

Berufspendler in Sachsen – Ergebnisse der Zusatzerhebung des Mikrozensus

Die gelebte und geforderte Mobilität der Menschen hat in modernen Gesellschaften eine große Bedeutung. Ob im Arbeitsleben oder auch im Privatbereich wird heute Mobil-Sein erwartet (siehe auch [1]). Doch wer pendelt überhaupt zur Arbeitsstelle? Wie weit und wie lange sind die Berufspendler in Sachsen unterwegs? Welche Verkehrsmittel benutzen sie?

In diesem Beitrag werden u. a. auf diese Fragen Antworten gegeben. Zunächst erfolgen methodische Hinweise und eine definitorische Abgrenzung des Begriffes der Pendler für diese Betrachtungen. Anschließend werden auf Basis von Mikrozensusergebnissen Aspekte des Pendlerverhaltens von Erwerbstätigen in Sachsen im zeitlichen Vergleich betrachtet. Dazu werden die Daten von 1991, 2008, 2012 und 2016 verwendet. Die weitere Analyse gilt der Nutzung von Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von räumlichen Strukturen und wirft noch einen Blick auf die große Gruppe der Autofahrer und Autofahrerinnen, die zwei Drittel der Berufspendler stellen.

Vorbemerkungen und Methodische Hinweise

Der *Mikrozensus*¹⁾ erhebt jährlich als amtliche repräsentative Mehrzweckstichprobe auf Haushaltsebene statistische Informationen über die wirtschaftliche und soziale Lage der Bevölkerung. 2005 erfolgte der Umstieg vom bis dahin praktizierten Berichtswochenkonzept auf eine unterjährige Befragung der Privathaushalte mit gleitender Berichtswoche. Mit dieser Umstellung wird statt einer Momentaufnahme ein Gesamtbild eines Jahres als Jahresdurchschnittswert dargestellt. Bei der Bewertung der Ergebnisse ist ebenfalls zu beachten, dass ab dem Berichtsjahr 2011 die Hochrechnung im Mikrozensus anhand der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus 2011 erfolgt.

Neben dem jährlichen Grundprogramm werden im vierjährigen Rhythmus auch thematisch verschiedenen angelegte Zusatzprogramme erhoben. 2016 erfolgte im Rahmen dieser Zusatzprogramme die Befragung von Erwerbstätigen, Schülern und Studenten zum Pendlerverhalten. Im Unterschied zum Grundprogramm des Mikrozensus, welches überwiegend mit Auskunftspflicht belegt ist, erfolgt die Auskunftserteilung zu den Pendlerfragen größtenteils freiwillig. Dennoch haben z. B. 2016 hochgerechnet rund 98 Prozent der befragten Erwerbstätigen die Einstiegsfrage zum Pendlerverhalten beantwortet. Für die Darstellung von Entwicklungen werden auch Ergebnisse aus den letzten beiden Befragungen zum Pendlerverhalten aus den Jahren 2012 und 2008 sowie aus der Befragung vor 25 Jahren (1991) herangezogen.

Als **Berufspendler** gelten im Folgenden alle Erwerbstätigen, deren Arbeitsstelle sich nicht auf dem Wohngrundstück befindet und die ihren täglichen Arbeitsweg von der in die Erhebung einbezogenen Wohnung am Hauptwohnsitz aufnehmen. Dabei ist es unerheblich, ob der Arbeitsort in der gleichen Gemeinde, in einer Nachbargemeinde, in einem anderen Bundesland oder im Ausland liegt. Wesentlich für die Zuordnung ist der tägliche Arbeitsweg von der Hauptwohnung. Nicht einbezogen werden Erwerbstätige, die einen Nebenwohnsitz haben und von diesem ihren täglichen Arbeitsweg beginnen.

Damit unterscheidet sich die Definition von Pendlern im Mikrozensus vom allgemeinen Verständnis, dass sich bei Berufspendlern die Arbeitsstelle nicht am Wohnort befindet. Auch die Beschäftigtenstatistik legt z. B. bei ihren Daten zu sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendlern nach bzw. aus Sachsen zugrunde, dass der Arbeitsort nicht identisch mit der Wohnsitzgemeinde ist. Unerheblich ist dort allerdings, ob sie diesen Weg täglich zurücklegen oder am Arbeitsort einen zweiten Wohnsitz oder eine kurzfristige Unterkunft haben und daher nur in größeren Zeitabständen zwischen beiden Orten pendeln. (mehr dazu siehe z. B. [2]).

1) weitere Informationen zum Mikrozensus siehe:
<https://www.statistik.sachsen.de/html/9607.htm>

Zur Erfassung des Pendlerverhaltens im Mikrozensus werden folgende Merkmale erhoben:

- Lage der Arbeitsstätte innerhalb der Wohnsitzgemeinde, in einer anderen Gemeinde Sachsens (ohne nähere Angabe), einem anderen Bundesland (mit konkreter Angabe), im Ausland (mit Angabe des Staates)
- Entfernung für den Hinweg (Eingruppierung in Klassen)
- Zeitaufwand für den Hinweg (Eingruppierung in Klassen)
- hauptsächlich (d. h. für die längste Wegstrecke) benutztes Verkehrsmittel auf dem Hinweg.

Die letzten Jahre des hier betrachteten Zeitraumes waren von positiven Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt geprägt. Nach den Ergebnissen der Erwerbstätigenrechnung stieg die Zahl der Erwerbstätigen in Sachsen seit 2012 wieder über die Zwei-Millionen-Grenze (siehe auch [3]). Bei den Arbeitswegen, ob Verkürzung oder Verlängerung, zeigten sich dagegen anhand der Mikrozensusergebnisse 2008, 2012 und 2016 kaum Veränderungen. Wo Vergleiche mit 1991 möglich sind, haben sich jedoch über den Zeitraum von 25 Jahren teilweise beachtliche Unterschiede entwickelt.

Reichlich jeder zweite Erwerbstätige arbeitet in der eigenen Wohngemeinde

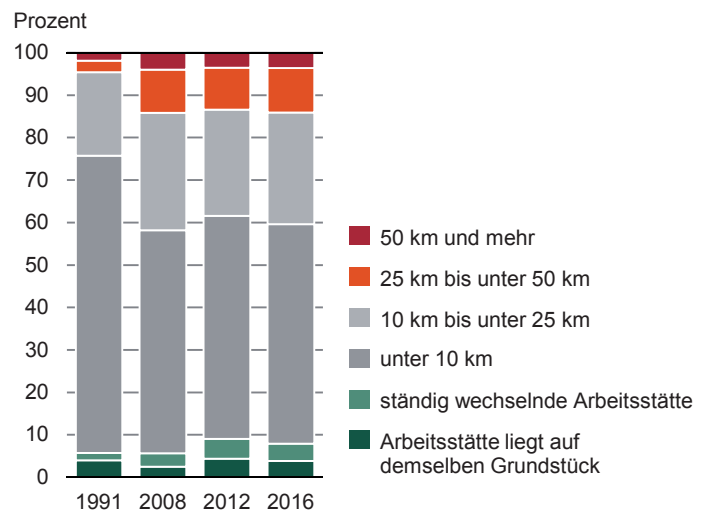
Nach Hochrechnung befand sich 2016 bei deutlich mehr als der Hälfte der 1,94 Millionen Erwerbstätigen mit Auskunft zum Pendlerverhalten die Arbeitsstätte in der Wohnsitzgemeinde. Auch 2012 und 2008 arbeitete mehr als jeder Zweite am Wohnort. Knapp 40 Prozent pendelten in diesen drei Jahren zur Arbeit in eine andere Gemeinde Sachsens und rund 4 Prozent in ein anderes Bundesland. 1991, vor der Reduzierung der Anzahl der Gemeinden durch viele Eingemeindungen im Rahmen der sächsischen Gemeindegebietsreform von 1998, arbeiteten fast zwei Drittel in der eigenen Wohnsitzgemeinde. Knapp ein Drittel pendelte damals in eine andere Gemeinde in Sachsen und nur ein sehr geringer Anteil (2,2 Prozent) in ein anderes Bundesland.

Für einen geringen Anteil von Erwerbstätigen standen 2016 Arbeitswege zu ständig wechselnden Arbeitsstätten an (3,5 Prozent). Fast ein Drittel (30,3 Prozent) von ihnen hatte Berufe im Hoch- und Tiefbau sowie im Innenausbau oder in der Gebäude- und Versorgungstechnik. 2012, 2008 und 1991 lag der Anteil der Erwerbstätigen mit wechselnden Arbeitsstätten ähnlich niedrig (4,3; 3,1 sowie 1,7 Prozent). Bei einem ebenfalls geringen Teil der Erwerbstätigen befand sich die

Arbeitsstätte auf dem Wohngrundstück (3,3 Prozent). Fast ein Viertel (23,0 Prozent) dieser „Nichtpendler“ übte Berufe in der Unternehmensführung und -organisation oder in Finanzdienstleistungen, Rechnungswesen und Steuerberatung aus.

Auch 2012 (4,0 Prozent), 2008 (2,5 Prozent) und 1991 (4,0 Prozent) war der Anteil der Erwerbstätigen, bei denen Wohn- und Arbeitsstelle auf dem gleichen Grundstück lagen, eher niedrig. (siehe Abb. 1)

Abb. 1 Erwerbstätige¹⁾ 1991, 2008, 2012 und 2016 nach Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte in Prozent



1) mit Angabe zur Lage der Arbeitsstätte

Weitere Wege zur Arbeit als 1991

In Abhängigkeit von der Gemeindegröße können die Arbeitswege innerhalb einer Gemeinde z. B. in Großstädten durchaus länger sein als in oder zwischen kleinen Gemeinden. Deshalb sind für tatsächliche Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle die Kilometerangaben bedeutsam.

Bei etwas mehr als der Hälfte der Erwerbstätigen mit Angaben zur Länge des Hinweges zur Arbeit lag 2016 die Arbeitsstätte im Umkreis von weniger als 10 Kilometern zu ihrer Wohnung (56,2 Prozent). Ähnlich hoch war dieser Anteil auch 2012 und 2008.

Für 28,6 Prozent betrug 2016 der Arbeitsweg 10 bis unter 25 Kilometer. Auch dieser Anteil war 2012 und 2008 ähnlich hoch.

Eine Distanz von 25 bis unter 50 Kilometern zur Arbeitsstelle hatten 2016 etwa 11,4 Prozent der Erwerbstätigen zu bewältigen. 2012 und 2008 war der Anteil geringfügig niedriger.

Rund 4 Prozent der Erwerbstätigen fuhr 2016, aber auch 2012 und 2008, täglich mehr als 50 Kilometer von der Wohnung bis zur Arbeitsstätte.

Tab. 1 Erwerbstätige 1991, 2008, 2012 und 2016 nach ausgewählten Merkmalen zum Pendlerverhalten
in Prozent

Merkmal	1991	2008	2012	2016
Insgesamt¹⁾	100	100	100	100
Arbeitsstätte befindet sich ...				
in der Wohngemeinde	65,6 ^{*)}	57,5	58,9	56,6
in einer anderen Gemeinde Sachsens	32,2	38,8	36,8	38,9
in einem anderen Bundesland	2,2	3,6	4,2	4,4
im Ausland	/	/	/	/
Lage der Arbeitsstätte				
Arbeitsstätte liegt auf demselben Grundstück	4,0	2,5	4,0	3,3
ständig wechselnde Arbeitsstätte	1,7	3,1	4,3	3,5
ohne Angabe zur Lage der Arbeitsstätte	2,1	1,7	8,8	14,6
mit Angabe zum täglichen Arbeitsweg	92,3	92,7	83,0	78,7
davon mit Entfernung von ... bis unter ... Kilometer				
unter 10	100	100	100	100
10 - 25	74,3	55,7	57,7	56,2
25 - 50	20,9	29,3	27,5	28,6
50 und mehr	2,9	10,8	10,8	11,4
50 und mehr	2,0	4,2	3,9	3,9

1) mit Auskunft zum Pendlerverhalten

*) darin enthalten: Erwerbstätige, die keine Angaben zu Gemeinde/Land gemacht haben

1991 war die Situation noch eine andere. Zwar hatte damals nur ein sehr geringer Anteil der Erwerbstätigen Arbeitswege von mehr als 50 Kilometern, aber der Anteil der Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von weniger als 10 Kilometern war mit mehr als 70 Prozent wesentlich höher. Deutlich geringer gegenüber 2016 (minus 9,5 Prozentpunkte) war auch der Anteil derjenigen, die zwischen 25 Kilometer und 50 Kilometer weit zur Arbeit fahren mußten.

(siehe auch Tab. 1)

Zeitaufwand für täglichen Arbeitsweg leicht erhöht

In diesem Abschnitt werden nur Berufspendler (siehe Definition vorn) betrachtet, die Aussagen zum Zeitaufwand für den Arbeitsweg gemacht haben. Berufspendler mit ständig wechselnden Arbeitsstätten bleiben unberücksichtigt.

Die meisten der Berufspendler brauchten in allen betrachteten Jahren weniger als 30 Minuten für den (Hin-)Weg zu ihrer Arbeitsstätte. Dabei lag 2016, 2012 und 1991 der Anteil der Pendler mit Arbeitswegen unter 10 Minuten etwas unter einem Viertel und 2008 knapp darüber (26,4 Prozent). 52,5 Prozent der Berufspendler mussten 2016 für den Weg zur Arbeit täglich zwischen 10 und 30 Minuten einplanen. 2012 und 2008 war dieser Anteil etwas niedriger (50,9 bzw. 49,8 Prozent), 1991 etwas höher (54,9 Prozent).

Reichlich ein Viertel der Pendler brauchte 2016 und 2012 eine halbe Stunde und länger für eine Wegstrecke. 2008 war es knapp ein Viertel (23,9 Prozent) und 1991 betraf dies nur ein reichliches Fünftel (21,8 Prozent). (siehe Abb. 2)

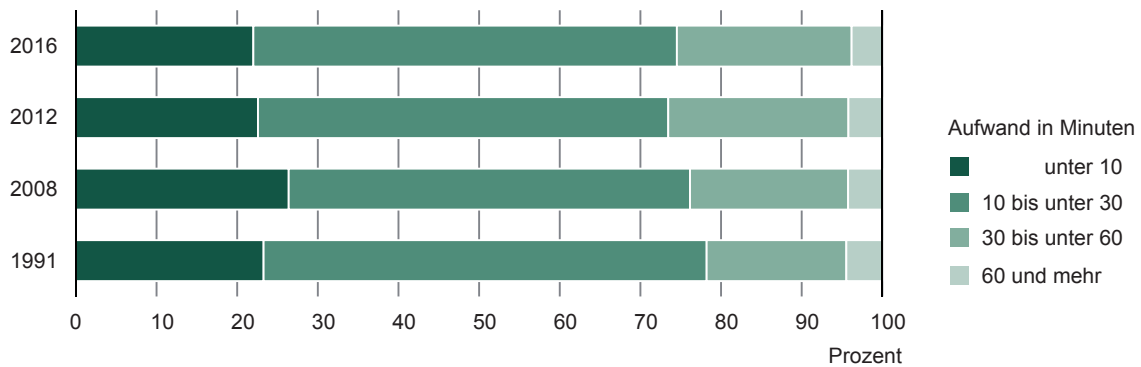
Zwei Drittel der Berufspendler fahren mit dem Auto zur Arbeit

Für die Ausführungen zur Nutzung von Verkehrsmitteln werden nunmehr alle Berufspendler betrachtet, die Angaben dazu gemacht haben einschließlich derjenigen mit ständig wechselnden Arbeitsstätten.

Für ihren Arbeitsweg wird von den Berufspendlern am häufigsten der Pkw als Selbstfahrer oder Selbstfahrerin genutzt (im Weiteren als Pkw-Fahrer bezeichnet). Der Zeitvergleich zeigt sogar einen Anstieg ihres Anteils. 2008 lag der Anteil bei 62,2 Prozent, 2012 bei 65,1 Prozent und 2016 waren 66,4 Prozent der Pendler als Pkw-Fahrer zur Arbeit unterwegs. Vor 25 Jahren betrug er im Unterschied dazu gerade 32,2 Prozent.

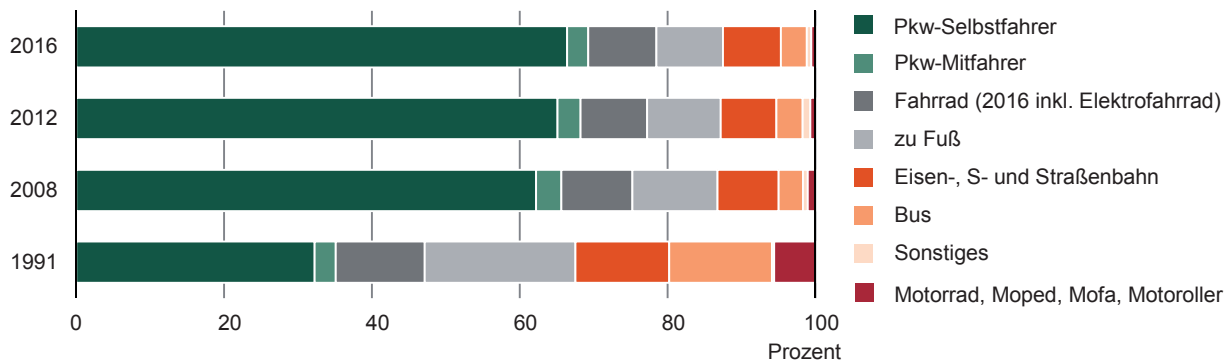
18,2 Prozent der Berufspendler bewältigten 2016 ihren Arbeitsweg per Pedes oder Fahrrad. Damit war dieser Anteil rückläufig. 2012 waren es 18,9 Prozent und 2008 noch 21,1 Prozent der Pendler, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf den Weg zur Arbeit begaben. 1991 hatte der Anteil von Fußgängern und Radfahrern mit 32,4 Prozent sogar geringfügig über dem der Pkw-Fahrer gelegen.

Abb. 2 Berufspendler¹⁾ 1991, 2008, 2012 und 2016 nach Zeitaufwand für den (Hin-)Weg zur Arbeitsstätte in Prozent



1) mit Angabe zum Zeitaufwand, ohne Berufspendler mit ständig wechselnder Arbeitsstätte

Abb. 3 Berufspendler¹⁾ 1991, 2008, 2012 und 2016 nach überwiegend genutztem Verkehrsmittel für den (Hin-)Weg zur Arbeitsstätte in Prozent



1) mit Angabe zum überwiegend benutzten Verkehrsmittel

Öffentliche Verkehrsmittel wie Straßenbahn, S-Bahn, Bus oder Eisenbahn wurden 2016 von 11,3 Prozent der Berufspendler genutzt, ähnlich wie 2012 (11,1 Prozent) und 2008 (11,6 Prozent). Vor 25 Jahren war der Anteil der Berufspendler, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit unterwegs waren, mehr als doppelt so hoch (26,6 Prozent). (siehe Abb. 3)

Die deutliche Verschiebung bei der Nutzung von Verkehrsmitteln gegenüber 1991 hin zum Auto hat verschiedene Ursachen. Hingewiesen sei hier z. B. auf den Umbau der wirtschaftlichen Struktur in Sachsen, die Veränderungen bei der räumlichen Verfügbarkeit von Arbeitsstellen sowie ihrer Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach der Wende. Aber auch der Kraftfahrzeugbestand hat sich gravierend verändert und machte die motorisierte individuelle Mobilität in größerem Umfang möglich. Gab es in Sachsen Ende 1992 reichlich 1,5 Millionen Pkw, waren es am 1. Januar 2016²⁾ rund 2,1 Millionen (siehe auch [4], [5]).

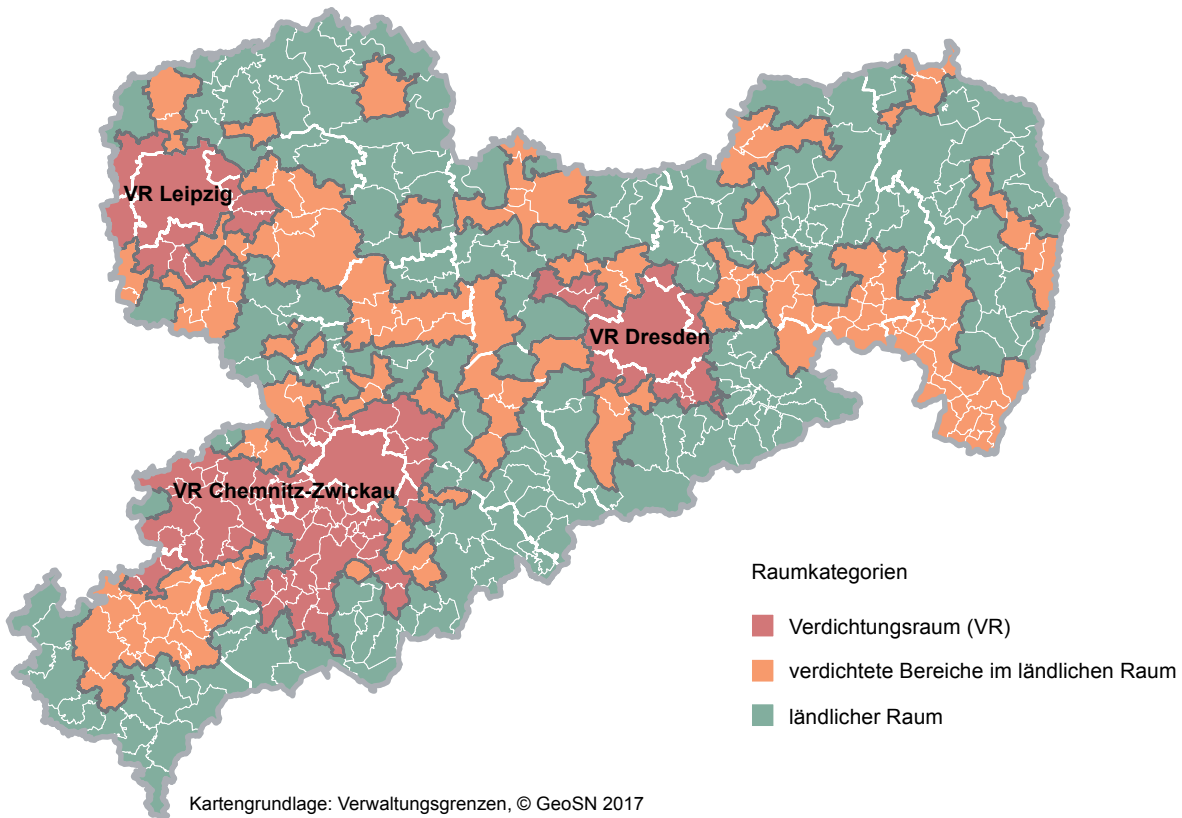
Unterschiedliche Nutzung von Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg in den Verdichtungsräumen

Die Nutzung von Autos, öffentlichen Verkehrsmitteln oder Fahrrädern für den Arbeitsweg hängt unter anderem auch davon ab, wie der öffentliche Nahverkehr ausgebaut oder es um die Dichte von Arbeitsmöglichkeiten bestellt ist.

Eine Möglichkeit der Darstellung der unterschiedlichen Nutzung von Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von räumlichen Bedingungen bieten die Raumkategorien des derzeit gültigen Landesentwicklungsplanes (LEP) 2013 [6]. (zur Beschreibung siehe hier: Raumkategorien https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/12896?redirect_successor_allowed=1#vwv1 unter Punkt 1.2)

2) Methodische Änderungen ab März 2007: Der Wohnort des Halters ist maßgebend nicht mehr der Standort. Der Bestand enthält nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

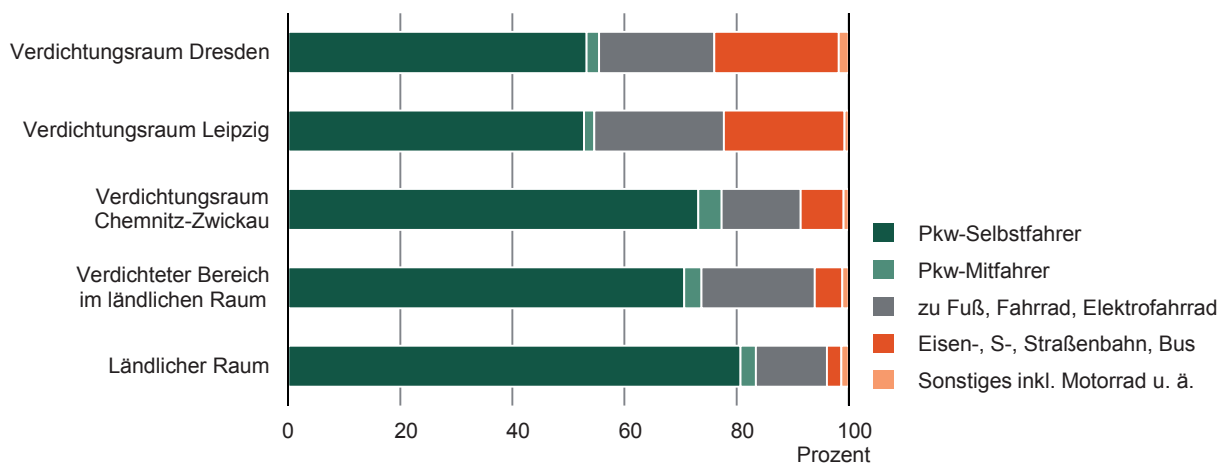
Abb. 4 Raumkategorien nach Landesentwicklungsplan (LEP) 2013
Gebietsstand: 1. Januar 2016



2016 lag bei Berufspendlern mit Wohnort im ländlichen Raum der Anteil derjenigen, die zu ihrer Arbeitsstätte als Pkw-Fahrer unterwegs waren, am höchsten (80,7 Prozent). Pendler, die in den verdichteten Bereichen im ländlichen Raum und im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau wohnten, nutzten zu 70,7 bzw. 73,2 Prozent das Auto für den Arbeitsweg. Am niedrigsten lagen die Anteile

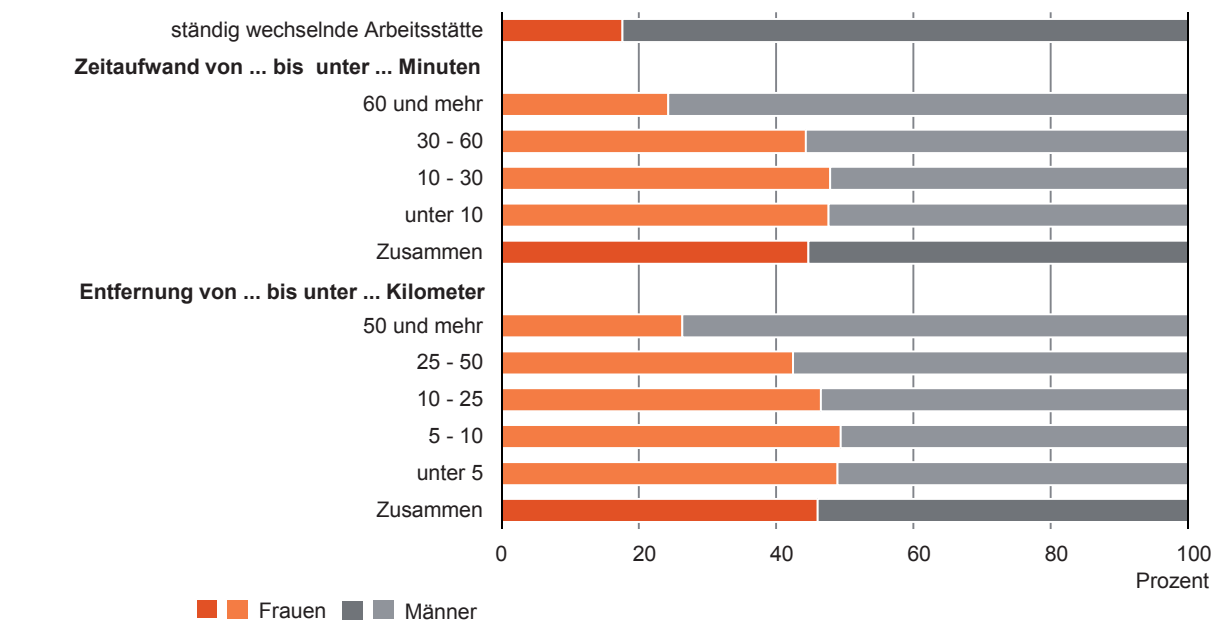
von Pkw-Fahrern an den Berufspendlern bei Bewohnern der Großstädte Dresden (48,1 Prozent), Leipzig (48,3 Prozent), und Chemnitz (65,1 Prozent). Öffentliche Verkehrsmittel wie Bus, Straßen-, S- oder Eisenbahn haben mehr als ein Fünftel der Berufspendler in den Verdichtungsräumen Dresden und Leipzig für den Arbeitsweg genutzt.

Abb. 5 Berufspendler¹⁾ 2016 nach Raumkategorien und überwiegend benutztem Verkehrsmittel für den (Hin-)Weg zur Arbeitsstätte in Prozent



1) mit Angabe zum überwiegend benutzten Verkehrsmittel

Abb. 6 Pkw-Fahrer¹⁾ 2016 nach Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, Zeitaufwand für den (Hin-)Weg und Geschlecht in Prozent



1) mit Angabe zu Entfernung bzw. Zeitaufwand

In den Städten Dresden (26,4 Prozent) und Leipzig (24,2 Prozent) lag der Anteil sogar noch deutlich darüber. Im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau stiegen 7,7 Prozent der Berufspendler und im ländlichen Raum knapp 2,6 Prozent für ihren Arbeitsweg in öffentliche Verkehrsmittel.

Etwa ein Fünftel der Berufspendler in verdichteten Bereichen im ländlichen Raum aber auch im Verdichtungsraum Dresden nutzten für ihren Arbeitsweg das Fahrrad oder gingen zu Fuß. Im Verdichtungsraum Leipzig lag dieser Anteil bei 23,1 Prozent und in der Stadt Leipzig sogar bei 25,3 Prozent. (siehe auch Abb. 5)

Reichlich zwei Fünftel der pendelnden Pkw-Fahrer sind Frauen

Von der reichlich einen Million Berufspendler, die 2016 täglich mit dem Pkw zur Arbeit fuhren, waren etwas mehr als die Hälfte Männer. In reichlich zwei Fünfteln der Pendlerautos saß eine Frau hinter dem Steuer.

Frauen hatten 2016 im Vergleich zu den Männern kürzere Wege zur Arbeit und waren dabei auch nicht so lange mit dem Auto unterwegs. So befand sich bei 45,3 Prozent der Pkw-Fahrerinnen die Arbeitsstätte im Umkreis von 10 Kilometern und nur 17 von Hundert mussten weiter als 25 Kilometer fahren. Fast drei Viertel der Pendlerinnen hatten einen Arbeitsweg von weniger als 30 Minuten.

Dagegen betrug der Arbeitsweg nur bei knapp zwei Fünfteln der Männer weniger als 10 Kilome-

ter und etwas mehr als ein Fünftel hatte eine Anfahrt von 25 und mehr Kilometern. Männer saßen auch wesentlich häufiger (7,1 Prozent) als Frauen (1,9 Prozent) auf dem Weg zu wechselnden Arbeitsstätten hinterm Lenkrad. (siehe auch Abb. 6)

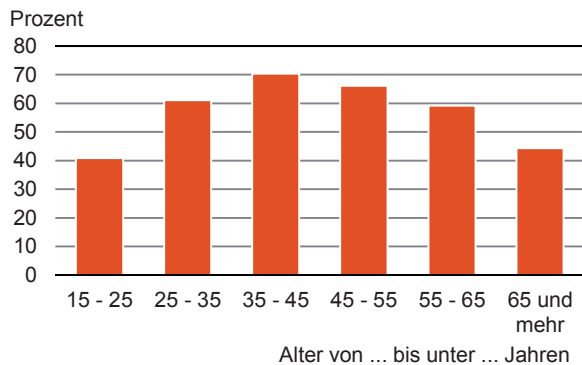
Berufspendlerinnen mit familiären Verpflichtungen nutzen häufiger den Pkw

Frauen in der Familienphase nutzen besonders häufig den Pkw für den Arbeitsweg. Ein Indiz ist, dass 2016 der Anteil der PKW-Fahrerinnen an den Berufspendlerinnen in den Altersgruppen 35 bis unter 45 sowie 45 bis unter 55 Jahren am höchsten war. (siehe Abb. 7)

Die Betrachtung der familiären Situation³⁾ zeigt weiter, dass von den in Paargemeinschaften mit Kindern⁴⁾ lebenden Berufspendlerinnen knapp 71,2 Prozent selbst mit dem Auto zur Arbeit fuhren. Bei den Alleinerziehenden⁵⁾ waren es 65,4 Prozent. Von den Pendlerinnen, die ohne

- 3) Die hier dargestellten Ergebnisse basieren abweichend von den vorangegangenen Darstellungen auf den Daten zur Bevölkerung am Hauptwohnsitz der Lebensform. Zu den Lebensformen zählen im Mikrozensus Paargemeinschaften mit und ohne ledige Kinder, alleinerziehende Elternteile sowie alleinstehende Personen (ohne Partner/in bzw. ohne ledige Kinder).
- 4) Paargemeinschaften mit Kindern sind Ehepaare und Lebensgemeinschaften, die mit ihren (vom Alter unabhängig) unverheirateten leiblichen, Stief-, Pflege- und Adoptivkinder zusammenleben.
- 5) Alleinerziehende Elternteile, die ohne Partner mit ihren (vom Alter unabhängig) unverheirateten leiblichen, Stief-, Pflege- und Adoptivkinder zusammenleben.

Abb. 7 Anteil der Pkw-Fahrerinnen¹⁾ an den Berufspendlerinnen²⁾ 2016 nach Altersgruppen in Prozent



1) Selbstfahrerinnen

2) mit Angabe zum genutzten Verkehrsmittel

Kinder mit einem Partner zusammenlebten, zählten 61,8 Prozent und bei den Alleinstehenden jede zweite zu den Pkw-Fahrerinnen. Die Betreuung von Kindern erfordert offensichtlich besonders hohe Flexibilität und individuelle Mobilität bei den betroffenen Berufspendlerinnen.

Bei den Männern waren die Unterschiede nicht so deutlich. Männer, die in Paargemeinschaften mit Kindern lebten, saßen geringfügig häufiger auf ihrem Arbeitsweg hinter dem Lenkrad (77,3 Prozent) als jene in Paargemeinschaften ohne Kinder und alleinerziehende Männer (jeweils rund 75 Prozent). Am niedrigsten war der Anteil der Autofahrer an den Berufspendlern bei den alleinstehenden Männern (58,5 Prozent).

Resümee

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Anforderungen an die Mobilität im Berufsleben nach wie vor hoch sind.

Rund zwei Fünftel der Erwerbstätigen hatten 2016 mehr als 10 Kilometer für den Hinweg zur Arbeit zurück zu legen.

Reichlich jeder vierte Pendler war länger als eine halbe Stunde bis zu seiner Arbeitsstätte unterwegs.

Der Pkw ist sowohl für Männer als auch für Frauen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Berufsverkehr. Vier Fünftel der Berufspendler im ländlichen Raum waren als Pkw-Fahrer zur Arbeit unterwegs. Nur in den Verdichtungsräumen und Stadtlagen Dresden und Leipzig spielen öffentliche Verkehrsmittel eine größere Rolle im Berufsverkehr.

Leben Berufspendlerinnen in Lebensformen mit Kindern ist der Anteil von Pkw-Fahrerinnen höher als bei Pendlerinnen in Lebensformen ohne Kinder.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1] Statistisches Bundesamt: Auszug aus dem Datenreport 2016. 11 Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede, S. 341.
https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Datenreport/Downloads/Datenreport2016Kap11.pdf?__blob=publicationFile (Abruf am 14.09.2017)
- [2] Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Freistaat Sachsen; 30. Juni 2016, Statistischer Bericht A VI 12-j/16, Kamenz, Mai 2017
https://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-A/A_VI_12_j16_SN.pdf (Abruf am 14.09.2017)
- [3] Erwerbstätige im Freistaat Sachsen (Ergebnisse der Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder) 2000 bis 2016, Statistischer Bericht A VI 6-j/16, Kamenz, April 2017
https://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-A/A_VI_6_j16_SN.pdf (Abruf am 14.09.2017)
- [4] Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Statistisches Jahrbuch Sachsen 1993, Kamenz, Oktober 1993, S. 323.
- [5] Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Statistisches Jahrbuch Sachsen 2016, Kamenz, November 2016, S. 365.
- [6] Landesentwicklungsplan 2013 vom 14. August 2013 (SächsGVBl. S. 582)
https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/12896?redirect_successor_allowed=1#vwy1 (Abruf am 15.10.2017)

Zeichenerklärung

- Nichts vorhanden (genau Null)
- 0 weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
- ... Angabe fällt später an
- / Zahlenwert nicht sicher genug
- . Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
- x Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
- () Aussagewert ist eingeschränkt
- p vorläufige Zahl
- r berichtigte Zahl
- s geschätzte Zahl