




# Der lange Weg zur Arbeit

Pendlerströme in Nord-Westfalen

# INHALT

## Pendlerströme in Nord-Westfalen: Der lange Weg zur Arbeit

Der Weg zur Arbeit – ein Überblick	3
Eine regionalpolitische Bewertung	4
Aktuelle Lage in Nord-Westfalen im Einzelnen	6
Querschnittsvergleich	10
Dominante Pendlerströme ausgewählter Kommunen sowie Teilregionen	13
Exkurs: Pendeldistanzen	15
Definitionen, Quellen und Methodik	16
Anhang: Tabellen	17



Alle Daten sind auch im [IHK-Wirtschaftsatlas](#) zu finden in Form von **interaktiven Karten** mit Detailinformationen, Tabellen und Grafiken. Spezialkarten zeigen die Einpendlerströme für die Städte Bocholt, Bottrop, Gelsenkirchen, Marl, Münster, Recklinghausen und Rheine. Für alle 78 Kommunen in Nord-Westfalen können außerdem Tabellen im pdf-Format heruntergeladen werden.

[www.ihk-nw.de/wirtschaftsatlas](http://www.ihk-nw.de/wirtschaftsatlas)



# Pendlerströme in Nord-Westfalen: Der lange Weg zur Arbeit

## Der Weg zur Arbeit – ein Überblick

Seit der ersten IHK-Untersuchung zum Pendlerverhalten in Nord-Westfalen (2009) hat die Mobilität der Arbeitnehmer deutlich zugenommen. Immer mehr Menschen wohnen nicht in der Kommune, in der sie arbeiten. Sie pendeln. Das starke Beschäftigungswachstum der letzten zehn Jahre geht einher mit einem ebenso kräftigen Anstieg der Pendlerzahlen<sup>1)</sup>. Ein Großteil der Arbeitskräftenachfrage wurde also aus mehr oder weniger entfernt liegenden Kommunen gedeckt.

Im Schnitt können in der Gesamtregion gerade einmal etwas mehr als die Hälfte der Arbeitsplätze mit Beschäftigten besetzt werden, die auch am Arbeitsort wohnen. Besonders stark auf Einpendler angewiesen ist **Münster**. Die starke oberzentrale Funktion der Stadt ist im Zeitverlauf noch stärker geworden – der Pendlersaldo als Ergebnis von Einpendlern minus Auspendlern ist von 37.000 (1997) auf zuletzt 48.000 (2014; + 29 Prozent) gestiegen. Die Summe der täglichen Ein- und Auspendler übersprang 2014 erstmals die Marke von 100.000. Dabei sind Beamte, Selbstständige und Freiberufler noch nicht einmal eingerechnet (zu den Daten s. Anhang).

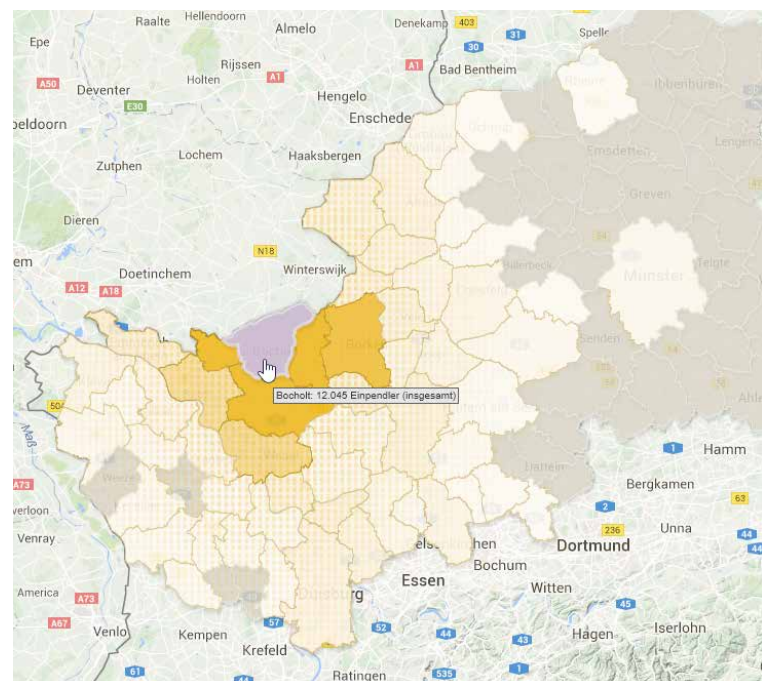
Ein Blick auf die **Kreise** zeigt, dass über die Zeit deren Pendlersalden (als Summe der zugehörigen Kommunen) negativ und gestiegen sind. Das heißt, die Nutzung des eigenen Arbeitsmarktpotenzials vor Ort gelingt immer weniger. Deutlich wird dies besonders am Kreis Warendorf, in dem der (negative) Pendlersaldo sich von 1997 bis 2014 verdoppelt hat (von –9.600 auf –18.400). Wohn- und Arbeitsort fallen immer stärker auseinander.

Bei **Gelsenkirchen**, der zweitgrößten Stadt in Nord-Westfalen, fällt auf, dass seit 2008 der negative Pendlersaldo stetig geringer geworden und seit 2013 schwach positiv ist. Es kommen also mehr Menschen in die Stadt zur Arbeit, als sie zu diesem Zweck verlassen. Dies kann ein Signal dafür sein, dass wieder mehr Arbeitsplätze „vor Ort“ angeboten werden. Oder aber die angebotenen Arbeitsplätze können nicht mit dem lokalen Personal passgenau besetzt werden. Arbeitnehmer müssen daher jenseits der Stadtgrenzen angeworben werden.

Nach wie vor bleibt das Phänomen bestehen, dass die Verbindungen zwischen dem prosperierenden **Münsterland** und

der eher strukturschwachen **Emscher-Lippe-Region** nur gering ausgeprägt sind. Angesichts des Wachstumsgefälles zwischen den beiden Teilregionen wäre zu erwarten gewesen, dass es im Zeitverlauf zu einer Zunahme der Pendlerbeziehungen gekommen wäre. Nach wie vor ist das Band aber vergleichsweise schwach. Das gilt für Arbeitnehmer ebenso wie für Auszubildende, die zudem durch fehlende ÖPNV-Angebote gebremst werden.

Aus den Städten der Emscher-Lippe-Region liegen die Auspendleranteile ins Münsterland zwischen ein und sechs Prozent (mit den Ausnahmen Dorsten und Haltern am See). In umgekehrter Richtung sind die Werte in einigen Kommunen höher, besonders in Raesfeld, Reken und Olfen. Jedoch halten sich die Werte absolut gesehen auch hier in überschaubaren Größenordnungen: Dülmen hat die höchste Zahl mit nur 1.749 Auspendlern in die Emscher-Lippe-Region, die anderen Werte liegen meist im mittleren dreistelligen Bereich. Dieses Muster hat Tradition: Schon die Römer waren bei der Überschreitung der Lippe vorsichtig – daran scheint sich 2000 Jahre später nur wenig geändert zu haben.



Viele Pendler legen täglich lange Wege zur Arbeit zurück.

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

## Eine regionalpolitische Bewertung

Viele Einflussfaktoren bewirken, dass Arbeitnehmer woanders wohnen als arbeiten. Abgesehen von persönlichen Lebensentwürfen und Vorlieben spielt eine Rolle:

- **Spezialisierung und Differenzierung:** Das Arbeitsplatzangebot von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen passt immer häufiger nicht zu dem Qualifikationsprofil, welches potenzielle Mitarbeiter in der unmittelbaren Nachbarschaft bieten. Mit den immer ausdifferenzierteren Arbeitsplatzanforderungen steigt auch der räumliche Einzugsbereich für Experten und Spezialisten, die diese Erwartungen erfüllen.
- **Regionale Arbeitsmärkte:** Die Erwerbstätigkeit entwickelt sich regional unterschiedlich. Der offenbar gut in die Zeit passende Dienstleistungsmix in Münster führt zu einem Sog auf dem regionalen Arbeitsmarkt, der besonders junge Menschen anzieht (Re-Urbanisierung). Expansion der Dienstleistungen, Lebensstile und Demografie arbeiten hier Hand in Hand. Münster ist von 2008 bis 2013 die am schnellsten wachsende Großstadt in Deutschland gewesen (+ 8,9 Prozent<sup>2)</sup>). Der Trend wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren fortsetzen<sup>3)</sup>. Damit dürften die Preise knapper Immobilien weiter überdurchschnittlich steigen. Auch das zwingt zum Pendeln, gerade im Fall jüngerer Familien oder Studenten, die sich teuren Wohnraum eher schwer leisten können.
- **Demografie und Re-Urbanisierung:** In Zukunft dürfte sich die Bedeutung der Teilregionen weiter verändern. Der demografische Wandel sowie die starke Migration begünstigen unverändert die Zentren und weniger die mäßig verdichteten ländlichen Kreise<sup>4)</sup>.

Die Kreise des Münsterlandes, aber auch die Emscher-Lippe-Region dürften trotz aktueller Zuwanderung in den nächsten 25 Jahren weiter verlieren – bei den Einwohnern vergleichsweise moderat zwischen ein und acht Prozent, aber stark

beim Erwerbspersonenpotenzial (15- bis 65-Jährige): Bei diesem wirtschaftlich aktiven Teil der Bevölkerung liegen die Rückgänge in einer Größenordnung von 11 bis 22 Prozent<sup>5)</sup>.

Die demografische Entwicklung („Schrumpfungvergreisung“) auf der einen und die Re-Urbanisierung auf der anderen Seite dürften zu einem weiteren Anstieg der Pendlerströme führen. Die Häuser und Wohnungen stehen so gesehen am falschen Ort und können kaum im nötigen Tempo an den Arbeitsstandorten neu entstehen.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist besonders Münster gefordert: Dem Plus von etwa einem Viertel an Pendlern in den letzten zwanzig Jahren steht eine Infrastruktur gegenüber, die nicht mit dem Pendler- und Bevölkerungsanstieg gewachsen und zudem nicht darauf ausgelegt ist, einen weiteren Zuwachs zu verkraften. Schon jetzt werden die Staus in der Hauptverkehrszeit immer länger, der Zeitaufwand, zum Arbeitsplatz zu gelangen, nimmt weiter zu. Und auch die derzeit fast 80.000 Münsteraner, die in der Stadt ihren Arbeitsplatz haben, legen zusätzliche Wegstrecken zurück. Immerhin kostet eine Stunde im Stau jeden Pendler rund 16 Euro<sup>6)</sup>.

Eine Stadt, die wachsen will, sollte sich verstärkt überlegen, wie der „gute Lauf“, den sie derzeit zweifellos hat, auch durch eine Verkehrsinfrastruktur gestützt werden kann, die dem Verkehrsaufkommen mit der umliegenden Region gewachsen ist. Es erscheint wenig wahrscheinlich, dass sich Münster zusätzlicher Arbeitsplätze brüsten kann, ohne für ein reibungsloses Kommen und Gehen der Arbeitnehmer zu sorgen. Eine vorausschauende Planung bedingt daher auch Überlegungen zu einem Masterplan Verkehr, der dem Willen zum Wachsen Rechnung trägt. Dieser sollte darauf ausgerichtet sein, dass Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsträger gestaltet wird.

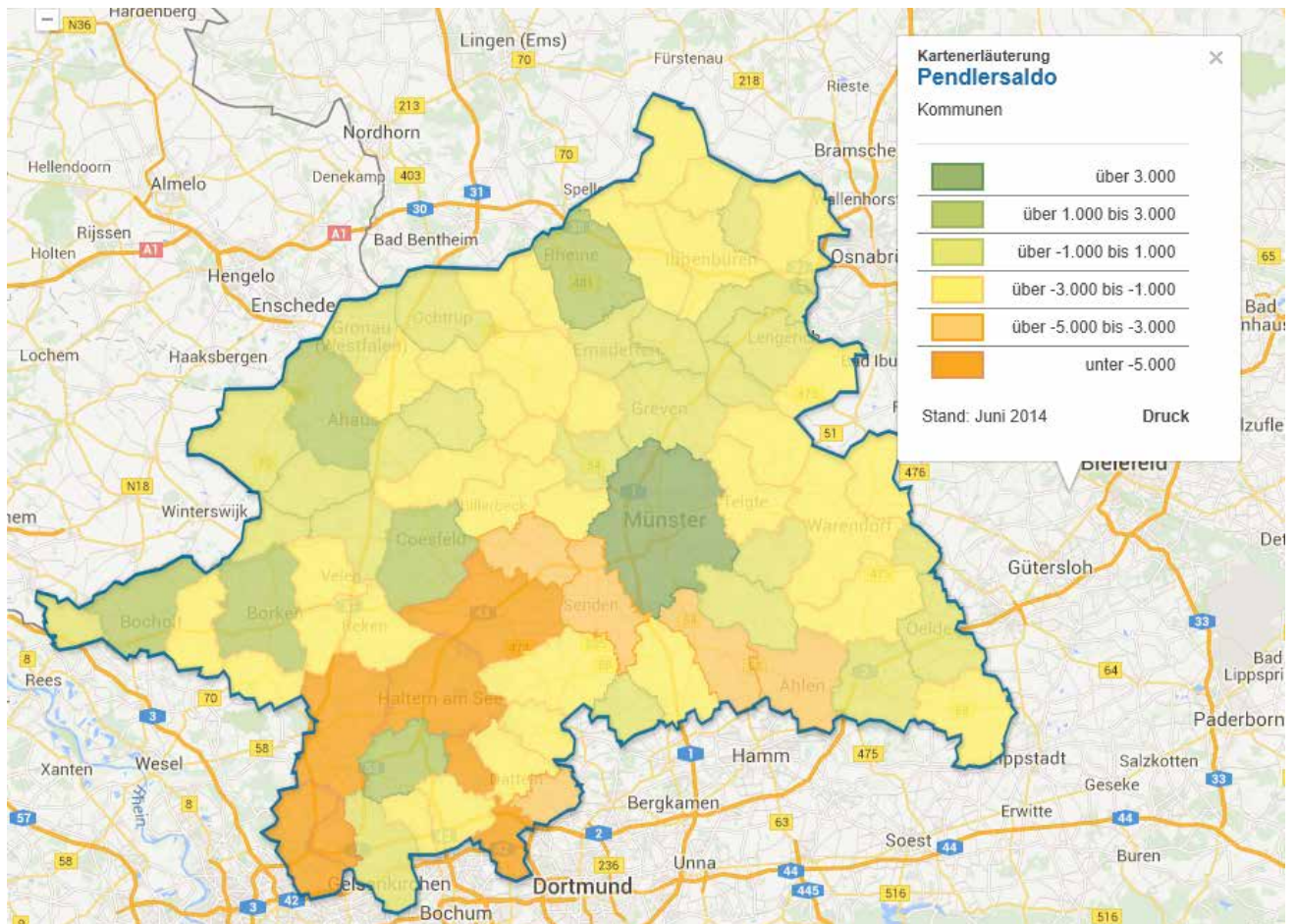
<sup>2)</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Wachsen oder Schrumpfen. Bonn 2015.

<sup>3)</sup> Lt. Bertelsmann-Stiftung bzw. IT.NRW wird die Einwohnerzahl bis 2030 von heute rund 300.000 auf 350.000 steigen.

<sup>4)</sup> IHK-Positionspapier der Vollversammlung unter [www.ihk-nordwestfalen.de/PO1977](http://www.ihk-nordwestfalen.de/PO1977).

<sup>5)</sup> IT.NRW, Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060. Düsseldorf 2015.

<sup>6)</sup> Center for Economics and Business Research, 50% Rise in Gridlock Cost by 2030. London October 14, 2014.



Viele Kommunen haben mehr Auspendler als Einpendler.

Im Umland von Münster stellt der demografische Wandel und hier insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen vor allem den ÖPNV vor große Herausforderungen. Die Sicherstellung einer Basismobilität im ÖPNV ist als Teil der Daseinsvorsorge auch hier zukünftig unverzichtbar, um den Abwanderungstendenzen von Teilen der Bevölkerung aus der Fläche in die großen Städte entgegenzuwirken. Erste Ansätze für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität im Münsterland hat bereits eine Arbeitsgruppe bei der Bezirksregierung – unter Beteiligung der IHK Nord Westfalen – erarbeitet.

Begleitend sollte überlegt werden, wie Mobilität sichergestellt bleiben kann, ohne dass es auf dem Weg zur Arbeit zu immer mehr Staus und Zeitaufwand kommt. Realistischerweise geht es dabei wohl lediglich um eine Dämpfung des Anstiegs, wenn man die Vergangenheit als Richtschnur heranzieht. Infrage kommen:

- Exzellente Breitbandausstattung im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region, was Videokonferenzen, Home Office, flexible Arbeitsteilung etc. ermöglichen würde. Messlatte sollten die Niederlande sein, wo inzwischen 100 Mbit/s als Standard gelten.
- Gerade für Pendler aus den unmittelbar umliegenden Kommunen Münsters kann das E-Bike eine Alternative zum Auto sein. Die Potenziale für eine Veränderung in der Nut-

zung der verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split) dürfen jedoch nicht überschätzt werden. Die Stadt Münster beispielsweise sollte unter Berücksichtigung finanzieller Aspekte als auch der zu erwartenden Nebenwirkungen überlegen, in welchem Umfang Radschnellwege, Ladestationen oder Abstellflächen angeboten werden können. Dabei darf es nicht zu einer Reduzierung des Verkehrsraums oder Behinderung der übrigen Verkehrsträger kommen.

- Die Bahnverbindungen aus der Region in die Stadt sollten weiter verbessert werden, entweder durch Taktverdichtungen, durch schnelleres und/oder größeres Fahrzeugmaterial oder durch die Elektrifizierung von Bahnstrecken (etwa auf der Strecke Münster-Gronau, die bereits an der Kapazitätsgrenze operiert). Denn die Analyse der Pendlerströme zeigt, dass komfortable und schnelle Nahverkehrszüge von den Arbeitnehmern angenommen werden – z. B. auf der Verbindung Dortmund-Hamm-Münster.
- Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote sollten weiterentwickelt sowie innovative Ansätze und Modellvorhaben – zeitlich begrenzt – auch finanziell gefördert werden. Warum sollte es nicht eine Mitfahr-App, sozusagen ein regionales „Bla-BlaCar“ für das Münsterland oder die Emscher-Lippe-Region geben?

## Aktuelle Lage in Nord-Westfalen im Einzelnen

Nord-Westfalen ist ein attraktiver und erfolgreicher Wirtschaftsstandort. Das zeigt sich insbesondere an der Beschäftigungssituation: Von 2005 bis 2014 wurden etwa 100.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. 2014 gab es im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region zusammen rund 835.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Voll- und Teilzeit). Auch in 2015 werden voraussichtlich weitere 15.000 Beschäftigungsverhältnisse in Industrie, Handel und Dienstleistungen entstehen, so jedenfalls die Vorausschätzung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) bei der Bundesagentur für Arbeit<sup>7)</sup>.

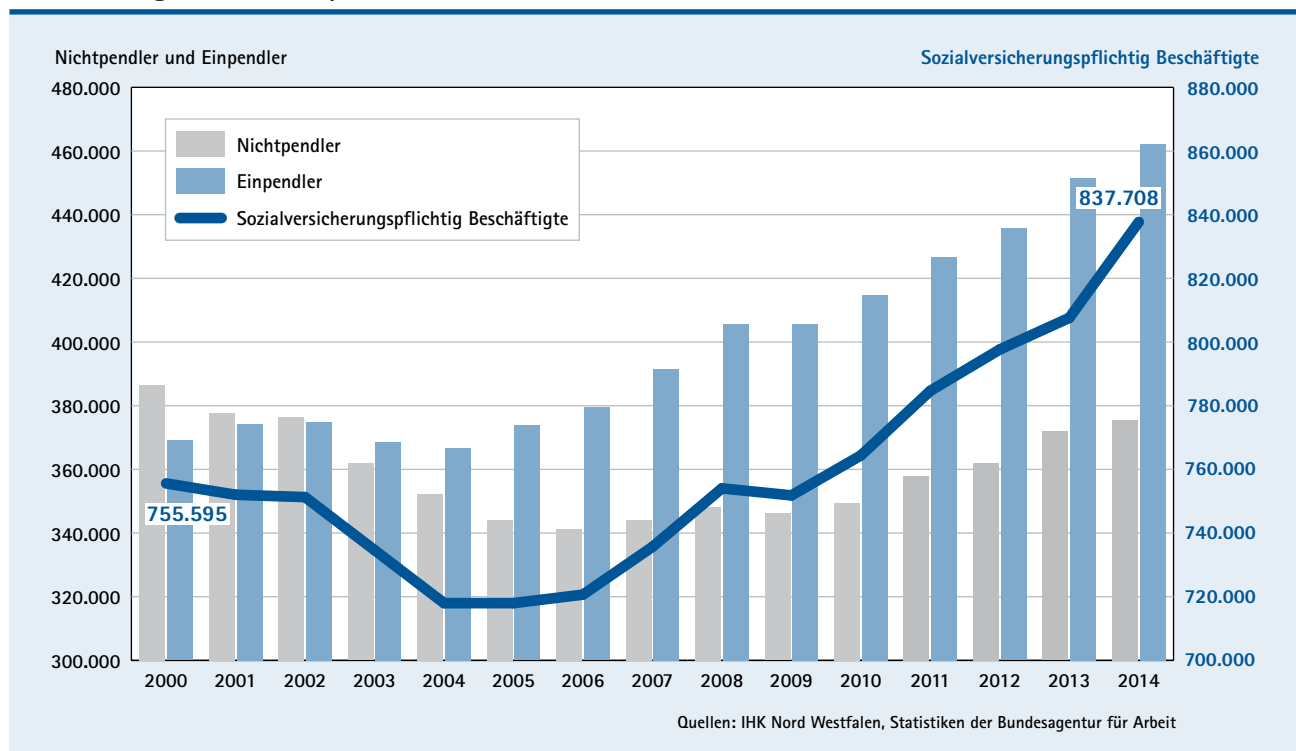
Diese Arbeitsplätze verteilen sich auf rund 460.000 Berufspendler und 375.000 Nichtpendler, bei denen Wohn- und Arbeitsort identisch sind. Damit liegt die Einpendlerquote für die IHK-Region insgesamt bei 55 Prozent (Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort). Große Teile des Beschäftigungszuwachses

gehen also – rein rechnerisch – auf das Konto der Pendler, deren Zahl Jahr für Jahr gestiegen ist. Binnen eines Jahrzehnts betrug die Zunahme 95.000 (plus 26 Prozent).

Bei den Nichtpendlern war bis Mitte des vergangenen Jahrzehnts eine rückläufige Tendenz zu beobachten. Erst mit dem starken Arbeitsplatzaufbau, der in 2006 einsetzte, hat sich auch die Zahl der Nichtpendler wieder etwas erhöht (mit Ausnahme des Krisenjahres 2009), und zwar von 340.000 in 2006 auf 375.000 (plus sieben Prozent).

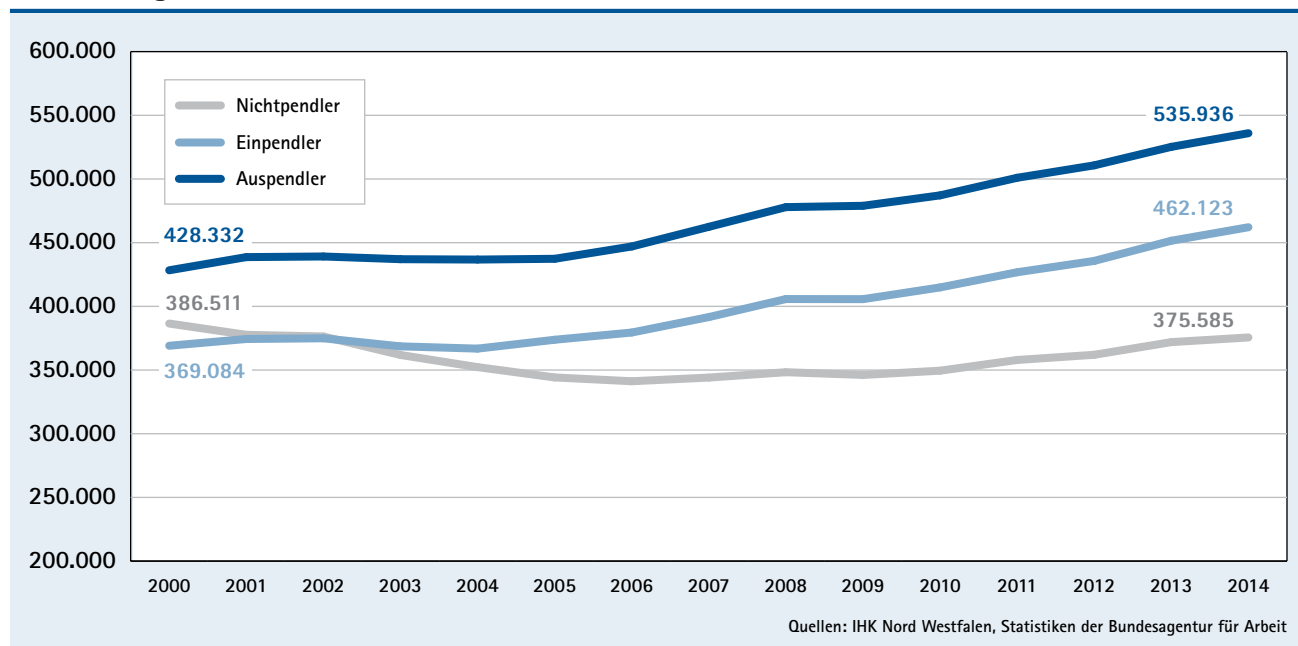
Weitaus stärker gewachsen ist aber die ohnehin schon deutlich höhere Zahl der Auspendler: Von 2004 bis 2014 stieg die Zahl der Menschen, die nicht an ihrem Wohnort arbeiten, um knapp 100.000 auf 536.000 (plus 23 Prozent). Von den 910.000 Erwerbstätigen, die im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region wohnen, haben somit 59 Prozent ihren Arbeitsplatz in einer anderen Kommune.

### Entwicklung von Arbeitsplätzen und Pendlern in Nord-Westfalen 2000 bis 2014



<sup>7)</sup>IAB, Regionale Arbeitsmarktprognosen der Arbeitslosen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 1/2015

## Entwicklung der Pendler in Nord-Westfalen 2000 bis 2014



In der Summe aller 78 Städte und Gemeinden hatte die Region 2014 einen Pendlersaldo von minus 74.000 (462.000 Einpendler gegenüber 536.000 Auspendlern). Das bedeutet, dass rein rechnerisch die Region nicht alle erwerbstätigen Einwohner mit einem Arbeitsplatz versorgen kann. Außerdem ist das Defizit größer geworden: 2005 lag es noch bei 64.000. Die Spanne zwischen Höchst- und Tiefstwerten ist in der Region hoch und kennzeichnet die unterschiedlichen teilregionalen Entwicklungen – sie reicht von Münster (+48.000) bis zum Kreis Recklinghausen (-47.000). Das Münsterland hat einen relativ kleinen negativen Pendlersaldo (-20.000), der in der Emscher-Lippe-Region ist dagegen deutlich höher (-54.000).

Hinter dem allgemeinen Pendlersaldo verbergen sich sehr unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Kommunen. Das heißt, dass Maßnahmen nur nach eingehender Analyse der tatsächlichen Vor-Ort-Gegebenheiten möglich sind. Gemeinsamkeiten bei den **Kommunen** gibt es vor allem bei den Zentralitätstypen:

**Oberzentren** wie Münster (ähnlich Bielefeld, Köln oder Düsseldorf) weisen erwartungsgemäß hohe Einpendlerüberschüsse auf (Monozentren). Sie haben weit in das Umland

reichende Einzugsgebiete. Die Sogwirkung der Oberzentren wird in Zukunft eher noch weiter wachsen, weil die Vorteile von großen Städten anscheinend besonders für junge Dienstleistungsunternehmen sowie deren überwiegend jüngeren Mitarbeiter wichtig sind. Die Zentren werden daher sowohl durch den Strukturwandel wie durch die Demografie begünstigt.

Daneben haben einzelne **starke Mittelzentren** wie etwa Marl, Ahaus, Bocholt oder Coesfeld ebenfalls spürbar mehr Einpendler als Auspendler.

In verschiedenen Kommunen, vor allem in den **Grundzentren**, steht dagegen die Wohnfunktion im Vordergrund, ohne dass sie deshalb nur „Schlafstädte“ wären. Hier überwiegen naturgemäß die Auspendler.

In stark verdichteten Räumen wie dem **Ruhrgebiet**, wo sich die Einzugsgebiete überschneiden, gibt es polyzentrale Strukturen. Einige Städte haben an Arbeitsmarktzentralität eingebüßt (Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten oder Bottrop). Insbesondere die Städte Essen (229.000 Arbeitsplätze) und Dortmund (213.000) sind dominante Zentren, die starke Pendlerströme anziehen.

## Ein- und Auspendler 2014

Stadt/ Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Wohnort = Arbeitsort (Nichtpendler)	Ein- pendler	Einpendler- quote	Beschäftigte aus dem Wohnort	Wohnort = Arbeitsort (Nichtpendler)	Aus- pendler	Auspendler- quote	Pendler- saldo
<b>Kreisfreie Städte</b>									
Bottrop	32.390	14.265	18.125	55,96 %	39.038	14.239	24.799	63,53 %	-6.674
Gelsenkirchen	76.151	34.994	41.157	54,05 %	75.952	34.922	41.030	54,02 %	127
Münster	153.373	78.550	74.823	48,78 %	105.303	78.324	26.979	25,62 %	47.844
<b>Kreis Borken</b>									
Ahaus	17.651	8.027	9.624	54,52 %	14.623	7.988	6.635	45,37 %	2.989
Bocholt	29.173	17.128	12.045	41,29 %	26.763	17.094	9.669	36,13 %	2.376
Borken	16.434	7.247	9.187	55,90 %	15.254	7.225	8.029	52,64 %	1.158
Gescher	6.991	2.892	4.099	58,63 %	6.832	2.881	3.951	57,83 %	148
Gronau	15.820	9.728	6.092	38,51 %	15.468	9.691	5.777	37,35 %	315
Heek	2.237	834	1.403	62,72 %	3.243	834	2.409	74,28 %	-1.006
Heiden	1.992	643	1.349	67,72 %	3.100	638	2.462	79,42 %	-1.113
Isselburg	3.299	1.187	2.112	64,02 %	3.940	1.179	2.761	70,08 %	-649
Legden	1.603	644	959	59,83 %	2.600	643	1.957	75,27 %	-998
Raesfeld	2.357	1.055	1.302	55,24 %	4.149	1.051	3.098	74,67 %	-1.796
Reken	3.847	1.709	2.138	55,58 %	5.499	1.707	3.792	68,96 %	-1.654
Rhede	5.924	2.297	3.627	61,23 %	7.416	2.293	5.123	69,08 %	-1.496
Schöppingen	1.715	715	1.000	58,31 %	2.658	709	1.949	73,33 %	-949
Stadtlohn	7.665	3.447	4.218	55,03 %	8.010	3.442	4.568	57,03 %	-350
Südlohn	2.773	1.077	1.696	61,16 %	3.365	1.070	2.295	68,20 %	-599
Velen	2.518	1.094	1.424	56,55 %	4.987	1.090	3.897	78,14 %	-2.473
Vreden	9.084	4.939	4.145	45,63 %	8.712	4.929	3.783	43,42 %	362
<b>Kreis Coesfeld</b>									
Ascheberg	3.750	1.361	2.389	63,71 %	5.909	1.354	4.555	77,09 %	-2.166
Billerbeck	2.917	1.163	1.754	60,13 %	4.426	1.161	3.265	73,77 %	-1.511
Coesfeld	16.301	6.526	9.775	59,97 %	13.995	6.510	7.485	53,48 %	2.290
Dülmen	12.393	7.059	5.334	43,04 %	17.467	7.046	10.421	59,66 %	-5.087
Havixbeck	2.530	850	1.680	66,40 %	4.283	846	3.437	80,25 %	-1.757
Lüdinghausen	7.147	3.080	4.067	56,90 %	8.623	3.075	5.548	64,34 %	-1.481
Nordkirchen	3.223	756	2.467	76,54 %	3.608	751	2.857	79,19 %	-390
Nottuln	4.010	1.368	2.642	65,89 %	7.448	1.364	6.084	81,69 %	-3.442
Olfen	2.693	822	1.871	69,48 %	4.452	804	3.648	81,94 %	-1.777
Rosendahl	2.759	949	1.810	65,60 %	4.353	943	3.410	78,34 %	-1.600
Senden	4.285	1.533	2.752	64,22 %	7.850	1.531	6.319	80,50 %	-3.567
<b>Kreis Recklinghausen</b>									
Castrop-Rauxel	14.007	6.440	7.567	54,02 %	24.551	6.408	18.143	73,90 %	-10.576
Datteln	8.792	3.466	5.326	60,58 %	11.596	3.447	8.149	70,27 %	-2.823
Dorsten	16.505	8.343	8.162	49,45 %	25.058	8.332	16.726	66,75 %	-8.564
Gladbeck	15.938	6.777	9.161	57,48 %	23.650	6.760	16.890	71,42 %	-7.729
Haltern am See	7.042	3.695	3.347	47,53 %	13.279	3.690	9.589	72,21 %	-6.242
Herten	17.391	5.254	12.137	69,79 %	19.019	5.241	13.778	72,44 %	-1.641
Marl	28.730	10.775	17.955	62,50 %	27.332	10.732	16.600	60,73 %	1.355
Oer-Erken- schwick	4.144	1.590	2.554	61,63 %	9.512	1.587	7.925	83,32 %	-5.371
Recklinghausen	36.966	14.036	22.930	62,03 %	37.957	13.990	23.967	63,14 %	-1.037
Waltrop	5.548	2.301	3.247	58,53 %	10.026	2.282	7.744	77,24 %	-4.497



Stadt/ Gemeinde	Beschäftigte am Arbeitsort	Wohnort = Arbeitsort (Nichtpendler)	Ein- pendler	Einpendler- quote	Beschäftigte aus dem Wohnort	Wohnort = Arbeitsort (Nichtpendler)	Aus- pendler	Auspender- quote	Pendler- saldo
Kreis Steinfurt									
Altenberge	3.666	833	2.833	77,28 %	3.894	828	3.066	78,74 %	-233
Emsdetten	14.305	6.700	7.605	53,16 %	14.055	6.671	7.384	52,54 %	221
Greven	13.804	4.801	9.003	65,22 %	13.887	4.739	9.148	65,87 %	-145
Hopsten	1.389	564	825	59,40 %	2.920	565	2.355	80,65 %	-1.530
Hörstel	5.747	2.120	3.627	63,11 %	7.816	2.109	5.707	73,02 %	-2.080
Horstmar	1.134	342	792	69,84 %	2.354	342	2.012	85,47 %	-1.220
Ibbenbüren	18.389	8.173	10.216	55,55 %	19.444	8.152	11.292	58,07 %	-1.076
Ladbergen	2.085	593	1.492	71,56 %	2.524	582	1.942	76,94 %	-450
Laer	987	333	654	66,26 %	2.446	331	2.115	86,47 %	-1.461
Lengerich	9.078	3.597	5.481	60,38 %	8.267	3.592	4.675	56,55 %	806
Lienen	1.278	562	716	56,03 %	3.230	562	2.668	82,60 %	-1.952
Lotte	3.858	702	3.156	81,80 %	5.695	697	4.998	87,76 %	-1.842
Metelen	1.001	407	594	59,34 %	2.437	407	2.030	83,30 %	-1.436
Mettingen	3.784	1.269	2.515	66,46 %	4.589	1.260	3.329	72,54 %	-814
Neuenkirchen	3.080	1.140	1.940	62,99 %	5.186	1.137	4.049	78,08 %	-2.109
Nordwalde	2.200	893	1.307	59,41 %	3.583	887	2.696	75,24 %	-1.389
Ochtrup	6.417	3.151	3.266	50,90 %	7.250	3.140	4.110	56,69 %	-844
Recke	2.298	880	1.418	61,71 %	4.502	879	3.623	80,48 %	-2.205
Rheine	27.482	13.840	13.642	49,64 %	26.299	13.804	12.495	47,51 %	1.147
Saerbeck	1.981	526	1.455	73,45 %	2.775	525	2.250	81,08 %	-795
Steinfurt	10.181	4.076	6.105	59,96 %	11.851	4.068	7.783	65,67 %	-1.678
Tecklenburg	3.629	597	3.032	83,55 %	3.248	595	2.653	81,68 %	379
Westerkappeln	2.906	700	2.206	75,91 %	4.462	691	3.771	84,51 %	-1.565
Wettringen	1.965	695	1.270	64,63 %	3.083	691	2.392	77,59 %	-1.122
Kreis Warendorf									
Ahlen	14.245	7.708	6.537	45,89 %	17.248	7.693	9.555	55,40 %	-3.018
Beckum	14.573	6.538	8.035	55,14 %	13.597	6.511	7.086	52,11 %	949
Beelen	2.104	616	1.488	70,72 %	2.597	612	1.985	76,43 %	-497
Drensteinfurt	2.207	931	1.276	57,82 %	5.936	930	5.006	84,33 %	-3.730
Ennigerloh	5.464	2.131	3.333	61,00 %	7.764	2.124	5.640	72,64 %	-2.307
Everswinkel	2.992	969	2.023	67,61 %	3.620	948	2.672	73,81 %	-649
Oelde	11.146	5.183	5.963	53,50 %	11.469	5.175	6.294	54,88 %	-331
Ostbevern	2.702	1.136	1.566	57,96 %	4.093	1.133	2.960	72,32 %	-1.394
Sassenberg	3.852	1.571	2.281	59,22 %	5.787	1.569	4.218	72,89 %	-1.937
Sendenhorst	4.233	1.755	2.478	58,54 %	5.172	1.752	3.420	66,13 %	-942
Telgte	5.630	1.993	3.637	64,60 %	7.022	1.992	5.030	71,63 %	-1.393
Wadersloh	2.912	1.300	1.612	55,36 %	4.899	1.292	3.607	73,63 %	-1.995
Warendorf	12.936	5.644	7.292	56,37 %	14.039	5.622	8.417	59,95 %	-1.125

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

# Querschnittsvergleich

## 1. Münster

Das Oberzentrum Münster ist der wichtigste Arbeitsmarkt-Standort im Münsterland. Auch in Gesamtdeutschland sind es vor allem die Großstädte, in denen sich die Beschäftigungsverhältnisse ballen und die in den letzten Jahren einen besonderen Zuzug erlebt haben. Das gilt für München und Köln wie auch für Münster.

Mit rund 153.000 Arbeitsplätzen kann sich Münster zwar nicht mit „großen Großstädten“ wie Köln (512.000) und Düsseldorf (378.000) messen, spielt aber in derselben Liga wie Bonn (164.000) oder Bielefeld (141.000) („kleinere Großstädte“ nach BBSR).

Das hat zur Folge, dass die Westfalen-Metropole von allen Kommunen Nord-Westfalens mit + 48.000 Personen den mit Abstand höchsten Pendlersaldo aufweist: 75.000 Einpendler stehen 27.000 Auspendlern gegenüber. Gleichzeitig ist die Auspendlerquote mit 26 Prozent am niedrigsten. Das spricht für den hohen Versorgungsgrad mit Arbeitsplätzen.

Vergleichbar mit nordrhein-westfälischen Städten wie Bielefeld oder Aachen ist Münster ein solitäres Oberzentrum, das in einen Gürtel von Kommunen eingebunden liegt, deren arbeitende Bevölkerung zum großen Teil in die Kernstadt auspendelt. Aus zehn Umlandgemeinden fahren mehr als 40 Prozent, teilweise sogar mehr als 60 Prozent der Pendler in das Oberzentrum.

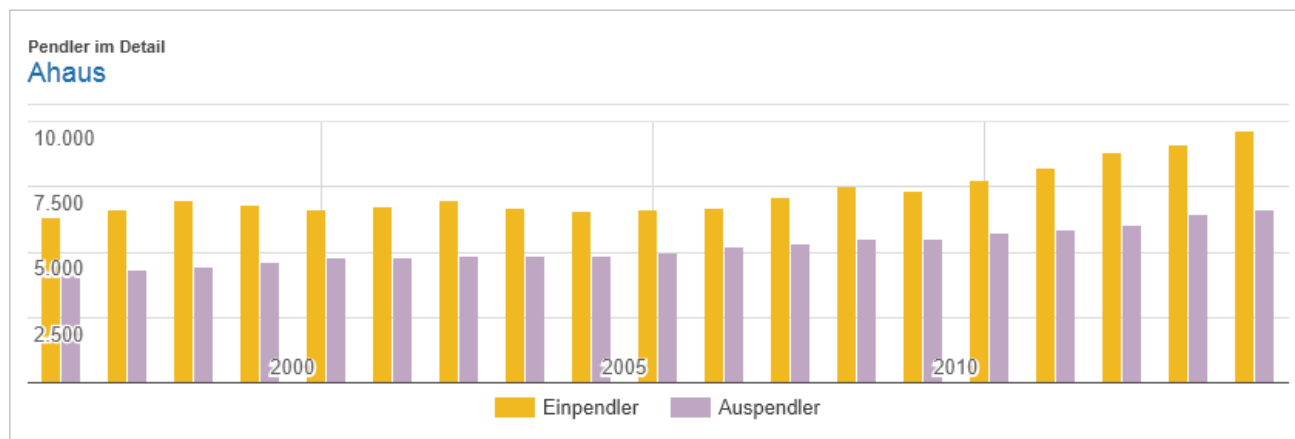
## 2. Gelsenkirchen

Nach Münster folgt Gelsenkirchen als Mittelzentrum mit oberzentralen Funktionen. 76.000 Arbeitsplätze bietet die zweitgrößte Stadt im IHK-Bezirk. Während hier 2008 zu fast gleichen Teilen Gelsenkirchener und Pendler beschäftigt waren, dominieren mittlerweile die Pendler. Der Pendlersaldo ist schwach positiv: 41.200 Einpendler stehen 41.000 Auspendlern gegenüber. Das ist der absolut höchste Auspendlerwert in Nord-Westfalen.

## 3. Mittelzentren und kleinere Kommunen

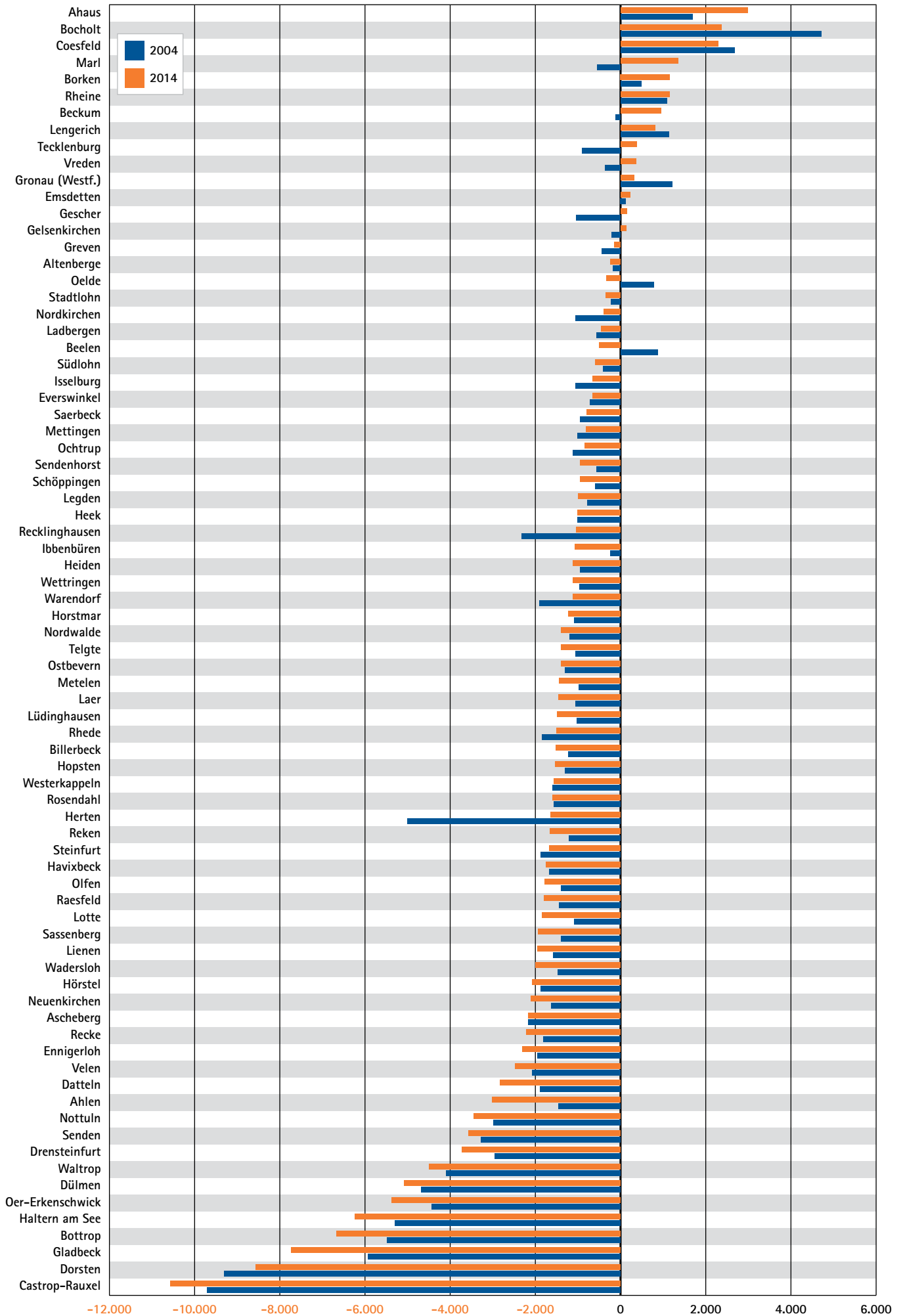
Neben dem Oberzentrum gibt es einige wenige Mittelzentren, die ebenfalls eine wichtige Stellung auf dem regionalen Arbeitsmarkt einnehmen. Recklinghausen, Bottrop, Bocholt, Marl und Rheine beschäftigen jeweils mehr als 20.000 Menschen. Davon haben aber lediglich Bocholt, Marl und Rheine einen positiven Pendlersaldo.

Während die Stadt Bocholt ihre zentrale Stellung im Westmünsterland leicht eingebüßt hat, konnte Ahaus beim Pendlersaldo deutlich zulegen und hat nun den höchsten Wert (3.000). Binnen zehn Jahren hat sich der Pendlersaldo fast verdoppelt. Bocholt hingegen hat seinen Einpendlerüberschuss im selben Zeitraum fast halbiert, weil die Zahl der Auspendler deutlich gestiegen ist. Weitere Städte mit einem positiven Pendlersaldo von über 1.000 sind Coesfeld, Marl, Borken und Rheine.



Ahaus hat von allen Kommunen in Nord-Westfalen (ohne Münster) den höchsten Pendlerüberschuss (Pendlersaldo: 3.000).

# Pendlersalden (ohne Münster)



Bei einigen Städten im Westmünsterland fällt auf, dass hier die Einpendlerquoten am niedrigsten sind: Das mag auch der „Randlage“ in Deutschland geschuldet sein, wo die Pendlerströme meist nicht aus allen Richtungen kommen: Gronau 39 Prozent, Bocholt 41 Prozent und Dülmen 43 Prozent.

Einen kleineren positiven Pendlersaldo (unter 1.000) weisen noch Beckum, Lengerich, Tecklenburg, Vreden, Gronau, Emsdetten und Gescher auf.

Darüber hinaus haben etliche Kommunen im Münsterland starke Verflechtungen mit Münster als Arbeitsmarktzentrum (s. o.). Entsprechend hoch sind die Auspendlerquoten. 16 Kommunen liegen bei über 80 Prozent. Darunter sind zehn Kommunen aus dem Kreis Steinfurt (z. B. Recke mit 81 Prozent und Lotte in unmittelbarer Nachbarschaft zu Osnabrück mit dem Höchstwert von 88 Prozent).

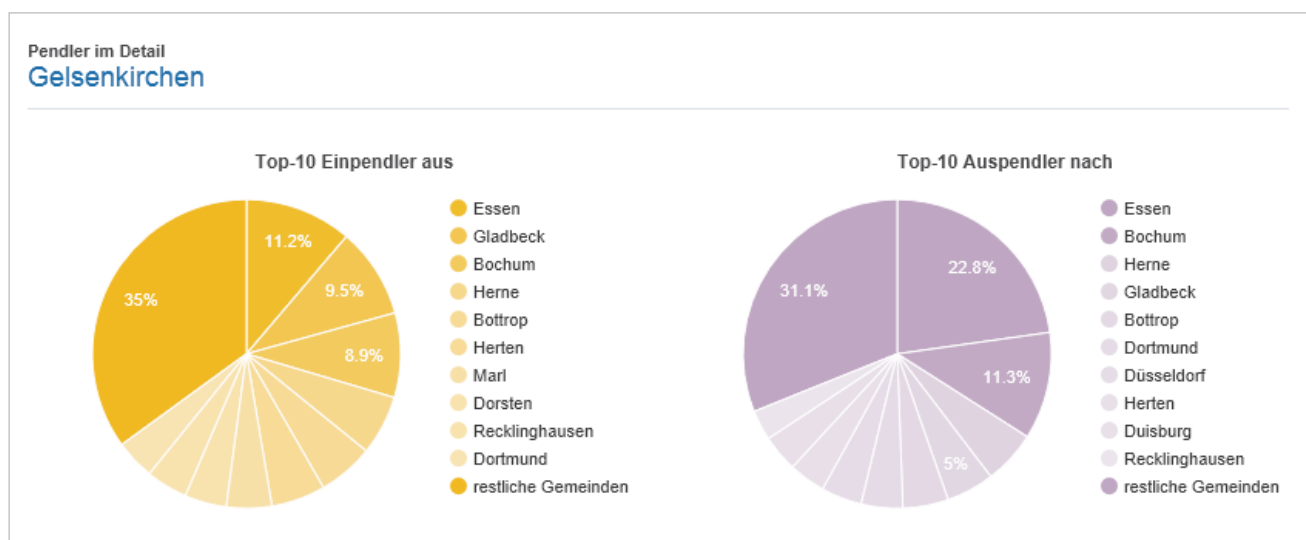
#### 4. Emscher-Lippe-Region

Die Emscher-Lippe-Region ist unterdurchschnittlich mit Arbeitsplätzen versorgt, was sich im hohen negativen Pendlersaldo und in der Auspendlerquote niederschlägt. Oer-Erkenschwick hat eine Auspendlerquote von 83 Prozent. Sechs Städte aus dem Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop gehören zu den Kommunen mit den größten Pendlersalden. Castrop-Rauxel hat knapp 25.000 Erwerbstätige, denen am Wohnort rechnerisch lediglich 14.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen.

Marl hingegen nimmt unter allen Mittelzentren eine starke Stellung ein (positiver Pendlersaldo von 1.400, fast 30.000 Arbeitsplätze). Die größten Beschäftigungsstandorte im westlichen Raum sind Gelsenkirchen (76.000), Recklinghausen (37.000) und Bottrop (32.000).

Hier lassen sich keine eindimensionalen Pendlerströme wie im Münsterland identifizieren. Intensivere Pendelbeziehungen bestehen insbesondere zwischen dem südlichen Teil der Emscher-Lippe-Region und dem Ruhrgebiet. Aus den Städten Castrop-Rauxel, Bottrop und Gelsenkirchen pendeln deutlich mehr als 50 Prozent der Erwerbstätigen ins restliche Ruhrgebiet aus, aus Recklinghausen und Waltrop sind es noch über 40 Prozent.

Dass die Arbeitsmarktlage im nördlichen Ruhrgebiet unverändert schwierig ist, zeigt sich auch an der Entwicklung der Nichtpendler: Während im Münsterland die Entwicklung positiv ist, gehen im Vest die Zahlen zurück, insbesondere in Gelsenkirchen.



Gelsenkirchen hat von allen Kommunen in Nord-Westfalen die meisten Auspendler. Die Ein- und Auspendlerkommunen lassen sich prozentual aufschlüsseln.

# Dominante Pendlerströme ausgewählter Kommunen sowie Teilregionen

## 1. Münster

In die größte Stadt und das Oberzentrum des Münsterlandes sind im vergangenen Jahr 75.000 Beschäftigte eingependelt, und das in der Regel täglich. Binnen zehn Jahren ist die Zahl um 23 Prozent gestiegen. Der Großteil des Münsteraner Arbeitsmarktes speist sich aus den unmittelbar angrenzenden Kommunen, darunter Greven mit 4.300, Senden mit 3.600 und Telgte mit 3.000 Einpendlern. Mit Städten außerhalb des IHK-Bezirks bestehen größere Verflechtungsbeziehungen insbesondere nach Hamm (1.700) und Dortmund (1.000 Einpendler), was auch durch die Schienenverbindung begünstigt werden dürfte.

Selbst aus entfernteren größeren Städten in NRW wird eingependelt, wie Essen (knapp 400), Köln und Düsseldorf (jeweils rund 300 Einpendler). Darüber hinaus pendeln 3.800 Beschäftigte aus dem benachbarten Niedersachsen ein, darunter 1.700 aus Stadt/Landkreis Osnabrück.

Die Auspendler sind zwar in der Minderheit, belaufen sich in der Summe aber immerhin auf 27.000, darunter 1.400 nach Greven und jeweils gut 1.000 nach Dortmund und nach Osnabrück (Stadt und Landkreis)

## 2. Gelsenkirchen

Unter den 41.000 Auspendlern gibt es eine klare Dominanz in Richtung Essen: 22 Prozent beziehungsweise 9.000 Gelsenkirchener sind allein dort beschäftigt. Damit bestätigt sich ein Ergebnis aus der IHK-Pendlerstudie 2009. In Bochum haben weitere knapp 5.000 Menschen ihren Arbeitsplatz.

Die Einpendlerrelationen sind etwas diffuser. Mehr als 4.500 Einpendler kommen aus Essen, weitere knapp 4.000 Pendler aus Gladbeck und Bochum, jeweils rund 2.500 aus Herne, Bottrop und Herten.

## 3. Recklinghausen

Unter den 23.000 Einpendlern nach Recklinghausen dominieren klar die Städte aus der Emscher-Lippe-Region: Rund 60 Prozent der Arbeitsplätze werden von Beschäftigten aus der Region belegt, darunter Marl (2.800) und Herten (2.500). Von den 24.000 Auspendlern gehen jeweils gut 2.000 nach Herne, Bochum, Essen, Marl und Herten.

## 4. Bottrop

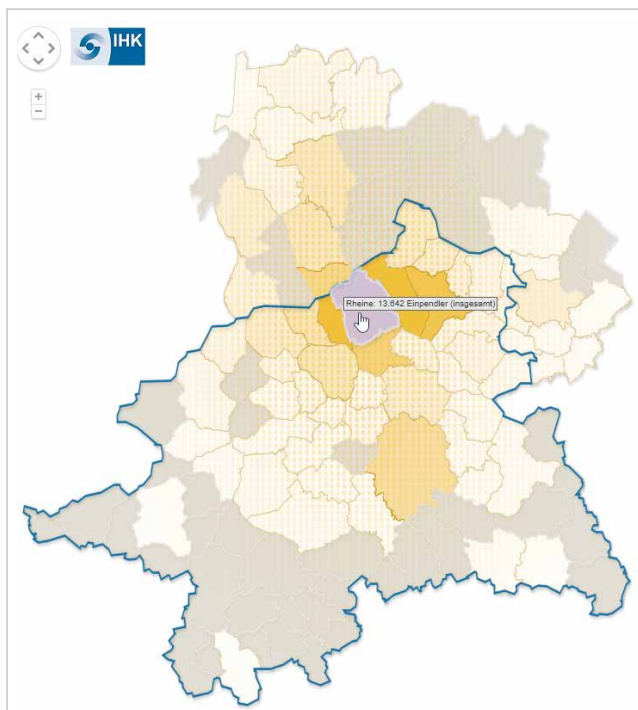
Die Auspendlerströme richten sich stark auf das Ruhrgebiet aus, vor allem auf Essen mit mehr als einem Viertel der Pendler sowie Oberhausen. Höhere Einpendlerzahlen stammen aus Gladbeck, Oberhausen, Essen und Gelsenkirchen.

## 5. Bocholt

Von den rund 12.000 Einpendlern stammen gut 6.000 allein aus den umliegenden Städten Rhede, Isselburg, Hamminkeln und Borken. Die „Ausfuhrrelation“ sieht ähnlich aus.

## 6. Marl

Der große Chemiestandort ist die einzige Stadt in der Emscher-Lippe-Region mit einem größeren Einpendlerüberschuss. Mehr als die Hälfte der Einpendler stammt aus dem Kreis Recklinghausen. Bei den Auspendlerbeziehungen liegt die Stadt Recklinghausen an erster Stelle.



Starke Verflechtungen bestehen besonders mit angrenzenden Kommunen.

## 7. Rheine

Von den knapp 14.000 Einpendlern kommen rund 8.000 aus dem IHK-Bezirk beziehungsweise dem Münsterland. Aufgrund der Lage im nördlichen NRW bestehen erwartungsgemäß räumliche Verflechtungen mit angrenzenden Regionen in Niedersachsen: So stammen weitere 2.400 aus dem Emsland, auch von den gut 12.000 Auspendlern gehen 1.800 ins Emsland, weitere 1.700 nach Münster und 1.400 nach Emsdetten.

## 8. Ahaus

Ahaus gehört zwar nicht zu den größeren Arbeitsmarktzentren in der IHK-Region, hat sich aber sehr positiv entwickelt: Pendlerüberschuss von 3.000, Einpendler plus 46 Prozent von 2004 bis 2014. Die knapp 10.000 Einpendler rekrutieren sich vornehmlich aus der näheren Umgebung, darunter Gronau, Vreden und Stadtlohn.

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

Intensivere Beziehungen bestehen – auch wegen der räumlichen Nähe – insbesondere zwischen Teilen der Kreise Borken, Coesfeld und Recklinghausen.

Nennenswerte Pendlerströme aus dem Münsterland in das nördliche Ruhrgebiet gibt es in folgenden Relationen:

- Kreis Borken: Rund ein Viertel der Erwerbstätigen aus den Kommunen Raesfeld und Reken haben ihren Arbeitsplatz in der Emscher-Lippe-Region, vor allem in Dorsten und Marl. Auch aus Borken, Heiden und Velen geht ein kleinerer Anteil an Auspendlern in das nördliche Ruhrgebiet.
- Kreis Coesfeld: Hier ist insbesondere die Stadt Olfen auf die Emscher-Lippe-Region ausgerichtet. Rund 1.000 Erwerbstätige (28 Prozent aller Auspendler) fahren zur Arbeit in das Ruhrgebiet. Auch Dülmen (17 Prozent der Auspendler) und Lüdinghausen (10 Prozent) sind mit dem nördlichen Ruhrgebiet vernetzt.

Aus der Emscher-Lippe-Region haben lediglich die Städte Haltern und Dorsten stärkere Verflechtungen mit dem Münsterland (17 beziehungsweise 12 Prozent der Auspendler). So fahren – auch aufgrund der günstigen Verkehrsverbindung über Straße und Schiene – alleine sechs Prozent der Halterner Auspendler nach Münster.

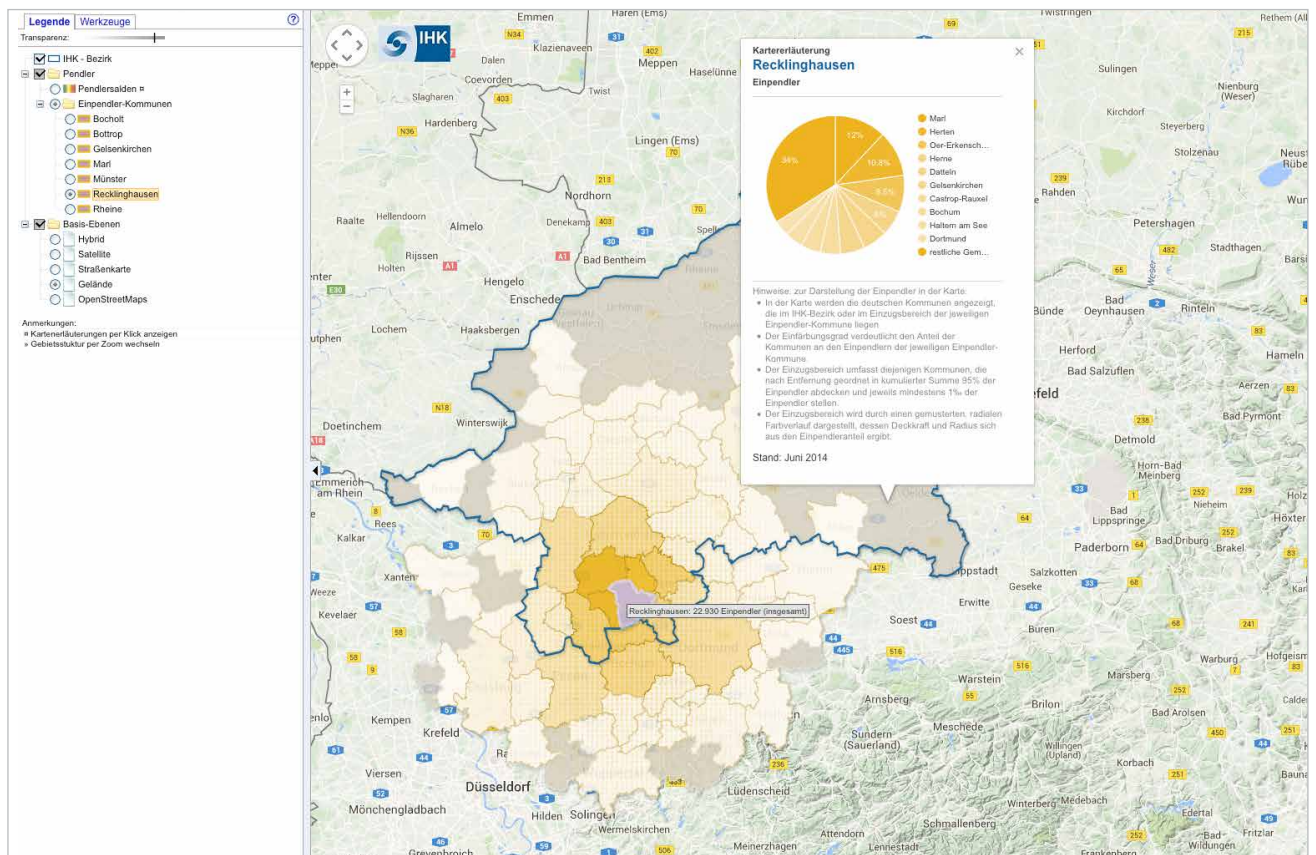
Zwischen den übrigen Kommunen im nördlichen Ruhrgebiet und den Münsterland-Städten und -Gemeinden lassen sich keine stärkeren Verflechtungen feststellen: Der Anteil der Auspendler in das Münsterland liegt weit unter zehn Prozent (am niedrigsten in Bottrop und Castrop-Rauxel mit einem Prozent).

# Exkurs: Pendeldistanzen

Neben den hier weitgehend verwendeten Daten der Bundesagentur für Arbeit legt auch IT.NRW, der Statistikdienstleister des Landes NRW, jährlich eine Pendlerrechnung vor. In den Gesamtdaten sind weitere Erwerbstätige (Selbstständige, Beamte) mit berücksichtigt. Daher liegen diese Werte über denen der Bundesagentur für Arbeit, die den Vorzug einer größeren Aktualität haben.

Darüber hinaus weist IT.NRW zusätzlich **Pendeldistanzen** aus<sup>8)</sup>: Näherungswerte der Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Wohn- und Arbeitsorte, wobei Entfernungen über 80 km als „nicht plausibel“ gelten und daher unter „Sonstige“ zusammengefasst werden.

Das Beispiel für die Einpendler nach Münster belegt die erheblichen Wegstrecken, die täglich zurückgelegt werden: Die Summe der ausgewiesenen Wegstrecken aus den Kommunen, aus denen die 81.500 Einpendler kommen, beläuft sich täglich auf 4,7 Mio. km. Diese Strecke entspricht etwa dem Zehnfachen der Entfernung Erde-Mond. Hinzu kommen 11.300 Einpendler mit Wegstrecken über 80 km. Die Verkehrsmittel (Fahrrad, Bahn, Bus und PKW) werden nicht näher aufgeschlüsselt, müssten also gesondert erhoben werden<sup>9)</sup>.



Viele Städte haben einen sehr großen Pendlerradius.

<sup>8)</sup> IT.NRW, Pendlerrechnung NRW 2013. Düsseldorf 2014.

<sup>9)</sup> Siehe zu Einzelheiten die Beispieltabellen für Münster und Gelsenkirchen im Anhang.

## Definitionen, Quellen und Methodik

Mit der vorliegenden Analyse wird eine frühere Untersuchung aus dem Jahr 2009 (Der Weg zur Arbeit – Pendlerströme in Nord-Westfalen. September 2009) auf den aktuellen Stand gebracht. Diese tiefer gehende 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.

Entsprechend der üblichen Definition sind **Einpendler** Personen, die für eine Erwerbstätigkeit in die Gemeinde kommen, aber ihren Wohnsitz in einer anderen Gemeinde haben. Umgekehrtes gilt für Auspendler. **Pendlersaldo** ist die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern. 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 ein 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
- die Verflechtungen der Kommunen innerhalb und außerhalb der IHK-Region.

Basis für diese drei Merkmale sind Statistiken der Bundesagentur für Arbeit mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (unter Berücksichtigung der Neuabgrenzung im Jahr 2014). Die aktuellen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2014.

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



## Anhang: Tabellen

### Auspendler aus Münsterland-Kommunen nach Münster

Wohnort	gesamte Auspendler	Arbeitsort Münster	
		Anzahl	in %
Greven, Stadt	9.148	4.345	47,5%
Senden	6.319	3.618	57,3%
Telgte, Stadt	5.030	2.962	58,9%
Nottuln	6.084	2.874	47,2%
Dülmen, Stadt	10.421	2.744	26,3%
Steinfurt, Stadt	7.783	2.598	33,4%
Drensteinfurt, Stadt	5.006	2.120	42,3%
Havixbeck	3.437	2.075	60,4%
Emsdetten, Stadt	7.384	1.863	25,2%
Warendorf, Stadt	8.417	1.837	21,8%
Ascheberg	4.555	1.758	38,6%
Altenberge	3.066	1.757	57,3%
Rheine, Stadt	12.495	1.695	13,6%
Sendenhorst, Stadt	3.420	1.555	45,5%
Everswinkel	2.672	1.298	48,6%
Lüdinghausen, Stadt	5.548	1.262	22,7%
Coesfeld, Stadt	7.485	1.232	16,5%
Ostbevern	2.960	1.180	39,9%
Nordwalde	2.696	1.110	41,2%
Osnabrück, Stadt und LK	n. v.	1.714	
Hamm, Stadt	n. v.	1.710	
Dortmund, Stadt	n. v.	979	
<b>Summe</b>		<b>44.286</b>	
Anteil an den gesamten Einpendlern der Stadt Münster		<b>59,2 %</b>	

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

## Auspendler aus der Emscher-Lippe-Region in das sonstige Ruhrgebiet

Wohnort	gesamte Auspendler	Arbeitsort																		Summe (*)	
		Bochum		Dortmund		Düsseldorf		Duisburg		Essen		Herne		Lünen		Mühlheim an der Ruhr		Oberhausen			
		Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %		
Gelsenkirchen	41.030	4.616	11,3%	1.785	4,4%	1.780	4,3%	1.583	3,9%	9.344	22,8%	2.295	5,6%	111	0,3%	882	2,1%	1.237	3,0%	23.633	57,6%
Bottrop	24.799	679	2,7%	563	2,3%	1.066	4,3%	1.598	6,4%	6.477	26,1%	558	2,3%	43	0,2%	881	3,6%	2.870	11,6%	14.735	59,4%
Castrop-Rauxel	18.143	2.564	14,1%	4.815	26,5%	348	1,9%	270	1,5%	1.076	5,9%	1.984	10,9%	290	1,6%	111	0,6%	134	0,7%	11.592	63,9%
Datteln	8.149	378	4,6%	816	10,0%	78	1,0%	97	1,2%	381	4,7%	304	3,7%	173	2,1%	42	0,5%	71	0,9%	2.340	28,7%
Dorsten	16.726	418	2,5%	342	2,0%	349	2,1%	481	2,9%	1.803	10,8%	333	2,0%	36	0,2%	197	1,2%	448	2,7%	4.407	26,3%
Gladb.	16.890	538	3,2%	398	2,4%	459	2,7%	606	3,6%	3.124	18,5%	378	2,2%	29	0,2%	350	2,1%	629	3,7%	6.511	38,5%
Haltern am See	9.589	334	3,5%	349	3,6%	137	1,4%	126	1,3%	677	7,1%	287	3,0%	34	0,4%	48	0,5%	64	0,7%	2.056	21,4%
Herten	13.778	862	6,3%	595	4,3%	255	1,9%	259	1,9%	1.041	7,6%	860	6,2%	53	0,4%	111	0,8%	164	1,2%	4.200	30,5%
Marl	16.600	891	5,4%	650	3,9%	246	1,5%	282	1,7%	1.387	8,4%	682	4,1%	58	0,3%	136	0,8%	280	1,7%	4.612	27,8%
Oer-Erkenschw.	7.925	419	5,3%	452	5,7%	79	1,0%	82	1,0%	391	4,9%	342	4,3%	72	0,9%	32	0,4%	51	0,6%	1.920	24,2%
Recklinghausen	23.967	2.299	9,6%	1.692	7,1%	546	2,3%	486	2,0%	2.034	8,5%	2.371	9,9%	152	0,6%	240	1,0%	275	1,1%	10.095	42,1%
Waltrop	7.744	395	5,1%	1.872	24,2%	92	1,2%	86	1,1%	299	3,9%	275	3,6%	432	5,6%	27	0,3%	37	0,5%	3.515	45,4%
Summe	205.340	14.393		14.329		5.435		5.956		28.034		10.669		1.483		3.057		6.260		89.616	
Anteil <sup>1)</sup>		7,0%		7,0%		2,6%		2,9%		13,7%		5,2%		0,7%		1,5%		3,0%		43,6%	

(\*) geheim gehaltene Werte wurden bei der Summenbildung nicht berücksichtigt

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

## Auspendler aus der Emscher-Lippe-Region in das Münsterland

Wohnort	gesamte Auspendler	Arbeitsort																Summe			
		Münster		Bocholt		Borken		Raesfeld		Reken		Dülmen		Coesfeld		Lüdinghausen				Olfen	
		Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %			Anz.	in %
Gelsenkirchen	41.030	265	0,6%	■		■		■		■		■		■		■		■		694	1,7%
Bottrop	24.799	■		■		■		■		■		■		■		■		■		305	1,2%
Castrop-Rauxel	18.143	■		■		■		■		■		■		■		■		■		224	1,2%
Datteln	8.149	142	1,7%	■		■		■		■		■		■		110	1,3%	159	2,0%	528	6,5%
Dorsten	16.726	227	1,4%	147	0,9%	461	2,8%	172	1,0%	263	1,6%	■		123	0,7%	■		■		1.928	11,5%
Gladbeck	16.890	■		■		■		■		■		■		■		■		■		219	1,3%
Haltern am See	9.589	599	6,2%	■		■		■		■		427	4,5%	120	1,3%	132	1,4%	■		1.617	16,9%
Herten	13.778	135	1,0%	■		■		■		■		■		■		■		■		294	2,1%
Marl	16.600	299	1,8%	■		■		■		■		112	0,7%	■		■		■		857	5,2%
Oer-Erkenschwick	7.925	■		■		■		■		■		■		■		■		101	1,3%	301	3,8%
Recklinghausen	23.967	399	1,7%	■		■		■		■		■		■		■		■		805	3,4%
Waltrop	7.744	■		■		■		■		■		■		■		■		■		211	2,7%

ab 100  
■ : < 100 bzw. 0

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

## Auspendler aus dem Münsterland in die Emscher-Lippe-Region

Wohnort	gesamte Auspendler	Arbeitsort												Summe	
		Gelsenkirchen		Datteln		Dorsten		Haltern		Marl		Recklinghausen			
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %		
Borken	8.029	■		■		213	2,7%	■		170	2,1%	■		703	8,8%
Heiden	2.462	■		■		131	5,3%	■		■		■		367	14,9%
Raesfeld	3.098	■		■		300	9,7%	■		163	5,3%	■		731	23,6%
Reken	3.792	122	3,2%	■		309	8,1%	■		277	7,3%	■		964	25,4%
Velen	3.897	■		■		■		■		122	3,1%	■		281	7,2%
Coesfeld	7.485	■		■		■		■		156	2,1%	■		470	6,3%
Dülmen	10.421	174	1,7%	■		■		333	3,2%	654	6,3%	212	2,0%	1.749	16,8%
Lüdinghausen	5.548	■		123	2,2%	■		■		■		■		554	10,0%
Olfen	3.648	■		367	10,1%	■		■		112	3,1%	172	4,7%	1.037	28,4%

ab 100

■ : < 100 bzw. 0

Quellen: IHK Nord Westfalen, Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

## Pendeldistanzen Münster<sup>10)</sup>

Einpender				Auspender			
Herkunftsgemeinde (Wohnort)	Berufs-pendler	darunter weiblich	Entfernung in km	Zielgemeinde (Arbeitsort)	Berufs-pendler	darunter weiblich	Entfernung in km
Einpender nach Münster, Stadt aus ...				Auspender aus Münster, Stadt nach ...			
Greven, Stadt	5.166	2.561	15,7	Greven, Stadt	1.842	800	15,7
Senden	4.278	2.139	13,4	Dortmund, Stadt	1.549	631	49,8
Telgte, Stadt	3.567	1.838	12,1	Hamm, Stadt	1.532	782	35,0
Nottuln	3.333	1.624	18,4	Telgte, Stadt	1.281	591	12,1
Dülmen, Stadt	3.318	1.715	25,9	Warendorf, Stadt	1.011	500	23,0
Steinfurt, Stadt	3.225	1.469	27,4	Steinfurt, Stadt	973	549	27,4
Drensteinfurt, Stadt	2.540	1.347	18,5	Senden	944	374	13,4
Havixbeck	2.493	1.236	12,6	Osnabrück, Stadt	926	367	46,2
Emsdetten, Stadt	2.368	1.153	25,3	Rheine, Stadt	800	430	35,9
Rheine, Stadt	2.347	1.041	35,9	Coesfeld, Stadt	792	425	32,6
Warendorf, Stadt	2.289	1.202	23,0	Essen, Stadt	741	305	71,5
Altenberge	2.136	1.107	13,7	Dülmen, Stadt	739	355	25,9
Hamm, Stadt	2.108	936	35,0	Emsdetten, Stadt	681	309	25,3
Ascheberg	1.994	1.013	20,1	Ahlen, Stadt	654	403	28,0
Sendenhorst, Stadt	1.892	964	16,0	Gelsenkirchen, Stadt	632	389	58,6
sonstige	49.764	21.300	-	sonstige	23.418	10.122	-
<b>insgesamt</b>	<b>92.818</b>	<b>42.645</b>	<b>-</b>	<b>insgesamt</b>	<b>38.515</b>	<b>17.332</b>	<b>-</b>

Quelle: IT.NRW, Pendlerrechnung 2013

## Pendeldistanzen Gelsenkirchen<sup>10)</sup>

Einpender				Auspender			
Herkunftsgemeinde (Wohnort)	Berufs-pendler	darunter weiblich	Entfernung in km	Zielgemeinde (Arbeitsort)	Berufs-pendler	darunter weiblich	Entfernung in km
Einpender nach Gelsenkirchen, Stadt aus ...				Auspender aus Gelsenkirchen, Stadt nach ...			
Essen, Stadt	6.101	2.710	13,9	Essen, Stadt	11.381	5.317	13,9
Gladbeck, Stadt	5.078	2.391	6,7	Bochum, Stadt	5.658	2.415	14,2
Bochum, Stadt	4.812	2.407	14,2	Herne, Stadt	2.898	1.148	9,7
Herne, Stadt	3.413	1.632	9,7	Gladbeck, Stadt	2.683	1.242	6,7
Herten, Stadt	3.056	1.504	6,3	Bottrop, Stadt	2.422	883	10,7
Bottrop, Stadt	2.965	1.449	10,7	Dortmund, Stadt	2.287	803	28,3
Marl, Stadt	2.587	1.230	12,9	Düsseldorf, Stadt	2.111	829	39,8
Recklinghausen, Stadt	2.341	1.064	11,3	Herten, Stadt	1.912	945	6,3
Dorsten, Stadt	2.313	921	18,6	Duisburg, Stadt	1.867	567	26,6
Dortmund, Stadt	2.245	1.070	28,3	Recklinghausen, Stadt	1.637	734	11,3
Oberhausen, Stadt	1.478	624	16,2	Marl, Stadt	1.498	481	12,9
Duisburg, Stadt	1.245	483	26,6	Oberhausen, Stadt	1.486	531	16,2
Castrop-Rauxel, Stadt	816	353	17,0	Mülheim an der Ruhr, Stadt	1.038	295	20,6
Haltern am See, Stadt	717	309	23,5	Dorsten, Stadt	758	301	18,6
Mülheim an der Ruhr, Stadt	683	254	20,6	Köln, Stadt	563	172	68,0
sonstige	13.994	5.368	-	sonstige	10.305	3.013	-
<b>insgesamt</b>	<b>53.844</b>	<b>23.769</b>	<b>-</b>	<b>insgesamt</b>	<b>50.504</b>	<b>19.676</b>	<b>-</b>

Quelle: IT.NRW, Pendlerrechnung 2013

<sup>10)</sup>Näherungswert der Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten von Arbeits- und Wohnort

## Impressum

### Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Postfach 40 24 | 48022 Münster  
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster  
Telefon 0251 707-0  
[www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)

### Redaktion:

Geschäftsbereich International und Volkswirtschaft  
Prof. Dr. Bodo Risch  
Telefon 0251 707-298 | Telefax 0251 707-257  
E-Mail: [risch@ihk-nordwestfalen.de](mailto:risch@ihk-nordwestfalen.de)  
Jutta Gograefe  
Telefon 0251 707-205 | Telefax 0251 707-257  
E-Mail: [gograefe@ihk-nordwestfalen.de](mailto:gograefe@ihk-nordwestfalen.de)

### Quelle:

Statistiken der Bundesagentur für Arbeit

### Stand:

November 2015

### Gestaltung:

C. Rommel, Werbekonzepte & Design, Steinfurt

### Fotonachweise:

Titelseite: Münsterview/Heiner Witte

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.



Industrie- und Handelskammer  
Nord Westfalen

Sentmaringer Weg 61  
48151 Münster  
muenster@ihk-nordwestfalen.de  
Telefon 0251 707-0  
Telefax 0251 707-325

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

mit Standorten  
in Bocholt und Gelsenkirchen

Willy-Brandt-Straße 3  
46395 Bocholt  
bocholt@ihk-nordwestfalen.de  
Telefon 02871 9903-0  
Telefax 02871 9903-40

Rathausplatz 7  
45894 Gelsenkirchen  
gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de  
Telefon 0209 388-0  
Telefax 0209 388-101