

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Horst-Alfons Meißner: Zur Berufspendelwanderung in Süddoldenburg

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

# Zur Berufspendelwanderung in Süddoldenburg

VON HORST-ALFONS MEISSNER

Berufspendler sind Erwerbspersonen, die täglich den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zurücklegen und dabei eine Gemeindegrenze überschreiten. Nicht von diesem Pendlerbegriff erfaßt werden Erwerbstätige, die längere Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte innerhalb einer Gemeinde zurücklegen oder Wochenend- und Monatspendler sowie diejenigen Erwerbspersonen, deren Arbeitsstätte sehr oft wechselt (Nellner, 1956). Unberücksichtigt bleiben ferner die Ausbildungspendler.

Auf einer Karte „Pendelwanderung 1950. Volks- und Berufszählung in der Bundesrepublik Deutschland am 13. 9. 1950“ erscheinen Süddoldenburg und einige benachbarte Gebiete mit Ausnahme der Gemeinde Essen als großer weißer Fleck: Kennzeichen dafür, daß 1950 von einer berufsbedingten Pendelwanderung weniger als 10 % der dort lebenden Erwerbspersonen erfaßt werden.

P. Schöller, der obige Karte erläutert, vermutet, daß die oldenburgischen Großgemeinden, in denen Arbeits- und Wohnstätten in der Regel in einer Gemeinde vereint seien, die Ursache für den niedrigen Prozentsatz der Pendelwanderer sein könnten. Er stellt jedoch mit Blick auf die kleineren kommunalen Einheiten in den Kreisen Aschendorf-Hümmling, Hoya und Diepholz fest, „daß hier im Nordwesten eine für unseren Gesichtspunkt indifferente Zone besteht“ (Schöller, 1956, S. 256).

Im folgenden soll an Hand von sieben Abbildungen der Berufspendelverkehr im süddoldenburgischen Raum hinsichtlich seiner Stärke und Ziele vorgestellt werden. Auf die im Einzelfall sehr unterschiedlichen Ursachen des Berufspendelns kann dagegen nur am Rande eingegangen werden.

Alle Abbildungen basieren auf Erhebungen der Kreisämter Cloppenburg und Vechta aus dem Jahre 1971. Die darin enthaltene Pendlerstatistik ist mit erheblichen Mängeln behaftet, weil — nachdem der Gewerbesteuerausgleich fortgefallen ist und die Volkszählungsergebnisse noch nicht zugänglich sind — keine Möglichkeit besteht, genaue Daten zur Pendlerbewegung zu erhalten, es sei denn, daß der Sachbearbeiter in kleinen Gemeinden die örtlichen Verhältnisse sehr genau kennt. So stammt das Zahlenmaterial aus unterschiedlichen Jahren, denn die Verwaltungen mußten z. T. auf frühere Erhebungen zurückgreifen. Auch ist nicht immer klar, welcher Pendlerbegriff den Aufstellungen zugrunde liegt. Erschwerend wirkt, daß der Pendlerverkehr über die Kreisgrenzen oft nur pauschal in einem Wert erscheint und kleinere Pendlerströme, die sich aber beträchtlich summieren können, zuweilen ganz fortgelassen wurden. Daß das vorliegende Zahlenmaterial dennoch dem Versuch einer kartographischen Darstellung der Pendelwanderung in Süddoldenburg zugrunde gelegt wird, geschieht, weil auf absehbare Zeit kaum bessere Daten zu erwarten sind und die wesentlichen Züge auch auf dieser Basis sichtbar werden. Einen Anhaltspunkt zur kritischen Beurteilung soll die Tabelle Seite 135 geben, wo hinter den

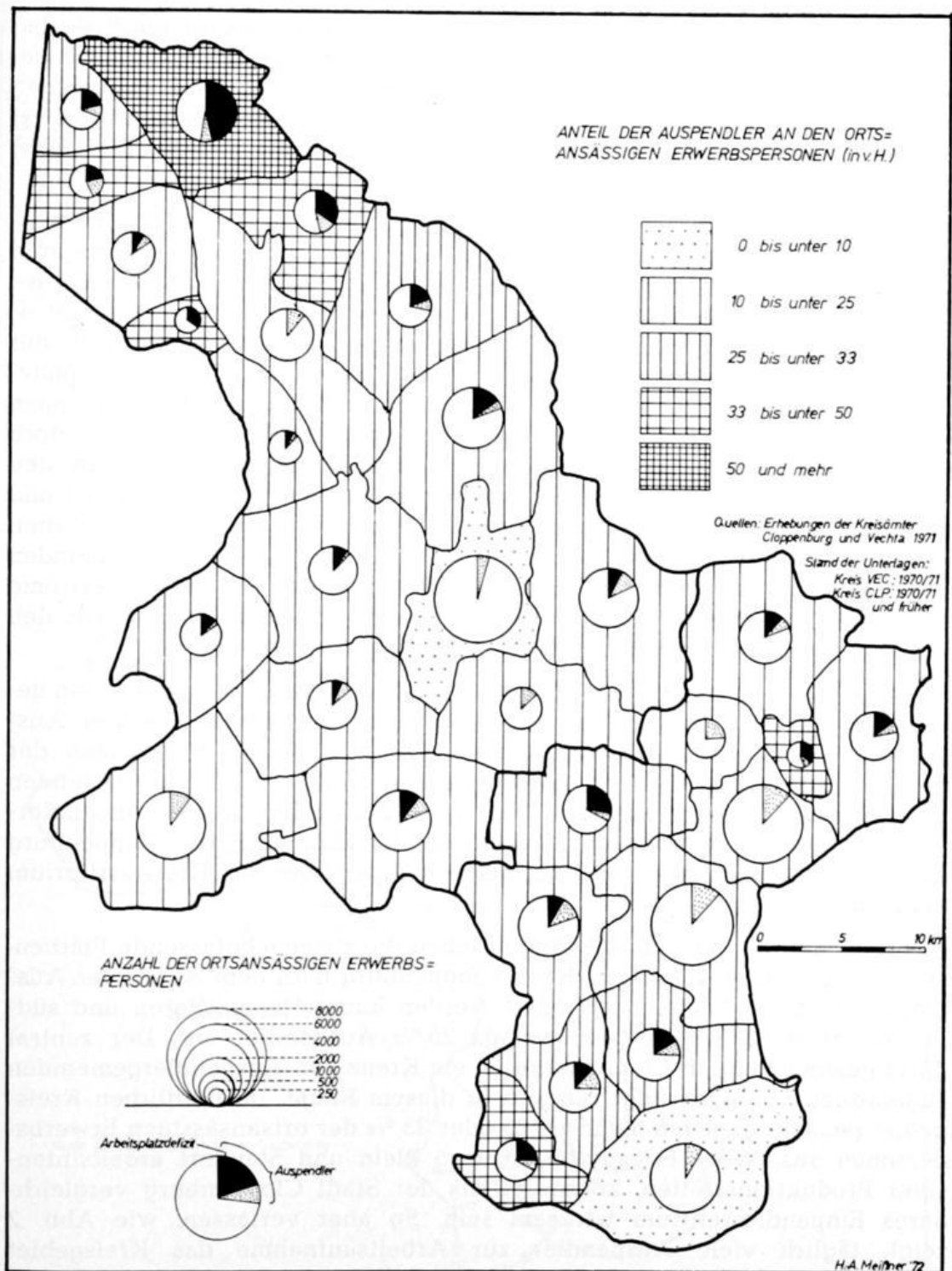


Abb. 1: Anteil der Auspendler an den ortsansässigen Erwerbspersonen.

Auspendlerzahlen jeweils das Jahr der Erhebung vermerkt ist. Daraus geht hervor, daß die Statistik des Kreises Vechta ziemlich einheitlich, die des Kreises Cloppenburg dagegen recht unterschiedlich ist.

**Abb. 1** zeigt, daß aus allen Gemeinden ein Teil der ortsansässigen Erwerbspersonen auspendelt. Dieser schwankt von Gemeinde zu Gemeinde beträchtlich, beträgt jedoch im Gegensatz zu 1950 bis auf zwei Ausnahmen überall mehr als 10 %. Nur in Cloppenburg (4,4 %) und Damme (8,6 %) bleibt er unter diesem Wert, steigt dagegen auch nur in Barßel (52,7 %) über die 50-%-Grenze.

In beinahe allen Gemeinden ist eine Anzahl der dort lebenden Erwerbspersonen zum Auspendeln gezwungen, weil in der Wohngemeinde rein zahlenmäßig nicht genügend Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Dieses Arbeitsplatzdefizit (Ortsansässige Erwerbspersonen (oa. EP) — [oa. EP + Einpendler — Auspendler]) entspricht aber nur in Neuscharrel auch der wirklichen Auspendlerzahl. In den übrigen Gemeinden mit Arbeitsplatzdefizit ist der Auspendleranteil größer, weil z. B. manche Berufsgruppen eine angemessene Arbeitsstelle am Wohnort nicht finden können, doch wegen hoch bewerteter günstiger Wohnverhältnisse auch nicht an den Arbeitsort umziehen wollen. Die Differenz zwischen Arbeitsplatzdefizit und höherem Auspendleranteil muß deshalb durch Einpendler ausgeglichen werden. Bis auf Neuscharrel sind demnach alle Auspendlergemeinden auch kleine „Einpendlerorte“. Das bedeutet, daß sich die Verkehrsströme morgens und abends zusätzlich zu den Hauptrichtungen auch durch den Berufsverkehr zwischen den Auspendlergemeinden verstärken.

In die Gemeinden, die kein Arbeitsplatzdefizit aufweisen, müssen mindestens ebensoviele oder mehr Erwerbspersonen einpendeln wie hier Auspendler verzeichnet sind. Trifft letzteres zu, und das ist hier immer der Fall, handelt es sich um Einpendlerzentren, die in der Regel die führenden zentralen Orte ihrer Räume sind. Im Kreis Vechta liegen drei Einpendlerorte eng benachbart etwa im Zentrum des Kreises, im Kreis Cloppenburg sind sie, abgesehen von Cappeln, gleichmäßiger über das Kreisterritorium verteilt.

In Ergänzung zur Kreisdarstellung ergeben die zusammenfassende Flächenschraffur und **Abb. 2**, daß der Kreis Cloppenburg nach dem Anteil der Auspendler in zwei Gebiete gegliedert werden kann: Die mittleren und südlichen Kreisteile weisen weniger als 25 % Auspendler auf. Der zentral darin gelegenen Stadt Cloppenburg ist ein Kranz von Auspendlergemeinden zugeordnet. Lönigen liegt randlich in diesem Raum. Im nördlichen Kreisgebiet pendeln dagegen mehr als 25 oder 33 % der ortsansässigen Erwerbspersonen aus. Wäre Friesoythe nicht so klein und Standort arbeitsintensiver Produktionsstätten, könnte es als der Stadt Cloppenburg vergleichbares Einpendlerzentrum wirksam sein. So aber verlassen, wie **Abb. 2** zeigt, täglich viele Auspendler zur Arbeitsaufnahme das Kreisgebiet in Richtung Oldenburg.

Im langgestreckten Kreis Vechta sind die Verhältnisse nicht so übersichtlich. Um die Einpendlerorte Langförden, Vechta, Lohne sowie Damme kann es auf Kreisgebiet keinen geschlossenen Kranz von Auspendlerorten geben.

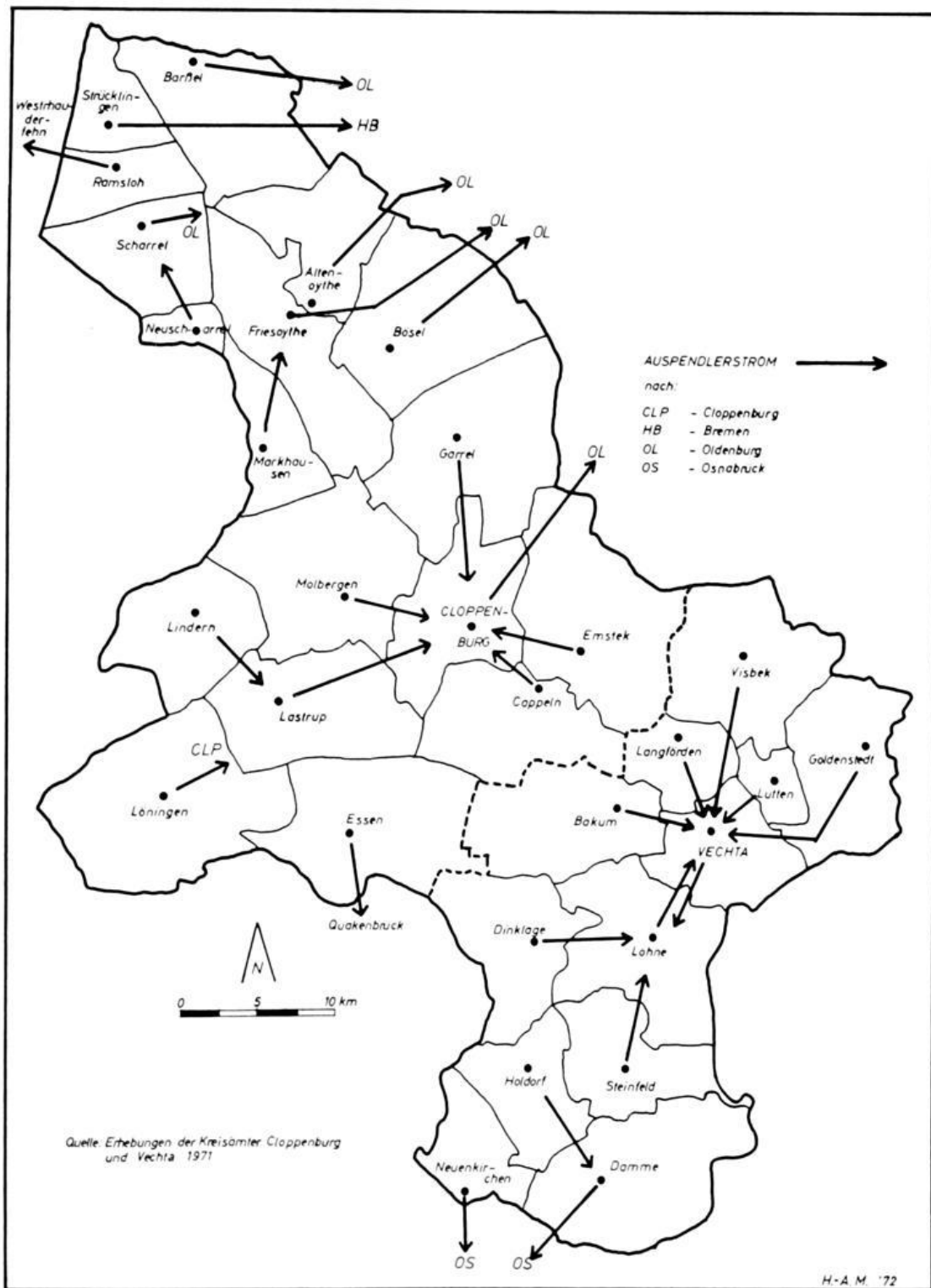


Abb. 2: Richtung der stärksten Auspendlerströme.

Doch sind die Auspendlerorte halbkreisförmig diesen ebenfalls sichtlich zugeordnet: dem Komplex Langförden/Vechta/Lohne die Gemeinden Lutten, Bakum, Steinfeld mit einem Auspendleranteil von mehr als 25 % der ortsansässigen Erwerbspersonen sowie Visbek, Goldenstedt und Dinklage mit einem geringeren Auspendleranteil; um Damme herum Holdorf, Neuenkirchen und Steinfeld, die allerdings zu mehreren Einpendlerzentren tendieren. Der Vergleich mit dem Kreis Cloppenburg, wo allerdings z. T. ältere Zahlen das Bild beeinträchtigen, ergibt, daß der Auspendleranteil im Kreis Vechta durchschnittlich höher liegt. Hier erscheint alles kleinräumiger und enger miteinander verzahnt. So läßt sich Südoldenburg bereits nach Auspendlermerkmalen in verschiedene Teilräume gliedern.

**Abb. 3** befaßt sich mit den Einpendlerzentren Südoldenburgs. Die Kreise stehen nun für die am Ort arbeitenden Erwerbspersonen. (Am Ort arbeitende Erwerbspersonen = ortsansässige Erwerbspersonen + Einpendler — Auspendler). Diese Werte stehen in Relation zur Einwohnerzahl und der allgemeinen zentralen und gewerblichen Bedeutung der jeweiligen Gemeinde.

Cloppenburg ist das unbestrittene Einpendlerzentrum seines Kreises, in dem sich nur peripher gelegene Nebenzentren, meist aufgrund von Fertigungsstätten des produzierenden Gewerbes oder ehemaliger zentraler Bedeutung entwickeln konnten. Im Kreis Vechta fehlt ein derart überragendes Zentrum. Es scheint sich aus Langförden, Vechta und Lohne zusammenzusetzen. Erst in größerer Entfernung konnte in Damme ein sekundärer Einpendlerort für die umliegenden Gemeinden entstehen.

Die Größe des Einpendleranteils, immer gemessen an den am Ort arbeitenden Erwerbspersonen, variiert. Im Kreise Cloppenburg erreicht er nirgends 25 %. Vergleicht man mit Abb. 1., zeigt sich, vom Saterland abgesehen, daß in weiten Bereichen dieses Kreises weder der Aus- noch der Einpendleranteil in einer Gemeinde die 25 %-Grenze erreicht. Der Pendlerverkehr erscheint hier also von nicht sehr großer Intensität. In Wirklichkeit aber dürfte er durch den Berufsverkehr innerhalb der Gemeinden wesentlich größer sein. Hier versagt diese Statistik so sehr, daß sie z. B. kaum zur Grundlage von Verkehrsplanungen gemacht werden könnte.

Im Kreis Vechta, wo schon der Auspendleranteil die 25 %-Grenze erreichte oder überschritt, liegt auch der Einpendleranteil in zwei von vier Einpendlerorten höher als 25 %: in Vechta (26,9 %) und in Langförden (39,1). Demnach ist der Berufspendelverkehr im Kreis Vechta stärker entwickelt als in weiten Bereichen des Nachbarkreises. Das hat seine Ursache in der dichteren Bevölkerung und der differenzierteren Wirtschaftsstruktur dieses Kreises.

Die Einpendlerorte des Kreises Cloppenburg haben, außer Cappel, relativ eigenständige Einpendlerfelder entwickelt, zwischen denen nur geringe Überschneidungen bestehen. Der Bedeutung der Stadt entsprechend ist das Arbeitereinzugsgebiet von Cloppenburg weit größer als das von Friesoythe oder Lönigen. Es erstreckt sich nicht nur auf die Kreisgemeinden, sondern umfaßt auch Orte des Hümmelings. Damit erfährt es eine Ausweitung in westlichen Richtung über die Kreisgrenzen hinaus. Hier



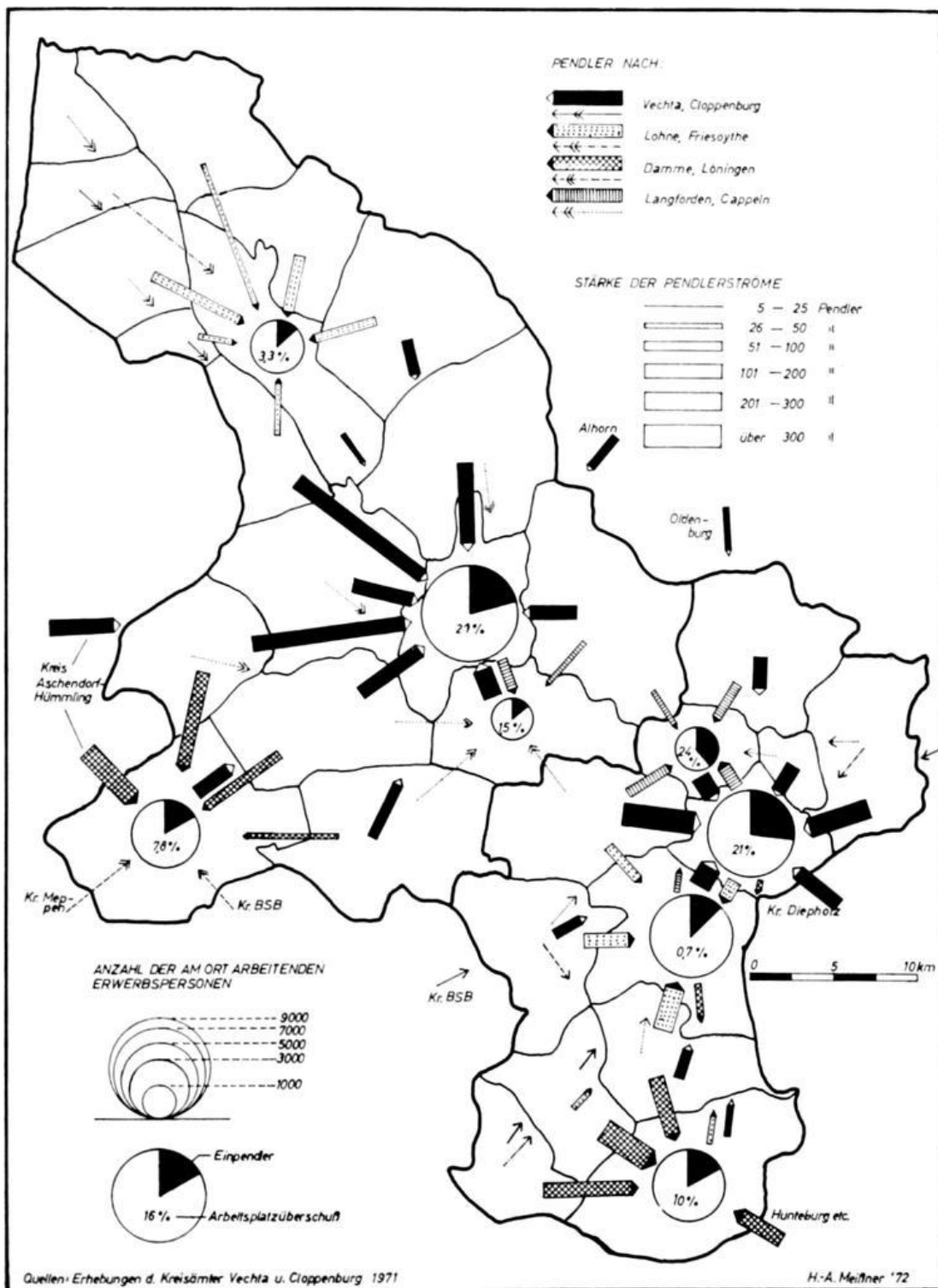


Abb. 3: Die Einpendlerzentren Südoldenburgs.

allerdings kommt es zu Überschneidungen der Einpendlerfelder von Cloppenburg und Lönningen, das als Arbeitsort eine noch größere Bedeutung für den Hümmling hat. Nach Osten dagegen besteht über die Kreisgrenzen hinaus nur ein geringer Pendlerverkehr. Zwischen Cloppenburg und Cappeln findet zuungunsten von Cappeln ein Arbeitskräfteaustausch statt. Cappeln bezieht jedoch Einpendler aus den umliegenden Gemeinden, so daß seine Pendlerbilanz positiv ist.

Im Gegensatz zum Kreis Cloppenburg, wo die drei wichtigsten Einpendlerzentren deutlich voneinander getrennte Einzugsbereiche ausbilden konnten, konzentrieren im Kreis Vechta drei eng benachbarte Einpendlergemeinden die Auspendler der umliegenden Gemeinden auf sich, so daß es zu Überlagerungen kommt und von gegeneinander abgegrenzten Einpendlerbereichen in diesem Teil des Kreises keine Rede sein kann. Doch läßt sich das komplizierte Bild mit Hilfe der anderen Abbildungen strukturieren: Während die Einpendler von Lohne und Langförden überwiegend — am deutlichsten bei Langförden sichtbar — aus den unmittelbar benachbarten Orten kommen, bezieht Vechta Einpendlerströme auch aus entfernteren Gemeinden. Sein Einpendlerfeld ist damit das größte und überlagert die der beiden anderen. Die auf Vechta gerichteten Pendlerströme sind zudem die stärksten (vgl. Abb. 2!). Zwischen den drei Einpendlerzentren selbst besteht ein reger Arbeitskräfteaustausch, in dem Vechta wiederum, wegen der Stärke der Ströme, dominiert.

Im Süden des Kreises konnte aber Damme, das einen Strukturwandel vom ländlichen Bergbauort zum Gewerbestandort durchmachte, ein geschlossenes Einpendlerfeld entwickeln, das dem von Lönningen vergleichbar ist. Die Grenze zwischen dem Einpendlerraum des Nordens und dem sekundären Zentrum Damme verläuft etwa durch die Gemeinde Steinfeld, die jedoch wegen der Richtung des stärksten Auspendlerstromes noch überwiegend zum Einzugsgebiet von Lohne gerechnet werden muß.

Die räumliche Anordnung von Ein- und Auspendlerorten hat zur Folge, daß die Pendelwanderung im Kreise Vechta nicht beinahe sternförmig auf ein Zentrum erfolgen kann wie die auf Cloppenburg, sondern sich aufgrund der Verkehrsbahnen auf wenige Straßenverbindungen konzentrieren muß, die sich in Vechta schneiden. In Verbindung mit der größeren Intensität der Pendelwanderung überhaupt und dem Austausch zwischen Langförden Vechta/Lohne hat das eine ungleich stärkere Belastung der Straßen durch den Berufsverkehr zur Folge als im Kreis Cloppenburg. Eine besondere Verdichtung wird hier zudem durch den regen Ausbildungspendelverkehr hervorgerufen.

Die Prozentwerte in den Kreisen geben den Arbeitsplatzüberschuß der Einpendlergemeinden an, und im Vergleich zur Größe der Orte lassen sich daraus Rückschlüsse auf ihre wirkliche Bedeutung für das Umland ziehen. Der Wert ist immer geringer als die Einpendlerzahl, weil jede Gemeinde auch Auspendlerort ist. Während Cloppenburg mehr als ein Fünftel seiner Arbeitsplätze dem Umland zur Verfügung stellen kann, sind es in den übrigen drei Einpendlerorten dieses Kreises nicht einmal 10 %. Vielleicht sind die Werte von Cappeln und Friesoythe heute etwas höher.



Gemeinde	Einwohner (1970)	km <sup>2</sup> / Einw.	Ortsansässige Erwerbspersonen (1970)				Auspendler	Einpendler	Arbeitsplatzdefizit (-) bzw. -überschuß (+) (in ‰)
			insgesamt	Land- und Forstwirtschaft	Produzierendes Gewerbe	Dienstleistungen, Handel, Verkehr			
Altenoythe	4 527	71	1 738	498	849	391	800 (1971)	200	34,5 (-)
Barfel	8 116	96	2 955	639	1 407	909	1 554 (1971)	193	46,2 (-)
Bösel	4 749	47	1 837	699	732	406	513 (1970)	170	18,7 (-)
Cappeln	3 969	52	1 555	636	521	398	200 (1966)	223	1,5 (+)
Cloppenburg	18 355	260	6 914	705	2 398	3 811	304 (1971)	1 725	20,6 (+)
Emstek	7 253	67	2 865	968	927	970	512 (1969)	294	7,6 (-)
Essen	7 653	76	3 014	787	1 207	1 020	604 (1969)	285	10,6 (-)
Friesoythe	6 131	71	2 358	490	874	994	250 (1966)	327	3,3 (+)
Garrel	7 490	66	3 199	1 205	1 149	845	575 (1965)	91	15,2 (-)
Lastrup	5 402	63	2 134	783	806	545	292 (1969)	147	6,8 (-)
Lindern	3 891	59	1 496	597	472	427	235 (1965)	42	12,9 (-)
Lönningen	9 959	79	3 949	1 152	1 621	1 176	405 (1972)	711	7,8 (+)
Markhausen	1 801	44	726	315	226	185	85 (1970)	33	7,2 (-)
Molbergen	44 47	43	1 987	969	543	475	249 (1969)	52	9,9 (-)
Neuscharrel	793	53	388	208	126	54	137 (1970)	—	35,2 (-)
Ramsloh	2 434	65	933	267	498	168	400 (1971)	200	21,4 (-)
Scharel	3 533	59	1 349	319	740	290	210 (1971)	80	9,7 (-)
Strücklingen	3 592	106	1 279	308	612	359	395 (1971)	124	21,2 (-)
Bakum	4 744	60	1 980	851	529	600	649 (1971)	97	27,9 (-)
Damme	10 883	104	4 268	891	1 843	1 534	367 (1971)	801	10,2 (+)
Dinklage	8 137	112	3 188	682	1 457	1 049	629 (1970)	349	8,8 (-)
Goldenstedt	5 188	72	2 103	603	892	608	460 (1970)	148	14,8 (-)
Holdorf	4 584	84	1 809	442	810	557	483 (1971)	197	15,8 (-)
Langförden	3 462	102	1 289	459	468	362	317 (1971)	626	24,0 (+)
Lohne	15 741	172	6 167	829	2 882	2 456	733 (1971)	779	0,7 (+)
Lutten	1 621	98	592	130	304	158	264 (1970)	54	35,5 (-)
Neuenkirchen	3 036	78	1 233	331	433	469	413 (1971)	98	25,5 (-)
Steinfeld	6 341	106	2 464	601	1 071	792	634 (1970)	265	15,0 (-)
Vechta	15 715	291	5 693	438	1 828	3 427	673 (1971)	1 855	20,8 (+)
Visbek	7 105	84	2 653	865	1 006	782	512 (1970)	194	12,0 (+)

Im Kreis Vechta liegen auch diese Zahlen etwas höher. Auffällig sind die beiden Extreme: Langförden muß fast ein Viertel seiner Arbeitsplätze mit Erwerbstätigen aus der Umgebung besetzen, während Lohne nur 0,7 % seiner Arbeitsplätze (oder ganze 46) dem Umland anzubieten vermag. Dort steht demnach einem starken Einpendlerstrom ein nahezu ebenso starker Auspendlerstrom gegenüber. Nicht die Industriegemeinde Lohne hat also hohe Arbeitsplatzüberschüsse, wie man vielleicht annehmen könnte, sondern die Dienstleistungsgemeinde Vechta sowie Langförden, dessen Lebensgrundlage die Produktion hochwertiger landwirtschaftlicher Güter ist.

Nach Betrachtung der Einzugsbereiche aller Einpendlerorte Südoldenburgs wenden wir uns in **Abb. 4** zwei Auspendlerorten des Kreises Vechta zu, für die lückenloses Zahlenmaterial vorliegt. Aus Goldenstedt pendeln 21,8 %, aus Neuenkirchen 33,5 % aller Erwerbspersonen aus. Beide Gemeinden liegen peripher im Kreisgebiet, das sich in Richtung der Hauptverkehrslinien des Raumes erstreckt.

Abb. 4 läßt erkennen, wie weit aufgefächert die Pendlerströme von Auspendlergemeinden sind, doch lassen sich die Hauptrichtungen unschwer ausmachen. Sie zielen auf die wichtigsten umliegenden Einpendlerorte. Von beiden Gemeinden führen starke Pendlerströme über die Kreisgrenzen hinaus. In Goldenstedt sind es weniger, in Neuenkirchen mehr als 50 % aller Auspendler. Wildeshausen und Bremen einerseits und Osnabrück andererseits sind die bevorzugten Ziele. Während der stärkste Pendlerstrom aber von Goldenstedt nach Vechta strebt, fahren die meisten Auspendler von Neuenkirchen nach Osnabrück. Neuenkirchen kann also nicht vorbehaltlos dem sekundären Zentrum Damme zugeordnet werden. Der größte Teil des Berufspendelverkehrs bewegt sich aber bei beiden Beispielen innerhalb eines Radius von 10 bis 15 km, so daß, wenn Straßenentfernungen zugrunde gelegt und Stauungen berücksichtigt werden, täglich kaum mehr als 60 Minuten Fahrzeit insgesamt aufgewendet werden müssen.

Was hier an zwei Gemeinden Südoldenburgs aufgezeigt wurde, wiederholt sich mehrfach. So arbeiten über 75 % aller Auspendler der Gemeinde Essen außerhalb der Kreisgrenzen, allein in Quakenbrück mehr als 56 %. In Barbel sind es über 60 % aller Auspendler, die ihren Arbeitsplatz jenseits der Kreisgrenzen haben. Doch scheinen gerade hier viele Fernpendler mit-erfaßt, die nicht unter unseren Pendlerbegriff fallen (z. B. Schiffspersonal). Wichtigstes Pendlerziel des Saterlandes ist Oldenburg.

Eine Bestandsaufnahme der Berufspendelwanderung in Südoldenburg würde vervollständigt, wenn es gelänge, durch Gegenüberstellung von Ein- und Auspendlern, die die Kreisgrenzen überschreiten, festzustellen, ob der Wirtschaftsraum rein rechnerisch in der Lage wäre, allen Bewohnern einen Arbeitsplatz zu geben. Eine solche Pendlerbilanz für ganz Südoldenburg aufzustellen, gestattet jedoch das vorhandene Zahlenmaterial nicht.

Einen Einblick in dieses Problem vermag jedoch **Abb. 5** zu vermitteln, die für den Kreis Vechta gemeindeweise den Anteil der Auspendler angibt, der jenseits der Kreisgrenzen (auch Kr. Cloppenburg) einer Beschäftigung

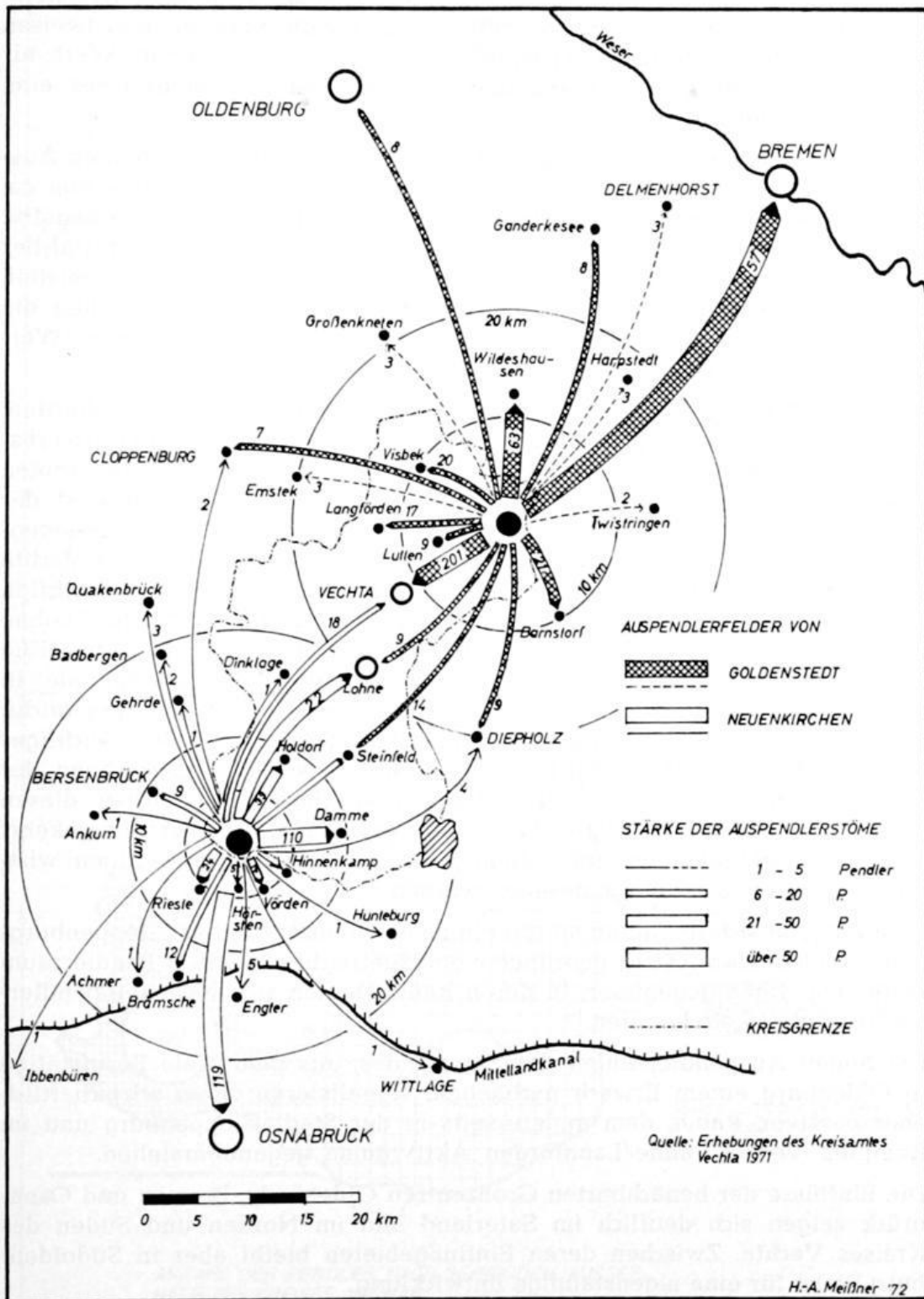


Abb. 4: Die Auspendlerfelder von Goldenstedt und Neuenkirchen.

nachgeht. Hier ist auch der Einfluß von Bremen und Osnabrück gut daran zu erkennen, daß die jeweils diesen Zentren nahe liegenden Kreisteile einen höheren „grenzüberschreitenden“ Auspendlerverkehr aufzuweisen haben als die zentralen Kreisgebiete. Auffällig ist der hohe Wert für Vechta, der aber erst nach genauer Kenntnis des Personenkreises eine Erklärung fände.

Stellt man für den Kreis Vechta die die Kreisgrenzen überschreitenden Aus- und Einpendler einander gegenüber, so ergibt sich ein Verhältnis von ca. 1970 Auspendlern zu 1070 Einpendlern. Mithin ist die Pendlerbilanz negativ. Ob das auch für den Kreis Cloppenburg gilt, muß vom Zahlenmaterial her gesehen offenbleiben, sicher ist aber, daß sie für den nördlichen Kreisteil, das Saterland, ebenfalls negativ ist. Insgesamt gesehen entsprechen die 900 den Kreis Vechta verlassenden Auspendler freilich nur einem Wert von 2,7 % seiner erwerbstätigen Bevölkerung.

Zusammenfassung: Im Kreis Cloppenburg pendeln, nach obiger Definition, durchschnittlich weniger, im Kreis Vechta etwas mehr als 25 % der erwerbstätigen Bevölkerung. Haupteinpendlerorte sind hauptsächlich die größten Orte der Kreise. Beherrschendes Zentrum im Kreis Cloppenburg ist der Kreishauptort, neben dem sich sekundäre Einpendlerzentren mit eigenständigen Einpendlereinzugsbereichen entwickeln konnten. Im Kreis Vechta fehlt ein ähnlich stark überragendes Einpendlerzentrum. Seine Funktion übernehmen die drei verkehrsgünstig gelegenen Gemeinden Vechta, Lohne und Langförden, zwischen denen, unter Vechtass Dominanz, eine deutliche Aufgabenteilung festzustellen ist: Vechta ist Dienstleistungsgemeinde, in der das Arbeitsplatzangebot bis zum Beruf eines Hochschullehrers reicht, Lohne Sitz einer vielseitigen Kleinindustrie und Langförden wichtiger Standort der landwirtschaftlichen Veredlungswirtschaft. Entsprechend der wirtschaftlichen Vielfalt und Funktionsteilung herrscht zwischen diesen Gemeinden selbst ein reger Arbeitskräfteaustausch. Er darf umgekehrt auch als Merkmal einer auf hohem Niveau stehenden vielseitigen wirtschaftlichen Entwicklung angesehen werden.

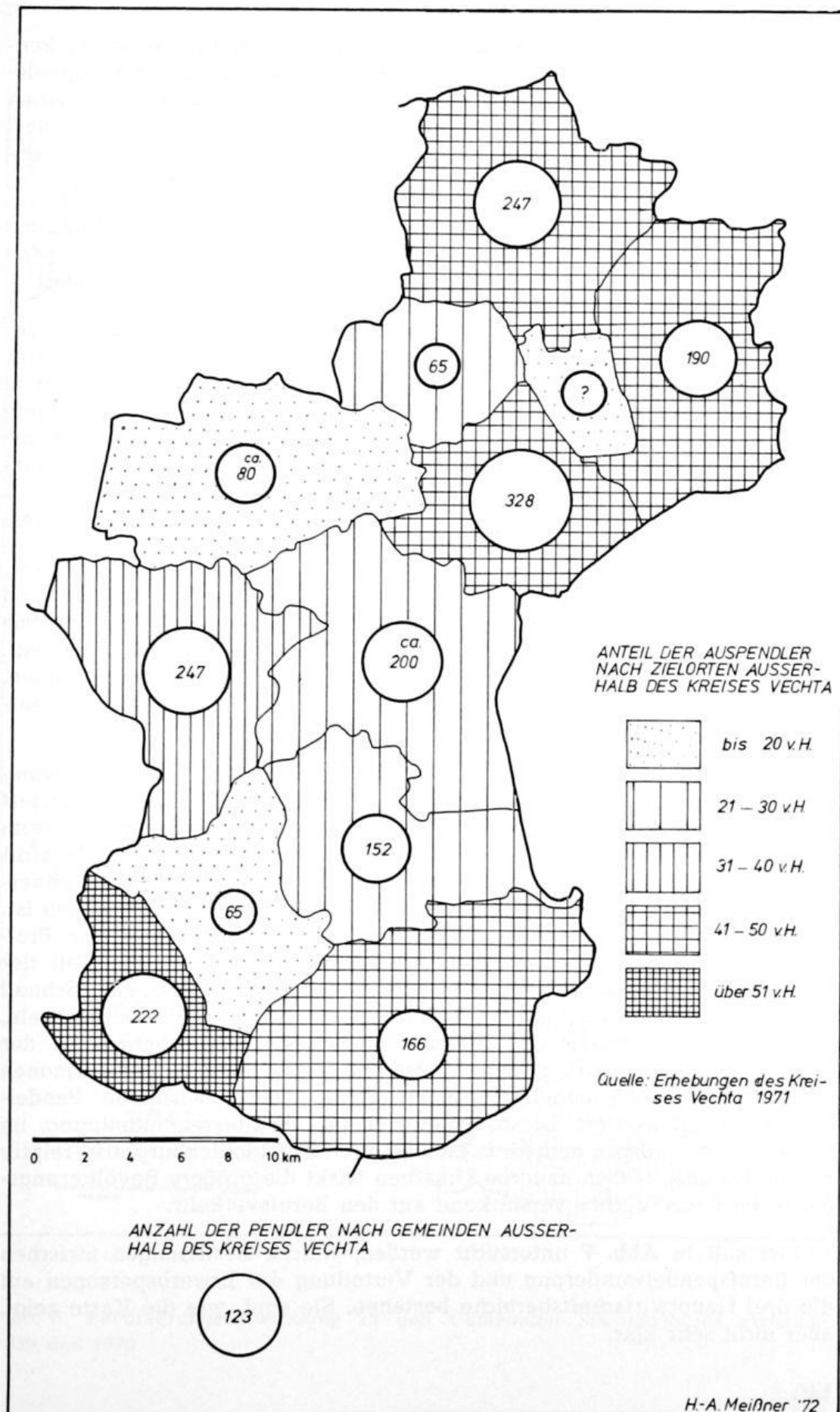
Damit stehen sich in Südoldenburg ein mehr monozentrischer (Cloppenburg) und ein eher hierarchisch geordneter polyzentrischer (Vechta) Pendlerraum (Klingbeil, 1969) gegenüber, in deren Randgebieten sich Nebeneinpendlerzentren entwickeln konnten.

Die hohen Auspendlerzahlen des Saterlandes, aus dem viele Berufstätige in Oldenburg einem Erwerb nachgehen, signalisieren einen wirtschaftlich eher passiven Raum, dem andererseits in der Stadt Cloppenburg und im Komplex Vechta/Lohne/Langförden Aktivräume gegenüberstehen.

Die Einflüsse der benachbarten Großzentren Oldenburg, Bremen und Osnabrück zeigen sich deutlich im Saterland und im Norden und Süden des Kreises Vechta. Zwischen deren Einflußgebieten bleibt aber in Südoldenburg Raum für eine eigenständige Entwicklung.

---

*Abb. 5: Die den Kreis Vechta verlassenden Auspendler.*





Somit wird durch die Abbildungen deutlich, daß durch Erfassung der Pendelwanderung auch eine treffende wirtschaftsgeographische Raumgliederung zu gewinnen ist, die nicht nur Unterschiede innerhalb der beiden südoldenburgischen Landkreise, sondern auch solche zwischen ihnen widerspiegelt. Viele Fragen sozialgeographischer Art, z. B. nach dem Personenkreis der Pendler (Alter, Beruf, Geschlecht) müssen leider offenbleiben.

Zum Abschluß soll auf einige Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungsentwicklung und der Zuordnung der Erwerbspersonen zu den Hauptwirtschaftsbereichen und der Berufspendelwanderung hingewiesen werden.

**Abb. 6** ist zu entnehmen, daß sich die Bevölkerungsentwicklung in Südoldenburg in Phasen vollzieht. Bis 1950 ist in allen Gemeinden durch die Einweisung Vertriebener ein starkes Ansteigen der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Danach sinken die Bevölkerungszahlen bis 1960, weil viele der unfreiwilligen Zuwanderer und Südoldenburger selbst in dem überforderten ländlichen Raum keine geeigneten Existenzmöglichkeiten finden und abwandern (Aden, 1971; Windhorst, 1971). Eine Ausnahme machen nur vier Gemeinden im Kreis Cloppenburg (Altenoythe, Bösel, Cloppenburg, Friesoythe). Darunter sind jeweils zwei Einpendlerorte.

Für unser Thema bedeutet das, daß wegen mangelnder Arbeitsplätze und schlechter Verkehrsverbindungen vor 1950 und auch zwischen 1950 und 1960 die Pendelwanderung tatsächlich nur sehr gering gewesen sein kann (vgl. Schöller, 1956). Wenn irgendwo Arbeitsplätze geschaffen werden können, zieht man nach Möglichkeit dorthin, denn der Arbeitsplatz ist von entscheidendem Gewicht.

Der Bevölkerungsanstieg nach 1960 deutet den wirtschaftlichen Aufschwung in Südoldenburg an, aber das Wachstum (Industrialisierung!) konzentriert sich auf verschiedene Schwerpunkte. So findet man um Cloppenburg herum Gemeinden, in denen die Bevölkerung den Stand von 1950 noch nicht wieder erreicht oder nur knapp überschritten hat, während die Einwohnerzahl der Stadt selbst in der Zeit von 1960 bis 1970 um 12 % gewachsen ist. Angesichts von Geburtenüberschüssen im Anerbengebiet und der Freisetzung vieler landwirtschaftlicher Arbeitskräfte zieht also ein Teil der Bevölkerung offensichtlich in die aufstrebenden Schwerpunkte. Schnell steigende Baulandpreise dort, der Erwerb von privaten Verkehrsmitteln, Arbeitszeitverkürzungen und eigener Grundbesitz (Eigenheime) in der Heimatgemeinde bewirken jedoch, daß ein Teil dieser Erwerbspersonen in den Ursprungsgemeinden wohnen bleibt. Damit wird die Pendelwanderung intensiviert. Dieses Phänomen ist, als Massenerscheinung, im Gegensatz zu anderen deutschen Landschaften in Südoldenburg also relativ jungen Datums. Neben anderen Ursachen wirkt die größere Bevölkerungsdichte im Kreis Vechta verstärkend auf den Berufsverkehr.

Zuletzt soll in **Abb. 7** untersucht werden, welche Beziehungen zwischen der Berufspendelwanderung und der Verteilung der Erwerbspersonen auf die drei Hauptwirtschaftsbereiche bestehen. Sie sind, wie die Karte zeigt, aber nicht sehr klar.

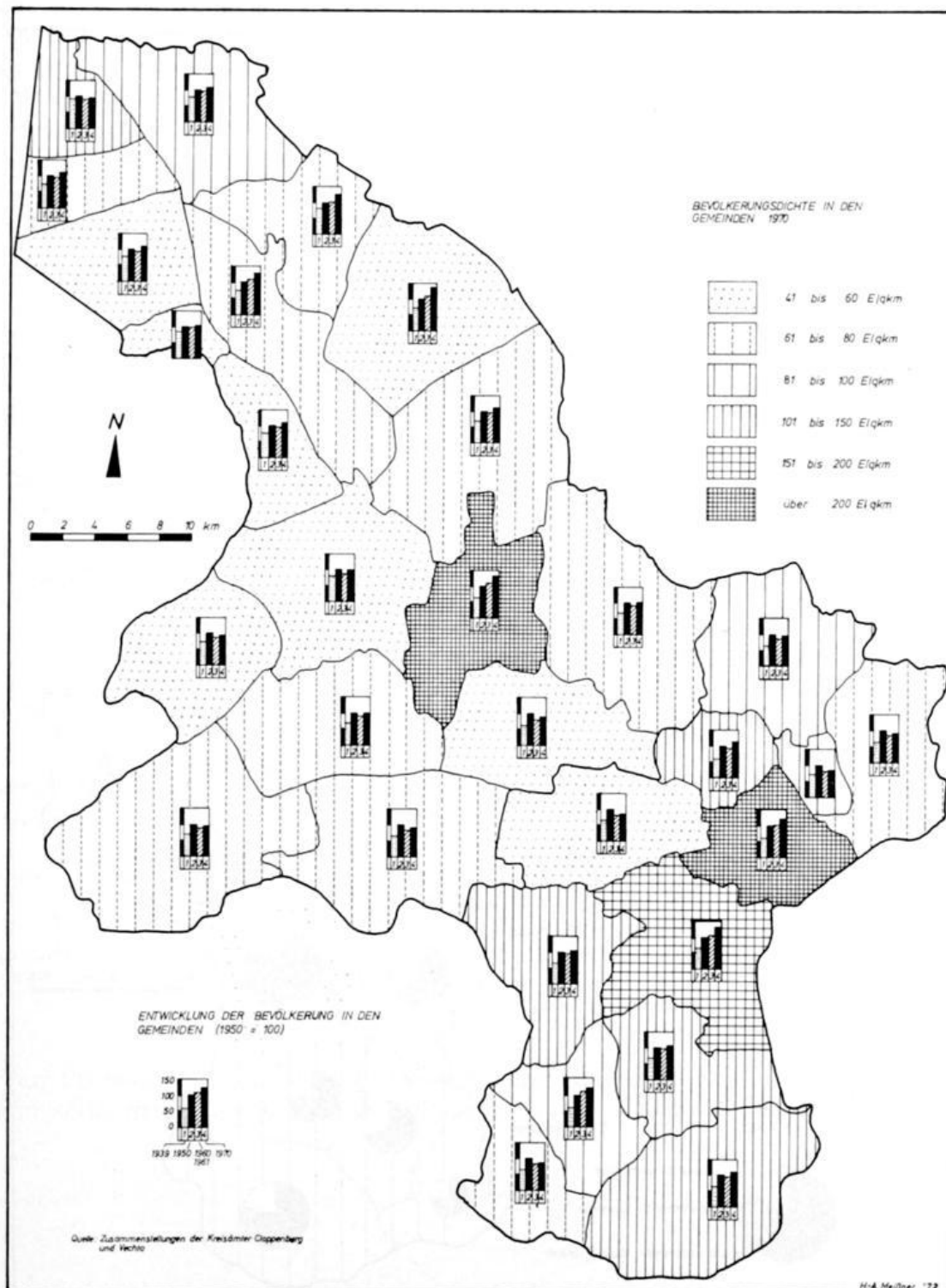


Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Südoldenburg zwischen 1939 und 1970

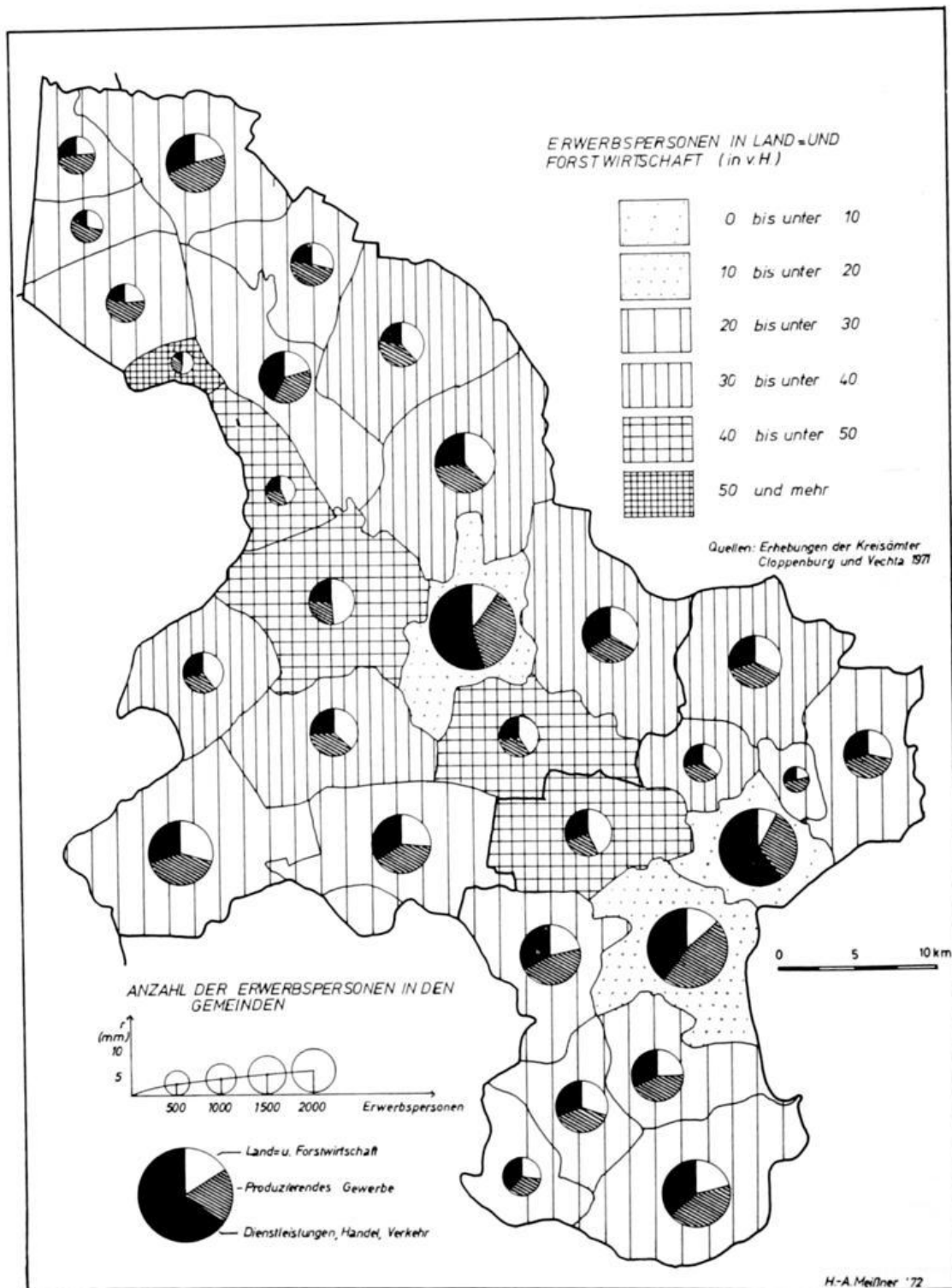


Abb. 7: Verteilung der Erwerbspersonen auf die Hauptwirtschaftsbereiche.

In weiten Teilen des Kreises Cloppenburg sind allgemein mehr Menschen in der Land- und Fortswirtschaft beschäftigt als im Kreis Vechta. Am deutlichsten zeigt das wiederum der Raum um die Stadt Cloppenburg. Die Auspendlerströme sind hier vergleichsweise schwach. Ausnahmen bestehen da, wo — wie beispielsweise in Langförden — eine Veredlungswirtschaft betrieben wird, die der industriellen Produktion sehr nahekommt. Solche Gemeinden können vor allem dann zu Einpendlerorten werden, wenn ihr Wohnwert aus verschiedenen Gründen nicht allzu hoch eingeschätzt wird.

Dort, wo ein hoher Anteil der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe, dagegen nur ein kleiner in der Landwirtschaft arbeitet, ist ein stärkerer Auspendelverkehr dann die Folge, wenn die betreffenden Gemeinden nur in geringem Maße industrialisiert sind: Lutten, Essen, große Teile des Saterlands. Hier besteht die unverkennbare Tendenz der Entwicklung zur ländlichen Arbeiterwohngemeinde, was sich häufig auch durch schnell wachsende Siedlungen im Ortsbild leicht erkennen läßt. Besitzen solche Gemeinden dagegen arbeitsintensive Fertigungsstätten, bleibt der Auspendleranteil auch hier gering oder sie werden sogar zu Einpendlerorten: Dinklage, Damme, Löningen.

**Literaturhinweise:**

**Aden, Walter:** Die Wirtschaft Südoldenburgs im Strukturwandel. **In:** Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland 1972, Vechta (1971), S. 175—182.

**Klingbeil, Detlev:** Zur sozialgeographischen Theorie und Erfassung des täglichen Berufspendens. **In:** Geographische Zeitschrift, 57, 1969, S. 108—131.

**Nellner, Werner:** Die Pendelwanderung in der Bundesrepublik Deutschland, ihre statistische Erfassung und kartographische Darstellung. **In:** Berichte z. Dt. Landeskunde, 17, 1956, S. 229—253.

**Schöller, Peter:** Die Pendelwanderung als geographisches Problem. Ebenda, S. 254—265.

**Windhorst, Hans-Wilhelm:** Zur Bevölkerungsdynamik Südoldenburgs. **In:** Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland 1972, Vechta (1971), S. 183—189.

**Karte:** „Pendelwanderung 1950. Volks- und Berufszählung in der Bundesrepublik Deutschland am 13. 9. 1950“. Maßstab 1:1 Mill., bearbeitet von der Bundesanstalt für Landeskunde gemeinsam mit dem Statistischen Bundesamt. (Beilage zu Nellner, W., s. o.)

Ich danke den zuständigen Herren der Kreisämter Cloppenburg und Vechta für die freundliche Überlassung des Zahlenmaterials.

Frau Professor Dr. A. Sievers, meiner verehrten Lehrerin, in Dankbarkeit zum sechzigsten Geburtstag gewidmet.

# Landkreise Cloppenburg u. Vechta zur Gemeindereform

## Stellungnahme des Landkreises Cloppenburg zum Diskussionsvorschlag zur Neugliederung der Gemeinden im Landkreis Cloppenburg (vom Kreistag am 7. 3. 1972 beschlossen)

### A) Grundsätzliches

Die Zielvorstellung der Niedersächsischen Landesregierung zur Größenordnung der zukünftigen Gemeinden läßt sich im Landkreis Cloppenburg nicht verwirklichen, ohne daß die kommunale Selbstverwaltung und die Strukturverbesserung im ländlichen Raum erheblichen Schaden leidet. Die Entstehung und Gliederung der Gemeinden sind im früheren Land Oldenburg andere Wege gegangen als im übrigen Niedersachsen. Die Entstehung aus den Kirchspieldörfern und die Verwaltungs- und Gebietsreform von 1933 haben hier größere kommunale Einheiten als Einheitsgemeinden entstehen und wachsen lassen. Die Gemeindemittelpunkte sind zentrale Orte im ländlichen Raum mit der zentralörtlichen Versorgungsfunktion ihres ländlichen Umlandes. Das Zusammengehörigkeitsgefühl in den Gemeinden hat durch die historische Entwicklung sehr feste Wurzeln. Für die Neugliederung müssen hier folgende Grundsätze beachtet werden:

a)

In dem dünnbesiedelten ländlichen Raum des Landkreises Cloppenburg verdient der Flächenmaßstab eine besondere Bedeutung. Die zumutbare Entfernung zum Gemeindemittelpunkt ist zu beachten.

b)

Nach Möglichkeit sollte die Entwicklung der Mittelzentren nicht durch die Eingliederung von ländlichen Gemeinden mit eigenem zentralen Mittelpunkt belastet werden. Ländliche Räume sollten wegen ihrer eigenen Interessenlage Ordnung und Gliederung in sich erfahren.

c)

Der Zusammenschluß von Gemeinden, in denen die aufnehmende von der Größe und Zentralität des Gemeindemittelpunktes keinen eindeutigen Vorsprung hat, würde die rivalisierenden Kräfte in der kommunalen Selbstverwaltung mobilisieren und eine Ordnung erschweren. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit in der neuen kommunalen Einheit wäre auf lange Sicht nicht zu erwarten.

### B)

Zu dem Diskussionsvorschlag und den Stellungnahmen der Gemeinden vertritt der Landkreis Cloppenburg im einzelnen folgende Auffassung:

#### 1. Stadt Cloppenburg/Gemeinde Molbergen

Die Stadt Cloppenburg hat die Funktion eines Mittelzentrums. Die Aufgaben und Probleme in der Stadt Cloppenburg sind andere als die in den umliegenden Landgemeinden. Der Diskussionsvorschlag sieht die Eingliederung der Gemeinde Molbergen zur Stadtgemeinde Cloppenburg vor. Dieser