt die sich in dieser Zeit weiter verschärfende Krise auf dem norddeutschen Arbeitsmarkt wider. Auch die Befunde früherer Untersuchungen entsprechen den aus den Disparitäten am Arbeitsmarkt abzuleitenden Erwartungen. So ermittelten Hansen/Nahrstedt (2000, 78), dass die Zahl der Pendler aus Süddänemark nach Deutschland bis in die Mitte der 1990er Jahre über der Zahl der Pendler aus Deutschland nach Süddänemark lag. Die Relation kehrte sich erst um, als sich die beiden Arbeitsmärkte nachhaltig auseinander entwickelten.

Die Disparitäten im Niveau der Arbeitslosigkeit sind freilich nicht allein ausschlaggebend für die Dynamik im Pendleraufkommen. So dürfte auch das höhere zu erzielende Bruttoeinkommen in Dänemark viele Erwerbspersonen aus der relativ strukturschwachen norddeutschen Arbeitsmarktregion nach Dänemark locken. Im Jahr 2005 lag der durchschnittliche Bruttojahresverdienst in der Industrie und im Dienstleistungssektor in Dänemark mit rund 47.500 Euro um ca. 14 % über dem deutschen Durchschnitt. Aus Abbildung 5 geht zudem hervor, dass die Bruttoeinkommen in Dänemark in den vergangenen Jahren wesentlich deutlicher gestiegen sind als jene in Deutschland. So betrug die Differenz im Jahre 1996 lediglich gut 3 %, seitdem sind die Bruttojahreseinkommen in Dänemark um nahezu 31 % gestiegen, die in Deutschland dagegen um lediglich gut 18 %.

Bei einem Vergleich der Bruttoverdienste beider Länder ist zu berücksichtigen, dass die Belastungen durch Steuern und Abgaben in Dänemark ebenfalls deutlich über jenen in Deutschland liegen. So fiel die (um Steuern und Abgaben auf Transfers bereinigte) Abgabenquote in Dänemark im Jahr 2003 mit gut 40 % um fast 8 Prozentpunkte höher aus als die deutsche (Grötzing 2007, 34ff.). Gleichwohl sind die Einkommen in Dänemark auch unter Berücksichtigung höherer Abzüge als Faktor zu identifizieren, der den dänischen Arbeitsmarkt in den vergangenen Jahren für deutsche Arbeitnehmer zunehmend attraktiver hat werden lassen.

Abbildung 5: Entwicklung der durchschnittlichen Bruttojahresverdienste in der Industrie und im Dienstleistungssektor in Dänemark und Deutschland, 1996-2005⁷



Quelle: Eurostat, eigene Berechnungen.

Neben Bedingungen am Arbeitsmarkt kann auch die Situation am Immobilienmarkt einen Anreiz darstellen, zum Grenzpendler zu werden. So weisen Hansen/Nahrstedt (2000, 71 f.) darauf hin, dass die geringere Besiedlungsdichte in Süddänemark zur Folge habe, dass die Grundstücks- und Immobilienpreise auf der dänischen Seite der Grenze aufgrund des größeren Angebots unter jenen in der deut-

⁷ Vollzeitbeschäftigte insgesamt, Unternehmen mit mindestens 10 Arbeitnehmern.

schen Grenzregion lägen. Daraus folgern sie, dass ein großer Teil der dänisch-deutschen Grenzpendler nicht pendelten, weil sie sich, in Dänemark lebend, einen Arbeitsplatz jenseits der Grenze gesucht hätten, sondern weil sie ihren Wohnort über die Landesgrenze verlegt hätten und jetzt zum alten Arbeitsplatz in Deutschland pendelten. Neben dem Wohnungsmarkt können auch Faktoren, die im persönlichen Bereich liegen, bewirken, dass der Wohnort unter Beibehaltung des alten Arbeitsplatzes über die Grenze hinweg verlegt wird. Gerade angesichts der historisch bedingten engen Verbindungen zwischen Nord- und Südschleswig ist es denkbar, dass diesem Motiv des Grenzpendelns in der betrachteten Region eine besondere Rolle zukommt. Auch Herrmann/Schack (2004, 28) schätzen, dass etwa 50 % der Grenzpendler aufgrund von Unterschieden in den Wohnungsmarktbedingungen oder aus familiären Gründen pendeln. Gleichwohl deuten einige Befunde der in den folgenden Abschnitten präsentierten Strukturanalyse darauf hin, dass die Bedeutung der Arbeitsmarktintegration als Motiv für das Grenzpendeln in den letzten Jahren gewachsen ist.

Schließlich dürfte auch eine Veränderung der institutionellen Rahmenbedingungen auf verschiedenen Ebenen dazu geführt haben, dass das grenzüberschreitende Pendeln für die Bewohner der Grenzregion zunehmend attraktiver geworden ist. Hintergrund der Erleichterung der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität sind nicht zuletzt Interessen beiderseits der Grenze, die Integration des gemeinsamen Arbeitsmarkt- und Wirtschaftsraums weiter voranzutreiben. Nachfolgend sollen beispielhaft einige der Aktivitäten zur Förderung der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität skizziert werden.

Die politische Zusammenarbeit in der deutsch-dänischen Grenzregion wurde im Jahr 1997 durch die Errichtung der "Region Sønderjylland-Schleswig" durch die Gebietskörperschaften beiderseits der Grenze institutionalisiert. Die Organisation setzt sich aus Vertretern der grenznahen Kommunen beiderseits der Grenze zusammen und wird entsprechend finanziert. In Padborg unterhält die Region Sønderjylland-Schleswig ein Regionkontor zur Koordination der Zusammenarbeit. Aus dem Zusammenschluss ist in den letzten Jahren unter anderem eine gemeinsame Wirtschaftsentwicklungsstrategie hervorgegangen (Schack/Schmidt 2005). Langfristiges Ziel des Zusammenschlusses ist es u. a., die Entwicklung der Region auch in einem europäischen Zusammenhang zu stärken und ein tragfähiges grenzüberschreitendes Netzwerk aus Kommunalpolitikern und Verwaltungsmitarbeitern zu etablieren. Im Jahr 2004 wurde das 'Infocenter Grenze' als Teil des Regionkontors eröffnet. Hierbei handelt es sich um eine Beratungsstelle, in der (potenzielle) Grenzpendler insbesondere steuer- und sozialrechtliche Beratung erhalten.

Das im Jahr 2001 ins Leben gerufene Projekt GRAMARK (Grenzüberschreitender Arbeitsmarkt) förderte die grenzüberschreitende Arbeitskräftevermittlung, indem es Arbeitssuchende in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit, der dänischen Arbeitsvermittlung und anderen relevanten Partnern bei der Besetzung freier Arbeitsstellen unterstützte. GRAMARK wurde durch den Unternehmensverband Unterelbe-Westküste ins Leben gerufen, der die Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein mit der Durchführung beauftragte. Finanziell unterstützt wurde das Projekt, das zum 31.12.2007 auslief, durch die schleswig-holsteinische Landesregierung. EURES, das europäische Netzwerk zur beruflichen Mobilität, ist vor Ort weiter in der grenzüberschreitenden Arbeitskräftevermittlung aktiv. Dieses Netzwerk stellt ein zentrales strategisches Instrument zur grenzüberschreitenden Vermittlung von Arbeitskräften in der EU dar.

Der hohe Stellenwert, der dem Grenzpendeln im Kontext der Wirtschafts- und Strukturentwicklung in der Region eingeräumt wird, spiegelt sich auch in einer Arbeitsgruppe, die von Ministerpräsident And-

reas Fogh Rasmussen und Alt-Bundeskanzler Gerhard Schröder anlässlich des 50. Jahrestages des Bonn-Kopenhagener-Abkommen eingesetzt wurde, um Ansätze zur Förderung der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität zu entwickeln. In ihrem Abschlussbericht empfiehlt die Arbeitsgruppe die Entwicklung innovativer Konzepte zur Erhöhung der Mobilität in der Grenzregion, um angesichts der EU-Erweiterung und der Globalisierung im Allgemeinen im überregionalen und internationalen Wettbewerb bestehen zu können (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2006/Beskæftigelsesministeriet 2006). Politische Entscheidungsträger beiderseits der Grenze nahmen den Bericht zum Anlass, konkrete Verbesserungen der Situation der Grenzpendler einzuleiten. So wurde beispielsweise für Bezieher der dänischen Vorruhestandleistung (efterløn), die in Deutschland wohnen, der Krankenversicherungsstatus verbessert. Auch im steuerlichen Bereich wurden durch das dänische Parlament konkrete Verbesserungen bei der Abzugsfähigkeit und dem Steuerfreibetrag beschlossen. Gleichzeitig konnten die Behörden beider Länder Zweifelsfälle bei der Steuerpflicht verschiedener Ruhegehälter klären. Schließlich hat der Bericht auch die deutsch-dänische Kooperation von Behörden vorangebracht, hierunter die Zusammenarbeit der Finanzämter in Tondern, Flensburg und Leck sowie eine Reihe bilateraler Initiativen im Bereich der Ausbildung (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2007).

In den folgenden Abschnitten werden die beiden Grenzpendlergruppen sowie die ausgeübten Tätigkeiten einer Strukturanalyse unterzogen. Durch die Betrachtung des Zeitraums 1998 bis 2005 ist es auch möglich, etwaige im Zeitverlauf aufgetretene Strukturveränderungen zu identifizieren.

4 Gruppenstruktur der Grenzpendler

In den folgenden Strukturanalysen wird – im Gegensatz zum Abschnitt 3 – ausschließlich die Definition der Grenzpendler zugrunde gelegt, welche die drei in Abschnitt 2 erläuterten Bedingungen hinsichtlich Einkommen, Staatsbürgerschaft und Standort des Arbeitsplatzes erfüllt.⁸

Tabelle 2: Grenzpendler nach Geschlecht, 1998-2005

Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt
Deutschland nach Sønderjylland			
1998	618	395	1.013
1999	672	407	1.079
2000	706	494	1.200
2001	658	578	1.236
2002	866	711	1.577
2003	974	801	1.775
2004	1.076	864	1.940
2005	1.548	1.041	2.589
Dänemark nach Schleswig			
1998	244	143	387
1999	255	155	410
2000	276	196	472
2001	297	240	537
2002	289	233	522
2003	310	238	548
2004	312	237	549
2005	312	224	536

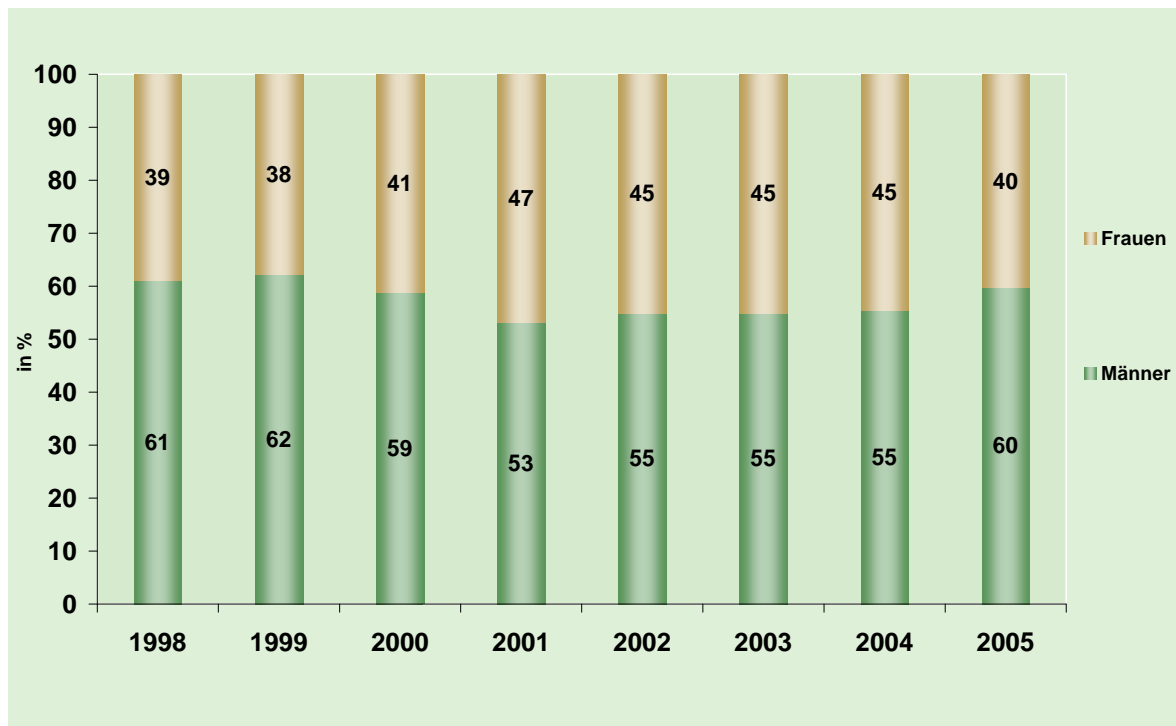
Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Alter und Geschlecht sind die ersten Merkmale, die im Zusammenhang mit der Struktur des Grenzpendelns betrachtet werden sollten. Das Geschlecht ist in diesem Kontext von Bedeutung, weil Männer und Frauen in verschiedenen Ländern oft unterschiedliche Erwerbsquoten haben und von Interesse ist, ob sich dies auch in der Geschlechterstruktur der Grenzpendler niederschlägt. Das Alter ist ebenfalls von erheblicher Relevanz, da die Regionen nördlich und südlich der Grenze mit einer alternden Erwerbsbevölkerung konfrontiert sind. Alternde Grenzpendler, die sich dem Rückzug aus dem Erwerbsleben nähern, können auf zukünftige Probleme der Arbeitsmärkte entlang der deutsch-dänischen Grenze hinweisen. Damit gewinnen die Bemühungen, die Arbeitsmärkte nördlich und südlich der Grenze enger zu verknüpfen, noch an Bedeutung.

⁸ Bei den Daten aus der Beschäftigungsstatistik wird auf die Anwendung des Staatsbürgerschaftskriteriums verzichtet, weil die Grenzpendler eindeutig identifiziert sind, und die anderen Nationalitäten praktisch keine Rolle spielen.

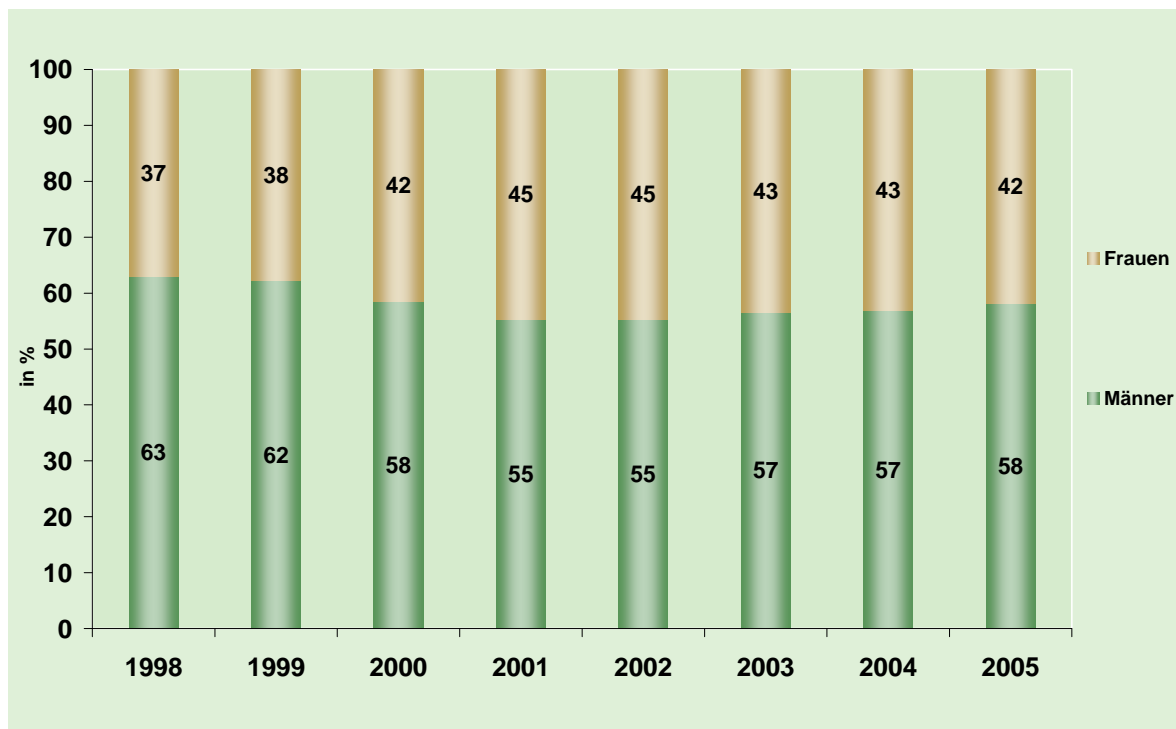
Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der geschlechtsspezifischen Verteilung von Grenzpendlern aus Deutschland nach Sønderjylland von 1998 bis 2005. Das Grenzpendeln nach Sønderjylland wird traditionell in starkem Maße von Männern geprägt. Auch 2005 ist weiterhin eine Dominanz der Männer zu erkennen. Während in den Jahren 2001-2004 eine gewisse Angleichung der Geschlechterstruktur festzustellen war, hat sich dieser Trend seit 2004 wieder umgekehrt und der Anteil der Männer an den Grenzpendlern nach Sønderjylland liegt beinahe wieder auf dem maximalen Niveau von 1999.

Abbildung 6: Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Geschlecht 1998-2005



Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen.

Die geschlechtsspezifische Zusammensetzung des Pendelns von Dänemark nach Schleswig ist in Abbildung 7 illustriert, auch hier dominieren die Männer deutlich. Die Geschlechtsstruktur ist in beide Richtungen sehr ähnlich. Im Zeitraum 2000 bis 2002 ist zudem für beide Pendlerströme eine gewisse Angleichung der Anteile, d. h. ein Rückgang der Dominanz der Männer festzustellen. Die im Jahr 2005 zu beobachtende Steigerung des Anteils der Männer am Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland zeigt sich jedoch nicht für das Grenzpendeln von Dänemark nach Schleswig. Hier hat sich der erneut steigende Anteil der Männer am Pendleraufkommen über die letzten Jahre nur langsam entwickelt.

Abbildung 7: Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Geschlecht 1998-2005

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Es ist bemerkenswert, dass keine deutlicheren Unterschiede in der Geschlechterstruktur der beiden Pendlerströme zu beobachten sind. So wäre zu erwarten gewesen, dass die verglichen mit Dänemark niedrige Erwerbsquote der Frauen in Deutschland zu einem relativ geringen Frauenanteil an den Grenzpendlern von Deutschland nach Sønderjylland führte und der Frauenanteil unter den Pendlern von Dänemark nach Schleswig umgekehrt wesentlich höher ausfallen würde. Für die ähnlichen Frauenanteile sind zwei Erklärungen denkbar. Auf der einen Seite kann die Rekrutierung von Arbeitskräften auf deutscher Seite generell einem Geschlechtsmuster folgen, welches eine relativ niedrige Erwerbsquote der Frauen nach sich zieht, so dass es auch weibliche Grenzpendler aus Dänemark entsprechend schwerer haben, einen Arbeitsplatz in Schleswig zu finden. Die zweite Ursache kann darin liegen, dass das Grenzpendeln nach Sønderjylland auf Branchen konzentriert ist, die in höherem Maße Frauen beschäftigen. Dies würde die ausgeprägte Symmetrie im Anteil der Frauen in beide Richtungen erklären.

In einem nächsten Untersuchungsschritt soll die Altersstruktur der Grenzpendler analysiert werden. Trägt das Grenzpendeln zur Verjüngung des Erwerbspersonenpotenzials in Teilen der Grenzregion bei? Kann durch die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen eine Marginalisierung älterer Arbeitskräfte auf den regionalen Arbeitsmärkten verhindert werden, oder folgt das Grenzpendeln der allgemeinen Alterung der Erwerbsbevölkerung in den Regionen nördlich und südlich der Grenze? Angesichts der Alterung der Bevölkerung könnte man erwarten, dass auch das Grenzpendeln einer entsprechenden Veränderung der Altersstruktur unterworfen ist und der Anteil der Älteren unter den Pendlern steigt. Dies ist jedoch eine rein statistische Betrachtungsweise, die nicht berücksichtigt, dass

die Gruppe der Grenzpendler sich vermutlich laufend den sich verändernden Arbeitsmarktbedingungen in der Grenzregion anpasst. Tabelle 3 zeigt die Verteilung der Grenzpendler auf fünf Altersgruppen, eingeteilt in 10-Jahres-Intervalle.

Tabelle 3: Grenzpendler nach Alter, 1998-2005

Jahr	16-26 Jahre	27-36 Jahre	37-46 Jahre	47-56 Jahre	57-66 Jahre	Insgesamt
Deutschland nach Sønderjylland						
1998	131	414	257	162	49	1.013
1999	141	376	332	182	48	1.079
2000	182	414	362	192	50	1.200
2001	225	424	344	196	47	1.236
2002	275	519	465	243	75	1.577
2003	329	580	530	281	55	1.775
2004	345	569	593	329	104	1.940
2005	457	776	819	446	91	2.589
Dänemark nach Schleswig						
1998	54	121	86	95	31	387
1999	44	118	102	105	41	410
2000	72	127	115	108	50	472
2001	94	135	131	127	49	537
2002	99	118	143	115	47	522
2003	96	117	162	119	53	548
2004	94	119	147	126	61	549
2005	82	103	169	117	63	536

Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

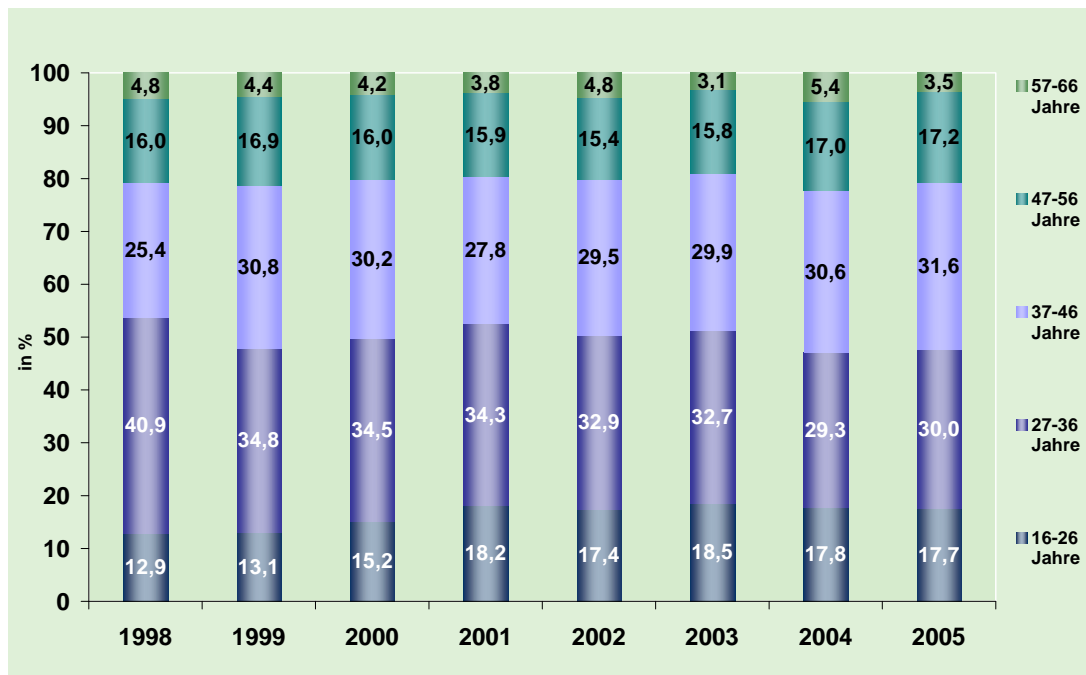
Das Grenzpendeln kann dazu beitragen, dass Ältere, die es auf der einen Seite der Grenze schwer haben, die Anbindung an den Arbeitsmarkt aufrecht zu erhalten, eine dauerhafte Integration in den ersten Arbeitsmarkt auf der anderen Seite der Grenze erreichen. Damit würde eine Marginalisierung älterer Erwerbspersonen in einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt verhindert. Gleichzeitig kann für den älteren Teil der Bevölkerung erwartet werden, dass diese Arbeitnehmer wegen des relativ zeitnahen Eintritts in das Rentenalter eher bereit sein werden, auch über längere Strecken zu pendeln, als ihren Wohnort in das Nachbarland zu verlagern. Der Anteil Älterer am Pendelaufkommen wäre diesen Annahmen zufolge relativ hoch. In Bezug auf die jüngeren Arbeitskräfte bietet das Grenzpendeln den Unternehmen der Region die Möglichkeit, junge Erwerbspersonen aus einem größeren Einzugsbereich als dem rein national definierten Arbeitsmarkt zu rekrutieren. In einem hoch integrierten, grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt können bei einer hohen Neigung zum Grenzpendeln unter den Jüngeren Engpässe beim Fachkräftebedarf leichter verhindert werden als in zwei isolierten regionalen Arbeitsmärkten. Diese unterschiedlichen Aspekte zeigen, dass eine Analyse der Altersstruktur der Grenzpendler wichtige Hinweise auf die Arbeitsmarkteffekte der grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität liefert.

Die Steigerung des Grenzpendlervolumens von Deutschland nach Sønderjylland im Untersuchungszeitraum verteilt sich nicht gleichmäßig auf die fünf Altersgruppen. Die 16- bis 26-Jährigen und die 37- bis 46-Jährigen realisieren die größten Zuwächse von 248 % bzw. 218 %. Für die Altersgruppe 47 bis 56 Jahre ist mit 175 % die drittgrößte Zunahme über den entsprechenden Zeitraum zu beobachten. Vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen den Altersgruppen zeigen sich jedoch für die jüngste Entwicklung zwischen 2004 und 2005, in der das Wachstum zwischen 32 % für die Altersgruppe 16- bis 26 Jahre und 38 % für die Altersgruppe 37-46 Jahre variiert. Insofern verteilt sich die jüngste markante Zunahme der Grenzpendlerzahl von Deutschland nach Sønderjylland recht gleichmäßig über alle Altersgruppen.

Das Grenzpendeln in die entgegengesetzte Richtung von Dänemark nach Schleswig zeigt eine etwas andere Entwicklungstendenz. Hier kann man feststellen, dass sich über den ganzen Zeitraum der stärkste Anstieg mit 103 % für die Altersgruppe 57 bis 66 Jahre ergibt. Die älteste Gruppe zeigt somit über den ganzen Zeitraum ein relativ hohes Wachstum – im Unterschied zu den entsprechenden Grenzpendlern in die entgegengesetzte Richtung von Deutschland nach Sønderjylland. Ein ausgeprägtes Wachstum von 96 % ist auch für die Altersgruppe 37- bis 46 Jahre zu beobachten, während die Altersgruppe 16 bis 26 Jahre mit 52 % die drittgrößte Steigerung erfuhr. Im Gegensatz zu den Pendlerströmen von Deutschland nach Sønderjylland gibt es somit für die Nord-Süd-Richtung eine Tendenz, dass sich die höchsten Zuwachsraten des Grenzpendelns eher bei den älteren Arbeitskräften zeigen. Zusammenfassend lässt sich damit feststellen, dass eine gewisse Alterung der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig zu erkennen ist, die sich nicht in gleichem Umfang für das Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland abzeichnet.

Abbildung 8 zeigt die prozentuale Zusammensetzung der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Altersgruppen für die einzelnen Jahre des Untersuchungszeitraums. Die Altersstruktur hat insbesondere bei der Gruppe der 27- bis 36-Jährigen eine erhebliche Veränderung erfahren. Ihr Anteil sinkt von über 40 % der Grenzpendler im Jahr 1998 auf weniger als 30 % in 2005. Die damit verbundenen Anteilsgewinne der übrigen Altersgruppen verteilen sich primär auf die 16- bis 26-Jährigen mit einer Steigerung von knapp 13 % in 1998 auf über 17 % in 2005 sowie die 37- bis 46-Jährigen mit einer Zunahme um rund 16 Prozentpunkte auf 31 % im Jahr 2005. Für die beiden ältesten Altersgruppen sind dagegen nur moderate Anteilsveränderungen zwischen 1998 und 2005 zu beobachten. Die Befunde in Abbildung 8 bestätigen daher die bereits angesprochene, eher ausgeglichene Altersstruktur des Grenzpendelns von Deutschland nach Sønderjylland und den Beitrag zur Stabilisierung der Altersstruktur der Beschäftigten in Süddänemark.

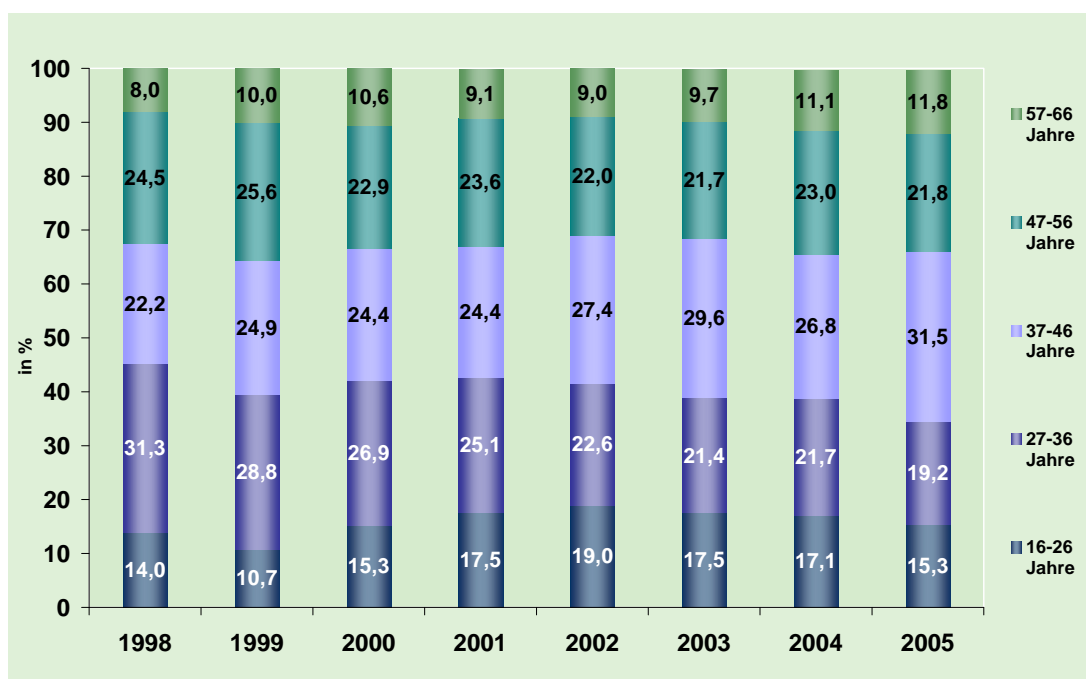
Abbildung 8: Altersstruktur der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland 1998-2005



Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen

Die Altersstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig ist in Abbildung 9 dargestellt, die direkt mit Abbildung 8 verglichen werden kann und damit eine Gegenüberstellung der Zusammensetzung des Grenzpendelns nach Altersgruppen in beide Richtungen ermöglicht.

Abbildung 9: Altersstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig 1998-2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Die Verschiebungen in der Altersstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig unterscheiden sich grundsätzlich von den entsprechenden Veränderungen, die für die entgegengesetzte Richtung zu erkennen sind. Eine Gemeinsamkeit gibt es allein beim Rückgang des Anteils der 27- bis 36-Jährigen unter den Grenzpendlern. Genau wie beim Grenzpendeln von Deutschland nach Dänemark sinkt der Anteil dieser Altersgruppe unter den Grenzpendlern von Dänemark nach Schleswig um etwa 10 Prozentpunkte von über 30 % im Jahr 1998 auf knapp über 19 % im Jahr 2005. Diese Anteilsreduzierung bei den 27- bis 36-Jährigen geht einher mit einer nahezu identischen Anteilssteigerung bei den 37- bis 46-Jährigen. Dies könnte darauf hindeuten, dass die altersmäßige Verschiebung lediglich widerspiegelt, dass diejenigen Personen, die bereits 1998 im Alter von 27-36 Jahren Grenzpendler waren, im Zeitraum von 1998 bis 2005 um 7 Jahre gealtert sind. Die Verschiebung kann deshalb im Sinne einer ausgeprägten Stabilität dieser Personengruppe interpretiert werden, die offenbar über den ganzen Zeitraum seit Ende der 1990er Jahre Grenzpendler blieben. Während die grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität von Deutschland nach Sønderjylland also zu einer Stabilisierung der Altersstruktur der Erwerbspersonen in Sønderjylland beiträgt, lässt sich dies nicht im selben Maße für das Grenzpendeln in Nord-Süd-Richtung und die Altersstruktur in Schleswig feststellen. Es gibt Anzeichen dafür, dass ein großer Anteil der in Schleswig arbeitenden Grenzpendler Personen sind, die seit langem über die Grenze pendeln und im Zeitraum von 1998 bis 2005 entsprechend gealtert sind.⁹

Ein letztes wichtiges Merkmal der Grenzpendler ist ihre Staatsbürgerschaft. Grenzpendeln kann grundsätzlich auf vielen verschiedenen Motiven beruhen. Eine Analyse der Staatsbürgerschaft der Grenzpendler kann Informationen über die Motive des Grenzpendelns liefern. Aus einer dänisch-deutschen Perspektive scheinen zwei Aspekte aktuell relevant zu sein. Eine Person kann aufgrund von Arbeitslosigkeit eine Stelle im Nachbarland suchen oder aufgrund besserer Arbeitsplatzbedingungen, die sich durch das Grenzpendeln realisieren lassen. In diesen Fällen liegt tatsächlich eine arbeitsmarktbezogene funktionale Verbindung vor, die sich im Grenzpendeln widerspiegelt. Ein anderes Motiv besteht, wenn eine Person einen Job auf der einen Seite der Grenze hat, aber sich dafür entscheidet, auf der anderen Seite der Grenze zu wohnen, z. B. weil sich die Preise für Konsumgüter oder Immobilien beiderseits der Grenze unterscheiden oder aufgrund anderer persönlicher Motive. Grenzpendeln infolge dieser Motive spiegelt in geringerem Maße ein direktes Zusammenwachsen der Arbeitsmärkte auf beiden Seiten der Grenze wider. Diese Form des Grenzpendelns kann jedoch mit dazu beitragen, die beiden Arbeitsmärkte enger miteinander zu verflechten, weil Grenzpendler eine Art Botschafterstatus übernehmen können hinsichtlich der Informationsvermittlung über die Möglichkeiten des Grenzpendelns.

Die oben skizzierten Typen der Grenzpendler können näherungsweise nach ihrer Staatsbürgerschaft identifiziert werden. Eine Person, die aus dem erstgenannten Arbeitsmarktmotiv heraus Grenzpendler ist, dürfte zumeist die Staatsbürgerschaft ihres Wohnlandes besitzen. Bei anderen Motiven wird der Grenzpendler häufiger die Staatsbürgerschaft des Landes haben, in dem er arbeitet. In Tabelle 4 sind die Grenzpendler aufgeteilt nach den zwei Staatsbürgerschaften dargestellt.

⁹ Auf der Grundlage von Individualdaten wird es künftig möglich sein, noch genauer zu untersuchen, wie lange eine Person Grenzpendler ist, so dass sich noch detailliertere Aussagen zur Altersstruktur und ihrer Veränderung machen lassen.

Tabelle 4: Grenzpendler nach Staatsbürgerschaft, 1998-2005

Jahr	Dänisch	Deutsch	Insgesamt
Deutschland nach Sønderjylland			
1998	447	566	1.013
1999	471	608	1.079
2000	474	726	1.200
2001	515	721	1.236
2002	572	1.005	1.577
2003	579	1.196	1.775
2004	825	1.115	1.940
2005	768	1.821	2.589
Dänemark nach Schleswig			
1998	156	229	385
1999	156	252	408
2000	193	275	468
2001	256	277	533
2002	280	236	516
2003	320	223	543
2004	334	207	541
2005	327	200	527

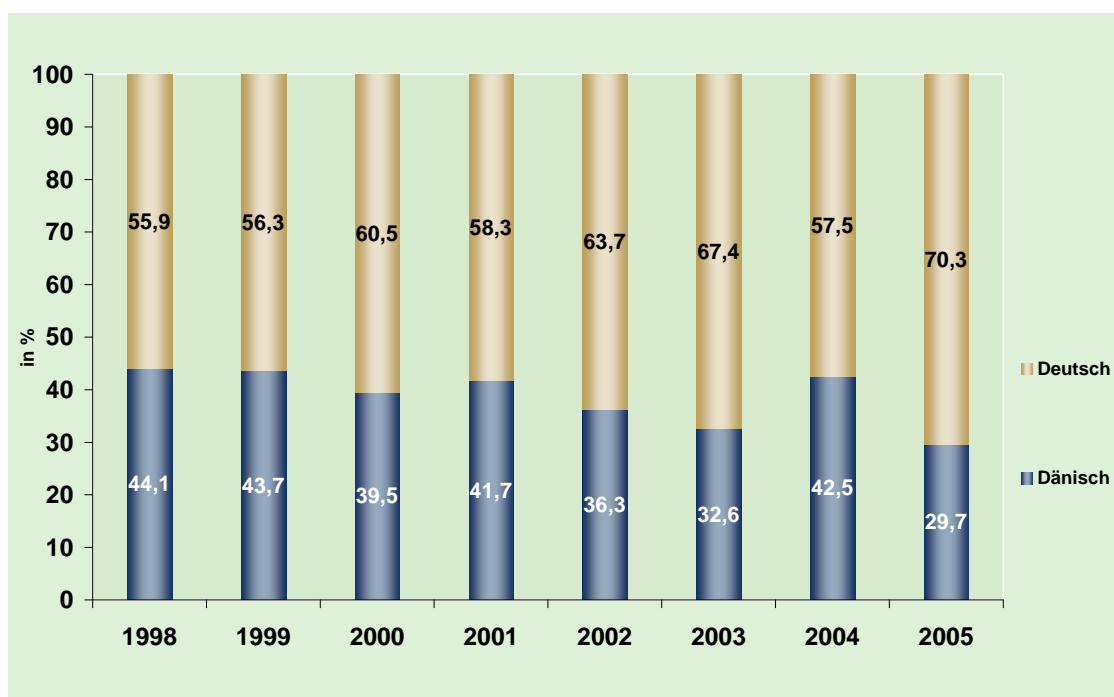
Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Das Grenzpendeln in beide Richtungen spiegelt zunehmend eine funktionale Integration der Arbeitsmärkte auf beiden Seiten der Grenze wider. Nicht nur der Umfang des Grenzpendelns ist angestiegen im Zeitraum von 1998 bis 2005, auch scheint die funktionale „Qualität“, d. h. der direkte Arbeitsmarktbezug der Pendlerverflechtungen gestiegen zu sein. Das Grenzpendeln ist somit nur zu einem eher geringen Teil darauf zurückzuführen, dass Menschen umziehen, um Vorteile durch die Ansiedlung im anderen Land zu realisieren, ohne dass sie gleichzeitig die Arbeitsstelle auf die andere Seite der Grenze verlagern. Hinter der Zunahme des Grenzpendelns von Deutschland nach Sønderjylland um 155 % steht vor allem eine Steigerung von 221 % unter Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft und lediglich eine Steigerung von 72 % unter Personen dänischer Nationalität. Dem entsprechen die Veränderungen des entgegengesetzten Pendlerstroms. Das Wachstum von 37 % in der Anzahl der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig begründet sich ausschließlich in einer Steigerung von 109 % unter Personen mit dänischer Staatsbürgerschaft, während die Zahl der Pendler mit deutschem Pass sogar um 13 % abnimmt.

Die Tendenz zu einer stärkeren funktionalen Bindung der Arbeitsmärkte nördlich und südlich der Grenze zeigt sich jüngst besonders stark für das Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland. Zwischen 2004 und 2005 ist die Zahl der Grenzpendler mit deutscher Staatsbürgerschaft noch einmal um 63 % gestiegen. Demgegenüber sank die Zahl der dänischen Grenzpendler um 7 %. In die gleiche Richtung weisen die Veränderungen der Pendlerströme von Dänemark nach Schleswig. Zwischen 2004 und 2005 sank zwar die Zahl der Grenzpendler mit dänischer Staatsbürgerschaft um 2 %, aber

die Anzahl der Grenzpendler deutscher Nationalität ist noch stärker um 3 % gefallen. Die aktuellen Entwicklungstendenzen zwischen 2004 und 2005 unterstützen daher die Schlussfolgerung, dass die funktionale Integration der Arbeitsmärkte nördlich und südlich der deutsch-dänischen Grenze zunimmt. In Abbildung 10 wird die prozentuale Zusammensetzung der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Staatsbürgerschaft für jedes Jahr im Zeitraum 1998 bis 2005 dargestellt. Ein immer höherer Anteil dieser Grenzpendler hat die deutsche Staatsbürgerschaft. Es gibt eine kleine Abweichung von diesem Trend im Jahr 2004, in dem der Anteil der Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft von über 67 % im Jahr 2003 auf weniger als 58 % im Jahr 2004 sinkt. Es sieht jedoch so aus, als sei dies nur eine vorübergehende Trendabweichung, da der Anteil der Personen deutscher Nationalität 2005 wieder stark auf über 70 % ansteigt.

Abbildung 10: Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Staatsbürgerschaft 1998-2005

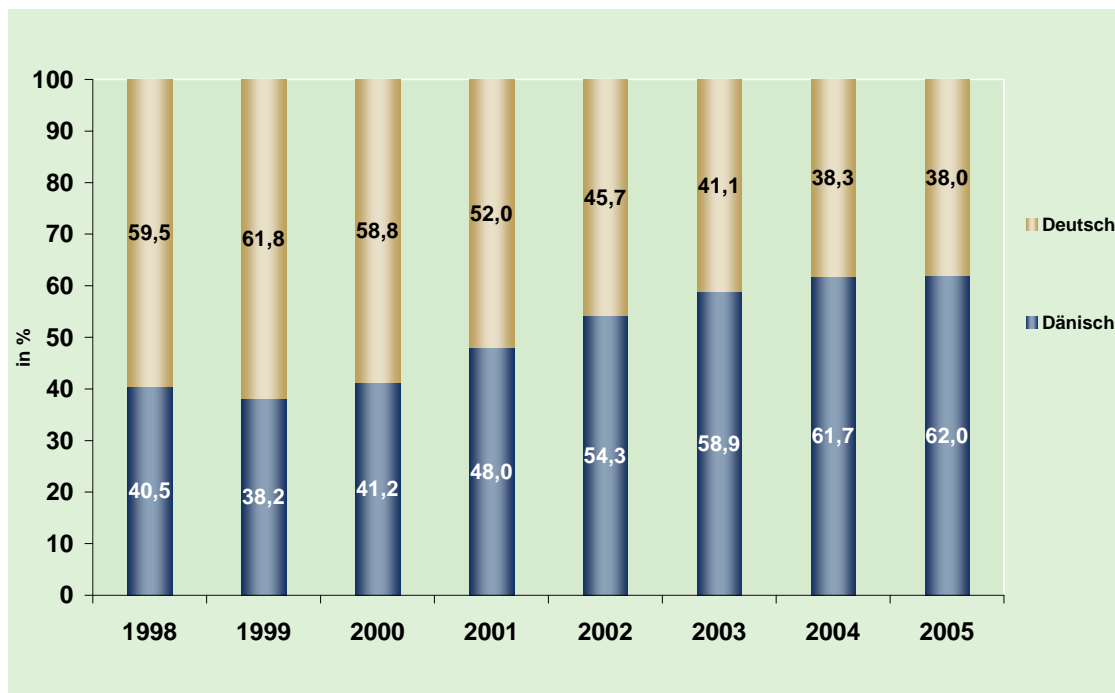


Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen

Dies verdeutlicht noch einmal, dass das Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland in immer höherem Maße eine echte funktionale Verknüpfung der Arbeitsmärkte nördlich und südlich der dänisch-deutschen Grenze widerspiegelt, wobei in diesem Fall Personen mit einer deutschen Ausbildung und einem deutschen Arbeitsmarkthintergrund in den süddänischen Arbeitsmarkt integriert werden. Wie in Kapitel 3 ausgeführt, haben frühere Studien gezeigt, dass der Immobilienmarkt in den 1990er Jahren wesentliche Impulse für das Grenzpendeln lieferte, da Deutsche die Erlaubnis erhielten, Immobilien in Dänemark zu kaufen. Bis zu 50 % des Grenzpendelvolumens konnten demnach mit der Wohnortwahl und anderen persönlichen Motiven begründet werden. Die nun vorliegenden Ergebnisse weisen dagegen darauf hin, dass gegenwärtig aufgrund der zunehmenden Arbeitsmarktintegration vermutlich nur noch 31 % des Grenzpendleraufkommens auf unterschiedliche Wohnungsmarktbedingungen oder familiäre Gründe zurückzuführen ist.

Während sich die zunehmende funktionale Verknüpfung der Arbeitsmärkte nördlich und südlich der deutsch-dänischen Grenze am Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland bereits deutlich erkennen lässt, ist der Trend noch wesentlich markanter für die Pendlerströme von Dänemark nach Schleswig. Dies geht klar aus der Abbildung 11 hervor, die die Zusammensetzung nach dänischer und deutscher Staatsbürgerschaft für die entsprechenden Grenzpendler zeigt. Ausgehend von einem Anteil von nur 40 % der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig mit dänischer Staatsbürgerschaft im Jahr 1998 steigt der Anteil kräftig auf über 60 % im Jahr 2005.

Abbildung 11: Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Staatsbürgerschaft 1998-2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

In den 1990er Jahren waren Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft vorherrschend unter Grenzpendlern von Dänemark nach Schleswig – vermutlich aufgrund vorteilhafter Wohnungsmarktbedingungen für Deutsche in Dänemark, d. h. relativ günstiger Immobilienpreise nördlich der deutsch-dänischen Grenze. Diese Konstellation hat sich im Zeitraum bis 2005 umgekehrt, mit einer Beschleunigung nach 2001. Die funktionale Arbeitsmarktintegration tritt nun auch stark in dieser Richtung der grenzüberschreitenden Verflechtung auf. In diesem Zusammenhang sollte jedoch berücksichtigt werden, dass hier eine graduelle Alterung der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig stattgefunden hat. Dieselben Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft können somit weiterhin nördlich der Grenze wohnen, während neue Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig vorwiegend eine dänische Staatsbürgerschaft besitzen. Die zunehmende funktionale Zusammenbindung der Arbeitsmärkte steht damit auch im Zusammenhang mit den neuen, zusätzlichen Grenzpendlern von Dänemark nach Schleswig.

5 Einkommensstruktur

Welche Erkenntnisse lassen sich aus einer Analyse der Einkommensstruktur der Grenzpendler gewinnen? Einerseits lässt sich anführen, dass mit dem Pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort zusätzliche monetäre und nichtmonetäre Kosten verbunden sind, die durch das erzielte Einkommen ausgeglichen werden müssten. Dies spricht prinzipiell dafür, dass unter den Pendlern recht viele Personen mit einem guten Einkommen zu finden sein sollten. Andererseits kann sich im Pendeln auch eine gewisse Notsituation ausdrücken, wenn z. B. der heimische Arbeitsmarkt im Allgemeinen oder für bestimmte Personengruppen wie Geringqualifizierte im Besonderen eher schlechte Chancen bietet. Dann ist es auch möglich, dass vermehrt Geringverdiener zu Pendlern werden. Eine Analyse der Einkommensstruktur bietet daher weitere Hinweise zur Motivation von Pendlern, auf einem überregionalen Arbeitsmarkt Beschäftigungsmöglichkeiten wahrzunehmen.

Die für die Analyse der Einkommensstruktur herangezogenen Daten stammen vom Statistikamt Dänemark und für die Teilregion Schleswig – abweichend von der Datengrundlage der anderen Abschnitte dieser Studie – aus der Beschäftigten-Historik des IAB. Da nicht jede Person ganzjährig pendelt und ununterbrochen beschäftigt ist, muss das Jahres-Bruttoeinkommen eines Grenzpendlers über verschiedene Schritte ermittelt werden. Zunächst gilt es, die Haupterwerbsquelle eines Grenzgängers zu identifizieren. Mittels der bisherigen Beschäftigungsdauer in dieser Anstellung kann das Tagesentgelt berechnet und auf ein volles Jahr hochgerechnet werden. Auf diese Weise erhält man das potenzielle Jahresentgelt eines Beschäftigten aus seiner Haupttätigkeit. Nur im Falle einer ganzjährigen ununterbrochenen Anstellung ist es mit dem tatsächlich erhaltenen Arbeitsentgelt identisch. Um eine gewisse Nähe der Grenzpendler zum Arbeitsmarkt der Zielregion sicherzustellen, wurden schließlich Beobachtungen mit Einkommen bis 6.000 Euro bzw. 45.000 DKK in der Analyse nicht berücksichtigt (vgl. hierzu die Ausführungen in Abschnitt 2).

Für die Daten aus der Beschäftigten-Historik ist anzumerken, dass dort alle Beschäftigten enthalten sind, die in dem betreffenden Jahr mindestens einmal als Grenzpendler registriert wurden, also ihren Wohnort in Dänemark hatten und in Deutschland einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nachgegangen sind. Die in diesem Abschnitt angegebene Zahl der Grenzpendler nach Schleswig übersteigt somit die durch die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit ausgewiesene Zahl, die den Angaben in den anderen Abschnitten dieser Studie zugrunde liegt und bei der es sich um eine Stichtagserhebung handelt. Ferner kann nicht ausgeschlossen werden, dass zum Teil geringfügig Beschäftigte aufgrund der Berechnung des potenziellen Jahreseinkommens im Datensatz verblieben sind. Zudem können durch diese Erhebungsmethode saisonale Effekte die Einkommensverteilung beeinflussen, da sie das Durchschnittseinkommen tendenziell senken.

Zur Darstellung der Einkommensverteilung werden die individuellen Arbeitsentgelte in Einkommensklassen mit einer Klassenbreite von je rund 6.000 Euro bzw. 45.000 DKK eingeteilt. Somit erfasst die niedrigste Einkommensklasse alle Beobachtungen von über 6.000 bis unter 12.000 Euro (45.000 bis 90.000 DKK). Die höchste Einkommensklasse der deutschen Grenzpendler nach Sønderyjland beinhaltet alle Beobachtungen oberhalb von 405.000 DKK (54.000 Euro). Abweichend beginnt die höchste Klasse für die Einkommensverteilung der Pendler aus Dänemark nach Schleswig bereits bei 48.000 Euro (360.000 DKK). Der Grund hierfür liegt in der Beitragsbemessungsgrenze für sozialversicherungspflichtige Einkommen in Deutschland. Diese lag 1998 bei rund 51.000 Euro. Oberhalb dieser Marke sind individuelle Arbeitsentgelte im Ausgangsjahr der Analyse nicht mehr zu unterscheiden.

In der Tabelle 5 ist die Einkommensstruktur der Grenzpendler nach Zielregion für die Jahre 1998 und 2005 sowie die prozentuale Veränderung der Einkommensklassen im Beobachtungszeitraum ausgewiesen.

Tabelle 5: Einkommensstruktur der Grenzpendler 1998 und 2005

Einkommensklassen in DKK/Euro	1998	2005	%-Veränderung
Deutschland nach Sønderjylland			
45.000 - 89.999 DKK	229	824	259,8
90.000 - 134.999 DKK	167	392	134,7
135.000 - 179.999 DKK	174	250	43,7
180.000 - 224.999 DKK	178	242	36,0
225.000 - 269.999 DKK	115	300	160,9
270.000 - 314.999 DKK	78	234	200,0
315.000 - 359.999 DKK	24	154	541,7
360.000 - 404.999 DKK	18	66	266,7
> 405.000 DKK	30	127	323,3
insgesamt	1.013	2.589	155,6
Dänemark nach Schleswig			
6.001 - 12.000 Euro	42	58	38,1
12.001 - 18.000 Euro	67	60	-10,4
18.001 - 24.000 Euro	84	78	-7,1
24.001 - 30.000 Euro	118	91	-22,9
30.001 - 36.000 Euro	68	94	38,2
36.001 - 42.000 Euro	58	64	10,3
42.001 - 48.000 Euro	31	51	64,5
> 48.000 Euro	69	176	155,1
insgesamt	537	672	25,1

Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigten-Historik des IAB, eigene Berechnungen.

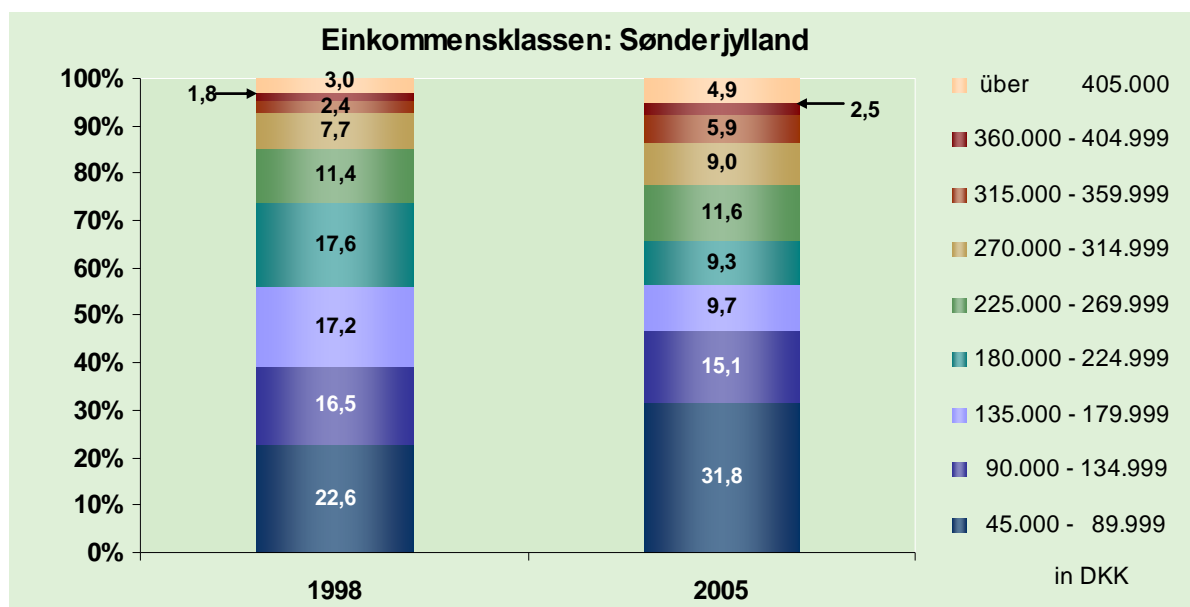
Im Folgenden wird zunächst die Einkommensstruktur der Pendler aus Deutschland nach Sønderjylland erläutert und anschließend die der Pendler aus Dänemark nach Schleswig. Kennzeichnend für die Entwicklung in den einzelnen Einkommensklassen der Pendler nach Sønderjylland ist – dem allgemeinen deutlichen Anstieg der Pendlerzahlen entsprechend – die Zunahme der absoluten Werte in allen Klassen. Dabei ist für die niedrigste Einkommensklasse eine herausragende Steigerung um etwa 600 Personen zu beobachten. Die nächsthöhere Einkommensklasse von 90.000 bis 135.000 DKK (12.000 bis 18.000 Euro) weist einen ebenfalls deutlichen Anstieg der Pendlerzahl um ca. 220 auf. Somit verzeichnen die beiden niedrigsten Einkommensklassen bezogen auf die absolute Entwicklung die höchsten Zuwächse aller Klassen. Mehr als die Hälfte der zwischen 1998 und 2005 aufgetretenen Veränderung in den Pendlerzahlen nach Sønderjylland entfällt damit auf Arbeitsplätze mit eher geringer Bezahlung. Offenbar sind insbesondere in jüngster Zeit Grenzpendler zunehmend als Teilzeitbeschäftigte, Saisonarbeiter oder Beschäftigte im Niedriglohnssektor tätig. Ebenso könnte die Entwick-

lung darauf hindeuten, dass der Leiharbeitsbranche auch unter den Grenzpendlern eine zunehmende Bedeutung zukommt.

Rückt man die relative Entwicklung in den einzelnen Klassen seit 1998 in den Fokus, so zeigt sich, dass die vier höchsten Einkommensklassen – allerdings überwiegend von einem sehr niedrigen Ausgangsniveau im Jahr 1998 – eine überdurchschnittlich dynamische Entwicklung aufweisen. So stieg die Zahl der Grenzpendler in die Region Sønderjylland in der Einkommensklasse 315.000 bis 360.000 DKK (42.000 bis 48.000 Euro) um 542 %. Den zweitstärksten Anstieg verzeichnete bereits die höchste Einkommensklasse (+323 %). Die übrigen Klassen blieben in ihrer Entwicklung zum Teil erheblich hinter den bereits genannten zurück. Dies trifft insbesondere für die Einkommensklassen im unteren Mittelfeld von 90.000 bis 225.000 DKK (12.000 bis 30.000 Euro) mit zum Teil nur zweistelligen Wachstumsraten zu.

Infolge der aufgezeigten Tendenzen ist es im Beobachtungszeitraum zu recht deutlichen Verschiebungen in der Einkommensverteilung gekommen (vgl. Abbildung 12). Lag der Anteil der niedrigsten Einkommensklasse 1998 noch bei rund 23 %, so stieg er bis 2005 auf fast 32 %. Demgegenüber blieb der Anteil des nächsthöheren Einkommensintervalls annähernd konstant. Bereits in der Klasse der Einkommen von 135.000 bis 180.000 DKK (18.000 bis 24.000 Euro) sinkt dann der Anteil um über 7 Prozentpunkte. Ein vergleichbarer Anteilsverlust tritt im folgenden Intervall auf. Der Anteil der Einkommensklasse von 225.000 bis 270.000 DKK (30.000 bis 36.000 Euro) blieb wegen des durchschnittlichen Zuwachses der Pendlerzahlen in diesem Einkommenssegment konstant. Und schließlich konnten die vier höchsten Einkommensklassen wieder höhere Anteilsgewinne verzeichnen.

Abbildung 12: Einkommensstruktur der Pendler aus Deutschland nach Sønderjylland 1998 und 2005



Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen.

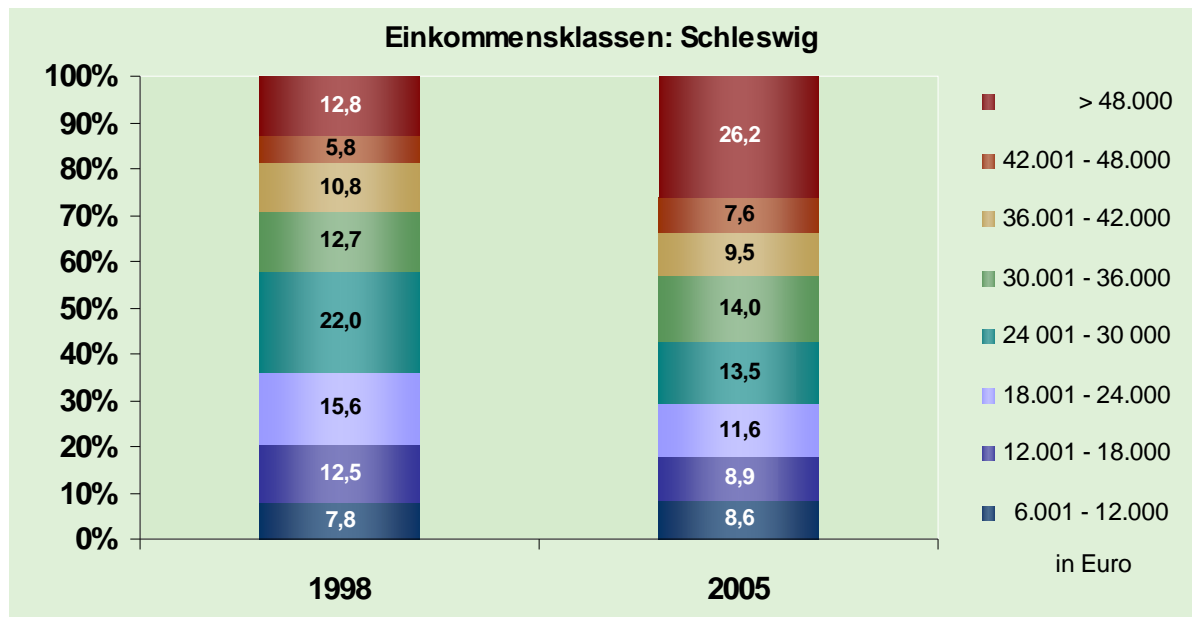
Zusammenfassend haben von den Möglichkeiten, die der Arbeitsmarkt in Sønderjylland Pendlern aus Deutschland bietet, in den letzten Jahren besonders die niedrigsten und höchsten Einkommenssegmente profitiert. Damit ergibt sich hinsichtlich der Einkommensdynamik bei den Pendlern aus Deutschland nach Sønderjylland ein Gesamtbild, das nicht in allen Aspekten den Erwartungen entspricht. So wäre angesichts der Tatsache, dass die Bruttojahresverdienste in Dänemark im Beobachtungszeitraum um nahezu 30 % gestiegen sind (vgl. Abbildung 5 in Abschnitt 3) eine zugunsten der mittleren und oberen Einkommensklassen deutlich sinkende Bedeutung der unteren Klassen zu erwarten gewesen. Die Dynamik in den untersten Einkommenssegmenten ist dagegen ein Hinweis darauf, dass die Pendelbewegungen nach Sønderjylland noch immer sehr stark von bestimmten Sonderfaktoren beeinflusst werden. Erwähnenswert ist an dieser Stelle insbesondere das grenznahe Call-Center der Arcandor AG (ehemals Karstadt-Quelle AG), in dem mehrere hundert deutsch-dänische Arbeitskräfte tätig sind. Mit der Schließung zum 30.04.2008 (Primondo 2007) entfiel dieser Einflussfaktor, der insbesondere für eine erhöhte Arbeitsnachfrage in einem traditionell eher gering entlohnten Tätigkeitsfeld, das einen hohen Anteil an Teilzeitbeschäftigungen aufweist, gesorgt haben dürfte. In der dynamischen Entwicklung der hohen Einkommensklassen, die zudem verstärkt ab dem Jahr 2001 einsetzt, schlägt sich neben der angesprochenen Einkommensentwicklung möglicherweise auch die gestiegene Nachfrage nach Fachkräften auf dem dänischen Arbeitsmarkt nieder. Da sich der deutsche Arbeitsmarkt seit 2006 wieder entspannt, bleibt abzuwarten, ob sich diese Entwicklung zukünftig fortsetzt.

Wie sieht demgegenüber die Einkommenssituation der in der Teilregion Schleswig arbeitenden Grenzpendler aus? Bereits aus Tabelle 5 ist ersichtlich, dass es zwischen den beiden Teilregionen erhebliche Unterschiede in der Einkommensverteilung gibt, die sich über den Zeitraum noch verstärken. Deutlich treten diese Differenzen vor allem in den Einkommensklassen bis 30.000 Euro (225.000 DKK) hervor: sie weisen für Schleswig – mit Ausnahme der niedrigsten Klasse – rückläufige Zellbesetzungen auf. Dabei stiegen bis zum Jahr 2001 zwar die absoluten Zahlen in allen Segmenten, seitdem sind sie allerdings überwiegend wieder unter das Niveau von 1998 gesunken. Gegenüber den unteren Einkommensklassen in Sønderjylland, die z. T. erhebliche Zuwächse der absoluten Werte aufweisen, stellt sich somit ein konträres Bild dar. Parallele Tendenzen weisen demgegenüber die höheren Einkommensklassen auf. Am dynamischsten erweist sich unter den Pendlern aus Dänemark nach Schleswig mit einem Zuwachs von 155 % das höchste Einkommenssegment mit Arbeitsentgelten von über 48.000 Euro (360.000 DKK). Im Jahr 2005 waren 107 Personen mehr als im Jahr 1998 diesem höchsten Einkommenssegment zuzuordnen. Nahezu alle Beobachtungen innerhalb dieser Klasse entfallen zudem auf Einkommen oberhalb der Beitragsbemessungsgrenze aus dem Jahr 1998.

Ein Vergleich der anteiligen Bedeutung der einzelnen Klassen in den beiden Teilregionen unterstreicht weiterhin die Unterschiede in der Einkommensverteilung zwischen Schleswig und Sønderjylland. Wie aus Abbildung 13 hervorgeht, hatte das niedrigste Einkommensintervall in Schleswig bereits 1998 mit einem Anteil von lediglich rund 8 % an allen Pendlern eine wesentlich geringere Bedeutung als im dänischen Teil der Region (rund 23 %). Während der Anteil in Schleswig im Beobachtungszeitraum nahezu stagnierte, stieg er in Sønderjylland wie bereits erwähnt noch sehr deutlich auf 32 % an. Demgegenüber erreichte das oberste Intervall in Schleswig bereits 1998 einen Anteil von rund 13 %. Heute ist mehr als jeder vierte dänisch-deutsche Grenzpendler der obersten Einkommensklasse zuzuordnen. Verglichen mit den Beobachtungen für Einkommen über 48.000 Euro (360.000 DKK) in Sønderjylland zeigt sich hier ein bemerkenswerter Unterschied. Beide Intervalle oberhalb dieser Marke (die zusammen der obersten Einkommensklasse in Schleswig entsprechen, s. o.) weisen zusammen nur einen Anteil von rund 5 % im Jahr 1998 auf. Trotz der dynamischeren Entwicklung stieg dieser Anteil

bis 2005 nur auf rund 7,5 %. Auch zusammen betrachtet haben die unteren Einkommenssegmente bis 24.000 Euro eine geringere Bedeutung in Schleswig als in Sønderjylland, die bis 2005 weiter abgenommen hat. So sank ihr Anteil in Schleswig von zusammen 36 % im Jahr 1998 um 7 Prozentpunkte auf 29 % am Ende des Beobachtungszeitraums. In Sønderjylland entfallen dagegen 2005 wie 1998 über 56 % aller Beobachtungen in diese drei unteren Einkommensklassen.

Abbildung 13: Einkommensstruktur der Pendler nach Schleswig aus Dänemark 1998 und 2005



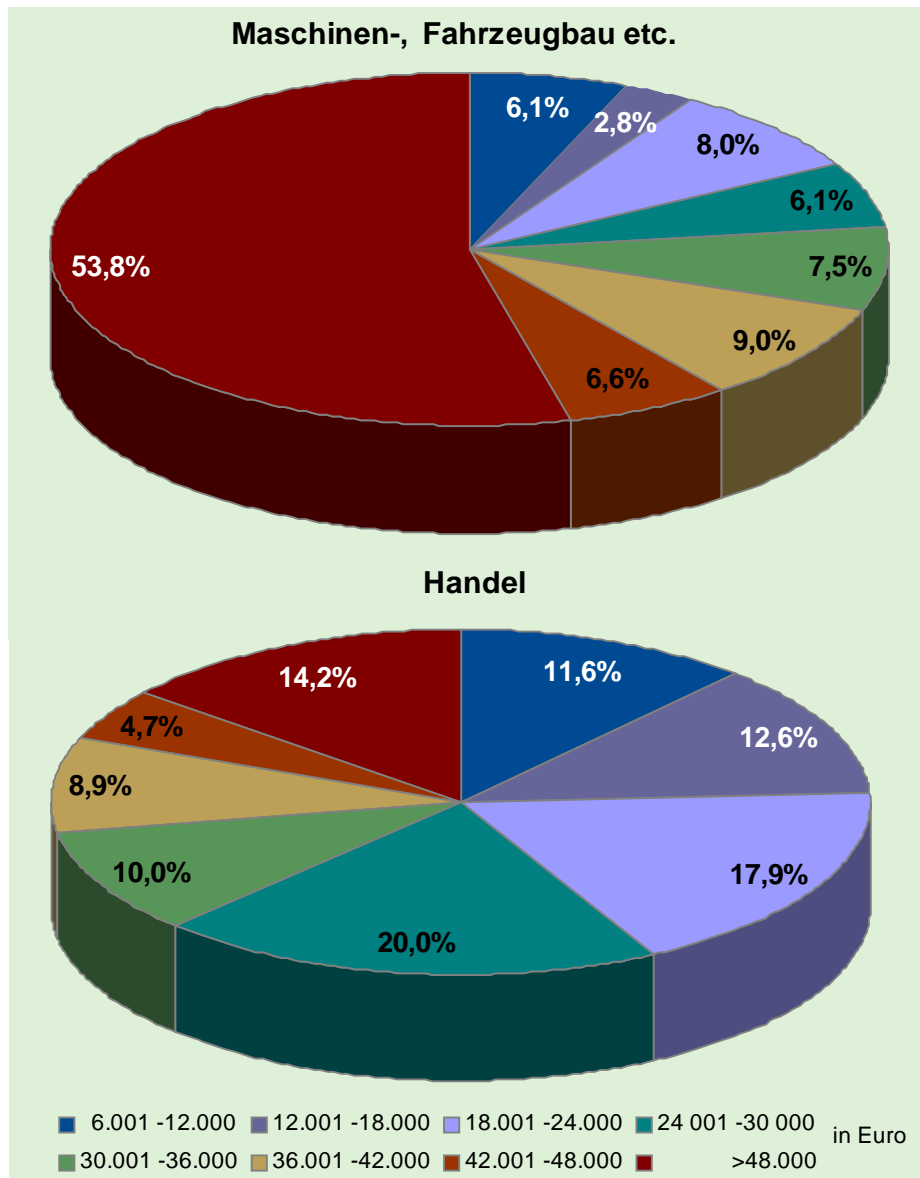
Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Insgesamt erscheint die große Bedeutung der hohen Einkommensklassen in Schleswig ebenso bemerkenswert wie im Fall Sønderjyllands die Bedeutung der niedrigen. Einen Hinweis für die Erklärung der ausgeprägten Bedeutung hoher Einkommen unter den dänisch-deutschen Grenzpendlern liefert ein Blick auf die Einkommensverteilung der zwei bedeutendsten Wirtschaftszweige für Grenzpendler in Schleswig in Abbildung 14. Die beiden abgebildeten Wirtschaftszweige "Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik" und "Handel" bieten mehr als der Hälfte aller dänisch-deutschen Grenzpendler einen Arbeitsplatz (vgl. hierzu den nachfolgenden Abschnitt 6).

Bereits Hansen/Nahrstedt (2000, S. 80) verweisen darauf, dass gut die Hälfte der Dänen mit einer Anstellung in Deutschland, verglichen mit der gesamten Erwerbsbevölkerung in Sønderjylland, ein überdurchschnittlich hohes Ausbildungsniveau aufweist. Tatsächlich zeigt eine detaillierte Betrachtung der beiden genannten Wirtschaftszweige, dass der hohe Anteil an Einkommen über 48.000 Euro unter den dänisch-deutschen Grenzpendlern im Wesentlichen auf die Arbeitsnachfrage im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik zurückgeht, in dem mit Ingenieuren und qualifizierten Technikern Berufsgruppen mit einem hohen Ausbildungsniveau arbeiten, die allgemein zu den gut verdienenden zu zählen sind. Im nachfolgenden Gliederungspunkt zur Wirtschaftsstruktur wird man darüber hinaus sehen, dass auch Berufsgruppen, die der Unternehmensorganisation/-führung zuzurechnen sind, stark unter den Pendlern in diesem Wirtschaftszweig vertreten sind;

ihre Einkommen aus Managementtätigkeiten dürften sich ebenfalls oberhalb der Beitragsbemessungsgrenze bewegen.

Abbildung 14: Einkommensverteilung einzelner Wirtschaftszweige in Schleswig 2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Mit Verweis auf die Einkommensverteilung im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik lassen sich darüber hinaus noch weitere Argumente für die große Bedeutung der höchsten Einkommensklasse in Schleswig anführen. Der hohe Anteil von 54 % ist neben einer spezifischen Arbeitskräftenachfrage auch Ausdruck der durchschnittlichen Betriebsgröße in diesem Wirtschaftszweig in Schleswig. Während im Bereich Handel kleine bis mittlere Unternehmen überwiegen, die traditionell eine geringere Gehaltsstruktur aufweisen als größere, sind es im Be-

reich Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik vor allem größere Betriebe mit über 500 Beschäftigten. Im Jahr 2005 arbeiten etwa 50 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesem Wirtschaftszweig in Betrieben dieser Größenordnung. Mit einem Anteil von 67 % an allen Pendlern ist diese Betriebskategorie sogar überrepräsentiert, während im Handel alle Pendler und auch alle Beschäftigten insgesamt in Betrieben mit weniger als 500 Beschäftigten tätig sind.

Schließlich ist auch aus der Tatsache, dass Flensburg als städtisches Zentrum der Gesamtregion anzusehen ist, ein Hinweis darauf abzuleiten, dass sich gerade dort für gut qualifizierte Personengruppen Beschäftigungschancen ergeben und sich dies entsprechend in der Einkommensverteilung der Grenzpendler ausdrückt.

Die in diesem Abschnitt ermittelten Unterschiede in der Einkommensverteilung der Pendler in den beiden Teilregionen sind beträchtlich. Angesichts der Tatsache, dass die Stadt Flensburg innerhalb der insgesamt dünn besiedelten Region beiderseits der Grenze eine relativ hohe Bedeutung für das Angebot an qualifizierten Arbeitsplätzen darstellen dürfte, wären leichte Unterschiede zu erwarten gewesen. Die sehr deutlichen Differenzen sind jedoch als Hinweis darauf zu werten, dass es sich bei der Region Sønderjylland/Schleswig noch nicht um einen gänzlich integrierten Arbeitsmarkt handelt. Vielmehr beeinflussen regionale Sonderfaktoren in den Teilräumen trotz des zumindest in Richtung Sønderjylland starken Anstieges der Pendlerzahlen die Einkommensstruktur erheblich.

Angesichts der guten Arbeitsmarktlage und der besseren Lohnentwicklung in Dänemark bedarf es offensichtlich erheblicher Anreize für dänische Arbeitnehmer, eine Anstellung in Schleswig bzw. in Deutschland anzunehmen. Auf der anderen Seite sind Erwerbspersonen aus Schleswig angesichts der angespannten Lage auf dem regionalen Arbeitsmarkt für eine Anstellung in Sønderjylland offenbar zu weitgehenden Konzessionen bereit. Die unterschiedlichen Motive zum Pendeln schlagen sich somit vermutlich auch in der Einkommensverteilung der Grenzpendler nach Sønderjylland bzw. Schleswig nieder und sind auch Ausdruck der Arbeitsmarktdisparitäten nördlich und südlich der deutsch-dänischen Grenze.

6 Branchenverteilung

Eine Analyse der Branchenverteilung der Grenzpendler kann wichtige Informationen darüber liefern, inwieweit die grenzüberschreitende Mobilität durch die sektorale Spezialisierung der Region beeinflusst wird. Es kann untersucht werden, ob die Verteilung der Grenzpendler auf die Wirtschaftszweige weitgehend der Branchenstruktur in der Zielregion entspricht. Aus dieser Gegenüberstellung lassen sich weitere Hinweise auf den Grad der Arbeitsmarktintegration im deutsch-dänischen Grenzraum ziehen. Weichen die Strukturen erheblich voneinander ab, deutet dies darauf hin, dass Grenzpendler noch eine besondere Gruppe auf dem Arbeitsmarkt darstellen, die sich zumindest hinsichtlich der Branchenstruktur deutlich von anderen Beschäftigten unterscheidet.

Um die nach Wirtschaftszweigen differenzierten Informationen zum Grenzpendleraufkommen zu harmonisieren, wurden die deutschen und dänischen Daten basierend auf der Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE) zu 16 vergleichbaren Sektoren zusammen-

gefasst. Eine stärker differenzierte Betrachtung ist aufgrund der geringen Fallzahlen und bestehender Datenschutzrichtlinien nicht möglich.¹⁰

Am deutlichen Anstieg der Pendler von Deutschland nach Sønderjylland konnten fast alle Wirtschaftszweige partizipieren. In dieser sektoralen Breite der Zunahmen spiegeln sich vermutlich die sehr unterschiedlichen konjunkturellen Bedingungen beiderseits der Grenze wider, d. h. vor allem der in vielen Branchen sehr ausgeprägte Arbeitskräftebedarf in Dänemark bei einer gleichzeitig schwachen Arbeitsnachfrage auf deutscher Seite. Lediglich im Bereich Möbel, Schmuck etc. hat die Zahl der Grenzgänger leicht abgenommen (vgl. Tabelle 6).¹¹ Allerdings fiel das Wachstum in den Branchen sehr differenziert aus. Besonders ausgeprägt war der Zuwachs im Sektor Bau, Anlagen und Versorgung, in dem die Zahl der Beschäftigten mit Wohnsitz in Deutschland 2005 rund 9-mal so hoch ausfällt wie noch 1998. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang allerdings das niedrige Ausgangsniveau. Absolut nahm die Zahl der Grenzpendler in diesem Bereich um rund 240 Beschäftigte in Sønderjylland zu.

Eine hohe relative und absolute Zunahme konnte zudem der Bereich Geschäftsservice mit einer Wachstumsrate von mehr als 350 % realisieren. In diesem Sektor sind zumeist höherwertige Dienstleistungen aus dem Kredit- und Versicherungswesen, der Datenverarbeitung, Forschung und Entwicklung sowie unternehmensnahe Dienstleistungen zusammengefasst. Es handelt sich somit zum Teil um Branchen, die sich in den letzten Jahren durch die Schaffung zahlreicher neuer Arbeitsplätze ausgezeichnet haben. Eine detaillierte Betrachtung der im Geschäftsservice tätigen Grenzpendler zeigt allerdings, dass die deutliche Zunahme des Pendleraufkommens nicht in den dynamischen höherwertigen Dienstleistungsbranchen wie der Unternehmensberatung oder der Datenverarbeitung stattgefunden hat. Vielmehr kann die positive Entwicklung des Geschäftsservice fast ausschließlich auf Arbeitsplätze in Call-Centern auf der dänischen Seite der Grenze zurückgeführt werden. Die Zahl der in diesem Wirtschaftszweig Beschäftigten mit Wohnsitz in Deutschland stieg von etwa 120 auf deutlich mehr als 600 Arbeitskräfte.

¹⁰ Eine ausführliche Darstellung der Zuordnung und der sich daraus ergebenden Branchenklassifikation findet sich in der Anhangtabelle Tabelle A 1.

¹¹ Schmidt (2006) führt dies auf die schwache Entwicklung der dänischen Möbelindustrie seit Ende der 1990er Jahre zurück.

Tabelle 6: Verteilung und Entwicklung der Grenzpendler nach Wirtschaftszweigen, 1998 und 2005

Wirtschaftszweig	1998	2005	Wachstum in %
Deutschland nach Sønderjylland			
Primärer Sektor	n.a.	19	533,3
Nahrungs- u. Genussmittel	31	122	293,5
Textil/Leder, Glas/Keramik/Steine/Erden	41	74	80,5
Holz, Papier, Verlage/Druck	22	51	131,8
Chemie, Öl	6	15	150,0
Metallerzeugung und -bearbeitung	23	95	313,0
Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik	93	203	118,3
Möbel, Schmuck etc.	78	12	-84,6
Baugewerbe und Versorgung	28	267	853,6
Handel	109	268	145,9
Gastgewerbe	19	42	121,1
Transport	145	217	49,7
Geschäftsservice	171	784	358,5
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	20	33	65,0
Erziehung und Unterricht	83	129	55,4
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	121	223	84,3
Dänemark nach Schleswig			
Primärer Sektor	n.a.	n.a.	-66,7
Nahrungs- u. Genussmittel	4	n.a.	-75,0
Textil/Leder, Glas/Keramik/Steine/Erden	n.a.	n.a.	0,0
Holz, Papier, Verlage/Druck	21	14	-33,3
Chemie, Öl	n.a.	n.a.	-100,0
Metallerzeugung und -bearbeitung	7	4	-42,9
Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik	94	169	79,8
Möbel, Schmuck etc.	n.a.	n.a.	0,0
Bau und Anlagen, Versorgung	32	11	-65,6
Handel	89	178	100,0
Gastgewerbe	8	4	-50,0
Transport	26	20	-23,1
Geschäftsservice	16	37	131,3
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	22	35	59,1
Erziehung und Unterricht	18	9	-50,0
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	21	33	57,1

Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Im zweiten großen Wachstumsbereich, dem Sektor Bau, Anlagen und Versorgung, fiel die Verteilung der Zuwächse auf verschiedene Branchen wesentlich gleichmäßiger aus. Eine überdurchschnittliche Entwicklung ist insbesondere in den Bereichen Dachdeckerei, Bauspengerei, Abdichtungen und Zimmerei, im Brunnenbau, der Bautischlerei und -schlosserei sowie dem Maler- und Lackierergewerbe festzustellen – also vorwiegend im Bausektor. Ein ausgeprägtes Wachstum ist zudem im Verarbeitenden Gewerbe im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. (+118 %) zu beobachten. Und schließlich hat auch im Handel die Zahl der Grenzpendler deutlich zugenommen (+146 %). Moderat fiel demgegenüber mit rund 50 % das Wachstum im Transportbereich aus.

Auf der anderen Seite der Grenze verlief die branchenspezifische Entwicklung differenzierter. Neben Branchen, in denen die Zahl der Grenzpendler wie auf dänischer Seite stark gewachsen ist, sind in der Region Schleswig zahlreiche Bereiche durch einen Rückgang des Grenzpendleraufkommens gekennzeichnet. Zudem bewegt sich die grenzüberschreitende Mobilität insgesamt auf einem anderen Niveau. Der Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass in mehreren Sektoren keine oder nur wenige Beschäftigte mit Wohnort in Dänemark tätig sind. Bei den Branchen mit einer ungünstigen Entwicklung der Einpendlerzahlen – wie etwa dem Gastgewerbe oder dem Bereich Erziehung und Unterricht – handelt es sich zumeist um Wirtschaftszweige, in denen kaum Grenzgänger tätig sind und deren Gewicht am grenzüberschreitenden Pendleraufkommen durch den Rückgang der Pendlerzahlen weiter abgenommen hat. Im Gegensatz dazu haben sich mit dem Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. (+80 %) und dem Handel (+100 %) vor allem zwei Branchen sehr dynamisch entwickelt, auf die bereits Ende der 1990er Jahre ein Großteil der Grenzgänger entfiel und die auch in Sønderyjland deutlich steigende Grenzpendlerzahlen aufweisen. Erstaunlich ist, dass im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. im deutschen Teil der Grenzregion eine nur etwas geringere Zahl von Grenzgängern beschäftigt ist als auf der dänischen Seite, obwohl das gesamte Grenzpendleraufkommen hier fast fünfmal so hoch ausfällt wie auf deutscher Seite. Von Bedeutung kann in diesem Zusammenhang sein, dass einige in der Grenzregion ansässige Unternehmen Standorte auf beiden Seiten der Grenze besitzen. Arbeitskräftebewegungen innerhalb dieser Unternehmen können dann durchaus zur Steigerung der Grenzpendlerverflechtungen beitragen.

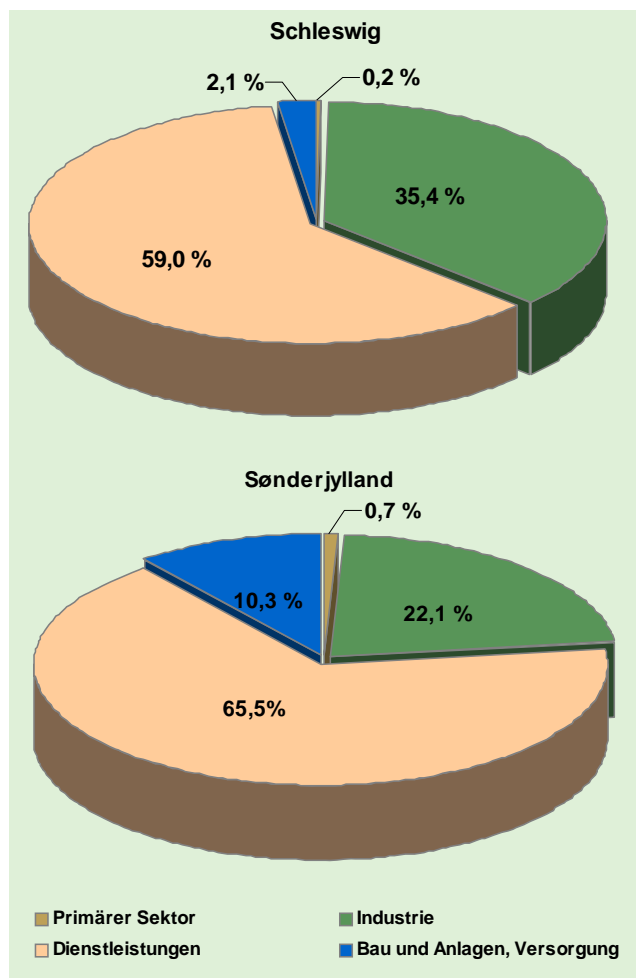
Auch im Bereich Geschäftsservice ist die Zahl der Grenzpendler in Schleswig mit +131 % stark gewachsen. Verglichen mit der Bedeutung, die diese Branche für die Grenzpendler in Sønderyjland hat, fällt die Zahl der Grenzpendler in Schleswig mit rund 40 aber nur sehr niedrig aus. Ein weiterer Unterschied zwischen den Grenzgängern im Wirtschaftszweig Geschäftsservice in Schleswig und jenen in Sønderyjland besteht in den Tätigkeitsschwerpunkten. Eine Konzentration auf Call-Center-Arbeitsplätze wie in Sønderyjland ist in Schleswig nicht festzustellen. Hier spielen die Vermietung von Kraftwagen, das Kreditwesen und Beratungsunternehmen eine wesentliche Rolle. Insofern ist zu erwarten, dass es sich bei den Beschäftigungsmöglichkeiten auf der deutschen Seite um Dienstleistungstätigkeiten mit einem relativ hohen Einkommen handelt. Dies steht im Einklang mit den Befunden zur Einkommensverteilung der Grenzpendler in Sønderyjland/Schleswig (siehe Abschnitt 5).

Relativ gering ist auch die Bedeutung des Bereichs Bau und Versorgung für die Grenzpendler auf deutscher Seite. Zudem ist in diesem Sektor die Zahl der Arbeitskräfte mit einem Wohnort in Dänemark noch deutlich um fast 66 % zurückgegangen. Konjunkturelle Dynamik und Arbeitsmarktdisparitäten im Grenzraum schlagen sich vor allem im Bau- und Versorgungssektor in sehr unterschiedlichen Entwicklungen des Grenzpendleraufkommens beiderseits der Grenze nieder. Der Rückgang der Grenzpendler auf deutscher Seite bei einem gleichzeitig starken Zuwachs in Sønderyjland dürfte im

Wesentlichen auf die sehr unterschiedliche Baukonjunktur und die dementsprechend variierenden Beschäftigungschancen der Bauarbeiter zurückzuführen sein. Der erhebliche Bedarf an Fachkräften vor allem auch aus dem Baubereich in Dänemark und damit vermutlich verbundene Entlohnungsunterschiede (vgl. auch Abbildung 5 in Abschnitt 3) erhöhen die Attraktivität einer Beschäftigung im dänischen Baugewerbe. Die Disparitäten führen einmal dazu, dass verstärkt Erwerbspersonen aus Deutschland ihre Arbeitsplatzsuche auf den dänischen Arbeitsmarkt ausweiten, und dänische Unternehmen infolge des ausgeprägten Arbeitskräftebedarfs vermehrt auch in Deutschland rekrutieren. Darüber hinaus dürften aber auch Arbeitskräfte mit Wohnort in Dänemark, die bislang zu ihrem Arbeitsort in Deutschland gependelt sind, verstärkt Beschäftigungsmöglichkeiten in Sønderjylland wahrnehmen. Bei arbeitsmarktmotivierter Mobilität stellen die Disparitäten für die Entwicklung der Grenzpendlerverflechtungen somit wichtige Push- bzw. Pull-Faktoren in den jeweiligen Teilen der Grenzregion dar (vgl. auch Abschnitt 3).

Die Branchenverteilung der Grenzgänger ist insgesamt durch eine starke Konzentration auf den Dienstleistungsbereich gekennzeichnet. Damit entspricht die Verteilung der Grenzpendler im Großen und Ganzen der Wirtschaftsstruktur der Grenzregion.

Abbildung 15: Sektorstruktur der Grenzpendler in Sønderjylland/Schleswig 2005



Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Ein Großteil der Erwerbstätigen in Sønderjylland/Schleswig ist im Dienstleistungssektor beschäftigt (vgl. Herrmann und Schack 2004, 26). Damit korrespondiert ein Anteil des tertiären Sektors von rund 64 % am Grenzpendleraufkommen im Jahr 2005. Der Dienstleistungsbereich dominiert allerdings besonders die Struktur der nach Sønderjylland einpendelnden Arbeitskräfte mit einem Anteil von fast 66 % (vgl. Abbildung 15). Das Gewicht der Dienstleistungsarbeitsplätze liegt südlich der Grenze um mehr als 6 Prozentpunkte darunter. Der industrielle Bereich spielt dafür mit 35 % der Grenzpendler in der Region Schleswig eine bedeutende Rolle. In Sønderjylland arbeitet dagegen nur etwa jeder fünfte Grenzgänger im Verarbeitenden Gewerbe. Hier hat der Sektor Bau und Versorgung, der in Schleswig mit 2 % praktisch bedeutungslos ist, ein nicht unwesentliches Gewicht.

Tabelle 7: Entwicklung der Sektorstruktur des Grenzpendleraufkommens in Sønderjylland/Schleswig, 1998-2005 (Anteile in %)

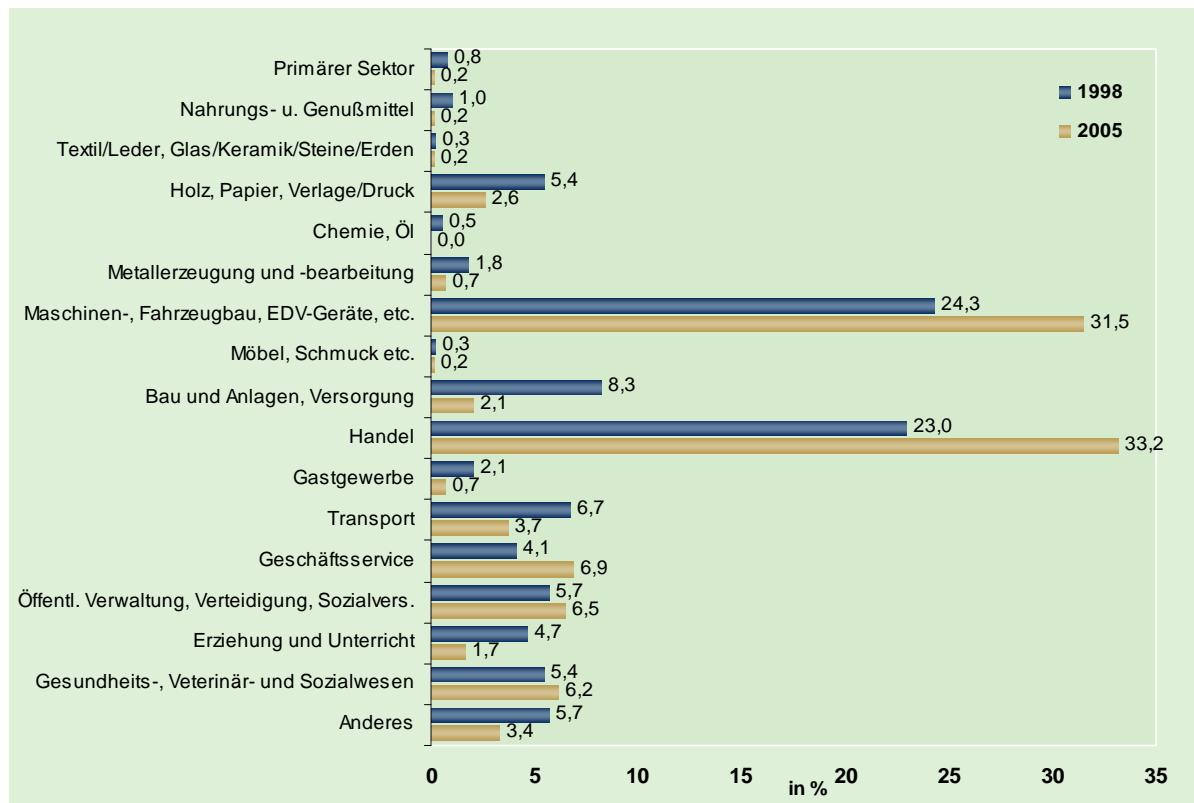
Jahr	Primärer Sektor	Industrie	Bau und Versorgung	Dienstleistungen
Deutschland nach Sønderjylland				
1998	0,3	29,0	2,8	65,9
1999	0,4	26,0	2,7	69,2
2000	0,4	23,8	2,6	71,2
2001	0,3	19,7	3,3	74,5
2002	0,3	20,2	4,2	73,6
2003	0,5	18,0	5,1	73,2
2004	1,0	18,3	8,0	71,2
2005	0,7	22,1	10,3	65,5
Dänemark nach Schleswig				
1998	0,8	33,6	8,3	51,7
1999	0,5	31,7	6,3	55,1
2000	0,4	30,5	5,5	59,1
2001	0,7	31,3	4,5	59,0
2002	0,2	33,9	4,0	58,2
2003	0,4	34,3	3,1	58,6
2004	0,4	32,6	2,9	60,5
2005	0,2	35,4	2,1	59,0

Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Wird für die Strukturanalyse eine feinere Klassifikation der Branchen zugrunde gelegt, zeigt sich eine ausgeprägte Konzentration des grenzüberschreitenden Pendleraufkommens auf wenige Wirtschaftszweige (vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17). Insbesondere die in der Region Schleswig tätigen Grenzgänger weisen ein recht begrenztes Branchenspektrum auf. Die Struktur wird durch den Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. sowie den Handel dominiert, auf die 2005 jeweils mehr als 30 % aller Grenzpendler entfielen. Nennenswerte Bedeutung für die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen haben ansonsten mit Anteilswerten zwischen 6 % und 7 % allenfalls noch das Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, der öffentliche Sektor und der Bereich Geschäftsservice. Das erhebliche Gewicht des Bereichs Maschinen-, Fahrzeugbau usw. dürfte auf einige größere Einzelunternehmen mit Standorten im südlichen Grenzraum zurückzuführen sein, die in den Bereichen Kühltechnik, Elektro-

nik und Schiffbau tätig sind (vgl. Herrmann/Schack 2004, 26). Diesen größeren Betrieben kann für die grenzüberschreitende Mobilität von Arbeitskräften eine besondere Rolle zukommen, weil sie möglicherweise Vorteile bei der Rekrutierung von Arbeitskräften im dänischen Teil des Grenzraums besitzen (vgl. auch Abschnitt 7).

Abbildung 16: Branchenstruktur der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig 1998 und 2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

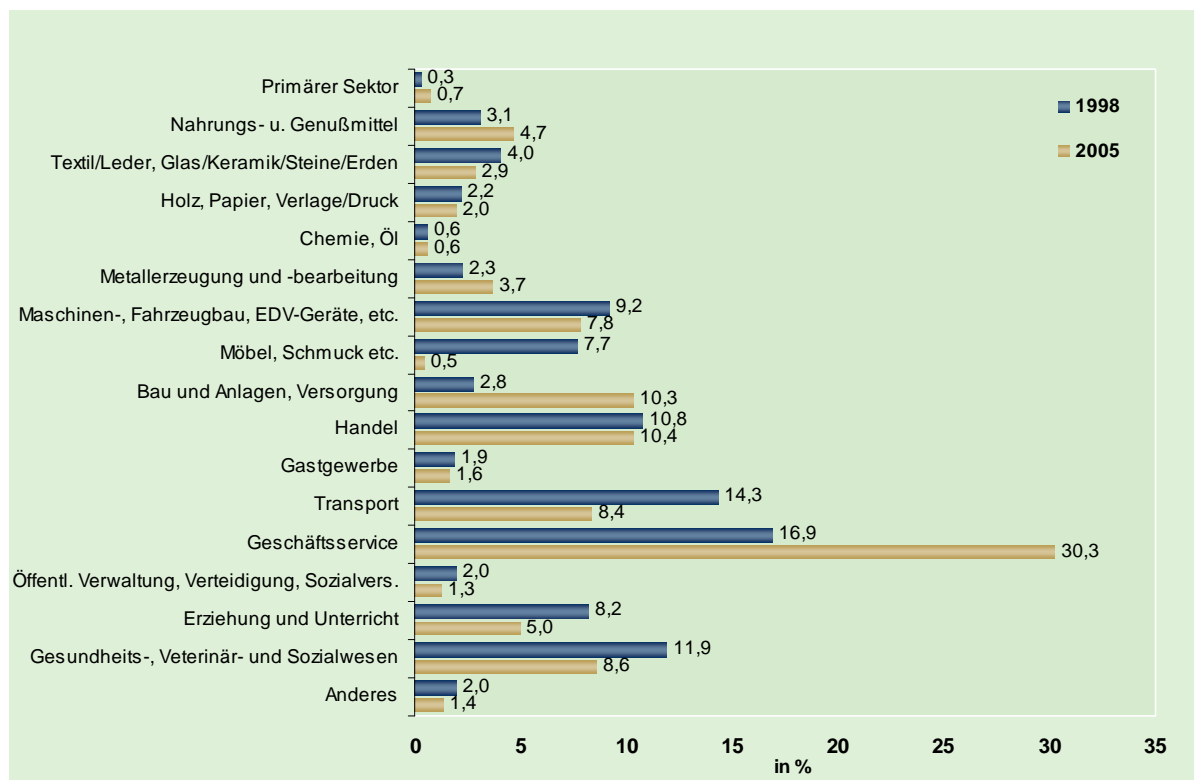
Die erhebliche Bedeutung der Industrie und insbesondere des Bereichs Maschinen-, Fahrzeugbau usw. für die grenzüberschreitenden Einpendler in die Region Schleswig lässt noch keine Schlussfolgerungen über die mit diesen Arbeitsplätzen verbundenen Tätigkeiten zu. So wäre aufgrund des Gewichts der Industrie auf den ersten Blick zu vermuten, dass die Grenzpendler in starkem Maße Fertigungstätigkeiten nachgehen. Eine detaillierte Untersuchung der Berufsstruktur für den Wirtschaftszweig Maschinen-, Fahrzeugbau usw. zeigt aber, dass die Mehrzahl der in dieser Branche beschäftigten Grenzpendler Dienstleistungstätigkeiten ausüben.¹² So sind mehr als 46 % dieser Beschäftigten als Warenkaufleute und Bürokräfte tätig. Ein Viertel der Arbeitskräfte sind Techniker und Ingenieure. Insgesamt

¹² Für diesen Befund spielt möglicherweise eine Rolle, dass Arbeitsplätze im Fertigungsbereich in starkem Maße von Verlagerungstendenzen in Niedriglohnländer betroffen sind. Auch innerhalb von Industrieunternehmen gewinnen daher Dienstleistungen zu Lasten von Fertigungstätigkeiten an Gewicht.

sind fast 80 % der Grenzpendler in Schleswig in Dienstleistungsberufen tätig. Damit liegt der funktionale Dienstleistungsanteil südlich der Grenze deutlich über dem entsprechenden Sektoranteil.¹³

Auch auf der dänischen Seite der Grenze ist die Branchenkonzentration der Grenzpendler sehr ausgeprägt. Ein Vergleich mit der Struktur in Schleswig zeigt allerdings, dass die Verteilung in Sønderjylland etwas gleichmäßiger ausfällt. Mit 30 % des Pendleraufkommens ist der Sektor Geschäftsservice der mit Abstand wichtigste Bereich für die Grenzgänger. Innerhalb dieses Bereichs dominieren die Call-Center, in denen mehr als ein Viertel aller Grenzpendler beschäftigt sind. Wichtig ist auch im dänischen Grenzraum der Handel, allerdings ist der Grenzpendleranteil hier mit 10 % deutlich niedriger als in Schleswig. Ein ähnliches Gewicht wie der Handel hat der Bau- und Versorgungssektor in Sønderjylland. Vor allem die Stellung des Handels und des Bereichs Maschinen-, Fahrzeugbau usw. weicht beiderseits der Grenze erheblich voneinander ab. Lediglich 7,8 % der Grenzgänger aus Deutschland sind in Sønderjylland im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. tätig – gegenüber mehr als 30 % der Grenzpendler aus Dänemark. Signifikante Anteile an den Einpendlern nach Sønderjylland weisen daneben noch der Transportsektor (8,4 %) und das Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen (8,6 %) auf.

Abbildung 17: Branchenstruktur der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland 1998 und 2005



Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen

¹³ Das größere Gewicht des Dienstleistungsbereichs bei einer funktionalen Betrachtungsweise gegenüber der sektoralen Verteilung ist nicht nur für die Grenzpendlerverflechtungen zu beobachten, sondern kennzeichnet auch die Beschäftigungsstruktur insgesamt.

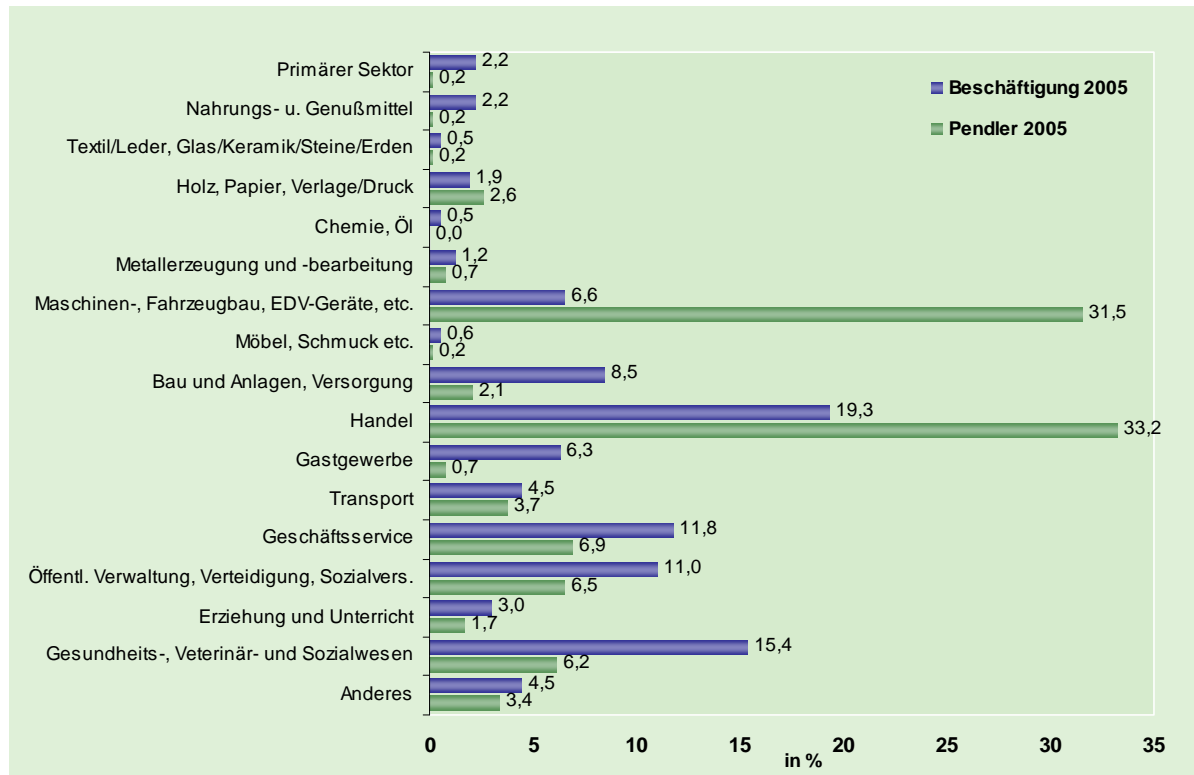
Ein Vergleich der Branchenstrukturen in den Jahren 1998 und 2005 zeigt, dass es in beiden Regionen zu deutlichen Strukturverschiebungen in den Grenzpendlerverflechtungen gekommen ist. Dabei haben zumeist einige wenige Branchen erhebliche Bedeutungsgewinne erzielen können, während sich die Anteile der meisten Wirtschaftszweige infolge einer unterdurchschnittlichen Entwicklung seit Ende der 1990er Jahre verringert haben. Besonders ausgeprägt sind diese Verschiebungen in Schleswig, wo mit dem Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau usw. und dem Handel zwei Sektoren, auf die bereits 1998 das Gros der Grenzgänger entfiel, die stärksten Anteilszuwächse zu verzeichnen haben. Auf der dänischen Seite ist es vor allem der Bereich Geschäftsservice, der ausgehend von einem hohen Anteilswert in 1998 bis 2005 noch einmal deutlich an Gewicht zulegen konnte. Insgesamt ist aber die Entwicklung in Sønderjylland etwas differenzierter als südlich der Grenze. So hat mit dem Transportsektor hier auch eine Branche erheblich an Bedeutung für die Grenzgänger eingebüßt, die lange zu ihren zentralen Beschäftigungsbereichen zählte. Der Anteil am Pendleraufkommen ist aufgrund des unterdurchschnittlichen Wachstums im Transportbereich um rund 6 Prozentpunkte gesunken.

Zusammenfassend bleibt also festzuhalten, dass das Pendleraufkommen gerade in den Branchen besonders stark gestiegen ist, in denen bereits gegen Ende der 1990er Jahre ein Großteil der Grenzgänger tätig war. Die Konzentration auf einige wenige Branchen hat damit in den vergangenen Jahren noch zugenommen.¹⁴ Mehr als 50 % der Grenzpendler im deutsch-dänischen Grenzraum arbeiten in lediglich drei Wirtschaftsbereichen – neben dem Geschäftsservice und dem Handel im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau, usw. 1998 lag der Anteil dieser Sektoren noch bei rund 40 %.

Das relativ eingeschränkte Branchenspektrum der Pendler wird auch bei einem Vergleich der Pendler mit der Beschäftigungsstruktur der Region deutlich – in Abbildung 18 beispielhaft für die Region Schleswig abgebildet. Im Gegensatz zum Befund auf der Ebene von Sektoren weicht die Branchenverteilung der Grenzpendler bei einer feineren Klassifikation erheblich von der Wirtschaftsstruktur der Region ab. Für zahlreiche Wirtschaftsbereiche sind beträchtliche Unterschiede zwischen den Anteilen an der regionalen Gesamtbeschäftigung und jenen am Pendleraufkommen festzustellen. Stark überproportional sind die Grenzpendler im Handel und im Bereich Maschinen-, Fahrzeugbau, usw. vertreten. Für viele andere Wirtschaftszweige gilt dagegen, dass der Anteil am Pendleraufkommen zum Teil wesentlich geringer ist als der Beschäftigungsanteil – gemessen an der Bedeutung der Branche in der Region ist die Zahl der Grenzpendler in diesen Bereichen somit relativ niedrig. Unterdurchschnittlich ausgeprägt sind die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen insbesondere im Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, im öffentlichen Sektor, dem Geschäftsservice, dem Gastgewerbe sowie dem Bau- und Versorgungssektor. Die Abweichungen von der Wirtschaftsstruktur der Region Schleswig weisen darauf hin, dass die Grenzpendler nach wie vor eine besondere Personengruppe auf dem regionalen Arbeitsmarkt darstellen.

¹⁴ Möglicherweise spiegelt sich in der zunehmenden Branchenkonzentration auch die Bedeutung von Netzwerkeffekten für die grenzüberschreitende Rekrutierung von Arbeitskräften wider.

Abbildung 18: Branchenstruktur der Einpendler und der Gesamtbeschäftigung in der Region Schleswig, 2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Auswertungen.

Die branchenspezifische Analyse der Grenzpendlerverflechtungen zeigt, dass in Sønderjylland fast alle Branchen zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen beigetragen haben. Dennoch sind nördlich wie südlich der Grenze zum Teil erhebliche Entwicklungsunterschiede zwischen den Wirtschaftszweigen festzustellen. Die ausgeprägte Konzentration der Grenzpendler auf wenige Wirtschaftsbereiche und die deutlichen Abweichungen der Branchenverteilung der Pendler von der Wirtschaftsstruktur der Region zeigen zudem, dass die Mobilität über die nationale Grenze hinweg zumindest teilweise noch durch spezielle Faktoren und Motive getrieben ist. Grenzpendeln im deutsch-dänischen Grenzgebiet wird in starkem Maße durch besondere Entwicklungen in einzelnen Branchen – wie etwa den Call-Centern beeinflusst.¹⁵ Eine fortschreitende Arbeitsmarktintegration ist zwar insofern zu beobachten, als fast alle Wirtschaftszweige an der Ausweitung des grenzüberschreitenden Pendleraufkommens partizipieren. Dennoch haben die Wachstumsunterschiede zwischen den Branchen eine zunehmende Branchenkonzentration der Grenzpendler nach sich gezogen.

¹⁵ Die Schließung eines großen Call-Centers in Sønderjylland im Frühjahr 2008 kann daher einen signifikanten Effekt auf die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen in der Region haben.

7 Betriebsgröße

Abschließend soll eine Untersuchung der Größe der Betriebe, in denen die Grenzpendler beiderseits der Grenze beschäftigt sind, erfolgen. Die Analyse kann Aufschluss darüber geben, ob Betriebe einer bestimmten Größe mit einer höheren Wahrscheinlichkeit Grenzpendler beschäftigten als andere, ob sich die entsprechende Betriebsgrößenstruktur dies- und jenseits der Grenze unterscheidet und ob sich im Beobachtungszeitraum Verschiebungen in der typischen Betriebsgröße abzeichnen. Auch aus diesen Zusammenhängen ergeben sich Anhaltspunkte in Bezug auf die Integration der regionalen Arbeitsmärkte.

Tabelle 8: Verteilung und Entwicklung der Grenzpendler nach Betriebsgrößenklassen 1998 und 2005

Betriebsgrößen- klasse	1998	2005	Wachstum in %
Deutschland nach Sønderjylland			
< 10	242	223	-7,9
10 bis 19	107	322	200,9
20 bis 49	310	397	28,1
50 bis 99	112	251	124,1
100 bis 199	58	205	253,4
200 bis 499	44	238	440,9
>= 500	126	927	635,7
Dänemark nach Schleswig			
< 10	59	56	-5,1
10 bis 19	56	31	-44,6
20 bis 49	72	108	50,0
50 bis 99	49	118	140,8
100 bis 199	29	45	55,2
200 bis 499	23	38	65,2
>= 500	99	140	41,4

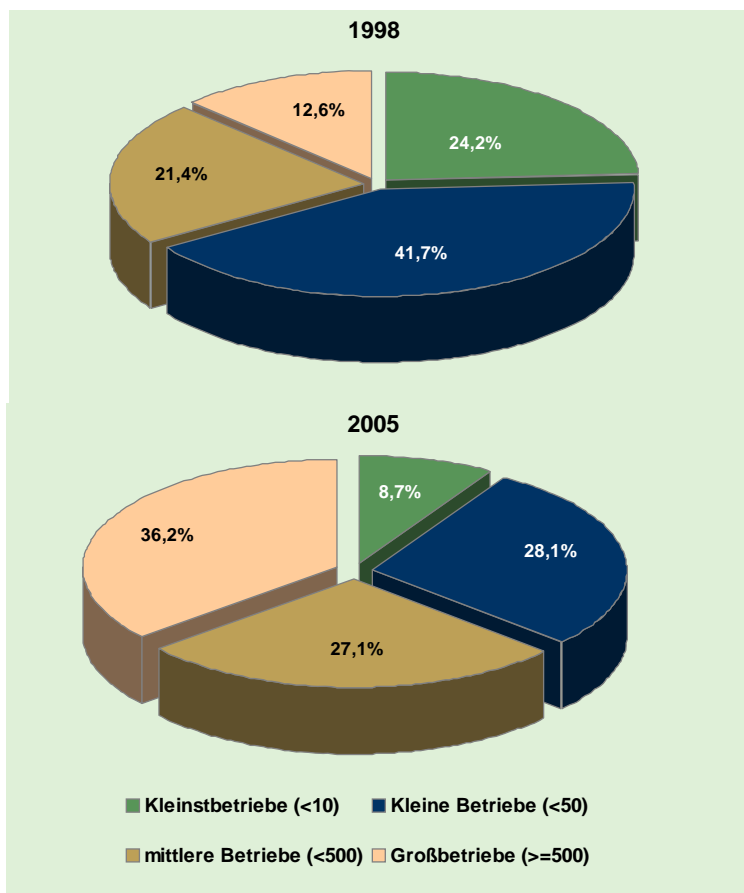
Quelle: Danmarks Statistik, Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Tabelle 8 bildet die Zahl der Grenzpendler unterteilt in sieben Betriebsgrößenklassen sowie das Beschäftigungswachstum in den einzelnen Klassen für die Jahre 1998 und 2005 ab. Unter den Pendlern von Deutschland nach Sønderjylland ist im Jahr 2005 mit 900 Menschen die mit deutlichem Abstand größte Gruppe in Betrieben tätig, die mehr als 500 Mitarbeiter beschäftigen. Knapp 400 Grenzpendler arbeiten in Betrieben mit 20 bis 49 Beschäftigten und über 300 in solchen mit 10 bis 19 Beschäftigten. Die weiteren Klassen sind mit Fallzahlen zwischen rund 200 und knapp 250 besetzt. Bezieht man die Entwicklung im Zeitverlauf in die Betrachtung ein, dann zeigt sich, dass Betriebe unterschiedlicher Größe sehr differenziert am Wachstum der Pendlerzahlen von Deutschland nach Sønderjylland teilhaben. So ist die Zahl der Beschäftigten in Betrieben mit weniger als 10 Mitarbeitern entgegen dem allgemeinen Trend sogar leicht zurückgegangen (-7,9 %). Die Betriebe mit 10 bis 19 Mitarbeitern konnten mit einem Wachstum von rund 200 % dagegen überdurchschnittlich partizipieren. Betriebe mit

20 bis 49 Beschäftigten haben wieder ein geringes Wachstum zu verbuchen und auch solche mit 40 bis 99 Beschäftigten bleiben noch etwas hinter der durchschnittlichen Entwicklung zurück. Für die folgenden drei größeren Betriebsgrößenklassen ist festzustellen, dass das Wachstum der Beschäftigtenzahl deutlich über dem Durchschnitt liegt und darüber hinaus mit steigender Betriebsgröße zunimmt: Während Betriebe mit 100 bis unter 200 Mitarbeitern die Zahl ihrer Mitarbeiter beträchtlich um über 250 % steigern konnten, beläuft sich das Beschäftigungswachstum bei den Betrieben mit 200 bis unter 500 Mitarbeitern bereits auf 440 % und liegt in Betrieben mit über 500 Beschäftigten bei fast 640 %. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Wachstum der beschäftigten Grenzpendler zwischen 1998 und 2005 mit steigender Betriebsgröße tendenziell zunimmt – dieser Trend wird lediglich durch die hohe Wachstumsrate der Betriebsgrößenklasse 10 bis 19 unterbrochen.

In Abbildung 19 ist die Verteilung der Grenzpendler auf verschiedene Betriebsgrößen in den Jahren 1998 und 2005 abgebildet. In Anlehnung an Definitionen der EU-Kommission und des Instituts für Mittelstandsforschung (IfM) Bonn wurden Betriebe mit weniger als 10 Beschäftigten als Kleinbetriebe bezeichnet, jene mit 11 bis 49 Beschäftigten gelten als Kleine Betriebe, die mit 50 bis 499 Mitarbeitern wurden zu mittleren Betrieben zusammengefasst und solche mit mehr als 500 Beschäftigten gelten schließlich als Großbetriebe.

Abbildung 19: Verteilung der Grenzpendler von Deutschland nach Sønderjylland nach Betriebsgröße 1998 und 2005



Quelle: Danmarks Statistik, eigene Berechnungen.

Es zeigt sich, dass die unterschiedlichen Wachstumsraten in den einzelnen Klassen sich in einer entsprechenden Verschiebung der Betriebsgrößenstruktur niederschlagen: Die Bedeutung von Kleinst- und Kleinbetrieben als Arbeitgeber für deutsch-dänische Grenzpendler ist zugunsten der Bedeutung von Mittel- und Großbetrieben gesunken. So war im Jahr 1998 noch fast jeder vierte deutsch-dänische Grenzpendler in einem Kleinstbetrieb tätig – im Jahr 2005 ist es durch den Rückgang der Grenzpendler in Kleinstbetrieben sowie das starke Wachstum anderer Klassen kaum noch jeder zwölfte. Auch die kleinen Betriebe mit weniger als 50 Mitarbeitern haben – durch die ausgesprochen geringen Beschäftigungszuwächse der Betriebe mit 20 bis 29 Mitarbeitern – deutlich an Bedeutung verloren. Dagegen konnten mittlere Betriebe ihren Anteil um fast sechs Prozentpunkte steigern. Einen ungleich größeren Bedeutungszuwachs aber haben Großbetriebe zu verzeichnen, in denen in 2005 rund 36 % der Grenzpendler nach Sønderjylland tätig sind, während der Anteil im Jahr 1998 noch bei rund 12 % lag.

Auch bei den Grenzpendlern aus Dänemark nach Schleswig ist eine Konzentration der Beschäftigten auf bestimmte Betriebsgrößenklassen zu beobachten. So sind im Jahr 2005 lediglich drei der sieben Klassen mit mehr als 100 Grenzpendlern besetzt (vgl. Tabelle 8): In Betrieben mit 20 bis 49 und 50 bis 99 Beschäftigten sind je gut einhundert Grenzpendler tätig. Mit 140 Personen ist die größte Gruppe wie bei den deutsch-dänischen Grenzpendlern in Betrieben mit über 500 Mitarbeitern tätig, allerdings ist der Abstand zu den anderen Klassen hier viel weniger ausgeprägt als bei den Betrieben in Sønderjylland.

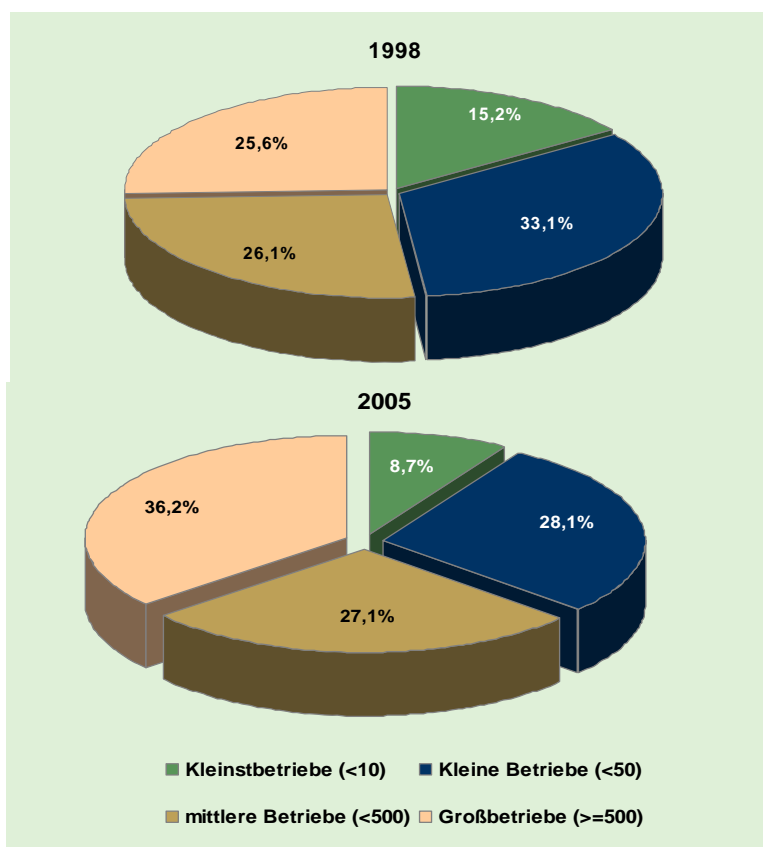
Wie in Sønderjylland zeigen sich auch südlich der Grenze Differenzen in der Entwicklung der einzelnen Klassen. Unter den Schleswiger Betrieben haben sich neben jenen mit weniger als 10 Beschäftigten auch jene mit 10 bis 19 Beschäftigten gegen den allgemeinen Trend entwickelt und beschäftigen in 2005 weniger Grenzpendler als noch 1998. Mit einem Wachstum von über 140 % ragen die Betriebe mit 50 bis 99 Beschäftigten heraus, sie haben die Zahl der beschäftigten Grenzpendler mehr als verdoppelt. Alle anderen Klassen wachsen leicht bis mäßig überdurchschnittlich, wobei die Betriebe mit mehr als 500 Mitarbeitern mit einem Wachstum von gut 40 % nur rund zwei Prozentpunkte über dem allgemeinen Durchschnitt liegen und sich somit in Bezug auf die Dynamik der Beschäftigung von Grenzpendlern wesentlich von den Betrieben gleicher Größe nördlich der Grenze unterscheiden. Insgesamt lässt sich in vergleichender Perspektive also feststellen, dass in Sønderjylland mittlere bis größere Betriebe ein überproportionales Wachstum an Grenzpendlern zu verzeichnen haben (Beschäftigungswachstum der Betriebe mit über 100 Mitarbeitern in Sønderjylland: 500 %, Schleswig: 47 %), in Schleswig hingegen Betriebe kleiner bis mittlerer Größe – wenn auch von einem erheblich niedrigeren Niveau aus – ein überdurchschnittliches Wachstum aufweisen, das bemerkenswert deutlich über dem der entsprechenden Betriebe in Sønderjylland liegt (Beschäftigungswachstum der Betriebe mit 20 bis 99 Mitarbeitern in Schleswig: 87 %, Sønderjylland: 54 %).

Diesen Befunden entsprechend hat sich in Schleswig denn auch die Bedeutung der Großbetriebe als Arbeitgeber für Grenzpendler kaum verändert. Im Jahr 2005 sind wie 1998 auch gut ein Viertel der dänisch-deutschen Grenzpendler in einem Großbetrieb tätig (vgl. Abbildung 20). Der Anteil der Beschäftigten in Kleinst- und Kleinbetrieben ist von rund 48 % auf rund 36 % sehr deutlich zurückgegangen, so dass sich die relative Bedeutung der Kleinst- und Kleinbetriebe als Arbeitgeber für Grenzpendler auf beiden Seiten der Grenze heute entspricht. Die mittleren Betriebe in Schleswig beschäftigen im Jahr 2005 mehr als 37 % der Grenzpendler, ihre Bedeutung ist im Vergleich zum Jahr 1998 (26,1 %) recht stark gewachsen. Während sich also sowohl für die deutschen als auch für die dani-

schen Grenzpendler die relative Bedeutung von Kleinst- und Kleinbetrieben als Arbeitgeber deutlich reduziert hat, haben für die deutschen Grenzpendler die großen und für die dänischen die mittleren Betriebe an Gewicht gewonnen. Die im südlichen Grenzraum tätigen Betriebe aus den Bereichen Kühltechnik, Elektronik und Schiffbau, die, wie in Abschnitt 6 ausgeführt, zu den häufigsten Arbeitgebern der dänischen Grenzpendler gehören dürften, sind vermutlich weitgehend den in Schleswig dominierenden Betrieben mittlerer Größe, mitunter auch den größeren Betrieben, zuzuordnen.

Ob die Betriebe, die Grenzpendler beschäftigen, sich in Bezug auf ihre Größe von der Struktur der Betriebe in der Region insgesamt unterscheiden, kann exemplarisch am Beispiel Schlesiws überprüf werden. Von der Gesamtheit der Beschäftigten in Schleswig sind 26,2 % in Kleinstbetrieben tätig, 31,9 % in Kleinbetrieben, 30,4 % in mittleren Betrieben und 11,5 % in Großbetrieben. Die Verteilung im Jahr 2005 entspricht im Wesentlichen jener des Jahres 1998. Damit weisen die Arbeitgeber der Grenzpendler in Bezug auf die Betriebsgröße deutliche Differenzen zur Gesamtstruktur auf. So ist der typische Arbeitgeber in der Region ein Kleinst- oder Kleinbetrieb, sie stellen zusammen fast 60 % der Arbeitsplätze in der Region – beschäftigen aber nur rund 36 % der Grenzpendler. Die Bedeutung der mittleren Betriebe liegt dagegen unter den Grenzpendlern um gut sieben Prozentpunkte über der Gesamtheit der in der Region Beschäftigten und die der Großbetriebe sogar um über 11 Prozentpunkte.

Abbildung 20: Verteilung der Grenzpendler von Dänemark nach Schleswig nach Betriebsgröße 1998 und 2005



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Die Tatsache, dass in beiden Regionen Betriebe mittlerer Größe sowie Großbetriebe die dominierenden Arbeitgeber der Grenzpendler darstellen, könnte auf Vorteile größerer Unternehmen bei der überregionalen Personalrekrutierung zurückzuführen sein. Sie verfügen eher als kleine Betriebe über die finanziellen, personellen und fachlichen Ressourcen, ihre Stellenangebote, beispielsweise über überregionale Tageszeitungen oder international agierende Stellenportale, entsprechend zu kommunizieren. Zudem sind größere Unternehmen überregional bekannter oder nutzen das Internet, um sich potenziellen Bewerbern vorzustellen, so dass Erwerbspersonen auf der Suche nach einem Arbeitsplatz hier auch leichter initiativ Informationen über mögliche Beschäftigungsperspektiven einholen können als bei kleineren Betrieben, deren Wirkungsfeld eher kleinräumig ist. Möglicherweise ist dieser Faktor als Zeichen einer zunehmenden Integration der Arbeitsmärkte im Grenzgebiet zu interpretieren: In Zeiten eines steigenden Fachkräftebedarfs nördlich der Grenze bemühen sich dänische Arbeitgeber unter Umständen zunehmend, gezielt deutsche Arbeitskräfte anzusprechen. Die größere Bedeutung von Kleinst- und Kleinbetrieben noch Ende der 1990er Jahre könnte dagegen dafür sprechen, dass grenzüberschreitende Beschäftigungsverhältnisse damals noch eher aus persönlichen Kontakten und Empfehlungen entstanden.

Auch zwischen der Lohn- und Gehaltsstruktur und der hohen Bedeutung mittlerer und großer Betriebe als Arbeitgeber für Grenzpendler könnte ein Zusammenhang bestehen. Das Pendeln zum Arbeitsort ist grundsätzlich mit erheblichen pekuniären Kosten und darüber hinaus mit persönlichen Belastungen (z. B. Zeitaufwand, Stress durch Fahrt zur Arbeit) verbunden, die von Erwerbspersonen in ihrer Kosten-Nutzen-Analyse zu berücksichtigen sind. Über die genannten Belastungen, die alle Pendler betreffen hinaus, sind Grenzpendler mit einer Reihe besonderer Schwierigkeiten wie etwa Sprachbarrieren oder administrativen Hemmnissen konfrontiert. Größere Unternehmen verfügen tendenziell über die weitreichenderen Möglichkeiten, beispielsweise über die Entgeltung oder betriebliche Sonderleistungen, Anreize zu setzen, um die durch das Grenzpendeln entstehenden Belastungen zu kompensieren.

Die Analyse der Betriebsgröße hat gezeigt, dass kleine Betriebe nördlich wie südlich der Grenze in den vergangenen Jahren als Arbeitgeber für Grenzpendler an Bedeutung verloren haben. Betriebe mit weniger als 10 Mitarbeitern beschäftigen im Jahr 2005 in Sønderjylland wie in Schleswig weniger Grenzpendler als dies noch 1998 der Fall war. In Schleswig sind auch in kleinen Betrieben mit 10 bis 19 Mitarbeitern weniger aus Dänemark kommende Mitarbeiter tätig. Gleichzeitig haben in Schleswig insbesondere die mittleren, in Sønderjylland die großen Betriebe deutlich an Bedeutung gewonnen. Damit ist festzustellen, dass sich die Größenstruktur der Betriebe, die Grenzpendler beschäftigen, deutlich von der Betriebsgrößenstruktur der Region insgesamt unterscheidet: Am Beispiel von Schleswig wurde gezeigt, dass diese insbesondere durch Kleinst- und Kleinbetriebe geprägt ist. Im Einklang mit den Befunden zur Wirtschaftsstruktur zeigt sich also, dass Grenzpendler auch in Bezug auf die Struktur der Betriebsgröße weiterhin eine besondere Personengruppe auf dem Arbeitsmarkt der Grenzregion darstellen.

8 Fazit

Die Integration des Arbeitsmarktes in der Grenzregion Schleswig/Sønderjylland hat seit Ende der 1990er Jahre deutliche Fortschritte gemacht. Dies spiegelt sich besonders im ausgeprägten Anstieg der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen wider, der im Einklang steht mit den gegenwärtig bestehenden Unterschieden in den Arbeitsmarktbedingungen beiderseits der Grenze. Die Arbeitskräfte in der Region nutzen zunehmend das mit konjunkturellen Unterschieden und Arbeitsmarktdisparitäten verbundene Potenzial. Damit trägt die Arbeitskräftemobilität zum Abbau der Arbeitsmarktungleichgewichte in der Grenzregion bei. Zudem hat unter den Grenzgängern offenbar das Arbeitsmarktmotiv gegenüber anderen Faktoren (Wohnungsmarktintegration, persönliche Motive) an Bedeutung gewonnen – darauf weisen die Veränderungen in der Zusammensetzung nach Nationalitäten hin. Die aktuelle Entwicklung der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen impliziert, dass es zunehmend gelingt, die mit der Grenze verbundenen Hindernisse der Arbeitskräftemobilität zu reduzieren.

Unsere Befunde relativieren zum Teil die Ergebnisse früherer Studien, die darauf hinweisen, dass die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen im dänisch-deutschen Grenzraum nur schwach ausgeprägt sind – selbst wenn die geringe Bevölkerungsdichte, das Fehlen eines großen Arbeitsmarktzentrums und die geographische Entfernung berücksichtigt werden (Schmidt 2006). Dennoch besteht nach wie vor ein nicht unwesentliches Steigerungspotenzial für das Pendlervolumen in einem voll integrierten Arbeitsmarkt, d. h. bei einem vollständigen Abbau aller Grenzhemmnisse, die aus Sprachbarrieren oder administrativen und gesetzlichen Unterschieden resultieren. Darauf weisen aktuelle Schätzungen in Barten et al. (2006) hin. Für die Region Schleswig/Sønderjylland ermitteln die Autoren mit mehr als 14.000 grenzüberschreitenden Pendlern ein ganz erhebliches, bislang unausgeschöpftes Potenzial für die grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität.

Wenngleich sich die Integration des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes zweifellos positiv entwickelt hat, bleibt doch festzuhalten, dass sich die Grenzpendler beiderseits der Grenze in einer Reihe von Faktoren unterscheiden. So verlief die jüngste Entwicklung vor allem in Sønderjylland sehr dynamisch, während im deutschen Teil des Grenzraums nur geringe Zuwächse zu verzeichnen waren. Deutliche Unterschiede sind auch für die Branchen- und Einkommensverteilung sowie die Altersstruktur der Grenzgänger auf beiden Seiten der Grenze festzustellen. Zudem zeigt die Strukturanalyse, dass die Grenzpendler weiterhin eine besondere Gruppe auf dem regionalen Arbeitsmarkt darstellen. Darauf deuten nicht zuletzt das relativ eingeschränkte Branchenspektrum der Pendler und die Abweichungen gegenüber der Wirtschaftsstruktur der Region hin. Die grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität wird noch in starkem Maße durch besondere Entwicklungstendenzen in einzelnen Branchen beeinflusst – wie etwa das Beispiel der Call-Center zeigt.

Auch die ausgeprägte Branchenkonzentration und der hohe Anteil an Mittel- und Großbetrieben am Grenzpendleraufkommen unterstreichen, dass die Potenziale eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes bei weitem nicht ausgeschöpft sind. Auf der Grundlage der Befunde dieses Berichts können Branchen, die bislang nicht oder kaum an der Belebung der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen teilhaben, gezielt und bedarfsgerecht in den Fokus der Bemühungen um eine grenzüberschreitende Vermittlung von Arbeitskräften rücken. Auch Kleinst- und Kleinbetriebe könnten vermehrt dabei unterstützt werden, für zu besetzende Stellen eine ausreichende Arbeitsmarkttransparenz herzustellen, um Arbeitskräfte auch jenseits der Grenze anzusprechen. In diesem Zusammenhang könnte eine

weitere Verbesserung der bestehenden Informations-, Vermittlungs- und Beratungsangebote helfen, die existierenden Potenziale zu realisieren.

Ein Überblick über die nach wie vor bestehenden administrativen Hemmnisse und andere Hindernisse grenzüberschreitender Mobilität entlang der dänisch-deutschen Grenze findet sich im Abschlussbericht der Dänisch-Deutschen Arbeitsgruppe zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität (2006). Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass der Zugang zum sozialen Sicherungssystem (insbesondere für bestimmte Personengruppen) und die Unterschiede im Steuersystem die Freizügigkeit zwischen Dänemark und Deutschland immer noch signifikant behindern. Von wesentlicher Bedeutung sind für Grenzgänger die Kenntnis über unterschiedliche Regelungen und der Zugang zu detaillierten Informationen. Als problematisch wird in diesem Zusammenhang vor allem eine mangelnde Information über die entsprechenden Regelungen im Nachbarland und der unzureichende Informationsaustausch zwischen den Behörden beiderseits der Grenze beurteilt. Neben einer Ausweitung des Informationsangebots ist also auch eine bessere Koordination der Informations- und Beratungsangebote anzustreben. Darüber hinaus kann der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs per Bus und Bahn Grenzpendler entlasten bzw. das Grenzpendeln für Erwerbspersonen in der Region als Option attraktiver werden lassen.

Neben kurz- und mittelfristig wirkenden Maßnahmen wie der Intensivierung der grenzüberschreitenden Vermittlungsaktivitäten und dem weiteren Abbau administrativer Hemmnisse sollte eine langfristig ausgerichtete Strategie stehen, die auf eine nachhaltige Vertiefung der Arbeitsmarktintegration abzielt. Einen hohen Grad an Arbeitsmarktintegration in den europäischen Grenzregionen zu erreichen, kann nur als ein langfristiger Prozess verstanden werden. In diesen Bereich fallen Maßnahmen und Projekte, die z. B. den Abbau sprachlicher und kultureller Hemmnisse in den Mittelpunkt stellen. Besondere Bedeutung kommt dabei auch der Bildungsmobilität zu, etwa der Förderung der sprachlichen und interkulturellen Fertigkeiten von Studierenden. Aber nicht allein der Hochschulbereich ist hier relevant – entsprechende Angebote sollten auch im System der dualen Berufsausbildung gemacht werden. Und schließlich sind neben regionsspezifischen Ansatzpunkten auch die Rahmenbedingungen für eine grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität in der EU zu verbessern – etwa durch eine EU-weite Förderung der Transparenz und Anerkennung formaler schulischer und beruflicher Qualifikationen.

Die vorliegende Studie kann nur einen ersten Einblick in die Entwicklung und Strukturen des Grenzpendelns im deutsch-dänischen Grenzraum geben. Weitere Forschungsarbeiten zielen darauf ab, ein noch detailliertes Bild der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen zu liefern. Durch eine exaktere Identifizierung der Grenzpendler, eine Analyse ihrer Wohn- und Arbeitsorte und Beschäftigungsverhältnisse auf der Grundlage von Individualdatensätzen sollen weitere Erkenntnisse erzielt werden. Die Zusammenführung deutscher und dänischer Individualdaten soll es ermöglichen, die Bedeutung des Grenzpendelns im Rahmen von Erwerbsbiographien (nur kurze Episoden oder dauerhafte Situation) ebenso zu analysieren, wie den Zusammenhang zwischen Wanderungsentscheidungen und Grenzpendeln. Und schließlich lassen sich nur aus genauen Informationen über die Herkunfts- und Zielregionen der Pendler Aussagen zur durchschnittlichen Pendlerdistanz und zur räumlichen Ausdehnung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes ableiten.

Anhang

Tabelle A 1: Wirtschaftszweigklassifikationen

Bezeichnung nach WZ 93 / 03	Wirtschaftsbezeichnung in Report
Landwirt- und Forstschaft Fischerei und Fischzucht Bergbau und Gewinnung v.Steine u. Erden	Primärer Sektor
Ernährungsgewerbe, Tabakverarbeitung	Nahrungs- u. Genußmittel
Bekleidungs-, Textil-, Ledergewerbe Glasgewerbe,Herst. Keramik,Verarb.Steine	Textil/Leder, Glas/Keramik/Steine/Erden
Holzgewerbe (ohne Herstellung v. Möbeln) Papiergewerbe Verlags-, Druckgewerbe, Vervielfältigung	Holz, Papier, Verlage/Druck
Kokerei,Mineralölverarb.,Spalt-u.Brutst. Herstellung von chemischen Erzeugnissen Herstellung v. Gummi- u. Kunststoffwaren	Chemie, Öl
Metallerzeugung und -bearbeitung Herstellung von Metallerzeugnissen	Metallerzeugung und -bearbeitung
Maschinenbau Herst.v.Büromasch.,DV-geräten,-einricht. Herst.v.Geräten d.Elektrizitätserzeugung Rundfunk- und Nachrichtentechnik Medizin-,Mess-,Steuer-u.Regelungstechnik Herstellung von Kraftwagen und -teilen Sonstiger Fahrzeugbau	Maschinen-, Fahrzeugbau, EDV-Geräte, Elektrotechnik, Feinmechanik/Optik
Herst.Möbel,Schmuck,Musikinstr.,Spielw. Recycling	Möbel, Schmuck etc.
Energie- und Wasserversorgung Baugewerbe	Baugewerbe und Versorgung
Kfz-handel; Inst.u.Rep.v.Kfz,Tankstellen Handelsvermittlg.u.Großhandel (ohne Kfz) Einzelhandel (ohne Kfz);Rep. Gebr.-güter	Handel
Gastgewerbe	Gastgewerbe
Landverkehr; Transp.in Rohrfernleitungen Schifffahrt, Luftfahrt Hilfs- u. Nebentätigkeiten f. d. Verkehr	Transport
Nachrichtenübermittlung Kredit- und Versicherungsgewerbe Mit Kredit-u.Vers.-gewerbe verb.Tätigk. Grundstücks- und Wohnungswesen Vermietung bewegl.Sachen ohne Bed.-pers. Datenverarbeitung und Datenbanken Forschung und Entwicklung Erbringung v.wirtsch.Dienstleistg.a.n.g.	Geschäftsservice
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung
Erziehung und Unterricht	Erziehung und Unterricht
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen
Abwasser-,Abfallbeseitigg.,so.Entsorgung Interessenvertretungen, Vereinigungen Kultur, Sport und Unterhaltung Erbringung v. sonstigen Dienstleistungen Private Haushalte mit Hauspersonal Exterritoriale Organisat. u. Körpersch.	Anderes

Literatur

- Barten, U.; Bröcker, J.; Hermann, H.; Klatt, M. (2006): Barrierer og potentialer i det grænseoverskridende samarbejde i Femern Bælt Regionen, rapport af Institut for Grænseregionsforskning – Syddansk Universitet og Institut für Regionalforschung – Christian-Albrechts-Universität Kiel.
- Bender, S.; Haas, A. (2002): Die IAB-Beschäftigtenstichprobe. In: Kleinhenz, G. (Hrsg.) (2002): IAB-Kompendium Arbeitsmarkt- und Berufsforschung. Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, BeitrAB 250, S. 3-12.
- Beskæftigelsesministeriet (2006): Afsluttende rapport. Den dansk-tyske arbejdsgruppe til forbedring af den grænseoverskridende mobilitet, København.
- Bundesagentur für Arbeit (2006): Arbeitsmarkt 2005, Nürnberg.
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2007): Spürbare Erleichterungen für Grenzpendler zwischen Dänemark und Deutschland. Pressemitteilung, Berlin, 15.06.2007.
- Beskæftigelsesministeriet und Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2006): Abschlussbericht der Dänisch-Deutschen Arbeitsgruppe zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität, København, Berlin.
- Det Økonomiske Råd (2007): Dansk Økonomi – Efteråret 2007, København.
- Europäische Kommission (www) http://ec.europa.eu/youreurope/nav/de/citizens/working/cross-border/overview/index_de.html. Letzter Zugriff: 21.02.2008.
- Europäische Kommission (2002): Freizügigkeit der Arbeitnehmer – Volle Nutzung der Vorteile und Möglichkeiten. KOM (2002) 694, Brüssel.
- Europäische Kommission (2004): Bericht über die Umsetzung des Aktionsplans der Kommission für Qualifikation und Mobilität. KOM (2004) 66, Brüssel.
- Europäische Kommission (2006): Europeans and mobility: first results of an EU-wide survey. Eurobarometer survey on geographic and labour market mobility, Brüssel.
- Gijssels, P. De; Janssen, M.; Wenzel, H.-J.; Woltering M. (Hrsg.) (1999): Understanding European Cross-Border Labour Markets. Issues in Economic Cross-Border Relations, Marburg.
- Grötzinger, G. (2007): Hochsteuerland Deutschland? Langlebiger Mythos, problematische Folgen. In: Intervention 4 (1), 2007, S. 28-39.
- Hansen, C. L.; Nahrstedt, B. (2000): Cross-border commuting: Research issues and a case study for the Danish-German border region. In: Van der Velde, M.; Van Houtum, H. (Hrsg.) (2000): Borders, regions and people. European Research in Regional Science. Band 10, Dublin, London, S. 69-84.
- Herrmann, H.; Schack, M. (2004): Fallstudien für deutsch-dänische Grenzräume. In: Thormählen, L. (Hrsg.) (2004): Entwicklung europäischer Grenzräume bei abnehmender Bedeutung nationaler Grenzen. ARL Arbeitsmaterial, Hannover, S. 20-77.
- Janssen, M. (2000): Borders and Labour market integration: Where is the difference between Interregional and Cross-border Mobility? In: Velde, M.; Van Houtum, H. (Hrsg.) (2000), Borders,

- regions and people. *European Research in Regional Science*. Band 10, Dublin, London, S. 47-68.
- Niebuhr, A.; Stiller, S. (2006): Integration and labour markets in European border regions. In: *Zeitschrift für Arbeitsmarktforschung* 1/2006, S. 57-76.
- Primondo (2007): Stilllegung des Padborger Call-Centers angekündigt. Pressemitteilung, Padborg/Fürth, 13.11.2007. <http://www.primondo.de/Presse.11.0.html>. Letzter Zugriff: 11.01.2008.
- Schack, M.; Schmidt, T.D. (2005): Grenzüberschreitende Wirtschaftsentwicklungsstrategie für die Region Sønderjylland-Schleswig, Regionskontor Sønderjylland-Schleswig (Hrsg.) (2005).
- Schmidt, T.D. (2006): Wer ist Grenzpendler an der deutsch-dänischen Grenze? Grenzpendeln von Deutschland nach Sønderjylland 1998-2003. Forschungsbericht Nr. 83, Institut for Grænseregionsforskning, Syddansk Universitet, Aabenraa.
- Velde, M. van der (2000): Searching for Jobs in a Border-Area: The Influence of Borders in a Dutch Euregion. In: Velde, M.; Van Houtum, H. (Hrsg) (2000), *Borders, regions and people*. *European Research in Regional Science*. Band 10, Dublin, London, S. 165-181.

Impressum

IAB regional. IAB Nord
Nr. 04 / 2008

Herausgeber

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
der Bundesagentur für Arbeit
Weddigenstr. 20-22
D-90478 Nürnberg

Rechte

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit
Genehmigung des IAB gestattet

Bezugsmöglichkeit

Volltext-Download dieses Forschungsberichtes
unter:

http://doku.iab.de/regional/N/2008/regional_n_0408.pdf

IAB im Internet

<http://www.iab.de>

Rückfragen zum Inhalt an

Tanja Buch, Tel. 0431/3395-3920,
Annekatrien Niebuhr, Tel. 0431/3395-3921
oder e-Mail: Tanja.Buch@iab.de oder
Annekatrien.Niebuhr@iab.de

ISSN 1861-051X