

Mobilität zwischen Regionen

Pendlerströme fließen überwiegend von Ost nach West

Räumliche Flexibilität von Beschäftigten hat viele Facetten, das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort ist zum Alltag geworden. Seit Mitte der 1990er Jahre ist die Zahl der Beschäftigten, die täglich oder wöchentlich zur Arbeit pendeln, gestiegen. Dies gilt auch für Fernpendler, die mehr als 50 Kilometer zur Arbeit fahren. Die gestiegene Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung dafür, um den zunehmenden, aber regional unterschiedlichen Bedarf an Fachkräften decken zu können.



Die Gründe, aus denen Menschen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz pendeln, sind vielfältig. Individuelle Präferenzen und verfügbare Informationen spielen ebenso eine Rolle wie die Gegebenheiten auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt oder die Verkehrsinfrastruktur. Umgekehrt wirkt sich die Tatsache, dass viele Menschen pendeln, in unterschiedlicher Weise auf diese Bereiche aus.

Die regionale Mobilität der Arbeitnehmer kann insgesamt dazu beitragen, regionale Ungleichgewichte zwischen Arbeitsangebot und -nachfrage auszugleichen. So sind gerade Firmen, die hochspezialisierte Jobs anbieten, oft räumlich konzentriert. Daher stehen vor allem höher qualifizierte Arbeitnehmer vor der Frage, ob sie längere Arbeitswege in Kauf nehmen sollten.

Ein Indikator für die Attraktivität eines regionalen Arbeitsmarktes ist der Pendlersaldo (vgl. Abbildung 1 auf Seite 70). Eine Region mit einem positiven Pendlersaldo hat mehr Ein- als Auspendler. Dies ist ein wichtiges Indiz für attraktive Arbeitsplätze und eine hohe Arbeitsnachfrage in einer Region. Ein stark positiver Saldo verweist zudem auf einen angespannten Wohnungsmarkt, wie er in Großstädten häufig zu beobachten ist. Dabei erweisen sich besonders stark wachsende Städte wie München mit vielen attraktiven Arbeitsplätzen bei großen Firmen als Pendlermagnete. Aufgrund der Vorteile, die eine Großstadt bietet, befinden sich diese vielfach in einem sich selbst verstärkenden Wachstumsprozess. Denn neue Arbeitsplätze entstehen immer noch überproportional in den Städten; die unmittelbar angrenzenden Regionen holen jedoch auf. Auch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise scheinen große Städte relativ unbeschadet überstanden zu haben, während in den peripher gelegenen Regionen die Beschäftigung im Jahr 2009 vorübergehend stark zurückging.

Ökonomisch betrachtet wird ein Beschäftigter nur dann pendeln, wenn es sich für ihn oder sie rechnet. Eine wichtige Rolle spielen insbesondere die Wohnungskosten, die mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum sinken. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Immobilien und Grundstücke auf dem Land meist größer sind und in einer landschaftlich attraktiveren Umgebung liegen als in der Stadt. Andererseits werden in der Stadt die höheren

Löhne gezahlt. Vor allem für junge Beschäftigte und Frauen sind Arbeitsplätze in den Städten häufig attraktiver als solche auf dem Land. Sie haben in vielen Fällen in einer Stadt studiert und finden dort ihren ersten Arbeitsplatz. Obwohl die Lohnprämien in den Städten höher ausfallen als auf dem Land, nehmen gerade Frauen manchmal schlechter bezahlte Jobs an, um tägliches Pendeln zu vermeiden. Wie Auswertungen des Statistischen Bundesamtes zeigen, pendeln deutsche Frauen im Schnitt seltener und kürzer als Männer.

Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ziehen das Pendeln einem Umzug vor. Dies gilt vor allem dann, wenn sie erwarten, dass sich der Arbeitsmarkt vor Ort kurz- oder mittelfristig verbessert. Denn diese flexiblere Form der Mobilität bietet gegenüber dem (endgültigeren) Umzug manche Vorteile. Allerdings schließen sich beide Mobilitätsformen keineswegs aus, da sich der Arbeitsweg häufig gerade nach einem Umzug außerhalb des Stadtgebietes sogar verlängert.

Die Mobilität von Ost nach West bleibt hoch

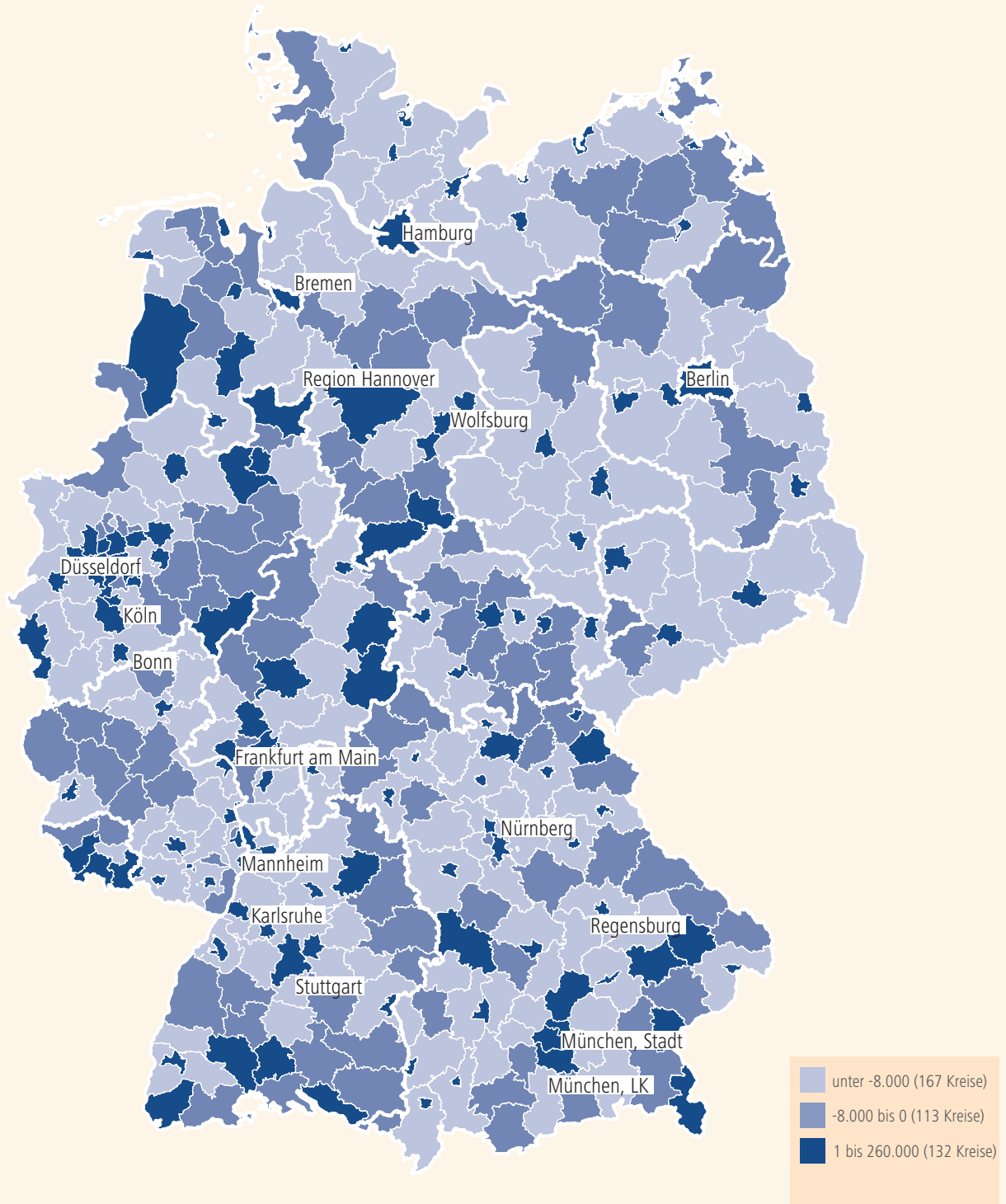
Die Richtung der Mobilität ist stark von einem Ost-West-Muster geprägt. Dies gilt sowohl für die Binnenwanderung, also den Umzug innerhalb Deutschlands, als auch für das Pendeln. Das große Arbeitsmarktgefälle führte zu einer starken Abwanderung aus Ostdeutschland seit Beginn der 1990er Jahre, die mit dem wirtschaftlichen Aufholprozess zunächst deutlich abflaute. Dennoch kam es zwischen den Jahren 1997 und 2001 zu einem erneuten Anstieg, da sich die Arbeitsmarktlage in den alten Bundesländern damals deutlich verbessert hatte. Nach wie vor sind die Arbeitsmarktbedingungen in den ostdeutschen Regionen bis auf wenige Ausnahmen ungünstiger als in Westdeutschland.

Die Unterschiede auf dem Arbeitsmarkt schlagen sich deutlich in der Mobilität der Arbeitskräfte nieder: Westdeutschland weist sowohl einen Wanderungs- als auch einen Pendlerüberschuss gegenüber Ostdeutschland auf. Als Indikator für die unterschiedlichen Beschäftigungschancen im Westen und im Osten kann näherungsweise die Arbeitslosenquote dienen. Neben der absoluten

Abbildung 1

Pendlersaldo in deutschen Kreisen*

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2010



Anmerkung: *Einpendler minus Auspendler

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

©IAB

Arbeitslosenquote lohnt es sich, die Differenz der Arbeitslosenquoten zu betrachten, da dies für Mobilitätsentscheidungen relevanter ist (vgl. Abbildung 2).

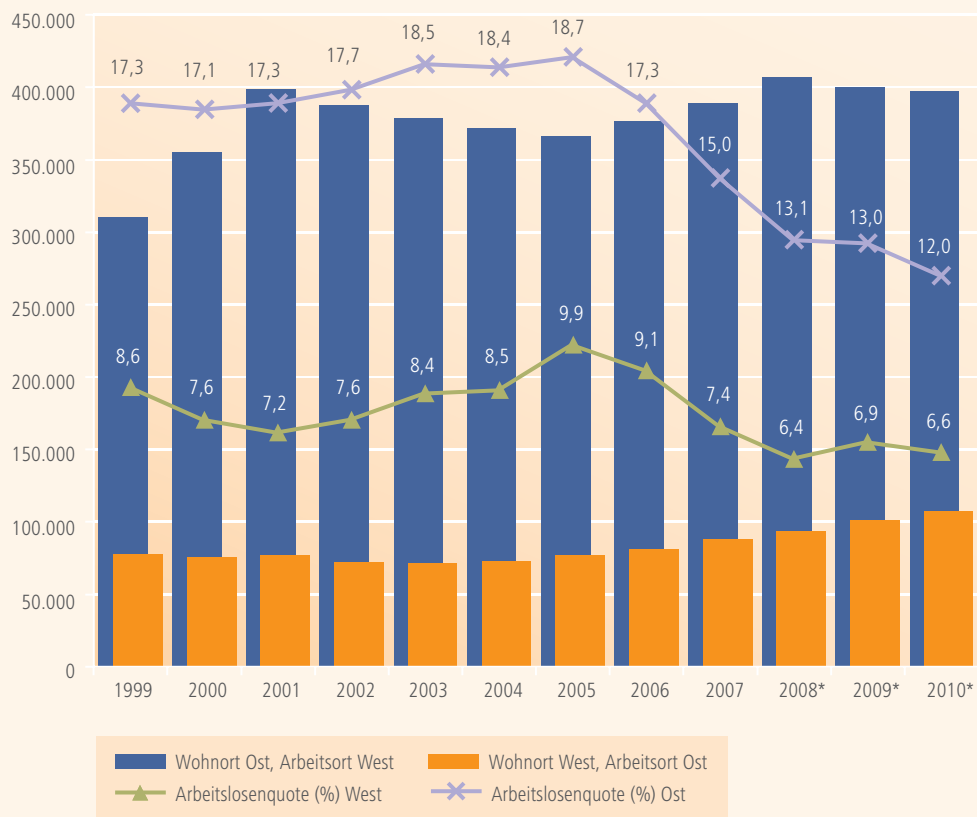
In den neuen Bundesländern hat sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt seit dem Jahr 2007 stark verbessert. Im Jahr 2010 ergibt sich eine Differenz von 5,4 Prozentpunkten in den jeweiligen Arbeitslosenquoten (West: 6,6%; Ost: 12%). Dennoch ist die Zahl der Pendler von Ost nach West seit dem Jahr 2006 erneut angestiegen und erreichte im Jahr 2008 mit rund 386.400 den höchsten Wert im Betrachtungszeitraum (1999 bis 2010). Auch die Zahl der Pendler von West nach Ost steigt seit dem Jahr 2003 kontinuierlich an, liegt aber auf deutlich niedrigerem

Niveau: Im Jahr 2010 pendelten knapp 104.500 Personen zum Arbeiten nach Ostdeutschland. Besonders in ostdeutschen Regionen, die an die alten Bundesländer angrenzen, können Beschäftigte, die pendeln, von den höheren Löhnen in Westdeutschland profitieren – und das zu vergleichsweise geringen Mobilitätskosten, denn die Mieten in Ostdeutschland liegen deutlich unter Westniveau.

Um ein differenzierteres Bild des Pendlerverhaltens zu gewinnen, bietet es sich an, nicht nur zwischen Ost und West, sondern auch zwischen unterschiedlichen Qualifikationsgruppen zu unterscheiden. Als Indikator für das Ausmaß des Pendelns können Pendlerquoten dienen, welche die Zahl der Pendler ins Verhältnis zur jeweiligen

Abbildung 2

Pendleraufkommen zwischen Ost und West und Arbeitslosenquoten 1999 bis 2010



Anmerkung: *Vorläufige Daten.

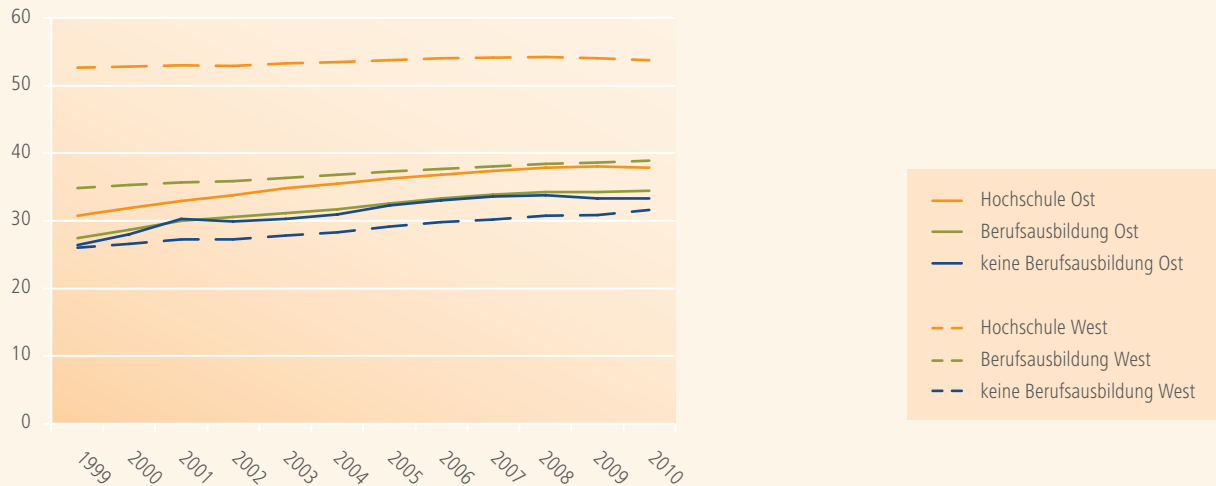
Quelle Pendlerzahlen: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA), eigene Berechnungen; Quelle Arbeitslosenquoten: Statistik der BA;

©IAB

Abbildung 3

Entwicklung der Pendlerquoten nach Qualifikation und Wohnort 1999 bis 2010

in Prozent



Anmerkung: Die Pendlerquote bezeichnet die Zahl der Pendler einer Qualifikationsgruppe geteilt durch die Zahl der Beschäftigten in diesem Qualifikationssegment.

Quelle: Sonderauswertung Pendler zwischen Kreisen, Beschäftigtenstatistik 1999-2010.

©IAB

Zahl der Beschäftigten setzen (vgl. Abbildung 3). Als Pendler ist jeder Beschäftigte definiert, der mindestens eine Kreisgrenze überschreitet. Da sich die durchschnittlichen Kreisgrößen zwischen Ost- und Westdeutschland stark unterscheiden, dürfen die Niveauunterschiede zwischen Ost- und Westdeutschen nicht überinterpretiert werden. Eine getrennte Betrachtung beider Landesteile ist deshalb geboten. Bemerkenswert ist, dass geringqualifizierte Arbeitnehmer in Ostdeutschland – anders als in Westdeutschland – ähnlich häufig pendeln wie Arbeitnehmer mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung. Dieser Befund zeigt sich auch in der Wanderungsbilanz. Der Arbeitsmarkt für Geringqualifizierte ist in Ostdeutschland deutlich angespannter, es gibt relativ wenige Beschäftigungschancen. Die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland ist in diesem Segment deutlich höher (34 % gegenüber 20 % im Westen), und Verdrängungseffekte von besser ausgebildeten Arbeitnehmern verschärfen die Situation für Geringqualifizierte.

Hochqualifizierte sind am mobilsten

Hochqualifizierte sind die mobilste Gruppe. Dies gilt sowohl für das Pendeln als auch für die Binnenwanderung. Denn die Löhne von Hochqualifizierten variieren regional wesentlich stärker als die Löhne im mittleren und unteren Qualifikationssegment. Deshalb profitieren Hochqualifizierte deutlich stärker von Hochlohnregionen und von der großen Auswahl an attraktiven Jobs in den Städten, aber auch von den dortigen Konsum- und Dienstleistungsangeboten. Zudem sind Hochqualifizierte in der Regel über alternative Jobangebote besser informiert und können ihre Jobsuche räumlich stärker ausdehnen.

Fazit

Pendlerströme weisen ein regional differenziertes Muster auf: Die Mobilitätsströme fließen überwiegend von Ost nach West. Dies gilt sowohl für Wanderungen als auch für das Pendeln. Mehr als jeder dritte Beschäftigte aus dem Westen pendelt zur Arbeit in einen anderen Kreis. Wie

aktuelle Studien belegen, tragen sie damit zur Angleichung regionaler Arbeitslosenquoten bei.

Es sind insbesondere wirtschaftlich erfolgreiche Metropolregionen wie München, Stuttgart, Berlin und Hamburg, die Pendler mit attraktiven Arbeitsplätzen und überdurchschnittlichen Löhnen anziehen. Vor allem junge Beschäftigte und Frauen könnten von den Vorteilen der Ballungsräume besonders profitieren. Gleichwohl pendeln sie seltener und über kürzere Entfernungen.

Viele Arbeitnehmer pendeln lieber als umzuziehen: Familien mit zwei Erwerbstätigen können so Berufs- und Privatleben verbinden, soziale Netzwerke aufrecht erhalten und ihrer Region verbunden bleiben. Die Entscheidung für einen Umzug kann durch Pendeln auf später verschoben werden, sobald die Betroffenen die Region, in der sie arbeiten, besser kennen und dort eine längerfristige Jobperspektive haben. Höher Qualifizierte profitieren besonders vom Pendeln in Hochlohnregionen, da sie dort attraktive Jobs und eine Vielfalt an Konsum- und Dienstleistungsangeboten vorfinden.

Literatur

Arntz, Melanie (2010): What attracts Human Capital? Understanding the Skill Composition of Interregional Job Matches in Germany. In: *Regional Studies*, 44(4), S. 423-441.

Granato, Nadia; Haas, Anette; Hamann, Silke; Niebuhr, Annetrin (2009): Arbeitskräftemobilität in Deutschland. Qualifikationsspezifische Befunde regionaler Wanderungs- und Pendlerströme. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 67(1), S. 21-33.

Haas, Anette; Hamann, Silke (2008): Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. IAB-Kurzbericht Nr. 6.

Niebuhr, Annetrin; Granato, Nadia; Haas, Anette; Hamann, Silke (2012): Does labour mobility reduce disparities between regional labour markets in Germany? In: *Regional Studies*, 46(7), S. 841-858.

Reggiani, Aura; Bucci, Pietro; Russo, Giovanni; Haas, Anette; Nijkamp, Peter (2011): Regional labour markets and job accessibility in City Network systems in Germany. In: *Journal of Transport Geography*, 19(4), S. 528-536.

Wiethölter, Doris; Bogai, Dieter; Carstensen, Jeanette (2010): Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2009. IAB-Regional. IAB Berlin-Brandenburg Nr. 3.

Abflug/Departures		
Flug Flight	nach to	Check Ha
LH 1191	ZUERICH	
AB 6710	HAMBURG	
AF 5521	PARIS-CDG	
BJ 2037	ENFIDHA	
AB 3940	ALICANTE	
LH 2837	HAMBURG	
LH 151	FRANKFURT	
LH 2793	DUESSELDORF	
AB 8284	ROM-FIUMICINO	
KL 1888	AMSTERDAM	
TK 1506	ISTANBUL	
AB 8598	LONDON-GATHICK	

Die Autorin



Anette Haas

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsbereich „Regionale Arbeitsmärkte“ am IAB.

anette.haas@iab.de