



StaWi

Staat und Wirtschaft in Hessen

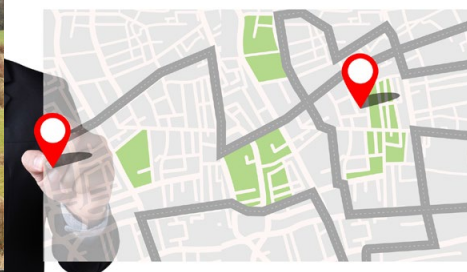
73. Jahrgang 2|2018



Pendeln und Mobilität in Hessen

Regionale Mobilität der Berufspendler; Mobilität der hessischen Bevölkerung

Pendlerrechnung; Pendeln aus soziologischer und gesellschaftlicher Perspektive



Impressum

ISSN 0344 — 5550 (Print)
ISSN 1616 — 9867 (Digital)

Copyright:

Hessisches Statistisches
Landesamt, Wiesbaden, 2018

Vervielfältigung und Verbreitung, auch
auszugsweise, mit Quellenangabe
gestattet.

Herausgeber:

Hessisches Statistisches Landesamt,
Wiesbaden, Rheinstraße 35/37
Telefon: 0611 3802-0,
Telefax: 0611 3802-890
E-Mail: vertrieb@statistik.hessen.de
Internet: <https://statistik.hessen.de>

Schriftleitung:

Philip Graze, Rheinstraße 35/37,
Wiesbaden, Telefon: 0611 3802-810

Haus-/Lieferanschrift:

Hessisches Statistisches Landesamt,
Rheinstraße 35/37, 65185 Wiesbaden

Postanschrift:

Hessisches Statistisches Landesamt,
65175 Wiesbaden

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Bezugspreis:

Print: 13,00 Euro
Jahresabonnement: 44,20 Euro
(jew. inkl. Versandkosten)
PDF-Datei als kostenloser Download im Internet.

Gesamtherstellung:

Hessisches Statistisches Landesamt

Auskünfte:

erhalten Sie zu allen Bereichen der hessischen
Landesstatistik bei unserem Informationsservice:
Telefon: 0611 3802-802 oder -807,
E-Mail: info@statistik.hessen.de

[GESUNDES unternehmen]



Zeichenerklärung

— = genau Null (nichts vorhanden) bzw. keine Veränderung eingetreten.

0 = Zahlenwert ungleich Null, aber weniger als die Hälfte der kleinsten in der Tabelle nachgewiesenen Einheit.

. = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten.

... = Zahlenwert lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

() = Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch unsicher ist.

/ = keine Angabe, da Zahlenwert nicht sicher genug.

X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll (oder bei Veränderungsraten ist die Ausgangszahl kleiner als 100).

D = Durchschnitt.

s = geschätzte Zahl.

p = vorläufige Zahl.

r = berichtigte Zahl.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur negative Veränderungsraten und Salden mit einem Vorzeichen versehen.

Positive Veränderungsraten und Salden sind ohne Vorzeichen.

Im Allgemeinen ist ohne Rücksicht auf die Endsumme auf- bzw. abgerundet worden.

Das Ergebnis der Summierung der Einzelzahlen kann deshalb geringfügig von der Endsumme abweichen.

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

Hessen will seinen wirtschaftlichen Erfolg weiter ausbauen. Dafür ist die Bereitschaft seiner Bürgerinnen und Bürger zur Mobilität eine entscheidende Voraussetzung. Das gilt insbesondere für den Arbeitsmarkt: Heute pendelt schon über die Hälfte der Hessinnen und Hessen zur Arbeit. Dabei sind PKW und Kraftrad nach wie vor ihre erste Wahl. Wie weit ist der Arbeitsweg und wie lange sind die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer täglich unterwegs? Diese und andere Fragen beantwortet unser Aufsatz.

Mit der aktuellen Ausgabe von ***Staat und Wirtschaft in Hessen*** stellen wir Ihnen erstmals die Methodik der im Hessischen Statistischen Landesamt entwickelten Pendlerrechnung vor. Sie zeichnet die Arbeitswege der hessischen Pendlerinnen und Pendler nach.

Das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung fragt, wie sich das Pendeln auf die einzelnen Menschen auswirkt – sein Gastbeitrag wirft Schlaglichter auf geschlechtsspezifische Auswirkungen und auf Effekte für das individuelle Wohlbefinden. Einen Fokus legt das Institut außerdem auf die Frage, wie sich das Pendelverhalten hessischer Familien verändert, wenn Nachwuchs auf die Welt kommt.

Die Rubrik „Hessen in Europa“ erweitert den Horizont unseres Schwerpunktthemas geografisch: Sie analysiert den Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz außerhalb der eigenen Region. Erfahren Sie hier, wie mobil Hessinnen und Hessen im Vergleich zu anderen Europäerinnen und Europäern sind.

Freuen Sie sich auf eine bewegte Ausgabe – ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen,

Ihre

Dr. Christel Figgner

Präsidentin des Hessischen Statistischen Landesamts



© ARTENS – Fotolia.com

Mobilität der hessischen Bevölkerung

3

von Dr. Bianka Dettmer und Isabel Wolf

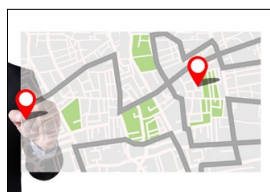


© Jens Hilberger – Fotolia.com

Regionale Mobilität der Berufspendelnden in Hessen 2015

13

von Dr. Bianka Dettmer und Benedikt Kull



© adiruch na chiangmai – Fotolia.com

Pendlerrechnung Hessen — Methodenbericht

29

von Dr. Bianka Dettmer und Wolfgang Emmel



© mitifoto – Fotolia.com

Vereinbarkeit von beruflicher Pendelmobilität mit Familie in Deutschland – Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

37

Gastbeitrag von Heiko Rüger, Thomas Skora, Marina Linde, Harun Sulak und Stine Waibel vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB)



© PRILL Mediendesign – Fotolia.com

Hessen in Europa: Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region

46

von Benedikt Kull

Ausgewählte Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung in Hessen

49

Veröffentlichungen des Hessischen Statistischen Landesamtes 03/18 bis 05/18

50

Vorschau auf das nächste Heft 3/2018

53



© gustavofraza – Fotolia.com

Mobilität der hessischen Bevölkerung

Die Zahl der Erwerbstätigen in Hessen steigt bereits seit Jahren immer weiter an. Auch die Mobilität der hessischen Bevölkerung nimmt in der Folge zu, denn immer mehr Menschen begeben sich tagtäglich auf den Weg von ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte. Wie man zur Arbeit kommt, hängt i. d. R. von den individuellen Vorlieben, den regionalen Besonderheiten oder auch den ökonomischen Rahmenbedingungen der Person ab. Wie weit ist die Arbeitsstätte vom Wohnort entfernt? Wie lange benötigt man um zur Arbeit zu kommen und mit welchem Verkehrsmittel wird der Weg zurückgelegt? Diese Fragen werden im Beitrag beantwortet. Das Wichtigste vorweg: Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen pendelte 2016 aus der Wohnsitzgemeinde zur Arbeit. Unter den Berufsgruppen waren die Beamtinnen und Beamten am mobilsten. Insgesamt war das Auto oder das motorisierte Zweirad das beliebteste Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu kommen. Von Dr. Bianka Dettmer und Isabel Wolf

Einleitung

Der Berufs- und Ausbildungsverkehr ist eine bestimmende Größe für die Inanspruchnahme von Verkehrsinfrastruktur. Die Belastung und Belastbarkeit der Verkehrssysteme Straße und Schiene tritt nirgends so deutlich hervor wie in den werktäglichen Spitzenzeiten des Berufsverkehrs, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet. Trotz Ansätzen der Entzerrung durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten oder durch Telearbeit in den Unternehmen bleiben die maßgeblichen Spitzenzeiten für die Verkehrsinfrastrukturplanung bestehen. Dem Pendelverhalten wird aber nicht nur eine sehr große verkehrspolitische, sondern auch eine regionalökonomische Bedeutung beigemessen, wie die Diskussionen um die Pendler- bzw. Entfernungspauschale, die Pkw-Maut oder die Einführung von Jobtickets unterstreichen. Mit der Berufspendlerrechnung für das Berichtsjahr 2015 legt das Hessische Statistische Landesamt erstmalig regional tief gegliederte und umfassende Pendlerdaten vor (vgl. Dettmer und Kull 2018, erscheint in Kürze). Dadurch lassen sich Aussagen über Pendlerströme treffen, jedoch können daraus keine Informationen gewonnen werden, wie hoch der zeitliche Aufwand für den Arbeitsweg ist oder mit welchem Verkehrsmittel der Weg zurückgelegt wird. Diese Informationslücke schließt der Mikrozensus als größte amtliche Haushaltserhebung. Im Rahmen eines alle 4 Jahre erhobenen Zusatzprogramms (zuletzt 2016) geben die hessischen Erwerbstätigen sowie Personen in Ausbildung (Schülerinnen und Schüler und



© ARTENS – Fotolia.com

Studierende) auf freiwilliger Basis Auskunft über ihr Pendelverhalten. Ziel des Beitrages ist es, die Berufspendlerrechnung zu ergänzen, um ein umfassendes Bild über das Pendelverhalten der hessischen Bevölkerung zu erhalten.

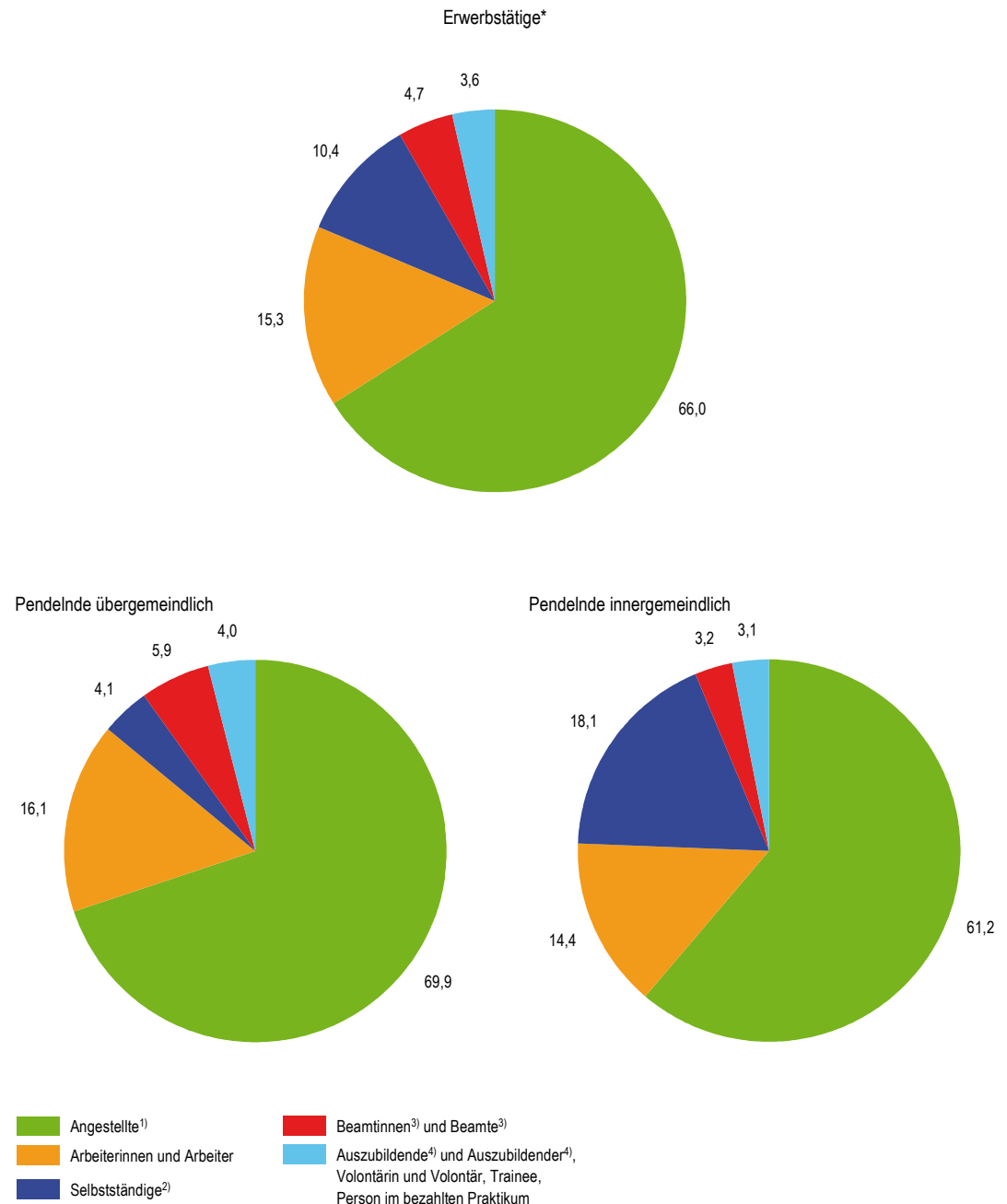
Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen pendelt – Beamtinnen und Beamte am mobilsten

Im Jahr 2016 pendelten in Hessen rund 1,69 Mill. Erwerbstätige mind. über die Gemeindegrenze hinweg zu ihrer Arbeitsstätte (übergemeindlich). Lässt man die Personen unberücksichtigt, die im Mikrozensus keine Angabe zum Pendelverhalten gemacht haben¹⁾, pendelten täglich von den 3,08 Mill. Erwerbstätigen²⁾ 54,8 % aus ihrer Wohnsitzgemeinde. Darunter pendelten 5,1 % der hessischen Erwerbstätigen nicht nur aus ihrer Wohnsitzgemeinde, sondern auch aus dem Bundesland aus. Umgekehrt lag bei 45,2 % die Arbeitsstätte innerhalb der Wohnsitzgemeinde (innergemeindlich Pendelnde). Darunter waren 105 300 Erwerbstätige, deren Arbeitsstätte auf dem gleichen Grundstück lag.

1) 40 900.

2) Mit Auskunft zum Pendelverhalten.

Abbildung 1: Pendelverhalten in Hessen 2016 nach Stellung im Beruf (in %)



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 1) Angestellte und Angestellter (ohne Auszubildende und Auszubildender), einschl. sonstige Beschäftigte mit kleinem Job und Person im Bundesfreiwilligendienst (auch Soziales Jahr). – 2) Selbstständige mit und ohne Beschäftigte einschl. unbezahlt mithelfende Familienangehörige. – 3) Beamteninnen und Beamte/Richterinnen und Richter, Zeit-/Berufssoldatinnen und Zeit-/Berufssoldaten, Beamtenanwärterinnen und -anwärter, Person im freiwilligen Wehrdienst. – 4) Mit Ausbildungsvergütung.

Die Pendlerstruktur spiegelte im Wesentlichen die Struktur der Erwerbstätigen wider. 86,0 % der übergemeindlich Pendelnden waren 2016 Arbeiterinnen und Arbeiter und Angestellte (vgl. Abbildung 1), 5,9 % zählten zu den verbeamteten Personen und weitere 4,1 % waren selbstständig oder unbezahlt mithelfende Familienangehörige. Gemessen an ihrem Anteil an allen hessischen Erwerbstätigen hatten die Arbeiterinnen und Arbeiter und Angestellten an den Pendelnden einen etwas geringeren Anteil (81,3 %). Ebenso verhält es sich

bei den Selbstständigen und unbezahlt mithelfenden Familienangehörigen, die unter den Pendelnden mit 4,1 % eine geringere Rolle spielten als ihr Anteil an den Erwerbstätigen vermuten lässt (10,4 %). Dementsprechend hoch war ihr Anteil an den innergemeindlich Pendelnden (18,1 %).

Bezieht man die Anzahl der Personen, die angaben, über die Gemeindegrenze zu pendeln, auf die Anzahl der Erwerbstätigen (Pendlerquote), so zeigte sich, dass unter den Erwerbstätigen die Beamteninnen und Beamten die höchste Mobilität

Infobox: Wie wird das Pendelverhalten im Mikrozensus erhoben?

Der Mikrozensus als größte amtliche Haushaltsbefragung wird jährlich bei rund 380 000 Haushalten in Deutschland (darunter rund 30 000 Haushalte in Hessen) durchgeführt. Im vierjährigen Rhythmus werden Angaben zum Pendelverhalten von Erwerbstätigen sowie Personen in Ausbildung auf freiwilliger Basis erhoben. Zuletzt war dies 2016 der Fall. Die in diesem Beitrag dargestellten Ergebnisse zum Pendelverhalten beziehen sich auf Angaben von Personen, die ihren Wohnsitz in Hessen haben. Entsprechend handelt es sich ausschließlich um Angaben von Auspendelnden. Einpendelnde (Personen, die in Hessen arbeiten, aber ihren Wohnsitz in einem anderen Bundesland haben) sind aus diesem Grund in den hier dargestellten Ergebnissen nicht eingeschlossen.

Pendelnde (übergemeindlich): Erwerbstätige bzw. Personen in Ausbildung, deren Arbeits- oder Ausbildungsstätte nicht in ihrer Wohnsitzgemeinde liegt. Diese werden auch als Auspendelnde verstanden.

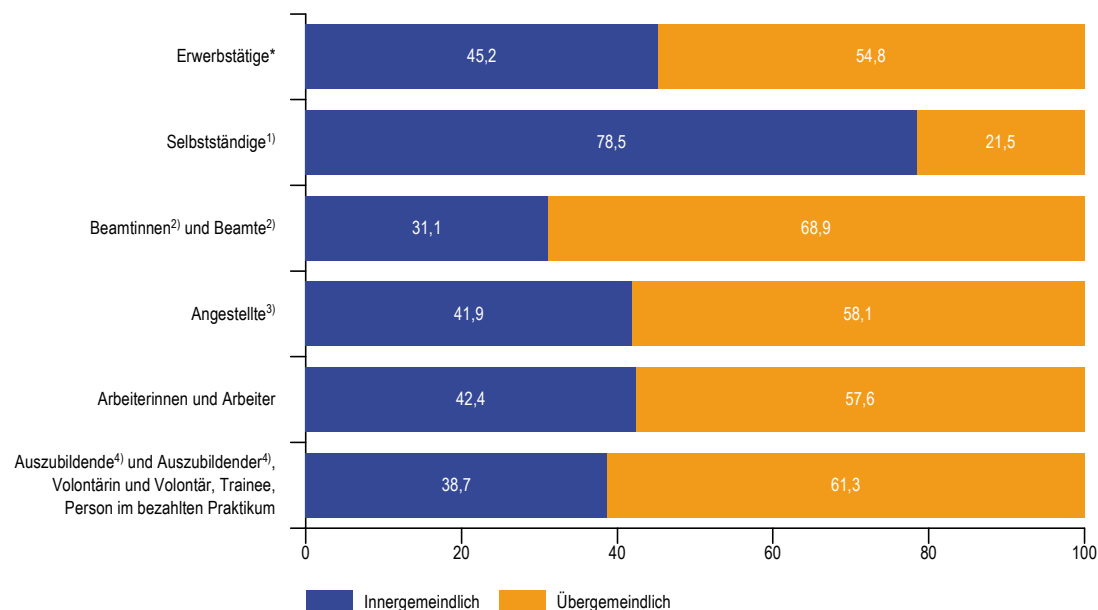
Keine Pendelnden (innergemeindlich): Erwerbstätige bzw. Personen in Ausbildung, deren Arbeits- oder Ausbildungsstätte in derselben Gemeinde liegt, in der sie wohnen. Darunter zählen auch Personen, deren Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte auf demselben Grundstück liegt, auf dem sie wohnen.

aufwiesen (vgl. Abbildung 2): Im Jahr 2016 gaben 68,9 % der Beamtinnen und Beamten an, zwischen Wohnort und Arbeitsort zu pendeln. Bei den Angestellten und bei den Arbeiterinnen und Arbeitern lag der Anteil der Pendelnden bei 58,1 % bzw. 57,6 % leicht über der durchschnittlichen Pendelquote. Geringer war die Mobilität bei den Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen: Sie wiesen die geringste Pendelquote auf. 21,5 % der Selbstständigen gaben an, zum Arbeitsort zu pendeln.

Deutlich höhere Auspendlerquoten in kleineren Gemeinden

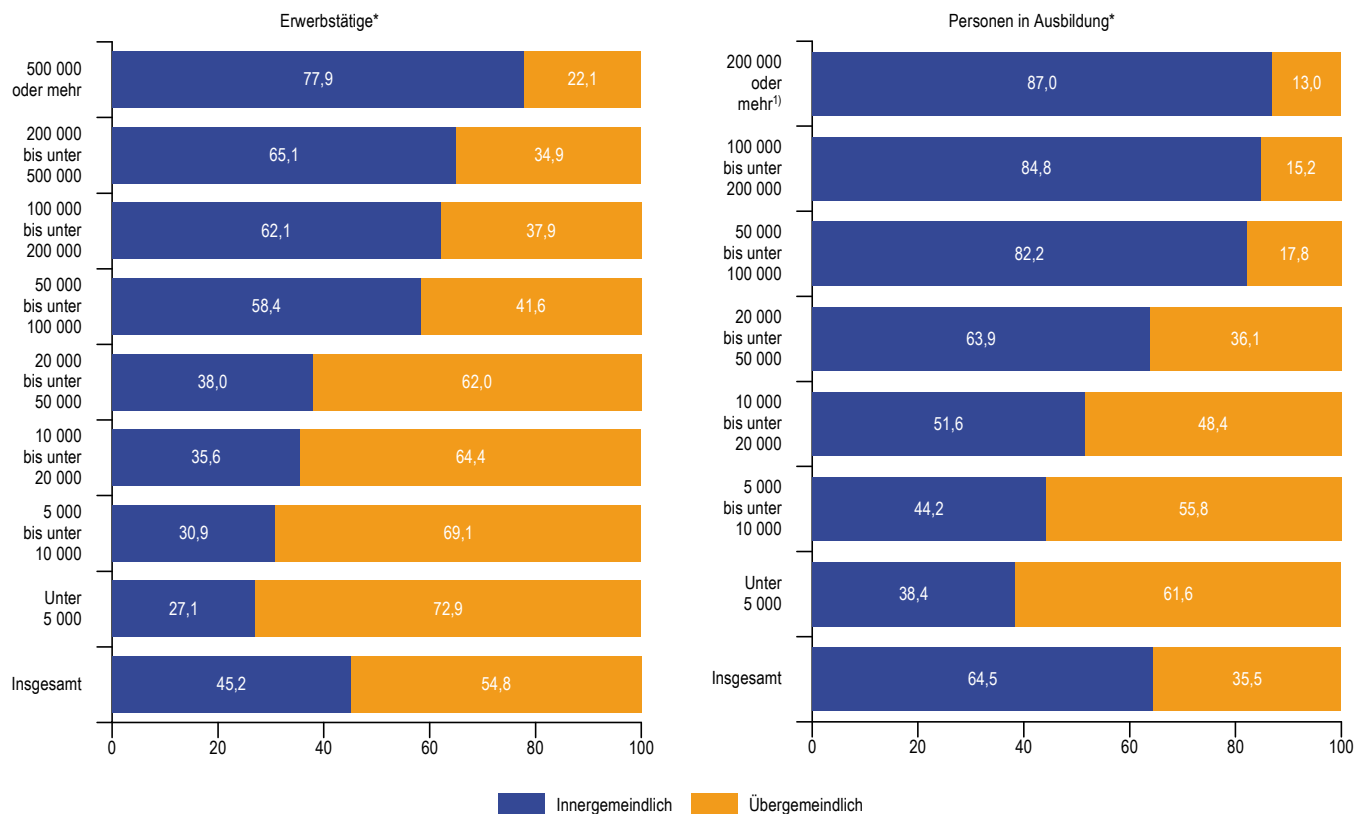
Der Anteil der Personen, die zur Arbeitsstätte über die Gemeindegrenze pendeln (vgl. Abbildung 3), hängt von der Größe der Wohnortgemeinde ab. In größeren Wohnortgemeinden war – aufgrund eines größeren lokalen Arbeitsmarktes – tendenziell ein kleinerer Anteil Erwerbstätiger, der über die Gemeindegrenze zur Arbeitsstätte pendelte, zu beobachten. Kleinere Gemeinden – die auch im

Abbildung 2: Erwerbstätige* in Hessen 2016 nach Stellung im Beruf und Pendeleigenschaft (in %)



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 1) Selbstständige mit und ohne Beschäftigte einschl. unbezahlt mithelfende Familienangehörige. – 2) Beamtinnen und Beamte/Richterinnen und Richter, Zeit-/Berufssoldatinnen und Zeit-/Berufssoldaten, Beamtenanwärterinnen und -anwärter, Person im freiwilligen Wehrdienst. – 3) Angestellte und Angestellter (ohne Auszubildende und Auszubildender), einschl. sonstige Beschäftigte mit kleinem Job und Person im Bundesfreiwilligendienst (auch Soziales Jahr). – 4) Mit Ausbildungsvergütung.

Abbildung 3: Erwerbstätige* sowie Personen in Ausbildung* in Hessen 2016 nach Pendeleigenschaft und Gemeindegrößenklasse der Wohnsitzgemeinde (in %)**



* Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – ** Von ... bis unter ... Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Die Gemeindegrößenklassen 200 000 bis unter 500 000 und 500 000 oder mehr werden fallzahlenbedingt gemeinsam ausgewiesen.

Einzugsgebiet von Agglomerationsräumen liegen können – wiesen demgegenüber deutlich höhere Auspendlerquoten auf: In Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern pendelten knapp drei von vier Erwerbstätigen (72,9 %) aus dem Wohnort aus. In Gemeinden mit einer Bevölkerung von 20 000 bis unter 50 000 pendelten 62,0 % der Erwerbstätigen zum Arbeitsort über die Gemeindegrenze. In großen Gemeinden mit einer Bevölkerung von 500 000 oder mehr³⁾ hingegen betrug der Anteil der Auspendelnden an den Erwerbstätigen nur 22,1 %. Mit anderen Worten: Mit zunehmender Wohnortgröße nimmt der Anteil der innergemeindlich Pendelnden zu.

Ein ähnliches Ergebnis zeigte die Berufspendlerrechnung für das Berichtsjahr 2015: So waren die Auspendlerquoten der kreisfreien Städte durchschnittlich geringer als die der Landkreise. Gleichzeitig war der Anteil der innergemeindlich Pendelnden höher (vgl. Dettmer und Emmel 2018).

Ein ähnliches Bild zeichnete sich auch bei den Schülerinnen und Schülern und Studierenden ab. Mit zunehmender Gemeindegröße nahm der An-

teil der aus dem Wohnort auspendelnden Personen in Ausbildung ab. Lässt man diejenigen außen vor, die keine Angabe zur Lage der Schule oder Hochschule gemacht haben⁴⁾, war im Vergleich zu den Erwerbstätigen der Anteil der aus dem Wohnort Auspendelnden insgesamt geringer. Im Durchschnitt pendelte nur etwas mehr als ein Drittel (35,5 %) der Schülerinnen und Schüler und Studierenden über die Gemeindegrenze zur jeweiligen Ausbildungsstätte, während mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen (54,8 %) angaben, über die Gemeindegrenze zur Arbeitsstätte zu pendeln. In Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern pendelten 61,6 % der Personen in Ausbildung zu ihrem Ausbildungsort. Der Anteil nahm mit zunehmender Gemeindegröße sukzessive ab. In Gemeinden mit mehr als 200 000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreichte er den geringsten Wert von 13,0 %.

Vergleicht man diese Zahlen mit den Angaben des Mikrozensus 2008, war für die pendelnden Erwerbstätigen eine minimale Zunahme zu erkennen (vgl. Tabelle 1). Vor 8 Jahren lag die

3) In Hessen fällt nur Frankfurt am Main in diese Gemeindegrößenklasse.

4) 248 300.

Pendlerquote mit 53,8 % einen Prozentpunkt unter der Quote von 2016. Bei den Personen in Ausbildung ging die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung. Hier fiel der Pendleranteil um 1,8 Prozentpunkte auf 35,5 % im Jahr 2016 (2008: 37,3 %).

Erwerbstätige in kleineren Gemeinden mit deutlich weiteren Arbeitswegen

Im Durchschnitt hatten 28,2 % der Erwerbstätigen in Hessen 2016 einen Arbeitsweg von weniger als 5 km zurückzulegen (vgl. Abbildung 4). Für fast die Hälfte der Erwerbstätigen (48,1 %) lag die Arbeitsstätte in einem Umkreis von 10 km zu ihrer Wohnung. 30,6 % hatten täglich 10 bis unter 25 km in eine Richtung zu pendeln und gut jede bzw. jeder Fünfte (21,4 %) musste einen mind. 25 km langen Weg zur Arbeit zurücklegen.

In Städten mit 500 000 oder mehr Einwohnerinnen und Einwohnern gaben 28,4 % der Erwerbstätigen einen Arbeitsweg von weniger als 5 km an. Dieser Anteil war etwa gleich hoch in kleineren Gemeinden mit 10 000 bis unter 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 20 000 bis unter 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. In den mittelgroßen Gemeinden mit einer Bevölkerung von 50 000 bis unter 100 000 sowie 100 000 bis unter 200 000 war der Anteil an Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von weniger als 5 km mit 38,2 % bzw. 37,5 % am stärksten ausgeprägt. Deutlich seltener hatten Erwerbstätige in kleinen Gemeinden unter 5 000 Einwohnerinnen und Einwohnern einen Arbeitsweg von unter 5 km. Mit einem Anteil von 19,0 % hatte nur knapp jede bzw. jeder Erwerbstätige solch einen kurzen Arbeitsweg. Auch in den Gemeinden mit einer Bevölkerung von 5 000 bis unter 20 000 war der Anteilswert unterdurchschnittlich. Ein ähnliches Bild zeigte sich für den Arbeitsweg von 5 bis unter 10 km. Auch für diese Wegstrecke fiel der Anteil der Erwerbstätigen in den Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern überdurchschnittlich aus. In den Gemeinden mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 lagen die Anteile hingegen unter dem durchschnittlichen Wert von 19,9 %. Umgekehrt verhielt es sich bei den längeren Arbeitswegen von mind. 25 km Entfernung. Mehr als jede vierte Person in Gemeinden unter 10 000 Einwohnerinnen und Einwohn-

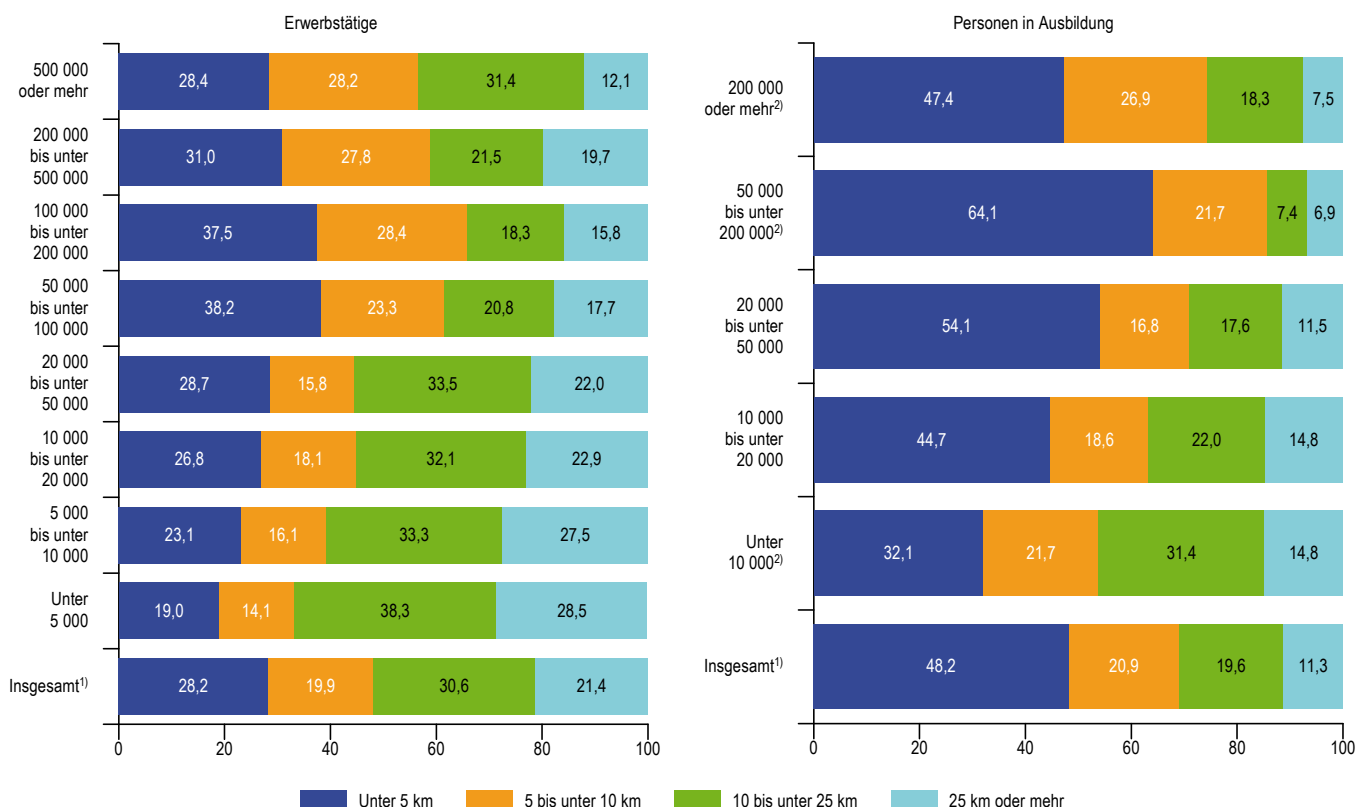


© Monkey Business – Fotolia.com

nern musste einen Arbeitsweg von mind. 25 km zurücklegen. In Gemeinden mit einer Bevölkerung von 10 000 bis unter 50 000 war dies bei etwas mehr als jeder fünften Person der Fall. In den großstädtischen Gemeinden pendelte knapp nur noch jede achte Person über diese Distanz (12,1 %). Mit anderen Worten: Je kleiner die Gemeinde, desto länger der Arbeitsweg.

Die zurückgelegten Entfernungen waren bei den Ausbildungspendelnden im Durchschnitt geringer als bei den Berufspendelnden. Für rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler und Studierenden (48,2 %) lag die Ausbildungsstätte weniger als 5 km entfernt. Etwa zwei von drei Ausbildungspendelnden (69,1 %) legten einen Weg von weniger als 10 km zurück. Im Vergleich zu den Erwerbstätigen ist dies ein um 21 Prozentpunkte höherer Anteil. Knapp jede fünfte Person (19,6 %) musste einen Weg von 10 bis unter 25 km zurücklegen und weitere 11,3 % eine Distanz von mind. 25 km. Abbildung 4 zeigt, dass sich die Entfernungen zwischen Wohn- und Ausbildungsort bei den Ausbildungspendelnden in Abhängigkeit von der Größe der Wohnortgemeinde nur wenig von denen der Berufspendelnden unterschieden. Personen in Ausbildung aus kleineren Wohnortgemeinden legten häufiger weitere Wege zur Ausbildungsstätte zurück. Einerseits stieg mit zunehmender Wohnortgröße der Anteil jener, deren Ausbildungsstätte im Umkreis von 5 km lag. Andererseits nahm der Anteil an Ausbildungspendelnden, die eine Wegstrecke von mind. 25 km zurücklegen mussten mit steigender Wohnortgröße

Abbildung 4: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Pendelentfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte und Gemeindegrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von ... bis unter ... Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Ohne Personen, die keine Angabe zur Entfernung gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 2) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen der Personen in Ausbildung von der Darstellung für die Erwerbstätigen ab.

ab. Die Ausnahme bildeten hier die Gemeinden mit einer Bevölkerung von mehr als 200 000. Der Anteil an Ausbildungspendelnden, deren Schule oder Hochschule weniger als 5 km entfernt lag, nahm ab, während Anteile der längeren Distanzen wieder stärker ausgeprägt waren. Im Vergleich zu den Angaben der Erwerbstätigen ließ sich in diesem Muster nach Größe der Wohnortgemeinde nur ein Niveaueffekt bei den Ausbildungspendelnden feststellen.

Im Vergleich zu 2008 zeigten sich kaum Veränderungen bei der zurückgelegten Entfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte (vgl. Tabelle 1). Einerseits erhöhte sich der Anteil der Erwerbstätigen, die weniger als 10 km Weg bis zur Arbeit zurücklegen mussten (+ 0,7 Prozentpunkte). Andererseits nahm der Anteil an Pendelnden zu, die mind. 25 km Wegstrecke hatten (+ 1,0 Prozentpunkte). Grundsätzlich fielen die Veränderungen in einem geringen Ausmaß aus. Auch bei den Ausbildungspendelnden verlief die Entwicklung ähnlich.

Knapp jede dritte erwerbstätige Person benötigt mind. eine halbe Stunde zur Arbeitsstelle

Im Jahr 2016 benötigten 69,3 % der hessischen Erwerbstätigen unter 30 Minuten für den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort (vgl. Abbildung 5), für 21,6 % der Erwerbstätigen war der Arbeitsweg sogar in weniger als 10 Minuten zu schaffen. Umgekehrt benötigten also 30,7 % mind. eine halbe Stunde, um die Arbeitsstätte zu erreichen. Darunter waren 5,1 % sogar länger als 60 Minuten unterwegs. Mit zunehmender Wohnortgröße (Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern) nahm der Anteil der Erwerbstätigen, die weniger als 10 Minuten für den Arbeitsweg benötigen, wieder ab⁵⁾, während die mittleren Fahrzeiten von 10 bis unter 30 Minuten überwiegend anstiegen. Lange Anfahrtszeiten mussten am häufigsten sowohl die Erwerbstätigen in Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern hinnehmen, als auch in Städten mit einer Bevölkerung von

5) Mit Ausnahme der Gemeinden mit einer Größe von 50 000 bis unter 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

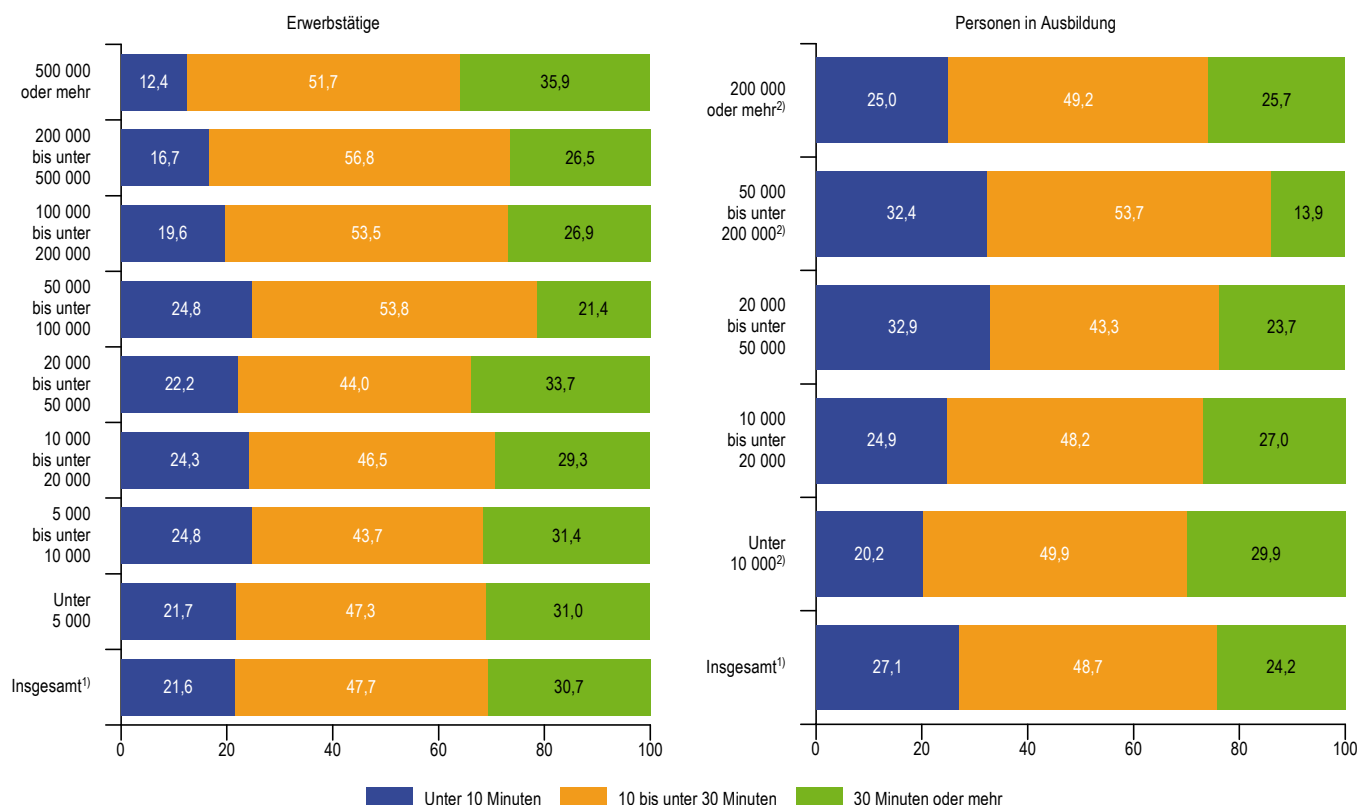
500 000 oder mehr. Etwa jede dritte erwerbstätige Person in diesen Gemeinden war eine halbe Stunde oder länger unterwegs, um zur Arbeit zu kommen. Obwohl Personen in Ausbildung mit einem Anteil von 69,1 % weitaus häufiger als Erwerbstätige (48,1 %) eine Pendelentfernung von weniger als 10 km angaben, machte sich diese Verschiebung nicht im gleichen Ausmaß in den Pendelzeiten bemerkbar. 27,1 % der Schülerinnen und Schüler und Studierenden erreichten ihre Ausbildungsstelle in weniger als 10 Minuten. Der Anteil war um 5,5 Prozentpunkte stärker ausgeprägt als bei den Erwerbstätigen, jedoch lag dies deutlich unter dem Unterschied zwischen Ausbildungs- und Berufspendelnden, die weniger als 10 km Wegstrecke zurücklegen mussten (+ 21,0 Prozentpunkte). Nicht auszuschließen ist, dass Ausbildungspendelnde eher auf langsamere Verkehrsmittel (öffentlicher Personenverkehr, Fahrrad, zu Fuß) angewiesen sind und deshalb mehr Zeit benötigen, um die Ausbildungsstätte zu erreichen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird im nächsten Abschnitt aufgezeigt.

Tabelle 1: Berufs- und Ausbildungspendelnde¹⁾ in Hessen 2008 und 2016 nach ausgewählten Eigenschaften (in %)

Art der Angabe	Berufspendelnde		Ausbildungspendelnde	
	2008	2016	2008	2016
Lage der Arbeitsstätte				
Innergemeindlich	46,2	45,2	62,7	64,5
Übergemeindlich	53,8	54,8	37,3	35,5
Entfernung für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte²⁾				
Unter 10 km	47,4	48,1	67,2	69,1
10 bis unter 25 km	32,2	30,6	22,1	19,6
25 km oder mehr	20,4	21,4	10,7	11,3
Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte³⁾				
Unter 10 Minuten	26,0	21,6	29,6	27,1
10 bis unter 30 Minuten	47,7	47,7	48,3	48,7
30 Minuten oder mehr	26,2	30,7	22,2	24,2
Benutztes Verkehrsmittel⁴⁾				
Öffentlicher Personenverkehr	15,8	15,8	50,1	49,8
Individueller Motorverkehr	68,0	68,7	16,2	16,9
Mit dem Fahrrad, zu Fuß	16,2	15,5	33,7	33,3

1) Mit Auskunft zum Pendelverhalten. – 2) Ohne Personen, die keine Angabe zur Entfernung gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 3) Ohne Personen, die keine Angabe zur Pendelzeit gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 4) Ohne Personen, die keine Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Ohne Personen mit Lage der Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie Angabe *Sonstige Verkehrsmittel*.

Abbildung 5: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte und Gemeindegrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von ... bis unter ... Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Ohne Personen, die keine Angabe zur Pendelzeit gemacht haben. Ohne Personen mit Arbeitsstätte/Schule/Hochschule auf dem gleichen Grundstück sowie ständig wechselnder Arbeitsstätte. – 2) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen der Personen in Ausbildung von der Darstellung für die Erwerbstätigen ab.



© David.Sch – Fotolia.com

Vergleicht man diese Zahlen mit dem Jahr 2008, so lässt sich feststellen, dass die durchschnittlichen Pendelzeiten tendenziell angestiegen sind (vgl. Tabelle 1). So erreichte 2008 noch mehr als jede bzw. jeder Vierte die Arbeitsstelle in weniger als 10 Minuten (26,0 %). 2016 war es nur noch gut jede bzw. jeder Fünfte (21,6 %). Der Anteil der Erwerbstätigen, die 30 Minuten oder länger für den Weg zur Arbeit benötigten, nahm hingegen zu. Im Jahr 2016 lag der Anteil bei 30,7 % und damit 4,5 Prozentpunkte über dem Wert von 2008. Auch für die Ausbildungspendelnden hatte sich die Pendelzeit erhöht. Die Entwicklung war vergleichbar mit den Erwerbstätigen, wenngleich das Ausmaß etwas geringer ausfiel.

Öffentliche Verkehrsmittel besonders in größeren Gemeinden beliebt

Der Berufsverkehr in Hessen wurde 2016 bestimmt durch den motorisierten Individualverkehr⁶⁾. Der überwiegende Teil der Erwerbstätigen legte die Wegstrecke zur Arbeit mit dem Pkw (Fahrende oder Mitfahrende) oder mit dem motorisierten Zweirad zurück (68,7 %, vgl. Tabelle 1)⁷⁾. 15,8 % der Erwerbstätigen benutzten öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn. Weitere 15,5 % fuhren mit dem Fahrrad zur Arbeit oder gingen zu Fuß. Abbildung 6 zeigt, dass der Anteil der Erwerbstätigen, die öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen, mit zunehmender Gemeindegröße stieg. Nutzte in Gemeinden mit weniger als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern nur jede bzw. jeder Zwanzigste (5,3 %) den öffentlichen Personenverkehr, so stieg der Anteil bis auf 39,0 % in Gemeinden mit mehr als

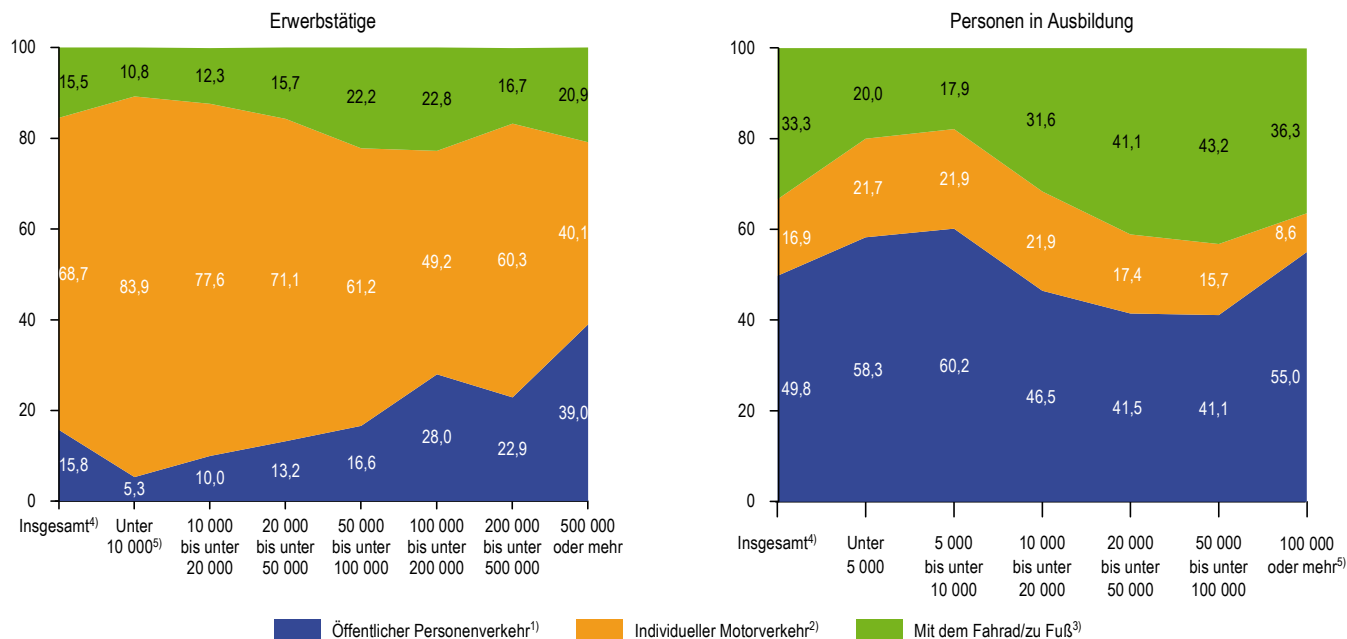
500 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Vergleich zu den kleineren Gemeinden wurde in größeren Gemeinden – möglicherweise auch aufgrund der geringeren Auspendlerquoten – weniger der eigene Pkw oder das motorisierte Zweirad für den Arbeitsweg benötigt. Der Anteil der Erwerbstätigen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß ihre Arbeitsstätte erreichen, schwankte zwischen 10,8 % in der kleinsten Gemeindegrößenklasse (unter 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner) und 22,8 % in mittelgroßen Städten (100 000 bis unter 200 000 Einwohnerinnen und Einwohner). Dieser Anteil nahm tendenziell leicht mit der Gemeindegröße zu, sodass Pendelnde in Gemeinden mit höherer Einwohnerzahl daher häufiger nicht motorisiert waren als in kleineren Gemeinden.

Ein ganz anderes Bild zeichnete sich bei den Personen in Ausbildung ab. Hier war der überwiegende Anteil der Ausbildungspendelnden auf den öffentlichen Personenverkehr angewiesen (vgl. Tabelle 1). Darüber hinaus war im Vergleich zu den Erwerbstätigen ein höherer Anteil an Personen in Ausbildung (33,3 %) zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs. Gründe dafür könnten neben der Nutzung der lokalen Schulen und Ausbildungsstätten auch eine fehlende eigene Motorisierung aufgrund des Alters sein. Insgesamt waren rund die Hälfte der Schülerinnen und Schüler und Studierenden (49,8 %) in Hessen mit öffentlichen Bussen und Bahnen unterwegs. Neben der fehlenden eigenen Motorisierung könnten auch Schüler- bzw. Semestertickets für Studierende einen Ausschlag für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs geben. Mit zunehmender Gemeindegrößenklasse nahm – mit dem Anteil der übergemeindlich Pendelnden – zunächst auch der Anteil jener ab, die den öffentlichen Personenverkehr nutzen. In den kleineren Gemeinden sind nicht zwangsläufig immer alle Schulformen vertreten, sodass ein höherer Anteil für die Ausbildung in die umgebenden Gemeinden pendelt. Mit steigender Einwohnerzahl wird der Besuch einer auswärtigen Ausbildungsstätte weniger notwendig. Gleichzeitig stieg mit zunehmender Gemeindegröße der Anteil von Personen in Ausbildung, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihre Ausbildungsstätte erreichen. In Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern nutzte gleichzeitig ein größerer Anteil

6) Die Angabe des Verkehrsmittels bezog sich auf das Verkehrsmittel womit die längste Teilstrecke zurückgelegt wird. Bei wechselnden Verkehrsmitteln sollte das Verkehrsmittel genannt werden, welches am häufigsten benutzt wird.

7) Die Anteile beziehen sich auf Erwerbstätige, die Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Nicht berücksichtigt sind Personen mit Arbeitsstätte auf dem gleichen Grundstück. Ebenfalls unberücksichtigt blieben Personen, die die Kategorie *sonstiges Verkehrsmittel* angegeben hatten, da eine eigenständige Ausweisung aufgrund zu geringer Fallzahlen nicht erfolgen konnte.

Abbildung 6: Erwerbstätige sowie Personen in Ausbildung in Hessen 2016 nach Verkehrsmittel und Gemeindegrößenklasse* der Wohnsitzgemeinde (in %)



* Von ... bis unter ... Einwohnerinnen und Einwohner. – 1) Einschl. Bus, Eisenbahn, Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn. – 2) Einschl. Pkw-Fahrende und -Mitfahrende sowie Motorrad, Moped, Motorroller. – 3) Einschl. E-Bike, Pedelec. – 4) Nur Personen, die Angaben zum Verkehrsmittel gemacht haben. Ohne Personen mit Lage der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte auf dem gleichen Grundstück sowie Angabe *Sonstige Verkehrsmittel*. – 5) Aufgrund geringer Fallzahlen weicht die Kategorisierung der Gemeindegrößenklassen für Erwerbstätige und Personen in Ausbildung voneinander ab.

der Personen in Ausbildung die öffentlichen Verkehrsmittel für den Weg zur Ausbildungsstätte (55,0 %, vgl. Abbildung 6).

Zusammenfassung

Der deutlich überwiegende Anteil der Erwerbstätigen muss, um zur Arbeit zu kommen, das eigene Haus bzw. Grundstück verlassen. Gleiches gilt auch für Schülerinnen und Schüler und Studierende. Mehr als die Hälfte der hessischen Erwerbstätigen musste dafür im Jahr 2016 die Gemeindegrenze des Wohnortes überschreiten. Bei den Personen in Ausbildung betraf es gut jede bzw. jeden Dritten. Unter den Berufsgruppen waren die verbeamteten Personen am häufigsten mobil und verließen die Wohnsitzgemeinde, um die Arbeitsstelle zu erreichen. Die Selbstständigen

hingegen waren am wenigsten mobil. Von Ihnen arbeitete nur jede bzw. jeder Vierte außerhalb des eigenen Wohnortes. Hinsichtlich der Pendelentfernung und des Zeitaufwandes zeigte sich, dass Erwerbstätige in kleineren Gemeinden häufiger weitere Wege und längere Anfahrtszeiten in Kauf nahmen, um die Arbeitsstätte zu erreichen. Hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels ergaben sich zwischen der Wohnortgröße Unterschiede. In größeren Gemeinden nutzten die Berufs- und Ausbildungspendelnden deutlich häufiger den öffentlichen Personenverkehr. Trotzdem blieb für die Erwerbstätigen – unabhängig von der Wohnortgröße – der Pkw oder das motorisierte Zweirad das wichtigste Fortbewegungsmittel.

Isabel Wolf; Tel.: 0611 3802-237
E-Mail: isabel.wolf@statistik.hessen.de

Literaturverzeichnis

Dettmer, B., B. Kull (2018), Regionale Mobilität der Berufspendelnden in Hessen 2015. In: Staat und Wirtschaft in Hessen (2).

Dettmer, B., W. Emmel, (2018), Pendlerrechnung Hessen – Methodenbericht. In: Staat und Wirtschaft in Hessen (2).

Ausgewählte neue Daten für Landkreise und kreisfreie Städte

STATISTIKHESSEN

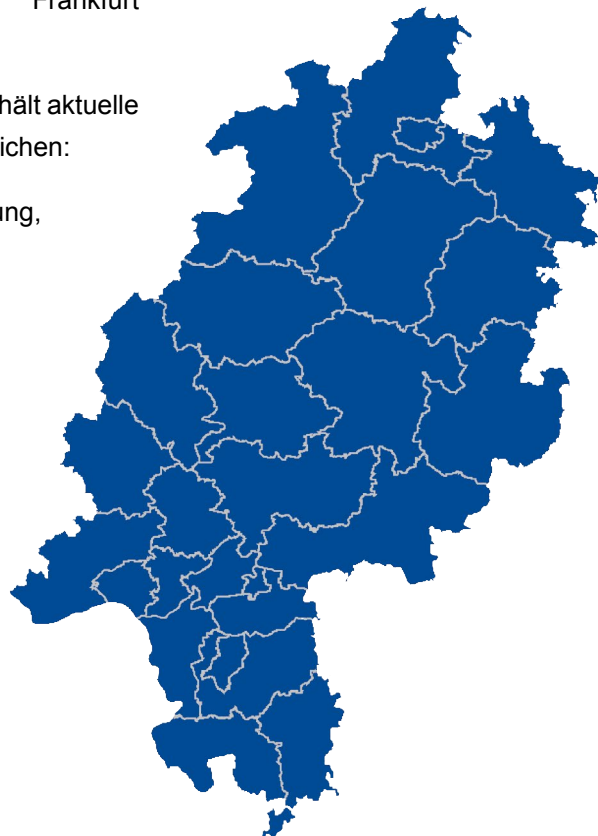
■ Mit dieser zweimal jährlich herausgegebenen Veröffentlichung ist reichhaltiges Material über jeden Landkreis und seine Struktur, für Kreisvergleiche nach verschiedenen Gesichtspunkten sowie für Untersuchungen über die innere Landesstruktur verfügbar.

Die „Hessischen Kreiszahlen“ bringen den Bezieher eine erhebliche Arbeits-, Zeit- und Kostenersparnis, weil sie regelmäßig neue Kreisdaten bieten, die sonst aus vielen fachstatistischen Veröffentlichungen zusammengestellt werden müssten. Einiges Kreismaterial wird speziell für diese Veröffentlichung aufbereitet. Jeder Band enthält

zusätzlich Daten für die kreisangehörigen Gemeinden mit 50 000 oder mehr Einwohnern und für den Regionalverband Frankfurt RheinMain.

Die Veröffentlichung enthält aktuelle Daten u. a. zu den Bereichen:

- Gebiet und Bevölkerung,
- Erwerbstätigkeit und Arbeitsmarkt,
- Bildung und Kultur, Gesundheitswesen,
- Landwirtschaft,
- Verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe,
- Gewerbeanzeigen,
- Verkehr, Tourismus,
- Geld und Kredit,
- Steuern, Finanzen,
- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen,
- Umwelt.



Mit Schaubildern zu ausgewählten Themenbereichen des Inhalts.

Aktuelle Angaben über die neuesten Ausgaben finden Sie im Internet oder nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf.

Hessisches Statistisches Landesamt, 65175 Wiesbaden
Telefon: 0611 3802-950 · Fax: 0611 3802-992
E-Mail: vertrieb@statistik.hessen.de
Internet: <https://statistik.hessen.de>



Online:
PDF-Format,
mit Excel-Anhang,
kostenloser Download, DIN A 4, Umfang 70 - 90 Seiten

Bildnachweis:
pdf icon © Alex White – Fotolia.com

W43-17

Regionale Mobilität der Berufspendelnden in Hessen 2015

Die Mobilität von Fachkräften gewinnt in einer arbeitsteiligen Wirtschaft immer mehr an Bedeutung. Auch in Hessen arbeitet mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen nicht an dem Ort, an dem sie wohnen. Die Gründe, warum immer weniger Erwerbstätige an ihrem Wohnort arbeiten bzw. an ihrem Arbeitsort wohnen, sind vielschichtig. Pendelbewegungen werden häufig durch ein Ungleichgewicht am Arbeitsmarkt und/oder Wohnungsmarkt bestimmt. Der Pendelstrom über die Gemeindegrenze nimmt z. B. zu, wenn die Nachfrage nach Arbeitskräften das örtlich verfügbare Potenzial übertrifft oder im Hinblick auf die berufliche Qualifikation nicht übereinstimmt. Es kann auch vorkommen, dass das vorhandene Wohnungsangebot quantitativ oder qualitativ nicht der Nachfrage entspricht. Zudem können private Gründe eine Rolle spielen, wenn das Wohnumfeld am Arbeitsort nicht gefällt. Vor dem Hintergrund regional unterschiedlicher Mietpreise und knappen Wohnraums in den Städten und deren Umland gewinnt die Entscheidung von Erwerbstätigen, weitere Entfernungen zum Arbeitsort auf sich zu nehmen, an Aktualität hinzu.

Von Dr. Bianka Dettmer und Benedikt Kull

Neben der Bereitschaft zur Arbeitsstelle zu pendeln verbessert die Existenz einer guten Verkehrsinfrastruktur die Funktionsweise des regionalen Arbeitsmarktes. Bei einer zunehmenden Spezialisierung der Arbeitskräfte erhöhen sich durch die Mobilität der Arbeitnehmer auch die Chancen, dass Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage in den Regionen zusammenfinden; Arbeitsplätze können mit geeigneten Fachkräften besetzt werden. Berufspendelnde erhöhen somit in den Arbeitsmarktzentren die Produktivität von Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb agieren. Eine gute Verkehrsanbindung kann den Umkreis des Arbeitnehmers noch vergrößern, in dem eine passende Beschäftigung mit einer täglichen Pendelentfernung noch angenommen werden kann. Dies ist gerade für ländliche Regionen besonders wichtig, da ein zu hoher Aufwand für das Pendeln in die Arbeitsmarktzentren mit einer Abwanderung der Arbeitskräfte in Stadtregionen verbunden sein kann. Daher spielt eine gute Anbindung an die Arbeitsplätze und ein dichtes Netz an öffentlichen Personennahverkehrsangeboten, insbesondere für die Entwicklung ländlicher Regionen, eine zentrale Rolle.

Mit der vorliegenden Berufspendlerrechnung legt das Hessische Statistische Landesamt erstmalig aktuelle und umfassende Pendeldaten auf regional



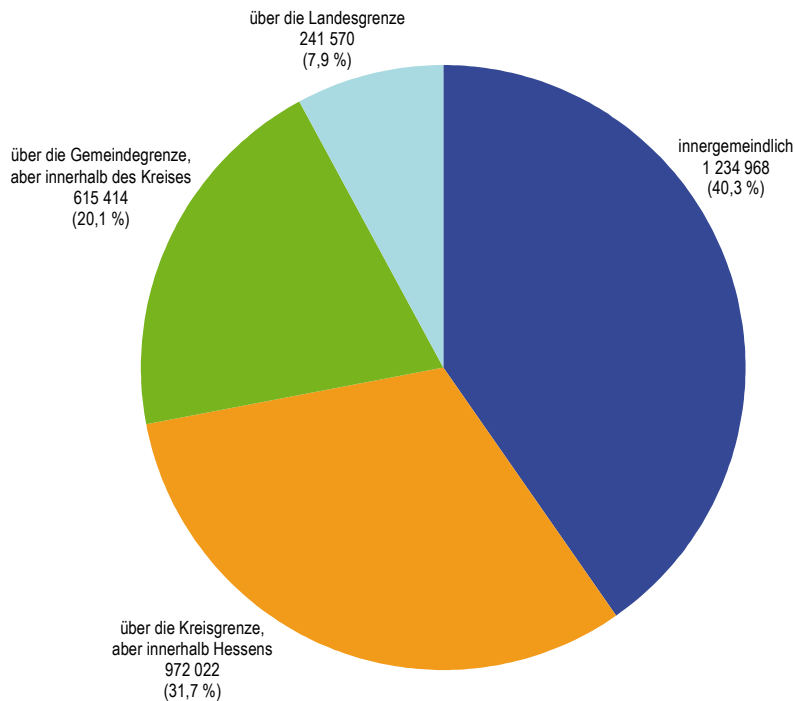
© Jens Hilberger – Fotolia.com

tief gegliederter Ebene vor. Neben den bisherigen Veröffentlichungen zu den Pendelverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, werden in diesem Bericht die Pendelbewegungen aller Erwerbstätigen dargestellt. Dazu zählen auch die geringfügig Beschäftigten, die Beamten sowie die Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen.

Methodische Anmerkungen

Pendelnde im Sinne der vorliegenden Pendlerrechnung sind Personen, die regelmäßig die Wegstrecke zwischen 2 Orten, dem Wohn- und Arbeitsort, zurücklegen. Es kann zwischen inner-

Abbildung 1: Zu ihrer Arbeitsstätte pendelnde hessische Erwerbstätige 2015 nach Pendelart



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

und übergemeindlichen Pendelnden unterschieden werden.

Pendelnde, deren Arbeits- und Wohnort in derselben Gemeinde liegen, können als innergemeindlich Pendelnde bezeichnet werden. Diese Gruppe setzt sich aus 2 Personenkreisen zusammen. Zum einen aus Personen, deren Wohn- und Arbeitsort auf einem Grundstück liegen. Zum anderen aus Personen, deren Wohn- und Arbeitsort innerhalb einer Gemeinde liegen, aber nicht auf einem Grundstück. Diese Personen pendeln innerhalb einer Gemeinde. Aufgrund der Datenlage lassen sich die beiden Personengruppen nicht differenzieren. Beide Gruppen werden zu den innergemeindlich Pendelnden zusammengefasst und im weiteren Verlauf als **Nicht-Pendelnde** bezeichnet.

Wird auf dem Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort eine Gemeindegrenze überschritten, so gelten die Personen als übergemeindlich Pendelnde. Im weiteren Verlauf werden diese als **Pendelnde** bezeichnet.

Erfasst werden die Pendelverflechtungen zwischen den hessischen Gemeinden sowie Pendelverflechtungen mit den angrenzenden Bundesländern Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen,

Niedersachsen, Thüringen, Bayern und Baden-Württemberg. Für eine differenzierte Betrachtung des Pendelverhaltens wird die Länge des Pendelweges herangezogen. Diese dient dazu, die **Tagespendelnden** zu identifizieren, d. h. die Gruppe der Pendelnden abzuschätzen, die werktäglich zwischen Wohn- und Arbeitsort pendelt. Bei Pendelnden wurde ein Pendelweg als täglich bewältigbar und damit plausibel gehalten, wenn die Luftlinienentfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort 80 km nicht überschreitet.

Die Pendelnden können in Ein- und Auspendelnde unterschieden werden. Für die Unterscheidung ist die Betrachtungsweise ausschlaggebend: Für die Gemeinde, in der sie wohnen, aber nicht arbeiten, gelten sie als Auspendelnde, für die Gemeinde, in der sie arbeiten, aber nicht wohnen, werden sie als Einpendelnde gezählt.

Die Differenz aus Einpendelnden und Auspendelnden einer jeweiligen Gemeinde ergibt den Pendelndensaldo. Pendelzahlen sind als absolute Größe ungeeignet, um Bewertungen und Klassifizierungen von Gemeinden und Regionen vorzunehmen, da die Anzahl der Pendelnden mit der Gemeindegröße zusammenhängt. Einpendelndenquoten (Anteil der Einpendelnden an den Erwerbstätigen am Arbeitsort) und Auspendelndenquoten (Anteil der Auspendelnden an den Erwerbstätigen am Wohnort) lassen Aussagen unabhängig von der Gemeindegröße zu.

Die Berufspendlerrechnung Hessen erfasst die Pendelbewegungen aller Erwerbstätigen. Hierzu gehören die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen mit mithelfenden Familienangehörigen. Die Pendlerrechnung basiert daher auf unterschiedlichen Datenquellen: Maßgeblich für die Erstellung einer umfassenden Berufspendlerrechnung für Hessen sind die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und den ausschließlich geringfügig Beschäftigten sowie die Personalstandstatistik des öffentlichen Dienstes. Im Unterschied zu den übrigen Berufspendelnden wird die Pendelverflechtung der Selbstständigen auf Ebene der Gemeinden und Kreise¹⁾ zurzeit in keiner aktuellen Statistik erfasst. Auf Grundlage des Mikrozensus und den

1) „Kreise“ beinhaltet hier aus Gründen der einfachen Lesbarkeit Landkreise wie auch kreisfreie Städte.

Ergebnissen der Kreisrechnung der regionalen Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder werden daher die Pendelverflechtungen der Selbstständigen geschätzt.

Mit einer ausführlicheren Darstellung des methodischen Vorgehens beschäftigt sich der Artikel „Pendlerrechnung Hessen – Methodenbericht“ (ebenfalls in dieser StaWi-Ausgabe).

Für die Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen liegen ebenfalls Pendlerrechnungen auf Ebene der Erwerbstätigen vor²⁾.

Berufspendelsituation in Hessen – Ein Überblick

Rund 1,235 Mill. der 3,063 Mill. in Hessen lebenden Erwerbstätigen hatte ihren Arbeitsplatz an ihrem Wohnort. Gleichzeitig pendelten mehr als 1,829 Mill. hessische Erwerbstätige oder 59,7 % zu ihrer Arbeitsstätte in Hessen und den umliegenden Bundesländern aus (bezogen auf die Erwerbstätigen am Wohnort)³⁾. Rund 93,3 % der hessischen Berufspendelnden (bzw. 1,706 Mill. erwerbstätige Pendelnde) können als Tagespendelnde klassifiziert werden. Sie legen einen Arbeitsweg von weniger als 80 Luftlinienkilometern zurück (Tabelle 1). In Hessen gab es insgesamt rund 615 000 Erwerbstätige (bzw. 20,1 % bezogen auf die Erwerbstätigen am Wohnort), die über die Gemeindegrenze, aber innerhalb des Kreises ihres Wohnortes pendelten (Abbildung 1). 31,7 % der hessischen Erwerbstätigen pendelte über die Kreisgrenze zu ihrer Arbeitsstätte und 7,9 % hatte ihren Arbeitsort in einem benachbarten Bundesland. Gemessen an den Erwerbstätigen am Wohnort stellen die übergemeindlich Pendelnden, die innerhalb des Kreises pendelten, nach den innergemeindlich Pendelnden die zweitgrößte Pendelgruppe dar.

Pendelverhalten nach der Stellung im Beruf

Differenziert man die inner- und übergemeindlichen Pendelgruppen nach der Stellung im Beruf, ist ersichtlich, dass die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht nur bei den Erwerbstätigen am Wohnort (mit rund 74,0 %), sondern auch bei den Auspendelnden aus dem Wohnort mit 82,7 % die größte Gruppe der Erwerbstätigen sind. Gemessen an den Erwerbstätigen weisen die sozi-



alversicherungs-pflichtig Beschäftigten einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Pendelnden auf. Die ausschließlich geringfügig Beschäftigten und die Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen weisen einen vergleichbar geringen Pendelanteil auf.

Während in der Berufspendlerrechnung Hessen die Gruppe der Selbstständigen 10,6 % der Erwerbstätigen am Wohnort darstellen, nehmen sie dementsprechend an den innergemeindlich Pendelnden einen deutlich überproportionalen Anteil von 20,4 % ein. Basis für die Berechnung der selbstständigen Pendelnden in der Berufspendlerrechnung Hessen bilden die Angaben aus dem Mikrozensus (vgl. die Auswertung in Dettmer und Wolf in dieser StaWi-Ausgabe). Demnach gaben im Jahr 2015 22,7 % der Selbstständigen an, über die Gemeindegrenze zu pendeln, während von den sozialversicherungspflichtigen Arbeitern und Angestellten 66,7 % diese Pendeleigenschaft aufwiesen. Bei der Gruppe der Beamten pendeln sogar 73,6 % zu ihrem Dienstort über die Gemeindegrenze. Dementsprechend sind nach Berechnungen in der Berufspendlerrechnung Hessen rund 88,3 % der Pendelnden sozialversicherungspflichtig beschäftigt oder im öffentlichen Dienst tätig.

Innergemeindlich Pendelnde

Regional betrachtet hat natürlich die bevölkerungsreichste und wirtschaftlich bedeutendste Stadt Hessens, die Stadt Frankfurt am Main, die meisten innergemeindlich Pendelnden. Mit rund 261 000 innergemeindlich Pendelnden bzw. mit mehr als einem Fünftel (21,1 %) stellt Frankfurt am Main in dieser Pendelgruppe den größten Anteil am Lan-

2) Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2014), Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen, Methodenbeschreibung, Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik, Düsseldorf, November 2014, <https://www.it.nrw.de/statistik/b/daten/Textdateien/r543Methodenbeschreibung.pdf> und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2015), Berufspendler Baden-Württemberg, Berichtsjahr 2013, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2015.

3) In der Pendlerrechnung im Jahr 2015 konnten 2688 erwerbstätige Einpendelnde aus den umliegenden Bundesländern Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Thüringen sowie 527 erwerbstätige Auspendelnde aus Hessen in die umliegenden Bundesländer aufgrund von Gebietsstandänderungen nicht zugeordnet und in der Pendlerrechnung berücksichtigt werden. Bezogen auf alle Pendelnden in den umliegenden Bundesländern betrifft dies 0,14 % der erwerbstätigen Einpendelnden und 0,03 % der erwerbstätigen Auspendelnden.

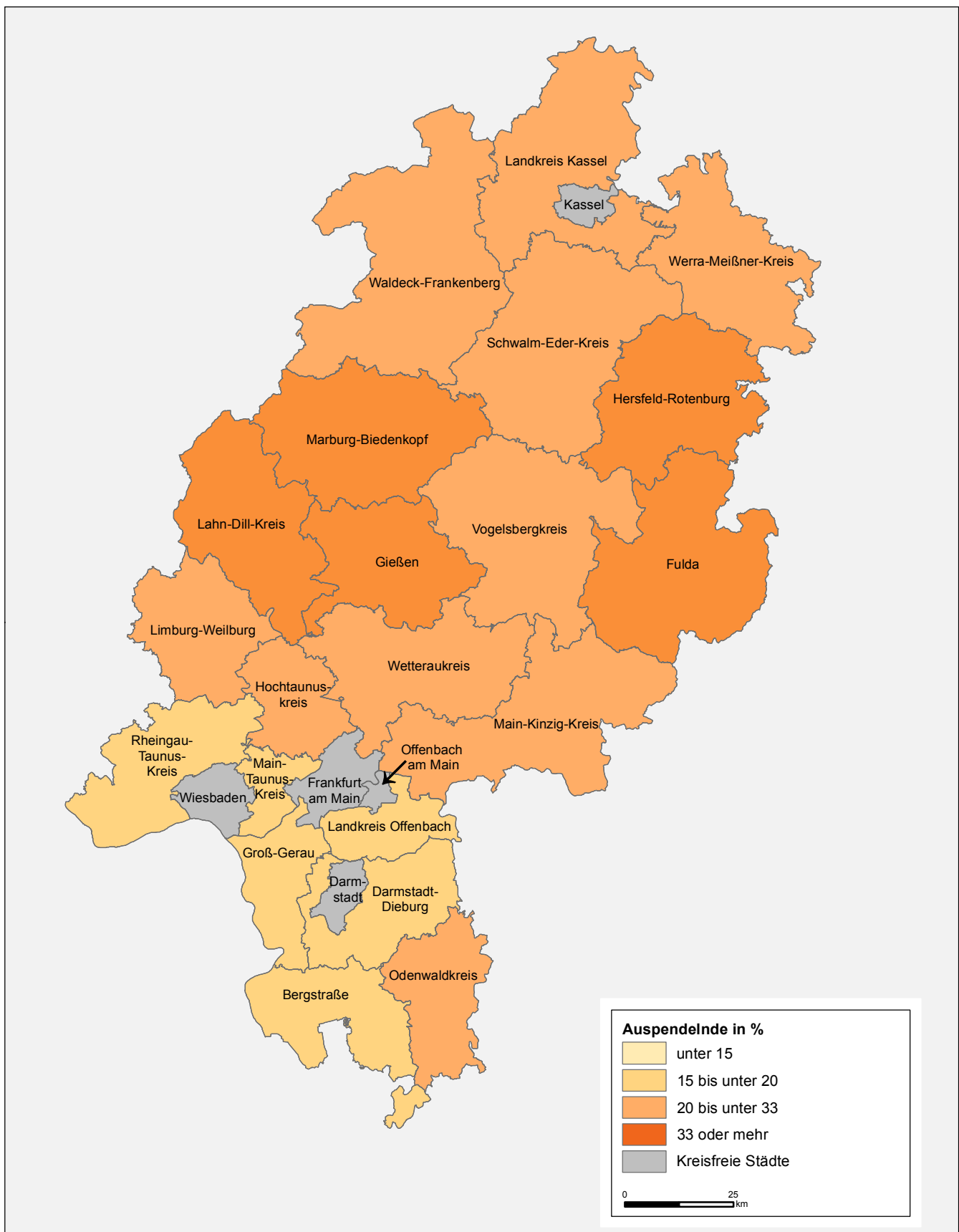
Tabelle 1: Pendelnde in Hessen 2015 nach kreisfreien Städten und Landkreisen und nach Pendelart

Kreisfreie Stadt, Landkreis	Erwerbstätige am Wohnort	davon		Von den Auspendelnden waren		Von den Auspendelnden pendelten über die ...			Auspen- delnden quote
		inner- gemeindlich Pendelnde	Auspen- delnde	Tagesaus- pendelnde	Fernaus- pendelnde	Gemein- degrenze, aber im Kreis	Kreis- grenze, aber innerhalb Hessens	Landes- grenze	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	
Darmstadt, Wissenschaftsst.	77 995	45 601	32 394	29 154	3 240	X	27 007	5 387	41,5
Frankfurt am Main, St.	363 076	260 744	102 332	85 291	17 040	X	80 174	22 157	28,2
Offenbach am Main, St.	60 902	23 101	37 801	35 614	2 187	X	34 664	3 137	62,1
Wiesbaden, Landeshauptst.	139 145	84 641	54 504	49 193	5 311	X	34 936	19 567	39,2
Bergstraße	134 765	44 028	90 737	86 366	4 371	26 918	19 126	44 693	67,3
Darmstadt-Dieburg	146 531	36 960	109 570	104 962	4 609	25 291	73 563	10 717	74,8
Groß-Gerau	130 481	36 435	94 046	89 572	4 474	25 749	56 396	11 901	72,1
Hochtaunuskreis	110 331	34 431	75 901	71 808	4 092	23 944	47 054	4 902	68,8
Main-Kinzig-Kreis	204 145	63 697	140 447	133 714	6 733	59 434	67 885	13 128	68,8
Main-Taunus-Kreis	116 958	29 059	87 899	83 608	4 291	19 809	60 574	7 516	75,2
Odenwaldkreis	47 763	15 582	32 181	31 009	1 172	14 628	12 112	5 442	67,4
Offenbach	171 825	49 005	122 819	116 641	6 179	32 989	79 336	10 494	71,5
Rheingau-Taunus-Kreis	91 645	25 368	66 277	63 131	3 146	16 395	41 294	8 588	72,3
Wetteraukreis	149 862	44 348	105 514	100 641	4 873	34 443	65 203	5 867	70,4
Reg.-Bez. Darmstadt	1 945 424	793 000	1 152 422	1 080 704	71 718	279 600	699 324	173 606	59,2
Gießen	128 241	44 491	83 750	78 904	4 846	45 620	33 143	4 987	65,3
Lahn-Dill-Kreis	126 098	46 111	79 987	76 327	3 660	46 946	25 257	7 783	63,4
Limburg-Weilburg	84 808	26 381	58 427	55 536	2 891	24 474	24 581	9 372	68,9
Marburg-Biedenkopf	120 838	51 044	69 795	64 502	5 292	44 229	20 715	4 850	57,8
Vogelsbergkreis	54 444	21 507	32 937	30 593	2 344	12 832	18 538	1 567	60,5
Reg.-Bez. Gießen	514 429	189 534	324 896	305 862	19 033	174 101	122 234	28 573	63,2
Kassel, documenta-St.	95 496	65 154	30 342	24 635	5 707	X	24 190	6 152	31,8
Fulda	114 665	44 808	69 856	61 315	8 541	51 115	13 359	5 382	60,9
Hersfeld-Rotenburg	58 576	23 084	35 493	32 260	3 233	21 150	10 328	4 015	60,6
Kassel	115 120	31 573	83 548	78 315	5 233	24 771	49 965	8 812	72,6
Schwalm-Eder-Kreis	90 698	30 585	60 112	55 842	4 270	25 544	31 344	3 224	66,3
Waldeck-Frankenberg	81 771	38 135	43 636	40 839	2 798	26 890	10 536	6 211	53,4
Werra-Meißner-Kreis	47 798	19 095	28 703	26 518	2 185	12 243	10 742	5 719	60,1
Reg.-Bez. Kassel	604 124	252 434	351 690	319 724	31 967	161 713	150 464	39 540	58,2
Hessen insgesamt	3 063 977	1 234 968	1 829 008	1 706 290	122 718	615 414	972 022	241 570	59,7
davon									
kreisfreie Städte	736 614	479 241	257 373	223 887	33 485	X	200 971	56 400	34,9
Landkreise	2 327 363	755 727	1 571 635	1 482 403	89 233	615 414	771 051	185 170	67,5
Rhein-Main-Gebiet	2 327 582	930 187	1 397 392	1 307 052	90 340	413 641	788 945	194 804	60,0

desergebnis. Mit deutlichem Abstand folgen die Landeshauptstadt Wiesbaden (84 641 Personen bzw. 6,9 %), die kreisfreie Stadt Kassel (65 154 Personen bzw. 5,3 %) bzw. der Main-Kinzig-Kreis (63 697 bzw. 5,2 %). Am Ende der Skala befinden sich der Vogelsbergkreis (21 507 bzw. 1,7 %), der Werra-Meißner-Kreis (19 095 bzw. 1,5 %) bzw. der Odenwaldkreis (15 582 Personen bzw. 1,3 %).

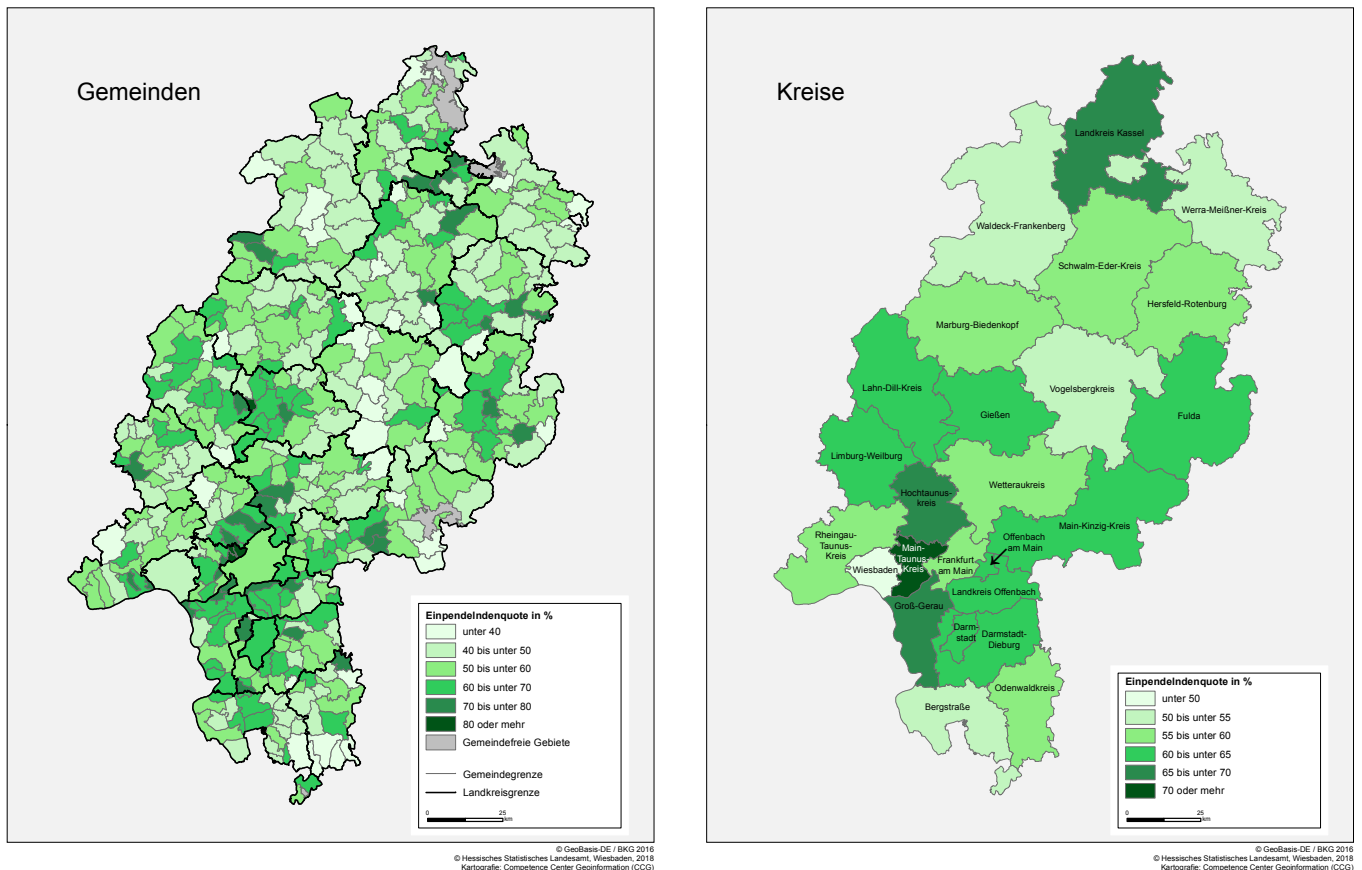
Bezieht man die innergemeindlich Pendelnden auf die in der jeweiligen Region lebenden Erwerbstätigen am Wohnort, so ergibt sich ein etwas differenzierteres Bild. Demnach hatten in den kreisfreien Städten Frankfurt am Main und Kassel zwei von drei Erwerbstätigen ihre Arbeitsstätte am Wohnort. In der Landeshauptstadt Wiesbaden und der kreisfreien Stadt Darmstadt hatte fast jeder zweite

**Abbildung 2: Auspendelndenquoten über die Gemeindegrenze, innerhalb des Kreises 2015
in den hessischen Landkreisen und kreisfreien Städten**



© GeoBasis-DE / BKG 2016
© Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)

Abbildung 3: Einpendelndenquoten der Tagespendelnden in den hessischen Gemeinden und Kreisen 2015



Erwerbstätige seinen Arbeitsplatz in der Wohnort-gemeinde. Die Landkreise Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf lagen mit ihrem Anteil an innergemeindlich Pendelnden immerhin noch über dem Landesdurchschnitt von 40 %. Am unteren Ende der Rangfolge können alle südhessischen Landkreise im Regierungsbezirk Darmstadt sowie der nordhessische Landkreis Kassel mit weniger als einem Drittel an innergemeindlich Pendelnden in der Wohnortgemeinde verortet werden.

Pendelnde über die Gemeindegrenze

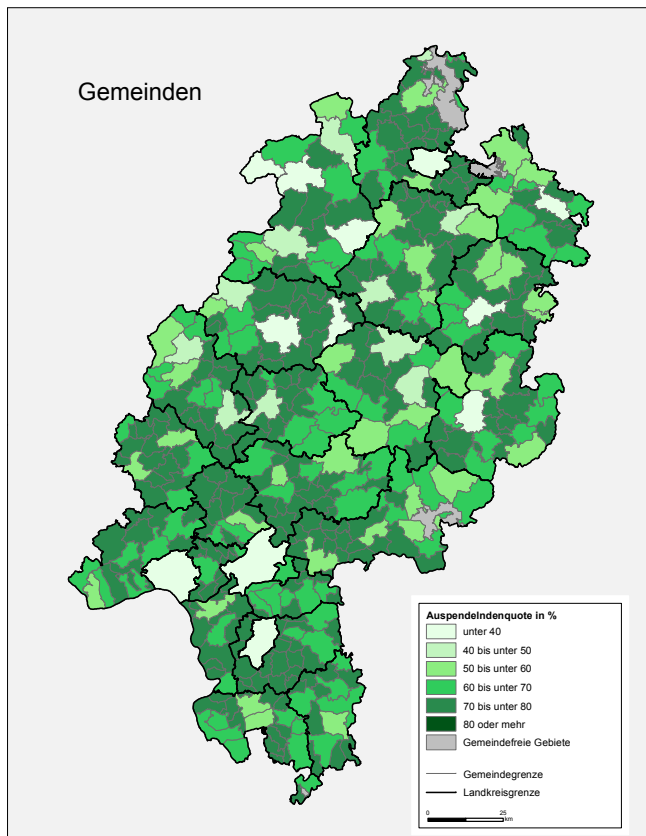
In Hessen gab es insgesamt 615 400 Erwerbs-tätige, die über die Gemeindegrenze aber inner-halb ihres Kreisgebietes pendelten. Von diesen Auspendelnden entfallen auf den flächenmäßig großen Main-Kinzig-Kreis rund 59 500 bzw. fast 10 %. Gleichzeitig haben dort nur rund 5,3 % der hessischen Erwerbstätigen ihren Arbeitsort.

Hohe Pendelzahlen innerhalb des Kreises wei-sen auch der Landkreis Fulda (51 100 Personen bzw. 8,3 % der Pendelnden), der Lahn-Dill-Kreis (46 900 Personen bzw. 7,6 % der Pendelnden)

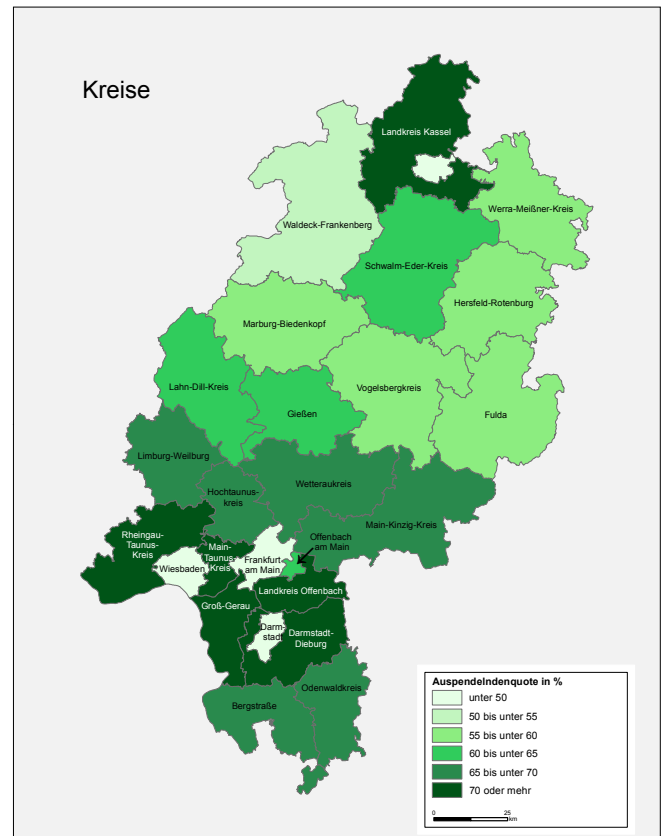
und der Landkreis Gießen (45 600 Personen bzw. 7,4 % der Pendelnden) auf. Mit weniger als 3 % zählen der Rheingau-Taunus-Kreis (16 400 Perso-nen), der Odenwaldkreis (14 600 Personen), der Vogelsbergkreis (12 800 Personen) und der Werra-Meißner-Kreis (12 200 Personen) die gerings-ten Anteile an den hessischen Gemeindependlern innerhalb des Kreisgebietes. Bezogen auf die Erwerbstätigen am Wohnort pendelten in den Landkreisen Fulda und Gießen, im Lahn-Dill-Kreis sowie in den Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Hersfeld-Rotenburg mehr als ein Drittel inner-halb des Kreisgebietes (Abbildung 2). Im Oden-waldkreis, im Vogelsbergkreis und Werra-Meiß-ner-Kreis lagen die Pendelndenquoten bezogen auf die Erwerbstätigen am Wohnort immerhin noch über dem hessischen Landesdurchschnitt von 20 %. Insbesondere die südhessischen Land-kreise verzeichnen einen geringen Anteil an Pen-delnden innerhalb des Kreisgebietes.

Die innergemeindlich Pendelnden und die Pen-delnden innerhalb des Kreisgebietes lassen sich als „Nahpendelndengruppe“ zusammenfassen.

Abbildung 4: Auspendelndenquoten der Tagespendelnden in den hessischen Gemeinden und Kreisen 2015



© GeoBasis DE / BKG 2016
© Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)



© GeoBasis DE / BKG 2016
© Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)

Bezogen auf die Erwerbstätigen am Arbeitsort hatten landesweit 59 % ihre Arbeitsstelle innerhalb der Wohnortgemeinde oder innerhalb des Kreisgebietes.

Eine weitere Möglichkeit Nahpendelnde zu klassifizieren besteht darin, sie nach der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsweg zu unterteilen. In der Berufspendlerrechnung werden alle übergemeindlich Pendelnden, die weniger als 80 km Luftlinie zu ihrer Arbeitsstelle zurücklegen, als Tagespendelnde eingeordnet (Abbildungen 3 und 4).

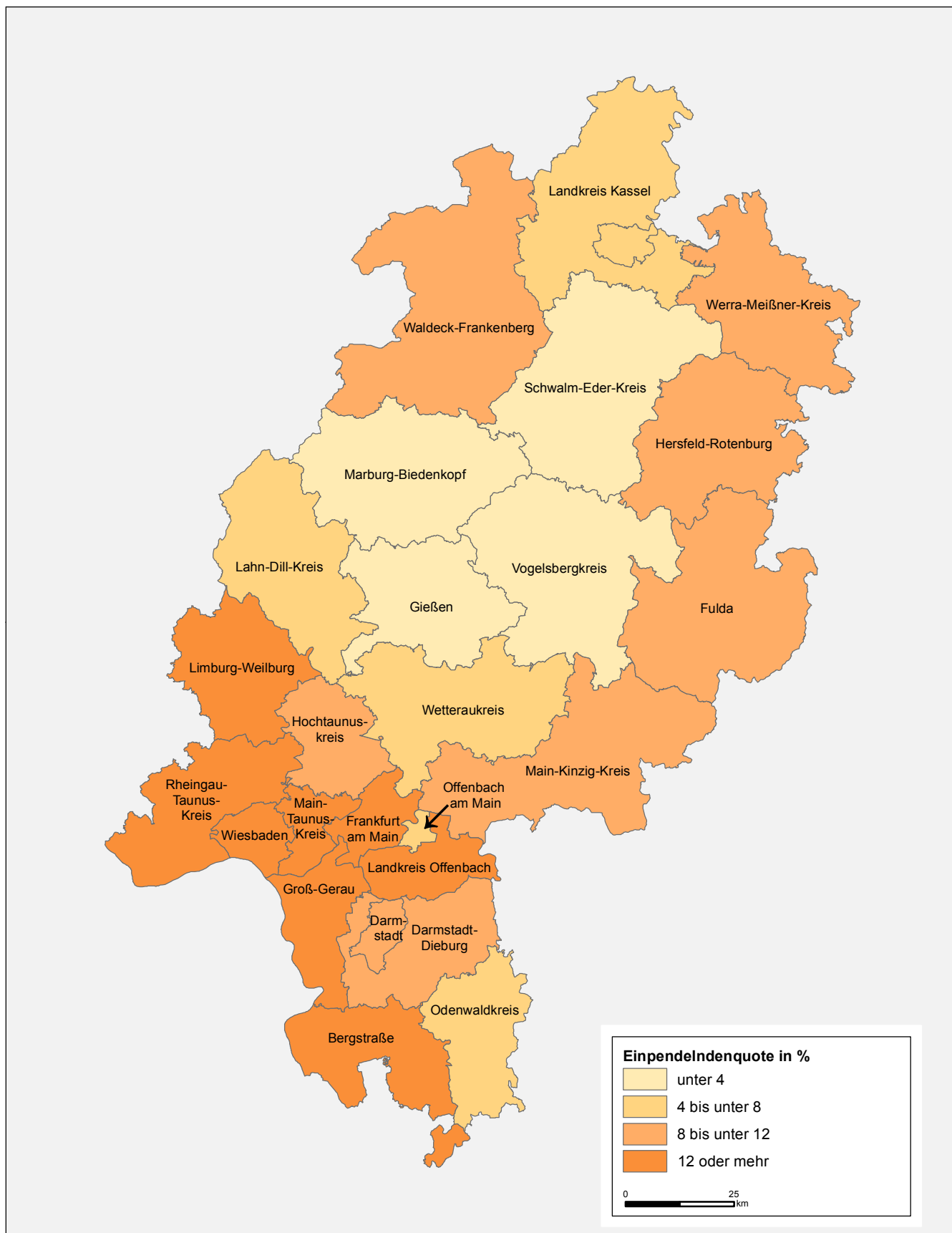
Pendelnde über die Kreisgrenze

Nach den innergemeindlich Pendelnden bilden die Erwerbstätigen, die über die Kreisgrenze und innerhalb Hessens pendelten, die zweitgrößte Gruppe. Im Berichtsjahr 2015 umfasst diese Gruppe insgesamt 972 000 Personen oder 31,7 % der Erwerbstätigen am Wohnort. Differenziert man diese Personengruppe nach Ein- und Auspendelnden ergibt sich für Hessen folgendes Bild:

Die Stadt Frankfurt am Main führt die Rangfolge der wichtigsten Pendelzielorte unangefochten an. Mit über 297 000 Einpendelnden nahm sie rund 30,6 % aller hessischen Einpendelnden über die Kreisgrenze auf. Mit Abstand folgten die Städte Darmstadt (67 409 bzw. 6,9 %) und Kassel (63 546 bzw. 6,5 %), sowie Wiesbaden (53 636) und der Main-Taunus-Kreis (53 667) mit jeweils 5,5 % der hessischen Einpendelnden über die Kreisgrenze. Schlusslicht sind der Landkreis Limburg-Weilburg (7204), der Odenwaldkreis (3824) und der Werra-Meißner-Kreis (3361).

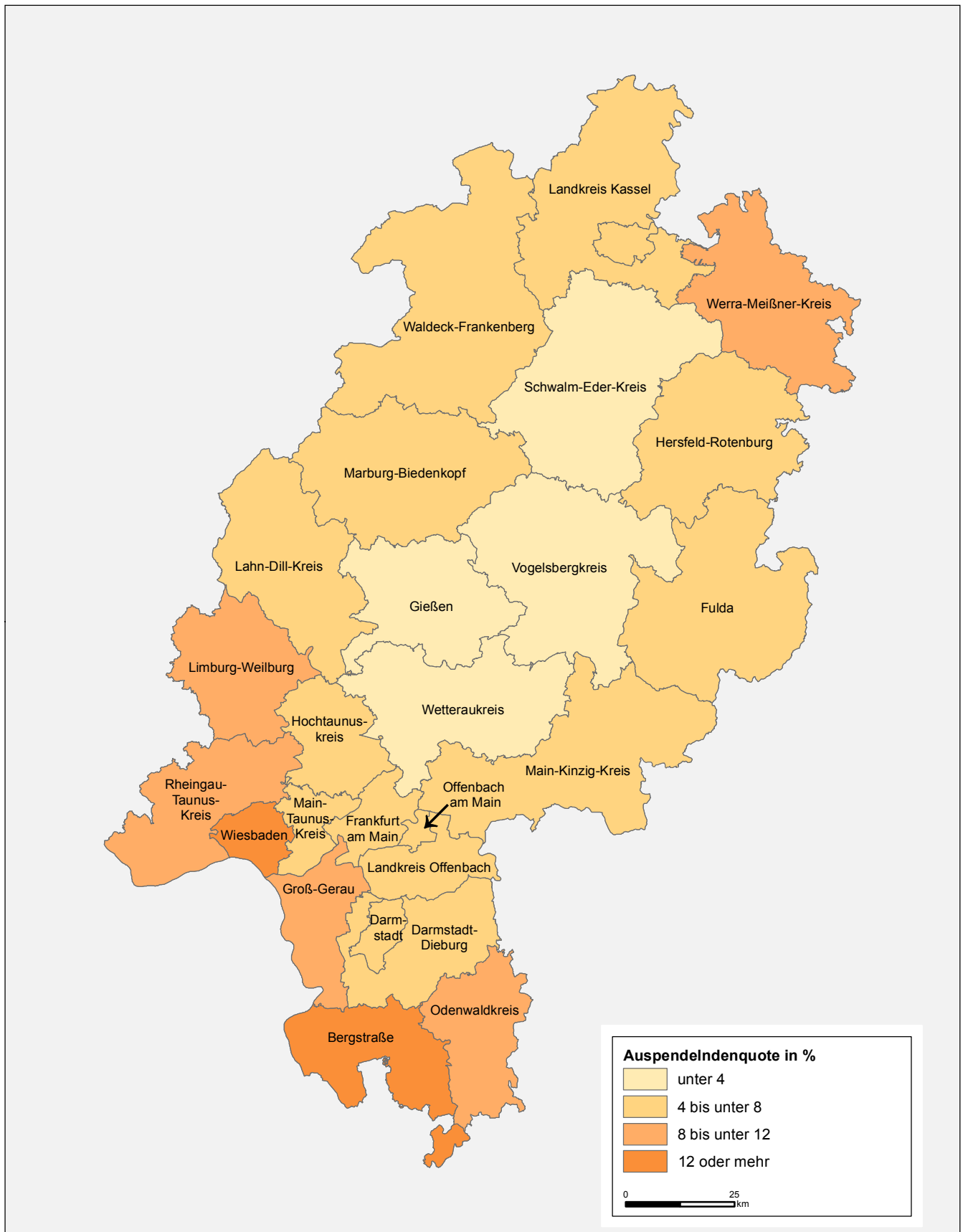
Bezieht man die Einpendelnden über die Kreisgrenze auf die Erwerbstätigen am Arbeitsort, verändert sich die Reihenfolge: Die Einpendelndenquoten zeigen auf, dass von 100 Erwerbstätigen am Arbeitsort jeweils mehr als die Hälfte in die kreisfreien Städte Darmstadt (54,5 %) und Offenbach am Main (55,5 %) einpendelten. Fast jeder zweite Erwerbstätige am Arbeitsort zählte in den Städten Kassel (45,8 %) und Frankfurt am Main (46,3 %) zu dieser Pendelndengruppe.

Abbildung 5: Einpendelndenquoten über die Landesgrenze in den hessischen Kreisen 2015



© GeoBasis-DE / BKG 2016
 © Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
 Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)

Abbildung 6: Auspendelndenquoten über die Landesgrenze in den hessischen Kreisen 2015



© GeoBasis-DE / BKG 2016
 © Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
 Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)

Tabelle 2: Pendelverflechtungen Hessens mit den umliegenden Bundesländern 2015 nach Pendelart

Bundesland	Berufspendelnde					Tagespendelnde					Fernpendelnde				
	Einpendelnde		Auspendelnde		Saldo	Einpendelnde		Auspendelnde		Saldo	Einpendelnde		Auspendelnde		Saldo
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl
Niedersachsen	22 898	7,0	17 977	7,4	4 921	8 216	4,4	8 180	5,8	36	14 682	10,5	9 798	9,8	4 884
Nordrhein-Westfalen	59 295	18,1	47 808	19,8	11 487	13 826	7,3	11 361	8,0	2 465	45 469	32,6	36 448	36,4	9 021
Rheinland-Pfalz	110 675	33,7	60 914	25,2	49 761	97 243	51,5	54 520	38,5	42 723	13 432	9,6	6 394	6,4	7 038
Baden-Württemberg	48 457	14,8	63 457	26,3	- 15 000	21 848	11,6	42 426	30,0	- 20 578	26 609	19,1	21 030	21,0	5 579
Bayern	63 844	19,5	43 941	18,2	19 903	33 465	17,7	20 041	14,2	13 424	30 379	21,8	23 901	23,9	6 478
Thüringen	23 018	7,0	7 475	3,1	15 543	14 267	7,6	4 933	3,5	9 334	8 751	6,3	2 542	2,5	6 209
Summe	328 187	100,0	241 572	100,0	86 615	188 865	100,0	141 460	100,0	47 405	139 322	100,0	100 111	100,0	39 211

Weniger als 20 % der hessischen Kreiseinpendelnden hatten die Landkreise Limburg-Weilburg (10,2 %), Waldeck-Frankenberg (9,9 %), sowie der Landkreis Bergstraße (8,6 %) und der Werra-Meißner-Kreis (8,6 %).

In diesen grenznahen Landkreisen sind hingegen die Einpendelndenzahlen, die über die Landesgrenze nach Hessen einpendeln, vergleichsweise höher als im Landesdurchschnitt. In den Landkreisen Bergstraße lagen die Anteile mit 19,6 % und Limburg-Weilburg mit 17,7 % der Einpendelnden sogar mehr als doppelt so hoch wie im hessischen Landesdurchschnitt (10,4 %) (Abbildungen 5 und 6).

Nicht nur bei den Einpendelnden stellt die Stadt Frankfurt am Main die größte Zielgemeinde Hessens dar, auch bei den Auspendelnden über die Kreisgrenze (innerhalb Hessens) führt Frankfurt am Main mit 80 174 Pendelnden die Rangfolge an, dicht gefolgt von den Landkreisen Offenbach (79 336), Darmstadt-Dieburg (73 563) und dem Main-Kinzig-Kreis (67 885). Setzt man die hessischen Kreisauspendelnden in Relation zu den Erwerbstätigen am Wohnort (Auspendelndenquote) dann hatte die Stadt Offenbach am Main mit 56,9 % die höchste Quote. Dahinter folgten der Main-Taunus-Kreis (51,8 %), Darmstadt-Dieburg (50,2 %), der Landkreis Offenbach (46,2 %) und der Rheingau-Taunus-Kreis (45,1 %). Die niedrigsten Auspendelndenquoten wiesen die Landkreise Bergstraße (14,2 %), Waldeck-Frankenberg (12,9 %) und Fulda (11,7 %) auf.

Pendelnde über die Landesgrenze – mehr Ein- als Auspendelnde in Hessen

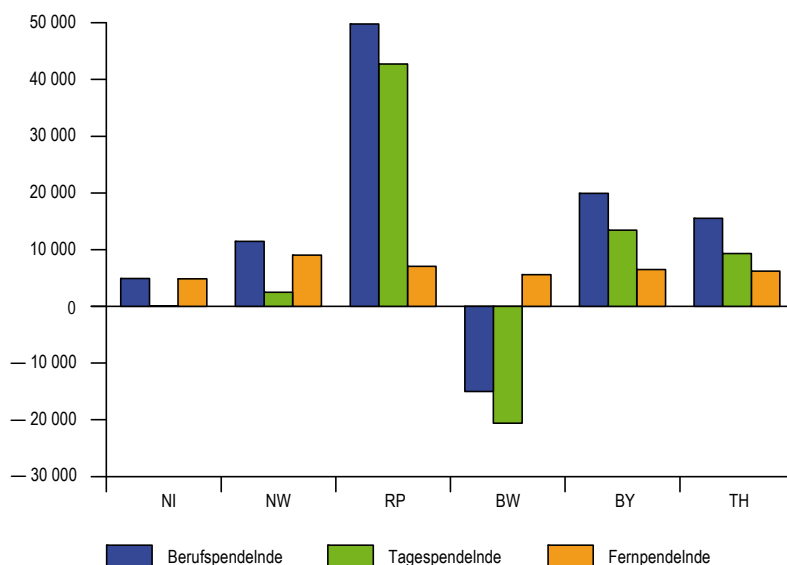
Im Berichtsjahr 2015 arbeiteten in Hessen 3,151 Mill. Erwerbstätige⁴⁾. Davon kamen 328 188

Einpendelnde aus den umliegenden Bundesländern. Gleichzeitig arbeiteten 241 719 in Hessen wohnende Erwerbstätige außerhalb Hessens in den umliegenden Bundesländern. Damit ergab sich für Hessen ein positiver Pendelndensaldo von 86 469 Erwerbstätigen. Etwa 58 % der Einpendelnden und 59 % der Auspendelnden sind Tagespendelnde, d. h. sie legen dabei eine Strecke von weniger als 80 km zurück. Rund ein Drittel der Einpendelnden (bzw. 110 675) der Erwerbstätigen kamen aus Rheinland-Pfalz nach Hessen, etwa 19,5 % (bzw. 63 844) aus Bayern und 18,1 % (bzw. 59 295) aus Nordrhein-Westfalen. Aus Baden-Württemberg pendelten rund 48 500 (14,8 %) Erwerbstätige nach Hessen ein. Aus Thüringen und Niedersachsen kamen jeweils rund 23 000 (7,0 %) Erwerbstätige.

Von den gut 241 600 Auspendelnden über die Landesgrenze arbeiteten 63 457 Erwerbstätige in Baden-Württemberg (26,3 %). Darüber hinaus gingen rund 60 914 (25,2 %) Hessen einer Tätigkeit in Rheinland-Pfalz nach. Nach Nordrhein-Westfalen pendelten 47 808 (19,8 %) Hessen (davon 11 361 mit einer Entfernung von bis zu 80 km), nach Bayern rund 43 941 (18,2 %) (davon 20 041 mit bis zu 80 km Entfernung zum Arbeitsort). Nach Niedersachsen zog es 19 977 (7,4 %) hessische Auspendelnde (davon 8180 mit einer täglich bewältigbaren Distanz). Weitere 7475 (3,1 %) Hessen gingen in Thüringen einer Tätigkeit nach (davon 4933 als klassifizierte Tagespendelnde). Insgesamt verzeichnet Hessen mit allen umliegenden Bundesländern einen Einpendelndenüberschuss (positiver Pendelndensaldo) mit Ausnahme Baden-Württembergs (Tabelle 2 und Abbildung 7).

4) Ergebnis des Mikrozensus 2015. Für die Darstellung der Erwerbstätigkeit auf Länder- und Kreisebene sind verschiedene Quellen verfügbar. Eine umfassende Abgrenzung bietet die Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder im Rahmen der regionalen Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR). Der Mikrozensus und die darin integrierte Arbeitskräfte Stichprobe der Europäischen Union bilden die Erwerbstätigkeit in Zusammenhang mit weiteren strukturellen und soziodemografischen Merkmalen der Bevölkerung ab.

Vergleicht man die Einpendelnden- mit den Auspendelndenzahlen, so ergibt sich für die kreisfreien Städte ein positiver PendelIndensaldo. Frankfurt am Main wies den höchsten Einpendelndenüberschuss auf (278 844, davon bei Tagespendelnden: 239 356). Dahinter folgen die Städte Darmstadt (45 725, davon bei Tagespendelnden: 43 820) und Kassel (43 303, davon bei Tagespendelnden: 42 706). Unter den kreisfreien Städten belegte die Landeshauptstadt Wiesbaden (32 361, Tagespendelnde: 28 867) vor Offenbach am Main (1608, Tagespendelnde: 911) den vierten Platz. Demgegenüber weisen die Landkreise i. d. R. hohe Auspendelndenüberschüsse auf. Unter Berücksichtigung der Tagespendelnden zeigen sich jedoch bei ausgewählten Landkreisen positive Einpendelndenüberschüsse, so z. B. für den Landkreis Fulda (7934) und den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (1002). Rechnet man die Fernpendelnden hinzu, dann kann auch für den Hochtaunuskreis (2450) sowie für den Main-Taunus-Kreis (560) ein Einpendelndenüberschuss konstatiert werden. Die höchsten negativen PendelIndensalden hatten hingegen der Landkreis Darmstadt-Dieburg (– 48 064, Tagespendelnde: – 46 925), gefolgt vom Wetteraukreis (– 36 969, Tagespendelnde: – 36 240), dem Main-Kinzig-Kreis (– 36 940, Tagespendelnde: – 36 996), sowie dem Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

(– 30 786, davon Tagespendelnde: – 29 855). Bezogen auf die Erwerbstätigen am Wohnort stellt sich die Lage etwas differenzierter dar. Je höher der PendelIndensaldo, also die Differenz zwischen Ein- und Auspendelnden, desto größer ist die Bedeutung einer Gemeinde als Arbeitsmarktzentrum für ihr Umland: Von den 426 Gemeinden in Hessen verzeichneten im Berichtsjahr 2015 nur 67 Gemeinden einen positiven PendelIndensaldo bei den Tagespendelnden. Die Städte mit den höchsten Einpendelndenüberschüssen

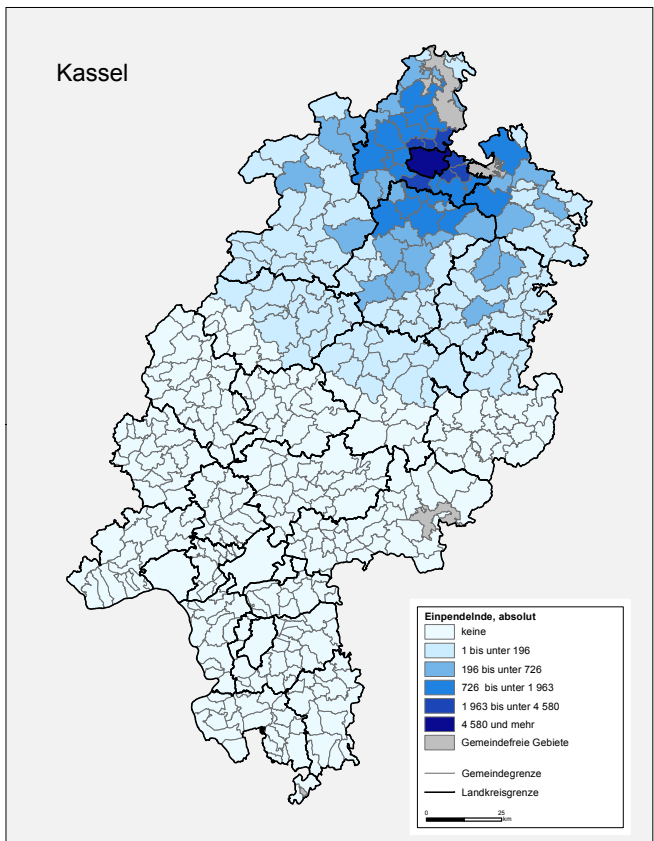
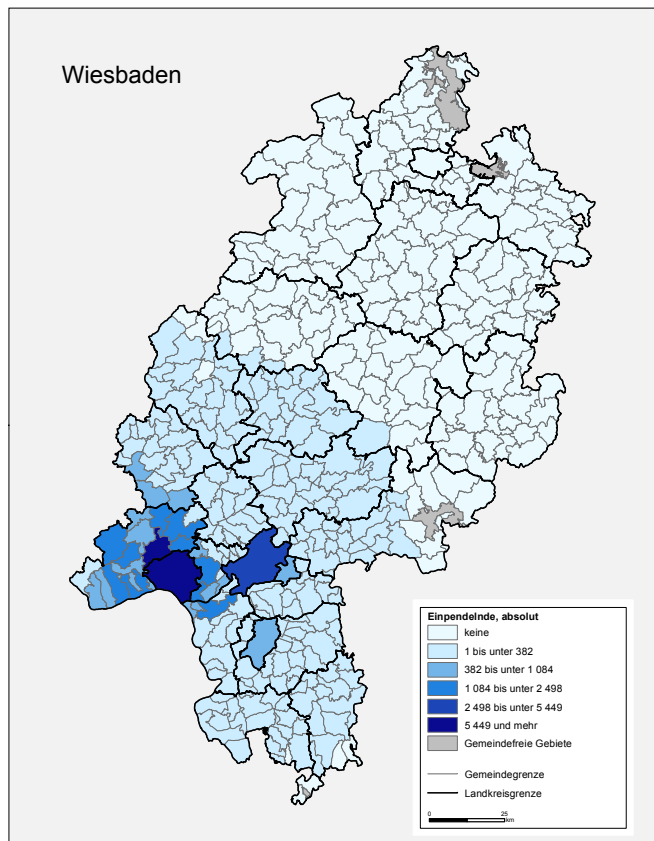
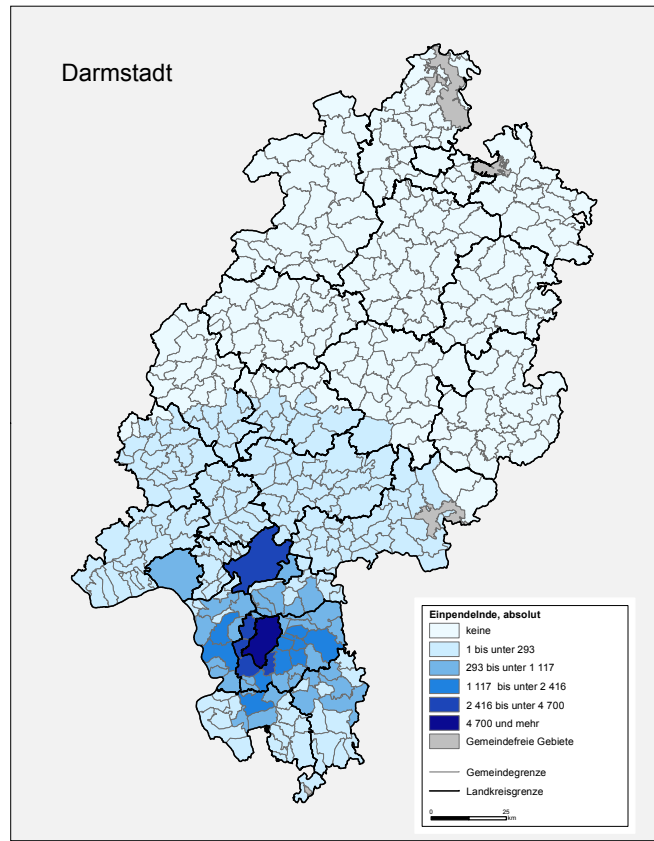
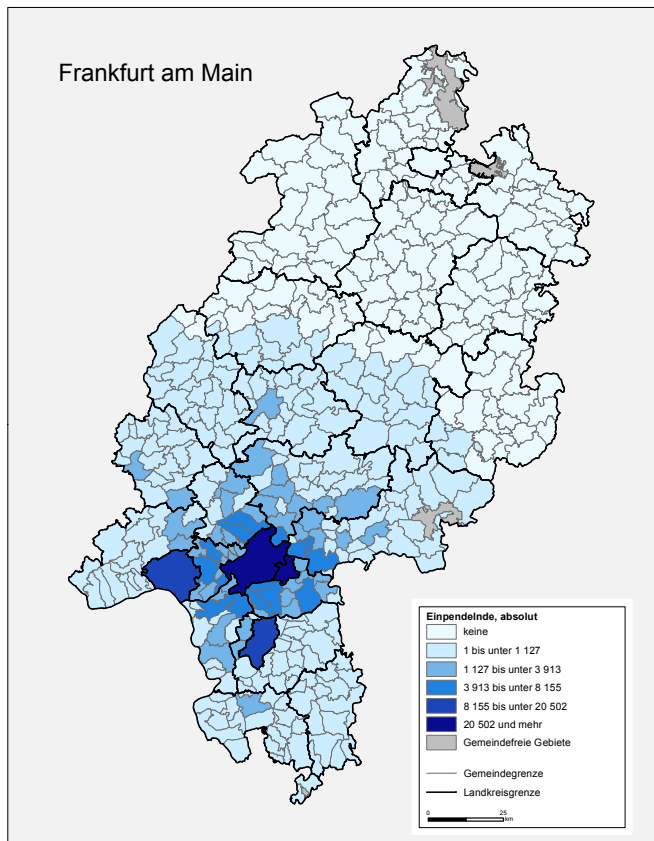
Tabelle 3: Hessische PendelInde 2015 nach Arbeitsmarktzentrum und Pendelart

Gemeinde	innergemeindlich Pendelnde	Einpendelnde	davon: Tages-Einpendelnde	Auspendelnde	davon: Tages-Auspendelnde	PendelIndensaldo	TagespendelIndensaldo
Frankfurt am Main, St.	260 744	381 175	324 647	102 332	85 291	278 843	239 356
Darmstadt, Wissenschaftsst.	45 601	78 119	72 974	32 394	29 154	45 725	43 820
Kassel, documenta-St.	65 154	73 645	67 341	30 342	24 635	43 303	42 706
Fulda, St.	22 100	40 587	38 048	11 333	8 044	29 254	30 004
Wiesbaden, Landeshauptst.	84 641	86 864	78 060	54 504	49 193	32 360	28 867
Gießen, St.	20 782	42 977	41 392	17 902	16 039	25 075	25 353
Eschborn, St.	3 494	31 635	27 039	7 365	6 943	24 270	20 096
Marburg, St.	23 850	30 431	28 960	10 746	8 913	19 685	20 047
Baunatal, St.	6 206	25 214	24 666	7 084	6 401	18 130	18 265
Limburg a.d. Lahn, St.	8 035	21 531	20 490	8 664	8 040	12 867	12 450
Hanau, St.	19 739	37 292	35 078	24 162	22 695	13 130	12 383
Bad Homburg v. d. Höhe, St.	10 327	29 993	25 986	14 726	13 752	15 267	12 234
Wetzlar, St.	13 011	23 677	22 769	11 785	11 040	11 892	11 729
Bad Hersfeld, St.	8 844	14 348	13 796	5 173	4 334	9 175	9 462
Rüsselsheim, St.	11 811	27 938	25 864	17 639	16 670	10 299	9 194

Tabelle 4: Hochfrequentierte Pendelstrecken in, von und nach Hessen 2015 nach Tagespendelnden

Gemeinde, Wohnort	Gemeinde, Arbeitsort	Distanz	Tagespendelnde	Kumulierte Distanz
		km	Anzahl	km
Offenbach am Main, St.	Frankfurt am Main, St.	9	20 502	184 522
Wiesbaden, Landeshauptst.	Frankfurt am Main, St.	28	13 677	382 948
Wiesbaden, Landeshauptst.	Mainz, St.	11	10 822	119 039
Frankfurt am Main, St.	Eschborn, St.	7	8 938	62 564
Darmstadt, Wissenschaftsst.	Frankfurt am Main, St.	26	8 155	212 042
Hanau, St.	Frankfurt am Main, St.	20	8 070	161 408
Bad Vilbel, St.	Frankfurt am Main, St.	11	7 507	82 581
Kassel, documenta-St.	Baunatal, St.	8	6 964	55 710
Bad Homburg v. d. Höhe, St.	Frankfurt am Main, St.	15	6 896	103 439
Maintal, St.	Frankfurt am Main, St.	14	6 893	96 498
Oberursel (Taunus), St.	Frankfurt am Main, St.	13	6 844	88 966
Frankfurt am Main, St.	Offenbach am Main, St.	9	6 587	59 283
Neu-Isenburg, St.	Frankfurt am Main, St.	8	6 040	48 316
Rüsselsheim, St.	Frankfurt am Main, St.	21	5 950	124 940
Mörfelden-Walldorf, St.	Frankfurt am Main, St.	15	5 912	88 674
Hofheim am Taunus, St.	Frankfurt am Main, St.	17	5 790	98 438
Taunusstein, St.	Wiesbaden, Landeshauptst.	11	5 449	59 943
Dreieich, St.	Frankfurt am Main, St.	12	5 232	62 780
Hattersheim am Main, St.	Frankfurt am Main, St.	13	4 993	64 910
Griesheim, St.	Darmstadt, Wissenschaftsst.	8	4 700	37 599
Langen (Hessen), St.	Frankfurt am Main, St.	14	4 680	65 515
Frankfurt am Main, St.	Bad Homburg v. d. Höhe, St.	15	4 657	69 851
Rodgau, St.	Frankfurt am Main, St.	20	4 603	92 060
Vellmar, St.	Kassel, documenta-St.	6	4 580	27 477
Frankfurt am Main, St.	Wiesbaden, Landeshauptst.	28	4 574	128 085
Viernheim, St.	Mannheim, St.	8	4 464	35 711
Künzell	Fulda, St.	8	4 434	35 472
Kelkheim (Taunus), St.	Frankfurt am Main, St.	16	4 260	68 162
Lampertheim, St.	Mannheim, St.	12	4 168	50 010
Baunatal, St.	Kassel, documenta-St.	8	4 155	33 242
Weiterstadt, St.	Darmstadt, Wissenschaftsst.	6	4 061	24 364
Petersberg	Fulda, St.	6	4 008	24 048
Frankfurt am Main, St.	Darmstadt, Wissenschaftsst.	26	3 966	103 122
Karben, St.	Frankfurt am Main, St.	17	3 913	66 517
Eschborn, St.	Frankfurt am Main, St.	7	3 855	26 988
Frankfurt am Main, St.	Neu-Isenburg, St.	8	3 762	30 093
Bad Soden am Taunus, St.	Frankfurt am Main, St.	13	3 634	47 238
Dietzenbach, St.	Frankfurt am Main, St.	15	3 592	53 884
Mühlheim am Main, St.	Frankfurt am Main, St.	14	3 531	49 436
Pfungstadt, St.	Darmstadt, Wissenschaftsst.	11	3 519	38 704
Kelsterbach, St.	Frankfurt am Main, St.	11	3 484	38 326
Frankfurt am Main, St.	Oberursel (Taunus), St.	13	3 298	42 874
Lohfelden	Kassel, documenta-St.	8	3 253	26 021
Friedrichsdorf, St.	Frankfurt am Main, St.	17	3 090	52 526
Friedberg (Hessen), St.	Frankfurt am Main, St.	25	3 023	75 576

Abbildung 8: Einpendelnde nach Frankfurt am Main, Darmstadt, Wiesbaden und Kassel 2015 nach Herkunftsgemeinden



und damit die wichtigsten Arbeitsmarktzentren Hessens liegen in den Ballungsgebieten, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet. Die 15 bedeutendsten Arbeitsmarktzentren nehmen zusammen rund 847 000 Tageseinpendelnden aus dem Umland, d. h. mit einer maximalen Entfernung von 80 km, auf (Tabelle 3). Dies sind 48,3 % der Tageseinpendelnden bzw. 48,6 % der Arbeitsplätze im Land Hessen. Neben den kreisfreien Städten zählen dazu auch die kreisangehörigen Städte Fulda, Gießen, Eschborn und Marburg mit Einpendelndenüberschüssen von jeweils mehr als 20 000 Pendelnden.



Hochfrequentierte Pendelstrecken und durchschnittliche Entfernung

In Hessen pendelten 1,7 Mill. Erwerbstätige täglich von ihrem Wohnort zur Arbeit in eine andere Gemeinde ein. Diese Pendelnden verteilen sich auf rund 170 000 unterschiedliche Pendelströme (Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen), von denen rund 156 200 bzw. 92 % mit weniger als 10 Pendelnden besetzt sind. Diese Vielzahl der mit wenigen Pendelnden besetzten Ströme umfasst zusammen nur 13,5 % des gesamten Pendelvolumens. Rund ein Fünftel des Pendelaufkommens konzentriert sich hingegen auf die 100 größten Pendelströme und rund die Hälfte des Pendelaufkommens konzentriert sich auf die 1000 größten Pendelströme. Rund ein Drittel des Pendelaufkommens konzentriert sich auf Strecken mit jeweils 1000 und mehr Tagespendelnden. Die Anzahl der Erwerbstätigen, die ein Pendelstrom zählt, hängt hauptsächlich von der Größe der Arbeits- und Wohnorte ab, sowie von der Entfernung zwischen den beiden. Die 45 größten Pendelströme in Hessen, auf denen jeweils mehr als 3000 Tagespendelnde unterwegs

sind, verdeutlichen diesen Zusammenhang (Tabelle 4): Rund 20 500 Erwerbstätige pendelten im Jahr 2015 von Offenbach am Main zur Arbeit nach Frankfurt am Main und legten dabei eine Entfernung von durchschnittlich 9 km (Luftlinie) zurück, während rund 6600 in die entgegengesetzte Richtung pendelten. Knapp 13 700 Erwerbstätige fuhren von Wiesbaden ins 28 km entfernte Frankfurt am Main (Frankfurt – Wiesbaden: 4600 Pendelnde) und rund 8200 Erwerbstätige legten von Darmstadt einen 26 km langen Arbeitsweg nach Frankfurt am Main zurück (Frankfurt – Darmstadt: rund 4000 Pendelnde). Sehr anschaulich lassen sich so auch die starken Verflechtungen mit den umliegenden Bundesländern darstellen: Der Pendelstrom von Wiesbaden ins 11 km (Luftlinie) entfernte Mainz zählt täglich rund 10 800 Erwerbstätige, gleichzeitig pendelten rund 10 100 Erwerbstätige in die umgekehrte Richtung. Nicht unter den 45 größten Strömen aber dennoch interessant: Von Frankfurt am Main nach Mainz (33 km Luftlinie) sind täglich 2074 Erwerbstätige unterwegs, von Mainz nach Frankfurt am Main 8594 Pendelnde.

Die Karten in Abbildung 8 zeigen die Einpendelnden in die Arbeitsorte mit den höchsten Einpendelndenüberschüssen (Frankfurt am Main, Darmstadt, Wiesbaden und Kassel).

Die Tageseinpendelnden in die kreisfreien Städte, legten dabei durchschnittlich eine Entfernung von 19 km (Luftlinie) zurück. Einpendelnde in die Landeshauptstadt Wiesbaden fuhren im Durchschnitt 23 km zu ihrem Arbeitsort, in Richtung Frankfurt am Main waren die Tagespendelnden durchschnittlich 26 km unterwegs. Das Einzugsgebiet der Kasseler und Darmstädter Einpendelnden ist etwas kleiner: Im Durchschnitt werden von den Tagespendelnden weniger als 20 km (Luftlinie) gefahren. Auch die Arbeitsmarktzentren in den Landkreisen Hessens – hauptsächlich die kreisangehörigen Städte mit Einpendelndenüberschuss – weisen für die Tagespendelnden in der Mehrheit geringere durchschnittliche Pendelentfernungen auf.

Zunahme der Mobilität über alle Pendelgruppen hinweg

Vergleicht man die Pendelzahlen mit den Ergebnissen im Jahr 2005, so zeigt sich, wie sich

die Mobilität der Berufspendelnden erhöht hat. Danach hat sich der Anteil der innergemeindlich Pendelnden von 43,7 % auf 41,6 % verringert, gleichzeitig ist der Anteil der übergemeindlich Auspendelnden aus dem Wohnort von 57,8 % auf 59,7 % angestiegen.

In Wachstumsraten ausgedrückt hat die Anzahl der Erwerbstätigen am Wohnort (innergemeindlich Pendelnde und Auspendelnde) seit 2005 um 11,2 % zugenommen. Das Auspendelndenvolumen ist mit 14,8 % vergleichsweise stärker gewachsen, während sich die Anzahl der innergemeindlich Pendelnden nur unterproportional um 6,3 % erhöht hat. Differenziert nach Pendelgruppen zeichnet sich dabei eine Zunahme der Bereitschaft von Erwerbstätigen ab, über die Kreisgrenze zum Arbeitsort zu pendeln. Die Anzahl der Pendelnden, die innerhalb des Kreises ihren Wohn- und Arbeitsort haben, hat sich seit 2005 um 9,7 % erhöht. Der Trend zu mehr Mobilität der Er-

werbstätigen zeigt sich auch am Anstieg des Einpendelvolumens (14,3 %).

Offensichtlich sind die Notwendigkeit und die Bereitschaft, aus Erwerbsgründen weitere Wege zurückzulegen, gestiegen. Auch die hohe individuelle Mobilität und der Ausbau moderner Verkehrssysteme dürften zu dieser Entwicklung beigetragen haben. Hier macht sich ebenfalls bemerkbar, dass in den vergangenen Jahren viele Unternehmen ihren Firmensitz aufgrund von Standortvorteilen (z. B. bessere Verkehrsanbindung, geringere Grundstückskosten, Expansionsmöglichkeiten in der Fläche, regionale Wirtschaftsförderprogramme) in andere Regionen verlegt haben. In allen Landkreisen und kreisfreien Städten Hessens ist im Jahr 2015 eine zunehmende Mobilität der Erwerbstätigen zu beobachten.

Benedikt Kull; Tel.: 0611 3802-824;
E-Mail: benedikt.kull@statistik.hessen.de

Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft

■ Die jährlich herausgegebene „Hessische Gemeindestatistik“ enthält nach Vorbemerkungen und begrifflichen Erläuterungen insgesamt 285 Merkmale für jede hessische Gemeinde, und zwar aus den Bereichen:

Gebiet und Bevölkerung

Fläche — Wohnbevölkerung insgesamt sowie deutsche und nichtdeutsche Bevölkerung — Natürliche Bevölkerungsbewegung und Wanderungsbewegung

Beschäftigung

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer insgesamt, beschäftigte ausländische Arbeitnehmer und Beschäftigte in beruflicher Ausbildung

Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Betriebe nach Größenklassen der landwirtschaftlich genutzten Fläche — Bodennutzung in den landwirtschaftlichen Betrieben — Rindvieh- und Schweinehaltung — Flächennutzung

Verarbeitendes Gewerbe

Betriebe und Beschäftigte nach Hauptgruppen

Bauwirtschaft

Bauhauptgewerbe — Baugenehmigungen und Baufertigstellungen, Bestand an Wohnungen und Wohngebäuden

Verkehr

Tourismus und Straßenverkehrsunfälle

Finanzen und Steuern

U. a. Einnahmen, Ausgaben, Schuldenstand und -tilgung, Steuereinnahmen, Realsteueraufbringungskraft und Realsteuerhebesätze — Finanzausgleich — Personalstand — Ergebnisse der Lohn- und Einkommensteuerstatistik sowie der Umsatzsteuerstatistik.

Sämtliche Daten sind auch für das Land Hessen, für die Landkreise, kreisfreien Städte und die Regierungsbezirke sowie für den Regionalverband Frankfurt-RheinMain nachgewiesen.



W-146-17



Aktuelle Angaben über die neuesten Ausgaben finden Sie im Internet oder nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf.

Hessisches Statistisches Landesamt, 65175 Wiesbaden
Telefon: 0611 3802-950 · Fax: 0611 3802-992
E-Mail: vertrieb@statistik.hessen.de
Internet: <https://statistik.hessen.de>



Online:
Excel-Format
kostenloser Download

Bildnachweis:

Zahnrad – Puzzle blau © arahan – Fotolia.com,
xls icon © Alex White – Fotolia.com

Pendlerrechnung Hessen — Methodenbericht

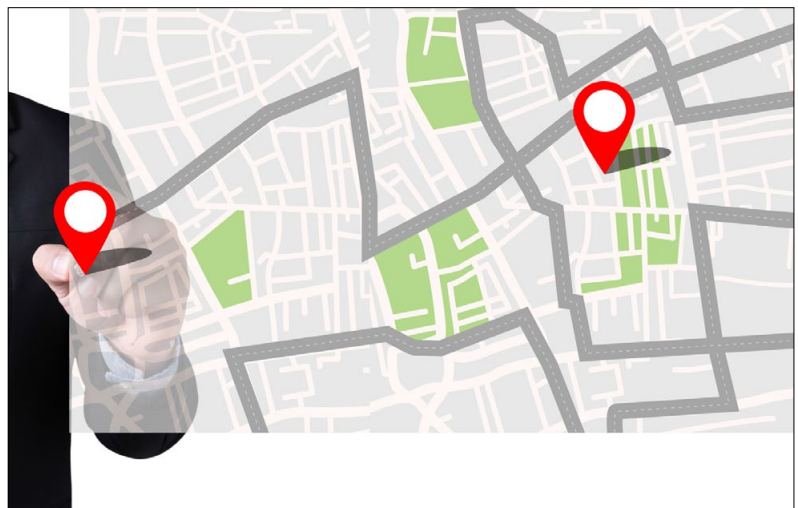
Mit der Pendlerrechnung 2015 legt das Hessische Statistische Landesamt (HSL) erstmalig regional auf Gemeindeebene tief gegliederte und umfassende Pendeldaten vor. In die Pendlerrechnung sind Informationen zu sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Angestellten, Auszubildenden, zu Beamtinnen und Beamten, Richterinnen und Richtern, Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärtern, Berufs- und Zeitsoldatinnen und Berufs- und Zeitsoldaten, zu Selbstständigen und deren unbezahlt mithelfenden Familienangehörigen (SmF) einbezogen. Maßgeblich für die Erstellung einer umfassenden Berufspendlerrechnung für Hessen sind die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die Personalstandstatistik des öffentlichen Dienstes, die Erwerbstätigenrechnung (ETR) des Bundes und der Länder sowie der Mikrozensus mit Daten über die Selbstständigen. Der vorliegende Methodenbericht erläutert das methodische Vorgehen und den Erfassungsbereich der einzelnen Statistiken¹⁾. **Von Dr. Bianka Dettmer und Wolfgang Emmel**

Konzept der Pendlerrechnung

Der Begriff „Pendelnde“

Pendelnde im Sinne der Pendlerrechnung Hessens sind Personen, die regelmäßig die Wegstrecke zwischen zwei Orten, dem Wohn- und dem Arbeitsort, zurücklegen. In der Pendlerrechnung kann darüber hinaus zwischen innergemeindlich und übergemeindlich Pendelnden unterschieden werden. Befinden sich Wohn- und Arbeitsstätte innerhalb der gleichen Gemeinde, so sind die entsprechenden Personen in der Pendlerrechnung als innergemeindlich Pendelnde klassifiziert. Wird jedoch auf dem Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort eine Gemeindegrenze überschritten, d. h. die Arbeitsstätte liegt nicht in der gleichen Gemeinde wie der Wohnort, so gelten die jeweiligen Personen als übergemeindlich Pendelnde. Die übergemeindlich Pendelnden einer Gemeinde können in Ein- und Auspendelnde unterschieden werden. Als Einpendelnde werden alle übergemeindlich Pendelnden bezeichnet, die zum Zwecke der Arbeit in den jeweils betrachteten Ort einpendeln. Ihr Wohnort liegt damit außerhalb der betrachteten Gemeinde. Dieselbe Person wird für die jeweilige Wohnge-
meinde hingegen als auspendelnd erfasst, da ihr Arbeitsort nicht in dieser Gemeinde liegt.

Die in der Pendlerrechnung Hessen genutzten Statistiken weisen unterhalb der Gemeindeebe-



© adiruch na chiangmai – Fotolia.com

ne keine Angaben aus. Das hat zur Folge, dass eine Unterscheidung zwischen echten innergemeindlich Pendelnden und Nicht-Pendelnden (deren Wohn- und Arbeitsort auf dem gleichen Grundstück liegen) nicht darstellbar ist. In der Pendlerrechnung Hessens werden vor diesem Hintergrund die beiden Personenkreise unter dem Begriff innergemeindlich Pendelnde zusammengefasst; in der Pendlerrechnung werden nur die übergemeindlich Pendelnden ausgewiesen.

Einzubeziehende Personengruppen

Die Pendlerrechnung berücksichtigt ausschließlich Berufspendelnde. Auszubildende, Berufs- und Zeitsoldatinnen oder Berufs- und Zeitsoldaten so-

1) Der Bericht liefert einen methodischen Input zur Entwicklung einer abgestimmten Pendlerrechnung der Statistischen Ämter der Länder auf der Basis der bestehenden Pendlerrechnungen des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg, vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen und des Hessischen Statistischen Landesamts. Es erfolgt eine Darstellung der hessischen Methode mit einem kurzen Überblick zu den beiden anderen bestehenden Methoden.

wie erwerbstätige Studierende sind aufgrund ihres Arbeits- oder Dienstverhältnisses den Berufspendelnden zugeordnet. Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen werden nicht betrachtet.

Zu den Berufspendelnden zählen alle Personen, die in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen, selbstständig ein Gewerbe oder eine Landwirtschaft betreiben, einen freien Beruf ausüben oder als unbezahlt mithelfendes Familienmitglied tätig sind. Dabei ist die Arbeitszeit, die tatsächlich geleistet oder vertragsmäßig vereinbart wurde, ohne Bedeutung.

Grundsätzlich zählen auch geringfügig Beschäftigte zu den Berufspendelnden.²⁾ Die Pendelverflechtung der ausschließlich geringfügig Beschäftigten wurde dem Hessischen Statistischen Landesamt von der Bundesagentur für Arbeit in Form einer Sonderauswertung zur Verfügung gestellt. Wehrpflichtige und Zivildienstleistende zählen nach dieser Abgrenzung ebenfalls zu den Berufspendelnden. Zu diesem Personenkreis liegen jedoch keine regionalen Angaben des Arbeits- oder Wohnortes vor, sodass sie in der Pendlerrechnung unberücksichtigt bleiben müssen. Seit dem Jahr 2014 erfasst die Bundesagentur für Arbeit auch Personen, die ein Freiwilliges Soziales, ein Freiwilliges Ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Insgesamt lassen sich Berufspendelnde entsprechend den heranzuziehenden Datenquellen in

- (1) Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte und Auszubildende,

- (2) Beamtinnen und Beamte, Richterinnen und Richter, Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter, Dienstordnungsangestellte, Berufs- und Zeitsoldatinnen und Berufs- und Zeitsoldaten sowie

- (3) Selbstständige und unbezahlt mithelfende Familienangehörige gliedern (siehe Tabelle 1).

Datenaufbereitung für die Personengruppen der Berufspendelnden

Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte und Auszubildende

■ Abgrenzung der Personengruppe:

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten umfassen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören auch Auszubildende, Altersteilzeitbeschäftigte, Praktikantinnen und Praktikanten, Werkstudierende und Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstpflichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden. Seit August 2014 (und rückwirkend bis zum Jahr 1999) werden auch Menschen mit Behinderung in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen sowie Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen erfasst (BA 2015).³⁾ Neu hinzugekommen sind auch Personen, die ein Freiwilliges Soziales und ein Freiwilliges

2) Die Pendelbewegungen der geringfügig Beschäftigten haben nur eine begrenzte Aussagekraft, da zum einen die Bereitschaft zum Pendeln bei dieser Personengruppe aufgrund des geringen Einkommens wesentlich niedriger ist als bei voll sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Zum anderen sind geringfügige Beschäftigungsverhältnisse oft von kurzer Dauer und teilweise von unterschiedlichen Einsatzorten gekennzeichnet.

3) Die neu hinzugekommenen Beschäftigten in Werkstätten für behinderte Menschen wirken sich v. a. auf den Wirtschaftsabschnitt „Q Gesundheits- und Sozialwesen“ aus. Für diese Personengruppe liegen derzeit noch keine Informationen zur ausgeübten Tätigkeit vor.

Tabelle 1: Berufspendelnde¹⁾ in der Pendlerrechnung nach Personengruppen

Personengruppe	Datenquellen	Merkmale
Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte, Auszubildende	Beschäftigungsstatistik der BA (Stichtag 30.06.)	Wohn- und Arbeitsort auf Gemeindeebene, Art des Beschäftigungsverhältnisses, Stellung im Beruf
Geringfügig Beschäftigte	Sonderauswertung der BA (Stichtag 30.06.)	Wohn- und Arbeitsort auf Gemeindeebene
Bedienstete im öffentlichen Dienst (Beamtinnen und Beamte, Richterinnen und Richter, Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter, Dienstordnungsangestellte)	Personalstandstatistik (Stichtag 30.06.)	Wohn- und Dienstort auf Kreis- und Gemeindeebene, Art des Beschäftigungsverhältnisses
Selbstständige und unbezahlt mithelfende Familienangehörige	Erwerbstätigenrechnung Mikrozensus	Arbeitsort Wohnort auf Regierungsbezirksebene
Bundesfreiwilligendienst, Freiwilliges Soziales Jahr, Freiwilliges Ökologisches Jahr	Beschäftigungsstatistik der BA (Stichtag 30.06.)	Wohn- und Arbeitsort auf Gemeindeebene

1) Wehr- und Zivildienstleistende werden nicht erfasst.

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

liges Ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.⁴⁾ Nicht mit einbezogen werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Die geringfügige Beschäftigung kann ein Haupt- oder ein Nebenerwerb sein. Übt eine Beschäftigte oder ein Beschäftigter eine geringfügige Beschäftigung neben einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung – also im Nebenerwerb – aus, wird diese Beschäftigte oder dieser Beschäftigte in der Beschäftigungsstatistik nur einmal, und zwar mit ihrer oder seiner Haupttätigkeit, ausgewiesen. Analog gilt bei mehreren Beschäftigungen hinsichtlich unterschiedlicher Arbeitszeiten: Bei Beschäftigten, die neben einer Vollzeitstelle noch eine oder mehrere Teilzeitstellen haben, wird nur die Vollzeitstelle ausgewiesen. Hat die Arbeitnehmerin oder der Arbeitnehmer mehrere Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse wird nur das zuletzt gemeldete Beschäftigungsverhältnis ausgewiesen.

In der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit sind die ausschließlich geringfügig Beschäftigten, d. h. die Personen, die nicht durch Zusammenrechnung mit anderen Beschäftigungsverhältnissen sozialversicherungspflichtig wurden, nicht erfasst. Der Bundesagentur für Arbeit liegt aus den Meldungen zur Sozialversicherung als Wohnort der Hauptwohnsitz der Beschäftigten vor. Daraus können sich Unschärfen ergeben: Bei den geringfügig Beschäftigten, insbesondere bei den darunter befindlichen Studierenden, die ihren Hauptwohnsitz weiterhin bei den Eltern haben und den Zweitwohnsitz am Studienort, liegt der Gedanke nahe, dass die Beschäftigung eventuell am Zweitwohnsitz ausgeübt werden könnte. Die Pendelverflechtung wurde dem Hessischen Statistischen Landesamt von der Bundesagentur für Arbeit in Form einer Sonderauswertung zur Verfügung gestellt.

■ Methodik:

Die von der Bundesagentur für Arbeit erhobenen Daten zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stammen aus den Meldungen der Arbeitgeber zur Sozialversicherung. Hinsichtlich der Wohnortangaben können für einzelne Beschäftigte Erhebungsungenauigkeiten bestehen: Von den Arbeitgebern ist bei jeder Anmeldung die aktuelle Wohnort-Adresse der oder des Beschäftigten mit-



© mitifoto – Fotolia.com

zuteilen; diese Meldungen erfolgen jährlich, sodass es bis zu einem Jahr dauern kann, bis ein Wohnortwechsel statistisch bekannt wird. Zu einer beschäftigten Person wird jeweils nur die zuletzt übermittelte Wohnortangabe gespeichert. Darüber hinaus stellt die Meldevorschrift nicht klar, welcher Wohnsitz – Haupt- oder Nebenwohnsitz mit überwiegendem Aufenthaltsort – von den Arbeitgebern zu melden ist. Dies kann in der Beschäftigungsstatistik zum Nachweis von „Fernpendelnden“ zwischen gemeldetem Hauptwohnsitz und Arbeitsort führen, obwohl die beschäftigte Person am Nebenwohnsitz ihrer oder seiner Beschäftigung nachgeht und innergemeindlich pendelt oder „normal“ pendelt.

Der Arbeitsort der beschäftigten Person wird über die Betriebsnummer festgestellt, und zwar nach dem Sitz der Niederlassung des Einzelbetriebs oder des jeweiligen Zweigbetriebs.

Die Pendelverflechtung der ausschließlich geringfügig Beschäftigten wurde dem Hessischen Statistischen Landesamt von der Bundesagentur für Arbeit in Form einer Sonderauswertung zur Verfügung gestellt.

Beamtinnen und Beamte, Richterinnen und Richter, Dienstordnungsangestellte

■ Abgrenzung der Personengruppe:

Für die hessische Pendlerrechnung sind alle Beamtinnen und Beamten, Richterinnen und Richter, Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter, Dienstordnungsangestellte des Bundes und der Länder sowie alle Zeit- und Berufssoldatinnen und Zeit- und Berufssoldaten relevant, wenn ihre Dienstorte in einer anderen Gemeinde als ihre Wohnorte liegen.

4) Die Erweiterung um Personen, die ein Freiwilliges Soziales oder Ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst leisten, spiegelt sich v. a. im Berufsbereich „Gesundheit, Soziales, Lehre und Erziehung“ wider.



© Dmitry Nikolaev – Fotolia.com

■ Datenquellen und mögliche Doppel- bzw. Untererfassungen:

Zur Ermittlung der zwischen Wohn- und Dienstort pendelnden Beamtinnen und Beamten wird auf Daten der Personalstandstatistik zurückgegriffen. Diese bietet Informationen über den Wohn- und den Dienstort auf Gemeindeebene, die Art des Dienstverhältnisses (Beamtin/Beamter, Richterin/Richter, Dienstordnungsangestellte/Dienstordnungsangestellter, Soldatin/Soldat, Bezieherin/Bezieher von Amtsgehalt) und den Umfang des Dienstverhältnisses (Beurlaubte werden nicht einbezogen).

Die Pendlerrechnung Hessen enthält Beamtinnen und Beamte, Richterinnen und Richter, Dienstordnungsangestellte sowie Bezieherinnen und Bezieher von Amtsgehalt, bei denen

- (1) der Dienst- und Wohnort in Hessen liegen,
- (2) der Wohnort in Hessen, der Dienstort in einem benachbarten Bundesland liegen, und
- (3) der Dienstort in Hessen, der Wohnort in einem benachbarten Bundesland liegen.

Die Pendelverflechtungen in die benachbarten Bundesländer wurden in der Analyse berücksichtigt: Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Thüringen, Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Für Beamtinnen und Beamte mit ausländischem Wohnort, die in Hessen arbeiten, liegen keine regionalen Differenzierungen vor, so-

dass diese nicht mit in die Pendlerrechnung einbezogen werden können.

Die Personalstandstatistik schließt die Wehrdienstleistenden generell nicht mit ein. Berufs- und Zeitsoldatinnen oder Berufs- und Zeitsoldaten, Richterinnen und Richter sowie Dienstordnungsangestellte werden explizit erhoben und je nach Bedarf in unterschiedlicher Form nachgewiesen. In der Personalstandstatistik werden nur Beschäftigte, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu den öffentlichen Arbeitgebern stehen und i. d. R. Gehalt, Entgelt, Vergütung oder Lohn aus den Haushaltsmitteln dieser Stellen beziehen, erfasst. Hierzu zählen auch Beschäftigte, die aus Drittmitteln finanziert werden.

Nicht enthalten sind dagegen Beschäftigte mit Werkverträgen und Personen, die Arbeitsgelegenheiten nach § 16 SGB II („Ein-Euro-Jobs“) wahrnehmen. In den Veröffentlichungen der Personalstandstatistik werden i. d. R. geringfügig Beschäftigte nicht ausgewiesen, da sie weder in den Stellenplänen der Haushalte enthalten sind, noch nach tarifvertraglichen Regelungen vergütet werden.

Da für öffentlich-rechtliche Dienstverhältnisse keine Sozialversicherungspflicht besteht, stellt die Personalstandstatistik die einzige umfassende Datenquelle zur Ergänzung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dar und fließt in Arbeitsmarktstatistiken und in die Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen ein (Statistisches Bundesamt 2012).

■ Methodik:

Die Personalstandstatistik liefert Daten über die Beschäftigten der öffentlichen Arbeitgeber, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis mit der jeweiligen Einrichtung stehen. Die öffentlichen Arbeitgeber umfassen den öffentlichen Dienst und die Einrichtungen in privater Rechtsform mit überwiegend öffentlicher Beteiligung. Zum öffentlichen Dienst gehören der Bund (einschl. des Bundeseisenbahnvermögens und den Beamtinnen und Beamten, die der Deutschen Bahn AG zugewiesen wurden), die Länder, die Gemeinden und Gemeindeverbände, die Sozialversicherungsträger einschließlich der Bundesagentur für Arbeit und andere öffentlich bestimmte rechtlich selbstständige Einrichtungen

in öffentlich-rechtlicher Rechtsform. (Statistisches Bundesamt 2012).

Selbstständige und unbezahlt mithelfende Familienangehörige

■ Abgrenzung der Personengruppe:

Nach dem Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen 2010 sind Selbstständige definiert als Personen, die alleinige oder gemeinsame Eigentümer eines Unternehmens ohne eigene Rechtspersönlichkeit sind, und die in diesem Unternehmen arbeiten. Selbstständig ist, wer zeitlich überwiegend unternehmerisch oder freiberuflich tätig ist. Hierzu gehören bspw. tätige Eigentümerinnen und Eigentümer in Einzelunternehmen und Personengesellschaften, selbstständige Landwirte oder Freiberufler wie Ärzte, Anwälte, Steuerberater, Architekten, aber auch Selbstständige z. B. in den Bereichen Handwerk, Handel, Versicherung, Kunst, Unterricht und im Gesundheitswesen. Zu den mithelfenden Familienangehörigen werden alle Personen gerechnet, die regelmäßig und zeitlich überwiegend unentgeltlich in einem Betrieb mitarbeiten, der von einem Familienmitglied als Selbstständige oder Selbstständiger geleitet wird (Arbeitskreis (AK) ETR 2016a). Auch die Selbstständigen zählen zu den Berufspendelnden, wenn sie aus ihrer Wohn-gemeinde zum jeweiligen Arbeitsort in eine andere Gemeinde einpendeln, sich also Wohn- und Arbeitsort in verschiedenen Gemeinden befinden.

■ Datenquelle und mögliche Doppel- oder Untererfassungen:

Im Unterschied zu den übrigen Berufspendelnden wird die Pendelverflechtung der Selbstständigen auf Ebene der Gemeinden und Kreise zurzeit in keiner aktuellen Statistik erfasst. Die letzte Erhebung, die die Pendelverflechtung auf Gemeindeebene vollständig erfasste, war die Volkszählung im Jahr 1987. Zum Stichtag 9. Mai 2011 fand in Deutschland erstmals seit 1987 wieder eine Volkszählung, der Zensus 2011, statt. Dabei wurden bereits vorhandene Daten aus Verwaltungsregistern genutzt und um eine Haushaltsbefragung auf Stichprobenbasis ergänzt. Eine Auswertung der Pendeleigenschaft von Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen wäre auf Basis des Zensus 2011 nur über die 10 %-Stichprobe auswertbar und damit nur

für Gemeinden über 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Im Mikrozensus, der kleinen Volkszählung in Form einer 1 %-Stichprobenerhebung, werden alle 4 Jahre Fragen zum Pendelverhalten gestellt, letztmalig im Jahr 2012.⁵⁾ Die Antworten zum Pendlermodul sind grundsätzlich freiwillig. Seit dem Berichtsjahr 2012 kann die Pendeleigenschaft mittels der Angabe, ob die Arbeitsstätte inner- oder außerhalb der Wohnsitzgemeinde liegt, ausgewiesen werden. Der Mikrozensus bietet damit Informationen zur Pendeleigenschaft der Selbstständigen in einem relativ aktuellen Berichtszeitraum. Da diese Informationen aufgrund der geringen Fallzahlen nicht auf kleinräumiger Ebene ausgewertet werden können, gibt es nur die Möglichkeit, das Pendelverhalten der Selbstständigen mittels der verfügbaren Angaben aus dem Mikrozensus zu schätzen.

■ Bisherige Methoden zur Schätzung der pendelnden Selbstständigen:

Die bisherigen Schätzungen zu den Pendelströmen der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen werden jährlich vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen jeweils für das eigene Land durchgeführt und veröffentlicht. Die Auswertungen zu den Selbstständigen stützen sich auf Daten aus dem Mikrozensus und der Volkszählung 1987. Von beiden Landesämtern werden dabei unterschiedliche Schätzverfahren angewendet. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die verwendeten Datenquellen und Schätzmethoden und ordnet das Schätzverfahren, das in der Pendlerrechnung Hessen angewendet wird, ein. Für einen ausführlichen Vergleich siehe Sonderveröffentlichung „Methodenbericht (Langfassung), HSL 2018“.

■ Methode Hessen:

(1) Schätzung zur Anzahl der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen je Gemeinde:

Für die Gruppe der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen liegen statistische Angaben nur bis zur Kreisebene vor. Daher ist für die Pendlerrechnung eine Schätzung der Zahl der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen auf Gemeindeebene erforderlich. Die Schätzung basiert auf den Kreisergebnissen der

5) Daten für das Berichtsjahr 2016 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch nicht vor. Mittlerweile sind diese jedoch verfügbar. Ergebnisse werden in dem Aufsatz „Mobilität der hessischen Bevölkerung“ dargestellt; ebenfalls in diesem Heft S. 3 - 11.

regionalen ETR und wird bevölkerungsproportional auf die Gemeinden verteilt.

Die hauptsächlichen Datenquellen für die Berechnung der Selbstständigen in der regionalen ETR sind neben dem Mikrozensus, die Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich (SiD) und die Anzahl der Betriebe aus der Beschäftigungsstatistik (BST). Diese Quellen sind für eine fachlich sowie regional tiefgegliederte Rechnung allerdings nur eingeschränkt nutzbar. In der BST werden Betriebe mit mind. einer Beschäftigten oder einem Beschäftigten ausgewiesen. Freiberuflich Tätige und Selbstständige ohne abhängig Beschäftigte werden in der BST nicht erfasst. Wegen der schwierigen Datenlage werden zur Berechnung der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen in einzelnen Wirtschaftszweigen noch zusätzliche Quellen wie z. B. die Umsatzsteuerstatistik und die Monats- und Jahreserhebung der Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe mit herangezogen (AK ETR 2016a).

Aufgrund fehlender statistischer Daten zum Pendelverhalten der Gruppe der Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen wird in den Ergebnissen der regionalen ETR vereinfachend unterstellt, dass diese Gruppe nicht pendelt. Für die Zwecke der regionalen ETR ist diese Vorgehensweise ausreichend. Für die Pendlerrechnung ist eine Schätzung erforderlich.

(2) Schätzung zum Pendelverhalten:

Eine Auswertung aus dem regulären Fragenprogramm des Mikrozensus für das Berichtsjahr

2015 auf Landesebene zeigt, dass rund 23 % der Selbstständigen aus ihrem Wohnort in eine andere Gemeinde pendeln. Damit haben Selbstständige eine geringere Pendelintensität als Angestellte (58 %) sowie Beamtinnen und Beamte (66 %). Da individuelle Schätzungen für die einzelnen Gemeinden nicht möglich sind, wird die Quote von 23 % auf alle Gemeinden angewendet.

(3) Schätzung zu den Pendelströmen:

Zur Berechnung der Pendelströme der Selbstständigen zwischen zwei Gemeinden x und y werden die Pendelströme der übrigen Erwerbstätigen zwischen diesen Gemeinden herangezogen.

Die nichtpendelnden Selbstständigen ergeben sich als Differenz aus der Anzahl der Selbstständigen je Gemeinde insgesamt abzüglich der Gesamtanzahl der auspendelnden Selbstständigen je Gemeinde.

Im Mikrozensus werden nur Personen befragt, die in Hessen einen Wohnsitz haben. Aus diesem Grund liegen nur Angaben für Selbstständige vor, die innerhalb Hessens pendeln oder aus Hessen auspendeln, nicht aber für Selbstständige, die nach Hessen einpendeln.

Pendeldistanzen

Für eine differenzierte Betrachtung des Pendelverhaltens wird die Länge des Pendelweges herangezogen. Diese dient dazu, die Tagespendelnden von den Fernpendelnden abzugrenzen. Die Reisezeit wäre ein naheliegendes Kriterium, doch liegen dazu zurzeit keine belastbaren In-

Tabelle 2: Methodik der Pendlerrechnung der Personengruppe „Selbstständige und mithelfende Familienangehörige“ (SmF) in Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Hessen

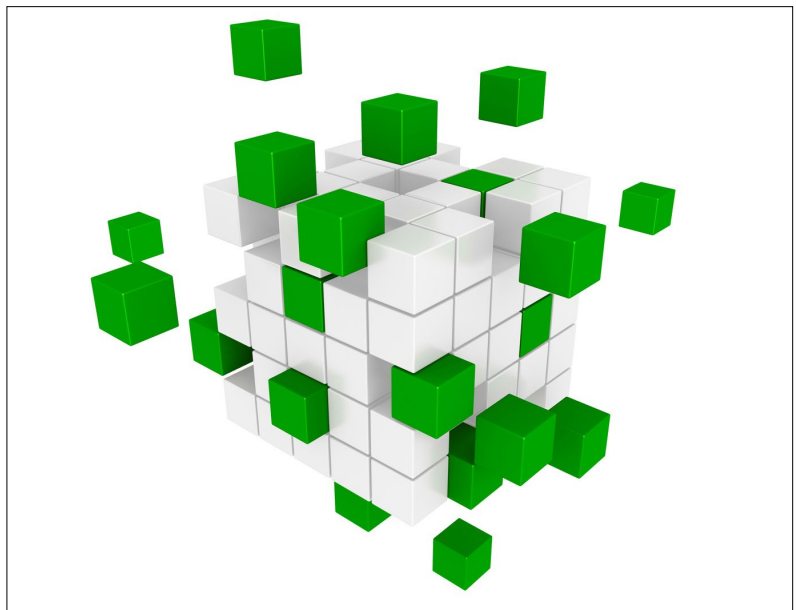
Art der Angabe	Baden-Württemberg	Nordrhein-Westfalen	Hessen
(1) Anzahl der SmF	Mikrozensus, Landeswert	Mikrozensus, Anzahl der Pendelnden auf Kreisebene, bevölkerungs-proportional auf die Gemeinden verteilt	Regionale Erwerbstätigenrechnung (ETR), Anzahl Selbstständige Kreisebene
(2) Pendelverhalten	Mikrozensus, Anteil der Selbstständigen, die angaben, nicht zu pendeln (innergemeindlich Pendelnde)	siehe oben	Mikrozensus, Anteil der Selbstständigen, die angaben, zu pendeln
(3) Pendelströme	Fortschreibung der Pendelverflechtung der Volkszählung 1987 mit Landestrend	Pendelströme der übrigen Erwerbstätigen	Pendelströme der übrigen Erwerbstätigen
Vorteile/Nachteile	Pendelströme der Volkszählung berücksichtigt nicht die Entstehung neuer Arbeitsmarktzentren und Verflechtung mit neuen Ländern	Pendlerbefragung im Mikrozensus im vierjährigen Turnus: keine aktuellen Zahlen zu den Selbstständigen	Breitere Basis der Quelldaten zur Ermittlung der Selbstständigen in der regionalen ETR

Quelle: Eigene Darstellung.

formationen vor. Ersatzweise kann wie bei der Volkszählung 1987 die Luftlinienentfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort verwendet werden. Bei übergemeindlich Pendelnden innerhalb Nordrhein-Westfalens wurde ein Pendelweg als täglich bewältigbar und damit plausibel gehalten, wenn die Luftlinienentfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort 80 km nicht überschreitet. Je nach Topographie und Ausbau des Straßennetzes entspricht dies einer Reiseentfernung zwischen 100 km und 140 km. Bei Erwerbstätigen, die vom Ausland nach Nordrhein-Westfalen einpendeln, gilt eine Pendeldistanz als plausibel, wenn der Arbeitsort nicht mehr als 45 km von der Grenze entfernt liegt. Auch für die Pendelrelationen innerhalb Baden-Württembergs oder zwischen Baden-Württemberg und benachbarten Bundesländern oder dem benachbarten Ausland wurde mithilfe der Luftlinienentfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort die Plausibilität der Pendelbewegungen bestimmt. Hierbei wurde für die Pendlerrechnung ab dem Berichtsjahr 2013 ein Grenzwert für zulässige Pendelverflechtungen von 87 km angenommen.

Bei der hessischen Methode wird für übergemeindlich Pendelnde der Pendelweg durch die Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Arbeits- und Wohngemeinden angenähert. Zur Schätzung der Pendelstrecke innerhalb Hessens wird das Geographische Informationssystem ArcGIS verwendet, das die digitalisierten Koordinaten der amtlichen Landesvermessung (Geodaten Hessen, Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation) nutzt. Für landesgrenzenüberschreitende Pendelstrecken wird auf die Geokoordinaten des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie zurückgegriffen. Ausgenommen werden Pendelwege auf ausländischem Gebiet, da hier jeweils die Wohnorte unbekannt sind.

Die Entfernung bzw. die Reisezeit zwischen Wohn- und Arbeitsstätte muss sich in einer Größenordnung bewegen, die ein tägliches Pendeln auch wahrscheinlich erscheinen lässt. Zu diesem Zweck wird in der Pendlerrechnung für Hessen zwischen Tages- und Fernpendelnden unterschieden. Die Möglichkeiten, die Plausibilität der Pendelentfernung im Rahmen der Pendlerrechnung zu überprüfen sind allerdings begrenzt.



© Onypix – Fotolia.com

Pendelrelationen zwischen hessischen Gemeinden und Gemeinden in Bundesländern, die nicht an Hessen angrenzen, wurden grundsätzlich für Tagespendelrelationen als nicht plausibel befunden. Für alle Pendelrelationen innerhalb Hessens oder zwischen Hessen und den umliegenden Bundesländern wurde mithilfe der Gemeindemittelpunkte die Luftlinienentfernung zwischen Wohn- und Arbeitsortgemeinde bestimmt. Bereits bei der Volkszählung im Jahr 1987 wurde eine Luftlinienentfernung von mehr als 80 km zwischen Wohn- und Arbeitsort für Tagespendelrelationen als unplausibel betrachtet. Pendelbewegungen die aufgrund der maximal zulässigen Luftlinienentfernung für ein tägliches Pendeln als unplausibel gelten, wurden in der Pendlerrechnung Hessen in der Kategorie „Fernpendeln“ subsumiert.

Methodische Bewertung der Pendlerrechnung

Die Pendlerrechnung Hessen liefert nahezu vollständige Angaben über das Pendelverhalten hessischer Erwerbstätiger. Zum einen begründet sich dies darin, dass die beiden wichtigsten Datenquellen – die Beschäftigungsstatistik und die Personalstandstatistik, die nach dem Ergebnis der Pendlerrechnung Hessen rund 89 % der Erwerbstätigen und rund 96 % der hessischen Auspendelnden erfassen, Vollerhebungen sind. Hinzu kommt, dass für beide Statistiken eine statistische Meldepflicht besteht und die Meldungen nach einem einheitlichen und automatisierten Verfahren plausibilisiert werden.

Obwohl aus den vorliegenden Quellen der weitaus überwiegende Teil der Personen erfasst werden kann, können Ungenauigkeiten auftreten. So ist der in der Beschäftigungsstatistik ausgewiesene Wohnort nicht zwingend auch der Ort, von dem aus die oder der sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendelt. Die Personalstandstatistik wird jährlich zum Stichtag 30. Juni als Vollerhebung durchgeführt. Doch auch bei einer Vollerhebung sind Fehler (fehlende Vollständigkeit der Fälle und/oder Vollständigkeit der Merkmalsangaben) nicht völlig zu vermeiden, werden aber durch die Anbindung an die Personalabrechnungsstellen, durch Qualitätssicherungsarbeiten und insbesondere durch entsprechend konzipierte Plausibilitätsprüfungen in den statistischen Ämtern minimiert. Eine weitere Unsicherheit tritt durch die Schätzung der

Pendelwege der Selbstständigen auf. Die Qualität der Schätzung ist insbesondere wegen des geringen Stichprobenumfangs des Mikrozensus von 1 % der Bevölkerung kritisch zu bewerten. Da es sich bei den Selbstständigen mit einem Anteil von rund 11 % an den Erwerbstätigen um eine vergleichsweise kleine Erwerbstätigengruppe handelt (AK ETR 2016b), können Auswirkungen möglicher Schätzfehler auf das Gesamtergebnis der Pendlerrechnung als gering betrachtet werden. Um Verzerrungen gleichzeitig zu minimieren, wurde die Anzahl der Selbstständigen nach Kreisen von der Erwerbstätigenrechnung übernommen.

Benedikt Kull; Tel.: 0611 3802-824;
E-Mail: benedikt.kull@statistik.hessen.de

Literaturverzeichnis

Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder (2016a), Methodenhandbuch Regionale Erwerbstätigkeit im Rahmen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen der Länder, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2016, http://www.aket.de/tl_files/aket/DATA/Downloads/Methodenhandbuch_2016.pdf

Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder (2016b), Erwerbstätige in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2014, Reihe 2, Band 1, Berechnungsstand: August 2015, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2016.

Bundesagentur für Arbeit (2016), Qualitätsbericht, Statistik der Sozialversicherungspflichtigen und geringfügigen Beschäftigung, Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg 2016, <http://statistik.arbeitsagentur.de/Statischer-Content/Grundlagen/Qualitaetsberichte/Generische-Publikationen/Qualitaetsbericht-Statistik-Beschaeftigung.pdf>

Bundesagentur für Arbeit (2015), Methodenbericht, Beschäftigungsstatistik Revision 2014, zweite überarbeitete Fassung, Bundesagentur

für Arbeit, Nürnberg, März 2015, <http://statistik.arbeitsagentur.de/Statischer-Content/Grundlagen/Methodenberichte/Beschaeftigungsstatistik/Generische-Publikationen/Methodenbericht-Beschaeftigungsstatistik-Revision-2014.pdf>

Hessisches Statistisches Landesamt (2016), Personalstandstatistik, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2016.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2014), Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen, Methodenbeschreibung, Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik, Düsseldorf, November 2014, <https://www.it.nrw.de/statistik/b/daten/Textdateien/r543Methodenbeschreibung.pdf>

Statistisches Bundesamt (2012), Personalstandstatistik am 30.06.2011, Qualitätsbericht, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2012.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2015), Berufspendler Baden-Württemberg, Berichtsjahr 2013, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2015.

Vereinbarkeit von beruflicher Pendelmobilität mit Familie in Deutschland

— Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

*In den vergangenen Jahrzehnten hat berufliche Pendelmobilität in Deutschland deutlich zugenommen – sowohl hinsichtlich der Pendeldauer als auch der zurückgelegten Strecke. Ein Grund hierfür besteht darin, dass Karrierechancen an weiter entfernten Orten auch dann genutzt werden können, wenn ein Umzug familienbedingt nicht in Frage kommt. Als „Kehrseite der Medaille“ wird allerdings vermutet, dass das Privat- und Familienleben unter der pendelbedingten Abwesenheit leiden könnte. Der Beitrag untersucht daher folgende Fragen: 1) Pendeln Frauen und Männer in gleichem Maße und profitieren damit von erweiterten Karrierechancen? Welchen Einfluss hat der Übergang zur Elternschaft auf das Pendelverhalten von Frauen und Männern? 2) Welche Auswirkungen hat Pendeln auf die subjektive Lebensqualität von Frauen und Männern? Die Befunde zeigen erstens, dass der Übergang zur Elternschaft eine Zäsur darstellt: Erst wenn Kinder im Haushalt sind, unterscheidet sich das Pendelverhalten von Frauen maßgeblich von dem der Männer. Mögliche Nachteile, die sich hieraus für die Karriereentwicklung ergeben können, werden im Beitrag diskutiert. Zweitens zeigt sich, dass insbesondere Frauen und Personen mit Kindern über eine geringere Lebensqualität berichten, wenn sie lange Pendeldauern aufweisen. Die Befunde verweisen damit insgesamt auf Ambivalenzen beim beruflichen Pendeln – dem Nutzen für die Karriereentwicklung stehen vielfältige soziale Kosten gegenüber –, die auch von Seiten der Politik stärker in den Blick genommen werden sollten. **Gastbeitrag von Heiko Rüger, Thomas Skora, Marina Linde, Harun Sulak und Stine Waibel vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB).** Die Verantwortung für die Inhalte des Aufsatzes liegt bei den Autorinnen und Autoren.*

Nicht immer findet sich eine passende Arbeitsstelle in der Nähe des Wohnorts. In solchen Fällen ermöglicht es räumliche Mobilität, eine Situation begrenzter beruflicher Perspektiven zu vermeiden und Erwerbschancen anderenorts wahrzunehmen. Das Ermöglichen der räumlichen Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gilt politisch folglich als wichtige Zielsetzung. Mit der Steigerung der räumlichen Flexibilität sollen die Rahmenbedingungen zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie Ausgleichsprozesse auf dem Arbeitsmarkt verbessert werden. Typischerweise findet dabei regionale Mobilität aus wirtschaftlich schwächeren Regionen in wirtschaftsstarken Regionen statt. Neben verbesserten Erwerbschancen kann sich die Mobilität jedoch auch auf verschiedene andere Lebensbereiche auswirken. So wird insbesondere vermutet, dass

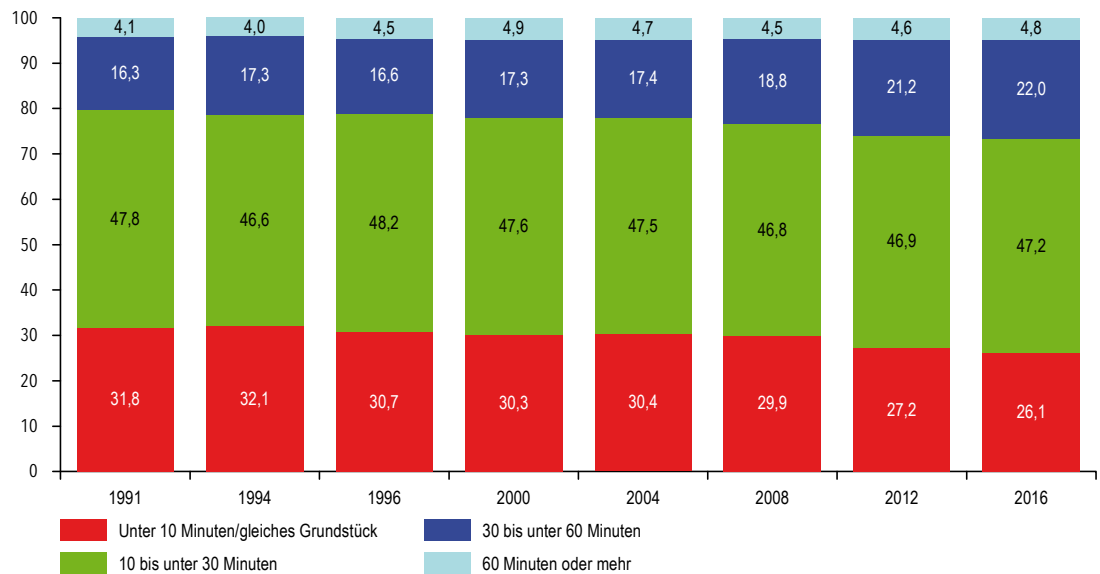


© kalafoto – Fotolia.com

das Privat- und Familienleben unter zeitaufwendigem Pendeln leiden könnte.

Im Rahmen des Beitrags werden zunächst die Entwicklung des Pendelverhaltens in Deutschland

Abbildung 1: Zeitaufwand für das Pendeln zur Arbeitsstätte (einfache Strecke) in Deutschland von 1991 bis 2016 (in %)



Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen.

1) Der Mikrozensus ist eine repräsentative Haushaltsbefragung der amtlichen Statistik in Deutschland, für die aktuell rund 400 000 Haushalte bzw. 800 000 Personen befragt werden. Das SOEP ist eine repräsentative, jährliche Wiederholungsbefragung privater Haushalte in Deutschland, für die aktuell rund 15 000 Haushalte bzw. 25 000 Personen befragt werden. Die Job Mobilities-Studie ist eine repräsentative Längsschnittbefragung in Deutschland und weiteren europäischen Ländern, für die im Jahr 2007 rund 7200 Personen befragt wurden.

2) Das tägliche Berufspendeln ist dabei von anderen Formen der berufsbezogenen räumlichen Mobilität – insbesondere dem wöchentlichen Pendeln – zu unterscheiden. Beim wöchentlichen Pendeln wird i. d. R. unter der Woche ein Zweitwohnsitz in der Nähe der Arbeitsstätte genutzt und am Wochenende (daher auch „Wochenendpendeln“) zum Hauptwohnsitz zurückgekehrt (Rüger und Sulak 2017).

3) Hinsichtlich einer möglichen Vereinbarkeitsproblematik zwischen Pendelmobilität und Familie, die in diesem Beitrag untersucht wird, bietet sich die Betrachtung der Pendeldauer an, da für die Gestaltung des (Familien-)Alltags der pendelnden Personen weniger die Wegstrecke als vielmehr der damit verbundene Zeitaufwand entscheidend sein dürfte (Schneider, Rüger und Ruppenthal 2016). Die Abwesenheit von der Familie am Lebensmittelpunkt spielt hier mutmaßlich hinsichtlich der potenziellen Folgen eine bedeutsame Rolle. Eine substantielle Verringerung der Pendeldauer kann jedoch häufig nur durch eine Verkürzung der Pendeldistanz erzielt werden. Bestrebungen, den Zeitaufwand des Pendelns zu reduzieren, werden somit – vermittelt über Einschränkungen beim Zugang zu entfernten Arbeitsmärkten – für die Frage nach den möglichen Folgen für die beruflichen Entfaltungsmöglichkeiten relevant.

dargestellt und mögliche Ursachen für Veränderungen diskutiert. Im Anschluss werden mit Blick auf die Vereinbarkeit von Pendelmobilität mit Familie und die sich daraus ergebenden möglichen Folgen zwei Fragestellungen untersucht: 1) Unterscheidet sich das Pendelverhalten zwischen Frauen und Männern und welchen Einfluss hat der Übergang zur Elternschaft auf das Pendelverhalten? Gibt es diesbezüglich Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland? Welche möglichen Folgen ergeben sich für die Karriereentwicklung, wenn beim Übergang zur Elternschaft der Pendelaufwand und damit die räumliche Flexibilität reduziert wird? 2) Welche Auswirkungen hat Pendeln auf das subjektive Wohlbefinden von Frauen und Männern? Welche möglichen Folgen für das subjektive Wohlbefinden sind zu erwarten, wenn eine Berufstätigkeit mit zeitaufwendigem Pendeln und einer aktiven Elternrolle kombiniert wird? Abschließend werden die Befunde vor dem Hintergrund einer gesellschaftlichen Bewertung der beruflichen Pendelmobilität diskutiert und Beispiele für Handlungsmöglichkeiten seitens der Erwerbstätigen, der Arbeitgeber sowie der Politik aufgezeigt.

In dem Beitrag werden zum einen neue, originäre Analysen mit den Daten des Mikrozensus präsentiert sowie zum anderen über bestehende aktuelle Forschungsergebnisse berichtet, die im Wesentlichen auf dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP) sowie der europäisch-vergleichenden

Mobilitäts-Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (Job Mobilities) basieren.¹⁾ Dabei wird das tägliche Berufspendeln sowohl anhand der Pendeldauer als auch der Pendeldistanz untersucht.²⁾ Die beiden Indikatoren hängen zwar zu einem gewissen Grad zusammen, erlauben jedoch je nach Kontext unterschiedliche Aussagen.³⁾ Von substantiellen Arbeitswegen wird hier bei Pendeldauern von 30 Minuten oder länger für den einfachen Weg ausgegangen, bzw. bei einfachen Pendelstrecken von 25 km oder mehr. Unter (täglichen) „Fernpendelnden“ werden Personen verstanden, die für die einfache Wegstrecke 60 Minuten oder länger benötigen bzw. 50 km oder mehr zurücklegen.

Zeitaufwand und Distanzen für tägliches Berufspendeln in Deutschland haben zugenommen

In den vergangenen Jahrzehnten ist in Deutschland und in anderen Industrienationen ein Wandel der Muster räumlicher Mobilität zu beobachten: Während Umzüge stagnieren oder zurückgehen, entscheiden sich immer mehr Menschen für längere Pendelstrecken zur Arbeit, wodurch ein Umzug vermieden werden kann. Aber auch bspw. die Erfüllung des Traums vom „Häuschen im Grünen“, das häufig in größerer Entfernung zum Arbeitsort liegt, kann zu längeren Pendelstrecken führen. Der Trend, dass die Anfahrtszeiten,

die Berufstätige in Kauf nehmen, immer länger werden, zeigt sich deutlich: Mittlerweile benötigt mehr als jeder bzw. jede vierte Erwerbstätige in Deutschland 30 Minuten oder mehr für die einfache Wegstrecke zur Arbeit. Anfang der 1990er Jahre war es noch jeder bzw. jede Fünfte (vgl. Abbildung 1).

Diese Entwicklung zeigt sich auch mit Blick auf steigende Entfernungen zur Arbeitsstätte. Etwa 18 % der Erwerbstätigen legten 2016 für den einfachen Weg 25 km oder mehr zurück, rund 7 Prozentpunkte mehr als noch 1991 (nicht dargestellt).

Die Ursachen dieser intensiver werdenden Pendelmobilität sind vielfältig und können vor dem Hintergrund verschiedener gesellschaftlicher Veränderungen ausgemacht werden. Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, wie bspw. schnelle Zugverbindungen zwischen Städten, sind zunächst Voraussetzung dafür, dass entfernte Orte überhaupt in angemessener Zeit erreicht werden können. Darüber hinaus dürfte die Zunahme befristeter Arbeitsverträge einen Beitrag zum Wandel des Mobilitätsverhaltens geleistet haben.⁴⁾ Wenn ein weiterer Wechsel der Arbeitsstelle nach Auslaufen des befristeten Vertrages absehbar ist, erscheint ein Umzug in die Nähe des Arbeitsortes oft nicht lohnenswert. Stattdessen werden lange Pendelstrecken in Kauf genommen, um wiederholte Umzüge und die damit verbundenen finanziellen und sozialen Kosten zu vermeiden. Eine weitere wichtige Entwicklung betrifft den Bereich des Wandels der Familie und der Geschlechterrollen. Dieser äußert sich u. a. in einer gestiegenen Arbeitsmarktintegration von Frauen, die zunehmend besser ausgebildet sind und häufig eigene Karrierepläne verfolgen. Wenn beide Partner arbeiten und eine Karriere verfolgen, sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass beide am selben Ort eine passende Beschäftigung finden. Gerade innerhalb dieser „Doppelkarrierepaare“ sind Frauen daher seltener dazu bereit, für den Beruf des Partners umzuziehen. In der Folge muss häufig zumindest ein Partner über eine größere Distanz pendeln. Darüber hinaus dürften die gerade in den letzten Jahren zu verzeichnenden deutlichen Preissteigerungen auf dem Wohnungsmarkt in vielen Städten (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018) dazu geführt haben, dass vermehrt auf das Umland



© jelwolf – Fotolia.com

ausgewichen wird, was wiederum eine verstärkte Pendelmobilität in die Zentren zur Folge hat.

Pendeln stellt dabei eine Handlungsstrategie mit verschiedenen erhofften Vorteilen dar. Entscheidet man sich gegen einen Umzug und für längere Pendeldauern bzw. -distanzen, so kann bspw. der Haushalt am ursprünglichen Lebensmittelpunkt verbleiben. Dass die Kinder im gewohnten Umfeld aufwachsen könnten, nannten demnach 80 % der befragten Fernpendelnden in der Job Mobilities-Studie als Vorteil (Rüger und Ruppenthal 2010). Jeweils 71 % nannten die Nähe zu Familie und Freunden und das Verbleiben in der aktuell bewohnten Immobilie als Vorteil ihrer Pendelmobilität. Auch bezüglich der Karriere zeigen sich Chancen der Pendelmobilität: Ein positiver Zusammenhang wird insbesondere deshalb vermutet, weil Personen mit einer hohen Pendelbereitschaft ihren Suchradius für Arbeitsstellen erweitern. Dies erhöht die Anzahl an Erwerbsoptionen, die zu den eigenen Qualifikationen passen, was potenziell karrierefördernd wirken kann. Dass berufliches Pendeln als Chance für die Karriere wahrgenommen wird, zeigte sich u. a. auch im Rahmen der Job Mobilities-Studie. Dort gaben 63 % bzw. 64 % der Befragten an, dass sie durch die Pendelmobilität mehr Geld verdienen und ihre Karrierechancen verbessern könnten (Rüger und Ruppenthal 2010). Vorliegende Untersuchungen bestätigen demnach einen positiven Zusammenhang zwischen Pendeln und Einkommen: Wer länger pendelt, verdient häufig auch mehr (Pfaff 2014; Viry, Rüger und Skora 2014). Daneben kann die Entscheidung zum Pendeln allerdings

4) Die Zahl der befristeten Beschäftigten stieg bis zum Jahr 2010 an und sank danach wieder leicht, lag im Jahr 2014 jedoch über dem Niveau von 2004 (Hohendanner, Ostmeier und Ramos Lobato 2015). Bemerkenswert ist dabei, dass im Jahr 2014 über die Hälfte aller neuen Einstellungen im öffentlichen Sektor zunächst auf Basis eines befristeten Arbeitsvertrages erfolgten (Privatwirtschaft: rund 40 %).

auch mit verschiedenen Nachteilen einhergehen. Mit Blick auf das Privat- und Familienleben gaben in der genannten Mobilitäts-Studie bspw. jeweils knapp die Hälfte der fernpendelnden Personen an, zu wenig Zeit für die eigenen Freizeitaktivitäten sowie für den Partner bzw. die Partnerin und für die Kinder zu haben (Rüger und Ruppenthal 2010). Dabei lagen die jeweiligen Anteile bei den Frauen mit langen Pendeldauern im Vergleich zu ihren männlichen Pendants noch einmal deutlich höher.

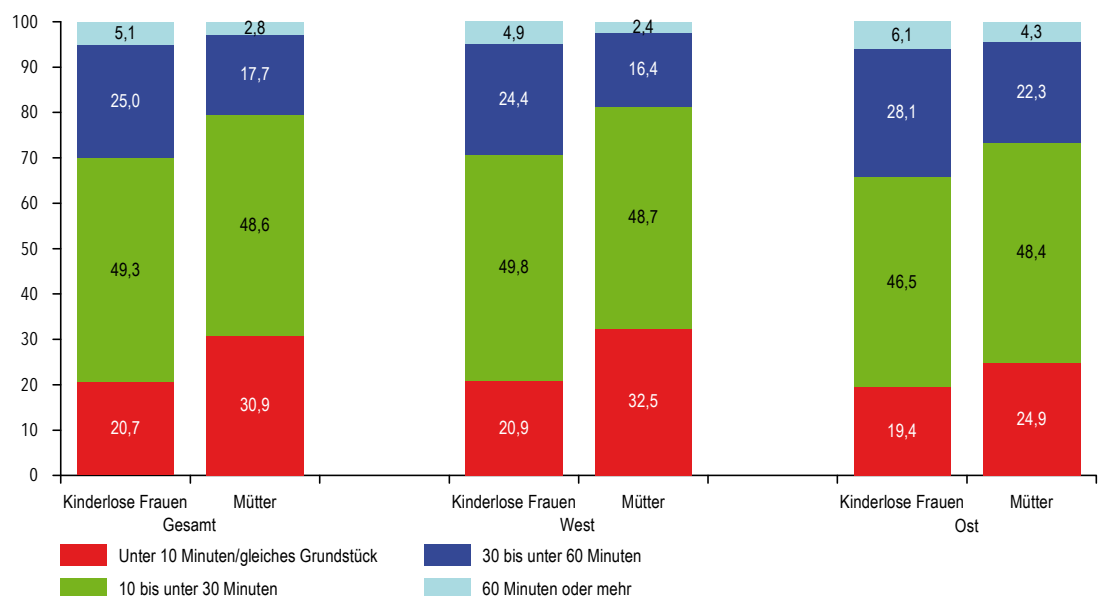
Langes Pendeln und Mutterschaft schwer vereinbar

Verschiedene Studien zeigen, dass Frauen kürzere Arbeitswege zurücklegen als Männer. Dabei wird in der diesbezüglichen Forschung eine reduzierte Mobilitätsbereitschaft häufig als eine Einschränkung beim Zugang zu attraktiven Arbeitsplätzen gesehen. Eigene Auswertungen mit den Daten des Mikrozensus zeigen: Während unter den Männern fast 30 % eine halbe Stunde oder länger für den einfachen Weg zur Arbeit benötigen bzw. jeder Fünfte 25 km oder mehr zurücklegt, sind es unter den Frauen nur etwa 23 % bzw. nur rund jede Achte (nicht dargestellt). Die Ursachen für diese geschlechtsspezifischen Unterschiede im Pendelverhalten sind vielfältig und liegen sowohl in unterschiedlichen Arbeitsmarktbedingun-

gen als auch in unterschiedlichen Elternrollen von Frauen und Männern begründet.

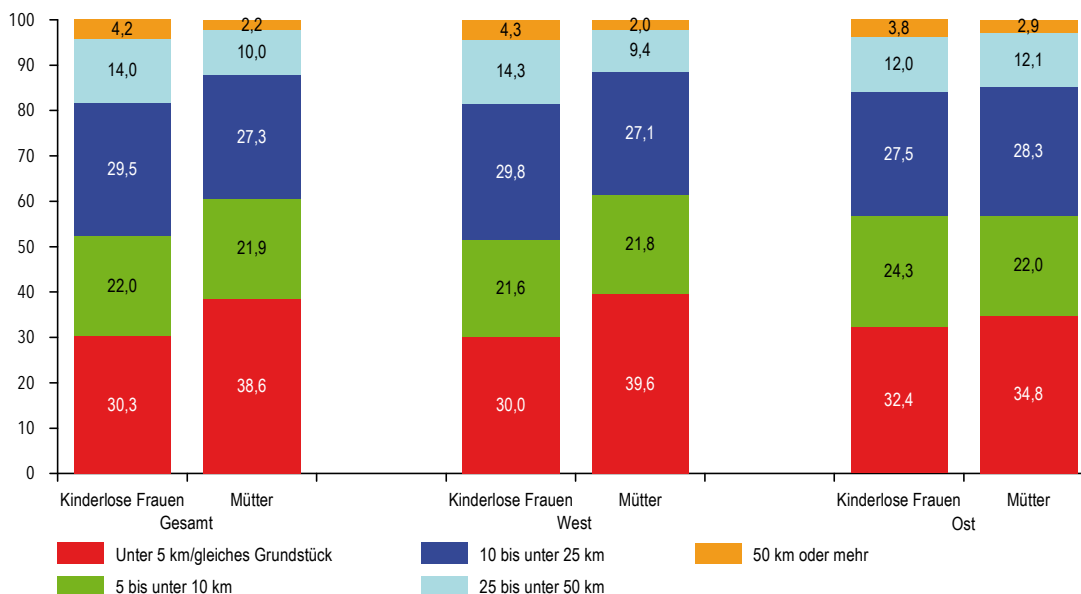
Mit unterschiedlichen Elternrollen als mögliche Erklärung beschäftigen sich verschiedene Studien, die unisono darauf verweisen, dass es – insbesondere für Mütter – schwierig sein kann, Familie mit langen beruflichen Pendelwegen zu vereinbaren. Hausarbeit und Kinderbetreuung werden nach wie vor primär von Müttern geleistet, während die Vaterrolle mit der Hauptverantwortung für die Erwerbsarbeit verbunden ist. Deshalb wird angenommen, dass Frauen ihren Pendelaufwand beim Übergang in die Elternschaft reduzieren, während Väter ihr Mobilitätsverhalten nicht wesentlich verändern. Eigene Analysen auf Basis des Mikrozensus finden für Männer keine Unterschiede im Pendelverhalten zwischen Vätern und Kinderlosen. Für Frauen und Mütter hingegen zeigen sich deutlichere Unterschiede: 3 % der räumlich mobilen Mütter galten 2016 nach der Pendeldauer als Fernpendlerinnen, unter den kinderlosen Frauen waren es 5 %. Entsprechend größer war der Anteil derjenigen, die unter 10 Minuten pendeln oder auf dem gleichen Grundstück arbeiten: 31 % der pendelnden Mütter wurden dieser Gruppe zugeordnet, aber nur 21 % der pendelnden Frauen ohne Kinder (vgl. Abbildung 2). Auch hinsichtlich der Pendeldistanz zeigt sich, dass Mütter kürzere Pendelwege zurücklegen als Frauen ohne Kinder

Abbildung 2: Pendeldauer (einfache Wegstrecke) von Frauen in Deutschland 2016 nach Mutterschaft und Region (in %)



Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen; Deutschland gesamt: Cramér's V = 0,134; Westdeutschland: Cramér's V = 0,154; Ostdeutschland: Cramér's V = 0,083.

Abbildung 3: Pendeldistanz (einfache Wegstrecke) von Frauen in Deutschland 2016 nach Mutterschaft und Region (in %)



Quellen: Mikrozensus, eigene Berechnungen; Deutschland gesamt: Cramér's V = 0,105; Westdeutschland: Cramér's V = 0,126; Ostdeutschland: Cramér's V = 0,036.

(vgl. Abbildung 3). Diese Zahlen deuten darauf hin, dass Frauen ihr Pendeln reduzieren, wenn sie Kinder bekommen.

Doch handelt es sich hierbei um ein universelles Phänomen in Deutschland? Bei einer tiefergehenden Betrachtung zeigen sich Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland. Demnach reduzieren Mütter in Ostdeutschland ihre Pendeldauer und -distanz im Schnitt weniger stark als Mütter in Westdeutschland. Der Anteil der westdeutschen Fernpendlerinnen war im Jahr 2016 unter den Müttern nur etwa halb so groß wie unter den kinderlosen Frauen, und auch der Anteil derer, die zwischen 30 und 60 Minuten zur Arbeitsstätte benötigten, war unter den westdeutschen Müttern um etwa 8 Prozentpunkte geringer als unter den westdeutschen Frauen ohne Kinder (vgl. Abbildung 2). Ein entsprechender Anstieg ist bei den kurzen Pendeldauern von unter 10 Minuten zu verzeichnen: Dieser Gruppe waren anteilig knapp 12 Prozentpunkte mehr Frauen mit Kindern zuzuordnen als Frauen ohne Kinder. Ähnliche Tendenzen lassen sich auch für Ostdeutschland beobachten, diese sind jedoch deutlich schwächer: Während der Zusammenhang zwischen dem Vorliegen einer Elternschaft und der Pendeldauer unter ostdeutschen Frauen mit einem Cramér's V von 0,083 nur sehr schwach ausfällt, ist dieser unter den westdeutschen Frauen mit einem Wert

von 0,154 deutlich stärker ausgeprägt.⁵⁾ Die beschriebenen Unterschiede in den Zusammenhängen zwischen Ost- und Westdeutschland sind dabei zeitlich außerordentlich stabil; sie lassen sich in Analysen mit Daten der Mikrozensus seit 1996 nachweisen (nicht dargestellt).⁶⁾

Auch eine Betrachtung der Pendeldistanz von kinderlosen Frauen und Müttern bestätigt, dass es zwischen Ost- und Westdeutschland Unterschiede im Pendelverhalten hinsichtlich der Elternschaft gibt. Die aktuellsten Zahlen des Mikrozensus von 2016 zeigen für Ostdeutschland nur sehr geringe Unterschiede im Pendelverhalten zwischen Frauen mit und ohne Kinder (vgl. Abbildung 3). Der Effekt der Elternschaft ist folglich gering (Cramér's V = 0,036). In Westdeutschland dagegen ist der Anteil derer mit längeren Pendelwegen unter den Müttern deutlich geringer als unter den kinderlosen Frauen (Cramér's V = 0,126).

Als mögliche Erklärungen hierfür lassen sich nach wie vor bestehende Unterschiede zwischen den beiden Regionen Deutschlands bei den kulturell verankerten Leitbildern von Mutterschaft, den Strukturen der öffentlichen Kinderbetreuung sowie den ökonomischen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt anführen (Skora 2018). Während in Ostdeutschland die (Vollzeit-)Erwerbstätigkeit von Müttern breite Akzeptanz findet, ist in Westdeutschland die Vorstellung weit verbreitet, dass

5) Cramér's V ist eine Maßzahl für die Stärke von Zusammenhängen zwischen zwei nominalskalierten Merkmalen und kann Werte zwischen 0 (kein Zusammenhang) und 1 (perfekter Zusammenhang) annehmen.

6) Dabei zeigten sich Werte für die Stärke des Zusammenhangs (Cramér's V) zwischen 0,085 und 0,128 in Ostdeutschland sowie zwischen 0,154 und 0,191 in Westdeutschland.



© motorradcbr – Fotolia.com

die Mutter dem Kind jederzeit zur Verfügung stehen sollte, um flexibel auf dessen Bedürfnisse reagieren zu können. Unterschiede im Erwerbsumfang von Müttern zwischen Ost- und Westdeutschland spiegeln diesen Einstellungsunterschied wider: In Ostdeutschland liegt der Anteil der in Vollzeit beschäftigten Mütter mehr als doppelt so hoch wie in Westdeutschland (Holst und Wieber 2014). Lange Pendelwege erhöhen zusätzlich die zeitliche Inflexibilität und stehen folglich mit dem – insbesondere im Westen anzutreffenden – Leitbild der „guten Mutter“ in Konflikt. Die höhere Erwerbsorientierung von Müttern mit Kleinkindern in Ostdeutschland geht darüber hinaus mit einer höheren Versorgungsquote bei der öffentlichen Kinderbetreuung im Vergleich zu Westdeutschland einher. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes besuchte 2016 im Osten über die Hälfte der Kinder unter 3 Jahren eine Kindertageseinrichtung oder wurde durch eine Tagespflegerperson betreut, im Westen waren es hingegen nur 28 % (Statistisches Bundesamt 2016). Die bessere Erreichbarkeit von Ganztagsbetreuungsangeboten in Ostdeutschland könnte dazu beitragen, dass zeitaufwendigere Anfahrtswege zur Arbeit besser mit einer Elternschaft in Einklang gebracht werden können. Darüber hinaus könnten die erschwerten ökonomischen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt in Ostdeutschland die Notwendigkeit sowohl für das Ost-West-Pendeln als auch für eine Vollzeiterwerbstätigkeit von Müttern begünstigen: Die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland liegt immer noch deutlich über derjenigen in Westdeutschland und die Löhne sind im Durchschnitt geringer.

Dass die beschriebenen Unterschiede im Pendelverhalten zwischen kinderlosen Frauen und Müttern tatsächlich auf den Einfluss des Übergangs zur Elternschaft zurückzuführen sind, lässt sich anhand der Daten des Mikrozensus zunächst nur vermuten, da es sich um Querschnittsdaten handelt, die keine Aussagen über individuelle Verläufe und zeitliche Veränderungen im Pendelverhalten ermöglichen. Die Paneldaten der SOEP-Erhebungen dagegen ermöglichen eine solche Interpretation, da dort das Pendelverhalten von ein und denselben Personen über einen längeren Zeitraum – und damit auch vor und nach der Geburt eines Kindes – erhoben wurde. Dadurch lässt sich der Effekt der Familiengründung auf das Pendelverhalten untersuchen und es können Aussagen zur Wirkrichtung des Zusammenhangs abgeleitet werden. Entsprechende Analysen bestätigen, dass sich die durchschnittliche Pendeldistanz von Frauen in Westdeutschland – nicht jedoch von Männern sowie von Frauen in Ostdeutschland – deutlich reduziert, wenn sie ihr erstes Kind bekommen (Skora 2018). Der im Mikrozensus beobachtete Unterschied zwischen westdeutschen Frauen mit und ohne Kinder scheint also u. a. auf eine Reduktion der Pendeldauer in Folge der Familiengründung zurückzuführen zu sein. Dabei sollte jedoch beachtet werden, dass nicht alle Frauen ihre Pendeldauer reduzieren, sondern dass es sich hierbei um einen durchschnittlichen Effekt handelt.

Folgen der „Vereinbarkeitsproblematik“ zwischen Pendelmobilität und Familie für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden

Dass sich der Familienkontext auf das Pendelverhalten auswirken kann, wurde oben ausführlich dargestellt: Der Übergang zur Elternschaft reduziert die Mobilitätsbereitschaft von Frauen (in Westdeutschland) merklich. Dies könnte zur Folge haben, dass nur noch wohnortnahe Erwerbstätigkeiten als akzeptabel erachtet werden. Die stärkere räumliche Einschränkung von Frauen wird häufig als eine Ursache für ungleiche Erwerbs- und Einkommenschancen von Frauen und Männern gesehen: Der verringerte erwerbsbezogene Aktionsradius geht mit einer geringeren und begrenzten Auswahl an attraktiven und gut bezahlten Ar-

beitsmöglichkeiten einher. In Übereinstimmung damit kommen Studien zu dem Ergebnis, dass der Geschlechterunterschied im Pendelverhalten einen gewissen Anteil an der Lohnlücke zwischen Frauen und Männern erklären kann. Dass Frauen und Männer unterschiedliche Einkommenschancen haben, ist eng mit einer „Retraditionalisierung“ der Aufgabenverteilung im Zuge der Familiengründung verknüpft. Die Geburt eines Kindes ist insbesondere bei Frauen mit Erwerbsunterbrechungen und einem Wechsel hin zu familienfreundlicheren Arbeitsplatzbedingungen (z. B. Teilzeitstellen) verbunden. Dies kann mit Nachteilen für die Erwerbs- und Einkommensverläufe von Frauen einhergehen. Aktuelle Befunde auf Basis des SOEP zeigen, dass Frauen, wenn sie zuvor weite Pendeldistanzen zurückgelegt haben, nach einer familienbedingten Erwerbsunterbrechung mit einer verringerten Wahrscheinlichkeit zu ihren alten Arbeitgebern zurückkehren. Stattdessen wird eine neue Stelle aufgenommen, die räumlich näher am Wohnort liegt (Skora 2018). Dies bedeutet den Verlust firmenspezifischen Erfahrungswissens und eine räumliche Einschränkung beim Zugang zum Arbeitsmarkt. Die erschwerte Vereinbarkeit von Pendelmobilität und Elternschaft könnte damit zu den ungünstigen Karriereverläufen von Müttern beitragen.

Neben den Folgen für die Karriereverläufe sind auch die möglichen Folgen der Pendelmobilität für das subjektive Wohlbefinden von Interesse, hier insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Geschlechterunterschiede sowie einer erschwerten Vereinbarkeit von Pendeln und Elternschaft. Allgemein wird zunächst ein negativer Effekt der Pendelmobilität auf die Gesundheit deshalb vermutet, weil diese mit einer Vielzahl an Belastungen einhergehen kann: Neben direkten Belastungen, die sich aus der Mobilitätssituation selbst ergeben (z. B. Lärm und Gedränge im Zug, das Gefühl des Kontrollverlusts bei Verspätungen oder Staus), tragen dazu insbesondere auch indirekte Belastungen (z. B. Zeitknappheit, Abwesenheit vom Lebensmittelpunkt) sowie der Umstand bei, dass bei langen Pendelwegen weniger Zeit für stressmindernde Aktivitäten wie Sport oder Schlaf bleibt. Demnach konnte in aktuellen Studien wiederholt gezeigt werden, dass Personen mit langen Pendeldau-

ern bzw. -distanzen häufiger über ein erhöhtes Stresserleben sowie ein reduziertes gesundheitliches Wohlbefinden berichten. Anhand der Daten der Job Mobilities-Studie zeigte sich etwa, dass das Stressempfinden bei Fernpendelnden (mit einer einfachen Pendeldauer von mind. 60 Minuten) gegenüber Erwerbstätigen mit kürzeren Pendeldauern um rund 12 % erhöht war (Rüger und Schulze 2016). Dabei scheinen jedoch insbesondere Frauen und Eltern unter den langen Pendelwegen zu leiden. Deren Angaben zur allgemeinen Stressbelastung beim Fernpendeln lagen rund 14 % (Frauen) bzw. rund 16 % (Eltern) über den Werten ihrer jeweiligen weniger mobilen Pendants. Der durchschnittliche Wert für den selbst eingeschätzten Gesundheitszustand, als ein weiterer Indikator für das subjektive Wohlbefinden, lag in der Gruppe der Fernpendelnden gut 4 % unter dem Wert in der Gruppe der weniger mobilen Erwerbstätigen. Erneut zeigte sich v. a. bei Frauen sowie bei Erwerbstätigen mit Kindern ein negativer Effekt: Dort lagen die Werte jeweils 5 % unter den Werten der jeweiligen weniger mobilen Pendants. Von Männern sowie Erwerbstätigen ohne Kinder wurde demgegenüber kein wesentlich schlechterer Gesundheitszustand im Zuge langer Pendeldauern berichtet. Es scheinen gerade jene Anforderungen zu einer Reduktion des subjektiven Wohlbefindens beizutragen, die sich ergeben, wenn die räumliche Mobilität mit vielfältigen sonstigen beruflichen und familiären Aufgaben zu vereinbaren ist.

Fazit und Handlungsmöglichkeiten

Lange Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort haben in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen. Pendelmobilität bietet dabei den Vorteil der Aufnahme einer passenden Arbeitsstelle auch in größerer räumlicher Entfernung zum Wohnort, ohne dass hierfür ein Umzug notwendig wird. Allerdings zeigte sich im Rahmen dieses Beitrags, dass zeitaufwendiges Pendeln nur schwer mit Familie vereinbar sein kann und dass diesbezüglich geschlechtsspezifische Unterschiede bestehen. So führt der Übergang zur Elternschaft dazu, dass zwar Frauen, nicht jedoch Männer, ihren Pendelaufwand reduzieren. Dies bedeutet: Erst wenn Kinder im Haushalt sind, unterscheidet sich das Pendelverhalten



© Trueffelpix – Fotolia.com

von Frauen maßgeblich von dem der Männer, wobei dieser Effekt in Westdeutschland stärker ausfällt als in Ostdeutschland. Eine reduzierte Pendelbereitschaft kann dabei Nachteile für die Karriereentwicklung der Frauen haben, denn der Zugang zum Arbeitsmarkt ist räumlich stärker eingeschränkt und Wechsel des Arbeitgebers bei Wiedereinstieg nach der familienbedingten Erwerbsunterbrechung (hin zu räumlich näher gelegenen Arbeitsstellen) sind verbreitet (und gehen mit dem Verlust firmenspezifischen Erfahrungswissens einher). Andererseits, und auch das zeigten die hier berichteten Befunde, kann die (praktizierte) Kombination aus Beruf, zeitaufwendigem Pendeln und aktiver Elternrolle eine Mehrfachbelastung darstellen und mit nachteiligen Folgen für das subjektive Wohlbefinden verbunden sein. So zeigen sich im Falle von langen Pendeldauern insbesondere für Frauen und Erwerbstätige mit Kindern ein erhöhtes Stresserleben sowie ein verminderter selbsteingeschätzter Gesundheitszustand.⁷⁾

Neben den im Beitrag beschriebenen Zusammenhängen sind noch vielfältige weitere Wechselwirkungen von Pendelmobilität mit dem Privat- und Familienleben zu vermuten. So konnten in ersten Studien bspw. negative Auswirkungen des berufsbedingten Fernpendelns von Vätern

auf das emotionale Wohlbefinden ihrer Kinder nachgewiesen werden (Li und Pollmann-Schult 2015). Für Partnerschaften zeigte sich, dass eine hohe Pendelmobilität von Frauen – nicht jedoch von Männern – mit einer erhöhten Trennungswahrscheinlichkeit assoziiert ist (Kley 2016). Dies scheint insbesondere dann zuzutreffen, wenn die Pendlerinnen Mütter eines Kleinkindes sind. Darüber hinaus gibt es erste Hinweise darauf, dass beruflich hochmobile Erwerbstätige seltener einem regelmäßigen bürgerschaftlichen Engagement nachgehen als räumlich weniger mobile Erwerbstätige (Rüger et al. 2012). Viele Fernpendelnden berichten demnach, dass sie im Zuge der Aufnahme der (zeitaufwendigen) Pendelmobilität ihr ehrenamtliches Engagement reduziert oder beendet haben.

Der Nutzen des Pendelns für die Karriereentwicklung scheint damit im Widerspruch zu vielfältigen sozialen Kosten zu stehen. Auf gesellschaftlicher Ebene kann es dabei zu einem Zielkonflikt zwischen Forderungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hinsichtlich einer möglichst großen räumlichen Mobilität und Flexibilität einerseits sowie weiteren gesellschaftlich wünschenswerten Zielen andererseits, wie einer gesunden Arbeitnehmerschaft, ehrenamtlich engagierten Bürgern oder der Gleichstellung zwischen den Geschlechtern, kommen. Die Ambivalenzen des beruflichen Pendelns sollten daher insgesamt stärker in den Blick genommen werden, um Lösungen zum Umgang mit dieser widersprüchlichen Situation zu finden. Hierbei sollte es u. a. darum gehen, die Belastungen beim Pendeln zu senken, die Vereinbarkeit mit Familie zu verbessern und die Notwendigkeiten zum langen Pendeln – zumindest langfristig – zu reduzieren. Im Folgenden werden einige Beispiele für Handlungsmöglichkeiten seitens der Erwerbstätigen, der Arbeitgeber sowie der Politik aufgezeigt.

Pendlerinnen und Pendler können sich erfolgreiche Strategien für den Umgang mit den mobilitätsinduzierten Belastungen aneignen. Eine gründliche Planung vermeidet Stress aufgrund von Verspätungen und eine sinnvolle Nutzung der unterwegs verbrachten Zeit sowie ein Ausgleich nach Feierabend kann entlastend wirken. Ebenso können Pendlerinnen und Pendler regelmäßig ihre eigene Situation überprüfen: Wäre ein Umzug

7) Der beschriebene Konflikt dürfte sich allerdings nicht für alle Personengruppen in gleicher Dringlichkeit darstellen. Insbesondere für Frauen und Paare, deren Lebensentwürfe eine Verwirklichung von Wünschen nach einer Familie und einer Berufskarriere vorsehen, dürfte demnach eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dahingehend bestehen, dass sich aus der dargestellten „Vereinbarkeitsproblematik“ zwischen langem Pendeln und Familie ein handfestes Dilemma ergibt. Der Befund, wonach dieselben Frauen vor der Geburt eines Kindes längere Pendelstrecken aufweisen als nach ihrem Übergang zur Elternschaft, verweist allerdings darauf, dass die Reduktion häufig aufgrund von Restriktionen bzw. der beschriebenen „Unvereinbarkeiten“ und damit nicht vollkommen frei von Zwängen erfolgt.

als Alternative zum Pendeln sinnvoll? Ist die heimische Kinderbetreuung optimal gestaltet?

Arbeitgeber können flexible Arbeitszeitmodelle, wie etwa Gleitzeit oder Home-Office, anbieten, die dabei helfen, pendelbedingte Stressspitzen zu vermeiden und die Anzahl der Tage, an denen gependelt werden muss, zu reduzieren. Im Rahmen eines betrieblichen Gesundheitsmanagements können u. a. Schulungen zum geeigneten Umgang mit Pendelstress angeboten werden.

Seitens der Politik können Maßnahmen ergriffen werden, die darauf abzielen, beiden Elternteilen die Vereinbarung zwischen Beruf, Pendeln und Familie zu ermöglichen. Hier erscheint u. a. der Ausbau flexibler und qualitativ hochwertiger Kinderbetreuungseinrichtungen, die am Wohn- bzw. Arbeitsort gut erreichbar sind, vielversprechend.

PD Dr. Heiko Rüger; Tel.: 0611 75-4688

E-Mail: heiko.rueger@bib.bund.de

Literaturverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2018): Immobilienpreisentwicklungen in Deutschland. In: BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2018.

Hohendanner, Christian; Ostmeier, Esther; Ramos Lobato, Philipp (2015): Befristete Beschäftigung im öffentlichen Dienst. Entwicklung, Motive und rechtliche Umsetzung. In: IAB-Forschungsbericht, 12/2015, Nürnberg.

Holst, Elke; Wieber, Anna (2014): Bei der Erwerbstätigkeit der Frauen liegt Ostdeutschland vorn. In: DIW Wochenbericht 40: 967–975.

Kley, Stefanie (2016): Trennungsrisiko Pendelmobilität. Welche Paarbeziehungen sind gefährdet? In: Zeitschrift für Familienforschung 28, 3: 1–23.

Li, Jianghong; Pollmann-Schult, Matthias (2015): Fathers' Commute to Work and Children's Social and Emotional Well-Being in Germany. In: Journal of Family and Economic Issues 37, 3: 488–501.

Pfaff, Simon (2014): Pendelentfernung, Lebenszufriedenheit und Entlohnung. Eine Längsschnitterforschung mit den Daten des SOEP von 1998 bis 2009. In: Zeitschrift für Soziologie 43, 2: 113–130.

Rüger, Heiko; Micheel, Katharina; Skora, Thomas; Ruppenthal, Silvia (2012): Sind berufsbedingte räumliche Mobilität und freiwilliges Engagement miteinander vereinbar? Befunde der zweiten Erhebungswelle der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“. In: Bevölkerungsforschung Aktuell 33, 6: 2–9.

Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2010): Advantages and Disadvantages of Job-Related Spatial Mobility. In: Schneider, Norbert F.; Collet, Beate

(Hrsg.): Mobile Living across Europe. Volume II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Perspective. Opladen & Farmington Hills: B. Budrich: 69–94.

Rüger, Heiko; Schulze, Alexander (2016): Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit. Bestehen Unterschiede nach soziodemografischen Gruppen? In: Prävention und Gesundheitsförderung 11, 1: 27–33.

Rüger, Heiko; Sulak, Harun (2017): Wochenendpendeln von Erwerbstätigen in Deutschland: Analysen mit den Mikrozensus 1991 bis 2012. In: Raumforschung und Raumordnung - Spatial Research and Planning 75: 413–427.

Schneider, Norbert F.; Rüger, Heiko; Ruppenthal, Silvia (2016): Mobilität und mobile Lebensformen. In: Niephaus, Yasemin; Kreyenfeld, Michaela; Sackmann, Reinhold (Hrsg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: Springer VS: 501–525.

Skora, Thomas (2018): Pendelmobilität und Familiengründung. Zum Zusammenhang von berufsbedingtem Pendeln und dem Übergang zum ersten Kind. Beiträge zur Bevölkerungswissenschaft, Band 52. Opladen, Berlin, Toronto: Verlag Barbara Budrich.

Statistisches Bundesamt (2016): Kindertagesbetreuung regional 2016. Ein Vergleich aller 402 Kreise in Deutschland. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Viry, Gil; Rüger, Heiko; Skora, Thomas (2014): Migration and Long-Distance Commuting Histories and Their Links to Career Achievement in Germany. A Sequence Analysis. In: Sociological Research Online, 19, 1: 8.

Hessen in Europa



© PRILL Mediendesign – Fotolia.com

Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region

Nach dem Durchschnittsalter von Müttern bei Geburt eines Kindes im elften Teil der Serie „Hessen in Europa“ steht dieser Beitrag wie die gesamte Ausgabe im Zeichen eines Indikators der beruflichen Mobilität. Thema ist der Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen NUTS-2-Region¹⁾. Kurz: Aus welchen Regionen wird zum Arbeitsplatz eher ausgependelt. Auf Basis europaweit vergleichbarer Angaben werden die Ergebnisse für Hessen eingeordnet und Unterschiede in den europäischen Regionen dargestellt²⁾.

In der EU-28 standen im Jahr 2016 rund 224,3 Mill. Personen mit einem Alter von 15 Jahren oder älter in einem Beschäftigungsverhältnis. 91,7 % der Beschäftigten hatten ihren Wohn- und Arbeitsort in der gleichen Region. 7,3 % der Beschäftigten gingen einer Beschäftigung in einer anderen NUTS-2-Region innerhalb der jeweiligen Staatsgrenze nach – diese Gruppe wird im weiteren Verlauf betrachtet. Einen Arbeitsplatz im Ausland hatten 0,9 % der Beschäftigten³⁾. Unter den Ländern der EU-28 war das Pendeln in eine andere Region insbesondere in Belgien (20,4 %), dem Vereinigten Königreich (18,6 %), den Niederlanden (12,0 %) sowie in Österreich (10,5 %) verbreitet. Deutschland folgt mit einem Anteil von 9,4 %. Für Hessen lag der Wert bei 8,6 %.

Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region in Hessen und den europäischen Regionen 2016

In der EU-28 lag der Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region im Jahr 2016 bei 7,3 %. Es liegen Informationen für 247 europäische Regionen (NUTS-2-Ebene) vor. Davon wiesen 15 oder rund 6 % der Regionen *Anteile von weniger als 1 %* auf. Die größte Gruppe bildeten die 96 Regionen (rund 39 %) mit einem *Anteil von 1 % bis unter 5 %*. 65 oder rund 26 % der Regionen wiesen *Anteile von 5 % bis unter 10 %* auf. In 46 Regionen (rund 19 %) lag der *Wert bei 10 % bis unter 20 %*. 25 Regionen (rund 10 %) wiesen einen *Anteil von 20 % oder mehr* auf.

Eine Vielzahl an Faktoren haben Einfluss auf das Pendelverhalten. Darunter die Lage der Region und von Großstädten, die Größe der Region, die Verteilung großer Arbeitgeber im Land oder die Verkehrsinfrastruktur. Daneben haben die Entscheidungen der Arbeitnehmer, bspw. auch längere Wegstrecken zum Arbeitsplatz in Kauf zu nehmen, ebenfalls Einfluss auf den Entschluss zu pendeln. Hohe Anteile, also Regionen aus denen eher ausgependelt wird, sind in der Karte dunkel dargestellt. Darunter finden sich teilweise die Regionen rund um die Haupt- und Großstädte oder die dicht besiedelten Benelux-Staaten. Geringe Anteile, also Regionen aus denen weniger häufig ausgependelt wird, sind in der Karte hell dargestellt. Darunter finden sich Regionen in Süd- und Osteuropa und in Irland sowie die europäischen Inselregionen.

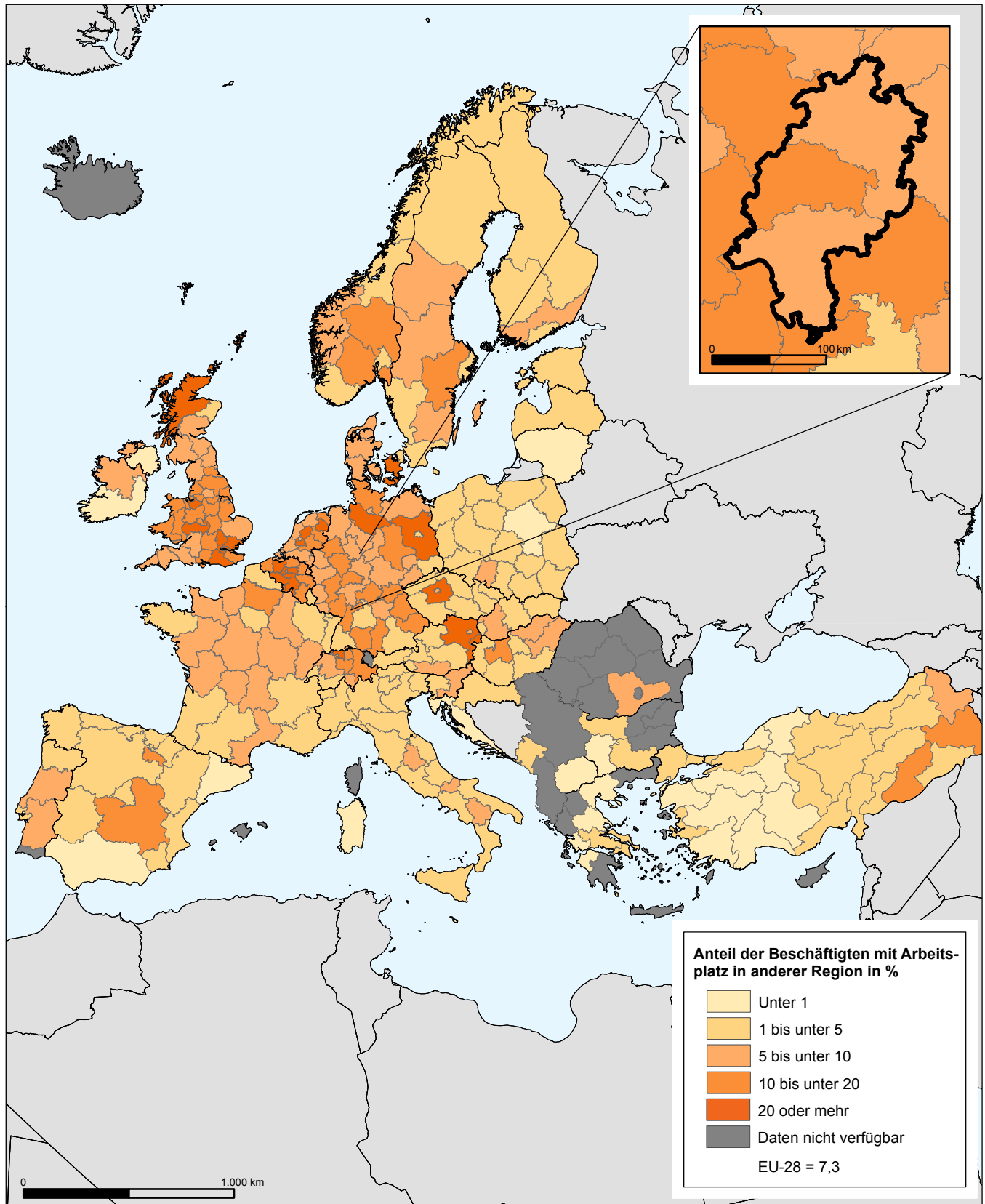
In der EU-28 reichte die Spanne im Jahr 2016 zwischen dem geringsten und höchsten Wert von 0,1 % in der spanischen Region der Kanaren bis zu 55,6 % in einer der britischen Hauptstadtregionen „Outer London – South“. Die Gruppe der 10 Regionen mit den geringsten Anteilen setzte sich aus einer weiteren spanischen Region, 2 griechischen Regionen, jeweils einer bulgarischen, ungarischen, britischen und französischen Region

1) NUTS steht für „Nomenclature des unités territoriales statistiques“ (Klassifikation der Gebiets-einheiten für die Statistik). In Deutschland entspricht die NUTS-1-Ebene den Bundesländern, die NUTS-2-Ebene i. d. R. den Regierungsbezirken und die NUTS-3-Ebene den Landkreisen und kreisfreien Städten.

2) Die Datenverfügbarkeit für die Regionen variiert je nach Indikator. Datenquelle: Eurostat, 2018. Beschäftigung und Pendlerströme nach NUTS-2-Regionen – jährliche Daten [online]. Code: [lfst_r_lfe2ecomm] [Zugriff am: 06.04.2018]. Verfügbar unter: <https://bit.ly/2L9o1S0>.

3) Differenz zu 100 %: Rundung und Angabe „Keine Antwort“.

Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region 2016 nach NUTS-2-Regionen¹⁾



1) Quelle: Eurostat, Online Daten Code [lfst_r_lfe2emp] und [lfst_r_lfe2comm]. Eigene Berechnungen.

© EuroGeographics bezüglich der Verwaltungsgrenzen
 © Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2018
 Kartografie: Competence Center Geoinformation (CCG)



© jorisvo – Fotolia.com

4) Nachweis ohne „im Ausland“ da Angabe häufig nicht verfügbar. Für die deutschen NUTS-2-Regionen, für welche die Angabe „im Ausland“ vorliegen, zeigen sich für die NUTS-2-Regionen Freiburg und Trier eine starke Verflechtung mit dem Ausland.

5) EFTA steht für „European Free Trade Association“ („Europäische Freihandelsassoziation“). Zugehörige Staaten sind: Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz. Kandidatenländer: Albanien, Montenegro, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Serbien und die Türkei.

sowie Litauen und Malta zusammen. Die Gruppe der 10 Regionen mit den höchsten Anteilen wurde von 4 britischen Regionen (darunter weitere zwei Hauptstadtregionen), 3 belgischen Regionen sowie einer niederländischen und einer österreichischen Region vervollständigt⁴⁾.

In den hessischen Regierungsbezirken (RB) betrug der Anteil der Beschäftigten mit einem Arbeitsplatz in einer anderen Region im RB Darmstadt 7,0 %, im RB Kassel 7,5 % und im RB Gießen 15,6 %. Mit dem RB Darmstadt vergleichbare Regionen, die ebenfalls einen Wert von 7,0 % aufwiesen, waren bspw. „Gloucestershire, Wiltshire and Bristol/Bath area“ in Großbritannien

oder die Region „Basse-Normandie“ in Frankreich. Mit dem RB Kassel vergleichbare Regionen waren die rumänische Region „Sud – Muntenia“ (7,6 %), die Region „Northumberland and Tyne and Wear“ in Großbritannien oder die dänische Region „Nordjylland“ (7,8 %). Mit dem RB Gießen vergleichbare Regionen waren bspw. die niederländische Region „Gelderland“ (15,1 %), die Region „North Yorkshire“ (16,0 %) in Großbritannien oder die belgische Hauptstadtregion „Région de Bruxelles-Capitale“ (16,0 %).

Unter den EFTA Staaten liegen Daten für Norwegen und die Schweiz vor. Die Spanne reichte von 3,1 % in der norwegischen Region „Oslo og Akershus“ bis zur Region „Nordwestschweiz“ mit 20,7 %⁵⁾.

Von den EU-Beitrittskandidaten Türkei, Serbien, Montenegro, Albanien und Mazedonien lagen keine Angaben für Serbien und Montenegro vor. Die vorhandenen Werte reichten von 0,3 % in der türkischen Region „Antalya, Isparta, Burdur“ bis zu 13,5 % in der türkischen Region „Van, Mus, Bitlis, Hakkari“.

Benedikt Kull; Tel.: 0611 3802-824;
E-Mail: benedikt.kull@statistik.hessen.de

Ausgewählte Daten zur wirtschaftlichen Entwicklung in Hessen

Jahr Monat Vierteljahr		Verarbeitendes Gewerbe ¹⁾				Bauhauptgewerbe ³⁾		Einzelhandel	Preise	Arbeitsmarkt ⁷⁾				
		Volumenindex des Auftragseingangs ²⁾ 2015 = 100			Beschäftigte	Index des Auftrags- eingangs ⁴⁾ 2010 = 100	Beschäftigte	Index der Umsätze ⁵⁾¹²⁾ 2010 = 100	Ver- braucher- preisindex ⁶⁾ 2010 = 100	Arbeits- lose ⁸⁾	Arbeits- losen- quote ⁹⁾	Gemeldete Arbeits- stellen ¹⁰⁾	Kurz- arbeit (Perso- nen) ¹¹⁾¹³⁾	
														insgesamt	Inland	Ausland
Grundzahlen ¹¹⁾														
2015	D	100,0	100,0	100,0	361 736	125,5	24 616	100,0	106,3	177 944	5,5	42 549	8 383	
2016	D	96,6	96,1	97,0	361 862	149,3	26 725	101,7	106,7	172 826	5,3	48 688	9 023	
2017	D	97,2	101,0	94,7	365 953	158,5	31 139	104,2	108,8	166 287	5,0	52 282	...	
2017	Februar	88,6	91,3	86,8	361 674	141,9	30 678	92,2	108,4	177 263	5,4	48 418	19 482	
	März	108,7	113,0	105,9	363 090	188,6	31 492	107,7	108,4	171 834	5,2	49 496	14 021	
	1. Vj. D	97,1	100,3	95,0	361 982	142,8	30 882	98,3	108,2	.	.	.	.
	April	87,4	88,6	86,6	363 083	184,3	31 409	103,8	108,4	168 683	5,1	50 621	2 992	
	Mai	96,1	96,2	96,0	363 701	145,2	31 776	106,6	108,4	164 559	4,9	50 812	2 616	
	Juni	101,4	110,1	95,7	365 499	189,2	31 771	104,3	108,5	163 414	4,9	52 273	2 235	
	2. Vj. D	95,0	98,3	92,8	364 094	172,9	31 652	104,9	108,4	.	.	.	.
	Juli	94,9	103,2	89,5	366 346	179,7	31 592	100,1	108,9	169 305	5,1	53 823	1 935	
	August	96,2	107,7	88,7	368 533	132,2	31 897	102,5	108,9	167 746	5,0	54 387	2 190	
	September	96,2	97,8	95,1	370 096	147,5	31 573	103,1	109,2	161 682	4,8	55 417	1 896	
	3. Vj. D	95,8	102,9	91,1	368 325	153,1	31 687	101,9	109,0	.	.	.	.
	Oktober	98,0	100,2	96,5	370 266	135,0	30 829	102,1	109,0	159 034	4,8	55 982	1 665	
	November	107,3	111,3	104,8	369 858	164,2	30 577	111,7	109,4	156 441	4,7	55 419	1 828	
	Dezember	97,4	95,5	98,6	368 107	195,9	29 597	123,0	110,1	156 353	4,7	53 646	...	
	4. Vj. D	100,9	102,3	100,0	369 410	165,0	30 334	112,3	109,5	.	.	.	.
	2018	Januar	103,2	101,8	104,1	368 683	119,5	31 053	98,1	109,2	167 610	5,0	51 039	...
		Februar	95,7	99,1	93,5	369 812	121,2	31 274	93,9	109,6	166 028	5,0	52 660	...
		März	111,6	114,7	109,5	370 170	170,0	31 697	110,3	110,0	160 997	4,8	53 958	...
		1. Vj. D	103,5	105,2	102,4	369 555	136,9	31 341	100,7	109,6
Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr bzw. dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in % ¹¹⁾														
2015	D	–	–	–	0,4	– 2,6	– 2,5	– 3,9	0,2	– 3,5	.	19,1	8,4	
2016	D	– 3,4	– 3,9	– 3,0	0,0	8,6	18,9	1,7	0,4	– 2,9	.	14,4	7,7	
2017	D	0,6	5,1	– 2,4	1,1	6,2	16,5	2,5	2,0	– 3,8	.	7,4	...	
2017	Februar	– 6,8	– 4,3	– 8,4	0,4	3,1	19,8	– 0,3	2,5	– 3,0	.	6,7	– 25,9	
	März	– 4,1	19,2	– 15,8	0,8	11,3	22,3	6,0	1,7	– 4,2	.	4,6	– 16,7	
	1. Vj.	– 5,1	7,3	– 12,1	0,5	6,8	20,7	3,5	2,2	.	.	.	.
	April	– 10,3	– 16,0	– 6,1	0,9	25,8	20,3	0,4	2,1	– 4,2	.	5,6	– 32,1	
	Mai	8,7	5,5	11,0	1,1	– 20,3	19,3	5,3	1,7	– 3,8	.	4,3	– 40,5	
	Juni	– 4,5	4,0	– 10,0	1,4	– 1,6	17,8	3,0	1,9	– 3,1	.	4,5	– 33,6	
	2. Vj.	– 2,4	– 2,6	– 2,3	1,1	– 0,4	19,1	2,9	1,9	.	.	.	.
	Juli	– 0,2	12,8	– 8,2	1,2	3,2	15,9	– 0,8	1,9	– 2,1	.	5,7	– 37,3	
	August	10,2	15,8	6,1	1,4	– 20,3	15,7	4,1	1,8	– 4,5	.	5,7	– 25,7	
	September	5,8	3,5	7,3	1,3	– 0,7	14,2	4,9	2,1	– 3,6	.	1,9	– 64,9	
	3. Vj.	5,2	10,6	1,3	1,3	– 6,0	15,3	2,6	1,9	.	.	.	.
	Oktober	3,6	3,3	3,9	1,5	22,0	12,0	– 1,0	1,6	– 4,0	.	9,8	– 68,4	
	November	6,0	10,5	3,3	1,5	32,1	11,6	4,5	2,0	– 4,5	.	10,9	– 68,4	
	Dezember	6,2	2,6	8,7	1,5	34,4	10,3	0,8	1,7	– 5,9	.	14,0	...	
	4. Vj.	5,3	5,6	5,3	1,5	30,1	11,3	1,5	1,8	.	.	.	.
	2018	Januar	9,7	5,3	12,8	2,1	22,1	1,9	3,3	1,3	– 6,4	.	8,4	...
		Februar	8,0	8,5	7,7	2,3	– 14,6	1,9	1,8	1,1	– 6,3	.	8,8	...
		März	2,7	1,5	3,4	1,9	– 9,8	0,7	2,4	1,5	– 6,3	.	9,0	...
		1. Vj.	6,6	4,9	7,8	2,1	– 4,1	1,5	2,4	1,3
Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vormonat bzw. dem Vorquartal in % ¹¹⁾														
2017	Februar	– 5,8	– 5,6	– 6,0	0,1	45,0	0,7	– 2,9	0,6	– 1,0	.	2,8	– 27,9	
	März	22,7	23,8	22,0	0,4	32,9	2,7	16,8	0,0	– 3,1	.	2,2	– 28,0	
	1. Vj.	1,4	3,5	0,0	– 0,5	12,5	13,3	– 11,1	0,6	.	.	.	.
	April	– 19,6	– 21,6	– 18,2	– 0,0	– 2,3	– 0,3	– 3,6	0,0	– 1,8	.	2,3	– 78,7	
	Mai	10,0	8,6	10,9	0,2	– 21,2	1,2	2,7	0,0	– 2,4	.	0,4	– 12,6	
	Juni	5,5	14,4	– 0,3	0,5	30,3	0,0	– 2,2	0,1	– 0,7	.	2,9	– 14,6	
	2. Vj.	– 2,2	– 2,0	– 2,3	0,6	21,1	2,5	6,7	0,2	.	.	.	.
	Juli	– 6,4	– 6,3	– 6,5	0,2	– 5,0	– 0,6	– 4,0	0,4	3,6	.	3,0	– 13,4	
	August	1,4	4,4	– 0,9	0,6	– 26,4	1,0	2,4	0,0	– 0,9	.	1,0	13,2	
	September	0,0	– 9,2	7,2	0,4	11,5	– 1,0	0,6	0,3	– 4,6	.	8,9	– 13,4	
	3. Vj.	0,8	4,7	– 1,8	1,2	– 11,5	– 0,1	– 2,9	0,6	.	.	.	.
	Oktober	1,9	2,5	1,5	0,0	– 8,5	– 2,4	– 1,0	– 0,2	– 1,6	.	1,0	– 12,2	
	November	9,5	11,1	8,6	– 0,1	21,7	– 0,8	9,4	0,4	– 1,6	.	1,0	9,8	
	Dezember	– 9,2	– 14,2	– 5,9	– 0,5	19,3	– 3,2	10,1	0,6	– 0,1	.	– 3,2	...	
	4. Vj.	5,3	– 0,6	9,8	0,3	7,8	– 4,3	10,2	0,5	.	.	.	.
	2018	Januar	6,0	6,6	5,6	0,2	– 39,0	4,9	– 20,2	– 0,8	7,2	.	– 4,9	...
		Februar	– 7,3	– 2,7	– 10,2	0,3	1,4	0,7	– 4,3	0,4	– 0,9	.	3,1	...
		März	16,6	15,7	17,1	0,1	40,3	1,4	17,5	0,4	– 3,0	.	2,4	...
		1. Vj.	2,6	2,8	2,4	0,0	– 17,0	3,3	– 10,3	0,1

1) Einschl. Bergbau sowie Gewinnung von Steinen und Erden. Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten. Ab Januar 2009 Erfassung nach WZ 2008. — 2) Ohne Bergbau und ohne Gewinnung von Steinen und Erden. — 3) Betriebe von Unternehmen mit 20 oder mehr Beschäftigten. — 4) Wertindex. — 5) Ohne Mehrwertsteuer. — 6) Alle privaten Haushalte. — 7) Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Hessen (vorläufige Werte). Verfahrensbedingte Abweichungen zu den offiziellen Zahlen sind nicht auszuschließen; die aktuellen Werte sind im Internet bei der Bundesagentur für Arbeit als detaillierte Übersichten zu finden. — 8) Bei Monatswerten Stand: Monatsmitte. Änderung der methodischen Grundlagen. — 9) Arbeitslose in % aller zivilen Erwerbspersonen. — 10) Ohne geförderte Stellen des zweiten Arbeitsmarktes. — 11) Gegenüber der letzten Ausgabe teilweise berichtigte Ergebnisse. — 12) Ab April 2017 meldet ein großes deutsches Einzelhandelsunternehmen die Aufteilung seines Umsatzes auf die Bundesländer nach einem neuen Verfahren. Um die wirtschaftliche Entwicklung der Einzelhandelsunternehmen besser abzubilden, wurden die Ergebnisse rückwirkend bis Januar 2016 neu berechnet. Dies erlaubt den uneingeschränkten Vergleich der Ergebnisse mit den jeweiligen Vorjahresmonaten. Es führt aber auch zu einer Revision der bereits veröffentlichten Ergebnisse. — 13) Einschließl. witterungsbedingter Saison-Kurzarbeit.

Statistische Berichte und sonstige Veröffentlichungen - Kostenfreie Download-Dateien
(L = Landesebene – K = Kreisebene – G = Gemeindeebene – AGBz = Arbeitsgerichtsbezirk –
SGBz = Sozialgerichtsbezirk)

Titel	Regionale Gliederung	Dateiformat	Kennziffer
A Bevölkerung, Gesundheitswesen, Gebiet, Erwerbstätigkeit			
Die Bevölkerung der hessischen Gemeinden; Fortschreibungsergebnisse Basis Zensus 09. Mai 2011			
- am 31. Dezember 2016	G	PDF ¹⁾	A I 2 mit A II, A III, A V
- am 30. Juni 2017	G	PDF ¹⁾	A I 2 mit A II, A III, A V
Die Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise Hessens am 31. Dezember 2016 nach Alter und Geschlecht; Fortschreibungsergebnisse auf Basis Zensus 09. Mai 2011	K	PDF ¹⁾	A I 6
Bevölkerungsvorgänge in Hessen im Jahr 2016			
- Natürliche Bevölkerungsbewegungen (Eheschließungen, Geburten, Sterbefälle, Ehelösungen)	K	PDF ¹⁾	A II 1
- Wanderungen	K	PDF ¹⁾	A III 1
Die Krankenhäuser in Hessen am 31. Dezember 2016	L	PDF ¹⁾	A IV 2
Schwangerschaftsabbrüche in Hessen 2017	L	PDF ¹⁾	A IV 11
Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Hessen am 30. Juni 2017	K	PDF ¹⁾	A VI 5
B Bildung, Kultur, Rechtspflege, Wahlen			
Die allgemeinbildenden Schulen in Hessen 2017; Stand: 01. November 2017			
- Erste Ergebnisse	K	PDF ¹⁾	B I 1
- Teil 2: Realschulen	K	PDF ¹⁾	B I 1
- Teil 3: Gymnasien und Schulen für Erwachsene (Zweiter Bildungsweg)	K	PDF ¹⁾	B I 1
- Teil 4: Gesamtschulen	K	PDF ¹⁾	B I 1
Die beruflichen Schulen in Hessen 2017; Stand: 1. November 2017			
- Erste Ergebnisse	K	PDF ¹⁾	B II 1
- Teil 1: Berufsschulen	K	PDF ¹⁾	B II 1
Ergebnisse aus dem Projekt "Verstetigung einer integrierten Ausbildungsberichterstattung für Hessen"			
- Absolventinnen/Absolventen und Abgehende in Hessen im Jahr 2017	K	PDF ¹⁾	B II 8
- Schulentlassene und Übergänge aus der Sekundarstufe I allgemeinbildender Schulen in Hessen 2008 bis 2017 nach Verwaltungsbezirken	K	PDF ¹⁾	B II 9
- Ein- und Auspendelnde (Schülerinnen und Schüler) 2017/18 nach Verwaltungsbezirken	K	PDF ¹⁾	B II 10
- Verbleib der Schülerinnen und Schüler nach Verlassen der allgemeinbildenden Schulen (ohne Sek II) im Sommer 2017 im nächsten Schuljahr nach Verwaltungsbezirken	K	PDF ¹⁾	B II 12
Studierende und Gasthörer an den Hochschulen in Hessen im Wintersemester 2017/18	L	PDF ¹⁾	B III 1, B III 11
Die Volkshochschulen in Hessen im Jahr 2016	K	PDF ¹⁾	B IV 1
Die Tätigkeit der Arbeitsgerichte in Hessen im Jahr 2017	AGBz	PDF ¹⁾	B VI 4
Die Tätigkeit der Sozialgerichte in Hessen im Jahr 2017	SGBz	PDF ¹⁾	B VI 5
Der Strafvollzug in Hessen im Jahr 2017; Teil 2: Bestand und Bewegung in den Justizvollzugsanstalten	L	PDF ¹⁾	B VI 6
C Land- und Forstwirtschaft, Fischerei			
Die Gemüseerhebung in Hessen 2017 (Repräsentativ)	K	PDF ¹⁾	C I 3 mit C II
Die bestockten Rebflächen in Hessen 2017	L	PDF ¹⁾	C I 5
Die Ernte ausgewählter Feldfrüchte in Hessen 2017	L	PDF ¹⁾	C II 1
Die Weinmosternte in Hessen 2017	L	PDF ¹⁾	C II 4
Die Weinerzeugung in Hessen 2017	L	PDF ¹⁾	C II 5
Viehbestandserhebung – Schafe – im November 2017	L	PDF ¹⁾	C III 1-2
Viehbestandserhebung – Schweine – im November 2017	L	PDF ¹⁾	C III 1-4
Landwirtschaftliche Betriebe mit Haltung von Rindern sowie Milchkühen zum Stichtag 03.11.2017 (Registerauswertung)	K	PDF ¹⁾	C III 1-7
Schlachtungen in Hessen im 1. Vierteljahr 2018 (Vorläufiges Ergebnis)	K	PDF ¹⁾	C III 2
Agrarstrukturerhebung 2016			
- Wirtschaftsdüngerausbringung	L	PDF ¹⁾	C IV 9-15
- Gartenbau	L	PDF ¹⁾	C IV 9-16
D Gewerbeanzeigen, Unternehmen und Arbeitsstätten, Insolvenzen			
Gewerbeanzeigen in Hessen			
- im 4. Vierteljahr 2017	K	PDF ¹⁾	D I 2
- im Jahr 2017	G	PDF ¹⁾	D I 2

1) Mit Excel-Anhang.

Statistische Berichte und sonstige Veröffentlichungen - Kostenfreie Download-Dateien
(L = Landesebene – K = Kreisebene – G = Gemeindeebene – AGBz = Arbeitsgerichtsbezirk –
SGBz = Sozialgerichtsbezirk)

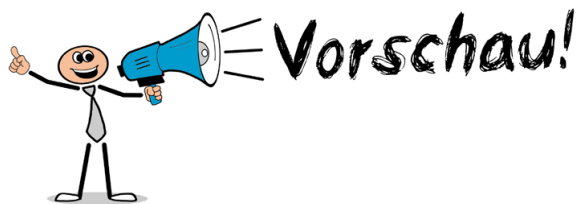
Titel	Regionale Gliederung	Dateiformat	Kennziffer
E Produzierendes Gewerbe, Handwerk			
Betriebe, Beschäftigte und Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe; einschl. Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden in Hessen (Betriebe mit im Allgemeinen 50 und mehr Beschäftigten)			
- im Januar 2018	K	PDF ¹⁾	E I 1
- im Februar 2018	K	PDF ¹⁾	E I 1
- im März 2018	K	PDF ¹⁾	E I 1
Betriebe, Beschäftigte und Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe; einschl. Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden in Hessen 2017 (Betriebe mit im Allgemeinen 50 und mehr Beschäftigten)	K	PDF ¹⁾	E I 2
Indizes des Auftragseingangs und des Umsatzes im Verarbeitenden Gewerbe in Hessen			
- im Jahr 2017	L	PDF	E I 3
- im Januar 2018	L	PDF	E I 3
- im Februar 2018	L	PDF	E I 3
- im März 2018	L	PDF	E I 3
Das Bauhauptgewerbe in Hessen			
- im Jahr 2017	K	PDF ¹⁾	E II 1
- im Januar 2018	K	PDF ¹⁾	E II 1
- im Februar 2018	K	PDF ¹⁾	E II 1
- im März 2018	K	PDF ¹⁾	E II 1
Das Ausbaugewerbe in Hessen im 4. Vierteljahr 2017; Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	K	PDF ¹⁾	E III 1
Energieversorgung in Hessen im Dezember 2017	L	PDF ¹⁾	E IV 1, E IV 2 mit E IV 3
Das Handwerk in Hessen im 4. Vierteljahr 2017 und im Jahr 2017; Zulassungspflichtiges Handwerk (Vorläufige Ergebnisse)	L	PDF ¹⁾	E V 1
F Wohnungswesen, Bautätigkeit			
Baugenehmigungen in Hessen			
- im Jahr 2017	K	PDF ¹⁾	F II 1
- im Januar 2018	K	PDF ¹⁾	F II 1
- im Februar 2018	K	PDF ¹⁾	F II 1
- im März 2018	K	PDF ¹⁾	F II 1
G Handel, Tourismus, Gastgewerbe			
Die Ausfuhr Hessens (Vorläufige Ergebnisse)			
- im Januar 2018	L	PDF ¹⁾	G III 1
- im Februar 2018	L	PDF ¹⁾	G III 1
- im März 2018	L	PDF ¹⁾	G III 1
Die Einfuhr nach Hessen (Vorläufige Ergebnisse)			
- im Januar 2018	L	PDF ¹⁾	G III 3
- im Februar 2018	L	PDF ¹⁾	G III 3
- im März 2018	L	PDF ¹⁾	G III 3
Gäste und Übernachtungen im hessischen Tourismus (Vorläufige Ergebnisse)			
- im Januar 2018	G	PDF ¹⁾	G IV 1
- im Februar 2018	G	PDF ¹⁾	G IV 1
- im März 2018	G	PDF ¹⁾	G IV 1
H Verkehr			
Straßenverkehrsunfälle in Hessen 2017	K	PDF ¹⁾	H I 1
Straßenverkehrsunfälle in Hessen (Vorläufige Ergebnisse)			
- im Dezember 2017	K	PDF ¹⁾	H I 1
- im Januar 2018	K	PDF ¹⁾	H I 1
- im Februar 2018	K	PDF ¹⁾	H I 1
- im März 2018	K	PDF ¹⁾	H I 1
Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Hessen im 4. Vierteljahr 2017	L	PDF ¹⁾	H I 4
Binnenschifffahrt in Hessen			
- im Dezember 2017 und im Jahr 2017	Häfen	PDF ¹⁾	H II 1
- im Januar 2018	Häfen	PDF ¹⁾	H II 1
- im Februar 2018	Häfen	PDF ¹⁾	H II 1

1) Mit Excel-Anhang.

Statistische Berichte und sonstige Veröffentlichungen - Kostenfreie Download-Dateien
(L = Landesebene – K = Kreisebene – G = Gemeindeebene – AGBz = Arbeitsgerichtsbezirk –
SGBz = Sozialgerichtsbezirk)

Titel	Regionale Gliederung	Dateiformat	Kennziffer
K Sozialleistungen			
Die schwerbehinderten Menschen in Hessen Ende 2017	K	PDF ¹⁾	K III 1
Die Kinder- und Jugendhilfe in Hessen im Jahr 2016; Auszahlungen (Ausgaben) und Einzahlungen (Einnahmen)	K	PDF ¹⁾	K V 6
L Öffentliche Finanzen, Personal, Steuern			
Umsatzsteuerstatistik 2016	K	PDF ¹⁾	L IV 1
Gewerbesteuer in Hessen 2013; Ergebnisse der Gewerbesteuerstatistik	G	PDF ¹⁾	L IV 13
M Preise und Preisindizes			
Verbraucherpreisindex in Hessen			
- im Februar 2018	L	PDF ¹⁾	M I 2
- im März 2018	L	PDF ¹⁾	M I 2
- im April 2018	L	PDF ¹⁾	M I 2
Messzahlen für Bauleistungspreise und Preisindizes für Bauwerke in Hessen im Februar 2018	L	PDF ¹⁾	M I 4
Kaufwerte landwirtschaftlicher Grundstücke in Hessen im Jahr 2017	K	PDF ¹⁾	M I 7
P Gesamtrechnungen			
Bruttoinlandsprodukt und Bruttowertschöpfung in Hessen und Deutschland 2010 bis 2017	L	PDF ¹⁾	P I 1
Q Umwelt			
Einsammlung und Verwertung von Verpackungen in Hessen 2016	L	PDF ¹⁾	Q II 8
Abfallentsorgung in Hessen 2016	K	PDF ¹⁾	Q II 10
Investitionen für Umweltschutz im Verarbeitenden Gewerbe in Hessen im Jahr 2015	K	PDF ¹⁾	Q III 1
Z Querschnittsveröffentlichungen			
Hessische Kreiszahlen; Ausgewählte neue Daten für Landkreise und kreisfreie Städte; Band 2, 2017	K	PDF ¹⁾	–
Sonderveröffentlichungen			
Die Kultur- und Kreativwirtschaft in Hessen	–	PDF	–

¹⁾ Mit Excel-Anhang.



© magele-picture – Fotolia.com

... auf das nächste Heft 3/2018 – Thema: Hessen in Europa

Das Heft 3/2018 können Sie voraussichtlich ab Oktober 2018 auf unserer Homepage: <https://statistik.hessen.de> abrufen oder über unseren Vertrieb unter: vertrieb@statistik.hessen.de bestellen.



© frank peters – Fotolia.com

Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung – Ein Blick auf die Implementation in Hessen, Deutschland und Europa

von Stefanie Picard

Der Beitrag stellt die „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ und ihre 17 Entwicklungsziele vor.

Dabei wird auch die Implementierung der 17 Ziele in der hessischen Nachhaltigkeitsstrategie in den Blick genommen.



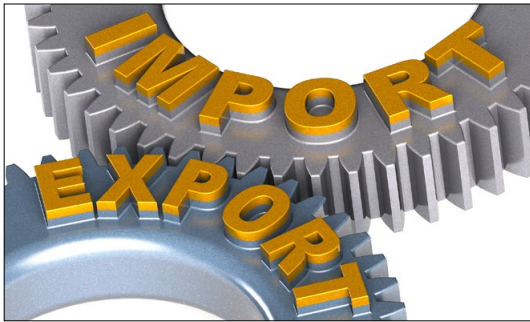
© Tiberius Gracchus – Fotolia.com

Wohnen in Hessen und Europa – Ausgewählte Ergebnisse aus EU-SILC 2016

von Stefanie Picard

Wohnen ist ein Thema das alle betrifft. In der Analyse werden ausgewählte Ergebnisse zum Wohnen in Hessen vorgestellt und mit den Ergebnissen für Deutschland und Europa verglichen. Die vorgestellten Ergebnisse basieren weitestgehend auf den Selbsteinschätzungen der befragten Personen.

Außerdem im Heft:



© Fotomanufaktur JL – Fotolia.com

Auslandskontrollierte Unternehmen und der hessische Außenhandel

von Dr. Joachim Lutz und Anna Elisa Nikolis

Der Beitrag vergleicht die auslandskontrollierten Unternehmen in Hessen und Deutschland. Darüber hinaus betrachtet er die Parallelen zwischen deren Eignerstruktur und dem Außenhandelsprofil Hessens.



© Industrieblick – Fotolia.com

Hessen und der Handel mit Europa

von Dr. Joachim Lutz

Der Artikel beleuchtet die hessischen Außenhandelsbeziehungen in Europa. Dabei werden exemplarisch einzelne Güter(gruppen) analysiert, die für den Warenhandel besondere Bedeutung haben. Sowohl die Herkunfts- bzw. Bestimmungsländer dieser Güter als auch die Entwicklung der Warenströme über die vergangenen Jahre werden untersucht.



Die Abfallbewirtschaftung überschreitet Grenzen

von Jacek Walsdorfer

Die Abfallwirtschaft ist EU-weit in rechtlicher Hinsicht unter der Abfallrahmenrichtlinie harmonisiert und in organisatorischer Hinsicht vernetzt. Anhand der Abfallstatistiken wird die grenzüberschreitende Abfallverbringung betrachtet.

Außerdem im Heft:



© Dmitry Nikolaev – Fotolia.com

EU-Bürgerinnen und EU-Bürger in Hessen – demografische Struktur und regionale Verteilung

von Diana Schmidt-Wahl

Der Kurzbeitrag analysiert die Struktur der EU-Bürgerinnen und EU-Bürger in Hessen anhand ausgewählter demografischer Strukturen wie Alter, Geschlecht oder Aufenthaltsdauer.



© Hessisches Statistisches Landesamt

Die Beitragsreihe „**Hessen in Europa**“ befasst sich im nächsten Heft mit der **durchschnittlichen Wochenarbeitszeit**. Im europaweiten Vergleich liegt der Fokus auf den geleisteten Stunden für die Hauptbeschäftigung.



Alle Ausgaben von Staat und Wirtschaft in Hessen finden sich auch als PDF-Datei zum kostenlosen Download auf unserer Homepage unter <https://statistik.hessen.de/publikationen/staat-und-wirtschaft>