

Scheremet, Wolfgang; Schupp, Jürgen

**Working Paper — Digitized Version**

## Pendler und Migranten: Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland

DIW Discussion Papers, No. 36

**Provided in Cooperation with:**

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

*Suggested Citation:* Scheremet, Wolfgang; Schupp, Jürgen (1991) : Pendler und Migranten: Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland, DIW Discussion Papers, No. 36, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/95721>

**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.*



Diskussionspapiere  
Discussion Papers

Diskussionspapier/Nr.36 (

**Pendler und Migranten -  
Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland**

von

**Wolfgang Scheremet und Jürgen Schupp**

**Die in diesem Papier vertretenen Auffassungen liegen ausschließlich in der Verantwortung des Verfassers und nicht in der des Instituts.**

**Opinions expressed in this paper are those of the author and do not necessarily reflect views of the Institute.**

**Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung**

Diskussionspapier / Nr.36 (

**Pendler und Migranten -  
Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland**

von

**Wolfgang Scheremet und Jürgen Schupp**

Berlin, November 1991

**Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin**

**Königin-Luise-Str. 5, 1000 Berlin 33**

**Telefon: 49-30 - 82 991-0**

**Telefax: 49-30 - 82 991-200**

# **Pendler und Migranten - Zur Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland**

*von Wolfgang Scheremet und Jürgen Schupp (DIW)*

## **Ausgangssituation und Fragestellung**

Die Quantifizierung des Phänomens "Arbeitskräftewanderung" sowie die Analyse der Strukturen des Pendlerstromes hinsichtlich Alter, Geschlecht, Qualifikation, eine Untersuchung über die Beweggründe der Arbeitskräftewanderung und eine Abschätzung des Wanderungspotentials sind die Ziele dieses Aufsatzes.

Das Gefälle der wirtschaftlichen Lage zwischen Ost- und Westdeutschland manifestiert sich insbesondere am Arbeitsmarkt. Hier hat die wirtschaftliche und politische Vereinigung keinerlei Annäherung gebracht, sondern den Graben vertieft (vgl. Flassbeck/Scheremet 1992). Ostdeutschland, wo Vollbeschäftigung über 40 Jahre eines der obersten staatlichen Ziele war, erlebte nach der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion einen fast völligen Zusammenbruch des Arbeitsmarktes, während Westdeutschland die beste Arbeitsmarktentwicklung seit Jahrzehnten registrierte.

Einige ausgewählte Arbeitsmarktzahlen verdeutlichen das Ausmaß des wirtschaftlichen Einbruchs<sup>1</sup>. Während im ersten Halbjahr des Jahres 1991 in Westdeutschland die Zahl der Erwerbstätigen um 860 000 oder 3,1 vH gegenüber dem Vorjahr zunahm, sank die Zahl der erwerbstätigen Personen im Osten Deutschlands um 1,9 Millionen oder um 21 vH. Im verarbeitenden Gewerbe, in dem knapp 40 vH der Arbeitskräfte beschäftigt waren, reduzierte sich der Bestand an Arbeitsplätzen um ein Drittel.

Aufgrund dieses drastischen Abbaus von Arbeitsplätzen in nicht mehr wettbewerbsfähigen Sektoren und Branchen, der nicht mit der Schaffung

---

1 Vgl. Arbeitsgemeinschaft der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute, die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 1991, in DIW-Wochenbericht, Nr. 42-43/91 und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung des DIW.

einer entsprechend großen Zahl neuer Arbeitsplätze verbunden war, stieg die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland in kürzester Zeit drastisch an. Ein Jahr nach der Währungsunion wurden knapp 1,1 Mill. Arbeitslose offiziell registriert. Nur durch den verstärkten Einsatz von Instrumenten der aktiven Arbeitsmarktpolitik, wie Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, beruflicher Weiterbildung, Vorruhestandsregelungen sowie Kurzarbeit konnte ein stärkerer Anstieg der Arbeitslosigkeit verhindert werden.

Auch wenn sich Angebots- und Nachfrageverhältnisse auf den Arbeitsmärkten in Ost- und Westdeutschland in naher Zukunft noch nicht aufeinander zu bewegen, so sind sie doch nicht unabhängig voneinander zu erklären. Das Scharnier, das die beiden Arbeitsmärkte verbindet, ist die Arbeitskräftewanderung von Ost- nach Westdeutschland. Infolge dieser Wanderung - in Form von permanenter Migration und durch Pendlerströme - ist es in Zukunft umso schwerer möglich, Strategien für einen Arbeitsmarkt zu entwickeln, ohne die Reaktionen von ökonomischen Variablen des anderen Teilarbeitsmarktes zu berücksichtigen, je ausgeprägter die Arbeitskräftewanderung ist.

Aufgrund der relativ geringen Migrationskosten - gleiche Sprache, hohe soziale Akzeptanz, keine institutionellen Hemmnisse - wurde seit Öffnung der Grenzen eine überaus hohe Migrationsbereitschaft der ostdeutschen Arbeitskräfte vermutet. Unterstützt wird diese Hypothese durch die äußerst ungünstigen Rahmenbedingungen in Ostdeutschland.

So lagen die monatlichen Durchschnittseinkommen der beschäftigten Arbeitnehmer in Ostdeutschland im Durchschnitt 1990 bei knapp 1 400 DM und in Westdeutschland bei etwa 3 500 DM. Das durchschnittliche Arbeitseinkommen lag also in Ostdeutschland bei etwa 40 vH des westdeutschen Niveaus. Nimmt man die erheblich ungünstigeren Arbeitsmarktperspektiven in Ostdeutschland hinzu, erscheint es nicht verwunderlich, daß es zu ausgeprägten Wanderungsbewegungen von Ost- nach Westdeutschland kommt. Das Ausmaß der Migration quantitativ abzugreifen, ist allerdings äußerst schwierig, da die Zahl der Umzüge seit Öffnung der Grenzen auf

eine andere Weise statistisch erfaßt wird<sup>2</sup>. Nach Inkrafttreten der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion im Juli 1990 verließen bis Juni 1991 knapp 220 000 Personen die neuen Bundesländer und zogen in den Westen, während in umgekehrter Richtung lediglich 41 200 Personen ihren Umzug meldeten (VGL. ABBILDUNG 1).

Hinzu kamen im Juli 1991 etwa 420 000 Pendler. Hierbei muß freilich berücksichtigt werden, daß darin etwa 100 000 Pendler nach West-Berlin enthalten sind, die also vergleichsweise kurze Wegezeiten haben. So führte die Maueröffnung in West-Berlin zu einem auch in anderen Großstädten bekannten Phänomen des Sogs von Arbeitskräften aus einem strukturschwachen Umland in die wirtschaftlich stärkere Metropole. Setzt sich dieser bislang zu beobachtende Trend auch weiterhin fort, so ist am Jahresende 1991 mit einer Pendlerzahl von über einer halben Million zu rechnen (VGL. ABBILDUNG 2).

In der Diskussion zur Lösung der gegenwärtigen Arbeitsmarktkrise in den neuen Bundesländern spielt dieser Pendlerstrom aus den neuen Bundesländern in den alten Teil der Bundesrepublik eine mehrfach ambivalente Rolle. Einerseits entlasten solche Pendler die Arbeitsmarktstatistik in den neuen Bundesländern und tragen zugleich zur positiven Beschäftigungsentwicklung in den Altländern bei, wenngleich sich dadurch für leistungsgeminderte Arbeitsuchende in Westdeutschland die Situation am Arbeitsmarkt auch verschärft. Andererseits werden aus den hohen Pendlerzahlen Prognosen zu steigenden Umzügen in den Westen abgeleitet, womit die Befürchtung einhergeht, daß insbesondere die künftig dringend benötigten Fachkräfte im Osten hierdurch dem dortigen Arbeitsmarkt dauerhaft entzogen werden. Nicht zuletzt mit Blick auf diese Abwanderung von "Humankapital" wurden die Notwendigkeit der erheblichen Einkommenszuwächse wie sie in den Tarifabschlüssen der vergangenen Monate in Ostdeutschland ihren Niederschlag fanden, begründet (vgl. Bispinck 1991, S. 151).

---

2 Bis Juni 1990 wurde die Zahl der 'Übersiedler' vom Bundesausgleichsamt, Bad Homburg, erfaßt und wird seitdem vom Zentralen Einwohneramt Berlin (Ost), einer Außenstelle des Statistischen Bundesamtes, weitergeführt. Eine weitere Besonderheit stellt der Umstand dar, daß ab April 1991 Berlin insgesamt dem bisherigen Bundesgebiet zugeordnet wird (vgl. Bach et al. 1991, S. 25).

Langfristig unterscheiden sich aber die beiden Arten der Arbeitskräftewanderung in ihrer Wirkung auf den Investitionsstandort Ostdeutschland. Die dauerhafte Abwanderung von Arbeitskräften könnte sich in der Tat als eine schwere Hypothek für den Aufbau der ostdeutschen Wirtschaft erweisen, wenn sich der Mangel an qualifiziertem Fachpersonal zu einem Investitionshemmnis entwickeln würde. Auch wenn sich die wirtschaftliche Lage in Ostdeutschland durchgreifend bessert, ist nicht zu erwarten, daß Arbeitskräfte, die ihren Lebensmittelpunkt nach Westdeutschland verlagert haben, wieder nach Ostdeutschland zurückkehren.

Bei temporärer Abwanderung, d.h. Pendeln zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz, ist diese Gefahr weniger groß, da die Bindung an den Wohnort bestehen bleibt. Temporäre Abwanderung durch Pendeln verringert nicht nur das ostdeutsche Arbeitskräfteangebot und entlastet dadurch den Arbeitsmarkt. Durch die Beschäftigung in Westdeutschland wird auch dem Verlust von "Humankapital" durch Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland entgegengewirkt. Zudem eröffnet sich hierdurch vielfach auch die Möglichkeit, daß die Arbeitskräfte aus Ostdeutschland auf ihren westdeutschen Arbeitsplätzen an moderner Technologie weitergebildet werden. Diese Art der Weiterbildung "on the job" ist in der Regel sehr effektiv. Das führt schließlich zu einem Transfer von technischem Wissen von West- nach Ostdeutschland, wenn die Arbeitskräfte wieder an ihrem Wohnort einen Arbeitsplatz finden. Temporäre Arbeitskräftewanderung ist daher unter ökonomischen Effizienzgesichtspunkten grundsätzlich positiv zu bewerten.

### **Datenbasis und methodische Vorbemerkungen**

Ausgangspunkt der empirischen Analysen sind Ergebnisse, die am DIW im Rahmen des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) gewonnen wurden und die eine Ergänzung der stärker makro-ökonomischen Analysen des Instituts darstellen. Das SOEP ist eine empirische Langzeituntersuchung zur repräsentativen Erfassung und Interpretation des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels. Die Studie läuft seit 1984 in der alten

Bundesrepublik und wurde noch vor Inkrafttreten der Währungs- und Sozialunion im Juni 1990 auf dem Gebiet der damaligen DDR begonnen<sup>3</sup>.

Die weitgehend sachgleiche Entwicklung der Erhebungsinstrumente und der vergleichbare methodische Ansatz der Stichprobenauswahl erlauben - nach entsprechenden Hochrechnungsschritten - deutsch-deutsche Vergleiche. Der Stichprobenumfang der Basisbefragung 1990 (Ost) wurde bewußt groß genug gewählt, um mit dem jetzigen Vorliegen weiterer Wellen eigenständige Analysen zum Entwicklungsprozeß der Personen in Privathaushalten der neuen Bundesländer anstellen zu können. Das Befragungsprogramm der Zweitbefragung, die im März/April 1991 durchgeführt wurde, beinhaltete auch eine Reihe von Indikatoren zum Mobilitätsverhalten sowie zur Mobilitätsbereitschaft. In der zweiten Befragungswelle wurden sämtlichen Erwerbstätigen auch Fragen zu ihrem Arbeitsweg und einige weitergehende Fragen an Erwerbstätige, die in der alten Bundesrepublik arbeiten, gestellt. Weiterhin wurden im März/April sämtliche Befragungspersonen zu möglichen zukünftigen Umzugsabsichten und nach der Bereitschaft eines eventuellen Umzuges in die alten Bundesländer befragt, so daß auf der Basis von Befragungsdaten des SOEP auch 'Betroffenenprognosen' zu künftigem Mobilitätsverhalten möglich sind.

### **Pendler in Ost- und Westdeutschland**

Verkehrsfragen zählen nicht zu den regelmäßig im Sozio-ökonomischen Panel erhobenen Standardindikatoren, sondern ergänzen als angrenzender Themenkomplex die Kernbereiche der Fragen zum Arbeitsmarkt. So wurden auch bereits in den früheren Erhebungswellen des SOEP(West) die Betroffenheit der Haushalte von den Folgen der räumlichen Mobilität erhoben<sup>4</sup>. Bei der Konstruktion der Erhebungsinstrumente wurden jedoch nicht diese für die 'alte Bundesrepublik' entwickelten Verkehrs-Fragen, sondern es wurden neue - und somit nur eingeschränkt vergleichbare - Indikatoren entwickelt, welche sowohl den Besonderheiten der spezifischen

---

3 Vgl. zu Konzept und Methode der vom Umfrageinstitut Infratest Sozialforschung im Auftrag des DIW durchgeführten Studie Schupp/Wagner 1991.

4 Vgl. hierzu die entsprechenden Analysen der zweiten Erhebungswelle in Kloas/Recke 1988.

Stichprobenabgrenzung<sup>5</sup> als auch dem spezifischen Analysebedürfnis zur Situation in Ostdeutschland Rechnung trägt. Vor diesem Hintergrund sind die für Ostdeutschland errechneten Ergebnisse zum 'Pendeln' weniger gut geeignet, sie mit Westanalysen aus früheren Panelwellen zu vergleichen als vielmehr mit den veröffentlichten Ergebnissen des letzten hierzu verfügbaren Mikrozensus<sup>6</sup>. Darüberhinaus ist der im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeit vierteljährlich durchgeführte "Arbeitsmarkt Monitor" gegenwärtig die einzige Datenquelle mit deren Hilfe seit November 1990 quartalsweise die Entwicklung der Pendler aus den neuen Bundesländern aufgezeichnet wird.

Die im folgenden für die Analysen herangezogenen Daten des Sozio-ökonomischen Panels sind sowohl von Niveau als auch in der groben Struktur weitgehend mit den März-Ergebnissen des Arbeitsmarkt Monitors vergleichbar. Hinsichtlich der 'Pendlerquote' als Verhältnis der West-Pendler an allen Erwerbstätigen kommt der Arbeitsmarkt Monitor für März 1991 zu einer Quote von 4,0 vH, was hochgerechnet 305 800 Pendlern entspricht<sup>7</sup>. Im Sozio-ökonomischen Panel mit seiner etwas späteren Feldzeit von März/April 1991 lag die Quote bei 4,3 vH (VGL. TABELLE 1)<sup>8</sup>. Auch hinsichtlich der regionalen Verteilung nach Bundesländern kann eine hohe Übereinstimmung zwischen Arbeitsmarkt Monitor und dem SOEP festgestellt werden. Pendlerbewegungen in die Länder der alten Bundesrepublik stellen freilich nur einen Aspekt der Mobilität des Arbeitnehmers. Im SOEP wurde auch ermittelt<sup>9</sup>, wie hoch der Anteil der Erwerbstätigen ist, deren Arbeitsort nicht in der Gemeinde liegt.

- 
- 5 Hier mußten insbesondere für Berlin spezielle Intervieweranweisungen entwickelt werden, damit 'Pendlerbewegungen' aus dem Ostteil der Stadt in den Westteil als 'Westpendeln' gezählt wird, wohingegen Pendeln innerhalb der Ostbezirke Berlins nicht als 'Pendeln' gezählt wird. Die Frageformulierung ist in Abbildung 3 ersichtlich.
- 6 Es handelt sich um den Mikrozensus 1988; Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 4.1.2, Wiesbaden, S. 97-98.
- 7 Nach den jüngsten veröffentlichten Ergebnissen aus der dritten Befragungswelle erhöhte sich der Pendlerbestand auf eine Gesamtzahl im Juli von 417 000 (Leikeb/Magvas 1991).
- 8 Die vorliegenden Analysen wurden mit dem 99 vH-Nettofile durchgeführt. Da die Weiterverfolgung von umgezogenen Haushalten in den neuen Bundesländern sehr zeitaufwendig war, werden die nachgelieferten Resthaushalte erst Mitte November dem DIW von Infratest übergeben. Für die folgenden Analysen wurde ein vorläufiger Hochrechnungsfaktor für Längsschnittanalysen verwandt.
- 9 Die entsprechende Einstiegsfrage lautet: "Liegt Ihr derzeitiger Arbeitsplatz an Ihrem Wohnort?"

Daß Arbeitskräftemobilität kein völlig neues Phänomen für die neuen Bundesländer darstellt, verdeutlicht TABELLE 2. Die darin ausgewiesenen Längsschnittergebnisse zeigen für die Gruppe derjenigen Erwerbstätigen, die noch die gleiche Erwerbstätigkeit wie im Juni 1990 ausüben, daß bereits damals 28 vH einen Arbeitsplatz außerhalb ihrer Wohngemeinde hatten. Für sämtliche Erwerbstätigen, deren berufliche Situation sich seitdem veränderte erhöhte sich zugleich der Grad der räumlichen Mobilität und weitete sich regional auch auf die alten Bundesländer aus.

Diese Ergebnisse der Oststichprobe (SOEP) werden in ABBILDUNG 4 mit den entsprechenden Ergebnissen des Mikrozensus 1988 für Westdeutschland gegenübergestellt. Demnach pendeln in den alten Bundesländern knapp 36 vH aller Erwerbstätigen aus ihrer Gemeinde heraus, wohingegen in den neuen Bundesländern die Quote bei lediglich 27 vH liegt. Hinzukommen mit einem Anteil von nochmals 4,3 vH die bereits erwähnten West-Pendler, also Personen, welche die neuen Bundesländer verlassen oder aus Ost- nach West-Berlin pendeln. Bei dieser Form des Vergleichs mit der Abgrenzung des Mikrozensus muß man freilich berücksichtigen, daß die hohe Zahl der Pendler von Ost- nach West-Berlin gemäß den Abgrenzungen der amtlichen Statistik überhaupt nicht als Pendeln definiert würde. Jedoch auch für die alte Bundesrepublik weist der Mikrozensus 3,2 vH aller Erwerbstätigen aus, die einen Arbeitsplatz außerhalb des jeweiligen Bundeslandes haben. Zwar ist dieser Indikator nur ein grobes Maß, für einen Vergleich der Situation in Westdeutschland mit der aktuellen Situation am Arbeitsmarkt in Ostdeutschland. Jedoch zeigt dieser Indikator, daß auch westdeutsche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum Teil große Wegstrecken für den Arbeitsweg in Kauf nehmen müssen.

Ob es aus den westlichen Bundesländern ebenfalls quantitativer nennenswerte Pendler-Ströme in die neuen Bundesländer gibt, darüber liegen gegenwärtig keine statistisch gesicherten Daten vor. Lediglich für den "Verwaltungsaufbau in den neuen Bundesländern" (Bundesarbeitsblatt 10/1991, S. 4) wurde eine Statistik veröffentlicht, die belegt, daß im Mai 1991 insgesamt 10 000 westliche Staatsbedienstete, die man als Pendler

bezeichnen kann, in Ostdeutschland für längere Zeit Aufgaben übernommen haben.

### **Struktur der Pendler in Ostdeutschland**

Durch welche Merkmale zeichnen sich nun Westpendler aus? In TABELLE 3 werden die sozio-demographische Struktur aller Erwerbstätigen im März/April differenziert nach ihrem Pendlerverhalten dargestellt. Es sind dabei drei Gruppen zu unterscheiden: Erstens West-Pendler, die in den neuen Bundesländern wohnen, aber in den alten Bundesländern arbeiten. Des weiteren Pendler, die innerhalb der neuen Bundesländer einen Arbeitsplatz außerhalb ihrer Gemeinde aufsuchen sowie drittens Erwerbstätige, deren Arbeitsstätte sich innerhalb der Gemeinde befindet, in der sie wohnen.

ABBILDUNG 3 verdeutlicht bereits, daß Männer in West- und Ostdeutschland wesentlich mobiler sind als erwerbstätige Frauen. Auf diese geschlechtsspezifischen Unterschiede wurde in jüngsten Stellungnahmen der Bundesanstalt für Arbeit gegenwärtig auch die höhere Arbeitslosigkeit bei Frauen in Ostdeutschland mit zurückgeführt<sup>10</sup>.

Als Strukturmerkmale der Westpendler zeigt sich, daß es sich nur bei jedem sechsten um eine Frau handelt; m.a.W. Frauen sind in besonderem Maße unterrepräsentiert. 2/3 aller Westpendler sind 35 Jahre und jünger, weshalb auch der Ledigenanteil deutlich höher ist, als bei nicht mobilen Erwerbstätigen. Das Durchschnittsalter von Westpendlern liegt bei 31 Jahren, während das Durchschnittsalter aller Erwerbstätigen bei 38 Jahren liegt.

Vom Qualifikationsniveau heben sich die Westpendler von ihren Kollegen durch bessere Schul- wie Berufsabschlüsse ab, wobei sie insbesondere eine mit Abstand höhere Quote an Lehrabschlüssen aufweisen. Diese Unterschiede schlagen sich zum Teil auch in der Kategorie Stellung im Beruf<sup>11</sup> nieder; hier dominiert bei Westpendlern einerseits der Facharbeiter aber gleichzeitig auch in besonderem Maße die Gruppe der un- und angelernten Arbeiter. Der Anteil an Erwerbstätigen, die im erlernten Beruf tätig sind, ist

---

10 Vgl. Presseinformationen der Bundesanstalt für Arbeit Nr. 56/91 vom 30.9.1991.

11 Zur Ausgangssituation im Juni 1990 vgl. Wagner/Schupp 1991.

unter der Gruppe der Westpendler deutlich niedriger; was nicht in allen Fällen mit der Aufnahme von minderqualifizierten Jobs gleichgesetzt werden darf. Unter den Westpendlern ist hingegen höherqualifiziertes Personal im Angestelltenbereich unterrepräsentiert. Dies liegt wohl vor allem daran, daß diese Gruppe im früheren System der Zentralverwaltungswirtschaft zuvor hochqualifizierte Fachkräfte waren, deren spezifisches Wissen aber unter den neuen Rahmenbedingungen nur noch bedingt nachgefragt wird. Dies bestätigte auch ein Vergleich mit Personen, die ihren Arbeitgeber wechselten aber nicht zur Gruppe der Westpendler zählte.

Sektorale Gliederung der Westpendler (Basis: Alle Westpendler)
---

	- in vH -
Land- und Forstwirtschaft	2,5
Energie	4,1
Industrie	26,4
Bau	14,6
Handel	15,9
Verkehr	10,1
Dienstleistungen	14,0
Staat	2,3
nicht eindeutig zuordenbar	10,1

---

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost), März/April 1991.

Eine sektorale Einteilung der Westpendler zeigt, daß reichlich ein Viertel der Industrie zugeordnet werden kann. Weitere 40 vH der Pendler fanden in den Bereichen Handel und Verkehr sowie im Dienstleistungsbereich einen Arbeitsplatz. Auch die Bauwirtschaft im Westen partizipiert mit ca 15 vH aller Pendler noch überdurchschnittlich durch die mobilen Arbeitskräfte der neuen Bundesländer. Annähernd jeder vierte Westpendler ist in einem Kleinbetrieb mit unter 20 Mitarbeitern beschäftigt.

Etwa 11 vH der Westpendler waren vor der Aufnahme ihrer Beschäftigung im Westen zwischen Juli 1990 und März/April 1991 in den neuen Bundes-

ländern arbeitslos gemeldet. Bis März 1991 wurde so der ostdeutsche Arbeitsmarkt direkt um knapp 40 000 Personen entlastet. Bei den übrigen Gruppen fanden nur jeweils 3 vH aus Arbeitslosigkeit heraus einen neuen Arbeitsplatz. Der Gesamteffekt auf dem Arbeitsmarkt ist jedoch erheblich größer, da durch die Arbeitsaufnahme in Westdeutschland Entlassung bei anderen Arbeitnehmern vermieden werden konnte.

### Individuelle Belastungen durch Pendeln

Differenziert man die Gruppe der Pendler nach Distanz und Dauer ihrer Wegstrecke von der Wohnung zum Arbeitsplatz (TABELLE 4), so zeigt sich, daß über die Hälfte aller Westpendler eine Distanz von 50 und mehr Kilometern zurücklegen müssen. Bei etwa einem Drittel aller Westpendler handelt es sich dabei um Wochenendpendler; 12 vH geben an, noch seltener von ihrer Arbeitsstelle an ihren Wohnort zurückzukehren. Fast zwei Drittel aller Westpendler muß eine Dauer von mehr als 1 Stunde Wegezeit in Kauf nehmen, um den Arbeitsplatz zu erreichen. Errechnet man die durchschnittlichen Wegezeiten für die Gruppe der 'Tagespendler', so legen die Westpendler dieser Gruppe täglich eine Distanz von 58 km zu ihrem Arbeitsplatz zurück, wobei Pendler innerhalb der neuen Bundesländer immerhin auch durchschnittlich 30 km täglich pendeln.

### Lohnt sich Arbeitsplatzmobilität?

Im SOEP werden sämtliche Westpendler direkt nach dem Hauptgrund für ihre Tätigkeit im Westen gefragt. Demnach überwogen - wie erwartet - die unmittelbaren monetären Anreize, im Westen zu arbeiten.

Hauptgrund im Westen zu arbeiten (Basis: Alle Westpendler)	Insgesamt	Männer	Frauen
		- in vH -	
Vom Betrieb abgestellt	7,4	8,8	-
Höhere Verdienstmöglichkeiten	51,5	53,4	42,0
kein geeigneter Arbeitsplatz in Umgebung	41,2	37,8	58,0

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost), März/April 1991.

Jedoch zeigen sich auch hier geschlechtsspezifische Unterschiede. So ist für die Mehrzahl der Männer die Verdienstmotive ausschlaggebend, wohingegen für die Gruppe der Frauen die generellen Schwierigkeiten, überhaupt einen Arbeitsplatz zu finden bzw. beschäftigt zu bleiben als Motiv in den Westen zu pendeln genannt wurde. Aus diesen Ergebnissen wird sehr deutlich, daß die Gründe, den angespannten Ost-Arbeitsmarkt temporär zu verlassen; m.a.W. in den Westen zu pendeln, nicht allein in den zu niedrigen Löhnen im Osten gesucht werden darf, da für annähernd die Hälfte der gegenwärtigen Pendler andere Motive dominieren. Hinter der Angabe "vom Betrieb abgestellt" verbirgt sich vielfach die gerade in Berlin von den Verwaltungen praktizierte Methode, Bedienstete zur Weiterqualifizierung nach West-Berlin in entsprechende dortige Verwaltungen abzustellen.

Neben diesen subjektiven Gründen lassen sich mit den Längsschnittdaten des SOEP jedoch auch die tatsächlich stattgefundenen 'objektiven' Veränderungen der Lebenssituation von Westpendler ermitteln. Ein Indikator hierfür ist sicherlich die Entwicklung der Nettolöhne. In TABELLE 5 wurden für männliche und weibliche Erwerbstätige von März/April 1991 gegliedert nach Westpendlern, Ostpendlern sowie Beschäftigten am gleichen Arbeitsort, die durchschnittlichen Nettolöhne vom Mai 1990 den Nettolöhnen von Februar/März 1991 gegenübergestellt. Hier zeigt sich, daß Westpendler mit durchschnittlichen Lohnsteigerungen von 100 vH rechnen können (bei Frauen lediglich 68 vH). Zwischen Ost-Pendlern und Nichtpendlern bestehen hingegen keine statistisch signifikanten Unterschiede.

Für die Gruppe der im März/April 1991 erwerbstätigen Personen wurden neben den Veränderungen bei den Arbeitseinkommen auch die Unterschiede bei subjektiven Indikatoren errechnet. So zeigt sich in TABELLE 6, daß die Lebenszufriedenheit kurz vor der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion noch deutlich höher war. Der Anteil der 'Unzufriedenen' betrug im Juni 1990 knapp 8 vH und verdoppelte sich zum Zeitpunkt der Zweitbefragung auf 15,9 vH. Jedoch trat dieser Zuwachs an Unzufriedenheit nicht bei der Gruppe der Westpendler auf; eher im Gegenteil, der Mittelwert stieg - wenngleich nicht statistisch signifikant - an. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Vergleich der Arbeitszufriedenheit. Während sie sich bei der Gruppe der

Westpendler deutlich verbesserte, verringerte sie sich bei den Nicht-Pendlern.

Die Längsschnittergebnisse deuten insgesamt gesehen auf deutliche Wohlfahrtsgewinne für die Gruppe der Westpendler hin.

### **Multivariate Betrachtung der Bestimmungsfaktoren des Pendelns**

Nach der Deskription der Pendler der neuen Bundesländer soll im folgenden mit Hilfe eines multivariaten Analysemodell für alle Erwerbstätigen der neuen Bundesländer, die Wahrscheinlichkeit in die alten Bundesländer zu pendeln, geschätzt werden (TABELLE 7).

#### **Modellbeschreibung**

Als abhängige, zu erklärende Variable, wird hierbei die Angabe, daß sich die Arbeitsstelle im Westdeutschland bzw. West-Berlin befindet als 0,1-Variable für eine Logit-Schätzung spezifiziert<sup>12</sup>. Die einzelnen Koeffizienten der in das Modell einbezogenen erklärenden Variablen, weisen die relativen Einflüsse für das Eintreffen des zu erklärenden Ereignisses (zu einem Arbeitsplatz im Westen zu pendeln) an. Positive Vorzeichen der Koeffizienten ( $b_j$ ) verweisen auf eine 'erhöhte' Wahrscheinlichkeit in den Westen zu pendeln. Negative Vorzeichen hingegen zeigen eine als höhere Wahrscheinlichkeit an, in Ostdeutschland eine Beschäftigung auszuüben. Weiterhin gilt, daß der relative Erklärungsbeitrag eines Effektes mit der Größe des Koeffizienten zwar nicht linear, aber monoton ansteigt.

In die Untersuchung einbezogen wurden neben sozio-demographischen Einflüsse auch Variablen des regionalen Umfelds. Im Einzelnen sind dies:

- Alterseffekte wurden als (metrische) Variable in das Modell einbezogen.
- Eine Dummy-Variable für Männer (= 1); Frauen bilden die mit Null codierte Referenzgruppe.
- Der Familienstand wurde dichotomisiert in die Gruppe der Verheirateten und sonstigen (als Referenzgruppe).

---

12 Geschätzt wird für die Wahrscheinlichkeit die Beziehung  $y = \ln(Y/1-Y) = b_0 + b_1 \cdot x_1 + \dots + b_m \cdot x_m$ , mit  $x$  als erklärende Variablen.

- Für die schulische Bildung wurde ein Variable aufgenommen, die sowohl den Effekt eines mittleren Abschlusses (Abschluß 10. Klasse) als auch des Abiturabschlusses gegenüber der Referenzgruppe (niedrigerer Abschluß) abschätzt.
- Als höchsten beruflichen Bildungsabschluß wurde der Hochschul/Universitätsabschluß in das Modell mit aufgenommen.
- Unabhängig vom jeweiligen beruflichen Bildungsabschluß kann eine Tätigkeit ausgeübt werden, welche nicht ausbildungsadäquat ist. Für diese Möglichkeit, eine nicht ausbildungsadäquate auszuüben, wurde eine spezielle Variable eingeführt.
- Als Merkmal der aktuellen ausgeübten Tätigkeit wurde die Stellung zum Beruf im Modell berücksichtigt und zwar ausgehend von der Referenzgruppe der qualifizierten Angestellten.
- Als Effekt, welcher die individuelle 'Höhe der subjektiven Hürde' (*Mobilitätskosten*) mißt, seine vertraute Umgebung - temporär - zu verlassen, wurde die Information als Dummy-Variable aufgenommen, ob seit 1. Juli 1991 Verwandte, Freunde oder Arbeitskollegen nach Westdeutschland/West-Berlin umgezogen sind.
- Als Effekt für die Distanz zum potentiell nächsten Arbeitsort im Westen<sup>13</sup> wurde eine metrische Variable aufgenommen.
- Als Indikator, welcher die regional unterschiedliche Ausgangssituation am Arbeitsmarkt in das Modell einbringen soll wurden die - soweit möglich - Arbeitslosenquoten der jeweiligen Arbeitsamtsbezirke einbezogen<sup>14</sup>.
- In Modell B wurde anstatt der regionalen Arbeitslosenquote die Quote aus Arbeitslosen und Kurzarbeitern verwendet.

### Ergebnisse der Logit-Schätzung

Die beiden als A und B bezeichneten Modell unterscheiden sich lediglich in einem Effekt, welcher in Modell A die Höhe der regionalen Arbeitslosigkeit berücksichtigt und in Modell B sowohl die Höhe der regionalen Arbeitslosigkeit als auch die Quote der Kurzarbeiter einbezieht.

---

13 Gegenwärtig ist in dem Datensatz lediglich ein Regionalindikator verfügbar, welcher auf der alten 'Bezirksabgrenzung' der ehemaligen DDR beruht. Es wurde näherungsweise die Distanz der 'Zentren' dieser Bezirke zum Westen errechnet.

14 Da gegenwärtig nur die regionale Zuordnung auf Bezirksebene möglich ist, wurden näherungsweise die - in den meisten Fällen - Durchschnitte mehrerer Arbeitsamtsbezirke in das Modell einbezogen. Für die Unterstützung bei der Klärung einer Fülle 'regionaler Details' danken wir Sabine Radke herzlich.

Die meisten Zusammenhänge der deskriptiven Analyse wurden durch das multivariate Schätzmodell bestätigt. So hat der Alterseffekt ein negatives Vorzeichen, was bedeutet, daß sich mit jedem weiteren Altersjahr die Neigung zu pendeln verringert. Auch der Effekt, daß Männer signifikant häufiger unter der Gruppe der Pendler zu finden ist, bestätigte sich in der Schätzung.

Bezüglich der Familienzugehörigkeit änderte sich jedoch interessanterweise der bivariate Befund, daß ledige eher in den Westen pendeln. Da die Gruppe der Ledigen offensichtlich hoch mit dem Alter korreliert ist, kommt es im multivariaten Modell zu einem Vorzeichenwechsel. Der Koeffizient ist darüber hinaus signifikant; m.a.W. die Gruppe der Verheirateten ist - bei Kontrolle des Alters - häufiger unter den Westpendlern anzutreffen als Nichtverheiratete<sup>15</sup>. Demnach ist offensichtlich die familiäre Bindung in weitaus geringerem Umfang ein Mobilitätshemmnis als vielfach vermutet. Die Sicherung der finanziellen Versorgung der Familie erhöht dagegen bei vielen Arbeitskräften die Bereitschaft, einen drohenden Arbeitsplatzverlust durch die Aufnahme einer Beschäftigung in Ostdeutschland vorzubeugen. Die offensichtlich höhere Mobilität von männlichen Arbeitskräften ist vor diesem Hintergrund zu relativieren. Auch die hohe gesellschaftliche Akzeptanz der Frauenerwerbstätigkeit in der früheren DDR konnte die "übliche" Arbeitsteilung in der Familie nicht signifikant verändern. Offensichtlich unterliegen auch in den Haushalten in Ostdeutschland Frauen viel eher der Doppelbelastung von Erwerbsbeteiligung und Familienbetreuung als Männer (vgl. hierzu auch Holst 1991). Der erheblich geringere Anteil von Frauen in der Gruppe der Westpendler ist durch diese Umstände nicht verwunderlich. Verstärkt wird das Mobilitätshemmnis "Familienbetreuung" für Frauen auch durch den erheblichen Abbau von Einrichtungen, die Frauen in der früheren DDR im Erwerbsleben entlastet haben.

Der in das Modell aufgenommene Bildungseffekt erwies sich für die Gruppe der Abiturienten als signifikant, wohingegen die mittlere Schulbildung (Abschluß 10. Klasse) sich nicht signifikant von der Referenzgruppe

---

15 Zu Kontrollzwecken wurde auch ein Modell mit der Variablen Ledig (versus Nichtledig) getestet, welche die hier getroffenen Aussagen bestätigte.

(geringerer schulischer Abschluß) unterscheidet. Der Universitätsabschluß erwies sich hingegen als nicht signifikant. Das damit verbundene spezifische Wissen ist offensichtlich in Westdeutschland weniger gefragt.

Interessanterweise ist der Effekt, welcher die Ausübung einer Tätigkeit in nicht der Ausbildung entsprechenden Bereichen kennzeichnet, in Modell B positiv signifikant (in Modell A nicht mehr auf dem 5 vH-Niveau). Dies bedeutet, daß Westpendler häufiger nicht ausbildungsadäquat arbeiten. Diese Gruppe der Beschäftigten nimmt - freiwillig bzw. aus ökonomischer Not - eine grundlegende berufliche Veränderung eher in Kauf, um im Westen eine Beschäftigung ausüben zu können. In die gleiche Richtung weisen die Koeffizienten zur beruflichen Stellung. Hier ist die Gruppe der - in ihrer neuen Tätigkeit - als ungelernt oder angelernt beschäftigten Arbeiter signifikant vertreten, während Angestellte in hochqualifizierten Tätigkeiten oder mit Führungsaufgaben in signifikant geringerem Umfang unter den Westpendlern zu finden sind. Auch dies deutet darauf hin, daß Westpendler zwar durch eine formal hohe Qualifikation, aber zugleich auch durch die Bereitschaft in anderen Tätigkeitsfeldern zu arbeiten geprägt sind. Dieser Tatbestand schließt freilich in keiner Weise aus, daß die Arbeitsplätze im Westen mit moderner Technologie ausgestattet sind und auch vor diesem Hintergrund - formal - besser gebildete Arbeitskräfte voraussetzen.

Neben diesen eher individuellen Einflußfaktoren auf die Entscheidung, sich einen Arbeitsplatz in Westdeutschland zu suchen, wurden in den Logit-Schätzungen auch stärker arbeitsmarktbezogene Variablen verwendet, um insbesondere den Einfluß der regionalen Arbeitsmarktsituation in den neuen Bundesländern zu untersuchen.

Die Entscheidung, sich einen Arbeitsplatz in Westdeutschland zu suchen, ist nicht lediglich durch die absolute Differenz der hohen Löhne zwischen Ost- und Westdeutschland determiniert. Vielmehr wird auch die Wahrscheinlichkeit eine Rolle spielen, durch ein Beschäftigungsverhältnis ein bestimmtes Einkommen erzielen zu können. Es wird also weniger die Differenz der kurzfristigen, absoluten Einkommen für die Entscheidung zu pendeln relevant sein als vielmehr die Differenz der erwarteten Einkommen, die sich vereinfachend aus dem Produkt von Lohnhöhe und Beschäftigungsquote ergibt. Eine

geringere Beschäftigungsquote oder äquivalent eine höhere Arbeitslosenquote müßte demnach zu einer höheren Zahl von Pendlern führen. Dieser Einfluß wird in der Logit-Schätzung durch die regionale Arbeitslosenquote in der Abgrenzung der früheren Bezirke der ehemaligen DDR nachgebildet<sup>16</sup>.

Der Koeffizient des Arbeitsmarktindikators weist in Modell A auch das erwartete positive Vorzeichen auf. Demnach zwingt die direkte Konfrontation mit einem Arbeitsplatzverlust die Menschen zu erhöhter Mobilität. Allerdings ist der Koeffizient mit einem t-Wert von 1.72 nur schwach signifikant von Null verschieden.

Ein gänzlich anderes Bild ergibt sich dagegen, wenn neben der Arbeitslosigkeit noch den zusätzlichen Effekt der Quote an Kurzarbeitern in der entsprechenden regionalen Abgrenzung in die Schätzung mit aufnimmt. Durch Verwendung dieser erweiterten Arbeitsmarktvariablen verliert der Arbeitslosenindikator seine Signifikanz, zugleich weist der B-Wert der regionalen Kurzarbeitsquote ein negatives Vorzeichen bei guter statistischer Absicherung auf. Aus diesem Ergebnis läßt sich inhaltlich schlußfolgern: je höher die Kurzarbeit in einer Region ist, umso geringer ist die Bereitschaft, die Bindung zu dem gegenwärtigen Arbeitsort zu lösen und sich eine Beschäftigung in Westdeutschland zu suchen.

Solange die Bindung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber durch die Verwendung von Kurzarbeit noch nicht endgültig gelöst ist, besteht offenbar bei vielen noch die Hoffnung, den eigenen Arbeitsplatz zu behalten, sobald die wirtschaftliche Lage sich wieder gebessert hat. Die individuelle Beschäftigungschance wird dabei offensichtlich besser eingeschätzt als die durchschnittliche Beschäftigungswahrscheinlichkeit in der Region. Dieses Ergebnis bedeutet aber auch, daß das Arbeitsmarktinstrument der Kurzarbeit die Mobilität der Arbeitskräfte verringert. Dieser - zu den Befunden aus Modell A - entgegengesetzte Zusammenhang kann auch durch einen möglichen "Kollektivierungseffekt" erklärt werden. Solange Arbeitslosigkeit eher ein Problem des Einzelnen ist, wird diesem Problem mit der eher

---

16 Die Arbeitslosenquoten der Bezirke wurden über die Arbeitsamtbezirke berechnet, wobei es zu leichten Verzerrungen kommen kann, da die eindeutige Zuordnung der Arbeitsamtbezirke zu den alten Bezirken nur sehr schwer durchführbar ist.

"individualisierten" Bewältigungsstrategie - nämlich verstärkt auszupendeln - begegnet. Ab einem bestimmten Niveau von Arbeitslosigkeit bzw. Kurzarbeit kann sich diese Strategie in das genaue Gegenteil verkehren und zum "Verharren" am Wohnort in Ostdeutschland führen, wenn Arbeitslosigkeit nicht durch individuelles Verschulden empfunden wird, sondern exogen die ganze Gesellschaft bedroht.

Sehr gut statistisch abgesichert ist erwartungsgemäß ein Indikator, der die Unterschiede in der räumlichen Distanz zu den alten Bundesländern abbilden soll. Der Koeffizient mit negativen Vorzeichen besagt, daß mit zunehmender Entfernung die Bereitschaft in Westdeutschland oder in West-Berlin eine Beschäftigung aufzunehmen, sinkt. Dabei drücken sich - neben den steigenden laufenden Kosten des Pendelns - auch zunehmende Suchkosten einer Arbeitsaufnahme in Westdeutschland aus. Je größer die Distanz zu potentiellen Arbeitgebern im Westen ist, umso schwieriger ist es, Information über Beschäftigungsmöglichkeiten zu erhalten. Der Einfluß von Informations- und Suchkosten auf die Mobilitätsbereitschaft wird auch durch die Variable abgebildet, ob die befragten Personen direkte Verbindungen über deren Verwandte-, Bekanntenkreis bzw. über frühere Arbeitskollegen haben, die seit Juli 1990 nach Westdeutschland oder nach West-Berlin umgezogen sind. In der Tat findet sich diese Gruppe signifikant häufiger unter den Auspendlern aus Ostdeutschland. Verwandte Personen, die im Westen leben, erleichtern es offenbar, sich im Westen zu orientieren und sich am Arbeitsmarkt zu bewerben. Dadurch werden die Suchkosten einer Arbeitsaufnahme im Westen unmittelbar verringert.

### **Zur Mobilitätsbereitschaft - Struktur und Determinanten**

Im folgenden soll nun eine Abschätzung des Wanderungspotentials - wiederum auf der Basis von Befragungsergebnissen - vorgenommen werden.

Im März/April 1991 wurde an sämtliche Personen im Befragungsalter die Frage nach ihrer Mobilitätsbereitschaft<sup>17</sup> gerichtet. Nach einer Hochrech-

---

17 Die entsprechende Fragen ermitteln zunächst die generelle Mobilitätsbereitschaft und anschließend die Bereitschaft in die alte Bundesrepublik bzw. West-Berlin umzuziehen. (Frage: " Könnten Sie sich vorstellen, von hier wegzuziehen, z.B. aus familiären oder beruflichen Gründen?" sowie Frage: " Könnten Sie sich auch

nung konnten sich im März/April 1991 rund 400 000 Ostdeutschen (was rund 3 vH aller über 16-jährigen entspricht) vorstellen, 'gerne' in den westlichen Teil Deutschlands umzuziehen<sup>18</sup>.

Zur sozio-demographischen Struktur (TABELLE 8) der umzugsbereiten Personen in die alte BRD kann man festhalten, daß es sich wiederum um mehr Männer als Frauen handelt, wenngleich die geschlechtsspezifischen Unterschiede beim Umzug nicht so ausgeprägt sind wie bei den Auspendlern. Auch hier sind jüngere Personen eher bereit in den Westen umzuziehen als Ältere; mit dem Alter hoch korreliert drücken sich wiederum die Unterschiede beim Familienstand aus, weshalb die Gruppe der Ledigen bei den potentiellen Migranten stärker vertreten als bei den nicht Umzugsbereiten. Die wirtschaftliche Situation bzw. die individuellen Arbeitsmarktperspektiven werden offenbar bei der Überlegung über einen möglichen Umzug nach Westdeutschland einbezogen. So ist die Umzugsbereitschaft mit besserer Schul-/Berufsausbildung hoch korreliert. M.a.W. es sind eher die gut Ausgebildeten, welche bereit sind Ostdeutschland zu verlassen. Auch die Gruppe der Auszubildenden ist unter den Umzugsbereiten stärker vertreten. Die höchste Umzugsbereitschaft zeigen mit einem Anteil von einem Drittel an den Migrationswilligen die Erwerbstätigen in Sachsen. Bei den Pendlern dagegen sind sie mit 14 vH mit am schwächsten vertreten, obwohl mehr als ein Viertel der Erwerbstätigen der neuen Bundesländern in Sachsen wohnen. Diese geringe Anzahl ist vor allem auf große Distanz zwischen Wohnort und einem potentiellen Arbeitsplatz im Westen zurückzuführen. Die Überlegungen, sich im Westen einen neuen Arbeitsplatz zu suchen, ist in Sachsen viel mehr mit der Entscheidung verknüpft, gänzlich nach Westdeutschland umzuziehen.

Vielfach wird die Vermutung geäußert, daß Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz über kurz oder lang den vollständigen Umzug des Haushaltes

---

vorstellen, in den westlichen Teil Deutschlands, also die alte BRD oder West-Berlin, umzuziehen?" Diese Fragen werden zu Vergleichszwecken auch in der Weststichprobe mit der Mobilitätsbereitschaft, in die Neuen Bundesländer zu ziehen, erhoben.

18 Bei der Basisbefragung im Juni 1990 stellten wir nur dem Haushaltsvorstand die Frage, ob jemand im Haushalt plant in den nächsten 12 Monaten in die BRD umzuziehen. Von den damals 28 Haushalten (1,3 vH aller Haushalte) waren 8 (29 vH) zum Zeitpunkt der Zweitbefragung (März/April 1991) auch tatsächlich nach Westdeutschland umgezogen.

nach sich ziehen würde. So zeigt sich auch gemäß den Analysen des SOEP ein Zusammenhang zwischen Umzugsbereitschaft und dem Pendlerverhalten. In der Gruppe der Westpendler würden etwa 60 vH unter Umständen oder gerne nach Westdeutschland umziehen. Gleichzeitig schließen aber auch etwa 30 vH einen Umzug in den Westen völlig aus, und auch bei den Nicht-Westpendlern sind 40 vH der Erwerbstätigen unter Umständen oder gerne bereit nach Westdeutschland umzuziehen.

### **Zusammenfassung und Fazit**

Die schlechten Arbeitsmarktperspektiven und die im Vergleich zu Westdeutschland geringen Arbeitseinkommen führten nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten zu einem sprunghaften Anstieg der Pendler. Bereits im November 1990 pendelten über 200 000 Arbeitskräfte zwischen Wohnort in Ostdeutschland und Arbeitsplatz im Westen. Seither erhöhten sich die Zahlen mit einem nahezu linearen Trend. Innerhalb eines dreiviertel Jahres hat sich der Pendlerstrom von Ost- nach Westdeutschland verdoppelt. Setzt sich dieser Trend auch weiterhin fort, so ist bis zum Jahresende 1991 mit über 500 000 Auspendlern aus den neuen Bundesländern zu rechnen. Bei genauerer Betrachtung ist diese Größenordnung aber weniger dramatisch als vielfach vermutet.

Bezogen auf die Zahl der Erwerbstätigen pendelten im März/April etwa 4,3 vH in die alten Bundesländer. Die partielle Betrachtung der Zahlen nur für Ostdeutschland verzerrt jedoch das tatsächliche Ausmaß des Phänomens. Denn auch in Westdeutschland, wo ebenfalls knapp 4 vH der Erwerbstätigen einer Beschäftigung außerhalb ihres eigenen Bundeslandes nachgehen, zählt Arbeitsplatzmobilität sowie Fernpendeln durchaus zur Alltagsrealität; auch wenn der wirtschaftliche Druck, erhebliche Wegstrecken auf sich zu nehmen, dort wesentlich geringer sein dürfte.

Zudem ist Pendeln auch in Ostdeutschland kein völlig neues Phänomen, wenngleich Fernpendeln vor allem für die Gruppe, die sich in der gegenwärtigen Umbruchsituation beruflich verändern konnte, eine immer größere Bedeutung gewinnt.

Der ökonomische Zwang einer Beschäftigung ist zum Teil mit erheblichen Kosten verbunden. So liegt die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz der Tagespendler bei knapp 60 km. Der finanzielle Gewinn dieser Form der Arbeitskräftewanderung ist - bei einer Verdoppelung der Erwerbseinkommen - enorm. Bei einer durchschnittlichen Dauer von knapp 1 1/2 Stunden für den Hin- und Rückweg bleibt erheblich weniger Spielraum zur Gestaltung der individuellen Freizeit bei Pendlern. Gleichwohl bilanzieren Pendler insgesamt ihre Lebens- und Arbeitszufriedenheit besser als im Jahr zuvor, so daß man nicht von subjektiv wahrgenommenen Wohlfahrtseinbußen, sondern sogar eher von Wohlfahrtsgewinnen bei der Gruppe der Westpendler sprechen kann.

Erschwert wird das Pendeln freilich durch den Umstand, daß die Infrastruktur für zügigen Verkehr in Ostdeutschland nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist und durch steigende Pendlerzahlen auch die Gefahr eines Verkehrsinfarktes ansteigt.

Die Ergebnisse haben gezeigt, daß vor allem junge Menschen die Strapazen des Pendelns auf sich nehmen. Gleichzeitig sind dies Arbeitskräfte mit Facharbeiterausbildung, die in Westdeutschland gute Arbeitsmarktperspektiven haben. Weniger stark vertreten sind Erwerbsspersonen mit akademischen Abschluß. Frauen sind zudem in der Gruppe der Pendler unterrepräsentiert, was jedoch weniger mit einer geringen Mobilitätsbereitschaft als vielmehr mit einer geringeren Mobilitäts"freiheit" aufgrund familiärer Gründe zu erklären ist, wodurch zugleich die traditionelle geschlechtsspezifische Arbeitsteilung im Haushalt gefördert wird.

Verstärkt wird die Bereitschaft zu pendeln durch die hohe Arbeitslosigkeit, doch ist der Einfluß dieses Arbeitsmarktindikators keinesfalls so deutlich wie erwartet. Kurzarbeitsmöglichkeiten in der Form und in dem Ausmaß, wie sie in Ostdeutschland gegeben sind, verringern hingegen die Mobilität der Menschen.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist das Pendeln zwischen Ost- und Westdeutschland durchaus positiv zu bewerten. Zum einen entlastet dieses Phänomen direkt und indirekt den ostdeutschen Arbeitsmarkt. Zum zweiten

kann die zeitweilige Aufnahme einer Beschäftigung in Westdeutschland einen Technologietransfer in die neuen Bundesländer bewirken. Zudem bleiben qualifizierte Arbeitskräfte vor Ort in Ostdeutschland wohnen und stehen bei verbesserter Beschäftigungslage dem dortigen Arbeitsmarkt zur Verfügung. Die durchschnittliche Verdoppelung der Erwerbseinkommen der Pendler, führt in der Regel zugleich zur Erhöhung der Kaufkraft in Ostdeutschland.

Neben den wirtschaftlichen Faktoren, die zu einer positiven Bewertung zählen, eröffnet Pendeln zugleich die Möglichkeit, vorhandene kulturelle Divergenzen abzubauen, wenn West-Arbeitnehmer sich direkt am Arbeitsplatz mit Ost-Kollegen auseinandersetzen können.

Von der gestiegenen Pendlerzahlen einen Anstieg der echten Migration abzuleiten, welche die Humankapitalausstattung in den neuen Bundesländern nachhaltig verschlechtern würde, erscheint gemäß unserer Ergebnisse nicht gerechtfertigt. Zwar zeigt sich ein Zusammenhang zwischen Umzugsbereitschaft nach Westdeutschland und dem Pendlerverhalten, jedoch schließt auch unter der Gruppe der Westpendler fast ein Drittel aus, überhaupt umzuziehen. Zudem hat sich trotz monatlich steigender Pendlerzahlen die Zahl der Umzüge von Ost- nach Westdeutschland seit Januar 1991 nicht mehr erhöht.

Nicht unerwähnt bleiben sollte die unterschiedliche Wirkung des Steueraufkommens im Falle von Pendlern. So erhöht sich durch Pendeln zwar das Steueraufkommen der Ostgemeinden, gleichzeitig wird es den Städten und Regionen im Westen entzogen.

Die in der Presse immer wieder berichteten<sup>19</sup> Mißbräuche des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes gerade bei Pendlern durch neuentstandene Leiharbeitsfirmen in Ostdeutschland, gebieten eine strikte Anwendung der entsprechenden gesetzlichen Schutzbestimmungen sowie verstärkter Aufklärungskampagnen.

---

19 DER SPIEGEL Nr. 48, 1990, S. 130-132.

Literatur:

- Bach, Hans-Uwe; Brinkmann, Christian und Martin Koller (1991): Aktuelle Daten vom Arbeitsmarkt. In: IAB Werkstattbericht, Nr. 4.2 vom 15.10.1991, Nürnberg.
- Bispinck, Reinhard (1991): Auf dem Weg zur Tarifunion. In: WSI-Mitteilungen, Jg. 41, Heft 3, S. 145-156.
- Flassbeck, Heiner und Wolfgang Scheremet (1992): Wirtschaftliche Aspekte der deutschen Vereinigung. In: Jesse, Eckhard und Armin Mitter (Hrsg.), Die Gestaltung der Deutschen Einheit, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn.
- Gornig, Martin und Wolfgang Scheremet (1991): Die erwartete Arbeitsmarktdynamik. In: Wagner, Gert u.a. (Hrsg.), An der Schwelle zur Sozialen Marktwirtschaft. BeitrAB 143, Nürnberg, S. 33-36.
- Holst, Elke (1991): Frauenpolitische Aspekte der Arbeitsmarktentwicklung in Ost- und Westdeutschland. In: Wochenbericht des DIW Nr. 30/91, S. 421-426.
- Infratest Sozialforschung (1991): Arbeitsmarkt Monitor für die neuen Bundesländer. BeitrAB 148.1, Nürnberg.
- Kloas, Jutta und Christiane Recke (1988): Verkehr. In: Hans-Jürgen Krupp und Jürgen Schupp (Hrsg.), Lebenslagen im Wandel - Daten 1987. Frankfurt/M. - New York, S. 172-185.
- Leikeb, Hanspeter und Emil Magvas (1991): Beschäftigung weiter rückläufig. In: IAB-Kurzbericht vom 14.10.1991. Nürnberg.
- Schupp, Jürgen und Gert Wagner (1991): Die Ost-Stichprobe des Sozio-ökonomischen Panels. In: Projektgruppe Das Sozio-ökonomische Panel (Hrsg.), Lebenslagen im Wandel: Basisdaten und -analysen zur Entwicklung in den neuen Bundesländern, Frankfurt/M - New York, S. 25-41.
- Wagner, Gert und Schupp, Jürgen (1991): Die Sozial- und Arbeitsmarktstruktur in der DDR und in Ostdeutschland - Methodische Grundlagen und ausgewählte Ergebnisse. In: Projektgruppe Das Sozio-ökonomische Panel (Hrsg.), Lebenslagen im Wandel: Basisdaten und -analysen zur Entwicklung in den neuen Bundesländern, Frankfurt/M - New York, S. 178-197.

Abbildung 1:

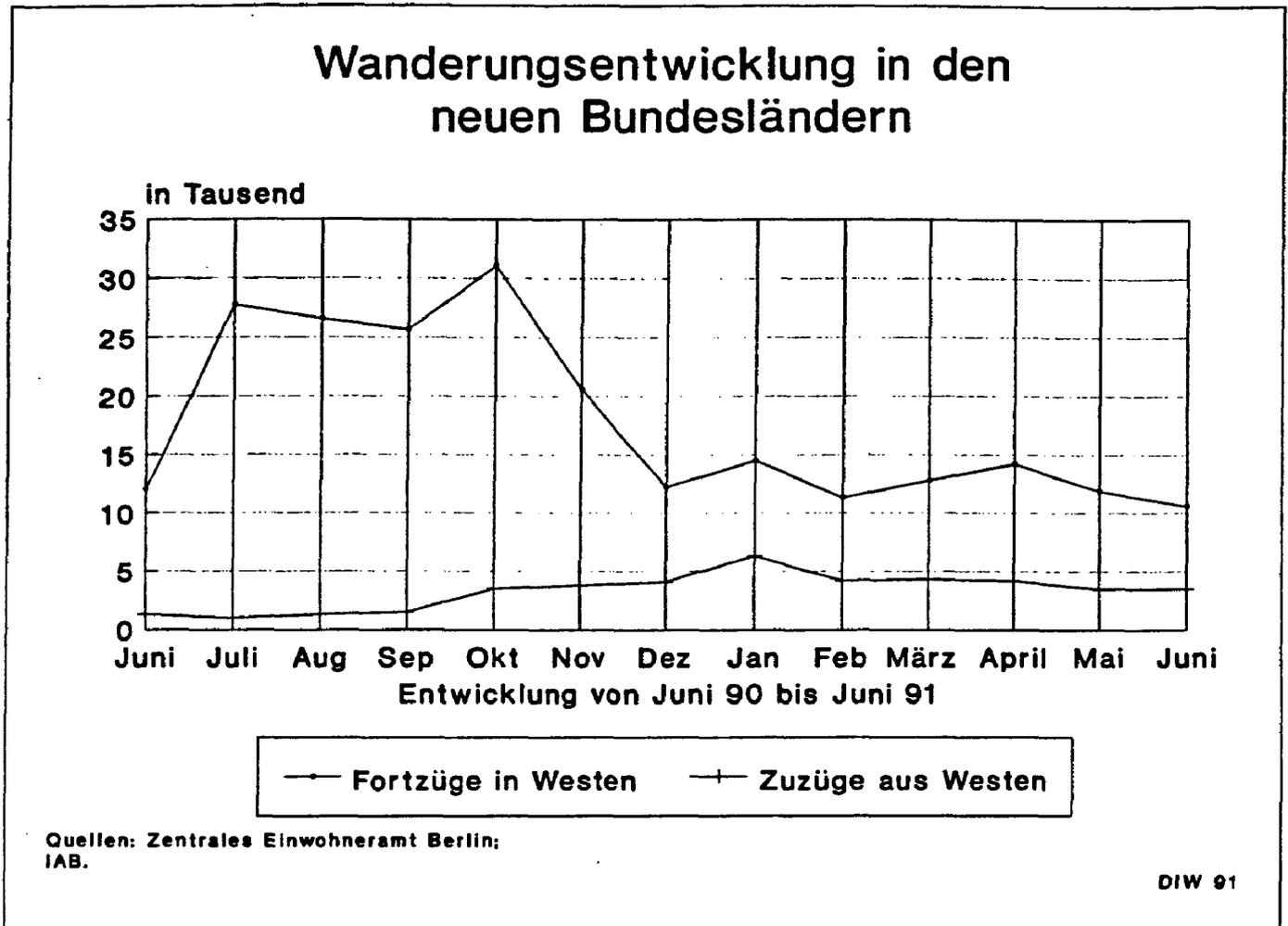


Abbildung 2:

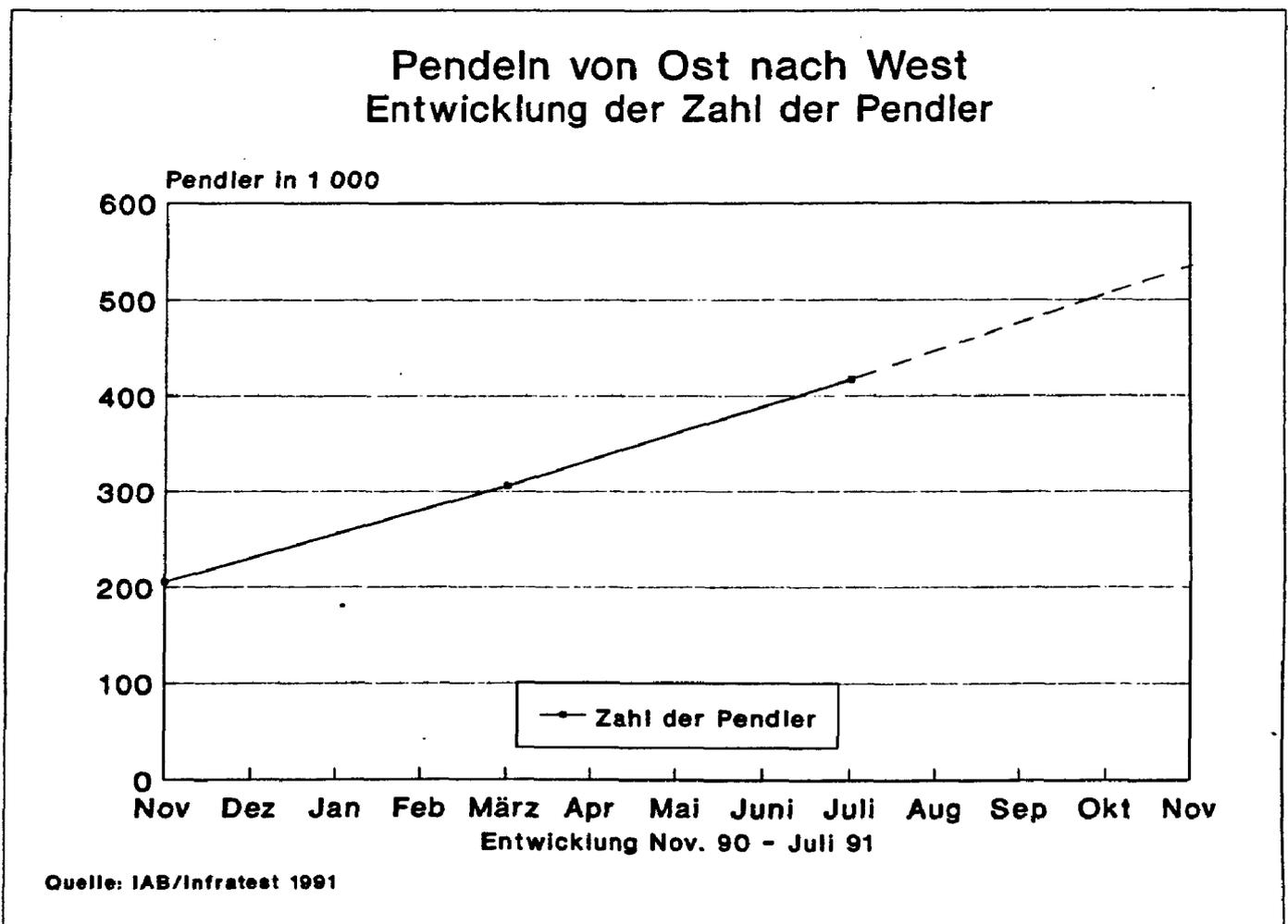


Abbildung 3:

Fragen 38 entfällt

39. Liegt Ihr derzeitiger Arbeitsplatz an Ihrem Wohnort?

Bei Befragten in Berlin (Ost):  
Als Wohnort gilt der frühere Ostteil der Stadt

Ja .....  → Sie springen auf Frage 44!  
Nein .....   
↓

Wie oft pendeln Sie von Ihrer Wohnung zu Ihrem Arbeitsplatz?

Täglich .....   
Wöchentlich .....   
Seltener .....

40. Wie viele Kilometer ist Ihr Arbeitsplatz von Ihrer Wohnung entfernt?

km

Trifft nicht zu, wechselnder Arbeitsort

41. Wie lange brauchen Sie normalerweise für den gesamten Weg (einfache Strecke) von Ihrer Wohnung zu Ihrem Arbeitsplatz?

Stunde(n)  Minuten

42. Befindet sich Ihre Arbeitsstelle in Westdeutschland oder Westberlin?

Ja, Westdeutschland ...   
Ja, Westberlin .....   
↓  
Nein .....  → Sie springen auf Frage 44!

43. Welches ist der Hauptgrund dafür, daß Sie jetzt im Westen arbeiten?

Wurde von meinem Betrieb an diesen Arbeitsplatz abgestellt .....   
Habe die Stelle selbst gesucht, weil ich dort mehr Geld verdienen kann .....   
Habe keinen geeigneten Arbeitsplatz in der näheren Umgebung gefunden .....

Sie springen auf Frage 46!

Abbildung 4:

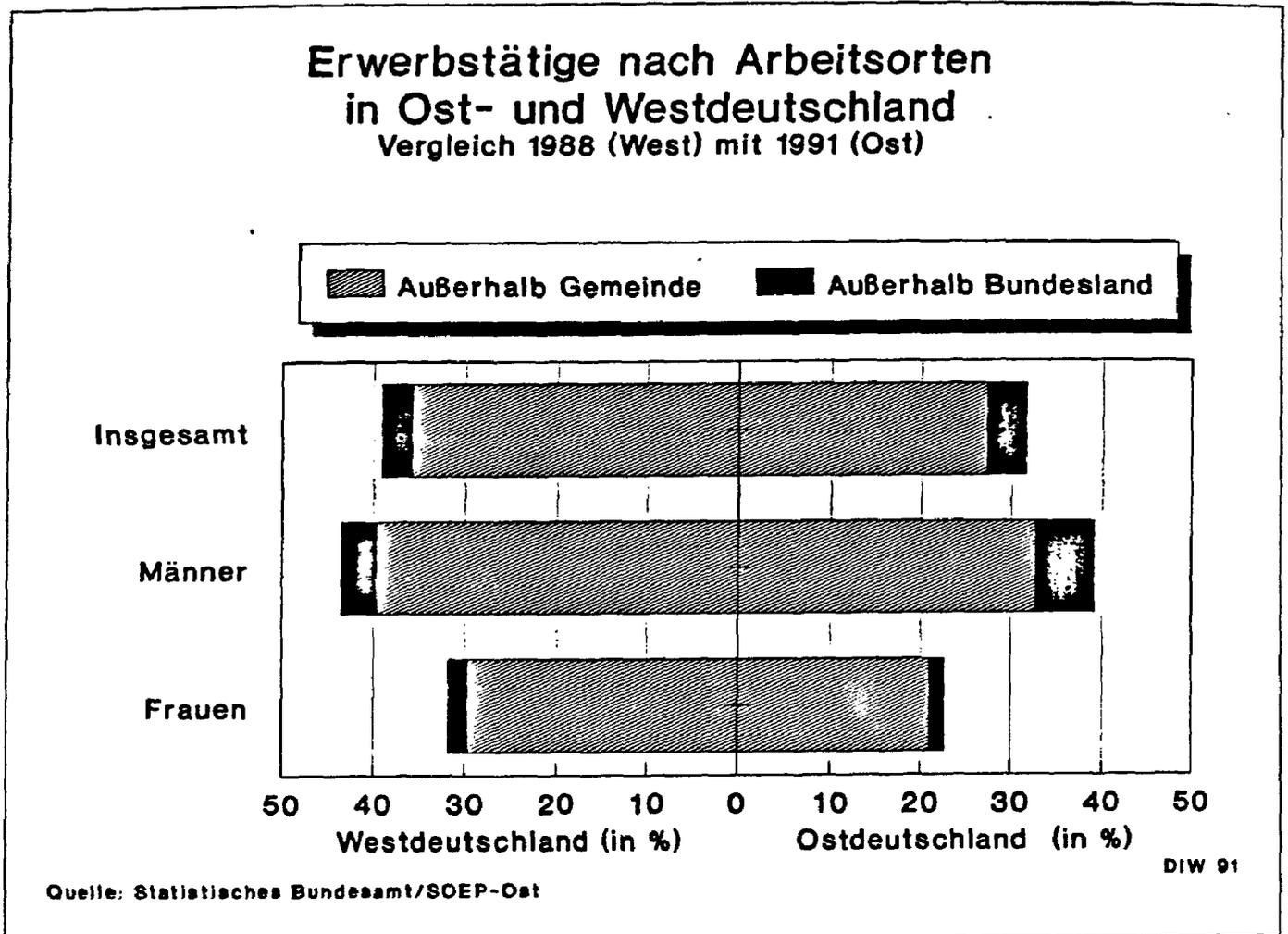


Tabelle 1:

### Pendler: Umfang und regionale Verteilung im Frühjahr 1991

- Vergleich des Arbeitsmarkt Monitors sowie des Sozio-ökonomischen Panels -

Herkunftsregion (Bundesland)	Arbeitsmarkt Monitor (März 1991) Pendler			SOEP-Ost (März/April 1991) Pendler			
	in alte Bundesländer			in alte Bundesländer		innerhalb Ostdt.	
	Insgesamt (absolut)	in vH	Anteil an allen Erwerbs- tätigen	in vH	Anteil an allen Erwerbs- tätigen	in vH	Anteil an allen Erwerbs- tätigen
Insgesamt	305800	100,0	4,0	100,0	4,3	100,0	27,3
Mecklenburg-Vorpommern	34700	11,3	3,8	16,4	5,7	11,3	25,1
Brandenburg	50000	16,4	3,8	13,3	3,6	17,9	30,9
Sachsen-Anhalt	46300	15,1	3,4	15,0	3,4	19,3	27,9
Thüringen	56400	18,4	4,6	21,5	5,7	20,3	34,1
Sachsen	46100	15,1	2,0	13,6	2,0	30,2	28,3
Berlin (Ost)	72300	23,6	11,1	20,2	11,3	1,1	4,1

Quellen: Arbeitsmarkt Monitor (2. Welle) sowie Sozio-ökonomisches Panels (Ost - 2. Welle)

Tabelle 2:

## Arbeitskräftemobilität in Ostdeutschland

- Längsschnittergebnisse des Sozio-ökonomischen Panels -

	Erwerbs- tätige Insgesamt	Berufliche Veränderungen (1)		
		ohne ber. Veränd.	mit ber. Veränd.	Zugang in Besch.
Fallzahlen	2709	1859	724	126
Hochgerechnet	7847	5409	2041	397
		- in vH -		
Pendler				
- in alte Bundesländer	4	—	14	4
- innerhalb neue Länder	27	28	26	30
Arbeitsplatz				
gleiche Gemeinde	64	72	60	65

Anmerkungen: (1) Für den Zeitraum Juni 1990 bis März/April 1991.

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.

Tabelle 3:  
Sozio-demographische Struktur von Pendlern in Ostdeutschland

	Erwerbs- tätige Insgesamt	Pendler		kein Pendler
		in alte Bundes- republik	innerhalb der neuen Bundesl.	
Fallzahlen	2709	120	748	1841
Hochgerechnet (in 1 000)	7847	336	2134	5329
		- in % -		
<b>Geschlecht</b>				
Männer	55	83	66	49
Frauen	45	17	35	51
<b>Altersgruppen</b>				
17-25 Jahre	15	26	21	11
26-35 Jahre	28	39	28	27
36-45 Jahre	24	26	22	24
46-55 Jahre	27	9	24	30
56-65 Jahre	6	0	5	8
Durchschnittsalter in Jahren	38	31	36	39
<b>Familienstand</b>				
Verheiratet	71	67	67	74
Ledig	20	29	26	16
Geschieden	7	4	5	8
Verwitwet	2	0	2	2
<b>Höchster Bildungsabschluß</b>				
gering	30	13	26	32
mittel	56	72	62	53
Abitur	14	15	11	15
<b>Berufl. Bildungsabschluß</b>				
noch in Ausb.	3	2	5	2
ohne Abschluß	3	2	2	3
Lehre	60	70	63	58
höherer Abschluß	24	12	20	27
Hochschule/Uni	10	9	9	18
<b>Bundesland</b>				
Mecklenburg/Vor.	12	16	11	12
Brandenburg	16	13	18	15
Sachsen-Anhalt	19	15	19	19
Thüringen	16	22	20	14
Sachsen	29	14	30	30
Berlin(Ost)	8	20	1	10
<b>Stellung im Beruf</b>				
un- und angel. Arb.	11	21	9	11
Facharbeiter	31	42	40	29
Vorarb./Meister	4	1	5	5
einfache Angest.	14	8	11	15
qual. Angest.	15	11	11	17
hochqual. Angest.	15	8	14	16
sonstige	10	10	10	8
<b>Tätigkeit im erlernten Beruf?</b>				
ja	60	51	62	61
<b>Erwerbsumfang</b>				
Vollerwerbstätig	71	94	66	71
in Kurzarbeit	19	0	23	19
Teilzeiterwerbstätig	7	1	4	8
in Berufsausbildung	3	5	7	2
<b>Abgang aus Arbeitslosigkeit</b>				
ja, seit Juli 1990	3	11	3	3
<b>Unternehmensgröße</b>				
unter 20 Beschäftige	18	23	17	18
20 bis unter 200	32	38	29	33
200 bis unter 2000	28	17	30	28
2000 und mehr	20	22	24	18
Trifft nicht zu	2	1	0	3
<b>Umzugsabsichten in den Westen</b>				
ziche ohnehin nicht um	43	30	44	44
auf keinen Fall	3	2	4	3
eher nein	13	7	11	14
ja, unter Umständen	37	51	36	37
ja gerne	4	10	5	3

Tabelle 4:  
**Merkmale des Arbeitsweges von Pendlern  
in Ostdeutschland**

	Erwerbs- tätige Insgesamt	Pendler	
		in alte Bundes- republik	innerhalb der neuen Bundesl.
Fallzahlen	2709	120	748
Hochgerechnet (in 1 000)	7847	336	2134
	- in % -		
Häufigkeit des Pendelns			
Täglich	27	56	91
Wöchentlich	3	32	6
Seltener	1	12	3
Trifft nicht zu/ kein Pendler	69	0	0
Entfernung für den Hinweg von ... bis unter ... km			
unter 10	11	6	38
10-25	12	15	42
25-50	3	15	8
50 und mehr ohne Weg/wechselnder Arbeitsort	3	50	4
Trifft nicht zu/ kein Pendler	3	14	8
Trifft nicht zu/ kein Pendler	68	0	0
Durschn. Entfernung in km für Tagespendler		58	30
Zeitaufwand für den Hinweg von ... bis unter ... Min.			
unter 10	1	0	2
10-30	12	11	43
30-60	11	19	36
60 und mehr ohne Weg/wechselnder Arbeitsort	7	63	17
Trifft nicht zu/ kein Pendler	1	6	2
Trifft nicht zu/ kein Pendler	68	0	0
Durschn. Dauer in Minuten von Tagespendlern		41	12
Verfügbarkeit von PKW			
Ja	62	74	71
Nein	13	14	12
Ohne Führerschein	25	12	17

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.

Tabelle 5:  
Entwicklung der Nettolöhne nach Arbeitsortmerkmalen

	Fall- zahlen	Mai 1990	Feb./März 1991	Veränderung
		Durchschn. Nettoverdienst (in Mark)	Durchschn. Nettoverdienst (in DM)	in % 1990 = 100)
<b>Männer</b>				
- Pendler				
in alte Bundesrepublik	98	1118	2247	101,0
innerhalb neue Länder	477	1065	1242	16,6
- Arbeitsplatz in gleicher Gemeinde	864	1094	1283	17,3
<b>Frauen</b>				
- Pendler				
in alte Bundesrepublik	22	768	1293	68,4
innerhalb neue Länder	270	756	938	24,1
- Arbeitsplatz in gleicher Gemeinde	956	830	971	17,0

Anmerkung: Berechnungsbasis sind Erwerbstätige von März/April 1991.

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91

Tabelle 6:  
Entwicklung der Arbeits- und Lebenszufriedenheit  
Erwerbstätiger in Ostdeutschland

Erwerbstätige	Lebenszufriedenheit Anteil(1) eher unzufrieden		Durchschnittliche Lebenszufriedenheit(2)		Durchschnittliche Arbeitszufriedenheit(2)	
	1990 %	1991 %	1990 MEAN	1991 MEAN	1990 MEAN	1991 MEAN
<b>Insgesamt</b>	7,8	15,9	6,7	6,1	7,3	6,7
<b>Pendler</b>						
- in alte Bundesrepublik	7,9	7,9	6,7	6,8	7,1	7,7
- innerhalb neue Länder	7,0	15,9	6,7	6,0	7,2	6,7
Arbeitsplatz gleiche Gemeinde	8,1	16,4	6,6	6,0	7,4	6,6

Anmerkung: Erwerbstätige Personen im März/April 1991.

(1) Unzufrieden als Werte von 0 bis 4.

(2) Gemessen auf einer 11er Skala (0-10).

Datenbasis: Das Sozio-ökonomische Panel 1990/91 (Ost).

Tabelle 7:

### Logit-Schätzung für West-Pendler

(Abhängige Variable:  $\ln(Y/1-Y)$ ;

Y=0, wenn erwerbstätig und kein Westpendler; Y=1, wenn Westpendler).

Alle Erwerbstätigen in Ostdeutschland März/April 1991	Modell A			Modell B		
	B	t-Wert	Sign.	B	t-Wert	Sign.
Alter	-0,050	-3,77 *		-0,052	-3,90 *	
Verheiratet (D)	0,225	1,76 *		0,242	1,88 *	
Mann (D)	0,723	5,64 *		0,731	5,67 *	
mittlere Schulb. (D)	-0,013	-0,07		0,003	0,02	
Abitur (D)	0,636	2,39 *		0,577	2,15 *	
Universitätsabschluß (D)	-0,090	-0,35		-0,062	-0,24	
Nicht ausbildungsadäquat beschäftigt 1991 (D)	0,184	1,62		0,201	1,77 *	
an- und ungel. Arbeiter (D)	0,853	3,54 *		0,903	3,72 *	
einfacher Angestellter (D)	0,090	0,33		0,095	0,35	
Facharbeiter (D)	0,079	0,41		0,121	0,62	
Hochqual. Angestellter (D)	-0,743	-2,20 *		-0,798	-2,34 *	
Verwandte/Bekannte im Westen (D)	0,217	2,14 *		0,209	2,04 *	
Distanz zu Altländern	-0,136	-3,00 *		-0,090	-1,99 *	
Regionale Arbeitslosenquote	0,160	1,72 *		0,061	0,61	
Regionale Kurzarbeitsquote				-0,086	-3,11 *	
Konstante	-2,644	-2,38 *		0,156	0,11	
-LOG Likelihood (Freiheitsgrade)	828,154	(2642)		818,927	(2641)	

Anmerkungen: \* Signifikant auf dem 5 % Level.

(D): Dummy-Variable.

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel - Welle 1/2 Ost

Tabelle 8:  
**Sozio-demographische Struktur potentieller Migranten**  
 - Erwerbstätige in Ostdeutschland nach Migrationsbereitschaft in den Westen

	Umzugsbereitschaft in alte BRD			Umzug grunds. ausge- schlossen
	gerne in alte Bundesrep.	unter Umständen in Westen	über nicht bzw. ausgeschl.	
Fallzahlen	92	1011	425	1178
Hochgerechnet (in 1 000)	282	2929	1263	3386
Verteilung in % (Zeile)	3,6	37,3	16,1	43,1
Verteilung in % (Spalte)	- in % -			
<b>Geschlecht</b>				
Männer	57	58	50	54
Frauen	44	42	50	46
<b>Altersgruppen</b>				
17-25 Jahre	39	19	16	8
26-35 Jahre	29	33	35	21
36-45 Jahre	14	25	22	24
46-55 Jahre	17	21	22	36
56-65 Jahre	2	3	4	3
Durchschnittsalter in Jahren	31,7	34,9	35,6	41,8
<b>Familienstand</b>				
Verheiratet	59	66	68	78
Ledig	34	25	23	13
Geschieden	7	9	8	6
Verwitwet	0	1	1	3
<b>Höchster Bildungsabschluß</b>				
gering	22	20	22	42
mittel	58	63	58	49
Abitur	20	18	20	9
<b>Beruf. Bildungsabschluß</b>				
noch in Ausb.	7	5	3	1
ohne Abschluß	2	2	4	4
Lehre	53	58	55	65
höherer Abschluß	25	24	26	24
Hochschule/Uni	13	12	13	6
<b>Bundesland</b>				
Mecklenburg/Vor.	7	12	15	12
Brandenburg	15	17	15	16
Sachsen-Anhalt	17	17	20	20
Thüringen	18	15	13	19
Sachsen	33	29	29	29
Berlin(Ost)	10	11	9	5
<b>Stellung im Beruf</b>				
un- und angel. Arb.	4	9	10	13
Facharbeiter	28	32	27	32
Vorarb./Meister	2	3	2	5
einfache Angest.	21	10	16	14
qual. Angest.	16	15	16	15
hochqual. Angest.	14	17	17	12
Auszubildende	9	6	4	2
sonstige	6	8	8	8
<b>Tätigkeit im erlernten Beruf?</b>				
ja	59	60	58	61
<b>Erwerbsumfang</b>				
Vollerwerbstätig	77	69	68	71
in Kurzarbeit	12	20	21	19
Teilzeiterwerbstätig	2	5	8	8
in Berufsausbildung	9	6	4	2
<b>Abgang aus Arbeitslosigkeit</b>				
ja, seit Juli 1990	4	3	6	3
<b>Unternehmensgröße</b>				
unter 20 Beschäftigte	17	17	16	19
20 bis unter 200	25	32	31	33
200 bis unter 2000	35	29	28	28
2000 und mehr	23	21	22	17
Trifft nicht zu	1	1	3	3
<b>Ort der Arbeitsstelle</b>				
In Westdeutschland	12	6	2	3
Andere Gemeinde	34	27	26	28
Gleiche Gemeinde	54	67	72	69

Quelle: Das Sozio-ökonomische Panel (Ost) 1990/91.