

Robert Kretschmann

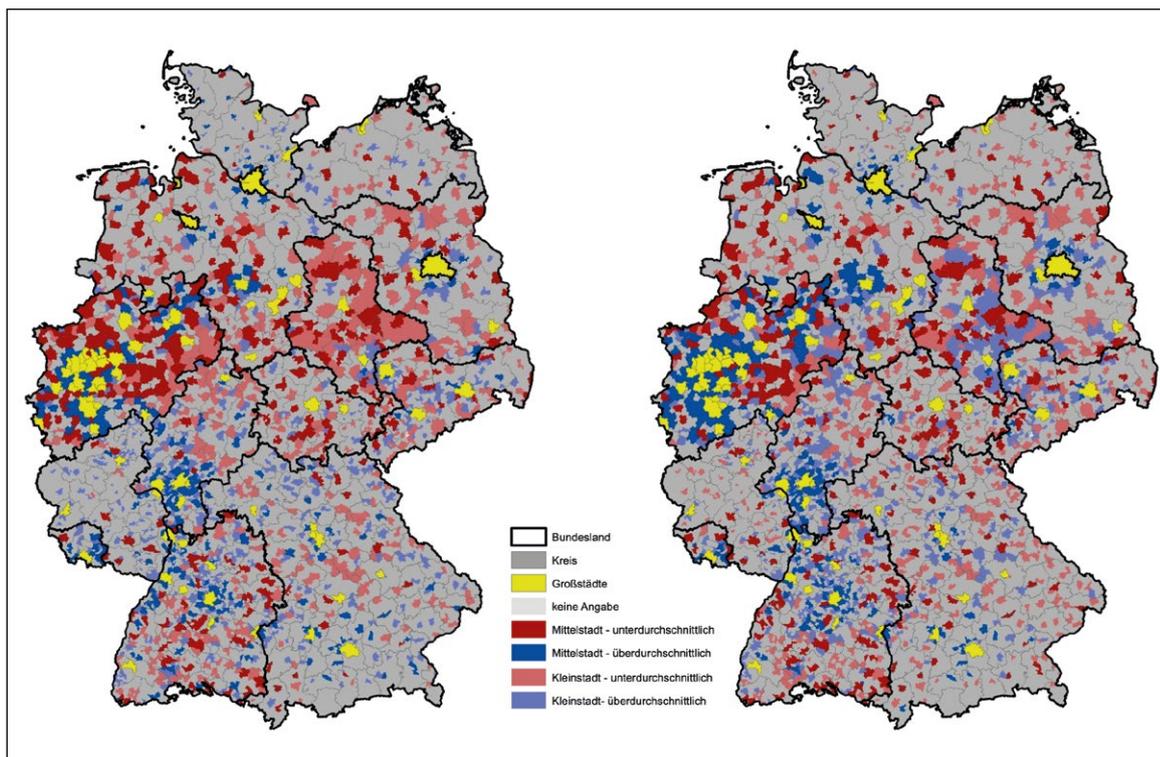
Klein- und Mittelstädte aus Pendlerperspektive im Vergleich

Die Fahrtzeit für Wege zwischen Wohnort und Arbeitsstätte ist gegenwärtig fester Bestandteil des Tagesablaufs für nahezu alle berufstätigen Menschen in Deutschland. Dabei arbeitet die Mehrzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland nicht innerhalb derselben Gemeinde in der sie wohnen. Ein Pendeln über eine längere Wegstrecke ist somit vorprogrammiert. Im nationalen Durchschnitt ist die höchste Zahl an Auspendlern in den Landgemeinden und Landstädten zu finden. Die wenigsten Auspendler gibt es in den Großstädten. Bei Klein- und Mittelstädten ordnen sich die Durchschnittswerte analog zur Größenklasse in Bezug auf die Einwohnerzahl ein. Das Gleiche gilt für die Einpendler – mit der Ausnahme, dass in Landgemeinden und -städten die Zahl der Einpendler ebenfalls sehr niedrig ist. Die Ursache hierfür ist mit großer Wahrscheinlichkeit in der geringen Anzahl verfügbarer Arbeitsplätze zu finden.

Ein weiterer entscheidender Faktor für das berufsbedingte Pendeln ist der regionalweite Verstärterungsgrad. In Ballungsräumen wie Frankfurt/Main, Stuttgart, Berlin oder dem Ruhrgebiet sind Pendlerbewegungen deutlich überdurchschnittlich vertreten im Vergleich zu Städten gleicher Größenordnung in peripheren Lagen. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen jeweils Klein- und Mittelstädte und deren Ein- bzw. Auspendlerquo-

ten, welche entweder überdurchschnittlich hoch oder unterdurchschnittlich niedrig im Vergleich zu Städten der gleichen Größenklasse sind. Dabei liegt die Vermutung nahe, dass überdurchschnittlich hohe Einpendlerquoten der Klein- und Mittelstädte am Rande der Ballungsräume überwiegend aus der Peripherie gewinnen, während ein Großteil der Auspendler der gleichen Städte in die Großstädte oder benachbarten Städte gleicher Größenordnung pendelt. Insbesondere in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Teilen von Nordrhein-Westfalen gibt es unterdurchschnittlich viele Pendler in den Klein- und Mittelstädten. Die Ursachen hierfür können unter anderem in der Entfernung zur nächstgelegenen Großstadt, der verkehrlichen Anbindung oder der Arbeitsplatzvielfalt im direkten Umland liegen.

Die Motivation, einen Arbeitsort außerhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes aufzusuchen, nimmt dabei über die Jahre zu. Im Vergleich zu 2014 steigt die Quote der Pendler um etwa einen Prozentpunkt, wobei die Größenklasse der Stadt oder Gemeinde hierfür keine Rolle spielt. Sollte dieser Trend auch zukünftig anhalten, müssen neue Lösungen gefunden werden, um das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten insbesondere in Ballungsgebieten bewältigen zu können und somit die Umwelt zu schonen und Fahrtzeiten zu reduzieren.



Quellen: Regionalstatistik.de, Destatis.de, August 2020; vhw Datenbank

Abb.1 & 2: Einpendlerquote 2019 in Klein- und Mittelstädten / Auspendlerquote 2019 in Klein- und Mittelstädten