Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
Die Forschungseinrichtung der Bundesagentur für Arbeit

IAB

IAB-Kurzbericht

6/2008

Aktuelle Analysen und Kommentare aus dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung

In aller Kürze

- Seit Mitte der 90er Jahre verstärkten sich sowohl die Wanderungs- als auch die Pendlerströme von Ost nach West. Ab 2000 ging die Ost-West-Mobilität etwas zurück, der Pendlerüberschuss im Westen bleibt aber auf hohem Niveau: Er lag im Jahr 2005 bei knapp 290.000 Personen.
- Die ehemalige deutsch-deutsche Grenze beeinflusst auch 16 Jahre nach der Wiedervereinigung die Struktur der Mobilität: Westdeutsche Kreise entlang dieser Grenze, z.B. Fulda und Göttingen, hatten 2005 deutliche Pendlerüberschüsse.
- Im Osten sind es vor allem die großen Städte (Berlin, Leipzig, Dresden), die qualifizierte Beschäftigte überregional anziehen. Im Westen verteilen sich die Pendler räumlich stärker. Hier wird im Zuge der Verlagerung von Arbeitsplätzen auch ins Umland der Städte gependelt.
- Insgesamt nimmt die Mobilität bei allen Qualifikationsgruppen zu. Hochqualifizierte weisen über alle Jahre die höchsten Pendlerquoten auf – in Ost wie West.
- Bezogen auf die Siedlungsstruktur gleichen sich die Pendlerverflechtungen in Ost und West an. Dies spiegelt die nachgeholte Suburbanisierung der Beschäftigung im Osten wider. Kernstädte bieten immer weniger Beschäftigungsmöglichkeiten für Geringqualifizierte.

Ost-West-Vergleich

Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten

von Anette Haas und Silke Hamann

Wenn es um Flexibilität und Divergenzen am Arbeitsmarkt geht, steht oft auch die Frage nach der regionalen Mobilität der Arbeitnehmer im Raum – und damit meist nach den Wanderungen. Aber nicht immer muss der Wohnort gewechselt werden, denn Pendeln ist in vielen Fällen eine Alternative.

In Deutschland konzentriert sich die öffentliche Diskussion häufig auf die Mobilität zwischen Ost und West als Mechanismus zur Angleichung unterschiedlicher Arbeitsmarktchancen und Lebensperspektiven. Neben der Ost-West-Mobilität werden in der folgenden Untersuchung auch Pendlerströme auf Kreisebene und Pendlerstrukturen mit Blick auf Anpassungsprozesse analysiert.

Entwicklung der Ost-West-Mobilität 1995-2005

Die Wiedervereinigung löste eine Welle der Mobilität von Ost nach West aus, da die Erwerbschancen und das Lohnniveau im Westen viel besser waren. Pendeln als flexible Form der Arbeitskräftemobilität spiegelte dabei zum Teil die Erwartung wider, dass eine Beschäftigung auf dem westdeutschen Arbeitsmarkt nur eine vorübergehende Lösung darstellen würde, bis sich die Arbeitsmarktlage in Ostdeutschland verbessert (Pischke et al. 1994). Dass die Erwartungen einer zügigen Angleichung der Lebensverhältnisse trotz vorhandener Lohnzuwächse enttäuscht wurden, zeigte sich nicht zuletzt in einer nachhaltig einseitigen Wanderungsbilanz zugunsten des Westens.

Für einen ersten Überblick über die Ost-West-Mobilität werden die Pendlersalden im Vergleich zur Wanderung betrachtet und beide den Arbeitslosenquoten in Ost und West seit 1995 gegenüber gestellt (vgl. **Abbildung 1**, Seite 2). Ein positiver Saldo bedeutet, dass mehr Personen Richtung Westen pendeln bzw. wandern als Richtung Osten. In **Abbildung 1** wird deutlich, dass die Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Westdeutschland und besonders der Abstand zur ostdeutschen Quote die Pendlerströme beeinflusst. Der Pendlerüberschuss betrug im Jahr 2001 – bei einer Differenz der Arbeitslosenquoten von 10,5 Prozentpunkten – rund 321.000 Personen. Im Jahr 2005 waren es knapp 290.000, der Unterschied der Arbeitslosenquoten lag bei 9,6 Prozentpunkten. Insgesamt hat sich die Mobilitätsbilanz zwischen Ost und West trotz leicht abnehmender Salden seit 2001 wenig verändert.

Der Wanderungssaldo verläuft auffallend parallel zum Pendlersaldo, allerdings auf niedrigerem Niveau: Allein im Jahr 2001 zogen knapp 91.000 Personen mehr von Ost nach West um als in die umgekehrte Richtung. Auch wenn in den Folgejahren der Saldo wieder abgenommen hat, betrug der Wanderungsüberschuss Richtung Westen im Jahr 2005 immer noch rund 50.000 Personen.

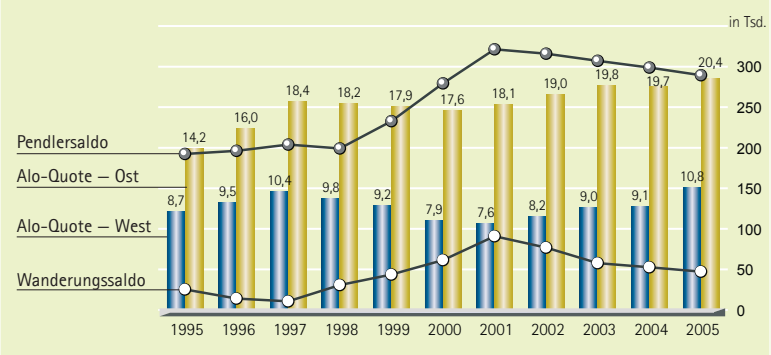
Auch in den regionalen Auswirkungen unterscheidet sich das Pendeln von den Wanderungen. Ein Auspendler trägt mit seiner Güternachfrage zur Stärkung der lokalen Wirtschaft am Wohnsitz bei. Erhöht sich die Arbeitsnachfrage am Wohnort, können Auspendler von lokal ansässigen Firmen als Arbeitskräfte abgeworben werden, sie verstärken somit den Arbeitskräftepool einer Region. Die Abwanderung von gut qualifizierten Beschäftigten schwächt dagegen die Region meist dauerhaft.[1]

Im Folgenden geht es ausschließlich um Pendlermobilität und dabei um die Frage, welche Regionen typische Pendlerziele sind.

Abbildung 1

Ost-West-Mobilität und Arbeitslosigkeit in Deutschland

Pendler- und Wanderungssaldo in 1.000 Personen; Arbeitslosenquoten in Prozent



Anmerkung: Der Wanderungssaldo Ost-West ist die Nettobilanz der Wanderungsbewegungen zwischen Ost- und Westdeutschland im jeweiligen Jahr. Der Pendlersaldo wird analog gebildet. Er resultiert aus dem Abgleich von Hauptwohnsitz und Arbeitsort.

Quelle: Wanderungsstatistik des Statistischen Bundesamtes; Pendlerdaten: Eigene Berechnung auf Basis von pallas (IAB), Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Arbeitslosenquoten: (abhängige Erwerbspersonen) BA Statistik.

© IAB

Pendlerströme in deutschen Kreisen und Städten

Pendlerströme haben für den gesamten Arbeitsmarkt zunehmende Bedeutung. Deshalb darf der Blickwinkel bei dieser Untersuchung nicht auf den Pendlersaldo zwischen alten und neuen Ländern verengt werden. Die regionale Abgrenzung, die hier zugrunde gelegt wird, ist der Kreis (zur Datengrundlage und den verwendeten Maßen vgl. **Kasten** unten). Als Pendler gelten alle Personen, deren Hauptwohnort und Arbeitsort in verschiedenen Kreisen liegen. Darüber hinaus wird nicht unterschieden, über welche Entfernungen bzw. ob täglich oder nur zum Wochenende gependelt wird.

Pendeln – ein zunehmender Trend

Der Anteil der Pendler an allen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten ist im Untersuchungszeitraum kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 1995 pendelten 31 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zur Arbeit, 2005 waren es bereits 39 Prozent – obwohl die absolute Zahl der Pendler in diesem Zeitraum von 7,018 Mio. auf 6,751 Mio. Personen gesunken ist. Die Abnahme der Pendlerzahlen ist auf den generellen Rückgang sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung zurückzuführen.

Der Pendlersaldo vermittelt einen Eindruck des Arbeitsplatzangebotes in einzelnen Kreisen. Einen Überblick über die Strukturen von 2005 gibt **Abbildung 2**.[2]

Datenquellen und Definitionen der Untersuchung

Datengrundlage für die Wanderungen ist die Wanderungsstatistik des Statistischen Bundesamtes; für die Pendler ist es die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit.

Pendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (ohne Auszubildende, nur Vollzeit, keine geringfügig Beschäftigte), deren Wohn- und Arbeitsort in unterschiedlichen Kreisen liegen (439 kreisfreie Städte und Landkreise, NUTSIII).

Qualifikationsgruppen: Hochqualifizierte haben ein abgeschlossenes Fachhochschul- oder Universitätsstudium. Qualifizierte Beschäftigte verfügen im Gegensatz zu Geringqualifizierten über eine abgeschlossene Berufsausbildung.

Pendlersaldo: Ist ein Maß für die Nettobilanz und berechnet sich aus der Differenz der Ein- und Auspendler.

Pendlervolumen: Ist ein Maß für den Umfang der Mobilität und berechnet sich aus der Summe von Ein- und Auspendlern.

Pendlersaldo an Beschäftigung: Gibt die relative Bedeutung des Saldos gemessen am Bestand an. Er berechnet sich als Quotient aus Saldo und Bestand und ermöglicht die Vergleichbarkeit verschiedener Jahre sowie zwischen Ost und West.

Pendlerintensitäten (nach Qualifikation) gemessen an der Beschäftigung können die Pendlerneigung unterschiedlicher Qualifikationsgruppen darstellen und berechnen sich als Quotient aus Pendlerzahl und Bestand (je Qualifikationsgruppe).

Pendler/Beschäftigtenstruktur: Gibt die qualifikatorische Zusammensetzung der Gruppe an und berechnet sich als Quotient aus Pendlerzahl nach Qualifikation und Gesamtbestand.

[1] Die Folgen der Mobilität werden im Rahmen eines Projektes untersucht, in dem neben dem Pendeln auch die Wanderungen sowie die Auswirkungen selektiver Mobilität für Regionen analysiert werden.

[2] Pendlerverflechtungen mit dem Ausland wurden ausgeklammert, so dass nur innerdeutsche Pendelbewegungen zwischen Hauptwohnort und Arbeitsort in Deutschland dargestellt werden.

Die Karte zeigt die räumliche Verteilung der Pendlersalden auf Kreisebene und welche Regionen als Arbeitsplatzzentren einzustufen sind. Ein Kreis wird als Arbeitsplatzzentrum bezeichnet, wenn er mehr Arbeitsplätze (gemessen als sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort) zu bieten hat, als die am Ort ansässigen Arbeitskräfte (gemessen als sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort) besetzen können (zu den unterschiedlichen Abgrenzungsverfahren vgl. auch Granato/Farhauer 2007).

Kernstädte ziehen Pendler an – vor allem in Ostdeutschland

Zu den Arbeitsplatzzentren, die weitaus mehr Einpendler als Auspendler haben, zählen vor allem die Kernstädte (kreisfreie Städte mit über 100.000 Einwohnern, s. nächsten Abschnitt). Dies gilt besonders in Ostdeutschland, während in Westdeutschland – in Bayern, Baden-Württemberg und dem Ruhrgebiet – nicht nur die Kernstädte selbst, sondern auch große Einzugsbereiche um die Kernstädte herum zusätzlich Pendler anziehen. Dieser Befund für das Jahr 2005 wird durch aktuelle empirische Belege von Einig/Pütz (2007) gestützt. Sie stellen fest, dass sich im Zuge der Suburbanisierung von Arbeitsplätzen im Umfeld einiger Großstädte neuartige Produktions- und Dienstleistungsstrukturen herausgebildet haben, die Pendlerverflechtungen fördern.

Neben Kernstädten und ihrem Umland sind vereinzelt auch ländliche Gebiete, z.B. in Ostwestfalen, Einpendlerzentren (dunkelblaue Flächen in der Karte rechts).

Dichter Pendlerverkehr an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze

Es lohnt sich aber auch, ein besonderes Augenmerk auf die Regionen entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze zu richten, da hier Pendlerverflechtungen für den Angleichungsprozess von Löhnen und Arbeitslosigkeitsniveau eine besondere Rolle spielen können. In diesen Grenzregionen können Beschäftigte durch Pendeln von den höheren Löhnen in Westdeutschland profitieren – und das zu vergleichsweise geringen Mobilitätskosten: Der in der Regel günstigere Wohnort im Osten kann beibehalten werden und die mit einer Wanderung verbundenen hohen Mieten im Westen werden vermieden.

Die Einpendlerüberschüsse der Kreise entlang der ehemaligen Grenze zu Ostdeutschland (z.B. Fulda und Göttingen) zeigen, dass selbst 16 Jahre nach der Wiedervereinigung die ehemalige Grenze die Struktur der Mobilität maßgeblich beeinflusst.

Hohes Pendelvolumen in Verdichtungsräumen

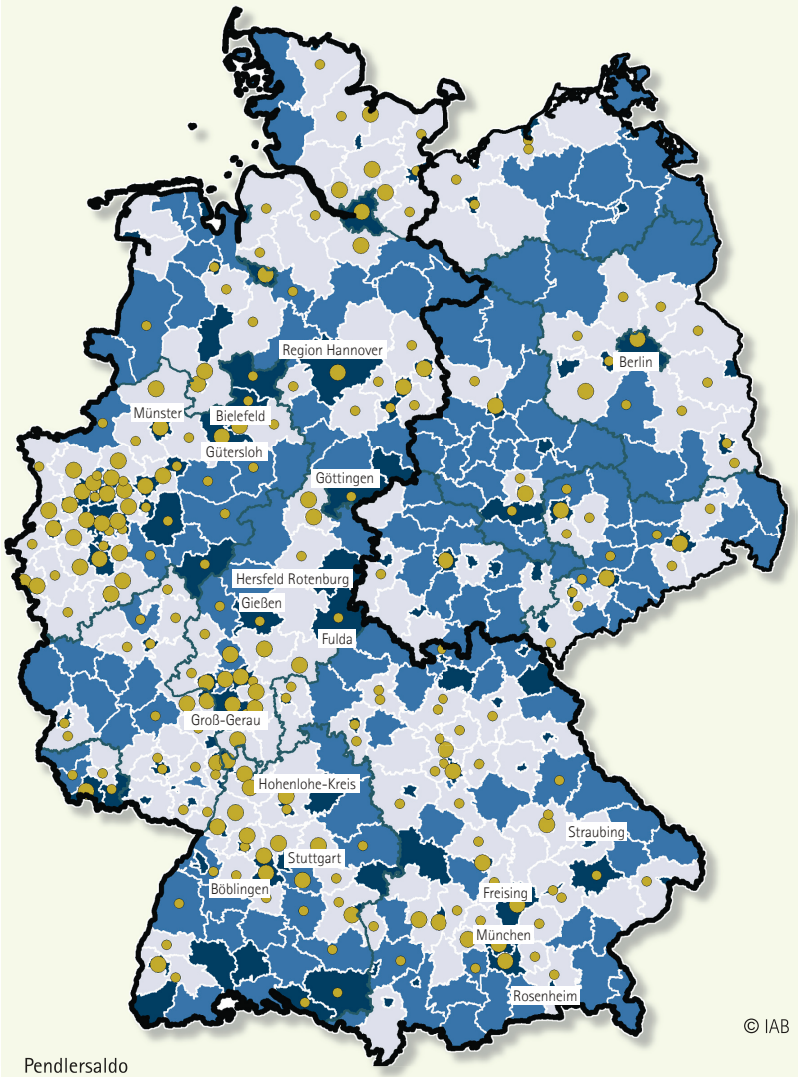
Um die Salden differenzierter einschätzen zu können, wird das Pendlervolumen – die Summe der Ein- und Auspendler je Kreis – berücksichtigt (vgl. **Abbildung 2**). Nicht überraschend ist der Befund, dass das Pendleraufkommen in den Verdichtungsräumen besonders hoch ist: im Ruhrgebiet, in den Regionen Rhein-Main, Rhein-Neckar und Stuttgart. Ein starkes Pendleraufkommen, verbunden mit einem negativen Pendlersaldo, ist typisch für Umlandkreise von Großstädten und kann durchaus als Wohnortattraktivität der Auspendlerkreise interpretiert werden.

In den Westkreisen an der ehemaligen Grenze, die – wie bereits gezeigt wurde – teilweise einen hohen positiven Pendlersaldo haben, ist das Pendleraufkommen im Vergleich zu Kernstädten erwartungsgemäß

Abbildung 2

Pendelbewegungen am deutschen Arbeitsmarkt 2005

Pendlersaldo und Pendlervolumen auf Kreisebene



IAB-InfoSpezial

Mehr zum Thema „**Pendler am Arbeitsmarkt**" finden Sie auf der Infoplattform des IAB im Internet (http://iab.de/infoplattform/pendler). Sie bietet Informationen zu Pendlerströmen sowie zu Motiven und Auswirkungen des Pendelns. Neben Literaturhinweisen (vielfach mit Volltextzugang) enthält sie Angaben zu Forschungsprojekten und Institutionen sowie weiterführende Links zu externen Informationsanbietern.

IAB-InfoSpezial ist ein kostenloser Internetservice des IAB, bei dem aktuelle Arbeitsmarktthemen kurzfristig aufgegriffen und Informationen dazu strukturiert angeboten werden. Alle zur Zeit verfügbaren Themen stehen unter http://iab.de/infoplattform.

geringer. Pischke et al. (1994) argumentieren in einer Studie, dass die Pendler aus dem Osten zwar überwiegend aus den Grenzkreisen stammen, aber nicht zwingend in westlichen Grenzkreisen arbeiten. Besonders die Qualifizierten würden teilweise über beachtliche Entfernungen pendeln, wenn der lokale Arbeitsmarkt keine adäquaten Beschäftigungsmöglichkeiten bietet.

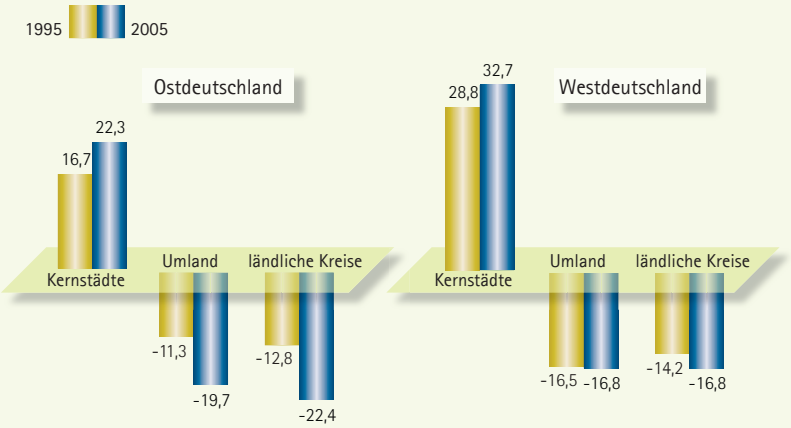
Der Blick auf das Pendlervolumen für Ostdeutschland insgesamt zeigt – übereinstimmend mit dem Pendlersaldo – die im Vergleich zu Westdeutschland ausgeprägte Konzentration auf die Kernstädte. Wie zu erwarten, dominiert Berlin als Einpendelzentrum für die umliegenden Kreise.

Offenbar befinden sich in den alten Bundesländern attraktive Arbeitsplatzzentren auch außerhalb der Kernstädte, während sich die Ziele in den neuen Bundesländern auf wenige Städte (neben Berlin z.B. noch Leipzig und Dresden) konzentrieren. Befunde von Steiner et. al (1998) zeigen, dass der geringere Grad der Suburbanisierung mit der ehemals staatlich gelenkten Wohnungsvergabe erklärt werden kann. Zudem sind in den neuen Bundesländern nur wenige leistungsfähige Zentren entstanden, die auch das Umland mit Arbeitsplätzen versorgen können. Die nach wie vor geringe Zahl von Einpendlerzentren in Ostdeutschland scheint dies zu bestätigen.

Abbildung 3

Entwicklung der Pendlerbilanz nach räumlicher Struktur

Pendlersalden in Relation zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Prozent



Quelle: Pendlerdaten: Eigene Berechnung auf Basis von pallas (IAB), Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Beschäftigtendaten: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus der Beschäftigungsstatistik der BA

© IAB

Kernstadt und Umland – Effekte der Suburbanisierung

Pendlerstrukturen sind das Ergebnis der regionalen Verteilung von Arbeitsplätzen und von Wohnorten der Arbeitskräfte. Deshalb wird im Folgenden bei der Betrachtung der Pendlersalden in Ost- und Westdeutschland die Siedlungsstruktur mit berücksichtigt. Die Pendlersalden werden jeweils in Relation gesetzt zur Beschäftigung innerhalb der verschiedenen Regionstypen und damit in gewisser Weise normiert (vgl. Definitionen im **Kasten** auf Seite 2).

Für einen Vergleich der Siedlungsstruktur bieten sich als Grundlage die Kreistypen an, die nach Bevölkerungsdichte und Zentralität der Kreise differenzieren. Die Kreistypisierung basiert auf den neun Kreistypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Zur Kategorie „Kernstadt" zählen kreisfreie Städte mit über 100.000 Einwohnern; andere Kreise werden zu den Kategorien „Umland" und „überwiegend ländliche Kreise" zusammengefasst. Das Verhältnis zwischen Stadt, Umland und Land ist bei der Analyse von Pendlerströmen von besonderer Bedeutung.

Das Aggregieren der Ergebnisse nach Kreistypen kann helfen, die folgenden Fragen zu beantworten: Welche Entwicklungsmuster gibt es zwischen Kernstädten und ihrem Umland? Unterscheiden sich diese – wie die bisherigen Ergebnisse nahelegen – zwischen Ost und West? Gibt es Angleichungstendenzen?

Die Ergebnisse in **Abbildung 3** zeigen, dass die stärksten Veränderungen der Pendlerbewegungen zwischen 1995 und 2005 für ostdeutsche Kreise zu beobachten sind und dass in Ostdeutschland zunehmend in Kernstädte gependelt wird. Dementsprechend sind die Pendlersalden für das Umland und vor allem für die ländlichen Kreise negativ. Wegen fehlender Alternativen ziehen vor allem die Großstädte Berlin, Leipzig und Dresden die Pendler an (Einig/Pütz 2007).

Im Westen wird das Umland attraktiver

In westdeutschen Kreisen zieht die Suburbanisierung der Bevölkerung eine Suburbanisierung der Firmen nach sich – aus Kostengründen, aber vermutlich auch, um die Distanz zwischen Produzenten und Konsumenten zu verringern (Siedentop 2007).

So entstanden im Zuge der Verlagerung von Firmen vermehrt Arbeitsplätze im Umland der Kernstädte und mit ihnen neue Mobilitätsformen wie die „zentrifugale Mobilität" aus den Zentren ins Umland oder die „disperse Mobilität" zwischen benachbarten Landkreisen (Herrmann/Schulz 2005).

Die Verlagerung von Arbeitsplätzen auch ins Umland der Städte hat entgegen der Einschätzung von Einig/Pütz (2007) nicht zu einem Bedeutungsverlust des Pendelns geführt. Der Anteil der Pendler an den Beschäftigtenzahlen hat sogar weiter zugenommen, und auch in westdeutschen Kernstädten sind die hohen positiven Pendlersalden noch weiter gestiegen. Hingegen zeigen die Pendlersalden des Umlands und der ländlichen Kreise kaum Strukturverschiebungen, sie liegen konstant bei ca. 17 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

In Ost wie in West gilt also: Kernstädte waren und sind weiterhin attraktive Ziele für Pendler. Es bestehen aber nach wie vor Unterschiede in der Pendlerintensität, obwohl sich aufgrund der nachholenden Suburbanisierung die Pendlerbewegungen in Ostdeutschland an die westlichen Strukturen anpassen. In westdeutschen Kernstädten beträgt der Pendlerüberschuss fast ein Drittel, in ostdeutschen Städten hingegen gut ein Fünftel der Gesamtbeschäftigung (vgl. **Abbildung 3**).

Pendlerintensität und Pendlerziele nach Qualifikationsgruppen

Es stellt sich nun die Frage, ob sich diese Unterschiede auch auf Divergenzen in der qualifikatorischen Zusammensetzung der Pendlerströme zurückführen lassen. Dies könnte vor allem für die Entwicklung der ostdeutschen Kreise von großer Bedeutung sein. Denn nach der neuen Wachstumstheorie ist Humankapital und damit das Qualifikationsniveau der Beschäftigten entscheidend für die Entwicklung von Regionen. Ein hoher Anteil Hochqualifizierter gibt positive Impulse für die regionale Beschäftigungsentwicklung (vgl. Amend/Otto 2006).

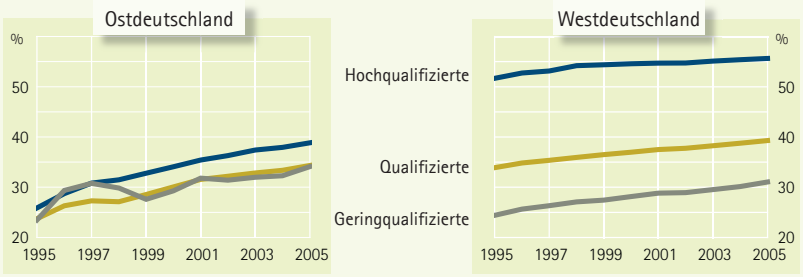
Zunächst wird die Pendlerintensität – differenziert nach den drei Qualifikationsgruppen (vgl. **Kasten**, Seite 2) gemessen an der Beschäftigung, anschließend die Pendlerströme nach Qualifikation und Siedlungsstruktur betrachtet. Auf diese Weise kann nachvollzogen werden, ob sich der geringere relative Pendlerüberschuss ostdeutscher Kernstädte auf allen Qualifikationsebenen widerspiegelt.

[3] Basis sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der jeweiligen Qualifikationsgruppe am Arbeitsort, so bleiben die Quoten vom allgemeinen Trend zur Höherqualifizierung unberührt.

Abbildung 4

Pendlerintensität nach Qualifikationsgruppen

Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, in Prozent



Quelle: Pendlerdaten: Eigene Berechnung auf Basis von pallas (IAB), Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

© IAB

Hochqualifizierte pendeln in Ost wie West am häufigsten

In **Abbildung 4** werden die Pendlerintensitäten für Ost und West verglichen. Insgesamt wachsen die Pendlerintensitäten kontinuierlich[3] und der positive Trend zu mehr Mobilität ist für alle Qualifikationsgruppen sichtbar.

Hochqualifizierte weisen über alle Jahre hinweg die höchste Pendlerneigung auf – in Ost wie West. Die Pendlerintensität der Hochqualifizierten ist in Ostdeutschland allerdings weniger stark ausgeprägt als in Westdeutschland (2005: Ost: 39 %; West: 56 %), wenngleich die Entwicklung zwischen 1995 und 2005 durch einen Aufholprozess in Ostdeutschland gekennzeichnet ist.

Für die anderen beiden Qualifikationsgruppen zeigt sich ein abweichendes Bild. Während 2005 in den neuen Bundesländern die Anteile für die mittlere und geringe Qualifikationsgruppe auf gleichem Niveau bei 34 Prozent liegen, unterscheiden sich in den alten Bundesländern die Anteile (39 % bzw. 31 %) deutlich.

Wie verteilen sich nun die unterschiedlich qualifizierten Pendler auf die Pendlerziele? Haben alle Beschäftigtengruppen gleichermaßen Zugang zu den Arbeitsplatzzentren und wie unterscheiden sich Kernstädte in Ost- und Westdeutschland?

Kernstädte bieten vor allem hochqualifizierten Pendlern Arbeitsplätze

Die Untergliederung nach Qualifikation zeigt zunächst, dass die Kernstädte weniger für Geringqualifizierte als vielmehr für qualifizierte und hochqualifizierte Pendler – vor allem in Ostdeutschland – an Bedeutung gewinnen. Der relative Pendlersaldo ist für diese Gruppen zwischen 1995 und 2005 in ostdeutschen Kernstädten jeweils um ca. 6 Prozentpunkte ge-

stiegen (vgl. **Abbildung 5**). Allerdings sind die Quoten für die westdeutschen Hochqualifizierten mit über 30 Prozent nach wie vor deutlich höher. Damit hat der Pendlerüberschuss dieser Qualifikationsgruppe in ostdeutschen Kernstädten ein geringeres Gewicht an der Gesamtbeschäftigung als es in westdeutschen Kernstädten der Fall ist.

Die relativen Pendlersalden der Geringqualifizierten unterscheiden sich in den ost- und westdeutschen Kernstädten hingegen kaum. Sie variieren zudem auch zeitlich wenig.

Massive Arbeitsplatzverluste für geringqualifizierte Pendler

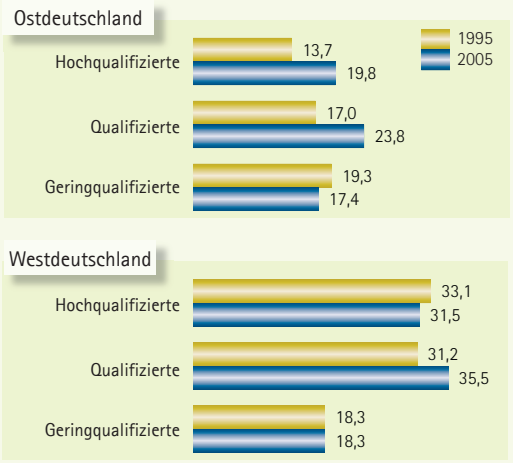
Die tendenziell stabilen Quoten verdecken dabei allerdings, dass zwischen 1995 und 2005 der positive Pendlersaldo für die Geringqualifizierten in Kernstädten im Absolutbetrag stark abgenommen hat – in annähernd gleichem Maße wie die Beschäftigungsmöglichkeiten für diese Gruppe insgesamt.[4] Der relative Pendlersaldo spiegelt also die massiven Verluste bei den Geringqualifizierten nicht wider, die erhebliche Konsequenzen für die Struktur der Beschäftigung in den Kernstädten haben.

Um dieser Frage genauer nachzugehen, wird im Folgenden die Zusammensetzung des Pendlerstroms in die Kernstädte mit der Qualifikationsstruktur der Beschäftigung vor Ort verglichen. Auf diese Weise lassen sich Unterschiede und Verschiebungen in der Zusammensetzung der Gruppen besser erkennen. **Abbildung 6** verdeutlicht, dass sich der Trend

Abbildung 5

Entwicklung der Pendlerströme in Kernstädten nach Qualifikationsgruppen

Anteil der Pendlersalden an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der jeweiligen Qualifikationsgruppe, in %



Quelle: Pendlerdaten: Eigene Berechnung auf Basis von pallas (IAB), Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

© IAB

zur Höherqualifizierung, also wachsende Anteile der Hochqualifizierten an der Beschäftigung in Kernstädten, im Pendlerüberschuss für ostdeutsche Kernstädte noch nicht (vollständig) widerspiegelt (20,2 % im Vergleich zu 17,9 % im Jahr 2005). In Westdeutschland liegen die Anteile am Pendlerüberschuss und an den Beschäftigten in 2005 hingegen mit 16 bzw. 16,7 Prozent fast auf gleichem Niveau.

Die Unterschiede zwischen Ost und West werden kleiner

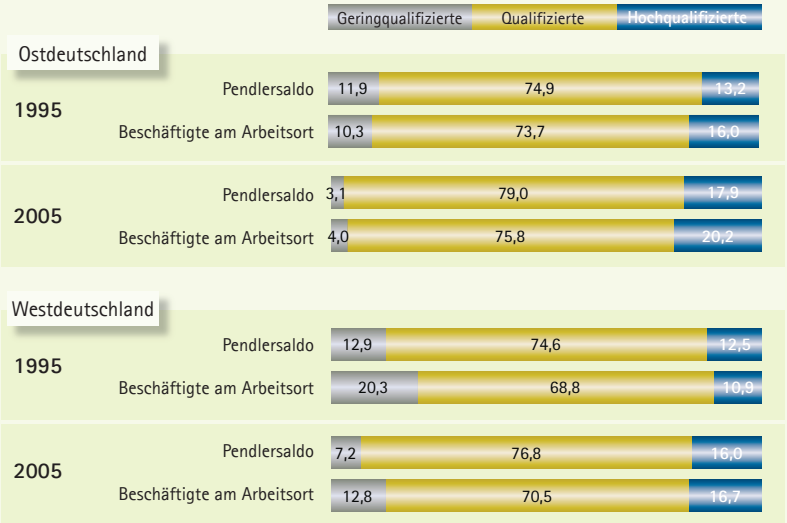
Auch wenn weiterhin deutliche Unterschiede bestehen, lässt sich ein Konvergenzprozess beobachten. Die Angleichung der Strukturen in Ost und West zeigt sich besonders bei den Geringqualifizierten. Hatten diese in Ostdeutschland 1995 mit 11,9 Prozent noch einen überproportionalen Anteil am Pendlerüberschuss (im Vergleich zum Beschäftigtenanteil von 10,3 %), so kehrt sich das Verhältnis bis 2005 um. Damit ist auch in ostdeutschen Kernstädten – wie vorher schon in den westdeutschen – der Anteil Geringqualifizierter am Pendlersaldo niedriger als an den Beschäftigten. Dabei hat die Bedeutung der Geringqualifizierten für die Beschäftigungsstruktur auch insgesamt stark abgenommen.

Abbildung 6 illustriert die schlechten Beschäftigungschancen für Geringqualifizierte in ostdeutschen Kernstädten: Nur 4 Prozent der sozialversicherungs-

Abbildung 6

Qualifikationsstruktur des Pendlersaldos und der Beschäftigten in Kernstädten

1995 und 2005, Anteile in Prozent



Quelle: Pendlerdaten: Eigene Berechnung auf Basis von pallas (IAB), Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

© IAB

[4] Der Beschäftigungsrückgang für Geringqualifizierte in Kernstädten (nur Vollzeit, ohne geringfügig Beschäftigte und Auszubildende) betrug nach eigenen Berechnungen 52 Prozent.

pflichtigen Arbeitsplätze werden 2005 noch von dieser Gruppe eingenommen. In Westdeutschland beträgt der entsprechende Anteil im gleichen Jahr immerhin noch 12,8 Prozent, auch hier gab es aber von 1995 bis 2005 einen starken Rückgang.

Zusammenfassend kann eine Angleichung der Strukturen festgestellt werden, auch wenn sich die Qualifikation von Pendlern und Beschäftigten in ost- und westdeutschen Kernstädten nach wie vor unterscheidet.

Fazit

Die Ergebnisse der Analysen verdeutlichen, dass Pendeln als flexible Form der Arbeitskräftemobilität zunehmend wichtiger wird. Im Vergleich zum Wohnortwechsel ist Pendeln häufig die günstigere Alternative, um die eigene Arbeitsmarktsituation zu verbessern, weil in der Regel keine Umzugskosten entstehen. Insbesondere beim Ost-West-Pendeln, das nach wie vor eine große Rolle spielt, ist der reale Einkommensvorteil – durch die meist günstigere Wohnsituation im Osten – oft größer als bei der Wanderung. Eine verbesserte Infrastruktur (zusätzliche und schnellere Bahnverbindungen, Ausbau des Straßennetzes) trägt überdies dazu bei, den Zeitaufwand des Pendelns zu reduzieren.

In Ostdeutschland sind die Pendlerziele vor allem auf wenige Kernstädte konzentriert. Auch dort fällt aber der Pendlerüberschuss – gemessen an der Beschäftigung – immer noch geringer aus als in Westdeutschland. Die beobachtete Zunahme des Umland-Stadt-Pendelns in den neuen Ländern steht im Einklang mit der These einer nachholenden Suburbanisierung der Beschäftigung in Ostdeutschland.

In Westdeutschland gewinnen hingegen auch andere Mobilitätsmuster an Bedeutung, weil zusätzlich Arbeitsplätze im Umland der Kernstädte entstanden sind. Infolgedessen haben die zentrifugale Mobilität vom Zentrum ins Umland und auch disperse Pendlerbewegungen zwischen Landkreisen zugenommen.

Es gibt nach wie vor Unterschiede zwischen den Pendlerstrukturen der alten und der neuen Bundesländer. Die Pendlerintensität der Hochqualifizierten ist in Ostdeutschland beispielsweise weniger ausgeprägt (**Abbildung 4**). Der positive Pendlersaldo dieser Qualifikationsgruppe in Kernstädten steigt zwar zwischen 1995 und 2005 deutlich an, er ist aber – bezogen auf die Beschäftigung in Kernstädten – nach wie vor geringer als in Westdeutschland (**Abbildung 5**). Gleichwohl ist auch hier eine Angleichung der Strukturen zu erkennen. Sie zeigt sich besonders deutlich bei den Geringqualifizierten. Diese Beschäftigtengruppe hat in ost- und westdeutschen Kernstädten – gemessen am Bestand – annähernd den gleichen Pendlerüberschuss. Der Vergleich der Struktur von Pendlersaldo und Beschäftigung offenbart allerdings auch, dass gleichzeitig der Beschäftigtenbestand dieser Gruppe in Ostdeutschland – auch in den Kernstädten – sehr stark abgenommen hat (**Abbildung 6**).

Ob und inwieweit diese Entwicklungen bereits bestehende Arbeitsmarktdisparitäten weiter verstärken, ist Gegenstand weiterführender Untersuchungen.

Die Autorinnen

Anette Haas
ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsbereich „Regionale Arbeitsmärkte" im IAB.
anette.haas@iab.de

Silke Hamann
ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Regionalen Forschungsnetz im IAB Baden-Württemberg.
silke.hamann@iab.de

Literatur

Amend, Elke; Otto, Anne (2006): Die Determinanten der Beschäftigungsentwicklung im VALA-Modell. In: Sozialer Fortschritt, Jg. 55, H. 11/12, S. 268-272.

Einig, Klaus; Pütz, Thomas (2007): Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 73-92.

Granato, Nadia; Farhauer, Oliver (2007): Die Abgrenzung von Arbeitsmarktregionen – Gütekriterien und -maßzahlen. (Technische Universität Berlin, Wirtschaftswissenschaftliche Dokumentation. Diskussionspapier, 2007/02), Berlin, 27 S.

Hermann, Hayo; Schulz, Ann-Christine (2005): Räumliches Muster der Berufspendlerverflechtung im Raum Schleswig-Holstein/Hamburg, Institut für Regionalforschung, Beitrag Nr. 40.

Hunt, Jennifer. (2006): Staunching emigration from East Germany: Age and the determinants of migration, Journal of European Economic Association, Vol. 4, No. 5, 1014-1037.

Pischke, J. S., M. Staat, and S. Vögele (1994): Arbeitslosigkeit, Löhne und Weiterbildung: Warum pendeln Ostdeutsche in den Westen. In: Arbeitsmarktdynamik und Unternehmensentwicklung in Ostdeutschland, Hrsg. H. König, and V. Steiner. Nomos.

Siedentop, Stefan (2007): Auswirkungen der Beschäftigungssuburbanisierung auf den Berufsverkehr, Führt die Suburbanisierung der Arbeitsplätze zu weniger Verkehr? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 105-124.

Steiner et al. (1998): Struktur der Arbeitsmarktentwicklung in den neuen Bundesländern, ZEW-Wirtschaftsanalysen, Schriftenreihe des ZEW, Band 30.

Impressum: IAB-Kurzbericht Nr. 6/2008 ■ **Redaktion**: Elfriede Sonntag ■ **Graphik & Gestaltung**: Monika Pickel, Elisabeth Strauß ■ **Technische Herstellung**: pms offsetdruck gmbh, Wendelstein ■ **Rechte**: Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des IAB gestattet ■ **Bezugsmöglichkeit**: IAB-Bestellservice, c/o IBRo Versandservice GmbH, Kastanienweg 1, 18184 Roggentin, Fax: 0180 5 00 38 66, e-Mail: iab@ibro.de ■ **IAB im Internet**: http://www.iab.de. Dort finden Sie unter anderem auch diesen Kurzbericht im Volltext zum Download ■ **Anfragen**: iab.anfragen@iab.de oder Tel. 0911/179-0 ■ **ISSN** 0942-167X