

G. JAHNKE

Pendelwanderung und Standortpolitik

In der Pendelwanderung dokumentiert sich ein Grundzug, der die Industriegesellschaft von ihrem Vorgänger, der Agrargesellschaft, unterscheidet: Der Arbeitsplatz ist räumlich vom Haushalt getrennt, und die Erwerbstätigkeit ist nicht mehr Sache der Familie, sondern Sache der einzelnen Familienmitglieder. In den meisten Fällen haben die Berufstätigen, insbesondere in den ländlichen Gemeinden, einen längeren Weg zu ihrem Arbeitsplatz zurückzulegen.

Zwar hat es schon in der vorindustriellen Zeit und im Anfangsstadium der Industrialisierung Wanderungsbewegungen gegeben, indem Arbeitsuchende aus den übevölkerten Agrargebieten in die Industrieorte und andere Bedarfsgebiete strömten. Ebenso sei erinnert an die saisonalen Wanderungen in die landwirtschaftlichen Großbetriebe des Ostens aus beschäftigungsarmen Gebieten (Landsberger Schnitter). Jedoch waren dies Wanderungen, die in der Regel nur einmal im Jahr durchgeführt wurden. Hiervon unterscheidet sich die heutige Pendelwanderung, die durch tägliche oder – bei größeren Entfernungen – durch wöchentliche Wiederkehr gekennzeichnet ist.

J. Schmauch¹ weist darauf hin, daß die Besonderheit der erwerbsmäßigen Pendelwanderung im wesentlichen auf ihrer Arbeitstäglichkeit beruht. Außerdem beruht diese Besonderheit auf ihrer relativen Richtungsbeliebigkeit; Arbeitstäglichkeit und Richtungsbeliebigkeit stellen besondere Anforderungen an die wechselseitige Lage der Wohn- und Arbeitsorte im Raumzeitsystem der jeweiligen Pendleraus-tauschgebiete. Dabei ist entscheidend, in welcher Zeit die Beschäftigungsstätten von bestimmten Raumpunkten aus erreicht werden können. Dies ist wiederum abhängig von der Art, Schnelligkeit und zeitlichen Dichte der Verkehrsmittel. Größere Entfernungen zum Beschäftigungsort konnten erst zu dem Zeitpunkt überwunden werden, als die Reisegeschwindigkeit der Verkehrsmittel und die Beförderungskapazität wesentlich zugenommen hatten.

Selbst bis zu 50 km und teilweise noch mehr entfernte Gemeinden senden heute täglich Erwerbstätige in die Stadt. Für solche war früher ein Arbeiten ohne Wohnsitzverlegung einfach eine physische Unmöglichkeit.

Durch die Verbreitung des Kraftfahrzeugs ist es selbst den eisenbahnfernen Gemeinden in erhöhtem Maße möglich geworden, in Arbeitsbeziehung zu entferntgelegenen Beschäftigungsorten zu treten. Man braucht nur die Kraftfahrzeugkolonnen zu beobachten, die abends die Tore der Fabriken passieren, um in eilendem Tempo ihren Wohnort zu erreichen. Der Ausbau des Verkehrswesens und die Eigenmotorisierung sind die Voraussetzung für die umfang-

reiche Pendelwanderung und damit die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort. An dieser Erscheinung sind mehr oder weniger fast alle Orte, ob Stadt oder Land, beteiligt. Der Zug nach der Stadt scheint seine Bedeutung eingebüßt zu haben. Früher zog der Arbeiter der Arbeitsstätte nach, heute trägt er nur seine Arbeitskraft an den Arbeitsort. An die Stelle der Abwanderung, d. h. der Wanderung mit Wohnsitzverlegung, ist die Arbeitswanderung, d. h. die Pendelwanderung, getreten.

Es lassen sich drei Gruppen von Pendelwanderern unterscheiden: Die Saisonarbeiter, die Wochenaußenortsarbeiter und die Tagesarbeitswanderer. Charakteristisch für alle 3 Gruppen ist das Auseinanderfallen von Wohn- und Arbeitsort. Während die Gruppe der Saisonarbeiter an Bedeutung verloren hat, bilden die Gruppe der Wochenaußenarbeiter und insbesondere die Gruppe der Tagesarbeitswanderer das Hauptproblem der inneren Wanderung.

Weiterhin ist die zwischenörtliche Pendelwanderung, die zwei nicht zusammengehörende Gemeinden umfaßt, von der örtlichen Pendelwanderung, bei der es sich um Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte innerhalb größerer Städte handelt, zu unterscheiden. Infolge zahlreicher Eingemeindungen liegen letztere oft weiter auseinander als zwei verschiedene Orte.

In statistischen Erhebungen werden in der Regel nur die arbeitstäglichen Bewegungen erfaßt, die Wochenendpendler werden nicht berücksichtigt. Die arbeitstäglichen Pendelwanderungen sind insbesondere für die raumplanerischen Überlegungen, wie Industrieverlagerung, Wohnungsbau, Berufsverkehrsplanung, von besonderer Bedeutung. Die zwischenörtlichen Pendelwanderungen beeinflussen die Wirtschafts- und Sozialstruktur stärker als die örtliche Pendelwanderung. Ebenso wirken sie sozialpsychologisch stärker auf die einzelnen, wenn diese nicht in der selben Gemeinde bleiben.

Die soziologische Bedeutung der Pendelwanderung

Seit Beginn ihrer Entwicklung stellt die Pendelwanderung als Binnenwanderung größten Ausmaßes ein ökonomisches wie auch ein soziologisches Problem dar. Sei verzehrt einerseits insbesondere dort, wo die Entfernungen zur Arbeitsstätte sehr groß sind, produktive Zeit und Kraft, andererseits ermöglicht sie erst den Einsatz von Arbeitskräften aus den nicht industrialisierten Gebieten in den Industriebetrieben der Großstädte. So gesehen, wirkt die Pendelwanderung den Ballungszentren entgegen.

Von der Mehrzahl der Pendelwanderer wird das Wohnen auf dem Lande bevorzugt. Den Pendelwanderern läßt

¹ Schmauch, J.: Zur soziologischen Bedeutung der erwerbsmäßigen Pendelwanderung. – Münster 1958. S. 25.

das billigere und freiere Wohnen auf dem Lande selbst weite Anfahrtwege zum Arbeitsort gering veranschlagen, und um so geringer, je schneller und bequemer die Beförderungsmittel sind. Hinzu kommt, daß der größte Teil der ländlichen Pendelwanderer Hauseigentümer oder Nebenerwerbslandwirt ist. Bei einer vom Verfasser durchgeführten Stichprobenuntersuchung im nordhessischen Raum waren von 308 Pendelwanderern 134 Hauseigentümer und 90 Nebenerwerbslandwirte, während nur 84 zur Miete wohnten. Es mag auf den ersten Blick verständlich erscheinen, daß diese Vorteile, nämlich im eigenen Haus auf eigenem Grund und Boden auf dem Lande zu wohnen, die Nachteile des Pendelwanderns zu einem großen Teil aufwiegen. Jedoch scheint das allein nicht ausschlaggebend zu sein. Die Pendelwanderung ist eine außerordentlich komplexe Erscheinung. Der Mobilisation der Bevölkerung stehen zahlreiche komplizierte Widerstände entgegen, die sich rechnerisch nicht erfassen lassen, die in der Psyche der Menschen selbst zu suchen sind. Die Motive zum Wegzug erscheinen heute nicht mehr dringlich genug, um diese Hemmungen zu überwinden, da die verbesserten Verkehrsmöglichkeiten ein Wohnbleiben bei auswärtigem Arbeitsort ermöglichen. Eine der wirksamsten Hemmungen dieser Art ist zweifelsohne die Verwurzelung mit dem Heimatort. Der ländliche Pendelwanderer nimmt lieber die Strapazen weiter Wege auf sich, als daß er Verhältnisse verläßt, in denen er aufgewachsen ist und in denen er sich am freiesten und sichersten bewegt. Insbesondere ist es die ländliche Frau, die am wenigsten bereit ist, ihre gewohnte und lieb gewordene Umgebung auf dem Lande mit dem Stadtleben zu vertauschen. Mit dem Weg in die Stadt muß sie nicht nur den Zusammenhang mit den Menschen und der Natur aufgeben, sondern auch in der Masse untergehen.

Andererseits bedingt das Auseinanderfallen von Wohnbevölkerung und Arbeitsbevölkerung eine gewisse Desintegration der dörflichen Gesellschaft. Die Berufstätigen, die den größten Teil des Tages außerhalb ihres ländlichen Wohnortes in der industriell geprägten Umgebung verbringen, werden in ihrer Haltung und in ihren Verhaltensweisen von dort aus weitgehend mitgeformt. Die sozialen Beziehungen, bei denen es sich zum größten Teil um äußerliche, unverbindliche Teilbeziehungen handelt, sind bei den Pendelwanderern wesentlich umfangreicher als bei der übrigen Bevölkerung des Dorfes. Als Teilperson in Teilbeziehungen tritt der Pendelwanderer als Arbeitnehmer, als Verkehrsteilnehmer und als Glied der Dorfgemeinde auf². Er neigt daher weniger tradierten Auffassungen zu, als das für den übrigen Teil der Bevölkerung des Ortes in der Regel zutrifft. In den Gemeinden, in denen der Anteil der Pendelwanderer anteilmäßig hoch ist, hat das starke Rückwirkungen auf die Wohngemeinde³. Da das wirtschaftliche Interesse der Pendler in einer anderen Richtung als der durch den Wohnort bezeichneten liegt, gehören sie meistens zu den nicht-integrierten Elementen der Gemeinde, was

Tabelle 1: *Pendler nach dem benutzten Verkehrsmittel*

Verkehrsmittel	Anzahl der Pendler		
	absolut	in v. H.	
Bundesbahn	34	11,3	18,9 v. H. öffentliche Verkehrsmittel
Omnibus	24	7,6	
Fahrrad	12	3,8	69,8 v. H. private Verkehrsmittel
Motorrad	28	9,0	
Privatauto	176	57,0	
Betriebsfahrzeug	34	11,3	11,3 v. H. betriebseigene Verkehrsmittel
Insgesamt	308	100,0	

häufig Probleme besonderer Natur schafft. Die wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Interessen konzentrieren sich nicht mehr allein auf die Wohngemeinde, so daß im Sozialgefüge Desintegrationserscheinungen auftreten können⁴. Durch die Beziehung der Pendelwanderer zur industriellen Gesellschaft steht die Dorfgemeinde stärker in deren Einflußbereich, was zur Auflockerung der festgefügtten Normen in der Dorfgemeinde führt. Im Schnittpunkt ländlicher und städtischer Lebensformen ist die Pendelwanderung von vielschichtiger Problematik. Die Meinung, daß von diesen Beziehungen zwischen Stadt und Land nur ungünstige Einflüsse ausgehen, ist nicht ganz zutreffend, wenn man berücksichtigt, daß die Integrierung dieser beiden Bereiche zu einer Lebensfrage des Landes geworden ist. In vielen ländlichen Gemeinden ist durch Verkehrsaufschließung und Industrialisierung eine tragfähige Wirtschafts- und Sozialstruktur entstanden, wobei die Pendelwanderung in den Mittelpunkt der Entwicklungsvorgänge getreten ist.

Das Streben des Arbeiters zur ländlichen Wohnform wird in neuerer Zeit intensiviert. Ebenso lassen sich in dem Bestreben, die Städte aufzulockern, Tendenzen der Verländlichung der Lebensform der Menschen in der industriellen Gesellschaft erkennen. So gesehen, wird die Pendelwanderung nicht nur erhalten bleiben, sondern in verstärktem Maße noch an Bedeutung gewinnen. Jedoch wird man bestrebt sein müssen, mit zunehmender Industrialisierung in ländlichem Bereich die weiten Pendelwege zu verkürzen, von denen hauptsächlich die ungünstigen Einflüsse ausgehen.

Einfluß der Pendelwanderung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Pendler

Die sehr oft genannten Vorteile der Pendelwanderer, wie billigeres und besseres Wohnen, billigere Lebenshaltung auf dem Lande und u. U. eigenes Land zu bebauen, mögen in vielen Fällen zutreffen, dürfen jedoch nicht verallgemeinert werden. Das Wohnen auf dem Lande im eigenen Heim oder zur Miete ist im allgemeinen billiger als in der Stadt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß mit der Pendelwanderung keineswegs immer eine billigere Wohnung

² Kötter, H.: Landbevölkerung im sozialen Wandel. – Düsseldorf 1958.

³ Blankenburg, P. von: Einführung in die Agrarsoziologie. – Stuttgart 1962.

⁴ König, R.: Soziologie. – Frankfurt a. M. 1967.

Tabelle 2: Pendler nach dem Zeitaufwand

Zeitaufwand	Anzahl der Pendler		
	absolut	in v. H.	
bis 30 Minuten	208	67,6	Nahpendler
31– 45 Minuten	38	12,3	
46– 60 Minuten	38	12,3	
61– 75 Minuten	2	0,7	
76– 90 Minuten	10	3,2	Fernpendler
91–120 Minuten	8	2,6	
120 u. m. Minuten	4	1,3	
Insgesamt	308	100,0	

als am Arbeitsort verbunden ist; am wenigsten für den, der von einem Landort zu einem anderen Landort oder von einem Landort zur Kleinstadt pendelt. In beiden Fällen werden im Wohnort und im Arbeitsort die Mietpreise annähernd die gleichen sein. Ein Vorteil aus der Miete erwächst einem Teil der Pendelwanderer nicht⁵.

Hinsichtlich der Lebenshaltung ergeben sich nur für diejenigen Pendelwanderer Kostenvorteile, die etwas Land bewirtschaften und die Lebensmittel zu einem Teil selbst erzeugen. Für eine Anzahl der Pendelwanderer erwächst aus Miete und Lebensmittelpreisen kein wesentlicher wirtschaftlicher Vorteil. Allerdings gibt es eine erhebliche Anzahl Pendelwanderer, die mit der Entfernung billigeres Wohnen und Kostenvorteile in der Lebenshaltung erzielen.

Die Vor- und Nachteile der Pendelwanderung sind ebenso wie die Ursachen, die zu dieser Wanderungsart führten, von großer Vielfalt. Bei aller Bemühung um Objektivität wird das Ergebnis der Abwägung nicht ganz unabhängig davon sein, ob man dem Phänomen der Pendelwanderung positiv oder negativ gegenübersteht⁶.

Die meisten Pendelwanderer sind nicht bereit, ihre geräumige Wohnung gegen eine Wohnung am Arbeitsort, die nach Größe und Zahl der Räume den gesunden Aufbau der Familie sichert, einzutauschen. Diejenigen Pendelwanderer, die im eigenen Haus wohnen und die Möglichkeit haben, einen Garten zu bewirtschaften und Kleinvieh zu halten, werden am wenigsten bereit sein, in die Stadt überzusiedeln, auch dann nicht, wenn ihnen die Wohnung in der Stadt mehr Komfort und Bequemlichkeit bieten sollte. In verstärktem Maße trifft das für den Nebenerwerbslandwirt zu. Die Bewirtschaftung des „Feierabendbetriebes“ macht den Pendler Krisen gegenüber unempfindlicher, und das Gespenst der Arbeitslosigkeit hat für ihn den größten Teil seines Schreckens verloren. Außer der Wohnung ist auch die Lebenshaltung gesichert, und in bescheidenem Maße werden aus dem Nebenerwerbsbetrieb noch zusätzliche Einnahmen erzielt. Die Ausgaben für die Fahrt zum Arbeitsort werden dadurch mehr als aufgewogen.

⁵ Grabe, Ch.: Der Einfluß der Pendelwanderung auf die Arbeitnehmer. – Karlsruhe 1926.

⁶ Barlet, H.: Die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum. In: Beiträge zur Statistik der Stadt Mannheim. (1953) H. 45.

Tabelle 3: Entfernung zwischen Wohnort und Beschäftigungsort

Entfernung	Anzahl der Pendler	
	absolut	in v. H.
bis 5 km	60	19,5
6–10 km	66	21,4
11–20 km	66	21,4
21–30 km	50	16,2
31–40 km	42	13,7
40 u. m. km	24	7,8
Insgesamt	308	100,0

Die ideellen Werte, die bereits als Anreiz für das Wohnen auf dem Lande aufgeführt wurden, die Verbundenheit mit dem Heimatort, die verwandtschaftlichen Beziehungen, die höhere persönliche Geltung und dergleichen müssen ebenfalls als besondere Vorteile herausgestellt werden. Hinzu kommen die Vorteile für die Volkswirtschaft, wie der gesunde Ausgleich zwischen Stadt und Land, das Gegenteil gegen das ungesunde Anwachsen der Ballungsgebiete und die Entvölkerung des Landes.

Von den Nachteilen, die die Pendelwanderung für den einzelnen Pendler wie auch für die Volkswirtschaft hat, ist in erster Linie der Zeitverlust zu nennen. Hieraus resultieren weitere negative Auswirkungen. Insbesondere steht der Einfluß der Pendelwanderung auf das geistige Leben außer Frage. Je weiter die Entfernung von Wohn- und Arbeitsort, desto weniger ist es dem einzelnen möglich, die Freizeit für sich, für die Befriedigung kultureller Bedürfnisse aufzuwenden. Zeitungslektüre, Rundfunk und Fernsehen sind meist die einzigen Mittel der intellektuellen Fortbildung. Vorträge und politische Versammlungen werden von Pendelwanderern seltener besucht als von den am Arbeitsort Wohnenden.

Ferner hat die Pendelwanderung einen nicht unerheblichen Einfluß auf das innere Familienleben. Die unterschiedlichen Zielorte und verschiedenen Abfahrt- und Ankunftszeiten der Familienmitglieder beeinträchtigen sehr stark die Gestaltung des Familienlebens⁷.

Entfernungszonen, Zeitaufwand und Kosten der Pendelwanderung

Trotz der Entwicklung des Verkehrs mit seinem dichteren Netz der Verkehrslinien, den differenzierteren Verkehrsmitteln mit höheren Geschwindigkeiten und dem Anwachsen der Individual-Verkehrsmittel hat sich der Zeitaufwand nur unwesentlich vermindert. Während vor dem ersten Weltkrieg die maximale Entfernung zum Arbeitsort 20 km betrug, haben sich heute die Entfernungen verdoppelt oder sogar verdreifacht. Indessen hat sich die Forderung nach einem maximalen Zeitaufwand von 30 Minuten im Berufsverkehr bis heute leider noch nicht erfüllt.

⁷ Kötter, H.: Struktur und Funktion von Landgemeinden im Einflußbereich einer deutschen Mittelstadt. – Darmstadt 1952.

Tabelle 4: Pendler nach Betriebsgrößen und Entfernungszonen

Anzahl der Beschäftigten in den Betrieben	Pendler in v. H. nach Entfernungszonen						Insgesamt
	km 0-5	km 6-10	km 11-20	km 21-30	km 31-40	km über 40	
0- 10	3,2	0,7	3,2	—	—	—	7,1
11- 25	3,8	0,7	2,0	0,9	0,4	—	7,8
26- 50	3,3	10,9	8,6	3,5	1,0	—	27,3
51- 100	7,1	3,2	2,7	0,9	2,6	—	16,5
101- 250	1,4	3,2	2,7	2,9	1,6	1,8	13,6
251- 500	0,7	1,3	1,4	3,0	1,6	0,7	8,7
501- 750	—	0,7	0,8	—	0,6	0,7	2,8
751-1000	—	—	—	0,9	0,7	—	1,6
über 1000	—	0,7	—	4,1	5,2	4,6	14,6
Insgesamt	19,5	21,4	21,4	16,2	13,7	7,8	100,0

Nach der hier vorliegenden Stichprobenuntersuchung im Kreise Witzenhausen, Nordhessen, verteilen sich die Pendelwanderer auf die Verkehrsmittel, wie es in Tabelle 1 dargestellt ist. Wie die Tabelle zeigt, benutzen 70 v. H. der Pendler eigene Fahrzeuge als Verkehrsmittel. An der Spitze der benutzten Fahrzeuge steht mit 57 v. H. der Personenkraftwagen, während die öffentlichen Verkehrsmittel eine untergeordnete Rolle spielen. 11 v. H. der erfaßten Pendelwanderer werden mit betriebseigenen Fahrzeugen zur Arbeitsstelle und nach Beendigung der Arbeitszeit zum Wohnort befördert. In erster Linie handelt es sich um Arbeitskräfte reserven aus den weniger verkehrsaufgeschlossenen Orten.

Der hohe Anteil der Pendler mit eigenem Fahrzeug resultiert nicht allein aus der verhältnismäßig mangelhaften verkehrlichen Erschließung, sondern vielmehr aus Gründen der Unabhängigkeit von den öffentlichen Verkehrsmitteln, der größeren Beweglichkeit und nicht zuletzt der Zeiterparnis. Die Pendelzeit ist verlorene Zeit, sie ist ein Opfer an Freizeit, Kraft und Kosten, das der Pendler Tag für Tag, Jahr um Jahr bringt, jedoch darf dieses Opfer ein zumutbares Maß nicht übersteigen, sonst wird es nicht mehr aufgewogen durch den Gewinn, den die Pendelwanderung vielleicht in anderer Hinsicht dem Pendler bietet.

Die Pendelzeit ist abhängig von der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort, von den verfügbaren Verkehrsmitteln und deren Schnelligkeit. Nach dem Zeitmaß hält man heute eine Dauer des einfachen Arbeitsweges bis zu einer Stunde, für Hin- und Rückfahrt also bis zu zwei Stunden, noch für zumutbar, während einfache Arbeitswege über eine Stunde im allgemeinen nicht mehr zumutbar sind.

Pendler mit einfachen Arbeitswegen bis zu einer Stunde werden in der Regel als Nahpendler und Pendler mit Arbeitswegen über eine Stunde als Fernpendler bezeichnet⁸.

In Tabelle 2 sind die Pendler im nordhessischen Kreisgebiet Witzenhausen nach dem Zeitaufwand für die Berufswege aufgegliedert. Von den erfaßten Pendlern sind 92 v. H. Nahpendler (bis zu einer Stunde Wegzeit) und 8 v. H.

Fernpendler. Die Pendelwanderung vollzieht sich überwiegend im Nahpendlerbereich, wobei die besonderen Zielorte Kassel, Göttingen und Eschwege in den Nahpendlerbereich einzubeziehen sind.

Die Grenze zwischen zumutbarer und unzumutbarer Pendelwanderung kann man nur bestimmen, wenn man den Zeitaufwand der Pendler oder die Länge der Berufswege und den Anteil der Fernpendler kennt. Die amtliche Statistik liefert hierüber kaum irgendwelche Angaben. Im Rahmen dieser Stichprobenuntersuchung wurden die erfaßten Pendler nach Entfernungszonen gegliedert. Tabelle 3 veranschaulicht im einzelnen die Verteilung der Pendler auf die Entfernungszonen. Hiernach liegen rund 92 v. H. der Pendler im Nahpendlerbereich, wenn man zugrunde legt, daß Beschäftigungsorte bis zu einer Entfernung von 40 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Kraftfahrzeugen in einer Stunde erreicht werden können.

Bemerkenswert ist es, festzustellen, daß bei Landgemeinden und Kleinstädten das Einzugsgebiet über eine Entfernung von 10 km kaum hinaus geht und daß mit zunehmender Größe der Städte immer weniger Pendler aus der nächsten Umgebung und immer mehr aus weiteren Entfernungen kommen. Oder anders formuliert: der Anteil der Fernpendler an den Gesamtpendlern steigt mit zunehmender Gemeindegrößenklasse. Die Einpendler sind bei größeren Landgemeinden und Kleinstädten dicht an den Zielort herangedrängt, größer ist der Einzugsbereich bei den größeren Städten, und bei den Großstädten ist er am größten.

Nicht nur die Größenordnung des Zielortes, sondern auch die des Zielbetriebes der Pendler wirkt sich auf die Pendelorte und den Anteil der Fernpendler aus. Aus Tabelle 4 ist ersichtlich, daß in den Betrieben bis zu einer Belegschaft von 10 Beschäftigten die Pendelweite im Bereich der Entfernungszone von 20 km liegt. Mit zunehmender Größe des Zielbetriebes nimmt im allgemeinen auch die Pendelentfernung zu. Insbesondere erweitert sich die Pendelentfernung in den Betrieben mit einer Belegschaft von 1000 Beschäftigten und mehr.

Fast 50 v. H. der erfaßten Pendelwanderer, deren Pendelweite nicht über 40 km hinausgeht, sind in Betrieben mit einer Belegschaftsgröße bis zu 100 Beschäftigten tätig. Allgemein ist festzustellen, daß die Pendelweite mit steigender

⁸ Staubach, H.: Pendelwanderung und Raumordnung. — Köln 1962.

Tabelle 5: Pendler nach Wirtschaftszweigen und Entfernungszonen

Wirtschaftszweig	Pendler in v. H. nach Entfernungszonen						Insgesamt
	km 0-5	km 6-10	km 11-20	km 21-30	km 31-40	km über 40	
Bau- und Bauhilfs- gewerbe	4,7	6,4	4,6	2,3	2,7	3,2	23,9
Bergbau, Steine, Erden	2,7	1,9	—	—	—	—	4,6
Industrie	4,7	7,2	5,3	8,5	8,6	3,3	37,6
Handwerk	2,7	1,9	3,4	0,8	—	—	8,8
Staat, B-Bahn, Post, Verwaltung	2,7	3,3	6,0	3,8	1,2	1,3	18,3
Handel, Gewerbe Dienstleistungen	2,0	0,7	2,1	0,8	1,2	—	6,8
Insgesamt	19,5	21,4	21,4	16,2	13,7	7,8	100,0

Größenordnung sowohl des Zielortes als auch des Zielbetriebes wächst. Der Anteil der Fernpendler steigt mit zunehmender Größe nicht nur des Zielortes, sondern auch des Zielbetriebes.

Ebenso aufschlußreich ist die Gliederung der Pendelwanderer nach der Beschäftigung in den einzelnen Wirtschaftszweigen und nach Entfernungszonen. Hierüber gibt Tabelle 5 Aufschluß: 37,6 v. H. der Pendelwanderer sind in Industriebetrieben, 24 v. H. im Baugewerbe, 18,3 v. H. bei Bundesbahn, Post und Verwaltung, 8,8 v. H. im Handwerk, 6,8 v. H. in Handel, Gewerbe und Dienstleistungsbetrieben und 4,6 v. H. in Bergbau, Steine und Erden beschäftigt. Bemerkenswert ist es, festzustellen, daß von den 37,6 v. H. Pendlern der in Industriebetrieben Beschäftigten 12 v. H. einen Pendelweg von mehr als 30 km zurücklegen.

Im Gegensatz zum industriereichen Süd- und Mittelhessen mit seiner großen Pendlerdichte konzentrieren sich in Nordhessen die wenigen Pendlerbereiche um Kassel, Hersfeld, Eschwege und über den hessischen Raum hinaus um Göttingen. Insbesondere im Kreis Witzenhausen bestimmen vorwiegend die Bodenschätze, wie Braunkohle, Ton, Kalk und Gips, den Industriestandort. Die verarbeitende Industrie konnte bisher nur wenig Fuß fassen, Fast ausschließlich handelt es sich hier um kleinere bis mittlere Industriebetriebe mit einer Belegschaftsstärke bis zu 100 Beschäftigten.

Nicht unberücksichtigt bleiben darf die für den Hin- und Rückweg aufgewandte Zeit bzw. ihr Wert als Arbeitszeit. Je näher die Großstadt, desto schnellere Verkehrsmöglichkeiten und desto weniger Zeitverlust. Eine Strecke, die bequem in einer halben Stunde zurückgelegt werden könnte, erfordert oft eine Stunde und mehr Zeit, weil die Züge nicht schnell genug aufeinander folgen. Auch die Tatsache, daß eine vereinzelt gelegene Fabrik oft Arbeiter aus allen Richtungen an sich zieht, macht es unmöglich, für alle Wohnorte eine günstige Verbindung mit dem Arbeitsort zu schaffen. Durchschnittlich erfordert eine Entfernung von 30 km einen Zeitaufwand von etwa 30 Minuten mit der Bundesbahn. Hinzu kommt noch die Zeit für den Weg von der Wohnung zum Bahnhof.

Ein großes Zeitopfer müssen diejenigen Pendler auf sich nehmen, die keine Bahn- oder Omnibusverbindung mit dem Arbeitsort haben. Besonders unangenehm wird der Zeitverlust von dem Pendler empfunden, der noch als Nebenerwerbslandwirt tätig ist. Bei ihm liegt der Gedanke besonders nahe, was er in der für den Arbeitsweg aufgewandten Zeit hätte leisten können. Hinzu kommt, daß vielen Pendlern der Arbeitsweg täglich einen Teil ihres unentbehrlichen Schlafes raubt. Es gibt Arbeiter, die bereits um 4.00 Uhr aufbrechen müssen, um ihren Arbeitsort zur rechten Zeit erreichen zu können, oft noch früher, wenn es sich um Schichtarbeit handelt. Es ist leicht begreiflich, daß sich unter solchen Umständen die Pendelzeit ungünstig auf den gesamten Organismus auswirkt.

Welche Gesamtzeit (Arbeitszeit zusätzlich Pendelzeit) die Pendler täglich aufwenden müssen, ist aus Tabelle 6 ersichtlich. Hiernach sind 54 v. H. der Pendler täglich bei einer Pendelweite von 5–40 km 8–10 Stunden, 37 v. H. bei einer Pendelweite von 5 bis über 40 km 10–12 Stunden und 7,2 v. H. bei einer Pendelweite von 30–40 km 12 Stunden und mehr unterwegs. Nur 1,5 v. H. der Pendler haben einen täglichen Zeitaufwand von 8 Stunden. Die tägliche Arbeitszeit beträgt bei dieser Gruppe 7–7½ Stunden bei einer Pendelweite bis zu 10 km. 27 v. H. der Pendler haben trotz geringer Entfernung bis zu 10 km zum Arbeitsort einen verhältnismäßig hohen Gesamtzeitaufwand. Zum einen handelt es sich bei diesen Pendlern um Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, die im allgemeinen einen höheren Zeitaufwand benötigen als die Kraftwagenbenutzer, zum anderen beträgt die tägliche Arbeitszeit bei dieser Gruppe mehr als 8 Stunden täglich. Zeitersparnis und erhöhte Mobilität hinsichtlich der Auswahl des Arbeitsplatzes sind die hauptsächlichsten Gründe, weswegen die Mehrheit der Pendler zur Haltung eines Kraftfahrzeuges übergeht, obgleich die Pendelkosten sich dadurch wesentlich erhöhen.

Neben dem Zeitaufwand für die Überwindung des Pendlerweges zum Arbeitsort spielen die dafür aufzubringenden Kosten eine nicht unerhebliche Rolle. Trotz der verbilligten Arbeiterrückfahrkarten für die Benutzung der

Tabelle 6: Täglicher Zeitaufwand einschließlich Arbeitszeit

Gesamtzeit- aufwand täglich	Pendler in v. H. nach Entfernungszonen						Insgesamt
	km 0-5	km 6-10	km 10-20	km 20-30	km 30-40	km über 40	
Bis 8 Std.	0,8	0,7	—	—	—	—	1,5
8- 9 Std.	5,5	6,9	4,1	3,9	—	—	20,4
9-10 Std.	9,8	9,5	9,3	3,8	1,6	—	34,0
10-11 Std.	3,4	4,3	8,0	5,5	7,2	—	28,4
11-12 Std.	—	—	—	3,0	3,1	2,4	8,5
über 12 Std.	—	—	—	—	1,8	5,4	7,2
Insgesamt	19,5	21,4	21,4	16,2	13,7	7,8	100,0

Verkehrsmittel erreichen die Kosten eine erhebliche Höhe. Die Fahrkosten belasten das Jahresbudget des Pendlerhaushaltes in vielen Fällen um einen beträchtlichen Posten. Der eventuelle Vorteil des Wohnens auf dem Lande im eigenen Haus oder der billigen Miete wird schon zum Teil durch die Fahrkosten aufgewogen. Bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeuges sind die Kosten noch erheblich höher, selbst wenn man einen Teil der Kosten für Privatfahrten in Abzug bringt. Tabelle 7 zeigt deutlich die überragenden Pendelkosten der Kraftwagenbenutzer. Bei 7,8 v. H. der Pendler, die einen Kraftwagen als Verkehrsmittel benutzen und eine Wegstrecke von mehr als 40 km täglich zurückzulegen haben, betragen die Pendelkosten im Jahr über 1000 DM. Die Kosten setzen sich aus den Kosten für Treibstoff und Öl, Versicherung, Steuern, Reparatur- und Abschreibungskosten zusammen, wobei die anteilmäßigen Kosten für Privatfahrten in Abzug gebracht worden sind. 19 v. H. der Pendler, denen keine Kosten entstehen, sind Bedienstete der Bundesbahn, Beschäftigte, die mit betriebs-eigenen Fahrzeugen befördert werden und die den Weg täglich mit dem Fahrrad zurücklegen.

Der Anteil der Auspendler auf je 100 Erwerbspersonen ist in den einzelnen Bundesländern sehr verschieden. Hessen zählt neben Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zu den klassischen Ländern der Pendelwanderung. Auf 100 Erwerbspersonen (21,3% gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 14,5%) hat Hessen von allen Ländern des Bundesgebietes den höchsten Pendleranteil^{8a}. Insbesondere im nordhessischen Raum läßt sich ein stetes Wachsen der Pendelbewegung erkennen.

Wie aus Tabelle 8 hervorgeht, besteht im Kreis Witzenhausen eine erhebliche Pendelbewegung. Der Anteil der Auspendler, die außerhalb des Kreisgebietes und außerhalb des Landes Hessen beschäftigt sind, ist in stetem Steigen begriffen. Besondere Zielorte sind die Städte Kassel, Eschwege, Helsa, und außerhalb des Landes Hessen werden insbesondere Zielorte des Landes Niedersachsen angestrebt. Da das Kreisgebiet verhältnismäßig industriarm ist und nicht ausreichend Beschäftigungsmöglichkeiten bietet, ist ein erheblicher Teil der Erwerbspersonen gezwungen, die Unannehmlichkeiten des Fernpendelns auf sich zu nehmen.

Zu einem großen Teil sind Pendler Inhaber landwirtschaftlicher Nebenerwerbsbetriebe. Diese Gruppe von Pendlern bildet für die Industriebetriebe im Kreisgebiet einen krisenfesten Arbeiterstamm. Im allgemeinen werden von diesen Pendlern im Interesse ihres landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes verkehrsnahe Zielorte angestrebt.

In enger Beziehung zueinander stehen Pendelwanderung und Gemeindetyp. Die industriellen Mittelpunkte des Kreisgebietes sind umgeben von Orten mit Arbeiterbevölkerung, die die Pendler nach diesen Industrieorten stellen. Die landwirtschaftlichen Gebiete bilden im Süden des Kreisgebietes zwei Mittelpunkte mit landwirtschaftlichen Gemeinden in ziemlich geschlossener Lage. Im nördlichen Teil des Kreisgebietes liegen die landwirtschaftlichen Gemeinden nicht so geschlossen. Im südwestlichen Teil finden sich vorwiegend die Gemeinden industriellen Charakters. Die übrigen Gemeinden sind entweder Mischgemeinden oder gewerbliche Gemeinden, die vorwiegend Auspendlergemeinden sind.

84,5 v. H. der befragten Pendler haben in ihrer Wohn-gemeinde keine Beschäftigungsmöglichkeit und müssen das Los des Pendlers auf sich nehmen. 15,5 v. H. sind freiwillige Pendler, die aus Gründen der besseren Entlohnung oder günstigeren Arbeitsbedingungen außerhalb ihres Wohnortes tätig sind.

Pendelwanderung und Standortpolitik

Für unsere Vorfahren war die Zuordnung von Wohnung und Arbeitsstätte bis ins 19. Jahrhundert hinein kein Problem. Wohnung und Arbeitsstätte waren ortsfest verbunden; die Menschen arbeiteten, wo sie wohnten. Eine Änderung trat erst ein, als die industrielle Revolution das Leben, die Wirtschaft und die Siedlungsstruktur veränderte. Durch die Arbeitsteilung in den Fabriken und die Zusammenfassung der Arbeitskräfte wurden Wohnung und Arbeitsplatz getrennt und rückten weit auseinander.

Schwierig ist die Abstimmung von Wohnstandort und Erwerbsstandort, zumal da die Beteiligten bei ihrer Standortwahl von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen und keine Gewähr dafür besteht, daß etwaige Gegensätze durch übergeordnete Siedlungspolitik ausgeglichen wird.

Bei der Wahl des Standortes fragt der Unternehmer we-

^{8a} Vgl. Staubach, Köln 1962.

Tabelle 7: Jährliche Pendelkosten bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln

Art des Verkehrsmittels	Pendler in v. H. nach Pendelkostenstaffelung							
	DM keine	DM bis 100	DM 100-250	DM 250-500	DM 500-750	DM 750-1000	DM ü. 1000	Insgesamt
Bundesbahn	3,9	0,7	1,4	2,0	2,6	0,7	—	11,3
Omnibus	—	0,7	1,8	2,5	1,9	0,7	—	7,6
Fahrrad	3,8	—	—	—	—	—	—	3,8
Moped	—	2,5	6,5	—	—	—	—	9,0
Pkw	—	—	3,9	18,7	14,9	11,7	7,8	57,0
Betriebsfahrzeug	11,3	—	—	—	—	—	—	11,3
Insgesamt	19,0	7,7	13,6	23,2	19,4	13,1	7,8	100,0

niger danach, wo die Arbeiter seines Betriebes wohnen können und wie sie die Arbeitsstätte erreichen, sondern viel mehr danach, wo die geeigneten Arbeitskräfte zu finden sind und wie der Betrieb am günstigsten zum Bezug und zum Absatz liegt.

Bei der Wahl des Wohnstandortes wird der Arbeitnehmer die Überlegung treffen, wo für ihn die günstigsten Arbeitsmöglichkeiten zu finden sind und wie der Arbeitsplatz zu erreichen ist. Er wird weiter fragen, welche Einkaufsmöglichkeiten und kulturellen Einrichtungen sich am Ort befinden, welche Schulen in der Nähe sind und schließlich nach den Bedingungen für den Erwerb eines eigenen Grundstückes.

Während es in der Großstadt immer schwieriger wird, Wohnstandorte zu finden, die möglichst allen Standortfaktoren entsprechen, bieten die entwicklungsfähigen Klein- und Mittelstädte meist reichlich Gelegenheit, Wohnungen, Arbeitsstätten, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholung in freier Natur bequem einander nahe zu bringen, wobei nach Bedarf die nächste Großstadt schnell erreichbar bleibt.

Nun kann man die Pendelwanderung nicht in jedem Fall nachteilig sehen. Eine Pendelwanderung mit einer Entfernung bis zu 30 Minuten zum Arbeitsort ist unter den heutigen Verkehrsverhältnissen durchaus zumutbar und kann als eine günstige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsort angesehen werden. Nach *Staubach* lassen sich für die Beziehung zwischen Wohn- und Arbeitsort drei Möglichkeiten unterscheiden:

1. Die Wohnung befindet sich am Arbeitsort (Binnenpendler)
2. Die Wohnung befindet sich im nächsten Umkreis des Arbeitsortes (zumutbare Pendelwanderung)
3. Die Wohnung befindet sich außerhalb des Ein-Stunden-Bereichs des Arbeitsortes (unzumutbare Pendelwanderung)

Für die Vor- und Nachteile der Pendelwanderung haben die absoluten Pendlerzahlen wenig Aussagegewert. Maßgebend ist der Anteil der Fernpendler an den Pendelwanderern. Je niedriger der Anteil der Fernpendler, um so besser entsprechen Wohnstandort und Erwerbsstandort. In der Regel ist in den Industrieballungsgebieten der Anteil an Fernpendlern an den Einpendlern hoch, während in den Notstandsgebieten der Anteil an den Auspendlern hoch ist. Niedrige Fernpendlerquoten in industriellen Gegenden lassen auf eine günstige Zuordnung von Wohn- und Erwerbsstandort schließen⁹.

Die Nachteile der Pendelwanderung fallen jedoch so ins Gewicht, daß man sich um die Lösung der sich daraus ergebenden Probleme bemühen sollte. Die Pendelwanderung macht die Mängel und Vorzüge unserer Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur sichtbar und liefert damit der Standortpolitik Unterlagen für eine zweckmäßige Verteilung von Menschen, Wohnungen und Arbeitsstätten.

Die ursprüngliche Entstehung der heutigen Ballungsräu-

⁹ Vgl. *Staubach*, Köln 1962.

Tabelle 8: Entwicklung der Pendelwanderung im Landkreis Witzenhausen*

Jahr	Aus den Wohnsitzgemeinden arbeiten:				Zahl der Einpendler aus:			
	im Land Hessen	im Kreisgebiet	in anderen Bundesländern	Anpendler insgesamt	dem Land Hessen	dem Kreisgebiet	anderen Bundesländern	Einpendler insgesamt
1959	2930	2253	677	6860	keine Angaben			5595
1966	3387	4085	850	8322	801	3544	64	4409
1967	3415	4009	874	8298	554	3283	47	3884
1968	3739	3981	904	8624	636	3546	37	4219

* Sondererhebungen des Landkreises Witzenhausen

me ist in den meisten Fällen auf das Vorhandensein von Bodenschätzen und einer günstigen Verkehrslage zurückzuführen. Die geringe flächenaufschließende Wirkung der Eisenbahn hat zweifellos zur Entstehung industrieller Ballungsräume beigetragen. Wäre es z. B. gelungen, anstelle der Eisenbahn ein Straßenfahrzeug mit gleich hoher flächenaufschließender Wirkung zu schaffen, so wären wahrscheinlich die sozialen Folgen dieser Konzentration nicht so schwerwiegend gewesen. Die Sozialgeschichte hätte vermutlich einen anderen Verlauf genommen, wenn mit der Konzentration der Industrie eine flächenhafte Aussiedlung der Arbeiter vor sich gegangen wäre¹⁰.

Durch die einsetzende industrielle Revolution und Wandlung vom Agrar- zum Industrieland wurde unser Raumgefüge grundlegend umgestaltet. Dieser Wandlungsprozeß ging planlos, überstürzt und ohne Rücksicht auf die Verteilung der Menschen und ihrer Wohnungen vor sich. Der Bevölkerungsüberschuß des Landes strömte in die Großstädte, deren Bevölkerungszahlen unbegrenzt wuchsen, während die Kleinstädte und Landgemeinden in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückblieben. Die Auswahl des Erwerbsstandortes wurde grundsätzlich nach dem privaten Nutzen des Unternehmers getroffen, während die verändernde Wirkung auf die Siedlungs- und Raumstruktur dabei unberücksichtigt blieb. Die Annahme, daß sich der Raum von selbst ordne, verwirklichte sich nicht. Die Notwendigkeit einer übergeordneten Standortpolitik und Raumordnung wurde von den zuständigen Stellen zu spät erkannt.

Der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg brachte wenig Änderung. In den meisten Fällen bauten die Unternehmer ihre zerstörten Betriebe an alter Stelle in den bisherigen Ballungsgebieten wieder auf. Die Arbeiter mußten in viel größerem Umfang als früher vom Land zu ihrem Arbeitsplatz in die Großstadt pendeln, da der Wohnungsbau mit dem Wiederaufbau der Industriebetriebe nicht Schritt hielt. Als mit dem wirtschaftlichen Aufstieg der Arbeitskräftebedarf laufend anstieg, pendelten immer mehr Arbeiter mit längeren Pendelzeiten in die entfernt liegenden Industriebetriebe.

Welche Möglichkeiten und Wege zur Gesundung der Pendelwanderung bestehen, erfährt man ziemlich übereinstimmend durch Rundfragen bei den Pendelwanderern. 60 v. H. der befragten Pendelwanderer wünschen die Ansiedlung größerer Industriebetriebe in leicht erreichbarer Nähe ihres Wohnortes, um die hohen Pendelkosten und den unnötigen Zeitaufwand einzusparen. Weitere 20 v. H. wünschen eine bessere Verkehrsverbindung zwischen Wohnort und Erwerbsort, während 20 v. H. keine besonderen Wünsche und Verbesserungen äußerten. Bei der letzten Gruppe handelt es sich ausschließlich um Pendler, deren Arbeitsplatz sich in unmittelbarer Nähe ihres Wohnortes befindet. Diese Wünsche deuten Ziele an, die in der Raumordnung und Standortpolitik angestrebt werden sollten.

Durch Verlagerung der Industriebetriebe könnte die Arbeitsstätte dem Pendler näher gebracht werden, so daß sich

nicht mehr der Pendler der Arbeitsstätte, sondern diese sich ihm nähern würde.

Das wirksamste Mittel der Gesundung der Pendelwanderung wäre eine planmäßige Neuordnung des gesamten Raumes, wenn man dabei auch nur allmählich vorankäme. Jedenfalls wäre dadurch eine bessere Verteilung von Menschen, Wohnungen und Arbeitsstätten zu erreichen, und die übermäßig weiten Pendelwege könnten beseitigt werden. Die Auflockerung der Großstädte allein führt nicht zum Ziel, sondern zur Verlängerung der Pendelwege, wenn man nicht gleichzeitig die Industriestandorte auflockert. Eine Auflockerung der Großstädte ist nur dann sinnvoll, wenn sie nicht weiter anwachsen und die Industriebetriebe mit den erforderlichen Wohnungen in die ländlichen Gebiete verlagert werden. Die Pendelwanderung würde sich dadurch in tragbaren Grenzen halten, und den Fernpendlern blieben weite Wege erspart.

Vom Ökonomischen her gesehen, wird ein wesentlicher Teil der Pendelwanderung bestehen bleiben. Im wesentlichen kommt es aber darauf an, ein Gleichgewicht zwischen einer angemessenen Industrieansiedlung in den ländlichen Räumen und dem weiteren Einsatz von ländlichen Arbeitskräften zu ermöglichen. Durch eine sinnvolle Standortpolitik, durch eine Streuung möglichst vieler Industriebetriebe über das gesamte Gebiet wird der Raum Festigkeit erhalten. Das soll nicht heißen, daß bereits vorhandene Industriebetriebe verlagert werden sollen. Viele Industriebetriebe werden weiterhin an die Rohstofflager und an die Großstadt gebunden sein, dagegen ist die weiterverarbeitende Industrie in der Standortwahl unabhängig, zumal das Verkehrsnetz und die Energieversorgung die Gründung von Industriebetrieben an fast jedem Standort ermöglicht. Insbesondere die Klein- und Mittelbetriebe sollten in Zukunft nicht mehr in den Großstädten und Ballungsgebieten, sondern in den unterentwickelten Gegenden angesiedelt werden sowie dort, wo bisher verkümmerte Kleinstädte sowohl für die Industrie als auch für das Zusammenleben der Menschen die besten Voraussetzungen bieten¹¹. Hinzu kommt, daß insbesondere in Gegenden mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen die Landbewirtschaftung aufgegeben wird oder der landwirtschaftliche Betrieb als Existenzgrundlage nicht mehr ausreicht. Diesen bisher hauptberuflichen Landwirten müssen andere Berufsmöglichkeiten geboten werden. Die Folge ist eine weite Ausdehnung der Pendelwanderung bzw. eine Abwanderung, die die Ballungsgebiete noch vergrößern würde. Bringt man aber durch Industrieansiedlung die Arbeit zum Arbeiter, so verteilen sich die Menschen und ihre Wohnungen in gesunder Weise, und der Industriearbeiter kann künftig auf dem Lande oder in der Kleinstadt wohnen¹².

Ökonomische Überlegungen werden allerdings viele Unternehmer dazu verleiten, sich in Ballungszentren anzusiedeln und nicht das Risiko des Experiments auf sich zu nehmen. Eine gewisse ankurbelnde Standortlenkung von staat-

¹⁰ Vgl. Schmauch, a. a. O.

¹¹ Vgl. Kötter, Darmstadt 1952.

¹² Staubach, H.: Raumplanung im Regierungsbezirk Kassel. In: Raumforschung und Raumordnung. 10. Jg. (1950) H. 4, S. 165ff.

licher Seite in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der allgemeinen Wirtschaftspolitik wäre dabei dringend erforderlich. Dabei ist eine sorgfältige Prüfung der Standorteignung unerlässlich, um eine falsche Industrieansiedlung von vornherein zu vermeiden und die betreffenden Betriebe in die Lage zu versetzen, nach einer gewissen Anlaufzeit auf dem Markt in Wettbewerb zu treten.

Es darf also nicht das Ziel der Industrieplanung sein, in jeder Gemeinde einen Industriebetrieb anzusiedeln. Vielmehr sollte sich die Ansiedlung neuer Betriebe auf hierfür ausgewählte Gewerbeorte beschränken, die möglichst Ansätze einer Industrieentwicklung vorweisen können und verkehrsgünstig zu erreichen sind. Wenn die noch vorhandenen Arbeitskraftreserven (aus Landwirtschaft und Fernpendler) in diese Orte gelenkt werden, wird die Wirtschaft dieser Lebensräume im Interesse aller darin lebenden Menschen gestärkt.

Die Planung und Durchführung von Entwicklungsmaßnahmen im ländlichen Raum müßte innerhalb eines Bezugsrahmens koordiniert vorgenommen werden, in dem die standortbezogenen Maßnahmen auf geeignete Entwicklungsschwerpunkte zu konzentrieren sind. Im Hinblick auf die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen wäre der Ausbau von ausgewählten Standorten von besonderer Bedeutung. Wesentliche Voraussetzungen für die Mobilisierung des Wachstumspotentials in den ländlichen Räumen sowie der langfristigen wirtschaftlichen Sicherung und Versorgung der Bevölkerung ist der intensive Ausbau von Infrastruktureinrichtungen. Bei der Auswahl der entwicklungsfähigen Standorte muß nicht nur die Größe des Standortes, sondern auch die Größe des Einzugsbereichs berücksichtigt werden. Die Bevölkerung in den weniger begünstigten Gemeinden müßte durch leistungsfähige Verkehrsverbindungen die Möglichkeit erhalten, die Arbeitsplätze an den bevorzugten Standorten unter zumutbaren Bedingungen in Anspruch zu nehmen.

Alle Pläne und Vorschläge zur Gesundung der Pendelwanderung und Verbesserung der Siedlungsstruktur sind jedoch nutzlos, wenn sie nicht von den zuständigen Stellen unterstützt und durchgeführt werden. In Verantwortung für das Gesamtwohl sollten sich Vertreter der Politik, der Wirtschaft und Verwaltung sowie die führenden Fachleute der Wissenschaft und Praxis in gemeinschaftlicher Arbeit für ein gemeinsames Ziel verbinden.

Zusammenfassung

Die Pendelwanderung stellt seit Beginn ihrer Entwicklung als Binnenwanderung größten Ausmaßes ein ökonomisches und ein soziologisches Problem dar. Sie verzehrt einerseits produktive Zeit und Kraft, andererseits ermöglicht sie erst den Einsatz von Arbeitskräften aus nichtindu-

strialisierten Gebieten in den Industriebetrieben der Großstädte und wirkt so den Ballungstendenzen entgegen.

Unter den Vorteilen der Pendelwanderung steht vornehmlich die Wohnungsfrage im Vordergrund, da in den meisten Fällen die Wohnungsmiete außerhalb des Erwerbsortes billiger ist. Dementsprechend wird der Pendelwanderer nicht oder nur wenig bereit sein, seine geräumige Wohnung gegen eine Wohnung am Erwerbsort einzutauschen, besonders dann nicht, wenn er noch etwas Land bewirtschaftet, was ihn gegenüber Krisen unempfindlicher macht.

Als Nachteil der Pendelwanderung ist in erster Linie der Zeitverlust zu nennen, woraus weitere negative Auswirkungen resultieren. Der Zeitaufwand hat sich trotz Verbesserung des Verkehrsnetzes, der erhöhten Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel und der Benutzung eigener Kraftfahrzeuge gegenüber früher nur unwesentlich vermindert, zumal da sich die Entfernungen zwischen Wohn- und Erwerbsort verdoppelt oder sogar verdreifacht haben. Nach den vorliegenden Untersuchungen kann festgestellt werden, daß die Pendelweite mit steigender Größenordnung hinsichtlich des Zielortes und des Zielbetriebes wächst. Der Anteil der Fernpendler steigt mit zunehmender Größe nicht nur des Zielortes sondern auch des Zielbetriebes.

Neben dem Zeitaufwand für die Überwindung des Pendelweges zum Arbeitsort spielen die dafür aufzubringenden Kosten eine nicht unerhebliche Rolle. Der Vorteil des Wohnens auf dem Lande wird zum Teil durch die Fahrkosten aufgewogen. Bei Benutzung eines eigenen Kraftwagens betragen die jährlichen Pendelkosten 1000 DM und mehr.

84,5 v. H. der befragten Pendler haben in ihrem Wohnort keine Beschäftigungsmöglichkeit, 15,5 v. H. sind freiwillige Pendler, die wegen besserer Verdienstmöglichkeiten und günstiger Arbeitsbedingungen außerhalb ihres Wohnortes arbeiten.

Für die Vor- und Nachteile der Pendelwanderung haben die absoluten Pendlerzahlen wenig Aussagewert, vielmehr ist der Anteil der Fernpendler an den Pendelwanderern maßgebend. Je niedriger der Anteil der Fernpendler, desto besser entsprechen Wohnstandort und Erwerbsstandort. Niedrige Fernpendlerquoten in industriereichen Gegenden lassen auf eine günstige Zuordnung von Wohn- und Erwerbsstandort schließen.

Ein wesentlicher Teil der Pendelwanderung wird aus ökonomischen Gründen bestehen bleiben. Jedoch kommt es darauf an, ein Gleichgewicht zwischen einer angemessenen Industrieansiedlung in den ländlichen Räumen und den weiteren Einsatz von freierwerdenden Arbeitskräften aus der Landwirtschaft zu ermöglichen. Die Mängel der Pendelwanderung sind wirksam und nachhaltig durch zielbewußte Standortpolitik und Raumordnung zu beseitigen, insbesondere durch Wachstumsbegrenzung und Auflockerung der Großstädte und Ballungsgebiete sowie durch sinnvolle Verteilung der Arbeitsstätten auf zahlreiche kleine und mittlere Schwerpunkte.