

2.4 NICHT-TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES ARBEITSPAPIERS „EINE ANALYSE REGIONALER PENDLERSTRÖME IN DER EUROPÄISCHEN UNION“⁵⁴

Trotz weiterführender ökonomischer und politischer Integration ist die Europäische Union immer noch durch sehr niedrige Personenmobilität gekennzeichnet. Das gilt vor allem im Vergleich zu anderen Staaten, wie den USA, Australien, Canada und Japan. Im Jahr 2000 haben nur 225,000 Menschen oder 0,1 Prozent der EU15 Bevölkerung ihre offizielle Adresse von einem in ein anderes Land gewechselt. Nur 4 Prozent sind jemals in einen anderen EU Mitgliedsstaat und weniger als 3 Prozent sind jemals in ein anderes Land außerhalb der Europäischen Union gezogen. In den USA hingegen leben fast ein Drittel aller US Bürger außerhalb des US Staates, in dem sie geboren wurden.

Die geringe grenzüberschreitende Mobilität in der Europäischen Union ist sicherlich zum Teil mit den verschiedenen juristischen, administrativen, kulturellen und sprachlichen Barrieren zu erklären, die dazu führen, dass die Arbeitsmärkte national segmentiert sind. Jedoch selbst wenn man die Mobilität nur auf nationaler Ebene untersucht stellt man fest, dass die Mobilität sehr gering ist. Nur 18 Prozent der gesamten EU Bevölkerung haben jemals in einer anderen Region innerhalb des gleichen Landes gelebt. Ungefähr ein Drittel der Europäer sind innerhalb ihrer Stadt umgezogen und ungefähr ein Viertel ist in eine andere Stadt gezogen, jedoch innerhalb der gleichen Region. Im Vergleich dazu haben allein im Jahr 1999 5,9 Prozent der US Bevölkerung ihren Wohnort zwischen US „Counties“ gewechselt.

Die regionale Arbeitsmobilität in der Europäischen Union wird in der Tat zum Teil so niedrig betrachtet, als dass sie nicht als adäquater Anpassungsmechanismus für regionale Arbeitsmarktungleichgewichte angesehen wird – ein Sachverhalt der auch für das Eurosystem von ausgewiesener Bedeutung ist. Dabei ist es gerade dieser regionale Aspekt, der wichtig erscheint, denn die regionalen Arbeitsmärkte in der Europäischen Union zeichnen sich durch starke Nachbarschaftseffekte aus. Das heißt, die regionale Arbeitsmarktsituation ist sehr eng mit der jeweiligen Arbeitsmarktsituation der benachbarten Regionen verknüpft.

Regionale Mobilität kann jedoch nicht nur durch regionale Migration erreicht werden, sondern auch durch regionale Pendlerfähigkeit. Und es scheint in der Tat so zu sein, dass diese zweite Form der regionalen Mobilität auf dem Vormarsch in der Europäischen Union ist. Laut Europäischer Kommission pendeln

jeden Tag im Durchschnitt ungefähr 8 Prozent der Erwerbstätigen zwischen verschiedenen Regionen. Das Ziel der vorliegenden Studie ist es, neue empirische Erkenntnisse über regionale Pendlerströme und seine Determinanten aufzuzeigen. Ein wichtiger Aspekt ist in diesem Zusammenhang, ob regionale Pendlerströme auf regionale Arbeitsmarktungleichgewichte in der zu erwartenden Weise reagieren. Agieren Pendlerströme als ausgleichende Kraft, indem sie den Arbeitskräfteüberschuß in wirtschaftlich schwächeren Regionen und den Arbeitskräftemangel in wirtschaftlich florierenden Regionen reduzieren? Anders ausgedrückt, können regionale Pendlerströme als potentieller Anpassungsmechanismus für regionale Arbeitsmarktungleichgewichte gesehen werden?

Diese Studie versucht anhand eines erweiterten Schwerkraftmodells (gravity model) diesen Fragen nachzugehen. Die Resultate zeigen, dass Pendlerströme mit den Größen der Herkunft- und Zielregionen zunehmen und mit ihrer Entfernung von einander abnimmt. Die empirischen Schätzergebnisse belegen weiterhin, dass die Pendlerströme in der Tat auf Arbeitsmarktungleichgewichte, wie Unterschiede in regionalen Durchschnittslöhnen und Arbeitslosigkeitsraten, in der zu erwartenden Weise reagieren. Des weiteren weisen die Resultate einen positiven Zusammenhang des durchschnittlichen Ausbildungsniveaus und der regionalen Arbeitsmobilität auf.

Geographische Aspekte, die sich jedoch von Land zu Land unterscheiden können, spielen auch eine wichtige Rolle. Ein generell sehr robustes Ergebnis ist, dass Regionen mit einem sehr hohen Urbanisationsgrad Zentren für regionale Einpendler sind und dementsprechend weniger Auspendler als nicht-urbane Regionen haben. Auch erweisen sich Regionen mit einem hohen Spezialisierungsgrad im Dienstleistungsbereich als Regionen mit hohen Auspendlerströmen. Zudem gibt es Unterschiede zwischen landesinneren Regionen, Grenzregionen, Küstenregionen und Regionen, die an eine EU15 Außengrenze stoßen. Diese Ergebnisse sind weniger robust, insgesamt gesehen jedoch pendeln weniger Arbeitnehmer aus Küstenregionen in die Nachbarschaftsregionen als das der Fall ist für landesinnere Regionen. Die EU15 Außenregionen weisen geringere Aus-Pendlerströme auf, was auch durch die sehr viel niedrigeren Einkommen in den neuen EU10 Mitgliedsstaaten bedingt sein dürfte.

54 Von Jordan Marvakov und Thomas Mathä