



# Der lange Weg zur Arbeit

Pendlerströme in Nord-Westfalen



# Der Weg zur Arbeit – ein Überblick

Nach 2009 und 2014 untersucht die IHK Nord Westfalen nun bereits zum dritten Mal die Entwicklung des Pendleraufkommens und der Pendlerströme im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region. Mit dem Ergebnis: Der kräftige Anstieg der Pendlerzahlen, der in den vergangenen Untersuchungen zu beobachten war, hat sich bis zum Jahr 2019 fortgesetzt<sup>1)</sup>. Immer mehr Menschen wohnen nicht in der Kommune, in der sie arbeiten. Sie pendeln.

Die Stadt **Münster** ist aufgrund ihrer oberzentralen Funktion besonders stark auf Einpendler angewiesen. Seit 2014 hat die Zahl der Einpendler um weitere 13 Prozent zugenommen und betrug 2019 insgesamt 84.000. Dies ist mit Abstand der höchste Wert aller Kommunen in Nord-Westfalen. Dabei sind Beamte, Selbstständige und Freiberufler noch nicht einmal eingerechnet. Vor allem aufgrund der Vielzahl an Behörden dürfte die tatsächliche Anzahl an Einpendlern in Münster deutlich höher liegen.

Nachdem sich der Pendlersaldo (als Differenz aus Ein- und Auspendlern) in **Gelsenkirchen** bis zur letzten IHK-Untersuchung im Jahr 2014 langsam zum positiven entwickelt hat, war er im Jahr 2019 wieder stark negativ. 45.000 Einpendler standen 48.000 Auspendlern gegenüber. In Summe deutet dieses hohe Pendleraufkommen darauf hin, dass viele der vor Ort angebotenen Arbeitsplätze nicht mit dem Qualifikationsprofil der Einwohner übereinstimmen.

Bei Betrachtung der einzelnen **Kreise** fällt auf, dass deren Pendlersalden (als Summe der zugehörigen Kommunen) weiterhin stark negativ sind. Das bedeutet, dass die Nutzung des eigenen Arbeitsmarktpotenzials immer weniger gelingt. Im Gegenteil: Wohn- und Arbeitsort fallen immer stärker auseinander. Während die Münsterlandkreise sehr stark auf ihr Oberzentrum ausgerichtet sind, weist der Kreis Recklinghausen enge Verflechtungen mit dem übrigen Ruhrgebiet auf. Verflechtungen zwischen dem Münsterland und der Emscher-Lippe-Region bestehen hingegen kaum. Dies gilt für Arbeitnehmer ebenso wie für Auszubildende.

Als Gründe für die steigenden Pendlerzahlen sind neben individuellen Lebensentwürfen vor allem knapper und daher teurer Wohnraum in den Ballungsgebieten sowie ein sich immer weiter ausdifferenzierender Arbeitsmarkt zu nennen. Hierdurch erweitert sich auch der räumliche Einzugsbereich für Experten und Spezialisten auf der Suche nach entsprechenden Arbeitsplätzen. Vor allem der Dienstleistungsmix in Münster führt zu einem Sog auf den regionalen Arbeitsmarkt.

Die seit dem Frühjahr 2020 andauernde Corona-Pandemie wird aufgrund der wirtschaftlichen Folgen vermutlich zunächst zu einem Rückgang der Pendlerzahlen führen. Wie hoch dieser Rückgang ausfallen wird, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beurteilen. Angesichts des starken Anstiegs in den letzten Jahren (+27 Prozent Pendler seit 2010) dürften sich die Pendlerzahlen allerdings noch immer auf einem hohen Niveau befinden.



<sup>1)</sup> Alle Daten, auf die in diesem Text Bezug genommen wird, sind im Wirtschafts atlas der IHK unter [www.ihk-nw.de/wirtschaftsatlas](http://www.ihk-nw.de/wirtschaftsatlas) zu finden.

# Verkehrspolitische Einordnung

Die Anzahl der Berufspendler im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und hat im Jahr 2019 einen neuen Höchstwert erreicht. Insgesamt zählte die Region Nord-Westfalen im vergangenen Jahr 526.000 Menschen, die nicht in der Kommune lebten, in der sie arbeiteten. Das sind 27 Prozent mehr als noch im Jahr 2010.

Demgegenüber stehen eine Verkehrsinfrastruktur und ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), welches nicht mit diesem Pendleranstieg gewachsen und in weiten Teilen auch nicht darauf ausgelegt ist, einen weiteren derartigen Zuwachs zu verkraften. Busse und Bahnen sind im Berufsverkehr heute genauso voll wie die Einfallstraßen mit Autos.

Noch immer nutzen jedoch fast 70 Prozent der Pendler in Nord-Westfalen überwiegend den Pkw, um von ihrem Wohnort zur Arbeitsstätte zu gelangen<sup>2</sup>. Dies gilt insbesondere für jene Pendler, die aus dem ländlichen Raum kommen und daher vielfach noch über eine vergleichsweise schlechte ÖPNV-Anbindung verfügen.

Zwar stammen die meisten der Pendler aus den jeweils umliegenden Städten und Gemeinden. Viele von ihnen legen jedoch auch deutlich größere Distanzen zurück. Vor allem das westfälische Oberzentrum Münster weist aufgrund seiner solitären Lage inmitten des Münsterlandes ein sehr großes Pendlereinzugsgebiet auf. Rund ein Viertel der Einpendler nach Münster stammt sogar aus Städten und Gemeinden außerhalb des Regierungsbezirks Münster. Noch höher ist der Anteil der Fernpendler unter denen, die in Münster wohnen und in einer anderen Kommune arbeiten. Hier ist es jeder zweite, der den Regierungsbezirk auf dem Weg zur Arbeit verlässt.

Mit großem Abstand zieht die Stadt Münster (84.000) gefolgt von Gelsenkirchen (45.000) und Recklinghausen (27.000) die meisten Pendler an. Das steigende Pendleraufkommen stellt demnach insbesondere Münster und den hoch verdichteten Siedlungsraum des nördlichen Ruhrgebiets vor große Herausforderungen. Wie kann diesen nun begegnet werden?

- **Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur:**

Um das – vermutlich auch nach Corona – hohe Verkehrsaufkommen verträglich abzuwickeln, sind weiterhin Investitionen in den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Dies gilt sowohl für die Straße als auch die Schiene.

- **Ausweitung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten:**

Um Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen, das Straßennetz zu entlasten und gleichzeitig einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten, bedarf es insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten einer Verdichtung des ÖPNV-/SPNV-Angebotes. Zudem sind die Rahmenbedingungen für die Pendler mit Fahrrad/Pedelec zu verbessern und die unterschiedlichen Mobilitätsangebote miteinander zu vernetzen.

Beide Handlungsansätze gehen miteinander einher. Die Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zahlt insbesondere auf die überregionale Erreichbarkeit ein. Hiervon profitieren nicht nur die zahlreichen Pendler, die größere Distanzen überwinden müssen und daher weiterhin auf das Auto oder die Bahn angewiesen sein werden, sondern auch der Wirtschaftsverkehr und die Wirtschaftsstandorte an sich.



*Mobilstationen vernetzen unterschiedliche Verkehrsträger.*



Die Ausweitung und stärkere Vernetzung von Mobilitätsangeboten (Bus, Bahn, Fahrrad, Shared Mobility) verbessern hingegen die Anbindung des ländlichen Raumes an die Zentren und schaffen damit eine Alternative zur Nutzung des Pkw. Mit der Münsterland S-Bahn ist Ende des Jahres 2019 bereits ein Projekt angestoßen worden, dass zu einer besseren Anbindung von Münster und seinem Umland beitragen kann.

Zusätzlich gilt es, die Potenziale der Nahmobilität – insbesondere des Radverkehrs – noch stärker zu nutzen, denn die größte Gruppe stellen nach wie vor die innerstädtischen und stadtnahen Pendler. Für diese kann das Fahrrad – oder bei größeren Distanzen auch das Pedelec – eine geeignete Alternative darstellen. Die Stadt Münster und ihr Umland verfolgen mit ihrem Veloroutenkonzept bereits über einen entsprechenden Ansatz und schaffen hierfür die notwendige Infrastruktur. Dasselbe gilt für die geplanten Radschnellwege im westlichen Münsterland (Isselburg-Coesfeld) und dem mittleren Ruhrgebiet (Gladbeck-Bottrop-Essen).

Ein weiterer Baustein kann das Betriebliche Mobilitätsmanagement sein. Unternehmen können den Wandel hin zu effizienterer, nachhaltiger Mobilität aktiv mitgestalten und für ihre Mitarbeiter entsprechende Anreize schaffen, beispielsweise über die Einführung von Job-Tickets für den ÖPNV oder eines Job-Rad-Modells sowie der Bereitstellung entsprechender Radabstellanlagen.

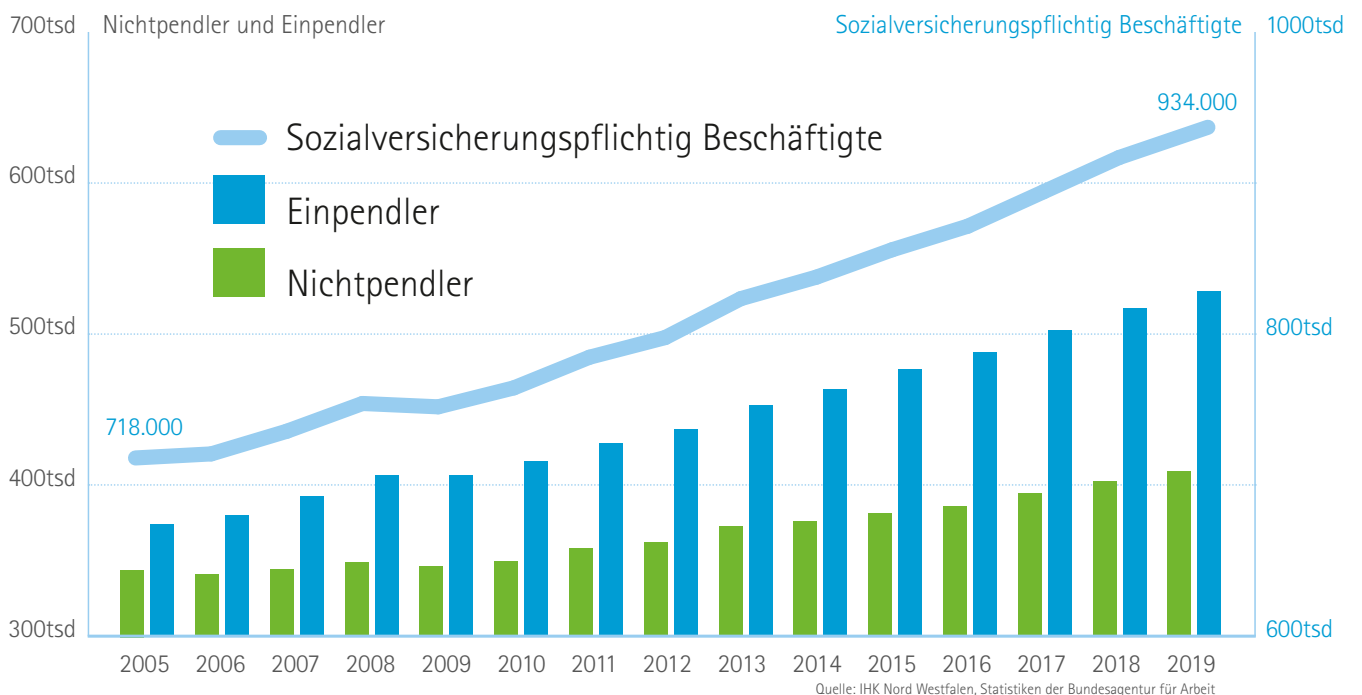
# Die Lage in Nord-Westfalen im Einzelnen

Nord-Westfalen ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort. Dies machen die Zahlen zur Beschäftigungssituation deutlich: Zwischen 2010 und 2019 sind rund 170.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Dies entspricht einem Wachstum von 22 Prozent. Insgesamt arbeiteten 2019 im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region knapp 934.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Voll- und Teilzeit).

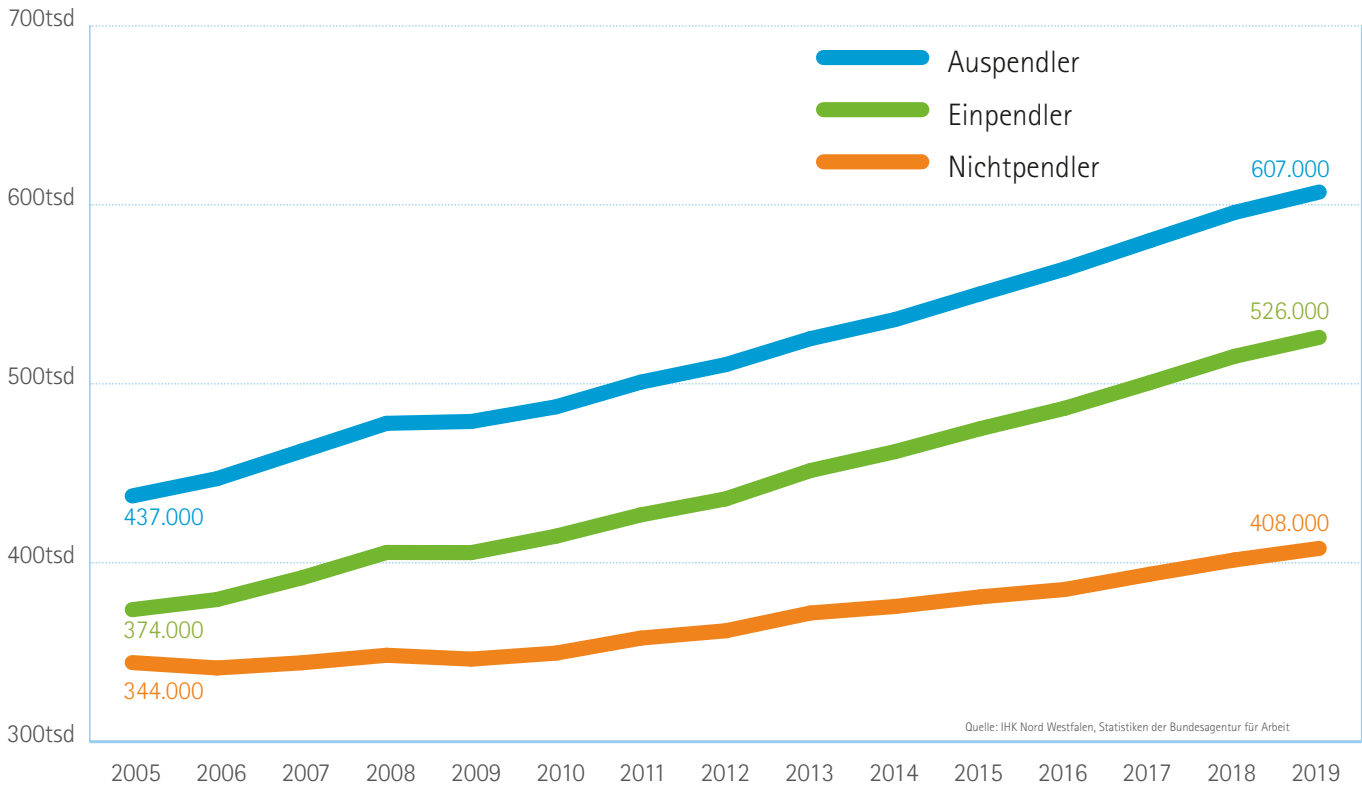
Diese Arbeitsplätze verteilen sich auf rund 408.000 Nicht-Pendler, bei denen Wohn- und Arbeitsort identisch sind, und 526.000 Berufspendler. Die Zahl der Pendler hat die Schallmauer einer halben Million damit erstmals durchbrochen. Innerhalb des vergangenen Jahrzehnts hat sie gar um 27 Prozent zugenommen. Die Einpendlerquote, also der Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, beträgt 56 Prozent. Das bedeutet, dass große Teile des Beschäftigungszuwachses – rein rechnerisch – auf das Konto der Pendler gehen, deren Zahl Jahr für Jahr gestiegen ist.

Rund eine Million Menschen, die im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region wohnen, gehen einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach. Die Zahl der Auspendler beträgt mittlerweile 607.000. Das bedeutet, dass etwa 60 Prozent aller Erwerbstätigen ihren Arbeitsplatz in einer anderen Kommune haben. Zwischen 2010 und 2019 hat die Anzahl der Auspendler insgesamt um 25 Prozent zugenommen.

## Entwicklung von Arbeitsplätzen und Pendlern in Nord-Westfalen 2005 bis 2019



## Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 2005 bis 2019



Die Zahl der Auspendler ist damit im vergangenen Jahrzehnt ähnlich stark gewachsen wie die Zahl der Einpendler. Zwar hat im selben Zeitraum auch die Zahl an Nicht-Pendlern zugenommen. Mit 17 Prozent fällt dieser Wert jedoch deutlich geringer aus. Daraus folgt, dass die Mobilität der Arbeitnehmer in der Region erneut zugenommen hat. Immer mehr Menschen wohnen nicht in der Kommune, in der sie arbeiten. Sie pendeln.

Der Pendlersaldo ist jedoch weiterhin negativ. In der Summe aller 78 Städte und Gemeinden hatte die Region 2019 einen Pendlersaldo von minus 81.000 (526.000 Einpendler gegenüber 607.000 Auspendlern). Das bedeutet, dass die Region rein rechnerisch nicht alle erwerbstätigen Einwohner mit einem Arbeitsplatz versorgen kann. Auffällig ist, dass die Diskrepanz zwischen Einpendlern und Auspendlern sich noch einmal verstärkt hat: 2014 betrug der Saldo noch minus 74.000.

Dieser Pendlersaldo bedarf jedoch einer differenzierten Betrachtung, da die Spanne zwischen den Höchst- und Tiefstwerten in der Region sehr hoch ist. Sie reicht von Münster (+52.000) bis zum Kreis Recklinghausen (-52.000) und ist in den vergangenen Jahren nochmal größer geworden. Während das Münsterland einen geringen Pendlersaldo (-18.000) aufweist, liegt der Saldo in der Emscher-Lippe-Region deutlich höher (-64.000) und hat im Vergleich zu 2014 nochmal um 18 Prozent zugenommen. Dies verdeutlicht die unterschiedlichen teilregionalen Entwicklungen in Nord-Westfalen.

# Ein- und Auspendler 2019

Kreis	Stadt/ Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Wohnort= Arbeitsort (Nicht-Pendler)	Einpendler	Einpendler- quote	Beschäftigte aus dem Wohnort	Wohnort = Arbeitsort (Nicht-Pendler)	Auspendler	Auspendler- quote	Pendler- saldo
BOT	Bottrop	33.557	14.630	18.910	56,35%	41.890	14.634	27.256	65,07%	-8.346
GE	Gelsenkirchen	81.580	36.681	44.899	55,04%	85.053	36.656	48.397	56,90%	-3.498
MS	Münster	172.362	88.066	84.296	48,91%	119.802	88.010	31.792	26,54%	52.504
BOR	Ahaus	20.349	9.065	11.284	55,45%	16.535	9.058	7.477	45,22%	3.807
BOR	Bocholt	31.769	18.404	13.365	42,07%	29.326	18.396	10.930	37,27%	2.435
BOR	Borken	19.625	8.120	11.505	58,62%	17.122	8.115	9.007	52,60%	2.498
BOR	Gescher	8.138	3.040	5.098	62,64%	7.584	3.033	4.551	60,01%	547
BOR	Gronau (Westf.)	16.874	10.498	6.376	37,79%	17.747	10.488	7.259	40,90%	-883
BOR	Heek	2.869	995	1.874	65,32%	3.706	992	2.714	73,23%	-840
BOR	Heiden	2.347	682	1.665	70,94%	3.376	680	2.696	79,86%	-1.031
BOR	Isselburg	3.720	1.212	2.508	67,42%	4.199	1.213	2.986	71,11%	-478
BOR	Legden	2.070	769	1.301	62,85%	3.144	769	2.375	75,54%	-1.074
BOR	Raesfeld	2.755	1.187	1.568	56,91%	4.521	1.186	3.335	73,77%	-1.767
BOR	Reken	4.457	1.832	2.625	58,90%	6.145	1.830	4.315	70,22%	-1.690
BOR	Rhede	6.932	2.474	4.458	64,31%	8.108	2.472	5.636	69,51%	-1.178
BOR	Schöppingen	2.240	912	1.328	59,29%	3.025	911	2.114	69,88%	-786
BOR	Stadtlohn	8.058	3.594	4.464	55,40%	8.866	3.597	5.269	59,43%	-805
BOR	Südlohn	3.239	1.190	2.049	63,26%	3.915	1.187	2.728	69,68%	-679
BOR	Velen	2.985	1.175	1.810	60,64%	5.510	1.175	4.335	78,68%	-2.525
BOR	Vreden	10.501	5.496	5.005	47,66%	9.960	5.493	4.467	44,85%	538
COE	Ascheberg	4.146	1.551	2.595	62,59%	6.398	1.547	4.851	75,82%	-2.256
COE	Billerbeck	3.511	1.241	2.270	64,65%	4.822	1.240	3.582	74,28%	-1.312
COE	Coesfeld	18.860	7.294	11.566	61,33%	15.628	7.285	8.343	53,38%	3.223
COE	Dülmen	13.573	7.547	6.026	44,40%	18.998	7.541	11.457	60,31%	-5.431
COE	Havixbeck	2.739	884	1.855	67,73%	4.661	885	3.776	81,01%	-1.921
COE	Lüdinghausen	7.731	3.215	4.516	58,41%	9.644	3.212	6.432	66,69%	-1.916
COE	Nordkirchen	3.575	839	2.736	76,53%	4.104	838	3.266	79,58%	-530
COE	Nottuln	4.616	1.546	3.070	66,51%	7.999	1.545	6.454	80,69%	-3.384
COE	Olfen	3.623	877	2.746	75,79%	5.092	869	4.223	82,93%	-1.477
COE	Rosendahl	2.990	997	1.993	66,66%	5.000	996	4.004	80,08%	-2.011
COE	Senden	5.164	1.707	3.457	66,94%	8.379	1.705	6.674	79,65%	-3.217
RE	Castrop-Rauxel	15.864	6.998	8.866	55,89%	26.937	6.996	19.941	74,03%	-11.075
RE	Datteln	10.272	3.709	6.563	63,89%	13.184	3.706	9.478	71,89%	-2.915
RE	Dorsten	19.399	9.548	9.851	50,78%	27.400	9.549	17.851	65,15%	-8.000
RE	Gladbeck	17.395	7.147	10.248	58,91%	25.780	7.143	18.637	72,29%	-8.389
RE	Haltern am See	8.105	3.986	4.119	50,82%	14.680	3.982	10.698	72,87%	-6.579
RE	Herten	18.004	5.521	12.483	69,33%	21.218	5.516	15.702	74,00%	-3.219
RE	Marl	28.993	11.152	17.841	61,54%	30.153	11.136	19.017	63,07%	-1.176
RE	Oer-Erkenschwick	4.975	1.846	3.129	62,89%	11.394	1.843	9.551	83,82%	-6.422
RE	Recklinghausen	41.933	14.911	27.022	64,44%	41.599	14.871	26.728	64,25%	294
RE	Waltrip	6.643	2.523	4.120	62,02%	10.945	2.521	8.424	76,97%	-4.304
ST	Altenberge	4.671	940	3.731	79,88%	4.305	937	3.368	78,23%	363
ST	Emsdetten	15.135	6.939	8.196	54,15%	15.670	6.932	8.738	55,76%	-542
ST	Greven	14.707	5.090	9.617	65,39%	15.593	5.084	10.509	67,40%	-892
ST	Hörstel	7.253	2.439	4.814	66,37%	8.700	2.437	6.263	71,99%	-1.449



Kreis	Stadt/ Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Wohnort= Arbeitsort (Nicht-Pendler)	Einpendler	Einpendler- quote	Beschäftigte aus dem Wohnort	Wohnort = Arbeitsort (Nicht-Pendler)	Auspendler	Auspendler- quote	Pendler- saldo
ST	Hopsten	1.772	683	1.089	61,46%	3.271	683	2.588	79,12%	-1.499
ST	Horstmar	1.655	506	1.149	69,43%	2.781	506	2.275	81,81%	-1.126
ST	Ibbenbüren	18.383	8.350	10.033	54,58%	21.536	8.357	13.179	61,20%	-3.146
ST	Ladbergen	2.523	683	1.840	72,93%	2.942	679	2.263	76,92%	-423
ST	Laer	1.080	401	679	62,87%	2.765	401	2.364	85,50%	-1.685
ST	Lengerich	10.521	4.133	6.388	60,72%	9.564	4.131	5.433	56,81%	955
ST	Lienen	1.322	557	765	57,87%	3.528	555	2.973	84,27%	-2.208
ST	Lotte	4.315	787	3.528	81,76%	6.110	787	5.323	87,12%	-1.795
ST	Metelen	1.310	497	813	62,06%	2.686	496	2.190	81,53%	-1.377
ST	Mettingen	4.913	1.467	3.446	70,14%	4.994	1.468	3.526	70,60%	-80
ST	Neuenkirchen	3.685	1.286	2.399	65,10%	5.885	1.286	4.599	78,15%	-2.200
ST	Nordwalde	3.100	1.012	2.088	67,35%	3.995	1.011	2.984	74,69%	-896
ST	Ochtrup	7.424	3.531	3.893	52,44%	8.265	3.529	4.736	57,30%	-843
ST	Recke	2.444	928	1.516	62,03%	4.951	925	4.026	81,32%	-2.510
ST	Rheine	31.141	15.637	15.504	49,79%	30.488	15.627	14.861	48,74%	643
ST	Saerbeck	2.413	593	1.820	75,42%	3.025	592	2.433	80,43%	-613
ST	Steinfurt	11.813	4.632	7.181	60,79%	13.633	4.629	9.004	66,05%	-1.823
ST	Tecklenburg	4.297	630	3.667	85,34%	3.562	631	2.931	82,29%	736
ST	Westerkappeln	3.729	837	2.892	77,55%	4.827	834	3.993	82,72%	-1.101
ST	Wettringen	2.194	813	1.381	62,94%	3.499	813	2.686	76,76%	-1.305
WAF	Ahlen	15.859	8.228	7.631	48,12%	19.463	8.223	11.240	57,75%	-3.609
WAF	Beckum	15.902	6.917	8.985	56,50%	15.051	6.915	8.136	54,06%	849
WAF	Beelen	2.343	608	1.735	74,05%	2.754	607	2.147	77,96%	-412
WAF	Drensteinfurt	2.433	981	1.452	59,68%	6.563	982	5.581	85,04%	-4.129
WAF	Ennigerloh	5.883	2.221	3.662	62,25%	8.517	2.221	6.296	73,92%	-2.634
WAF	Everswinkel	2.948	934	2.014	68,32%	3.929	932	2.997	76,28%	-983
WAF	Oelde	11.575	5.144	6.431	55,56%	13.441	5.142	8.299	61,74%	-1.868
WAF	Ostbevern	3.218	1.233	1.985	61,68%	4.492	1.231	3.261	72,60%	-1.276
WAF	Sassenberg	4.752	1.847	2.905	61,13%	6.372	1.845	4.527	71,05%	-1.622
WAF	Sendenhorst	4.726	1.831	2.895	61,26%	5.566	1.827	3.739	67,18%	-844
WAF	Telgte	6.783	2.226	4.557	67,18%	7.862	2.222	5.640	71,74%	-1.083
WAF	Wadersloh	2.915	1.322	1.593	54,65%	5.422	1.321	4.101	75,64%	-2.508
WAF	Warendorf	14.291	6.076	8.215	57,48%	15.296	6.072	9.224	60,30%	-1.009
Bottrop		33.557	14.630	18.910	56,35%	41.890	14.634	27.256	65,07%	-8.346
Gelsenkirchen		81.580	36.681	44.599	54,67%	85.053	36.656	48.397	56,90%	-3.798
Münster		172.362	88.066	84.296	48,91%	119.802	88.010	31.792	26,54%	52.504
Kreis Borken		148.928	70.645	78.283	52,56%	152.789	70.595	82.194	53,80%	-3.911
Kreis Coesfeld		70.528	27.698	42.830	60,73%	90.725	27.663	63.062	69,51%	-20.232
Kreis Recklinghausen		171.583	67.341	104.242	60,75%	223.290	67.263	156.027	69,88%	-51.785
Kreis Steinfurt		161.800	63.371	98.429	60,83%	186.575	63.330	123.245	66,06%	-24.816
Kreis Warendorf		93.628	39.568	54.060	57,74%	114.728	39.540	75.188	65,54%	-21.128
Münsterland		647.246	289.348	357.898	55,30%	664.619	289.138	375.481	56,50%	-17.583
Emscher-Lippe-Region		286.720	118.652	167.751	58,51%	350.233	118.553	231.680	66,15%	-63.929
Nord-Westfalen		933.966	408.000	525.949	56,31%	1.014.852	407.691	607.161	59,83%	-81.212

# Querschnittsvergleich

## 1. Münster

Das Oberzentrum ist mit 172.000 Arbeitsplätzen der mit Abstand größte Wirtschaftsstandort im Münsterland. Das hat zur Folge, dass die Westfalen-Metropole von allen Kommunen Nord-Westfalens mit +52.000 Personen den höchsten Pendlersaldo aufweist: 84.000 Einpendler stehen 32.000 Auspendlern gegenüber. Gleichzeitig ist die Auspendlerquote mit 26 Prozent am niedrigsten. Das spricht für den hohen Versorgungsgrad mit Arbeitsplätzen. Auch in Summe der Ein- und Auspendler weist die Stadt Münster mit 116.000 die meisten Pendlerbewegungen in Nord-Westfalen auf.

## 2. Gelsenkirchen

Die zweitgrößte Stadt im IHK-Bezirk bietet 81.500 Arbeitsplätze. Während der Pendlersaldo 2014 noch schwach positiv war, ist er mittlerweile wieder negativ (-3.500). Das bedeutet, dass Gelsenkirchen immer weniger erwerbstätige Einwohner mit einem Arbeits- oder auch Ausbildungsplatz versorgen kann. Darüber hinaus weist die Stadt mit 48.000 weiterhin den absolut höchsten Auspendlerwert in Nord-Westfalen auf. Auch bei den Auszubildenden beträgt die Auspendlerquote mehr als 50 Prozent.

## 3. Mittelzentren und kleine Kommunen

Neben den beiden Großstädten gibt es einige wenige Mittelzentren, die ebenfalls eine wichtige Stellung auf dem regionalen Arbeitsmarkt einnehmen. Hierzu zählen Bocholt, Bottrop, Marl und Rheine, die jeweils um die 30.000 Menschen beschäftigen, sowie Recklinghausen, das sogar 42.000 Arbeitsplätze aufweist. Bocholt, Recklinghausen und Rheine sind jedoch die einzigen dieser Kommunen, die einen positiven Pendlersaldo vorweisen können.

Während die Stadt Ahaus ihre positive Entwicklung im nordwestlichen Münsterland fortsetzen konnte und weiterhin den höchsten Pendlersaldo aller Mittelzentren aufweist (+4.000), macht die nahegelegene Stadt Gronau eine gegenteilige Entwicklung durch. Dort hat die Zahl der Auspendler um 25 Prozent auf 7.000 zugenommen, weshalb die Kommune nun erstmals einen negativen Pendlersaldo von -1.000 hat. Weitere Städte mit einem positiven Pendlersaldo von über 1.000 sind Bocholt, Borken und Coesfeld.

Darüber hinaus weisen etliche Kommunen im Münsterland starke Verflechtungen mit dem Arbeitsmarktzentrum Münster auf. Entsprechend hoch sind die Auspendlerquoten. 14 Städte und Gemeinden aus den Kreisen Coesfeld, Steinfurt und Warendorf liegen bei über 80 Prozent. Die höchste Auspendlerquote weist jedoch die Gemeinde Lotte auf (87 Prozent). Dies liegt unter anderem in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zum niedersächsischen Oberzentrum Osnabrück begründet.

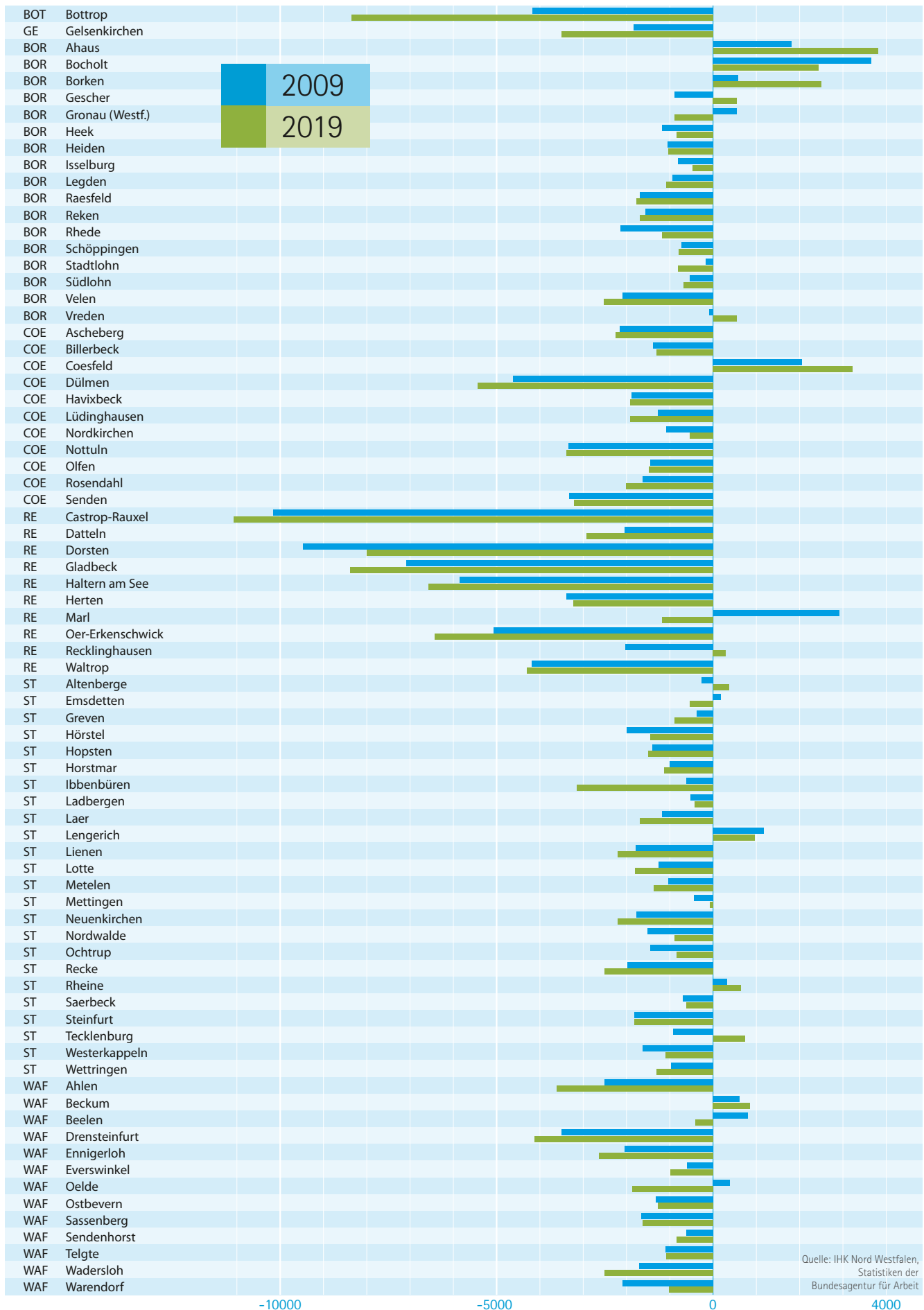
## 4. Emscher-Lippe-Region

Die Emscher-Lippe-Region ist nach wie vor unterdurchschnittlich mit Arbeitsplätzen versorgt. Dies schlägt sich in der hohen Auspendlerquote von 66 Prozent und dem weiterwachsenden, negativen Pendlersaldo nieder. Oer-Erkenschwick hat gar eine Auspendlerquote von 84 Prozent. Nach wie vor zählen sechs Städte aus dem Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop zu den Kommunen mit den negativsten Pendlersalden. In Castrop-Rauxel leben 27.000 Beschäftigte, denen an ihrem Wohnort rechnerisch lediglich 16.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen.

Marl hat seine starke Stellung unter den Mittelzentren in der Region leicht eingebüßt. Ist die Zahl an Arbeitsplätzen und Einpendlern nahezu konstant geblieben, hat die Zahl der Auspendler um 15 Prozent zugenommen. Der Chemiestandort, der jahrelang die größten Pendlerüberschüsse in der Emscher-Lippe-Region verzeichnet hat, weist damit erstmals einen negativen Pendlersaldo auf.

Die Emscher-Lippe-Region weist zwar intensive, jedoch sehr einseitige Verflechtungen mit dem Ruhrgebiet auf. 40 Prozent aller Auspendler haben das übrige Ruhrgebiet zum Ziel. In den großen Städten Bottrop und Gelsenkirchen sind es sogar deutlich mehr als 50 Prozent. Der Anteil an Einpendlern aus dem Ruhrgebiet bewegt sich hingegen im Bereich von 30 bis 35 Prozent. Dasselbe Bild zeichnet sich bei den Auszubildenden ab: auch hier pendeln deutlich mehr aus dem Vest in das übrige Ruhrgebiet als umgekehrt.

## Pendlersalden (ohne Münster)



Quelle: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

# Dominante Pendlerströme

## 1. Münster

Wie schon 2014 stammen die meisten der 84.000 Einpendler aus den umliegenden Gemeinden, darunter Greven (5.000), Senden (3.700) und Telgte (3.200). Größere Verflechtungen mit Städten außerhalb des IHK-Bezirks bestehen vor allem nach Hamm (2.200) und Dortmund (1.000).

Auch ein Großteil der 3.700 Auszubildenden unter den Einpendlern stammt von dort. Darüber hinaus pendeln 4.200 Beschäftigte aus dem benachbarten Niedersachsen ein, der Großteil aus der Stadt sowie dem Landkreis Osnabrück. Insgesamt stammen mehr als ein Viertel aller Einpendler von außerhalb des Kammerbezirks.

Die Zahl der Auspendler beträgt 32.000 und hat seit 2014 um fast 18 Prozent zugenommen. Die Hauptzielorte sind unverändert Greven (1.700) sowie Hamm und Dortmund (je 1.000). Insgesamt hat rund die Hälfte aller Auspendler Orte außerhalb des IHK-Bezirks zum Ziel. Die rund 900 Auszubildenden unter den Auspendlern zieht es hauptsächlich in die umliegenden Städte und Gemeinden, sie legen deutlich kürzere Wege zurück.

## 2. Gelsenkirchen

Die größte Stadt der Emscher-Lippe-Region weist 45.000 Einpendler auf, darunter 1.800 Auszubildende. Diese stammen überwiegend aus den angrenzenden Kommunen des Ruhrgebiets wie Essen (5.000), Bochum (4.000) und Gladbeck (3.900). Fast die Hälfte aller Einpendler stammt aus der Emscher-Lippe-Region. Nennenswerte Verflechtungen mit Städten außerhalb des Ruhrgebiets bestehen nicht.

Die Zahl der Auspendler ist im Vergleich zu 2014 um 18 Prozent auf 48.000 gestiegen. Gerade einmal 12.000 der 48.000 Auspendler haben ihren Arbeitsplatz im IHK-Bezirk. Rund 28.000 Menschen pendeln hingegen in die weiteren Städte des Ruhrgebiets, hauptsächlich nach Essen (11.000) und Bochum (5.000). Auch die meisten der 2.500 Auszubildenden unter den Auspendlern haben diese Orte zum Ziel.

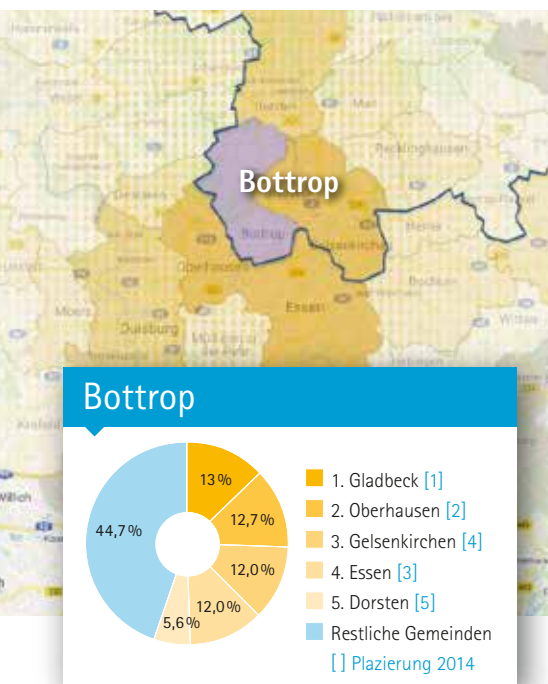
## 3. Bottrop

Die meisten der rund 19.000 Einpendler in die kreisfreie Stadt stammen aus Gladbeck (2.500), Oberhausen (2.400) und Gelsenkirchen (2.300). Rund ein Viertel der mittlerweile 27.000 Auspendler hat seinen Arbeitsplatz in Essen. Mit Oberhausen (3.000) und Gelsenkirchen (2.500) werden weitere angrenzende Ruhrgebietsstädte stark frequentiert.

## 4. Recklinghausen

Mittlerweile weist die Kreisstadt einen leicht positiven Pendlersaldo auf: 27.000 Einpendlern stehen rund 26.700 Auspendler gegenüber. Die meisten Einpendler stammen aus Marl und Herten (je 3.000). Die meisten Auspendler

Die Bottroper Einpendler kommen mehrheitlich aus Nachbarkommunen.



haben Herne (2.500) und Bochum (2.000) zum Ziel. Die engen Verflechtungen mit den umliegenden Städten der Emscher-Lippe-Region und des Ruhrgebietes bleiben damit bestehen.

### 5. Bocholt

Bocholt bildet das wirtschaftliche Zentrum des westlichen Münsterlandes. Die Hälfte der rund 13.000 Einpendler stammt daher aus den umliegenden Gemeinden Rhede, Hamminkeln, Isselburg und Borken. Hierbei handelt es sich gleichzeitig auch um die Hauptzielorte der mittlerweile fast 11.000 Auspendler.

### 6. Rheine

Die zweitgrößte Stadt des Münsterlandes weist 15.500 Einpendler auf. Aufgrund ihrer Lage im Norden von NRW stammen rund 30 Prozent davon aus dem angrenzenden Niedersachsen. Dasselbe Bild zeichnet sich unter den mittlerweile fast 15.000 Auspendlern: 3.600 zieht es nach Niedersachsen, insbesondere ins Emsland, etwa 2.000 nach Münster und weitere 1.500 nach Emsdetten.

### 7. Warendorf

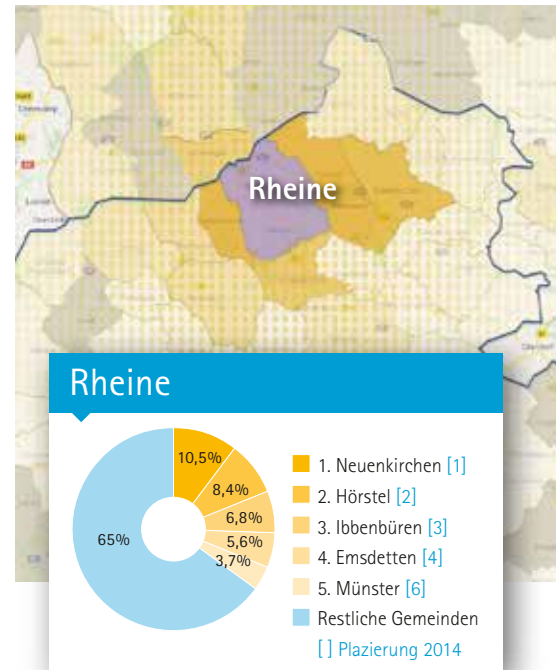
Warendorf hat 8.000 Einpendler, von denen je 1.000 aus den umliegenden Gemeinden Sassenberg und Ennigerloh stammen. Aus Richtung Ahlen und Sendenhorst stammen zusammen etwa 800 Beschäftigte. Rund ein Drittel der 9.000 Auspendler hat das Oberzentrum Münster sowie das auf dem Weg dorthin liegende Telgte zum Ziel. Weitere 1.300 den benachbarten Kreis Gütersloh sowie die Stadt Bielefeld.

### 8. Verflechtung Münsterland und Emscher-Lippe-Region

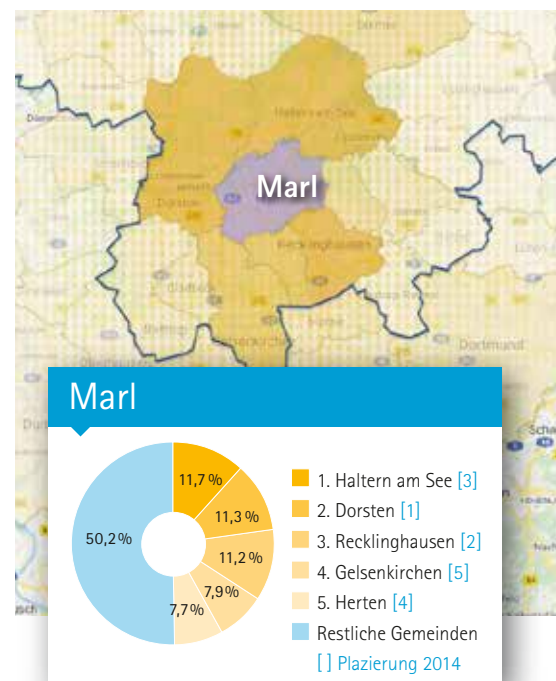
Aufgrund der räumlichen Nähe beschränken sich die Pendlerverflechtungen zwischen dem Münsterland und dem Vest im Wesentlichen auf den Austausch zwischen Teilen der Kreise Borken, Coesfeld und Recklinghausen. So haben rund ein Viertel der Erwerbstätigen aus den Kommunen Raesfeld und Reken ihren Arbeitsplatz in der Emscher-Lippe-Region, vor allem in Dorsten und Marl. Aus Olfen fahren etwa 1.000 Erwerbstätige (28 Prozent aller Auspendler) zur Arbeit ins nördliche Ruhrgebiet.

Zwischen den übrigen Kommunen im Vest und jenen im Münsterland lassen sich keine nennenswerten Verflechtungen feststellen. Der Anteil der Auspendler in das Münsterland liegt weiterhin deutlich unter zehn Prozent. Die geringsten Verflechtungen mit knapp einem Prozent aller Auspendler weisen die Städte Bottrop und Gladbeck auf.

Rheine weist ein großes Pendlereinzugsgebiet auf.



Die Hälfte der Einpendler des Chemiestandortes kommt aus dem Vest.



## Exkurs: Corona und Mobilität

*Die Corona-Krise hat die Trends zum Home-Office und zur Nutzung von E-Bikes verstärkt.*



Die Corona-Pandemie hat zu einem starken Rückgang des Pendler- und Verkehrsaufkommens geführt. Dies war vor allem während des Lockdowns im Frühjahr 2020 zu beobachten. Überfüllte Busse und Bahnen sowie Stau auf den Autobahnen und Einfallstraßen gehörten kurzzeitig der Vergangenheit an. Ein Grund: Um Kontakte zu vermeiden sind – wo möglich – zahlreiche Arbeitsplätze nach Hause verlegt worden. Ein Trend, der sich zumindest teilweise über die Krise hinaus fortsetzen dürfte.

Die Corona-Krise hat auch Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Vor allem Busse und Bahnen hatten einen erheblichen Fahrgastverlust zu verzeichnen. Das eigene Auto hat in der Krise aufgrund des subjektiven Sicherheitsempfindens hingegen an Bedeutung gewonnen.

Ein weiterer Gewinner der Krise ist das Fahrrad. Auch in Nord-Westfalen erfolgte nach der Wiedereröffnung im Mai 2020 teilweise ein großer Andrang auf die Fahrrad-Händler. Im Hinblick auf den Berufsverkehr dürfte das Rad vor allem bei Pendlerverflechtungen im Speckgürtel größerer Städte an Bedeutung gewinnen.

Mit dem Ende des Lockdowns hat das Pendler- und Verkehrsaufkommen wieder sukzessive zugenommen. Insbesondere auf der Straße hat sich das Verkehrsaufkommen im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region über den Sommer hinweg recht schnell dem Vor-Corona-Niveau angenähert<sup>3)</sup>. Im öffentlichen Nahverkehr erholt sich die Situation etwas langsamer.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Anzahl an Pendlern und deren Mobilitätsverhalten sind noch nicht abschließend zu beurteilen. Angesichts des starken Anstiegs in den vergangenen Jahren dürften sich die Pendlerzahlen allerdings auch bei zunächst leicht steigender Arbeitslosigkeit und einer Etablierung des Home-Office weiterhin auf einem hohen Niveau befinden.

Daraus folgt, dass der Handlungsdruck zur nachhaltigen Gestaltung der Pendlermobilität durch die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur, der Ausweitung von Angeboten im ÖPNV/SPNV, die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote sowie deren besserer Vernetzung grundsätzlich bestehen bleibt.

3) auf Basis der Auswertung von automatischen Straßenverkehrszählungen durch Straßen.NRW in Nordrhein-Westfalen bis zum August 2020.

# Definitionen, Quellen und Methodik

Mit der vorliegenden Analyse werden frühere Untersuchungen aus den Jahren 2009 und 2014 auf den aktuellen Stand gebracht. Diese tiefere Analyse der kommunalen Pendlerverflechtungen geht der Frage nach, auf welchen Wegen wie viele Menschen gegenwärtig zur Arbeit kommen. Das klingt einfach. Doch ergeben sich daraus letztendlich weitere Fragen. Etwa, ob die Verkehrsinfrastruktur wie auch die Siedlungsstruktur erkennbaren Entwicklungen angepasst werden muss.

Als **Einpendler** werden für gewöhnlich Personen bezeichnet, die für eine Erwerbstätigkeit in die Gemeinde kommen, ihren Wohnsitz aber in einer anderen Gemeinde haben. Umgekehrtes gilt für Auspendler. Der **Pendlersaldo** ist die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern einer Gemeinde. Ein **Pendlerüberschuss** bedeutet, dass die Zahl der Einpendler die der Auspendler überschreitet, während das Verhältnis bei einem Pendlerdefizit umgekehrt ist. Die **Einpendlerquote** entspricht dem Verhältnis von Einpendlern zu Beschäftigten am Arbeitsort – sie ist damit in Beurteilungsmaßstab für die lokale Besetzung der angebotenen Arbeitsplätze (je niedriger der Wert, desto besser kann die Arbeitsnachfrage aus der Kommune selbst heraus befriedigt werden). Die **Auspendlerquote** beschreibt die Relation von Auspendlern zu Beschäftigten am Wohnort.

## Untersucht werden für 78 Kommunen:

- Das aktuelle Pendleraufkommen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region
- Die Situation der Pendler im kommunalen Querschnittsvergleich sowie
- Die Verflechtungen der Kommunen innerhalb und außerhalb der IHK-Region.

Grundlage für diese drei Merkmale sind die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die aktuellen Zahlen beziehen sich auf das Jahr Mitte 2019.

Die Daten für alle 78 Kommunen des IHK-Bezirks finden sich im Wirtschaftsatlas der IHK unter: [www.ihk-nordwestfalen.de/wirtschaftsatlas](http://www.ihk-nordwestfalen.de/wirtschaftsatlas)

## Impressum

### Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster | Telefon 0251  
707-0 | [www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)

### Redaktion:

Geschäftsbereich Handel und Verkehr, Infrastruktur  
Fabian Banner | Telefon 0251 707-303 | E-Mail  
[banner@ihk-nordwestfalen.de](mailto:banner@ihk-nordwestfalen.de)  
Informationsservice IHK  
Jutta Gograefe und Carolin Röttger (Praktikantin) |  
Telefon 0251 707-205 | E-Mail  
[gograefe@ihk-nordwestfalen.de](mailto:gograefe@ihk-nordwestfalen.de)

Quelle: Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

Stand: November 2020

Gestaltung: atelier-oliver-hartmann.de

Fotonachweise: Titelseite: [adobe.stock.com](http://adobe.stock.com) und  
MünsterView/Witte o.r., S. 3 IHK Nord Westfalen, S. 4,  
5, 6 MünsterView/Witte, S. 14 [adobe.stock.com](http://adobe.stock.com)

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet  
und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und  
Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche  
Änderungen übernimmt die Industrie- und  
Handelskammer Nord Westfalen keine Gewähr.

## Informationen | Kontakt



0251 707-303



bannier@ihk-nordwestfalen.de



[ihk-nordwestfalen.de](http://ihk-nordwestfalen.de)



[/ihknordwestfalen](https://www.facebook.com/ihknordwestfalen)



[/IHK\\_NW](https://twitter.com/IHK_NW)



[/company/ihk-nord-westfalen](https://www.linkedin.com/company/ihk-nord-westfalen)



[ihk-nordwestfalen.de/xxx](mailto:ihk-nordwestfalen.de/xxx)



[/companies/ihknordwestfalen](https://www.x.com/companies/ihknordwestfalen)



[/user/IHKNordWestfalen](https://www.youtube.com/user/IHKNordWestfalen)



[/ihk\\_nord\\_westfalen/](https://www.instagram.com/ihk_nord_westfalen/)