

Berichte aus Forschung und Praxis

Brigitte Adam, Kathrin Driessen und Angelika Münter

Akteure, Beweggründe und Triebkräfte der Suburbanisierung

Ein Projekt im „Forschungsprogramm Stadtverkehr“

1 Der Forschungsgegenstand

Was bewegt potenzielle Stadt-Umland-Wanderer zum Verbleiben in der Stadt? Diese nicht ganz neue Frage wird in einem laufenden Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung¹ aus einem erweiterten Blickwinkel behandelt: Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Städte müssen nicht nur nachfragegerecht konzipiert, sondern auch kommuniziert werden. Dazu bedarf es tiefer gehender Kenntnisse, mit welchen Erwartungen die Wahl eines Wohnsitzes im Umland verknüpft ist, inwieweit diese Erwartungen erfüllt wurden und unter welchen Umständen es ein „Zurück in die Stadt“ gäbe. Gleichzeitig – und das ist eine zweite Besonderheit des Projekts – wird untersucht, welchen Einfluss Nahwanderungen auf das Verkehrsverhalten ausüben. Diese Untersuchung differenziert die pauschale Annahme einer verstärkten Pkw-Nutzung, indem Verkehrsmittel, Wegezwecke, Haushaltstypen und der Wohnstandort im Umland zueinander in Beziehung gesetzt werden.

Als Untersuchungsregionen dienen zwei westdeutsche (Köln und Münster) und zwei ostdeutsche Regionen (Leipzig und Magdeburg). Auf der Grundlage kleinräumiger Wanderungs- und Pendlerverflechtungen wurde um die jeweiligen Kernstädte ein relativ enges Umland abgegrenzt, das im Untersuchungszeitraum 2001 bis 2003 besonders von der Stadt-Umland-Wanderung aus der entsprechenden Kernstadt profitiert hat (Abb. 1).

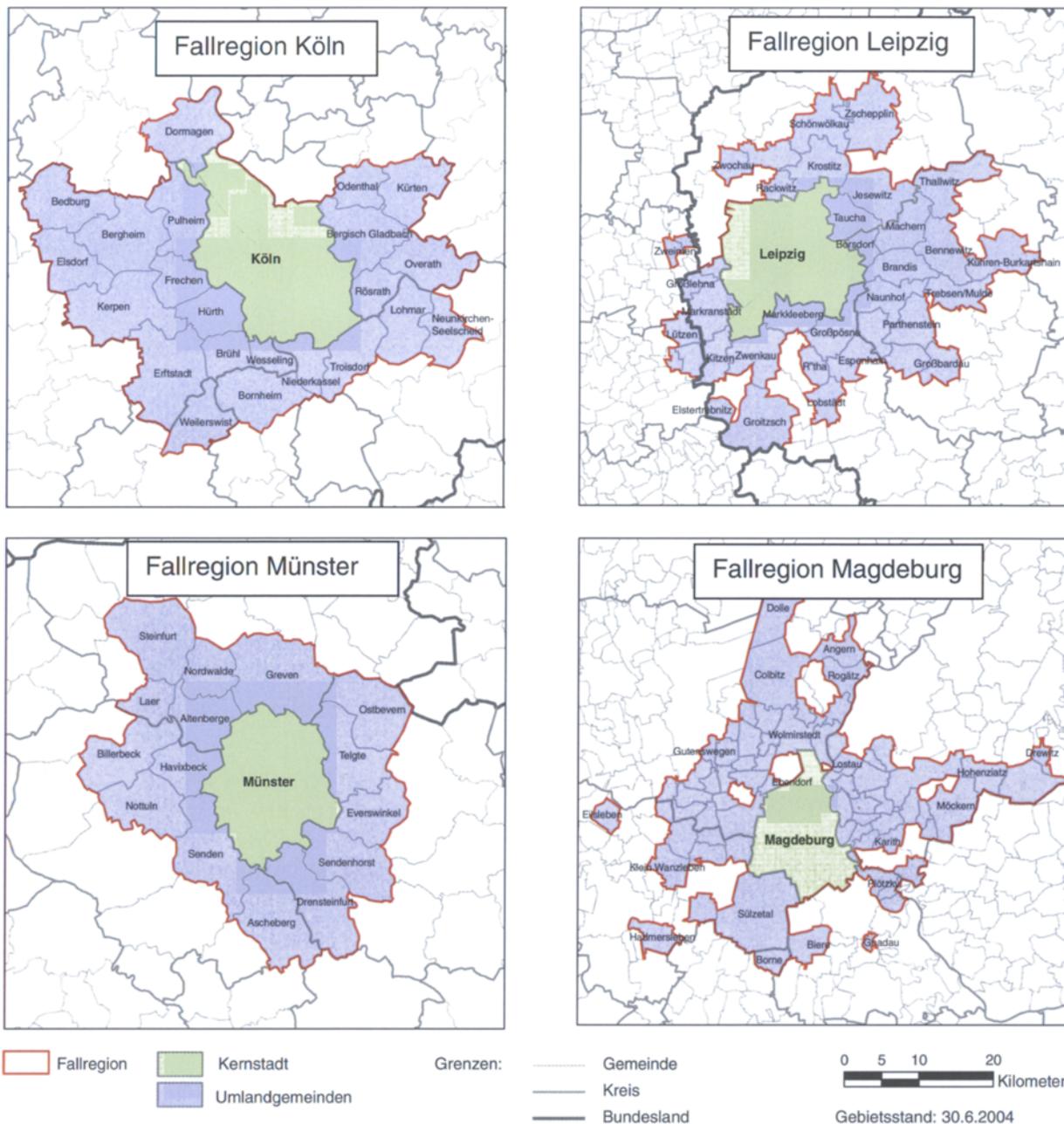
Im Rahmen einer telefonischen Befragung konnten pro Fallregion ca. 250 Haushalte erreicht werden, die in den Jahren 2001 bis 2003 aus der jeweiligen Kernstadt in das abgegrenzte Umland abgewandert sind. Die befragten Haushalte wurden über eine Zufallsstichprobe auf Basis der Einwohnermelderegister der Kernstädte ermittelt. Aus jedem Haushalt wurde für das Interview eine Person ausgewählt, die zum Zeitpunkt des Um-

zugs mindestens 18 Jahre alt war und Auskunft über den Umzug geben konnte, da sie selbst mit umgezogen ist. Der Haushaltsbefragung lag ein umfassender Fragebogen zugrunde, der ebenso Aufschluss über die Wanderungsmotive wie über das Mobilitätsverhalten geben sollte.

Die Ergebnisse dieser Erhebung werden in einer zweiten empirischen Phase in leitfadengestützten Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern und „Rückwanderern“ – also Haushalten, die zunächst aus der Stadt ins Umland und später zurück in die Stadt gezogen sind – vertieft (s. u.). Bereits aus der ersten empirischen Phase, die im Sommer 2006 abgeschlossen werden konnte, lassen sich sowohl interessante Spezifika einzelner Fallregionen als auch Aussagen über die vier Fallregionen insgesamt ableiten.

Vorliegend wird über zwei Zwischenergebnisse des Forschungsvorhabens berichtet, die aus der Auswertung der telefonischen Haushaltsbefragung gewonnen wurden.² Zum einen wurde überprüft, welcher Zusammenhang zwischen der Wohnstandortwahl im Umland und dem Verkehrsverhalten nachzuweisen ist. Die Auswertungen hierzu sind schon weit fortgeschritten – Kapitel 2 fasst dazu ausgewählte Ergebnisse zusammen. Zum anderen wurde ein Ansatz zur Bildung von „Wanderungstypen“ konzipiert, um auf diese Weise Stadt-Umland-Wanderer herauszufiltern, die unter bestimmten Umständen in der Stadt wohnen geblieben wären. Auswertungen dazu, ob die zu unterscheidenden Wanderungstypen jeweils ein bestimmtes Verkehrsverhalten zeigen oder ob sie spezifische Anforderungen an den Wohnungsmarkt erkennen lassen, sind noch im Gange. Deren Ansätze und ersten Ergebnisse werden in Kapitel 3 vorgestellt – was den Werkstattcharakter dieses Berichts unterstreicht.

Abbildung 1
Die Fallregionen

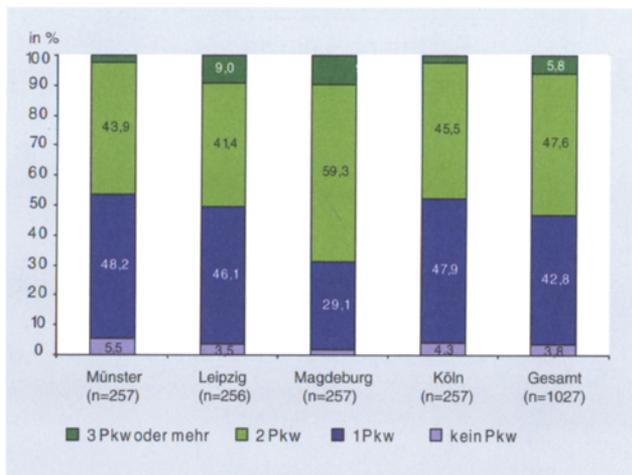


2 Zusammenhänge zwischen Wohnstandort und Verkehrsverhalten

Über 96 % der befragten Haushalte verfügen nach dem Umzug ins Umland über mindestens einen Pkw. Vor dem Umzug galt dies für etwa 93 % (Abb. 2). Daher ist nicht der Pkw-Besitz pro Haushalt an sich für das Verkehrsverhalten nach einem Umzug ins Umland entscheidend, sondern die Veränderung der Zweit- bzw. Drittmotorisierung: 13,9 % der befragten Haushalte haben nach ihrem Umzug in den suburbanen Raum einen weiteren Pkw angeschafft, für 82,8 % blieb die Pkw-Ausstattung gleich.

Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung zeigt eine starke Zunahme der Pkw-Nutzung – einschließlich der so genannten Begleitmobilität (Erwachsene begleiten Kinder auf ihren Wegen). Die hohe Bedeutung der Pkw-Nutzung im suburbanen Raum spiegelt sich auch bei der Bewertung der Verkehrsinfrastrukturen bei der Wohnstandortwahl wieder. Nahezu alle Haushalte (89 %) messen der Anbindung des neuen Wohnstandorts an das höherwertige Straßennetz höchste Priorität bei.

Abbildung 2
Pkw-Besitz der befragten Haushalte nach Fallregionen

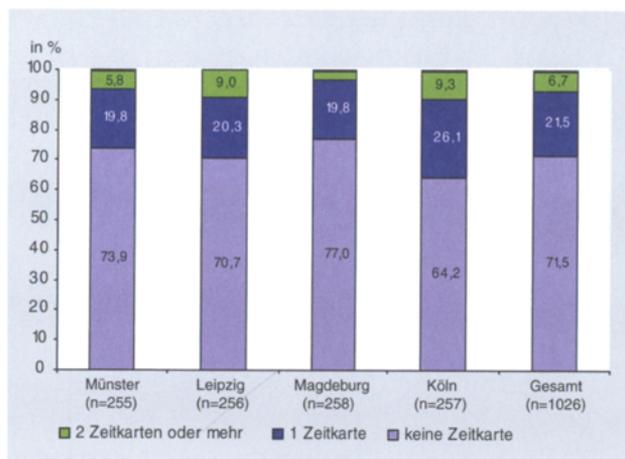


Um die Verkehrsmittelverfügbarkeit der befragten Haushalte möglichst umfassend abzudecken, wurde nicht nur nach der Pkw-Verfügbarkeit gefragt, sondern gleichzeitig nach der von Zeitkarten für den Öffentlichen Nahverkehr (ÖV). 28,2 % der befragten Haushalte besitzen mindestens eine ÖV-Zeitkarte (Abb. 3). Bezogen auf die einzelnen Fallregionen hat die Region Köln den höchsten Anteil an Haushalten (35,4 %), die mindestens einen Zeitfahrausweis des öffentlichen Personennahverkehrs besitzen. Dies ist unter anderem auf das gut ausgebaute Nahverkehrsnetz dieser Region zurückzuführen. Allerdings wurde im Rahmen der Befragung nicht die Form der Zeitausweise (Schülerticket, Jobticket etc.) erfragt, so dass bei der Auswertung lediglich Vermutungen über die Art des ÖV-Tickets angestellt werden konnten. In der Regel wird es sich dabei um Schülertickets handeln, da mit zunehmender Anzahl der Haushaltsmitglieder auch der ÖV-Zeitkartenbesitz zunimmt. Der größte Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz pro Haushalt zeigt sich für die Drei- und Mehrpersonenhaushalte.

ÖV-Achsen- und ÖV-Achsenzwischenräume

Um den Einfluss der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohnstandortwahl darzustellen, erweist sich eine räumliche Differenzierung der Umlandgemeinden je nach Lage zu den Haltestellen als sinnvoll. Mangels dazu vorfindbarer einheitlicher Definition bzw. Klassifikation wurde im Rahmen dieses Forschungsprojekts ein eigenes Vorgehen gewählt: Die Umlandgemeinden (bzw. deren Ortsteile) aller vier Fallregionen wurden in „ÖV-Achsenräume“ und „ÖV-Achsenzwischenräume“ eingeteilt. Die Einteilung der ÖV-Achsenräume erfolgte anhand der Kriterien

Abbildung 3
ÖV-Zeitkartenbesitz der befragten Haushalte nach Fallregionen



- maximal ein Wechsel der öffentlichen Verkehrsmittel zum Erreichen des Stadtzentrums der jeweiligen Kernstadt
- Radius von 2 km für Zubringerverkehre zu schienengebundenen ÖV-Haltestellen
- ÖV-Anbindung mit Takt von mindestens bis mehr als 30 Minuten zu Berufsverkehrszeiten.

Alle übrigen Ortsteile wurden den ÖV-Achsenzwischenräumen zugeordnet.

In allen Fallregionen verteilen sich die Umlandgemeinden relativ ausgeglichen auf beide Raumtypen: 49 % der befragten Haushalte leben im ÖV-Achsenzwischenraum und 51 % im ÖV-Achsenraum. In den einzelnen Fallregionen zeigt sich jedoch ein spezifisches Bild (Abb. 4).

Unter Berücksichtigung regionsspezifischer Unterschiede lassen sich für die Differenzierung der „neuen“ Wohnstandorte nach ihrer Lage (ÖV-Achsen- oder ÖV-

Abbildung 4
Anteil der Haushalte in ÖV-Achsen- und ÖV-Achsenzwischenräumen

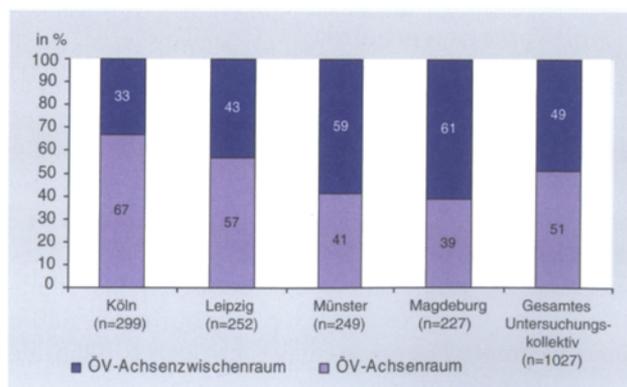
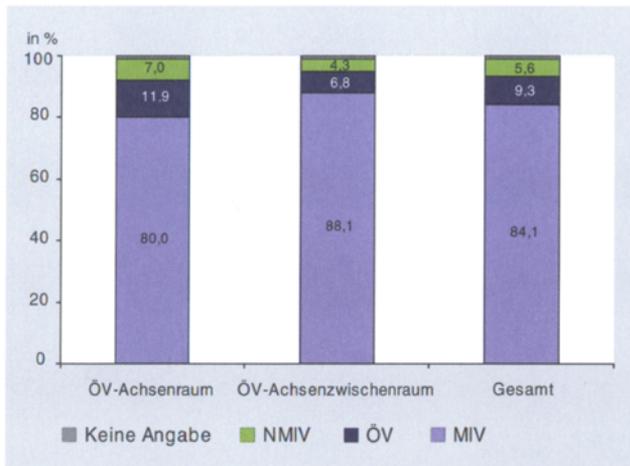


Abbildung 5
Verkehrsmittelnutzung für den Weg zur Arbeit nach Raumlage



Achsenzwischenraum) folgende Aussagen treffen: Die deutlichsten Unterschiede zeichnen sich hinsichtlich der Haushaltsgröße, der Verkehrsmittelverfügbarkeit, der Verkehrsmittelnutzung und der Eigentümeranteile ab. Beispielsweise haben Haushalte, die im ÖV-Achsenzwischenraum wohnen, eine – im Vergleich zu den übrigen Haushalten – höhere Zweit- bzw. Drittmotorisierung. Die Nutzung des Pkws für die Alltagswege überwiegt deutlich, insbesondere für den Weg zur Arbeit (Abb. 5). Wenig überraschend ist auch das Ergebnis, dass die ÖV-Nutzung im Achsenzwischenraum stärker abnimmt als im Achsenraum (Abb. 6).

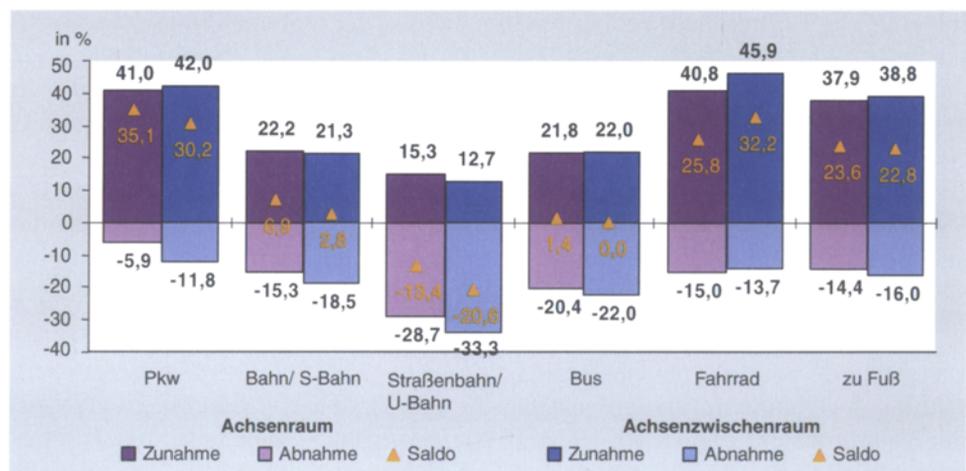
Eine deutliche Zunahme der Pkw-Nutzung nach dem Umzug ins Umland zeigt sich allerdings in beiden Raumlagen (Abb. 6). Die erwartete signifikant höhere Zunahme der Pkw-Nutzung in ÖV-Achsenzwischenräumen kann für die allgemeine Verkehrsmittelnutzung nicht bestätigt werden. In den ÖV-Achsenzwischenräumen hat die Pkw-Nutzung sogar einen geringeren

Zuwachs als in den ÖV-Achsenräumen. Dieses Ergebnis relativiert sich allerdings wieder, wenn man die Veränderung der Pkw-Nutzung auf unterschiedliche Aktivitäten bezieht. Beispielsweise nimmt die Pkw-Nutzung der erwerbstätigen Haushaltsmitglieder für den Weg zur Arbeit deutlich zu. Im Gegensatz dazu sinkt sie für Aktivitäten wie Einkauf oder Freizeit. Offenbar sind solche Wege im Umland nicht durchweg zu weit. Einige Haushalte erledigen ihre Besorgungen für den täglichen Bedarf zu Fuß oder mit dem Fahrrad in der jeweiligen Umlandgemeinde. Gerade im Freizeitbereich nimmt bei den ins Umland gezogenen Haushalten die Nutzung des Fahrrads stark zu, was u.a. deren starke Zunahme (45,9 %) im ÖV-Achsenzwischenraum erklärt (Abb. 6).

Haushalte, die von der Kernstadt in den ÖV-Achsenzwischenraum gezogen sind, reagieren in der Regel preissensibler, da dort die Immobilien- bzw. Bodenpreise geringer sind als in den Achsenräumen. Durch die Zunahme des Pkw-Besitzes pro Haushalt und der Pkw-Nutzung ist allerdings zu vermuten, dass für diese Haushalte die Mobilitätskosten stärker gestiegen sind als für Haushalte, die in die ÖV-Achsenräume gezogen sind. Auswertungen zu Mobilitätskosten bestätigen diese Aussage.

Verkehrbelastungen, die mit der Suburbanisierung einhergehen (vermehrter Pkw-Besitz und stärkere Nutzung), begründen klassischerweise Maßnahmen zur Vermeidung der Randwanderung. Die Erforschung des Verkehrsverhaltens kann darüber hinaus dazu beitragen, Standorte im Umland aus städtebaulicher und regionalplanerischer Sicht besser und umfassend zu bewerten. Gerade aus dem Vergleich unterschiedlicher Fallregionen ergeben sich Hinweise, welche Wirkungspotenziale Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNVs im Umland entfalten können.

Abbildung 6
Änderung der Verkehrsmittelnutzung im ÖV-Achsen- und Achsenzwischenraum über unterschiedliche Verkehrszwecke



3 Bildung von „Wanderungstypen“

Das Forschungsprojekt zielt darauf, Maßnahmen zu entwickeln, zu kommunizieren und in eine komplexe Strategie einzubetten, die potenzielle Stadt-Umland-Wanderer zum Verbleib in den Kernstädten bewegen. Dieser Forschungsansatz unterstützt damit die städtebauliche Forderung, Wohnen und Arbeiten auf die Städte zu orientieren. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, zu denen die Stadt-Umland-Wanderung führt, unterstreichen die Notwendigkeit dieser Aufgabe.

Unter den Bedingungen des wirtschaftlichen und demographischen Wandels werden im aktuellen Städtebaulichen Bericht der Bundesregierung weitere Aspekte genannt, die für eine auf Städte konzentrierte Siedlungs-, Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sprechen: die Entwicklung hin zu einer alternden Gesellschaft, der Bevölkerungsrückgang, der viele Teile Deutschlands treffen wird oder schon getroffen hat, und die Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Wirtschaft. Gründe liefern im Einzelnen die Auslastungsbedingungen technischer und sozialer Infrastruktur, die Werthaltigkeit baulicher Investitionen oder auch die Innovationspotenziale städtischer Siedlungsformen und die Vorteile eines Generationenmixes auf Stadtquartiersebene.

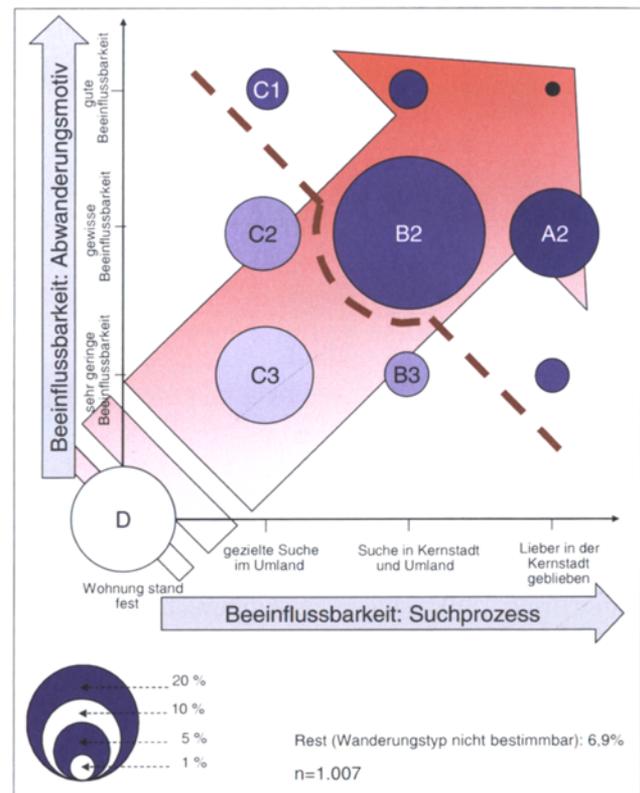
Wie lässt sich eine stärkere Orientierung auf die Städte realisieren? Wem kann die Stadt etwas bieten und wer lässt sich von seiner Wohnstandortentscheidung überhaupt „von außen“ beeinflussen?

Im Forschungsvorhaben „Akteure, Beweggründe und Triebkräfte der Suburbanisierung“ wurde ein eigener Zugang zur Identifizierung infrage kommender Zielgruppen entwickelt, der es ermöglicht, sog. „Wanderungstypen“ zu unterscheiden, d.h. Gruppen von Stadt-Umland-Wanderern, die jeweils mehr oder weniger sensibel auf städtische Angebotsqualitäten reagieren.

Zunächst wurde versucht, solche Wanderungstypen mit Hilfe von Clusteranalysen aus den Ergebnissen der telefonischen Haushaltsbefragung abzugrenzen. Aus der Vielzahl der durchgeführten Analysen ließ sich aber keine überzeugend interpretierbare Variante erarbeiten. Bei den meisten Varianten trat das Problem auf, dass lediglich die zu einer Fragestellung gehörenden Variablen (in der Regel des Suchprozesses) ausschlaggebend für die Bildung der Cluster waren, während die Cluster in Bezug auf die anderen Variablen inhaltlich nicht zu interpretieren waren.

Daher wurde eine alternative Herangehensweise zur Bildung der Wanderungstypen gewählt, die den Grad der Beeinflussbarkeit von Stadt-Umland-Wanderungen auf die zwei Dimensionen Suchprozess und Abwande-

Abbildung 7
Grad der Beeinflussbarkeit der Wanderungstypen



rungsmotiv reduziert: Im Suchprozess zeigt sich die Beeinflussbarkeit darin, inwieweit die Haushalte gegenüber einem Wohnstandort innerhalb der Kernstadt aufgeschlossen waren. Die Motive der Haushalte, die Kernstadt zu verlassen, lassen sich nach dem Grad ihrer Beeinflussbarkeit durch Strategien und Maßnahmen seitens der Kommunen unterteilen. Die Wanderungstypen stellen eine Kombination dieser beiden Merkmale dar und lassen sich in einem Diagramm für die Untersuchungsregionen quantifizieren (Abb. 7). Kommunale Gegenstrategien sollten sich vorrangig auf die Wanderungstypen mit hoher bis mittlerer Beeinflussbarkeit konzentrieren, da hier mit geringem Aufwand hohe Erfolge zu erwarten sind. In Abbildung 7 sind dies die Wanderungstypen in der oberen rechten Hälfte des Diagramms. Darüber hinaus lassen sich die einzelnen Wanderungstypen im Hinblick auf die quantitative Bedeutung der einzelnen Abwanderungsmotive unterteilen. Hieraus lassen sich dann direkte Schlüsse auf geeignete Gegenmaßnahmen und deren potenziellen Wirkungen ziehen.

Die hier vorgestellten Wanderungstypen zeichnen sich gegenüber einer Typisierung mittels multivariater Analyseverfahren vor allem dadurch aus, dass die Einteilung direkt nachvollziehbar ist und sie durch Strategien unmittelbar adressierbar sind. In der nächsten Projektphase sollen die Einstufungen der einzelnen

Abwanderungsmotive nach dem Grad ihrer Beeinflussbarkeit mit Experten und vor dem Hintergrund der Ergebnisse der qualitativen Haushaltsbefragung diskutiert und ggf. modifiziert werden. Anschließend werden mögliche Zusammenhänge zwischen den Wanderungstypen und den soziodemographischen Merkmalen, der Wohnsituation und des Mobilitätsverhaltens der befragten Haushalte analysiert. Dies dient auch dazu, passende Bezeichnungen für die bisher noch mit Buchstaben-Zahlen-Kombinationen gekennzeichneten Wanderungstypen abzuleiten.

Die Bildung von Wanderungstypen ist in dem hier vorgestellten Forschungsprojekt auf die Frage der Stärkung der Kernstädte zugeschnitten. Planerische Konzepte zur Stärkung des Wohnens in den Kernstädten müssen aber auch die mittlerweile im Umland neu geschaffenen Siedlungsstrukturen aus einer stadtregionalen Perspektive heraus mit berücksichtigen. So deuten die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten an, dass sich im Umland eigene Zentralitäten entwickelt haben, die es ermöglichen, umweltverträgliche Verkehrsmittel (Zufußgehen, Fahrradfahren) zu benutzen. Stadtentwicklungskonzepte, die die räumliche Integration von der Quartiersebene bis hin zur Stadtregionen beinhalten, stecken noch in den Kinderschuhen. Hier besteht – außerhalb dieses Projekts – weiterer Forschungsbedarf.

4 Das Forschungsprojekt geht weiter ...

Einige Aspekte der Wohnstandortwahl und des Mobilitätsverhaltens der Stadt-Umland-Wanderer, wie Fragen nach den Erwartungen, die diese an ihren neuen Wohnsitz im Umland geknüpft haben – inkl. der erwarteten Kosten –, und insbesondere danach, ob diese Erwartungen erfüllt wurden, werden über die standardisierte telefonische Haushaltsbefragung hinausgehend in qualitativen Interviews vertieft. Neben den Erfahrungen und Erwartungen von Stadt-Umland-Wanderern werden in die qualitative Erhebung auch die Motive und Erfahrungen von „Rückwanderern“ einbezogen. Hierüber können die Nachteile eines Wohnstandorts im Umland gegenüber einem städtischen identifiziert werden, die den Haushalten zum Zeitpunkt der Abwanderung in das Umland nicht – oder zumindest nicht in ihrer Tragweite – bewusst waren.

Die aus der Telefonbefragung und den qualitativen Interviews gewonnenen Erkenntnisse werden im Weiteren noch durch Einschätzungen und Erfahrungen relevanter Akteure (Stadtentwicklungsplaner, Verkehrsplaner, Wohnungsbaugesellschaften etc.) aus den jeweiligen Fallregionen ergänzt. Auf dieser Grundlage sollen Strategien und Maßnahmen zur Eindämmung der Stadt-Umland-Wanderung aufgezeigt bzw. neu fundiert werden. Die Wirkung dieser Maßnahmen lässt

sich nur im Kontext der prognostizierten demographischen Veränderungen einschätzen. So ist das Ziel vieler Städte, insbesondere Familien mit Kindern in der Stadt zu halten oder sogar wieder dorthin „zu locken“, vor dem Hintergrund des sinkenden Anteils dieses Haushaltstyps zu hinterfragen.

Gleichwohl: Unabhängig von unterschiedlichen Haushaltstypen liegt ein erhebliches Beeinflussungspotenzial vermutlich in gezielten Kommunikationsstrategien. Potenzielle Stadt-Umland-Wanderer können so frühzeitig über weniger offensichtliche – und daher in der Wanderungsentscheidung in der Regel nicht berücksichtigte – Vorteile eines Wohnstandorts in der Stadt bzw. über Nachteile eines solchen im Umland informiert werden. So hat bereits die telefonische Haushaltsbefragung gezeigt, dass für die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer finanzielle Gründe ausschlaggebend für das Verlassen der Kernstadt waren. Es lässt sich die Vermutung ableiten, dass die Haushalte im Zuge der Wanderungsentscheidung jedoch nur die Wohnkostenvorteile im Umland kalkuliert haben, während die weniger offensichtlichen zusätzlichen Mobilitätskosten unberücksichtigt geblieben sind.

Anmerkungen

(1)

Das Projekt wird vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen zusammen mit dem Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund bearbeitet und vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung betreut.

(2)

Siehe auch die vollständige Dokumentation der Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung im Zwischenbericht zum Forschungsvorhaben unter www.bbr.bund.de/nn_28646/DE/Forschungsprogramme/FOPS/Projekte/AkteureSuburbanisierung/01_Start.html

Dr. Brigitte Adam
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
E-Mail: brigitte.adam@bbr.bund.de

Kathrin Driessen
M.A. Wirtschaftsgeographie
RWTH Aachen
Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr
Mies-van-der-Rohe-Straße 1
52074 Aachen
E-Mail: Driessen@isb.rwth-aachen.de

Dipl.-Ing. Angelika Münter
Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
FG Raumordnung und Landesplanung
44221 Dortmund
E-Mail: angelika.muenter@uni-dortmund.de