



Berthold Haermeyer

Der tägliche Weg zur Arbeit

Analyse des Pendleraufkommens in Dortmund 1999 – 2003

November 2004

Der Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur hat in den letzten 50 Jahren die Mobilität und den Aktionsradius der Menschen wesentlich erhöht. Zusammen mit der sich im Trend stetig verschärfenden Situation am Arbeitsmarkt hat das u.a. auch dazu geführt, dass es immer weniger selbstverständlich ist, an seinem Wohnort auch zu arbeiten, bzw. an seinem Arbeitsort auch zu wohnen. Immer mehr Erwerbstätige werden zu Pendlern¹.

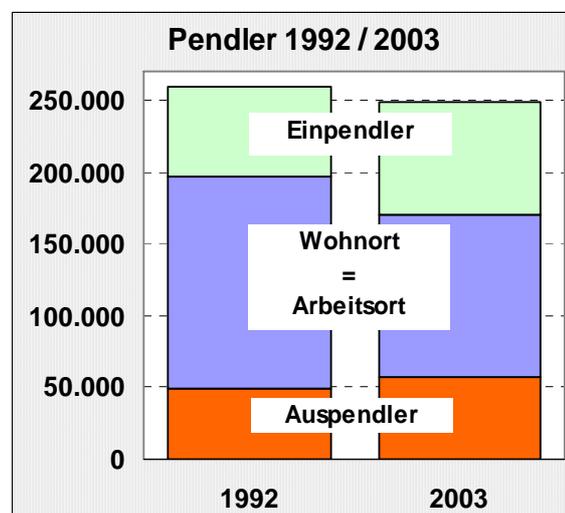
Die Stadtentwicklungspolitik sieht das Pendeln ambivalent. Auf der einen Seite ist ein Pendlerüberschuss, also viele Ein- und wenig Auspendler, Hinweis für die zentrale Bedeutung und die wirtschaftliche Attraktivität eines Ortes, was positiv zu werten wäre. Auf der anderen Seite wird jeder Einpendler als veränderter Einwohner oder gar Stadtflüchtling gesehen, der durch sein Verhalten seinem Arbeitsort Steuern und Schlüsselzuweisungen vorenthält. Das fällt in der öffentlichen Diskussion eher negativ ins Gewicht als der zusätzliche Verkehr, der gerade die Innenstädte mit ihrer Arbeitsplatzkonzentration belastet.

Der folgende Bericht geht primär der Frage nach, wie sich das Pendleraufkommen in Dortmund zwischen 1999 und 2003 entwickelt hat, ob insbesondere der Trend zu mehr Pendlern und größeren Pendelentfernungen sich fortgesetzt hat. Betrachtet werden ausschließlich die gemeindeüberschreitenden Berufspendler und darunter wiederum die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Datengrundlage sind die kleinräumigen Angaben zum Pendleraufkommen und zu den Pendlerverflechtungen, die von der Agentur für Arbeit (vorher: Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen) interessierten Gemeinden jährlich zur Verfügung gestellt werden. Sie enthalten auch Daten zur Berufs- und Branchenzugehörigkeit der Pendler. Diese Analysen berücksichtigen nur die Pendler innerhalb Nordrhein-Westfalens, die Angaben zu den Fernpendlern sind dem Heft „Pendler in Nordrhein-Westfalen“ entnommen.²

Ergebnisse insgesamt

Am 30.06.2003 wohnten von den rund 192.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Dortmund etwas mehr als 113.000 an ihrem Arbeitsort. Fast 79.000, das sind ziemlich genau 41%, wohnten im näheren oder weiteren Umland. Vier Jahre vorher war die Zahl der Beschäftigten insgesamt um rund 2.000 niedriger, in Dortmund wohnten davon aber 121.000, also rund 8.000 mehr als 2003. Das entspricht einem Einpendleranteil³ von 36,5%.

Diese Entwicklung ist nicht neu. 1992, im ersten Jahr differenzierter Datenlieferungen seitens des damaligen Landesarbeitsamtes, waren von knapp 211.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Dortmund noch über 147.000 (= 70%) hier wohnhaft. Damit ist in den letzten zehn Jahren der Einpendleranteil pro Jahr um etwa einen Prozentpunkt gestiegen. Ein Blick noch weiter zurück bestätigt die Tendenz. 1950 waren nur 9,2% von 220.000 Erwerbstätigen Einpendler, 1961 11,8% von 296.000⁴.



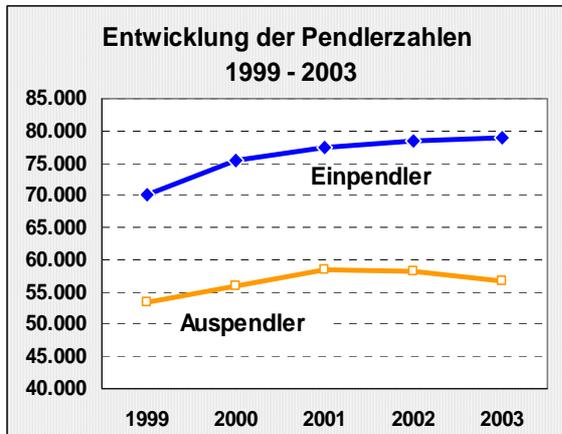
¹ Gemeint sind gemeindegrenzen-überschreitende Berufspendler. Die innergemeindlichen Pendler, die etwa im Mikrozensus mit betrachtet werden, bleiben hier ebenso unberücksichtigt wie Ausbildungspendler (Schüler, Studenten).

² Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Nordrhein-Westfalen: Pendler in Nordrhein-Westfalen, zuletzt: Vorläufige Daten 2003, Düsseldorf 2004

³ Der Einpendleranteil ist bezogen auf die Beschäftigten am Arbeitsort, der Auspendleranteil auf die am Wohnort.

⁴ Ergebnisse der Volkszählungen 1950 und 1961. Erfasst sind alle Erwerbstätigen, also auch nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Aber nicht nur die Einpendler, auch die Auspendler werden immer mehr. Von 2,3% (VZ 1950) über 4,9% (VZ 1961) ist der Anteil derer, die in Dortmund wohnen, aber im Umland arbeiten, bis 1992 auf 24% gestiegen. 1999 lag die Zahl der Auspendler bei 53.309, ihr Anteil bei 30%. 2003 verzeichnet Dortmund 56.773 Auspendler, das ist jede/r dritte Erwerbstätige.



Die relative Entwicklung der Ein- und Auspendler in den letzten zehn Jahre verläuft ähnlich, in den letzten beiden Jahren ist aber festzustellen, dass die Auspendlerzahlen stagnieren (2002) bzw. sogar zurück gehen (2003). Absolut liegt die Zahl der Einpendler 2003 um 15.600 höher als 1992, die der Auspendler um knapp 7.800. Die Zahl derer, die in Dortmund wohnen und arbeiten, ist im gleichen Zeitraum um 34.000 zurück gegangen.

Für die letzten vier Jahre (1999 bis 2003) sieht die Bilanz so aus: Ca. 8.800 Einpendler und 3.300 Auspendler mehr, 7.400 Erwerbstätige mit Wohn- und Arbeitsort Dortmund weniger.

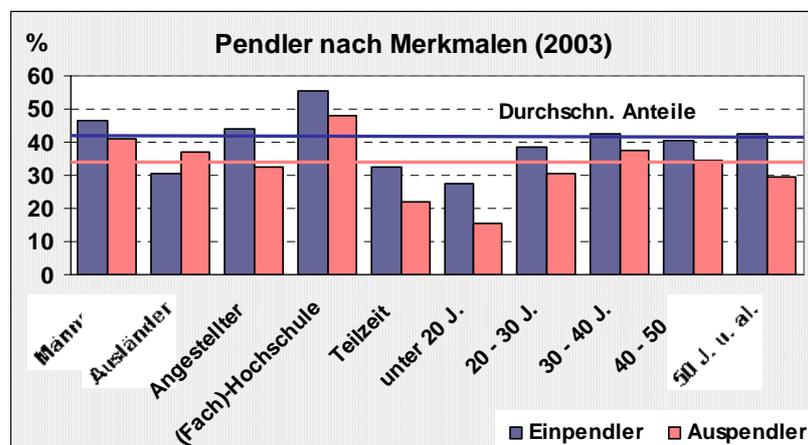
An einem normalen Werktag erzeugen allein die Pendler rund 24.000 Fahrten mehr als noch vor vier und rund 47.000 mehr als vor elf Jahren. Man kann davon ausgehen, dass ein Großteil dieser Fahrten mit dem Pkw erfolgt⁵.

Der Pendlersaldo ist in Dortmund als Oberzentrum mit entsprechender Arbeitsplatzkonzentration naturgemäß positiv, und zwar mit steigender Tendenz: 1992 lag die Zahl der Einpendler um rund 14.200 höher, 1999 um 16.900, 2003 um 22.000.

Persönliche Merkmale der Pendler

Ob jemand am Arbeitsort wohnt oder pendelt, hängt in starkem Maße von persönlichen Merkmalen ab. Über den Durchschnittswerten 2003 von 41% bei den Ein- und 33% bei den Auspendlern liegen die Männer (47%, 41%) und die Beschäftigten mit (Fach-) Hochschulbildung (56%, 48%). Bei den Einpendlern sind auch die Angestellten zu nennen (44%), bei den Auspendlern die 30-40-Jährigen (38%). Vergleichsweise wenig ein und aus pendeln die Teilzeitbeschäftigten (33%, 22%) und damit im Zusammenhang auch die Frauen (34%, 24%) sowie die unter 30-Jährigen. Bei den Einpendlern kommen die Ausländer hinzu (31%), bei den Auspendlern die über 50-Jährigen (30%).

Gegenüber 1999 ist diese Struktur weitgehend stabil, d.h. die Abweichungen für die Teilgruppen bewegen sich meist auf dem Niveau der Gesamtsteigerungsrate von 4,3%-Punkten bei den Einpendlern und 2,8%-Punkten bei den Auspendlern. Bei den Einpendlern haben die über 50-Jährigen



⁵ Hullmann und Cloos kommen in einer Auswertung des Mikrozensus 2000 für Dortmund bei den Berufspendlern auf einen Anteil von 66,3% für den motorisierten Individualverkehr. Dabei sind allerdings innergemeindliche Pendler berücksichtigt. In: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (Hrsg.); Hullmann, Alfred und Bertram Cloos (Bearb.): Mobilität und Verkehrsverhalten der Ausbildungs- und Berufspendlerinnen und -pendler, Statistische Analysen und Studien Band 3, Düsseldorf 2002, S. 89

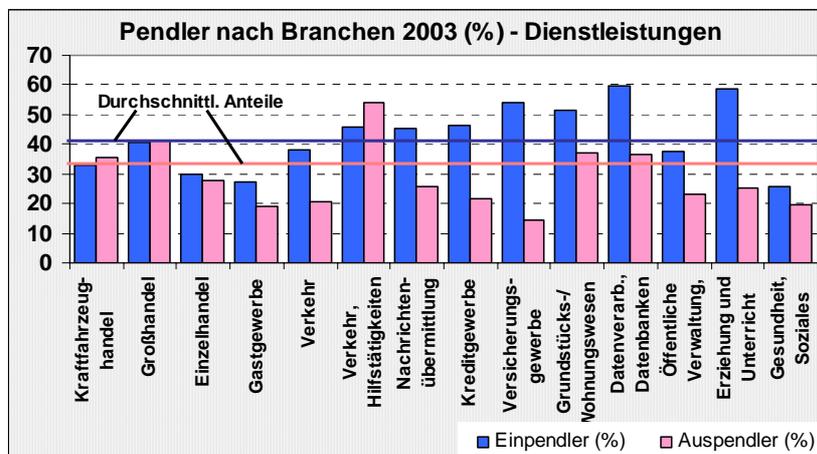
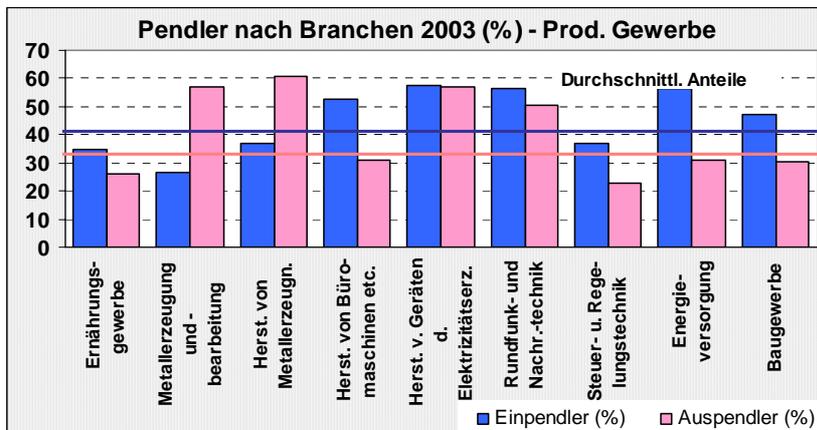
(+7,5%-Punkte) und die Arbeiter (+5,8%-Punkte) relativ an Bedeutung gewonnen, Angestellte, (Fach)-Hochschüler und 20-30-Jährige dagegen eher verloren. Bei den Auspendlern sind die 40-50-Jährigen (+4,7%-Punkte) und die Männer relativ häufiger vertreten, unter 30-Jährige und (Fach-) Hochschulabsolventen dagegen seltener.

Die Unterschiede zwischen Ein- und Auspendlern haben Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Arbeits- und Wohnbevölkerung. Die Arbeitsbevölkerung ist insgesamt um 22.100 höher, darunter mehr Frauen (11.700) als Männer (10.400). Hinzu kommen ausschließlich Deutsche (23.500), fast ausschließlich Angestellte (21.700) und überwiegend (18.700) Personen mit abgeschlossener Berufsausbildung. Auch wenn das noch nicht ein „Dortmund ohne Pendler“ beschreibt – dafür müsste man die Haushaltsstrukturen der Ein- und Auspendler zu Grunde legen – ist damit doch eine Richtung beschrieben, in die sich die Stadt bei rückläufigen Pendlerquoten (ceteris paribus, also etwa gleichbleibender Beschäftigtenzahl und -struktur) entwickeln könnte.

Pendler nach Branchen

Deutlich divergierende Ein- und/oder Auspendleranteile in den verschiedenen Wirtschaftsbranchen sind zum einen das Ergebnis sehr unterschiedlicher Beschäftigtenstrukturen etwa hinsichtlich Spezifizierung und Einkommen, zum anderen aber gerade im Ruhrgebiet Folge des Strukturwandels. Wenn große Konzerne Standorte schließen, haben die Mitarbeiter vor Ort meist keine andere Möglichkeit als den Arbeitsort zu wechseln. Bestes Beispiel dafür ist in Dortmund der Kohlebergbau. Niemand arbeitet mehr hier, aber noch über 1.300 Bergleute

wohnen in Dortmund, der Auspendleranteil liegt also bei 100%. 1999 hatten von 2.000 Kumpeln noch knapp 300 in Dortmund gearbeitet. Ähnlich sieht es in der Metallerzeugung und -bearbeitung aus: Zwar sind hier noch rund 3.300 Menschen in Dortmund beschäftigt, vor vier Jahren – bevor Phönix geschlossen wurde – waren es aber noch 7.500. Der Auspendleranteil ist seitdem von 35% auf 57% gestiegen. Die gleiche Tendenz zeigt – auf niedrigerem Niveau – der Bereich Kokerei/ Mineralölverarbeitung. Hohe Auspendleranteile weisen – neben einigen kleineren Branchen – des Weiteren die in Dortmund traditionell nur schwach vertretenen Bereiche Fahrzeugbau (92%) und Chemie (72%) auf.



Branchen, in denen auf der anderen Seite der Auspendleranteil gering ist (unter 20%), die lokale Nachfrage also zumeist vor Ort befriedigt werden kann, sind das Versicherungsgewerbe, die Erbringung sonstiger Dienstleistungen, das Gastgewerbe und das Gesundheits-/Veterinär- und Sozialwesen. Gegenüber 1999 hat es in all diesen Bereichen keine nennenswerten Veränderungen gegeben.

Die Einpendleranteile streuen weniger stark als die der Auspendler, aber es gibt eine Reihe von Branchen, in denen die Mehrzahl der (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten nicht in Dortmund wohnt, wo die Arbeitsplätze in Dortmund also für eine regionale Nachfrage attraktiv sind. Dazu zählen u.a. als die wichtigsten die Bereiche Datenverarbeitung und Datenbanken, Erziehung und Unterricht, Energieversorgung, Versicherungsgewerbe und Grundstücks- und Wohnungswesen. Sie weisen Einpendleranteile zwischen 51% und 60% aus.

Geringe Einpendleranteile von rund einem Fünftel finden sich in der Landwirtschaft, bei der Erbringung sonstiger Dienstleistungen und im Bereich Abfall und Abwasser. Beim Kohlebergbau gibt es aus den erwähnten Gründen überhaupt keine Einpendler.

Der Vergleich mit 1999 zeigt überdurchschnittliche Anstiege der Einpendleranteile neben dem weniger bedeutsamen Bereich Recycling vor allem im Bereich Erziehung und Unterricht mit einem Zuwachs von 37% auf 59% oder absolut von 2.900 auf 8.500, begleitet von einer Verdoppelung der Beschäftigtenzahlen auf 14.500 (zur Erklärung s. Exkurs). Deutlich, um mehr als 7%-Punkte, zurück gegangen sind hingegen die Einpendleranteile in den Bereichen Rundfunk- und Nachrichtentechnik, Nachrichtenübermittlung und Herstellung von Büromaschinen etc.

Im Pendlersaldo liegt mit Abstand der wie erwähnt untypische Bereich Erziehung und Unterricht mit einem Plus von 6.500 vorn. Einen Einpendlerüberschuss zwischen 2.000 und 3.200

Exkurs: Der Bereich „Erziehung und Unterricht“

Im Vergleich der Branchenentwicklung zwischen 1999 und 2003 fällt der Bereich „Erziehung und Unterricht“ extrem aus dem Rahmen. Die Beschäftigtenzahl liegt 2003 mit 14.500 doppelt so hoch wie vier Jahre zuvor, damit verbunden ist der Einpendleranteil von 2.900 auf 8.500 gestiegen (das entspricht einer Steigerung von 37% auf 59%).

Diese Entwicklung muss relativiert werden, sie erklärt sich ausschließlich aus der Personalentwicklungs- und Arbeitsmarktagentur (PEAG), die in Dortmund eingerichtet wurde, und in die mehrere meist große Unternehmen ihre von Sozialplänen betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Qualifizierung und Vermittlung transferiert haben. Weder handelt es sich dabei um klassische Beschäftigungsverhältnisse, noch ist der tägliche Arbeitsort Dortmund.

Nach Angaben der PEAG beschäftigte sie im Juni 2003 6.800 Mitarbeiter/-innen, davon wohnten 600 in Dortmund.

weisen das Versicherungsgewerbe, das Baugewerbe, das Erbringen von wirtschaftlichen (unternehmensnahen) Dienstleistungen, Datenverarbeitung und Datenbanken sowie die öffentliche Verwaltung auf. Negativ ist die Pendlerbilanz vor allem in den Bereichen Herstellung von Metallernzeugnissen, Kohlenbergbau (je minus 1.300), Herstellung von Kraftfahrzeugen (minus 1.600) und Metallherzeugung und -bearbeitung (minus 2.300).

Städtevergleich

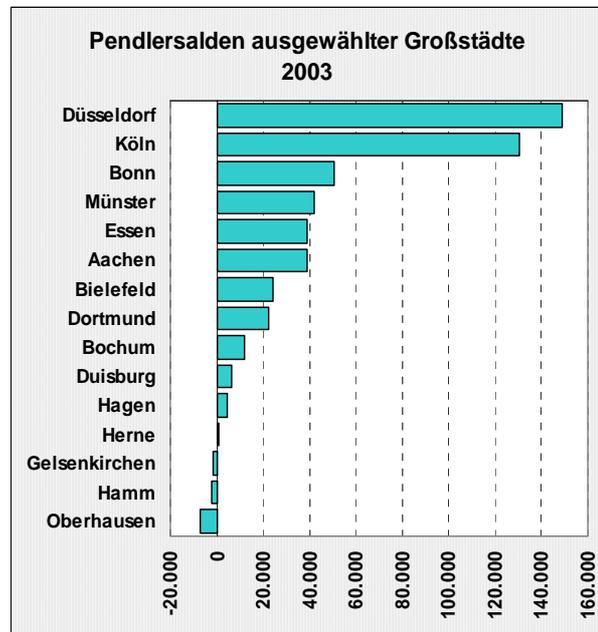
Betrachtet man die Städte und Kreise NRW insgesamt, lassen sich anhand der Pendlerstruktur unterschiedliche Typen beschreiben. Die großen Zentren sowie einige kleinere Solitärstädte mit hoher zentraler Bedeutung sind durch hohe Einpendler- und vergleichsweise niedrige Auspendleranteile gekennzeichnet. Es sind dies Düsseldorf, Aachen, Münster, Bonn und Köln. Der Einpendleranteil liegt hier um mehr als 20%-Punkte über dem der Auspendler.

Die Ruhrgebietszentren Essen, Dortmund, Bochum und Duisburg weisen zwar auch Einpendlerüberschüsse aus, als Teil einer großen Agglomeration mit entsprechend intensiven

Austauschbeziehungen fallen diese Salden aber niedriger aus (zwischen 12,1%-Punkten in Essen und 2,3%-Punkten in Duisburg). In den (auch von der Fläche) kleineren Ruhrgebietsstädten wie Mülheim, Herne und Gelsenkirchen sind die Pendlersalden auf einem sehr hohen Niveau (viele Einpendler und viele Auspendler) etwa ausgeglichen, in Oberhausen überwiegen sogar die Auspendler um 5,6%-Punkte⁶. Am wenigsten lokal gebunden sind die Arbeitsverhältnisse in Herne: 58% der dort Beschäftigten pendeln ein, 57% der Herner pendeln umgekehrt aus.

Die klassischen Suburbanisierungszonen im Umfeld der Zentren sind entsprechend durch wenig Einpendler und viele Auspendler gekennzeichnet. Am größten ist die Differenz im Kreis Heinsberg: 21% Einpendlern stehen 43% Auspendler gegenüber. Weitere Vertreter dieses Typs sind der Rhein-Sieg-Kreis, der Kreis Coesfeld sowie das Dortmunder Umland mit den Kreisen Recklinghausen und Unna.

Der letzte Typ schließlich sind die abgelegeneren ländlichen Regionen mit niedrigen Ein- und Auspendleranteilen. Dazu gehören etwa das gesamte Sauerland sowie die Kreise Minden-Lübbecke, Lippe und Borken.



Woher und wohin?

Grundsätzlich gibt es bei den Dortmunder Pendlern eine eindeutige Bewegungsrichtung von Nordost nach Südwest. Die Pendlersalden aus dem überwiegend ländlichen Umland mit den Kreisen Unna und Recklinghausen sowie den anschließenden Gemeinden sind durchgehend positiv. Allein aus dem Kreis Unna arbeiten 13.000 Menschen mehr in Dortmund als Dortmunder im Kreis Unna (23.500 zu 10.400 Beschäftigte), im Vergleich mit dem Kreis Recklinghausen beträgt das Plus rund 6.600. Umgekehrt ziehen gerade die großen Städte im Westen und Südwesten Arbeitskräfte aus Dortmund ab: Das gilt für Bochum, Düsseldorf und Essen in besonderem Maße (Saldo -1.800 bis - 2.200), aber auch für Hagen, Duisburg, Köln und Wuppertal. Positiv ist die Bilanz einzig mit Gelsenkirchen und Münster, in etwa ausgeglichen mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis.

Die zahlenmäßig stärksten Pendlerverflechtungen Dortmunds bestehen mit der Nachbarstadt Bochum. Mehr als 13.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (2003) pendeln jeden Tag zwischen diesen beiden Städten. Es folgt mit einigem Abstand Lünen mit einer Pendlersumme von gut 9.000, über 5.000 erreichen des Weiteren Essen, Unna, Schwerte und Witten. Am günstigsten ist die Bilanz mit Lünen mit einem Einpendlerüberschuss von mehr als 4.000 und Castrop-Rauxel mit knapp 2.700. Im vierstelligen Bereich liegt das Plus außerdem für die Städte Kamen, Bergkamen, Hamm, Waltrop und Selm.

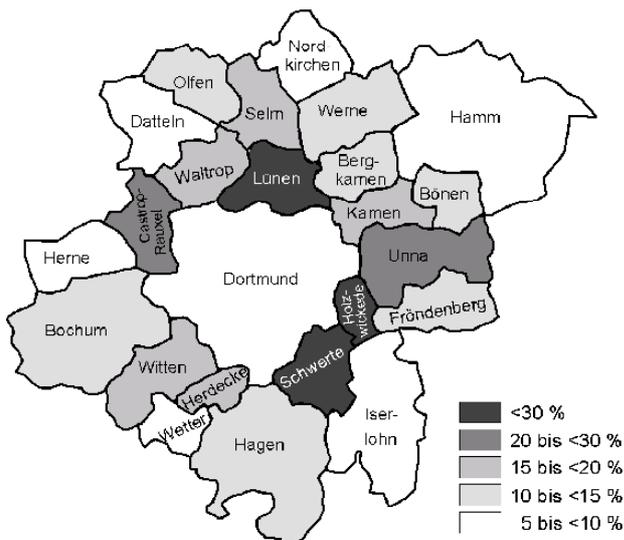
⁶ Das „Centro“ als Arbeitsplatz fällt dabei möglicherweise nicht entsprechend seiner Bedeutung ins Gewicht, weil viele Beschäftigungsverhältnisse nicht der Versicherungspflicht unterliegen dürften.

Bei einer relativen Betrachtung bekommen naturgemäß die kleineren Städte und Gemeinden ein größeres Gewicht. Die prozentual stärksten Verflechtungen bestehen danach mit Lünen, Holzwickede und Schwerte, wo jeweils 37-38% des gesamten Pendleraufkommens (Einpendler plus Auspendler) aus dem Austausch mit Dortmund resultieren. Bei einem knappen Viertel liegt der Anteil bei Castrop-Rauxel und Unna, bei einem knappen Fünftel bei Kamen, Herdecke, Waltrop, Witten und Selm. Von den Großstädten erreichen nur Bochum (13%) und Hagen (11%) zweistellige Anteile, Hamm liegt bei 8%, Essen und Gelsenkirchen bei 4%. Die Abbildung zeigt die Verflechtungen auf Basis der Pendleranteile von mehr als 5%. Um das Zentrum Dortmund entsteht eine Region, gebildet aus dem Kreis Unna, den

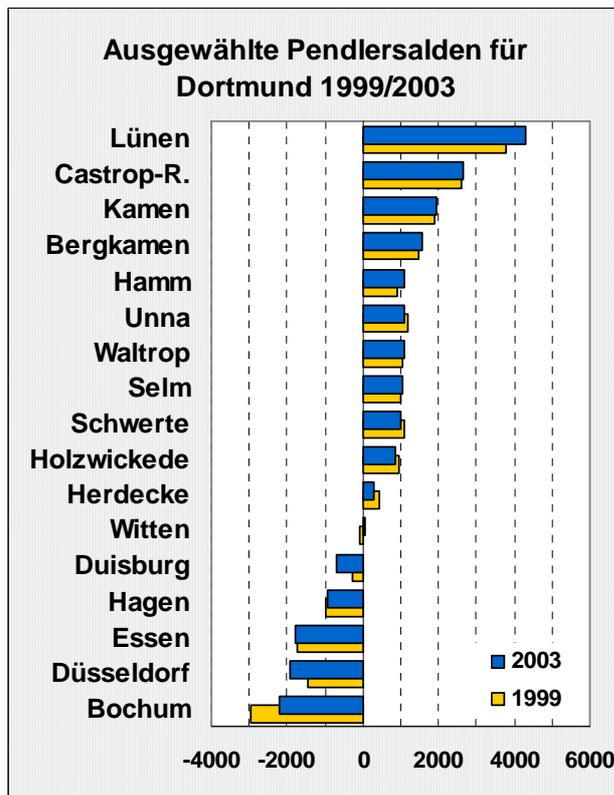
Städten Hamm, Iserlohn, Hagen, Herdecke, Wetter, Witten, Bochum, Herne, Castrop-Rauxel, Waltrop, Datteln und Olfen sowie der Gemeinde Nordkirchen.

Pendlerverflechtungen 2003

(Anteil Dortmunder Einpendler + Anteil Auspendler nach Dortmund durch Pendlersumme)



Im Vergleich zu 1999 hat sich der Saldo mit Bochum positiv entwickelt, der Auspendlerüberhang ist von 2.900 auf 2.200 zurückgegangen. Das ist nicht auf den gravierenden Stellenabbau im Fahrzeugbau in Bochum (minus 3.900) zurück zu führen, der, da die Auspendlerzahlen eher konstant sind, Dortmund wenig betroffen hat oder durch anderweitige Angebote in Bochum kompensiert wurde. Ursache dürften eher mehr Einpendler nach Dortmund etwa bei den unternehmensnahen Dienstleistungen oder in den Bereichen Gesundheits- und Sozialwesen, Datenverarbeitung und Datenbanken sowie Erziehung und Unterricht (PEAG) sein.



In Bezug zu u.a. Essen, Köln und Hagen stagnieren die Salden, in Düsseldorf und Duisburg und weniger ausgeprägt in Gelsenkirchen und Wuppertal wird die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern vor allem deswegen größer, weil die Auspendlerzahlen stark gestiegen sind. Im Falle von Düsseldorf könnte das auf Konzentrationsprozesse im Bankgewerbe zurück zu führen sein, Duisburg, Gelsenkirchen und Wuppertal könnten von den im industriellen Bereich freigestellten Arbeitern aus Dortmund profitieren.

Als Arbeitsorte für Dortmunder an Attraktivität verloren haben in den letzten Jahren insbesondere Ahlen, Recklinghausen, Herten, Lünen und Dorsten. Die Auspendlerzahlen liegen um 200 bis 300 unter denen von 1999, zurückzuführen wohl zum allergrößten Teil auf das Zechensterben in den ehemaligen Arbeitsorten.

Vor allem in Lünen, weniger ausgeprägt auch in Herten und Recklinghausen, sind

gleichzeitig die Einpendlerzahlen gestiegen, so dass etwa der Saldo mit Lünen 2003 um mehr als 500 über dem von 1999 liegt. Wesentlich dürfte das dadurch verursacht sein, dass in Lünen zwischen 2002 und 2003 rund 1.500 Arbeitsplätze (vor allem im Bergbau, im Einzelhandel und im Baugewerbe) weggefallen sind. Nur in Bochum (s.o.) ist die Differenz größer. Über die genannten Gemeinden hinaus positiv fallen in der Tendenz des Weiteren die Vergleiche mit Witten, Hamm und Hattingen aus.

Negative Bilanzen dagegen verzeichnet Dortmund im Beobachtungszeitraum im Vergleich zu Herdecke, Holzwickede, Schwerte, Bönen und Bottrop. Nach Bönen etwa ist die Zahl der Auspendler aus Dortmund um 270 gestiegen, die der Einpendler von dort nach Dortmund dagegen nur um 9. Hier spiegelt sich das in Bönen innerhalb von zwei Jahren zwischen 2000 und 2002 um die Hälfte gestiegene Arbeitsplatzangebot wider, u.z. fast ausschließlich in den drei Branchen Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Handelsvermittlung und Großhandel sowie unternehmensnahe Dienstleistungen.

Entfernungen

Um der Frage nachzugehen, inwieweit sich nicht nur das Pendlervolumen erhöht, sondern auch die Pendler-Wege länger werden, wurden drei Ringe von Kommunen gebildet, deren Zentren im Umkreis von 20 km, 40 km und 60 km um die Dortmunder City liegen⁷. Daraufhin wurde errechnet, wie sich die Pendleranteile (Einpendler plus Auspendler) zwischen 1999 und 2003 entwickelt haben.

Diese Rechnung bestätigt, dass die Pendler 2003 längere Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte in Kauf nehmen (müssen?) als noch vier Jahre vorher. Der Pendleranteil im Radius von 20 km ist von 34,9% 1999 auf 32,3% gesunken, der im Umkreis zwischen 20 km und 40 km von 30,2% auf 29,4%. Gestiegen sind dagegen die Anteile mit Entfernungen zwischen 40 km und 60 km von 13,0% auf 13,6%, im übrigen Nordrhein-Westfalen von 13,5% auf 15,7% und außerhalb NRWs von 8,5% auf 9,0%⁸. Damit setzt sich eine Entwicklung fort, die auch schon in der Dekade vorher zu beobachten war⁹.

Aufgrund der insgesamt deutlich höheren Pendlersumme (+9,7%) sind die Zahlen in allen Entfernungsklassen 2003 höher als 1999, im Radius von 20 km um 1,8% (von 43.100 auf 43.900), im Radius von 40 km um 6,6% (von 37.400 auf 39.800) und im Radius bis 60 km um 15,0% (von 16.000 auf 18.400). Dabei ist die Bereitschaft der Einpendler, längere Wege zurückzulegen, offenbar stärker gestiegen als die der Auspendler. Darauf deutet die Tatsache hin, dass der Einpendleranteil außerhalb des 20km-Radius zwischen 1999 und 2003 um 3,8%-Punkte gestiegen ist, der Auspendleranteil aber nur um 1,3%-Punkte.

⁷ Unter Berücksichtigung eines Umwefaktors von 25% gegenüber der Luftlinien-Entfernung wurde folgende Zuordnung getroffen:

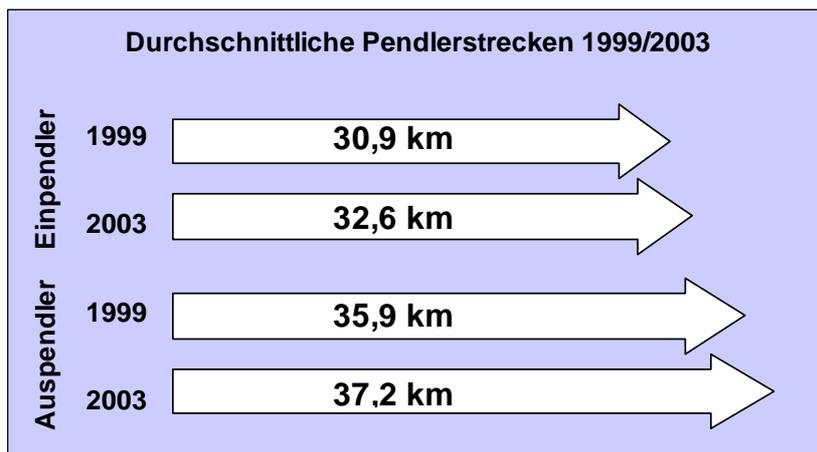
20 km-Ring: Castrop-Rauxel, Waltrop, Lünen, Bergkamen, Kamen, Unna, Holzwickede, Schwerte, Herdecke und Witten.

40 km-Ring: Recklinghausen, Herten, Oer-Erkenschwick, Datteln, Olfen, Nordkirchen, Selm, Werne, Bönen, Hamm, Werl, Wickede, Fröndenberg, Menden, Hemer, Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde, Schalksmühle, Hagen, Breckerfeld, Ennepetal, Gevelsberg, Wetter, Sprockhövel, Hattingen, Bochum und Herne.

60 km-Ring: Gelsenkirchen, Bottrop, Gladbeck, Marl, Dorsten, Haltern, Dülmen, Lüdinghausen, Senden, Ascheberg, Drensteinfurt, Ahlen, Welver, Soest, Ense, Arnsberg, Sundern, Balve, Neuenrade, Altena, Werdohl, Plettenberg, Lüdenscheid, Herscheid, Kierspe, Halver, Schwelm, Radevormwald, Hückeswagen, Remscheid, Wuppertal, Velbert, Wülfrath, Heiligenhaus, Essen.

⁸ Angesichts der Entfernungen ist zweifelhaft, ob es sich bei den Pendlern gerade außerhalb NRWs tatsächlich in jedem Einzelfall um Tagespendler handelt. Hier könnte sich widerspiegeln, dass einzelne Unternehmen alle Beschäftigten am Ort des Hauptbetriebes anmelden und nicht individuell am tatsächlichen Arbeitsort.

⁹ Vgl. Stadt Dortmund, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.). Regionale Arbeitsmärkte und Pendlerbeziehungen seit 1987, Reihe „Bilanzen“, Dortmund 1998, S. 16



Der „durchschnittliche“ Dortmunder Pendler legt zum Arbeitsplatz heute eine Strecke von 34,5 km zurück, 1,5 km mehr als 1999¹⁰. Dabei sind die Wege für die Auspendler länger als für die Einpendler. 37,2 km legen die Auspendler 2003 im Mittel zurück, 32,6 km die Einpendler. Damit ist die Differenz seit 1999 leicht zurück gegangen.

Auf Basis dieser Werte beläuft sich das werktägliche Pendlerverkehrsaufkommen allein der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf knapp 7 Mio. km. Das sind etwa 850.000 km oder 14% mehr als 1999¹¹. Unterstellt man einen Anteil von zwei Dritteln für den Pkw-Verkehr¹² und eine Laufleistung von durchschnittlich 200.000 km pro Pkw, werden demnach pro Tag für Wege von und zur Arbeit von oder nach Dortmund – ohne die innerstädtischen Arbeitswege **und ohne die Pendlerverflechtungen außerhalb NRWs** – 23 Pkw „verbraucht“.

Zusammenfassung und Bewertung

Der generelle Trend, wonach Arbeits- und Wohnort immer häufiger nicht identisch sind, gilt auch für Dortmund. Seit 1992 ist der Anteil der Einpendler unter den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 30% auf 41% gestiegen, der Auspendleranteil von 25% auf 33%. Der interkommunale Vergleich zeigt, dass auch stagnierende oder rückläufige Beschäftigtenzahlen diese Tendenz meist nicht umkehren.

In Dortmund ist allerdings in den letzten beiden Jahren eine Stagnation (2002) bzw. sogar ein leichter Rückgang (2003) der Auspendlerzahlen zu beobachten. Gleichzeitig sind die Einpendlerzahlen stetig gestiegen. Da diese Befunde nicht mit Abwanderungen von Dortmunder Haushalten ins Umland begründet werden können (die Bilanz ist in den letzten beiden Jahren ausgeglichen), kann aus der Pendlerentwicklung geschlossen werden, dass das Oberzentrum Dortmund im Vergleich zum regionalen Umfeld wirtschaftlich in den letzten Jahren an Attraktivität gewonnen hat. Bereiche wie unternehmensnahe Dienstleistungen, Datenverarbeitung und Datenbanken sowie Versicherungsgewerbe, die zwischen 1999 und 2003 zusätzliche Arbeitsplätze in vierstelliger Größenordnung aufweisen, haben dazu entscheidend beigetragen.

Wenn wie 2003 gleichzeitig mit steigenden Einpendlerzahlen weniger Dortmunderinnen und Dortmunder (sozialversicherungspflichtig) beschäftigt sind und die Arbeitslosenzahlen hoch bleiben, kann das ein Hinweis darauf sein, dass das lokale Arbeitskräfte-Angebot nicht immer der Nachfrage entspricht. Hier sind weitere Anpassungs- und Qualifizierungsaktivitäten – wie sie etwa Hartz IV ja auch vorsieht - erforderlich.

¹⁰ Annahmen: durchschnittliche Fahrstrecke im 20 km-Radius 15 km, im 40 km-Radius 30 km, im 60 km-Radius 50 km, darüber hinaus innerhalb NRWs 70 km, Pendler außerhalb NRW bleiben unberücksichtigt. Ausfallquote (Urlaub, Krankheit) 20%.

¹¹ Aufgrund der rückläufigen Auspendlerzahlen 2003 würde ein Vergleich 1999 mit 2002 noch deutlichere Unterschiede zeigen. Es bleibt abzuwarten, ob damit 2003 tatsächlich eine Trendumkehr eingeleitet wurde oder ob nur das weiter gesunkene Arbeitsplatzangebot dafür verantwortlich ist.

¹² s. Fußnote 5

Die unterschiedlichen Entwicklungen bei Ein- und Auspendlern mit den beschriebenen möglichen Wirkungszusammenhängen könnten die sehr viel weiter reichende Hypothese stützen, dass sich Arbeitslosigkeit und Beschäftigung in Dortmund nicht wie zu erwarten gegenläufig, sondern eher unabhängig voneinander entwickeln. Es lohnt sich, dieser Frage nachzugehen, dazu bedarf es aber eines breiteren empirischen Ansatzes.

Aufgrund der sehr stetigen Entwicklung über einen langen Zeitraum kann man auch für die Zukunft von großen Pendlerströmen ausgehen. Ob sie weiter wachsen, stagnieren oder sogar leicht zurückgehen, wird – vielleicht mehr als von der konjunkturellen Entwicklung – nicht zuletzt davon abhängen, wie die Pendlerpauschale (und die Eigenheimförderung) zukünftig gehandhabt wird. Ein vollständiger Abbau dieser Subvention würde die Bindung an den Arbeitsort sicherlich erhöhen, mit entsprechenden Auswirkungen zunächst und insbesondere für den Wohnungsmarkt, letztendlich in Folge einer veränderten Bevölkerungsstruktur aber in allen Lebensbereichen bis hin zum Wahlverhalten.

Das Ziel, Pendeln möglichst umweltverträglich abzuwickeln, sollte unabhängig davon nicht in Frage stehen, auch wenn durchschlagende Erfolge wohl vor allem aufgrund der sehr dispersen Herkunfts- und Zielorte, die den motorisierten Individualverkehr begünstigen, allen Bemühungen (P&R, Pendlernetz etc.) zum Trotz bisher nicht zu verzeichnen sind. Außerhalb jedweder Diskussion stehen darüber hinaus die Ziele, vor Ort attraktive Wohnungen für alle Beschäftigten und geeignete Arbeitsplätze für alle Arbeitssuchenden zur Verfügung zu stellen.