



Datenmosaik 2013

Pendlerverflechtungen

im Regierungsbezirk Düsseldorf
und der Planungsregion Düsseldorf

Datenmosaik **2013**

**Pendlerverflechtungen im
Regierungsbezirk Düsseldorf und der
Planungsregion Düsseldorf**

29. Auflage, August 2013

Datenquellen:

- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)
 - Pendlerrechnung NRW
 - Zensus 2011
- Mobilität in Düsseldorf 2008
- Mobilität in Deutschland 2008
- www.agfs-nrw.de
- www.fahrradfreundlich.nrw.de
- www.niederrheinbus.de bzw. Stadt Mönchengladbach
- Spiekermann, Klaus (1997): 'Berufspendler - Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort'

Herausgegeben von der
Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

www.brd.nrw.de

Das Datenmosaik wurde erstellt durch das Team
Planungsgrundlagen, Statistik und Mediendesign
der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 32,
Regionalplanungsbehörde

Ansprechpartner:
René Falkner, Keziban Dayan, Kirsten Bald

E-Mail: rene.falkner@brd.nrw.de
Keziban.dayan@brd.nrw.de

Internet: [http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/
regionalmonitoring_statistik/Datenmosaik.html](http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalmonitoring_statistik/Datenmosaik.html)

Tel: 0211/475 – 2378

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung des Herausgebers

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Anlass und Inhalt des Datenmosaiks.....	2
Großräumige Betrachtung.....	4
Analyse Berufsein- und Berufsauspendler - Pendlersalden	4
Analyse nach Alter der Berufsein- und Berufsauspendler	6
Analyse nach Art und Umfang der Beschäftigung der Berufsein- und Berufsauspendler	8
Analyse nach Pendlerdistanz der Berufsein- und Berufsauspendler	8
Innergemeindliche Pendler	12
Kleinräumige Betrachtung.....	14
Darstellung der Tagesbevölkerung in der Planungsregion Düsseldorf	14
Kreisfreie Städte der Planungsregion Düsseldorf.....	16
Fallbeispiel: Landeshauptstadt Düsseldorf.....	22
Kreise der Planungsregion Düsseldorf	23
Kreis Kleve:	24
Kreis Mettmann:.....	26
Rhein-Kreis Neuss:.....	28
Kreis Viersen:.....	30
Ein- und Auspendlerquoten der Kommunen in der Planungsregion	32
Modal Split	33
Mobilität in Deutschland	34
Kommunale Modal Split Erhebungen	37
Zusammenfassung der Ergebnisse der Modal Split Erhebungen	40
Zensuszahlen (Stichtag 09.05.2011) im Vergleich.....	40
Fazit – Das Bild eines Pendlers der Planungsregion Düsseldorf.....	42
Begriffsbestimmungen	43
Abkürzungsverzeichnis	44

Einleitung

Vor der Industrialisierung war die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort in der Regel kurz. Lediglich in einigen wenigen größeren Städten mit räumlichen Konzentrationen von Gewerbe, Handel und Verwaltung pendelte eine größere Zahl von Personen aus den Vorstädten oder dem ländlichen Umland in das Stadtzentrum zu ihren Arbeitsplätzen.

Schon während der Industrialisierungsphase stiegen die Pendlerzahlen deutlich und bereits zu Beginn des letzten Jahrhunderts war das Berufspendeln in allen großen Städten vorzufinden. Gründe für das Wachstum des Pendlerverkehrs waren und sind die durch die speziellen Standortanforderungen von Industrie und Dienstleistungen erzwungene räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und die Herausbildung reiner Wohnquartiere am Stadtrand, die sogenannte Suburbanisierung. Die räumliche Funktionstrennung in den Agglomerationsräumen wurde erst durch die verstärkte Entwicklung und Ausweitung der Verkehrssysteme ermöglicht. Beginnend mit dem sich ausbreitenden ÖPNV-Angebot und der damit vereinfachten Überbrückung größerer Pendeldistanzen führte schließlich die (Massen-) Motorisierung der Bevölkerung seit den 50er Jahren zu einer fast unabhängigen Wohnstandortwahl. Im Jahre 1950 lag die Berufsauspendlerquote über die Gemeindegrenze hinweg in Deutschland bei rund 14,5 % aller Erwerbstätigen. Sie wuchs bis zum Jahre 1987 auf 36,8 % mit gleichzeitiger Zunahme der zurückgelegten Entfernung je Berufsweg.¹ Heute arbeitet mehr als jeder zweite Erwerbstätige nicht mehr in der Kommune, in der er lebt. Dies zeigt, dass Pendeln und Mobilität zu einer unabdingbaren Begleiterscheinung wirtschaftlicher Entwicklung geworden ist. Es zeigt sich, dass Menschen seit der industriellen Revolution in großem Umfang mobil sind und es auch sein wollen und dies gilt auch heute noch – in Deutschland sowie in Nordrhein-Westfalen.

Anlass und Inhalt des Datenmosaiks

Im Regierungsbezirk Düsseldorf pendelt heute rund jeder zweite Erwerbstätige von seinem Wohnort zum Arbeitsplatz in eine andere Kommune. In der mobilen, gerade in Ballungsräumen eng vernetzten Wirtschaft, wie dies im Regierungsbezirk Düsseldorf und der Planungsregion Düsseldorf der Fall ist (Erwerbstätige am Wohnort: 2.364.200 (Regierungsbezirk Düsseldorf)), weicht bei vielen Beschäftigten und Selbstständigen der Wohnort vom Arbeitsort ab. Im vorliegenden *Datenmosaik – Pendlerverflechtungen im Regierungsbezirk Düsseldorf und der Planungsregion Düsseldorf* werden die Pendlerverflechtungen auf Basis der Pendlerrechnung NRW, die von Information und Technik NRW (IT.NRW) im Jahr 2012 erstellt wurde, für die Planungsregion Düsseldorf und den Regierungsbezirk Düsseldorf untersucht. Der Stichtag der Daten der Pendlerrechnung NRW ist der 30.06.2011. Durch die Untersuchung können Rückschlüsse auf beruflich bedingte Pendlerströme zwischen verschiedenen Raumeinheiten gezogen werden. Die Vernetzung der Region soll durch die Analyse im Zusammenhang von Arbeits- und Wohnort offengelegt werden. Dieses Datenmosaik soll als Informationsquelle dienen, um weitere Aussagen in den Bereichen Siedlungsstruktur, Infrastruktur und Umweltschutz treffen zu können.

Anders als in anderen statistischen Auswertungen zu Pendlerverflechtungen werden in der Pendlerrechnung NRW nicht nur die Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) herangezogen, sondern aller Erwerbstätigen betrachtet, zu denen neben den sozialversicherungspflichtig

¹Spiekermann, Klaus (1997): 'Berufspendler - Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort'. In: Institut für Länderkunde (Hg.): Atlas Bundesrepublik Deutschland - Pilotband Leipzig, 92-93.

tig Beschäftigten auch die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen gezählt werden. Diese Gruppen werden in der Pendlerrechnung alle unter dem Begriff Berufspendler zusammengefasst. Vom statistischen Landesamt IT.NRW werden bei den Pendlerverflechtungen auch Grenzpendler aufgeführt. Die Datenquelle liefert hierfür die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur der Arbeit erfasst nur Personen, die im Ausland wohnen und in NRW (Deutschland) arbeiten, da die Datengrundlage hierfür die Meldedaten zur Sozialversicherung von sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigten sind. In NRW wohnende und im Ausland arbeitende Personen jedoch werden nicht in der Beschäftigungsstatistik und somit auch nicht in der Pendlerrechnung NRW nachgewiesen. Dies ist der Grund, warum zweidimensionale Pendlerströme mit ausländischen Einpendlern nicht einzeln dargestellt werden können, allerdings sind sie in den Zahlenwerten integriert.

Die Haushaltsbefragung des Zensus 2011, die von den Statistischen Landesämtern durchgeführt wurde, in Nordrhein-Westfalen hat IT.NRW diese zum Stichtag 09.05.2011 erhoben, beschäftigt sich auch mit Berufspendlern und ist in der Zusammenstellung mit der Pendlerrechnung NRW vergleichbar, zeigt jedoch Abweichungen in den absoluten Werten. In der Darstellung der Ergebnisse des Zensus 2011 gibt es bisher keine zweidimensionale Betrachtung (Wohnort <-> Zielort). Dieser Sachverhalt war ausschlaggebend, die bisherigen Ergebnisse der Haushaltsbefragung des Zensus 2011 nicht zur Grundlage dieses Datenmosaiks zu machen. Um die Ergebnisse des Zensus dennoch zu beleuchten und zu würdigen, werden im Kapitel, *Zensuszahlen (Stichtag 09.05.2011) im Vergleich*, die Ergebnisse vorgestellt und Unterschiede zur Pendlerrechnung NRW aufgezeigt.

Das vorliegende Datenmosaik ist in zwei große Abschnitte aufgeteilt. Abschnitt 1 behandelt die großräumige Betrachtung der Pendlerverflechtungen und Darstellungen auf Ebene des Regierungsbezirks und der Planungsregion Düsseldorf. Abschnitt 2 behandelt die kleinräumige Betrachtung der Pendlerverflechtungen und Darstellungen auf Ebene der Kreise, der kreisfreien Städte und der kreisangehörigen Kommunen der Planungsregion Düsseldorf mit vertiefenden Analysen und Darstellungen von Pendlerverflechtungen.

Um Doppelnennungen zu vermeiden werden an einigen Stellen die Werte des Regierungsbezirks Düsseldorf durch die Werte der Planungsregion Düsseldorf in Klammern ergänzt. In diesem Datenmosaik wurden alle Werte auf die Hunderterstelle gerundet. Alle Abweichungen in der Summenbildung sind auf diese Rundungen zurückzuführen.

Großräumige Betrachtung

Analyse Berufsein- und Berufsauspendler - Pendlersalden

Zum Stichtag 30.06.2011 gab es rund 1.273.600 Berufspendler (Planungsregion Düsseldorf: 852.500), die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks pendeln, dabei kann der Herkunftsort im Regierungsbezirk, in der Planungsregion, in Nordrhein-Westfalen, in einem anderen Bundesland oder in einem anderen Staat liegen, dies gilt auch für den umgekehrten Fall. Für den Pendlersaldo einer Region ist aber nur interessant, wie viele Pendler täglich in die Region kommen oder sie verlassen.

Exkurs Pendlersaldo

Ein maßgeblicher Indikator zur Analyse von Pendlerströmen ist der Pendlersaldo. Der Pendlersaldo einer Region gibt an, ob mehr Arbeitskräfte regelmäßig von ihrem Wohnort zum Arbeiten in die Region kommen, oder ob mehr in der Region wohnende Arbeitskräfte sie regelmäßig verlassen, um ihren Arbeitsplatz außerhalb der Region zu erreichen. Gleiches gilt auch für den Pendlersaldo einer Kommune. Dabei sind die beiden Größen **Berufsein-** und **Berufsauspendler** die entscheidenden Faktoren. Zu diesen ist anzumerken, dass bei einer zweidimensionalen Pendlerrechnung die Auspendler einer Kommune Einpendler einer anderen Kommune sein können und umgekehrt.

Die Pendlerrechnung zeigt, dass von den rund 1.273.600 Berufseinpendlern 414.800 Berufspendler täglich in den Regierungsbezirk Düsseldorf (Planungsregion Düsseldorf: 359.300) einpendeln.

Dies entspricht einem Anteil von rund 33 % (42 %) an allen Berufspendlern, die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks oder der Planungsregion pendeln.

1.126.000, dies ist die Zahl der Berufspendler (Planungsregion Düsseldorf: 723.200), die aus ihrer Wohnkommune im Regierungsbezirk herauspendeln, um eine andere Kommune als ihre Wohnkommune für die Ausübung der beruflichen Tätigkeit anzusteuern. Die Zielregionen dieser Pendlergruppe unterscheiden sich hierbei stark, was im Unterkapitel *Kreisfreie Städte der Planungsregion Düsseldorf* im Datenmosaik detailliert untersucht wird. Insgesamt pendeln rund 230.000 Einwohner der Planungsregion (Regierungsbezirk Düsseldorf: 267.200) aus der Planungsregion oder dem Regierungsbezirk aus.

Die Gegenüberstellung der Ein- und Auspendler ergibt den umfänglichen Pendlersaldo für die Planungsregion oder den Regierungsbezirk. Der umfängliche Pendlersaldo des Regierungsbezirks ist mit rund 147.600 Personen (Planungsregion Düsseldorf: 129.300) absolut gesehen klein, allerdings gibt es auf kommunaler Ebene eine weite Streuung der Pendlersalden, teilweise sind diese sogar höher als der Pendlersaldo einer ganzen Region. Die Stadt Düsseldorf hat beispielsweise ein Pendlersaldo von 195.400 Personen, die Stadt Kempen ein Saldo von 49 Personen und die Stadt Solingen ein Saldo von -8.300. Eine Auslistung aller Pendlersalden ist Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Pendlersalden – eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Kommunen	Pendlersaldo	Kommunen	Pendlersaldo
Düsseldorf, krfr. Stadt	195.362	Ratingen, Stadt	4.957
Duisburg, krfr. Stadt	7.547	Velbert, Stadt	-555
Essen, krfr. Stadt	52.196	Wülfrath, Stadt	-2.699
Krefeld, krfr. Stadt	11.700	Dormagen, Stadt	-6.397
Mönchengladbach, krfr. Stadt	3.651	Grevenbroich, Stadt	-3.267
Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt	688	Jüchen	-5.651
Oberhausen, krfr. Stadt	-5.353	Kaarst, Stadt	-7.069
Remscheid, krfr. Stadt	2.389	Korschenbroich, Stadt	-6.628
Solingen, krfr. Stadt	-8.343	Meerbusch, Stadt	-6.443
Wuppertal, krfr. Stadt	3.641	Neuss, Stadt	8.740
Bedburg-Hau	-260	Rommerskirchen	-3.787
Emmerich am Rhein, Stadt	784	Brüggen	-1.604
Geldern, Stadt	524	Grefrath	-2.525
Goch, Stadt	-3.457	Kempen, Stadt	49
Issum	-2.751	Nettetal, Stadt	-4.789
Kalkar, Stadt	-1.147	Niederkrüchten	-3.424
Kerken	-3.679	Schwalmtal	-3.824
Kevelaer, Stadt	-3.183	Tönisvorst, Stadt	-4.998
Kleve, Stadt	4.855	Viersen, Stadt	506
Kranenburg	-1.112	Willich, Stadt	-3.125
Rees, Stadt	-4.123	Alpen	-1.354
Rheurdt	-2.133	Dinslaken, Stadt	-7.041
Straelen, Stadt	1.241	Hammingen, Stadt	-3.934
Uedem	-507	Hünxe	-2.140
Wachtendonk	-1.627	Kamp-Lintfort, Stadt	866
Weeze	-872	Moers, Stadt	-4.026
Erkrath, Stadt	-4.944	Neukirchen-Vluyn, Stadt	-3.230
Haan, Stadt	-104	Rheinberg, Stadt	-6.168
Heiligenhaus, Stadt	-1.219	Schermbeck	-576
Hilden, Stadt	757	Sonsbeck	-1.244
Langenfeld (Rhld.), Stadt	3.571	Voerde (Niederrhein), Stadt	-6.867
Mettmann, Stadt	-1.818	Wesel, Stadt	2.815
Monheim am Rhein, Stadt	-5.386	Xanten, Stadt	-3.848

Analyse nach Alter der Berufsein- und Berufsauspendler

Die Analyse des Lebensalters der Berufspendler, die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks einpendeln ergibt, dass 43 % (rund 545.900) aller Berufseinpendler zwischen 45 bis unter 65 Jahre alt sind. Die Altersgruppe der 25 bis unter 35-Jährigen (21 % (rund 273.300)) und die Gruppe der 35 bis unter 45-Jährigen (26 % (rund 335.700)) trennen rund 60.000 Personen. Die Gruppen der unter 25-Jährigen (9 % (rund 113.000)) und die Gruppe der Berufspendler über 65 Jahren (nur 0,5 % (rund 5.800)) sind mit Abstand die kleinsten Gruppen.

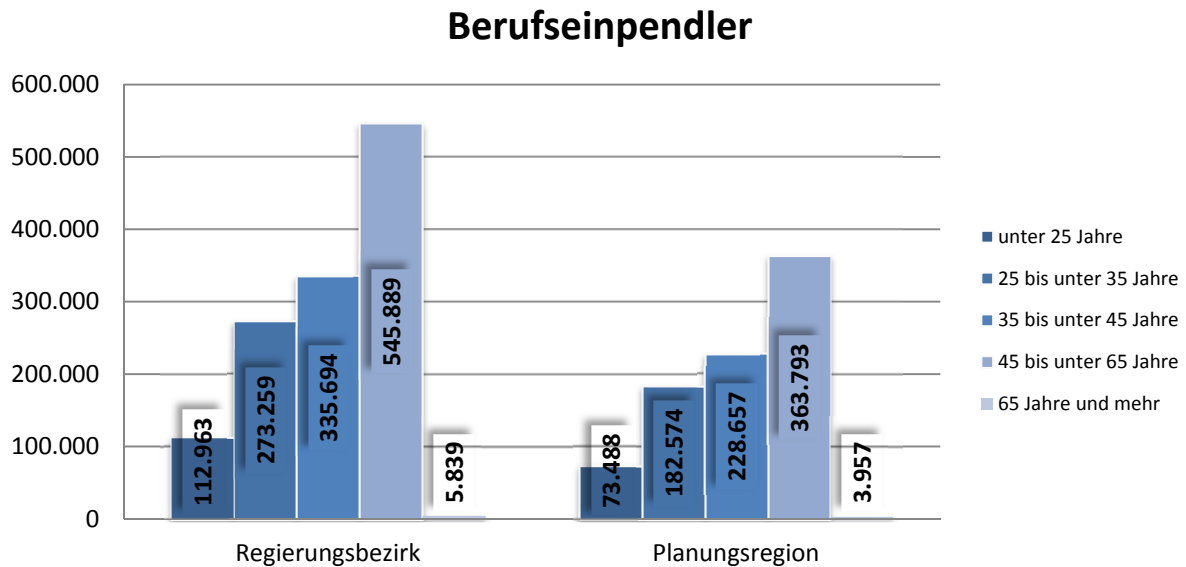


Abbildung 1: Altersgliederung Berufseinpendler - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Bei den Berufspendlern, die täglich aus einer Kommune des Regierungsbezirks zu einem beliebigen Ziel pendeln, ergeben sich für die unterschiedlichen Altersgruppen annähernd dieselben prozentualen Verteilungen wie bei den Berufseinpendlern. Der Unterschied ist das quantitative Volumen, da es rund 147.600 Berufsauspendler weniger als Berufseinpendler gibt; diese Zahl entspricht gleichzeitig auch dem positiven Pendlersaldo des Regierungsbezirks Düsseldorf.

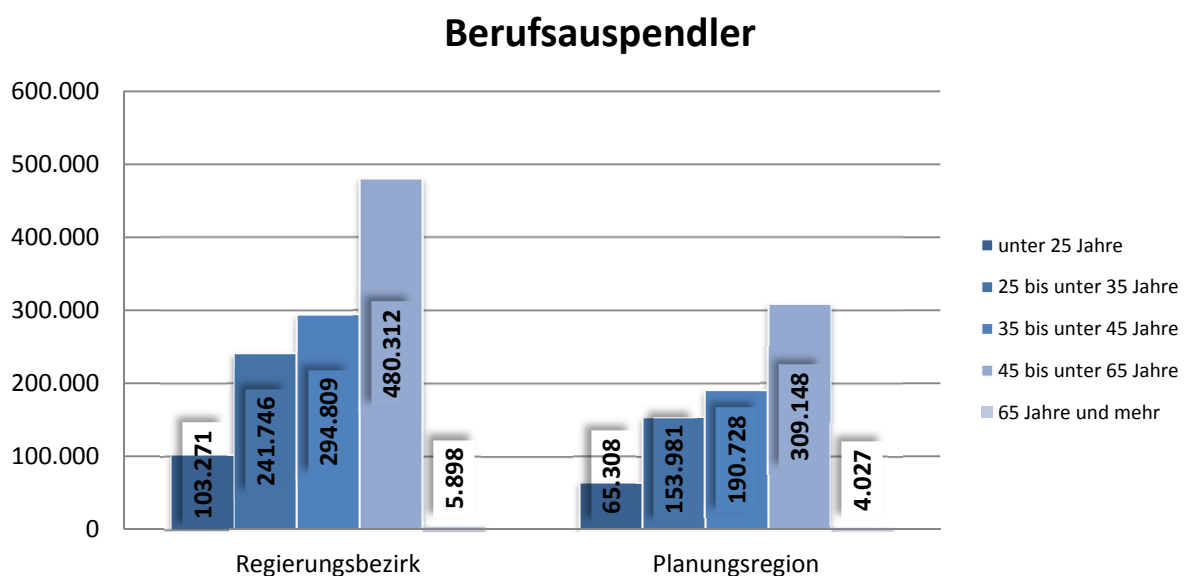


Abbildung 2: Altersgliederung Berufsauspendler - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Die Darstellung der prozentualen Verteilung der Berufsein- und Berufsauspendler nach Altersgruppen stellt sich sowohl in der Planungsregion als auch im Regierungsbezirk in ganz ähnlicher Form dar und unterscheidet sich nur in der quantitativen Größe. Die Abbildung 3 stellt die relativen Werte gegenüber und macht deutlich, dass die Altersverteilung im Regierungsbezirk und in der Planungsregion ganz ähnliche Züge aufweist.

Prozentualer Anteil von Ein- und Auspendlern

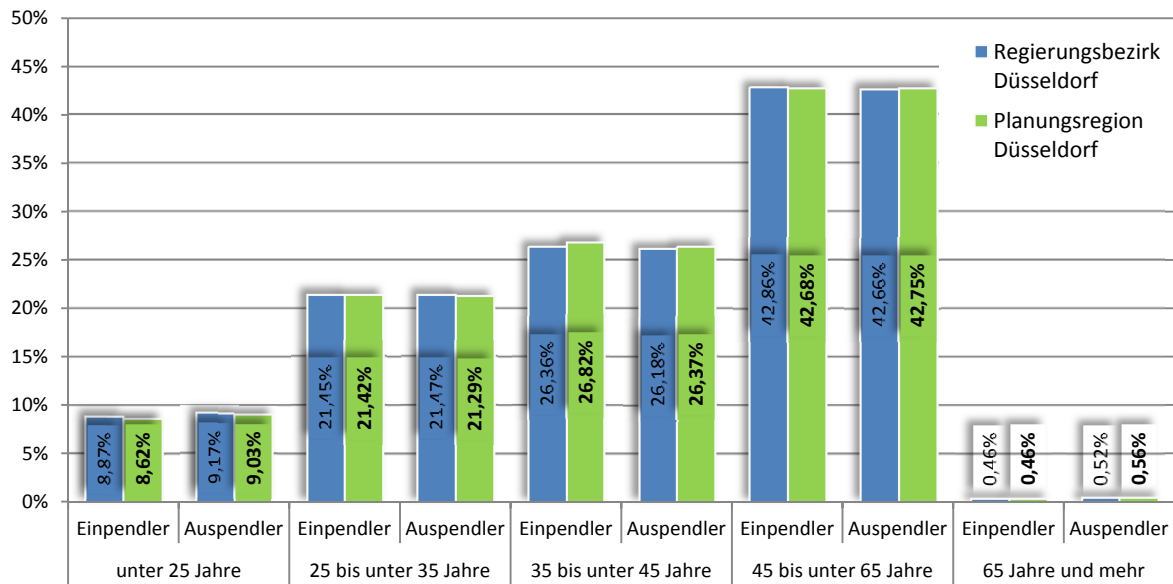


Abbildung 3: Prozentualer Anteil von Ein- und Auspendlern - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Analyse nach Art und Umfang der Beschäftigung der Berufsein- und Berufsauspendler

Die großräumige Betrachtung auf Ebene des Regierungsbezirks und der Planungsregion zeigt, dass sowohl rund 22 % aller 5.156.700 Einwohner des Regierungsbezirks als auch 22 % aller 3.247.300 Einwohner der Planungsregion die eigene Wohnkommune verlassen, um an einem anderen Ort einer Beschäftigung nachzugehen; dabei verlassen rund 5 % aller Einwohner des Regierungsbezirks den Regierungsbezirk. In der Planungsregion sind es 7 % der Wohnbevölkerung.

Von den insgesamt 1.273.600 Berufspendlern (538.600 weiblich / 735.000 männlich) (Planungsregion Düsseldorf: 852.500), die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks Düsseldorf pendeln, arbeiten rund 1.102.800 Personen (736.500) in einem Beschäftigtenverhältnis als Angestellte/er oder Arbeiter/innen. Rund 73.500 sind Beamte (49.800), 50.800 Selbstständige (36.100) und 46.600 (30.000) Auszubildende. Diese Zahlen zeigen, dass mehr als 86 % aller Berufspendler (86 %), die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks pendeln, der Gruppe der Beschäftigten zugeordnet werden können. Einen noch detaillierteren Einblick in die Beschäftigungsverhältnisse bietet die Darstellung des Tätigkeitsumfangs. In der Pendlerrechnung NRW wird hierbei zwischen drei Kategorien unterschieden: Vollzeit, Teilzeit mit 18 oder mehr Arbeitsstunden pro Woche und Teilzeit mit weniger als 18 Arbeitsstunden pro Woche. Bei den Berufspendlern, die täglich in eine Kommune des Regierungsbezirks Düsseldorf pendeln, ist die Verteilung: 969.100 Vollzeit (Planungsregion Düsseldorf: 657.000), 130.500 (86.300) Teilzeit mit 18 oder mehr Arbeitsstunden pro Woche und 174.100 (109.100) mit Teilzeit und weniger als 18 Arbeitsstunden pro Woche.

Bei den insgesamt 1.126.000 Berufspendlern (Planungsregion Düsseldorf: 723.200), die aus einer Kommune des Regierungsbezirks herauspendeln (477.500 weiblich / 648.500 männlich), arbeiten rund 968.800 (619.100) Personen in einem Beschäftigtenverhältnis als Angestellte/er oder Arbeiter/in. Rund 67.400 sind Beamte (44.100), 48.300 Selbstständige (33.500) und 41.500 (26.500) Auszubildende. Bei den Berufspendlern, die täglich aus einer Kommune des Regierungsbezirks Düsseldorf pendeln, ist die Verteilung: 849.400 Vollzeit (546.000), 114.300 Teilzeit (73.800) mit 18 oder mehr Arbeitsstunden pro Woche und 162.400 (103.400) mit Teilzeit und weniger als 18 Arbeitsstunden pro Woche.

Analyse nach Pendlerdistanz der Berufsein- und Berufsauspendler

In der Pendlerrechnung NRW sind in den zweidimensionalen Darstellungen die Pendelwege durch Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Arbeits- und Wohnorte angenähert. Mit Hilfe dieser Werte konnten die Abbildungen 4 - 7 erstellt werden, die einen Eindruck von den täglichen einfachen Pendeldistanzen vermitteln. Diese Zahlen wurden in einer Rechnung mit der Einpendlerzahl / Auspendlerzahl je Kommune gewichtet, um keiner Pendlerverbindung eine überproportionale Bedeutung zuzusprechen. Durch dieses Verfahren konnten für alle Kommunen des Regierungsbezirks durchschnittliche Pendeldistanzen ermittelt werden, die von den Berufspendlern täglich zurückgelegt werden. Zum Leseverständnis ein Beispiel: In Abbildung 4 ist abzulesen, dass die durchschnittliche Einpendeldistanz nach Düsseldorf bei rund 33 km liegt. Natürlich gibt es kürzere, aber eben auch längere Pendeldistanzen, dargestellt ist die durchschnittliche Einpendeldistanz.

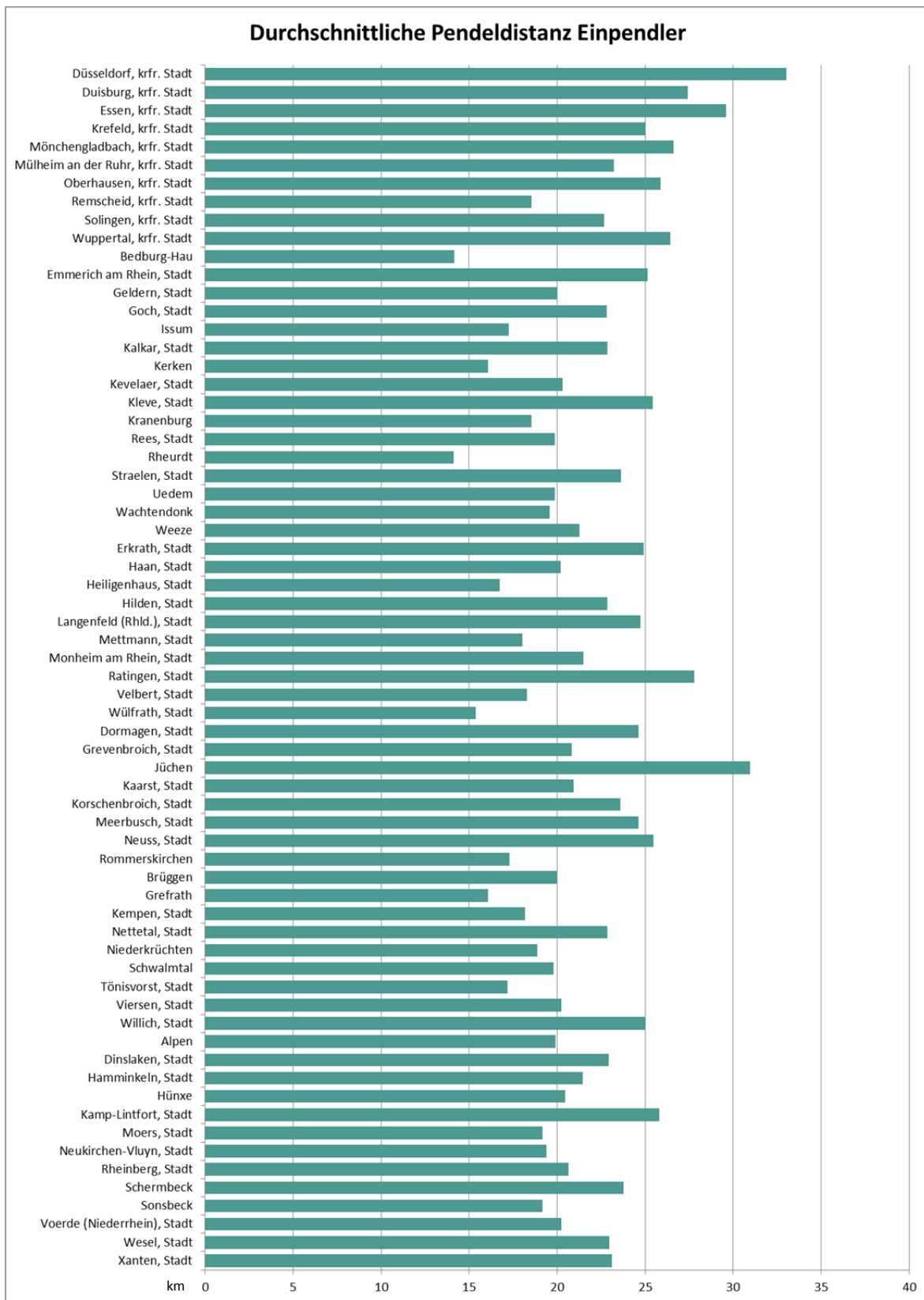


Abbildung 4: Durchschnittliche Pendlerdistanz Einpendler - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Abbildung 5 stellt nach den bereits oben genannten Kriterien die Pendeldistanzen der Auspendler dar. So ist hier abzulesen, dass z. B. die Berufsauspendler der Stadt Emmerich im Schnitt 33 km pendeln und Berufsauspendler aus Bedburg-Hau rund 14 km.

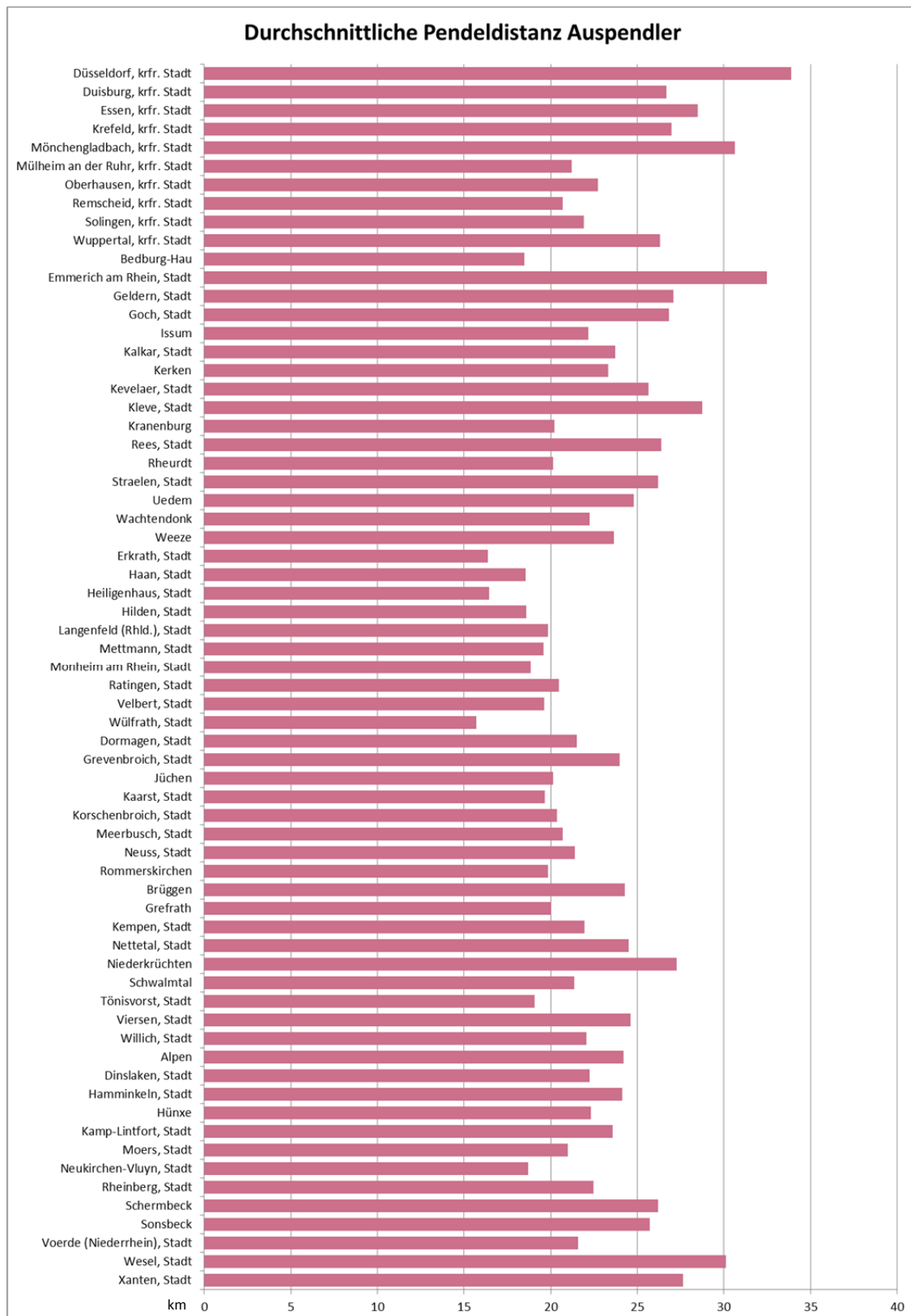


Abbildung 5: Durchschnittliche Pendlerdistanz Auspendler - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Abbildung 6: Anteil der Einpendler nach Entfernung
 – eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

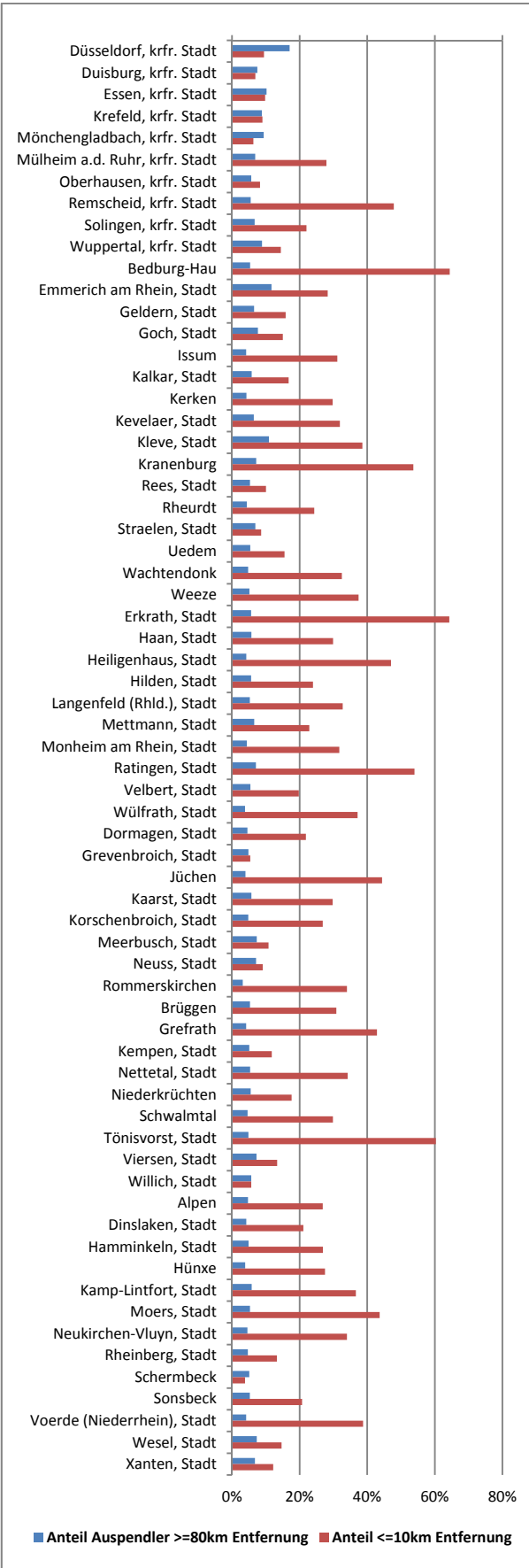
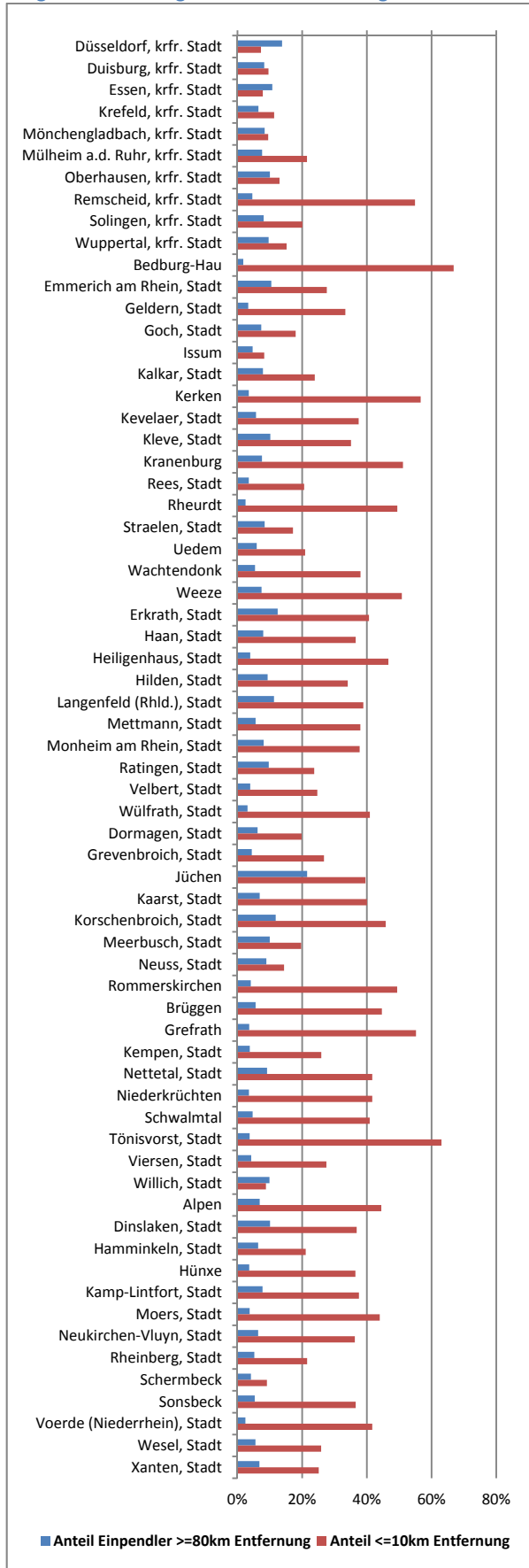


Abbildung 7: Anteil der Auspendler nach Entfernung
 - eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Die Abbildungen 6 und 7 zeigen die Anteile der Ein- bzw. Auspendler, die weniger als 10 km pendeln, in rot (unterer Balken) und die, die über 80 km pendeln in blau (oberer Balken). Angegeben sind die jeweiligen Werte nach Ziel- oder Quellort.

Innergemeindliche Pendler

Um zu einem umfassenden Bild der Berufspendlersituation zu gelangen muss neben der Auswertung der Ein- und Auspendlerzahlen auch die herausstechende Größe der innergemeindlichen Pendler berücksichtigt werden. Mit einer Größe von 1.238.100 innergemeindlichen Pendlern im Regierungsbezirk und 805.100 innergemeindlichen Pendlern in der Planungsregion zeigt sich die enorme Größe des innergemeindlichen Pendleraufkommens. Die Zahl übersteigt auf Ebene des Regierungsbezirks sogar die Größe der Berufseinpendler.

Das innergemeindliche Pendeln ist im Gegensatz zum Ein- oder Auspendeln definiert als das Pendeln zu einer Arbeitsstelle auf dem Stadtgebiet der eigenen Wohnkommune und ist entfernungsunabhängig.

In Verbindung mit den Erwerbstätigenzahlen zeigt die Pendlerrechnung, dass rund jeder zweite Erwerbstätige im Regierungsbezirk und in der Planungsregion einer Tätigkeit innerhalb der eigenen Wohnkommune nachgeht.

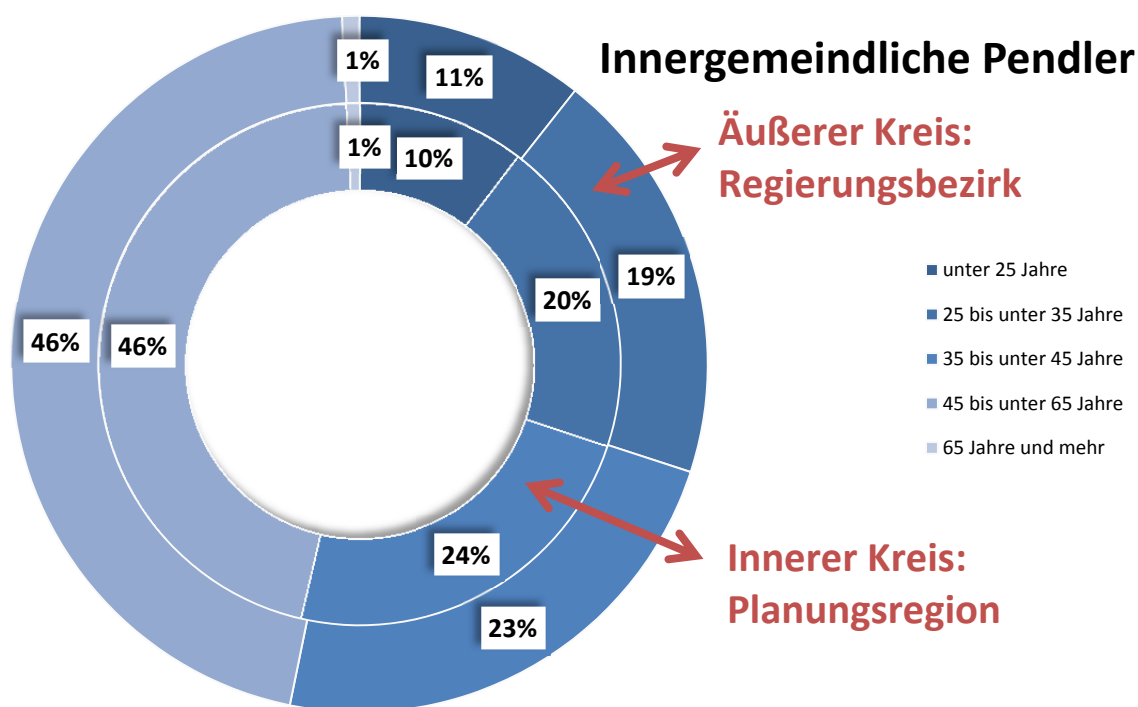


Abbildung 8: Altersvergleich der innergemeindlichen Pendler – eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Die Analyse nach dem Lebensalter der innergemeindlichen Pendler wird in Abbildung 8 visualisiert. Die prozentuale Verteilung der innergemeindlichen Pendlerzahlen gliedert sich in Anlehnung an die Analyse der Ein- und Auspendlerströme in fünf Altersgruppen. Es zeigt sich deutlich, dass sich eine ähnliche Verteilung sowohl im Regierungsbezirk als auch in der Planungsregion ergibt.

Dem Auswertungsschema der Ein- und Auspendlerströme folgend ist auch in der Analyse der innergemeindlichen Pendler eine Darstellung des Beschäftigungsverhältnisses möglich. Von den rund 1.238.100 innergemeindlichen Pendlern des Regierungsbezirks Düsseldorf (630.700 weiblich /

607.500 männlich) gehen rund 976.200 einer Beschäftigung als Angestellte/er oder Arbeiter/in nach. Rund 44.500 sind Beamte, 170.700 sind Selbstständige und 46.700 sind Auszubildende.

Der Tätigkeitsumfang der innergemeindlichen Berufspendler des Regierungsbezirks Düsseldorf stellt sich der wie folgt dar: 823.700 Personen arbeiten in Vollzeit, 144.400 Personen arbeiten in Teilzeit mit 18 oder mehr Arbeitsstunden pro Woche und 270.000 Personen arbeiten in einem Teilzeitbeschäftigtenverhältnis mit weniger als 18 Arbeitsstunden pro Woche.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt das innergemeindliche Pendleraufkommen im Regierungsbezirk.

Tabelle 2: Innergemeindliche Berufspendler – eigene Darstellung nach Pendlerrechnung NRW

Kommunen	Inneregemeindliche Berufspendler	Kommunen	Inneregemeindliche Berufspendler
	Anzahl		Anzahl
Düsseldorf, krfr. Stadt	201872	Ratingen, Stadt	16443
Duisburg, krfr. Stadt	118835	Velbert, Stadt	20687
Essen, krfr. Stadt	157183	Wülfrath, Stadt	3158
Krefeld, krfr. Stadt	59984	Dormagen, Stadt	12636
Mönchengladbach, krfr. Stadt	72198	Grevenbroich, Stadt	13437
Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt	35766	Jüchen	2296
Oberhausen, krfr. Stadt	43991	Kaarst, Stadt	4891
Remscheid, krfr. Stadt	34323	Korschenbroich, Stadt	3732
Solingen, krfr. Stadt	46874	Meerbusch, Stadt	6813
Wuppertal, krfr. Stadt	106011	Neuss, Stadt	33271
Bedburg-Hau	1985	Rommerskirchen	1209
Emmerich am Rhein, Stadt	8091	Brüggen	2548
Geldern, Stadt	8431	Grefrath	2087
Goch, Stadt	7242	Kempen, Stadt	7008
Issum	1595	Nettetal, Stadt	9140
Kalkar, Stadt	2438	Niederkrüchten	1856
Kerken	1578	Schwalmtal	2507
Kevelaer, Stadt	6205	Tönisvorst, Stadt	3871
Kleve, Stadt	12946	Viersen, Stadt	16348
Kranenburg	1367	Willich, Stadt	8566
Rees, Stadt	4062	Alpen	1657
Rheurdt	557	Dinslaken, Stadt	11441
Straelen, Stadt	4352	Hammerkeln, Stadt	4450
Udem	1363	Hünxe	1311
Wachtendonk	1085	Kamp-Lintfort, Stadt	6235
Weeze	1743	Moers, Stadt	18498
Erkrath, Stadt	5458	Neukirchen-Vluyn, Stadt	3481
Haan, Stadt	4410	Rheinberg, Stadt	4201
Heiligenhaus, Stadt	4293	Schermbek	2031
Hilden, Stadt	9335	Sonsbeck	1163
Langenfeld (Rhld.), Stadt	10505	Voerde (Niederrhein), Stadt	4860
Mettmann, Stadt	6618	Wesel, Stadt	14242
Monheim am Rhein, Stadt	5658	Xanten, Stadt	3720

Kleinräumige Betrachtung

In der kleinräumigen Betrachtung wendet sich dieses Datenmosaik ganz den Pendlerströmen der Planungsregion Düsseldorf zu. Es werden sowohl die Pendlerströme (Ein- und Auspendlerströme) der kreisfreien Städte als auch die der Kreise in der Planungsregion Düsseldorf analysiert.

Um eine bessere Zugänglichkeit zu den Pendlerdaten zu erreichen, werden die Pendlerströme und Verflechtungsräume innerhalb der Planungsregion nachfolgend in einer Vielzahl von Karten visualisiert, auf die an geeigneten Stellen in diesem Datenmosaik zurückgegriffen wird.

Um in und zwischen den Ein- und Auspendlerkarten vergleichbare Aussagen zu treffen und gleichzeitig die Lesbarkeit zu erhöhen, hat die Statistik der Ein- bzw. Auspendlerströme ein Bestimmungsverfahren durchlaufen. Erst im Anschluss wurden die Ströme grafisch dargestellt.

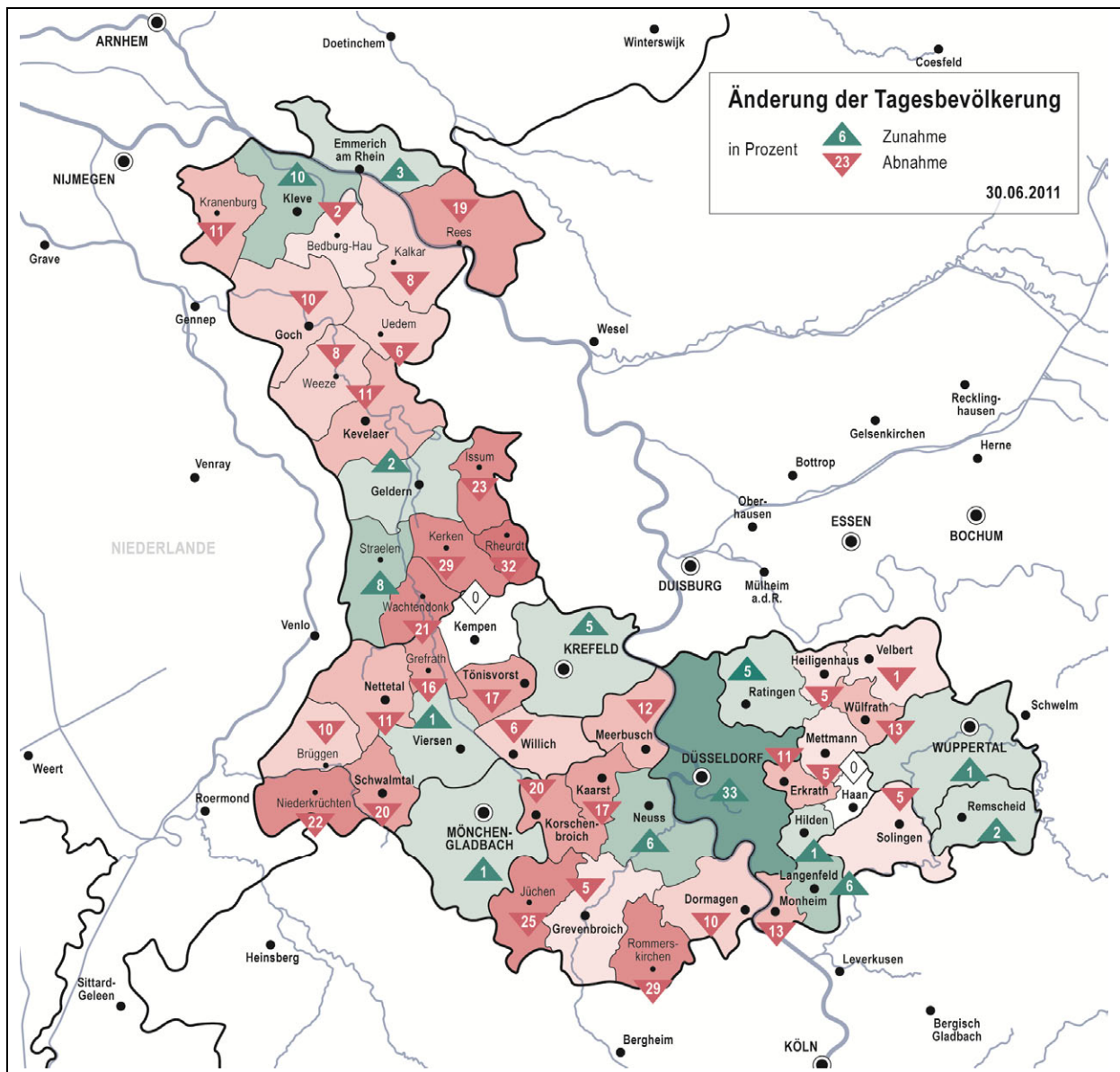
Das Bestimmungsverfahren gliedert sich in zwei Schritte. Im ersten Schritt werden alle einzelnen Ein- bzw. Auspendlerströme jeweils den Gesamtein- bzw. Gesamtauspendlerzahlen der jeweiligen Kommune gegenübergestellt und der prozentuale Anteil ermittelt. In der grafischen Darstellung werden dann die Ströme aufgenommen, die zusammengenommen rund 50 % des jeweiligen Pendleraufkommens (Ein- bzw. Auspendler) der jeweiligen Kommune ausmachen. Durch dieses Verfahren ist es möglich, vergleichende Aussagen zwischen Kommunen verschiedenster Größenordnungen zu treffen. Durch Beobachtung der grafischen Darstellungen der Pendlerströme können Verflechtungsschwerpunkte ausgemacht werden. Diese werden in diesem Kapitel vorgestellt und näher analysiert. Allen Karten in diesem Kapitel liegt das gleiche Bestimmungsverfahren zu Grunde.

Darstellung der Tagesbevölkerung in der Planungsregion Düsseldorf

Ein bedeutender statistischer Wert zur Analyse von Pendlerverflechtungen und ihrer Bedeutung für eine jeweilige Kommune ist die Größenveränderung der Tagesbevölkerung. Karte 1 zeigt die Zusammenstellung der Veränderung der Tagesbevölkerung aller Kommunen der Planungsregion Düsseldorf.

Exkurs Tagesbevölkerung

Die Tagesbevölkerung ist die Größe aus Bevölkerungszahl einer Gebietskörperschaft erhöht oder verringert um den Pendlersaldo. Diese statistische Größe wird in diesem Datenmosaik dazu genutzt, jene Personenzahl darzustellen, die am Erwerbsleben einer Kommune teilhat, da nur die Berufspendler betrachtet werden. Gleichzeitig zeigt eine solche Zahl, auf welche Kapazitäten kommunale Infrastrukturen am Tag abgestellt sein müssen. Die quantitative Größe der Tagesbevölkerung unterscheidet sich bei den kreisfreien Städten und den Kommunen der Planungsregion deutlich. Zwar können bei kleineren Kommunen auch Pendlersalden mit geringen Umfängen prozentual gesehen starke Veränderung der Tagesbevölkerung bewirken, trotzdem ist es bemerkenswert, zu beobachten, dass sich selbst in einwohnerstarken Städten, wie z. B. in der Landeshauptstadt Düsseldorf, die Tagesbevölkerung im Laufe eines Tages um ein Drittel (auf rund 785.000 Personen) erhöht.



Karte 1

Karte 1 zeigt ein bunt gemischtes Mosaik der Veränderungen der Tagesbevölkerung. Zu sehen sind alle Kommunen der Planungsregion. Bis auf die Ausnahmen, Stadt Kempen und Stadt Haan, kommt es in allen Kommunen zu einer signifikanten Abnahme oder zu einer Zunahme der Tagesbevölkerung. Die Zu- oder Abnahme der Tagesbevölkerung spiegelt in der Regel das Arbeitsplatzangebot in der jeweiligen Kommune wieder. So ist davon auszugehen, dass je größer die Zunahme ist, desto mehr Arbeitsplätze in einer Kommune vorzufinden sind, die nicht von der Wohnbevölkerung in Anspruch genommen werden. Der Karte ist zu entnehmen, dass sich die Zunahmen keineswegs nur auf die kreisfreien Städte mit einem in der Regel größeren Angebot an Arbeitsplätzen konzentrieren, sondern auch Kommunen im peripheren Raum Zuwächse der Tagesbevölkerung von bis zu 10 % erreichen.

Kreisfreie Städte:

Mit Ausnahme von Solingen (Rückgang von 5 %) ist in jeder kreisfreien Kommune eine Erhöhung der Tagesbevölkerung zu beobachten. Besonders hervorstechend ist hierbei die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Zunahme der Tagesbevölkerung in den kreisfreien Städten der Planungsregion ist in der

Regel das Resultat des Einpendelns von Arbeitnehmern aus dem Umland und anderen kreisfreien Städten.

Kreis Kleve:

Im Kreis Kleve ist in 4 von 16 Kommunen die Erhöhung der Tagesbevölkerung, bedingt durch die positiven Pendlersalden der Kommunen, zu beobachten. In der Stadt Kleve steigt die Tagesbevölkerung um 10 %. Dies resultiert daraus, dass etwa die Hälfte aller Auspendler der Gemeinde Bedburg Hau, der Stadt Emmerich am Rhein, der Stadt Goch, der Stadt Kalkar, der Gemeinde Kranenburg und der Gemeinde Uedem die Stadt Kleve als Zielgemeinde haben. Allein 17 % aller Auspendler der Stadt Kleve hingegen pendeln täglich in die nahegelegene Gemeinde Bedburg-Hau.

Kreis Mettmann:

Die leichte Erhöhung der Tagesbevölkerung in Ratingen, Hilden und Langenfeld wird durch Einpendler aus der angrenzenden Landeshauptstadt Düsseldorf hervorgerufen. Die Stadt Wülfrath hingegen hat den höchsten Rückgang der Tagesbevölkerung im Kreis Mettmann mit rund 13 %. Hier bilden die Stadt Velbert und die kreisfreie Stadt Wuppertal zwar fast die Hälfte aller Einpendler, gleichzeitig pendeln allerdings knapp 20 % der Auspendler der Stadt Wülfrath alleine in die Stadt Velbert, so dass hier ein negativer Pendlersaldo in der Stadt Wülfrath entsteht.

Rhein-Kreis Neuss:

Im Rhein-Kreis Neuss sind, bis auf die Ausnahme der Stadt Neuss mit einem Plus von 6 %, nur Rückgänge in der Tagesbevölkerung zu verzeichnen. Die meisten Einpendler der Stadt Neuss kommen, wie auch in den Kommunen im Kreis Mettmann, aus der kreisfreien Nachbarstadt Düsseldorf. In der Gemeinde Rommerskirchen liegt die Tagesbevölkerung 29 % unter der Einwohnerzahl dieser Gemeinde. Ein Resultat des negativen Pendlersaldos.

Kreis Viersen:

Die Kreisstadt Viersen hat einen -wenn auch nur geringen- positiven Pendlersaldo und als einzige Kommune im Kreis Viersen eine erhöhte Tagesbevölkerung. Hier kommen die meisten Einpendler vom kreisfreien Nachbarn Mönchengladbach. Die Stadt Kempen hat zwar auch vielzählige Auspendlerströme, dennoch gibt es genug Einpendler, um ein ausgeglichenes Pendlersaldo zu schaffen und damit die Tagbevölkerung stabil zu halten. In Niederkrüchten und Schwalmtal hingegen liegt die Tagesbevölkerung über 20 % unter der jeweiligen Einwohnerzahl. Knapp 15 % der Auspendler aus Niederkrüchten haben als Zielgemeinde Mönchengladbach. Aus Schwalmtal pendeln sogar knapp 20 % aller Auspendler in die kreisfreie Nachbarstadt Mönchengladbach.

Kreisfreie Städte der Planungsregion Düsseldorf

In diesem Unterkapitel werden die Pendlerverflechtungen der Planungsregion Düsseldorf mit dem Hauptaugenmerk auf die kreisfreien Städte in der Planungsregion dargestellt und erörtert. Zur besseren Einordnung der visualisierten Pendlerströme zeigt die Tabelle 3 eine Zusammenstellung von statistischen Kenngrößen zu Einwohnern, Haushalten, Erwerbstätigkeit und Pendlern der kreisfreien Städte der Planungsregion. In der Tabelle steht AO für am Arbeitsort und WO für am Wohnort.

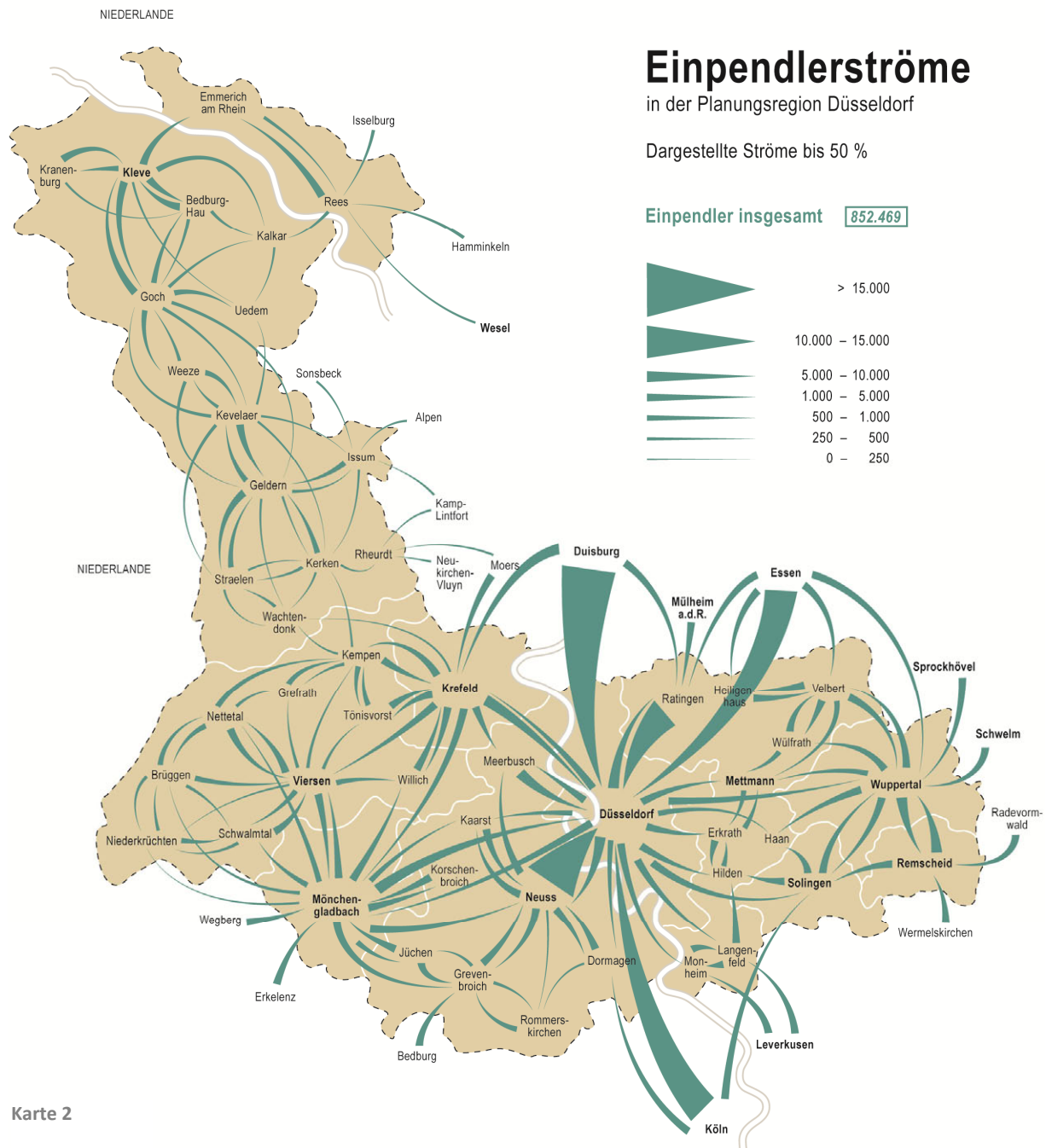
Tabelle 3: Daten der kreisfreien Städte der Planungsregion Düsseldorf

Düsseldorf	absolut	prozent.	Krefeld	absolut	prozent.	Mönchengladbach	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	589.682	100,0%	Einwohnerzahl	234.624	100,0%	Einwohnerzahl	257.336	100,0%
Tagesbevölkerung	785.044	133,1%	Tagesbevölkerung	246.324	105,0%	Tagesbevölkerung	260.987	101,4%
Haushaltszahl	329.057	-	Haushaltszahl	119.831	-	Haushaltszahl	128.131	-
Erwerbstätige AO =	484.345	-	Erwerbstätige AO =	112.666	-	Erwerbstätige AO =	120.078	-
Innergem. Pendler +	201.872	41,7%	Innergem. Pendler +	59.984	53,2%	Innergem. Pendler +	72.198	60,1%
Einpendler	282.473	58,3%	Einpendler	52.682	46,8%	Einpendler	47.880	39,9%
Erwerbstätige WO =	288.983	-	Erwerbstätige WO =	100.966	-	Erwerbstätige WO =	116.427	-
Innergem. Pendler +	201.872	69,9%	Innergem. Pendler +	59.984	59,4%	Innergem. Pendler +	72.198	62,0%
Auspendler	87.111	30,1%	Auspendler	40.982	40,6%	Auspendler	44.229	38,0%
Pendlersaldo	195.362	-	Pendlersaldo	11.700	-	Pendlersaldo	3.651	-
Remscheid	absolut	prozent.	Solingen	absolut	prozent.	Wuppertal	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	110.049	100,0%	Einwohnerzahl	159.816	100,0%	Einwohnerzahl	349.596	100,0%
Tagesbevölkerung	112.438	102,2%	Tagesbevölkerung	151.473	94,8%	Tagesbevölkerung	353.237	101,0%
Haushaltszahl	54.502	-	Haushaltszahl	75.003	-	Haushaltszahl	177.989	-
Erwerbstätige AO =	55.999	-	Erwerbstätige AO =	66.805	-	Erwerbstätige AO =	160.443	-
Innergem. Pendler +	34.323	61,3%	Innergem. Pendler +	46.874	70,2%	Innergem. Pendler +	106.011	66,1%
Einpendler	21.676	38,7%	Einpendler	19.931	29,8%	Einpendler	54.432	33,9%
Erwerbstätige WO =	53.610	-	Erwerbstätige WO =	75.148	-	Erwerbstätige WO =	156.802	-
Innergem. Pendler +	34.323	64,0%	Innergem. Pendler +	46.874	62,4%	Innergem. Pendler +	106.011	67,6%
Auspendler	19.287	36,0%	Auspendler	28.274	37,6%	Auspendler	50.791	32,4%
Pendlersaldo	2.389	-	Pendlersaldo	-8.343	-	Pendlersaldo	3.641	-

Die Zu- oder Abnahme der Tagesbevölkerung ist das Resultat von Ein- und Auspendelströmen in eine jeweilige Kommune. Die Karten 2 und 3 zeigen den Sachverhalt der zweidimensionalen Pendlerströme nach dem oben genannten Bestimmungsverfahren für die Planungsregion Düsseldorf. Die Karte 2 bestätigt wie bereits Karte 1 auch, dass die kreisfreien Städte deutliche Pole der Einpendlerströme bilden. Unter den kreisfreien Städten sind die Einpendlerströme der Landeshauptstadt Düsseldorf in ihrer absoluten Größe einzigartig in der Planungsregion.

Die Visualisierung der Einpendlerströme (Karte 2) zeigt ein vielschichtiges Verflechtungsnetz der Kommunen der Planungsregion und der Kommunen des Regierungsbezirks. Aus diesem Netz stechen allerdings einige Verbindungen deutlich hervor. So ist zu erkennen, dass sich Pendlerströme aus dem südlichen Ruhrgebiet auf die kreisfreien Städte Düsseldorf und Krefeld und den Kreis Mettmann konzentrieren. Die Pendlerströme, die von den kreisfreien Städten ausgehen, ergeben häufig eine Art Sternenkranz um die jeweilige Stadt. Dies ist ein Indiz dafür, dass es enge Pendlerverflechtungen zwischen den kreisfreien Städten mit dem angrenzenden Umland gibt. Des Weiteren weisen die Verflechtungen zwischen den kreisfreien Städten selbst auch auf enge Verflechtungen zwischen diesen Arbeitsmarktzentren hin. Optisch sichtbar ist, dass der Süd-Bereich der Planungsregion untereinander vielfältig über Einpendlerströme verbunden ist. Der Kreis Kleve weist allerdings an nur wenigen Stellen Einpendelverbindungen auf. Im Kreis Kleve herrschen eher Verbindungen innerhalb des Kreises vor. Im Süd-Bereich der Planungsregion zeigt sich darüber hinaus, dass die Stadt Düsseldorf als eine Art „natürliche“ Grenze wirkt und die Einpendelverkehre von West nach Ost und umgekehrt in vielen Fällen auf dem Stadtgebiet der Stadt Düsseldorf enden und nicht darüber hinausgehen.

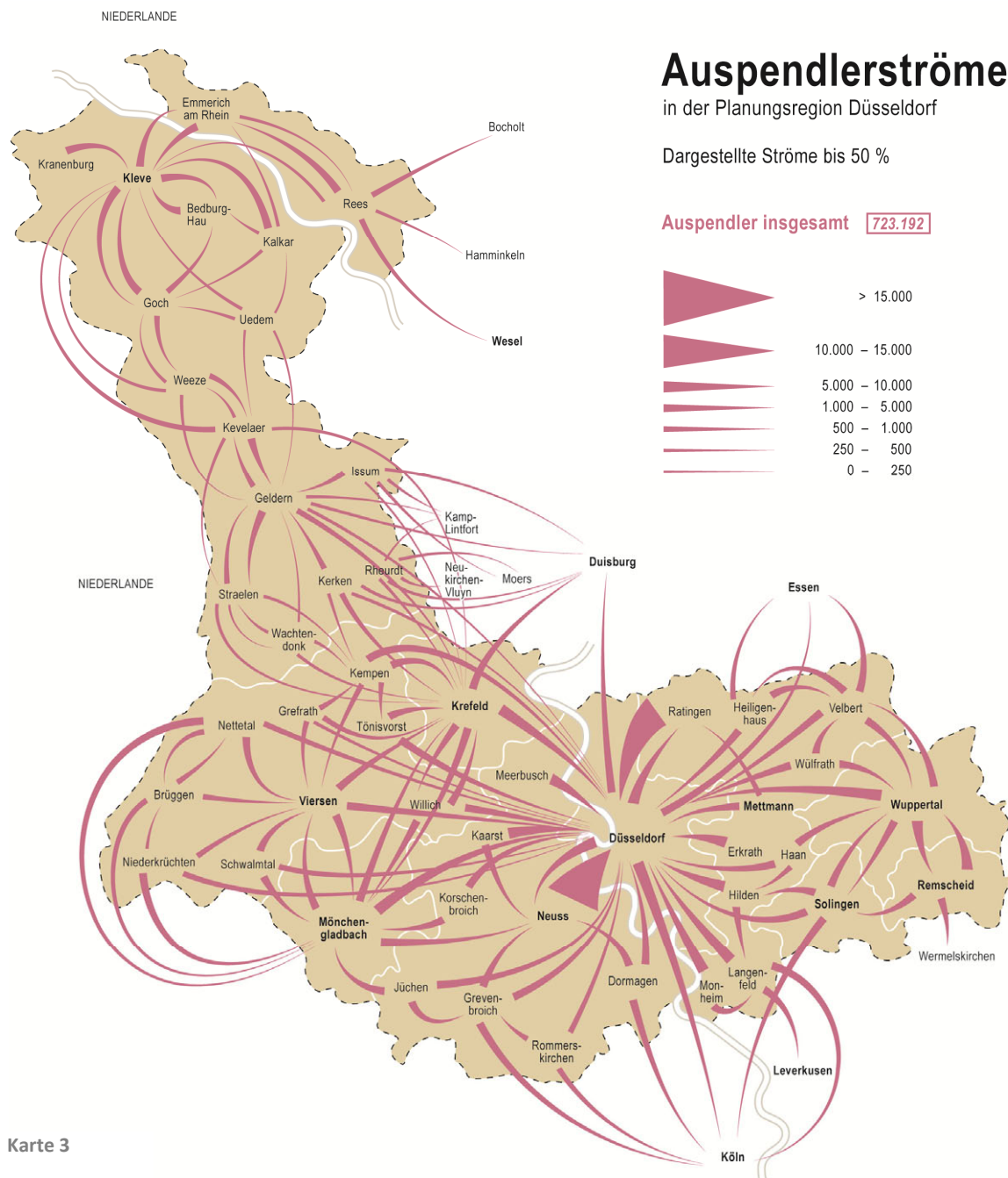
Die zweidimensionalen Pendlerströme ermöglichen es, sowohl die Herkunftskommune und die Zielkommune als auch diese in getauschter Reihenfolge darzustellen. Karte 3 zeigt die Auspendlerströme einer jeweiligen Kommune nach demselben Bestimmungsverfahren wie in der Einpendlerstromdarstellung.



Karte 2

Trotz der Tatsache, dass die Einpendler einer jeweiligen Kommune die Auspendler einer anderen Kommune sind, weisen die beiden Karten 2 und 3 im Vergleich deutliche Unterschiede auf. Es zeigt sich, dass der Kreis Kleve in Karte 3 vermehrt Verbindungen zu Kommunen im südlichen Ruhrgebiet auf dem Gebiet des RVR aufweist. Auch ist eine „Trennlinie“ zwischen dem Kreis Kleve und dem Süd-Bereich der Planungsregion, in der Darstellung der Auspendlerströme im Gegensatz zur Einpendlerdarstellung deutlich unschärfer. Es zeigen sich (Karte 3) im südlichen Bereich des Kreises Kleve vermehrt Verbindungen in den Kreis Viersen, zur kreisfreien Stadt Krefeld und der Stadt Düsseldorf, der nördliche Bereich zeigt allerdings auch in dieser Darstellung deutliche Pendlerverbindungen innerhalb des Kreises Kleve. Allerdings muss beachtet werden, dass die quantitative Größe der Auspendlerströme nicht mit den Auspendlerströmen der Städte Neuss oder Ratingen zu vergleichen ist. Die Karte der Auspendlerströme zeigt, wie auch die Karte der Einpendlerströme, eine deutliche Ori-

entierung der Pendlerströme auf die Landeshauptstadt Düsseldorf und das aus allen Kreisen der Planungsregion. Die Karte der Auspendlerströme bestätigt weiter auch die Beobachtung aus der Ein-

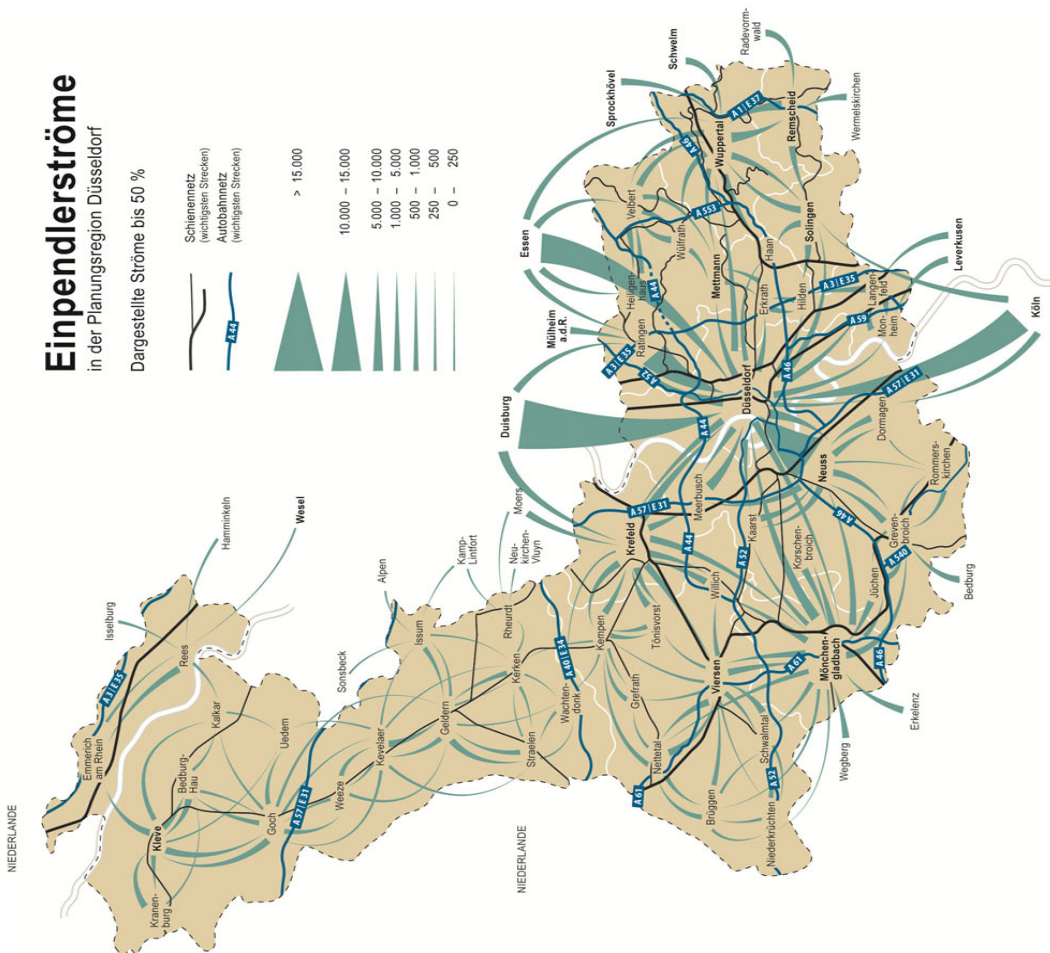
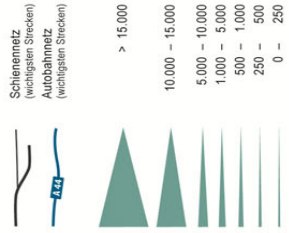


Karte 3

pendlerkarte, dass die kreisfreien Städte enge Verflechtungen untereinander aufweisen und ein sichtbarer Austausch von Arbeitskräften geschieht. Die am südlichen Rand der Planungsregion gelegenen Kommunen zeigen in der Auspendlerkarte auch vermehrt Verflechtungen zu den Städten Köln und Leverkusen im Regierungsbezirk Köln auf. Die Analyse der Karten 2 und 3 macht deutlich, dass der Landeshauptstadt Düsseldorf eine deutlich übergeordnete Rolle im Bereich der Pendlerströme zukommt. Aus diesem Grund wird im nächsten Unterkapitel die Landeshauptstadt Düsseldorf als Fallbeispiel für die kreisfreien Städte der Planungsregion näher beleuchtet.

Einpendlerströme in der Planungsregion Düsseldorf

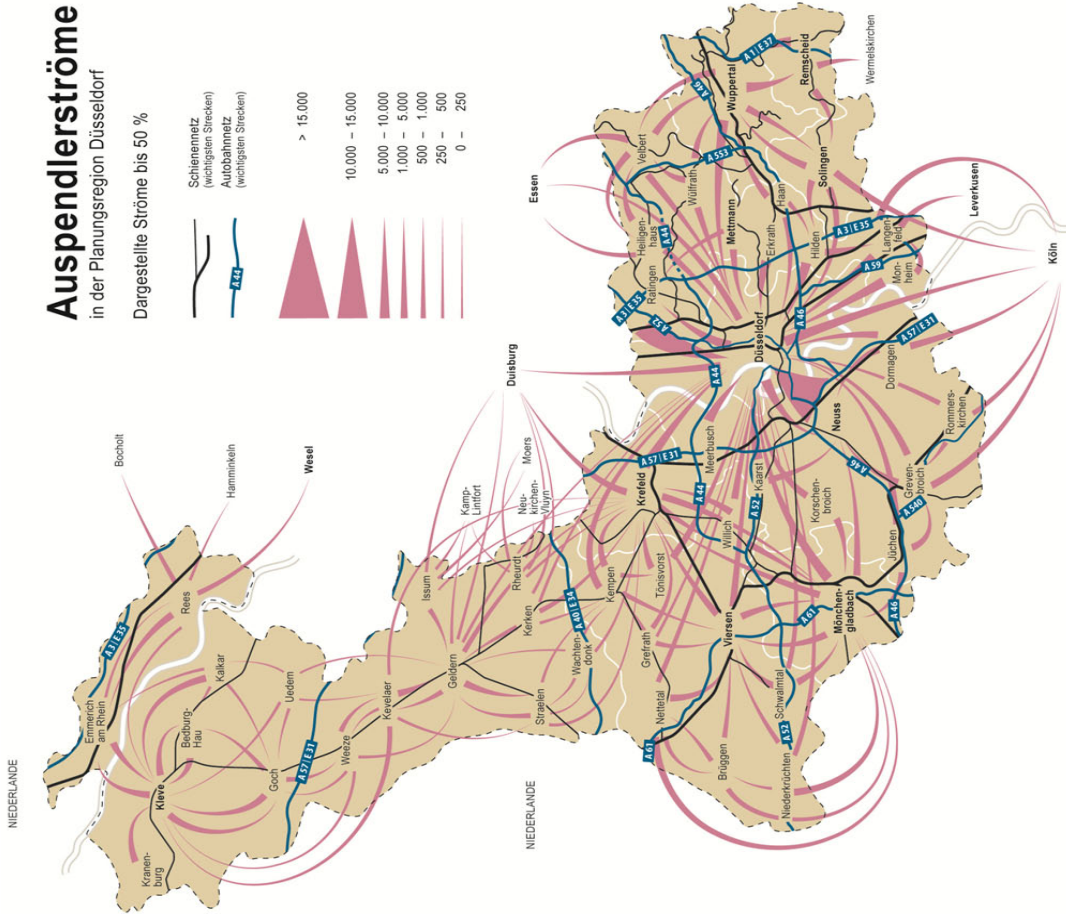
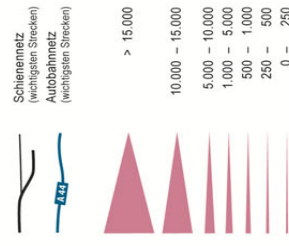
Dargestellte Ströme bis 50 %



Karte 4

Auspenderströme in der Planungsregion Düsseldorf

Dargestellte Ströme bis 50 %



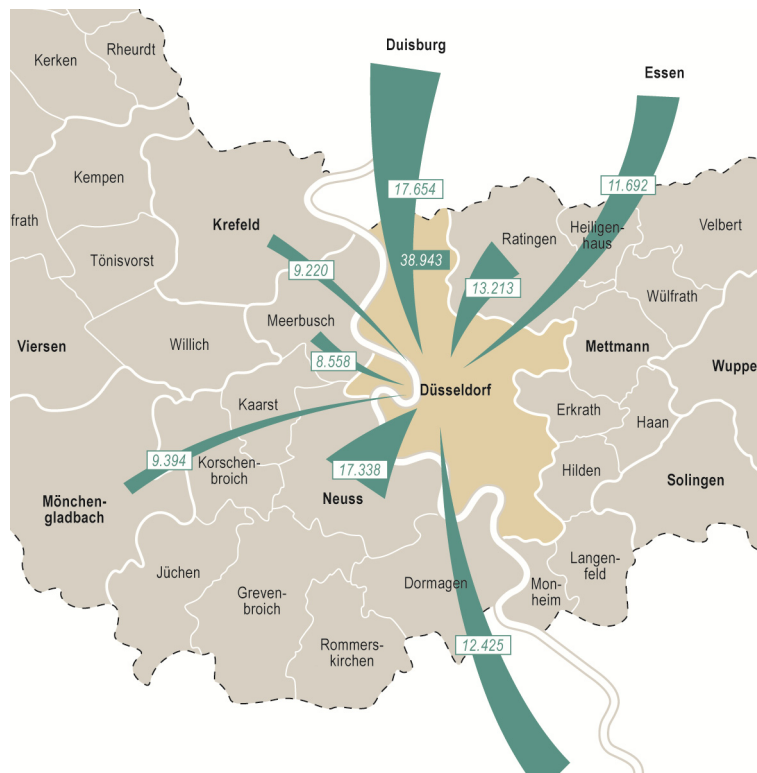
Karte 5

Die Karten 4 und 5 zeigen die bereits bekannten Ein- und Auspendlerstromkarten, jedoch sind diese Karten mit den Hauptverkehrsachsen des Straßenverkehrs und des Bahnverkehrs angereichert.

Durch Beobachtung ist klar festzustellen, dass die Pendlerströme in vielen Fällen den Hauptverkehrsachsen folgen. Durch die Unterlegung der Hauptverkehrsachsen wird deutlich, wie sich das diffuse Zusammenspiel von Pendlerströmen in einem Netz der Straßen- und Bahnverbindungen organisiert. Durch Beobachtung lässt sich die These formulieren, dass je dichter ein Verkehrsnetz ist, desto stärker auch die Verflechtungen zwischen Kommunen sind, die dieses verbindet. Dies ist besonders im südlichen Bereich der Planungsregion zu erkennen. Der südliche Bereich schließt in dieser Darstellung die kreisfreien Städte Wuppertal, Solingen, Remscheid, Krefeld, Mönchengladbach und Düsseldorf mit in einen großen Verflechtungsbereich ein. Aber auch die Kreise, die zwischen diesen kreisfreien Städten liegen, zeigen deutliche Verflechtungen und profitieren von dem dichten Verkehrsnetz; der Kreis Kleve kann aufgrund der großen Distanzen nicht am dichten Verkehrsnetz der südlichen Planungsregion partizipieren. Die Pendlerrechnung NRW bietet leider keine Aussagen zur Nutzung von einzelnen Verkehrsmitteln durch die Berufspendler. Aus diesem Grund wird im Kapitel *Modal Split* das Verkehrsaufkommen unter Hinzunahme der Studie Mobilität in Deutschland 2008 untersucht und versucht, ein umfassendes Bild des Pendlerauskommens zu generieren.

Fallbeispiel: Landeshauptstadt Düsseldorf

Die Analyse der beiden Karten 2 und 3 zeigte deutlich, dass besonders die Landeshauptstadt Düsseldorf einen enormen Bedeutungsüberschuss im Bereich der Pendlerverflechtungen aufweist. Aufgrund dieser Tatsache folgt nun eine detaillierte Betrachtung der Stadt Düsseldorf.



Karte 6

viele Berufseinpendler täglich aus einer Distanz von mehr als 80 km (einfache Strecke) in die Landeshauptstadt einpendeln. Das sind für die Landeshauptstadt mit einer Größe von rund 39.000 rund 14 % aller Einpendler.

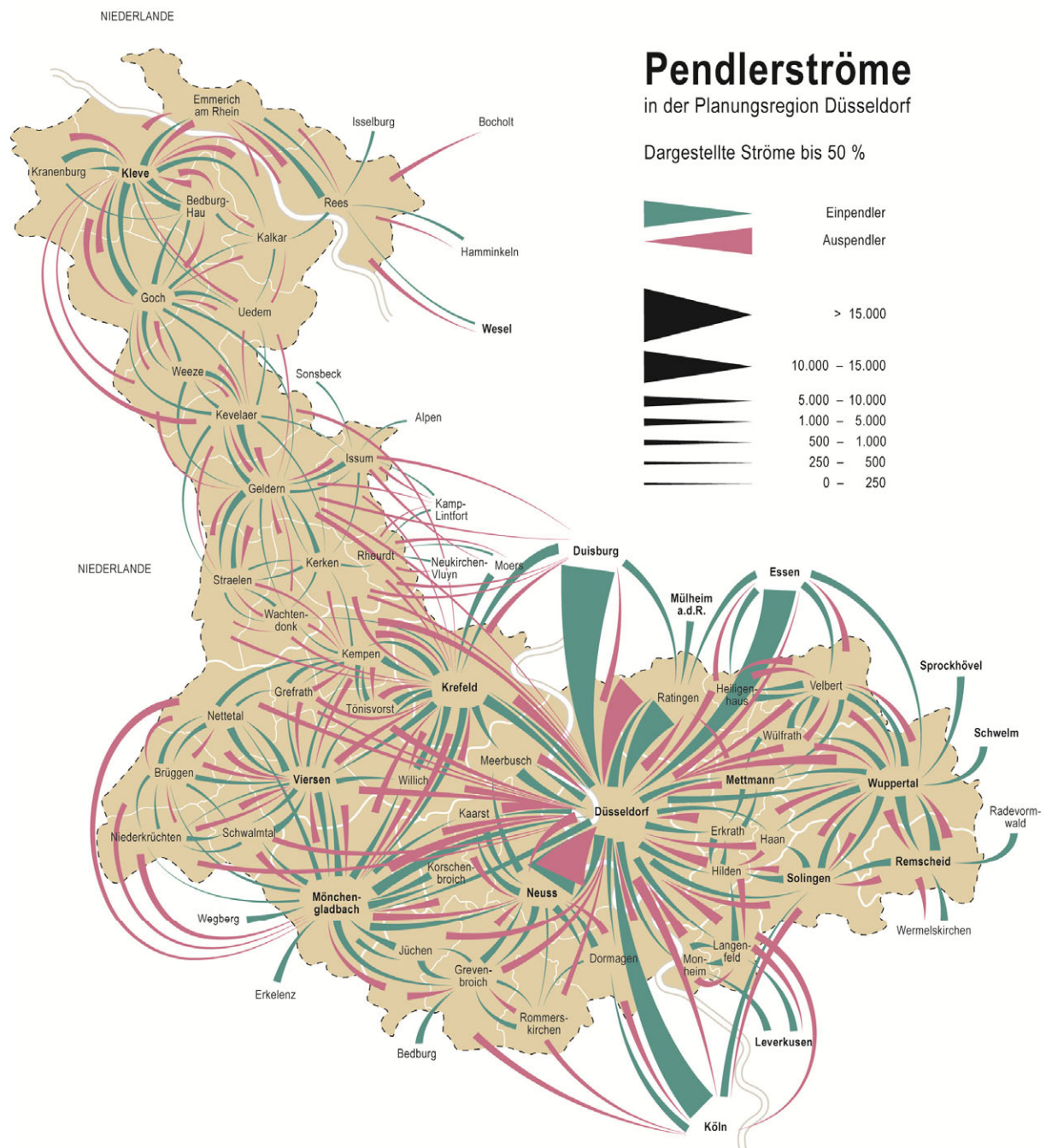
Von den rund 87.100 Auspendlern der Landeshauptstadt pendeln rund 42.000 Personen in die Planungsregion und rund 12.000 Personen in den übrigen Regierungsbezirk. Rund 33.200 Düsseldorfer verlassen zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes den Regierungsbezirk und rund 14.800 von ihnen legen dabei eine Strecke von über 80 km zurück. Diese Gruppe stellt auch die größte Auspendlergruppe der Landeshauptstadt dar. Die Auspendlerströme der Landeshauptstadt zeigen deutlich eine Drehkreuzfigur, was zeigt, dass verschiedenste Kommunen der Planungsregion, des Regierungsbezirks und darüber hinausgehende Ziele von den Pendlern angesteuert werden.

Die Stadt Düsseldorf hat ein umfangliches Pendlersaldo von 195.400 Personen und insgesamt eine Einpendlerzahl zum Stichtag von 282.500. Von diesem Pendleraufkommen 141.500 Einpendler aus der Planungsregion, rund 46.500 Einpendler aus dem übrigen Regierungsbezirk und rund 94.500 Personen von außerhalb des Regierungsbezirks. Die nebenstehende Karte 6 zeigt die Einpendlerströme nach dem oben genannten Bestimmungsverfahren. Darüber hinaus gibt es viele weitere Einpendlerströme in die Landeshauptstadt Düsseldorf, die nicht visualisiert wurden. Hervorstechend ist die Zahl im farblich gefüllten Kasten (38.943). Diese Zahl gibt an, wie



Karte 7

Kreise der Planungsregion Düsseldorf



Karte 8

Karte 8 zeigt zum Einstieg in die Kreisbetrachtung noch einmal alle Pendlerströme in der Gesamtübersicht. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden alle Kreise der Planungsregion Düsseldorf einzeln untersucht.

Kreis Kleve:

Tabelle 4: Daten der Kommunen im Kreis Kleve

Bedburg-Hau	absolut	prozent.	Emmerich	absolut	prozent.	Geldern	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	13.199	100,0%	Einwohnerzahl	29.530	100,0%	Einwohnerzahl	33.657	100,0%
Tagesbevölkerung	12.939	98,0%	Tagesbevölkerung	30.314	102,7%	Tagesbevölkerung	34.181	101,6%
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-
Erwerbstätige AO =	5.973	-	Erwerbstätige AO =	13.476	-	Erwerbstätige AO =	17.778	-
Innergem. Pendler +	1.985	33,2%	Innergem. Pendler +	8.091	60,0%	Innergem. Pendler +	8.431	47,4%
Einpendler	3.988	66,8%	Einpendler	5.385	40,0%	Einpendler	9.347	52,6%
Erwerbstätige WO =	6.233	-	Erwerbstätige WO =	12.692	-	Erwerbstätige WO =	17.254	-
Innergem. Pendler +	1.985	31,8%	Innergem. Pendler +	8.091	63,7%	Innergem. Pendler +	8.431	48,9%
Auspendler	4.248	68,2%	Auspendler	4.601	36,3%	Auspendler	8.823	51,1%
Pendlersaldo	-260	-	Pendlersaldo	784	-	Pendlersaldo	524	-
Goch	absolut	prozent.	Issum	absolut	prozent.	Kalkar	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	34.131	100,0%	Einwohnerzahl	11.897	100,0%	Einwohnerzahl	13.820	100,0%
Tagesbevölkerung	30.674	89,9%	Tagesbevölkerung	9.146	76,9%	Tagesbevölkerung	12.673	91,7%
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-
Erwerbstätige AO =	12.227	-	Erwerbstätige AO =	3.198	-	Erwerbstätige AO =	5.644	-
Innergem. Pendler +	7.242	59,2%	Innergem. Pendler +	1.595	49,9%	Innergem. Pendler +	2.438	43,2%
Einpendler	4.985	40,8%	Einpendler	1.603	50,1%	Einpendler	3.206	56,8%
Erwerbstätige WO =	15.684	-	Erwerbstätige WO =	5.949	-	Erwerbstätige WO =	6.791	-
Innergem. Pendler +	7.242	46,2%	Innergem. Pendler +	1.595	26,8%	Innergem. Pendler +	2.438	35,9%
Auspendler	8.442	53,8%	Auspendler	4.354	73,2%	Auspendler	4.353	64,1%
Pendlersaldo	-3.457	-	Pendlersaldo	-2.751	-	Pendlersaldo	-1.147	-
Kerken	absolut	prozent.	Kevelaar	absolut	prozent.	Kleve	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	12.700	100,0%	Einwohnerzahl	28.362	100,0%	Einwohnerzahl	48.427	100,0%
Tagesbevölkerung	9.021	71,0%	Tagesbevölkerung	25.179	88,8%	Tagesbevölkerung	54.282	112,1%
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-
Erwerbstätige AO =	2.682	-	Erwerbstätige AO =	10.500	-	Erwerbstätige AO =	26.770	-
Innergem. Pendler +	1.578	58,8%	Innergem. Pendler +	6.205	59,1%	Innergem. Pendler +	12.946	48,4%
Einpendler	1.104	41,2%	Einpendler	4.295	40,9%	Einpendler	13.824	51,6%
Erwerbstätige WO =	6.361	-	Erwerbstätige WO =	13.683	-	Erwerbstätige WO =	21.915	-
Innergem. Pendler +	1.578	24,8%	Innergem. Pendler +	6.205	45,3%	Innergem. Pendler +	12.946	59,1%
Auspendler	4.783	75,2%	Auspendler	7.478	54,7%	Auspendler	8.969	40,9%
Pendlersaldo	-3.679	-	Pendlersaldo	-3.183	-	Pendlersaldo	4.855	-
Kranenburg	absolut	prozent.	Rees	absolut	prozent.	Rheurdt	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	9.978	100,0%	Einwohnerzahl	22.222	100,0%	Einwohnerzahl	6.745	100,0%
Tagesbevölkerung	8.866	88,9%	Tagesbevölkerung	18.099	81,4%	Tagesbevölkerung	4.612	68,4%
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-
Erwerbstätige AO =	2.696	-	Erwerbstätige AO =	6.467	-	Erwerbstätige AO =	1.152	-
Innergem. Pendler +	1.367	50,7%	Innergem. Pendler +	4.062	62,8%	Innergem. Pendler +	557	48,4%
Einpendler	1.329	49,3%	Einpendler	2.405	37,2%	Einpendler	595	51,6%
Erwerbstätige WO =	3.808	-	Erwerbstätige WO =	10.590	-	Erwerbstätige WO =	3.285	-
Innergem. Pendler +	1.367	35,9%	Innergem. Pendler +	4.062	38,4%	Innergem. Pendler +	557	17,0%
Auspendler	2.441	64,1%	Auspendler	6.528	61,6%	Auspendler	2.728	83,0%
Pendlersaldo	-1.112	-	Pendlersaldo	-4.123	-	Pendlersaldo	-2.133	-
Straelen	absolut	prozent.	Uedem	absolut	prozent.	Wachtendonk	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	15.442	100,0%	Einwohnerzahl	8.214	100,0%	Einwohnerzahl	7.901	100,0%
Tagesbevölkerung	16.683	108,0%	Tagesbevölkerung	7.707	93,8%	Tagesbevölkerung	6.274	79,4%
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-	Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-
Erwerbstätige AO =	9.588	-	Erwerbstätige AO =	3.461	-	Erwerbstätige AO =	2.331	-
Innergem. Pendler +	4.352	45,4%	Innergem. Pendler +	1.363	39,4%	Innergem. Pendler +	1.085	46,5%
Einpendler	5.236	54,6%	Einpendler	2.098	60,6%	Einpendler	1.246	53,5%
Erwerbstätige WO =	8.347	-	Erwerbstätige WO =	3.968	-	Erwerbstätige WO =	3.958	-
Innergem. Pendler +	4.352	52,1%	Innergem. Pendler +	1.363	34,3%	Innergem. Pendler +	1.085	27,4%
Auspendler	3.995	47,9%	Auspendler	2.605	65,7%	Auspendler	2.873	72,6%
Pendlersaldo	1.241	-	Pendlersaldo	-507	-	Pendlersaldo	-1.627	-
Weeze	absolut	prozent.						
Einwohnerzahl	10.734	100,0%						
Tagesbevölkerung	9.862	91,9%						
Haushaltszahl (Kreis Kleve)	135.665	-						
Erwerbstätige AO =	3.994	-						
Innergem. Pendler +	1.743	43,6%						
Einpendler	2.251	56,4%						
Erwerbstätige WO =	4.866	-						
Innergem. Pendler +	1.743	35,8%						
Auspendler	3.123	64,2%						
Pendlersaldo	-872	-						



Karte 9

Die nachfolgenden Karten der Kreise der Planungsregion orientieren sich am Farbschema der oben dargestellten Karten. So stellen die grünen Pfeile die Einpendlerströme dar und die roten Pfeile die Auspendlerströme.

Der Kreis Kleve hat ein umfangliches Pendlersaldo von -17.500; dieser Wert setzt sich zusammen aus 20.900 Einpendlern von außerhalb des Kreises und 38.400 Auspendlern, die den Kreis Kleve verlassen. Zwischen den einzelnen Kommunen des Kreises kann der Pendlersaldo in der kommunalen Berechnung natürlich stark abweichen, da hier die Ein- und Auspendler innerhalb des Kreises mit einbezogen werden. Die Werte der einzelnen Kommunen sind der oben genannten Tabelle 4 zu entnehmen. Im Kreis Kleve pendeln rund 42.000 Personen von ihrer Wohnkommune im Kreis Kleve in eine andere Kommune im Kreis Kleve, um dort ihrer

Beschäftigung nachzugehen. Das bedeutet, dass von den 62.900 Einpendlern der Kommunen des Kreises Kleve rund 73 % aus dem Kreis selbst kommen, dies zeigt auch die Karte 9. Dort ist zu sehen, dass unter den bedeutenden Einpendlerströmen häufig Verbindungen zwischen zwei Kommunen des Kreises Kleve bestehen. Im direkten Umfeld der Stadt Kleve fallen diese Ströme auch absolut gesehen deutlich ins Gewicht.

Die Kommunen des Kreises Kleve weisen rund 80.300 Auspendler auf. Von diesen pendeln rund 38.400 Berufspendler täglich aus dem Kreis Kleve heraus. Von diesen wiederum pendeln rund 29.500 Berufspendler in den Regierungsbezirk Düsseldorf und 12.900 Berufspendler gehen einer Tätigkeit jenseits der Grenze



Karte 10

des Regierungsbezirks nach. Auch bei den Auspendlerströmen wird deutlich, dass ein Großteil dieser Pendler einer Tätigkeit im Kreis Kleve selbst nachgeht, genau genommen sind es 52 %. Die genaue Beobachtung der Auspendlerstromkarte macht deutlich, dass sich bei den Auspendlerströmen eine Grenze zwischen dem nördlichen Bereich des Kreises Kleve und dem südlichen Bereich des Kreises Kleve auftut. Ihr Verlauf ist ungefähr auf der Höhe der Stadt Geldern auszumachen. So zeigt der südliche Bereich eine deutliche Tendenz zum Pendeln in Richtung Krefeld, zu den nahegelegenen Städten auf dem Gebiet des RVRs und zur Landeshauptstadt Düsseldorf. Der nördliche Bereich hingegen weist eine Pendlerstruktur auf, die in der Regel benachbarte Kommunen verbindet. Am ehesten ist dort die Stadt Kleve als Anziehungspol auszumachen. Die sieben farblich hinterlegten Felder zeigen, dass sich unter den bedeutendsten Auspendlerströmen von sieben Kommunen Ströme befinden, bei denen eine Pendeldistanz von mehr als 80 km zurückgelegt wird.

Kreis Mettmann:

Tabelle 5: Daten der Kommunen im Kreis Mettmann

Erkrath	absolut	prozent.	Haan	absolut	prozent.	Heiligenhaus	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	45.959	100,0%	Einwohnerzahl	29.217	100,0%	Einwohnerzahl	26.547	100,0%
Tagesbevölkerung	41.015	89,2%	Tagesbevölkerung	29.113	99,6%	Tagesbevölkerung	25.328	95,4%
Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-
Erwerbstätige AO =	15.872	-	Erwerbstätige AO =	14.110	-	Erwerbstätige AO =	11.022	-
Innergem. Pendler +	5.458	34,4%	Innergem. Pendler +	4.410	31,3%	Innergem. Pendler +	4.293	38,9%
Einpendler	10.414	65,6%	Einpendler	9.700	68,7%	Einpendler	6.729	61,1%
Erwerbstätige WO =	20.816	-	Erwerbstätige WO =	14.214	-	Erwerbstätige WO =	12.241	-
Innergem. Pendler +	5.458	26,2%	Innergem. Pendler +	4.410	31,0%	Innergem. Pendler +	4.293	35,1%
Auspendler	15.358	73,8%	Auspendler	9.804	69,0%	Auspendler	7.948	64,9%
Pendlersaldo	-4.944	-	Pendlersaldo	-104	-	Pendlersaldo	-1.219	-
Hilden	absolut	prozent.	Langenfeld	absolut	prozent.	Mettmann	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	55.454	100,0%	Einwohnerzahl	59.090	100,0%	Einwohnerzahl	39.264	100,0%
Tagesbevölkerung	56.211	101,4%	Tagesbevölkerung	62.661	106,0%	Tagesbevölkerung	37.446	95,4%
Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-
Erwerbstätige AO =	28.367	-	Erwerbstätige AO =	32.960	-	Erwerbstätige AO =	16.159	-
Innergem. Pendler +	9.335	32,9%	Innergem. Pendler +	10.505	31,9%	Innergem. Pendler +	6.618	41,0%
Einpendler	19.032	67,1%	Einpendler	22.455	68,1%	Einpendler	9.541	59,0%
Erwerbstätige WO =	27.610	-	Erwerbstätige WO =	29.389	-	Erwerbstätige WO =	17.977	-
Innergem. Pendler +	9.335	33,8%	Innergem. Pendler +	10.505	35,7%	Innergem. Pendler +	6.618	36,8%
Auspendler	18.275	66,2%	Auspendler	18.884	64,3%	Auspendler	11.359	63,2%
Pendlersaldo	757	-	Pendlersaldo	3.571	-	Pendlersaldo	-1.818	-
Monheim	absolut	prozent.	Ratingen	absolut	prozent.	Velbert	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	43.058	100,0%	Einwohnerzahl	91.018	100,0%	Einwohnerzahl	83.629	100,0%
Tagesbevölkerung	37.672	87,5%	Tagesbevölkerung	95.975	105,4%	Tagesbevölkerung	83.074	99,3%
Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-	Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-
Erwerbstätige AO =	14.724	-	Erwerbstätige AO =	47.764	-	Erwerbstätige AO =	39.386	-
Innergem. Pendler +	5.658	38,4%	Innergem. Pendler +	16.443	34,4%	Innergem. Pendler +	20.687	52,5%
Einpendler	9.066	61,6%	Einpendler	31.321	65,6%	Einpendler	18.699	47,5%
Erwerbstätige WO =	20.110	-	Erwerbstätige WO =	42.807	-	Erwerbstätige WO =	39.941	-
Innergem. Pendler +	5.658	28,1%	Innergem. Pendler +	16.443	38,4%	Innergem. Pendler +	20.687	51,8%
Auspendler	14.452	71,9%	Auspendler	26.364	61,6%	Auspendler	19.254	48,2%
Pendlersaldo	-5.386	-	Pendlersaldo	4.957	-	Pendlersaldo	-555	-
Wülfrath	absolut	prozent.						
Einwohnerzahl	21.275	100,0%						
Tagesbevölkerung	18.576	87,3%						
Haushaltszahl (Kreis Mettmann)	244.091	-						
Erwerbstätige AO =	7.744	-						
Innergem. Pendler +	3.158	40,8%						
Einpendler	4.586	59,2%						
Erwerbstätige WO =	10.443	-						
Innergem. Pendler +	3.158	30,2%						
Auspendler	7.285	69,8%						
Pendlersaldo	-2.699	-						

13.200 Personen in den übrigen Regierungsbezirk, was zu dem Ergebnis führt, dass rund 27.900 Personen täglich den Regierungsbezirk verlassen und rund 8.400 Personen dabei sogar eine Pendelstrecke von mehr als 80 km (einfache Strecke) zurücklegen.

Rhein-Kreis Neuss:

Tabelle 6: Daten der Kommunen im Rhein-Kreis Neuss

Dormagen	absolut	prozent.	Grevenbroich	absolut	prozent.	Jüchen	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	62.994	100,0%	Einwohnerzahl	63.784	100,0%	Einwohnerzahl	22.642	100,0%
Tagesbevölkerung	56.597	89,8%	Tagesbevölkerung	60.517	94,9%	Tagesbevölkerung	16.991	75,0%
Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-	Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-	Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-
Erwerbstätige AO =	24.231	-	Erwerbstätige AO =	27.655	-	Erwerbstätige AO =	5.135	-
Innergem. Pendler +	12.636	52,1%	Innergem. Pendler +	13.437	48,6%	Innergem. Pendler +	2.296	44,7%
Einpendler	11.595	47,9%	Einpendler	14.218	51,4%	Einpendler	2.839	55,3%
Erwerbstätige WO =	30.628	-	Erwerbstätige WO =	30.922	-	Erwerbstätige WO =	10.786	-
Innergem. Pendler +	12.636	41,3%	Innergem. Pendler +	13.437	43,5%	Innergem. Pendler +	2.296	21,3%
Auspendler	17.992	58,7%	Auspendler	17.485	56,5%	Auspendler	8.490	78,7%
Pendlersaldo	-6.397	-	Pendlersaldo	-3.267	-	Pendlersaldo	-5.651	-
Kaarst	absolut	prozent.	Korschenbroich	absolut	prozent.	Meerbusch	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	42.128	100,0%	Einwohnerzahl	33.018	100,0%	Einwohnerzahl	54.479	100,0%
Tagesbevölkerung	35.059	83,2%	Tagesbevölkerung	26.390	79,9%	Tagesbevölkerung	48.036	88,2%
Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-	Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-	Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-
Erwerbstätige AO =	12.571	-	Erwerbstätige AO =	9.801	-	Erwerbstätige AO =	18.153	-
Innergem. Pendler +	4.891	38,9%	Innergem. Pendler +	3.732	38,1%	Innergem. Pendler +	6.813	37,5%
Einpendler	7.680	61,1%	Einpendler	6.069	61,9%	Einpendler	11.340	62,5%
Erwerbstätige WO =	19.640	-	Erwerbstätige WO =	16.429	-	Erwerbstätige WO =	24.596	-
Innergem. Pendler +	4.891	24,9%	Innergem. Pendler +	3.732	22,7%	Innergem. Pendler +	6.813	27,7%
Auspendler	14.749	75,1%	Auspendler	12.697	77,3%	Auspendler	17.783	72,3%
Pendlersaldo	-7.069	-	Pendlersaldo	-6.628	-	Pendlersaldo	-6.443	-
Neuss	absolut	prozent.	Rommerskirchen	absolut	prozent.			
Einwohnerzahl	151.578	100,0%	Einwohnerzahl	12.984	100,0%			
Tagesbevölkerung	160.318	105,8%	Tagesbevölkerung	9.197	70,8%			
Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-	Haushaltszahl (Rhein-Kreis Neuss)	211.449	-			
Erwerbstätige AO =	81.430	-	Erwerbstätige AO =	2.510	-			
Innergem. Pendler +	33.271	40,9%	Innergem. Pendler +	1.209	48,2%			
Einpendler	48.159	59,1%	Einpendler	1.301	51,8%			
Erwerbstätige WO =	72.690	-	Erwerbstätige WO =	6.297	-			
Innergem. Pendler +	33.271	45,8%	Innergem. Pendler +	1.209	19,2%			
Auspendler	39.419	54,2%	Auspendler	5.088	80,8%			
Pendlersaldo	8.740	-	Pendlersaldo	-3.787	-			



Karte 13

Die Einpendlerströme des Rhein-Kreises Neuss zeigen vor allem Verflechtungen zu den benachbarten kreisfreien Städten auf. Gleichzeitig sind aber auch Einpendlerströme innerhalb des Kreises zu beobachten, die enorme Größenordnungen annehmen (bspw.: Grevenbroich → Neuss: 3.800 Einpendler; Kaarst → Neuss: 3.900 Einpendler). Besonders die Stadt Neuss spielt als Quell- und Zielort vieler großer Pendlerströme eine herausragende Rolle. Insgesamt pendeln rund 70.300 Personen in den Rhein-Kreis Neuss ein. Die Berufspendler, die innerhalb des Kreises pendeln, belaufen sich im Rhein-Kreis Neuss auf rund 32.900 Personen, die von ihrer Wohnkommune im Rhein-Kreis Neuss zu ihrem Arbeitsplatz in eine andere Kommune des Rhein-

Kreises Neuss pendeln. Die Auspendlerströme des Rhein-Kreises Neuss deuten, so zeigt es die Karte, auf zwei „Großrichtungen“ hin. Zum einen ist eine starke Orientierung vieler Kommunen zur Landeshauptstadt Düsseldorf auszumachen und zum anderen, vor allem aus den südlichen Kommunen des Kreises, eine deutliche Orientierung auf die Stadt Köln. Der Rhein-Kreis Neuss hat insgesamt rund 100.900 Auspendler. Von diesen pendeln rund 66.900 Personen in die Planungsregion und davon rund 44.400 allein schon nach Düsseldorf, was rund 44 % aller Auspendler des Rhein-Kreises Neuss entspricht. In den übrigen Regierungsbezirk pendeln aus dem Rhein-Kreis Neuss nur rund 4.600 Personen und 29.400 pendeln in eine Kommune außerhalb der Planungsregion; dabei pendeln allein rund 11.100 Personen nach Köln. Diese Zahlen bestätigen den Trend, der durch Beobachtung der Auspendlerkarte entnommen werden kann. So ergibt sich für den Rhein-Kreis Neuss ein deutlich negativer umfänglicher Pendlersaldo von rund -30.600.

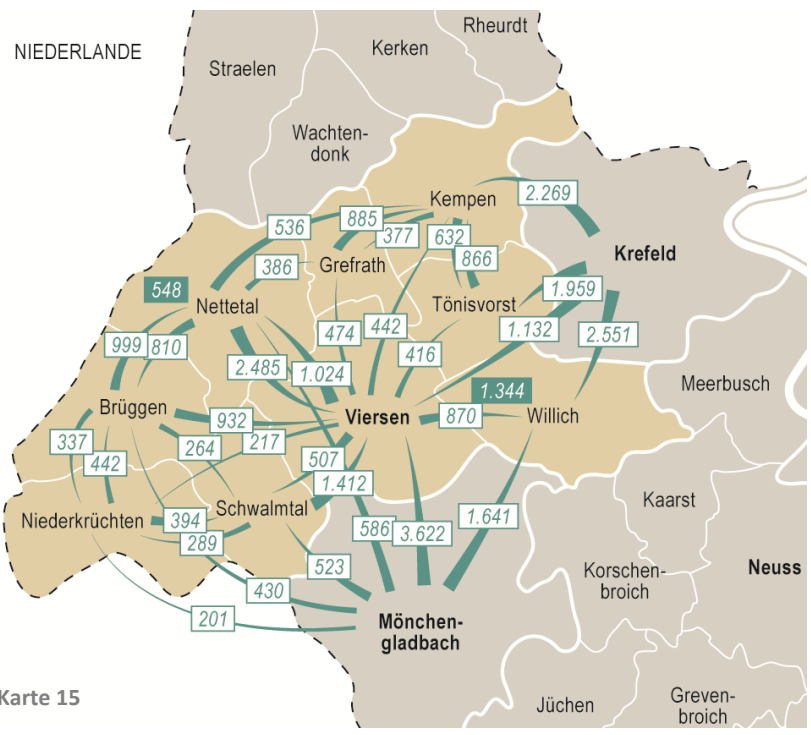


Karte 14

Kreis Viersen:

Tabelle 7: Daten der Kommunen im Kreis Viersen

Brüggen	absolut	prozent.	Grefrath	absolut	prozent.	Kempen	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	15.859	100,0%	Einwohnerzahl	15.545	100,0%	Einwohnerzahl	35.861	100,0%
Tagesbevölkerung	14.255	89,9%	Tagesbevölkerung	13.020	83,8%	Tagesbevölkerung	35.910	100,1%
Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-
Erwerbstätige AO =	6.128	-	Erwerbstätige AO =	4.779	-	Erwerbstätige AO =	17.368	-
Innergem. Pendler +	2.548	41,6%	Innergem. Pendler +	2.087	43,7%	Innergem. Pendler +	7.008	40,4%
Einpendler	3.580	58,4%	Einpendler	2.692	56,3%	Einpendler	10.360	59,6%
Erwerbstätige WO =	7.732	-	Erwerbstätige WO =	7.304	-	Erwerbstätige WO =	17.319	-
Innergem. Pendler +	2.548	33,0%	Innergem. Pendler +	2.087	28,6%	Innergem. Pendler +	7.008	40,5%
Auspendler	5.184	67,0%	Auspendler	5.217	71,4%	Auspendler	10.311	59,5%
Pendlersaldo	-1.604	-	Pendlersaldo	-2.525	-	Pendlersaldo	49	-
Nettetal	absolut	prozent.	Niederkrüchten	absolut	prozent.	Schalmtal	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	41.698	100,0%	Einwohnerzahl	15.364	100,0%	Einwohnerzahl	18.926	100,0%
Tagesbevölkerung	36.909	88,5%	Tagesbevölkerung	11.940	77,7%	Tagesbevölkerung	15.102	79,8%
Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-
Erwerbstätige AO =	15.114	-	Erwerbstätige AO =	3.766	-	Erwerbstätige AO =	5.695	-
Innergem. Pendler +	9.140	60,5%	Innergem. Pendler +	1.856	49,3%	Innergem. Pendler +	2.507	44,0%
Einpendler	5.974	39,5%	Einpendler	1.910	50,7%	Einpendler	3.188	56,0%
Erwerbstätige WO =	19.903	-	Erwerbstätige WO =	7.190	-	Erwerbstätige WO =	9.519	-
Innergem. Pendler +	9.140	45,9%	Innergem. Pendler +	1.856	25,8%	Innergem. Pendler +	2.507	26,3%
Auspendler	10.763	54,1%	Auspendler	5.334	74,2%	Auspendler	7.012	73,7%
Pendlersaldo	-4.789	-	Pendlersaldo	-3.424	-	Pendlersaldo	-3.824	-
Tönisvorst	absolut	prozent.	Viersen	absolut	prozent.	Willich	absolut	prozent.
Einwohnerzahl	29.701	100,0%	Einwohnerzahl	75.312	100,0%	Einwohnerzahl	51.857	100,0%
Tagesbevölkerung	24.703	83,2%	Tagesbevölkerung	75.818	100,7%	Tagesbevölkerung	48.732	94,0%
Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-	Haushaltszahl (Kreis Viersen)	145.419	-
Erwerbstätige AO =	9.754	-	Erwerbstätige AO =	34.973	-	Erwerbstätige AO =	22.108	-
Innergem. Pendler +	3.871	39,7%	Innergem. Pendler +	16.348	46,7%	Innergem. Pendler +	8.566	38,7%
Einpendler	5.883	60,3%	Einpendler	18.625	53,3%	Einpendler	13.542	61,3%
Erwerbstätige WO =	14.752	-	Erwerbstätige WO =	34.467	-	Erwerbstätige WO =	25.233	-
Innergem. Pendler +	3.871	26,2%	Innergem. Pendler +	16.348	47,4%	Innergem. Pendler +	8.566	33,9%
Auspendler	10.881	73,8%	Auspendler	18.119	52,6%	Auspendler	16.667	66,1%
Pendlersaldo	-4.998	-	Pendlersaldo	506	-	Pendlersaldo	-3.125	-

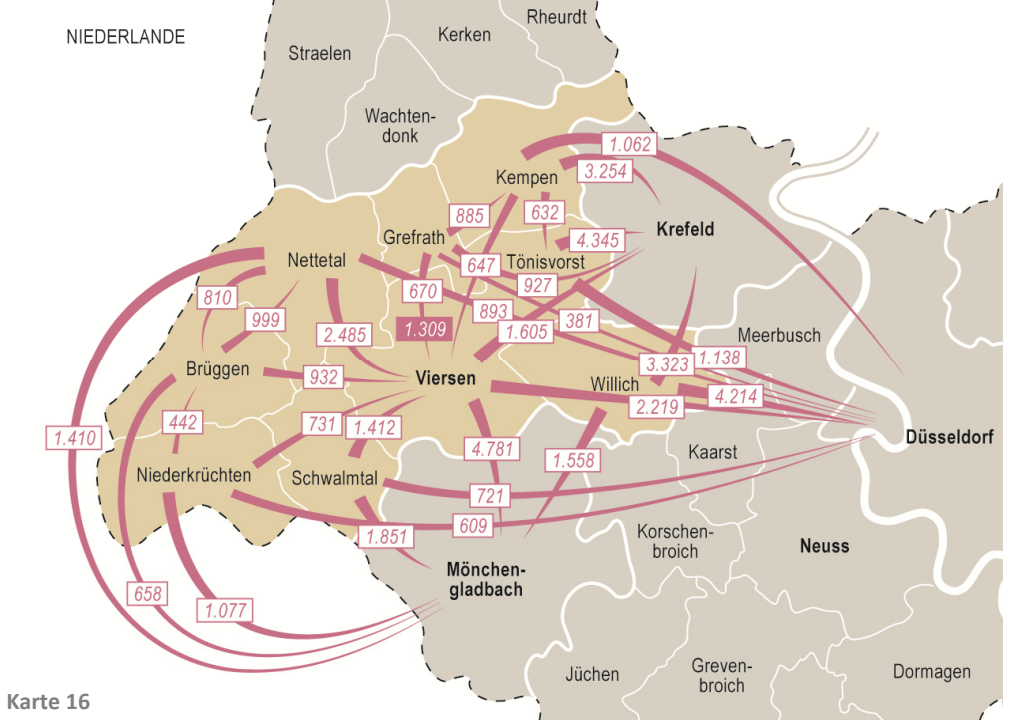


Karte 15

Im Einpendlerkartenbild für den Kreis Viersen zeigt sich, wie auch beim Kreis Mettmann und dem Rhein-Kreis Neuss eine starke Verflechtung mit den angrenzenden kreisfreien Städten. In diesem Fall besonders mit der Stadt Mönchengladbach südlich des Kreises und der Stadt Krefeld östliches des Kreises. Ähnlich wie im Rhein-Kreis Neuss zeigen sich auch vielfältige Verflechtungen innerhalb des Kreises und zwar teilweise in beträchtlichen Größenordnungen. Der Kreis Viersen

hat einen umfangreichen Pendlersaldo von -23.700. Dieser setzt sich zusammen aus: 39.800 Einpendlern und 63.500 Auspendlern, die täglich in den Kreis einpendeln oder ihn verlassen. Innerhalb des Kreises Viersen pendeln rund 26.000 Personen von einer Kommune im Kreis in eine andere im Kreis, dies ist der niedrigste Wert im Vergleich aller Kreise der Planungsregion Düsseldorf.

Die Auspendlerkarte des Kreises Viersen zeigt ein sehr markantes Bild. Deutlich hervorstechend sind die Verbindungen zu den nahe gelegenen kreisfreien Städten und zur Landeshauptstadt Düsseldorf. Von den 63.500 Auspendlern des Kreises pendeln rund 15.000 nach Krefeld, 12.600 nach Mönchengladbach und 11.600 nach Düsseldorf. So konzentrieren sich rund 62 % aller Auspendler des Kreises auf diese drei kreisfreien Städte. Insgesamt bleiben 48.400 Auspendler des Kreises Viersen in der Planungsregion. Rund 4.700 Personen pendeln in den übrigen Regierungsbezirk und rund 10.400 pendeln täglich zu einer Arbeitsstätte außerhalb des Regierungsbezirks. Dabei legt rund die Hälfte dieser rund 10.000 Berufsauspendler täglich eine einfache Strecke von über 80 km zurück.



Karte 16

Ein- und Auspendlerquoten der Kommunen in der Planungsregion

Einen zusammenfassenden Blick auf alle 49 Kommunen der Planungsregion bietet die Tabelle 8. Sie zeigt die Ein- und Auspendlerquoten der Kommunen in der Planungsregion. Die Einpendlerquote ist dabei der Anteil der Einpendler an den **Erwerbstätigen**, die ihren **Arbeitsort in dieser Kommune** haben und die Auspendlerquote ist der Anteil der Auspendler an den **Erwerbstätigen**, die ihren **Wohnsitz in der Kommune** haben.

Tabelle 8: Darstellung der Ein- und Auspendlerquoten

Stichtag 30.06.2011	*1) 1 = höchste; 49 (NRW: 396) = niedrigste Einpendlerquote *2) 1 = höchste; 49 (NRW: 396) = niedrigste Auspendlerquote					
Gemeinden	Einpendlerquote (Anteil der Einpendler an den Erwerbstätigen am Arbeitsort)	Rangziffer EP in der Planungsregion *1	Rangziffer EP NRW *1 (bei 396 Gemeinden)	Auspendlerquote (Anteil der Auspendler an den Erwerbstätigen am Wohnort)	Rangziffer AP in der Planungsregion *2	Rangziffer AP NRW *2 (bei 396 Gemeinden)
Düsseldorf, krfr. Stadt	58,3%	20	106	30,1%	49	389
Krefeld, krfr. Stadt	46,8%	39	306	40,6%	43	361
Mönchengladbach, krfr. Stadt	39,9%	44	362	38,0%	44	369
Remscheid, krfr. Stadt	38,7%	46	367	36,0%	47	376
Solingen, krfr. Stadt	29,8%	49	392	37,6%	45	372
Wuppertal, krfr. Stadt	33,9%	48	389	32,4%	48	384
Bedburg-Hau	66,8%	4	27	68,2%	18	149
Emmerich am Rhein, Stadt	40,0%	43	360	36,3%	46	375
Geldern, Stadt	52,6%	29	199	51,1%	39	316
Goch, Stadt	40,8%	42	354	53,8%	37	300
Issum	50,1%	35	245	73,2%	11	71
Kalkar, Stadt	56,8%	21	120	64,1%	27	209
Kerken	41,2%	40	351	75,2%	5	43
Kevelaer, Stadt	40,9%	41	353	54,7%	34	293
Kleve, Stadt	51,6%	32	216	40,9%	42	360
Kranenburg	49,3%	36	260	64,1%	26	208
Rees, Stadt	37,2%	47	377	61,6%	29	231
Rheurd	51,6%	31	215	83,0%	1	4
Straelen, Stadt	54,6%	26	156	47,9%	41	337
Uedem	60,6%	13	76	65,7%	22	182
Wachtendonk	53,5%	27	181	72,6%	12	78
Weeze	56,4%	22	126	64,2%	25	206
Erkrath, Stadt	65,6%	5	34	73,8%	8	58
Haan, Stadt	68,7%	1	18	69,0%	17	134
Heiligenhaus, Stadt	61,1%	12	68	64,9%	23	194
Hilden, Stadt	67,1%	3	26	66,2%	20	173
Langenfeld (Rhld.), Stadt	68,1%	2	20	64,3%	24	204
Mettmann, Stadt	59,0%	18	95	63,2%	28	216
Monheim am Rhein, Stadt	61,6%	9	62	71,9%	14	91
Ratingen, Stadt	65,6%	6	36	61,6%	30	232
Velbert, Stadt	47,5%	38	293	48,2%	40	334
Wülfrath, Stadt	59,2%	16	92	69,8%	16	122
Dormagen, Stadt	47,9%	37	281	58,7%	32	256
Grevenbroich, Stadt	51,4%	33	220	56,5%	33	278
Jüchen	55,3%	25	145	78,7%	3	17
Kaarst, Stadt	61,1%	11	67	75,1%	6	45
Korschenbroich, Stadt	61,9%	8	57	77,3%	4	23
Meerbusch, Stadt	62,5%	7	54	72,3%	13	88
Neuss, Stadt	59,1%	17	93	54,2%	35	296
Rommerskirchen	51,8%	30	210	80,8%	2	9
Brüggen	58,4%	19	100	67,0%	19	162
Grefrath	56,3%	23	128	71,4%	15	98
Kempen, Stadt	59,6%	15	87	59,5%	31	249
Nettetal, Stadt	39,5%	45	363	54,1%	36	298
Niederkrüchten	50,7%	34	236	74,2%	7	54
Schwalmtal	56,0%	24	133	73,7%	10	60
Tönisvorst, Stadt	60,3%	14	78	73,8%	9	59
Viersen, Stadt	53,3%	28	182	52,6%	38	306
Willich, Stadt	61,3%	10	65	66,1%	21	176

Die Einpendlerquote dient als Maß für die Mobilität von Arbeitnehmern einer Region. Sie zeigt an, wie viel Prozent der Arbeitnehmer in die Region einpendeln. Es zeigt sich, dass die Stadt Haan die

höchste Einpendlerquote hat, was bedeutet, dass rund 69 % aller dort Erwerbstätigen nach Haan einpendelt. Nach Solingen pendeln entsprechend der Tabelle weniger Personen ein, um dort zu arbeiten. Die höchste Auspendlerquote, nämlich die der Gemeinde Rheurdt, zeigt, dass im Vergleich zu den Arbeitnehmern vor Ort 83 % auspendeln, um an einem anderen Ort einer Tätigkeit nachzugehen. Entsprechend pendeln aus Düsseldorf im Vergleich zu den Erwerbstätigen am Wohnort nur rund 30 % aus, um einer Beschäftigung nachzugehen.

Modal Split

Ziel dieses Datenmosaiks war es, nicht nur die Ströme und Größen von Pendlerbewegungen darzustellen, sondern auch zu beleuchten, mit welchen Verkehrsträgern (Modal Split) gependelt wird. Beim Lesen dieses Textes werden Sie allerdings feststellen, dass Aussagen für großräumige Bereiche wie der Planungsregion nur näherungsweise möglich sind.

Exkurs Modal Split

Unter „Modal Split“ versteht man die Aufteilung der Verkehrsmenge auf die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.

Die Untersuchung der Verkehrsmittelnutzung wird in der Bundesrepublik Deutschland bereits seit längerem stärker in den Fokus genommen und es gab bereits eine Reihe von Modal Split Erhebungen. So fand z. B. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung unter dem Titel „MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND“ erstmals 2002 (MID 2002) und 2008 (MID 2008) wiederholt eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihren alltäglichen Verkehrsverhalten statt. Das Bundesministerium plant eine wiederholte Befragung für 2015 (MID 2015), deren Ergebnisse voraussichtlich im Jahr 2016 verfügbar sein werden.²

Natürlich sind Modal Split Erhebungen auch auf kommunaler Ebene möglich. Mit Hilfe von Modal Split Daten können Kommunen die Verkehrsmittelnutzung ihrer Bürger abbilden und diese somit besser aus verkehrsplanerischer Sicht bewerten. Kommunale Modal Split Erhebungen werden allerdings bislang aber nur von vereinzelt Kommunen durchgeführt. Dazu kommt noch, dass unterschiedliche Erhebungsmethodiken der erhebenden Kommunen einen Vergleich der Ergebnisse untereinander und einen gemeinsamen Rückschluss oft nicht möglich machen bzw. nicht zulassen.³

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert mit unterschiedlichen Maßnahmen den Radverkehr und die Nahmobilität im eigenen Land. Um die Wirksamkeit dieser Maßnahmen bewerten zu können, strebt das Land bereits für AGFS-Mitgliedskommunen (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) einheitliche und vergleichbare Landesstandards zur Erhebung kommunaler Modal Split Daten an. Diese Standards sollen dazu die-

² vgl. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

³ http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/lib/all/lob/return_download,ticket,guest/bid,1532/no_mime_type,0/~Bericht_Modal_Split_Stand240409.pdf, Seite 4

nen, dass lokale Modal Split Erhebungen in Zukunft einheitlicher und vergleichbarer werden, damit die Wirksamkeit landesweiter Maßnahmen besser bewertet werden kann.⁴

Da die MID-Erhebungen 2002 und 2008 das Mobilitätsverhalten aller in Deutschland lebender Menschen zum Gegenstand haben und kommunale Modal Split Erhebungen nicht von jeder Kommune erhoben wurden bzw. nicht einheitlich erhoben wurden, ist es an dieser Stelle mit Hilfe dieser Ergebnisse nicht möglich, die Aufteilung der Verkehre der Kommunen im Regierungsbezirk und in der Planungsregion vergleichend darzustellen. Daher werden nachfolgend ausgewählte Ergebnisse aus dem MID 2008 und aus Erhebungen einzelner Kommunen der Planungsregion aufgeführt.

Mobilität in Deutschland

Die nachfolgende Abbildung 9 aus dem MID Bericht von 2008 zeigt die prozentualen Ergebnisse des Verkehrsaufkommens aus der Modal Split Erhebung 2008 für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. Hierbei dominiert bei 281 Millionen Wegen täglich der MIV (Motorisierte Individualverkehr) deutlich mit einem Anteil von 58 % (MIV Fahrer und MIV Mitfahrer). Fußgänger kommen mit einem Anteil von 24 % an zweiter Stelle. Fahrradfahrer haben nur einen Anteil von 10 % und Nutzer des ÖPV von 9 %.

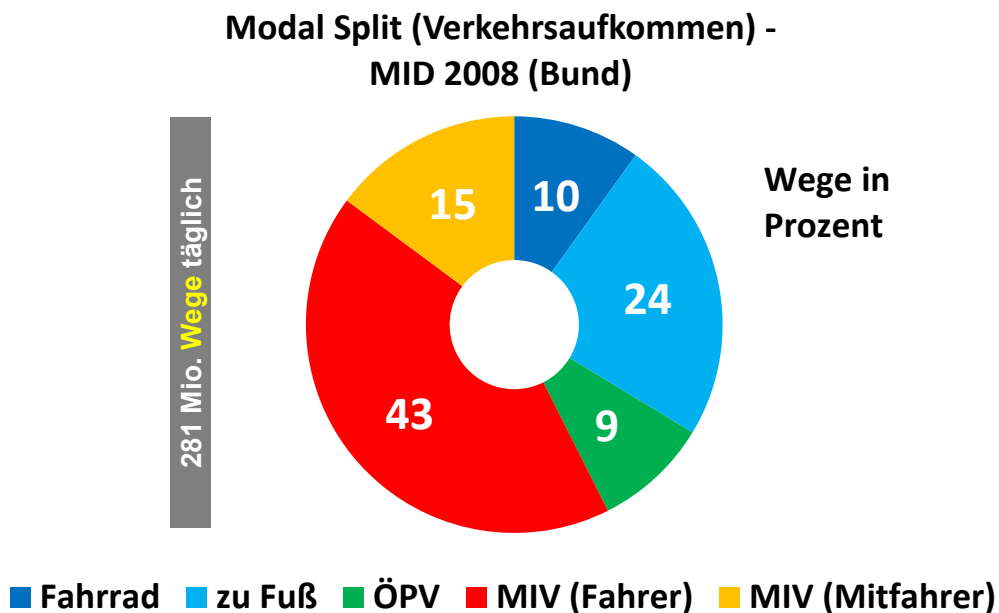


Abbildung 9: Verkehrsaufkommen Wege in Prozent – eigene Darstellung nach Ergebnisse MID 2008 - Grundausswertung Seite 25

Die Abbildung 10 zeigt, dass 79 % aller täglich zurückgelegten Kilometer mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese 79 % teilen sich in 55 % Selbstfahrer und 24 % Mitfahrer auf. Dabei ist anzumerken, dass die Mitfahrer in der Regel nicht für eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens verantwortlich sind, außer, wenn sie der Grund für eine Fahrt sind. Lediglich 3 % aller 3.214 Millionen Kilometer werden täglich mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt und 15 % von Nutzern des ÖPV.

⁴ vgl.

http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/all/lob/return_download,ticket,guest/bid,1532/no_mime_type,0/~Bericht_Modal_Split_Stand240409.pdf

Modal Split (Verkehrsleistung) - MID 2008 (Bund)

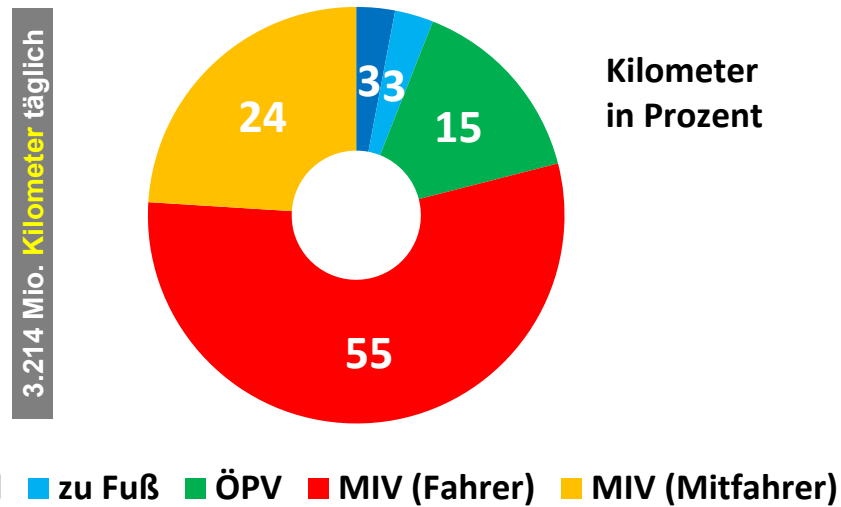


Abbildung 10: Verkehrsleistung – eigene Darstellung nach Ergebnisse MID 2008 - Grundauswertung Seite 26

Vergleicht man die Absolutgrößen der in 2008 täglich zurückgelegten 281 Millionen Wege mit den Ergebnissen der MID 2002 (Abbildung 11), dann wird deutlich, dass der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, gestiegen ist, wenn auch nur gering.

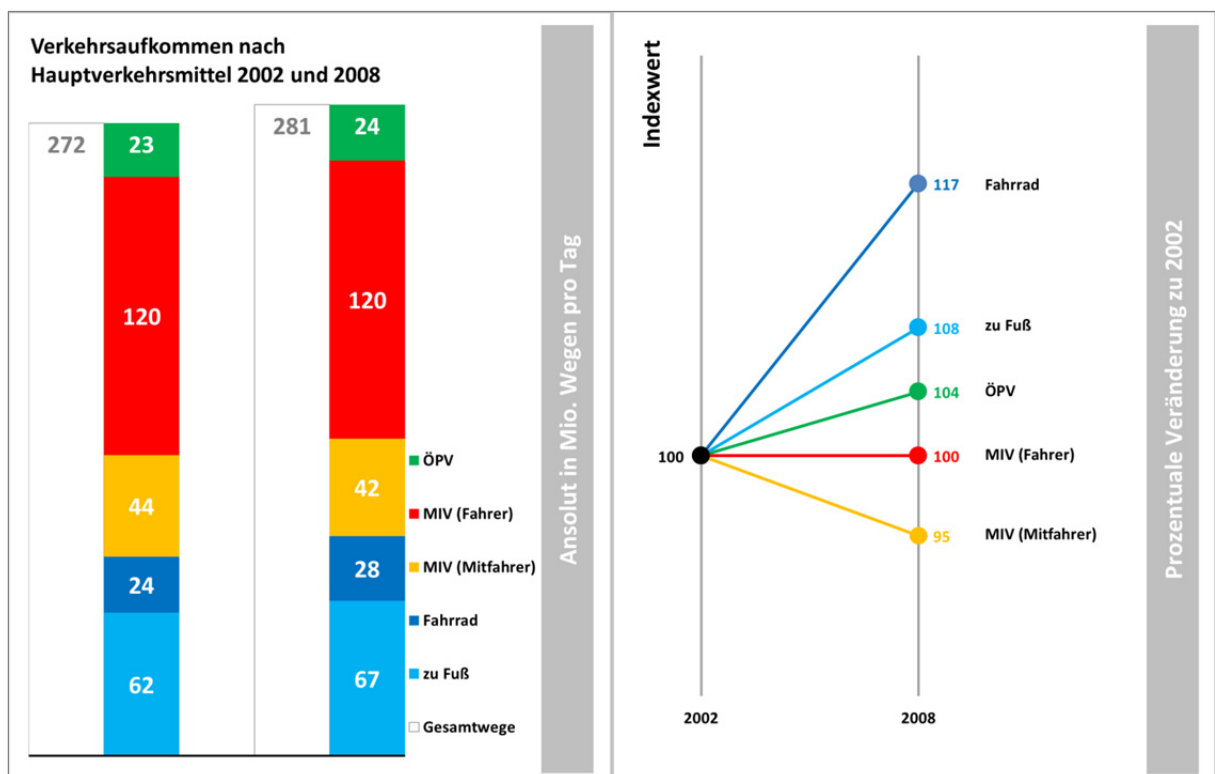


Abbildung 11: Verkehrsaufkommen – eigene Darstellung nach Ergebnisse MID 2008 - Grundauswertung Seite 27

Abbildung 11 zeigt, dass im Jahr 2008 5 Millionen Wege zu Fuß und 4 Millionen Wege mit dem Fahrrad mehr zurückgelegt wurden, als 2002. Auch die Zahl der Wege, die mit dem ÖPV zurückgelegt

wurden, verzeichnet eine Zunahme von einer Million. Die Zahl der Wege, die mit dem MIV (Fahrer) zurückgelegt wurden, verzeichnet keine Zunahme sondern eine Stagnation im Zeitraum von 2002 - 2008.

Bei der Betrachtung der täglich zurückgelegten Kilometer (Abbildung 12) ist die größte Zunahme bei MIV (Mitfahrern) abzulesen, was ein Indiz für eine Steigerung der Zahl von Fahrgemeinschaften sein kann.

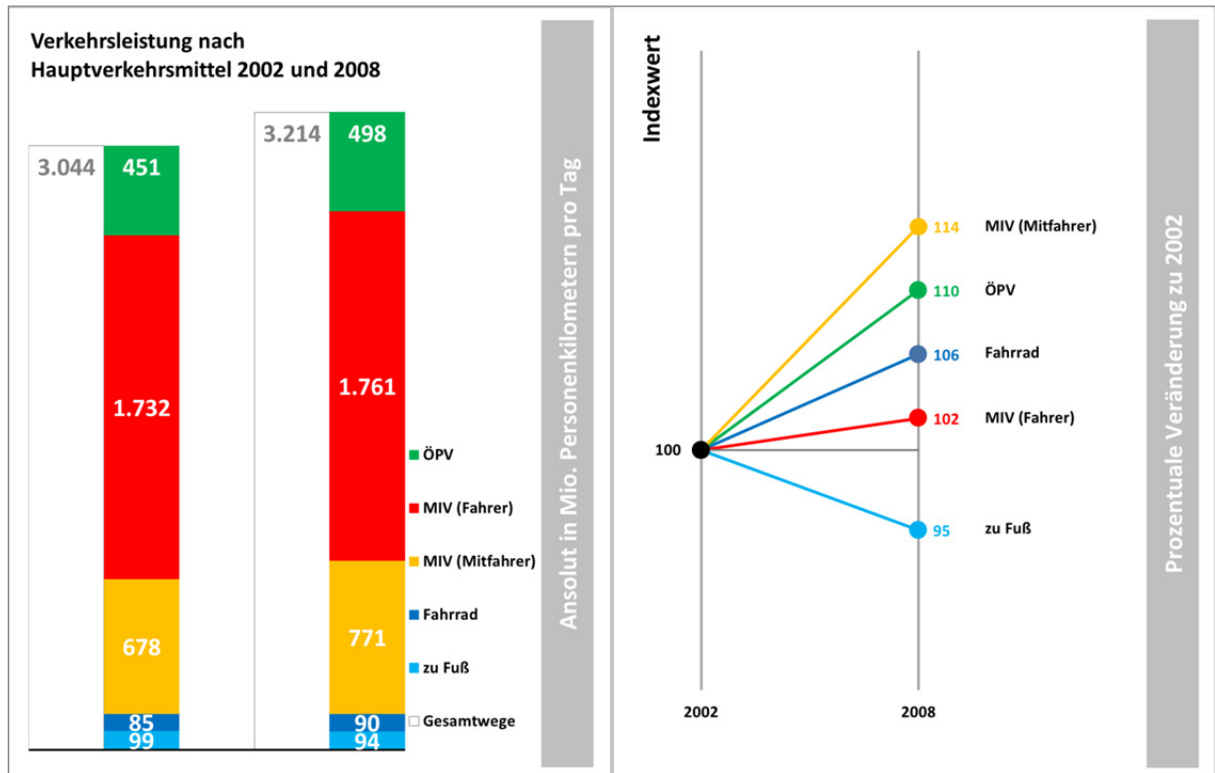


Abbildung 12: Verkehrsleistung – eigene Darstellung nach Ergebnisse MID 2008 – Grundausswertung Seite 27

Die Gegenüberstellung der zurückgelegten Kilometer zeigt, dass es in der Gesamtsumme von 2002 – 2008 eine Zunahme von 170 Millionen Kilometer gab. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer zu Fuß sank von 99 auf 94 Millionen Kilometer. Das Verkehrsmittel Fahrrad verzeichnet eine Steigerung von 5 Millionen Kilometern. Im Bereich des MIV gab es eine Zunahme von 122 Millionen Kilometern, aufgeteilt auf 29 Millionen Kilometer mehr durch Fahrer und 93 Millionen Kilometer mehr als Beifahrer, was wiederum als Beleg für die Steigerung von Fahrgemeinschaften gewertet werden kann.

Kommunale Modal Split Erhebungen

Erhebung Mönchengladbach

In diesem Datenmosaik werden unter dieser Überschrift die Modal Split Erhebungen des unabhängigen Magazins Niederrhein Bus (Omnibusverkehr in Mönchengladbach und Viersen), das Ergebnisse verschiedener repräsentativer Befragungen und Analysen zusammengetragen hat, und die Mobilitätsstudie „Mobilität in Düsseldorf 2008“ der Stadt Düsseldorf näher erläutert.

Die Abbildung 13 vergleicht für die Stadt Mönchengladbach Modal Split Erhebungen aus den Jahren 1996, 2005 und 2010. Laut diesem Vergleich ist ein leichter Anstieg beim MIV und ÖV zu erkennen und ein leichter Rückgang bei den Verkehrsmitteln Fahrrad und „zu Fuß“ zu verzeichnen.

Modal Split Entwicklung in der Stadt Mönchengladbach

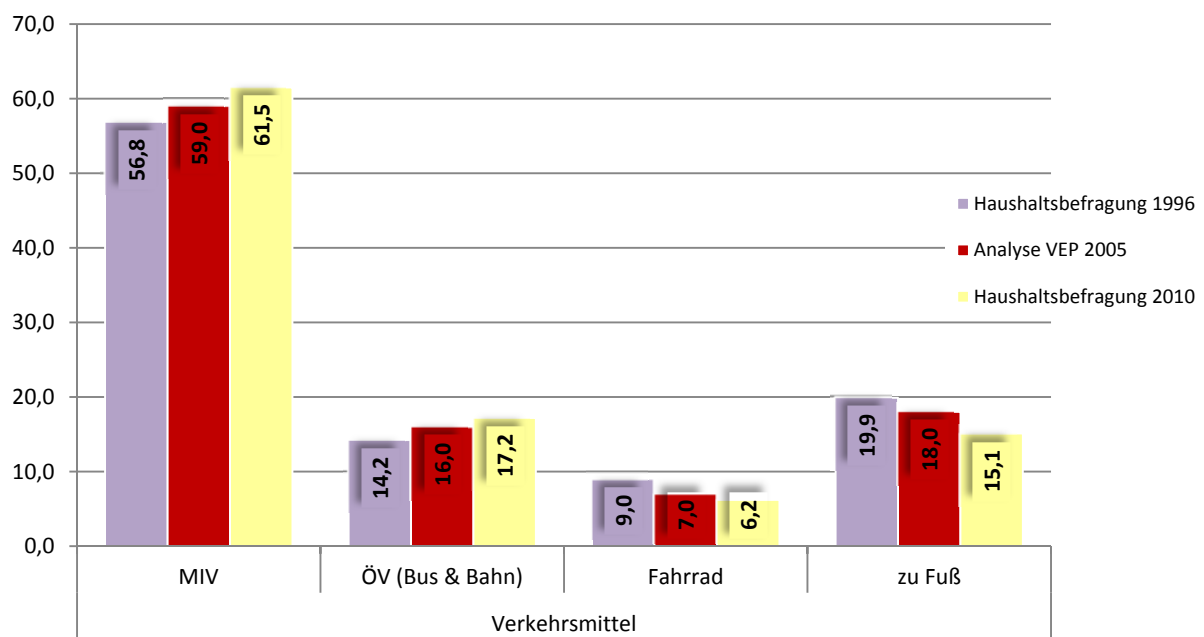


Abbildung 13: Modal Split Entwicklung – eigene Darstellung nach Stadt Mönchengladbach;
Quelle: http://www.niederrheinbus.de/grafiken/nachrichten_mg-modalsplit-entw.jpg

Die nachfolgende Abbildung 14 vergleicht Ergebnisse von Modal Split Erhebungen einiger Kommunen, die alle gemeinsam haben, dass sie eine Einwohnerzahl zwischen 200.000 und 300.000 haben. Demnach hat die kreisfreie Stadt Mönchengladbach den höchsten Anteil am MIV und einen niedrigen Anteil am Verkehrsmittel Fahrrad und dem „zu Fuß“ unterwegs sein.

Modal Split Städtevergleich

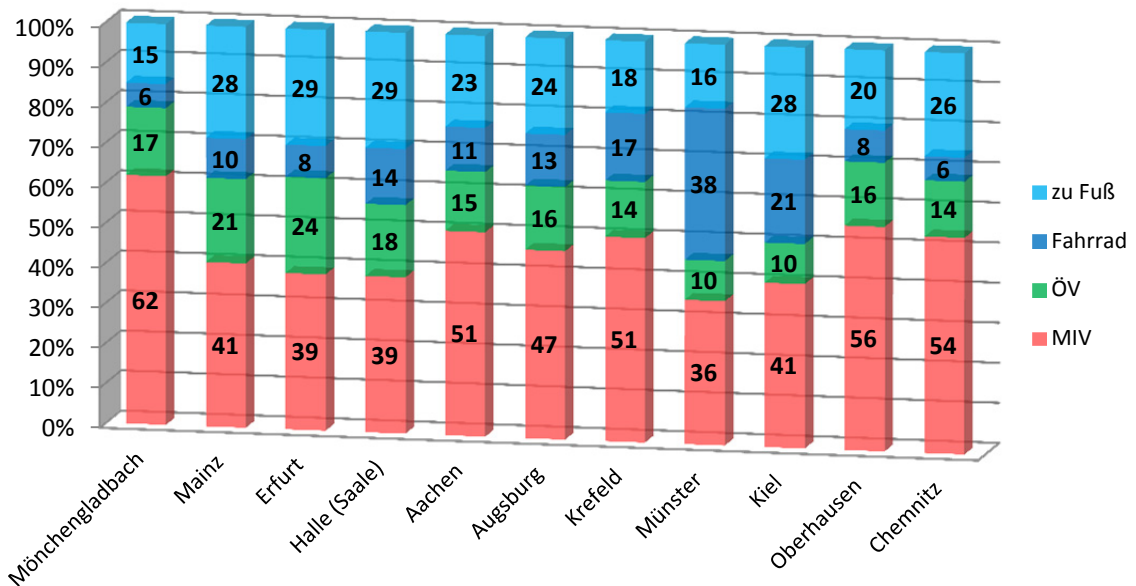


Abbildung 14: Model Split Städtevergleich – eigene Darstellung nach Stadt Mönchengladbach;
 Quelle: http://www.niederrheinbus.de/grafiken/nachrichten_mg-modalsplit-vgl.jpg

Wenn ein Schnitt über alle aufgeführten Kommunen gebildet wird, zeigt sich, dass im Schnitt 47 % der Verkehre dem MIV zugeordnet werden können. Der ÖV kommt auf einen Schnitt von rund 16 %, das Fahrrad kommt auf einen Schnitt von rund 14 % und der Anteil des „zu Fuß“ unterwegs sein liegt durchschnittlich bei rund 23 %.

Mobilität in Düsseldorf

Die Mobilitätsstudie „Mobilität in Düsseldorf 2008“ liefert umfangreiche Informationen über die Wahl der Verkehrsmittel in der Landeshauptstadt Düsseldorf. Bei der reinen Betrachtung der Verkehrsmittelwahl laut Modal Split 2008 werden in Düsseldorf 40 % der Verkehre mit dem Auto bewältigt (Fahrer und Mitfahrer). An zweiter Stelle kommt das Verkehrsmittel „zu Fuß“ mit 27 %, gefolgt vom ÖPNV mit 22 % (Bus, Straßenbahn, S-Bahn/Zug). Das Fahrrad kommt auf 11 % der Verkehre.⁵

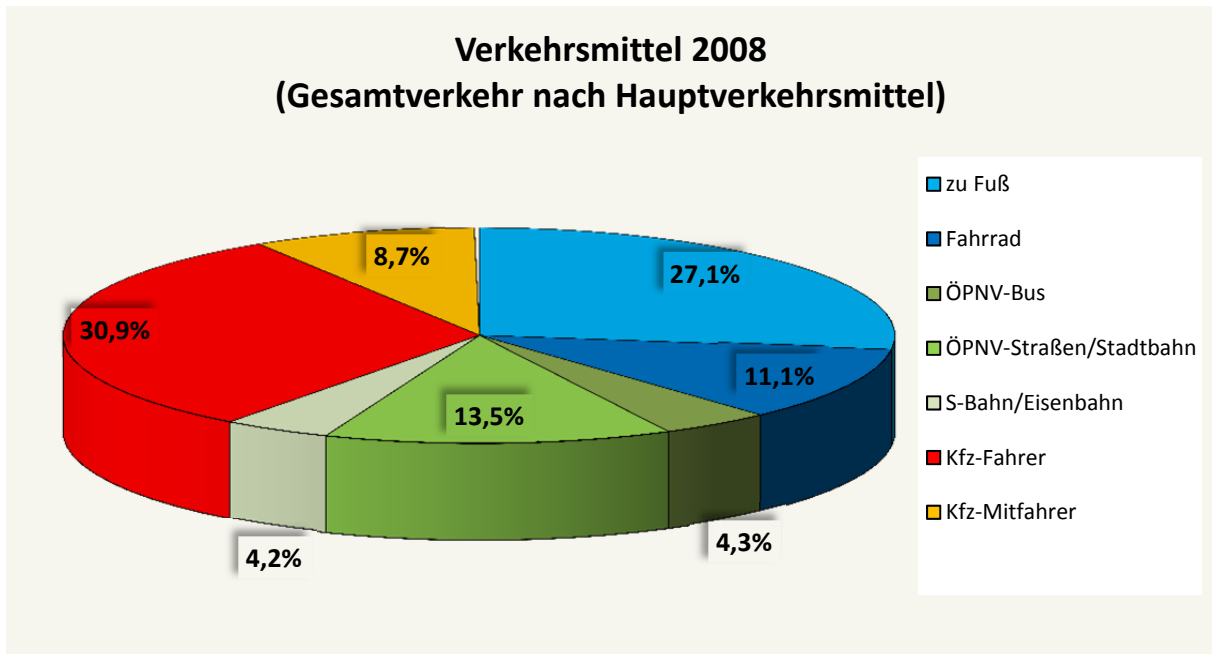


Abbildung 15: Verkehrsmittel 2008 – eigene Darstellung nach Mobilität in Düsseldorf 2008, Seite 17

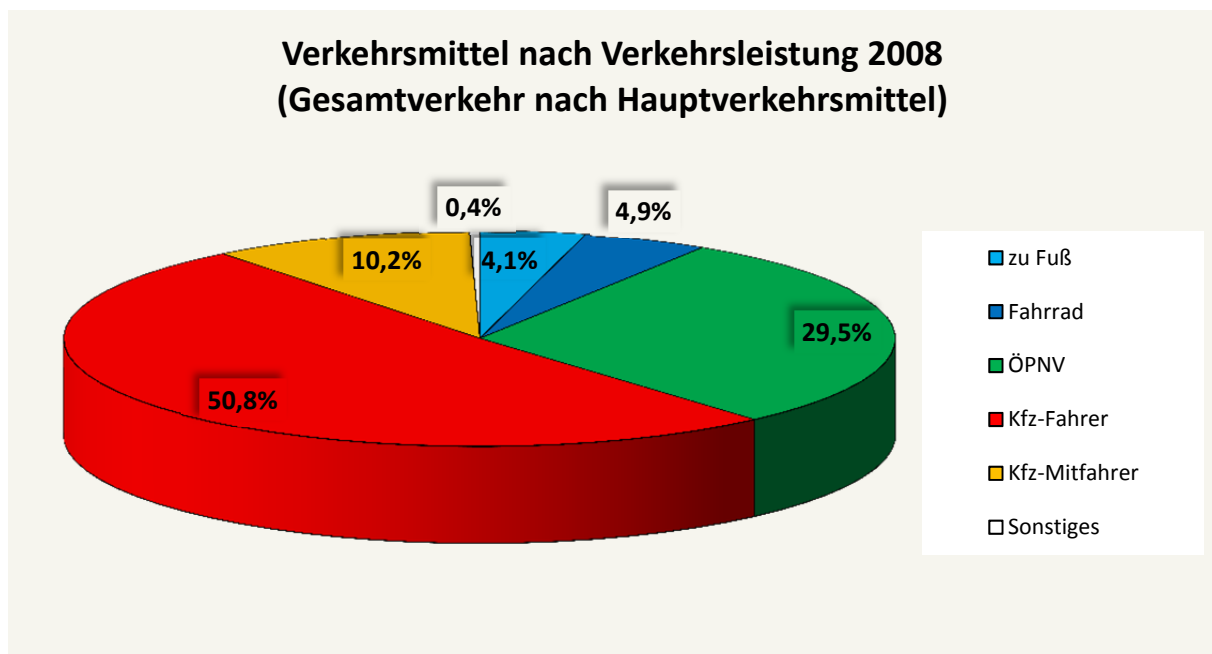


Abbildung 16: Verkehrsmittel nach Verkehrsleistung 2008 – eigene Darstellung nach Mobilität in Düsseldorf 2008, Seite 24

⁵ Mobilität in Deutschland, Seite 17

Bei der Darstellung der Verkehrsleistung ändert sich die prozentuale Aufteilung wie folgt. Abbildung 16 zeigt, dass 60 % aller Kilometer (MID 2008 79 %) mit dem PKW (KFZ-Fahrer und Mitfahrer) zurückgelegt werden. Im Vergleich zum MID 2008 (3 %) werden 4,1 % aller zurückgelegten Kilometer in Düsseldorf zu Fuß und 4,9 % (3 %) mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei ÖPNV sind es sogar 29,5 % (15 %).

Zusammenfassung der Ergebnisse der Modal Split Erhebungen

Die Kernbotschaften des MID 2008 sind, dass sich die Ergebnisse des Jahres 2002 im Vergleich zu den Ergebnissen von 2008 nur wenig verändert haben und es nur leichte Zuwächse bei den täglichen Wegen gibt. Der Modal Split hat sich auch nur geringfügig zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads verändert. Das tägliche Verkehrsaufkommen stieg im Untersuchungszeitraum nur moderat – wobei die Zahlen des motorisierten Individualverkehrs stabil bleiben und das Fahrrad und der öffentliche Verkehr zulegen. Das bei etwa gleichbleibender Bevölkerung etwas wachsende Verkehrsaufkommen ist laut MID 2008 wesentlich auf eine ausgeprägtere Mobilität der heutigen Senioren zurückzuführen. Sie sind aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen, nicht zuletzt aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation, häufiger das Auto. Dies betont noch einmal, dass im MID 2008 das Verkehrsverhalten aller Personen in der Bundesrepublik Deutschland beleuchtet und nicht nur das Berufspendleraufkommen, wie es in diesem Datenmosaik untersucht wird.

Die Ergebnisse der Modal Split Erhebungen in Mönchengladbach und der Landeshauptstadt Düsseldorf zeigen, dass in einer Größenordnung von durchschnittlich 30 - 50 % alle Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Leider ist diesen Erhebungen nicht zu entnehmen, wie sich die Modal Split Anteile auf die Berufspendler verteilen. Wenn man von ähnlichen Größen ausgeht - wie in der Schnittbildung der Erhebung von Mönchengladbach - würde das bedeuten, dass bei einer Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der Pendlerrechnung NRW von den insgesamt rund 2.380.800 Pendlern der Planungsregion rund 1.100.000 Personen täglich mit dem MIV pendeln, rund 380.000 Personen mit dem ÖPNV pendeln, rund 333.000 Personen täglich das Fahrrad nutzen und rund 548.000 Personen täglich zu Fuß zu ihrer Arbeitsstelle pendeln. Diese Werte sind aber unter keinen Umständen repräsentativ, sie zeigen eher einen Korridor auf, in dem sich das wahre Pendelgeschehen täglich abspielt.

Zensuszahlen (Stichtag 09.05.2011) im Vergleich

In diesem Kapitel sollen - wie bereits in der Vorstellung des Datenmosaiks angekündigt - Ergebnisse der Pendlerrechnung nach Zensuszahlen zum Stichtag 09.05.2011 vorgestellt und den Zahlen der zweidimensionalen Pendlerrechnung NRW gegenübergestellt werden. Die Werte der Pendlerrechnung NRW, die in diesem Datenmosaik zugrunde liegen, werden in Klammern nach den Ergebnissen der Zensusrechnung genannt.

Die betrachtende Gegenüberstellung beginnt mit der Gesamtzahl aller Pendler im Regierungsbezirk Düsseldorf und der Planungsregion Düsseldorf. Die Gesamtzahl wird in der Haushaltsbefragung zum Zensus 2011 wie folgt zusammengesetzt: Binnenpendler innerhalb der Hauptwohnsitzgemeinde + erwerbstätige Auspendler aus der Hauptwohnsitzgemeinde + erwerbstätige Einpendler in die Arbeitsortgemeinde (Erwerbstätige mit Arbeitsort überwiegend zu Hause werden nicht berücksichtigt). Die Ergebnisse sind für den Regierungsbezirk Düsseldorf: 3.370.120 (3.637.828) und für die Planungsregion Düsseldorf: 2.188.240 (2.380.744).

Die Gesamtzahl aller Pendler, die in eine Kommune des Regierungsbezirks und der Planungsregion einpendeln, ist in der Zensusberechnung im Regierungsbezirk 1.108.380 (1.273.644) bzw. in der Planungsregion 739.030 (852.469).

Die Gesamtzahl aller Pendler, die aus einer Kommune des Regierungsbezirks bzw. aus der Planungsregion pendeln, ist 1.049.060 (1.126.036) bzw. 675.900 (723.192).

Für den Regierungsbezirk und die Planungsregion konnte folgende Abweichung der Einwohnerzahl gegenüber der bisherigen Fortschreibung der statistischen Daten des Landesamtes, in Nordrhein-Westfalen IT.NRW, ermittelt werden: Bezirksregierung Düsseldorf: 5.077.103 (-1,6%); Planungsregion Düsseldorf: 3.186.933 (-1,9%). In Verbindung mit den Auspendlerzahlen der Zensusberechnung ergibt sich, dass im Bezirksregierung Düsseldorf 20,66 % und in der Planungsregion Düsseldorf 21,21 % ihre Kommune verlassen.

Die Bestimmung der Summe aller innergemeindlichen Pendler im Regierungsbezirk und in der Planungsregion ergibt:

Regierungsbezirk Düsseldorf:

Erwerbstätige, Arbeitsort in Hauptwohnsitzgemeinde: 1.352.870

Binnenpendler innerhalb der Hauptwohnsitzgemeinde: 1.212.680

Erwerbstätige mit Arbeitsort überwiegend zu Hause: 140.190

Planungsregion Düsseldorf:

Erwerbstätige, Arbeitsort in Hauptwohnsitzgemeinde: 870.650

Binnenpendler innerhalb der Hauptwohnsitzgemeinde: 773.310

Erwerbstätige mit Arbeitsort überwiegend zu Hause: 97.340

Ein- und Auspendlerquoten:

Tabelle 9: Zensus 2011 Ein- und Auspendlerquoten

Kommunen	Einpendlerquote	Auspendlerquote
Düsseldorf, krfr. Stadt	52,41%	26,26%
Duisburg, krfr. Stadt	40,92%	37,51%
Essen, krfr. Stadt	40,58%	30,76%
Krefeld, krfr. Stadt	42,98%	34,85%
Mönchengladbach, krfr. Stadt	34,77%	34,54%
Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt	41,39%	48,88%
Oberhausen, krfr. Stadt	44,10%	48,26%
Remscheid, krfr. Stadt	34,56%	29,32%
Solingen, krfr. Stadt	25,64%	33,36%
Wuppertal, krfr. Stadt	29,86%	27,82%

An dieser Stelle soll betont werden, dass die Ergebnisse des Zensus 2011 und der Pendlerrechnung 2012 nicht direkt vergleichbar sind, sondern eher Tendenzen widerspiegeln. Der Zensus 2011 liefert in erster Linie aktuelle Daten aus einer Haushaltebefragung. Die Pendlerrechnung entsteht aus dem Zusammentragen verschiedener statistischer Daten - Beschäftigungsstatistik, Personalstatistik und Mikrozensus – und ist somit keine Primärerhebung wie der Zensus 2011. Die Abweichungen entste-

hen dabei auf vielen Ebenen. Zum einen ist die Erhebungssystematik unterschiedlich (Primärstatistik/Sekundärstatistik), zum anderen liegen den Ergebnissen des Zensus 2011 und der Pendlerrechnung 2012 unterschiedliche Stichtage zu Grunde.

Fazit – Das Bild eines Pendlers der Planungsregion Düsseldorf

Um das Bild eines Berufspendlers in der Planungsregion zu erstellen, wird in diesem Fazit auf Daten aus dem kompletten Datenmosaik zurückgegriffen und die Entscheidung von der absoluten Häufigkeit des Auftretens einer Merkmalsausprägung abhängig gemacht.

Der typisch/durchschnittliche Pendler in der Planungsregion ist mit einer Wahrscheinlichkeit von rund 55 % ein Einpendler. Mit einer Wahrscheinlichkeit von rund 60 % ist er männlich. In den meisten Fällen pendelt er in eine der kreisfreien Städte der Planungsregion. Er ist mit einer Wahrscheinlichkeit von rund 40 % zwischen 45 und 64 Jahren alt. Er arbeitet mit einer Wahrscheinlichkeit von über 80 % in einem Beschäftigten Verhältnis als Angestellter oder Arbeiter und pendelt täglich rund 20 km die einfache Strecke zu seiner Arbeitsstätte.

Dieses Beispiel stellt allerdings nur den Durchschnittspendler der Planungsregion dar. In der Planungsregion und dem Regierungsbezirk gibt es vielfältige Pendlerverflechtungen und jedes Pendeln, egal ob innerhalb einer Kommune oder zwischen Kommunen oder sogar über Landes- oder Bundesgrenzen überschreitend, verursacht Verkehr in ganz unterschiedlicher Qualität und Quantität.

Wie eingangs dargelegt, war der Hauptzweck dieses Datenmosaiks die Darlegung der vielfältigen Pendlerbeziehungen im Regierungsbezirk Düsseldorf und der Planungsregion Düsseldorf. Deutlich gemacht hat dieses Papier zunächst, dass Pendeln und Mobilität zu einer unabdingbaren Begleiterscheinung wirtschaftlicher Entwicklung geworden ist. Das Arbeitsplatzangebot des Regierungsbezirks Düsseldorf und besonders der Landeshauptstadt Düsseldorf wird durch das heute eher einfache Pendeln für viele Menschen greifbar und trägt zu Ihrer Existenzsicherung bei. Die Zukunft wird zeigen, ob ein steigendes durchschnittliches Lebensalter mit einer Verlängerung der Lebensarbeitszeit, das Schrumpfen der Bevölkerung gekennzeichnet durch den demographischen Wandel und das Vorranschieben des post-fossilen Verkehrs und Transports von Gütern und Menschen zu einem anderen Verkehrs- und Pendelverhalten führen wird. Derzeit, so scheint es, ist das Pendeln allerdings nicht aus dem alltäglichen Berufsleben wegzudenken.

Begriffsbestimmungen

Pendeln

Pendeln wird von IT.NRW definiert als die tägliche Bewältigung der Wegstrecke zwischen Arbeits- und Wohnort. Die regionale Gliederungsebene ist die Gemeindeebene. Erfasst werden sowohl die Pendlerverflechtungen zwischen Gemeinden innerhalb Nordrhein-Westfalens als auch Pendlerverflechtungen, die über die Grenzen Nordrhein-Westfalens bzw. der Bundesrepublik Deutschland hinausgehen.

Berufspendler

Zu den Berufspendlern zählen alle Personen, die in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen, selbstständig ein Gewerbe oder eine Landwirtschaft betreiben, einen freien Beruf ausüben oder als unbezahlt mithelfendes Familienmitglied tätig sind. Hierbei ist die tatsächlich geleistete oder vertragsmäßig zu leistende Arbeitszeit ohne Bedeutung. Erfasst wird jeweils nur die Haupttätigkeit. Die Pendlerrechnung NRW berücksichtigt damit alle Erwerbstätigen: die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen. Die Berufspendler werden in innergemeindliche Pendler, Ein- und Auspendler unterschieden.

Entfernung (Pendlerdistanz)

Für übergemeindliche Pendler wird in der Pendlerrechnung NRW der Pendelweg durch die Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Arbeits- und Wohnorte angenähert. Hiervon ausgenommen sind Pendelwege auf ausländischem Gebiet, die wegen der fehlenden Regionalisierung des Wohnorts nicht berechnet werden können. Der Pendelweg von übergemeindlichen Pendlern innerhalb Nordrhein-Westfalens bzw. Deutschlands gilt als plausibel, wenn die Luftlinienentfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort 80 km nicht überschreitet. Bei Erwerbstätigen, die aus dem Ausland nach Nordrhein-Westfalen einpendeln, gilt die Pendeldistanz als plausibel, wenn der Arbeitsort nicht mehr als 45 km von der Grenze NRWs entfernt liegt. Verflechtungen, die über den festgesetzten Werten liegen, werden unter der Kategorie 'sonstige' subsumiert und sind dadurch weiterhin in der Pendlerrechnung NRW enthalten.

Tagesbevölkerung

Die Tagesbevölkerung ist die Bevölkerung, die sich am Tage in einer Stadt aufhält. Die Tagesbevölkerung ist also nicht gleichzusetzen mit der Bevölkerung am Wohnort. Die Tagesbevölkerung ist die Bevölkerung am Wohnort, reduziert um die Anzahl der Auspendler und addiert um die Anzahl der Einpendler. Stadttouristen und ähnliche Gruppen werden dabei nicht erfasst.

Abkürzungsverzeichnis

AO:	Arbeitsort
Kfz:	Kraftfahrzeug
MID:	Mobilität in Deutschland
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV:	Öffentlicher Personenverkehr
ÖV:	Öffentlicher Verkehr
RVR:	Regionalverband Ruhr
SVB:	Sozialversicherungspflichtig beschäftigt
WO:	Wohnort

Veröffentlichungen der Bezirksregierung Düsseldorf:

Reihe: **Datenmosaik**

1. Ausgabe:	Daten mosaik -	Strukturen und Tendenzen im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1995-
2. Ausgabe	Daten mosaik -	Von der Stadt in das Umland: Der räumliche Strukturwandel im Regierungsbezirk	-1995-
3. Ausgabe	Daten mosaik -	Strukturen und Tendenzen im Regierungsbezirk Düsseldorf - Kurzfassung -	-1996-
4. Ausgabe	Daten mosaik -	Arbeitsplatzentwicklung im Regierungsbezirk Düsseldorf 1993 – 1995	-1996-
5. Ausgabe	Daten mosaik -	Gefährden Bürokraten den Produktionsstandort am Rhein und Ruhr? Bilanz der Dauer von Genehmigungsverfahren	-1997/98-
6. Ausgabe	Daten mosaik -	Strukturen und Tendenzen im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1997-
7. Ausgabe	Daten mosaik -	Strukturanalyse: Wirtschaft im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1997-
8. Ausgabe	Daten mosaik -	Job-Maschine Multimedia? Beschäftigungseffekte und Umsatzentwicklung im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1999-
9. Ausgabe	Daten mosaik -	Job-Maschine Multimedia? Möglichkeiten der Qualifizierung und Förderung im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1999-
10. Ausgabe	Daten mosaik -	Vergleichsdaten der Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Düsseldorf	-1999-
11. Ausgabe	Daten mosaik -	Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet 1987/98 unter Berücksichtigung des angrenzenden Raumes und Beschäftigungswandel zu höherer Qualifikation 1980/98 im Teilraum "Westliches Ruhrgebiet" (DU,E,MH,OB).	-2000-
12. Ausgabe	Daten mosaik -	Bevölkerungsentwicklung 1987/1998 im Regierungsbezirk Düsseldorf	-2000-
13. Ausgabe	Daten mosaik -	Vorausschätzung der Bevölkerung 1999 bis 2015 in den kreisfreien Städten und Kreisen des Regierungsbezirks Düsseldorf	-2000-
14. Ausgabe	Daten mosaik -	Arbeitsmarktentwicklung im Regierungsbezirk Düsseldorf 1995 - 1999/2000	-2000-
15. Ausgabe	Daten mosaik -	ERP - European Region of Power oder: ein starkes Stück Europa	-2002-
16. Ausgabe	Daten mosaik -	Bevölkerungsentwicklung in der Rhein-Ruhr-Region	-2003-
17. Ausgabe	Daten mosaik -	Die regionale Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2020 sowie die Flächen- und Arbeitsmarktentwicklung im "Westlichen Ruhrgebiet"	-2004-
18. Ausgabe	Daten mosaik -	Vergleichsdaten der Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Düsseldorf	-2004/05-
19. Ausgabe	Daten mosaik -	Die demografische Entwicklung und ihre Folgen Single sucht 100m ² Wohnung - oder: Was bedeutet die Entwicklung der privaten Haushalte für die Zukunft der Städte?	-2005-
20. Ausgabe	Daten mosaik -	Bevölkerungsvorausberechnung 2005 – 2025 für die kreisfreien Städte und Kreise des Regierungsbezirks Düsseldorf	-2006-
21. Ausgabe	Daten mosaik -	Stärke durch Innovation - Zukunftsfelder der Wirtschaft an Rhein und Ruhr	-2006-

22. Ausgabe	Datenmosaik -	Das magische Dreieck Zahlen und Fakten zur Energiewirtschaft zwischen Umweltschutz, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit	-2007-
23. Ausgabe	Datenmosaik -	Das große Nullsummenspiel Wanderungsbilanzen nach Altersjahrgängen	-2007-
24. Ausgabe	Datenmosaik -	Vergleichsdaten der Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Düsseldorf	-2010-
25. Ausgabe	Datenmosaik -	Die Vorausberechnung der Bevölkerung im Regierungsbezirk Düsseldorf 2008/2030 und die Auswirkungen auf die Entwicklung der Privathaushalte und Erwerbspersonen	-2010-
26. Ausgabe	Datenmosaik -	Möglichkeiten der regionalplanerischen Steuerung im Bereich Energieversorgung	-2011-
27. Ausgabe	Datenmosaik -	Der regionale Wohnungsmarkt Einflussgrößen und Handlungsempfehlungen	-2011-
28. Ausgabe	Datenmosaik -	Vergleichsdaten der Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Düsseldorf	-2012-
29. Ausgabe	Datenmosaik -	Pendlerverflechtungen im Regierungsbezirk Düsseldorf und der Planungsregion Düsseldorf	-2013-

