

Fuchs, Michaela; Fritzsche, Birgit; Sujata, Uwe

Research Report

Entwicklung und Struktur der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts

IAB-Regional. IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen, No. 1/2025

Provided in Cooperation with:

Institute for Employment Research (IAB)

Suggested Citation: Fuchs, Michaela; Fritzsche, Birgit; Sujata, Uwe (2025) : Entwicklung und Struktur der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts, IAB-Regional. IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen, No. 1/2025, Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), Nürnberg, <https://doi.org/10.48720/IAB.RESAT.2501>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/315975>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>



INSTITUT FÜR ARBEITSMARKT- UND
BERUFSFORSCHUNG
Die Forschungseinrichtung der Bundesagentur für Arbeit

IAB-REGIONAL

Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz

1|2025 IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen

Entwicklung und Struktur der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts

Michaela Fuchs, Birgit Fritzsche, Uwe Sujata

Entwicklung und Struktur der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts

Michaela Fuchs (IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen)
Birgit Fritzsche (IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen),
Uwe Sujata (IAB Sachsen)

IAB-Regional berichtet über die Forschungsergebnisse des Regionalen Forschungsnetzes des IAB. Schwerpunktmäßig werden die regionalen Unterschiede in Wirtschaft und Arbeitsmarkt – unter Beachtung lokaler Besonderheiten – untersucht. IAB-Regional erscheint in loser Folge in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit und wendet sich an Wissenschaft und Praxis.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
2 Hintergrund.....	7
3 Daten und Definitionen.....	9
4 Pendlerverflechtungen auf Ebene der Bundesländer	11
4.1 Zeitliche Entwicklung in Sachsen-Anhalt.....	11
4.2 Pendlerverflechtungen im Bundesländervergleich.....	14
5 Pendlerverflechtungen auf Ebene der Kreise	19
5.1 Allgemeines Muster.....	19
5.2 Kreise in Sachsen-Anhalt	21
6 Merkmale der Pendler aus und nach Sachsen-Anhalt.....	24
6.1 Soziodemografische Merkmale	24
6.2 Berufe	26
6.3 Branchen	29
7 Kleinräumige Pendlerverflechtungen über die Landesgrenzen hinweg.....	32
7.1 Allgemeines Muster.....	32
7.2 Sachsen	33
7.3 Berlin	36
7.4 Niedersachsen.....	38
8 Fazit	40
Literatur	43

Zusammenfassung

Pendeln erfüllt eine wichtige Funktion beim räumlichen Ausgleich von Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage. Aus Sachsen-Anhalt pendelten im Jahr 2024 über 148.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in andere Bundesländer, was 17 Prozent aller Beschäftigten mit Wohnort in Sachsen-Anhalt entspricht. Gleichzeitig hatten über 76.000 Beschäftigte aus anderen Bundesländern oder aus dem Ausland ihren Arbeitsort in Sachsen-Anhalt. Sie machen 10 Prozent aller Beschäftigten mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt aus. Seit 1999 ist die Zahl der Einpendler deutlich stärker gewachsen als die Zahl der Auspendler. Als Folge ist der negative Pendlersaldo seit 2008 fast durchgehend rückläufig. Ein wesentlicher Grund für die hohen Auspendlerzahlen sind fehlende Arbeitsplätze vor Ort. Jeweils rund ein Viertel der Auspendler arbeitet in Sachsen und Niedersachsen, und ein Drittel der Einpendler kommt ebenfalls aus Sachsen. In Bezug auf die individuellen Merkmale der Pendler offenbaren sich teils deutliche Unterschiede zwischen den Pendlern und Nichtpendlern. Besonders auffällig unter den Auspendlern ist die Dominanz nur weniger Berufe und Branchen, was bei den Einpendlern so nicht zu beobachten ist.

Betrachtungen auf der Ebene der Kreise innerhalb Sachsen-Anhalts machen deutlich, dass Magdeburg, Halle/Saale und Dessau-Roßlau als überregionale Einpendlerzentren fungieren. Alle anderen Kreise haben negative Pendlersalden. Die kleinräumigen Pendlerverflechtungen über die Landesgrenzen hinweg werden stark von Verbindungen mit Sachsen und dort vor allem mit Leipzig und dem Landkreis Nordsachsen, aber auch mit Berlin geprägt. Zwar arbeiten auch viele Auspendler in Wolfsburg, ihre Zahl hat sich aber in den letzten Jahren verringert. Da generell aus den niedersächsischen angrenzenden Kreisen wenig Einpendler nach Sachsen-Anhalt kommen, kann hier nicht von einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt wie im Fall von Halle/Saale und Leipzig gesprochen werden.

Was das Potenzial der Pendler für die Stabilisierung des Arbeitskräftebedarfs betrifft, dürfte der hohe Auspendlerüberschuss auch in Zukunft ein bestimmendes Merkmal des sachsen-anhaltinischen Arbeitsmarktes bleiben. Allerdings hat sich die Zahl der Einpendler aus Sachsen und insbesondere aus Leipzig sehr positiv entwickelt, so dass gerade das südöstliche Sachsen-Anhalt von dieser Entwicklung profitieren kann. Außerdem legt die gestiegene Zahl der Einpendler aus westdeutschen Regionen nahe, dass hier weitere Potenziale bestehen, wenn auch in einem wesentlich geringeren Ausmaß als im Fall Leipzigs. Schließlich stellen auch die Einpendler aus dem Ausland eine wichtige Ressource dar.

Keywords

Auspendler, Einpendler, Mobilität, Sachsen-Anhalt

Danksagung

Für die Unterstützung bei der Bearbeitung der Studie möchten wir uns herzlich bei den Kolleginnen und Kollegen aus dem Regionalen Forschungsnetz bedanken. Unser besonderer Dank geht an Stefan Böhme und Oliver Ludewig für die inhaltliche Mitlese, an Birgit Carl für wertvolle Unterstützung bei der Erstellung der Karten, an Daniel Jahn für die Formatierung, an Andrea Stöckmann für das Erstellen der barrierefreien Texte und an Doris Baumann für die redaktionelle Überarbeitung.

1 Einleitung

Pendeln gehört für viele Beschäftigte zum Arbeitsalltag. Im Jahr 2023 arbeiteten 20,48 Millionen Beschäftigte in einer anderen Gemeinde als sie wohnten. Insgesamt pendelten knapp 60 Prozent aller Beschäftigten zwischen Arbeitsort und Wohnort. Sie legten dabei einen durchschnittlichen einfachen Arbeitsweg von 17,2 Kilometern zurück (BBSR 2024). Aus regionaler Sicht erfüllt Pendeln eine wichtige Funktion beim Ausgleich von Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage zwischen einzelnen Regionen und trägt somit zum Abbau von regionalen Arbeitsmarktdisparitäten bei. Vorteile ergeben sich für die Erwerbstätigen dadurch, dass sie durch die Ausweitung des räumlichen Suchradius nicht an die Jobangebote vor Ort gebunden sind, sondern ihre Arbeitsmarktchancen durch die Berücksichtigung von Jobs in anderen Regionen erhöhen können. Unternehmen können wiederum aus einem größeren Bewerberpool auswählen. Mit Pendeln gehen aber auch Nachteile einher, denn Pendeln nimmt Zeit in Anspruch, und es fallen Kosten für den Arbeitsweg an.

In Ostdeutschland sind aufgrund der umfassenden Transformationsprozesse zu Beginn der 1990er Jahre Arbeitsplätze in großem Ausmaß weggefallen, so dass viele Beschäftigte gezwungen waren, zu Arbeitgebern in Westdeutschland zu pendeln oder umzuziehen. Da sie den ostdeutschen Arbeitsmarkt entlasteten, wurden damals hohe Auspendlerzahlen insbesondere nach Westdeutschland begrüßt (vgl. Brautzsch 2002). Seitdem hat vor allem demografisch bedingt die Zahl der Einwohner und damit auch der Erwerbspersonen sehr stark abgenommen. Gleichzeitig bleibt aber die Nachfrage nach Arbeitskräften im Wesentlichen stabil, so dass mittlerweile in vielen Bereichen Arbeitskräfte gesucht werden. Vor diesem Hintergrund werden die Pendler als eine von mehreren Personengruppen gesehen, die in Frage kommen könnten, die Engpässe abzufedern.

Um eine Grundlage für die Diskussion der Möglichkeiten und Grenzen bei der Ausschöpfung des Potenzials der Pendler für den Arbeitskräftebedarf in Sachsen-Anhalt zu bieten, unterzieht der vorliegende Bericht die Pendlerverflechtungen einer umfassenden Analyse. Dabei dient der Pendlerbericht von Dietrich/Fritzsche (2010) als Grundlage, wird aber durch verschiedene Aspekte erweitert. Die Entwicklung der Aus- und Einpendlerzahlen seit 1999 wird ebenso aufgegriffen wie die Frage, inwiefern in Sachsen-Anhalt genügend Beschäftigungsmöglichkeiten für die dort wohnenden Arbeitskräfte existieren. Um das Ausmaß der Pendlerintensität besser einordnen zu können, erfolgt ein Vergleich auf der administrativen Ebene der Bundesländer und der Kreise. Einen weiteren Schwerpunkt bilden ausgewählte individuelle Merkmale der mobilen Beschäftigten aus und nach Sachsen-Anhalt. Schließlich wird ein detaillierter Blick auf die Pendlerverflechtungen drei ausgewählter Regionen auf beiden Seiten der Landesgrenze geworfen. Damit können kleinräumige Besonderheiten der regionalen Arbeitsmärkte aufgezeigt werden, die das Bild auf Bundeslandebene wesentlich prägen. Im Fazit werden die verschiedenen Erkenntnisse zusammengeführt und diskutiert.

2 Hintergrund

In die Entscheidung, zu pendeln, spielt eine Vielzahl an Bestimmungsfaktoren hinein. Sie reichen von individuellen Faktoren über die Bedürfnisse des Haushalts bzw. der Familie bis hin zur Situation auf dem regionalen Arbeits- und Wohnungsmarkt und der verfügbaren Verkehrsinfrastruktur. Wie Abraham/Nisic (2007: 71) betonen, existiert bislang kein theoretisches Modell, das die Länge bzw. die Dauer des Arbeitsweges befriedigend erklären könnte.

Aus ökonomischer Sicht kann die Pendelentscheidung aus dem individuellen Zusammenspiel von Nutzen und Kosten des Pendelns erklärt werden. Übersteigt der erwartete Gesamtnutzen eines räumlichen Jobwechsels die erwarteten Kosten, wird die Entscheidung zugunsten des Pendelns ausfallen. Der Nutzen bestimmt sich dabei im Wesentlichen durch die Arbeitsbedingungen, zu denen monetäre Faktoren wie der Lohn zählen (vgl. Pfaff 2014; Ganesch/Dütsch/Struck 2019). Aber auch nicht-monetäre Aspekte wie die generelle Attraktivität einer Stelle oder eines bestimmten Unternehmens können dazu gehören. Die Kosten des Pendelns umfassen in erster Linie die erforderliche Zeit, die man für den Arbeitsweg aufbringen muss, und die entsprechenden monetären Kosten dafür. Hier besteht ein enger Zusammenhang mit den individuellen Mobilitätsmöglichkeiten. Diese umfassen zum Beispiel den Besitz einer Fahrerlaubnis und die Verfügbarkeit eines eigenen Autos, den Ausbau des Straßennetzes oder die Verfügbarkeit und Taktung des öffentlichen Personennah- und Schienenverkehrs.

Durch Homeoffice, das während der Covid-19-Pandemie einen starken Anstieg erfahren hat¹, lassen sich die Kosten des Pendelns sowohl in zeitlicher als auch in monetärer Hinsicht entscheidend senken. Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass der Anteil der Beschäftigten mit Homeoffice-Möglichkeiten zwar eher wieder etwas absinken dürfte. Die Flexibilisierung von Arbeitszeit und Arbeitsort dürfte aber zumindest für einen Teil der Beschäftigten eine größere Rolle spielen als vor der Pandemie (vgl. Frodermann et al. 2021). In Bezug auf das Pendlerverhalten bedeutet das, dass die räumliche Entfernung zwischen Arbeits- und Wohnort für diese Beschäftigten an Relevanz verlieren dürfte. Dennoch werden wesentliche wissensbasierte Arbeitsprozesse bevorzugt in Städten verortet bleiben (Volgmann et al. 2022: 399). Diese Aspekte werden in der vorliegenden Analyse nicht weiter thematisiert.

In die individuelle Entscheidung für oder gegen Pendeln spielen weiterhin Aspekte der Lebenszufriedenheit und gesundheitliche Kosten des Pendelns hinein. So zeigt Pfaff (2014), dass Pendelmobilität sich zwar finanziell auszahlt, aber die allgemeine Lebenszufriedenheit senkt. Auch die Gesundheit kann leiden, wenn der mit dem Pendeln einhergehende Stress und Zeitdruck z. B. zu hohem Blutdruck oder psychischen Problemen führt (vgl. Kersting et al. 2021).

Die Abwägung von Nutzen und Kosten des Pendelns wird durch weitere individuelle Präferenzen beeinflusst. Bevorzugt man beispielsweise das Wohnen im Grünen, wird man eher bereit sein, sich für einen Arbeitsort in der Stadt und einen Wohnort auf dem Land und damit für eine längere Pendeldistanz zu entscheiden. Außerdem ist zu beachten, dass Mobilitätsentscheidungen in

¹ 2023 haben 23,5 Prozent aller Erwerbstätigen in Deutschland von zu Hause aus gearbeitet. Der Anteil hat sich gegenüber dem Vor-Corona-Niveau fast verdoppelt. Im Jahr 2019 hatten noch 12,9 Prozent der Erwerbstätigen im Homeoffice gearbeitet, im ersten Corona-Jahr 2020 waren es 21,0 Prozent. Vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-3/home-office.html> (abgerufen am 02.01.2025).

Abhängigkeit von den übrigen Haushaltsmitgliedern wie Partnern oder Kindern getroffen werden (vgl. Kersting et al. 2021). Hier bieten verhandlungs- und tauschtheoretische Ansätze, die Interessenskonflikte und Aushandlungsprozesse im Haushalt berücksichtigen, Erklärungsansätze. So können das Vorhandensein von Wohneigentum, die Arbeitsstelle des Partners/der Partnerin vor Ort, der Schulbesuch der Kinder, die Einbindung in soziale Netzwerke oder eine starke regionale Bindung wichtige Gründe dafür sein, dass die von einem Arbeitsortwechsel betroffene Person dorthin pendelt, anstatt mit dem gesamten Haushalt umzuziehen (vgl. Abraham/Nisic 2007; Pfaff 2012).

Die Kosten-Nutzen-Entscheidung des Pendelns steht außerdem mit individuellen Merkmalen der Erwerbstätigen in Wechselwirkung (vgl. Ganesch/Dütsch/Struck 2019). Eine zentrale Rolle spielt das Geschlecht, denn Frauen weisen sowohl eine geringere Pendelneigung als auch kürzere Pendeldistanzen und -zeiten auf als Männer (vgl. Fuchs et al. 2024a, 2024b). Frauen übernehmen insbesondere in Familien mit einem traditionellen Rollenverständnis immer noch den größten Teil des Haushalts und der Kinderbetreuung, was die Zeit, die sie für den Weg zur Arbeit aufbringen können, einschränkt (vgl. Paff 2012). Daher sind ihre Pendelkosten höher als die der Männer. Als Folge bewegen sie sich in einem kleineren räumlichen Arbeitsmarkt und müssen eher Zugeständnisse bei der Arbeitsplatzwahl machen.

Auch das Alter stellt einen wichtigen Bestimmungsfaktor des Pendelns dar. Wie Ganesch/Dütsch/Struck (2019: 186) darlegen, ist das frühe Erwachsenenalter verstärkt von Orientierungs- und Entscheidungsphasen im beruflichen wie privaten Bereich geprägt, was mit höherer Mobilität einhergeht. Mit zunehmendem Alter sind diese Wahl- und Entscheidungsprozesse weitgehend abgeschlossen und die soziale Einbettung in einen Betrieb oder eine Region weitgehend vollzogen. Als Folge steigen die Kosten des Pendelns mit dem Alter. Ein weiterer wichtiger Faktor, der mit dem Pendeln zusammenhängt, ist das Qualifikationsniveau. Je nach Qualifikation stehen Arbeitnehmern unterschiedliche Betätigungsfelder und Arbeitsmärkte offen (Paff 2012: 462). Zum Beispiel üben Hochqualifizierte oftmals sehr spezifische Tätigkeiten aus, die mitunter nur in spezialisierten überregionalen Arbeitsmärkten nachgefragt werden. Um ihre individuellen Bildungsinvestitionen bestmöglich zu verwerten, pendeln sie daher in der Regel weiter als Geringqualifizierte, deren Arbeitsnachfrage gleichmäßiger über den Raum verteilt ist. Zudem verdienen hochqualifizierte Erwerbstätige besser als geringqualifizierte, sodass es für sie profitabler ist, längere Strecken zu pendeln (vgl. Ganesch/Dütsch/Struck 2019; Kersting et al. 2021).

Bedeutsam für die individuelle Pendelentscheidung sind nicht nur individuelle Faktoren, sondern auch solche Faktoren, die die Arbeitsmärkte in den einzelnen Regionen prägen und die das Individuum selbst nicht beeinflussen kann. Zentrale regionale Merkmale sind Wirtschaftskraft und Arbeitslosigkeit, die die Beschäftigungsperspektiven vor Ort wesentlich bestimmen. Die Entscheidung zum Pendeln wird dann anhand eines Vergleichs der regionalen Gegebenheiten zwischen Wohnort und (potenziellem) Arbeitsort getroffen (vgl. Ganesch/Dütsch/Struck 2019).

In räumlicher Hinsicht kommt der Siedlungsstruktur eine große Bedeutung zu. Sie gibt Auskunft über die Verteilung der Bevölkerung im Raum und über dessen Nutzung. Wohnen Personen beispielsweise in dicht besiedelten Räumen, können sie von großen Arbeitsmärkten direkt vor der Haustüre profitieren. Zwar sind sie dort mit hohen Wohnkosten konfrontiert, pendeln allerdings in der Regel kürzer als Personen, die in ländlichen Räumen wohnen (vgl.

Abraham/Nisic 2007). Demgegenüber müssen Erwerbstätige aus peripheren Regionen mit schwachen wirtschaftlichen Zentren und schlechter infrastruktureller Anbindung teils lange Strecken bis zu ihrem Arbeitsort zurücklegen, profitieren dafür jedoch von günstigem Wohnraum. Generell fungieren daher große Städte oder Agglomerationsräume als Einpendlerzentren und ländliche Räume als Auspendlerregionen. Dabei üben Einpendler auf die regionalen Arbeitsmärkte einen positiven Effekt sowohl auf die Beschäftigung als auch auf die Zahl der Arbeitsplätze aus (vgl. Russo et al. 2014). Auspendlerregionen profitieren ebenfalls, denn die Beschäftigten mit einem Arbeitsort in einer anderen Region unterstützen die Nachfrage nach lokalen Gütern und damit die Wirtschaft am Wohnort. Bei einem Umzug in die Region des Arbeitsortes wäre das nicht der Fall.

Ein gutes Beispiel für einen großen Agglomerationsraum, der als überregionales Einpendlerzentrum fungiert, bietet der Agenturbezirk München. Er ist durch starke Pendlerverflechtungen gekennzeichnet, die in den vergangenen Jahren nahezu kontinuierlich zugenommen haben. Insbesondere durch das große, wachsende und attraktive Arbeitsplatzangebot ist er ein wichtiges Ziel für Einpendler auch in überregionaler Hinsicht (vgl. Böhme/Eigenhüller/Rossen 2023). Auch die Metropole Berlin hat sich aufgrund ihres starken Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums in den vergangenen Jahren zu einem Anziehungspunkt für Arbeitskräfte aus anderen Regionen entwickelt (vgl. Seibert/Wiethölter/Carstensen 2019). Im Gegensatz dazu stehen weite Teile Mecklenburg-Vorpommerns, die ländlich und peripher geprägt sind und aufgrund ihrer Wirtschaftsschwäche nicht genügend Beschäftigungsmöglichkeiten für die Einwohner im erwerbsfähigen Alter bieten können. Insbesondere höher qualifizierte Beschäftigte nehmen daher weite Wege auf sich, um größere Arbeitsmarktzentren wie Hamburg oder Berlin zu erreichen (vgl. Brunow/Jost 2023).

3 Daten und Definitionen

Grundlage für die Analyse der Pendlerverflechtungen ist die Statistik der sozialversicherungspflichtigen und geringfügigen Beschäftigung der Bundesagentur für Arbeit (BA) (vgl. BA 2022). Wir konzentrieren uns auf die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (SvB) zu den Stichtagen 30. Juni 1999 bis 30. Juni 2024. Erfasst werden alle SvB mit Arbeitsort im Bundesgebiet, welcher einem Bundesland, einem Kreis oder einer Gemeinde zugeordnet ist. Seit 1999 sind auch Angaben zum Wohnort in Deutschland oder im Ausland verfügbar.

Pendeln beinhaltet definitorisch zunächst jedes räumliche Auseinanderfallen von Arbeitsort und Wohnort. Darunter ist nicht nur die Überbrückung großer räumlicher Distanzen wie beispielsweise zwischen Magdeburg und Berlin zu verstehen, sondern auch der – sehr kurze – Weg zwischen der Wohnung und dem Arbeitsort im direkten Nachbarhaus. Dieser lässt sich zwar auf Grundlage der Geokoordinaten der beiden Adressen messen (vgl. dazu Fuchs/Jost/Weyh 2024a). Für die Analyse der Pendlerverflechtungen eines Bundeslandes wären die Datenanforderungen allerdings zu umfangreich. Gleichmaßen würde die Betrachtung der Pendlerverflechtungen zwischen Gemeinden als kleinster administrativer Einheit den Rahmen der vorliegenden Analyse sprengen. Daher wird im Folgenden die räumliche Analyseebene der Kreise und Bundesländer verwendet. Pendler sind demnach definiert als alle SvB, deren

Arbeitsort und Wohnort nicht im selben Kreis oder Bundesland sind. Einpendler wohnen also nicht am Arbeitsort, und Auspendler arbeiten nicht am Wohnort. SvB, die in demselben Kreis bzw. Bundesland wohnen und arbeiten, gelten in der vorliegenden Analyse nicht als Pendler. In Ausnahmefällen gibt es sowohl in Bezug auf den Arbeitsort als auch den Wohnort Beschäftigte, die nicht regional zuordenbar sind. Diese werden bei der Ermittlung der Zahl der Ein- und Auspendler nicht berücksichtigt.

Bei der Verwendung der Beschäftigungsstatistik für Pendleranalysen sind einige Einschränkungen zu beachten. Da sie auf dem Inlandskonzept beruht und nur über in Deutschland beschäftigte Personen berichtet, ist zwar die Zahl der Einpendler aus dem Ausland bekannt, nicht aber die Zahl der Auspendler ins Ausland. Weiterhin wird nur der Hauptwohnsitz berücksichtigt. Damit zählen Beschäftigte, die an ihrem Arbeitsort einen Zweitwohnsitz haben, ebenfalls zu den Pendlern. Ebenso ist unbekannt, ob Personen, die mit ihrem Arbeitsort am Hauptsitz eines Unternehmens gemeldet sind, eventuell in einer Niederlassung an einem anderen Standort arbeiten. Schließlich gibt es keine Informationen dazu, ob und wie häufig Pendler tatsächlich ihren Arbeitsort aufsuchen, z. B. aufgrund von Homeoffice.

In den nachfolgenden Analysen werden die Angaben zu den Pendlern teilweise zu Kennziffern zusammengefasst. Für eine bessere Vergleichbarkeit werden dabei auch Quoten berechnet oder die Kennziffern mit der entsprechenden Zahl der Beschäftigten gewichtet. Im Einzelnen sind das die folgenden Kennziffern:

- Die **Auspendlerquote** gibt den Anteil der Auspendler an den SvB am Wohnort in Prozent an.
- Die **Einpendlerquote** gibt den Anteil der Einpendler an den SvB am Arbeitsort in Prozent an.
- Der **Pendlersaldo** ergibt sich als Differenz zwischen Einpendlern und Auspendlern. Für den **gewichteten Pendlersaldo** wird dieser ins Verhältnis zur Zahl der SvB am Arbeitsort gesetzt und als Pendlersaldo je 1.000 SvB angegeben.

Für weiterführende Auswertungen und kleinräumige Visualisierungen stehen Interessierten mehrere Datenprodukte zur Verfügung. Im Pendleratlas der Statistik der BA können Informationen zu den Aus- und Einpendlern und der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung am Wohn- und am Arbeitsort für jeden Kreis in Deutschland abgerufen werden.² Dabei werden die zehn Kreise des unmittelbaren Nahbereiches ausgewiesen, in denen die meisten Auspendler arbeiten bzw. aus denen die meisten Einpendler kommen. Der Pendleratlas Deutschland der Statistischen Ämter der Länder bietet zudem eine Übersicht über die Pendlerzahlen auf Gemeindeebene.³

² Vgl. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> (abgerufen am 05.03.2024).

³ Vgl. <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (abgerufen am 05.03.2024).

4 Pendlerverflechtungen auf Ebene der Bundesländer

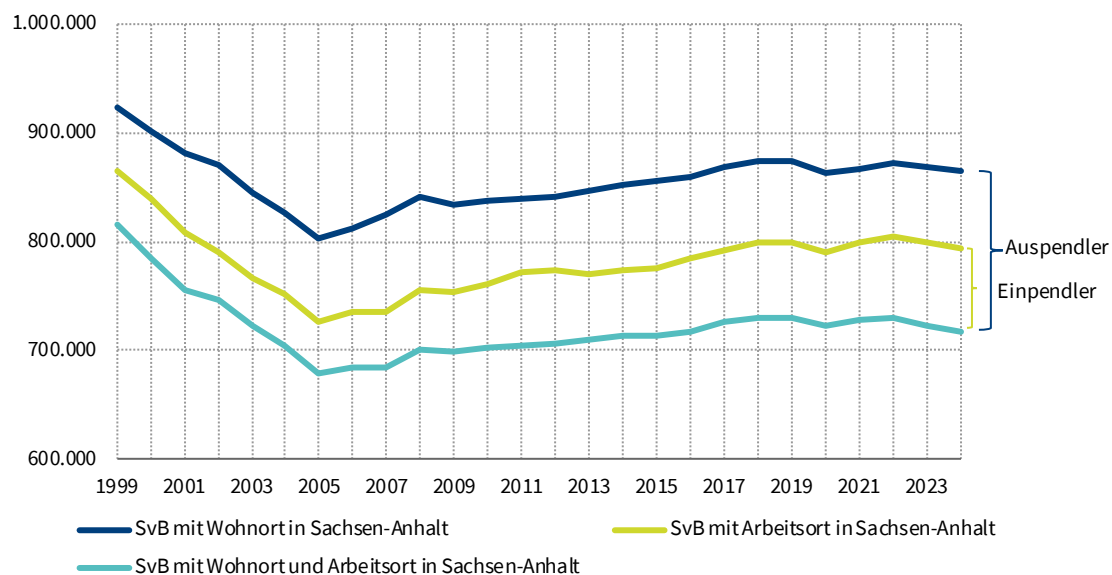
In diesem Kapitel wird zuerst die Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts seit 1999 dargestellt. Im Anschluss erfolgt ein Vergleich der Pendlerintensitäten mit den anderen Bundesländern für das Jahr 2024.

4.1 Zeitliche Entwicklung in Sachsen-Anhalt

Grundlage für die Bestimmung der Pendlerverflechtungen ist die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort und am Wohnort. Zum Stichtag 30. Juni 2024 wohnten 865.424 SvB in Sachsen-Anhalt, und 793.259 SvB arbeiteten in Sachsen-Anhalt. Wohnort und Arbeitsort im Bundesland hatten 716.826 Personen. Wie Abbildung 1 zeigt, ist die Zahl der drei Beschäftigtengruppen zwischen 1999 und 2005 deutlich gesunken, um dann bis 2018 wieder anzusteigen. Die geringfügigen Rückgänge im Jahr 2020 dürften auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den Arbeitsmarkt zurückzuführen sein. Bis 2022 hat hauptsächlich die Zahl der SvB mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt noch Zuwächse verzeichnet. Seit 2022 sinkt die Beschäftigtenzahl durchgehend.

Abbildung 1: Beschäftigte mit Wohnort und Arbeitsort in Sachsen-Anhalt

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB), 1999 bis 2024



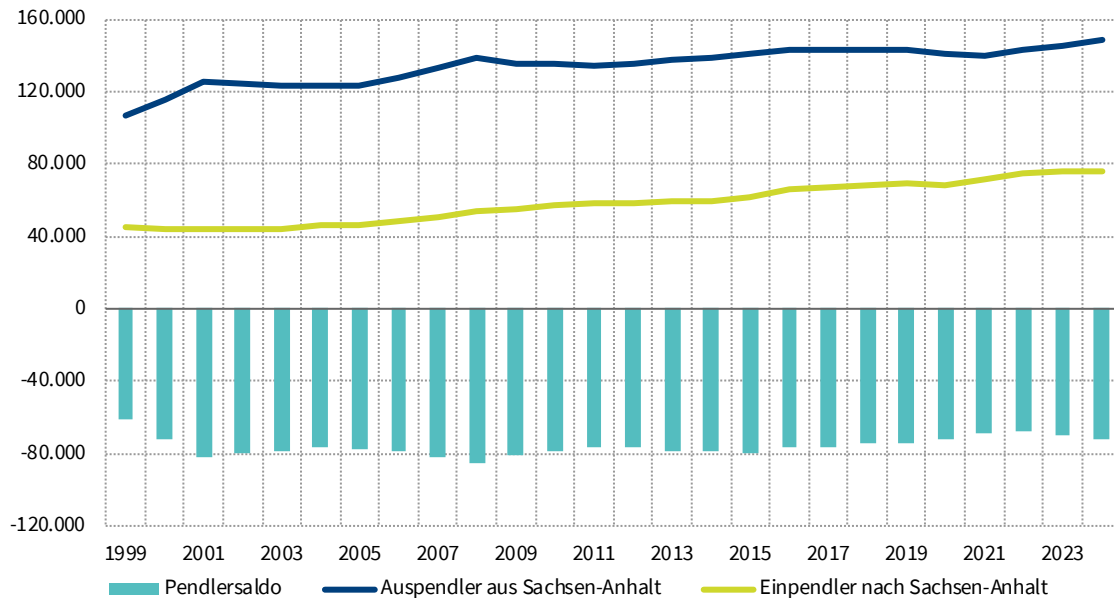
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit. © IAB

Wenn weniger Personen in Sachsen-Anhalt arbeiten, als dort wohnen, gibt es definitionsgemäß Auspendler in andere Bundesländer. Umgekehrt pendeln Personen nach Sachsen-Anhalt ein, die dort zwar ihren Arbeitsort haben, aber nicht ihren Wohnort. Die in Abbildung 1 derart bezeichneten Aus- und Einpendler sind in Abbildung 2 aufgegliedert. Es fällt auf, dass die Zahl der Einpendler seit 2001 deutlich gestiegen ist. 2024 pendelten 76.207 SvB nach Sachsen-Anhalt ein,

was einer Zunahme von 67,8 Prozent gegenüber dem Jahr 1999 entspricht. Die Zahl der Auspendler ist fast doppelt so hoch (2024: 148.567 SvB) und hat sich im Zeitverlauf ebenfalls erhöht, allerdings fiel die Zunahme von 38,8 Prozent wesentlich schwächer aus. Als Folge ist der Pendlersaldo, der sich aus der Differenz zwischen Einpendlern und Auspendlern ergibt, zwar durchgehend negativ, seit 2008 aber fast durchgehend rückläufig. 2024 lag er bei -72.360 SvB.

Abbildung 2: Auspendler aus und Einpendler nach Sachsen-Anhalt

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 1999 bis 2024

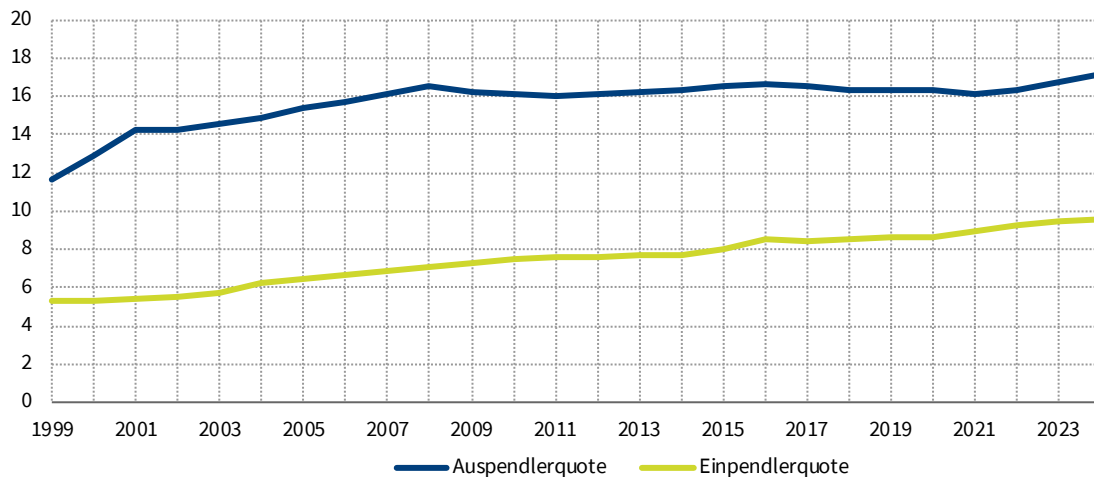


Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Die absolute Zahl der Pendler sagt nichts darüber aus, welche Bedeutung das Pendlerverhalten für den Arbeitsmarkt in Sachsen-Anhalt hat. Daher sind in Abbildung 3 die Aus- und Einpendlerquoten abgetragen. Die Auspendlerquote stieg insbesondere in den Jahren von 1999 bis 2001 stark an, was mit der damaligen schlechten Arbeitsmarktsituation im Land zusammenhängen dürfte. Im Jahr 2008 arbeiteten 16,5 Prozent aller SvB, die in Sachsen-Anhalt wohnten, in einem anderen Bundesland. Bis zum Jahr 2021 verharrte die Auspendlerquote mit leichten Schwankungen auf diesem Niveau, um danach bis zum Jahr 2024 auf 17,2 Prozent anzusteigen. Bei der Einpendlerquote ist hingegen eine kontinuierliche Erhöhung zu beobachten. Waren es im Jahr 1999 noch 5,3 Prozent aller SvB mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt, die einpendelten, lag dieser Anteil im Jahr 2024 bei 9,6 Prozent.

Abbildung 3: Auspendlerquoten aus und Einpendlerquoten nach Sachsen-Anhalt

Angaben in Prozent, 1999 bis 2024



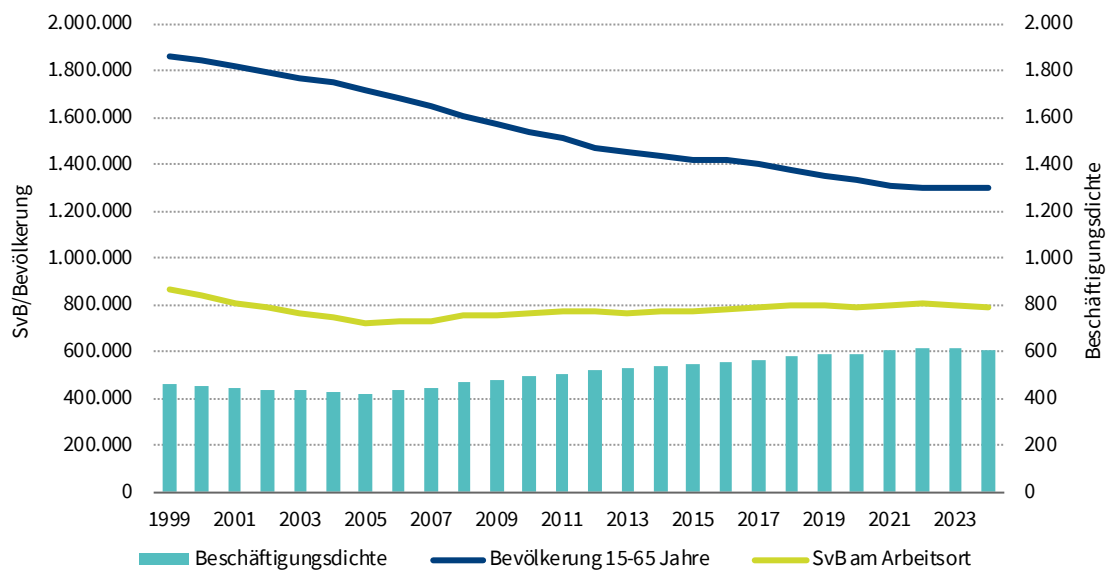
Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Einen wesentlichen Grund für das Auspendeln stellen fehlende Beschäftigungsmöglichkeiten dar. Zur Einschätzung des Versorgungsgrades der Bevölkerung in Sachsen-Anhalt mit Arbeitsplätzen wird daher die Beschäftigungsdichte⁴ berechnet (vgl. Dietrich/Fritzsche 2010). Sie gibt das Verhältnis zwischen den SvB und der Wohnbevölkerung im erwerbsfähigen Alter an und steht für den Umfang der realisierten Arbeitskräftenachfrage. Abbildung 4 zeigt ihre Entwicklung in Sachsen-Anhalt seit 1999. Sie ist bis zum Jahr 2005 gesunken und danach bis 2022 kontinuierlich angestiegen. Diese Entwicklung wurde von zwei gegenläufigen Tendenzen bestimmt. Zum einen ist die Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren bis zum Jahr 2022 kontinuierlich gesunken. Zum anderen ist die Zahl der SvB mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt zwar auch bis zum Jahr 2005 gesunken, danach aber bis 2022 leicht angestiegen (vgl. Abbildung 1). Damit ist die bis 2022 gestiegene Beschäftigungsdichte im Wesentlichen auf die sinkende Einwohnerzahl im erwerbsfähigen Alter zurückzuführen. In den Jahren 2023 und 2024 verringerte sich die Beschäftigungsdichte leicht auf 611 SvB pro 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter. Angesichts der stabilen Zahl der Einwohner zwischen 15 und 65 Jahren ist diese Entwicklung auf den leichten Rückgang der Beschäftigung zurückzuführen.

⁴ Es wird in diesem Zusammenhang auch oft von der Arbeitsplatzdichte gesprochen (vgl. Dietrich/Fritzsche 2010 und Seibert/Wiethölter/Carstensen 2019).

Abbildung 4: Entwicklung der Beschäftigungsdichte in Sachsen-Anhalt

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) und Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, 1999 bis 2024



Anmerkung: Beschäftigungsdichte: Zahl der SvB am Arbeitsort je 1.000 Einwohner im Alter von 15 bis unter 65 Jahren. SvB am Arbeitsort jeweils zum 30.06., Bevölkerung am 31.12. des jeweiligen Vorjahres.

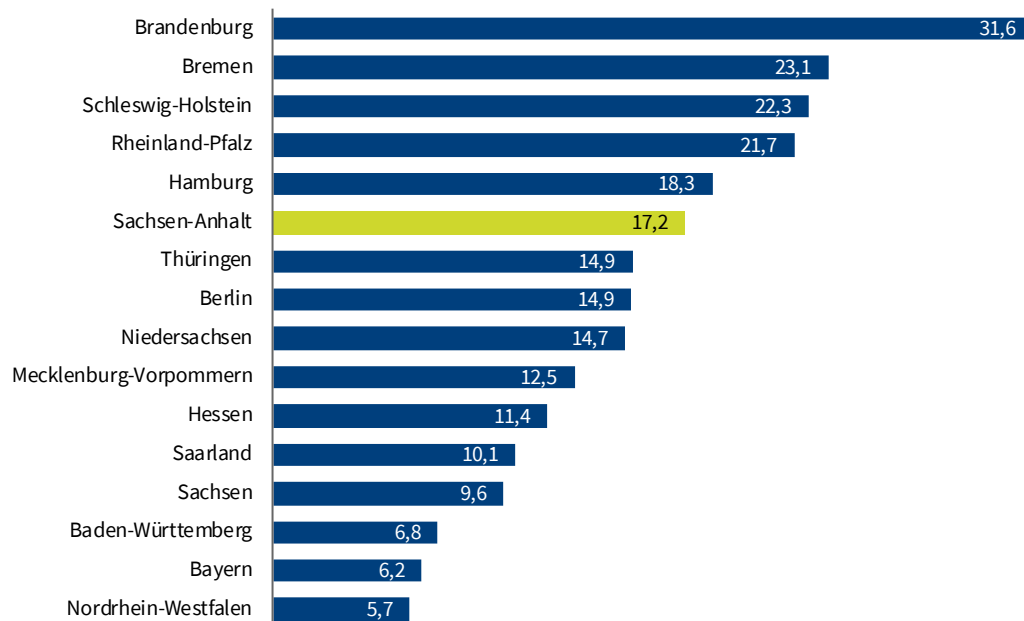
Quellen: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

4.2 Pendlerverflechtungen im Bundesländervergleich

Im Folgenden werden die Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts derjenigen anderer Bundesländer gegenübergestellt, um ihr Ausmaß vergleichen und einordnen zu können. Abbildung 5 zeigt, dass Brandenburg die mit Abstand höchste Auspendlerquote unter allen Bundesländern aufweist. Insgesamt arbeiten 31,6 Prozent der in Brandenburg lebenden SvB in einem anderen Bundesland. Dies ist in erster Linie mit der Lage des Arbeitsmarktzentrums Berlin zu erklären, in dem der Großteil der Auspendler aus Brandenburg arbeitet (vgl. Seibert/Wiethölter/Carstensen 2019). Mit deutlichem Abstand folgt Bremen, das eng mit Niedersachsen verbunden ist. Sachsen-Anhalt liegt mit einer Auspendlerquote von 17,2 Prozent auf dem sechsten Platz und befindet sich damit im Mittelfeld. Die geringsten Auspendlerquoten sind für Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zu beobachten. Ihre bevölkerungs- wie auch flächenmäßige Größe sorgt dafür, dass ein Großteil der Personen, die in diesen Bundesländern wohnen, dort auch einer Beschäftigung nachgeht.

Abbildung 5: Auspendlerquoten der Bundesländer

Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in Prozent, 2024

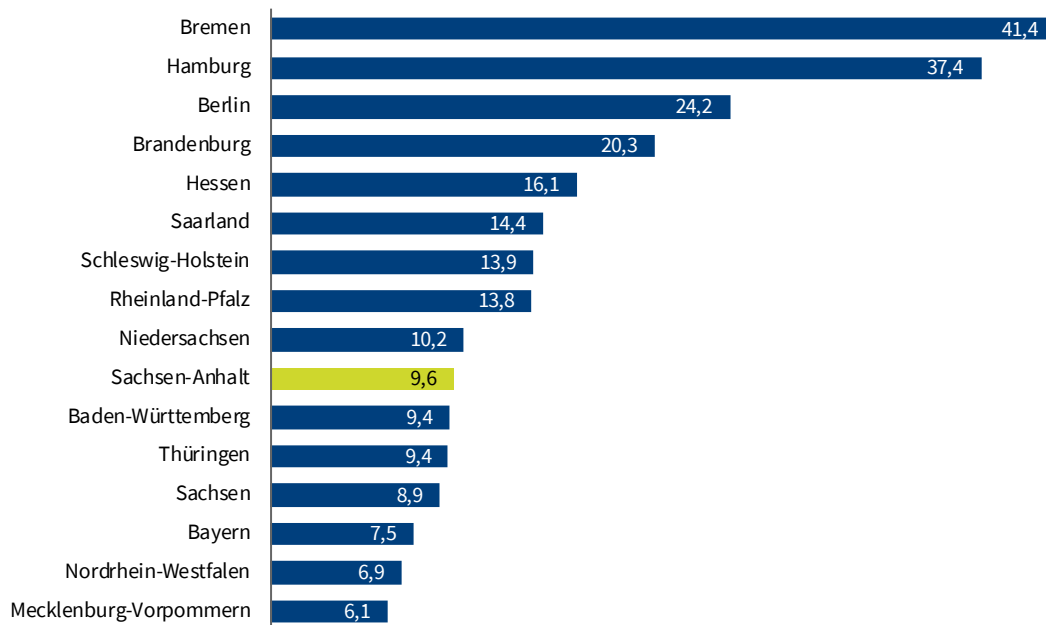


Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Bei Betrachtung der Einpendlerquoten in Abbildung 6 stechen die Stadtstaaten Bremen und Hamburg hervor. In Bremen liegt die Einpendlerquote bei 41,4 Prozent, in Hamburg ist sie mit 37,4 Prozent nur geringfügig niedriger. Die hohen Quoten lassen sich mit dem Charakter von Stadtstaaten erklären, die ein hohes Arbeitsplatzangebot bereitstellen. Demgegenüber fällt Berlin mit einer Einpendlerquote von 24,2 Prozent deutlich ab. Wie Seibert/Wiethölter/Carstensen (2019: 20 f) ausführen, stehen dort einerseits verhältnismäßig weniger Arbeitsplätze zur Verfügung als in Hamburg und Bremen. Andererseits ist das Berliner Umland dünner besiedelt, was in unterschiedlich strukturierten Stadt-Umland-Beziehungen resultiert. Sachsen-Anhalt liegt mit einer Einpendlerquote von 9,6 Prozent wiederum im Mittelfeld der Bundesländer. Die geringste Einpendlerquote weist Mecklenburg-Vorpommern auf, was einem relativ geringen Angebot an Beschäftigungsmöglichkeiten und der großen räumlichen Ausdehnung des Bundeslandes geschuldet sein dürfte.

Abbildung 6: Einpendlerquoten der Bundesländer

Anteil der Einpendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in Prozent, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

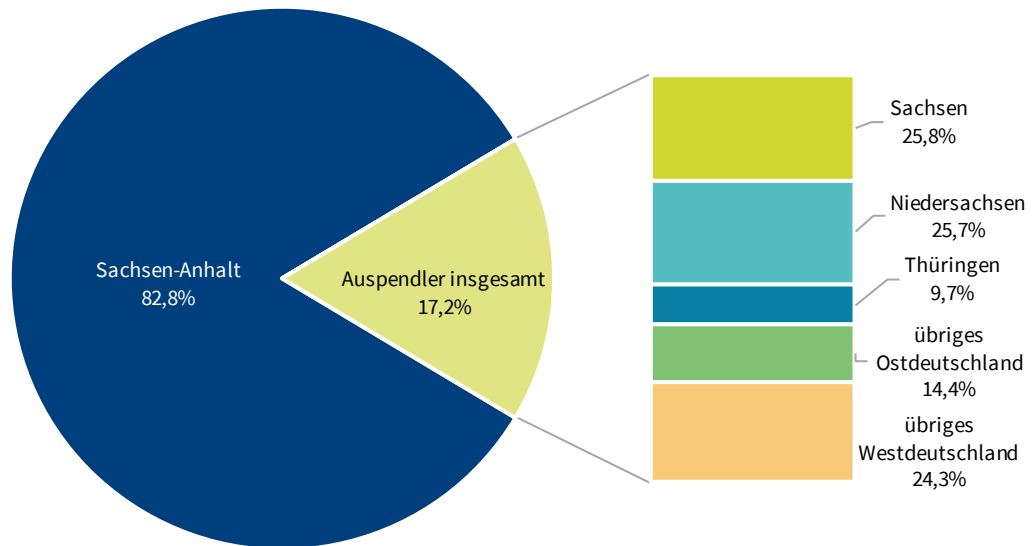
Von Bedeutung ist nicht nur, wie viele Beschäftigte aus und nach Sachsen-Anhalt pendeln, sondern auch, mit welchen Regionen starke Verflechtungen bestehen. Hierzu zeigt Abbildung 7 die Ziele der SvB mit Wohnort in Sachsen-Anhalt. Wie in Abbildung 1 deutlich wurde, wohnt und arbeitet der Großteil der SvB in Sachsen-Anhalt (82,8 %). Von den insgesamt 148.567 Auspendlern arbeiteten 38.382 in Sachsen und 38.158 in Niedersachsen, was zusammen genommen mehr als der Hälfte aller Auspendler entspricht. Alle anderen Bundesländer spielen als Arbeitsort eine wesentlich geringere Rolle. Neben Thüringen (9,7 %) sind noch Nordrhein-Westfalen (6,9 %), Brandenburg (6,9 %) und Berlin (6,6 %) zu nennen.

Über die Jahre hat sich die Relevanz der einzelnen Bundesländer für die Auspendler verändert. Tabelle A 1 im Anhang zeigt die Auspendler nach Bundesländern in den Jahren 1999 und 2024. Unter den wichtigsten Zielbundesländern ist ein überdurchschnittlicher Anstieg für Berlin (99,7 %), Sachsen (74,2 %), Thüringen (60,9 %) und Brandenburg (43,8 %) festzustellen, während sich nur sehr geringe Zuwächse nach Nordrhein-Westfalen (12,9 %) oder Niedersachsen (9,3 %) zeigen. Als Folge hat sich für Sachsen der Anteil an den Auspendlern von 20,6 Prozent auf 25,8 Prozent erhöht, Niedersachsen seinen Anteil aber von 32,6 Prozent auf 25,7 Prozent verringert. Die Entwicklungen in diesen beiden Bundesländern stehen stellvertretend für einen generellen Bedeutungsverlust Westdeutschlands und für einen Bedeutungsgewinn Ostdeutschlands als Zielregionen der Auspendler aus Sachsen-Anhalt.⁵

⁵ Der Anteil der Auspendler nach Westdeutschland ist von 58,1 Prozent auf 50,0 Prozent gesunken, der Anteil der Auspendler in die übrigen ostdeutschen Bundesländer ist von 41,9 Prozent auf 50,0 Prozent gestiegen (vgl. Tabelle A 1 im Anhang).

Abbildung 7: Arbeitsorte der Beschäftigten mit Wohnort in Sachsen-Anhalt

Nichtpendler in Sachsen-Anhalt und Zielregionen der Auspendler aus Sachsen-Anhalt, 2024



Anmerkung: Nur SvB mit bekanntem Arbeitsort.

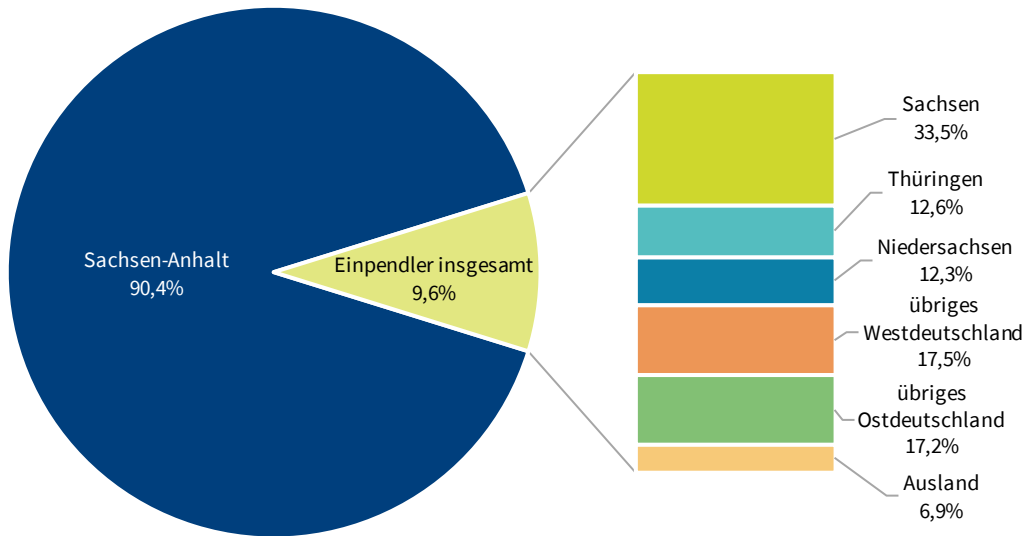
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Von den insgesamt 793.259 SvB, die im Jahr 2024 in Sachsen-Anhalt einer Beschäftigung nachgingen, wohnten 76.207 Personen in einem anderen Bundesland. Die meisten Einpendler kamen dabei aus Sachsen, die 25.561 SvB stellten 33,5 Prozent aller Einpendler (vgl. Abbildung 8). Aus Thüringen kamen 9.581 SvB (12,6 %) und aus Niedersachsen 9.364 SvB (12,3 %). Unter den übrigen ostdeutschen Bundesländern sind noch Brandenburg (9,8 %) und Berlin (4,7 %) zu nennen. Aus Nordrhein-Westfalen pendelten 7,3 Prozent und aus Bayern 3,0 Prozent zum Arbeiten nach Sachsen-Anhalt. 5.234 Einpendler hatten einen Wohnort im Ausland. Der Großteil entfällt auf Polen (79,8 %), gefolgt von Tschechien (5,6 %), der Slowakei (4,6 %) und Rumänien (4,2 %). Diese Einpendler aus dem Ausland stellen generell eine wachsende Gruppe von Beschäftigten in Deutschland dar (vgl. Seibert 2024).

Betrachtet man die Veränderung der Zahl der Einpendler zwischen 1999 und 2024 (vgl. Tabelle A 1 im Anhang), wird ein konträres Muster zu den Auspendlern sichtbar. Wenngleich sich die absoluten Werte immer noch auf einem recht niedrigen Niveau bewegen, hat sich die Zahl der Einpendler aus mehreren westdeutschen Bundesländern teils mehr als verdoppelt. Dies gilt zum Beispiel für Nordrhein-Westfalen (177,3 %) oder Niedersachsen (92,4 %). Demgegenüber fallen die Zuwachsraten für Einpendler aus Sachsen (65,1 %) oder Thüringen (16,1 %) deutlich kleiner aus. Im Ergebnis haben Einpendler aus den westdeutschen Bundesländern einen Bedeutungsgewinn verzeichnet und Einpendler aus den anderen ostdeutschen Bundesländern einen Bedeutungsverlust.⁶

⁶ Der Anteil der Einpendler aus Westdeutschland ist von 22,7 Prozent auf 29,8 Prozent gestiegen, der Anteil der Einpendler aus den übrigen ostdeutschen Bundesländern ist von 77,1 Prozent auf 63,3 Prozent gesunken (vgl. Tabelle A 1 im Anhang).

Abbildung 8: Wohnorte der Beschäftigten mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt
Nichtpendler in Sachsen-Anhalt und Herkunftsregionen der Einpendler nach Sachsen-Anhalt, 2024



Anmerkung: Nur SvB mit bekanntem Arbeitsort.
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Die Bundesländer unterscheiden sich stark in ihrer Beschäftigungsdichte. Stehen in einem Bundesland nicht ausreichend Arbeitsplätze bereit, pendeln Arbeitnehmer in ein anderes Bundesland aus. Umgekehrt bieten Regionen mit einer hohen Beschäftigungsdichte Möglichkeiten für Einpendler aus anderen Bundesländern. Bei einem Vergleich zeigt sich, dass Hamburg die höchste Beschäftigungsdichte aufweist (vgl. Tabelle 1). Auf 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter kommen dort 830 SvB. An zweiter Stelle folgt Bremen mit einer Beschäftigungsdichte von 773. Beide Stadtstaaten sind dicht bevölkert und stellen mit ihrem großen Unternehmensbesatz überregionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren dar. Es folgen Bayern (686) und Baden-Württemberg (674). Die Beschäftigungsdichte in Sachsen-Anhalt (611) liegt unter dem nationalen Durchschnittswert (647). Allerdings weisen fünf Bundesländer noch niedrigere Werte auf. Dazu zählen Niedersachsen (609), Mecklenburg-Vorpommern (588), Schleswig-Holstein (569), Rheinland-Pfalz (564) und Brandenburg (563).

Tabelle 1: Beschäftigungsdichte in den Bundesländern
Beschäftigte und Einwohner im erwerbsfähigen Alter, 2024

-	SvB am Arbeitsort	Einwohner 15-64 Jahre	Beschäftigungsdichte
Schleswig-Holstein	1.058.498	1.861.815	569
Hamburg	1.073.152	1.292.996	830
Niedersachsen	3.139.939	5.151.673	609
Bremen	345.317	446.506	773
Nordrhein-Westfalen	7.326.630	11.628.745	630
Hessen	2.761.767	4.133.719	668
Rheinland-Pfalz	1.485.875	2.634.009	564

-	SvB am Arbeitsort	Einwohner 15-64 Jahre	Beschäftigungsdichte
Baden-Württemberg	4.925.299	7.305.268	674
Bayern	5.959.550	8.685.527	686
Saarland	390.229	616.669	633
Berlin	1.686.597	2.533.247	666
Brandenburg	881.641	1.565.239	563
Mecklenburg-Vorpommern	577.322	982.283	588
Sachsen	1.637.894	2.443.852	670
Sachsen-Anhalt	793.259	1.298.531	611
Thüringen	791.968	1.267.555	625
Deutschland	34.834.937	53.847.634	647

Anmerkung: Bevölkerung zum Stichtag 31.12.2023, SvB am Arbeitsort zum Stichtag 30.06.2024. Bei 2.165 SvB ist keine Zuordnung des Arbeitsorts zu einem Bundesland möglich.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

5 Pendlerverflechtungen auf Ebene der Kreise

In diesem Kapitel wird der Fokus von der Ebene der Bundesländer auf die Ebene der Kreise verschoben. Die Analyse berücksichtigt die Aus- und Einpendlerströme der Kreise unabhängig davon, ob die Verflechtungen mit Kreisen in dem eigenen oder in einem anderen Bundesland bestehen. Eine detaillierte Betrachtung der Pendlerverflechtungen mit Kreisen außerhalb Sachsen-Anhalts erfolgt in Kapitel 7.

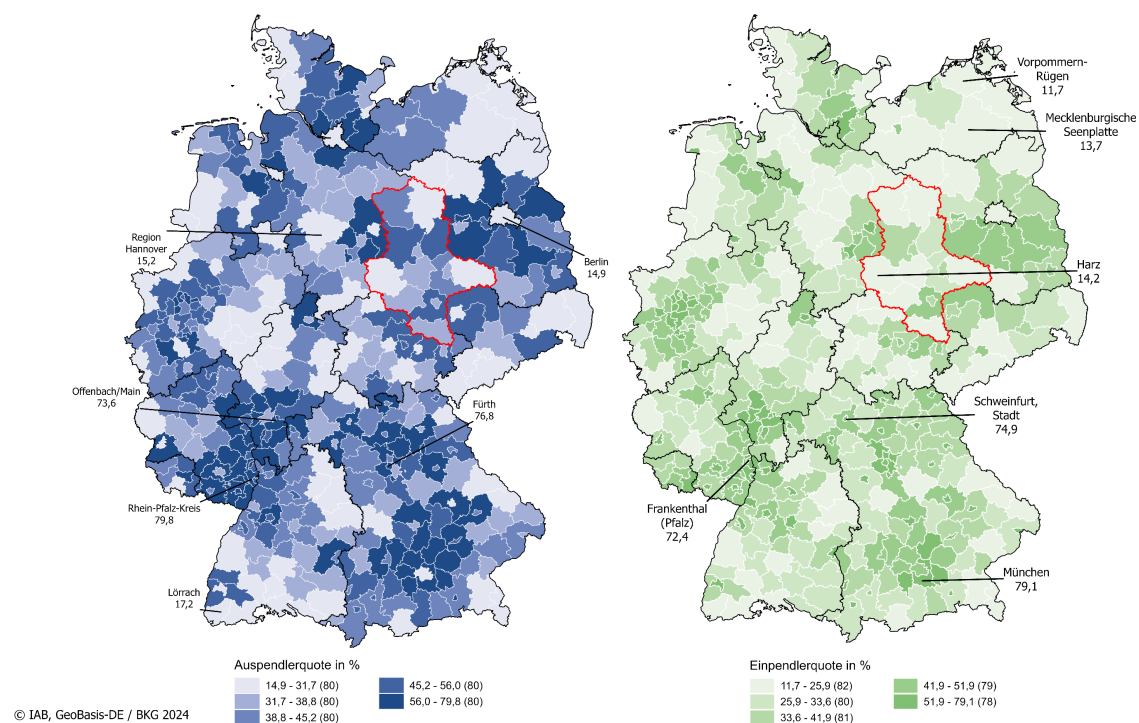
5.1 Allgemeines Muster

Die Analyse von Pendlerverflechtungen auf Kreisebene offenbart große Disparitäten zwischen den regionalen Beschäftigungsmöglichkeiten. Wie in Kapitel 2 ausgeführt, bieten Städte bzw. Ballungsräume generell ein großes Arbeitsplatzangebot und gelten als Einpendlerregionen. Demgegenüber weisen ländliche Regionen oder auch Regionen in direkter Nachbarschaft zu großen Städten eher weniger Arbeitsplätze auf und stellen demnach Auspendlerregionen dar. Dieses regionale Muster wird in Abbildung 9 deutlich sichtbar. Die höchste Auspendlerquote unter allen Kreisen von 79,8 Prozent verzeichnet der Rhein-Pfalz-Kreis (vgl. linke Karte in Abbildung 9). Er liegt im Südosten von Rheinland-Pfalz in der Metropolregion Rhein-Neckar in unmittelbarer Nachbarschaft der Städte Mannheim, Speyer und Ludwigshafen. Als attraktive Wohnregion für die Beschäftigten in den umliegenden größeren Städten spiegelt der Rhein-Pfalz-Kreis Suburbanisierungsprozesse der Bevölkerung wider. Sie führen dazu, dass Arbeitskräfte im Umland wohnen und zu ihrer Arbeit in die Städte pendeln. Auch der Landkreis Fürth, der sich westlich der Städte Fürth und Nürnberg befindet, hat eine sehr hohe Auspendlerquote von 76,8 Prozent. Weiterhin pendeln aus der Stadt Offenbach/Main 73,6 Prozent der Wohnortbeschäftigten aus, die meisten von ihnen arbeiten im direkt angrenzenden Frankfurt/Main. Die niedrigsten Auspendlerquoten finden sich demgegenüber in Berlin (14,9 %) und in der Region Hannover (15,2 %), die aufgrund ihrer Funktion als große Arbeitsmarktzentren ausreichend Arbeitsplätze bereitstellen. Auch der Landkreis Lörrach im äußersten Südwesten Deutschlands hat eine sehr niedrige Auspendlerquote (17,2 %). Hier – wie auch in anderen

Kreisen an der Außengrenze Deutschlands – ist jedoch zu beachten, dass Auspendler ins Ausland statistisch nicht erfasst sind, so dass die Auspendlerquote nach unten verzerrt sein dürfte.⁷

Die höchste Einpendlerquote von 79,1 Prozent weist der Landkreis München auf (vgl. rechte Karte in Abbildung 9). Er ist eng mit dem Arbeitsmarkt der Stadt München verbunden, die zwar absolut gesehen die meisten Einpendler aller Kreise (461.895 SvB) hat, aber aufgrund der hohen Zahl an Beschäftigten mit Wohnort in der Stadt nur eine Einpendlerquote von 47,6 Prozent aufweist (vgl. Böhme/Eigenhüller/Rossen 2023). Es folgt die Stadt Schweinfurt (75,0 %), die ebenfalls als Arbeitsmarktzentrum für die umliegenden Landkreise fungiert. Auch die industriell geprägte Stadt Frankenthal/Pfalz in direkter Nachbarschaft zum Rhein-Pfalz-Kreis hat mit 72,4 Prozent eine hohe Einpendlerquote. Die geringsten Einpendlerquoten sind in den beiden sehr dünn besiedelten und strukturschwachen Landkreisen Vorpommern-Rügen (11,7 %) und Mecklenburgische Seenplatte (13,7 %) zu finden. Sie zeichnen sich gleichzeitig durch geringe Auspendlerquoten aus, was auf lokal begrenzte Arbeitsmärkte im ländlichen Raum hindeutet. Mit dem Landkreis Harz (14,2 %) befindet sich auch ein Kreis aus Sachsen-Anhalt unter den Kreisen mit den geringsten Einpendlerquoten.

Abbildung 9: Aus- und Einpendlerquoten nach Kreisen in Deutschland
2024



Anmerkung: Auspendlerquote = Anteil der Auspendler an den SvB am Wohnort. Einpendlerquote = Anteil der Einpendler an den SvB am Arbeitsort.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

⁷ Insbesondere die regionalen grenznahen Arbeitsmärkte in der Schweiz, Frankreich, Luxemburg oder den Niederlanden dürften Auspendler aus Deutschland anziehen. Wie die Beispiele der Grenzpendler aus Polen zeigen, können aber auch die Regionen in Deutschland von einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt profitieren (Seibert/Wiethölter 2020).

5.2 Kreise in Sachsen-Anhalt

Die Kreise in Sachsen-Anhalt zeigen auf den ersten Blick im Vergleich zu den anderen Kreisen in Abbildung 9 keine besonderen Auffälligkeiten. In Bezug auf die **Auspendlerquoten** überwiegt ein buntes Bild, das auch Kreise in anderen Bundesländern aufweisen. Die höchste Auspendlerquote von 54,7 Prozent weist der Saalekreis auf (vgl. Tabelle 2). Er ist stark durch Stadt-Umlandverflechtungen mit der Stadt Halle/Saale geprägt, in der 43,4 Prozent der Auspendler arbeiten. An zweiter Stelle folgt der Landkreis Börde, aus dem 48,5 Prozent der dort wohnenden SvB auspendeln. Er wird in Ost-West-Richtung von der Autobahn A 2 durchschnitten, was es erleichtert, in der direkt östlich angrenzenden Landeshauptstadt Magdeburg oder den nächstgelegenen westlichen Kreisen Wolfsburg und Helmstedt zu arbeiten (jeweils 45,0 %, 9,6 % und 9,5 % der Auspendler). Auch der ebenfalls von der A 2 durchzogene Landkreis Jerichower Land zeigt eine hohe Auspendlerquote von 46,3 Prozent. Hier spielt ebenfalls die direkte Nachbarschaft zu Magdeburg eine entscheidende Rolle, denn dort haben 43,7 Prozent der Auspendler ihren Arbeitsort.

Die geringsten Auspendlerquoten finden sich in den Landkreisen Harz (26,6 %), Stendal (30,7 %) und Wittenberg (31,6 %). Diese drei Landkreise zählen von ihrer Raumstruktur her zu den dünn besiedelten ländlichen und peripheren Kreisen. Viele ihrer ländlich geprägten Nachbarkreise haben eher kleinere Städte, die als lokale Arbeitsmarktzentren fungieren und wenig Ausstrahlungskraft auf Pendler aus anderen Kreisen ausüben. Auch die Landkreise Börde und Jerichower Land sind zwar dünn besiedelt. Sie haben aber die Stadt Magdeburg als großes überregionales Arbeitsmarktzentrum in der Nähe, in das Beschäftigte aus allen umliegenden Kreisen pendeln.

Betrachtet man die **Einpendlerquoten** in Abbildung 9, so weisen der Saalekreis und Halle/Saale im Südosten des Landes die höchsten Werte auf. Die beiden Kreise haben Einpendlerquoten von 48,8 Prozent und 41,9 Prozent, wobei die meisten Einpendler jeweils aus dem anderen Kreis stammen. Von den Einpendlern in den Saalekreis wohnt rund ein Drittel in Halle (34,7 %), 14,4 Prozent kommen aus dem Burgenlandkreis. Von den Einpendlern nach Halle wohnen wiederum 43,8 Prozent im Saalekreis, dann folgt die Stadt Leipzig (10,4 %). In Verbindung mit dem hohen Anteil der Auspendler, die aus dem Saalekreis nach Halle/Saale pendeln, zeigt sich damit die Zusammengehörigkeit der beiden Kreise zu einer Arbeitsmarktreion.⁸ Die Landeshauptstadt Magdeburg hat als überregionales Arbeitsmarktzentrum ebenfalls eine hohe Einpendlerquote von 41,2 Prozent. Ein Drittel der Einpendler (34,3 %) wohnt im Bördekreis, 17,1 Prozent im Salzlandkreis und 15,5 Prozent im Landkreis Jerichower Land. Damit verteilen sich die Einpendler gleichmäßiger auf die umliegenden Kreise als in Halle/Saale, was aber den administrativen Kreisabgrenzungen geschuldet sein dürfte. Auch die dritte kreisfreie Stadt Sachsens-Anhalts, Dessau-Roßlau, weist mit 40,6 Prozent eine hohe Einpendlerquote auf. Sie dient ebenfalls als Arbeitsmarktzentrum für die Einwohner der umgebenden Kreise. Die meisten Beschäftigten pendeln aus den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld (41,7 %) und Wittenberg (27,3 %) ein.

⁸ Das Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bietet eine kreisscharfe Abgrenzung von Arbeitsmarktreionen an, welche die Zentren der regionalen Arbeitsmärkte mit ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen umfassen. Vgl. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/arbeitsmarktreionen/Arbeitsmarktreionen.html> (abgerufen am 20.09.2024).

Die geringsten Einpendlerquoten unter den Kreisen Sachsen-Anhalts weisen die drei Landkreise auf, die auch die geringsten Auspendlerquoten haben. In den Landkreis Harz pendeln 14,2 Prozent der dortigen Beschäftigten aus anderen Kreisen ein, vorrangig aus dem Salzlandkreis (21,3 % aller Einpendler in den Landkreis Harz). Im Landkreis Stendal beläuft sich die Einpendlerquote auf 18,2 Prozent. Hier wohnen die meisten Einpendler im benachbarten Altmarkkreis Salzwedel (22,7 %). Der Landkreis Wittenberg hat schließlich eine Einpendlerquote von 19,1 Prozent, hier wohnen die meisten Einpendler (23,9 %) in Dessau-Roßlau.

Tabelle 2: Beschäftigte und Pendler nach Kreisen in Sachsen-Anhalt
2024

Kreis	SvB am Wohnort	SvB am Arbeitsort	SvB Wohnort= Arbeitsort	Auspender	Einpendler	Auspender- quote	Einpendler- quote	Binnen- pendler- intensität
	Anzahl					Prozent		
Dessau-Roßlau	29.236	33.145	19.692	9.544	13.448	32,6	40,6	67,4
Halle (Saale)	92.644	100.674	58.457	34.184	42.186	36,9	41,9	63,1
Magdeburg	97.652	111.593	65.610	32.038	45.948	32,8	41,2	67,2
Altmarkkreis Salzwedel	33.398	25.260	20.067	13.331	5.178	39,9	20,5	60,1
Anhalt-Bitterfeld	64.102	56.176	38.869	25.233	17.290	39,4	30,8	60,6
Börde	72.171	62.121	37.154	35.011	24.945	48,5	40,2	51,5
Burgenlandkreis	70.618	59.866	45.027	25.591	14.820	36,2	24,8	63,8
Harz	82.744	70.814	60.745	21.996	10.053	26,6	14,2	73,4
Jerichower Land	35.170	27.791	18.868	16.300	8.918	46,3	32,1	53,6
Mansfeld-Südharz	48.126	39.422	31.048	17.078	8.367	35,5	21,2	64,5
Saalekreis	77.712	68.827	35.211	42.496	33.592	54,7	48,8	45,3
Salzlandkreis	71.273	60.912	45.270	26.000	15.630	36,5	25,7	63,5
Stendal	41.369	35.048	28.653	12.712	6.387	30,7	18,2	69,3
Wittenberg	49.209	41.610	33.640	15.568	7.960	31,6	19,1	68,4

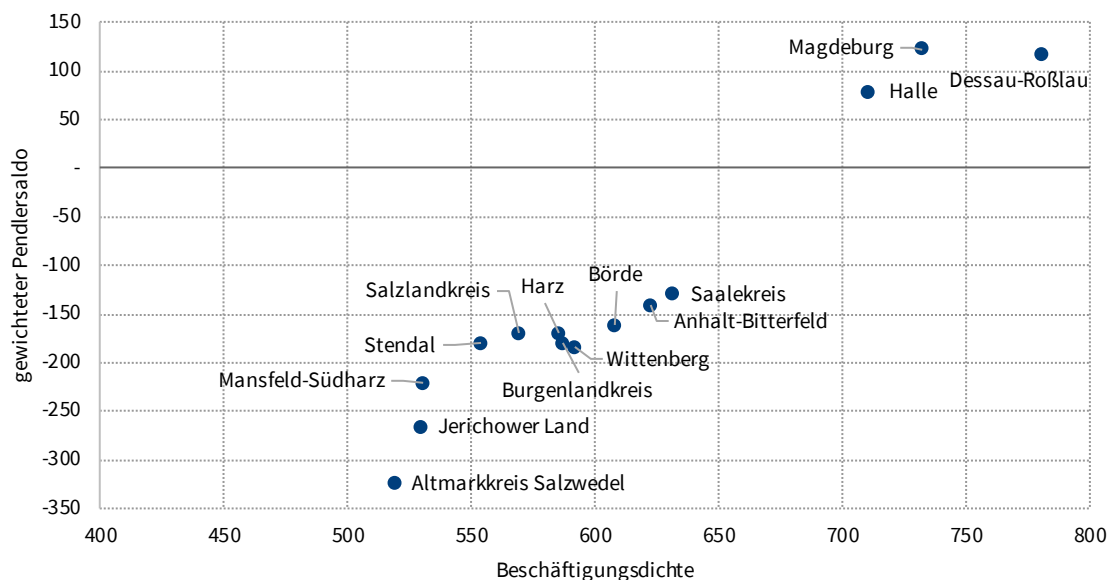
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Die Aus- und Einpendlerquoten messen die räumliche Mobilität der SvB über die Kreisgrenzen, Mobilität innerhalb der Kreise wird nicht betrachtet. Um ihr Ausmaß zu erfassen, erfolgt ein Rückgriff auf die **Binnenpendlerintensität** (vgl. Seibert/Wiethölter/Carstensen 2019: 28 f). Sie bildet den Anteil der Nichtpendler an den Wohnortbeschäftigten ab und dient zur Einschätzung des Ausmaßes, in dem der erwerbsfähigen Bevölkerung Arbeitsplätze vor Ort zur Verfügung stehen. Wie Tabelle 2 ausweist, ist die Binnenpendlerintensität im Landkreis Harz am höchsten: 73,4 Prozent der SvB, die dort wohnen, arbeiten auch dort. Auch in den Landkreisen Stendal und Wittenberg (69,3 % und 68,4 %) ist die Binnenpendlerintensität recht hoch. Dieser Befund korrespondiert mit den geringen Aus- und Einpendlerquoten der drei Kreise. Er kann als typisch für ländlich geprägte Regionen gesehen werden, die keine größeren Auspendelziele in der näheren Umgebung haben. Umgekehrt ist der Versorgungsgrad mit Arbeitsplätzen im Saalekreis (45,3 %), dem Landkreis Börde (51,5 %) und dem Landkreis Jerichower Land (53,6 %) am geringsten. Diese Kreise sind zwar auch ländlich geprägt, haben aber mit Halle/Saale bzw. der Landeshauptstadt Magdeburg überregionale Wirtschaftszentren in erreichbarer Nähe. Dementsprechend hoch sind die jeweiligen Pendlerbewegungen.

Abbildung 10 zeigt grafisch den beschriebenen Zusammenhang zwischen den Pendlerbewegungen und der Beschäftigungsdichte. Zur besseren Vergleichbarkeit werden dabei die jeweiligen Pendlersalden ins Verhältnis zur Zahl der SvB pro Kreis gesetzt. In Dessau-Roßlau kommen rein rechnerisch 781 Beschäftigte auf 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter, in Magdeburg sind es 732. Damit weisen sie die höchste Beschäftigungsdichte unter allen Kreisen auf. Halle/Saale verfügt mit einem Wert von 711 über eine geringere Beschäftigungsdichte, die aber immer noch über dem bundesweiten Durchschnitt von 647 liegt. Die Funktion der drei kreisfreien Städte als Arbeitsmarktzentren wird durch den positiven Pendlersaldo unterstrichen. In allen anderen Kreisen ist er negativ. Deutlich fällt hierbei der Unterschied zwischen Halle/Saale und dem Saalekreis auf. Der Saalekreis bietet mit seiner hohen Beschäftigungsdichte im Vergleich zu den anderen Landkreisen zwar Arbeitsmöglichkeiten für Einpendler aus den sonstigen ihn umgebenden Kreisen wie zum Beispiel dem Burgenlandkreis, doch erreicht deren absolute Zahl nicht dasjenige der Verflechtungen mit Halle/Saale. Die übrigen Landkreise haben alle sowohl eine geringere Beschäftigungsdichte als auch einen negativeren Pendlersaldo. Dabei weisen der Altmarkkreis Salzwedel und der Landkreis Jerichower Land bei beiden Indikatoren die niedrigsten Werte auf.

Abbildung 10: Zusammenhang zwischen Pendlersaldo und Beschäftigungsdichte auf Kreisebene in Sachsen-Anhalt

2024



Anmerkung: Beschäftigungsdichte: Zahl der SvB am Arbeitsort (Stichtag 30.06.2024) je 1.000 Einwohner im Alter von 15 bis unter 65 Jahren (Stichtag 31.12.2023). Gewichteter Pendlersaldo: Pendlersaldo je 1.000 SvB am Arbeitsort zum Stichtag 30.06.2024.

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

6 Merkmale der Pendler aus und nach Sachsen-Anhalt

Im Folgenden werden die Pendler genauer betrachtet. Dabei liegt der Fokus auf denjenigen Beschäftigten, die über die Landesgrenzen Sachsen-Anhalts mobil sind. Um Besonderheiten nachzugehen, werden die Pendler mit den Beschäftigten verglichen, die innerhalb Sachsen-Anhalts wohnen und arbeiten. Zuerst erfolgt ein Überblick über die soziodemografischen Merkmale der Pendler und Nichtpendler. Danach werden die ausgeübten Berufe und die Branchen, in denen die Pendler tätig sind, präsentiert.

6.1 Soziodemografische Merkmale

Die Aus- und Einpendler unterscheiden sich in wichtigen Merkmalen von den Nichtpendlern (vgl. Abbildung 11). Tabelle A 2 im Anhang enthält die absoluten Zahlen sowie die Aus- und Einpendlerquoten und die Pendlersalden. Bei der Unterscheidung nach dem **Geschlecht** fällt auf, dass mehr Männer als Frauen über die Landesgrenze mobil sind. Jeweils rund zwei Drittel der Auspendler wie auch der Einpendler sind Männer (66,5 % und 66,2 %), während sie nur die Hälfte der Nichtpendler stellen (50,0 %). Dementsprechend ist die Auspendlerquote der Männer mit 21,6 Prozent fast doppelt so hoch wie die der Frauen (12,2 %). Dieses geschlechtsspezifische Muster zeigt sich auch bei den Einpendlern. Es steht in Einklang mit anderen Befunden zur Mobilität auf dem Arbeitsmarkt und verweist auf eine mögliche stärkere räumliche Gebundenheit von Frauen (vgl. Kapitel 2).

Mit Blick auf die **Altersstruktur** existieren kaum Unterschiede zwischen den Auspendlern und den Nichtpendlern. Im Vergleich sind die Einpendler etwas jünger, wie die höheren Anteile der 20- bis 39-Jährigen zeigen. In Bezug auf die **Staatsangehörigkeit** gibt es unter den Pendlern verhältnismäßig mehr SvB mit einer ausländischen Nationalität als unter den Nichtpendlern. Dabei fällt auf, dass ihr Anteil unter den Einpendlern doppelt so hoch ist wie unter den Auspendlern (21,1 % vs. 10,3 %). Die meisten ausländischen Einpendler haben eine polnische Staatsangehörigkeit (79,8 % aller ausländischen Einpendler), gefolgt von tschechischen, slowakischen und rumänischen Einpendlern (jeweils 5,6 %, 4,6 % und 4,2 %).⁹ Die deutlich höheren Pendlerquoten der ausländischen SvB belegen eine höhere Mobilität dieser Gruppe. So liegt die Einpendlerquote unter den SvB mit deutscher Staatsangehörigkeit bei 8,2 Prozent, unter den SvB mit ausländischer Staatsangehörigkeit aber bei 25,6 Prozent (Auspenderquoten: 16,6 % und 24,7 %). Der Pendlersaldo unter den ausländischen SvB ist als einziger unter allen hier betrachteten Gruppen positiv (vgl. Tabelle A 2 im Anhang).

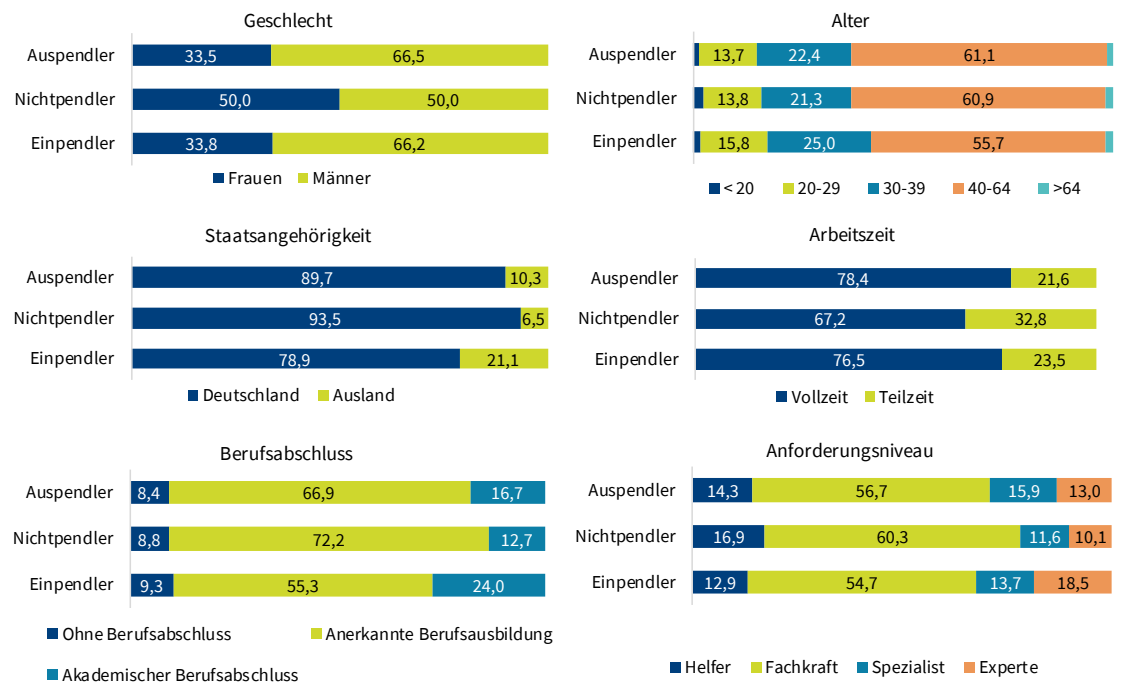
Auch bei der **Arbeitszeit** werden Unterschiede sichtbar. Knapp ein Drittel der Nichtpendler arbeitet in Teilzeit, aber nur rund ein Fünftel der Pendler (vgl. Abbildung 11). Wie in Kapitel 2 diskutiert, ist davon auszugehen, dass Pendeln für Teilzeitbeschäftigte unattraktiver ist als für Vollzeitbeschäftigte. Pendeln ist zeitintensiv und verursacht Kosten, die mit der Entfernung

⁹ Polnische Beschäftigte stellen die größte Gruppe bezogen auf alle ausländischen Beschäftigten in Sachsen-Anhalt dar, es folgen rumänische Beschäftigte (vgl. Leclerque/Fritzsche 2024: 22). Es ist zu vermuten, dass diese Personen aufgrund der großen Entfernung zu ihren Herkunftsländern einen Nebenwohnsitz in Deutschland haben dürften.

zwischen Wohn- und Arbeitsort zunehmen. Für Teilzeitbeschäftigte dürfte es sich daher kaum lohnen, täglich längere Strecken zu pendeln. Dies spiegelt sich auch in den Pendlerquoten für Sachsen-Anhalt wieder. Die Auspendlerquote unter den Vollzeitbeschäftigten liegt bei 19,5 Prozent und bei den Teilzeitbeschäftigten bei 12,0 Prozent.¹⁰

Die Unterscheidung nach dem **Berufsabschluss** zeigt für Beschäftigte mit akademischem Abschluss eine hohe Mobilität. Im Vergleich zu den Nichtpendlern fällt der hohe Anteil unter den Einpendlern mit 24,0 Prozent auf. Auch die Pendlerquoten der SvB mit akademischem Berufsabschluss liegen deutlich über den Quoten der SvB ohne oder mit anerkanntem Berufsabschluss (vgl. Tabelle A 2 im Anhang). Generell bestätigt sich damit der in Kapitel 2 diskutierte Befund, dass Beschäftigte mit hohem Qualifikationsniveau eine höhere Neigung zum Pendeln aufweisen. Dies wird auch bei der Betrachtung des **Anforderungsniveaus** der ausgeübten Tätigkeit deutlich, welches eng mit dem Berufsabschluss zusammenhängt. So ist der Anteil der SvB in Helfertätigkeiten unter den Nichtpendlern mit 16,9 Prozent höher als unter den Einpendlern (12,9 %) und den Auspendlern (14,3 %). Gleichzeitig üben verhältnismäßig mehr Pendler anspruchsvolle Jobs aus. Dies zeigt sich insbesondere bei den Einpendlern nach Sachsen-Anhalt, von denen 13,7 Prozent auf Spezialistenniveau und 18,5 Prozent auf Expertenniveau beschäftigt sind.

Abbildung 11: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach soziodemografischen Merkmalen
Angaben in Prozent, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

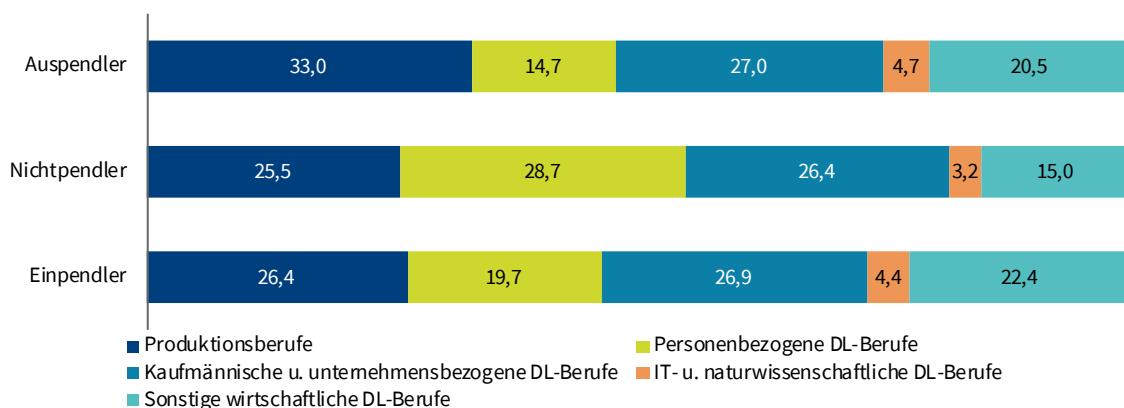
¹⁰ Männer sind unter den vollzeitbeschäftigten Pendlern überrepräsentiert, während sich verhältnismäßig mehr Frauen unter den teilzeitbeschäftigten Pendlern finden: der Anteil der Männer an den vollzeitbeschäftigten Auspendlern beträgt 75,6 Prozent (Teilzeit: 33,4 %) und an den vollzeitbeschäftigten Einpendlern 75,6 Prozent (Teilzeit: 35,6 %).

Die soziodemografischen Unterschiede zwischen Pendlern und Nichtpendlern über die Landesgrenze Sachsen-Anhalts schlagen sich auch im Entgelt nieder. Zum Stichtag 31. Dezember 2023 lag der Median des Bruttomonatsentgelts unter den Nichtpendlern bei 3.136 €, unter den Auspendlern bei 3.676 € und unter den Einpendlern bei 3.334 €.

6.2 Berufe

Auch bei den ausgeübten Berufen gibt es deutliche Unterschiede zwischen Pendlern und Nichtpendlern. Abbildung 12 zeigt, in welchen Berufssegmenten Pendler im Vergleich zu Nichtpendlern tätig sind (ausführliche Daten sind in Tabelle A 2 im Anhang). Die Nichtpendler üben in fast gleich großem Ausmaß personenbezogene sowie kaufmännische und unternehmensbezogene Dienstleistungsberufe (28,7 % und 26,4 %) und Produktionsberufe aus (25,5 %). Auspendler sind häufiger in Produktionsberufen und seltener in personenbezogenen Dienstleistungsberufen beschäftigt (33,0 % und 14,7 %). Auch unter den Einpendlern arbeitet ein geringerer Anteil in den personenbezogenen Dienstleistungsberufen (19,7 %), dafür sind sie überdurchschnittlich häufig in den sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungsberufen vertreten (22,4 %).

Abbildung 12: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Berufssegmenten
Angaben in Prozent, 2024



Anmerkung: DL: Dienstleistungen.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Ein Indikator, um die Bedeutung der jeweiligen Berufe für mobile Beschäftigte darzustellen, ist die berufsspezifische Ein- bzw. Auspendlerquote. Die jeweils fünf Berufe mit den höchsten und niedrigsten Quoten sind in Abbildung 13 und Abbildung 14 für die Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit anderen Bundesländern abgebildet.

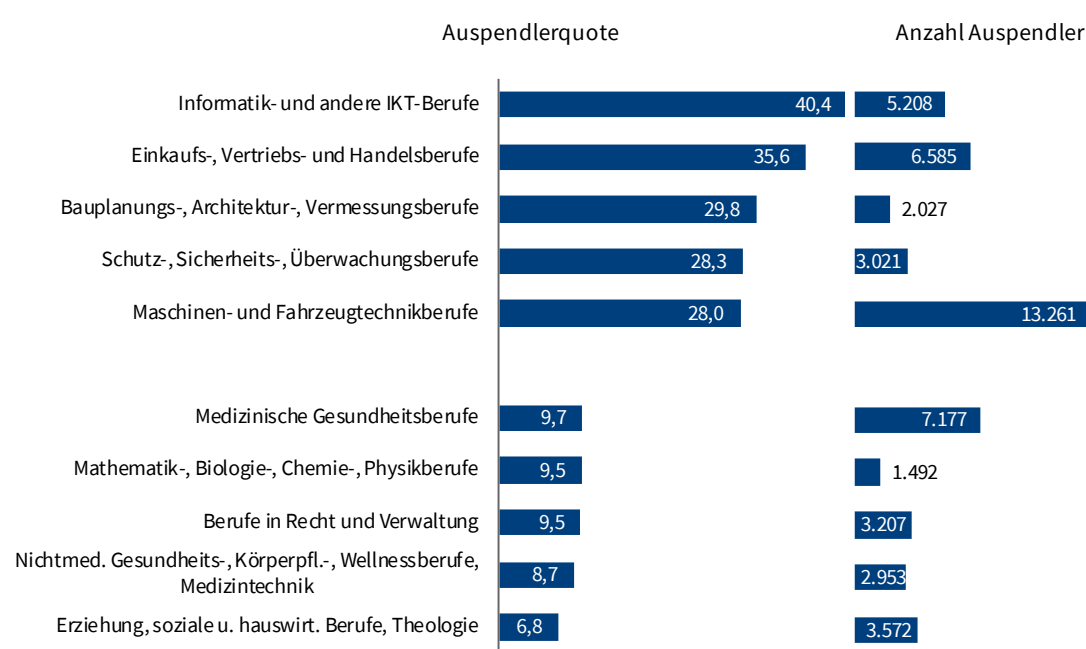
Die höchste berufsspezifische **Auspendlerquote** von 40,4 Prozent verzeichnen die Informatik-, Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Berufe (vgl. Abbildung 13). Von den insgesamt 12.890 SvB, die in Sachsen-Anhalt wohnen und diesen Beruf ausüben, haben 5.208 ihren Arbeitsort in einem anderen Bundesland (vgl. dazu Tabelle A 3 im Anhang). Auch viele Personen in Einkaufs-, Vertriebs- und Handelsberufen sowie in Berufen der Bauplanung, Architektur und Vermessung pendeln über die Bundeslandgrenze. Eine Auspendlerquote von

28,3 Prozent ergibt sich in den Schutz-, Sicherheits- und Überwachungsberufen. An fünfter Stelle stehen Beschäftigte in Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufen mit einer Auspendlerquote von 28,0 Prozent. Auffällig ist hier die große absolute Zahl der Auspendler.

Eine niedrige Auspendlerquote von 9,7 Prozent ist in den medizinischen Gesundheitsberufen zu beobachten. Etwas in Kontrast dazu steht die recht hohe absolute Zahl der Auspendler. Sie zeigt an, dass die entsprechenden Berufe in Sachsen-Anhalt sehr stark vertreten sind. Weitere Berufe mit einem geringen Anteil an Auspendlern finden sich bei den Naturwissenschaften, bei Recht und Verwaltung und den nichtmedizinischen Gesundheits-, Körperpflege- und Wellnessberufen sowie der Medizintechnik. Die niedrigste Auspendlerquote von 6,8 Prozent ergibt sich für die Berufshauptgruppe der Erziehung, sozialen und hauswirtschaftlichen Berufe und Theologie.

Betrachtet man Berufe, die von sehr vielen Auspendlern ausgeübt werden, so liegen die Berufe der Unternehmensführung und -organisation an der Spitze (vgl. Tabelle A 3 im Anhang). 15.431 SvB oder 10,4 Prozent aller Auspendler arbeiten dort. Die Auspendlerquote liegt jedoch aufgrund der zahlenmäßigen Stärke dieser Berufe mit 18,5 Prozent nur leicht über der gesamten Auspendlerquote (17,2 %). Es folgen die Verkehrs- und Logistikberufe (außer Fahrzeugführung) (13.507 SvB oder 9,1 % aller Auspendler) und die Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe (8,9 % aller Auspendler).

Abbildung 13: Die Berufe mit den höchsten und niedrigsten Auspendlerquoten aus Sachsen-Anhalt
Auspendlerquote in Prozent und Anzahl Auspendler, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

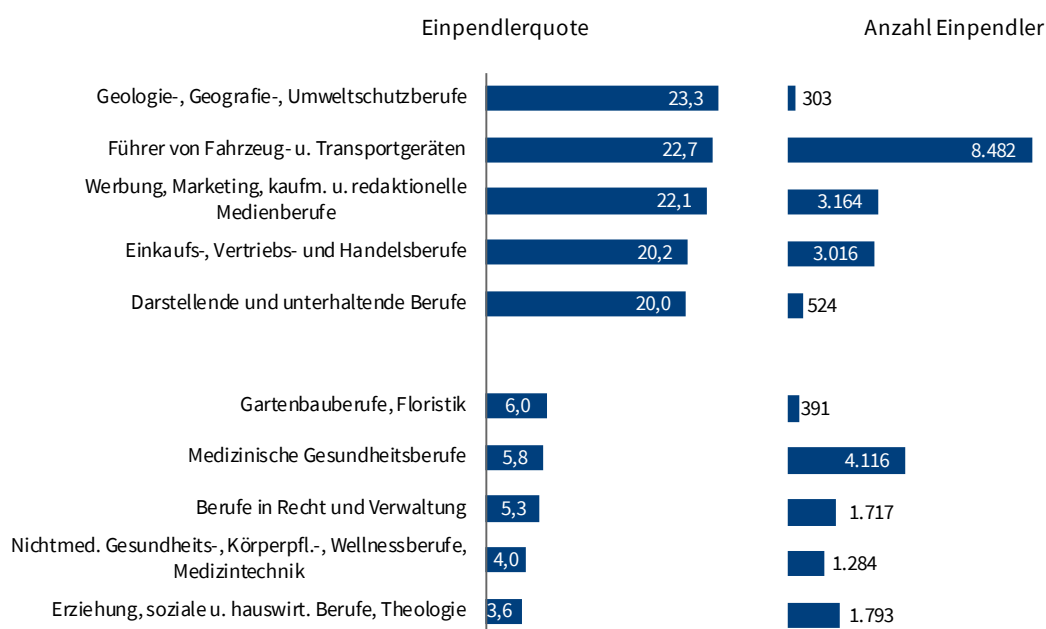
Abbildung 14 beinhaltet analog zu Abbildung 13 Berufe mit den höchsten und niedrigsten **Einpendlerquoten**. 23,3 Prozent aller SvB, die in Sachsen-Anhalt in Berufen der Geologie, Geografie und des Umweltschutzes arbeiten, wohnen in einem anderen Bundesland. Wie die kleine absolute Zahl an Einpendlern vermuten lässt, umfasst diese Berufshauptgruppe aber nur

wenig Beschäftigte. An zweiter Stelle folgen Berufe im Führen von Fahrzeug- und Transportgeräten. Sie haben sowohl eine hohe Einpendlerquote von 22,7 Prozent als auch eine absolut hohe Zahl an Einpendlern. Weitere große Relevanz besitzen die Einpendler in Werbe-, Marketing und Medienberufen sowie in Einkaufs-, Vertriebs- und Handelsberufen. Die letzteren gehören gleichzeitig zu den Berufen mit den höchsten Auspendlerquoten (vgl. Abbildung 13). Schließlich weisen auch die darstellenden und unterhaltenden Berufe eine überdurchschnittlich hohe Einpendlerquote auf.

Berufe mit einem sehr geringen Anteil an Einpendlern (6,0 %) finden sich in Gartenbau und Floristik. In den medizinischen Gesundheitsberufen scheint die Pendelneigung über die Landesgrenze generell nicht sehr ausgeprägt zu sein, wie die niedrige Einpendlerquote (5,8 %) in Verbindung mit der niedrigen Auspendlerquote (9,7 %) zeigt. Auch die restlichen drei aufgeführten Berufshauptgruppen weisen sowohl eine geringe Einpendler- als auch Auspendlermobilität auf.

Die Betrachtung der absoluten Zahlen in Tabelle A 3 im Anhang weist den schon erwähnten Berufen im Führen von Fahrzeug- und Transportgeräten die meisten Einpendler zu (8.482 SvB oder 11,1 % aller Einpendler). Es folgen Berufe der Unternehmensführung und -organisation (7.838 SvB oder 10,3 %) und Verkehr- und Logistikberufe (4.509 SvB oder 5,9 %).

Abbildung 14: Die Berufe mit den höchsten und niedrigsten Einpendlerquoten nach Sachsen-Anhalt
Einpendlerquote in Prozent und Anzahl Einpendler, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

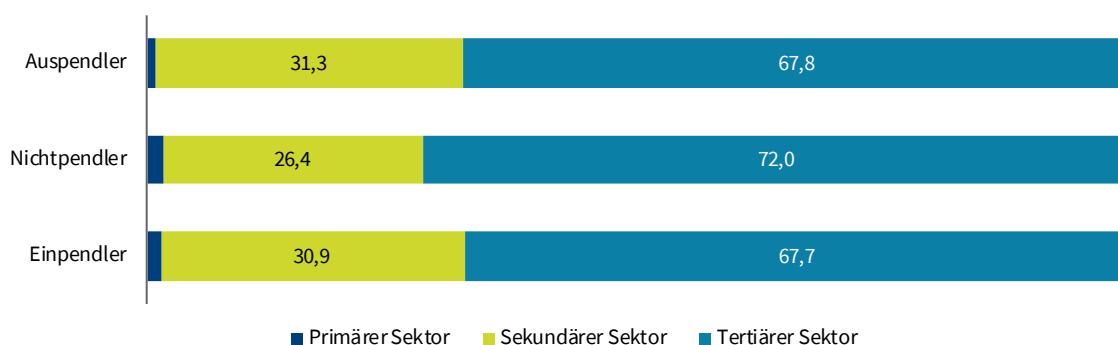
Die berufsspezifischen Pendlerstrukturen spiegeln sich in den Pendlersalden Sachsen-Anhalts (vgl. Tabelle A 3 im Anhang) wider. In Sachsen-Anhalt liegt der Pendlersaldo insgesamt bei -72.360. Angesichts dieses hohen Wertes verwundert es nicht, dass 31 Berufshauptgruppen einen negativen und nur fünf einen positiven Pendlersaldo aufweisen. Die absolut größten negativen Pendlersalden ergeben sich in den schon genannten Maschinen- und

Fahrzeugtechnikberufen (-9.788) und in Verkehrs- und Logistikberufen (-8.998). Die größten positiven Salden werden in den lehrenden und ausbildenden Berufen (453) und in Berufen der Lebensmittelherstellung und -verarbeitung (194) sichtbar. Gewichtet man die berufsspezifischen Pendlersalden mit den SvB am Arbeitsort, so beläuft sich der negative Saldo für Sachsen-Anhalt insgesamt auf -91 pro 1.000 Arbeitsortbeschäftigte. Informatik- und andere IKT-Berufe haben den negativsten Saldo (-379), während darstellende Berufe den größten positiven Saldo aufweisen (38).

6.3 Branchen

Die Betrachtung der Branchen lenkt den Blick auf die Standorte der Betriebe, in denen Pendler arbeiten. Wie Abbildung 15 zeigt, sind die meisten SvB – unabhängig davon, ob sie pendeln oder nicht – im tertiären Sektor tätig, der die Dienstleistungsbranchen umfasst. Weniger als ein Drittel der SvB arbeitet im sekundären Sektor, hauptsächlich im Verarbeitenden Gewerbe und Baugewerbe (vgl. Tabelle A 2 und Tabelle A 4 im Anhang). Er hat sowohl für die Auspendler (31,3 %) als auch für die Einpendler (30,9 %) eine höhere Bedeutung als für die Nichtpendler (26,4 %). Der primäre Sektor spielt als Arbeitgeber für die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung nur eine geringe Rolle.

Abbildung 15: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Wirtschaftssektoren
Angaben in Prozent, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Wie auch bei den Berufen zeigen die branchenspezifischen Ein- bzw. Auspendlerquoten die Bedeutung regionaler Mobilität für die jeweilige Branche. Die jeweils fünf Branchen mit den höchsten und niedrigsten Quoten und mindestens 100 mobilen Beschäftigten sind in Abbildung 16 und Abbildung 17 für die Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit anderen Bundesländern abgebildet.

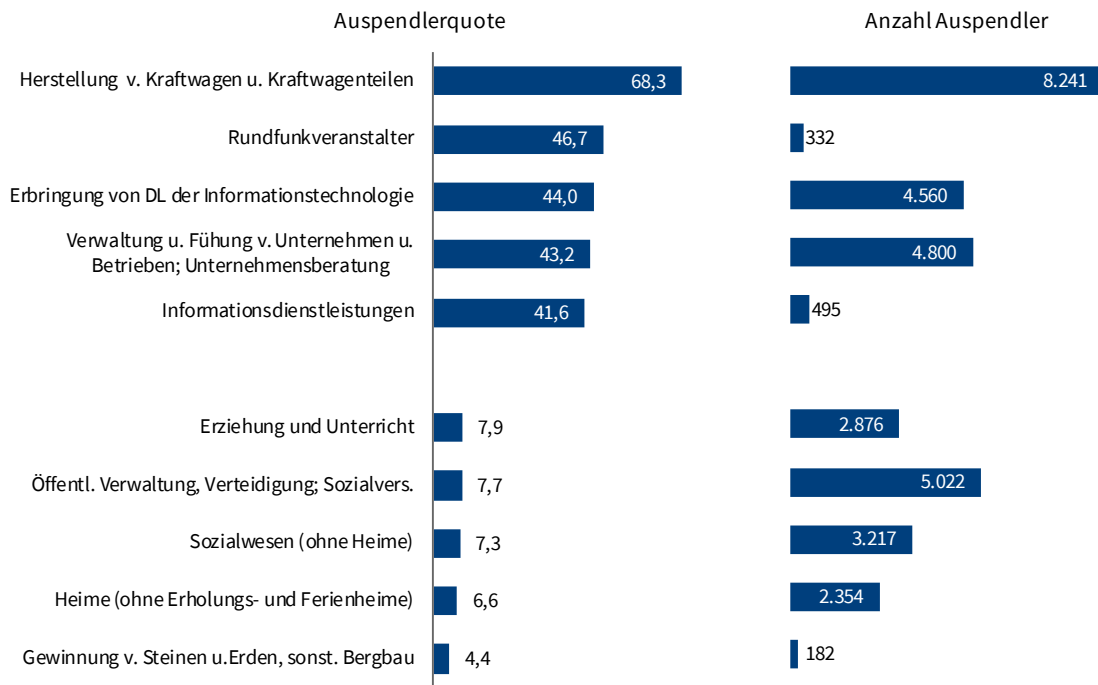
Unter den derart abgegrenzten Branchen ergibt sich die höchste Auspendlerquote von 68,3 Prozent für Personen, die in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen beschäftigt sind (vgl. Abbildung 16). Von den 12.063 SvB dieser Branche mit Wohnort in Sachsen-Anhalt arbeiten 8.241 in einem anderen Bundesland. Kapitel 7 bietet hierzu tiefergehende Analysen. Die anderen Top 5 Branchen weisen deutlich geringere Auspendlerquoten auf. In der Rundfunkbranche beträgt sie 46,7 Prozent. Da es sich jedoch um eine eher kleine Branche

handelt, ist auch die absolute Zahl der Auspendler mit 332 gering; sie stellen nur 0,2 Prozent aller Auspendler aus Sachsen-Anhalt (vgl. Tabelle A 4 im Anhang). Dies gilt auch für die Informationsdienstleistungen. Überdurchschnittlich viele Auspendler sind zudem in den beiden größeren Branchen der Dienstleistungen der Informationstechnologie und der Verwaltung und Führung von Unternehmen zu verzeichnen, wo 44,0 Prozent bzw. 43,2 Prozent der in Sachsen-Anhalt wohnenden Personen ihren Arbeitsplatz in einem anderen Bundesland haben.

Sehr niedrige Auspendlerquoten finden sich in Erziehung und Unterricht, wo 7,9 Prozent der SvB, die in Sachsen-Anhalt wohnen, jenseits der Bundeslandgrenze arbeiten. In der Gewinnung von Steinen und Erden ist die Auspendlerquote mit 4,4 Prozent im Branchenvergleich am niedrigsten.

Betrachtet man die Branchen nach absoluten Zahlen, so liegt der Einzelhandel mit 9.395 Auspendlern an der Spitze (vgl. Tabelle A 4 im Anhang). 6,3 Prozent aller Auspendler arbeiten in dieser Branche. Da der Einzelhandel generell eine große Branche darstellt, liegt die Auspendlerquote jedoch lediglich bei 13,9 Prozent und damit unter der allgemeinen Auspendlerquote von 17,2 Prozent. An zweiter Stelle folgt die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit den schon genannten 8.241 Auspendlern. Weiterhin sind 8.191 SvB im Ausbaugewerbe in anderen Bundesländern beschäftigt, die Auspendlerquote beträgt hier 19,5 Prozent.

Abbildung 16: Die Branchen mit den höchsten und niedrigsten Auspendlerquoten aus Sachsen-Anhalt
Auspendelquote in Prozent und Anzahl Auspendler, 2024



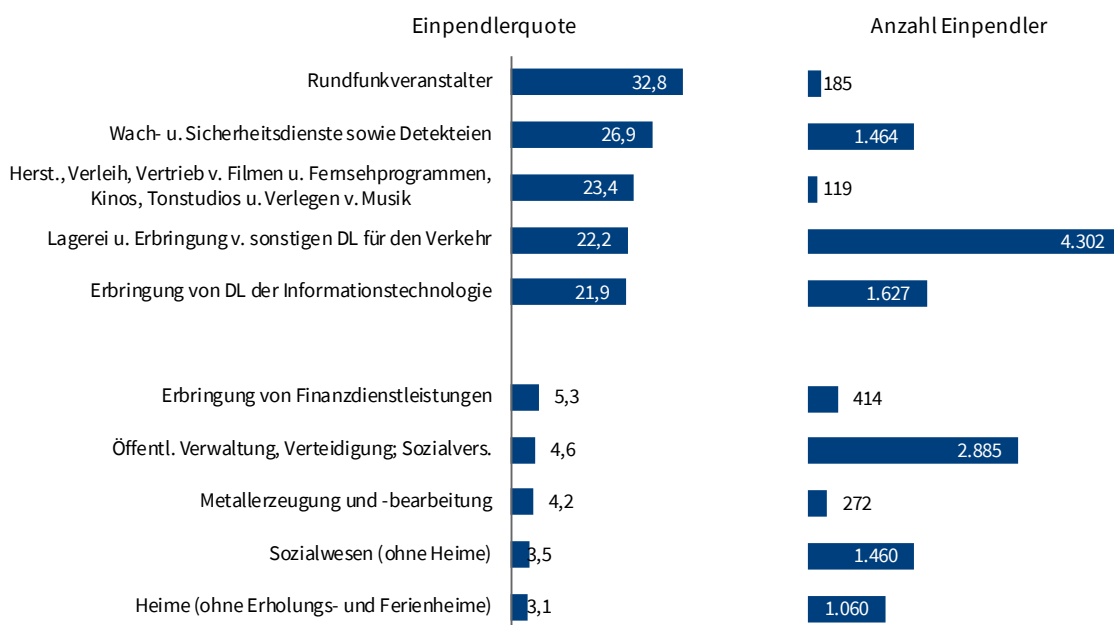
Anmerkung: DL: Dienstleistungen. Nur Branchen mit mindestens 100 Aus- oder Einpendlern berücksichtigt.
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Auch in Bezug auf die Einpendlerquoten ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Branchen, wie Abbildung 17 zeigt. Unter den Branchen mit mindestens 100 Pendlern besitzen die Einpendler für die Rundfunkveranstalter die größte Relevanz. Hier wohnen 185 Personen oder

32,8 Prozent der SvB, die in Sachsen-Anhalt in dieser Branche arbeiten, in einem anderen Bundesland. Die ebenfalls hohe Auspendlerquote (vgl. Abbildung 16) verdeutlicht, dass räumliche Mobilität über die Landesgrenzen hinweg für diese Branche generell eine große Relevanz besitzt. An zweiter Stelle folgen die Wach- und Sicherheitsdienste mit einer Einpendlerquote von 26,9 Prozent. Die weiteren drei Branchen sind durch nur leicht geringere Quoten gekennzeichnet.

Zu den kleineren Branchen mit den geringsten Einpendlerquoten zählen die Erbringer von Finanzdienstleistungen (5,3 %) und die Metallerzeugung und -bearbeitung (4,2 %). Aber auch in der beschäftigungsmäßig sehr großen Branche der öffentlichen Verwaltung spielen die Einpendler mit einer Quote von 4,6 Prozent eine geringe Rolle. Die niedrigste Einpendlerquote (3,1 %) ist für die Heime zu beobachten. Wie beim Sozialwesen zeigt sich damit eine geringe Mobilität der SvB dieser Branche nicht nur unter den Auspendlern, sondern auch unter den Einpendlern.

Abbildung 17: Die Branchen mit den höchsten und niedrigsten Einpendlerquoten nach Sachsen-Anhalt
Einpendlerquote in Prozent und Anzahl Einpendler, 2024



Anmerkung: DL: Dienstleistungen. Nur Branchen mit mindestens 100 Aus- oder Einpendlern berücksichtigt.
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Legt man die absolute Zahl der Einpendler aus Tabelle A 4 im Anhang zugrunde, so kommen die meisten Beschäftigten nach Sachsen-Anhalt, um im Landverkehr und Transport in Rohrleitungen zu arbeiten. Zum 30. Juni 2024 waren das 4.764 SvB, die 6,3 Prozent aller Einpendler ausmachten und vorrangig aus dem Ausland und aus Sachsen kamen (zu je 27,4 % und 25,5 %). Weiterhin arbeiteten 4.320 Einpendler im Bereich der vorbereitenden Baustellenarbeiten und 4.302 Einpendler in der Lager- und der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr. In der letztgenannten Branche sind Einpendler mit ausländischer Staatsangehörigkeit mit einem Anteil von 34,8 Prozent ebenfalls stark vertreten.

Die dargestellten branchenspezifischen Pendlerstrukturen zeigen sich auch in den Pendlersalden Sachsen-Anhalts (vgl. Tabelle A 4 im Anhang). Angesichts des insgesamt negativen Pendlersaldos verwundert es nicht, dass 57 der berücksichtigten Branchen einen negativen Saldo und nur 10 Branchen einen positiven Saldo aufweisen. Die absolut größten negativen Pendlersalden sind in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (-7.887) und im Einzelhandel (-5.535) zu finden, die größten positiven Salden in der Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln (635) und in der Gewinnung von Steinen und Erden (294). Gewichtet man den branchenspezifischen Pendlersaldo mit der Zahl der SvB am Arbeitsort, um die unterschiedlich großen Branchen miteinander vergleichen zu können, verändert sich die Reihenfolge nur unwesentlich. An erster Stelle liegt die Getränkeherstellung (83) und an letzter Stelle die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (-1.889).

7 Kleinräumige Pendlerverflechtungen über die Landesgrenzen hinweg

Im Zentrum dieses Kapitels stehen die kleinräumigen Pendlerverflechtungen über die Bundeslandgrenze Sachsen-Anhalts. Zuerst erfolgt ein allgemeiner Überblick darüber, mit welchen Kreisen die stärksten Verflechtungen bestehen. Anschließend werden die Besonderheiten der Pendlermuster mit den drei Regionen, in denen die meisten Auspendler aus Sachsen-Anhalt arbeiten, vorgestellt.

7.1 Allgemeines Muster

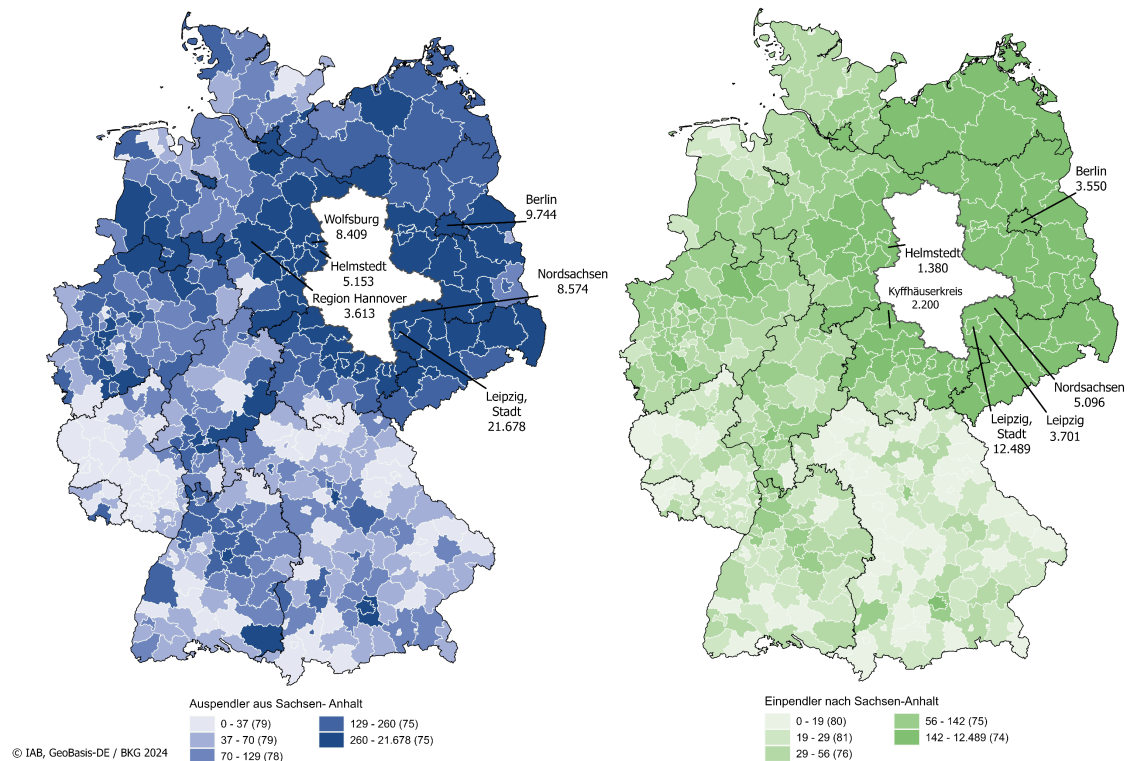
Bei der Analyse der Auspendler aus Sachsen-Anhalt nach Bundesländern in Abbildung 7 wurde deutlich, dass jeweils rund ein Viertel von ihnen in Sachsen und Niedersachsen arbeitet. Wie die linke Karte in Abbildung 18 zeigt, haben die meisten Auspendler ihren Arbeitsort in den direkt angrenzenden oder nahen Kreisen. An erster Stelle unter allen Kreisen in Deutschland steht die Stadt Leipzig, in der 21.678 SvB oder 14,6 Prozent aller Auspendler aus Sachsen-Anhalt arbeiten. Es folgt Berlin, dort arbeiten 9.744 SvB oder 6,6 Prozent aller Auspendler. An dritter Stelle kommt der Landkreis Nordsachsen, dorthin pendeln 8.574 SvB oder 5,8 Prozent aller Auspendler. Weitere bedeutendere Auspendelziele aus Sachsen-Anhalt stellen die niedersächsischen Kreise Wolfsburg (5,7 %), Helmstedt (3,5 %) sowie die Region Hannover, Braunschweig und Goslar (jeweils 2,4 %) dar. Weiter entfernt liegende Regionen werden nur von wenigen Auspendlern aufgesucht. Darunter fallen auch die Großstädte Hamburg (1,9 %) und Frankfurt/Main (1,3 %), die als überregionale Arbeitsmarktzentren viele Arbeitskräfte aus anderen Regionen anziehen (vgl. Kapitel 5.1).

Die Analyse der Einpendler nach Sachsen-Anhalt zeigte in Abbildung 8, dass gut ein Drittel von ihnen in Sachsen wohnt (34 %). Auf der rechten Karte in Abbildung 18 wird deutlich, dass auch hier die engsten Beziehungen mit den Kreisen direkt an oder in enger Nähe der Landesgrenze existieren. Die meisten Einpendler kommen wiederum aus Leipzig: 12.489 SvB oder 16,4 Prozent aller Einpendler nach Sachsen-Anhalt haben dort ihren Wohnort. Auch in den Landkreisen Nordsachsen und Leipzig wohnen viele Einpendler (6,7 % und 4,9 %). Berlin folgt an vierter Stelle

mit 4,7 Prozent aller Einpendler. Aus dem Kyffhäuserkreis in Thüringen, der an den Landkreis Mansfeld-Südharz, den Saalekreis und den Burgenlandkreis angrenzt, kommen weitere 2,9 Prozent der Einpendler. 1,8 Prozent der Einpendler wohnen im ebenfalls direkt angrenzenden Kreis Helmstedt sowie 1,7 Prozent in den Kreisen Potsdam-Mittelmark, Nordhausen und Goslar. Unter den weiter entfernten Kreisen sind Gütersloh (1,7 %) und Dresden (1,2 %) zu nennen.

Abbildung 18: Auspendler aus und Einpendler nach Sachsen-Anhalt nach Kreisen

Aus- und Einpendler, 2024



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

7.2 Sachsen

Die Stadt Leipzig nimmt nicht nur unter den Auspendelzielen aus Sachsen-Anhalt eine Sonderstellung ein (14,6 %), sondern dort wohnen auch die meisten Einpendler nach Sachsen-Anhalt (16,4 %). Mit keinem anderen Kreis in Deutschland bestehen derart enge Verflechtungen. Nimmt man die direkt an Sachsen-Anhalt angrenzenden Landkreise Nordsachsen und Leipzig hinzu, haben insgesamt 22,6 Prozent aller Auspendler aus Sachsen-Anhalt ihren Arbeitsplatz im nordwestlichen Sachsen. Umgekehrt wohnen dort 27,9 Prozent aller Einpendler nach Sachsen-Anhalt.¹¹

¹¹ In die Stadt Leipzig pendeln 21.678 SvB aus Sachsen-Anhalt, in den Landkreis Nordsachsen 8.574 SvB und in den Landkreis Leipzig 3.318 SvB. Aus der Stadt Leipzig pendeln 12.489 SvB zum Arbeiten nach Sachsen-Anhalt, aus dem Landkreis Nordsachsen 5.096 SvB und aus dem Landkreis Leipzig 3.701 SvB.

Kleinräumige Verflechtungen

Im Folgenden werden diejenigen sachsen-anhaltinischen Kreise, in denen die meisten Auspendler in die drei sächsischen Kreise wohnen bzw. in denen die meisten Einpendler aus den drei Kreisen arbeiten, näher analysiert. Die meisten **Auspendler** aus Sachsen-Anhalt, die in Leipzig arbeiten, wohnen im Saalekreis (5.910 SvB oder 27,3 %), in Halle/Saale (24,8 %) ¹² und im Burgenlandkreis (15,5 %). Die meisten Auspendler mit Arbeitsplatz im Landkreis Nordsachsen wohnen zumeist ebenfalls im Saalekreis (2.428 SvB oder 28,3 %), in Halle/Saale (25,3 %) oder im nördlich angrenzenden Landkreis Anhalt-Bitterfeld (19,7 %). Für den Landkreis Leipzig stellt sich das Muster leicht anders dar, die meisten Auspendler mit diesem Ziel wohnen im Burgenlandkreis und im Saalekreis (39,3 % und 27,0 %).

Die Betrachtung der **Einpendler** aus Leipzig in die Kreise Sachsen-Anhalts zeigt, dass die meisten von ihnen in Halle/Saale (4.369 SvB oder 35,0 %) und im Saalekreis (25,6 %) arbeiten. Auch im Landkreis Anhalt-Bitterfeld und im Burgenlandkreis haben relativ viele Leipziger ihren Arbeitsplatz (11,6 % und 10,9 %). Die meisten Einpendler mit Wohnort im Landkreis Nordsachsen arbeiten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (28,0 %), im Saalekreis (24,3 %) und in Halle/Saale (20,2 %). Aus dem Landkreis Leipzig schließlich pendeln die meisten Beschäftigten in den Burgenlandkreis und in den Saalekreis (32,0 % und 30,3 %).

Die ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen den vier Kreisen im Südosten Sachsen-Anhalts und den drei Kreisen im Nordwesten Sachsens zeigen die Existenz eines bundeslandübergreifenden Arbeitsmarktes auf. Dabei fungieren die beiden Städte Leipzig und Halle/Saale als Zentren innerhalb dieses Arbeitsmarktes. Sie sind durch ein sehr gut ausgebautes Infrastrukturnetz miteinander verbunden, das unter anderem Autobahnen, S-Bahnen und Fernzüge umfasst. Die Beobachtung, dass jeweils viele Beschäftigte im einen Bundesland wohnen und im anderen arbeiten, verdeutlicht, dass politische Abgrenzungen der Bundesländer sowie administrative Abgrenzungen der Kreise nicht die funktionalen Zusammenhänge regionaler Arbeitsmärkte abbilden. Dies kommt auch in der vom IAB vorgenommenen Abgrenzung von Arbeitsmarktregionen zum Ausdruck, die die hier genannten Kreise zur Arbeitsmarktregion Leipzig zusammenfasst. ¹³

Die wichtigsten Berufe

Von Interesse ist weiterhin, in welchen Berufen die Pendler arbeiten. Für einen besseren Überblick wird im Folgenden der Fokus auf die Verflechtungen Sachsen-Anhalts mit der Stadt Leipzig und dem Landkreis Nordsachsen gelegt. 13,7 Prozent aller **Auspendler** aus Sachsen-Anhalt, die in Leipzig arbeiten, üben Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe aus. Maßgeblich für den hohen Stellenwert dieser Berufe dürfte – neben dem generellen Industrie- und Dienstleistungsstandort – die Entwicklung Leipzigs zu einem bedeutenden Standort der Automobilproduktion sein. ¹⁴ Weitere 12,3 Prozent sind in Berufen der Unternehmensführung und -organisation und 9,5 Prozent in Verkehrs- und Logistikberufen tätig. Die anders gearteten

¹² Aus sächsischer Sicht steht Halle/Saale an zweiter Stelle der wichtigsten Einpendlergemeinden nach Leipzig. Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (2024).

¹³ Zur Arbeitsmarktregion Leipzig zählen weiterhin die Kreise Dessau-Roßlau, Mansfeld-Südharz, Wittenberg und Altenburger Land. Vgl. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Grundlagen/Klassifikationen/Regionale-Gliederungen/Weitere-Gebietsgliederungen-Nav.html> (abgerufen am 22.10.2024).

¹⁴ Vgl. <https://www.leipzig.de/wirtschaft-und-wissenschaft/branchenvielfalt> (abgerufen am 22.02.2025).

Wirtschaftsschwerpunkte im Landkreis Nordsachsen zeigen sich daran, dass über ein Drittel der Auspendler aus Sachsen-Anhalt Verkehrs- und Logistikberufe ausübt (34,9 %). Hier dürften sich der Standort des Flughafens Leipzig/Halle und das damit verbundene DHL Drehkreuz¹⁵ sowie die Niederlassung weiterer Versand- und Logistikunternehmen in Schkeuditz niederschlagen. Die Region weist eine sehr günstige verkehrsgeographische Lage auf und ist über die S-Bahn sowie die Autobahn A 14 direkt mit Halle/Saale und Leipzig verbunden.

Die **Einpendler**, die aus Leipzig zum Arbeiten nach Sachsen-Anhalt kommen, verteilen sich auf ein etwas anderes Berufsspektrum. Von den insgesamt 12.489 Einpendlern aus Leipzig arbeiten 14,5 Prozent in Berufen der Unternehmensführung und -organisation, 9,7 Prozent in medizinischen Gesundheitsberufen und 7,3 Prozent in lehrenden und ausbildenden Berufen. Auch die Einpendler aus dem Landkreis Nordsachsen sind zum Großteil in Berufen der Unternehmensführung und -organisation beschäftigt (11,1 %), gefolgt von Verkehrs- und Logistikberufen (9,9 %) und von Berufen des Führens von Fahrzeug- und Transportgeräten (8,5 %).

Zeitliche Entwicklung

Seit 1999 haben sich die Pendlerverflechtungen zwischen Sachsen-Anhalt und den Kreisen in Nordwestsachsen stark intensiviert (vgl. Abbildung 19). Während die Zahl aller **Auspendler** aus Sachsen-Anhalt zwischen 1999 und 2024 um 38,8 Prozent gestiegen ist, hat sich die Zahl der Auspendler nach Leipzig mehr als verdoppelt (+112,2 %). Dies trifft auch grob auf den Landkreis Nordsachsen zu (+98,9 %). Als Folge haben die beiden Kreise ihre Bedeutung als Auspendelziele für Beschäftigte aus Sachsen-Anhalt ausgebaut: der Anteil der Auspendler, die in Leipzig arbeiten, erhöhte sich von 9,5 Prozent im Jahr 1999 auf 14,6 Prozent im Jahr 2024. Für den Landkreis Nordsachsen ergab sich ein Anstieg von 4,0 Prozent auf 5,8 Prozent.

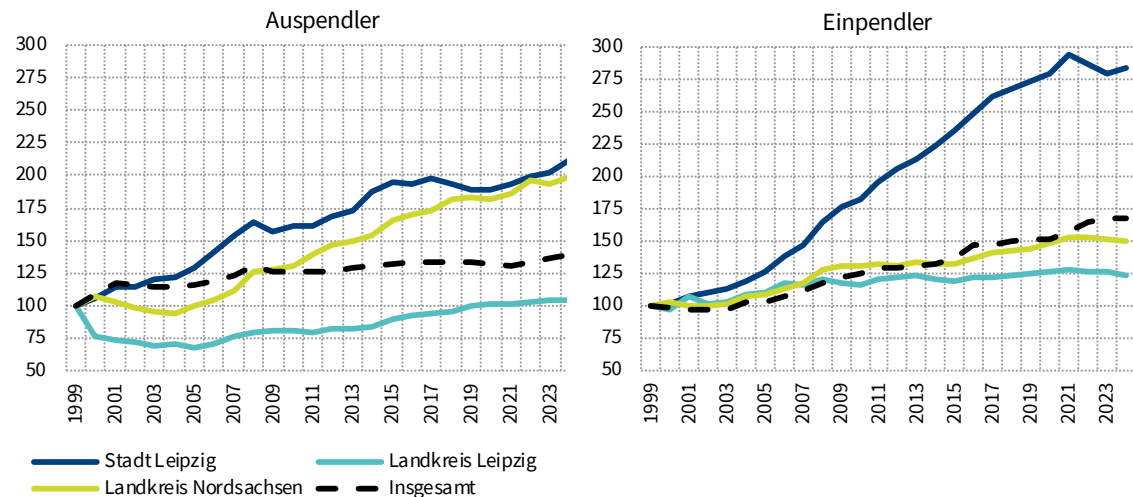
In Bezug auf die Berufe der Auspendler nach Leipzig sticht zwischen 2014 und 2024 die überdurchschnittliche Dynamik in den Berufen der Informatik und Informations- und Kommunikationstechnologie hervor (+87,5 %). Ihr Anteil an allen Auspendlern hat sich in diesem Zeitraum von 2,2 Prozent auf 3,7 Prozent erhöht. Auch in den medizinischen Gesundheitsberufen (+40,7 %, Anteil 2024: 3,9 %), den Berufen in Recht und Verwaltung (+37,5 %, Anteil 2024: 2,8 %) und den Berufen in Unternehmensführung und -organisation (+24,6 %) stieg die Zahl der Auspendler deutlich an. Die Zahl der Auspendler in den Landkreis Nordsachsen hat sich demgegenüber vor allem in den Verkehrs- und Logistikberufen (+89,1 %) sehr stark erhöht.

Bei der Entwicklung der Zahl der **Einpendler** nach Sachsen-Anhalt sticht Leipzig ebenfalls heraus (vgl. Abbildung 19). Im Betrachtungszeitraum stieg die Zahl aller Einpendler um 67,8 Prozent, die der Einpendler aus Leipzig jedoch um 183,9 Prozent. Auch in Bezug auf die Einpendler hat Leipzig damit seinen Platz als wichtigster Herkunftskreis gefestigt: der Anteil der Einpendler aus der Messestadt an allen Einpendlern erhöhte sich von 9,7 Prozent im Jahr 1999 auf 16,4 Prozent im Jahr 2023. Die Zunahme ist dabei verschiedenen Berufen geschuldet. So stieg die Zahl der Einpendler aus Leipzig, die in Sachsen-Anhalt in lehrenden und ausbildenden Berufen arbeiten, zwischen 2014 und 2024 um 141,1 Prozent, in Berufen in Recht und Verwaltung um 69,0 Prozent und in medizinischen Gesundheitsberufen um 58,7 Prozent.

¹⁵ Am DHL Drehkreuz Leipzig sind nach Angaben des Unternehmens mehr als 7.000 Mitarbeitende tätig. Vgl. <https://www.dhl.com/de-de/microsites/express/hubs/hub-leipzig.html> (abgerufen am 22.10.2024).

Abbildung 19: Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit den wichtigsten sächsischen Kreisen

Index 1999=100



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Zusammenfassend nehmen Leipzig und der Landkreis Nordsachsen eine immer bedeutendere Rolle als Arbeitsort für die Auspendler aus Sachsen-Anhalt – und hier insbesondere aus den südöstlichen Kreisen – ein. Die Berufsstruktur legt nahe, dass wesentliche Treiber hierfür die Automobilbranche in Leipzig und die Verkehrs- und Logistikbranche im Landkreis Leipzig darstellen. Diese prägen die jeweiligen Wirtschaftsstrukturen und ziehen Beschäftigte aus dem Umland an. Demgegenüber fallen bei den Einpendlern aus Leipzig eher die medizinischen Gesundheitsberufe sowie die lehrenden und ausbildenden Berufe auf, was wesentlich dem Hochschul- und Gesundheitsstandort Halle geschuldet sein dürfte. Die Region stellt insgesamt einen einheitlichen und die Bundeslandgrenzen überschreitenden Arbeitsmarkt dar.

7.3 Berlin

Berlin steht an zweiter Stelle unter den Top Auspendelzielen aus Sachsen-Anhalt und an vierter Stelle unter den Top Einpendlerzielen. 9.744 SvB oder 6,6 Prozent aller Auspendler arbeiteten zum 30. Juni 2024 in der Bundeshauptstadt, und 3.550 Einpendler aus Berlin waren in Sachsen-Anhalt beschäftigt (4,7 % aller Einpendler).

Kleinräumige Verflechtungen

Die meisten Auspendler nach Berlin wohnen in Magdeburg (16,8 %), in Halle (15,8 %) und im Landkreis Wittenberg (11,0 %). Aus den beiden Großstädten und aus Wittenberg bestehen sehr gute ICE-Verbindungen nach Berlin, und die Autobahnen A 2 und A 9 ermöglichen auch eine gute Erreichbarkeit mit dem PKW. Berlin hat jedoch für die Kreise in Sachsen-Anhalt eine unterschiedlich große Relevanz als Arbeitsdestination. 6,9 Prozent aller Auspendler aus dem Landkreis Wittenberg und 6,0 Prozent aller Auspendler aus dem Landkreis Stendal arbeiten in Berlin. Dagegen fahren nur 5,1 Prozent der Auspendler aus Magdeburg und 4,5 Prozent der Auspendler aus Halle/Saale nach Berlin zum Arbeiten.

Die Einpendler aus Berlin konzentrieren sich ebenfalls auf die beiden sachsen-anhaltinischen Großstädte. In Magdeburg arbeiten 22,3 Prozent der Berliner Einpendler und in Halle/Saale 20,6 Prozent. Weitere Ziele stellen die Landkreise Dessau-Roßlau (10,1 %) und Wittenberg (6,8 %) dar. Im Vergleich zu allen Einpendlern spielen die Beschäftigten aus Berlin eine recht geringe Rolle. Im Landkreis Wittenberg ist ihr Anteil mit 3,0 Prozent am höchsten, in Dessau-Roßlau beträgt er 2,7 Prozent und in Halle und Magdeburg jeweils 1,7 Prozent.

Die wichtigsten Berufe

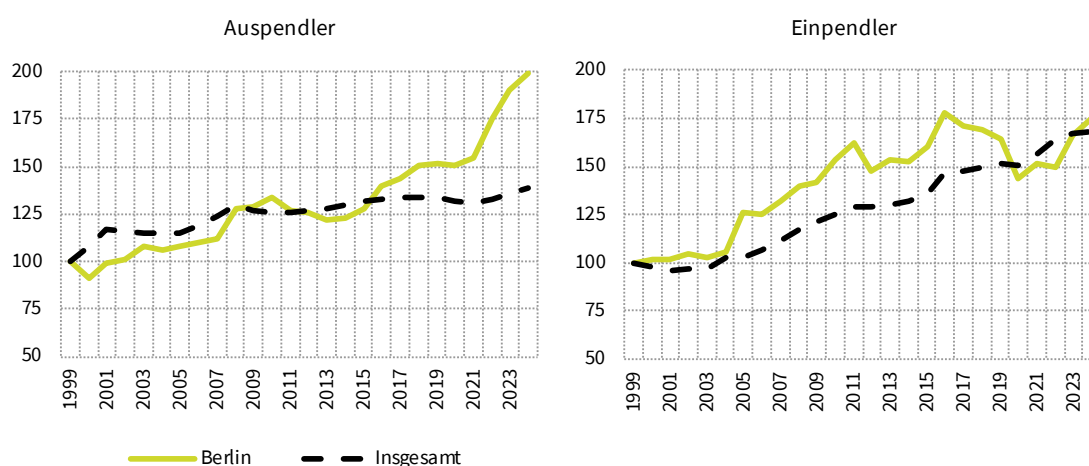
Die Auspendler aus Sachsen-Anhalt nach Berlin sind in einer großen Bandbreite an Berufen tätig. Am häufigsten werden Berufe der Unternehmensführung und -organisation ausgeübt (14,1 %), gefolgt von Berufen in Verkehr und Logistik (7,5 %) und im Führen von Fahrzeug- und Transportgeräten (6,4 %). Auch die Einpendler aus Berlin verteilen sich über eine Vielzahl an Berufen. Die meisten von ihnen üben ebenfalls Berufe der Unternehmensführung und -organisation aus (12,3 %). Es folgen lehrende und ausbildende Berufe (8,2 %) und medizinische Gesundheitsberufe (7,0 %).

Zeitliche Entwicklung

Wie Abbildung 20 zeigt, hat sich die Zahl der Auspendler nach Berlin bis zum Jahr 2015 weitgehend im Gleichklang mit der Gesamtzahl der Auspendler entwickelt. Seit 2016 ist allerdings ein überdurchschnittlicher Anstieg zu beobachten, der seit 2021 noch einmal an Dynamik dazugewonnen hat. Insgesamt ist die Zahl der Auspendler nach Berlin zwischen 1999 und 2024 um 99,7 Prozent gestiegen. Damit hat sich der Anteil Berlins unter den Auspendlern von 4,6 Prozent in 1999 auf 6,6 Prozent in 2024 erhöht, der Anteil unter den Einpendlern stieg ebenfalls leicht von 4,5 Prozent auf 4,7 Prozent.

Abbildung 20: Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit Berlin

Index 1999=100



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Zusammenfassend werden die Pendlerverflechtungen mit Berlin in regionaler Hinsicht von Pendlern aus und nach Magdeburg und Halle sowie Wittenberg geprägt. Sowohl die Auspendler

als auch die Einpendler sind in einer Vielzahl an Berufen beschäftigt, unter denen die Berufe der Unternehmensführung und -organisation am stärksten vertreten sind. Auffällig ist weiterhin der hohe Stellenwert der lehrenden und ausbildenden Berufe sowie der medizinischen Gesundheitsberufe unter den Einpendlern. Ähnlich wie bei den Einpendlern aus Leipzig dürften hierbei die Hochschul- und Gesundheitsstandorte Magdeburg und Halle eine Rolle spielen. Es ist davon auszugehen, dass die Pendlerbeziehungen stark durch die gute Verkehrsanbindung insbesondere mit dem ICE geprägt werden.

7.4 Niedersachsen

Die Auspendler aus Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen verteilen sich recht gleichmäßig auf verschiedene angrenzende bzw. gut zu erreichende Kreise. Damit weisen sie keine so starke Konzentration auf nur einen Kreis auf wie im Fall Sachsens. Die meisten Auspendler nach Niedersachsen arbeiten in Wolfsburg, sie stellen 8.409 SvB oder 5,7 Prozent aller Auspendler. Es folgen Helmstedt (3,5 %), die Region Hannover, Braunschweig und Goslar (jeweils 2,4 %). Die Einpendler aus Niedersachsen stellen insgesamt nur 12,3 Prozent aller Einpendler (vgl. Abbildung 8). Nennenswerte Anteile sind hier für Helmstedt (1,8 %) und Goslar (1,7 %) zu beobachten.

Kleinräumige Verflechtungen

Wolfsburg zieht vor allem diejenigen Pendler aus Sachsen-Anhalt an, die in den beiden nächstgelegenen Kreisen wohnen: 3.367 SvB (40,0 %) haben ihren Wohnsitz im Landkreis Börde und 2.884 SvB (34,3 %) im Altmarkkreis Salzwedel. Weitere 10,0 Prozent wohnen in Magdeburg und 5,3 Prozent im Landkreis Harz. Auch die meisten Auspendler aus Sachsen-Anhalt, die in Helmstedt arbeiten, wohnen im direkt angrenzenden Landkreis Börde (3.316 SvB oder 64,4 %), 11,7 Prozent wohnen im Landkreis Harz und 11,4 Prozent in Magdeburg. Die wenigen Einpendler aus Helmstedt haben ihren Arbeitsort vorrangig im Landkreis Börde und in Magdeburg, die Einpendler aus Goslar im Landkreis Harz.

Die wichtigsten Berufe

Noch stärker als bei den Auspendlern nach Leipzig stehen bei den Auspendlern nach Wolfsburg Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe im Vordergrund, in denen 20,7 Prozent tätig sind. Es folgen Berufe der Unternehmensführung und -organisation (12,7 %) sowie Mechatronik-, Energie- und Elektroberufe (10,5 %). Diese Berufsstruktur dürfte stark vom Automobilstandort Wolfsburg geprägt sein, der Beschäftigte aus allen umliegenden Kreisen anzieht.¹⁶ Demgegenüber arbeiten die Auspendler nach Helmstedt hauptsächlich in Verkaufsberufen (16,4 %) und in Verkehrs- und Logistikberufen (12,5 %).

Zeitliche Entwicklung

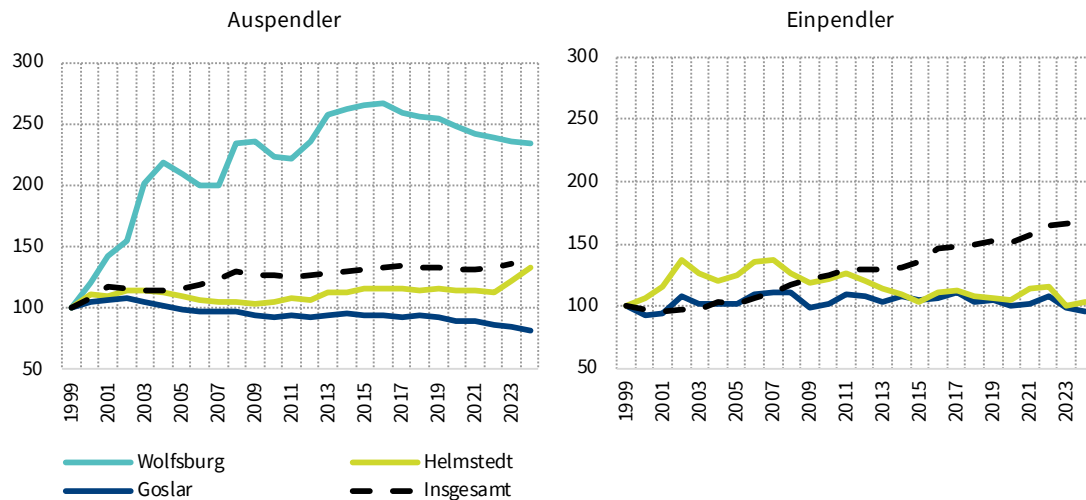
Die Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalt mit den wichtigsten niedersächsischen Kreisen zeigt deutlich die Sonderrolle Wolfsburgs (vgl. Abbildung 21). Zwischen 1999 und 2024 nahm die Zahl der Auspendler nach Wolfsburg zwar um 133,6 Prozent zu. Dieser Zuwachs ist jedoch nur auf den Zeitraum bis 2016 zurückzuführen. Seitdem ist ein

¹⁶ Die meisten Einpendler nach Wolfsburg wohnen in den Landkreisen Gifhorn und Helmstedt sowie in Braunschweig (zusammen 63,6 %). Die Einpendler aus dem Landkreis Börde machen nur 4,3 Prozent aller Einpendler aus.

kontinuierlicher Rückgang zu beobachten. Im Gegensatz dazu verzeichnen die Auspendler nach Helmstedt nur eine leichte Zunahme, die aber seit 2022 merklich angezogen hat. Die Zahl der Auspendler nach Goslar ist demgegenüber gesunken.¹⁷ Unter den Einpendlern aus Helmstedt und Goslar schließlich ist seit 2015 eine weitgehende Konstanz zu verzeichnen.

Abbildung 21: Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit den wichtigsten niedersächsischen Kreisen

Index 1999=100



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Zusammenfassend ergibt sich für die Pendlerverflechtungen mit den niedersächsischen Kreisen ein sehr einseitiges Bild. Zwar existieren die intensivsten Verbindungen auch wie im Fall Sachsens zwischen den direkt oder nahe an der Bundeslandgrenze gelegenen Kreisen. Es pendeln jedoch viel mehr Beschäftigte aus Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen aus als ein. Das liegt maßgeblich an Wolfsburg, das ebenso wie Leipzig Pendlern aus dem gesamten Umfeld sehr gute Beschäftigungsmöglichkeiten bietet. Insgesamt hat Wolfsburg als Pendlerziel für die Beschäftigten aus Sachsen-Anhalt in den letzten Jahren etwas eingebüßt, was in noch stärkerem Maße auch für die anderen niedersächsischen Kreise gilt. Für die wenigen Einpendler schließlich scheinen die ländlich geprägten Regionen entlang der Bundeslandgrenze vergleichsweise wenig Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten. Damit kann – im Gegensatz zu Nordwestsachsen – nicht von einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt gesprochen werden, sondern eher von der Dominanz einer Branche in einem Kreis, die die Pendlerverflechtungen in der gesamten Region prägt.

¹⁷ Generell hat sich die Zahl der Auspendler aus Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen zwischen 1999 und 2024 nur um 9,3 Prozent erhöht, nach Sachsen aber um 74,2 Prozent. Die gesamte Zunahme betrug 38,8 Prozent.

8 Fazit

Pendeln erfüllt eine wichtige Funktion beim räumlichen Ausgleich von Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage. Für die Beschäftigten, Unternehmen und Regionen gehen mit dieser Form der räumlichen Arbeitskräftemobilität Vor- und Nachteile einher. So wurde die hohe Zahl der Auspendler aus den ostdeutschen Regionen während der wirtschaftlichen Umbrüche und hohen Arbeitslosigkeit in den 1990er Jahren positiv bewertet, da diese den Arbeitsmarkt entlasteten. Mittlerweile stellt sich zunehmend die Frage, inwieweit sich das Arbeitskräfteangebot angesichts des demografisch bedingten Rückgangs der Erwerbsbevölkerung und einer gleichzeitig (noch) konstanten Nachfrage nach Beschäftigten stabilisieren lässt. Um eine Grundlage für die Diskussion der Möglichkeiten, aber auch der Grenzen bei der Ausschöpfung des Potenzials der Pendler für die Arbeitskräftesicherung in Sachsen-Anhalt zu bieten, hat der vorliegende Bericht die Struktur und Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts einer umfassenden Bestandsaufnahme unterzogen.

Sachsen-Anhalt ist in weiten Bereichen ländlich geprägt. Die Analyse hat gezeigt, dass lediglich die beiden größten Städte Magdeburg und Halle/Saale sowie Dessau-Roßlau als überregionale Arbeitsmarktzentren fungieren, in die Beschäftigte aus den umliegenden Landkreisen einpendeln. So arbeiten in Magdeburg viele Beschäftigte mit Wohnort im Bördekreis und im Salzlandkreis, und nach Halle/Saale pendelt der Großteil aus dem Saalekreis ein. Es gibt aber auch Kreise mit geringen Pendlerverflechtungen und einer hohen Binnenpendlerintensität. Dies zeigt einerseits an, dass diese Kreise eine hohe Selbstversorgung der Beschäftigten mit Arbeitsplätzen gewährleisten können, zum Beispiel in den lokalen Arbeitsmarktzentren der Kreisstädte. Andererseits bedeutet das aber auch, dass keine anderen größeren Wirtschaftszentren in der Nähe sind, wohin sich ein Auspendeln lohnen würde.

Eine regionale Besonderheit stellen die Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit Sachsen, Berlin und Niedersachsen dar, die jeweils spezifische kleinräumige Muster aufweisen. Sehr intensive Mobilitätsverbindungen existieren zwischen den südöstlichen Kreisen in Sachsen-Anhalt und den nordwestlichen Kreisen in Sachsen, mit Halle/Saale und Leipzig als überregionalen Zentren. Über ein Fünftel aller Auspendler aus Sachsen-Anhalt und über ein Viertel aller Einpendler leben in diesem Großraum. Wesentliche Treiber für die äußerst dynamische Zunahme der Zahl der Auspendler aus Sachsen-Anhalt dürften der Automobilstandort in Leipzig und die Verkehrs- und Logistikbranche im Landkreis Leipzig darstellen. Diese prägen die jeweiligen Wirtschaftsstrukturen und ziehen mit ihren spezifischen Berufsbedarfen Beschäftigte aus dem Umland an. Demgegenüber verteilen sich die Einpendler aus den beiden Kreisen nach Sachsen-Anhalt gleichmäßiger über verschiedene Berufe. Für sie dürfte insbesondere die diversifizierte Wirtschaftsstruktur im Dienstleistungsbereich in Halle/Saale Anreize bieten. Die Region stellt damit einen einheitlichen und die Bundeslandgrenzen überschreitenden Arbeitsmarkt dar, von dem sowohl Sachsen als auch Sachsen-Anhalt profitieren.

Die Pendlerverflechtungen mit Berlin werden im Wesentlichen von den größeren Städten in Sachsen-Anhalt getragen, da sie von Pendlern aus und nach Magdeburg und Halle sowie Wittenberg geprägt sind. Es ist daher davon auszugehen, dass die gute

Schienenverkehrsanbindung einen maßgeblichen Bestimmungsfaktor hierfür darstellt. Sowohl die Auspendler als auch die Einpendler arbeiten in einer Vielzahl an Berufen. Die Pendlerverflechtungen mit den niedersächsischen Kreisen sind schließlich sehr einseitig ausgerichtet, da viel mehr Beschäftigte aus Sachsen-Anhalt aus- als einpendeln. Das liegt hauptsächlich am Automobilstandort Wolfsburg, der ebenso wie Leipzig Pendlern aus dem gesamten Umfeld sehr gute Beschäftigungsmöglichkeiten in den entsprechenden Berufen bietet. Seine Attraktivität als Arbeitsort ist für die Beschäftigten aus Sachsen-Anhalt, die hauptsächlich aus dem Landkreis Börde und dem Altmarkkreis Salzwedel kommen, in den letzten Jahren jedoch gesunken. Da vergleichsweise wenig Einpendler in den ländlich geprägten Regionen entlang der Bundeslandgrenze arbeiten, kann hier nicht von einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt gesprochen werden, sondern eher von der Dominanz einer Branche in einem Kreis, die die Pendlerverflechtungen in der gesamten Region prägt.

Die kleinräumigen Verflechtungen über die Landesgrenzen hinweg prägen maßgeblich das Pendlermuster zwischen den Bundesländern. Über die Hälfte aller Auspendler aus Sachsen-Anhalt arbeitet in Sachsen und Niedersachsen, und ein Drittel der Einpendler wohnt ebenfalls in Sachsen. Nicht verwunderlich ist auch, dass die Auspendlerströme sehr stark von bestimmten Berufen und Branchen geprägt sind. So findet sich die höchste berufsspezifische Auspendlerquote zwar in den Informatik-, Informations- und Kommunikationsberufen, aber die absolut größte Zahl der Auspendler arbeitet in Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufen sowie in der Automobilbranche. Die Einpendlerströme sind demgegenüber etwas diversifizierter. Nennenswert ist hierbei sowohl die hohe Quote als auch die hohe Zahl der einpendelnden Führer von Fahrzeug- und Transportgeräten.

Zentrale Erkenntnisse lassen sich aus der zeitlichen Entwicklung ableiten. Zuerst einmal hat sich gezeigt, dass die Zahl der Einpendler seit dem Jahr 2001 deutlich gestiegen ist. Zwar ist die Zahl der Auspendler fast doppelt so hoch und hat sich ebenfalls erhöht, aber in einem wesentlich geringeren Ausmaß. Als Folge ist der Pendlersaldo deutlich negativ, aber seit 2008 fast durchgehend rückläufig. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Aus- und Einpendlerquoten wieder und könnte damit in Verbindung stehen, dass sich die Beschäftigungsmöglichkeiten in Sachsen-Anhalt, ausgedrückt anhand der Beschäftigungsdichte, seit 2005 stark verbessert haben. Dies resultiert jedoch hauptsächlich daraus, dass die Einwohnerzahl kontinuierlich gesunken ist. Demnach dürfte eher der demografische Wandel als die wirtschaftliche Entwicklung ursächlich sein. Schließlich lassen sich Anhaltspunkte für eine räumliche Umorientierung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts identifizieren. Zwischen 1999 und 2024 hat die Intensität der Auspendlerverflechtungen mit westdeutschen Regionen – insbesondere Niedersachsen – abgenommen und mit ostdeutschen Regionen – insbesondere Sachsen – zugenommen. Dies kann als Anzeichen für die Herausbildung wirtschaftlich starker Zentren in Ostdeutschland mit überregionaler Bedeutung gewertet werden. Spiegelbildlich dazu hat die Intensität der Einpendlerverflechtungen mit westdeutschen Regionen zugenommen und mit ostdeutschen Regionen abgenommen. Auch dies ist ein Anzeichen für eine steigende Anziehungskraft Sachsen-Anhalts als Arbeitsort für Beschäftigte mit einem Wohnort in Westdeutschland.

Was die Ausschöpfung des Potenzials der Pendler für die Arbeitskräftesicherung in Sachsen-Anhalt anbelangt, zeigen die Ergebnisse der Analyse Grenzen und Möglichkeiten auf. So gibt es

ökonomisch rationale Gründe für räumliche Mobilität. Auf der einen Seite zählt dazu die Ländlichkeit vieler Regionen in Sachsen-Anhalt mit geringem Arbeitsplatzangebot. Auf der anderen Seite steht die Anziehungskraft von Arbeitgebern jenseits der Bundeslandgrenze sowie die generelle Anziehungskraft großer Städte wie Leipzig und Berlin, die aus Sachsen-Anhalt heraus sehr leicht zu erreichen sind. Angesichts dieser raumstrukturellen Gegebenheiten ist davon auszugehen, dass der große Auspendlerüberschuss auch in Zukunft ein bestimmendes Merkmal des sachsen-anhaltinischen Arbeitsmarktes bleiben wird. Da Auspendler im Schnitt jedoch deutlich mehr verdienen als Nichtpendler, tragen sie aus einer übergeordneten Sicht dazu bei, Einkommen und Konsum in Sachsen-Anhalt zu stabilisieren. Sie sollten daher nicht als Verlust, sondern eher als Gewinn für das Bundesland gesehen werden.

Als Möglichkeit zur Potenzialausschöpfung kann das Ergebnis gewertet werden, dass die Zahl der Einpendler aus Sachsen und hier insbesondere aus Leipzig sehr stark zugenommen hat. Die Messestadt hat einen ökonomischen und demografischen Boom verzeichnet, der sich auch auf die Umlandräume ausgewirkt hat (vgl. Volgmann et al. 2022; Stadt Leipzig 2023). Gerade das südöstliche Sachsen-Anhalt mit Halle/Saale als Zentrum kann von dieser Entwicklung profitieren, denn in der Vergangenheit hat sich die Zahl der Einpendler aus Leipzig in die Saalestadt überdurchschnittlich erhöht. Zudem profitieren die Einpendler von der dortigen Branchenvielfalt und arbeiten in Berufen mit Fachkräfteengpässen wie zum Beispiel in Gesundheitsberufen. Weiterhin deuten die zunehmenden Einpendlerströme aus westdeutschen Regionen an, dass auch hier Potenziale bestehen, wenn auch in einem wesentlich niedrigeren Umfang als im Fall Leipzigs.

Weitere Handlungsoptionen könnten an der in den letzten Jahren stark gestiegenen Zahl der Einpendler aus dem Ausland ansetzen. Wie Seibert (2024) betont, stellen diese ausländischen Einpendler für Ostdeutschland eine wichtige Ressource dar, nicht zuletzt, weil sie oft in Engpassberufen beschäftigt sind. Daher sollten die Rahmenbedingungen in Deutschland so attraktiv gestaltet sein, dass sie auch künftig einer Erwerbstätigkeit in Deutschland nachgehen wollen. Auch wäre es angesichts einer die Grenzen der Bundesländer überschreitenden Arbeitsmarktreion Leipzig-Halle/Saale sinnvoll, die Verkehrsinfrastruktur in der Region weiter auszubauen. Davon würden sowohl Sachsen-Anhalt als auch Sachsen profitieren, da es die Entwicklung der Region insgesamt unterstützen könnte. Um außerdem dafür Sorge zu tragen, dass Auspendler nicht an ihren Arbeitsort abwandern, könnten Maßnahmen ergriffen werden, um ihre regionale Bindung zu stärken. Abraham/Nisic (2007: 70) führen aus, dass Menschen unabhängig von den konkreten Vor- und Nachteilen einer Region eine Vorliebe für ihren Geburts- oder langjährigen Wohnort entwickeln. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass eine starke regionale Bindung wiederum zu einer geringeren Bereitschaft zu längeren Arbeitswegen sowie zu schlechteren Einkommenschancen führen kann.

Literatur

- Abraham, Martin; Nisic, Natascha (2007): Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt. In: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie, 33, 69–87.
- Böhme, Stefan; Eigenhüller, Lutz; Rossen, Anja (2023): Struktur und Entwicklung der Pendelverflechtungen des Agenturbezirks München. IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Bayern 02/2023, Nürnberg. DOI:10.48720/IAB.REBY.2302.
- Brautzsch, Hans-Ulrich (2002): Aktuelle Trends - Hohe Zahl der Auspendler entlastet Arbeitsmarkt in Ostdeutschland. In: Wirtschaft im Wandel, 8(10), 278–278.
- Brunow, Stephan; Jost, Ramona (2023): Being a long distance out-commuter or home employee in a rather peripheral region evidence of a German federal state. In: Review of regional research, 43(2), 317–342. DOI:10.1007/s10037-023-00194-5.
- Bundesagentur für Arbeit (BA) (2022): Grundlagen: Qualitätsbericht – Statistik der sozialversicherungspflichtigen und geringfügigen Beschäftigung, Nürnberg.
https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Statischer-Content/Grundlagen/Methodik-Qualitaet/Qualitaetsberichte/Generische-Publikationen/Qualitaetsbericht-Statistik-Beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 28.02.2024).
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2024): Zahl der Pendlerinnen und Pendler gestiegen. Presseinformation vom 22.08.2024,
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/presse/presseinformationen/2024/pendeln-2023.html> (abgerufen am 30.10.2024).
- Dietrich, Ingrid; Fritzsche, Birgit (2010): Hohe Arbeitskräftemobilität in Sachsen-Anhalt. Pendlerbericht für das Jahr 2009. IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen 02/2010, Nürnberg.
- Frodermann, Corinna; Grunau, Philipp; Haas, Georg-Christoph; Müller, Dana (2021): Homeoffice in Zeiten von Corona: Nutzung, Hindernisse und Zukunftswünsche. IAB-Kurzbericht 05/2021, Nürnberg.
- Fuchs, Michaela; Jost, Ramona; Weyh, Antje (2024a): Räumliche Mobilität der Beschäftigten in Deutschland: Frauen pendeln kürzer als Männer. IAB-Kurzbericht 04/2024, Nürnberg, DOI:10.48720/IAB.KB.2404.
- Fuchs, Michaela; Jost, Ramona; Weyh, Antje (2024b): How many gaps are there? Investigating the regional dimension of the gender commuting gap. In: Papers in Regional Science, 103(1), 100005, DOI:10.1016/j.pirs.2024.100005.
- Ganesch, Franziska; Dütsch, Matthias; Struck, Olaf (2019): Regionale Mobilität am Arbeitsmarkt. Individuelle, betriebliche und wirtschaftsstrukturelle Determinanten von Mobilität und Einkommen. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 71, S. 181–210.
- Kersting, Moritz; Matthies, Eike; Lahner, Jörg; Schlüter, Jan (2021): A socioeconomic analysis of commuting professionals. In: Transportation, 48: 2127–2158. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10124-w>.

- Leclerque, Cornelia; Fritzsche, Birgit (2024): Entwicklung und Struktur der Beschäftigung von Ausländer*innen in Sachsen-Anhalt. IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen 01/2024, Nürnberg, DOI:10.48720/IAB.RESAT.2401.
- Pfaff, Simon (2012): Pendeln oder umziehen? Mobilitätsentscheidungen in Deutschland zwischen 2000 und 2009. In: Zeitschrift für Soziologie, 41(6), 458–477.
- Pfaff, Simon (2014): Pendelentfernung, Lebenszufriedenheit und Entlohnung. Eine Längsschnittuntersuchung mit den Daten des SOEP von 1998 bis 2009. In: Zeitschrift für Soziologie, 43(2), 113–130.
- Russo, Giovanni; Tedeschi, Federico; Reggiani, Aura; Nijkamp, Peter (2014): Commuter effects on local labour markets: A German modelling study. In: Urban Studies, 51(3), 493–508.
- Seibert, Holger (2024): Immer mehr Menschen pendeln aus Osteuropa nach Deutschland, In: IAB-Forum 15. April 2024, <https://www.iab-forum.de/immer-mehr-menschen-pendeln-aus-osteuropa-nach-deutschland/> (abgerufen am 10.10.2024)
- Seibert, Holger; Wiethölter, Doris (2020): Grenzpendler aus Polen in Berlin-Brandenburg. IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Berlin-Brandenburg 01/2020, Nürnberg.
- Seibert, Holger; Wiethölter, Doris; Carstensen, Jeanette (2019): Pendlerbericht 2017. IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Berlin-Brandenburg 01/2019, Nürnberg.
- Stadt Leipzig (Hrsg.) (2023): Daten und Fakten. Ausgabe 2023. https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.1_Dez1_Allgemeine_Verwaltung/12_Statistik_und_Wahlen/Statistik/Leipzig_fb_Daten_und_Informationen.pdf (abgerufen am 30.10.2024).
- Statistisches Landesamt Sachsen (2024): Pendelverhalten in Sachsen 2023: Kreisfreie Stadt Leipzig am attraktivsten für Einpendlerinnen und Einpendler. Medieninformation 142/2024 vom 16.10.2024, Kamenz. https://www.statistik.sachsen.de/download/presse-2024/mi_statistik-sachsen-142-2024_pendler-2023.pdf (abgerufen am 31.03.2025).
- Volgmann, Kati; Growe, Anna; Münter, Angelika; Osterhage, Frank (2022): Profitiert das Umland vom Boom der Großstädte? Reichweite und funktionale Differenzierung von Ausstrahlungseffekten in den deutschen Stadtregionen. In: Raumforschung und Raumordnung/Spatial Research and Planning, 80(4), 397-413.

Anhang

Tabelle A 1: Auspendler und Einpendler in Sachsen-Anhalt nach Bundesländern

1999 und 2024

-	Auspendler					Einpendler				
	1999	2024	Veränderung in Prozent	Anteile in Prozent		1999	2024	Veränderung in Prozent	Anteile in Prozent	
				1999	2024				1999	2024
Schleswig-Holstein	1.029	1.968	91,3	1,0	1,3	261	835	219,9	0,6	1,1
Hamburg	1.410	2.755	95,4	1,3	1,9	159	488	206,9	0,4	0,6
Niedersachsen	34.927	38.158	9,3	32,6	25,7	4.867	9.364	92,4	10,7	12,3
Bremen	465	565	21,5	0,4	0,4	93	184	97,8	0,2	0,2
Nordrhein-Westfalen	9.140	10.318	12,9	8,5	6,9	2.002	5.552	177,3	4,4	7,3
Hessen	3.379	5.359	58,6	3,2	3,6	766	1.461	90,7	1,7	1,9
Rheinland-Pfalz	1.540	1.315	-14,6	1,4	0,9	333	894	168,5	0,7	1,2
Baden-Württemberg	3.731	5.057	35,5	3,5	3,4	681	1.537	125,7	1,5	2,0
Bayern	6.241	8.488	36,0	5,8	5,7	1.099	2.296	108,9	2,4	3,0
Saarland	302	338	11,9	0,3	0,2	57	114	100,0	0,1	0,1
Berlin	4.880	9.744	99,7	4,6	6,6	2.027	3.550	75,1	4,5	4,7
Brandenburg	7.117	10.237	43,8	6,7	6,9	6.936	7.450	7,4	15,3	9,8
Mecklenburg-Vorpommern	1.808	1.400	-22,6	1,7	0,9	2.308	2.106	-8,8	5,1	2,8
Sachsen	22.033	38.382	74,2	20,6	25,8	15.480	25.561	65,1	34,1	33,5
Thüringen	9.004	14.483	60,9	8,4	9,7	8.249	9.581	16,1	18,2	12,6
Ausland						104	5.234	4.932,7	0,2	6,9
Westdeutschland	62.164	74.321	19,6	58,1	50,0	10.318	22.725	120,2	22,7	29,8
Ostdeutschland	44.842	74.246	65,6	41,9	50,0	35.000	48.248	37,9	77,1	63,3
Insgesamt	107.006	148.567	38,8	100,0	100,0	45.422	76.207	67,8	100,0	100,0

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Tabelle A 2: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach soziodemografischen Merkmalen

2024

Soziodemografisches Merkmal	Auspendler			Einpendler		Nichtpendler			Gruppenspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in %	APQ	Absolut	Anteile in %	EPQ	Absolut	Anteile in %	Einpendler-Auspendler	Gewichtet
Geschlecht										
Frauen	49.803	33,5	12,2	25.758	33,8	6,7	358.539	50,0	-24.045	-63
Männer	98.764	66,5	21,6	50.449	66,2	12,3	358.287	50,0	-48.315	-118
Altersgruppen										
unter 20 Jahre	2.170	1,5	10,8	1.238	1,6	6,4	17.972	2,5	-932	-48
20 bis unter 30 Jahre	20.419	13,7	17,1	12.069	15,8	10,9	99.017	13,8	-8.350	-75
30 bis unter 40 Jahre	33.230	22,4	17,9	19.032	25,0	11,1	152.812	21,3	-14.198	-83
40 bis unter 65 Jahre	90.734	61,1	17,2	42.416	55,7	8,9	436.190	60,9	-48.318	-101
65 Jahre und älter	2.014	1,4	15,7	1.452	1,9	11,8	10.835	1,5	-562	-46
Staatsangehörigkeit										
Deutschland	133.244	89,7	16,6	60.101	78,9	8,2	670.219	93,5	-73.143	-100
Ausland	15.321	10,3	24,7	16.106	21,1	25,6	46.607	6,5	785	12
Arbeitszeit										
Vollzeit	116.492	78,4	19,5	58.290	76,5	10,8	481.471	67,2	-58.202	-108
Teilzeit	32.075	21,6	12,0	17.917	23,5	7,1	235.355	32,8	-14.158	-56
Berufsabschluss										
Ohne Berufsabschluss	12.483	8,4	16,5	7.113	9,3	10,1	63.100	8,8	-5.370	-76
Anerkannte Berufsausbildung	99.438	66,9	16,1	42.106	55,3	7,5	517.205	72,2	-57.332	-102
Akademischer Berufsabschluss	24.814	16,7	21,5	18.305	24,0	16,8	90.704	12,7	-6.509	-60

Soziodemografisches Merkmal	Auspendler			Einputler		Nichtpendler			Gruppenspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in %	APQ	Absolut	Anteile in %	EPQ	Absolut	Anteile in %	Einputler-Auspendler	Gewichtet
Anforderungsniveau										
Helfer-/Anlernarbeiten	21.171	14,3	14,9	9.826	12,9	7,5	121.304	16,9	-11.345	-86
fachlich ausgerichtete Tätigkeiten	84.253	56,7	16,3	41.692	54,7	8,8	432.441	60,3	-42.561	-90
komplexe Spezialistentätigkeiten	23.613	15,9	22,2	10.428	13,7	11,2	82.816	11,6	-13.185	-141
hoch komplexe Tätigkeiten	19.356	13,0	21,2	14.131	18,5	16,4	72.059	10,1	-5.225	-61
Berufssegmente										
Produktionsberufe	49.001	33,0	21,1	20.136	26,4	9,9	182.947	25,5	-28.865	-142
Personenbezogene Dienstleistungsberufe	21.832	14,7	9,6	15.049	19,7	6,8	205.552	28,7	-6.783	-31
Kaufmännische und unternehmensbezogene Dienstleistungsberufe	40.170	27,0	17,5	20.486	26,9	9,8	189.387	26,4	-19.684	-94
IT- und naturwissenschaftl. Dienstleistungsberufe	6.981	4,7	23,4	3.328	4,4	12,7	22.860	3,2	-3.653	-139
Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungsberufe	30.400	20,5	22,0	17.073	22,4	13,7	107.831	15,0	-13.327	-107
Wirtschaftssektoren										
Primär	1.329	0,9	9,9	1.064	1,4	8,1	12.053	1,7	-265	-20
Sekundär	46.513	31,3	19,8	23.537	30,9	11,1	188.886	26,4	-22.976	-108
Tertiär	100.725	67,8	16,3	51.605	67,7	9,1	515.879	72,0	-49.120	-87
Insgesamt	148.567	100,0	17,2	76.207	100,0	9,6	716.826	100,0	-72.360	-91

Anmerkungen: Primärer Wirtschaftssektor = Wirtschaftsabteilung A (WZ 2008); Sekundärer Wirtschaftssektor = Wirtschaftsabteilungen B bis F (WZ 2008); Tertiärer Wirtschaftssektor = Wirtschaftsabteilungen G bis U (WZ 2008). Gewichteter Pendlersaldo: Pendlersaldo je 1.000 SvB am Arbeitsort. Rundungsdifferenzen durch die Nichtberücksichtigung von SvB ohne Angabe möglich.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Tabelle A 3: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Berufshauptgruppen

2024

Berufshauptgruppen der KldB 2010	Auspendler			Einpendler			Nichtpendler		Berufsspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in Prozent	APQ	Absolut	Anteile in Prozent	EPQ	Absolut	Anteile in Prozent	Einpendler-Auspendler	Gewichtet
11 Land-, Tier-, Forstwirtschaftsberufe	1.255	0,8	10,9	1.114	1,5	9,8	10.257	1,4	-141	-12
12 Gartenbauberufe, Floristik	707	0,5	10,4	391	0,5	6,0	6.081	0,8	-316	-49
21 Rohstoffgewinnung und -aufbereitung, Glas- und Keramikherstellung und -verarbeitung	975	0,7	15,8	795	1,0	13,3	5.186	0,7	-180	-30
22 Kunststoffherstellung und -verarbeitung, Holzbe- und -verarbeitung	1.556	1,0	14,2	1.021	1,3	9,8	9.400	1,3	-535	-51
23 Papier-, Druckberufe, technische Mediengestaltung	620	0,4	13,8	340	0,4	8,1	3.878	0,5	-280	-66
24 Metallherzeugung, -bearbeitung, Metallbauberufe	4.906	3,3	16,6	2.038	2,7	7,6	24.593	3,4	-2.868	-108
25 Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe	13.261	8,9	28,0	3.473	4,6	9,2	34.160	4,8	-9.788	-260
26 Mechatronik-, Energie- und Elektroberufe	6.358	4,3	24,0	2.252	3,0	10,1	20.091	2,8	-4.106	-184
27 Technische Forschungs-, Entwicklungs-, Konstruktions- und Produktionssteuerungsberufe	5.057	3,4	25,3	2.459	3,2	14,1	14.925	2,1	-2.598	-149
28 Textil- und Lederberufe	286	0,2	23,3	96	0,1	9,3	941	0,1	-190	-183
29 Lebensmittelherstellung u. -verarbeitung	2.864	1,9	11,5	3.058	4,0	12,1	22.111	3,1	194	8
31 Bauplanungs-, Architektur- und Vermessungsberufe	2.027	1,4	29,8	1.096	1,4	18,7	4.767	0,7	-931	-159
32 Hoch- und Tiefbauberufe	5.395	3,6	24,5	2.374	3,1	12,5	16.631	2,3	-3.021	-159
33 (Innen-)Ausbauberufe	1.909	1,3	18,0	837	1,1	8,8	8.678	1,2	-1.072	-113
34 Gebäude- u. versorgungstechnische Berufe	4.526	3,0	16,6	1.774	2,3	7,3	22.665	3,2	-2.752	-113
41 Mathematik-, Biologie-, Chemie- und Physikberufe	1.492	1,0	9,5	1.359	1,8	8,7	14.181	2,0	-133	-9
42 Geologie-, Geografie- und Umweltschutzberufe	281	0,2	22,0	303	0,4	23,3	998	0,1	22	17
43 Informatik-, Informations- und Kommunikationstechnologieberufe	5.208	3,5	40,4	1.666	2,2	17,8	7.681	1,1	-3.542	-379
51 Verkehr, Logistik (außer Fahrzeugführung)	13.507	9,1	20,9	4.509	5,9	8,1	51.202	7,1	-8.998	-161
52 Führer/innen von Fahrzeug- u. Transportgeräten	9.995	6,7	25,7	8.482	11,1	22,7	28.909	4,0	-1.513	-40
53 Schutz-, Sicherheits- und Überwachungsberufe	3.021	2,0	28,3	1.818	2,4	19,2	7.657	1,1	-1.203	-127
54 Reinigungsberufe	3.877	2,6	16,2	2.264	3,0	10,1	20.063	2,8	-1.613	-72

Berufshauptgruppen der KldB 2010	Auspendler			Einpender			Nichtpendler		Berufsspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in Prozent	APQ	Absolut	Anteile in Prozent	EPQ	Absolut	Anteile in Prozent	Einpender- Auspendler	Gewichtet
61 Einkaufs-, Vertriebs- und Handelsberufe	6.585	4,4	35,6	3.016	4,0	20,2	11.919	1,7	-3.569	-239
62 Verkaufsberufe	7.579	5,1	13,4	3.241	4,3	6,2	48.849	6,8	-4.338	-83
63 Tourismus-, Hotel- und Gaststättenberufe	2.430	1,6	14,8	1.419	1,9	9,2	14.034	2,0	-1.011	-65
71 Berufe Unternehmensführung und-organisation	15.431	10,4	18,5	7.838	10,3	10,4	67.858	9,5	-7.593	-100
72 Berufe in Finanzdienstleistungen, Rechnungswesen und Steuerberatung	4.345	2,9	18,7	1.510	2,0	7,4	18.913	2,6	-2.835	-139
73 Berufe in Recht und Verwaltung	3.207	2,2	9,5	1.717	2,3	5,3	30.713	4,3	-1.490	-46
81 Medizinische Gesundheitsberufe	7.177	4,8	9,7	4.116	5,4	5,8	67.132	9,4	-3.061	-43
82 Nichtmedizinische Gesundheits-, Körperpflege- und Wellnessberufe, Medizintechnik	2.953	2,0	8,7	1.284	1,7	4,0	31.181	4,3	-1.669	-51
83 Erziehung, soziale und hauswirtschaftliche Berufe, Theologie	3.572	2,4	6,8	1.793	2,4	3,6	48.651	6,8	-1.779	-35
84 Lehrende und ausbildende Berufe	2.103	1,4	10,3	2.556	3,4	12,2	18.316	2,6	453	22
91 Sprach-, literatur-, geistes-, gesellschafts- und wirtschaftswissenschaftliche Berufe	309	0,2	13,2	299	0,4	12,8	2.032	0,3	-10	-4
92 Werbung, Marketing, kaufmännische und redaktionelle Medienberufe	3.023	2,0	21,4	3.164	4,2	22,1	11.135	1,6	141	10
93 Produktdesign und kunsthandwerkliche Berufe, bildende Kunst, Musikinstrumentenbau	163	0,1	19,0	76	0,1	9,9	694	0,1	-87	-113
94 Darstellende, unterhaltende Berufe	424	0,3	16,8	524	0,7	20,0	2.095	0,3	100	38
Insgesamt	148.567	100,0	17,2	76.207	100,0	9,6	716.826	100,0	-72.360	-91

Anmerkungen: Gewichteter Pendlersaldo: Pendlersaldo je 1.000 SvB am Arbeitsort. Rundungsdifferenzen durch die Nichtberücksichtigung von SvB ohne Angabe möglich.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Tabelle A 4: Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Wirtschaftsabteilungen

2024

Wirtschaftsabteilung	Auspendler			Einpendler			Nichtpendler		Branchenspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in Prozent	APQ	Absolut	Anteile in Prozent	EPQ	Absolut	Anteile in Prozent	Einpendler-Auspendler	Gewichtet
01 Landwirtschaft, Jagd u. damit verbundene Tätigkeiten	1.169	0,8	9,6	932	1,2	7,8	11.036	1,5	-237	-20
02 Forstwirtschaft und Holzeinschlag	154	0,1	13,7	129	0,2	11,7	969	0,1	-25	-23
08 Gewinnung von Steinen und Erden, sonstiger Bergbau	182	0,1	4,4	476	0,6	10,8	3.928	0,5	294	67
10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	2.942	2,0	13,2	3.577	4,7	15,6	19.328	2,7	635	28
11 Getränkeherstellung	200	0,1	9,0	402	0,5	16,6	2.025	0,3	202	83
16 Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	297	0,2	12,2	404	0,5	15,8	2.143	0,3	107	42
17 Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	253	0,2	8,0	178	0,2	5,8	2.911	0,4	-75	-24
18 Herstellung von Druckerzeugnissen, Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	212	0,1	12,2	127	0,2	7,7	1.528	0,2	-85	-51
20 Herstellung von chemischen Erzeugnissen	1.210	0,8	10,0	1.214	1,6	10,1	10.842	1,5	4	0
21 Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	535	0,4	8,7	544	0,7	8,9	5.599	0,8	9	1
22 Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	842	0,6	11,1	481	0,6	6,6	6.771	0,9	-361	-50
23 Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	1.063	0,7	12,6	777	1,0	9,5	7.399	1,0	-286	-35
24 Metallerzeugung und -bearbeitung	851	0,6	12,1	272	0,4	4,2	6.197	0,9	-579	-89
25 Herstellung von Metallerzeugnissen	2.530	1,7	14,1	1.723	2,3	10,0	15.441	2,2	-807	-47
26 Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	941	0,6	19,4	647	0,8	14,2	3.915	0,5	-294	-64
27 Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	994	0,7	22,7	337	0,4	9,0	3.394	0,5	-657	-176
28 Maschinenbau	3.542	2,4	20,6	1.137	1,5	7,7	13.648	1,9	-2.405	-163
29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	8.241	5,5	68,3	354	0,5	8,5	3.822	0,5	-7.887	-1.889
30 Sonstiger Fahrzeugbau	456	0,3	15,6	204	0,3	7,6	2.474	0,3	-252	-94
31 Herstellung von Möbeln	211	0,1	9,3	203	0,3	9,0	2.059	0,3	-8	-4
32 Herstellung von sonstigen Waren	776	0,5	21,2	164	0,2	5,4	2.892	0,4	-612	-200
33 Reparatur u. Installation v. Maschinen u. Ausrüstungen	2.226	1,5	32,9	1.093	1,4	19,4	4.548	0,6	-1.133	-201
35 Energieversorgung	1.427	1,0	18,4	711	0,9	10,1	6.345	0,9	-716	-101

Wirtschaftsabteilung	Auspendler			Einpender			Nichtpendler		Branchenspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in Prozent	APQ	Absolut	Anteile in Prozent	EPQ	Absolut	Anteile in Prozent	Einpender- Auspendler	Gewichtet
38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen, Rückgewinnung	1.442	1,0	17,4	690	0,9	9,2	6.848	1,0	-752	-100
41 Hochbau	1.789	1,2	23,0	803	1,1	11,8	5.991	0,8	-986	-145
42 Tiefbau	4.059	2,7	32,4	1.532	2,0	15,3	8.456	1,2	-2.527	-253
43 Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation, und sonstiges Ausbaugewerbe	8.191	5,5	19,5	4.320	5,7	11,3	33.843	4,7	-3.871	-101
45 Handel m. Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	2.336	1,6	13,3	1.011	1,3	6,2	15.234	2,1	-1.325	-82
46 Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	7.233	4,9	29,2	2.839	3,7	13,9	17.549	2,4	-4.394	-215
47 Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	9.395	6,3	13,9	3.860	5,1	6,2	58.298	8,1	-5.535	-89
49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	4.814	3,2	21,3	4.764	6,3	21,1	17.804	2,5	-50	-2
52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	7.758	5,2	34,0	4.302	5,6	22,2	15.044	2,1	-3.456	-179
53 Post-, Kurier- und Expressdienste	1.884	1,3	18,3	732	1,0	8,0	8.388	1,2	-1.152	-126
55 Beherbergung	718	0,5	11,1	395	0,5	6,4	5.779	0,8	-323	-52
56 Gastronomie	2.317	1,6	12,4	988	1,3	5,7	16.408	2,3	-1.329	-76
58 Verlagswesen	285	0,2	33,6	104	0,1	15,6	563	0,1	-181	-271
59 Herstellung, Verleih u. Vertrieb v. Filmen u. Fernsehprogrammen; Kinos; Tonstudios u. Verlegen von Musik	144	0,1	27,0	119	0,2	23,4	389	0,1	-25	-49
60 Rundfunkveranstalter	332	0,2	46,7	185	0,2	32,8	379	0,1	-147	-261
61 Telekommunikation	595	0,4	37,0	172	0,2	14,5	1.011	0,1	-423	-358
62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	4.560	3,1	44,0	1.627	2,1	21,9	5.799	0,8	-2.933	-395
63 Informationsdienstleistungen	495	0,3	41,6	117	0,2	14,4	694	0,1	-378	-466
64 Erbringung von Finanzdienstleistungen	1.543	1,0	17,3	414	0,5	5,3	7.384	1,0	-1.129	-145
66 Mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundene Tätigkeiten	780	0,5	23,4	220	0,3	7,9	2.550	0,4	-560	-202
68 Grundstücks- und Wohnungswesen	1.535	1,0	18,4	683	0,9	9,1	6.808	0,9	-852	-114
69 Rechts- und Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung	1.425	1,0	18,5	479	0,6	7,1	6.262	0,9	-946	-140
70 Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung	4.800	3,2	43,2	1.168	1,5	15,6	6.316	0,9	-3.632	-485

Wirtschaftsabteilung	Auspendler			Einpender			Nichtpendler		Branchenspezifischer Pendlersaldo	
	Absolut	Anteile in Prozent	APQ	Absolut	Anteile in Prozent	EPQ	Absolut	Anteile in Prozent	Einpender- Auspendler	Gewichtet
71 Architektur-, Ingenieurbüros; Labore	4.700	3,2	38,0	1.573	2,1	17,0	7.660	1,1	-3.127	-339
72 Forschung und Entwicklung	921	0,6	18,6	820	1,1	16,9	4.029	0,6	-101	-21
73 Werbung und Marktforschung	385	0,3	31,8	101	0,1	10,9	826	0,1	-284	-306
74 Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten	359	0,2	28,6	169	0,2	15,9	897	0,1	-190	-178
77 Vermietung von beweglichen Sachen	610	0,4	25,3	266	0,3	12,9	1.799	0,3	-344	-167
78 Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	6.553	4,4	34,4	2.150	2,8	14,7	12.482	1,7	-4.403	-301
79 Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen	219	0,1	16,4	121	0,2	9,8	1.113	0,2	-98	-79
80 Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	2.160	1,5	35,2	1.464	1,9	26,9	3.974	0,6	-696	-128
81 Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	4.865	3,3	19,2	3.030	4,0	12,9	20.528	2,9	-1.835	-78
82 Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen a. n. g.	3.229	2,2	19,2	3.305	4,3	19,5	13.613	1,9	76	4
84 Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung	5.022	3,4	7,7	2.885	3,8	4,6	60.212	8,4	-2.137	-34
85 Erziehung und Unterricht	2.876	1,9	7,9	2.762	3,6	7,6	33.564	4,7	-114	-3
86 Gesundheitswesen	5.983	4,0	8,5	3.722	4,9	5,4	64.719	9,0	-2.261	-33
87 Heime (ohne Erholungs- und Ferienheime)	2.354	1,6	6,6	1.060	1,4	3,1	33.326	4,6	-1.294	-38
88 Sozialwesen (ohne Heime)	3.217	2,2	7,3	1.460	1,9	3,5	40.835	5,7	-1.757	-42
90 Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	170	0,1	12,5	243	0,3	16,9	1.191	0,2	73	51
92 Spiel-, Wett- und Lotteriewesen	248	0,2	20,3	113	0,1	10,4	974	0,1	-135	-124
93 Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	383	0,3	14,1	257	0,3	9,9	2.326	0,3	-126	-49
94 Interessenvertretungen sowie kirchliche und sonstige Vereine	1.222	0,8	14,4	521	0,7	6,7	7.287	1,0	-701	-90
96 Erbringung von sonstigen überwiegend persönlichen Dienstleistungen	902	0,6	9,4	961	1,3	9,9	8.736	1,2	59	6
Gesamt	148.567	100,0	17,2	76.207	100,0	9,6	716.826	100,0	-72.360	-91

Anmerkungen: Nur Branchen mit mindestens 102 Ein- oder Auspendlern. Gewichteter Pendlersaldo: Pendlersaldo je 1.000 SvB am Arbeitsort. Rundungsdifferenzen durch die Nichtberücksichtigung von SvB ohne Angabe möglich.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. © IAB

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beschäftigte mit Wohnort und Arbeitsort in Sachsen-Anhalt.....	11
Abbildung 2:	Auspendler aus und Einpendler nach Sachsen-Anhalt	12
Abbildung 3:	Auspendlerquoten aus und Einpendlerquoten nach Sachsen-Anhalt	13
Abbildung 4:	Entwicklung der Beschäftigungsdichte in Sachsen-Anhalt	14
Abbildung 5:	Auspendlerquoten der Bundesländer	15
Abbildung 6:	Einpendlerquoten der Bundesländer	16
Abbildung 7:	Arbeitsorte der Beschäftigten mit Wohnort in Sachsen-Anhalt.....	17
Abbildung 8:	Wohnorte der Beschäftigten mit Arbeitsort in Sachsen-Anhalt.....	18
Abbildung 9:	Aus- und Einpendlerquoten nach Kreisen	20
Abbildung 10:	Zusammenhang zwischen Pendlersaldo und Beschäftigungsdichte auf Kreisebene in Sachsen-Anhalt	23
Abbildung 11:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach soziodemografischen Merkmalen.....	25
Abbildung 12:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Berufssegmenten	26
Abbildung 13:	Die Berufe mit den höchsten und niedrigsten Auspendlerquoten aus Sachsen- Anhalt.....	27
Abbildung 14:	Die Berufe mit den höchsten und niedrigsten Einpendlerquoten nach Sachsen- Anhalt.....	28
Abbildung 15:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Wirtschaftssektoren	29
Abbildung 16:	Die Branchen mit den höchsten und niedrigsten Auspendlerquoten aus Sachsen- Anhalt.....	30
Abbildung 17:	Die Branchen mit den höchsten und niedrigsten Einpendlerquoten nach Sachsen- Anhalt.....	31
Abbildung 18:	Auspendler aus und Einpendler nach Sachsen-Anhalt nach Kreisen	33
Abbildung 19:	Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit den wichtigsten sächsischen Kreisen	36
Abbildung 20:	Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit Berlin	37
Abbildung 21:	Entwicklung der Pendlerverflechtungen Sachsen-Anhalts mit den wichtigsten niedersächsischen Kreisen.....	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Beschäftigungsdichte in den Bundesländern.....	18
Tabelle 2:	Beschäftigte und Pendler nach Kreisen in Sachsen-Anhalt.....	22

Anhang

Tabelle A 1:	Auspendler und Einpendler in Sachsen-Anhalt nach Bundesländern.....	45
Tabelle A 2:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach soziodemografischen Merkmalen.....	46
Tabelle A 3:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Berufshauptgruppen	48
Tabelle A 4:	Auspendler, Einpendler und Nichtpendler in Sachsen-Anhalt nach Wirtschaftsabteilungen	50

In der Reihe IAB-Regional Sachsen-Anhalt-Thüringen zuletzt erschienen

Nummer	Autoren	Titel
2/2024	Leclerque, Cornelia; Fritzsche, Birgit	Entwicklung und Struktur der Beschäftigung von Ausländer*innen in Thüringen
1/2024	Leclerque, Cornelia; Fritzsche, Birgit	Entwicklung und Struktur der Beschäftigung von Ausländer*innen in Sachsen-Anhalt
2/2022	Fuchs, Michaela; Fritzsche, Birgit	Der zukünftige Beschäftigungsbedarf in der ambulanten und stationären Pflege in Sachsen-Anhalt: Modellrechnungen auf Kreisebene bis zum Jahr 2035
1/2022	Schmiedel, Lisa; Kropp, Per; Fritzsche, Birgit; Theuer, Stefan	Energieintensive Industrien in Mitteldeutschland
3/2021	Kropp, Per; Fritzsche, Birgit; Theuer, Stefan	Digitalisierung schreitet voran – Neuschätzung der Substituierbarkeitspotenziale in Thüringen 2019

Eine vollständige Liste aller Veröffentlichungen der Reihe „**IAB-Regional Sachsen-Anhalt-Thüringen**“ finden Sie unter:

<https://iab.de/publikationen/iab-publikationsreihen/iab-regional/iab-regional-sachsen-anhalt-thueringen/>

Eine vollständige Liste aller Veröffentlichungen der Reihe „**IAB-Regional**“ finden Sie unter:

<https://iab.de/publikationen/iab-publikationsreihen/iab-regional/>

Impressum

IAB-Regional • IAB Sachsen-Anhalt-Thüringen 1|2025

Veröffentlichungsdatum

10. April 2025

Herausgeber

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
der Bundesagentur für Arbeit
Regensburger Straße 104
90478 Nürnberg

Nutzungsrechte

Diese Publikation ist unter folgender Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht:
Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International (CC BY-SA 4.0)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

Bezugsmöglichkeit

https://doku.iab.de/regional/SAT/2025/regional_sat_0125.pdf

Website

<https://iab.de>

ISSN

1861-1435

DOI

[10.48720/IAB.RESAT.2501](https://doi.org/10.48720/IAB.RESAT.2501)

Rückfragen zum Inhalt

Dr. Michaela Fuchs
Telefon 0345-1332 232
E-Mail michaela.fuchs@iab.de