



Der Weg zur Arbeit – Pendlerströme in Nord-Westfalen

Struktur, Entwicklung und
regionalpolitische Schlussfolgerungen

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen
Postfach 40 24 | 48022 Münster
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster
www.ihk-nordwestfalen.de

Redaktion:

Geschäftsbereich International und Dienstleistungen
Prof. Dr. Bodo Risch
Telefon 0251 – 707 298 | Telefax 0251 – 707 257
E-Mail: risch@ihk-nordwestfalen.de
Jutta Gograefe
Telefon 0251 – 707 205 | Telefax 0251 – 707 257
E-Mail: gograefe@ihk-nordwestfalen.de

Stand:

September 2009

Quelle:

Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

Karten:

EFTAS GmbH, Münster

Grafiken:

C. Rommel, Werbekonzepte & Design, Steinfurt

Foto Titel:

© Andrejs Pidjass, Fotolia.de

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt.
Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen keine Gewähr.

INHALT

1. Aktuelle Pendlersituation und Entwicklung des Pendleraufkommens 1998 bis 2008	2
1.1 Zum Hintergrund	2
1.2 Aktuelle Entwicklung in Nord-Westfalen	4
2. Ein- und Auspendler: Querschnittsvergleich und Entwicklung der Kommunen	6
2.1 Querschnittsvergleich	6
2.2 Die längere Sicht: Zehnjahresvergleich 1998 bis 2008	10
3. Pendlerverflechtungen und dominante Pendlerströme 2008	14
3.1 Stadt Münster	15
3.2 Stadt Gelsenkirchen	16
3.3 Stadt Recklinghausen	18
3.4 Stadt Bocholt	20
3.5 Dominante Pendlerströme	21
3.6 Verflechtungen mit dem Ausland	22
4. Fazit und regionalpolitische Schlussfolgerungen	23
Definitionen	27
Literaturverzeichnis	28
<hr/>	
Tabellen: Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 1998 bis 2008	5
Pendler in den Kommunen Nord-Westfalens 2008	8
Dominante Pendlerströme (Auspendler) in umliegende Städte 2008	21
Dominante Pendlerströme (Auspendler) innerhalb Nord-Westfalens 2008	22
Einflussfaktoren auf Pendlerströme	23
Tagbevölkerung 2008	25
Grafiken: Entwicklung von Arbeitsplätzen und Pendlern in Nord-Westfalen 1998 bis 2008	4
Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 1998 bis 2008	5
Kommunen mit den absolut höchsten Einpendlerzahlen 2008	7
Pendlersalden 1998 und 2008	11
Entwicklung der Pendler in Münster, Gelsenkirchen und Bocholt 1998 bis 2008	12
Entwicklung der Pendler in Drensteinfurt, Marl und Gronau 1998 bis 2008	13
Entwicklung der Pendler in Rheine, Beckum und Coesfeld 1998 bis 2008	26
Karten: Einpendlerströme Münster 2008	15
Einpendlerströme Gelsenkirchen 2008	16
Auspendlerströme Gelsenkirchen 2008	17
Einpendlerströme Recklinghausen 2008	18
Auspendlerströme Recklinghausen 2008	19
Einpendlerströme Bocholt 2008	20

1. Aktuelle Pendlersituation und Entwicklung des Pendleraufkommens 1998 bis 2008

1.1 Zum Hintergrund

Mobilität ist eine unabdingbare Begleiterscheinung wirtschaftlicher Entwicklung. Dass Menschen in großem Umfang mobil sind und es auch sein wollen, hat seinen Ursprung in der industriellen Revolution, gilt aber auch heute noch – in Deutschland wie in Nord-Westfalen.

Das zeigt sich insbesondere an der Zahl der Berufspendler, die im Trend noch in jüngster Zeit überproportional zugenommen hat: Die Zahl der Pendler, deren Wohn- und Arbeitsort nicht in derselben Gemeinde liegen, wächst weit- aus stärker als die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. Mittlerweile arbeitet mehr als jeder zweite Beschäftigte im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region nicht an seinem Wohnort.

Das hat zum einen mit den Standortentscheidungen von Unternehmen und Privatpersonen zu tun: Bezahlbarer Wohnraum in gewünschter Größe ist häufig eher im Umland von Arbeitsmarktzentren zu finden. Zum anderen gibt es eine zunehmende Spezialisierung von Arbeitsplätzen mit der Folge, dass lokale Arbeitsplatzangebote und lokale Arbeitskräftenachfrage auseinander fallen.

Hinzu kommt: Mobilität auf dem Arbeitsmarkt wird gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten politisch eingefordert und mangelnde Wechselbereitschaft finanziell sanktioniert. Und schließlich gibt es eine Reihe persönlicher Gründe, die trotz neuem Arbeitsplatz gegen einen Wohnortwechsel sprechen können – von den Bekannten und Freunden am alten Wohnort über pflegebedürftige Angehörige bis hin zur Berufstätigkeit des Lebenspartners, der Kompromisse bei der Wahl des Lebensmittelpunktes erfordert.

Auf der einen Seite ermöglicht das Pendeln daher, persönliche Wünsche zum Wohnumfeld zu erfüllen und das verfügbare Angebot an Arbeitsplätzen und die individuelle Nachfrage passgenauer aufeinander abzustimmen. Für sich genommen steigen damit die subjektive Wohlfahrt, die Wertschöpfung und der Beschäftigungsgrad. Auf der anderen Seite verursacht der Pendlerverkehr auch erhebliche Kosten, vor allem durch eine räumlich und zeitlich konzentrierte Überbeanspruchung der Infrastruktur und Belastung in der Umwelt. Obendrein ist der Weg zum Arbeitsplatz für den Pendler selbst mit individuellen Kosten und Zeitaufwand verbunden.

Wo die Menschen wohnen und arbeiten, ist auch in Nord-Westfalen zumindest teilweise „historisch gewachsen“. Oder es ist das Ergebnis individueller Entscheidungen, häufig aber auch planungspolitisch gewollt oder zugelassen. Von daher haben die Siedlungs- und Gewerbestruktur in der Fläche und die daraus folgenden Pendlerbewegungen erhebliche Folgen für Wirtschaft und Verwaltung.

Anhand der Pendlerdaten können regionale Arbeitsmärkte und Standortbedingungen beurteilt werden. Aber es lassen sich auch begründete Projektionen erstellen, wie sich das Arbeits- und Wohnumfeld in der Region verändern könnte, wenn Kraftstoff deutlich teurer würde, umweltschonende Nachhaltigkeit gefordert wäre oder die Bevölkerung stark altert.

Mit dieser Broschüre legt erstmals die IHK Nord Westfalen eine tiefer gehende Analyse der kommunalen Pendlerverflechtungen vor. Untersucht werden

- das aktuelle Pendleraufkommen,
- die Entwicklung der Pendlerzahlen über zehn Jahre und
- die Verflechtungen der Kommunen inner- und außerhalb des Münsterlandes und der Emscher-Lippe-Region.

Damit liefert die IHK zugleich einen Beitrag zum Jahresthema der IHK-Organisation „Mobilität ist Zukunft“. Denn die Zukunftsfragen, um die es unter anderem geht, sind: Wie sollte die Verkehrsinfrastruktur weiter entwickelt werden, um Nord-Westfalen wettbewerbsfähig im überregionalen Standortwettbewerb zu halten? Welche Konsequenzen folgen aus der absehbaren Alterung der Bevölkerung im Hinblick auf das Pendleraufkommen? Und was passiert, wenn das individuelle Pendeln durch einen stark steigenden Ölpreis untragbar teuer wird? Ist dann die räumliche Verteilung von Wohnen und Arbeiten noch zukunftsfähig? Was folgt daraus für die Ausweisung von Gewerbe- und Siedlungsflächen?

Die IHK Nord Westfalen kann nicht zu allen Fragen Antworten geben – zumal manche, wie die Auswirkungen der Alterung auf die Pendlerströme, noch nicht hinreichend abzuschätzen sind. Zurückhaltung ist auch insofern geboten, als die Gesellschaft im politischen Diskurs entscheiden muss, wie sie sich mit Blick auf nachfolgende Generationen aufstellen will. Gleichwohl: ein Anstoß in diese Richtung soll gegeben werden, nicht zuletzt an der Schwelle zu vermutlich steigenden Energiepreisen und sicher alternden Belegschaften.

1.2 Aktuelle Entwicklung in Nord-Westfalen

Die Beschäftigungssituation in Nord-Westfalen hatte sich in den letzten drei Jahren vor dem jüngsten Wirtschaftsabschwung merklich verbessert: Von 2005 bis 2008 wurden per saldo 36.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Im Zehn-Jahres-Zeitraum lag der Zuwachs bei knapp 15.000 beziehungsweise zwei Prozent. Im Jahr 2008 standen insgesamt rund 754.000 Arbeitsplätze in Industrie, Handel, Dienstleistungen und Verwaltung zur Verfügung.

Diese Arbeitsplätze teilen sich gut 400.000 Berufspendler, die in der Regel täglich mehr oder weniger lange Wege zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen, und 350.000 Nicht-Pendler, bei denen Wohnort und Arbeitsort identisch sind. 1998 war das Verhältnis noch anders: Die rund 740.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren mehrheitlich Nicht-Pendler (388.000), die Zahl der Einpendler lag bei 352.000.

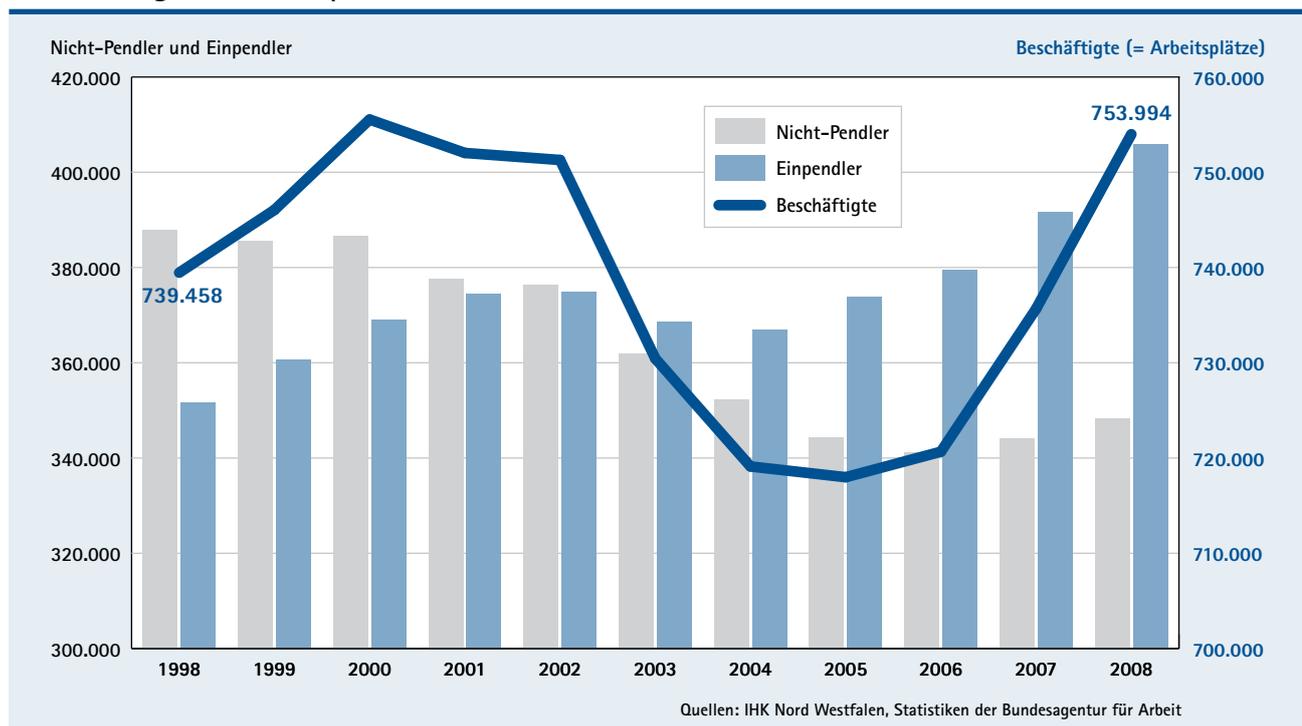
Während die Pendlerzahl im letzten Jahrzehnt um 15 Prozent (von 352.000 auf 406.000) zugelegt hat, gab es bei den Nicht-Pendlern naturgemäß eine rückläufige Tendenz: Hier ist die Zahl um 40.000 (um zehn Prozent) gesunken.

Mit dieser Entwicklung – Nicht-Pendler nehmen ab, mobile Berufstätige nehmen kontinuierlich zu – liegt Nord-Westfalen im Bundes- und Landestrend.

Am stärksten gestiegen ist die Zahl der Auspendler (von Erwerbstätigen aus ihrem Wohnort), und zwar um knapp 20 Prozent. Deswegen hat sich der Auspendlerüberschuss beziehungsweise negative Pendlersaldo im Laufe der Jahre weiter vergrößert. In der Summe aller 78 Kommunen hatte die Region 2008 einen Pendlersaldo von minus 72.000 (478.000 Auspendler vs. 406.000 Einpendler). Das bedeutet, dass rein rechnerisch die Region nicht alle Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz versorgen kann. Außerdem ist das Defizit größer geworden: 1998 lag es noch bei 49.000.

Eine andere Sicht wäre: Selbst ein attraktiver Arbeitsplatz außerhalb Nord-Westfalens bringt die Menschen hier nicht dazu, ihren Wohnort zu verlegen – „wohnen: nirgendwo lieber als hier“. Das Pendeln ist zwar beschwerlich, aber die Lebensqualität bzw. die persönlichen Bindungen haben einen starken Klebeffekt, wie es Umfragen auch immer wieder belegt haben.

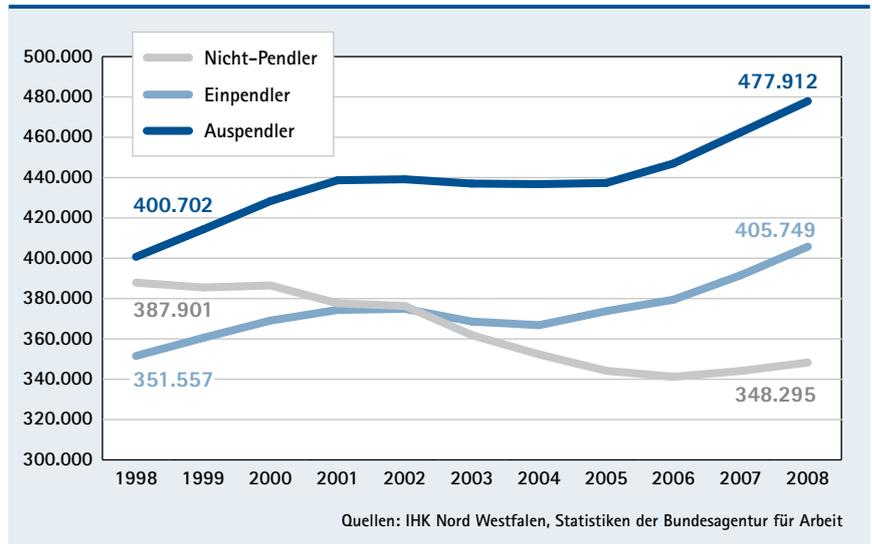
Entwicklung von Arbeitsplätzen und Pendlern in Nord-Westfalen 1998 bis 2008



Hinter dem allgemeinen Pendlersaldo verbergen sich sehr unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Kommunen. Gemeinsamkeiten gibt es vor allem bei den Zentralitätstypen:

- Oberzentren wie Münster (ähnlich Bielefeld, Köln oder Düsseldorf) weisen erwartungsgemäß hohe Einpendlerüberschüsse auf. Sie haben weit in das Umland reichende Einzugsgebiete (Monozentren).
- Daneben haben einzelne starke Mittelzentren wie etwa Bocholt ebenfalls spürbar mehr Einpendler als Auspendler.
- In verschiedenen Kommunen, vor allem in den Grundzentren, steht die Wohnfunktion im Vordergrund, ohne dass sie deshalb nur „Schlafstädte“ wären.
- In stark verdichteten Räumen wie dem Ruhrgebiet, wo sich die Einzugsgebiete überschneiden, gibt es polyzentrale Strukturen. Im Zuge des Strukturwandels haben einige Städte an Arbeitsmarktzentralität eingebüßt.

Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 1998 bis 2008



Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 1998 bis 2008 (Summe aller Kommunen)

Jahr	Beschäftigte (am Arbeitsort)	Nicht-Pendler	Einpendler	Auspender	Pendlersaldo
1998	739.458	387.901	351.557	400.702	-49.145
1999	746.042	385.511	360.531	414.309	-53.778
2000	755.535	386.511	369.084	428.332	-59.248
2001	752.027	377.653	374.374	438.669	-64.295
2002	751.288	376.364	374.924	439.159	-64.235
2003	730.444	361.846	368.598	437.033	-68.435
2004	719.114	352.293	366.821	436.751	-69.930
2005	717.986	344.201	373.785	437.338	-63.553
2006	720.662	341.209	379.453	447.004	-67.551
2007	735.675	344.089	391.586	462.440	-70.854
2008	753.994	348.295	405.749	477.912	-72.163
Veränderung gegenüber Vorjahr					
1999	6.584	-2.390	8.974	13.607	
2000	9.493	1.000	8.553	14.023	
2001	-3.508	-8.858	5.290	10.337	
2002	-739	-1.289	550	490	
2003	-20.844	-14.518	-6.326	-2.126	
2004	-11.330	-9.553	-1.777	-282	
2005	-1.128	-8.092	6.964	587	
2006	2.676	-2.992	5.668	9.666	
2007	15.013	2.880	12.133	15.436	
2008	18.319	4.206	14.163	15.472	

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

2. Ein- und Auspendler: Querschnittsvergleich und Entwicklung der Kommunen

2.1 Querschnittsvergleich

2.1.1 Das Oberzentrum **Münster** ist das Arbeitsmarkt-Zentrum im Münsterland. Auch in Gesamtdeutschland sind die Oberzentren, obwohl es bei vielen anhaltende Abwanderungstendenzen gibt, immer noch die wichtigsten Zentren, in denen sich die Beschäftigungsverhältnisse ballen. Das gilt für München und Köln wie auch in geringerem Maße für Münster.

Von den insgesamt 754.000 Arbeitsplätzen in der Region stellen die Unternehmen und Verwaltungseinrichtungen in Münster allein knapp ein Fünftel (136.000). In den letzten Jahren bestätigten verschiedene Untersuchungen immer wieder die außerordentlich positive Arbeitsmarkt-Entwicklung Münsters (Prognos AG, iw consult, Wirtschaftsmagazin „Capital“). In 2008 wurde ein Allzeithoch bei der Beschäftigung erreicht.

Das hat zur Folge, dass die Westfalen-Metropole von allen Kommunen Nord-Westfalens mit 47.000 Personen den mit Abstand höchsten Pendlersaldo aufweist: 69.000 Einpendler stehen 22.000 Auspendlern gegenüber. Gleichzeitig ist die Auspendlerquote (Auspendler im Verhältnis zur berufstätigen Wohnbevölkerung) am niedrigsten.

Vergleichbar mit nordrhein-westfälischen Städten wie Bielefeld, Aachen oder Siegen ist Münster ein solitäres Oberzentrum, das eingebunden in einen Gürtel von Kommunen liegt, deren arbeitende Bevölkerung zum großen Teil in die Kernstadt auspendelt. Aus 12 Umlandgemeinden fahren mehr als 40 Prozent, teilweise sogar mehr als 60 Prozent der Pendler in das Oberzentrum (s. Abschnitt 3).

2.1.2 Nach Münster folgt **Gelsenkirchen** als Mittelzentrum mit oberzentralen Funktionen. 70.000 Arbeitsplätze bietet die zweitgrößte Stadt im IHK-Bezirk. Beschäftigt sind hier zu fast gleichen Teilen Gelsenkirchener und Pendler. Der Pendlersaldo ist negativ: 35.000 Einpendler stehen knapp 39.000 Auspendlern gegenüber. Das ist der absolut höchste Auspendlerwert in Nord-Westfalen.

2.1.3 Neben dem Oberzentrum gibt es einige wenige **Mittelzentren**, die ebenfalls eine wichtige Stellung auf dem regionalen Arbeitsmarkt einnehmen. Recklinghausen, Bottrop, Bocholt, Marl und Rheine beschäftigen mehr als 20.000 Menschen. Davon haben aber lediglich Bocholt, Marl und Rheine einen positiven Pendlersaldo.

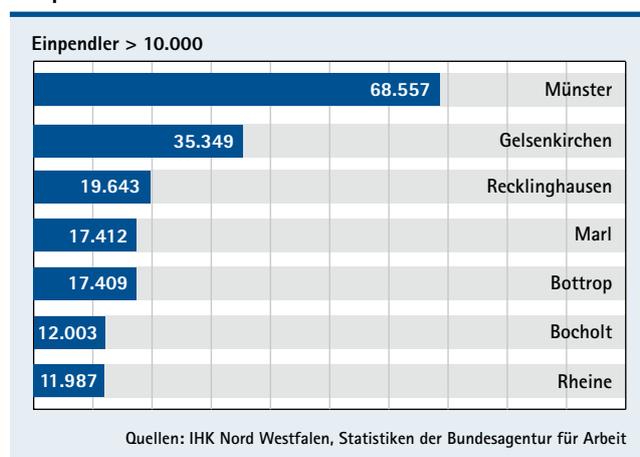
Beleg für die zentrale Stellung Bocholts im Westmünsterland ist der höchste Pendlersaldo (4.300). Den höchsten Einpendlerüberschuss aber hat die Stadt schon im Jahr 2001 gehabt (7.300). Die Zahl der Auspendler ist in den vergangenen Jahren weitaus stärker gestiegen als die der Einpendler. Weitere Städte mit einem positiven Pendlersaldo von über 1.000 sind Marl, Coesfeld, Ahaus und Lengerich.

Einen kleineren positiven Pendlersaldo (unter 1.000) weisen noch Gronau, Rheine, Beckum, Borken und Oelde auf. Herausragend ist zudem die Position der Gemeinde Beelen: Als einzige kleinere Kommune hat sie einen Einpendlerüberschuss. Dank der Ansiedlung eines größeren Unternehmens konnte die Gemeinde die Zahl der Arbeitsplätze binnen 10 Jahren mehr als verdoppeln, was rund 2.900 Einpendler nach sich zieht.

Betrachtet man allein die absolute Höhe der Einpendlerzahlen, liegt Münster mit weitem Abstand auf dem Spitzenplatz. Gelsenkirchen folgt mit erheblichem Abstand.

Hohe Werte (mehr als 10.000) haben zudem erwartungsgemäß einige größere Mittelzentren im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region: Recklinghausen, Marl, Bottrop, Bocholt und Rheine.

Kommunen mit den absolut höchsten Einpendlerzahlen 2008



2.1.4 Viele **Grundzentren** verzeichneten in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Bevölkerungszuwächse in Form von Wanderungsgewinnen als Ergebnis einer expansiven Wohnungsbaupolitik. Häufig haben sie starke Verflechtungen mit Münster als Arbeitsmarktzentrum. Unabhängig davon sind viele dieser Gemeinden tatkräftig bemüht, eine eigenständige Gewerbeentwicklung vor Ort zu erreichen – auch durchaus erfolgreich, wie die IHK-Standortanalyse bestätigt hat.

Besonders hohe Auspendlerquoten (Auspendler im Verhältnis zur erwerbstätigen Wohnbevölkerung) lassen sich in den eher kleineren Münsterland-Kommunen feststellen: 14 Kommunen liegen über 80 Prozent. Darunter sind acht Gemeinden aus dem Kreis Steinfurt (z. B. Metelen mit 80 Prozent und Lotte mit dem Höchstwert von 86 Prozent). Im Emscher-Lippe-Raum trifft das einzig auf das Mittelzentrum Oer-Erkenschwick zu.

2.1.5 In der **Emscher-Lippe-Region** zeigt sich ein anderes Muster des Pendelns. Hier lassen sich – wie im Ruhrgebiet insgesamt – keine eindimensionalen Pendlerströme identifizieren. Die Verflechtungen sind mehrpolig, die Einzugsgebiete überschneiden sich.

Die meisten Arbeitsplätze stellen Staat und Wirtschaft in Gelsenkirchen zur Verfügung. Unter allen Mittelzentren nimmt Marl eine starke Stellung ein. Die Stadt Recklinghausen hingegen musste „Federn lassen“: Der Pendlersaldo ist in den letzten zehn Jahren ins Negative gerutscht (minus 2.200). Mit 33.000 Arbeitsplätzen bleibt Recklinghausen aber zweitgrößter Beschäftigungsstandort im vestischen Raum.

Auffällig ist im Übrigen die Bilanz für Castrop-Rauxel: Für die 23.000 Arbeitnehmer aus dem Wohnort besteht mit nur 13.000 Arbeitsplätzen vor Ort eine deutliche Diskrepanz. Spiegelbildlich fällt der Pendlersaldo hoch negativ aus.

Pendler in den Kommunen Nord-Westfalens 2008

Stadt/Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Beschäftigte aus dem Wohnort	Nicht-Pendler	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Kreisfreie Städte						
Bottrop	31.200	36.269	13.791	17.409	22.478	-5.069
Gelsenkirchen	69.921	73.137	34.572	35.349	38.565	-3.216
Münster	136.092	89.555	67.535	68.557	22.020	46.537
Kreis Borken						
Ahaus	14.452	12.441	6.940	7.512	5.501	2.011
Bocholt	28.697	24.398	16.694	12.003	7.704	4.299
Borken	13.916	13.464	6.269	7.647	7.195	452
Gescher	4.771	5.730	2.217	2.554	3.513	-959
Gronau	14.528	13.642	9.188	5.340	4.454	886
Heek	1.617	2.836	760	857	2.076	-1.219
Heiden	1.688	2.738	600	1.088	2.138	-1.050
Isselburg	2.893	3.822	1.171	1.722	2.651	-929
Legden	1.351	2.362	586	765	1.776	-1.011
Raesfeld	2.107	3.778	943	1.164	2.835	-1.671
Reken	3.107	4.695	1.464	1.643	3.231	-1.588
Rhede	4.688	6.659	2.030	2.658	4.629	-1.971
Schöppingen	1.631	2.343	717	914	1.626	-712
Stadtlohn	6.958	7.032	3.188	3.770	3.844	-74
Südlohn	2.470	2.995	957	1.513	2.038	-525
Velen	2.308	4.426	1.031	1.277	3.395	-2.118
Vreden	7.699	7.589	4.328	3.371	3.261	110
Kreis Coesfeld						
Ascheberg	3.043	5.239	1.234	1.809	4.005	-2.196
Billerbeck	2.646	3.926	1.116	1.530	2.819	-1.289
Coesfeld	14.342	12.260	5.987	8.355	6.273	2.082
Dülmen	11.079	15.896	6.349	4.730	9.547	-4.817
Havixbeck	1.839	3.708	639	1.200	3.069	-1.869
Lüdinghausen	6.444	7.603	2.958	3.486	4.645	-1.159
Nordkirchen	2.340	3.218	687	1.653	2.531	-878
Nottuln	3.541	6.732	1.287	2.254	5.445	-3.191
Olfen	2.420	3.888	694	1.726	3.194	-1.468
Rosendahl	2.225	3.835	840	1.385	2.995	-1.610
Senden	3.646	7.028	1.382	2.264	5.646	-3.382
Kreis Recklinghausen						
Castrop-Rauxel	12.885	22.998	6.395	6.490	16.603	-10.113
Datteln	8.776	10.808	3.449	5.327	7.359	-2.032
Dorsten	14.120	23.890	7.660	6.460	16.230	-9.770
Gladbeck	14.508	21.610	6.272	8.236	15.338	-7.102
Haltern am See	6.268	12.047	3.553	2.715	8.494	-5.779
Herten	13.928	18.221	5.018	8.910	13.203	-4.293
Marl	28.564	25.970	11.152	17.412	14.818	2.594
Oer-Erkenschwick	4.330	9.233	1.673	2.657	7.560	-4.903
Recklinghausen	33.002	35.239	13.359	19.643	21.880	-2.237
Waltrop	4.959	9.213	2.154	2.805	7.059	-4.254

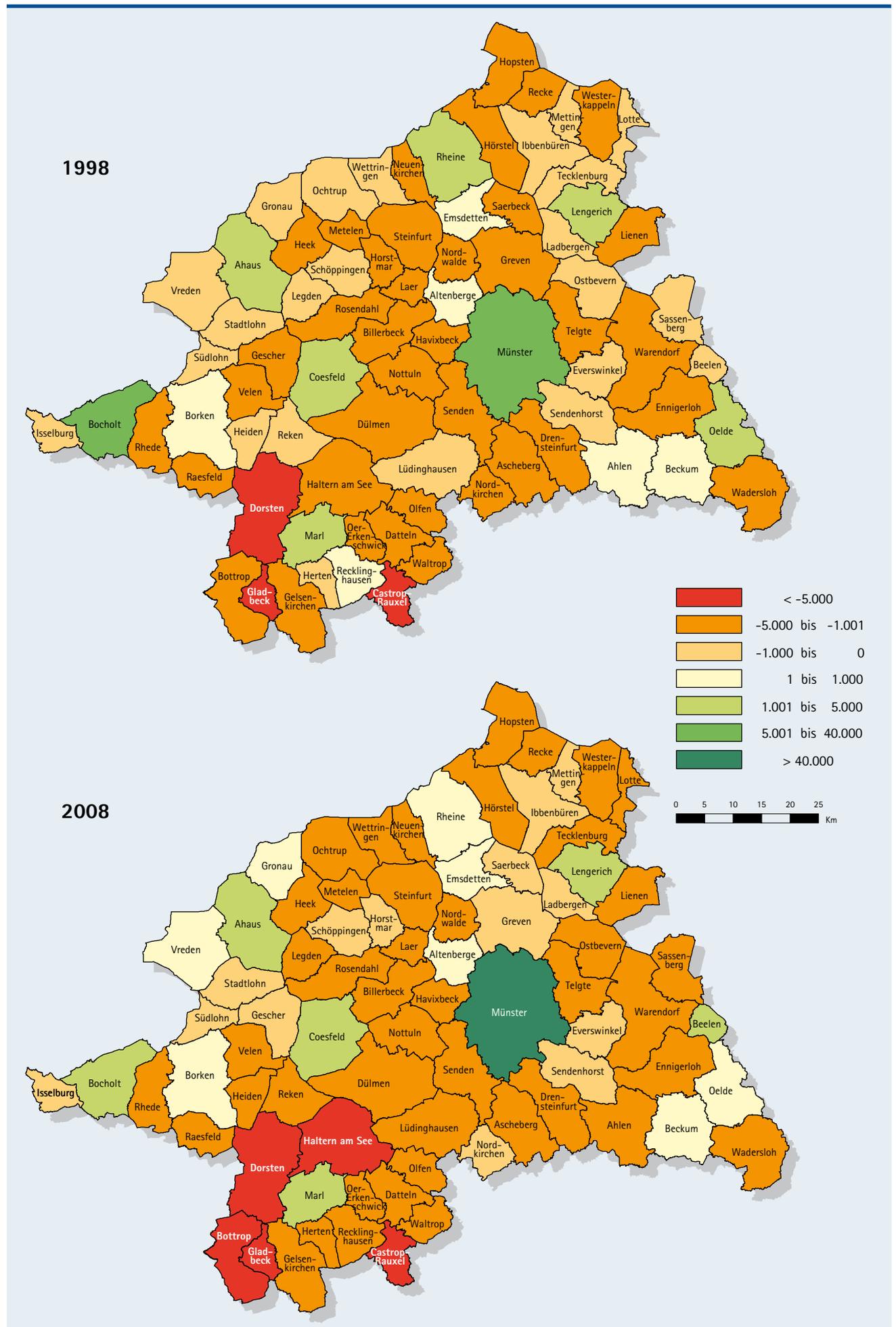
Stadt / Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Beschäftigte aus dem Wohnort	Nicht-Pendler	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Kreis Steinfurt						
Altenberge	3.417	3.416	761	2.656	2.655	1
Emsdetten	12.248	12.193	6.098	6.150	6.095	55
Greven	12.376	12.492	4.745	7.631	7.747	-116
Hopsten	1.245	2.560	533	712	2.027	-1.315
Hörstel	4.915	6.906	1.936	2.979	4.970	-1.991
Horstmar	1.140	2.130	337	803	1.793	-990
Ibbenbüren	17.210	17.456	7.913	9.297	9.543	-246
Ladbergen	1.940	2.304	533	1.407	1.771	-364
Laer	991	2.132	318	673	1.814	-1.141
Lengerich	8.634	7.489	3.704	4.930	3.785	1.145
Lienen	1.238	3.007	557	681	2.450	-1.769
Lotte	3.852	4.996	704	3.148	4.292	-1.144
Metelen	1.082	2.111	417	665	1.694	-1.029
Mettingen	3.591	4.220	1.201	2.390	3.019	-629
Neuenkirchen	3.001	4.712	1.165	1.836	3.547	-1.711
Nordwalde	1.847	3.379	826	1.021	2.553	-1.532
Ochtrup	5.092	6.428	2.774	2.318	3.654	-1.336
Recke	2.141	4.126	832	1.309	3.294	-1.985
Rheine	24.234	23.454	12.247	11.987	11.198	789
Saerbeck	1.750	2.536	480	1.270	2.056	-786
Steinfurt	8.791	10.826	3.738	5.053	7.088	-2.035
Tecklenburg	1.964	3.007	447	1.517	2.560	-1.043
Westerkappeln	2.517	4.121	702	1.815	3.419	-1.604
Wettringen	1.556	2.610	572	984	2.038	-1.054
Kreis Warendorf						
Ahlen	13.644	15.979	7.280	6.364	8.699	-2.335
Beckum	13.469	12.680	6.308	7.161	6.372	789
Beelen	3.423	2.372	566	2.857	1.806	1.051
Drensteinfurt	1.940	5.431	883	1.057	4.548	-3.491
Ennigerloh	5.169	7.151	2.146	3.023	5.005	-1.982
Everswinkel	2.646	3.245	793	1.853	2.452	-599
Oelde	10.977	10.596	5.212	5.765	5.384	381
Ostbevern	2.406	3.781	1.046	1.360	2.735	-1.375
Sassenberg	3.842	5.388	1.592	2.250	3.796	-1.546
Sendenhorst	4.041	4.655	1.719	2.322	2.936	-614
Telgte	5.094	6.419	1.862	3.232	4.557	-1.325
Wadersloh	2.797	4.538	1.297	1.500	3.241	-1.741
Warendorf	10.825	12.888	5.212	5.613	7.676	-2.063

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

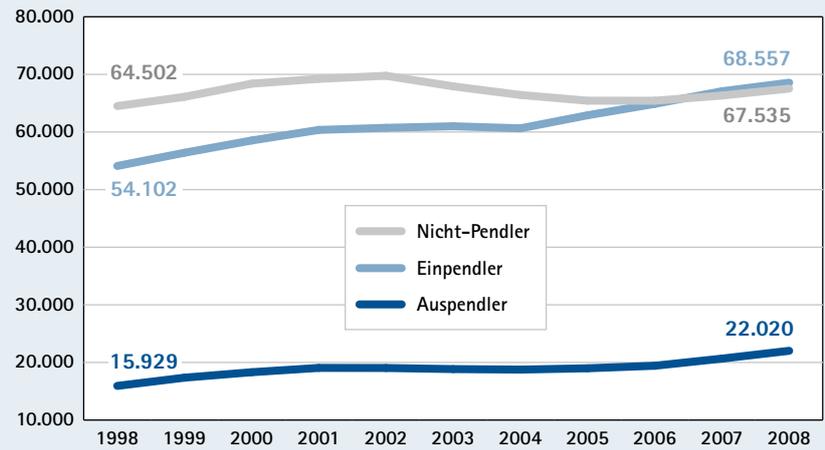
2.2 Die längere Sicht: Zehnjahresvergleich 1998 bis 2008

- 2.2.1 **Münster** konnte im Zehnjahresvergleich seine führende Position weiter ausbauen: Mehr als 17.000 Arbeitsplätze sind netto neu entstanden. Die Zahl der Einpendler stieg von 54.000 auf 69.000 (27 Prozent). Bei den Auspendlern gab es einen Zuwachs von 16.000 auf 22.000. Für den Pendlersaldo bedeutet das ein Plus von gut 8.000. Rein rechnerisch wurde rund die Hälfte der neuen Arbeitsplätze durch Pendler besetzt.
- 2.2.2 **Gelsenkirchen** hingegen musste Verluste bei den Arbeitsplätzen hinnehmen: Um knapp neun Prozent bzw. 7.000 ist die Zahl der Beschäftigten von 1998 bis 2008 zurückgegangen. Parallel zum Abbau von Arbeitsplätzen ist eine Abwanderungstendenz von Arbeitskräften zu beobachten: Die Stadt hat in diesem Zeitraum 6.000 erwerbstätige Einwohner verloren (minus acht Prozent). Der Pendlersaldo ist nach wie vor negativ und von minus 2.700 auf 3.200 gestiegen.
- 2.2.3 In den meisten anderen Städten und Gemeinden der Region hat sich der Saldo verringert, allerdings mit Ausnahmen: Von den **Mittelzentren im Münsterland** haben besonders Greven im Kreis Steinfurt und auch Gronau sowie Vreden im Kreis Borken deutlich an Standortattraktivität gewonnen. So hat Greven im vergangenen Jahrzehnt 2.500 neue Arbeitsplätze vorzuweisen. Die Zahl der Einpendler ist sogar um 50 Prozent gestiegen. In Gronau stieg die Zahl der Beschäftigten um 14 Prozent (plus 1.800), die Zahl der Einpendler um 39 Prozent. Auch Vreden konnte mit dem Zuwachs an Arbeitsplätzen einen Einpendlerüberschuss erzielen.
- 2.2.4 Einen deutlichen Zugewinn an Einpendlern konnten vor allem einige **kleinere Kommunen** für sich verbuchen: Allen voran Beelen und Saerbeck, wo heute mehr als doppelt so viele Beschäftigte einpendeln wie noch 1998. Wenig überraschend liegen die absoluten Werte jedoch auf niedrigem Niveau. Die prozentuale Veränderung war zudem in Ladbergen, Horstmar und Westerkappeln weit überdurchschnittlich.
- 2.2.5 Einige **Mittelzentren in der Emscher-Lippe-Region** haben hingegen an Zentralität eingebüßt. Das zeigt sich unter anderem an dem deutlichen Auspendlerüberschuss beziehungsweise dem negativen Pendlersaldo. Betroffen sind insbesondere der Kreis Recklinghausen mit den Städten Herten, Recklinghausen und Dorsten. So musste Herten als ehemaliger Bergbaustandort einen Arbeitsplatzschwund von gut einem Viertel verkraften; in gleicher Größenordnung lag der Rückgang bei den Einpendlern. Betroffen ist ebenfalls Ahlen.
- 2.2.6 Ein Vergleich der **Pendlersalden 2008 und 1998** gibt ein aufschlussreiches Bild: Auf den vorderen und den hinteren Plätzen hat sich im Laufe des Jahrzehnts wenig verändert: Die Mittelzentren Bocholt, Marl, Coesfeld, Ahaus und Lengerich ziehen nach wie vor die Pendlerströme auf sich. Trotzdem ist der Pendlersaldo in allen Städten kleiner geworden, nicht zuletzt zu Gunsten von Münster.
- Wegen der schwierigen Arbeitsmarktlage in der Emscher-Lippe-Region bleiben unverändert Castrop-Rauxel, Dorsten, Gladbeck, Haltern am See und Bottrop auf den hinteren Rängen, das heißt die Unterversorgung mit Arbeitsplätzen vor Ort hat sich nicht verbessert. Die negativen Pendlersalden sind weiter gestiegen.

Pendlersalden 1998 und 2008



Entwicklung der Pendler in Münster 1998 bis 2008

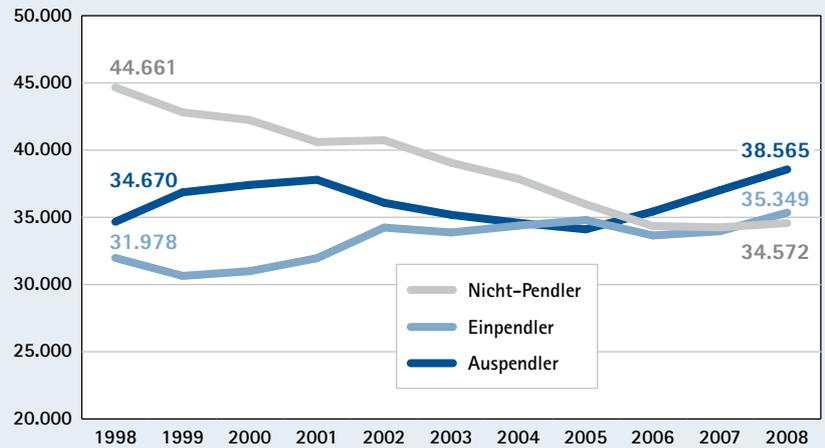


Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

2.2.7 Ein Blick auf die **Beschäftigten, die nicht pendeln**, lässt Rückschlüsse darauf zu, wie stark der „Klebeffekt“ von Wohnraumschaffung, persönlicher Ortsbindung und lokalen Arbeitsplätzen gewesen ist.

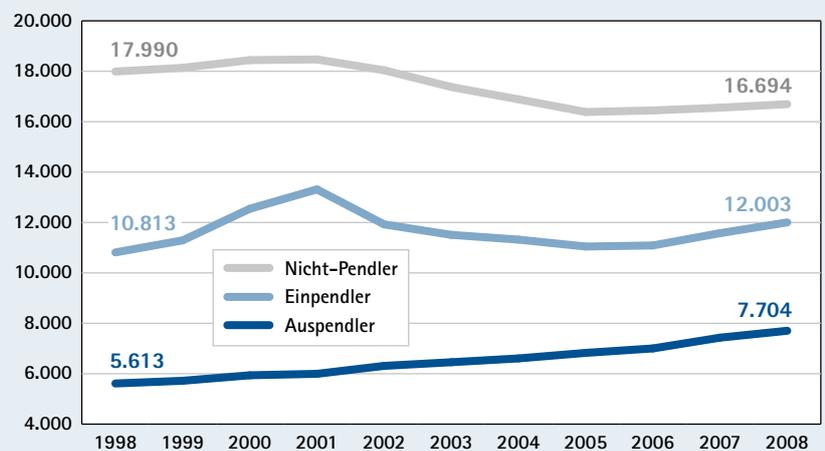
Insgesamt geht die Zahl der Nicht-Pendler zurück, Nord-Westfalen macht da keine Ausnahme vom Landes- und Bundestrend. Wie bereits unter Punkt 1. ausgeführt, sind die Zahlen im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region binnen zehn Jahren immerhin um 40.000 (zehn Prozent) auf 348.000 gesunken. Landesweit war der Rückgang noch etwas höher.

Entwicklung der Pendler in Gelsenkirchen 1998 bis 2008



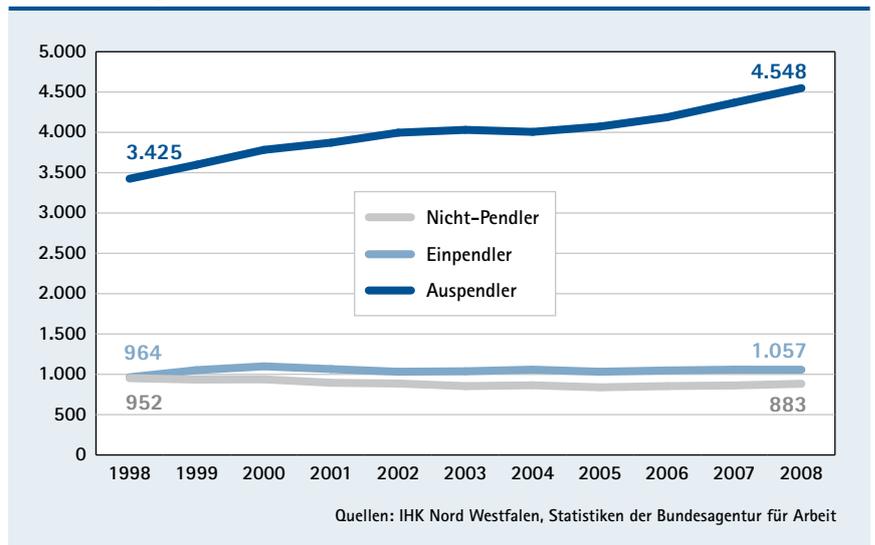
Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

Entwicklung der Pendler in Bocholt 1998 bis 2008



Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

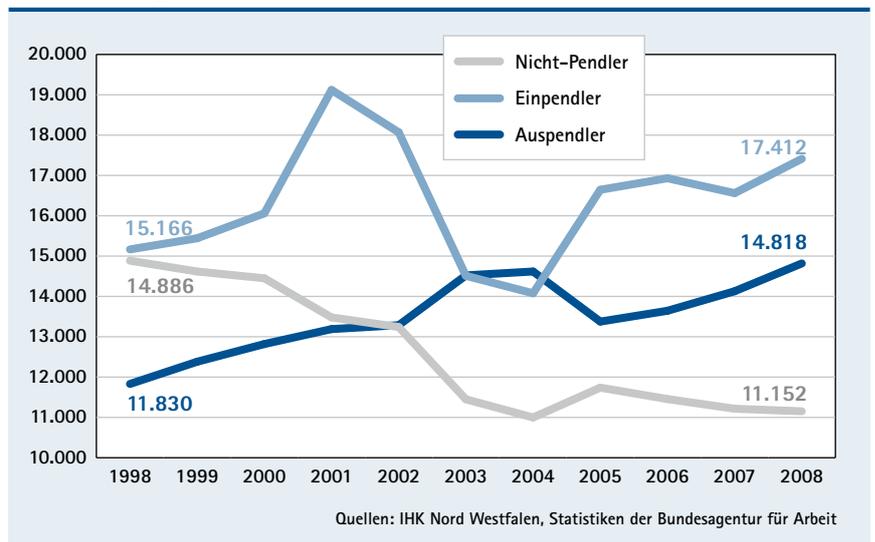
Entwicklung der Pendler in Drensteinfurt 1998 bis 2008



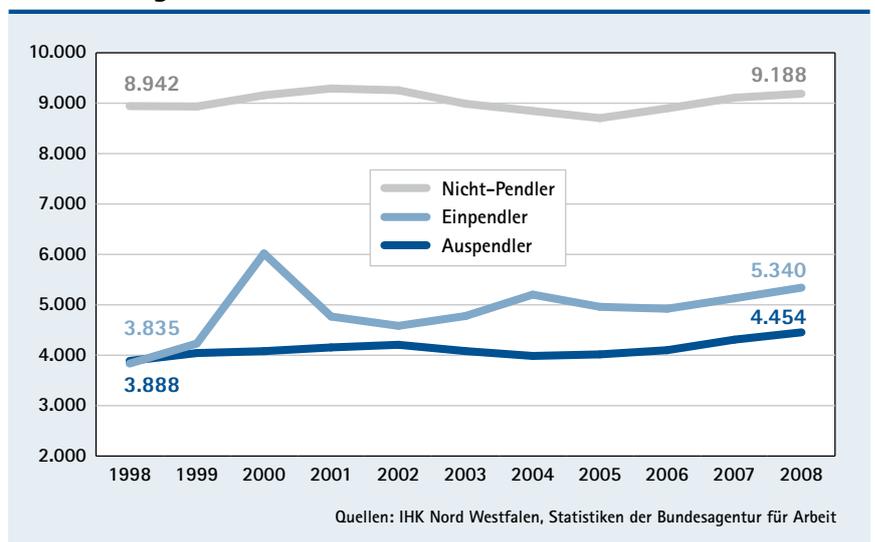
Doch es gibt einige Ausnahmen, die vor allem in kleineren Kommunen zu finden sind. So hatten beispielsweise die Gemeinden Altenberge und Senden zweistellige Zuwachsraten bei den Nicht-Pendlern. An der Spitze steht Saerbeck mit einem Zuwachs von 25 Prozent, d. h. die Zahl der Einwohner dieser Gemeinde, die dort zugleich wohnen und arbeiten, ist innerhalb eines Jahrzehnts um ein Viertel gestiegen.

In absoluten Werten hatte wiederum die Stadt Münster den größten Zugewinn an Nicht-Pendlern (plus 3.000). In Gelsenkirchen hingegen war der Rückgang besonders hoch (minus 10.000).

Entwicklung der Pendler in Marl 1998 bis 2008



Entwicklung der Pendler in Gronau 1998 bis 2008



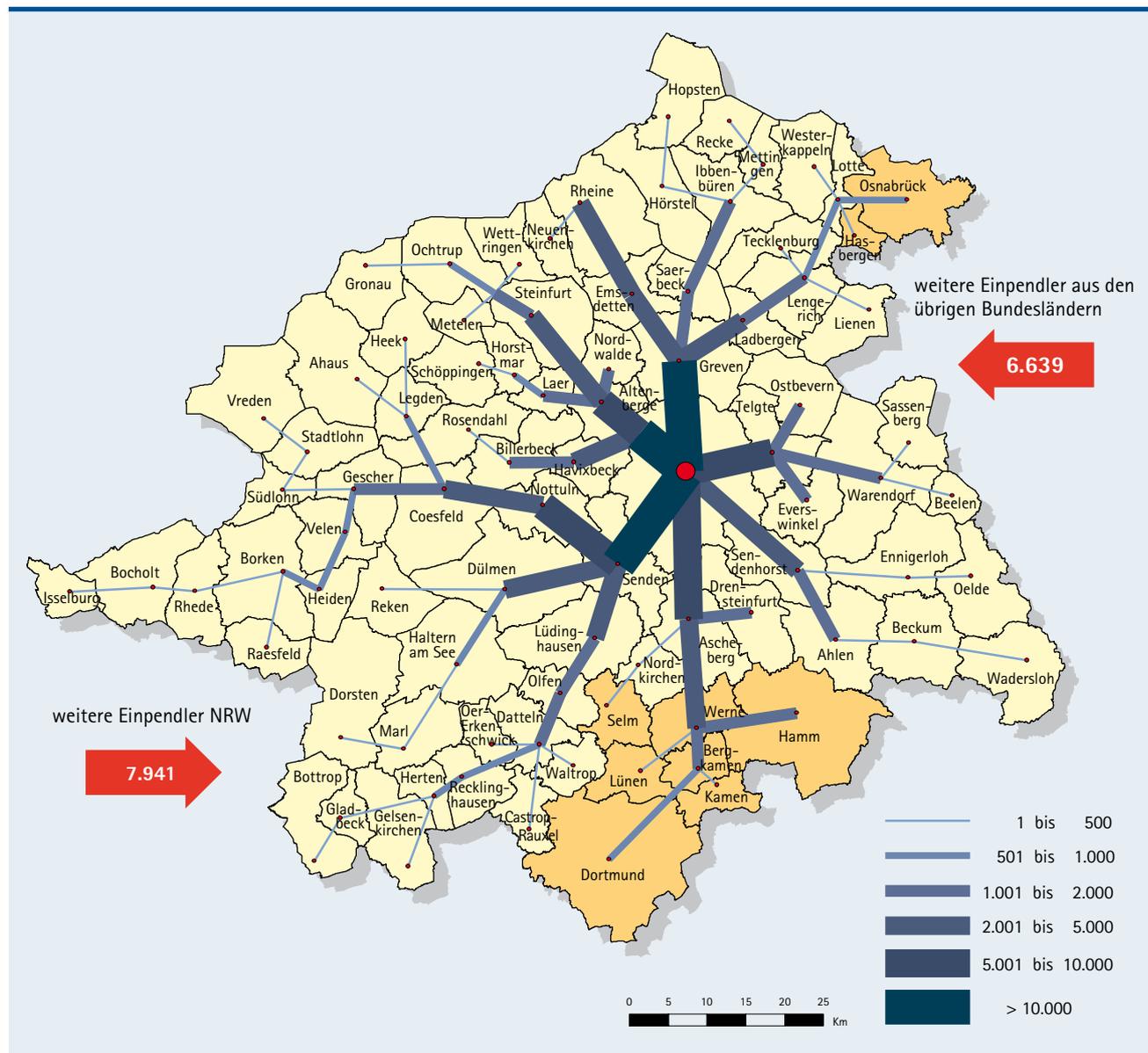
Weitere Grafiken zu den Orten Rheine, Beckum und Coesfeld finden Sie auf S. 26.

3. Pendlerverflechtungen und dominante Pendlerströme 2008

Mit dem Anstieg der Pendlerzahlen haben sich zugleich die Verflechtungen zwischen den Städten und Gemeinden deutlich intensiviert. Allein in Nord-Westfalen mit seinen 78 Kommunen gäbe es 6.006 theoretisch mögliche Beziehungen, 156.420 wären es in NRW. Für Nord-Westfalen kann mit etwas Mut zur Vereinfachung festgestellt werden:

- Es gibt die „klassischen“ Verflechtungen zwischen Arbeitsmarktkern und Umland. Hier lassen sich einige dominante Beziehungen identifizieren.
- Pendlerströme fließen vom Münsterland und der Emscher-Lippe-Region in nahe gelegene Arbeitsmarktzentren außerhalb des IHK-Bezirks (und umgekehrt). Das sind vor allem Osnabrück, Bochum, Dortmund und Essen. Abgeschlagen im Vergleich mit früheren Untersuchungen sind Düsseldorf und Duisburg.
- Ein Austausch zwischen den Teilregionen Münsterland und Emscher-Lippe-Region findet eingeschränkt statt. So kommen 2.000 (drei Prozent) der 69.000 Einpendler Münsters aus der Emscher-Lippe-Region. Von den 35.000 Einpendlern in Gelsenkirchen sind 1.600 (fünf Prozent) aus dem Münsterland. Im Kreis Recklinghausen stammen immerhin zehn Prozent der Einpendler (7.700) aus dem Münsterland.
- Zu den benachbarten Niederlanden bestehen zwar Arbeitsmarktbeziehungen, diese fallen allerdings relativ schwach aus.
- Pendeln findet auch über weite Distanzen statt, wird dann aber in der Regel nicht als Tages-, sondern Wochenendpendeln durchgeführt.

Einpendler nach Münster 2008



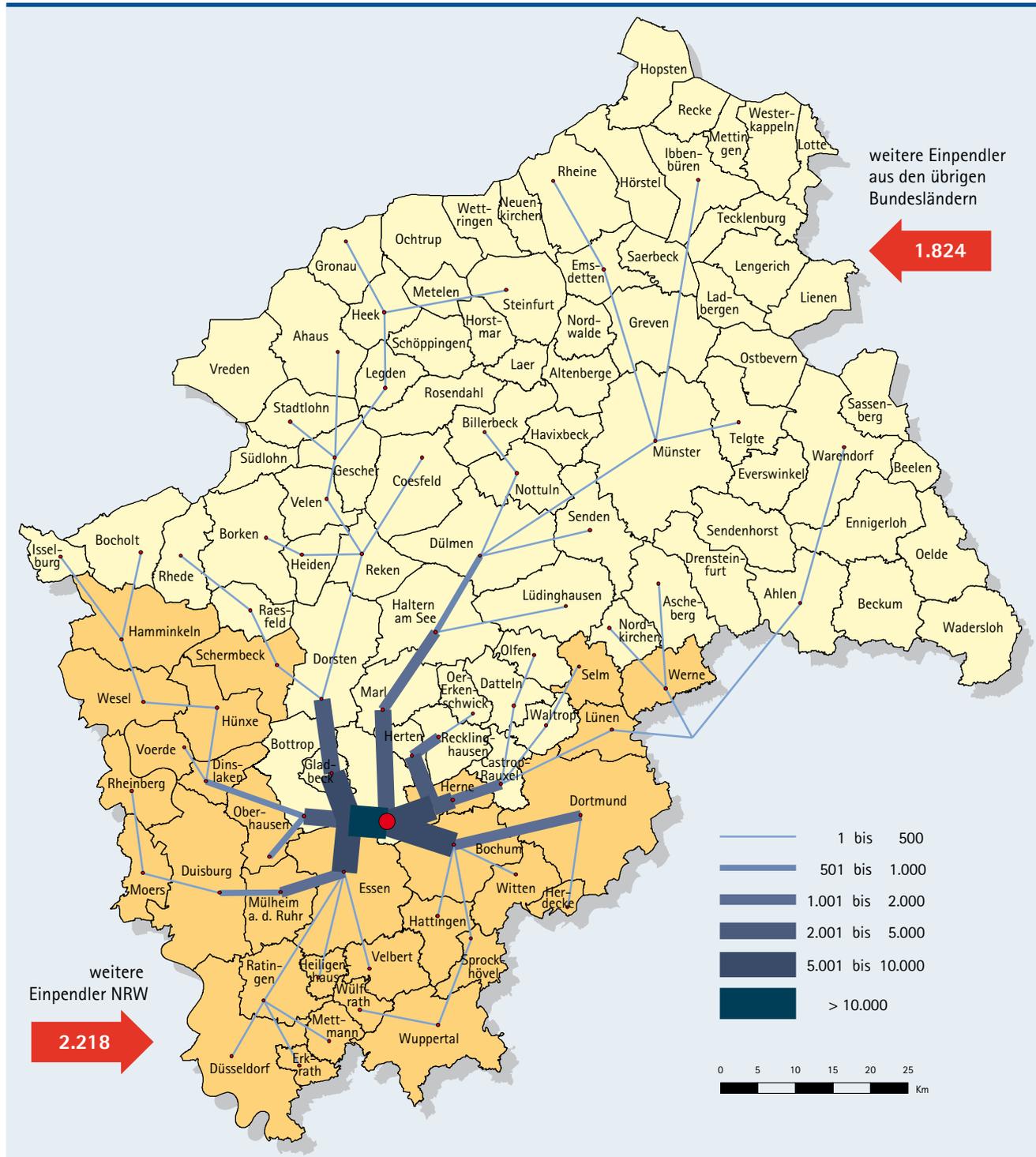
3.1 Stadt Münster

In das Oberzentrum des Münsterlandes sind im vergangenen Jahr aus 340 Städten und Gemeinden Gesamtdeutschlands Beschäftigte eingependelt. Von rund 69.000 Einpendlern kommen allein 3.600 aus dem benachbarten Niedersachsen.

Immerhin kommen 50.000 der in Münster Beschäftigten aus dem weiteren Münsterland und der Emscher-Lippe-Region (rund 2.000). An der Spitze stehen Greven mit 3.800 (5,5 Prozent der Einpendler) und Senden (rund 3.300, 4,7 Prozent).

Der Großteil des Münsteraner Arbeitsmarktes speist sich aus den unmittelbar angrenzenden Kommunen, doch reicht deren Arbeitskräftepotenzial nicht aus, um den Bedarf zu decken (siehe auch 3.5).

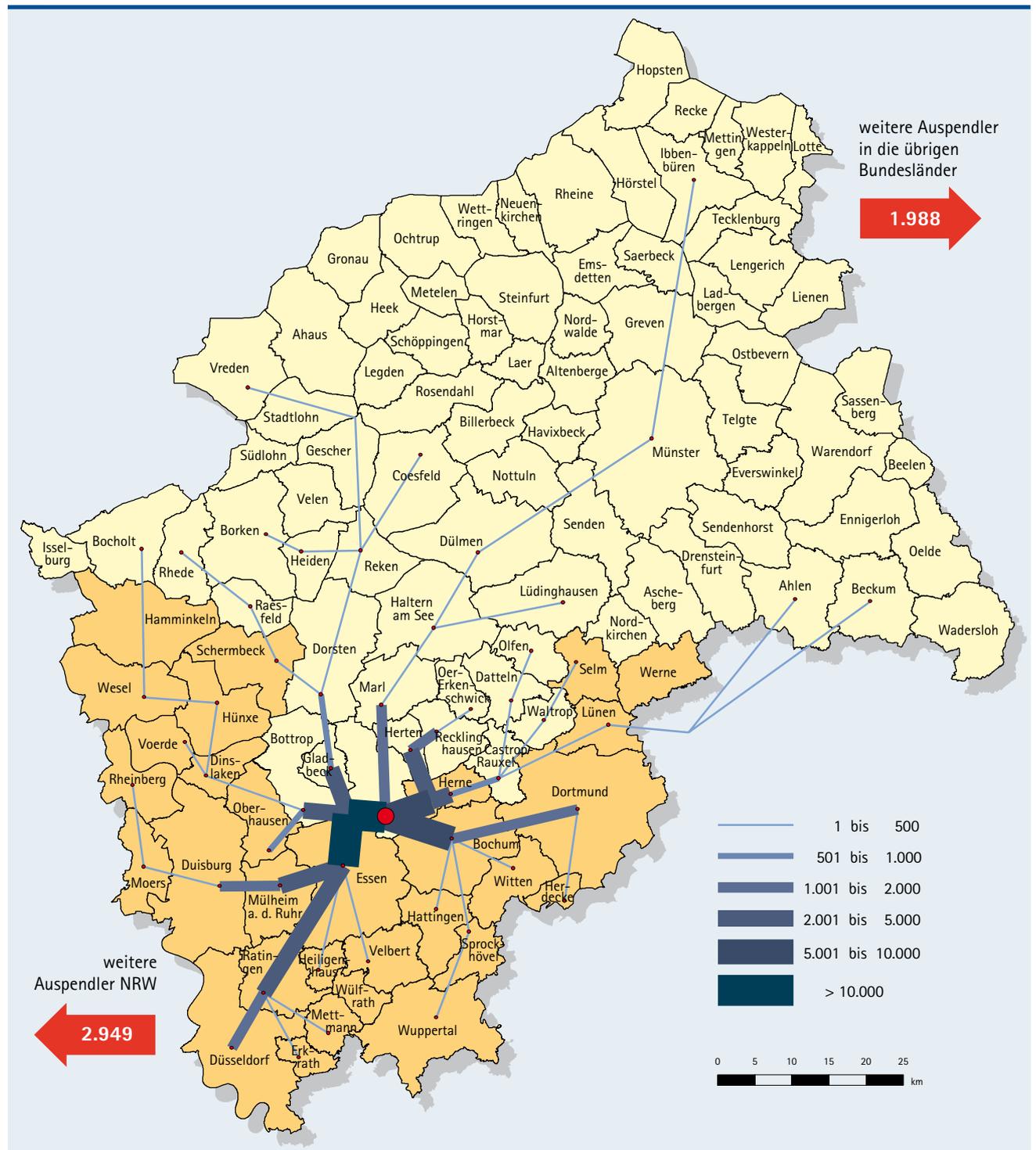
Einpender nach Gelsenkirchen 2008



3.2 Stadt Gelsenkirchen

Die wichtigsten Pendlerströme von und nach Gelsenkirchen liegen innerhalb des Ruhrgebietes. Rund drei Viertel der 35.000 Einpender haben ihren Wohnsitz im Ruhrgebiet. Allein aus Essen, Gladbeck und Bochum pendeln mehr als 10.000 Menschen täglich zu ihrem Arbeitsplatz in Gelsenkirchen.

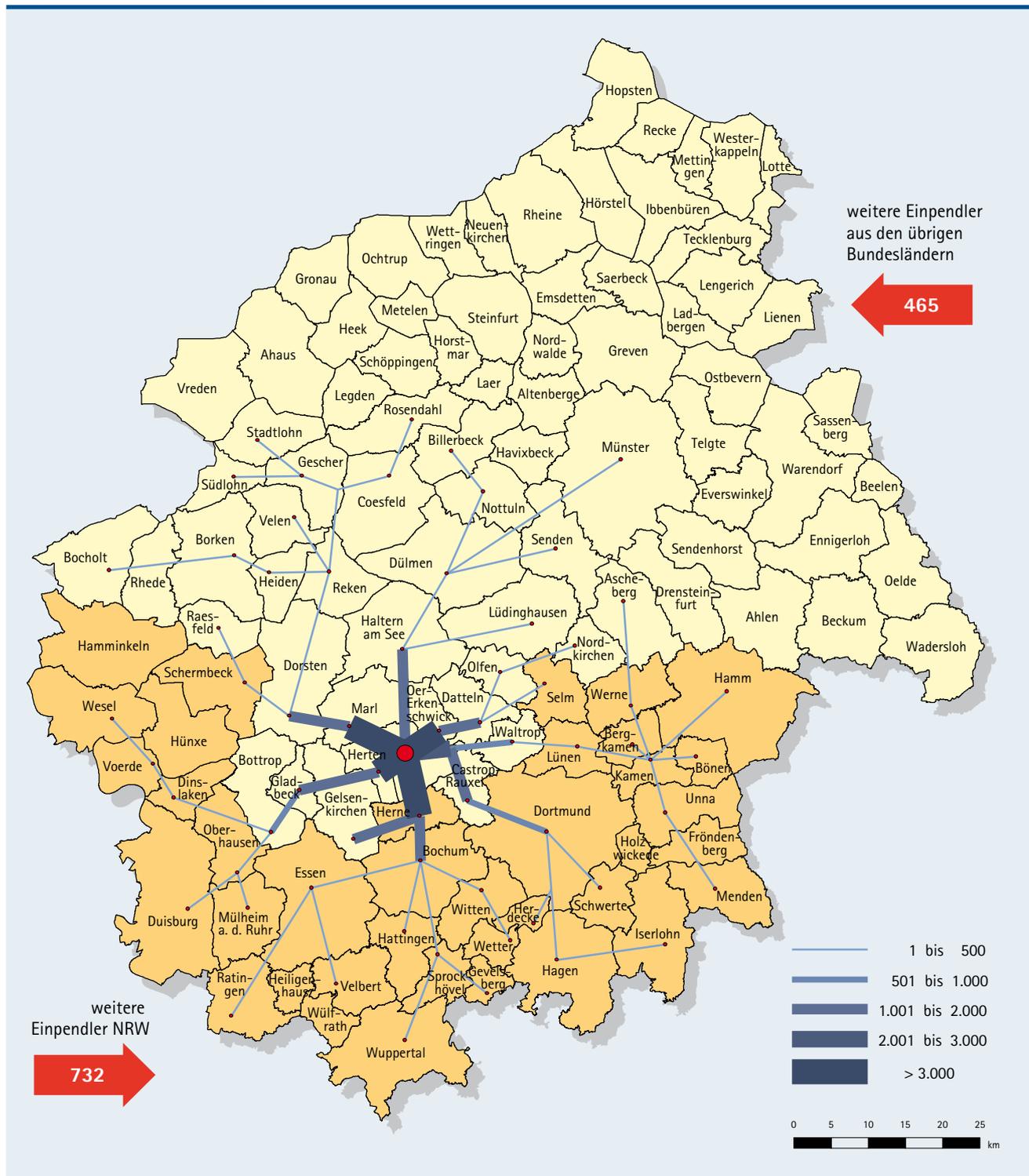
Auspendler aus Gelsenkirchen 2008



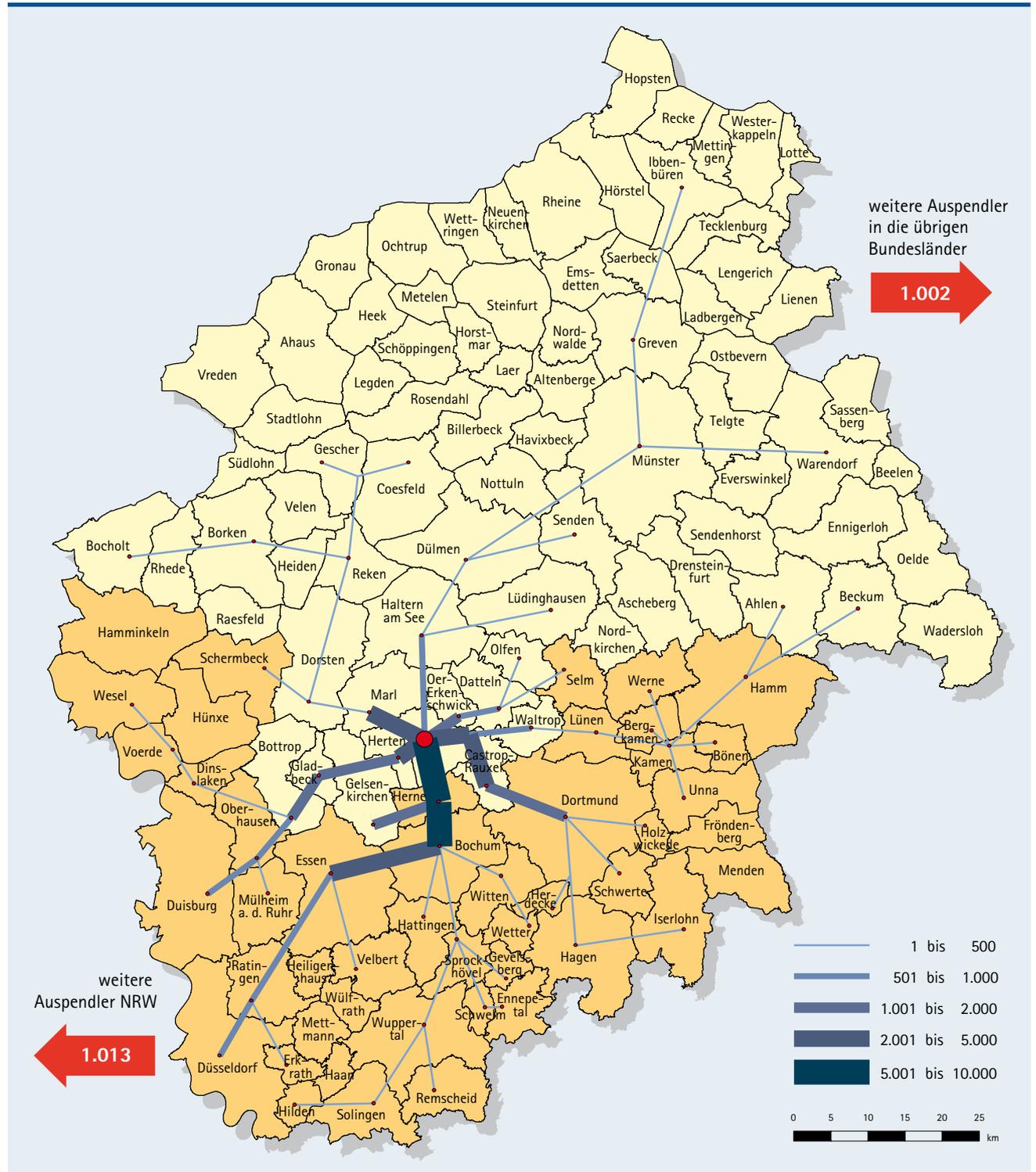
Das Gleiche gilt auch in umgekehrter Richtung: Circa drei Viertel der erwerbstätigen Einwohner Gelsenkirchens haben ihren Arbeitsplatz in anderen Ruhrgebiets-Städten (darunter 8.500 in der Emscher-Lippe-Region). Besonders stark ist die Verflechtung mit der Stadt Essen: Von den 39.000 Auspendlern sind knapp 9.000 (23 Prozent) allein in Essen beschäftigt (siehe auch 3.5).

3.3 Stadt Recklinghausen

Einpender nach Recklinghausen 2008

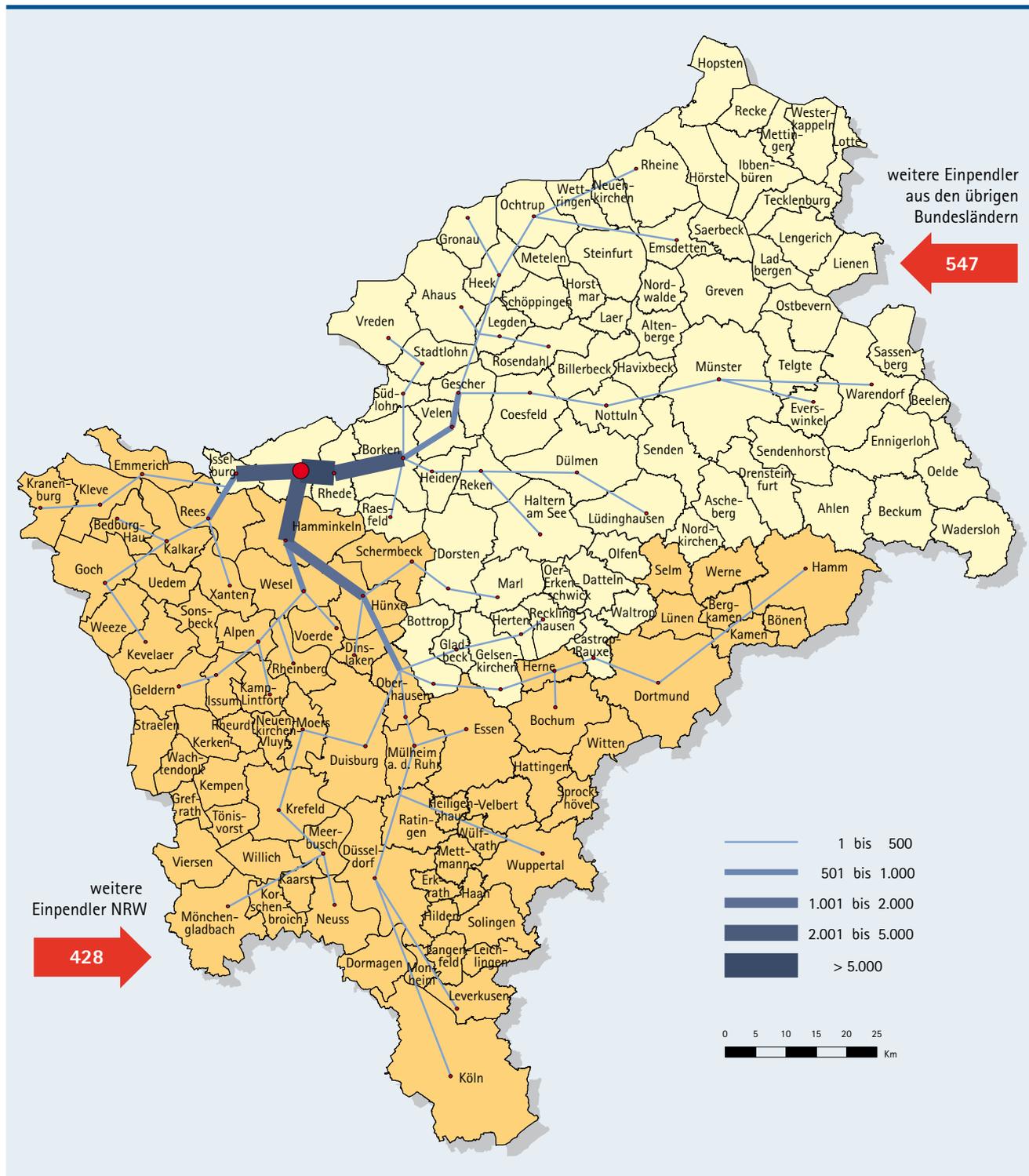


Auspender aus Recklinghausen 2008



3.4 Stadt Bocholt

Einpendler nach Bocholt 2008



3.5 Dominante Pendlerströme

Greven und Senden gehören zu den insgesamt 12 Städten und Gemeinden in unmittelbarer Randlage zu Münster mit besonders intensiven Beziehungen. „Intensiv“ meint, dass sich von dort mehr als 40 Prozent der jeweiligen Auspendler nach Münster orientieren. Am höchsten ist die Abhängigkeit in der Gemeinde Havixbeck, wo fast zwei Drittel (knapp 2.000) ihren Arbeitsort in Münster haben. Es folgen Telgte und Altenberge.

Ähnlich stark ist im Westmünsterland die Verflechtung von Rhede und Isselburg mit Bocholt.

Darüber hinaus haben einige Kommunen stärkere Beziehungen in Städte außerhalb Nord-Westfalens: Allen voran Lotte in unmittelbarer Randlage zu Niedersachsen, wo mehr als die Hälfte der Pendler in der Stadt Osnabrück beschäftigt sind.

Anders ist die Situation im Ruhrgebiet, wo die Beziehungen mehrpolig sind, dabei jedoch überwiegend auf die Region beschränkt bleiben. Da Bochum, Dortmund und Essen eine stärkere Arbeitsmarktzentralität aufweisen, lenken sie auch Pendlerströme aus der Emscher-Lippe-Region auf sich. So fahren aus Castrop-Rauxel, der Stadt mit dem höchsten negativen Pendlersaldo in Nord-Westfalen, ein Viertel der Berufspendler nach Dortmund, weitere 15 Prozent nach Bochum. Das macht in der Summe allein rund 6.500 Auspendler.

Essen ist, wie auch unter 3.2 ausgeführt, vor allem für die Erwerbstätigen aus Bottrop und Gelsenkirchen ein wichtiges Arbeitsmarktziel: Rund 6.000 Menschen pendeln (27 Prozent aller Auspendler) aus Bottrop, knapp 9.000 (23 Prozent) aus Gelsenkirchen nach Essen.

Umgekehrt lassen sich ebenfalls Beziehungen nachweisen: So pendeln aus Essen 3.800 Beschäftigte nach Gelsenkirchen. Das macht 11 Prozent der dortigen Einpendler aus. 2.000 Menschen, die in Essen wohnen, arbeiten in Bottrop (ebenfalls 11 Prozent).

Dominante Pendlerströme (Auspendler) in umliegende Städte 2008

Wohnort* (in Nord-Westfalen)	Arbeitsort (außerhalb Nord-Westfalens)	Auspendler	
		Anzahl	in %
Lotte	Osnabrück	2.414	56,2 %
Westerkappeln		1.316	38,5 %
Mettingen		495	16,4 %
Tecklenburg		390	15,2 %
Ibbenbüren		1.404	14,7 %
Lengerich		509	13,4 %
Recke		323	9,8 %
Lienen		233	9,5 %
Castrop-Rauxel		Bochum	2.464
Gelsenkirchen	4.533		11,8 %
Recklinghausen	2.148		9,8 %
Castrop-Rauxel	Dortmund	4.070	24,5 %
Waltrop		1.562	22,1 %
Olfen		430	13,5 %
Nordkirchen		301	11,9 %
Datteln		725	9,9 %
Bottrop	Essen	5.956	26,5 %
Gelsenkirchen		8.819	22,9 %
Gladbeck		2.792	18,2 %
Dorsten		1.809	11,1 %

* Kommunen, von denen mindestens zehn Prozent der Auspendler (gerundet) an einem Arbeitsort außerhalb Nord-Westfalens beschäftigt sind

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

Dominante Pendlerströme (Auspendler) innerhalb Nord-Westfalens 2008

Wohnort* (in Nord-Westfalen)	Arbeitsort (in Nord-Westfalen)	Auspendler	
		Anzahl	in %
Havixbeck	Münster	1.945	63,4 %
Telgte		2.741	60,1 %
Altenberge		1.564	58,9 %
Senden		3.252	57,6 %
Everswinkel		1.257	51,3 %
Greven		3.794	49,0 %
Nottuln		2.665	48,9 %
Sendenhorst		1.374	46,8 %
Laer		812	44,8 %
Ostbevern		1.190	43,5 %
Nordwalde		1.092	42,8 %
Drensteinfurt		1.938	42,6 %
Rhede	Bocholt	2.644	57,1 %
Isselburg		1.283	48,4 %

* Kommunen, von denen mindestens 40 Prozent der Auspendler an einem anderen Ort in Nord-Westfalen beschäftigt sind

Quellen: IHK Nord Westfalen,
Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

3.6 Verflechtungen mit dem Ausland

Auch aus den benachbarten Niederlanden kommen Pendler nach Nord-Westfalen. Immerhin werden rund 1.000 niederländische Einpendler ermittelt. Diese haben ihren Arbeitsplatz mehrheitlich in Bocholt (286) und Gronau (224). Zudem gibt es einige wenige Beschäftigte aus Frankreich, Belgien, Österreich und Polen.

4. Fazit und regionalpolitische Schlussfolgerungen

Mittel- bis langfristig werden insbesondere die demografische Entwicklung und der sich weiter verstärkende Fachkräftemangel dazu führen, dass die Mobilität der Erwerbstätigen weiter zunimmt. Eine gegenläufige Tendenz gibt es, falls die Kosten des Pendelns spürbar steigen. Wesentlicher Einflussfaktor ist hier der Ölpreis, der wieder deutlich anziehen dürfte, weil der weltweite Produktionshöhepunkt beim Erdöl überschritten ist und zusätzliche Nachfrage aus den bevölkerungsstarken Schwellenländern wirksam wird.

Bremsend dürften zudem Infrastrukturengpässe wirken. Es ist zwar zu erwarten, dass Transportwege in Teilen weiter ausgebaut werden, dies geschieht aber eher in Form von Lückenschlüssen und punktuellen Kapazitätserweiterungen als in einem durchgreifenden Ausbau insbesondere von Straßenverbindungen. Angesichts der desolaten Lage öffentlicher Haushalte, wachsender Widerstände in der Bevölkerung und der strukturellen Probleme von PPP-Modellen im Straßenbau in Deutschland sind größere Kapazitätssprünge kaum zu erwarten.

Bei weiter zunehmendem Mobilitätsbedarf, aber verhaltenem Ausbau der Verkehrswege sowie generell eher steigenden Fahrtkosten können aus Sicht der IHK Nord Westfalen folgende Schlussfolgerungen für die zukünftige Entwicklung der Pendlerströme gezogen werden:

4.1 Zur Standortattraktivität einer Region gehört die Erreichbarkeit von Unternehmen. Die IHK Nord Westfalen setzt sich für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in der Region ein. Personen- und Güterverkehr brauchen insbesondere ein gut ausgebautes Straßennetz, aber auch einen attraktiven ÖPNV, der insbesondere den Berufspendlern schnelle und direkte Verbindungen anbietet. Die Beispiele des „Sprinterbusses“ im westlichen Münsterland wie auch diverser Schnellbusverbindungen zeigen, dass nachfrageorientierte Angebote gut angenommen werden.

4.2 Mit den örtlichen Grundstücks-, Immobilien- und Mietpreisen werden Siedlungsstrukturen maßgeblich beeinflusst. Im Münsterland gibt es eine deutliche Diskrepanz vor allem zwischen der Stadt Münster und den Grundzentren im Münsterland. Die Politik sollte ihren Einfluss geltend machen, um ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen.

Eine vorausschauende Wohnungsbaupolitik ist insbesondere unter längerfristigen demografischen Gesichtspunkten nötig: Wie die IHK-Demografiestudie (2005) gezeigt hat, wird es im Münsterland bis 2040 zwar nicht zu einem Bevölkerungsverlust kommen, aber gleichwohl zu einer ähnlich starken Alterung wie anderenorts.

Einflussfaktoren auf Pendlerströme

von stark begünstigender Wirkung (++) bis stark bremsender Wirkung (--)	++	+	+/-	-	--
Zunehmende Spezialisierung in der Wirtschaft	++				
Alterung der Bevölkerung				-	
Steigende Fahrtkosten					--
Kommunale Standortpflege für gewerbl. Unternehmen				-	
Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten				-	
Behebung von Infrastrukturengpässen		+			
Ausweisung von Wohngebieten in Umlandgemeinden	++				
Persönliche/soziale Bindungen an die Wohngemeinde		+			
Steigende Qualifizierung der Arbeitnehmer		+			

Quelle: IHK Nord Westfalen

Damit werden Familienimmobilien in den eher ländlichen Kommunen an Wert verlieren, da es nicht mehr so viele Familien gibt, die diese bewohnen könnten. Parallel zur Alterung der Bevölkerung wird sich die Siedlungsstruktur, die sich in den vergangenen 20 Jahren herausgebildet hat, zunehmend als Last erweisen. Insbesondere in kleineren Gemeinden dürften Überkapazitäten an größeren Eigenheimen entstehen, während gleichzeitig der Bedarf an altengerechten Wohnungen in den Städten und auf dem Land steigen wird. Die Siedlungsstruktur bedeutet aber für sich genommen, dass die Pendlerzahlen tendenziell zurückgehen werden.

- 4.3 Insbesondere die Mittelzentren sind gefordert, weiter an einer Stärkung ihrer Unternehmensbasis zu arbeiten. Die Flächennutzungs- und Wirtschaftsförderpolitik sollte nicht nur unter dem Blickwinkel der Steuereinnahmen betrieben werden. Eine erfolgreiche Ansiedlung beziehungsweise Erweiterung von Firmen wirkt auch der Notwendigkeit entgegen, ggf. über längere Strecken pendeln zu müssen. Hierfür ist eine vorausschauende Flächenpolitik in den Kommunen erforderlich – es ist eine der zentralen IHK-Aufgaben, bei dieser zukunftsichernden Raumplanung mitzuwirken. Ein Positivbeispiel ist die Stadt Gronau, der es gelungen ist, die Zahl der Einpendler deutlich zu erhöhen und die Auspendlerquote niedrig zu halten. Ein anderes Beispiel ist die Gemeinde Saerbeck, die die Zahl der nicht-pendelnden Arbeitnehmer um ein Viertel steigern konnte.
- 4.4 Bei der vorgelegten Berufspendler-Analyse schimmert der alte Gegensatz zwischen „funktionsräumlicher Arbeitsteilung“, die Pendeln unausweichlich macht, und dem Konzept „ausgeglichener Funktionsräume“ durch, das Arbeiten und Wohnen an einem Ort zusammen führt. Nutzungskonflikte zwischen Beruf und Wohnen führten in Verbindung mit niedrigen Transportkosten dazu, dass es in einem jahrzehntelangen Prozess eine Entflechtung von Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) gegeben hat. Der Strukturwandel hin zu Dienstleistungen sowie steigende Transportkosten begünstigen wieder das Zusammenrücken der Funktionen. Eine weiter zunehmende Spezialisierung der Arbeitsnachfrage seitens der Unternehmen wirkt dem allerdings entgegen – bezeichnend ist, dass schon heute die

Pendlerintensität (Anteil Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort) unter den Hochqualifizierten mit 56 Prozent am höchsten ist (IAB 2008).

Beide Konzepte, die auf Raumordnungsvorstellungen von Walter Christaller zurückgehen, werden sich weiter durchmischen, aber die Waagschale dürfte sich zugunsten eher ausgeglichener Funktionsräume neigen. Daher ist Deutschland mit seiner verdichteten Siedlungsstruktur im Vorteil gegenüber den USA oder Australien, die historisch auf eine starke Entbündelung von Funktionen gesetzt haben.

- 4.5 Durch die Höhe der Gewerbesteuer wird auch die Ansiedelung und Weiterentwicklung von Unternehmen und die Schaffung von Arbeitsplätzen mit beeinflusst. Indirekt steuert eine Kommune damit auch die Pendlerbewegungen. Dies gilt umso mehr nach der jüngsten Unternehmensteuerreform 2008, durch die die Gewerbesteuer (bei den üblichen Hebesätzen über 390 Punkte) zur anteilig gewichtigsten Unternehmensteuer geworden ist.
- 4.6 Mit den Einpendlern steigt beziehungsweise mit den Auspendlern sinkt die „Tagbevölkerung“ einer Kommune. Damit werden die Kaufkraftströme einer Gemeinde und die Ansiedlungsfähigkeit von Einzelhandelsortimenten gelenkt. So kommt beispielweise in Münster zu den rund 273.000 amtlich registrierten Einwohnern noch der Einpendlerüberschuss hinzu, was dann insgesamt 319.000 Personen ausmacht, die tagsüber in der Stadt einkaufen (können). Damit erhöht sich – zumindest theoretisch – die Kaufkraft, die vor Ort ausgegeben werden kann. In dieser Hinsicht ist ein Einpendlerüberschuss ein Gewinn für den Einzelhandel, die Gastronomie und sonstige verbrauchsnahe Wirtschaftszweige.

4.7 Vor allem kleinere Kommunen profitieren häufig von Einkommenszuflüssen von den Berufspendlern in die Kernstädte, weil sich das Primäreinkommen der Wohnbevölkerung erhöht. Mit anderen Worten: Sie erhalten in den Zentren einen höher bezahlten Arbeitsplatz, als sie es sonst an ihrem Wohnort erwarten könnten (DIW 2006). Das Wohlstandsgefälle der Regionen wird so über die Berufspendler eingeebnet – allerdings steht dem ein Kaufkraftabfluss entgegen (s. o.) und ein Nettoeinkommensverlust wegen der Kosten des Pendelns.

Da die Menschen offensichtlich in der Kosten-Nutzen-Abwägung das Pendeln dem ortsansässigen Verbleiben vorziehen, bedeutet es für sie in der Regel einen Nettogewinn. Jedoch nur in „privatwirtschaftlicher“ Rechnung (und das möglicher Weise noch nicht einmal richtig gerechnet: Die Einbuße an Lebensqualität bei durchschnittlich 23 Minuten Pendeln (ein Weg) würde eine Lohnkompensation in Höhe von 19 Prozent erfordern (Stutzer/Frey 2007)). Umweltbelastung, Staukosten Dritter und die zusätzlichen Wegekosten, die über den Steuerzahler „umgelegt“ werden, bleiben unberücksichtigt.

Berufspendeln kostet Geld und Nerven; es erfordert einen Infrastrukturausbau für kurze Spitzenlasten. Angesichts der Tatsache, dass inzwischen mehr als die Hälfte der Beschäftigten mehr oder minder weite Wege zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegt, und vieles dafür spricht, dass dies in der Gesamtschau nicht „nachhaltig“ ist, sollten Wirtschaft, Verwaltung und Politik dieses Thema als Teil einer „Agenda 2050“ behandeln. Bislang stand es noch nicht auf der Tagesordnung. Aber die hier vorgelegten Daten könnten ein Anstoß sein, sich mit dem vielschichtigen Thema intensiver zu befassen. Denn es geht um die Wahrung von Lebensqualität in der Region, um die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und generell um die Verteilung von Wohnen und Arbeiten im Raum. Nur wenige Themen sind wichtiger.

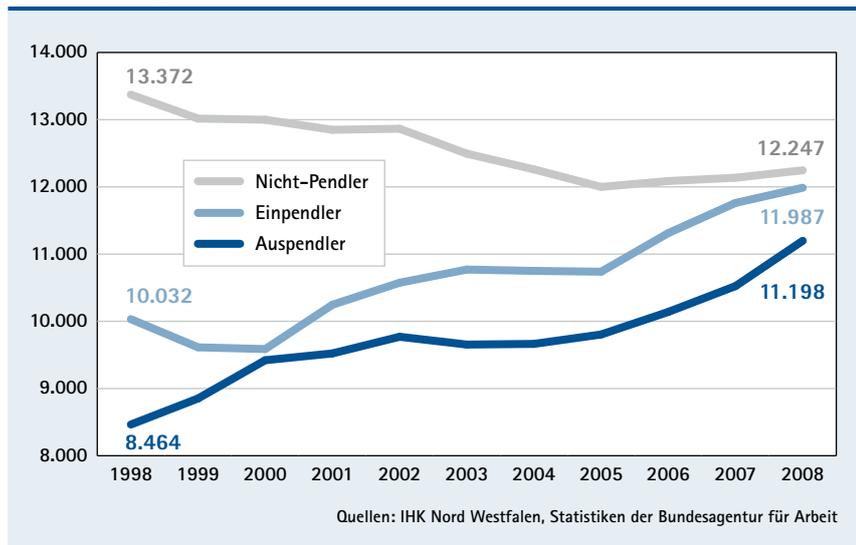
Tagbevölkerung 2008

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Pendlersaldo	Tagbevölkerung *	Anteil Pendlersaldo an Tagbevölkerung	Anteil Einwohner an Tagbevölkerung
Münster	272.890	46.537	319.427	14,6%	85,4%
Marl	89.437	2.594	92.031	2,8%	97,2%
Bocholt	73.556	4.299	77.855	5,5%	94,5%
Rheine	76.479	789	77.268	1,0%	99,0%
Gronau	46.572	886	47.458	1,9%	98,1%
Borken	41.190	452	41.642	1,1%	98,9%
Ahaus	38.799	2.011	40.810	4,9%	95,1%
Coesfeld	36.615	2.082	38.697	5,4%	94,6%
Beckum	37.049	789	37.838	2,1%	97,9%
Emsdetten	35.764	55	35.819	0,2%	99,8%
Oelde	29.653	381	30.034	1,3%	98,7%
Lengerich	22.340	1.145	23.485	4,9%	95,1%
Vreden	22.793	110	22.903	0,5%	99,5%
Beelen	6.321	1.051	7.372	14,3%	85,7%

* Die Tagbevölkerung summiert sich aus der Einwohnerzahl der Kommune und dem positiven Pendlersaldo

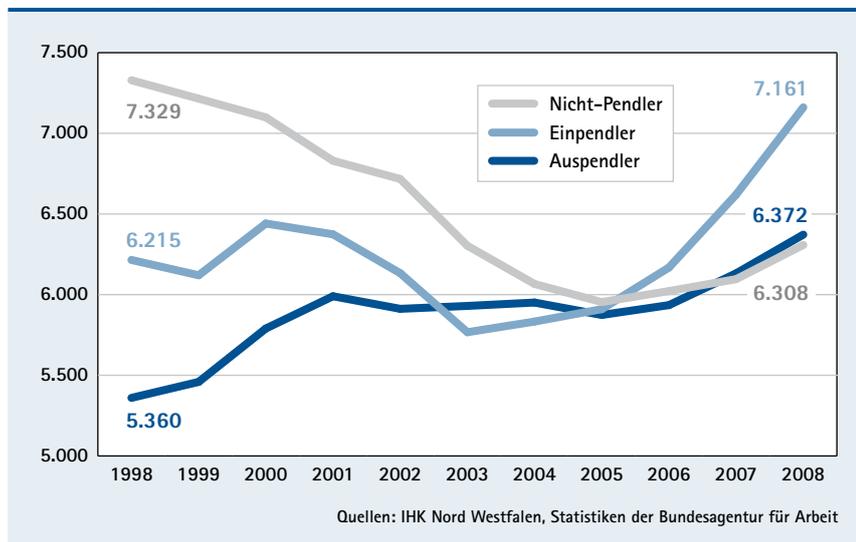
Quellen:
IHK Nord Westfalen,
Statistiken der Bundesagentur für Arbeit,
Information und Technik NRW

Entwicklung der Pendler in Rheine 1998 bis 2008

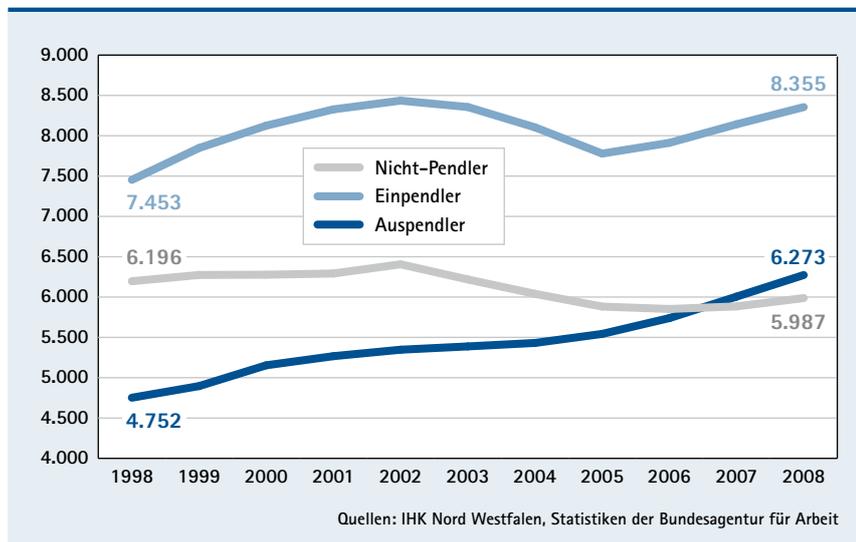


Fortsetzung der Grafiken von S. 12 und 13.

Entwicklung der Pendler in Beckum 1998 bis 2008



Entwicklung der Pendler in Coesfeld 1998 bis 2008



Definitionen

1) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Arbeitnehmer, die krankenversicherungspflichtig, rentenversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig zur Arbeitslosenversicherung nach dem Arbeitsförderungsgesetz sind oder für die von den Arbeitgebern Beitragsanteile zu den gesetzlichen Rentenversicherungen zu entrichten sind. Zu diesem Personenkreis gehören: Arbeiter, Angestellte und Auszubildende, sofern es sich bei ihrer Erwerbstätigkeit nicht um eine so genannte geringfügige Tätigkeit handelt.

2) Beschäftigte am Arbeitsort

Unter 1) genannte Personen nach dem Ort, an dem sie ihren Arbeitsplatz haben. Das ist das übliche Kriterium in der Beschäftigtenstatistik, das die Zahl der Arbeitsplätze in einer Kommune erfasst. Es kann vorkommen, dass größere Konzerne mit zahlreichen Filialen alle oder Teile ihre Beschäftigten am Ort ihres Haupt-Firmensitzes melden, der dann nicht unbedingt dem tatsächlichen Arbeitsort der Beschäftigten entsprechen muss.

3) Nicht-Pendler

Unter 1) genannte Personen, bei denen Arbeitsort und Wohnort identisch sind.

4) Beschäftigte aus dem Wohnort

Unter 1) genannte Personen nach dem Ort, an dem sie wohnen. Das können sowohl Nicht-Pendler als auch Auspendler (6) sein.

5) Einpendler

Berechnen sich aus der Differenz: Beschäftigte am Arbeitsort (2) minus Beschäftigte, bei denen Wohn- und Arbeitsort (3) identisch sind.

Einpendler aus dem Ausland stellen eine Besonderheit dar: Während in der Beschäftigtenstatistik bei den Einpendlern aus dem Inland die Wohnortgemeinde aus den Meldebelegen zur Sozialversicherung erhoben wird, ist dies bei den Einpendlern aus dem Ausland nicht der Fall. Demnach sind hier abgesehen vom Herkunftsland keine weiteren Angaben zum Wohnort verfügbar.

6) Auspendler

Berechnen sich aus der Differenz: Beschäftigte aus dem Wohnort (4) minus Beschäftigte, bei denen Wohn- und Arbeitsort (3) identisch sind.

Auspendler ins Ausland sind ebenfalls eine Besonderheit: Bei dieser Gruppe sind keine Angaben auf der Basis der Beschäftigtenstatistik möglich, da die Arbeitgeber im Ausland bei deutschen Sozialversicherungsträgern keine Meldungen bezüglich des Beschäftigungsverhältnisses machen.

7) Pendlersaldo

Das Arbeitsangebot in den einzelnen Kommunen Nord-Westfalens lässt sich mit dem Pendlersaldo abbilden: Der Pendlersaldo berechnet sich aus der Differenz von Einpendlern (in den Arbeitsort) und Auspendlern (aus dem Wohnort). Er ist ein Maß für die Nettobilanz, aus der sich die regionalen Arbeitszentren ableiten lassen. Überwiegen die Einpendlerzahlen, so wird von einem positiven Pendlersaldo gesprochen, sind die Auspendlerzahlen größer, so ist der Pendlersaldo negativ.

8) Pendler auf der Basis „Summe der Kommunen“

Diese Pendlerdaten werden dadurch ermittelt, dass die jeweiligen Zahlen der Ein- und Auspendler der betrachteten Städte und Gemeinden addiert werden.

Wird eine Region wie der IHK-Bezirk Nord-Westfalen oder der Kreis Recklinghausen auf Basis der „Summe der Kommunen“ betrachtet (wie in der Tabelle auf S. 5), so werden hier sowohl die Pendlerbewegungen zwischen den Städten und Gemeinden dieser Region erfasst als auch die Bewegungen, die die Regionsgrenze überschreiten.

Literatur

Brenke, Karl (2006):

Zunehmende regionale Einkommensunterschiede in Deutschland, aber starke Ausgleichswirkungen durch Pendlereinkommen und Sozialtransfers, in: Wochenbericht des DIW Berlin Nr. 11/2006, S. 141 bis 150

Brinkmann, Wolfgang, Andrea Dittrich-Wesbuer,

Bernd Mielke (2007):

Pendlerverflechtungen in Nordrhein-Westfalen – Strukturen, Entwicklungen, Einschätzungen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, S. 93 bis 104

Griesenbrock, Silke, Jörg Schönharting (2008):

Pendlerbewegungen der Metropole Ruhr, im Auftrag der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr, Essen

Haas, Anette, Silke Hamann (2008):

Ost-West-Vergleich – Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten, in: IAB-Kurzbericht 6/2008

Einig, Klaus, Thomas Pütz (2007):

Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft – Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, S. 73 bis 91

Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (2005):

Die demografische Herausforderung – Auswirkungen auf Kaufkraft, Einzelhandelsumsätze und verbraucherorientierte Infrastruktur in den Kreisen und kreisfreien Städten des IHK-Bezirks Nord-Westfalen, Münster

Scharmer, Marco (2005):

Pendlerverflechtung in Nordrhein-Westfalen – Analyse der revidierten Ergebnisse, in: Statistische Analysen und Studien NRW, Band 22/2005, S. 27 bis 42

Stutzer, Alois, Bernd S. Frey (2007):

Commuting and Life Satisfaction in Germany, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, S. 1-11



Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

Sentmaringer Weg 61
48151 Münster
muenster@ihk-nordwestfalen.de
Telefon 0251 707-0
Telefax 0251 707-325

Rathausplatz 7
45894 Gelsenkirchen
gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de
Telefon 0209 388-0
Telefax 0209 388-101

Willy-Brandt-Straße 3
46395 Bocholt
bocholt@ihk-nordwestfalen.de
Telefon 02871 9903-0
Telefax 02871 9903-30

www.ihk-nordwestfalen.de