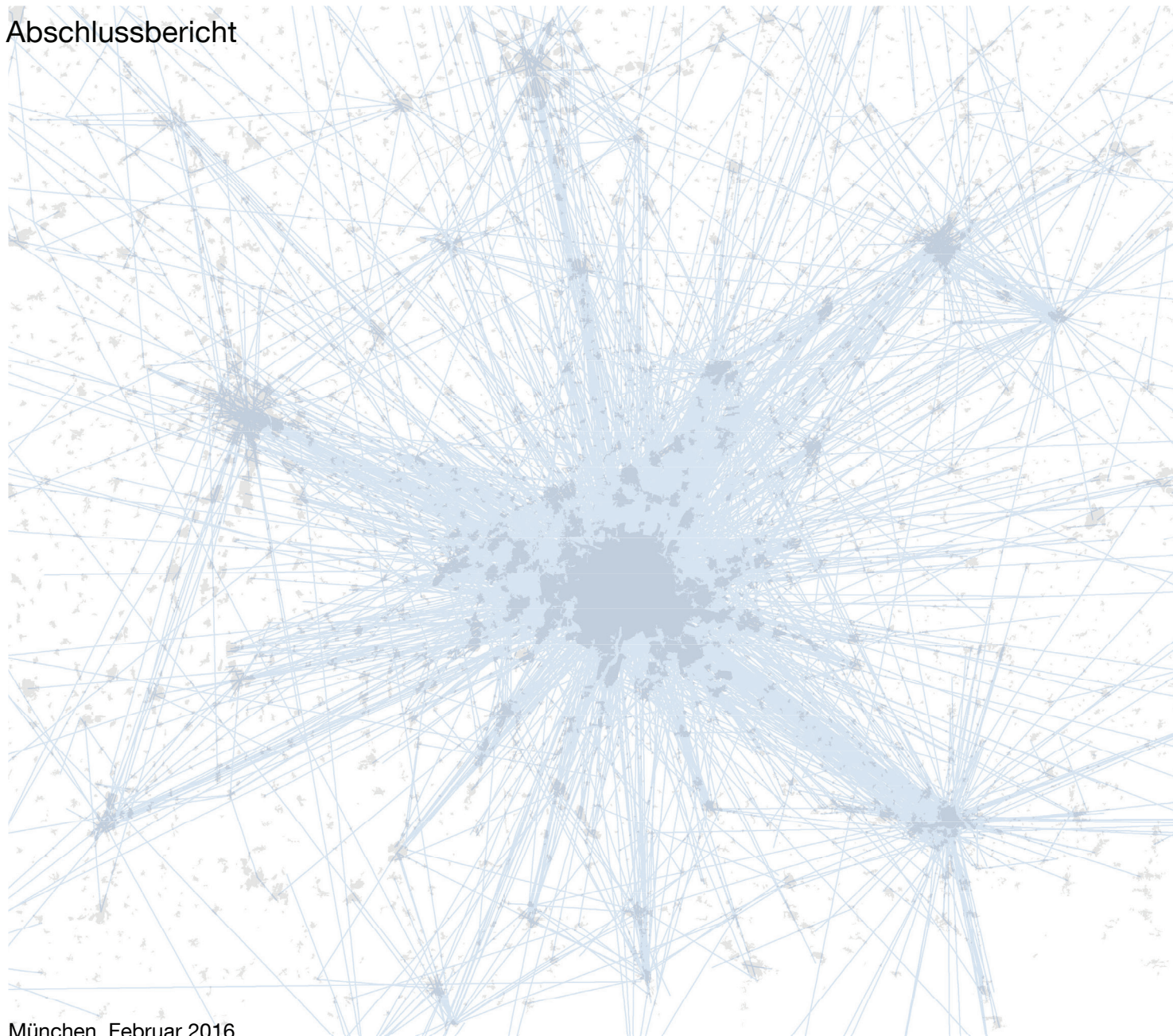


WAM Wohnen Arbeiten Mobilität

Veränderungsdynamik und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München.

Abschlussbericht



Impressum

Technische Universität München
Lehrstuhl für Raumentwicklung und
Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Arcisstraße 21
80333 München

Autorinnen und Autoren

Prof. Dr. Alain Thierstein
Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst
Dr.-Ing. Michael Bentlage
Dr.-Ing. Stefan Klug

M.A. Lukas Gilliard
M.Sc. Chenyi Ji
M.Sc. Julia Kinigadner
Dipl.-Ing. Helene Steiner
M.Sc. Lena Sterzer
M.Sc. Fabian Wenner
M.Sc. Juanjuan Zhao

mit Unterstützung von

Dipl.-Geogr. Benjamin Büttner
Dr.-Ing. Agnes Förster

wissenschaftliche und studentische Hilfskräfte

B.Sc. Petra Heber
Dott. Arch. Alice Labadini
M.A. Maria Maier
B.A. Christiane Müller
B.Sc. André Prescher
Arch. (UIA Ciudad de Mexico) Juan Pablo Durán Zacatecas

Sofern nicht anders angegeben, stammen die Daten aus der eigenen
Befragung „TUM 2015“

Vorschlag zur Zitierweise

Thierstein, Alain; Wulfhorst, Gebhard; Bentlage, Michael; Klug, Stefan; Gilliard, Lukas; Ji, Chenyi; Kinigadner, Julia; Steiner, Helene; Sterzer, Lena, Wenner, Fabian, Zhao, Juanjuan (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamik und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München.

Zusammenfassung

Die Metropolregion München ist ein prosperierender Raum mit weiterhin schnell wachsender Wirtschaft und Bevölkerung. Städte, Gemeinden und Landkreise stehen vor weitreichenden Entscheidungen, um die nachhaltige Entwicklung des Raumes zu sichern. Aus den Antworten von 7.300 Befragten können Rückschlüsse gezogen werden, welche Prioritäten bei der Wahl von Wohnort, Arbeitsplatz und Verkehrsmittel gesetzt werden und wo die Menschen bereit sind, Kompromisse einzugehen. So ist die Studie ein wichtiger Baustein für die weitere Debatte über die Entwicklung der Metropolregion München.

Raumtypen – Kriterien für eine Typologie –

In dem sehr heterogenen Raum der Metropolregion München können fünf Raumtypen differenziert werden, die im Bericht als Übersichtskarte aufscheinen. Neben den „urban-zentralen“ Räumen rund um München, zeichnen sich auch die „urban-dezentralen“ Räume der Städte wie Ingolstadt, Augsburg, Kaufbeuren, Rosenheim, und Traunstein durch eine urbane Dichte aus. Als dritter Raum-Typus gilt das „städtische Einzugsgebiet“, das gemeinsam mit den „peripheren Standorten“ und „Wohnorten mit touristischer Prägung“ die ländlich geprägten und dünner besiedelten Teilräume umfasst. Die Raumtypen unterscheiden sich hinsichtlich folgender sechs Kriterien:

Erreichbarkeit durch Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV), Siedlungsstruktur, Versorgung durch Einkauf, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit, Mietkosten und Immobilienkaufpreise, Bebauungs- und Eigentumsstruktur sowie der Touristischen Nutzung.

Raumnutzungsmuster – sechs typische Formen

Der Blick auf die Siedlungsstruktur zeigt drei gleichzeitig stattfindende Entwicklungen: Während sich zum einen Bevölkerung und Arbeitsplätze in den größeren Zentren verdichten, oder Standorte an gut erreichbaren Verkehrsknoten in der Metropolregion entwickelt werden, gibt es gleichzeitig auch eine flächenhafte Ausbreitung in die schlecht erschlossenen Räume zwischen den Verkehrsachsen. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion finden also gleichzeitig statt.

Um Ursachen und Wirkungszusammenhänge besser zu erkennen, wurden sechs Raumnutzungsmuster privater Haushalte mit ähnlichen Motivbündeln zusammengefasst.

1. ‚Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen‘

Bei Personen, die sich in diesem Muster wiederfinden, stehen bei der Raumnutzung berufliche Gründe im Vordergrund. Häufig werden im Rahmen des beruflichen Weiterkommens Arbeits- und Wohnstandort gleichzeitig gewechselt. Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und günstige Mietpreise haben für diese Gruppe einen hohen Stellenwert.

2. ‚Berufliche Perspektiven erweitern – zentral arbeiten – länger unterwegs‘

Diesem Raumnutzungsmuster werden einerseits alleinstehende Personen zugeordnet, die nach dem Schulabschluss eine Berufsausbildung oder ein Studium beginnen. Sie verfügen über ein geringes Einkommen und nehmen aufgrund der Mietkosten einen längeren Weg zur Arbeitsstelle in Kauf.

Wir finden in dieser Gruppe aber auch Doppelverdiener, die den Standort für einen besseren Job gewechselt haben. Sie verdienen verhältnismäßig viel und haben Interesse am Erwerb einer Immobilie. Der Wunsch nach kürzeren Wegen zur Arbeitsstelle kann aufgrund des Wohnungsmarktes nicht realisiert werden. Das häufigste genutzte Verkehrsmittel bleibt das eigene Auto.

3. ‚Kürzer und günstiger pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten‘

Dieses Raumnutzungsmuster zeigt, dass der Wunsch nach einem kürzeren Arbeitsweg und geringeren Mobilitätskosten zu einer umfassenden Neuorientierung bei Wohn- und Arbeitsstandort führt. Diese Optimierung der Lebenssituation findet häufig durch den zeitgleichen Wechsel beider Standorte statt. Da die Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld maßgeblichen Einfluss auf die täglichen Wegstrecken haben, lassen sich die Mobilitätskosten halbieren.

4. ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘.

Der Wunsch nach umweltfreundlicher Mobilität bewirkt eine zusätzliche Konzentration in den dichten, urbanen Räumen der Region. Die entsprechende Nutzergruppe verlässt Wohnort und Arbeitsplatz in peripheren Räumen zu Gunsten eines fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umfelds. Auch wenn eine Verbesserung der Wohnqualität angestrebt wird, legt die Gruppe ein besonderes Augenmerk auf Erreichbarkeit und Versorgungseinrichtungen. Durch die gute Infrastruktur im unmittelbaren Umfeld wird auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet, sodass die monatlichen Mobilitätskosten

gering bleiben. Hohe Mieten, geringe Wohnflächen und eine starke Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt werden in Kauf genommen.

5. ‚Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen‘

Personen in diesem Raumnutzungsmuster entsprechen dem Trend zur Reurbanisierung. Viele Befragte bevorzugen einen Wohn- oder Arbeitsstandort in den dichten, urbanen Räumen der Region. Dabei treten vier wesentliche Treiber des Reurbanisierungstrends in Erscheinung: (1) die funktionale Vielfalt und Menge an gastronomischen und kulturellen Angeboten, (2) die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, (3) die besseren beruflichen Perspektiven in wissensintensiven Branchen und (4) ein fahrrad- bzw. fußgängerfreundliches Umfeld.

6. ‚Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen‘

Dieses Raumnutzungsmuster zeigt, dass Wanderungen von der Stadt ins Umland ausgeprägter Bestandteil der Siedlungsdynamik in der Metropolregion München bleiben. Entgegen manchem Wunsch in Stadtplanung und Politik sind etwa ein Drittel der Befragten diesem Muster zuzuordnen: Zur Vergrößerung der Wohnfläche und zur Eigentumsbildung nimmt diese Gruppe größere Entfernungen zu Zentren und Arbeitsplatz in Kauf. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund steigender Preise in zentralen Lagen.

Die Untersuchungen zeigen aber auch, dass ein Großteil der Personen durch Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Anbindung weiterhin mit der Stadt verbunden bleibt. Der Eigentumswunsch ist nicht mit dem Wunsch nach Ländlichkeit gleichzusetzen. Stattdessen können sich viele Menschen vorstellen, ihren Eigentumswunsch mit einer Stadtwohnung statt einem Eigenheim auf dem Land zu erfüllen – wenn es entsprechende Angebote gibt.

Entwicklungsoptionen

Das Wachstum in der Metropolregion bündelt sich insbesondere in der Landeshauptstadt München, den benachbarten Landkreisen und in geringerem Maße in und um Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim. Durch diese räumlich so stark **konzentrierte Wachstumsentwicklung** entsteht ein zunehmender Handlungsdruck. Weil die hohe Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum in gut erreichbaren und funktional gemischten Lagen derzeit nicht gedeckt wird, bleiben wesentliche Bedürfnisse der Bevölkerung unbefriedigt. Zu den Leidtragenden gehören insbesondere auch Unternehmen, die einen starken Mangel an Fachkräften beklagen.

Die hohen Lebenshaltungs- und Wohnkosten schrecken viele Menschen ab. Durch den direkten Vergleich mit dem preiswerteren Alltag in ihrer Heimatregion ist ein Umzug für Beschäftigte aus anderen Regionen nur

dann eine Option, wenn er mit einem beruflichen Aufstieg verbunden ist. Für Beschäftigte mit geringem oder mittlerem Einkommen stellt sich die Frage eines Umzugs in die Metropolregion daher kaum. Die **Schaffung von bezahlbarem, zentral gelegenen Wohnraum mit guter Anbindung** an ÖV ist und bleibt für die Politik und Verwaltung eine zentrale Herausforderung. Es geht darum, eine Vielfalt an Wohnformen – Miete wie Eigentum, Einfamilienhaus wie Etagenwohnung – anzubieten, ohne erstklassig erschlossenes Bauland durch geringe Dichte zu verschwenden. Die Studie zeigt, dass die Schulpolitik ein wirksames Handlungsfeld zur Vermeidung von Dekonzentration sein kann. Die Qualität der Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen gehört zu den wichtigen Umzugsgründen der Gruppe von Menschen, die den dichten Zentren den Rücken kehrt.

Es gilt, die begrenzten Flächen der Zentren intensiver und dichter als zuvor zu nutzen. Mit urbanen **Zentren für die Nahversorgung** sind qualitätsvolle Quartiere rund um Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln. Bisher nicht optimal angebundene, dezentrale Gebiete mit guter Infrastruktur und urbaner Nahversorgung sollten **besser verknüpft** werden – mit wichtigen Verkehrsknoten wie dem Flughafen sowie mit anderen Zentren.

Städte wie Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim können durch eine **gezielte Innenentwicklung** ein Teil des Münchener Wachstums auffangen. Orte mit großer Entfernung zu den Wachstumskernen der Region, gilt es durch lokale Maßnahmen weiterzuentwickeln. Größtes Potential steckt für die peripheren Standorte in den **landschaftlichen Qualitäten**, die für Erholung und Gesundheit eine wichtige Ressource darstellen. **Regionale Stadtbusnetze** reduzieren langfristig die Abhängigkeit vom Automobil und halten Mitarbeiter von kleinen und mittleren Betrieben – auch jenen aus dem wissensintensiven Fertigungsgewerbe – am Standort.

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Entwicklungsoptionen sollte ein **regionales Ausgleichsmodell** erarbeitet werden, das einen Ausgleich von Nutzen und Lasten zwischen den Teilräumen fair aushandelt. Um die Steuerungsfunktion erfüllen zu können, schlagen wir eine stärkere Kooperation der Gemeinden untereinander vor. Komplementär zur Metropolregion München können kleinere, regionale Verbünde Siedlungsstruktur, Flächenausweisung und den Ausbau der Verkehrsangebote koordinieren. Zu diesem Zwecke sind **überlappende und bewegliche Strukturen** zu fördern, auch im Sinne von Mehrfachmitgliedschaften von Gebietskörperschaften in zwei oder mehr regionalen Zusammenschlüssen, die sich innerhalb der Metropolregion finden oder in angrenzende Räume reichen.

Inhalt

Impressum	1
Zusammenfassung	3
Abbildungsverzeichnis	9
Tabellenverzeichnis	14
1 Hintergrund	15
1.1 <i>Zusammenhang von Wohnen, Arbeiten, Mobilität</i>	15
1.2 <i>Nutzen der Untersuchung</i>	17
1.3 <i>Methodik</i>	18
2 Räumliche Vielfalt in der Metropolregion München	21
2.1 <i>Die räumliche Struktur der Metropolregion München</i>	21
2.2 <i>Raumtypen der Metropolregion</i>	26
2.3 <i>Die Dynamik der Metropolregion München</i>	33
3 Befragungsergebnisse als Grundlage für räumliche Aussagen	43
3.1 <i>Die Befragung zu Wohnen, Arbeiten, Mobilität</i>	43
3.2 <i>Wohn- und Arbeitsstandorte</i>	47
3.3 <i>Strukturmerkmale der Befragten</i>	50
3.4 <i>Standortpräferenzen</i>	54
3.5 <i>Untersuchungen für Teilräume</i>	58
3.5.1 <i>Landkreis Fürstentumbruck</i>	59
3.5.2 <i>NordAllianz</i>	61
3.5.3 <i>Landeshauptstadt München</i>	63
4 Standortwahl als Cluster von Motiven	67
4.1 <i>Gründe für die Wohnstandortwahl</i>	67
4.2 <i>Gründe für den Arbeitsstandortwechsel</i>	73
5 Raumnutzungsmuster in der Metropolregion München	79
5.1 <i>Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen</i>	79
5.2 <i>Berufliche Perspektiven erweitern – Zentral arbeiten – Länger unterwegs sein</i>	97
5.3 <i>Kürzer und günstiger pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten</i>	111
5.4 <i>Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen</i>	123

5.5	<i>Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen</i>	135
5.6	<i>Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen</i>	147
6	Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München	163
6.1	<i>Wohlstand der Metropolregion sichern</i>	163
6.2	<i>Metropolregion vielfältig gestalten</i>	164
6.2.1	<i>Wachstumsräume qualitativ weiterentwickeln</i>	164
6.2.2	<i>Landschaft sichern, Regionen stärken</i>	165
6.3	<i>Variable Geometrien für die Metropolregion München</i>	166
7	Glossar	169
8	Abkürzungsverzeichnis	181
9	Literatur	183
10	Rechtsquellenverzeichnis	188
11	Anhang	189
11.1	<i>Cluster der Umzugsgründe</i>	190
11.1.1	<i>Konzentrierte / gebündelte Angebote</i>	190
11.1.2	<i>Am Weg sparen</i>	192
11.1.3	<i>Komfortabler wohnen</i>	194
11.1.4	<i>Job bewegt</i>	196
11.1.5	<i>Eigentum bilden</i>	198
11.1.6	<i>Umweltfreundlich bewegen</i>	200
11.1.7	<i>Mitziehende</i>	202
11.2	<i>Cluster der Gründe zum Arbeitsstandortwechsel</i>	204
11.2.1	<i>Private Gründe</i>	204
11.2.2	<i>Am Weg sparen</i>	206
11.2.3	<i>Durchstarter</i>	208
11.2.4	<i>Beruflicher Aufstieg</i>	210
11.2.5	<i>Angebote verbessern</i>	212
11.2.6	<i>Innerbetrieblicher Wechsel</i>	214
11.2.7	<i>Umweltverbund</i>	216
11.3	<i>Promotionsbezogene Vertiefungen</i>	218
11.3.1	<i>Wissensarbeiter</i>	218
11.3.2	<i>Einkommenschwache</i>	220

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Räumliche Erhebung der Standorte.....	20
Abb. 2	Siedlungsdichte in der Metropolregion München	22
Abb. 3	Dichte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.....	23
Abb. 4	Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit ÖV	24
Abb. 5	Erreichbarkeit der Bevölkerung mit ÖV.....	25
Abb. 6	Räumliche-funktionale Strukturcluster der Metropolregion München	29
Abb. 7	Bevölkerungsentwicklung 2011-2014.....	33
Abb. 8	Bevölkerungsentwicklung 2011-2014 kombiniert mit Erreichbarkeit.....	34
Abb. 9	Arbeitsplatzentwicklung 2011-2014.....	35
Abb. 10	Arbeitsplatzentwicklung 2011-2014 kombiniert mit Erreichbarkeit.....	36
Abb. 11	Zuzug und Fortzug 2011-2014	37
Abb. 12	Durchschnittliche Wohnungskaltmiete in € pro m ² , 2014....	38
Abb. 13	Veränderung der durchschnittlichen Wohnungskaltmiete, 2010-2014	39
Abb. 14	Durchschnittlicher Kaufpreis eines Einfamilienhauses in €, 2014.....	40
Abb. 15	Veränderung der durchschnittlichen Kaufpreise für Einfamilienhäuser, 2010-2014	41
Abb. 16	Rücklauf der Befragung im Zeitverlauf.....	45
Abb. 17	Aktuelle Wohnstandorte	47
Abb. 18	Relative Teilnahme an der Befragung	48
Abb. 19	Aktuelle Arbeitsstandorte.....	50
Abb. 20	Bildungsabschlüsse.....	51
Abb. 21	Haushaltseinkommen	52
Abb. 22	Altersgruppen	52
Abb. 23	Geschlecht	53
Abb. 24	Haushaltsgröße	53
Abb. 25	Wohnzusammenhang	54
Abb. 26	Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig?	55
Abb. 27	Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeits- / Ausbildungsstandort wichtig?	56
Abb. 28	Anteil der am häufigsten genannten Umzugsgründe an allen Umzugsgründen (Mehrfachnennungen möglich).....	57
Abb. 34	Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig? (nur Gemeinden der NordAllianz).....	62
Abb. 40	Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeitsstandort wichtig (Landeshauptstadt München)?	65
Abb. 41	Top 5 der Gründe für den Arbeitsstandortswechsel in die Landeshauptstadt München.....	66
Abb. 42	Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt.....	68

Abb. 43	Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach dem Wechsel des Arbeitsstandortes	73
Abb. 44	Vergleich der realen Zuwanderung (oben) mit den Befragten, die neu in die Metropolregion zugezogen sind (unten), entsprechend des vorherigen Wohnortes	81
Abb. 45	Cluster der Arbeitsplatzwechselgründe, in denen sich Zuziehende wiederfinden	82
Abb. 46	Cluster der Umzugsgründe, in denen sich Zuziehende wiederfinden.....	82
Abb. 47	Kategorisierte Umzugsgründe der ‚Durchstarter‘ (Mehrfachnennung möglich, daher Werte über 100 Prozent).....	83
Abb. 48	Vergleich des Alters der Cluster ‚Mitziehende‘ und ‚Durchstarter‘ mit dem Gesamtdatensatz.....	84
Abb. 49	Vergleich der Einkommen der Cluster ‚Mitziehende‘ und ‚Durchstarter‘ mit dem Gesamtdatensatz.....	85
Abb. 50	Verteilung zugezogener Arbeitskräfte auf Beschäftigungssektoren.....	86
Abb. 51	Räumliche Korrelation zwischen den Standorten, an denen Wissensarbeiter eine neue Beschäftigung aufnehmen, und Konzentration von Wissensunternehmen.....	87
Abb. 52	Vergleich der Korrelation von Arbeitsplätzen im Bereich High-Tech und APS mit Konzentrationen von Wissensunternehmen.....	88
Abb. 53	Richtung der Arbeitsstandortwechsel der ‚Durchstarter‘	92
Abb. 54	Anteil der Miete am Einkommen (durchschnittliche Mittelwerte)	93
Abb. 55	Vergleich der Gründe für das Ablehnen der Wohnalternativen (1 - 3) von der Gesamtheit der Befragten (links) und den einkommensschwachen Befragten (rechts).....	94
Abb. 56	Verteilung der Befragten im Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ nach Clustern der Arbeits- und Wohnstandortwahl.....	97
Abb. 57	Verteilung der Haushaltstypen in den drei Clustern des Raumnutzungsmusters ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ unter allen Befragten (ohne die Kategorie ‚keine Angabe‘)	98
Abb. 58	Verteilung des Nettoeinkommens aus dem Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ im Vergleich zum Gesamtdatensatz.....	99
Abb. 59	Verteilung der Einkommensschwachen auf die Umzugscluster	99
Abb. 60	Relativer Anteil Eigentum vor/ nach dem Umzug im Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘	100
Abb. 61	Kosten für das Wohnen im Cluster ‚Job bewegt‘	101
Abb. 62	Nähe zu Einrichtungen im Cluster ‚Job bewegt‘	101
Abb. 63	Richtung der Umzüge im Cluster ‚Job bewegt‘	102

Abb. 64	Raumstrukturelles Umfeld der Arbeitsstandortwechselnden (vorher/ nachher)	103
Abb. 65	Veränderung der relativen Verkehrsmittelwahl (gewichtet nach angegebener Häufigkeit der Nutzung)	104
Abb. 66	Wechsel des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg	104
Abb. 67	Arbeitswege (Minuten) vor und nach dem Wechsel	105
Abb. 68	Veränderung der Pendelzeit bei Umzugsgrund 'Arbeitsweg zu lang'	106
Abb. 69	Änderung der Verkehrsmittelnutzung entsprechend der Umzugsgründe bei den Wohnstandortwechselnden	106
Abb. 70	Die Gravitationserreichbarkeit mit dem ÖPNV vor und nach dem Arbeitsstandortwechsel, nach Umzugsgründen getrennt	107
Abb. 71	Anteil Stadt München vor und nach dem Arbeitsstandortwechsel	108
Abb. 72	Arbeitsstandortwechselnde mit neuem Arbeitsplatz im Stadtgebiet München	109
Abb. 73	Häufigkeit der Nennung der vier wichtigsten Umzugsgründe im Umzugscluster 'Am Weg sparen'	111
Abb. 74	Häufigkeit der Nennung der vier wichtigsten Arbeitsstandortwechselgründe im Arbeitsplatzwechselcluster 'Am Weg sparen'	112
Abb. 75	Mobilitätskosteneinsparungen nach Verkehrsmittelwahl ..	113
Abb. 76	Änderung der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg für das Arbeitsstandortwechselcluster 'Am Weg sparen' (links) und alle übrigen Arbeitsstandortwechselnden (rechts)	115
Abb. 77	Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt	116
Abb. 78	Wanderungsbewegung der Umzügler im Cluster 'Am Weg Sparen'	117
Abb. 79	Verlagerung von Arbeitsstandorten aus München in die Kommunen der NordAllianz	120
Abb. 80	Veränderung der Pendelstrecke und Pendelzeit nach simultaneum Umzug und Arbeitsstandortwechsel innerhalb der Metropolregion München	121
Abb. 81	Bedeutung der Umzugsgründe (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster 'Konzentrierte gebündelte Angebote' an)	124
Abb. 82	Wichtigkeit eines fahrrad- bzw. fußgängerfreundlichen Umfelds am Wohnstandort	125
Abb. 83	Wanderungsbewegungen von Arbeitsstandortwechselnden im Cluster 'Umweltverbund'	127
Abb. 84	Vergleich der Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit dem ÖPNV zwischen Gesamtdatensatz und Umzugscluster 'Umweltfreundlich bewegen' nach Umzugsgründen	128
Abb. 85	Häufigkeit Zufußgehen innerhalb der Stadt München	130
Abb. 86	Häufigkeit Fahrradfahren innerhalb der Stadt München ...	131

Abb. 87	Änderungen der Verkehrsmittelnutzung und Differenz der Mobilitätskostenkategorien	132
Abb. 88	Angebotsbezogene Umzugsgründe überwiegen (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster ‚konzentrierte gebündelte Angebote‘ an).....	135
Abb. 89	Wanderungsbewegung der Umzügler und Arbeitsstandortwechselnden in den Clustern ‚konzentrierte / gebündelte Angebote‘ und ‚Angebote verbessern‘	137
Abb. 90	Veränderung des Wohnstandorts in der Stadt München ..	138
Abb. 91	Unterschiede der Standorte Pasing – Neuhausen	139
Abb. 92	Veränderung der Mobilitätskosten des Clusters ‚Bessere / Gebündelte Angebote‘	140
Abb. 93	Veränderung der Verkehrsmittelwahl	141
Abb. 94	Trade-Off: Wohnumfeld – Wohnungsgröße – Wohnkosten	142
Abb. 95	Verhältnis von Wohnungslage zu Wohnungsgröße	143
Abb. 96	Wichtigkeit des Ortsbildes	144
Abb. 97	Wissensintensive Dienstleister und Kreative suchen Urbanität	145
Abb. 98	Wohnungsbezogene Gründe überwiegen bei der Bedeutung der Umzugsgründe für das Cluster ‚komfortabler wohnen‘ (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster ‚konzentrierte gebündelte Angebote‘ an).....	148
Abb. 99	Änderungen der Familienzusammensetzung sowie der Wunsch nach Eigentum definieren das Cluster ‚Eigentum bilden‘	149
Abb. 100	Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt (ausgewählte Gründe).....	152
Abb. 101	Antworten auf die Frage ‚Ist Ihnen Wohneigentum an einem Wohnstandort wichtig?‘ nach derzeitigem Wohnstandort	156
Abb. 102	Wohnungs- / Haustyp am derzeitigen Wohnstandort.....	156
Abb. 103	Änderung der Verkehrsmittelwahl für dem Arbeitsweg nach Umzug für die Cluster ‚Eigentum bilden‘ (links) und ‚Komfortabler wohnen‘ (rechts)	157
Abb. 104	Vorherige und derzeitige Wohnstandorte von Wissensarbeitern in der Metropolregion München, die ihre Wohnform von Miete auf Eigentum gewechselt haben	159
Abb. 105	Häufig gemeinsam vorkommende Suchstandorte bei der Wohnstandortwahl (ähnlich gefärbt).....	160
Abb. 106	Wohn- und Suchstandorte aller Befragten, die früher oder derzeit im Landkreis Fürstfeldbruck oder der Landeshauptstadt München gewohnt haben oder wohnen	161
Abb. 107	Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Konzentrierte / gebündelte Angebote‘	190

Abb. 108	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Konzentrierte / gebündelte Angebote‘	191
Abb. 109	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Am Weg sparen‘	192
Abb. 110	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Am Weg sparen‘	193
Abb. 111	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Komfortabler Wohnen‘	194
Abb. 112	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Komfortabler Wohnen‘	195
Abb. 113	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Job bewegt‘ ..	196
Abb. 114	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Job bewegt‘	197
Abb. 115	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Eigentum bilden‘	198
Abb. 116	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Eigentum bilden‘	199
Abb. 117	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Umweltfreundlich bewegen‘	200
Abb. 118	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Umweltfreundlich bewegen‘	201
Abb. 119	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Mitziehende‘ ..	202
Abb. 120	Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ,Mitziehende‘	203
Abb. 121	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Private Gründe‘	204
Abb. 122	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Private Gründe‘	205
Abb. 123	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Am Weg sparen‘	206
Abb. 124	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Am Weg sparen‘	207
Abb. 125	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Durchstarter‘ ..	208
Abb. 126	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Durchstarter‘	209
Abb. 127	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Beruflicher Aufstieg‘	210
Abb. 128	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Beruflicher Aufstieg‘	211
Abb. 129	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Angebote verbessern‘	212
Abb. 130	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Angebote verbessern‘	213
Abb. 131	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Innerbetrieblicher Wechsel‘	214
Abb. 132	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Innerbetrieblicher Wechsel‘	215
Abb. 133	Soziodemographische Daten zum Cluster ,Umweltverbund‘	216
Abb. 134	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ,Umweltverbund‘	217

Abb. 135	Soziodemographische Daten der Wissensarbeiter	218
Abb. 136	Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsels des Wissensarbeiter	219
Abb. 137	Soziodemographische Daten der Einkommensschwachen.....	220
Abb. 138	Räumliche Veränderung durch Umzüge der Einkommensschwachen.....	221

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Indikatoren und Datenquellen der Raumtypisierung	27
Tab. 2	Indikatoren der Raumtypisierung im Vergleich.....	30
Tab. 3	Struktur der Befragung	43
Tab. 4	Genauigkeit der Adressangaben für den aktuellen Wohnstandort.....	44
Tab. 5	Teilnahme an der Befragung pro Kommune	49
Tab. 6	Die sieben Cluster der Umzugsgründe	72
Tab. 7	Die sieben Cluster der Arbeitsstandortwechselgründe	77
Tab. 8	Vom Cluster zum Raumnutzungsmuster (eigene Berechnung)	78

1 Hintergrund

Ein Umzug oder der Wechsel eines Arbeitsplatzes geht einher mit der Veränderung der Mobilität. Die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsstandort verändern sich, andere Verkehrsmittel werden bevorzugt oder das Verkehrsverhalten wird bei einem Standortwechsel grundsätzlich überdacht.

**Standortwahl von
Privatpersonen**

Die sich verändernden räumlichen Entwicklungen stellen Unternehmen, Gebietskörperschaften und private Haushalte vor Herausforderungen. Für die Akteure in der Metropolregion München erscheint es daher wichtig, das Wohn- und Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner zu verstehen, um auf deren Präferenzen sowie Belastungen eingehen zu können. Nur so können Optionen für die zukünftige Entwicklung diskutiert und abgeleitet werden.

1.1 Zusammenhang von Wohnen, Arbeiten, Mobilität

In der Metropolregion München ist bezahlbarer Wohnraum ein rares Gut, die Verkehrsinfrastruktur ist am Rande ihrer Leistungsfähigkeit und auch der Fachkräftemangel wird zu einem Thema, das hohe Aufmerksamkeit genießt. Das sind die bekannten Schattenseiten der dynamischen Metropolregion München, die dringenden Handlungsbedarf auslösen.

Die Studie zu Wohnen, Arbeiten, Mobilität (WAM) der Technischen Universität München setzt sich zum Ziel, in einem größeren räumlichen Umgriff die Bedeutung der Zusammenhänge zwischen den drei Handlungsdimensionen Wohnstandort, Arbeitsplatz und Mobilität privater Haushalte besser zu verstehen und die wechselseitige räumliche Abhängigkeit dieser Entscheidungen auszuleuchten. Wichtige Entscheidungskriterien bei der Standortwahl – Zentralität, Erreichbarkeit, Wohn- und Mobilitätskosten – werden analysiert, um die realisierten Abwägungsprozesse und die in Kauf genommenen Kompromisse der Haushalte nachzuvollziehen.

**Räumliche Wirkung von
Standortent-
scheidungen**

Das Projekt wird von der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr, zahlreichen Gebietskörperschaften, Verbänden und privaten Kooperationspartnern sowie der Europäischen Metropolregion München e.V. (EMM) unterstützt. Die Ergebnisse richten sich einerseits an Politik und Verwaltung, andererseits auch an private Unternehmen, die Hinweise auf die Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse ihrer Beschäftigten und den Einfluss ihrer Standortscheidung auf deren alltägliches Mobilitätsverhalten erhalten.

Folgende drei Hypothesen liegen der Untersuchung zugrunde:

Konzentration in Zentren:

Die Konzentration von Bevölkerung, Funktionen und Wirtschaft stellt ein räumliches Phänomen dar, das in den großen Städten in der Metropolregion München wie München, Augsburg, Ingolstadt und Landshut in Erscheinung tritt. Diese urbanen Kerne sind die ökonomischen und sozialen Zentren der Metropolregion mit einer hohen Interaktionsdichte. Hier wirken positive Agglomerationsvorteile auf die Zentrenbildung und führen zu einer hohen Einpendlerquote.

Dekonzentration in Subzentren:

Die Konzentrationserscheinungen gehen einher mit Dekonzentrations-tendenzen hin zu Subzentren. Diese sind durch gute Anbindung an die eigentlichen Zentren gekennzeichnet, wie zum Beispiel durch eine S-Bahn-Linie. Subzentren haben eine geringere Vielfalt an urbanen Funktionen und sind damit anhängig von den Zentren. Am deutlichsten wird dies durch eine hohe Auspendlerquote sichtbar.

Dispersion in die Flächen:

Im Gegensatz zu den Zentren und Subzentren findet hier eine räumliche Ausbreitung von Bevölkerung und Arbeit statt. In diesen Räumen dominiert der Motorisierte Individualverkehr (MIV), da die mangelnde Dichte eine Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) erschwert. Hier fehlen oft Kristallisationskerne für weitere Agglomerationseffekte.

7.302 Teilnehmende an der Befragung

Um die Analysen und Interpretationen auf eine fundierte empirische Basis zu stellen, wurde in der Zeit vom 27. November 2014 bis 19. April 2015 eine Befragung in der Metropolregion München zu Wohnstandort, Arbeitsplatz und Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Zielgruppe setzt sich aus allen Erwerbstätigen der Metropolregion München zusammen, die in den letzten Jahren umgezogen sind. Außerdem wurden alle Bewohner befragt, die in den letzten drei Jahren ihren Arbeitsplatz gewechselt haben. 7.302 Personen haben den Fragebogen vollständig ausgefüllt.

Ergänzende Analyse von Teilräumen

Für die Teilräume Landkreis Fürstentum, NordAllianz, Landeshauptstadt München und das Geschäftsgebiet der Münchner Verkehrsgesellschaft erfolgen zusätzliche Analysen und Betrachtungen.

Vertiefung Wissensarbeiter und Einkommensschwache

Die Studie wird von mehreren Promotionen begleitet, die in den Jahren 2016 und 2017 abgeschlossen werden. Dies ermöglicht eine zusätzliche Vertiefung der Standortentscheidungen von Wissensarbeitern. Diese Vertiefung geht der Frage nach, wie hochqualifizierte Beschäftigte den Raum nutzen und wie sich diese Gruppe von den übrigen Befragten absetzt. Der Fachkräftebedarf und die Suche nach Talenten sind wichtige Themen für die wirtschaftliche Zukunft der gesamten Region.

Die Betrachtung der einkommensschwachen Gruppen geht ebenfalls aus einer Dissertation hervor und untersucht vor allem deren Verdrängungsprozesse. Die leitenden Fragen sind, welche Auswirkung das hohe Bevölkerungswachstum und die steigenden Mieten in der Metropolregion für diese Bevölkerung haben.

1.2 Nutzen der Untersuchung

Die Studie untersucht die Wechselwirkung des Wohn- und Mobilitätsverhaltens sowie die Wahl des Arbeitsstandortes der Bewohner und Arbeitnehmer in der Metropolregion München. Sie zeigt die Wohn- und Mobilitätsbedürfnisse sowohl der Bewohner als auch der Beschäftigten. Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Vorstellung und Diskussion von strategischen Handlungsoptionen zur räumlichen Entwicklung.

Verstehen des Wohn- und Mobilitätsverhaltens

Insbesondere können die Gebietskörperschaften, Unternehmen und Planungsbehörden der Metropolregion München durch die Ergebnisse des vorliegenden Berichts

- verstehen, welchen Stellenwert die Bewohner und Arbeitnehmer der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und des Wohnstandortes beimessen;
- verstehen, wie das Mobilitätsverhalten der Bewohner und Arbeitnehmer ausgeprägt ist, in Bezug auf den Weg zur Arbeit, aber auch in Bezug auf andere Wegezwecke;
- einschätzen, welche Pendeldistanzen Bewohner und Arbeitnehmer in Kauf nehmen;
- einschätzen, welche Belastungen in Form von Wohn- und Mobilitätskosten bestehen;
- einschätzen, welche Kriterien für eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und für multimodales Mobilitätsverhalten erfolgversprechend sind;
- verstehen, welche weiteren Standortfaktoren Bewohner und Arbeitnehmer im Vergleich zum Faktor öffentliche Verkehrsmittel anders einschätzen und wo Abstriche in Kauf genommen werden;
- abschätzen, welche Rolle ein gut erschlossener Arbeitsstandort bei der Suche nach qualifiziertem Personal spielt;
- erkennen, wie wichtig unternehmerische Ausstattungen wie Kinderbetreuung, flexible Arbeit, Mobilitätsangebote sind.

Die Studie wird durch einen breiten Kreis von Partnern finanziell und inhaltlich unterstützt:

- Arbeitsgemeinschaft „Regionalmanagement Stadt und Landkreis Landshut“

- Business Campus München: Garching
- DB Regio AG
- Europäische Metropolregion München e.V.
- Flughafen München GmbH
- Gemeinde Gräfelfing
- GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH
- Industrie- und Handelskammer Schwaben
- Landeshauptstadt München
- Landkreis Fürstentumbruck
- Landkreis München
- Landkreis Traunstein
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- NordAllianz (Eching, Garching bei München, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn bei Freising, Oberschleißheim, Unterföhring, Unterschleißheim)
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
- Stadt Kaufbeuren
- Stadt und Landkreis Rosenheim

Die Ergebnisse richten sich sowohl an Politik und Verwaltung als auch an private Unternehmen.

1.3 Methodik

Vorgehen der Untersuchung

Die Untersuchung betrachtet die Verknüpfung der Wahl von Wohnstandort und Arbeitsstandort mit dem Mobilitätsverhalten von Arbeitnehmern in der Metropolregion München. In einem ersten Schritt wird anhand einer Raumanalyse die räumliche Struktur in der Metropolregion München untersucht (Kap. 2). Dies bildet die Grundlage für eine Systemanalyse, in der die Zusammenhänge von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Erreichbarkeit sowie der Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsstandorten ermittelt werden. Daraus entstehen Hypothesen, die das Forschungsvorgehen leiten. Eine empirische Befragung (Kap.3) bildet den Kern der Prüfung unserer Hypothesen und führen im Ergebnis zu unterschiedlichen ‚Raumnutzungsmustern‘ (Kap. 4 und 5). Die räumliche Darstellung dieser Muster liefert die Basis für die Formulierung von Entwicklungsoptionen, die als Beitrag für die Diskussion um die strategische räumliche Entwicklung der Metropolregion München angelegt sind (Kap. 6). Das Glossar definiert zusätzlich einige verwendete Begriffe (Kap. 7).

Bei der räumlichen Veränderung des Wohnstandortes und des Arbeitsplatzes setzen sich Menschen mit konkreten Fragen der räumlichen Gegebenheiten auseinander. Hier setzen kommunale Maßnahmen im Mobilitätsmanagement an wie beispielsweise die ‚Mobilitätspakete‘ für Neubürger in der Stadt und der Region München (Wappelhorst 2009).

**Moment der
räumlichen
Entscheidung**

Die Kosten für Wohnen und Mobilität sowie die Belastung durch weite Wege zur Arbeit oder für andere Verkehrszwecke sind dabei von hoher Bedeutung. Außerdem fließen Ausstattungsmerkmale wie die Versorgungsdichte durch öffentliche Einrichtungen, Supermärkte, Ärzte oder weitere Dienstleistungen sowie die Präferenzen für einzelne Verkehrsmittel in diesen Entscheidungsprozess mit ein.

Standortentscheidungen von Individuen erfolgen auf Basis einer Bündelung verschiedener Faktoren. Das heißt, dass beispielsweise eine Wohnung nicht alleine durch ihre bauliche Ausstattung bewertet wird, sondern dass ebenso die räumliche Lage, die Nähe zum Arbeitsplatz, die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen oder die Erreichbarkeit von Gelegenheiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln in Erwägung gezogen werden. All diese Faktoren fügen sich zu einem Bündel zusammen und beschreiben damit das vorhandene Angebot. Dies führt dazu, dass sich Standortalternativen oft nicht nur in einem, sondern in einer Reihe der genannten Faktoren unterscheiden und eine Verbesserung eines Faktors im Bündel häufig mit Abstrichen bei anderen Faktoren einhergeht.

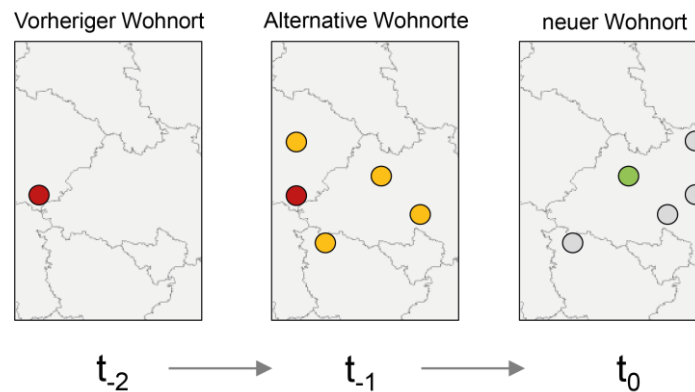
**Standortent-
scheidungen und
Faktorbündel**

Eine besondere Rolle spielt das Verhältnis von Haushaltseinkommen und Wohnangebot. Auf der Nachfrageseite setzen sich Haushalte in der Regel ein bestimmtes Budget, das sie maximal für Wohnzwecke verausgaben wollen. Nur wenn ein Wohnangebot innerhalb dieses Budgets liegt, wird es von den Haushalten in Betracht gezogen; die selber gesetzte ‚Budget-Schmerzgrenze‘ wird nur in Ausnahmefällen überschritten. Das Wohnbudget steht dabei in Konkurrenz mit anderen Ausgabeposten im Haushalt wie etwa Gesundheitsausgaben oder Mobilitätskosten.

Die Theorie der „Revealed Preferences“ bildet eine wesentliche Grundlage der Untersuchung. Im Gegensatz zu vorab bekundeten Vorlieben, die lediglich eine grundsätzliche Einstellung gegenüber einem Angebot wiedergeben – sogenannten „Stated Preferences“ – und damit keine reale Kostenüberlegungen beinhalten, zeugen „Revealed Preferences“ von den Abwägungen, den sogenannten „Trade-Offs“, die von den Personen auf Grund finanzieller Überlegungen vorgenommen werden (Fezzi, Bateman und Ferrini 2014; Varian 2006). Abb. 1 zeigt das Schema der Abfrage exemplarisch für die Wohnungssuche. Durch die Verknüpfung von Standortangaben in der Befragung mit vorhandener Infrastruktur und Qualitäten an diesen Orten können die tatsächlichen Präferenzen enthüllt werden.

**Theorie der „Revealed
Preferences“**

Abb. 1 Räumliche Erhebung der Standorte



Vom Systemmodell zu Hypothesen

Unserer Untersuchung liegt dabei ein Systemmodell zu Grunde, das die eingangs erwähnten drei Haupthypothesen mit weiteren Forschungsfragen verbindet und verdichtet. Die drei Themen Wohnen, Arbeiten und Mobilität bilden gleichzeitig stark vernetzte Teilsysteme innerhalb des Systemmodells.

Die wichtigsten Elemente sind dabei:

- mögliche Raumwirkungen zwischen Konzentration und Dispersion;
- die Abwägung von Wohnkosten und Mobilitätskosten;

Wohn- und Mobilitätskosten hängen von Nachfrage und Angebot nach Wohnraum und Mobilität ab, aber auch von der derzeitigen Raumstruktur als Folge von Standortentscheidungen. Diese wiederum werden teilweise von weiteren Faktoren wie dem Bevölkerungswachstum, der Zuwanderung und dem Angebot an Arbeitsplätzen beeinflusst. Zusätzlich ist das Angebot an Wohnraum und Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen durch die öffentliche Hand gestaltbar.

Diese vielschichtigen Zusammenhänge werden an Hand einer Raumanalyse weiter vertieft. Dazu werden die wichtigsten Strukturmerkmale für die Metropolregion München ausgewertet. Der folgende Abschnitt stellt diese Ergebnisse vor.

2 Räumliche Vielfalt in der Metropolregion München

Die Metropolregion München ist im deutschen und europäischen Vergleich ein dynamischer und prosperierender Raum. Beim Bruttoinlandsprodukt je Einwohner weist die Region einen überdurchschnittlichen hohen Wert auf. Die Region hat aus einer starken industriellen Basis eine ausgeprägte Mischung von hochwertigen Unternehmen im Bereich der Hochtechnologien und wissensintensiver Dienstleistungen hervorgebracht. Im Folgenden untersuchen wir die Struktur der Region. Eine Raumtypisierung erlaubt uns zu erkennen, welche Teilräume der Metropolregion soziodemographisch und infrastrukturell ähnlich aufgebaut sind und erlaubt uns damit eine tieferreichende Analyse vorzunehmen sowie Entwicklungsoptionen zu erarbeiten.

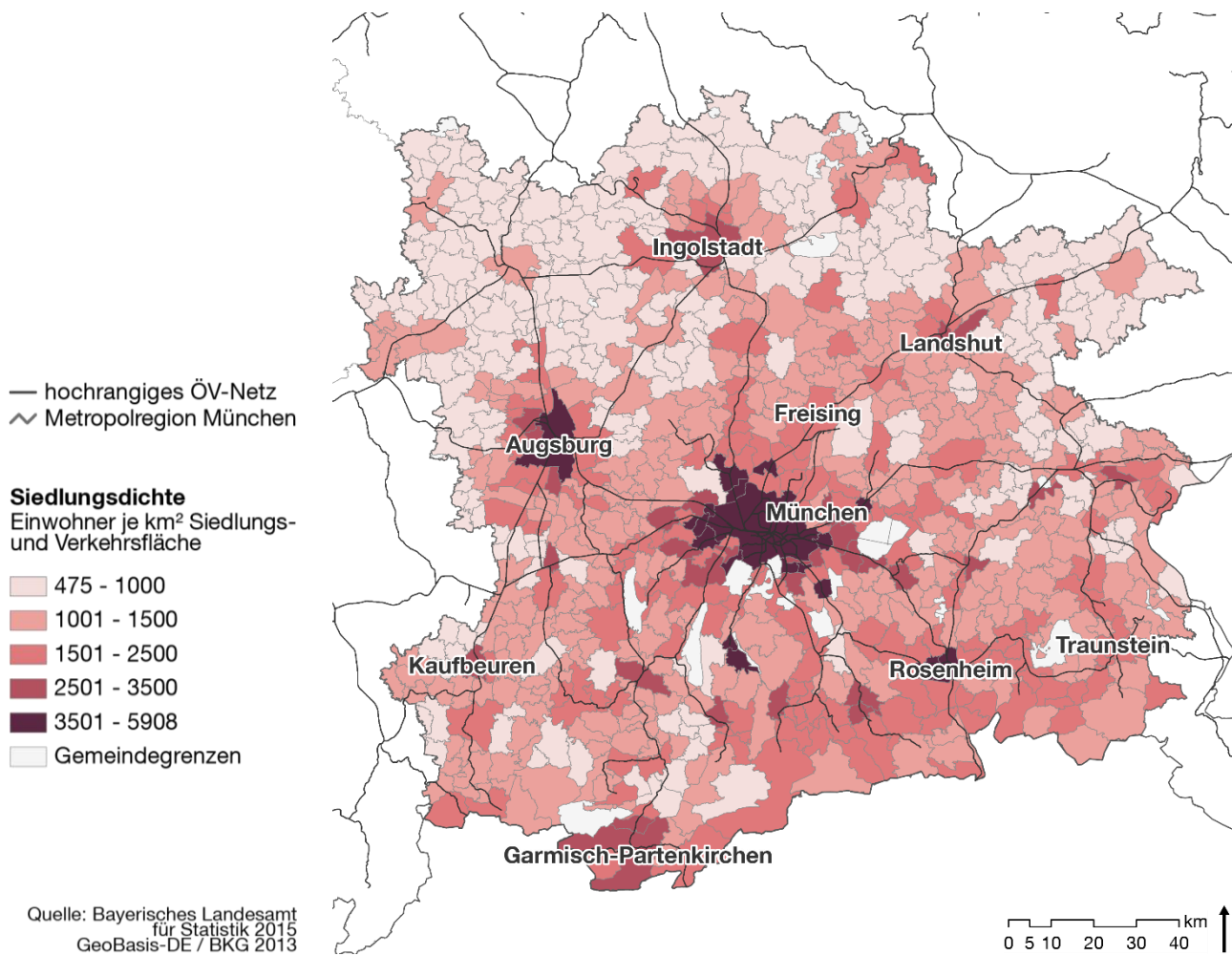
Hohe Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Vergleich

2.1 Die räumliche Struktur der Metropolregion München

Die Struktur der Metropolregion München ist geprägt von einem starken Gegensatz zwischen hoher Siedlungsdichte und sehr dünnbesiedelten Räumen (Abb. 2). Die Stadt München ist mit 5.908 Einwohnern pro km² besiedelter Fläche die dichteste Großstadt Deutschlands. Gleichzeitig sind vor allem die Kommunen im nördlichen Bereich der Metropolregion deutlich dünner besiedelt als der bundesdeutsche Durchschnitt von 1.670 Einwohner je km² Siedlungsfläche.

Gegensatz zwischen hoher Dichte und dünner Besiedlung

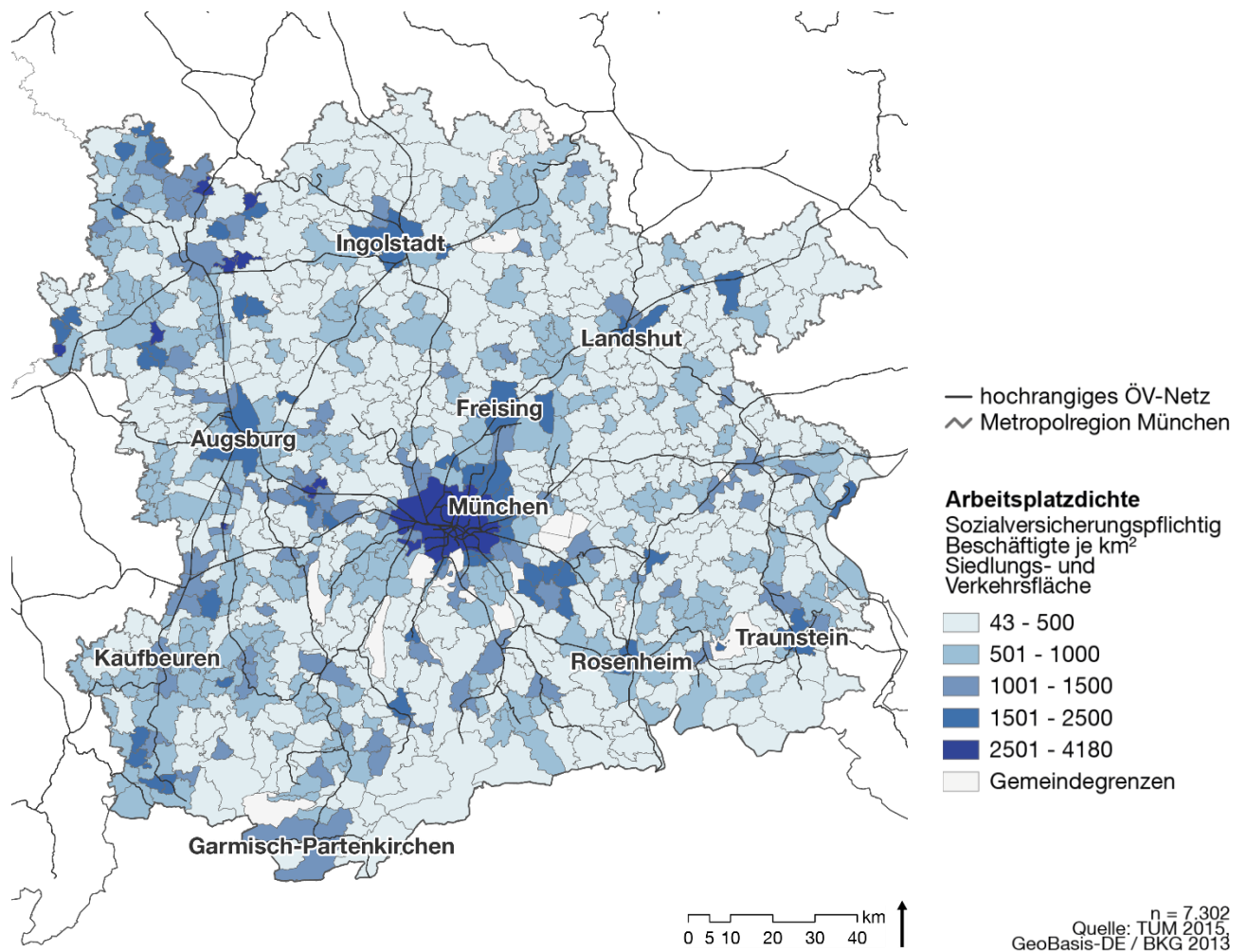
Abb. 2 Siedlungsdichte in der Metropolregion München



**Disperse Verteilung
 von
 Beschäftigungsdichte**

Die Dichte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Grundlage der Siedlungsfläche zeigt in weiten Teilen der Metropolregion München ein zerstreutes Bild (Abb. 3). Ähnlich wie bei der Einwohnerdichte sind die größeren Städte wie München, Augsburg und Ingolstadt am dichtesten. Daneben gibt es zahlreiche kleinere Kommunen, die über eine recht hohe Dichte verfügen. Grund dafür sind starke Beschäftigungskonzentrationen in Kommunen, die nur eine geringe Siedlungsfläche haben. Tendenziell sind die höheren Dichtewerte vor allem entlang des ÖV-Netzes erkennbar.

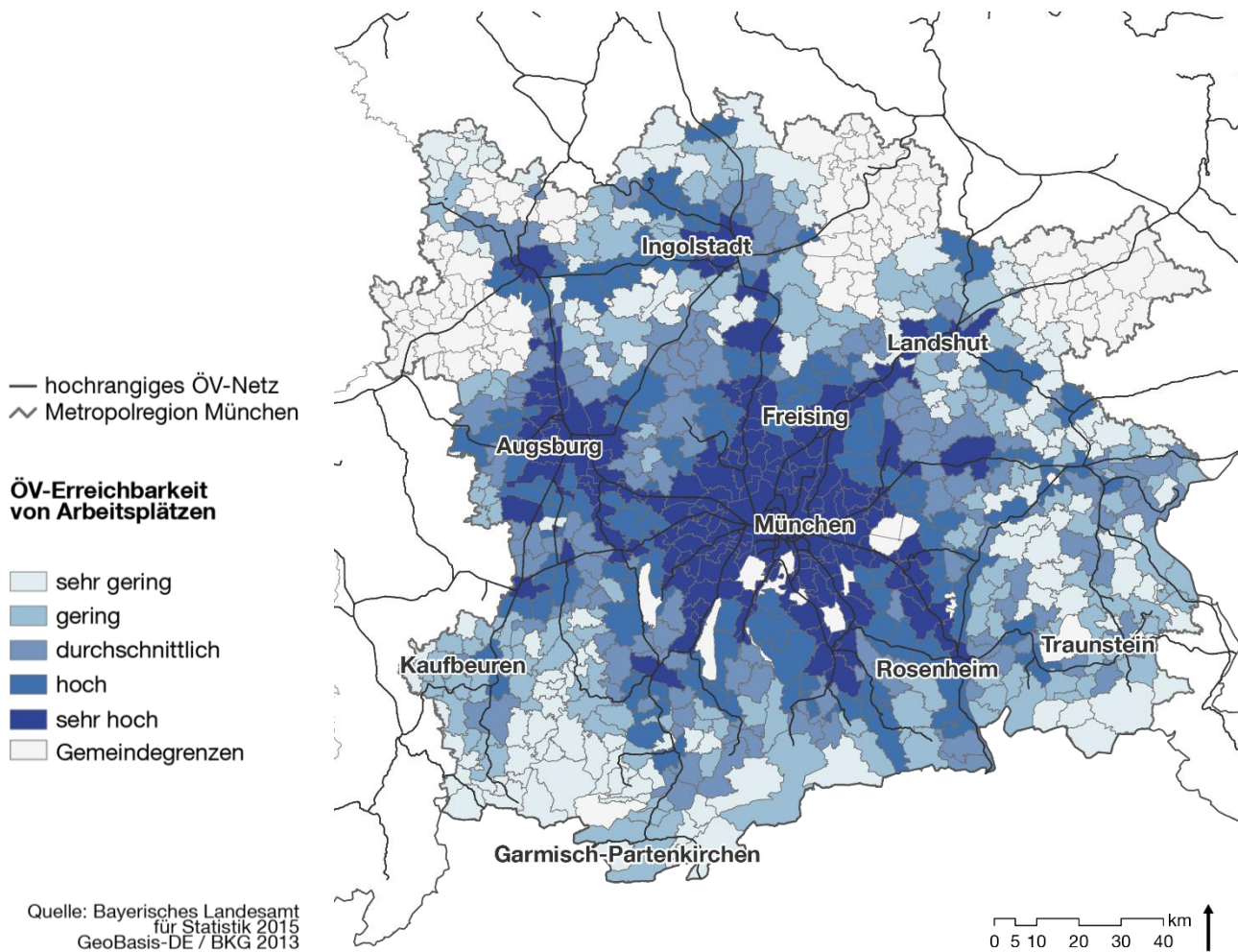
Abb. 3 Dichte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten



In Folge der hohen Streuung bei der Siedlungsdichte ist die potentielle Erreichbarkeit von Bevölkerung und Arbeitsplätzen innerhalb der Region unterschiedlich. Diese sogenannte Gravitationserreichbarkeit gibt an, wie viel Menschen oder Arbeitsplätze von einer Kommune aus in Relation zu allen anderen Kommunen erreichbar sind. Dabei finden sich hohe Erreichbarkeitswerte in den größeren Zentren und vor allem um die Stadt München, wo die Angebotsqualität des Öffentlichen Verkehrs und das Potenzial an Gelegenheiten (Bevölkerung/Arbeitsplätzen) besonders hoch sind. Mit zunehmender Distanz von München nimmt die Erreichbarkeit ab (Abb. 4 und Abb. 5).

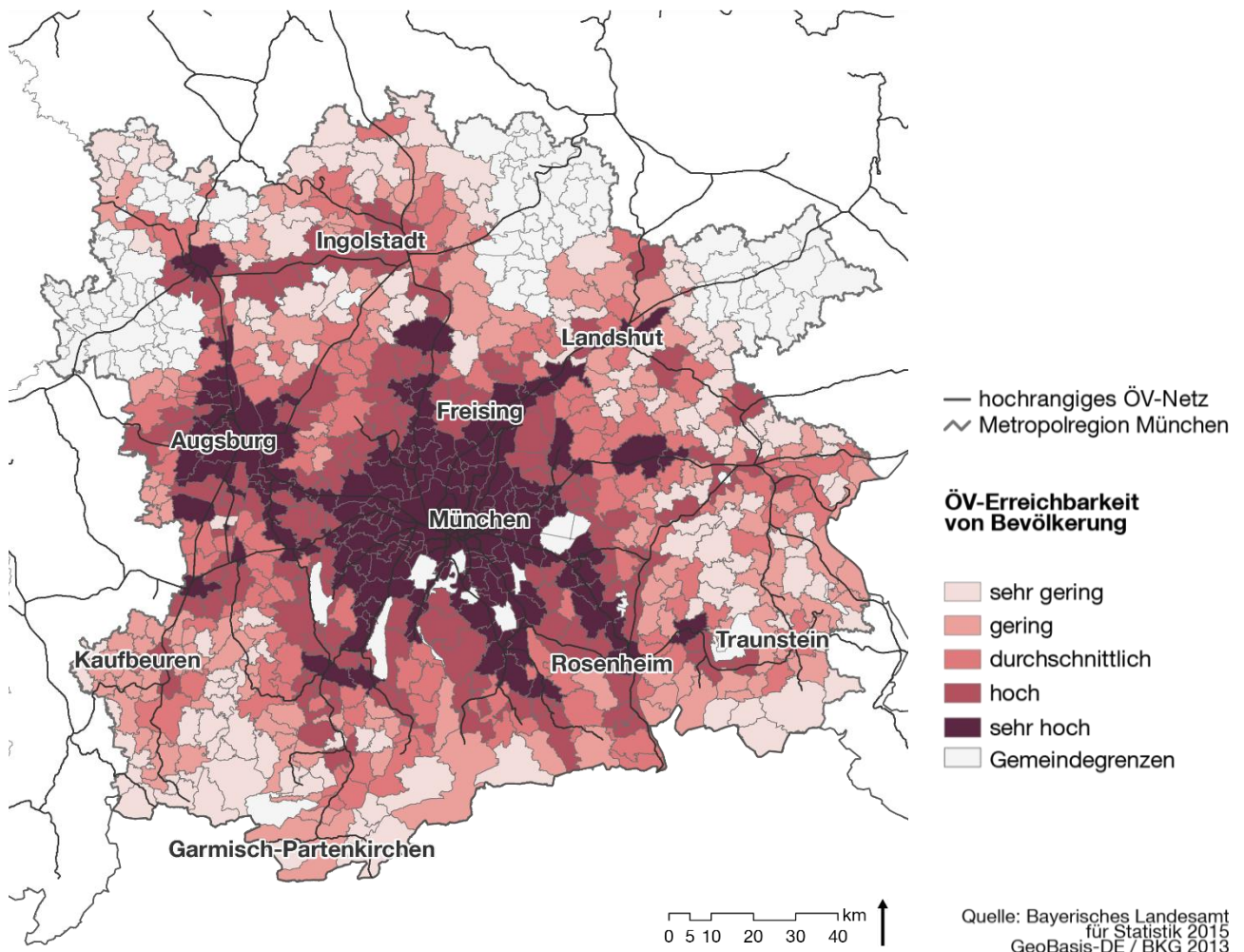
Hohe Erreichbarkeit in Zentren

Abb. 4 Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit ÖV



Insgesamt ist zu beachten, dass sich diese Analyse auf die relative Lage innerhalb der Metropolregion bezieht. Dadurch werden die Randgebiete der Region vor allem bei der Erreichbarkeit systematisch geringfügig unterschätzt. Für die Berechnung der Erreichbarkeit wurde zwar ein Ausstrahlungsraum von ca. 50 km um die Metropolregion mitbetrachtet, im Südosten der Region wurde das grenznahe Ausland jedoch nicht einbezogen. Damit ist zum Beispiel die Agglomeration um Salzburg herum in dieser Analyse nicht vollständig abgebildet. In ähnlichem Maße werden die westlichen Gemeinden nahe der baden-württembergischen Grenze in Bezug auf die Erreichbarkeit in geringem Maße unter ihrem eigentlichen Niveau eingestuft. Vergleichbare Berechnungen auf der europäischen Ebene zeigen jedoch, dass diese Abweichungen nur geringfügig sind.

Abb. 5 Erreichbarkeit der Bevölkerung mit ÖV



Der Gegensatz von hoher Dichte und guter Erreichbarkeit in und um die Städte München, Augsburg und Rosenheim und den dünner besiedelten Räumen am Rand und dazwischen zeigt sich auch in der baulichen Struktur. Die Zentren sind gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern. Außerhalb der Zentren sind es Ein- und Zweifamilienhäuser, die das Siedlungsbild prägen.

Eine weitere Struktureigenschaft der Metropolregion ist der hohe Anteil an Zweit- und Ferienwohnungen vor allem in der Nähe der Alpen. Diese Region wurde als touristisches Ziel bekannt und ist auch für Personen, die in den größeren Städten zwar Arbeiten und Wohnen, im Alpenraum jedoch einen Zweitwohnsitz unterhalten, attraktiv.

Diese strukturellen Unterschiede in der Region führen auch zu unterschiedlichen Voraussetzungen für die Bewohner. Gleichzeitig sind aber auch die Ansprüche der Bewohner an diese Räume verschieden.

Bauliche Struktur

Zweit- und Ferienwohnungen

2.2 Raumtypen der Metropolregion

Die räumlichen Eigenschaften zeigen ein sehr heterogenes Bild der Metropolregion München. In diesem Abschnitt werden verschiedene Raumtypen an Hand einer Clusteranalyse ermittelt, die sich voneinander klar abgrenzen lassen. Folgende Kriterien und Indikatoren fließen in unsere Analyse ein:

Erreichbarkeit: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Saldo aus Ein- und Auspendler

Siedlungsstruktur: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je km², Siedlungsdichte: Einwohner je km² Verkehrs- und Siedlungsfläche

Versorgung: Anzahl der Einrichtungen für Einkaufen, Freizeit, Kultur und Schulbildung

Wohnkosten: Mietkosten und Immobilienkaufpreise

Bebauungs- und Eigentumsstruktur: Ein- und Zweifamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser; Miete und Eigentum

Tourismus: Anteil der Ferienwohnungen am Gesamtwohnungsbestand

Als geographische Betrachtungsgrundlage werden die Gemeindeverbände verwendet, für die Daten vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zur Verfügung gestellt werden. Auf dieser Grundlage steht eine Vielzahl von Indikatoren zu Bevölkerung, Siedlungsstruktur und Bautätigkeit bereit. Darüber hinaus wurden weitere Daten aus verschiedenen Quellen ergänzt. Eine Übersicht über die einzelnen Indikatoren und deren Quellen findet sich in Tab. 1. Insgesamt werden 17 unterschiedliche Strukturmerkmale verwendet.

Tab. 1 Indikatoren und Datenquellen der Raumtypisierung

Merkmal	Jahr	Quelle
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	2013	Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitungs
Pendlersaldo	2013	BBSR
Anzahl der Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs je Einwohner	2009	Bisnode
Anzahl der Freizeiteinrichtungen je Einwohner	2009	Bisnode
Anzahl der Kultureinrichtungen je Einwohner	2009	Bisnode
Anzahl der Einkaufsmöglichkeiten des langfristigen Bedarfs je Einwohner	2009	Bisnode
Anzahl der Schulen je Einwohner	2014	Bayerische Vermessungsverwaltung
Siedlungsdichte	2013	BBSR
Gravitationserreichbarkeit der Bevölkerung mit MIV (Index)	2010/ 2013	Erreichbarkeitsatlas der Europäischen Metropolregion München (EMM)
Gravitationserreichbarkeit der Arbeitsplätze mit MIV (Index)	2010/ 2013	Erreichbarkeitsatlas der Europäischen Metropolregion München (EMM)
Gravitationserreichbarkeit der Bevölkerung mit ÖV (Index)	2010/ 2013	Erreichbarkeitsatlas der Europäischen Metropolregion München (EMM)
Gravitationserreichbarkeit der Arbeitsplätze mit ÖV (Index)	2010/ 2013	Erreichbarkeitsatlas der Europäischen Metropolregion München (EMM)
Kaufpreis, durchschnittliche Kaufwerte (€/m²)	2014	Immobilien Scout GmbH
Monatskaltmiete in €/m² 2014	2014	Immobilien Scout GmbH
Anteil der Ferien- oder Freizeitwohnungen an allen Wohnungen	2011	Zensus 2011 - Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Anteil der Wohnungen bewohnt von Eigentümer/-in an allen Wohnungen	2011	Zensus 2011 - Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Anteil der Wohnungen zu Wohnzwecken vermietet (auch mietfrei) an allen Wohnungen	2011	Zensus 2011 - Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Eine Hauptkomponentenanalyse und eine anschließende Clusteranalyse werden zur Herausarbeitung der Strukturtypen für die Metropolregion München durchgeführt.

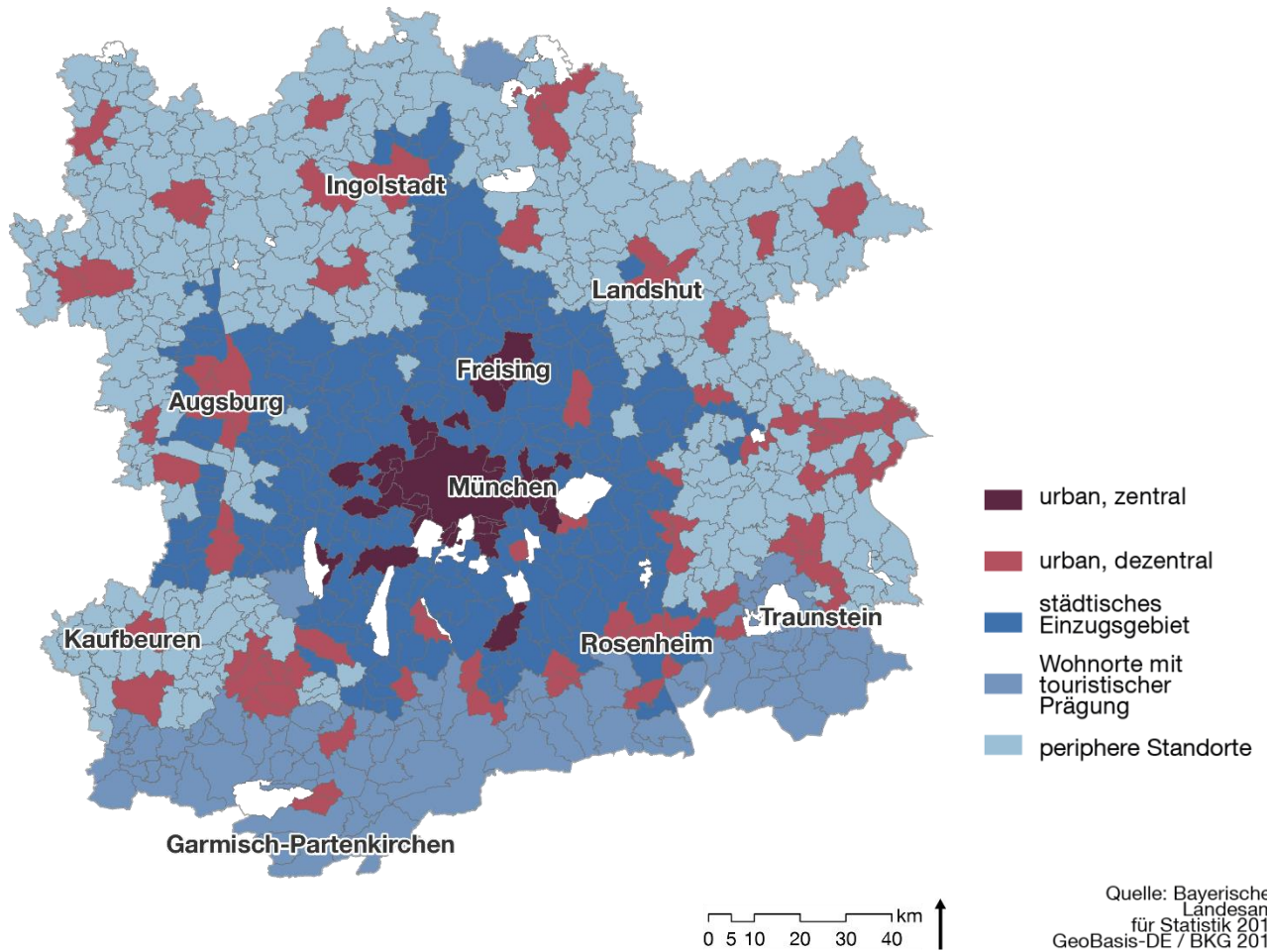
**Hauptkomponenten-
analyse**

Die Hauptkomponentenanalyse unterstützt bei der Auswahl der Variablen und ermöglicht eine rechnerisch präzisere Anwendung der Clusteranalyse. Dabei werden Korrelationen zwischen den einzelnen Variablen berechnet und diese an Hand der Stärke der Korrelation zu Komponenten zusammengefasst. Eine Komponente stellt dabei einen Sammelbegriff für Variablen dar, die besonders stark miteinander zusammenhängen. Zum Beispiel haben die Siedlungsdichte und die Dichte an Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs einen sehr hohen Korrelationswert. Diese Variablen werden damit zu einer Komponente zusammengeführt und gehen nun mehr gemeinsam in die Analyse ein. Damit wird auch sichergestellt, dass sich kein Bedeutungsüberhang – also die Überbewertung einzelner Sachverhalte – ergibt, wenn zu viele ähnliche Variable in die Analyse einbezogen werden.

Clusteranalyse

Die Clusteranalyse untersucht die Ähnlichkeit von Gemeindeverbänden und fasst sie zu einzelnen Clustern zusammen. Damit werden Raumtypen berechnet, die in sich ein relativ homogenes Gebilde sind und gleichzeitig von anderen Typen deutlich abgegrenzt werden können. Abb. 6 zeigt das Ergebnis der Clusteranalyse für die Metropolregion München. Dabei konnten fünf unterschiedliche Raumtypen identifiziert werden.

Abb. 6 Räumliche-funktionale Strukturcluster der Metropolregion München



Tab. 2 gibt einen Überblick über die einzelnen Cluster und die dazugehörigen Mittelwerte der Eingangsvariablen wieder. Zum Vergleich werden die Mittelwerte aller Variablen auch für den Gesamttraum dargestellt. Diese Übersicht bildet die Grundlage für die einzelnen Raumtypen, die wir hier im Anschluss beschreiben.

Tab. 2 Indikatoren der Raumtypisierung im Vergleich

Merkmal Mittelwert für jedes Cluster an Hand der Bevölkerung 2014 gewichtet	Mittelwert gesamt	urban, zentral	urban, dezentral	städtisches Einzugs- gebiet	Wohnorte mit touristischer Prägung	periphere Standorte
Sozialversicherungspflich- tig Beschäftigte je km ²	359,04	1849,93	438,30	89,44	33,59	20,49
Pendlersaldo je 100 SV Be- schäftigte am Arbeitsort	-45,62	11,5	8,3	-75,9	-49,0	-146,6
Anzahl der Einkaufsmög- lichkeiten des täglichen Bedarfs je Einwohner	15,30	27,75	13,26	6,72	10,73	3,25
Anzahl der Freizeiteinrich- tungen je Einwohner	10,83	14,91	10,92	8,18	9,70	5,32
Anzahl der Kultureinrich- tungen je Einwohner	7,30	13,17	6,52	2,60	6,84	1,56
Anzahl der Einkaufsmög- lichkeiten des langfristigen Bedarfs je Einwohner	47,44	87,20	41,92	19,60	29,99	8,79
Anzahl der Schulen je Ein- wohner	1,26	1,89	1,58	,59	,73	,39
Siedlungsdichte: Einwoh- ner je km ² Verkehrs- und Siedlungsfläche	2392,71	5135,7	2752,7	1605,5	1628,5	969,2
Gravitationserreichbarkeit der Bevölkerung mit MIV (Index)	74,65	280,9	94,6	136,4	63,2	61,6
Gravitationserreichbarkeit der Arbeitsplätze mit MIV (Index)	80,98	321,6	93,1	139,1	61,2	58,3
Gravitationserreichbarkeit der Bevölkerung mit ÖV (Index)	133,34	610,9	151,7	152,2	43,5	33,8
Gravitationserreichbarkeit der Arbeitsplätze mit ÖV (Index)	141,27	663,3	147,6	153,9	39,6	32,6
Kaufpreis, durchschnittli- che Kaufwerte (€/m ²)	455,19	943,80	226,74	251,34	219,99	69,64
Monatskaltmiete in €/m ²	9,04	12,20	7,46	8,12	7,73	6,12
Anteil der Ferien- oder Frei- zeitwohnungen an allen Wohnungen in Prozent	0,63	0,17	0,32	0,37	6,28	0,53
Anteil der Wohnungen be- wohnt von Eigentümer/-in an allen Wohnungen in Prozent	44,86	30,09	42,72	55,33	45,72	67,77
Anteil der Wohnungen zu Wohnzwecken vermietet (auch mietfrei) an allen Wohnungen in Prozent	51,33	67,40	53,44	41,09	43,59	27,72
Nicht in die Clusteranalyse aufgenommen						
Einwohner 2014		2.043.665	1.467.130	315.536	1.159.808	914.828
Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2014		1.041.821	728.064	85.000	367.494	199.078

Der erste Raumtyp ‚urban, zentral‘ liegt in der geographischen Mitte der Metropolregion München und umfasst die Stadt München sowie die dichten urbanen Räume um die Landeshauptstadt sowie die Stadt Freising. Dieser Raum ist gekennzeichnet durch eine überdurchschnittlich hohe Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Bevölkerung, einer guten Ausstattung mit verschiedenen Einrichtungen sowie einer hohen Dichte von Bevölkerung und Beschäftigten.

‚urban, zentral‘

Der Anteil von vermieteten Wohnungen ist hier am höchsten und die Eigentumsquote ist damit am geringsten. Die Kosten für Miete und Kauf sind besonders hoch. Die Arbeitsplatzkonzentrationen, die in der Stadt München, in Unterföhring und Freising mit dem Flughafen München am höchsten sind, weisen einen deutlichen Überschuss an Einpendlern auf und generieren somit einen positiven Pendlersaldo. Dies lässt vermuten, dass hier intensive Verflechtungen in alle Richtungen bestehen und somit mehrere Zentren miteinander vernetzt sind. Die Stadt Fürstenfeldbruck ist ebenfalls Teil dieses Raumes und weist einen ausgeglichen Pendlersaldo auf; das heißt Einpendler und Auspendler halten sich dort die Waage.

Die Gemeinden und Gemeindeverbände im zweiten Raumtyp ‚urban, dezentral‘ sind in Bezug auf Dichte und Ausstattung vergleichbar mit dem vorangegangenen Raumtyp. Unterschiede bestehen in der Erreichbarkeit, die hier deutlich geringer ist, da diese Räume eine gewisse Distanz nach München mit seinem sehr großen Arbeitsplatz- und Bevölkerungspotenzial haben. Gleichzeitig sind Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte benachbarter Metropolregionen wie Nürnberg oder Stuttgart noch so weit entfernt, dass sie nicht entscheidend ins Gewicht fallen. Damit zeigen sich innerhalb der Metropolregion dezentrale Bevölkerungskonzentrationen, die von einer guten Versorgung profitieren. Die Preise für Wohneigentum und Miete sind zudem merklich geringer und bieten damit günstigeren Wohnraum mit einer guten Versorgung.

‚urban, dezentral‘

Erstaunlicherweise gehören die Städte Augsburg und Ingolstadt ebenfalls zu diesem Cluster, da sie anders als München keine so hohe Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Bevölkerung haben.

Das ‚städtische Einzugsgebiet‘ befindet sich im Einzugsbereich der größten Städte der Metropolregion wie München, Augsburg und Ingolstadt und weist eine deutlich andere Struktur als die beiden vorher genannten Raumtypen auf. Die Dichte von Bevölkerung und insbesondere Arbeitsplätzen ist deutlich geringer, was zu einem negativen Pendlersaldo führt. Der Anteil an Wohnungen, die von Eigentümern bewohnt werden, ist hoch. Die Kosten für Miete und Eigentum sind im Vergleich zum Typus ‚urban, dezentral‘ sogar teurer. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass sich dieser Raum vor allem in

***‚städtisches
Einzugsgebiet‘***

das Münchner Umland erstreckt, wo die Erreichbarkeit nach München zwar immer noch hoch ist, aber einen deutlichen Unterschied in der Dichte und Ausstattung erkennen lässt.

***,Wohnstandorte mit
touristischer Prägung‘***

Der dritte Raumtyp ‚Wohnstandorte mit touristischer Prägung‘ liegt nahe der Alpen im Süden der Metropolregion München. Er ähnelt in vielerlei Hinsicht dem im Folgenden beschriebenen Raumtyp ‚periphere Orte‘, setzt sich aber durch das besondere Merkmal der hohen Vermietung von Ferien- oder Freizeitwohnungen davon ab. Er hat eine geringe Dichte bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Bevölkerung. Gleichzeitig ist die Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten und Kultureinrichtungen deutlich über dem Durchschnitt der Metropolregion. Auch die Immobilienpreise sind deutlich höher als in den ‚peripheren Orten‘.

,periphere Orte‘

Der vierte Typ ‚periphere Orte‘ erstreckt sich am Rande der Metropolregion München. Diese Orte weisen insgesamt die geringste Dichte und Ausstattungswerte auf. Genauso sind ihre Erreichbarkeit und ihr Pendlersaldo deutlich unter dem Durchschnitt. Die Eigentumsquote ist hier am höchsten und die Kosten für Wohnen sind am geringsten. Im Vergleich zum Raumtypus ‚städtisches Einzugsgebiet‘ ist dieser Raum nochmals weiter von den größten Zentren entfernt.

2.3 Die Dynamik der Metropolregion München

Arbeitsplätze und Einwohner nehmen in der Metropolregion München stark zu (Abb. 7). Im Zeitraum von 2011 bis 2014 ist die Metropolregion um über 192.949 Personen und damit um mehr als 3 Prozent gewachsen. Im Jahr 2014 lebten dort 5.900.967 Menschen. Allerdings sind auch 13 Prozent der Kommunen im gleichen Zeitraum geschrumpft.

Hohes Wachstum bei gleichzeitigem Schrumpfen

Abb. 7 Bevölkerungsentwicklung 2011-2014

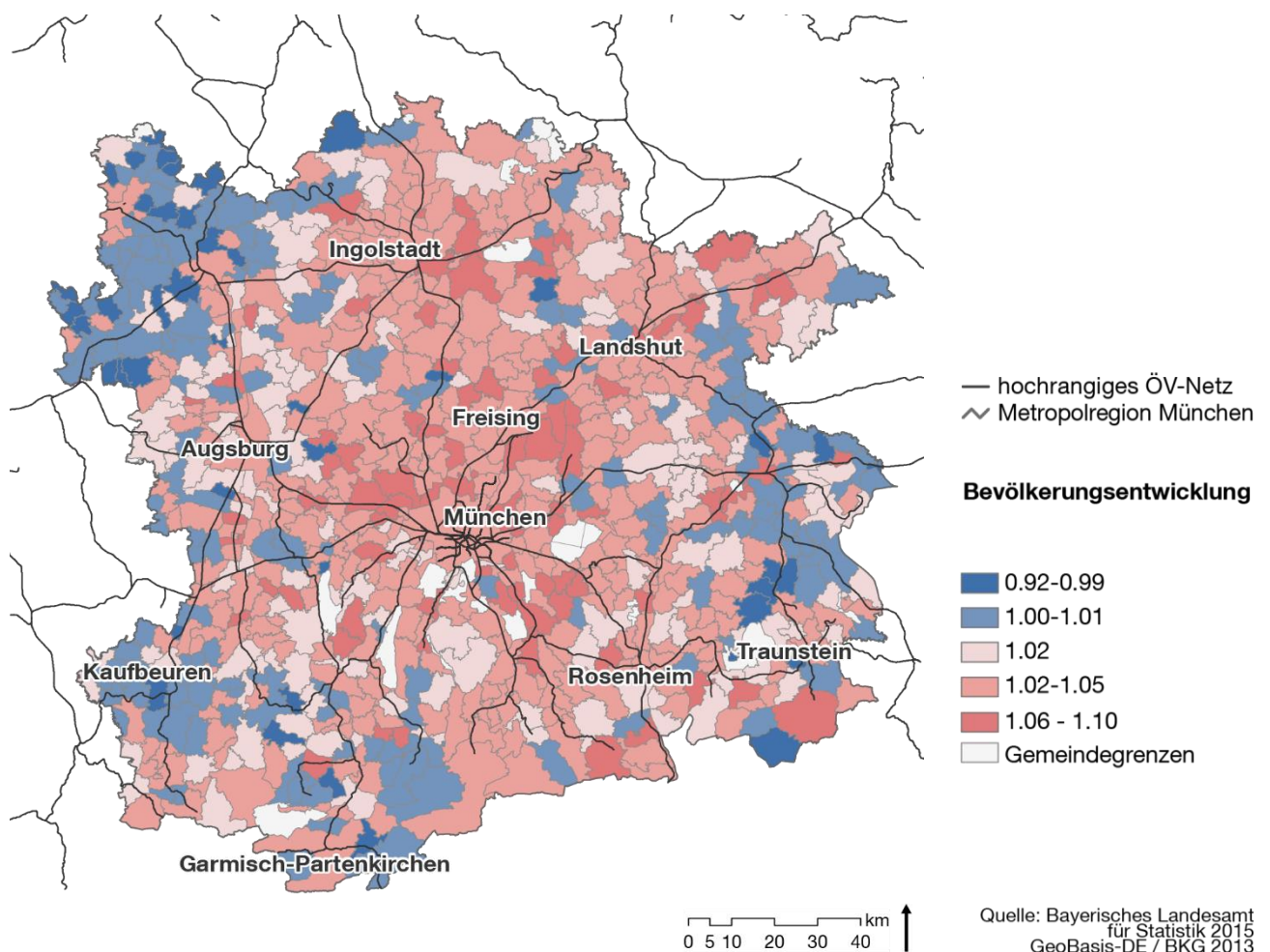
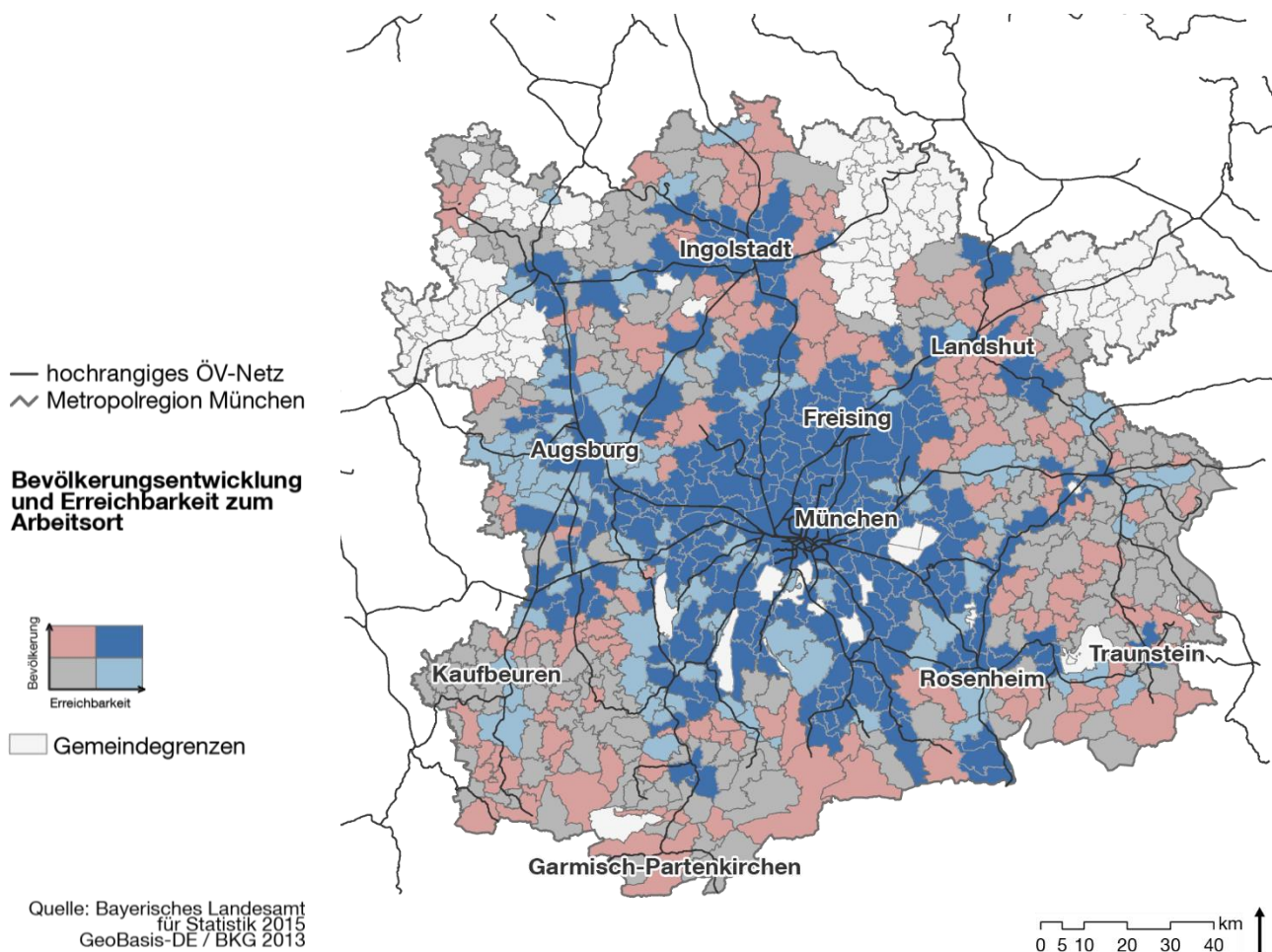


Abb. 8 stellt die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2014 der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen gegenüber. Eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung bei gleichzeitig überdurchschnittlicher Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist vor allem um München, Freising, Ingolstadt und Augsburg gegeben. Dies sind auch die größeren Arbeitszentren der Region, die als Motoren des Bevölkerungswachstums gelten. Die Kommunen um Ingolstadt weisen jedoch eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung bei unterdurchschnittlich guter Erreichbarkeit auf. Dies legt nahe, dass

Bevölkerungsentwicklung und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen

Wohnungsbau an schlecht mit dem ÖV erschlossenen Standorten Berufspendler tendenziell autoabhängig macht. Eine strukturelle Verbesserung setzt eine Aufwertung der ÖV-Erschließung und eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an diesen Standorten voraus. Um den Raum Augsburg herum lässt sich ein gegenteiliger Effekt erkennen. Die Bevölkerung wächst dort unterdurchschnittlich, obwohl die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen relativ gut ist. Dies lässt darauf schließen, dass an geeigneten Standorten die Potenziale für Bevölkerungswachstum noch nicht ausgeschöpft sind.

Abb. 8 Bevölkerungsentwicklung 2011-2014 kombiniert mit Erreichbarkeit



Entwicklung der Beschäftigung

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Abb. 9 zeigt ein deutlich heterogeneres Bild als das der Bevölkerungsentwicklung. Unterschiedliche Wirtschaftstätigkeiten ziehen in der Regel andere Berufsqualifikationen sowie Standortanforderungen nach sich. Wissensintensive Dienstleister und Hochtechnologie-Unternehmen nutzen die Vorteile von räumlicher Nähe und guter Erreichbarkeit.

Gleichzeitig bieten dezentrale Standorte oft eine höhere Flächenverfügbarkeit und damit Potenziale zum Wachstum und Ausweitung der Produktion. Wohnstandortnahe Handwerks- und Versorgungsbetriebe haben Wachstumspotenziale, wo bevölkerungsstarke Standorte mit positiver Entwicklung zu finden sind. Andere Branchensegmente wiederum suchen, je nach technologischer Entwicklung, größere Flächen, etwa in der Logistik, im Großhandel oder in Teilen des Produzierenden Gewerbes.

Abb. 9 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2014

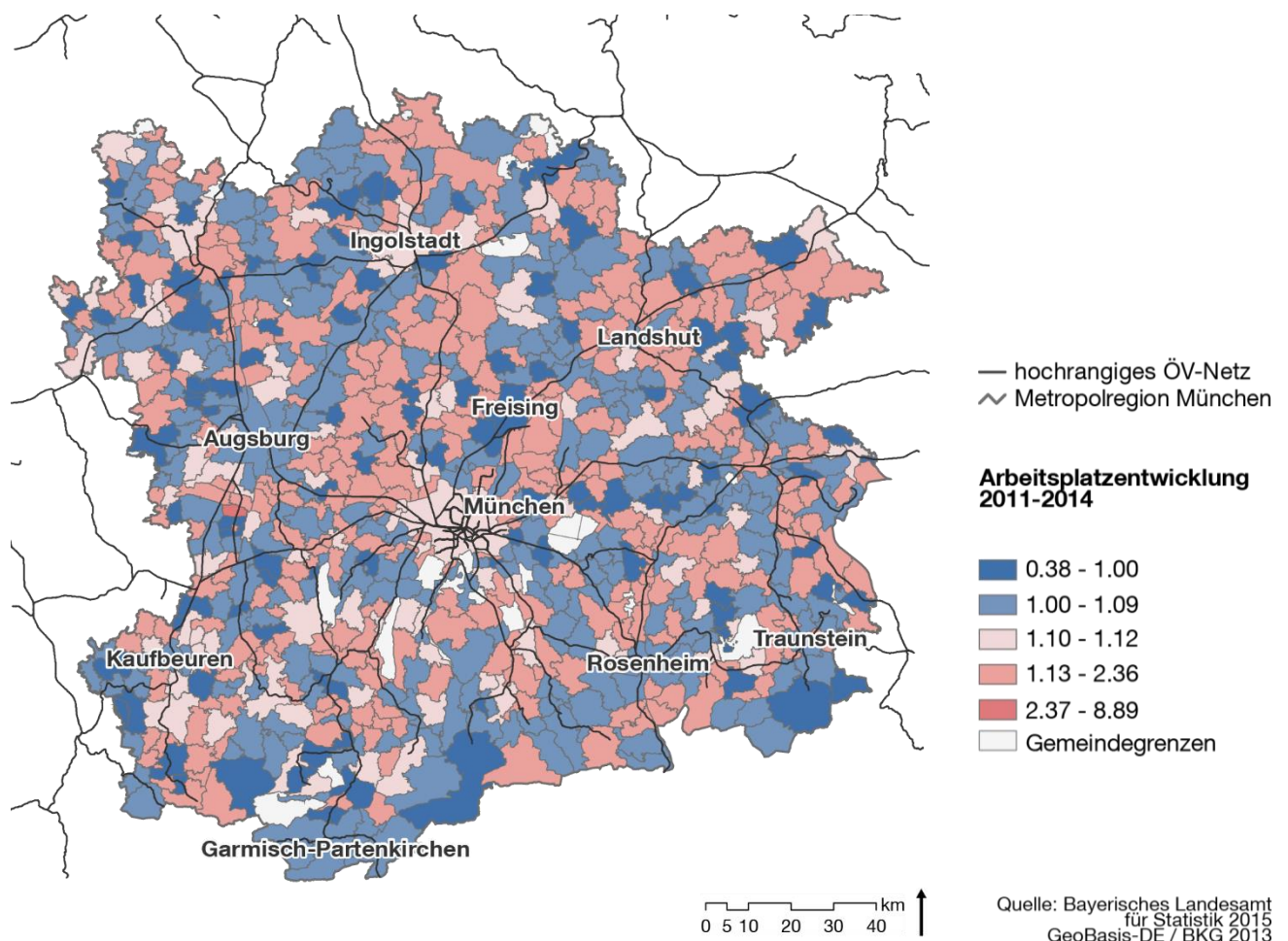
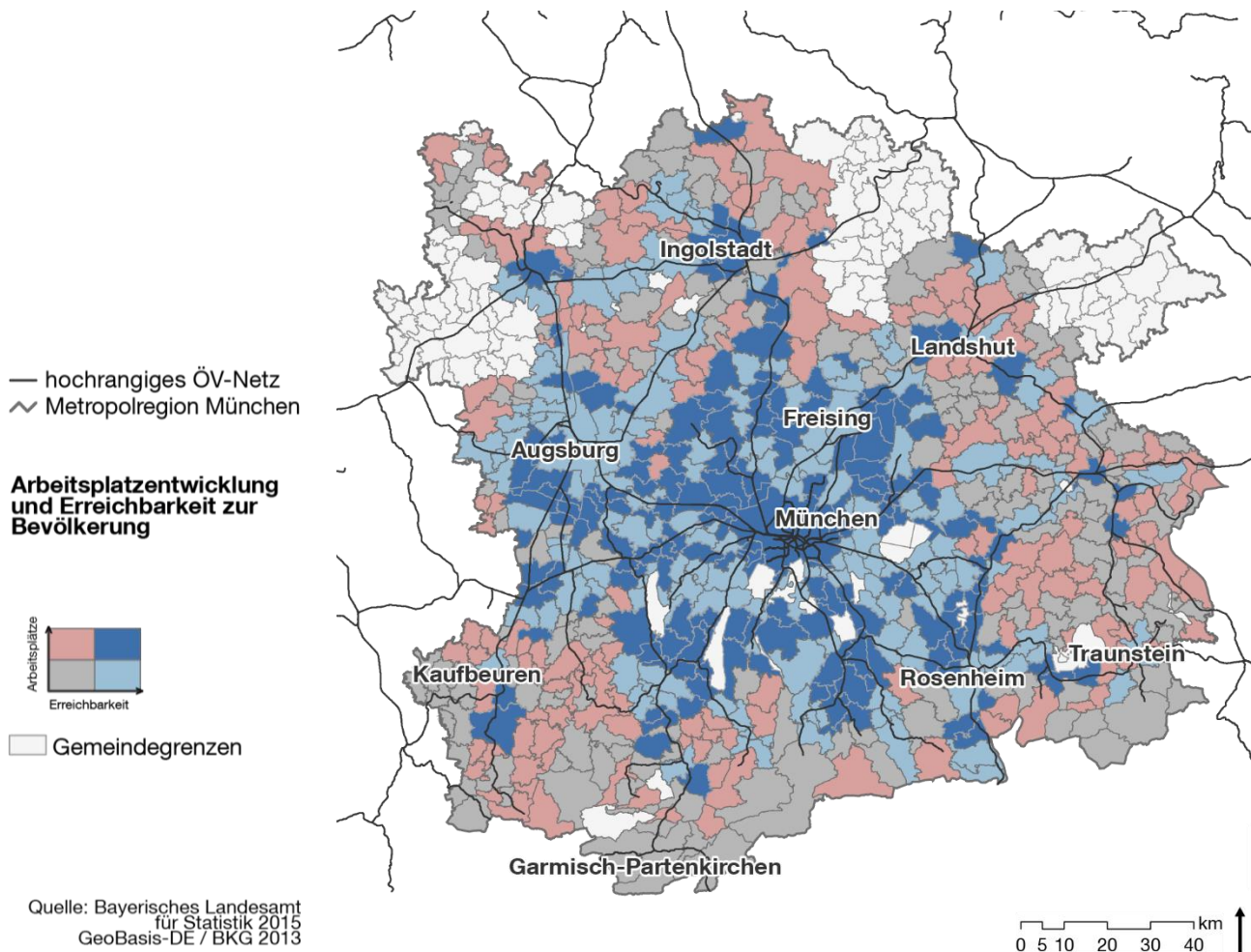


Abb. 10 verdeutlicht den Zusammenhang von Arbeitsplatzentwicklung und Erreichbarkeit der Bevölkerung. Die Erreichbarkeit der Bevölkerung ist vor allem im Kern der Metropolregion, um Augsburg und um Ingolstadt besonders groß. Dort gibt es auch viele Gemeinden, die eine überdurchschnittliche Entwicklung von Arbeitsplätzen aufzeigen. An den Rändern der Metropolregion kehrt sich dieses Verhältnis um. Dort findet Beschäftigungswachstum auch bei unterdurchschnittlicher Erreichbarkeit der Bevölkerung statt.

**Arbeitsplatz-
entwicklung und
Erreichbarkeit der
Bevölkerung**

Abb. 10 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2014 kombiniert mit Erreichbarkeit

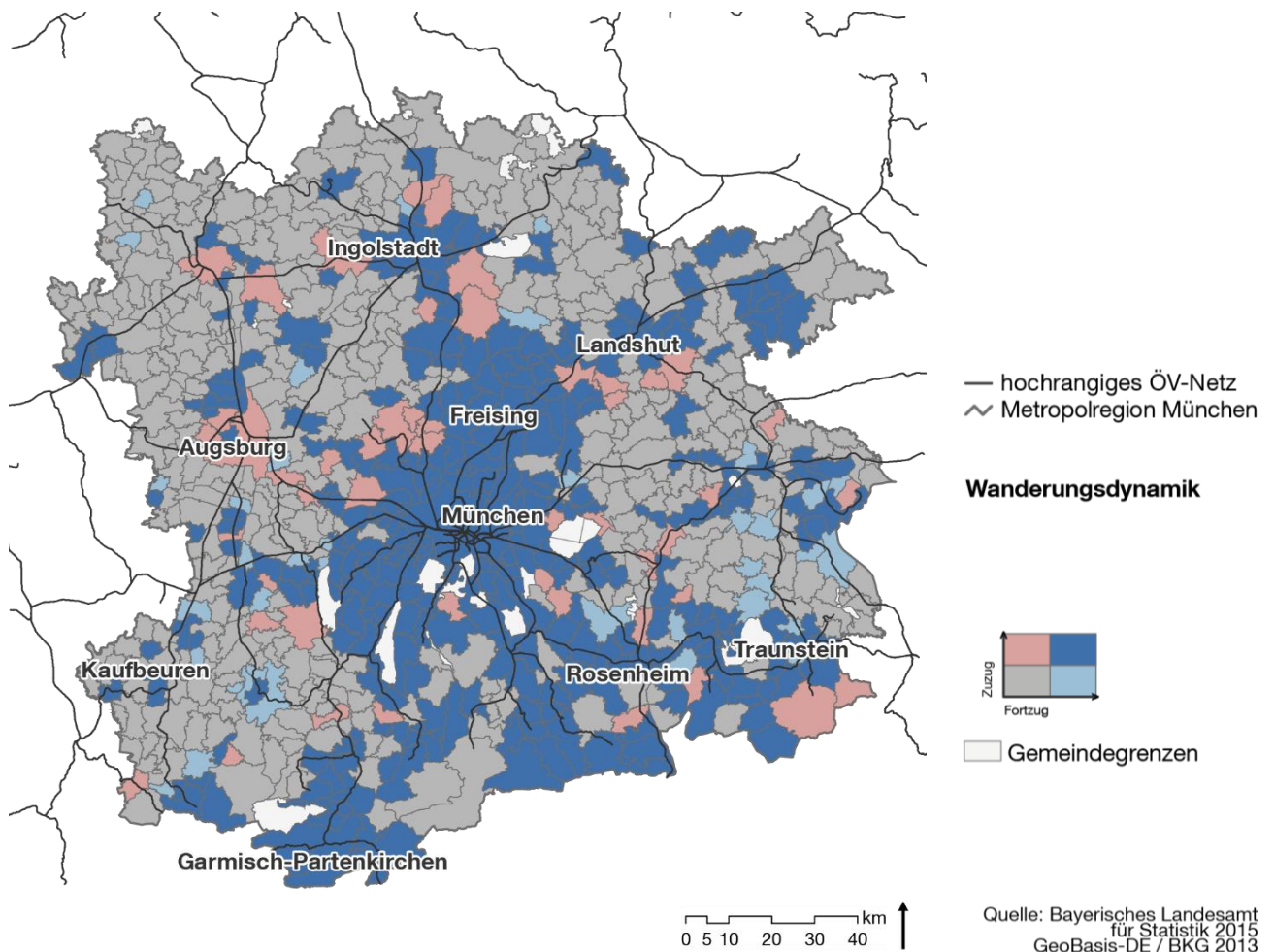


Wanderungsdynamik

In Abb. 11 ist die Wanderungsdynamik der Kommunen im Vergleich zum Durchschnittswert zwischen 2011 und 2014 dargestellt. Der Mittelwert aller Kommunen lag für diesen Zeitraum bei 67 Fortzügen bzw. 61 Zuzügen pro 1.000 Einwohnern. Der insgesamt positive Wanderungssaldo leistet den größten Beitrag zum Bevölkerungswachstum der Region. Die blau eingefärbten Städte und Gemeinden weisen sowohl bei den Zuzügen als auch bei den Fortzügen überdurchschnittliche Werte auf. Zu diesen höchst dynamischen Gebieten zählt insbesondere der Großraum München. Einerseits verliert die Stadt nach wie vor Bewohner an das Umland, während sie gleichzeitig viele Menschen von außerhalb der Region anzieht. Auffallend dynamisch zeigen sich auch die Gemeinden im Umfeld der Zentren, wie Rosenheim, Landshut und Augsburg, an den Verkehrsachsen und Knotenpunkten sowie entlang der Alpen. Dagegen lassen sich die eher schlecht erschlossenen Rand- und Zwischenräume mit einer unterdurchschnittlichen Zahl von Zu- und Fortzügen als weniger

dynamisch bezeichnen. Entsprechend moderat ist hier auch das Bevölkerungswachstum.

Abb. 11 Zuzug und Fortzug 2011-2014

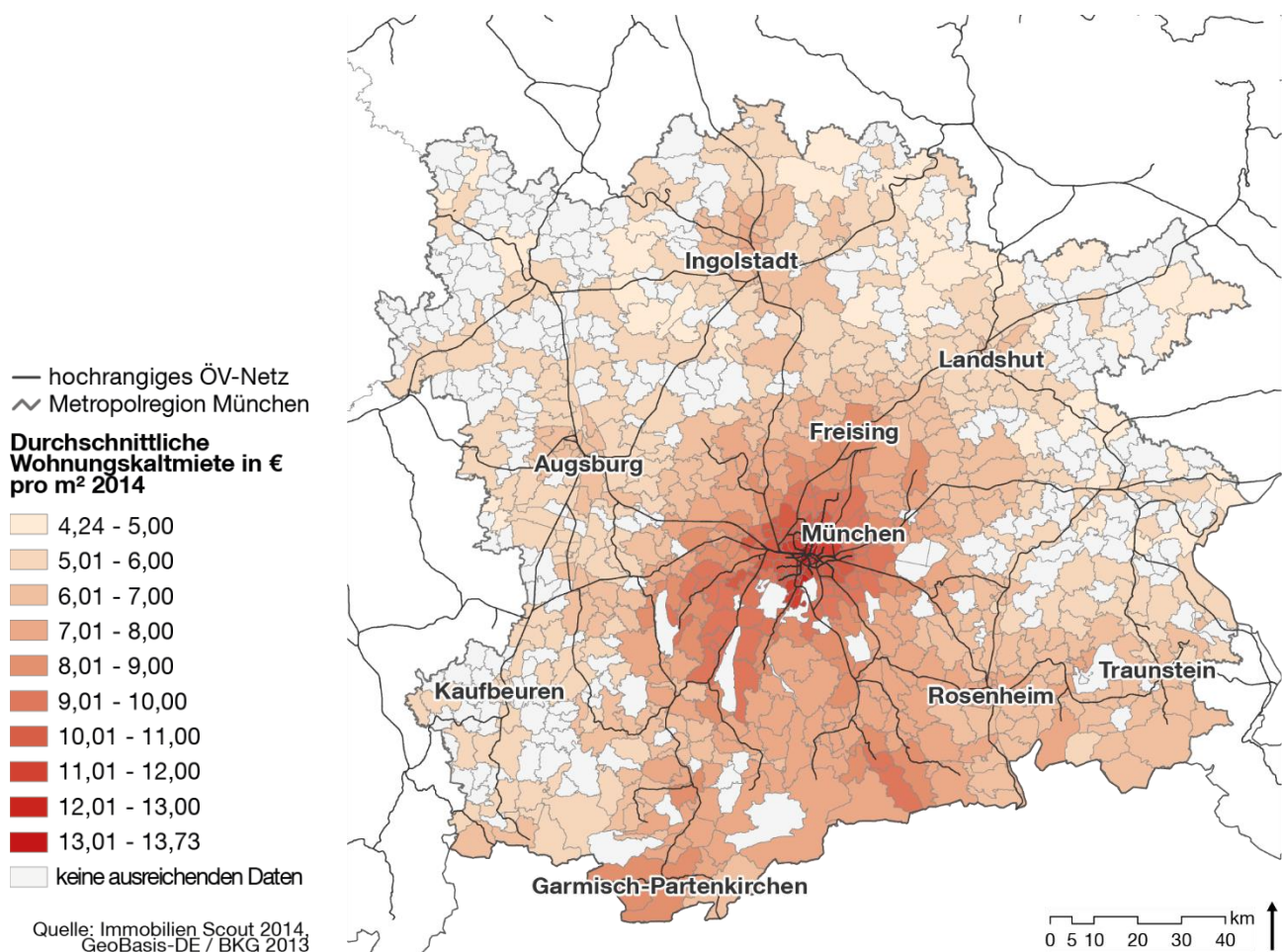


Die vielerorts und insgesamt steigende Bevölkerungszahl in der Metropolregion München führt auch zu einer verstärkten Nachfrage nach Wohnraum. Da das Angebot nicht mit der rasanten Dynamik der Nachfrage statthalten kann, findet sie Ausdruck in steigenden Mietpreisen. Dies geschieht vor dem Hintergrund bereits langanhaltend überdurchschnittlich hoher Mietpreise in der Metropolregion – die Stadt München ist hinsichtlich der Wohnkosten sogar die teuerste Stadt Deutschlands. Abb. 12 zeigt die Situation auf dem Mietmarkt 2014 auf Gemeinde- und Stadtbezirksebene: München sticht mit durchschnittlichen Kaltmieten von bis zu 13,73 € pro m² Wohnfläche klar heraus. Das Münchener Umland zeigt recht gleichmäßig abnehmende Mietpreise mit zunehmender Entfernung, wobei leicht positive Effekte auf den Mietpreis entlang von wichtigen Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs und nahe Landschaftsräumen von herausragender Bedeutung wie dem Starnberger See festzustellen sind.

Mieten steigen mit der Nachfrage – München ist Deutschlands teuerste Stadt

Überdurchschnittliche Wohnungsmieten in der Metropolregion wurden darüber hinaus bislang im touristisch geprägten Alpenvorland wie beispielsweise in Garmisch-Partenkirchen gezahlt – hier jedoch mit rückläufiger Tendenz. Regionale Arbeitsplatzzentren wie Ingolstadt oder Augsburg treten hingegen längst nicht im selben Maße wie München in den Vordergrund. Für die in grau dargestellten Gemeinden liegen nicht genug Angebotsdaten für Immobilien vor, um eine gesicherte Aussage über Durchschnittspreise anzugeben.

Abb. 12 Durchschnittliche Wohnungskaltmiete in € pro m², 2014



Ingolstadt mit dem stärksten Mietpreisanstieg – Regionale Stärke und „überschwappendes“ Wachstum aus München

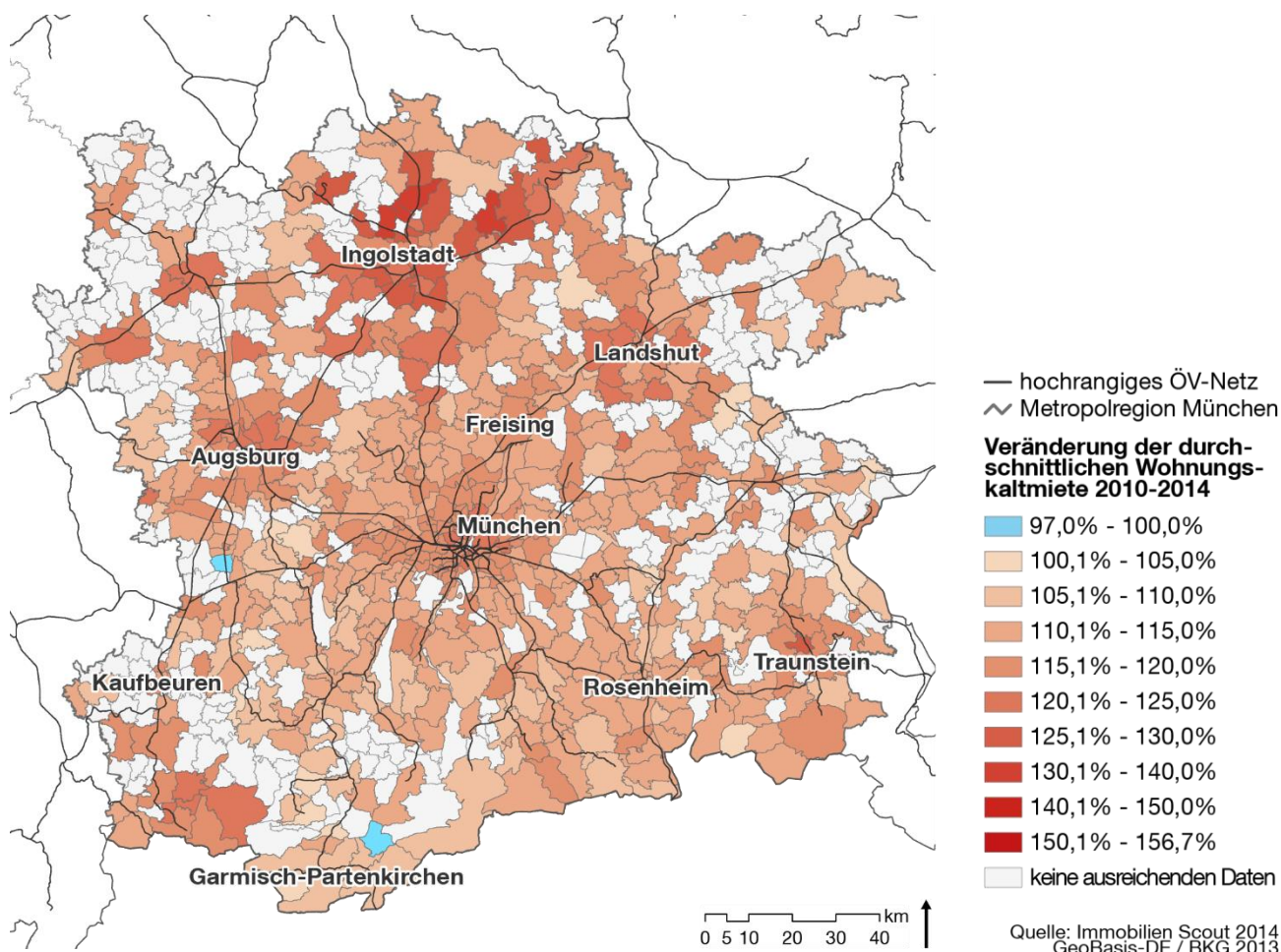
Ein anderes Bild ergibt sich jedoch bei der Betrachtung der Veränderung der Mietpreise in den Jahren 2010-2014. Zwar stieg in dieser Zeit auch in München und Umland die Miete um 10 bis 20 Prozent. Regionale Zentren wie Landshut, Augsburg und insbesondere Ingolstadt treten in Abb. 13 mit ihrem Umland jedoch deutlich stärker hervor. Gerade im Umland von Ingolstadt waren Mietpreissteigerungen von bis zu 36 Prozent in nur vier Jahren zu beobachten. Während die Mietpreise in München also auf hohem Niveau im Vergleich nur moderat gestiegen sind, verzeichnen regionale Zentren die stärksten Zuwächse. Für diese

überdurchschnittliche Preisentwicklung kommt sowohl die Wirtschaftsentwicklung vor Ort (z.B. die Audi AG in Ingolstadt) in Frage, als auch ein „Übertragungseffekt“ aus München, das sich in Pendelentfernung zu den regionalen Zentren befindet. In diesem Fall kann man vom Erreichen einer gewissen „Sättigungsgrenze“ in München ausgehen.

Schrumpfung und Wachstum liegen jedoch nicht nur bei der Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion München eng beieinander. Auch hinsichtlich der Mietpreisentwicklung lässt sich feststellen, dass für Teile der Zentren ferner Räume eine Stagnation der Mietpreise - in einigen Fällen sogar ein Preisrückgang - feststellbar ist. Letzterer findet sich dabei insbesondere in Räumen mit derzeit bereits hohem Preisniveau im Alpenvorland.

Auch bei den Mieten liegen Stagnation und Wachstum dicht beieinander

Abb. 13 Veränderung der durchschnittlichen Wohnungskaltmiete, 2010-2014



Betrachtet man statt Wohnungsmieten Kaufpreise für Einfamilienhäuser, treten neben der werttreibenden starken Nachfrage durch Bevölkerungswachstum zusätzlich die gestiegene Bedeutung von

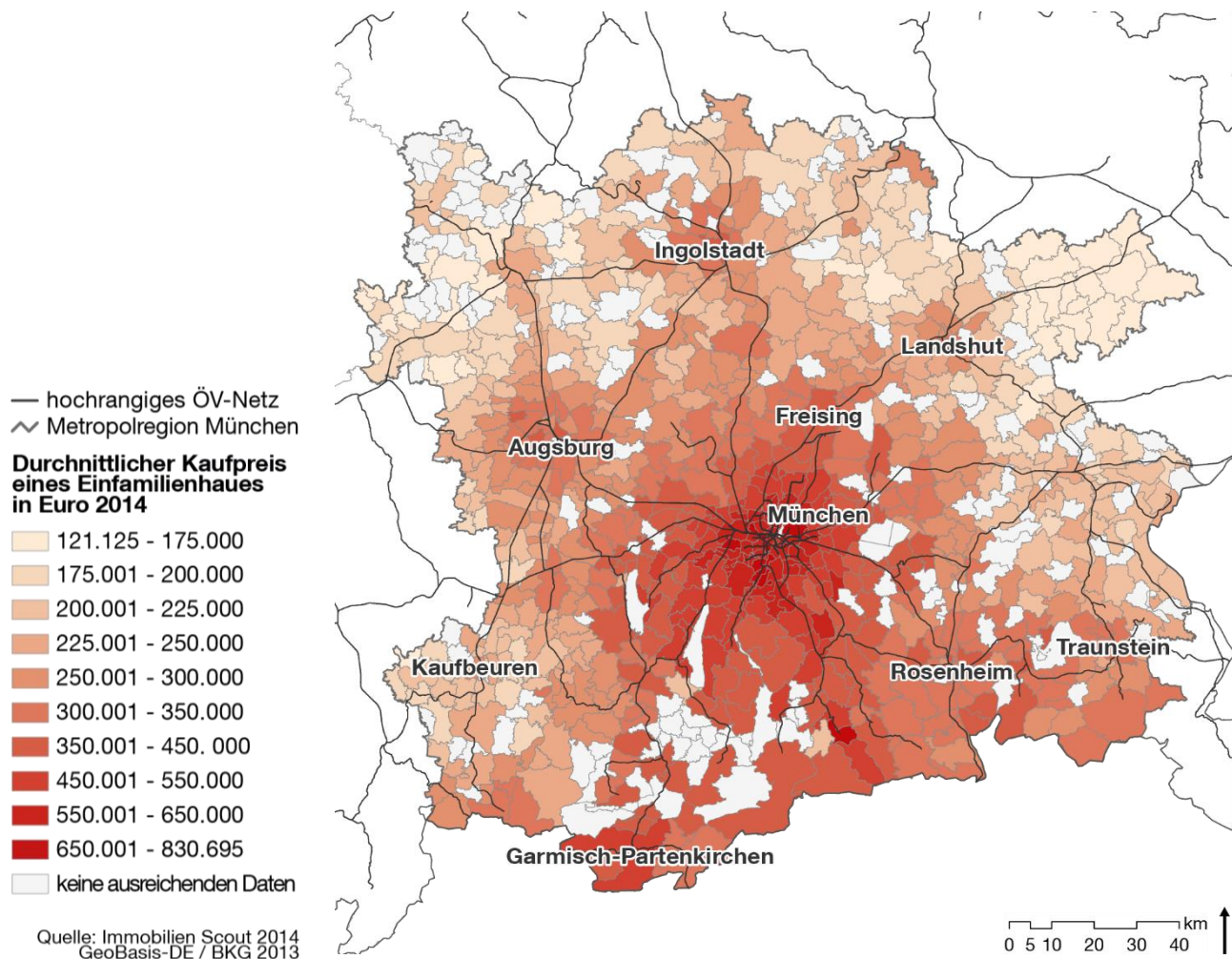
Gestiegene Nachfrage nach Immobilien durch die Wirtschaftskrise

Immobilien als Anlageobjekt seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 in Erscheinung. Dies gilt insbesondere in solchen Lagen, die einen langfristigen Werterhalt oder sogar eine Steigerung erwarten lassen, wie es für den Großraum München der Fall ist.

Kaufpreise steigen stärker und flächenhafter als Mieten

Auch Kaufpreise für Wohnimmobilien sind in München und Umlandgemeinden bereits teurer als in jeder anderen deutschen Stadt (Abb. 14). In den innenstadtnahen Bezirken liegt der durchschnittliche Kaufpreis eines Einfamilienhauses hier mittlerweile bei bis zu 830.000 €. Auch die regionalen Zentren und das Alpenvorland treten deutlich mit überdurchschnittlichen Kaufpreisen hervor.

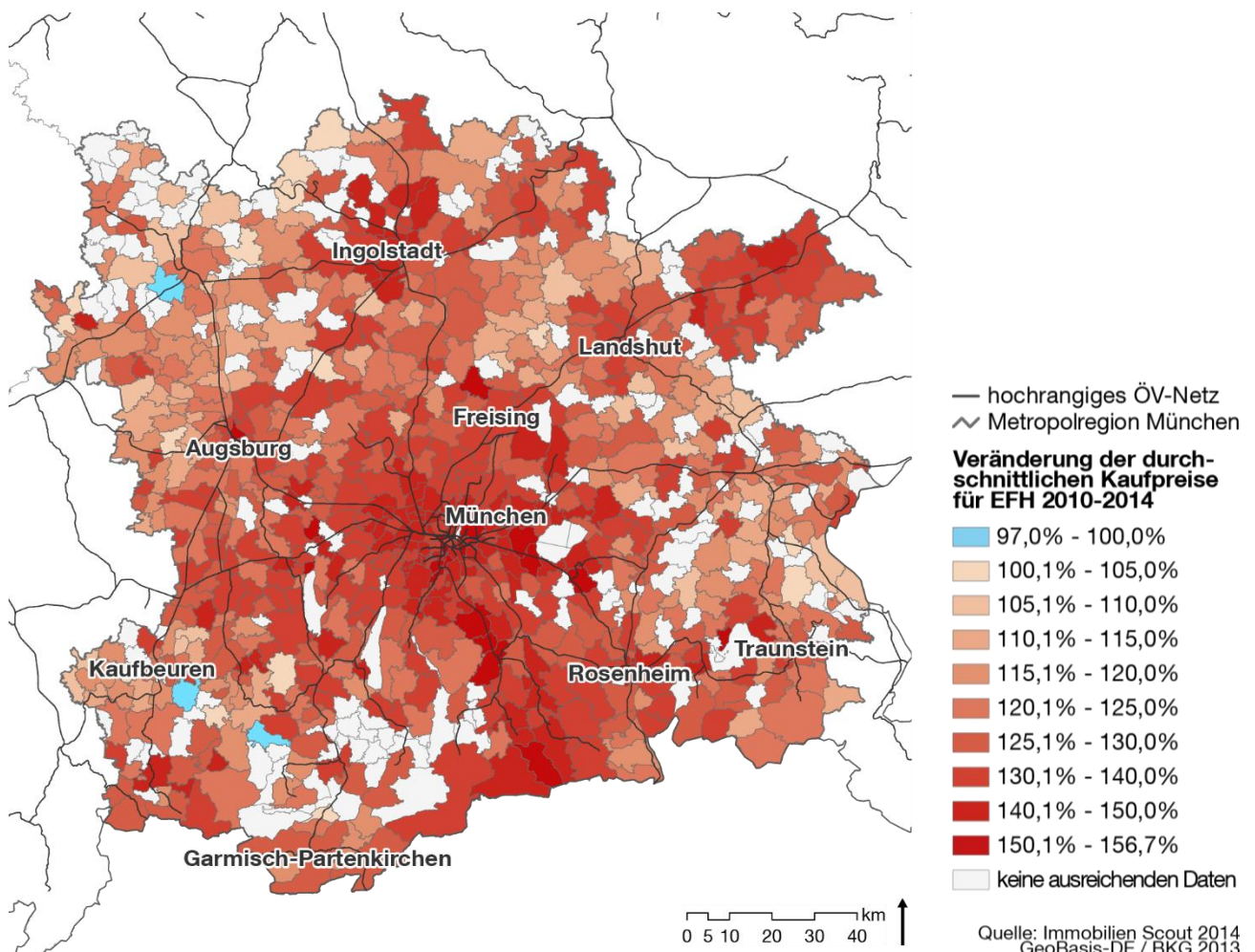
Abb. 14 Durchschnittlicher Kaufpreis eines Einfamilienhauses in €, 2014



Die Zunahme der Kaufpreise ist jedoch deutlich stärker ausgeprägt als die Zunahme der Mietpreise. Zuwächse von mehr als 50 Prozent in vier Jahren sind für manche Gemeinden und Stadtbezirke, insbesondere in München und Umland, aber auch für die Augsburger Innenstadt, zu beobachten. Auch kleine Gemeinden in besonderer landschaftlicher

Lage, wie Gstadt am Chiemsee, sind hier in vorderer Position. Dem gegenüber stehen nur wenige Orte mit geringem Preisanstieg oder stabilen Kaufpreisen. Insgesamt ist der Anstieg bei den Kaufpreisen in den Spitzen stärker, grundsätzlich flächenhafter, aber auch deutlich kleinteiliger als der Mietpreisanstieg – starker und weniger starker Anstieg liegen dicht beieinander (Abb. 15). Die deutlich stärkeren Kaufpreiszuwächse im Vergleich zu den Mietpreiszuwächsen legen nahe, dass nachgelagerte Mietpreisanstiege bevorstehen, sollten die Renditen aus neu erworbenen Wohnimmobilien den langfristigen Erwartungen gerecht werden, die in den hohen Kaufpreisen zum Ausdruck kommen.

Abb. 15 Veränderung der durchschnittlichen Kaufpreise für Einfamilienhäuser, 2010-2014



Die hohe Zuwanderung bestimmt das hohe Wachstum der Metropolregion München. Sie geht mit einer hohen Fluktuation in einigen Kommunen einher. Beispielsweise ist der Bevölkerungsdurchsatz der letzten zehn Jahre in den Kommunen nördlich von München so hoch wie die eigentliche Bevölkerung, die dort lebt. Die Verweildauer der

**Hohe Zuwanderung,
 gleichzeitig hohe
 Fluktuation**

Einwohner ist dabei sehr unterschiedlich und es wird einen recht hohen Anteil von Personen geben, die in den jeweiligen Kommunen sesshaft bleiben.

***Konzentration,
Dekonzentration und
Dispersion finden
gleichzeitig statt***

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Metropolregion München eine sehr differenzierte Struktur aufweist, die sich auch unterschiedlich entwickelt. Verschiedene Entwicklungskräfte wirken nebeneinander. Zum einen verdichten sich Bevölkerung und Arbeitsplätze in den größeren Zentren, gleichzeitig gibt es auch eine flächenhafte Ausbreitung in den Räumen zwischen guten erreichbaren Verkehrsachsen. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion finden gleichzeitig auf engem Raum statt. Dies zeigt, wie wichtig eine Ursachen- und Wirkungsuntersuchung ist, um diese räumliche Dynamik zu verstehen und in ihrer Entwicklung beeinflussen zu können.

3 Befragungsergebnisse als Grundlage für räumliche Aussagen

Die Grundlage unserer Untersuchung bildet eine Online Befragung unter den Bewohnern der Metropolregion München. Im Folgenden wird die Methode der Befragung vorgestellt und der Datensatz beschrieben. Dabei werden Vergleiche unserer gewonnenen Daten mit der amtlichen Statistik durchgeführt, um die Aussagekraft hinsichtlich der Altersverteilung, dem Einkommen und dem Bildungsstand einordnen zu können.

3.1 Die Befragung zu Wohnen, Arbeiten, Mobilität

Die Untersuchung erfolgte mittels einer Online-Umfrage auf der Website der Technischen Universität München; auf Anfrage konnte man die Papierversion der Befragung erhalten. Von dieser Möglichkeit wurde allerdings kein Gebrauch gemacht. Der Fragebogen umfasste maximal 60 Fragen, die aber nur bei gleichzeitigem Umzug und Arbeitsstandortwechsel zu beantworten waren. Die tatsächliche Zahl der Fragen lag daher häufig darunter und ermöglichte den Abschluss der Befragung in etwa 15 Minuten.

Online-Fragebogen

Den Auftakt bildeten Fragen zur aktuellen Wohn-, Arbeits- und Mobilitätssituation, gefolgt von Fragen zur vorherigen Situation sowie der Wohnungssuche. Am Schluss werden Strukturmerkmale des Haushaltes erfasst. Tab. 3 zeigt die Struktur des Fragebogens.

Struktur des Fragebogens

Tab. 3 Struktur der Befragung

Aktuelle Situation	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnen • Arbeitsplatz • Mobilitätsverhalten
Während der Suche	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnen • Arbeitsplatz
Vorherige Situation	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnen • Arbeitsplatz • Mobilitätsverhalten
Haushaltstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Personen • Einkommen • Alter

Die räumlichen Angaben wie der Wohnstandort und der Arbeitsplatz wurden mit Hilfe eines Google Maps Plug-Ins abgefragt. Dabei konnten die Befragten selbst entscheiden, wie genau sie diese Orte angeben wollten. Die genaue Formulierung lautete:

„Bitte tragen Sie im Textfeld Ihren Hauptwohnstandort so genau wie möglich ein. Alternativ wählen Sie bitte einen markanten Ort in der unmittelbaren Nähe. Sie können auch einen Punkt in der Karte markieren, verschieben und anschließend im Textfeld bestätigen“.

Genauigkeit der Ortsangaben

Die Genauigkeit der Ortsangaben kann somit variieren. Während manche Befragte lediglich die Kommune angaben, in der sie wohnen oder arbeiten, haben andere die exakte Adresse eingegeben. Die Genauigkeit der Adressangaben wird bei den weiteren Auswertungen dahingehend berücksichtigt, dass zum Beispiel Ausstattungskriterien von Standorten nur für sehr genaue Angaben berechnet werden können. Tab. 4 zeigt die Anzahl der Befragten und die Genauigkeit ihrer Ortsangaben.

Tab. 4 Genauigkeit der Adressangaben für den aktuellen Wohnstandort

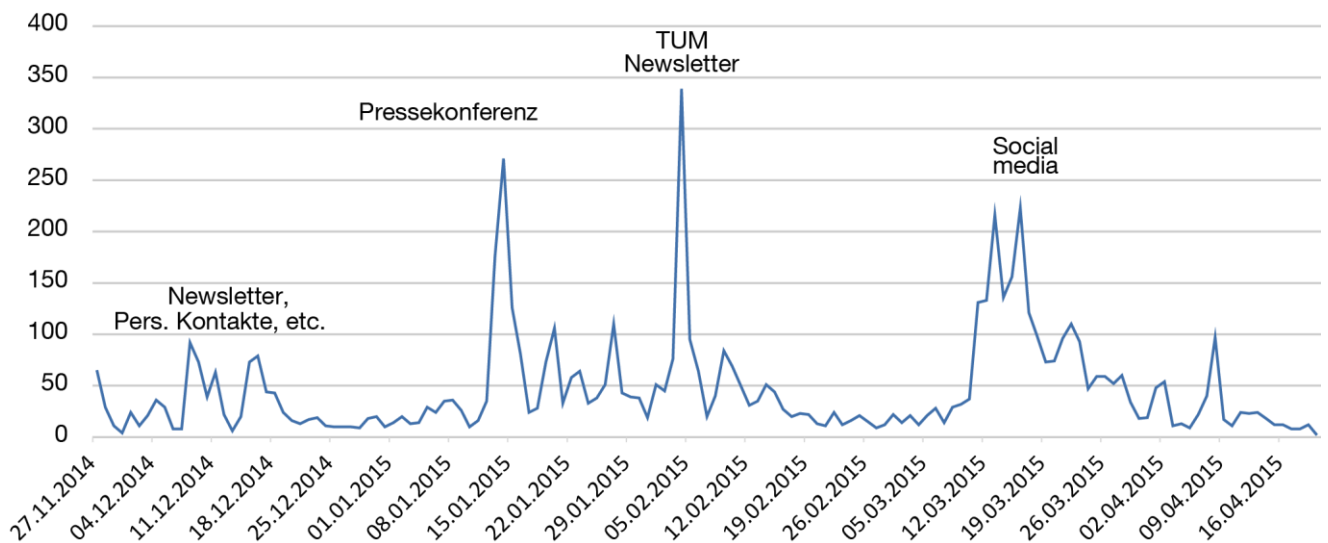
	Anzahl Befragte	Anteil in Prozent
Hausnummerngenau	3 104	42,5
Straßengenau	2 211	30,3
Ortsgenau	1 975	27,0
Ungenauer (z.B. nur Land)	12	0,2

Alle Fragen waren zudem so programmiert, dass die Auswahl von ‚Keine Angabe‘ als Antwort möglich war. Lediglich die Fragen zu den Wohn- und Arbeitsstandorten mussten beantwortet werden.

Befragungszeitraum knapp fünf Monate

Die Befragung lief über fast fünf Monate vom 27.11.2014 bis zum 19.04.2015. Als Teilnahmeanreiz wurden nach Ablauf der Befragung zehn Tablet-PCs unter allen Befragten verlost. 7 302 teilnehmende Personen haben einen kompletten Fragebogen beantwortet. Abb. 16 zeigt den Rücklauf der Befragung über den gesamten Befragungszeitraum hinweg und stellt gleichzeitig wichtige Maßnahmen dar, durch die der Rücklauf erhöht wurde.

Abb. 16 Rücklauf der Befragung im Zeitverlauf



Für die Verbreitung der Befragung an die Öffentlichkeit wurden verschiedene Wege genutzt. Dazu gehörten insbesondere:

Verbreitung der Befragung

- Einrichtung einer Website auf der Internetpräsenz der TU München: www.wam.tum.de;
- Versand von Informationsmaterial an die Mitglieder des Bayerischen Städtetags per Email;
- Versand von Informationen an die Kommunen der Metropolregion München über den Newsletter der Europäischen Metropolregion München e.V.;
- Versand von Informationen über den Newsletter der Handwerkskammer;
- Postalisches Anschreiben mit Informationsmaterial an 100 Unternehmen und 36 weitere Einrichtungen, sowie allen Bürgermeistern der Gemeinden in der Metropolregion über die Landkreise;
- Anzeigen auf verschiedenen Webseiten, unter anderem Münchner Verkehrsverbund, Münchner Verkehrsgesellschaft, Ingolstädter Verkehrsgesellschaft, Augsburger Verkehrsverbund, Mieterverein München e.V. sowie von Kommunen und Landkreisen;
- Auslage von Postkarten in Fahrzeugen der Münchner S-Bahn;
- Persönliche Kontakte der Projektpartner, insbesondere die Wirtschaftsförderung der jeweiligen Gebietskörperschaften.

Zur Halbzeit der Befragung wurde am 13.01.2015 eine Pressekonferenz mit ca. 30 Vertretern der regionalen Medien veranstaltet. In Folge dessen wurden weitere Interviews mit Radiosendern, Print- und Onlinemedien gegeben. Insgesamt wurden 150.000 Postkarten über die oben genannten Kanäle verschickt sowie durch Auslage bei einschlägigen Veranstaltungen verteilt.

Im März 2015 haben einige Kommunen ihre Neubürger direkt angeschrieben, die innerhalb der letzten drei Jahre zugezogen sind oder innerhalb der Kommune umgezogen sind. So konnten zum Beispiel die Städte Rosenheim und Germering sowie die Gemeinde Gräfelfing einen sehr hohen Rücklauf erzielen.

Werbung in sozialen Medien

Vor allem seit Beginn des Jahres 2015 wurden außerdem soziale Medien wie Facebook und Twitter genutzt, um auf die Befragung aufmerksam zu machen. In Facebook wurde die Befragung sowohl als Gruppe als auch als eine Veranstaltung angelegt und mit anderen Einrichtungen verlinkt. Zum Beispiel wurde die EMM Mitglied und konnte somit wiederum die eigenen Mitglieder über die Befragung informieren.

Die Wirkung der Facebook-Aktivitäten wird an Hand der Reichweite gemessen. Diese zeigt an, wie viele Nutzer eine Aktivität sehen. Die Reichweite wurde durch gezielte Werbung kostenpflichtig erweitert, indem Werbung auf Schlüsselbegriffe und Regionen zugeschnitten wurden. Eine besonders hohe Reichweite wurde beispielsweise am 6. April gemessen. Hier wurde ein Interview von Prof. Thierstein zum Thema Stadtplanung und Wohnungsbau auf Facebook verlinkt. Dabei wurden insgesamt 5.460 Kontakte erreicht. Die Abendstunden und Wochenenden waren besonders effektiv, um potenzielle Befragte über soziale Medien zu erreichen.

Besucher auf wam.tum.de

Die Anzahl der Besucher auf www.wam.tum.de im Zeitverlauf zeigt ein ähnliches Muster wie die Teilnahme an der Befragung insgesamt. Eine hohe Zahl der Besucher hat also auch tatsächlich an der Umfrage teilgenommen.

Geringe Abbruchquote

2.521 Personen haben die Beantwortung des Fragebogens zwar begonnen, aber nicht vollständig ausgefüllt. Zusammen mit den 7.302 komplett ausgefüllten Datensätzen haben sich daher insgesamt 9.623 Personen für die Befragung interessiert. Daraus ergibt sich eine Abbruchquote von 26 Prozent. Von den 2.521 Personen haben 1.868 Befragte zumindest ihre Wohnadresse angegeben. Die unvollständigen Datensätze wurden jedoch für die Auswertung nicht weiterverwendet.

Wichtig ist noch zu berücksichtigen, dass „Repräsentativität“ im klassischen Sinne hinsichtlich der räumlichen oder sozio-demographischen Verteilung der Antwortenden in der Studie nicht erwartet werden konnte und auch nicht angestrebt war. Dies schmälert

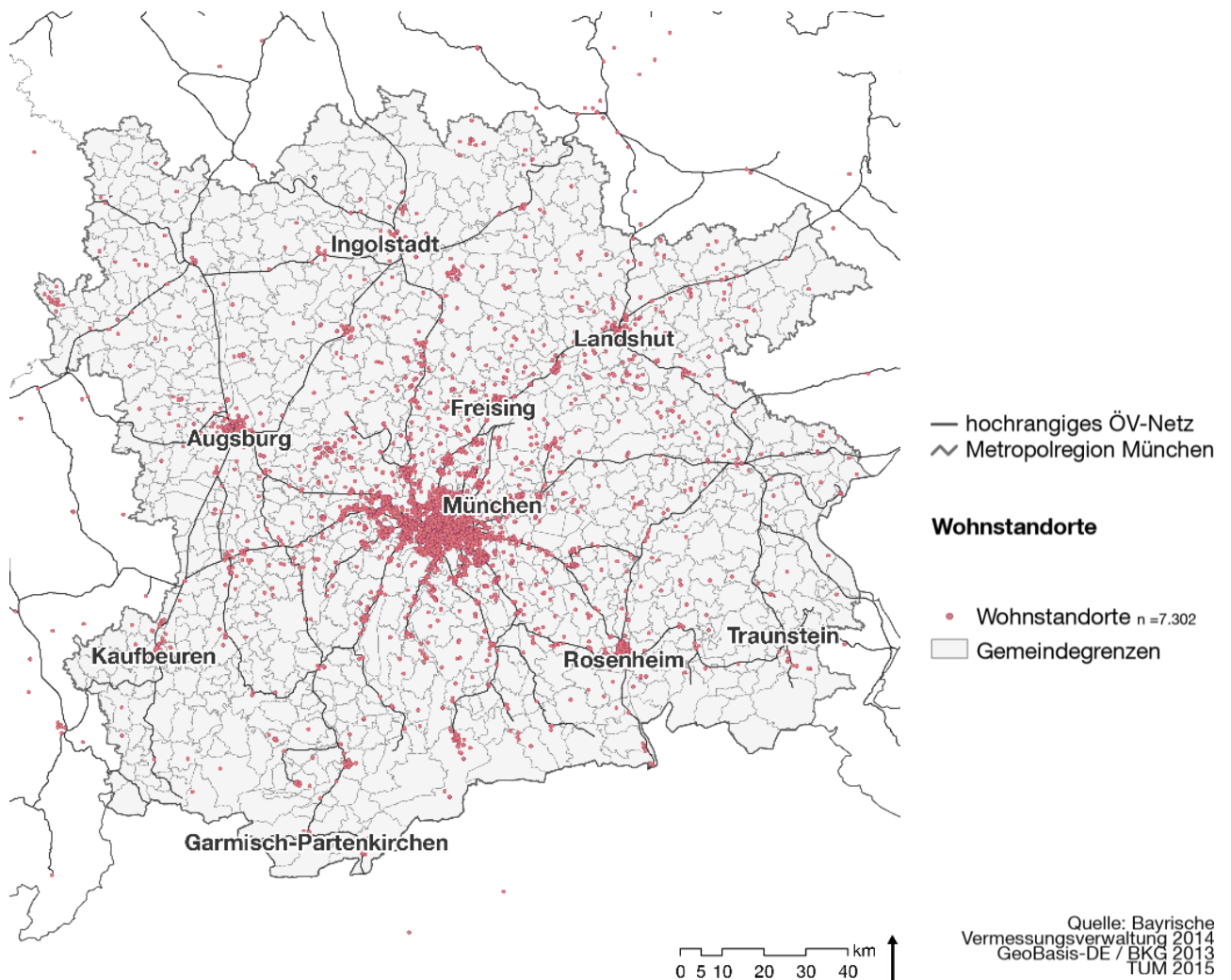
den Wert und die Belastbarkeit der durch sie gewonnenen Erkenntnisse aber nicht, da die Mustererkennung über die große Zahl der Antwortenden dennoch möglich ist. Im Folgenden werden wir aber auf die relative Abweichung des Datensamples im Vergleich zu soziodemographischen Merkmalen der Gesamtbevölkerung vor Ort gesondert eingehen.

3.2 Wohn- und Arbeitsstandorte

Abb. 17 zeigt alle 7.302 aktuellen Wohnstandorte der Befragten. Auffällig ist die starke Häufung in München und in seinen Umlandkommunen hinter denen der weniger dicht besiedelte Raum, aber auch die regionalen Zentren Augsburg und Ingolstadt, deutlich zurückfallen.

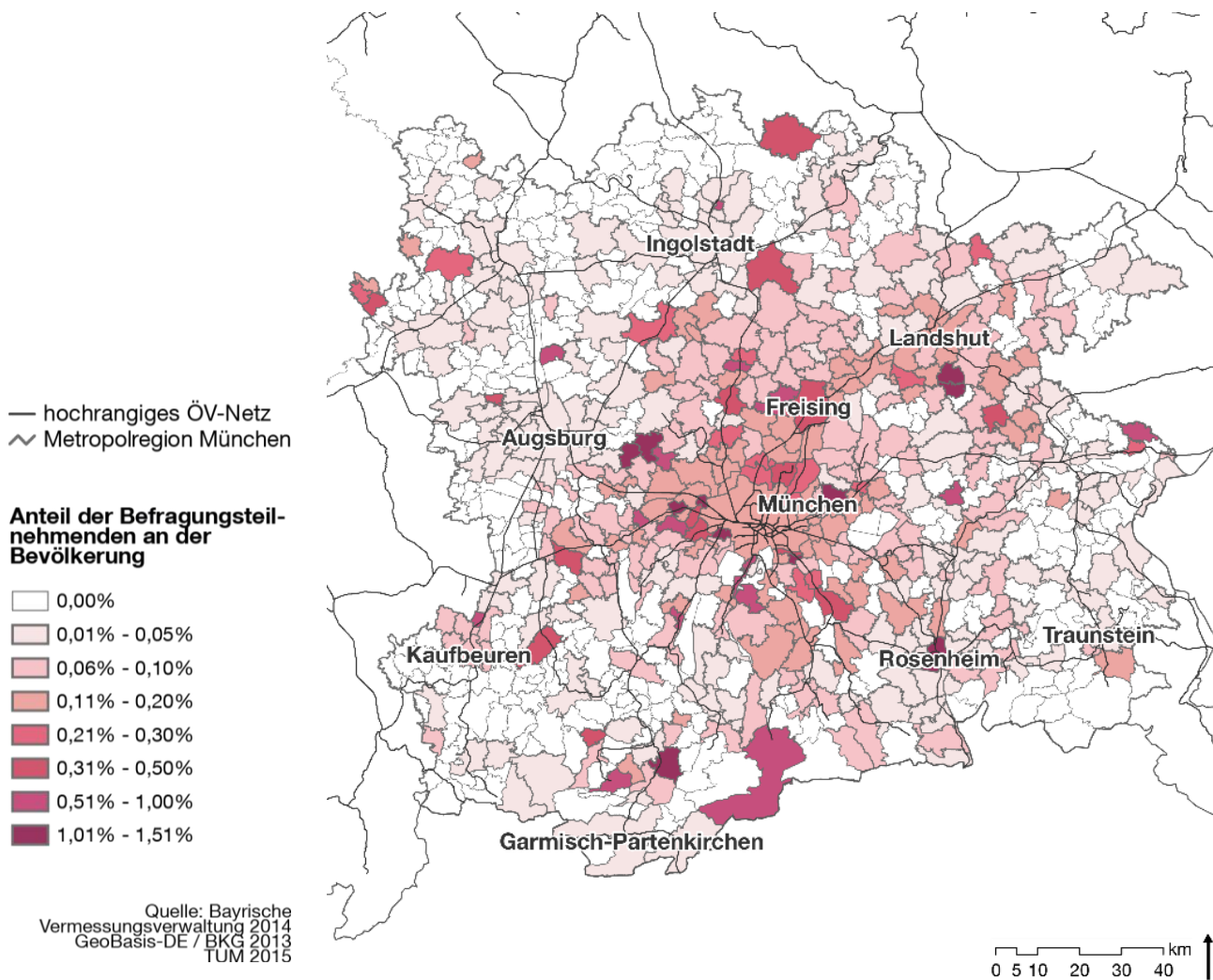
Zufriedenstellende Rücklaufquote im Münchner Raum

Abb. 17 Aktuelle Wohnstandorte



Die Teilnehmezahlen an der Befragung im Verhältnis zu den Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden aus der amtlichen Statistik lassen sich in Abb. 18 ablesen. Die relativen Teilnehmezahlen reichen von keiner Beteiligung in manchen peripher gelegenen Kommunen in der Metropolregion bis hin zu 1,51 Prozent in Ohlstadt (49 von 3.245 Einwohner). Der engere Pendlerverflechtungsbereich um München, der noch mit der S-Bahn erreicht werden kann, weist fast flächendeckend Beteiligungswerte von mindestens 0,2 Prozent und somit eine gleichmäßige Abdeckung auf. Hier wird auch deutlich, dass die Stadt München selbst mit einer Beteiligung von 0,18 Prozent nicht überdurchschnittlich repräsentiert ist. München ist aber – wie zu erwarten – die Kommune mit der höchsten absoluten Beteiligungszahl (2.523), gefolgt von Rosenheim (609).

Abb. 18 Relative Teilnahme an der Befragung



Hinsichtlich der relativen Beteiligung stechen aber einige Gemeinden wie Gröbenzell oder Gräfelfing stärker hervor, die durch gesonderte Werbung für die Befragung eine höhere Teilnahmequote erzielt haben. Die Städte und Gemeinden mit den höchsten Teilnahmequoten sowie die größten Kommunen der Metropolregion sind in Tab. 5 dargestellt. Die einwohnerstärkste Kommune in der Metropolregion, in der keine Teilnahme zu verzeichnen war, ist Marktoberdorf im Landkreis Ostallgäu (18.028 Einwohner).

Mittelgroße Kommunen mit höchster Beteiligungsrate

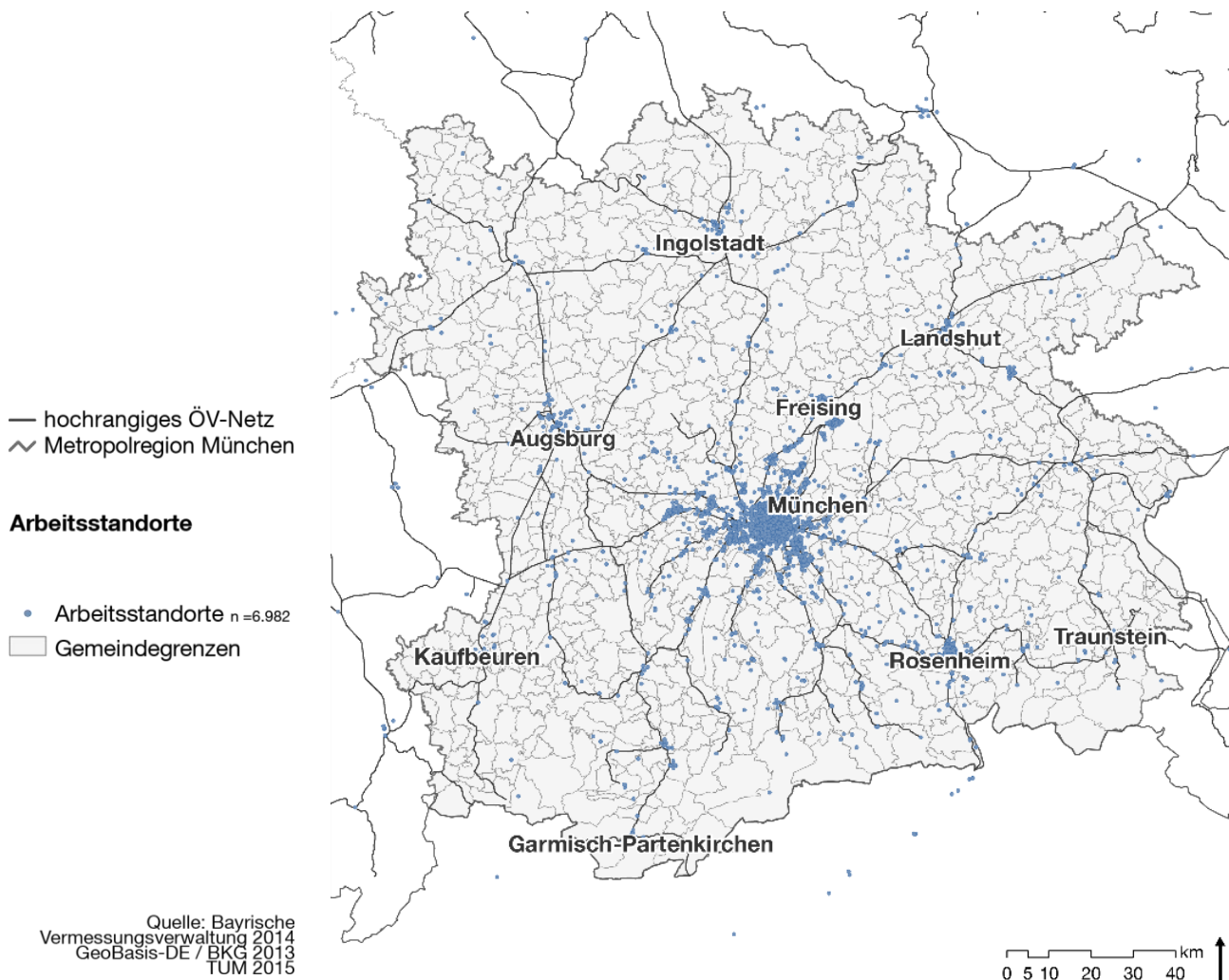
Tab. 5 Teilnahme an der Befragung pro Kommune

Rang	Kommune	Relative Teilnahme (Prozent)	Absolute Teilnahme
1	Ohlstadt	1,51	49
2	Pfaffenhofen a.d. Glonn	1,41	27
3	Gräfelfing	1,32	174
4	Odelzhausen	1,28	60
5	Altfraunhofen	1,11	24
6	Gröbenzell	1,09	214
7	Pliening	1,07	56
8	Ottobrunn	1,06	220
9	Emmering (Ffb)	1,04	68
10	Baierbach	1,03	8
	...		
12	Rosenheim	1,00	609
	...		
63	München	0,18	2.523
	...		
326	Augsburg	0,03	90
	...		
399	Ingolstadt	0,02	21
	...		

Im Vergleich zu den Wohnstandorten sind die aktuellen Arbeitsstandorte der Befragten räumlich deutlich konzentrierter, insbesondere in der Kernstadt München (Abb. 19).

Arbeitsstandorte räumlich konzentrierter als Wohnstandorte

Abb. 19 Aktuelle Arbeitsstandorte



Nichtrepräsentativ

Die Beschäftigtenzahlen der offiziellen Statistik ermöglichen keine so exakte Angabe zur Teilnehmerzahl wie die Daten zu Wohnstandorten. Dennoch kann von einer ähnlichen strukturellen Verzerrung wie bei den Wohnstandorten ausgegangen werden, die mit der Bedeutung der Kernstadt München als Arbeitsplatzschwerpunkt und den Kommunen oder Unternehmen, die gezielt Neubürger, Beschäftigte oder andere Personengruppen angeschrieben haben zu tun hat.

3.3 Strukturmerkmale der Befragten

Strukturelle Verzerrungen

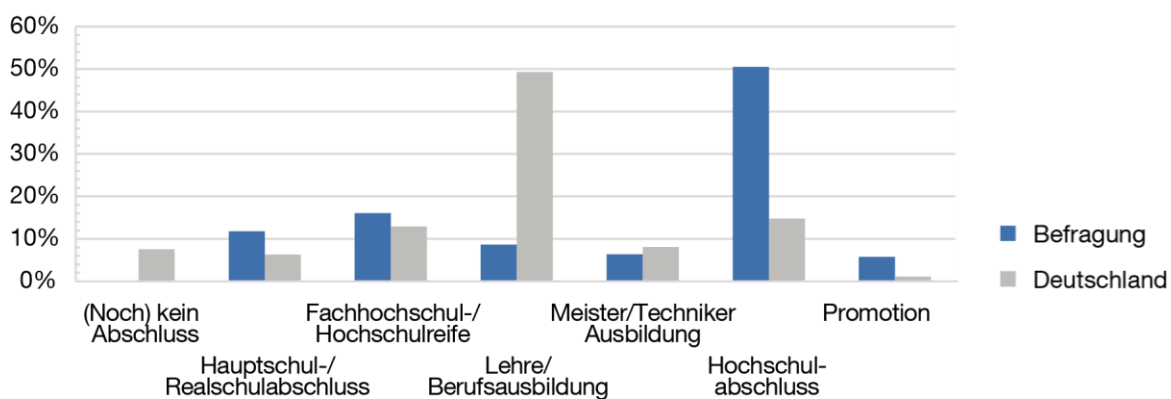
Im folgenden Abschnitt wird die soziodemographische Zusammensetzung der teilnehmenden Haushalte aufgezeigt. Unsere Befragung zu Wohnen, Arbeiten, Mobilität unterliegt – wie bei Online-Umfragen häufig – einer Verzerrung durch „Selbstselektion“, der immer dann auftritt, wenn die Teilnehmenden der Umfrage selbst entscheiden, ob sie zur Stichprobe gehören. Das bedeutet, dass sich besonders solche

Personen an der Umfrage beteiligt haben, die auf Grund spezifischer eigener Erfahrungen der jüngeren Zeit oder eines hohen Problemdrucks hierzu besonderen Anlass hatten, also beispielsweise Personen mit Schwierigkeiten bei der Wohnungssuche oder mit Verbesserungswünschen hinsichtlich der Verkehrssituation in der Metropolregion. Diese Verzerrung fällt jedoch nicht so stark ins Gewicht im Vergleich mit Umfragen, die ausschließlich auf „Stated Preferences“ beruhen, also der reinen Nennung von Wohnwünschen ohne Berücksichtigung tatsächlicher Kosten-Nutzen-Abwägungen.

Die Erfahrung mit freiwilligen Umfragen zeigt zudem grundsätzlich eine Verzerrung hin zu Personengruppen mit höherem Bildungsgrad (Abb. 20). Diese fühlen sich von wissenschaftlichen Umfragen in der Regel eher angesprochen und lassen sich stärker auch durch unpersönliche, abstrakte Vorteile wie eine verbesserte zukünftige Koordination von Wohnen, Arbeiten, Mobilität, die im Informationsmaterial besonders betont wurde, motivieren. Außerdem bedeutet die Konzentration auf eine Online-Befragung eine Beschränkung auf Personen, die mit dem Medium Internet vertraut sind. Diese Verzerrung fällt jedoch heutzutage zumindest in der Zielgruppe der Erwerbstätigen immer weniger ins Gewicht.

Wo dies möglich ist, wird im Folgenden die Struktur der Befragten mit Strukturmerkmalen der Bevölkerung in der Metropolregion München, Bayern oder Deutschland verglichen, um die Daten besser einschätzen zu können. Diese Vergleichsdaten stammen, wenn nicht anders angegeben, vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2015) und dem Statistischen Bundesamt (2014).

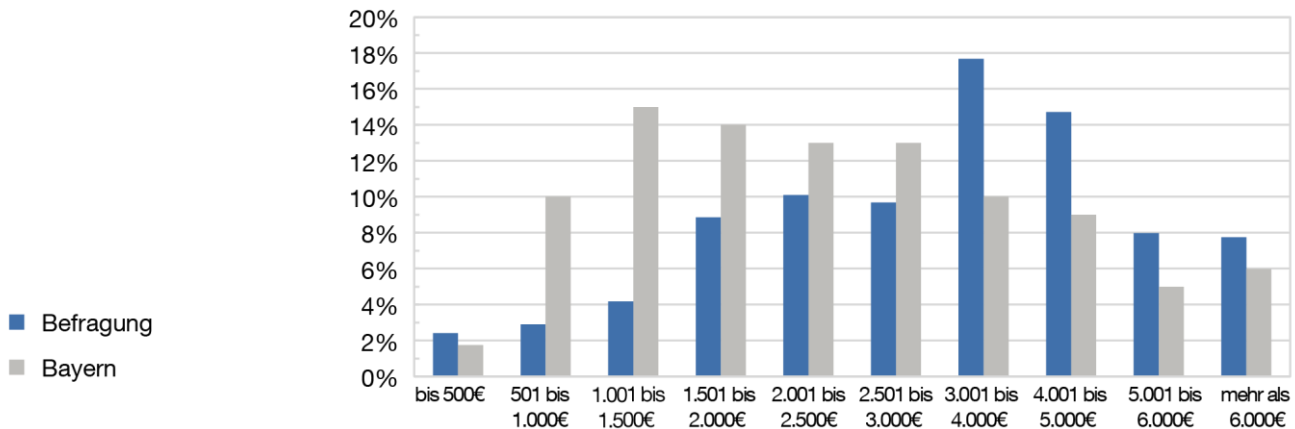
Abb. 20 Bildungsabschlüsse



Die beschriebene Verzerrung durch Selbstauswahl zeigt sich neben dem Bildungsabschluss auch im Haushaltseinkommen, da ein hoher Bildungsgrad in der Regel mit hohem Einkommen korreliert. Während für fast 50 Prozent der Menschen in Deutschland die Lehre bzw. die

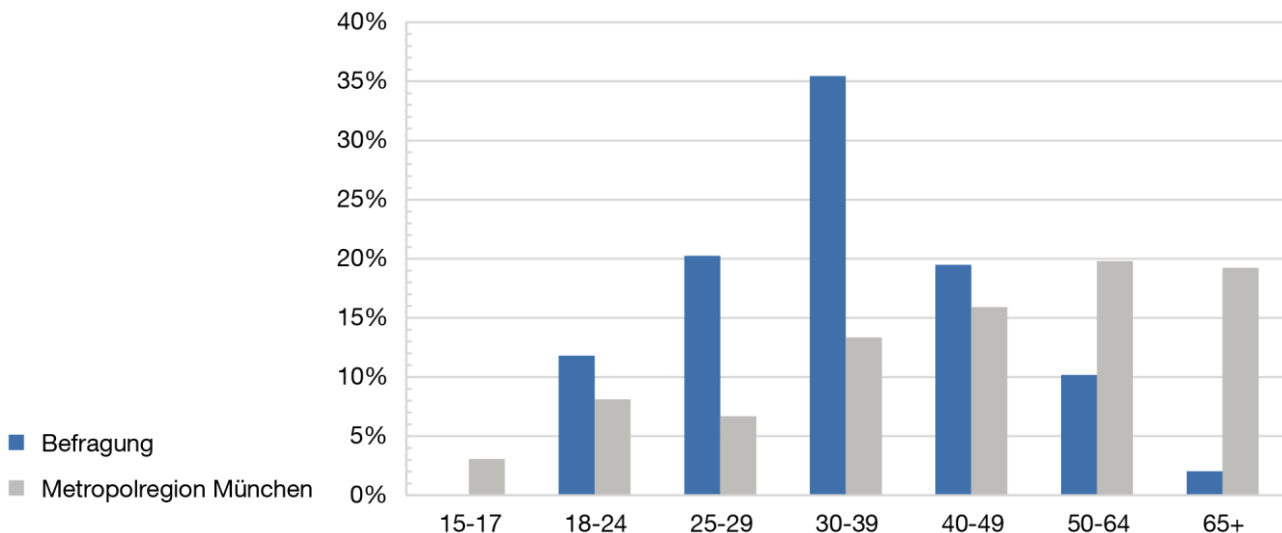
Berufsausbildung den höchsten Bildungsabschluss darstellt, stellen in der Umfrage Personen mit Hochschulabschluss mehr als die Hälfte der befragten Personen. Von der Gesamtbevölkerung in Deutschland haben jedoch nur 15 Prozent einen Hochschulabschluss. Das höhere Durchschnittsgehalt von Akademikern zeigt sich in den Befragungsergebnissen: Überdurchschnittliche Haushaltseinkommen von 3.000 € und mehr sind in der Befragung stärker vertreten (Abb. 21).

Abb. 21 Haushaltseinkommen



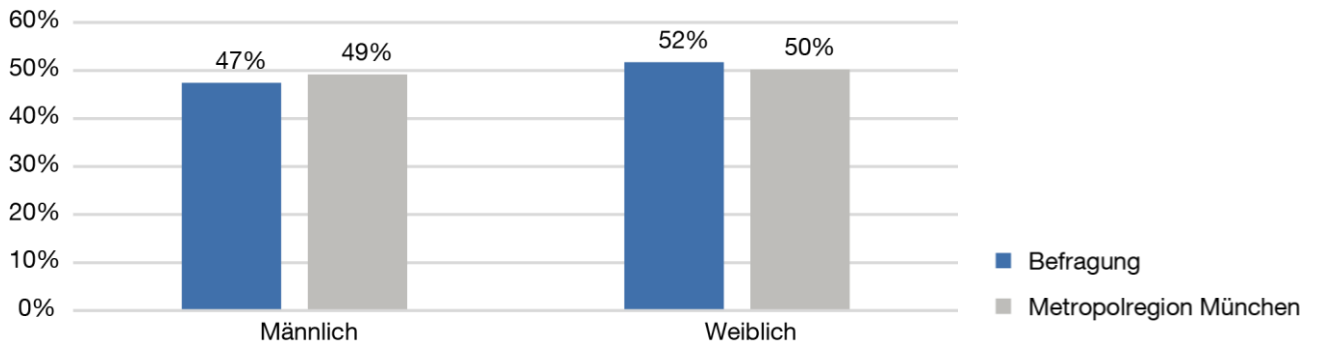
Der hohe Anteil der Personen in der klassischen Familiengründungs- und Immobilienerwerbsphase fällt hinsichtlich der Verteilung der Altersgruppen auf (Abb. 22, Datenquelle: Bundeszentrale für politische Bildung (2013)). Hier scheint ein hoher Problemdruck viele Personen zur Teilnahme bewegt zu haben. Hingegen fallen der Anteil der über 65-jährigen und der unter 18-jährigen in der Befragung gegenüber ihrem Anteil in der Bevölkerung zurück, da eine Teilnahmebedingung eine Beschäftigung oder Ausbildung innerhalb der letzten drei Jahre war.

Abb. 22 Altersgruppen



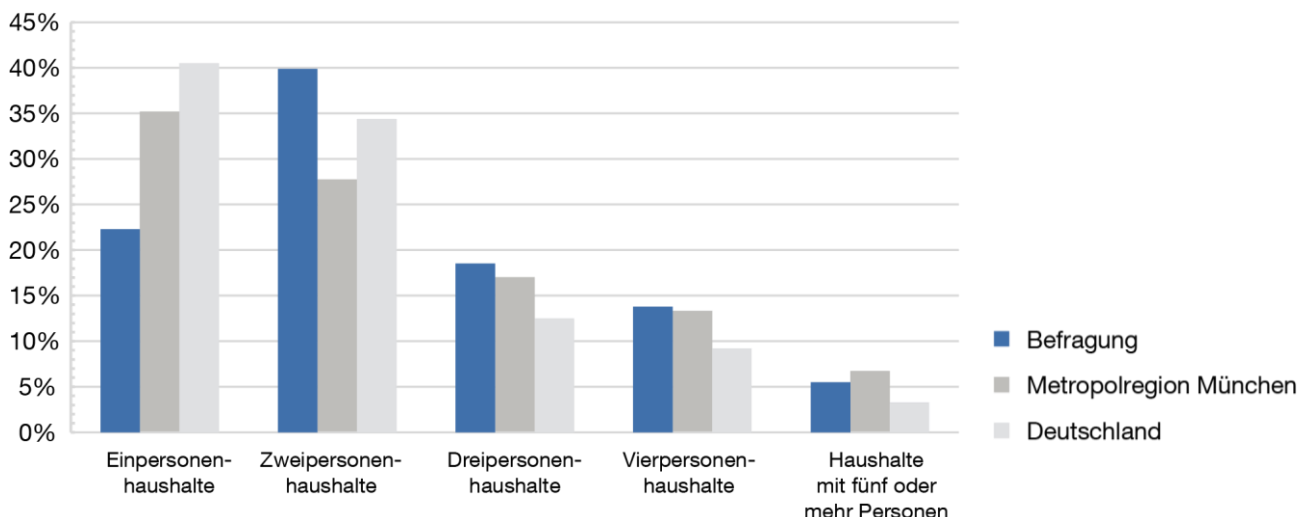
Die Geschlechterverteilung in der Befragung entspricht hingegen ungefähr derjenigen in der Metropolregion München (Abb. 23).

Abb. 23 *Geschlecht*



Paarhaushalte sind in der Befragung leicht überrepräsentiert, wohingegen Einpersonenhaushalte mit 22 Prozent gegenüber 35 Prozent in der Metropolregion München schwächer vertreten sind (Abb. 24, Datenquelle für Deutschland: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2013)). Dies überrascht angesichts der hohen Zahl von Singlehaushalten in München, kann aber vor dem Hintergrund der zu Familienhaushalten hin verschobenen Alters- und Wohngruppenstruktur der befragten Personen verstanden werden (Abb. 25).

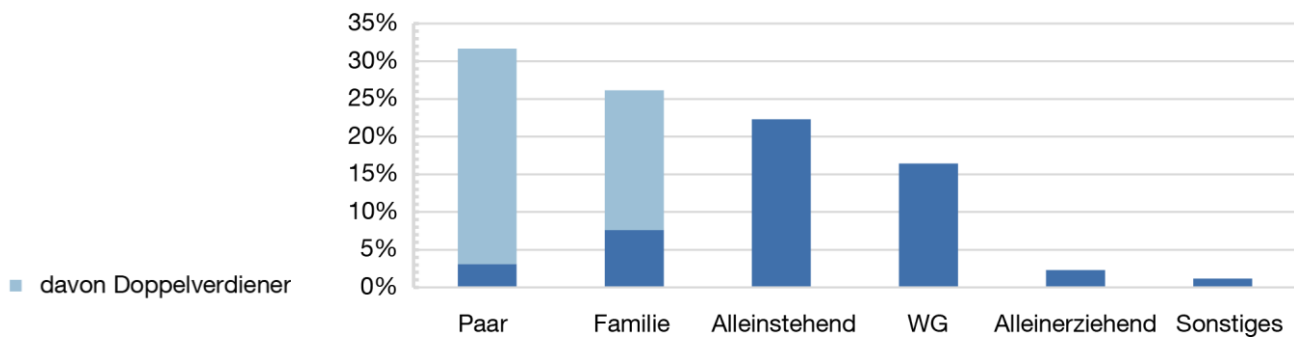
Abb. 24 *Haushaltsgröße*



Mit 32 Prozent machen die Paarhaushalte die größte Gruppe innerhalb der befragten Personen aus. Fast alle davon – 29 Prozent des Gesamtdatensatzes – sind kinderlose Doppelverdienerhaushalte, auch

als „DINK“ – „double income, no kids“ bezeichnet. Die zweitgrößte Gruppe sind Familien mit mindestens einem Kind (26 Prozent), hier liegt der Anteil der Doppelverdiener bei mehr als zwei Drittel (19 Prozent des Gesamtdatensatzes). Haushalte alleinstehender Personen machen 22 Prozent, Wohngemeinschaften 16 Prozent und Alleinerziehende 2 Prozent der befragten Haushalte aus. Hier liegen seitens der statischen Ämter keine Vergleichsdaten für die Metropolregion München oder Bayern vor.

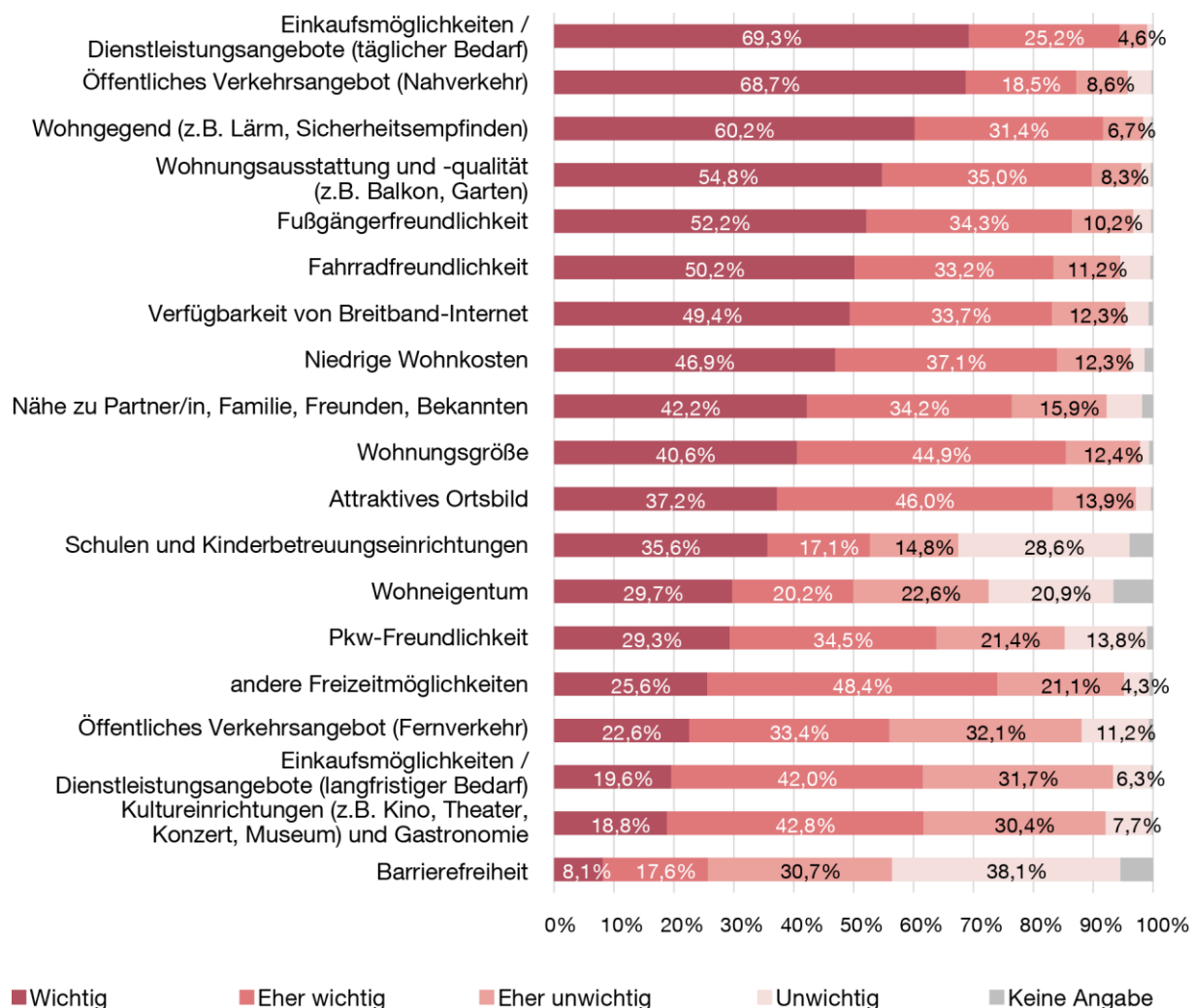
Abb. 25 Wohnzusammenhang



3.4 Standortpräferenzen

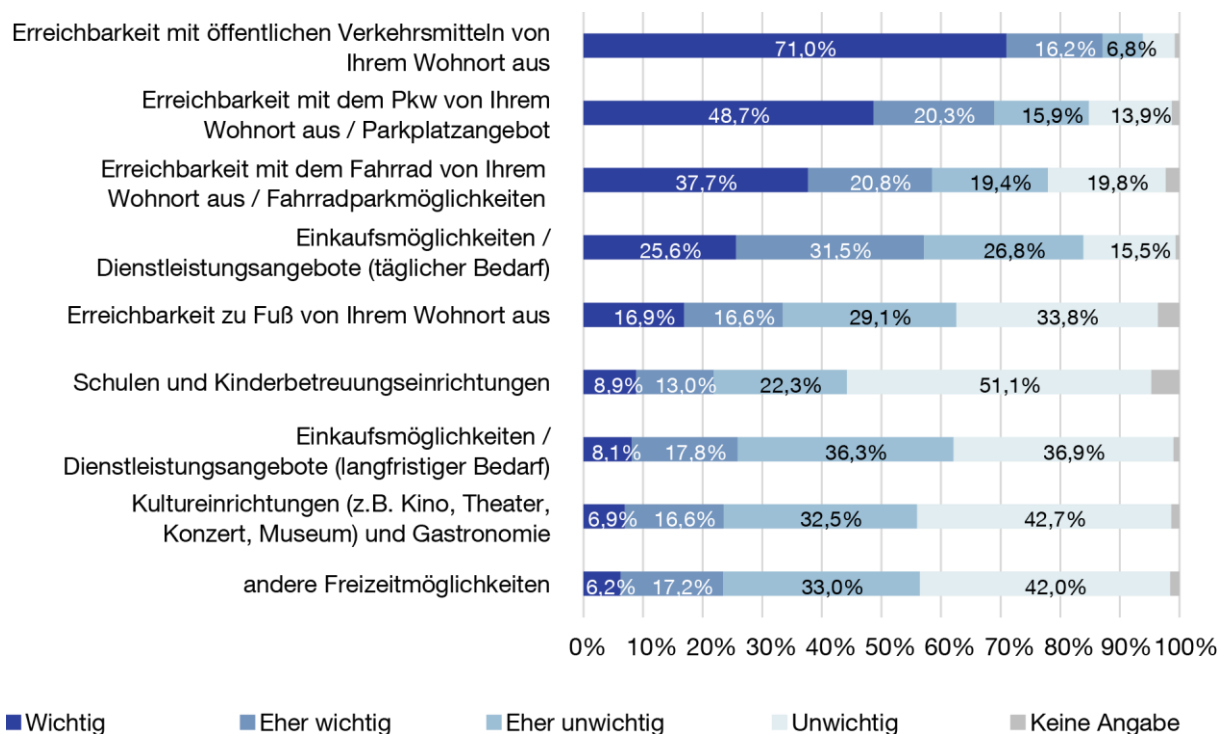
In den folgenden Kapiteln werden einzelne Präferenzen und Umzugsgründe hinsichtlich ihrer räumlichen Verteilung und ihrer Verbindung mit bestimmten soziodemographischen Merkmalen konkreter aufgezeigt. Die durchschnittliche Wichtigkeit verschiedener Wohnstandortausstattungen für die Befragten wird in Abb. 26 dargestellt. An dieser Stelle des Fragebogens wurde nicht nach einer Abwägung gegen andere Standortmerkmale oder Kosten gefragt („Revealed Preferences“), so dass die Befragten sich gewissermaßen einen „idealen Standort“ zusammenstellen konnten. Grob können drei Kategorien von Standortmerkmalen identifiziert werden: Solche, die fast allen Befragten sehr wichtig sind, wie ‚Einkaufsmöglichkeiten‘, ‚ÖPNV‘, ‚Ruhe oder Sicherheit‘, diejenigen, die nur von wenigen als sehr wichtig, aber auch nur von wenigen als unwichtig empfunden werden, wie ‚Kultureinrichtungen‘ oder ‚Fernverkehrsangebot‘ und zuletzt solche, die polarisieren. Dazu gehören ‚Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen‘, ‚Wohneigentum‘ und ‚Barrierefreiheit‘. Polarisierende Gründe zeichnen sich dadurch aus, dass ein hoher Anteil der Befragten explizit ausdrückt, dass die Standortqualität „unwichtig“ ist. Hier treffen Lebensstil-, Alters- oder Haushaltsgruppen aufeinander, deren Bedürfnisse sich klar unterscheiden.

Abb. 26 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig?



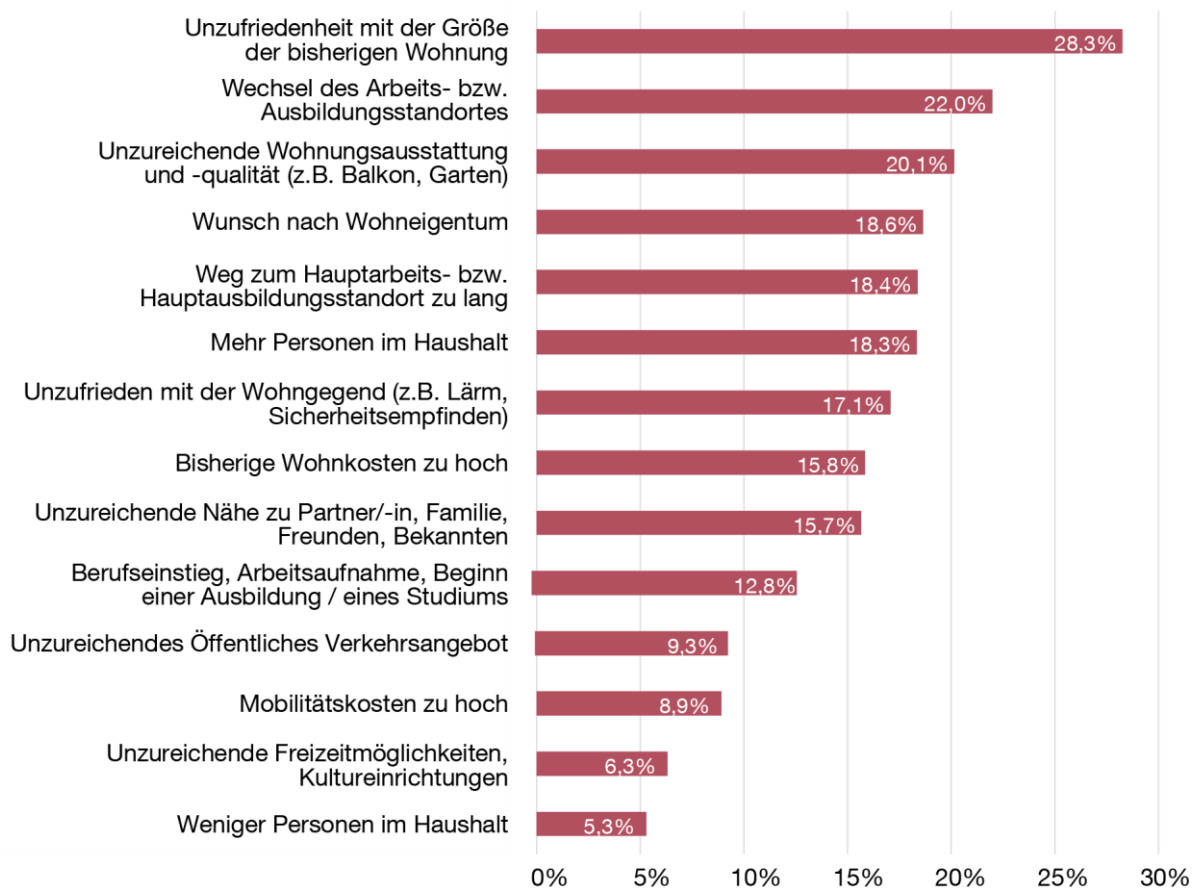
Dagegen gelten für den Arbeitsstandort deutlich andere Präferenzen (Abb. 27). Überraschende Wichtigkeit hat hier die Erreichbarkeit vom Wohnstandort aus. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist dabei wichtiger als die mit dem Pkw. Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sind nur für gut die Hälfte der Befragten sehr wichtig oder wichtig, noch weniger wichtig werden andere Güter und Dienstleistungen eingeschätzt. Der Arbeitsstandort scheint für viele Befragte daher nach wie vor keine zusätzlichen Anforderungen erfüllen zu müssen – multifunktionale Standorte sind derzeit nur für eine Minderheit wichtig.

Abb. 27 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeits- / Ausbildungsstandort wichtig?



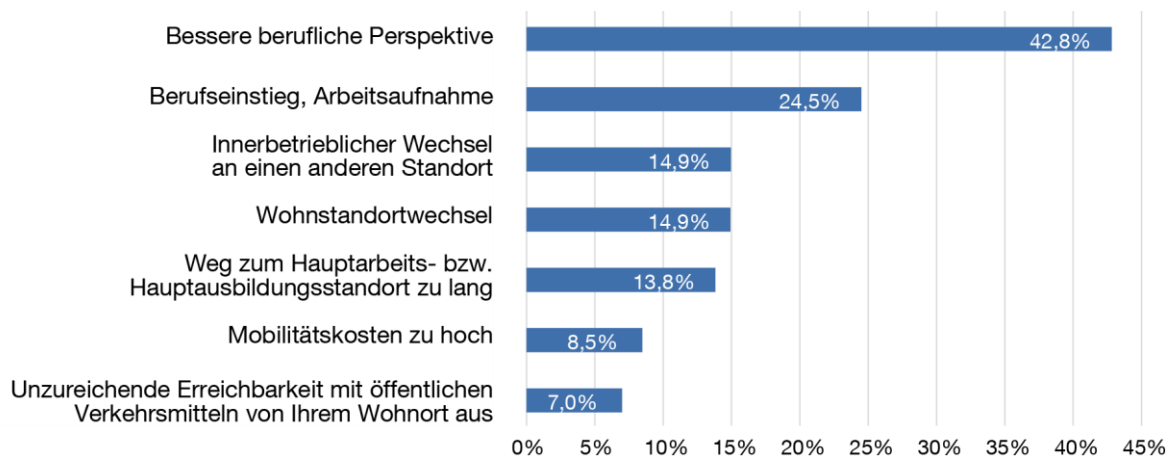
Während Standortmerkmale wie ‚ÖPNV-Anbindung‘ und ‚Einkaufsmöglichkeiten‘ zu den wichtigsten Präferenzen am Wohnstandort gehören, sind sie bei den konkreten Umzugsgründen (Abb. 28) selten bzw. gar nicht vertreten – die meisten Haushalte sind also am vorherigen Standort mit der Ausstattung zufrieden gewesen oder zumindest nicht hauptsächlich durch fehlende Ausstattung zum Umzug motiviert worden. Vielmehr überwiegen bei den Umzugsanlässen wohnungsbezogene und persönliche Gründe, wie die ‚Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung‘ (28 Prozent) oder der gleichzeitige ‚Wechsel des Arbeitsstandorts‘, der einen Umzug nach sich gezogen hat (22 Prozent). Gut 18 Prozent der Umzüge sind durch einen ‚zu langen Arbeitsweg‘ motiviert, 16 Prozent durch ‚zu hohe Wohnkosten‘. Nur 6 Prozent sind zumindest auch wegen eines fehlenden ‚Freizeitangebots‘ umgezogen.

Abb. 28 Anteil der am häufigsten genannten Umzugsgründe an allen Umzugsgründen (Mehrfachnennungen möglich)



Mit den Gründen zum Arbeitsstandortswechsel verhält es sich ähnlich (Abb. 29): Berufliche Gründe überwiegen vor standort- oder raumbezogenen Gründen, wie etwa ‚zu langen Pendelwege‘ (14 Prozent), ‚zu hohe Mobilitätskosten‘ (9 Prozent) oder ‚unzureichende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV‘ (7 Prozent). Im Kontrast zur hohen Wichtigkeit der Erreichbarkeit für die Befragten lässt sich folgern, dass viele gewählte Arbeitsstandorte der befragten Personen diesem Kriterium schon entsprechen. Die geringe Bedeutung von ‚Einkaufsmöglichkeiten am Arbeitsstandort‘ spiegelt sich hingegen auch in den Gründen zum Arbeitsstandortswechsel, die dort nicht in Erscheinung treten.

Abb. 29 Anteil der am häufigsten genannten Gründe für den Arbeitsstandortwechsel an allen genannten Gründen für den Arbeitsstandortwechsel (Mehrfachnennungen möglich)



3.5 Untersuchungen für Teilräume

Für die Gebiete der Projektpartner, die in besonderer Weise zum Zustandekommen der Studie beigetragen haben, zeigen die folgenden Grafiken gesonderte Auswertungen zu Präferenzen für Wohn- und Arbeitsstandort wie auch die häufigsten Gründe zum Umzug und Arbeitsstandortwechsel. Diese sind der Landkreis Fürstentumbruck, die Gemeinden der „NordAllianz“ (Eching, Garching bei München, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn bei Freising, Oberschleißheim, Unterföhring, Unterschleißheim) sowie das Verkehrsgebiet der MVG und die Landeshauptstadt München. Jeder Abschnitt schließt mit einer kurzen Zusammenfassung der grafischen Ergebnisse.

3.5.1 Landkreis Fürstfeldbruck

Im Landkreis Fürstfeldbruck stellen wir fest, dass den befragten Personen Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen im Schnitt wichtiger sind, was vermutlich an der höheren Zahl junger Familien liegt. Dies wird auch in den überdurchschnittlich häufig genannten Umzugsgründen ‚Wohneigentum bilden‘ und ‚Mehr Personen im Haushalt‘ für Umzüge in den Landkreis deutlich. Seltener genannt werden hingegen der Wechsel des Arbeitsstandorts oder hohe Mobilitätskosten als Umzugsgründe. Interessant ist, dass sich bei den Präferenzen im Landkreis Fürstfeldbruck kaum Unterschiede hinsichtlich der Wichtigkeit von Kultureinrichtungen zum Gesamtdatensatz ausmachen lassen.

Die höhere Bedeutung von Pkw-Erreichbarkeit gegenüber der ÖPNV-Erreichbarkeit fällt bezüglich der Präferenzen für den Arbeitsstandort ins Auge. Wechsel des Arbeitsstandortes in den Landkreis erfolgen überdurchschnittlich häufig zur Reduzierung des Pendelweges (Abb. 30 bis Abb. 33).

Abb. 30 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig? (Landkreis Fürstentfeldbruck)

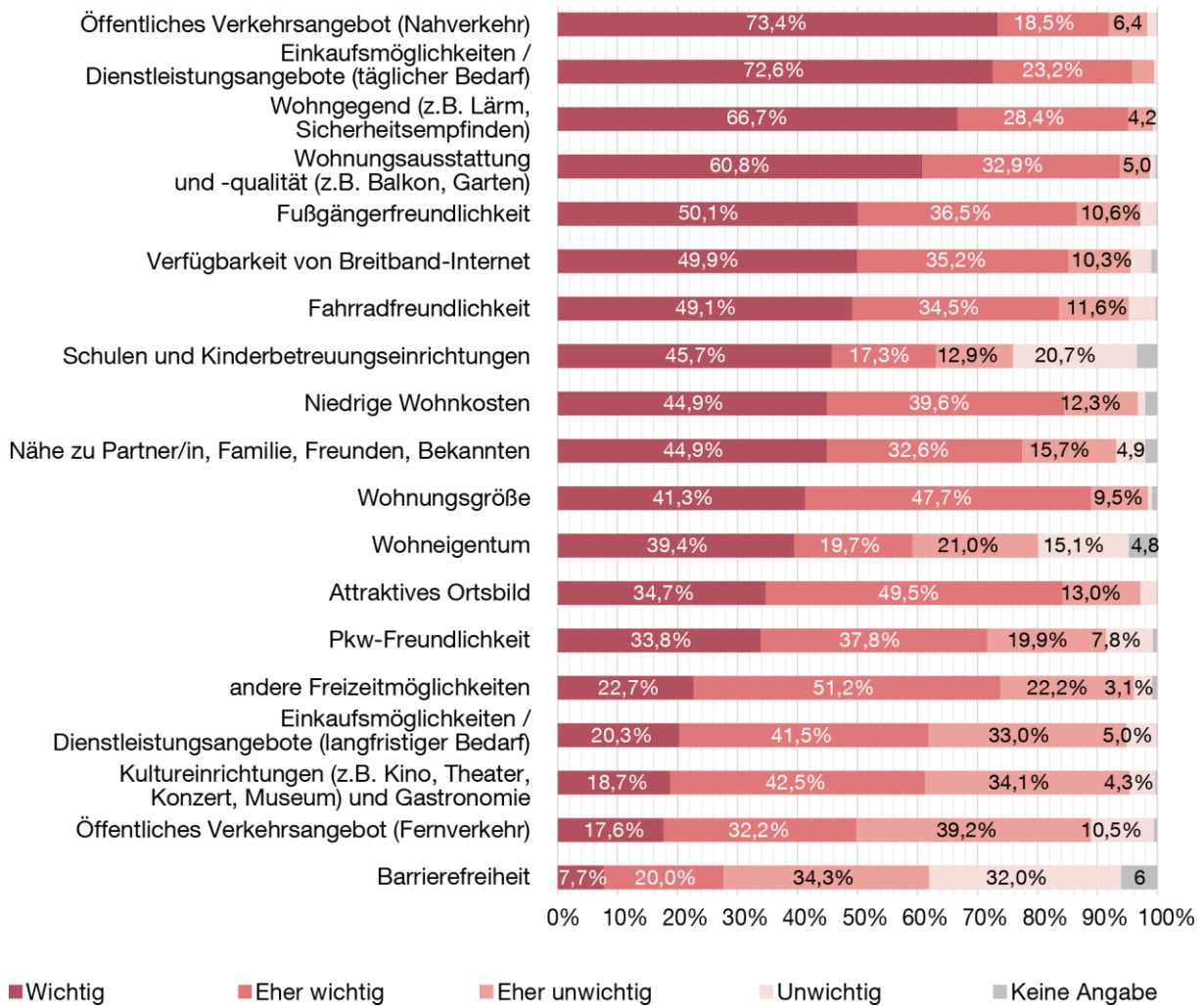


Abb. 31 Top 5 der Umzugsgründe im Landkreis Fürstentfeldbruck

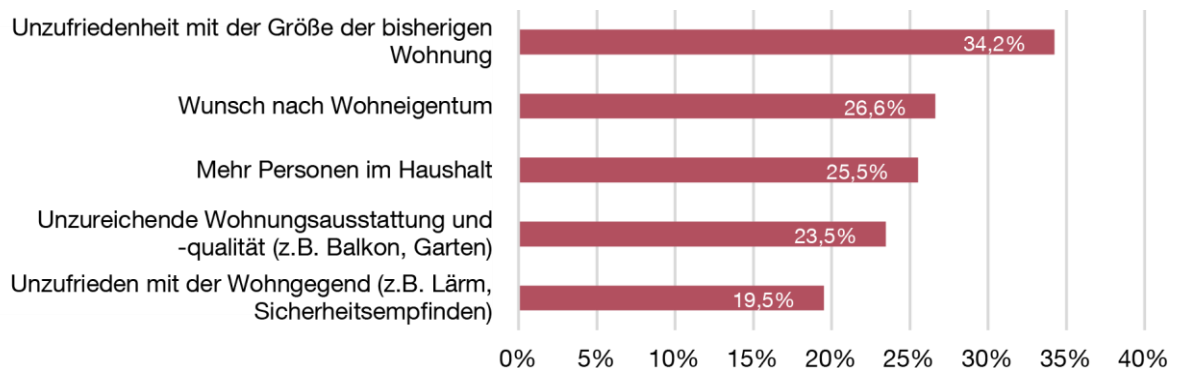


Abb. 32 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeitsstandort wichtig (Landkreis Fürstentfeldbruck)?

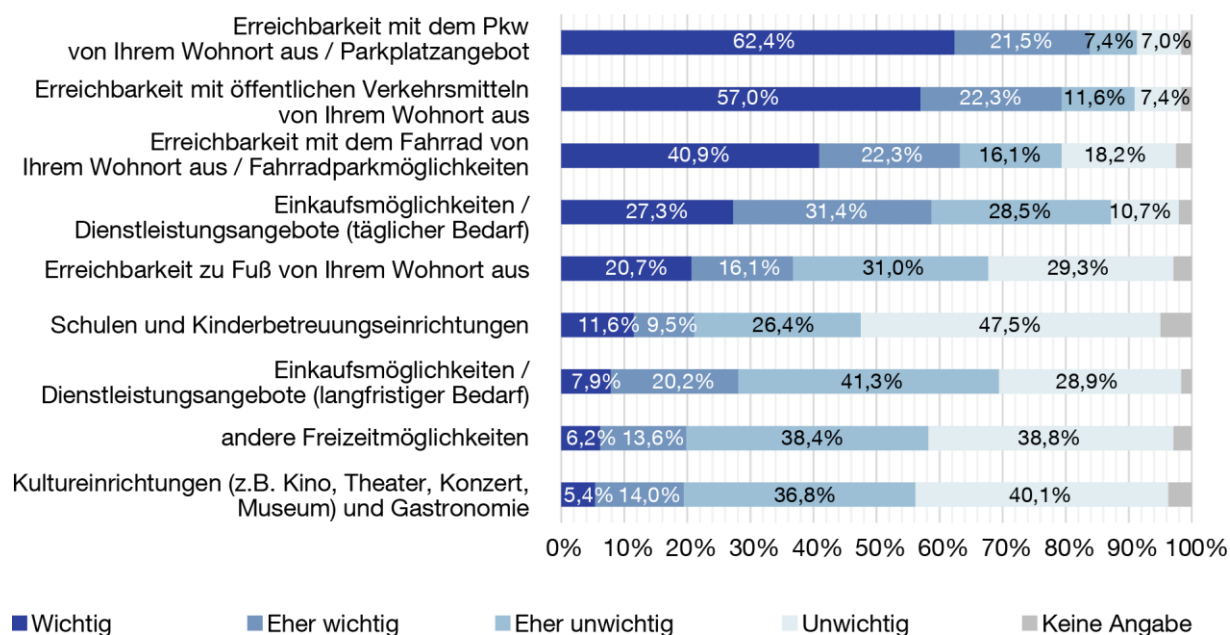
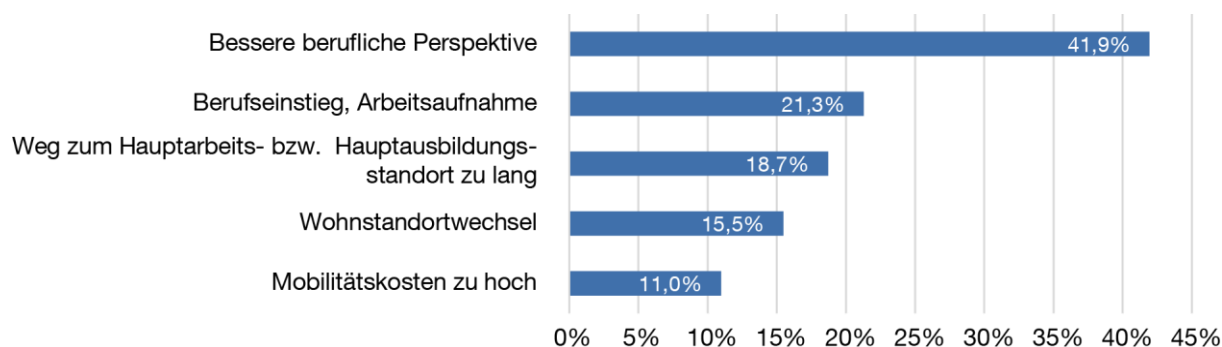


Abb. 33 Top 5 der Gründe für den Arbeitsstandortswchsel im Landkreis Fürstentfeldbruck



3.5.2 NordAllianz

Schulen, Kinderbetreuung und ein Breitband-Internetanschluss am Wohnstandort sind den befragten Personen in der NordAllianz überdurchschnittlich wichtig, während Kultureinrichtungen, ein attraktives Ortsbild und das Wohnumfeld eine unterdurchschnittliche Rolle spielen. Wer von den befragten Personen in die NordAllianz umzieht, tut dies überdurchschnittlich häufig, um seinen Arbeitsweg zu reduzieren, aber weniger wegen eines Arbeitsstandortwechsels in diese

Region. Wer doch seinen Arbeitsplatz in die NordAllianz verlagert, tut dies häufiger aus Gründen der bessern beruflichen Perspektive als im Schnitt des Gesamtdatensatzes (Abb. 34 bis Abb. 37).

Abb. 34 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig? (nur Gemeinden der NordAllianz)

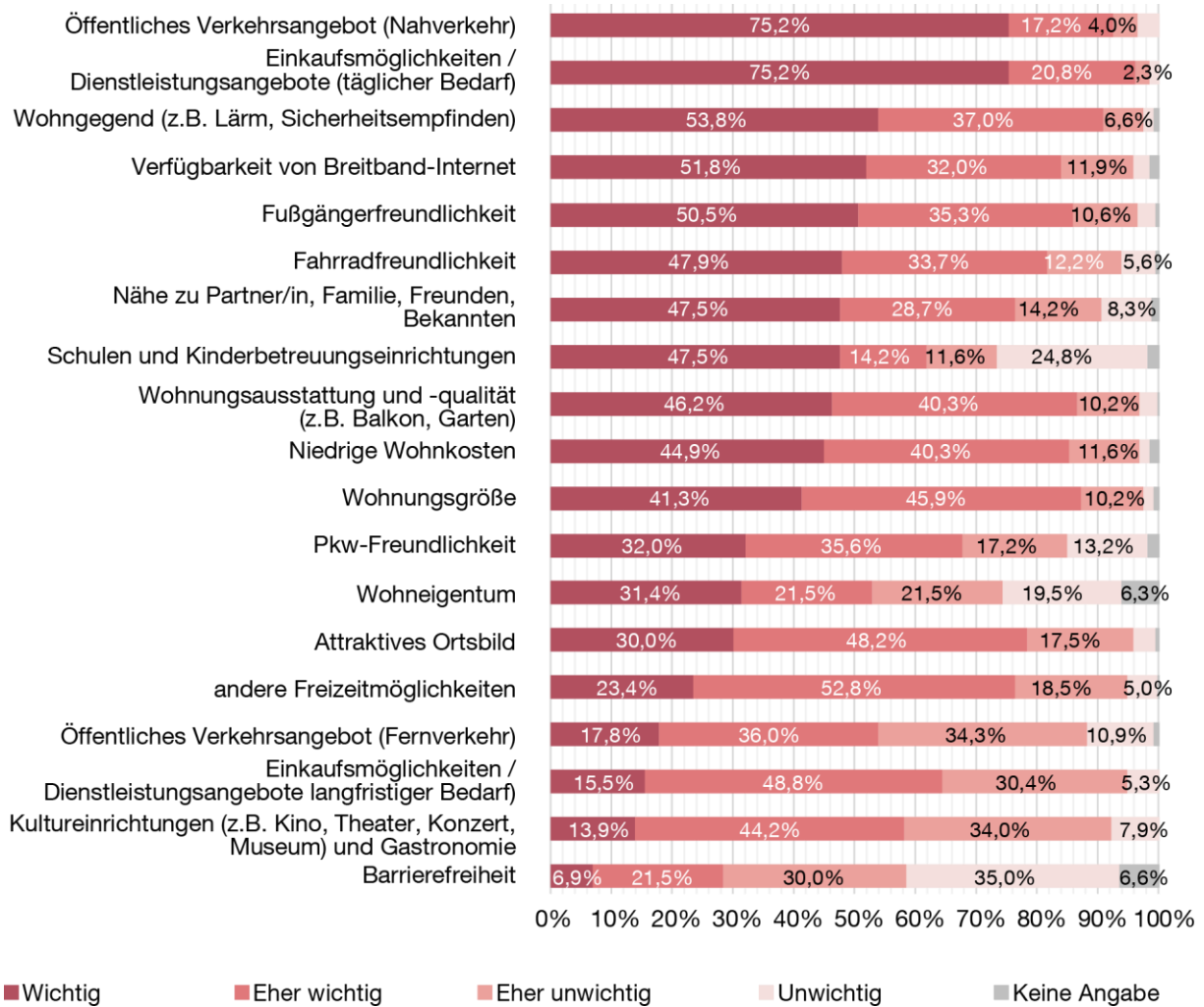


Abb. 35 Top 5 der Umzugsgründe in die NordAllianz

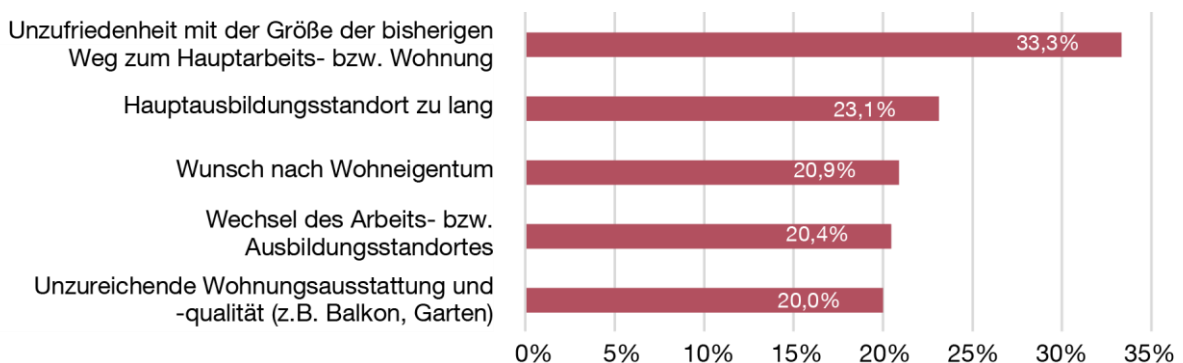


Abb. 36 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeitsstandort wichtig (Gemeinden der NordAllianz)?

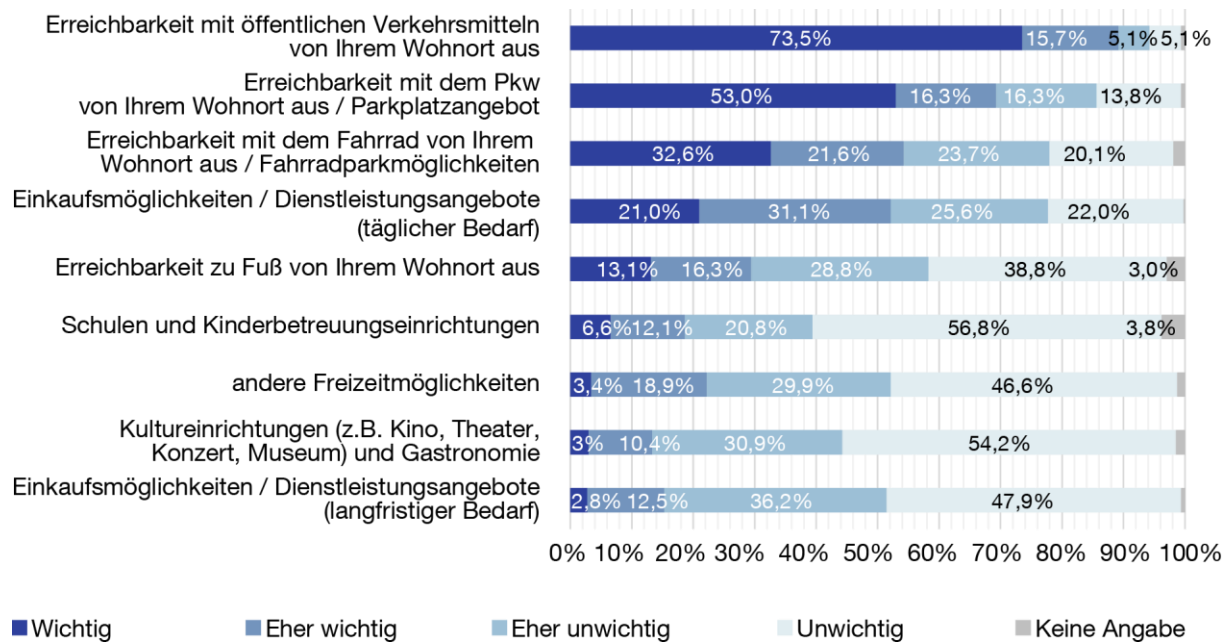
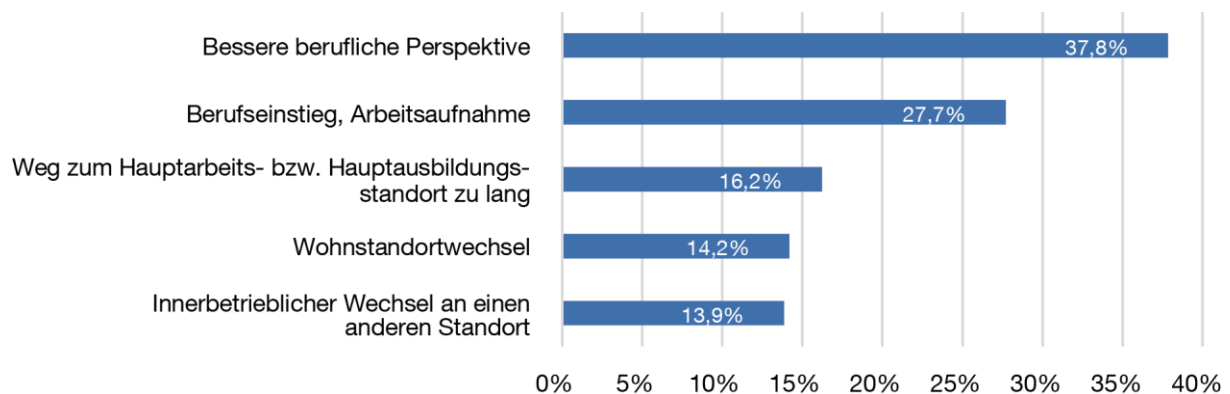


Abb. 37 Top 5 der Gründe für den Arbeitsstandortswchsel in die Gemeinden der NordAllianz



3.5.3 Landeshauptstadt München

Umzügler in die Landeshauptstadt schätzen besonders die ‚ÖPNV-Verfügbarkeit‘ an ihren Wohnstandorten. Weniger wichtig als im Durchschnitt ist ihnen ‚Pkw-Freundlichkeit‘, ‚Wohneigentum‘, ‚Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen‘, ‚Barrierefreiheit‘ sowie ‚Wohnungsgröße und -ausstattung‘, was auch am hohen Anteil jüngerer

Menschen und Single-Haushalten in München liegt. Es kristallisiert sich kein Hauptumzugsgrund heraus, der sich vom Durchschnitt unterscheidet - vielmehr treten viele Umzugsgründe in abgeschwächter Form auf. ‚Berufseinstieg‘ ist als Umzugsgrund leicht überdurchschnittlich vertreten. Hinsichtlich der Arbeitsplatzpräferenzen wird die ‚ÖV-Erreichbarkeit‘ wichtiger, die ‚MIV-Erreichbarkeit‘ unwichtiger eingeschätzt. ‚Innerbetriebliche Wechsel‘ machen eine leicht überdurchschnittliche Zahl der Gründe des Arbeitsstandortwechsels nach München aus (Abb. 38 bis Abb. 41).

Abb. 38 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Wohnstandort wichtig? (Landeshauptstadt München)

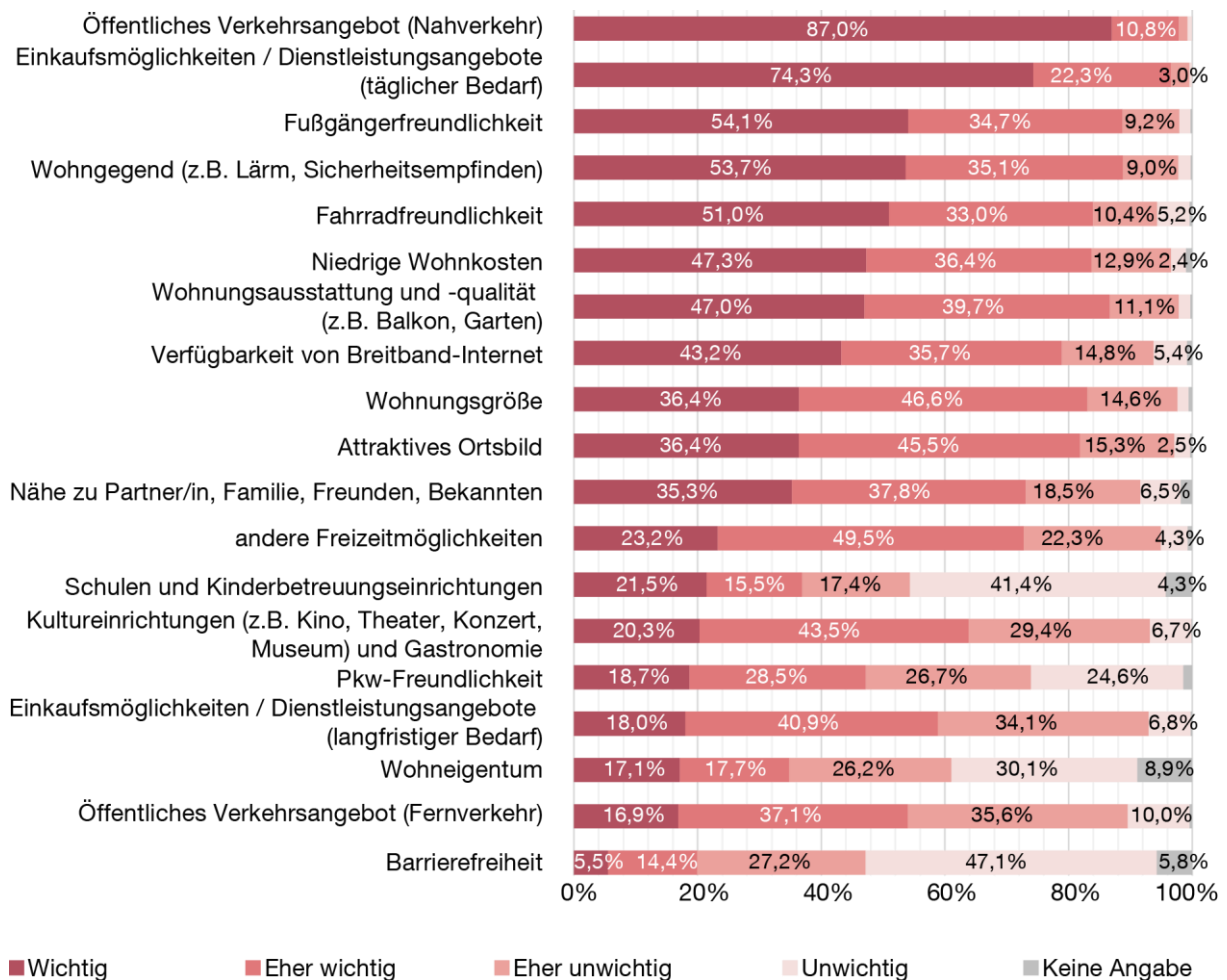


Abb. 39 Top 5 der Umzugsgründe in die Landeshauptstadt München

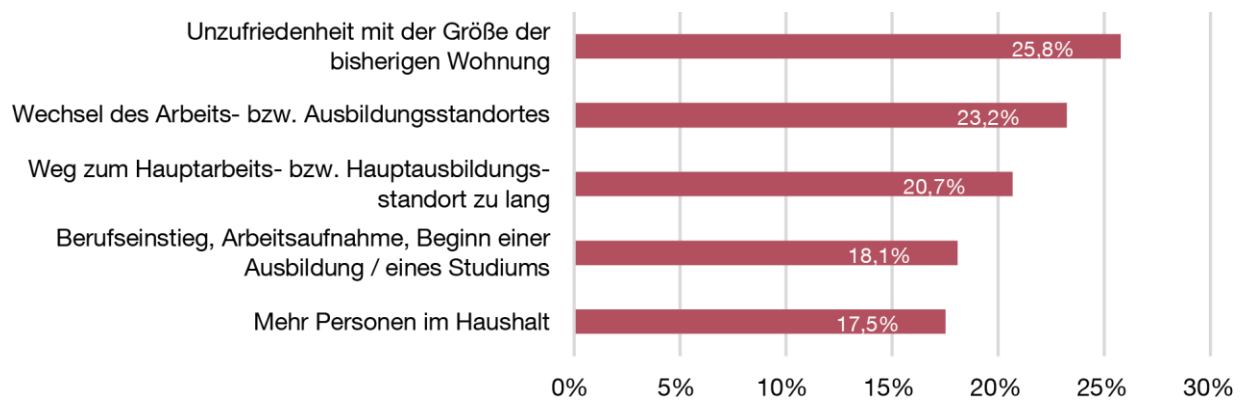


Abb. 40 Welche dieser Qualitäten sind Ihnen an einem Arbeitsstandort wichtig (Landeshauptstadt München)?

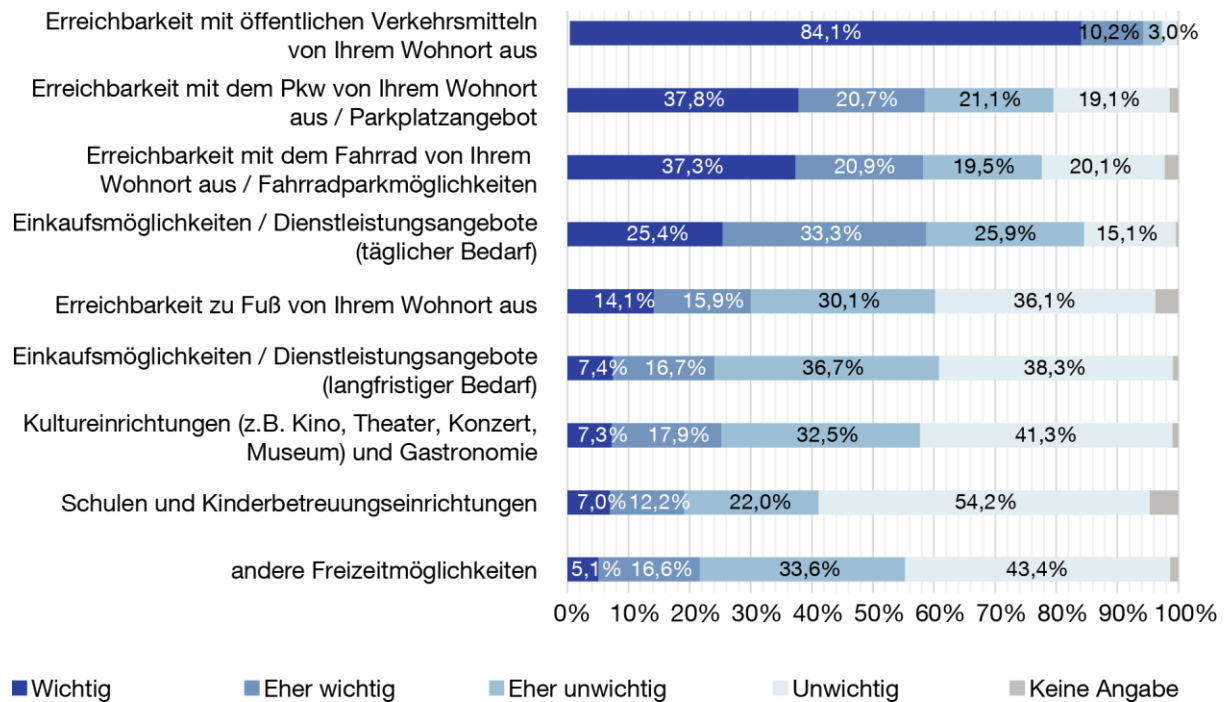
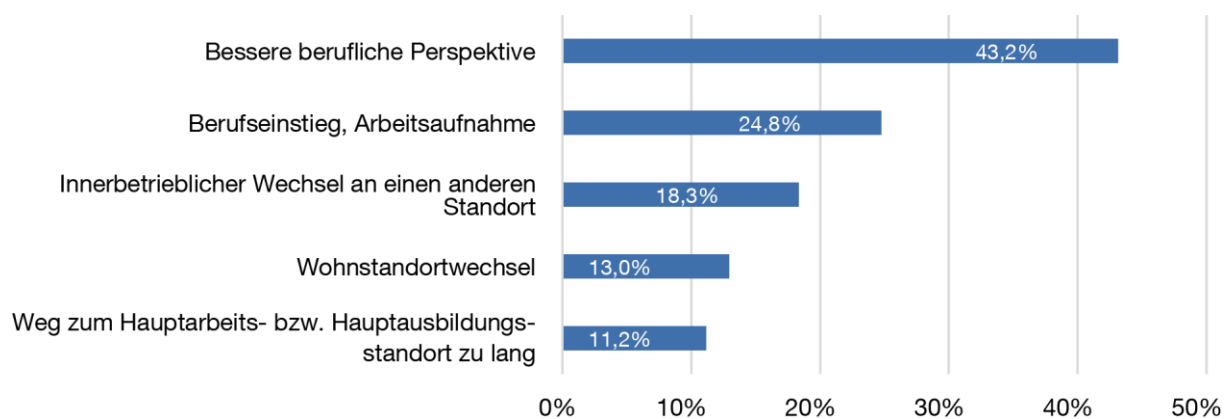


Abb. 41 Top 5 der Gründe für den Arbeitsstandortswechsel in die Landeshauptstadt München



4 Standortwahl als Cluster von Motiven

4.1 Gründe für die Wohnstandortwahl

Umzug und Arbeitsstandortwechsel stellen wichtige Veränderungen der Lebenssituation eines Menschen dar, die mit räumlichen Veränderungen verbunden sind. Die jeweilige Standortwahl kann in Abhängigkeit der damit verbundenen Gründe sehr unterschiedlich ausfallen.

Abb. 42 zeigt für alle umgezogenen Haushalte die umzugsbedingte Veränderung der Gravitationserreichbarkeit – vereinfacht beschrieben als die Möglichkeit vom eigenen Wohnstandort aus andere Personen zu erreichen, wobei diese weniger stark gewichtet werden, je weiter entfernt sie vom eigenen Wohnstandort aus wohnen. Die Abbildung bezieht sich auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und zeigt die Vorher-Nachher-Werte, aufgeschlüsselt nach den Gründen für den Umzug.

Umzug und Erreichbarkeit

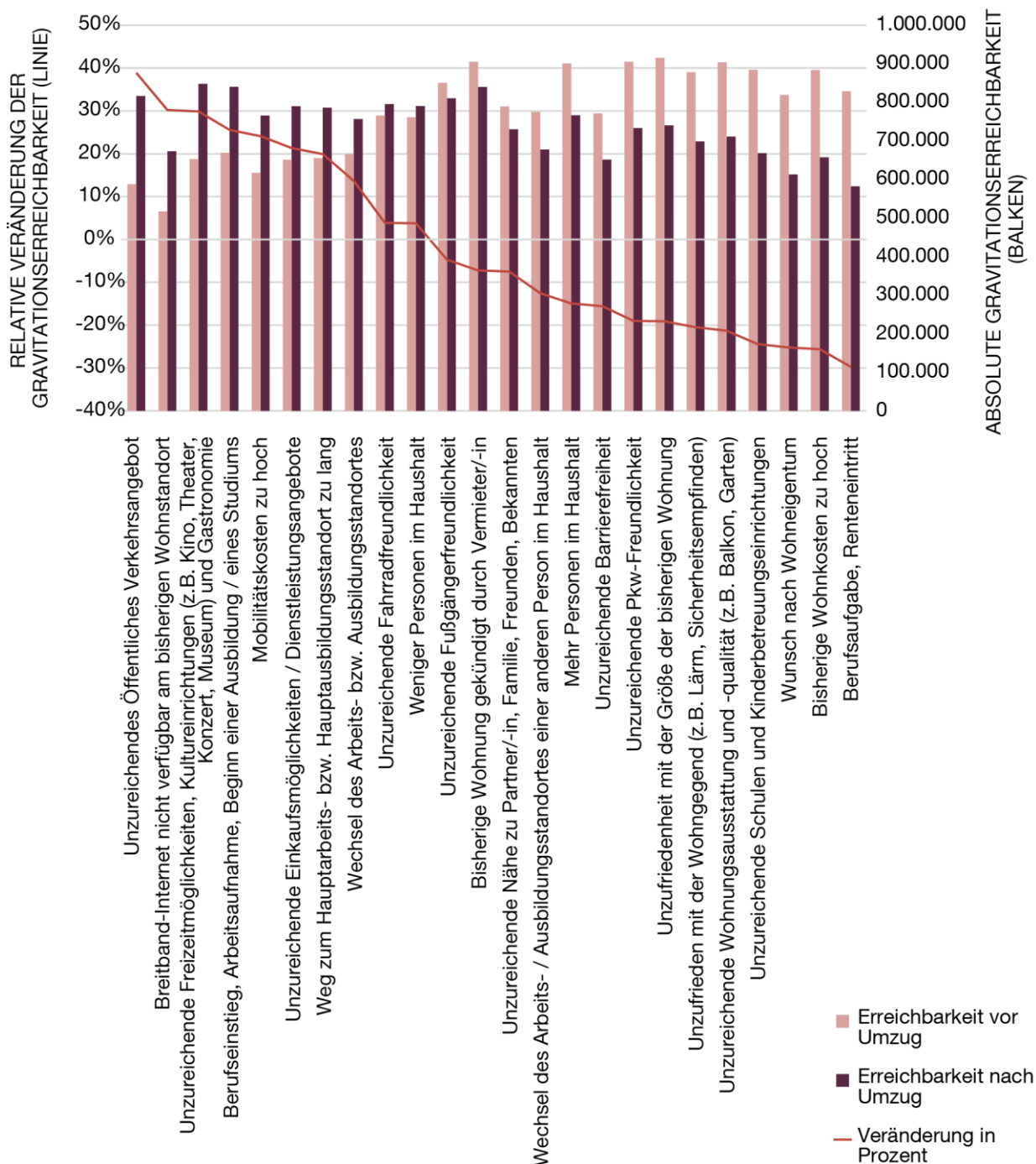
Eine Verschlechterung der Gravitationserreichbarkeit im ÖPNV ist räumlich mit einer größeren Entfernung des Wohnstandorts von Haltestellen und Umsteigezentren des Nahverkehrs gleichzusetzen, die in der Regel in Orts- und Stadtzentren liegen.

Die Reihenfolge der Umzugsgründe ändert sich auch bei einer Auswertung mit Fahrzeiten in MIV kaum, hier sind lediglich die relativen Veränderungen weniger stark ausgeprägt.

Deutlich wird, dass einige Umzugsgründe ('bisherige Wohnkosten zu hoch', 'Berufsaufgabe, Renteneintritt') in Zusammenhang mit einer Abnahme der Erreichbarkeit stehen, während andere ('unzureichendes Öffentliches Verkehrsangebot', 'Breitband-Internet nicht verfügbar am bisherigen Wohnstandort') mit einer Zunahme, also einem besser erreichbaren Wohnstandort, in Verbindung gebracht werden können. Beispielsweise haben Befragte, die angeben wegen 'Berufseinstieg, Arbeitsaufnahme, Beginn einer Ausbildung / eines Studiums' umgezogen zu sein, die Erreichbarkeit ihres Wohnstandorts im Schnitt von 670.000 auf 840.000 potenziell erreichbare Einwohner oder um 25,6 Prozent verbessert. Dazwischen finden sich Umzugsgründe die offensichtlich nur sehr gering mit einer Veränderung der Erreichbarkeit am Wohnstandort in Verbindung stehen ('Unzureichende Fußgängerfreundlichkeit', 'Weniger Personen im Haushalt').

Veränderung der Erreichbarkeit steht im Zusammenhang mit Umzugsgründen

Abb. 42 Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt



Bestimmte Umzugsgründe bringen zwar eine relative Verbesserung der durchschnittlichen Erreichbarkeit mit sich, die absolute Erreichbarkeit kann nach dem Umzug aber immer noch recht niedrig sein (z.B. ‚Breitband-Internet nicht verfügbar am bisherigen Wohnstandort‘). Personen mit diesem Umzugsgrund ziehen also von sehr schlecht erreichbaren Gebieten in durchschnittlich erreichbare Gebiete.

**Relative Verbesserung
auf niedrigem Niveau**

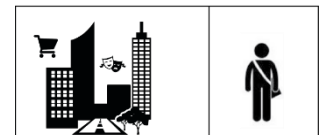
Viele der genannten Gründe werden von den Befragten in Verbindung mit anderen Gründen genannt, so dass sich Bündel von Motiven für die Entscheidungen erkennen lassen. Zum Beispiel geben die Befragten die Gründe ‚Mehr Personen im Haushalt‘, ‚Wunsch nach größerer Wohnung‘ oder ‚Erwerb von Eigentum‘ oft gemeinsam an. Ähnlich verhält es sich mit verkehrsbezogenen Gründen, wo der ‚unzureichende Öffentliche Verkehr‘, der ‚lange Weg zur Arbeit‘ oder die ‚Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr‘ in einer Reihe genannt werden. Wir nehmen an, dass diese Bündelung mit einem klaren räumlichen Muster einhergeht.

**Bündelung von
Umzugsgründen**

Wir untersuchen deshalb mittels einer Clusteranalyse die Bündelung dieser Gründe und betrachten sie in einem räumlichen Kontext. In die Analyse werden die Gründe einbezogen, die häufiger als 20mal genannt werden. Daraus entstehen sieben Cluster, die ähnliche Gründe für den Umzug als Bündel verschiedener Motive zusammenfassen.

Für jedes Cluster wurde ein aussagekräftiges Piktogramm entwickelt, das zur Wiedererkennung dient. Die Piktogramme zeigen auf der linken Seite den räumlichen Anspruch, der mit dem Umzug verwirklicht werden soll. Auf der rechten Seite wird das soziodemographische Profil der Befragten illustriert. Dieses Profil entspricht der Mehrheit der Bevölkerungsgruppe, die sich in diesem Cluster befindet.

**‚Konzentrierte/
gebündelte Angebote‘**



Das erste Cluster nennen wir ‚Konzentrierte/gebündelte Angebote‘. Als häufig genannte Gründe treten ‚Unzureichende Einkaufsmöglichkeiten / Dienstleistungsangebote‘, ‚Unzureichende Freizeitmöglichkeiten, Kultureinrichtungen (z.B. Kino, Theater, Konzert, Museum) und Gastronomie‘ und ‚Unzureichendes Öffentliches Verkehrsangebot‘ auf.

Dieses Cluster besteht vorwiegend aus Einpersonenhaushalten und denjenigen, die bereits vor dem Umzug im Untersuchungsgebiet gewohnt haben. Unter den Befragten gibt es einen bemerkenswert hohen Anteil der 18-24-jährigen, gleichzeitig gehören aber auch ältere Menschen dazu.

„Am Weg sparen“



Das Cluster „Am Weg sparen“ fasst Personen zusammen, die hauptsächlich wegen den Gründen ‚Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort zu lang‘ oder ‚Mobilitätskosten zu hoch‘ umgezogen sind.

Unter diesen Befragten befindet sich ein hoher Anteil an Studierenden. Damit ist dieses Cluster insgesamt relativ jung und schließt vor allem kleine Haushalte mit einer oder zwei Personen ein.

„Komfortabler wohnen“



Im Cluster ‚Komfortabler wohnen‘ werden vor allem die Gründe ‚bisherige Wohnkosten zu hoch‘, ‚Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung‘, ‚Unzureichende Wohnungsausstattung und -qualität (z.B. Balkon, Garten)‘ sowie ‚Unzufrieden mit der Wohngegend (z.B. Lärm, Sicherheitsempfinden)‘ genannt.

In diesem Cluster ist ein hoher Anteil von 30-39-jährigen zu finden. Außerdem sind viele der Befragten berufstätig. 95 Prozent dieses Clusters haben vorher schon in der Metropolregion München gewohnt.

„Job bewegt“



Das Cluster ‚Job bewegt‘ umfasst die Motive ‚Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsstandortes‘ und ‚Berufseinstieg, Arbeitsaufnahme, Beginn einer Ausbildung / eines Studiums‘.

In dieser Gruppe befinden sich vor allem junge Einpersonenhaushalte, die Mehrheit von ihnen ist berufstätig und weitere 15 Prozent studieren, zwei Prozent sind in Ausbildung.

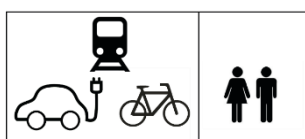
„Eigentum bilden“



Das Cluster ‚Eigentum bilden‘ bringt Personen zusammen, die wegen der ‚Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung‘, dem ‚Wunsch nach Wohneigentum‘ oder wegen ‚mehr Personen im Haushalt‘ umgezogen sind.

Dies sind vor allem Drei- und Vierpersonenhaushalte, die ein Eigenheim erworben haben. 96 Prozent haben zuvor in der Metropolregion München gewohnt.

„Umweltfreundlich bewegen“



Das Cluster 6 ‚Umweltfreundlich bewegen‘ zeigt sich durch die Umzugsmotive ‚unzureichendes Öffentliches Verkehrsangebot‘, ‚unzureichende Fahrradfreundlichkeit‘ und ‚Unzureichende Fußgängerfreundlichkeit‘.

Die Verteilung in den einzelnen Strukturmerkmalen entspricht fast genau dem Gesamtsample. Damit lässt sich vermuten, dass der Umzug aus den oben genannten Gründen in allen Bevölkerungsschichten vorkommt und

möglicherweise eher eine Frage des Lebensstils oder des Wertebewusstseins ist, als ein Aspekt der Familienplanung oder des Einkommens.

Im Cluster ‚Mitziehende‘ werden Personen auf Grundlage der genannten Gründe ‚Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsstandortes‘ und ‚Wechsel des Arbeits- / Ausbildungsstandortes einer anderen Person im Haushalt‘ zusammengefasst

Dies sind vor allem Ein- bis Zweipersonenhaushalte mit hoher Qualifikation und vorherigem Wohnstandort außerhalb der Metropolregion München. Außerdem haben diese Personen ein relativ hohes Einkommen.

‚Mitziehende‘



Tab. 6 zeigt zusammenfassend die sieben Cluster mit ihrem Anteil der genannten Gründe. Die blau hinterlegten Felder zeigen eine erhöhte Nennung eines Grundes innerhalb eines Clusters. Rote Felder deuten an, dass dieser Grund nicht oder deutlich weniger oft genannt wurde.

Die obenstehende Beschreibung der Cluster bezieht sich auf besonders häufig genannte Gründe. Dabei können auch nicht eindeutige Muster entstehen. Zum Beispiel werden die Cluster ‚Komfortabler wohnen‘ und ‚Eigentum bilden‘ getrennt betrachtet, obwohl in beiden Clustern Eigentum als Umzugsgrund genannt wurde. Jedoch ist die Verbindung mit anderen Gründen entscheidend. Diejenigen, die innerhalb des Clusters ‚Komfortabler wohnen‘ ebenso Eigentum erwerben wollten, gaben gleichzeitig auch an, dass sie unzufrieden waren mit der bisherigen Wohnungsausstattung. Beide Cluster unterscheiden sich vor allem bei den Wohnkosten, die beim ‚Eigentum bilden‘ kaum als ausschlaggebenden Grund für den Umzug genannt wurden.

Tab. 6 Die sieben Cluster der Umzugsgründe

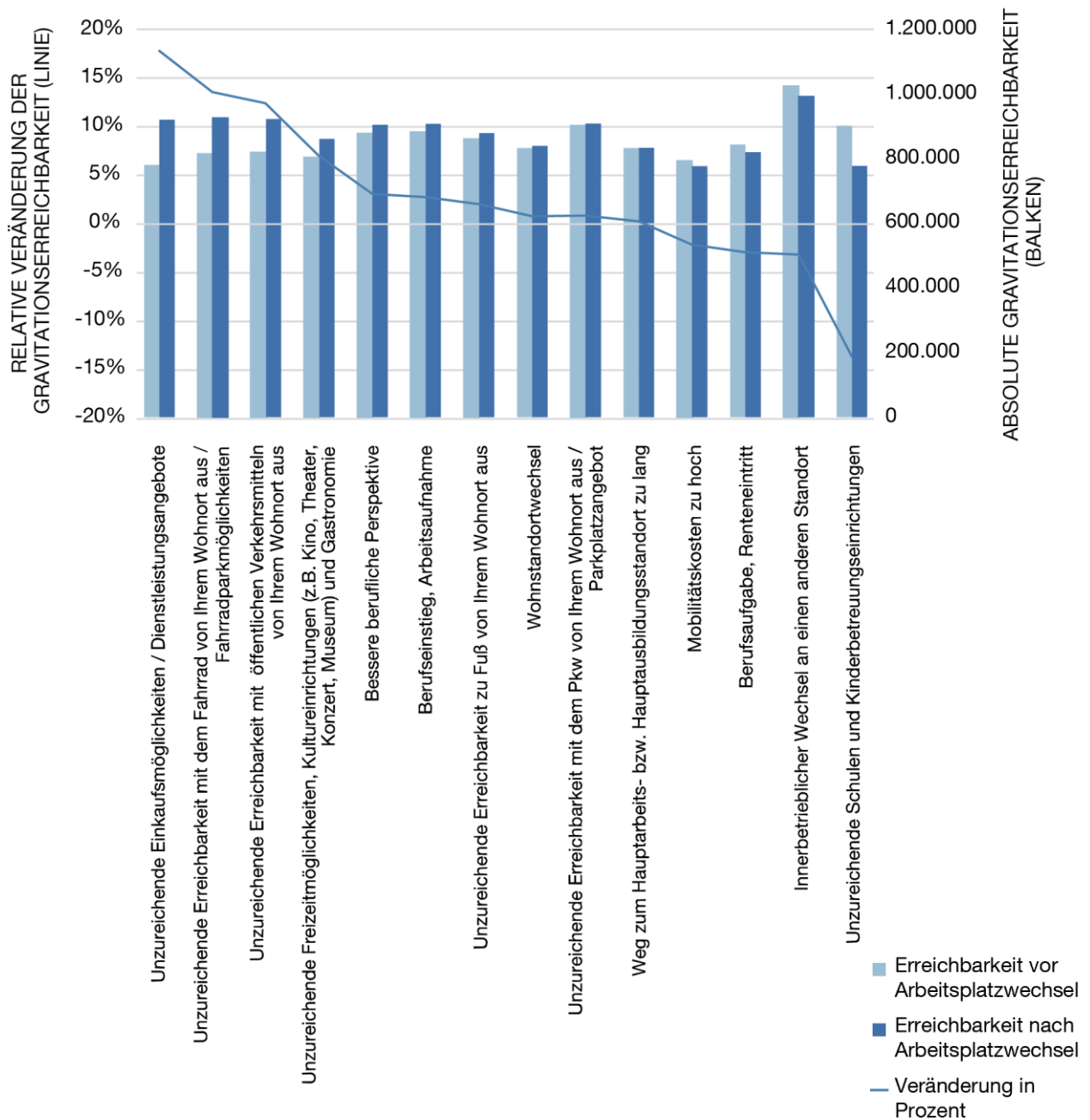
Grund für den Umzug	konzentrierte / gebündelte Angebote	Am Weg sparen	Komfortabler wohnen	Job bewegt	Eigentum bilden	Umweltfreundlich bewegen	Mitziehende
Unzureichende Einkaufsmöglichkeiten/ Dienstleistungsangebote	13,3	0,2	0,5	0	0	4,5	1,3
Unzureichende Freizeitmöglichkeiten, Kultureinrichtungen (z.B. Kino, Theater, Konzert, Museum) und Gastronomie	17,6	0,3	0,4	0,1	0	5,2	1,7
Unzureichende Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen	2,5	1,2	0,6	0	3,9	3,1	2
Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort zu lang	9	19,5	1,8	11,3	3	6,4	6,4
Mobilitätskosten zu hoch	5	18,9	0,4	1,9	0,2	4,7	3,5
Unzureichendes Öffentliches Verkehrsangebot	10,3	8,1	1,3	2,6	1,1	7,3	2,8
Unzureichende Pkw-Freundlichkeit	0,1	2,8	3,5	0	0,4	2,7	0,7
Unzureichende Fahrradfreundlichkeit	0	0	0,2	0	0	13	0,4
Unzureichende Fußgängerfreundlichkeit	0	0	0	0	0	9,3	0
Unzureichende Nähe zu Partner/-in, Familie, Freunden, Bekannten	7,2	4	6,7	10,4	4,2	5,6	6,7
Bisherige Wohnkosten zu hoch	2,5	4,8	16,4	6,9	4,9	4,3	4,2
Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung	6,6	6,4	18,4	9,3	18,5	6,2	5,5
Unzureichende Barrierefreiheit	0,6	0,1	4,4	0	0	1,3	0,4
Unzureichende Wohnungsausstattung und -qualität (z.B. Balkon, Garten)	5,3	4,5	16,8	5,7	11,2	5,6	4,4
Wunsch nach Wohneigentum	2,9	3,5	8,3	1,1	21	3,6	2,3
Unzufrieden mit der Wohngegend (z.B. Lärm, Sicherheitsempfinden)	5,8	3,3	15	6,4	6	7,9	4
Breitband-Internet nicht verfügbar am bisherigen Wohnstandort	2	5,4	1,1	0	0	1,8	0,9
Mehr Personen im Haushalt	2,8	3,7	1,7	1,4	23,1	3,2	4,6
Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsstandortes	4,3	8	1,3	26,9	2,3	2,4	10,4
Berufseinstieg, Arbeitsaufnahme, Beginn einer Ausbildung / eines Studiums	2,4	5,3	1,2	16,1	0,2	1,7	5,8
Wechsel des Arbeits- / Ausbildungsstandortes einer anderen Person im Haushalt	0	0	0	0	0	0,3	31,9
Nennungen je Cluster	1633	1471	2091	3340	3629	1266	939
Befragter je Cluster	368	346	533	2753	1447	209	301

4.2 Gründe für den Arbeitsstandortwechsel

Die Abb. 43 zeigt den Zusammenhang zwischen dem Wechsel eines Arbeitsstandortes und der räumlichen Struktur anhand der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in der Metropolregion München.

Bündel von Arbeitsstandortwechselgründen

Abb. 43 Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach dem Wechsel des Arbeitsstandortes



Clusteranalyse

Unsere Analyse hier zeigt nur jene Gründe, die häufiger als 40mal genannt wurden, die übrigen Gründe fallen weg. Damit wurden 16 Gründe identifiziert, die entsprechend häufig genannt wurden. Die Antworten werden zu Clustern zusammengefasst, wenn ähnliche Motive für den Wechsel auftauchen.

Die Ergebnisse der Clusteranalyse für den Wechsel des Arbeitsstandortes werden im Folgenden dargestellt:

,Private Gründe‘



Das Cluster ‚Private Gründe‘ zeigt eine große Anzahl von Nennungen in den freien Antwortkategorien. Diese Gründe umfassen vor allem nicht-berufsbezogene Arbeitsplatzwechselgründe wie Elternzeit, familiäre Gründe, gesundheitliche Gründe, private Gründe, Trennung von Partner oder Partnerin, unzureichende Nähe zu Partner/Familie/Freunden, Zusammenzug mit Partner oder Partnerin.

Analog zu den Umzugsclustern wurden Piktogramme für die Cluster der Arbeitsplatzwechselnden erstellt. Im Cluster ‚Private Gründe‘ werden keine eindeutigen räumlichen Tendenzen in der Arbeitsstandortwahl erkennbar und daher nicht weiter aufgenommen. Für die übrigen Cluster werden die räumlichen Ansprüche auf der linken Seite, das soziodemographische Profil auf der rechten Seite illustriert.

Das Cluster zeigt eine ähnliche Struktur hinsichtlich Alter und Bildungsstand im Vergleich zur Gesamtbefragung. Darunter sind tendenziell eher Mehrpersonenhaushalte und seltener Studierende. Auffällig ist jedoch der höhere Anteil von Zuzüglern und Arbeitsstandortwechselnden in der Metropolregion München.

Am Weg sparen



Im Cluster ‚Am Weg sparen‘ lässt sich eine ähnliche Motivlage wie beim gleichnamigen Umzugscluster erkennen. Die Befragten wechseln ihren Arbeitsstandort weil der Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort zu lang war oder die Kosten für die Mobilität zu hoch waren.

In diesem Cluster sind alle soziodemographischen Gruppen vertreten. Die Verkürzung des Arbeitsweges ist somit ein Motiv, das von allen sozialen Gruppen zum Ortswechsel veranlasst. Verglichen mit dem Gesamtdurchschnitt der Befragten findet sich hier ein leichter Überhang von Mehrpersonenhaushalten. Die höheren und gleichzeitig niedrigeren Einkommensklassen sind etwas stärker vertreten. Dies lässt vermuten, dass die Verkürzung des Arbeitsweges von höheren Einkommensklassen bewusst gewünscht und realisiert wird. Für die niedrigeren Einkommensklassen ist die Senkung der Mobilitätskosten durch kürzere Wege eine Notwendigkeit zur Reduzierung der finanziellen Belastung.

Das Cluster ‚Durchstarter‘ zeigt Befragte, die auf Grund von Berufseinstieg oder dem Wohnstandortwechsel den Arbeitsstandort gewechselt haben.

Zu dieser Entscheidungsgruppe gehören ein hoher Anteil an Studierenden und Auszubildenden, die meist zwischen 18-30 Jahren alt sind und vermehrt häufig in Ein- und Zweipersonenhaushalten leben. Sie verfügen über ein unterdurchschnittliches Einkommen und sind oft Zuzügler in das Untersuchungsgebiet.

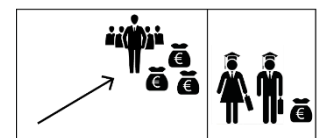
‚Durchstarter‘



Die Motivlage der Verbesserung der beruflichen Karriere wird im Cluster ‚Beruflicher Aufstieg‘ erfasst. Wechselgrund ist für die Befragten eine bessere berufliche Perspektive, die bei einem anderen Arbeitgeber realisiert wird.

Die Befragten sind größtenteils zwischen 30-50 Jahre alt, gut gebildete und verdienende Berufstätige. Sie leben in allen Haushaltsformen.

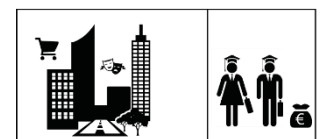
‚Beruflicher Aufstieg‘



Im Cluster ‚Angebote verbessern‘ zeigt sich eine weitere Analogie zum Umzug. Die Beweggründe der Arbeitsstandsveränderung erfolgt wie auch beim Umzugscluster ‚konzentrierte/gebündelte Angebote‘ auf Grund von unzureichenden Einkaufsmöglichkeiten / Dienstleistungsangeboten, unzureichenden Freizeitmöglichkeiten, Kultureinrichtungen und Gastronomie sowie unzureichendem Angebot an Schulen / Kinderbetreuungseinrichtungen.

Die Befragten haben meist ein Alter von 30-50 Jahren, eine hohe Qualifikation und verdienen überdurchschnittlich gut. Unter den Befragten gibt es viele Familien.

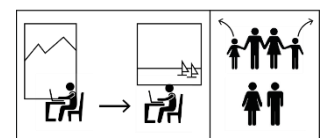
‚Angebote verbessern‘



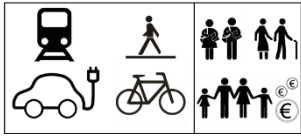
Der Arbeitsstandortwechsel innerhalb des Unternehmens wird im Cluster ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘ zusammengefasst. Als Grund für den Standortwechsel gaben die Befragten an, dass sie innerhalb des gleichen Unternehmens an einen anderen Standort gewechselt sind, dabei aber nur teilweise eine bessere berufliche Perspektive erwarten. Damit hängt diese Umsetzung nicht automatisch mit der Karriere der Befragten zusammen, sondern ergibt sich auch aus den Standortentscheidungen der Unternehmen.

Die Befragten sind oft zwischen 40-60 Jahre alt. Im Vergleich zur Gesamtbefragung sind diese Personen mit einem hohen Akademikeranteil leicht überdurchschnittlich ausgebildet, aber durchschnittlich verdienende Kinderlose oder Alleinverdiener-Haushalte.

‚Innerbetrieblicher Wechsel‘



,Umweltverbund‘



Das Cluster ‚Umweltverbund‘ setzt sich aus den Personen zusammen, die aufgrund unzureichender Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß oder dem ÖPNV den Arbeitsstandort gewechselt haben.

Darunter sind sowohl Studierende als auch ältere Personen zwischen 50 und 59 Jahren. Das Einkommen dieser Gruppen ist deutlich unterdurchschnittlich. Hier werden nicht-akademische Bildungsbiographien erfasst, die in Mehrpersonenhaushalten leben. Dabei gibt es einen nennenswerten Anteil von Arbeitslosen in den Haushalten. Die Befragten haben schon vorher im Untersuchungsgebiet gearbeitet.

Tab. 7 zeigt zusammenfassend den Anteil der genannten Gründe je Motivcluster des Arbeitsstandortwechsels. Die blau hinterlegten Felder zeigen eine erhöhte Nennung eines Grundes innerhalb eines Clusters. Rote Felder deuten an, dass dieser Grund nicht oder deutlich weniger oft genannt wurde.

Tab. 7 Die sieben Cluster der Arbeitsstandortwechselgründe

Grund für den Arbeitsplatzwechsel	Private Gründe	Am Weg sparen	Durchstarter	Beruflicher Aufstieg	Angebote verbessern	Innerbetrieblicher Wechsel	Umweltverbund
Unzureichende Einkaufsmöglichkeiten / Dienstleistungsangebote	0,0	0,2	0,0	0,0	11,9	0,0	5,1
Unzureichende Freizeitmöglichkeiten, Kultureinrichtungen und Gastronomie	0,5	0,1	0,0	0,0	14,5	0,0	6,0
Unzureichende Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen	0,9	0,5	0,0	0,0	8,0	0,0	1,7
Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort zu lang	3,7	29,1	3,2	0,0	11,0	0,0	11,4
Mobilitätskosten zu hoch	4,1	18,5	0,7	0,0	6,1	0,0	9,0
Unzureichende Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Ihrem Wohnort aus	2,3	8,7	1,9	0,9	8,0	0,6	13,3
Unzureichende Erreichbarkeit mit dem Pkw von Ihrem Wohnort aus / Parkplatzangebot	1,4	4,3	0,0	0,0	1,9	0,0	4,8
Unzureichende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad von Ihrem Wohnort aus / Fahrradparkmöglichkeiten	0,0	1,2	0,0	0,0	0,4	0,0	14,3
Unzureichende Erreichbarkeit zu Fuß von Ihrem Wohnort aus	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	13,6
Wohnstandortwechsel	7,8	7,9	25,4	6,3	9,3	3,5	4,9
Berufseinstieg, Arbeitsaufnahme	6,0	3,8	56,9	0,0	4,7	2,9	4,3
Berufsaufgabe, Renteneintritt	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Innerbetrieblicher Wechsel an einen anderen Standort	1,8	4,3	0,0	0,0	1,9	77,4	1,9
Bessere berufliche Perspektive	10,1	17,3	11,8	92,9	13,8	15,6	9,5
Bessere Arbeitsbedingungen	0,0	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	0,0
Kombinierte Andere Private Gründe: g, i, k, m, n, o, p	61,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nennungen je Cluster	217	1380	1756	1260	688	796	587
Befragter je Cluster	133	531	1611	1170	234	616	108

**Von Motiven zum
Raumnutzungsmuster**

Die Untersuchung von Umzug und Arbeitsstandortwechsel zeigt, dass sich viele Gründe überlagern und gemeinsam vorkommen. Die räumliche Konsequenz aus diesen Entscheidungen zeigt sich ausgeprägter, wenn die Gründe in den jeweiligen Bündeln betrachtet werden. Aus diesem Grund werden die einzelnen Cluster zusammengefasst und gemeinsam als Raumnutzungsmuster untersucht. Tab. 8 zeigt die einzelnen Cluster und wie diese zu einem Raumnutzungsmuster zusammengeführt werden.

Tab. 8 Vom Cluster zum Raumnutzungsmuster (eigene Berechnung)

Cluster Umzug	Anzahl	Cluster Arbeitsstandortwechsel	Anzahl	Raumnutzungsmuster
Mitziehende	301	Durchstarter	1611	Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen
Job bewegt	2753	Beruflicher Aufstieg	1170	Berufliche Perspektiven erweitern – zentral arbeiten – länger unterwegs
		Innerbetrieblicher Wechsel	616	
Am Weg sparen	346	Am Weg sparen	531	Kürzer und günstiger pendeln – zentraler wohnen – dezentraler arbeiten
Umweltfreundlich bewegen	209	Umweltverbund	108	Umweltfreundlich bewegen
Konzentrierte & gebündelte Angebote	368	Angebote verbessern	234	Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen
Komfortabler wohnen	533			Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen
Eigentum bilden	1447			
		Private Gründe	133	

Im Folgenden werden die einzelnen Raumnutzungsmuster in ihrer Charakteristik detailliert beschrieben. Das Cluster ‚Private Gründe‘ wurde in dieser räumlichen Auswertung nicht weiter betrachtet. Die 133 Personen in diesem Cluster gaben sehr unterschiedliche Gründe, die vor allem auf private Situationen, wie Scheidung oder Trennung zurückzuführen sind.

5 Raumnutzungsmuster in der Metropolregion München

Die Clusteranalyse bildet die Grundlage für sechs Raumnutzungsmuster von privaten Haushalten. Diese Raumnutzungsmuster werden im Folgenden als Zusammenfassung ähnlich zusammengesetzter Cluster beschrieben. Dazu fließen auch spezifische Datenanalysen mit ein, um die Besonderheiten des jeweiligen Musters deutlich zu machen

5.1 Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen

Die Metropolregion München ist durch Zuzug geprägt, der häufig berufs- oder ausbildungsbedingt erfolgt. Das heißt, es sind vor allem junge Menschen, die in die Metropolregion ziehen und häufig einige Zeit später Familien gründen (Landeshauptstadt München 2015).

Ein Großteil des Zuzugs ist auf innerdeutsche Wanderungen zurückzuführen und auch die meisten zuziehenden Befragten unserer Untersuchung kommen - wie Abb. 44 zeigt - aus Bayern oder den anderen Bundesländern. Grundsätzlich werden nicht alle Regionen in gleichem Maße nachgefragt: Der ausbildungsbezogene Zuzug orientiert sich bayernweit vor allem an den Standorten der Hochschulen und den umliegenden Regionen, das heißt Würzburg, Regensburg, Ulm, Augsburg, Nürnberg/Fürth/Erlangen und München. Der berufsbedingte Zuzug konzentriert sich hingegen vor allem auf die Metropolregion München und insbesondere deren wirtschaftliche Zentren wie Ingolstadt und München (BBSR 2013a). Grund hierfür ist eine hohe Arbeitsplatzkonzentration und Unternehmensdichte. Gerade für die Unternehmen ist der Zuzug von gut qualifizierten Arbeitskräften von essentieller Bedeutung, denn schon heute ist über alle Berufsgruppen hinweg ein Fachkräftemangel zu verzeichnen. Bayernweit fehlen 2015 132.000 Fachkräfte, insbesondere in den Bereichen Mechatronik, Automatisierungstechnik, Maschinenbau und Elektronik (IHK 2015). Eine wachsende Arbeitsplatz- und Bevölkerungskonzentration bringt gleichzeitig auch eine höhere Nachfrage in haushaltsbezogenen Dienstleistungen mit sich. Hier entstehen häufig Arbeitsplätze mit geringem oder mittlerem Einkommen. Um dem Bedarf an Arbeitskräften zu begegnen, sind Kenntnisse über die zuziehenden Menschen und deren Anforderungen an ihren Lebensraum notwendig.

Unsere Untersuchung bestätigt die skizzierten Entwicklungen. Die Zuziehenden finden sich bei der Analyse der Gründe für ihren Arbeitsstandortwechsel vor allem in den Clustern ‚Durchstarter‘, ‚Beruflicher Aufstieg‘ und ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘ wieder (Abb. 45). Das sind die Cluster, bei denen die beruflichen Gründe klar im Vordergrund stehen. Bei der Analyse der Umzugsgründe finden sich über 70 Prozent im Cluster ‚Job bewegt‘ wieder, doch auch im Cluster ‚Mitziehende‘ finden sich einige Zuziehende (Abb. 46).

Die Charakteristik der Zuziehenden, deren Anforderungen und Bedürfnisse, werden in diesem Kapitel exemplarisch an den Clustern ‚Durchstarter‘ und ‚Mitziehende‘ näher beleuchtet. So kann den Herausforderungen, die einem weiteren Zuzug von Fachkräften entgegenstehen, besser begegnet werden. Mit diesen beiden Clustern befinden sich 1.826 Teilnehmende, das heißt rund ein Viertel aller Befragten, im Raumnutzungsmuster ‚Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen‘ wieder. Überwiegend sind das junge Menschen, die ihren Wohn- oder Arbeitsstandort aus beruflichen Gründen gewechselt haben, knapp die Hälfte davon ist neu in das Untersuchungsgebiet zugezogen.

Abb. 44 Vergleich der realen Zuwanderung (oben) mit den Befragten, die neu in die Metropolregion zugezogen sind (unten), entsprechend des vorherigen Wohnortes

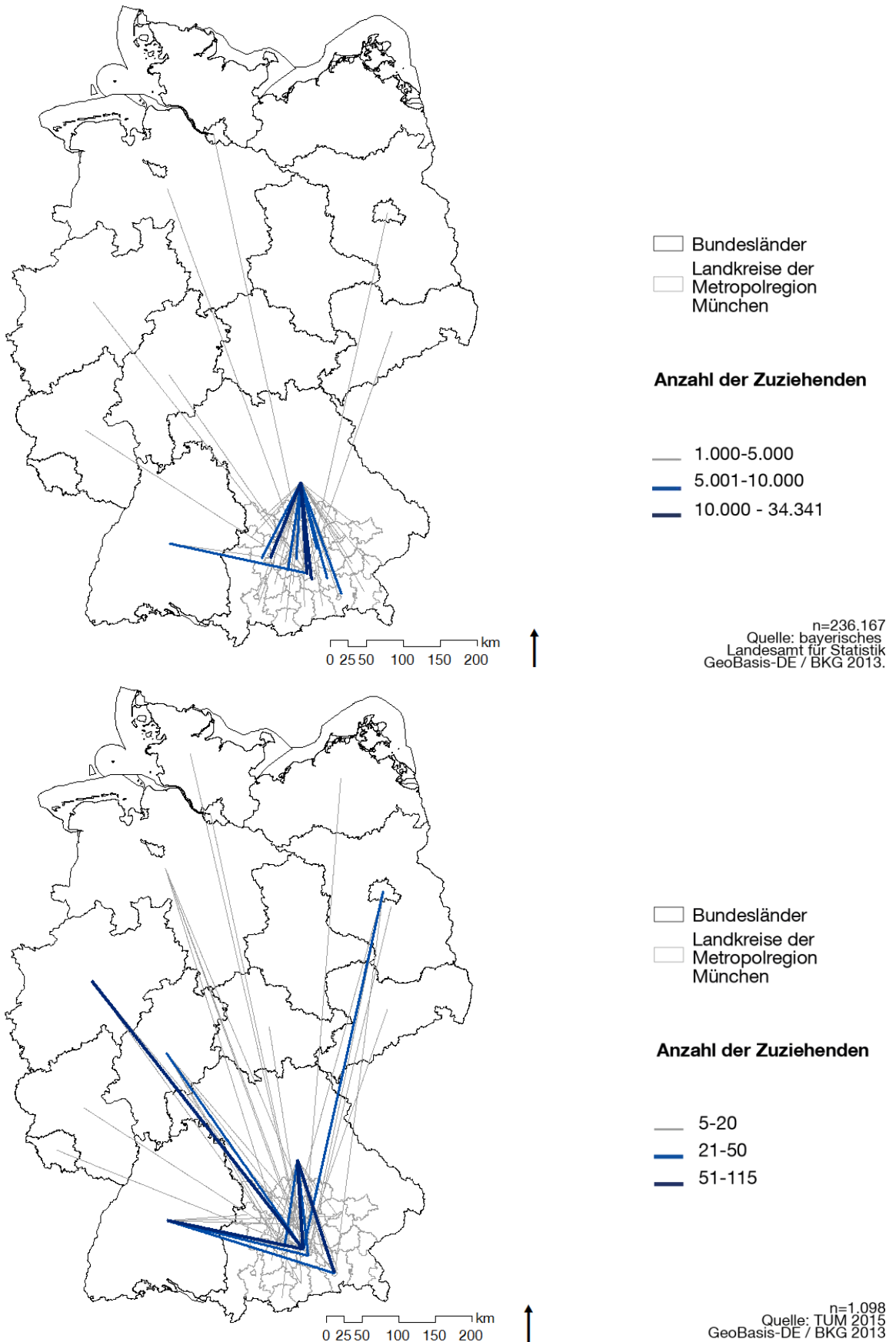


Abb. 45 Cluster der Arbeitsplatzwechselgründe, in denen sich Zuziehende wiederfinden

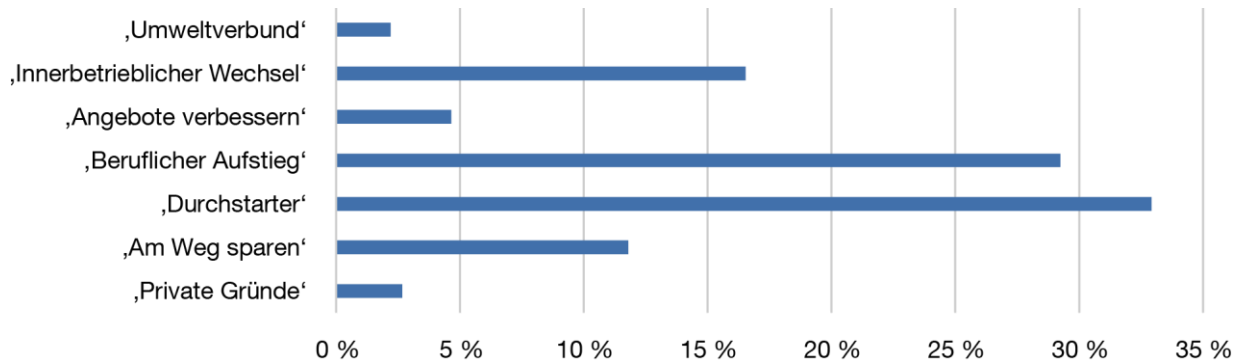
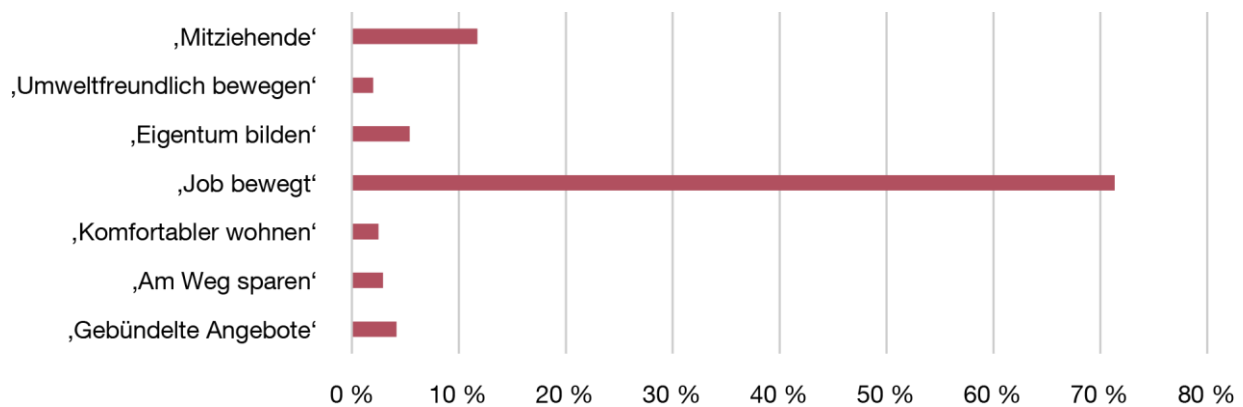


Abb. 46 Cluster der Umzugsgründe, in denen sich Zuziehende wiederfinden

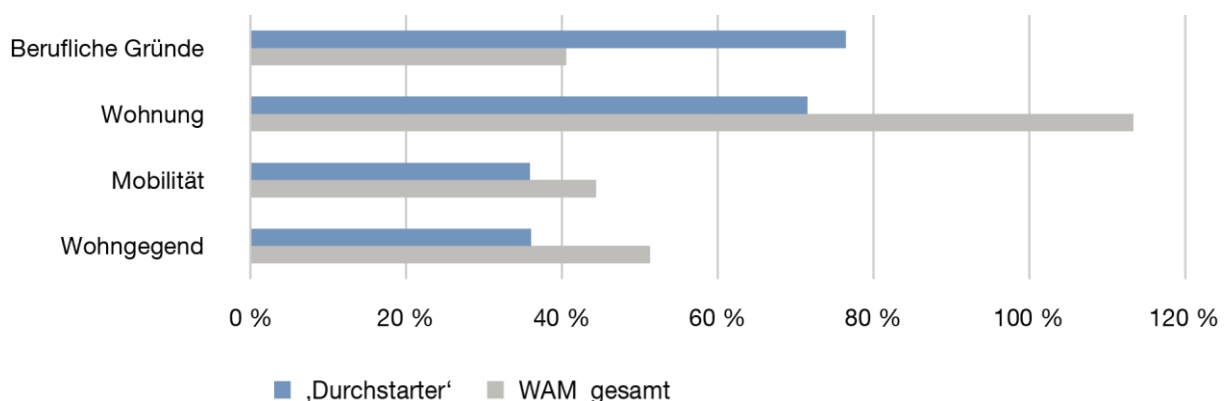


**Arbeitsstandortcluster
„Durchstarter“:
Studierende und
Berufseinsteiger**

Im Cluster „Durchstarter“ sind etwa ein Viertel der Befragten noch im Studium oder in der Ausbildung – im Vergleich zur Gesamtstichprobe sind das rund doppelt so viele. Die meisten anderen sind Angestellte, wobei davon über die Hälfte Berufseinsteiger sind. Ausschlaggebender Grund für den Wechsel des Arbeitsstandortes ist dementsprechend für knapp 60 Prozent der Berufseinstieg bzw. die Aufnahme eines Studiums. Der am zweithäufigsten genannte Grund ist der Wechsel des Wohnstandortes. Eine bessere berufliche Perspektive ist im Vergleich zum Gesamtdatensatz für diese Gruppe von eher untergeordneter Bedeutung. Der Anteil derer, die innerhalb der letzten drei Jahre nicht nur den Ort der Hauptbeschäftigung, sondern auch den Wohnstandort gewechselt hat, ist mit 83 Prozent vergleichsweise hoch. Die Berufs-/Studienaufnahme oder der Wechsel des Arbeits-/Studienortes bewirken häufig auch den Wechsel des Wohnstandortes. Direkte räumliche Ausstattungskriterien im Wohnumfeld oder die Objekteigenschaften spielen bei den Umzugsgründen eine deutlich geringere Rolle als bei den

übrigen Befragten. In Abb. 47 wurden aus allen Umzugsgründen (siehe Kapitel 3.4 oder 4.1) zusammenfassende Kategorien gebildet. Da die Befragten jeweils mehrere Gründe nennen konnten, ergeben sich beim Aufaddieren der Zustimmungsraten zum Teil Werte über 100 Prozent.

Abb. 47 Kategorisierte Umzugsgründe der ‚Durchstarter‘
(Mehrfachnennung möglich, daher Werte über 100 Prozent)



Die Befragten im Cluster ‚Mitziehende‘ sind in der Regel berufstätig und etwas häufiger weiblich. 94 Prozent geben den Wechsel des Arbeitsstandortes einer anderen Person im Haushalt als Grund für den Umzug an. Weitere häufig genannte Gründe sind der Wechsel des eigenen Arbeitsstandortes, der Berufseinstieg, die unzureichende Nähe zu Partner/-in oder Verwandten sowie die Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung. Bei diesen Befragten scheint also der Wechsel des Arbeits-/Ausbildungsortes der Befragten selbst oder einer anderen Person häufig der ausschlaggebende Grund für einen Umzug zu sein, bei dem der Wohnstandort jedoch in vielfacher Hinsicht optimiert wird. Rund drei Viertel haben neben ihrem Wohnstandort auch ihren Arbeits- oder Ausbildungsort gewechselt, häufig aufgrund eines Einstiegs in den Beruf oder der Aufnahme eines Studiums. Knapp 40 Prozent erwarten bessere berufliche Perspektiven und etwa ein Drittel begründet den Wechsel des Arbeitsstandortes mit dem Wechsel des Wohnstandortes. 14 Prozent wechseln den Arbeitsstandort innerhalb eines Betriebs.

Betrachtet man die Umzugsgründe der Teilnehmenden, die bei den Gründen für ihren Arbeitsstandortwechsel den Wohnstandortwechsel angeben, wird deutlich, dass viele die Entscheidung für Wohn- und Arbeitsstandort gemeinsam treffen: Rund 50 Prozent geben gleichzeitig den Wechsel des Arbeitsstandortes als Grund für den Umzug an. Häufig kommen jedoch noch weitere Gründe wie der Berufseinstieg, Unzufriedenheit mit der vorherigen Wohnlage oder der vorherigen Wohnung dazu. Ist der Arbeitsstandortwechsel einer anderen Person im

**Umzugscluster
‚Mitziehende‘:
Berufsbezogene
Umzugsgründe**

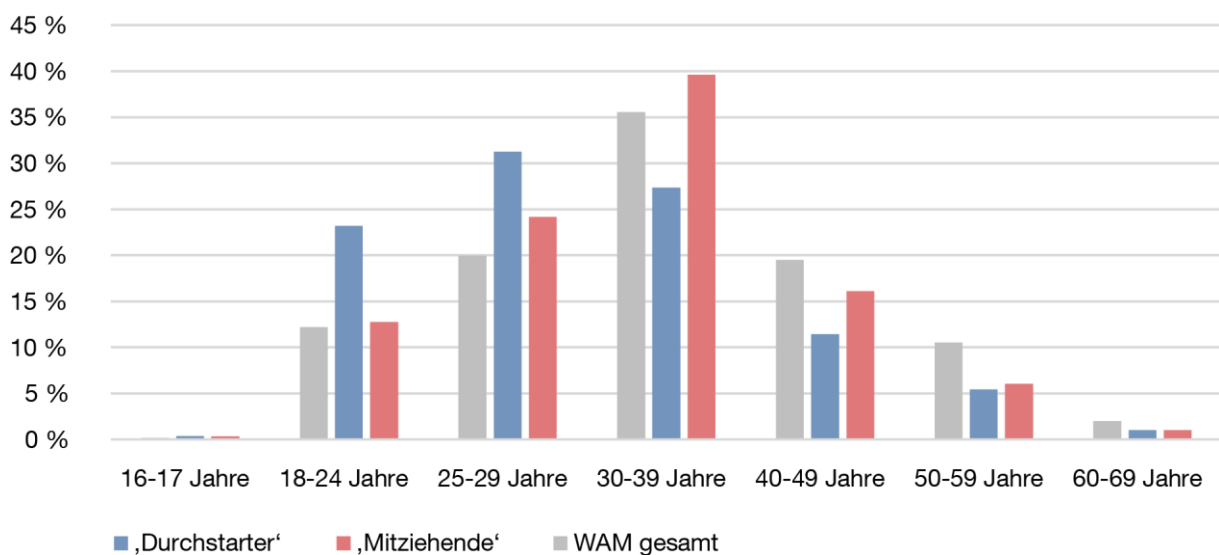
**Bewusste
Entscheidung für die
Verlagerung des
Lebensmittelpunktes**

Haushalt mit ein Grund für den Umzug, geht dieser häufig auch mit einem Arbeitsstandortwechsel des Mitziehenden selbst einher. Insgesamt ziehen die Befragten also nicht nur wegen eines Arbeitsplatzes in die Region, sondern sie entscheiden sich bewusst dafür, ihren Lebensmittelpunkt in die Region zu verlegen.

Singles, Paare, wenig Kinder

Die Menschen, die in die Region zuziehen sind häufig noch jung, insbesondere die ‚Durchstarter‘ sind zu über 50 Prozent unter 30 Jahre alt (Abb. 48). Damit geht einher, dass die meisten noch keine Kinder haben, sondern alleine, in einer Partnerschaft oder Wohngemeinschaft leben. ‚Mitziehende‘ sind häufig zwischen 30 und 40 Jahren und damit zwar etwas älter, aber dennoch jünger als der Durchschnitt der Befragten. Entsprechend ist der Anteil der Familien etwas höher, wenn gleich die meisten Befragten zu zweit leben.

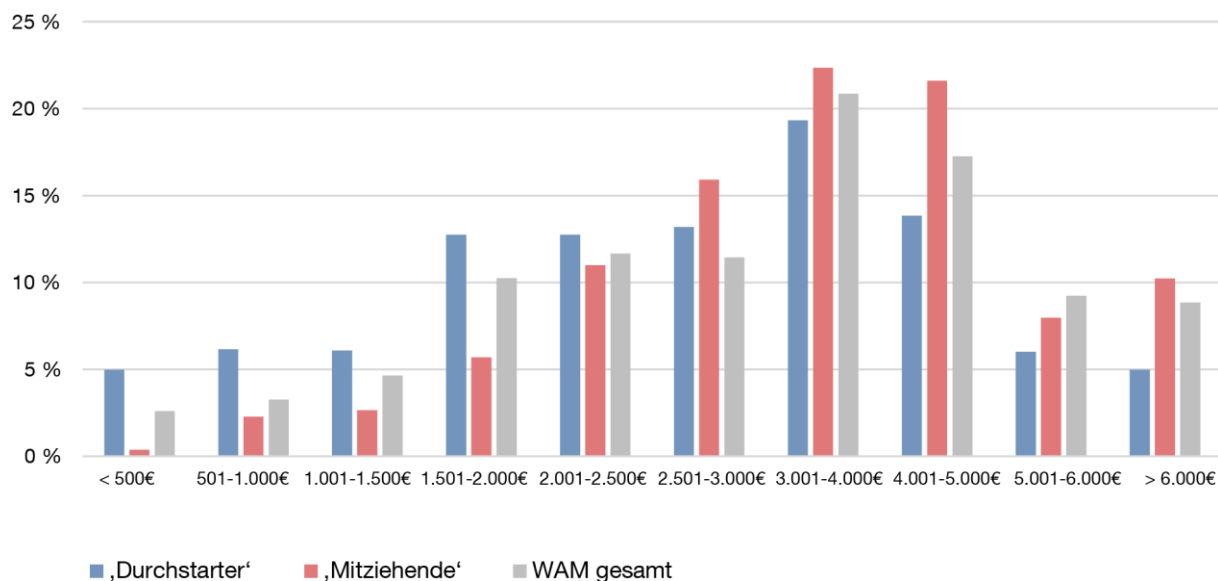
Abb. 48 Vergleich des Alters der Cluster ‚Mitziehende‘ und ‚Durchstarter‘ mit dem Gesamtdatensatz



Geringes Einkommen der Durchstarter

Der hohe Anteil an jungen Studierenden und Berufseinsteigern wirkt sich auch auf die Einkommensverteilung aus (Abb. 49): Während die Einkommen des Clusters ‚Mitziehende‘ durchschnittlich etwas höher sind als im Gesamtdatensatz, sind die der ‚Durchstarter‘ und insbesondere die der Studierenden, erwartungsgemäß deutlich niedriger.

Abb. 49 Vergleich der Einkommen der Cluster ‚Mitziehende‘ und ‚Durchstarter‘ mit dem Gesamtdatensatz



Die Anteile der Befragten mit (Fach-)Hochschulreife sowie die der mit (Fach-)Hochschulabschluss sind etwas höher als im Gesamtdatensatz. Unter den befragten Angestellten geht ein Großteil „qualifizierten Tätigkeiten nach Anweisung“ nach, der Anteil in verantwortungsvolleren Positionen ist eher gering, was sicher auch durch deren geringere Berufserfahrung bedingt ist. Der Anteil der Befristungen ist bei ‚Mitziehenden‘ und ‚Durchstartern‘ mit 34 Prozent doppelt so hoch wie im Gesamtdatensatz.

**Junge Akademiker,
befristet beschäftigt**

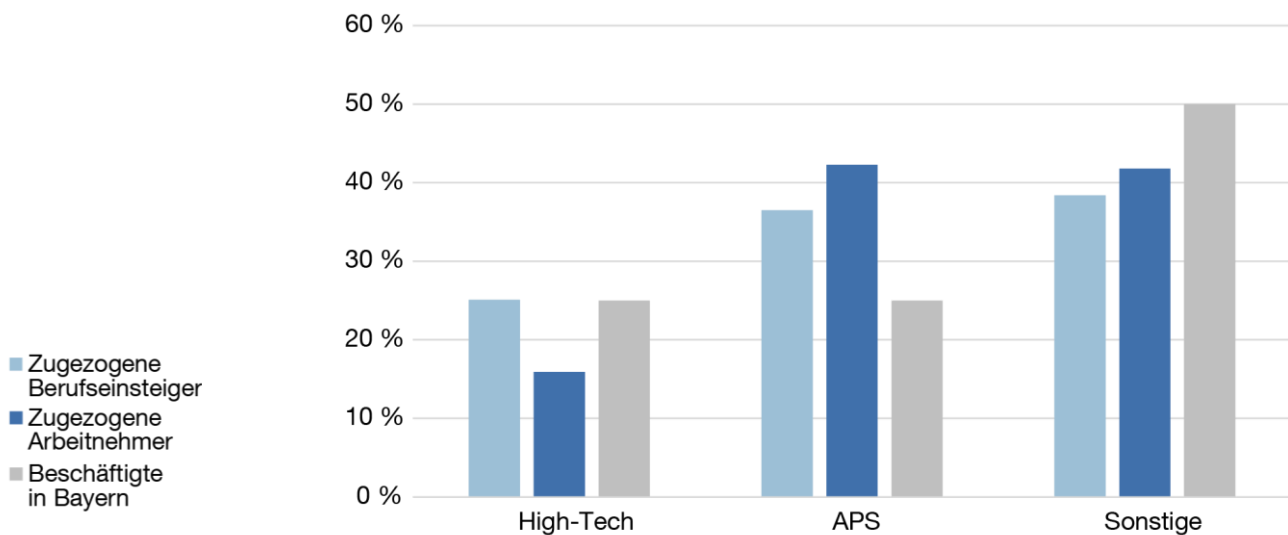
Insgesamt sind in der Metropolregion die Bereiche High-Tech und unternehmensbezogene Dienstleistungen (Advanced-Producer-Services – APS) ausgeprägt. Basierend auf den Berufsklassifikationen der Bundesagentur für Arbeit ermitteln wir für das Jahr 2013 jeweils Wert von rund 25 Prozent der Beschäftigten in Bayern in diesen beiden Bereichen (BA 2015). Diese Zahl stellt eine Näherungsgröße dar, da die Klassifikation der Bundesagentur relativ groben Aggregaten arbeitet.

**High-Tech und APS als
wachstumstreibende
Beschäftigungssektoren**

Unternehmen in diesen beiden Branchen gelten als wissensintensive Unternehmen, da sie über einen sehr hohen Anteil von hochqualifizierten Beschäftigten verfügen oder viel in Forschung und Entwicklung investieren. Betrachtet man unter unseren Befragten nur die zugezogenen Beschäftigten, die einen neuen Arbeitsplatz in der Metropolregion gefunden haben, wird die Bedeutung dieser Wirtschaftszweige insbesondere auch für den Zuzug deutlich (Abb. 50, Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit (2015)). Bei den zugezogenen Berufseinsteigern unserer Untersuchung ist der Anteil der Beschäftigten im Bereich APS rund 10 Prozent höher als der statistische Durchschnitt

aller Beschäftigten in Bayern. Noch klarer ist dieser Trend bei den Personen erkennbar, die bereits in einer anderen Region gearbeitet haben und nun einen neuen Job in der Metropolregion begonnen haben. Auch diese sind weit überdurchschnittlich oft im Bereich APS beschäftigt. Das legt nahe, dass die Metropolregion insbesondere hinsichtlich der Beschäftigungsmöglichkeiten in wissensintensiven Unternehmen attraktiv ist. In der Stadt München ist der Anteil der Beschäftigten im Bereich APS mit fast 40 Prozent sogar noch höher (Landeshauptstadt München 2013). Das erklärt auch mit, dass etwa die Hälfte der neuen Arbeitskräfte in der Region eine Arbeit in der Stadt München aufnimmt.

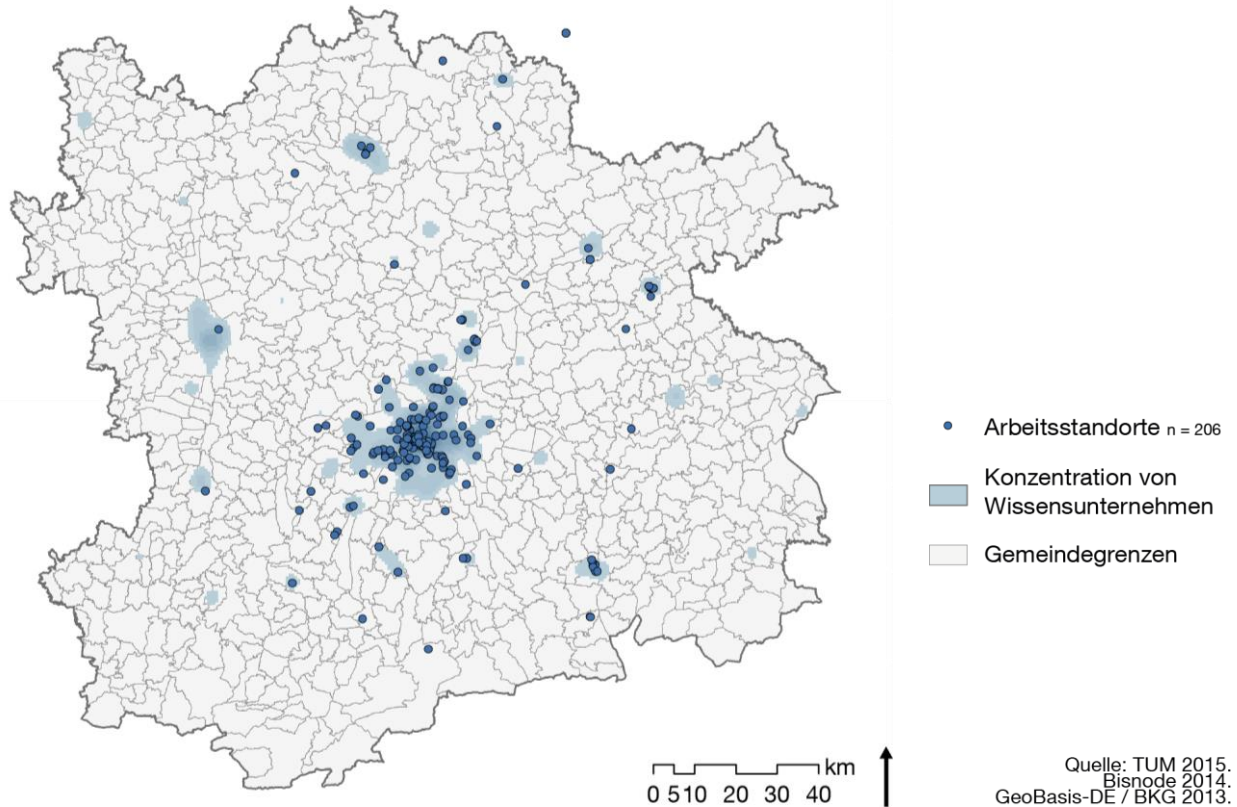
Abb. 50 Verteilung zugezogener Arbeitskräfte auf Beschäftigungssektoren



Konzentrationen großer Wissensunternehmen besonders für APS-Beschäftigte attraktiv

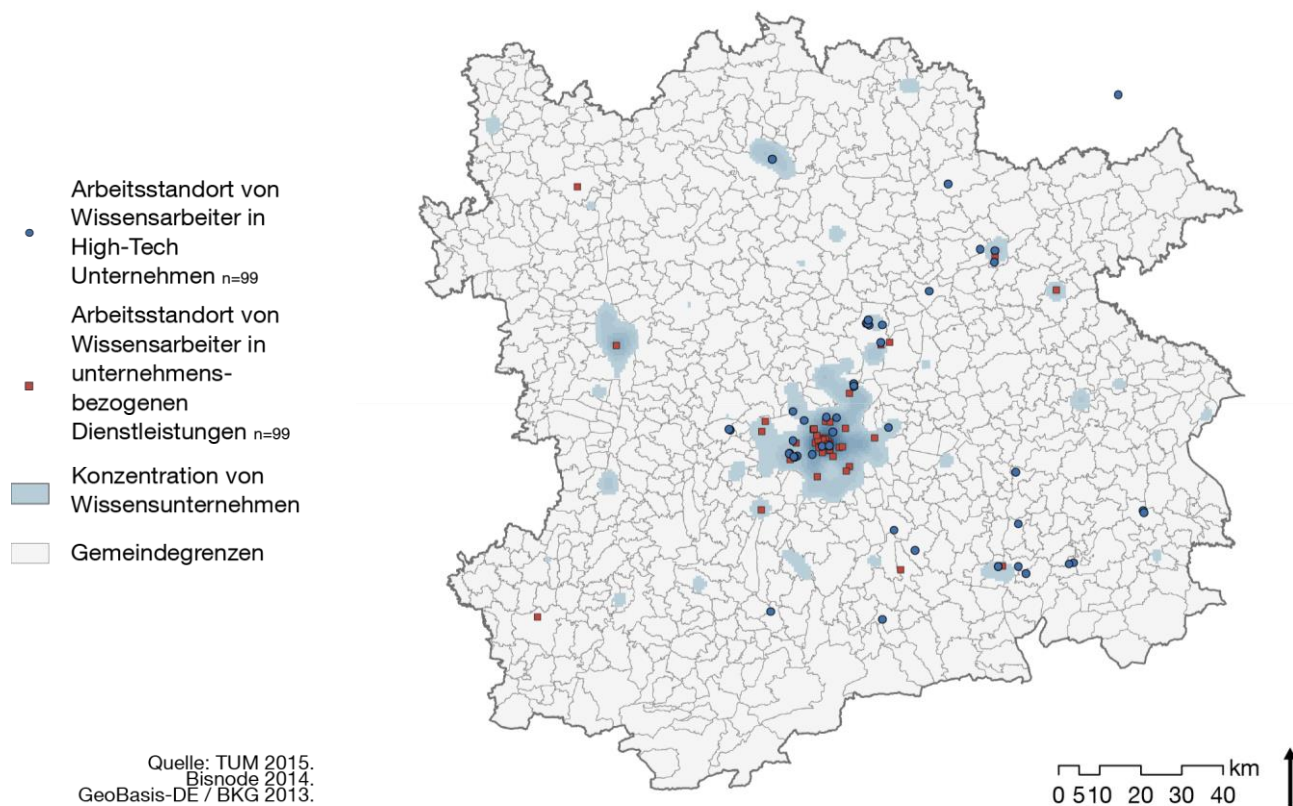
Anhand unserer Befragung stellen wir einen Zusammenhang zwischen den Standorten, an denen Wissensarbeiter eine Arbeit in der Region aufnehmen, und den Agglomerationen großer Wissensunternehmen auch über die Stadt München hinaus fest. Die Wissensarbeiter, die häufig aufgrund von besseren Beschäftigungsmöglichkeiten in die Region ziehen, wählen Unternehmen, die ihnen bessere berufliche Perspektiven und Qualifizierungsmöglichkeiten bieten. Gewöhnlich können insbesondere Firmen mit mehr als 50 Beschäftigten diese Bedürfnisse erfüllen. 0 zeigt die räumliche Korrelation zwischen Konzentrationen großer Wissensunternehmen und den neuen Beschäftigungsstandorten der Wissensarbeiter.

Abb. 51 Räumliche Korrelation zwischen den Standorten, an denen Wissensarbeiter eine neue Beschäftigung aufnehmen, und Konzentration von Wissensunternehmen



Betrachtet man die Arbeitsstandorte der Berufseinsteiger für High-Tech und APS getrennt, fällt auf, dass die Arbeitsstandorte der Berufseinsteiger in den APS stärker mit den Konzentrationen großer Wissensunternehmen korrelieren, als die der Berufseinsteiger im Bereich High-Tech (Abb. 52). Dies lässt sich damit begründen, dass APS Unternehmen einen hohen Bedarf an räumlicher Nähe zu Kunden und Partnern haben. Dies trifft zwar auch auf High-Tech Unternehmen zu, dort kommen jedoch zusätzlich die Unternehmensgröße und der Bedarf für Produktionsflächen zur Geltung, was eine Ansiedlung der Unternehmen auch außerhalb der Zentren bewirkt und in Folge zu verschiedenen Standortmuster der Beschäftigten führt.

Abb. 52 Vergleich der Korrelation von Arbeitsplätzen im Bereich High-Tech und APS mit Konzentrationen von Wissensunternehmen



Wohnen zur Miete

Im Folgenden soll nun ein Blick auf die Wohnsituation der Befragten in den Clustern ‚Mitziehende‘ und ‚Durchstarter‘ geworfen werden. Der Anteil der ‚Durchstarter‘, der in einer Wohngemeinschaft lebt, ist annähernd doppelt so hoch wie bei der Gesamtheit der Befragten. Dabei sind es nicht nur Studierende, sondern auch Berufstätige, die in Wohngemeinschaften leben. Auffällig ist der geringe Anteil von Bewohnern in Immobilieneigentum. Entsprechend spielt der Wunsch nach Eigentum auch bei den Umzugsgründen für die wenigsten eine Rolle. Die Wohnfläche der Befragten dieses Clusters ist tendenziell kleiner, durchschnittlich haben sie knapp 40 m² pro Person zur Verfügung, das sind 3 m² weniger als die Gesamtheit der Befragten. Nachdem 70 Prozent der Befragten dieses Clusters alleine oder zu zweit leben, ist auch der Anteil der Ein- oder Zweizimmerwohnungen überdurchschnittlich. Die absolute Miete ist daher trotz geringfügig höherer Quadratmeterpreise insgesamt etwas niedriger.

Die ‚Durchstarter‘ legen vor allem Wert auf niedrige Wohnkosten, was sich mit dem durchschnittlich geringeren Einkommen erklären lässt. Wohnungsgröße und -ausstattung sowie die Wohngegend sind im Vergleich zu anderen Befragten weniger wichtig. Die Befragten schätzen eine gute Anbindung im Öffentlichen Nahverkehr, ein Pkw-freundliches Umfeld ist für die meisten eher von untergeordneter Bedeutung. Entsprechend des hohen Anteils kinderloser Haushalte, spielt auch die Versorgung mit Kinderbetreuungsangeboten keine Rolle. Trotz der Sensitivität gegenüber hohen Wohnkosten zahlen ‚Durchstarter‘ in der Regel nach dem Umzug deutlich mehr Miete und das, obwohl sie überdurchschnittlich oft ihren Wohnraum verkleinern.

Bei den Befragten im Cluster ‚Mitziehende‘ ist der Anteil, der zur Miete wohnt, mit 85 Prozent noch größer. Die meisten leben in Dreizimmerwohnungen. Damit haben sie trotz eher niedriger Quadratmeterpreise, überdurchschnittliche absolute Wohnkosten. Wie die meisten Befragten legen auch die ‚Mitziehenden‘ Wert auf Wohnungsausstattung und -qualität, auf die Wohngegend sowie auf Einkaufsmöglichkeiten vor Ort. Gute Erreichbarkeit ihres Wohnstandortes ist den Mitziehenden ebenso wichtig, wobei sie insbesondere Wert auf ein fahrradfreundliches Umfeld legen. Gleiches gilt für die Fernverkehrsanbindung sowie die Verfügbarkeit von Breitbandinternet, die hier überdurchschnittlich oft genannt werden.

Eigentumsbildung scheint für die Befragten beider Cluster kein Thema zu sein, was sicherlich auch mit dem geringen Alter zusammenhängt. Es ist weiter anzunehmen, dass viele Zuziehende zunächst in der Region ankommen, ohne sich von Anfang an durch Eigentumserwerb auf einen spezifischen Standort festzulegen.

Kosten wichtiger als Ausstattung und Größe der Wohnung

Vergleicht man den Anteil eines Clusters vor und nach dem Umzug bzw. Arbeitsstandortwechsel in jedem räumlich-funktionalen Strukturcluster (Kapitel 2.2), lassen sich die Gebiete mittels des Quotienten gewichten und je nachdem, ob ein Raumtyp gewonnen oder verloren hat, „aufblähen“ oder „schrumpfen“ (siehe Abb. 120 und Abb. 126 im Anhang). Die Analyse zeigt, dass ‚Mitziehende‘ verstärkt in städtische Einzugsbereiche ziehen, weiter gewinnen auch dezentrale urbane Standorte. Weniger nachgefragt werden die peripheren Wohnlagen innerhalb der Metropolregion sowie die zentralen urbanen Lagen. 77 Prozent der Befragten im Cluster ‚Mitziehende‘ leben in urbanen Räumen. Insgesamt sind 32 Prozent dieses Clusters in eher dezentralere Lagen gezogen und nur etwa halb so viele in zentralere Lagen. Dennoch haben die Befragten im Cluster ‚Mitziehende‘ in der Regel besser ausgestattete Wohnstandorte im Vergleich zu vorher gesucht. Der realisierte Wohnstandort ist zwar weniger gut ausgestattet als die besichtigten Alternativen, jedoch häufig besser als der vorherige

Wohnstandort. Im Cluster ‚Mitziehende‘ stehen berufsbezogene Gründe im Vordergrund des Umzugs, häufig bleibt die Wohnungsgröße gleich und dennoch zahlen sie nach dem Umzug deutlich mehr. Man kann davon ausgehen, dass ‚Mitziehende‘ versuchen, ihren Standard bezüglich Wohnungsgröße und Versorgung weitestgehend beizubehalten, bei gleichzeitig möglichst geringen Wohnkostensteigerungen.

Nicht ohne Pkw

Die Befragten bevorzugen daher den Motorisierten Individualverkehr. Im Vorher-Nachher-Vergleich wird deutlich, dass sich der ohnehin schon hohe MIV-Anteil noch erhöht. Diese Verlagerung geht vor allem zu Lasten des Umweltverbundes, besonders ausgeprägt ist das bei den Befragten, die als Umzugsgrund ‚zu hohe Mobilitätskosten‘ oder ‚unzureichende Pkw-Freundlichkeit‘ am alten Wohnstandort angegeben haben. Bei letzteren ist insbesondere die ÖV-Nutzung stark gesunken, was sicher auch auf den hohen Anteil an Umzügen in dezentralere Lagen zurückzuführen ist. Unter allen Befragten haben aktuell mehr Personen Zugang zu einem Pkw als vorher. Neben mehr privaten Pkws ist das im Cluster ‚Mitziehende‘ auch durch einen leichten Anstieg der Befragten mit Dienstwagen zu erklären.

Bei den Befragten im Cluster ‚Durchstarter‘ halten sich die an zentralere und die an dezentralere Standorte Ziehenden die Waage. Ein Großteil zieht innerhalb der zentralen urbanen Gebiete um. In Bezug auf die Gründe für ihren Umzug finden sich die meisten der ‚Durchstarter‘ im Umzugscluster ‚Job bewegt‘ wieder, auf das im nächsten Kapitel näher eingegangen wird. Auffällig ist, dass es insbesondere zu den Clustern ‚Bessere Angebote‘ und ‚Umweltfreundlich bewegen‘, bei denen man aufgrund der vielen Studierenden und jungen Berufstätigen hohe Schnittmengen erwarten würde, kaum Überschneidungen gibt. Eine Erklärung hierfür kann unter anderem das geringere Einkommen der ‚Durchstarter‘ sein.

Mobil im Umweltverbund

Die Befragten im Cluster ‚Durchstarter‘ nutzen im Vergleich zur Gesamtheit der Befragten das Auto weniger, das Fahrrad und den ÖV dafür mehr. Die Verkehrsmittelnutzung hat sich im Vorher-Nachher-Vergleich deutlich zum ÖV hin verlagert. Insgesamt wird der ÖV insbesondere für Arbeit und Freizeit genutzt, wohingegen Einkäufe häufiger mit dem Rad oder zu Fuß erledigt werden. Das spricht dafür, dass viele dieser Befragten von einer wohnstandortnahen Versorgung profitieren. Bei Befragten im Cluster der ‚Durchstarter‘ ist der Anteil der Car-Sharing-Nutzer mit 5 Prozent wie auch der Anteil der Personen ohne Pkw-Zugang mit 27 Prozent vergleichsweise hoch.

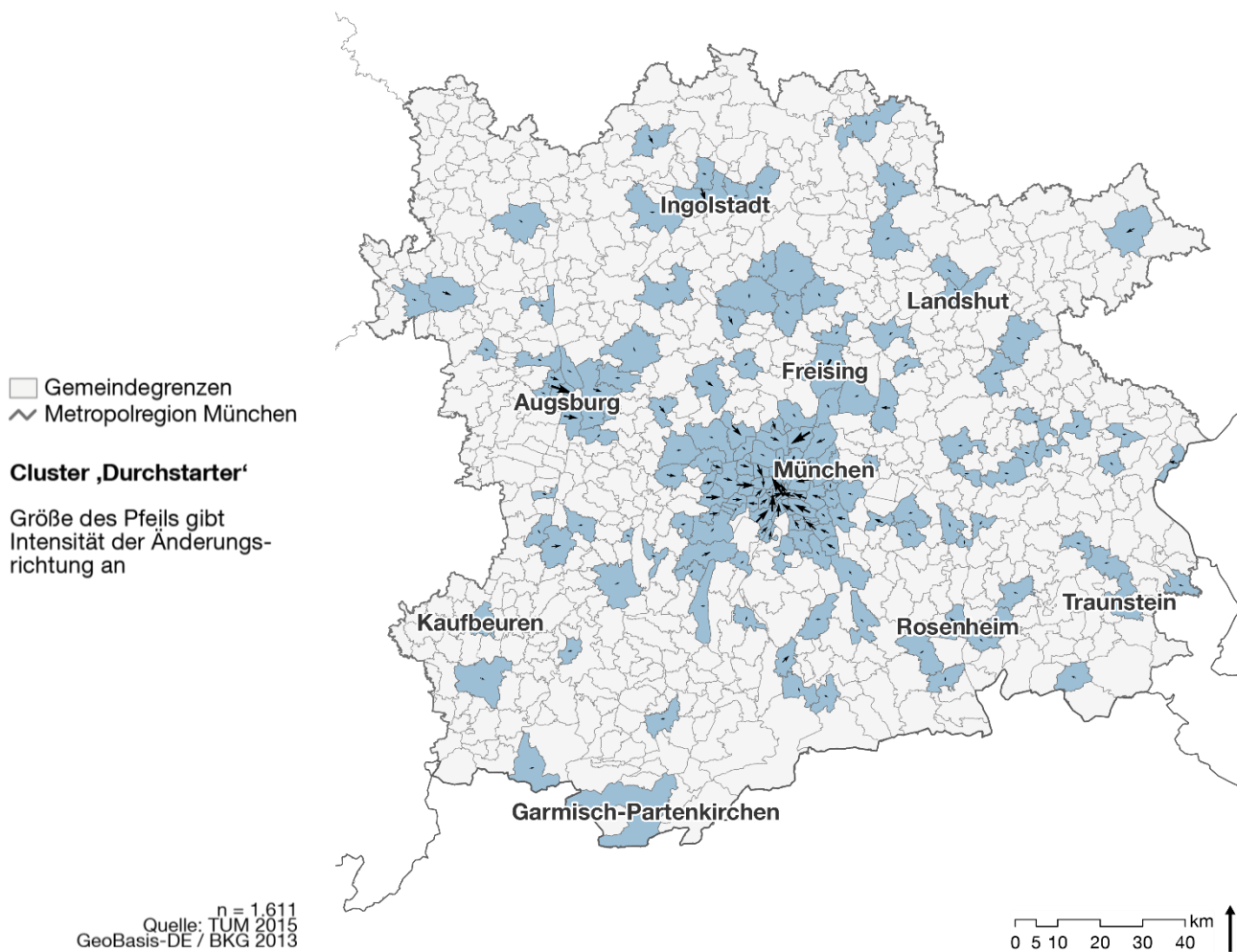
***Erreichbarkeit als
wichtigste räumliche
Anforderung an den
Arbeitsstandort***

Die Erreichbarkeit, insbesondere mit dem ÖV, ist für den Durchschnitt aller Befragten das wichtigste räumliche Kriterium bei der Bewertung eines Arbeitsstandortes. Besonders wichtig ist die Erreichbarkeit des Arbeitsstandortes mit dem ÖV den Befragten im Cluster der ‚Durchstarter‘: Für 88 Prozent ist diese wichtig oder eher wichtig. Aber auch die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist für die ‚Durchstarter‘ entsprechend den von ihnen genutzten Verkehrsmitteln von überdurchschnittlicher Bedeutung. Knapp 60 Prozent schätzen Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf am Arbeitsstandort, wohingegen der langfristige Bedarf sowie Kultur-, Freizeit- oder Kinderbetreuungseinrichtungen den meisten nicht wichtig sind. Obwohl die Ausstattung am Arbeitsstandort für die Befragten bei dessen Wechsel keine Rolle gespielt hat, konnten die meisten die Ausstattung am aktuellen Arbeitsstandort gegenüber dem vorherigen Arbeitsstandort verbessern.

Die Befragten im Cluster ‚Mitziehende‘ schätzen neben der guten öffentlichen Anbindung des Arbeitsstandortes auch eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw. Auch die Verfügbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen am Arbeitsstandort bewerten hier mehr Befragte positiv, was dem höheren Anteil an Haushalten mit Kindern entspricht. Etwas weniger relevant sind Einkaufsmöglichkeiten am Arbeitsstandort. Es ist anzunehmen, dass Personen, die mit dem MIV zum Arbeitsstandort kommen, eher auf diese verzichten können. Die ‚Mitziehenden‘ lassen sich in Bezug auf ihre Arbeitsstandortwechselgründe überwiegend den Clustern mit berufsbezogenen Gründen zuordnen: ‚Durchstarter‘, ‚Beruflicher Aufstieg‘ und ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘.

Arbeitsplätze in der Metropolregion konzentrieren sich, wie in Kapitel 2.3 erläutert, besonders in den Zentren. Gleichzeitig gibt es aber auch ein disperses Arbeitsplatzwachstum in der Fläche. Die Arbeitsstandorte der Zugezogenen verteilen sich relativ gleichmäßig im Raum, wobei in zentralen urbanen Lagen gewisse Sättigungseffekte festzustellen sind, so dass das Verhältnis von Arbeitsplätzen aller Befragten zu Arbeitsplätzen der zugezogenen Befragten etwas schlechter ist. Am höchsten ist dieser Quotient in den städtischen Einzugsgebieten, das heißt dort nehmen in Relation zu den vorhandenen Arbeitsplätzen besonders viele Zugezogene eine Arbeit auf. Abb. 53 zeigt die Richtung der Arbeitsstandortwechsel der Befragten im Cluster ‚Durchstarter‘ innerhalb der Region. Hier zeigen sich vielerorts Zentralisierungstendenzen hin zum Kern der Metropolregion. Die Größe der Pfeile ist entsprechend der Anzahl der Befragten gewichtet. Die Richtung zeigt die durchschnittliche Wanderungsrichtung an, wobei sich gegenläufige Richtungen aufheben.

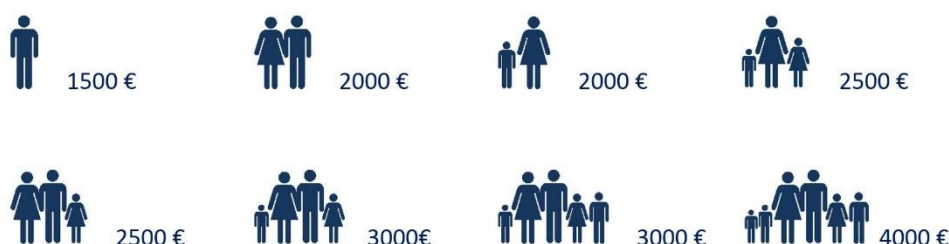
Abb. 53 Richtung der Arbeitsstandortwechsel der ‚Durchstarter‘



**Anstieg der
Mobilitätskosten,
längere Pendelzeit**

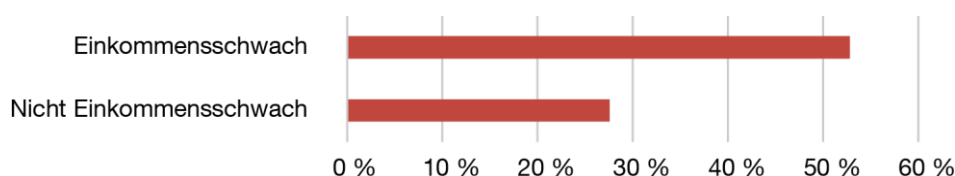
Die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten sind, insbesondere im Cluster ‚Mitziehende‘, mit durchschnittlich 33 Minuten überdurchschnittlich lang. Die Mobilitätskosten sind bei allen Befragten um durchschnittlich 8 Prozent auf 121 € gestiegen. Bei den Clustern in Kapitel ‚Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen‘ ist der Wert deutlich höher: Beim Cluster ‚Durchstarter‘ beträgt der Anstieg durchschnittlich 16 Prozent. Der Ausgangswert ist im Vergleich zur Gesamtbefragung niedriger. Von diesen Befragten im Cluster nutzen nicht nur generell mehr Personen ÖV-Zeitkarten, vor allem die Studierenden nutzen ermäßigte Tarife und bewegen sich damit günstiger. Beim Cluster ‚Mitziehende‘ steigen die Mobilitätskosten sogar um 30 Prozent auf 135 €, was mit dem Trend hin zu dezentraleren Wohnlagen zusammenhängt.

Studierende und Berufseinsteiger sind nicht die Einzigen, denen häufig nur ein sehr geringes Einkommen zur Verfügung steht. Daher wird im Folgenden die Situation der einkommensschwachen Gruppen beleuchtet. Als einkommensschwach werden Haushalte definiert, deren bedarfsgewichtetes Nettoäquivalenzeinkommen weniger als 80 Prozent des Medianeinkommens der Landeshauptstadt München beträgt (Sozialreferat der Landeshauptstadt München 2012) eine Erläuterung dazu findet sich im Glossar. In Abhängigkeit der Haushaltszusammensetzung ergeben sich daraus gerundet folgende Einkommensgrenzen:



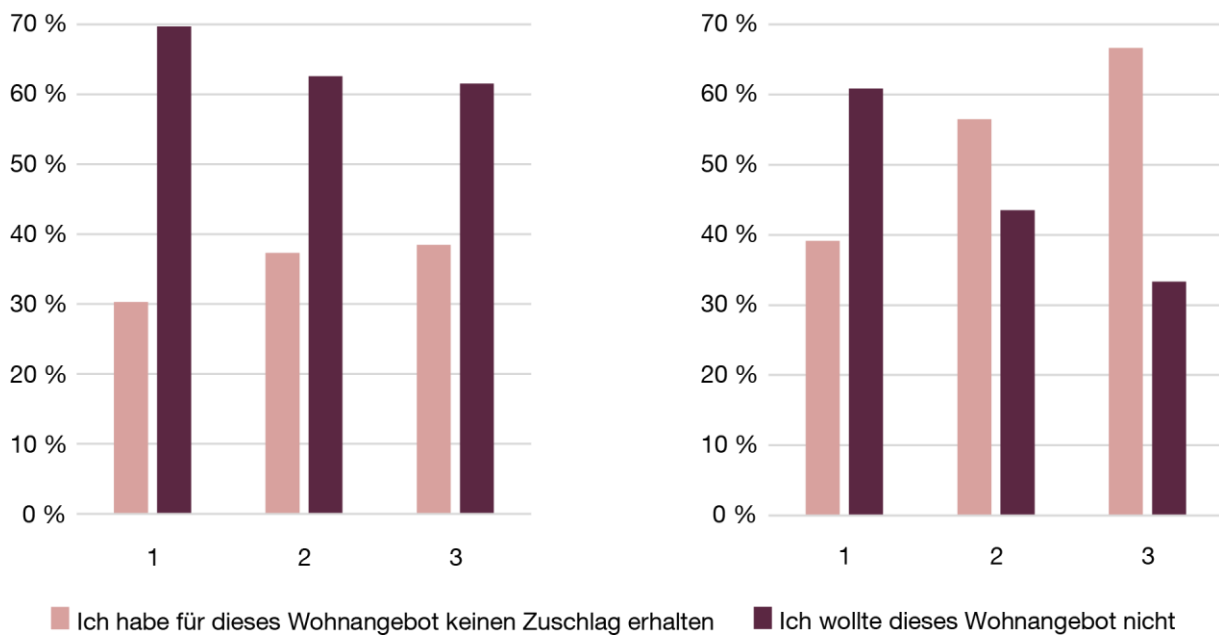
Einkommensschwache Gruppen sind von den hohen Preisen in der Metropolregion in besonderer Weise betroffen, da sie nicht über die finanziellen Ressourcen verfügen, um auf Veränderungen zu reagieren. Der Anteil des Einkommens, den einkommensschwache Haushalte für ihre Wohnkosten ausgeben, ist durchschnittlich doppelt so hoch wie der, den die übrigen Haushalte aufwenden und liegt bei 53 Prozent (Abb. 54).

Abb. 54 Anteil der Miete am Einkommen (durchschnittliche Mittelwerte)



Einkommensschwache Haushalte sind dadurch bei der Suche nach neuen Wohnungen in ihrer Wahl stark eingeschränkt. Der Vergleich in Abb. 55 zeigt, dass die einkommensschwachen Befragten wesentlich seltener ein Wohnungsangebot von sich aus ablehnen, als die übrigen Befragten. Die Bereitschaft oder Notwendigkeit Kompromisse hinsichtlich der Wohnlage oder -qualität einzugehen steigt also mit geringerem Einkommen.

Abb. 55 Vergleich der Gründe für das Ablehnen der Wohnalternativen (1 - 3) von der Gesamtheit der Befragten (links) und den einkommensschwachen Befragten (rechts)



Betrachtet man die Umzugsgründe der Einkommensschwachen, fällt auf, dass deren Umzüge häufiger durch treibende Faktoren bedingt sind. Das heißt, die alte Wohnung oder Wohnlage entspricht nicht mehr den Anforderungen oder muss aus sonstigen Gründen aufgegeben werden. Die Optimierung bestimmter räumlicher Ausstattungskriterien oder qualitative Verbesserungen sind seltener der ausschlaggebende Grund. Das spricht dafür, dass Einkommensschwache einen Umzug vermeiden, wenn es keine sehr drängenden Gründe gibt. Analysen hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung decken sich mit Erkenntnissen aus der Literatur: Einkommensschwache haben überdurchschnittlich häufig keinen Zugang zu einem Pkw und nutzen daher vor allem den Umweltverbund und insbesondere den Öffentlichen Verkehr.

Räumlich lassen sich zwei gegenläufige Tendenzen ausmachen: Einkommensschwache legen häufig besonderen Wert auf städtische Wohnlagen. Gründe hierfür sind, wie auch die Studie „Wohnungsnachfrage im Großraum München“ deutlich zeigt, die hohe Bedeutung einer guten Erreichbarkeit im ÖPNV (Thierstein et al. 2013), aber auch grundsätzlich geringere Mobilitätskosten, die Verfügbarkeit von kleinen Wohneinheiten, die trotz höherer Quadratmeterpreise, häufig günstiger sind oder der Zugang zu Unterstützungsangeboten. Gleichzeitig stellen angespannte innerstädtische Wohnungsmärkte Einkommensschwache vor besonders große Herausforderungen, wenn sie keinen Zugang zu gefördertem Wohnraum, wie Sozialwohnungen oder

Studierendenwohnheimen haben. Als Konsequenz bleibt ihnen häufig nur ein Ausweichen in städtische Randlagen oder das Umland, wo sie dann jedoch mit höheren Mobilitätskosten konfrontiert sind. Dadurch sind sie aufgrund der Beschränkungen der persönlichen Mobilität von Mobilitätsarmut betroffen.

Insgesamt stehen bei den Personen des Raumnutzungsmusters ‚Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen‘ berufliche Gründe klar im Vordergrund ihrer Raumnutzung. Häufig werden Arbeits- und Wohnstandort in einer bewussten Entscheidung für die Verlagerung des Lebensmittelpunktes gemeinsam gewechselt. Sehr wichtig für Arbeitgeber ist es, eine gute Erreichbarkeit ihrer Standorte, insbesondere im ÖV sicherzustellen. Bei der Wohnstandortwahl stehen für junge Menschen die Wohnkosten im Vordergrund. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, insbesondere in durch den ÖV gut angebunden Lagen, ist also gerade für diese Gruppe von besonderer Bedeutung und wird eine zentrale Herausforderung bleiben. Dem Fachkräftemangel in der Metropolregion wird man nur begegnen können, indem man neben der Schaffung von Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten auch Anreize für Beschäftigte schafft, sich in der Region niederzulassen. Gerade für Beschäftigte aus anderen Regionen, welche die Lebenshaltungs- und Wohnkosten in der Metropolregion im direkten Vergleich zu den Kosten in ihrer Heimatregion sehen, ist ein Umzug nur in den höheren Einkommensgruppen eine Option. Für Beschäftigte mit geringen oder mittleren Einkommen stellt sich die Frage eines Umzugs in die Metropolregion kaum. Hilfreich für Unentschlossene können unterstützende Angebote von Arbeitgebern und Kommunen sein, wie beispielsweise kurzfristige Wohnmöglichkeiten. Diese Hilfen ermöglichen es den Beschäftigten, in der Region anzukommen und sich vor Ort und ohne Zeitdruck eine Wohnung zu suchen. Haben sich die Beschäftigten für den Umzug in die Metropolregion entschieden, gilt es sie dort zu halten. Gerade bei jungen Menschen, die nicht in der Region verwurzelt sind, ist von einer hohen Mobilitätsbereitschaft auszugehen, so dass es auch Anstrengungen bedarf, ihnen für die weitere Lebensplanung die geeigneten Rahmenbedingungen zu bieten.

Herausforderungen und Entwicklungs- optionen

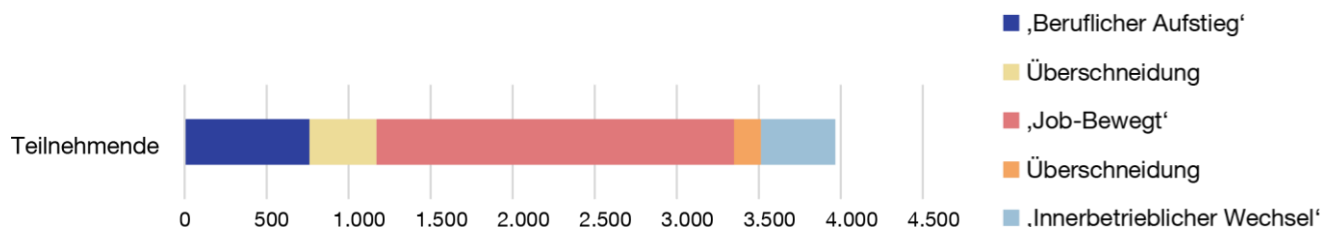
5.2 Berufliche Perspektiven erweitern – Zentral arbeiten – Länger unterwegs sein

3.966 Teilnehmer unserer Studie lassen sich dem Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern – Zentral arbeiten – Länger unterwegs sein‘ zuordnen und bilden mit rund 54 Prozent die größte Gruppe. Mehr als die Hälfte der Befragten sind also entweder aus arbeitsplatzbedingten Gründen umgezogen oder haben ihren Arbeitsplatz – innerhalb der Metropolregion München – gewechselt. Die Arbeitsstandortwechselnden setzen sich aus zwei Clustern zusammen, denn sie haben entweder eine attraktivere Position gefunden (‚Beruflicher Aufstieg‘: 1.170 Befragte) oder sie sind innerhalb des Betriebes versetzt worden bzw. haben den Betriebsstandort gewechselt (‚Innerbetrieblicher Wechsel‘: 616 Befragte).

Größte Gruppe der Befragten

Die folgende Abb. 56 zeigt die Verteilung der Teilnehmer nach Clustern innerhalb der Gruppe der arbeitsplatzbedingten Entscheider. Rund 16 Prozent haben sowohl den Wohn- als auch den Arbeitsstandort gewechselt, sie sind in den gelben und orangen Überschneidungsbereichen dargestellt.

Abb. 56 Verteilung der Befragten im Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ nach Clustern der Arbeits- und Wohnstandortwahl



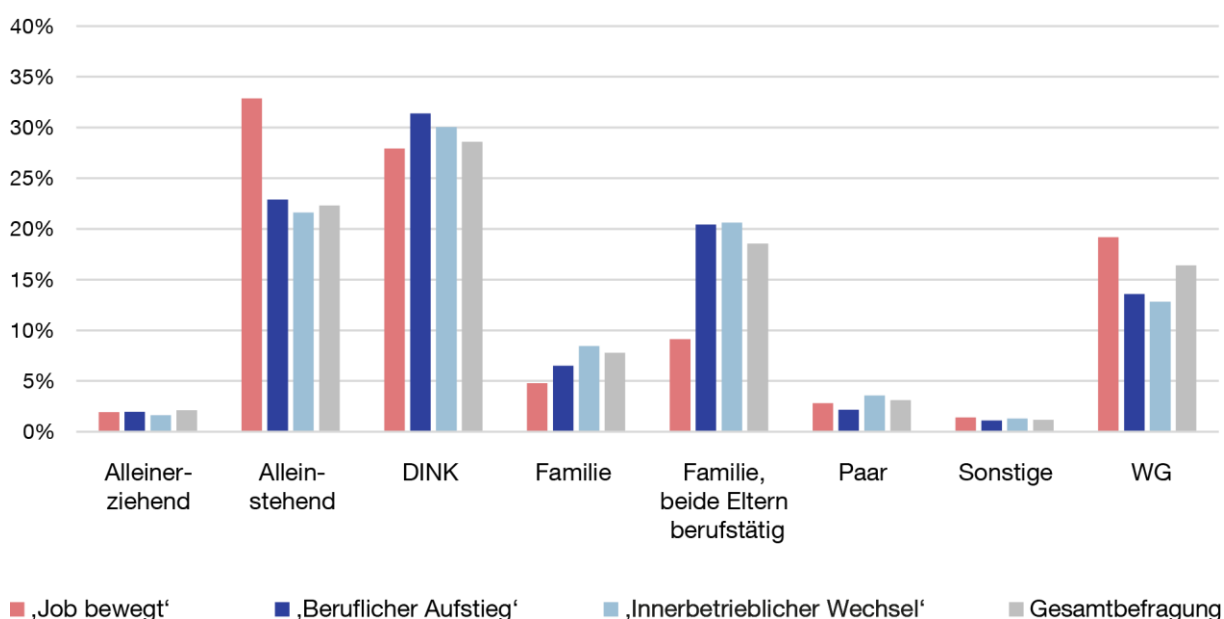
Neben dem Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsstandortes begünstigen noch andere Gründe einen Umzug. Im Vordergrund stehen der Einstieg in den Beruf bzw. der Beginn einer Ausbildung oder eines Studiums sowie die zu große räumliche Entfernung zu Partner, Freunden oder Familie oder ein zu langer Weg zum Arbeits-/ Ausbildungsplatz.

Die arbeitsplatzbedingten Entscheider sind überwiegend zwischen 30 und 39 Jahre alt, also in einem Alter, das oft durch familiäre oder berufliche Umbrüche gekennzeichnet ist. Diese Leute realisieren ihren Wunsch, sich räumlich oder beruflich neu zu orientieren dann, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

**Umziehende eher
alleinstehend, Arbeits-
standortwechselnde zu
zweit oder mehr**

Die hier beschriebene Gruppe weicht in Bezug auf das Zusammenleben von der Gesamtheit der Befragten ab. Dies betrifft insbesondere das Cluster der Wohnstandortwechselnden, wie Abb. 57 zeigt, denn dort gibt es überdurchschnittlich viele Alleinstehende sowie Mitglieder von Wohngemeinschaften. Umgekehrt verhält es sich mit denjenigen, die in erster Linie ihren Arbeitsstandort gewechselt haben. Sie leben eher in Familien, in denen überwiegend beide Partner berufstätig sind oder als Doppelverdiener ohne Kinder („DINKs“).

Abb. 57 Verteilung der Haushaltstypen in den drei Clustern des Raumnutzungsmusters ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ unter allen Befragten (ohne die Kategorie ‚keine Angabe‘)

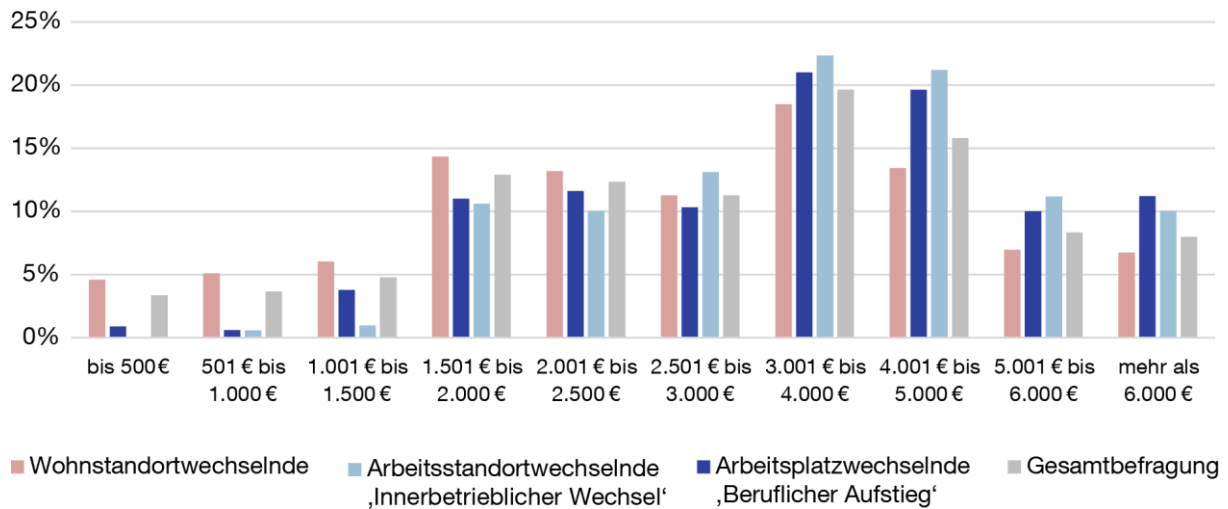


Von den 2.753 arbeitsbedingten Wohnstandortwechselnden haben sich mehr als die Hälfte noch andere Angebote angesehen.

**Arbeitsstandort-
wechselnde verdienen
überdurchschnittlich**

Beide Cluster der Arbeitsstandortwechselnden haben analog zu der Rate der Eigentumsbildung ein überdurchschnittlich hohes Einkommen. Nur ein sehr geringer Anteil hat ein Nettoeinkommen unter 1.500 € angegeben. Die Wohnstandortwechselnden hingegen zeichnen sich eher dadurch aus, dass sie vergleichsweise wenig verdienen. In den Einkommensklassen bis zu 2.500 € stellen sie die größte Gruppe dar, ab 3.000 € die kleinste Gruppe (Abb. 58).

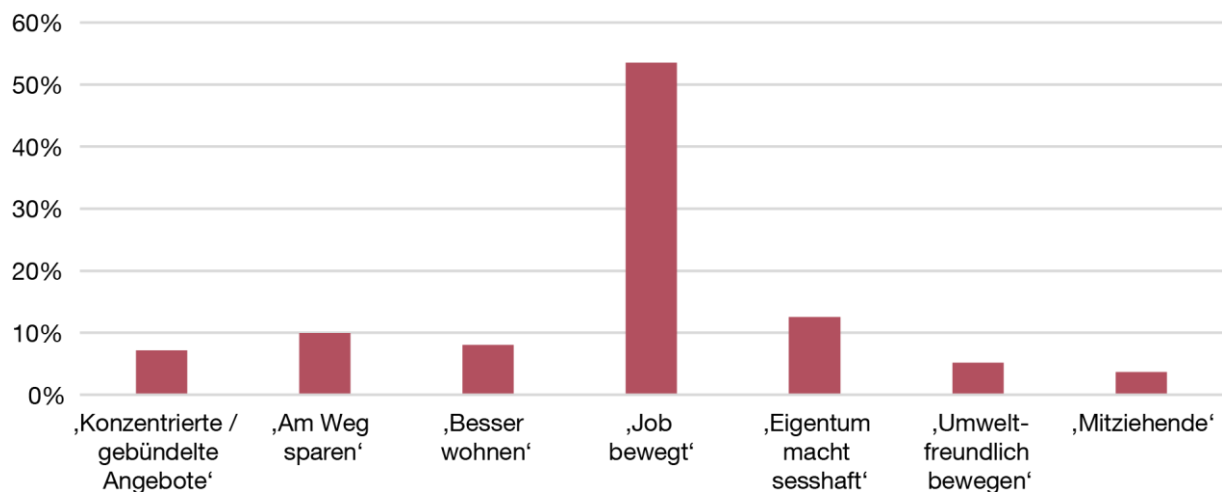
Abb. 58 Verteilung des Nettoeinkommens aus dem Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘ im Vergleich zum Gesamtdatensatz



Mehr als zwei Drittel der Wohnstandortwechselnden sind berufstätig (in Teil- oder Vollzeit). 14,9 Prozent studieren und nur ein geringer Teil der Befragten befand sich beim Umzug in beruflicher Ausbildung. Trotzdem lässt sich mehr als die Hälfte von ihnen den einkommensschwachen Haushalten zurechnen, wie Abb. 59 zeigt. Dies entspricht rund einem Fünftel der teilnehmenden Befragten, die dem Cluster 'Job bewegt' zugerechnet werden. Dieser hohe Anteil rührt zum Teil daher, dass viele der Einkommensschwachen häufig aufgrund des Arbeitsstandortes ihres Partners umgezogen bzw. zusammengezogen sind.

Wohnstandortwechselnde häufig geringverdienend

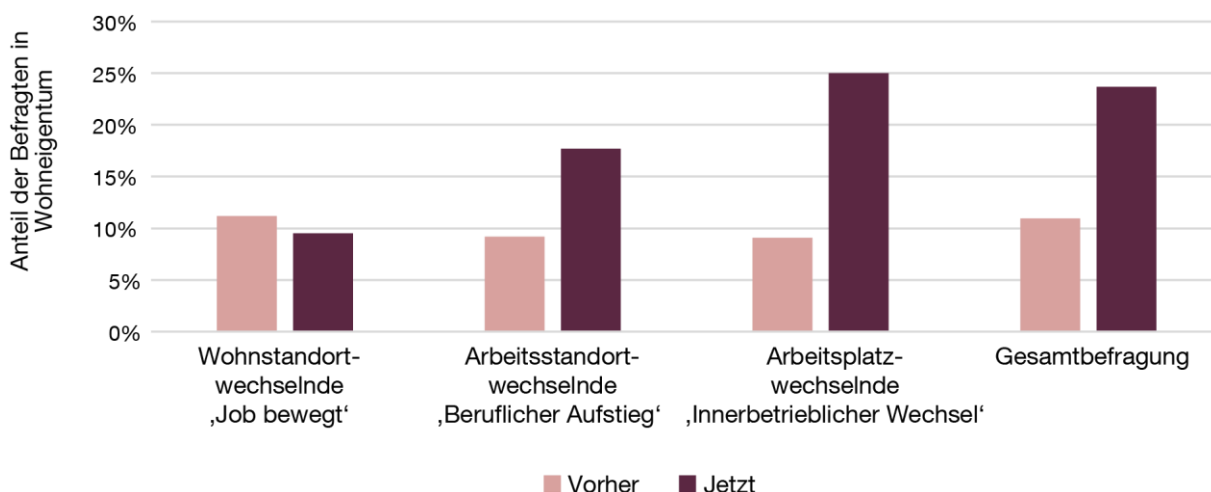
Abb. 59 Verteilung der Einkommensschwachen auf die Umzugscluster



**Häufig Eigentums-
erwerb beim
Arbeitsstandort-
wechsel**

Analog zu den Einkommensunterschieden unterscheiden sich die Wohnstandortwechselnden bei der Bildung von Immobilieneigentum deutlich von den Arbeitsstandortwechselnden (Abb. 60): Während die arbeitsplatzbedingten Umzügler eher Wohneigentum verkauft haben und hinterher nur noch zu 9,2 Prozent Eigentümer sind, haben diejenigen, die aufgrund eines besseren Arbeitsplatzes auch umgezogen sind, sehr häufig auch Eigentum erworben. Dies entspricht in etwa dem Durchschnittswert aller Befragten, die umgezogen sind.

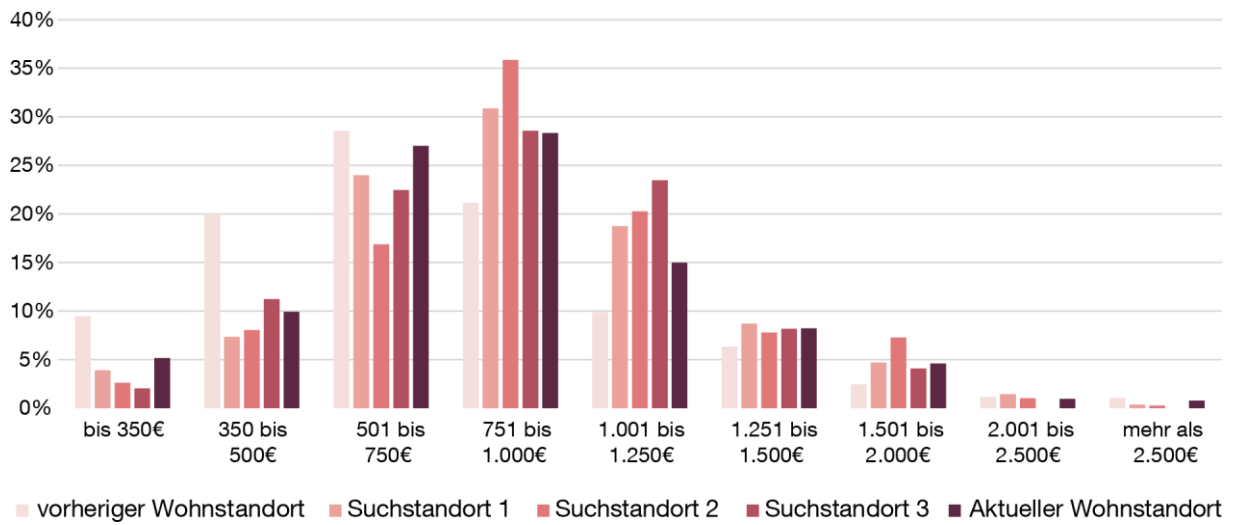
Abb. 60 Relativer Anteil Eigentum vor/ nach dem Umzug im Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern‘



Allerdings muss man hier einschränkend anmerken, dass bei den Arbeitsstandortwechselnden nur in rund 74 Prozent (‚Beruflicher Aufstieg‘) und 80 Prozent (‚Innerbetrieblicher Wechsel‘) der Fälle ein gewisser Zusammenhang des Wohnungswechsels mit dem Arbeitsstandortwechsel anzunehmen ist. Der Wohnungswechsel erfolgte nämlich in einem Zeitraum vom Jahr vor dem Umzug – und damit im Vorgriff auf den Jobwechsel – von bis zu drei Jahren nach dem Umzug.

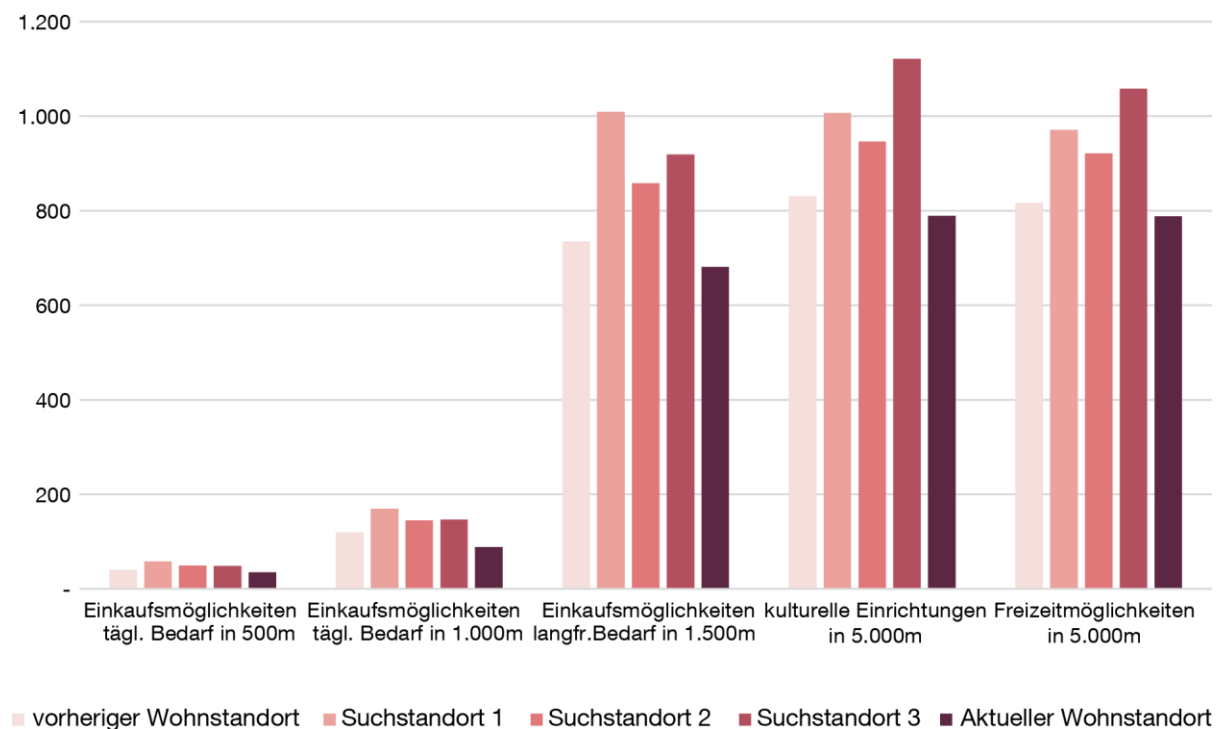
Wenn man die Kosten für das Wohnen vor bzw. nach dem Umzug und im Suchverlauf betrachtet, fällt auf, dass ein hoher Anteil vorher sehr geringe Mietkosten hatte (Abb. 61). Dies deutet darauf hin, dass die Befragten (z.B. Berufseinsteiger oder Studienanfänger) im familiären Kontext gewohnt haben und sich zum ersten Mal eine eigene Wohnung bzw. eine Wohngemeinschaft gesucht haben.

Abb. 61 Kosten für das Wohnen im Cluster ‚Job bewegt‘



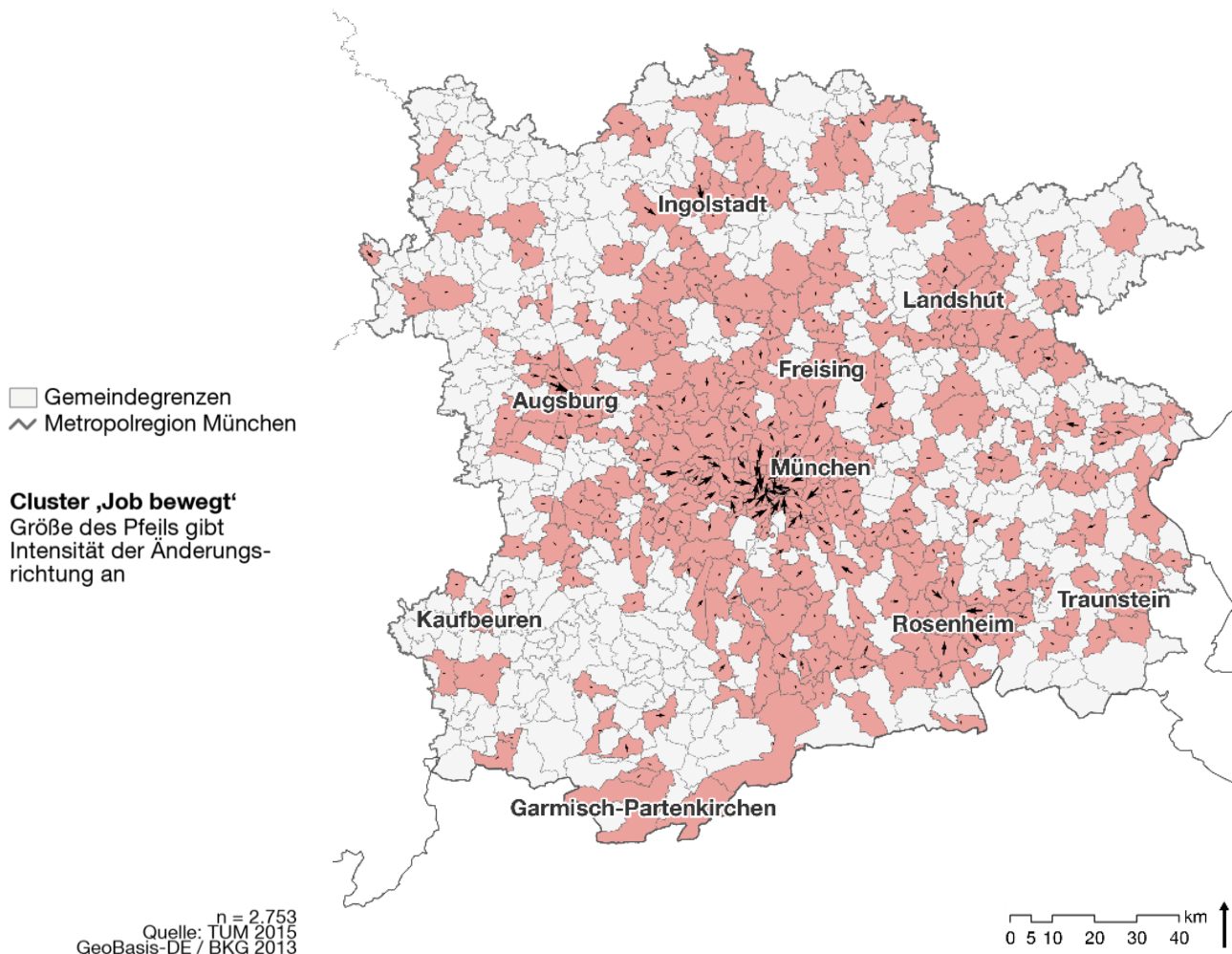
Die Wohnstandortwechselnden sind bestrebt, an Orte zu ziehen, an denen sich die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten und anderen Einrichtungen verbessert (Abb. 62). Realisiert werden dann allerdings Standorte, deren Versorgungsqualität etwas unter der vorherigen Qualität liegt. Dementsprechend nimmt der Verkehrsaufwand zu, so dass die Mobilitätskosten in dem Cluster im Durchschnitt um 7 Prozent steigen.

Abb. 62 Nähe zu Einrichtungen im Cluster ‚Job bewegt‘



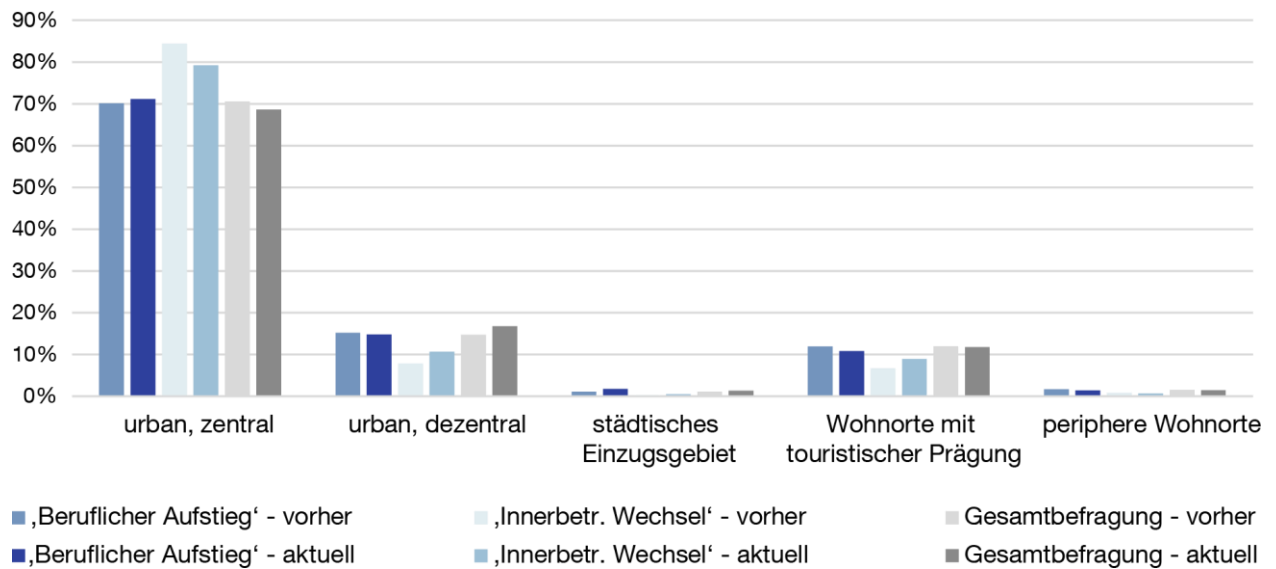
Die Herkunftsorte der Wohnstandortwechselnden verteilen sich ziemlich gleichmäßig in der Region, mit einer stärkeren Konzentration im Zentrum München. Die Richtungspfeile in der Abb. 63 geben zwar kein klares Bild hinsichtlich des Ziels des Umzugs, es fällt aber auf, dass Befragte, die im Umland von München gewohnt haben, eher in zentralere Bereiche ziehen. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Arbeitsstandortwechselnden.

Abb. 63 Richtung der Umzüge im Cluster ‚Job bewegt‘



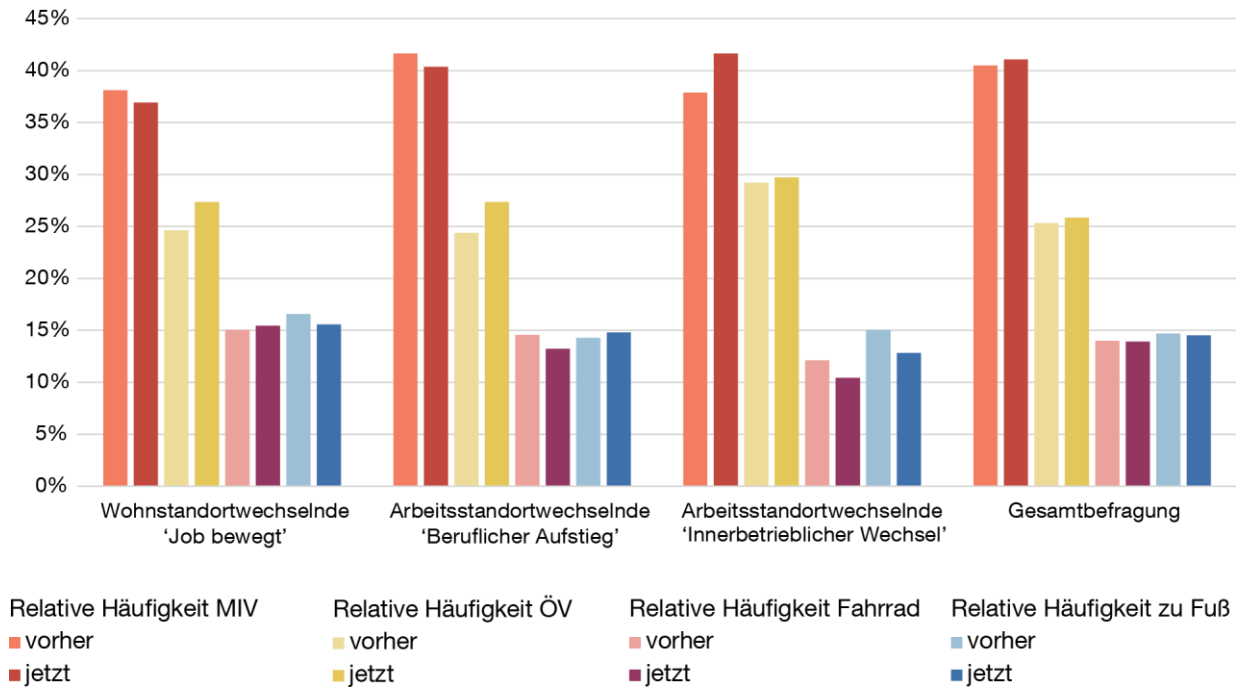
Bei der Richtung des Arbeitsstandortwechsels steht die Stadt München im Vordergrund, insbesondere bei denjenigen, die aufgrund einer attraktiveren Arbeit ihren Arbeitsplatz wechseln. Abb. 64 zeigt, dass die neuen Arbeitsplätze der Standortwechselnden noch mehr als zuvor in dem raumstrukturellen Typ ‚urban, zentral‘ (München und umliegende Gemeinden) angesiedelt sind.

Abb. 64 Raumstrukturelles Umfeld der Arbeitsstandortwechselnden
(vorher/ nachher)



Die innerbetrieblichen Arbeitsstandortwechselnden unterscheiden sich im Mobilitätsverhalten am deutlichsten von der Gesamtbefragung wie Abb. 65 zeigt. Sie nutzen nach der Standortverlagerung deutlich häufiger den MIV, wohingegen die Befragten im Cluster ‚Job bewegt‘ und ‚Beruflicher Aufstieg‘ nach dem Standortwechsel deutlich häufiger auf den ÖV zurückgreifen. Dies zeigt, dass die innerbetriebliche Verlagerung des Arbeitsstandortes häufig mit Einbußen für den Beschäftigten bezüglich der Erreichbarkeit einhergeht.

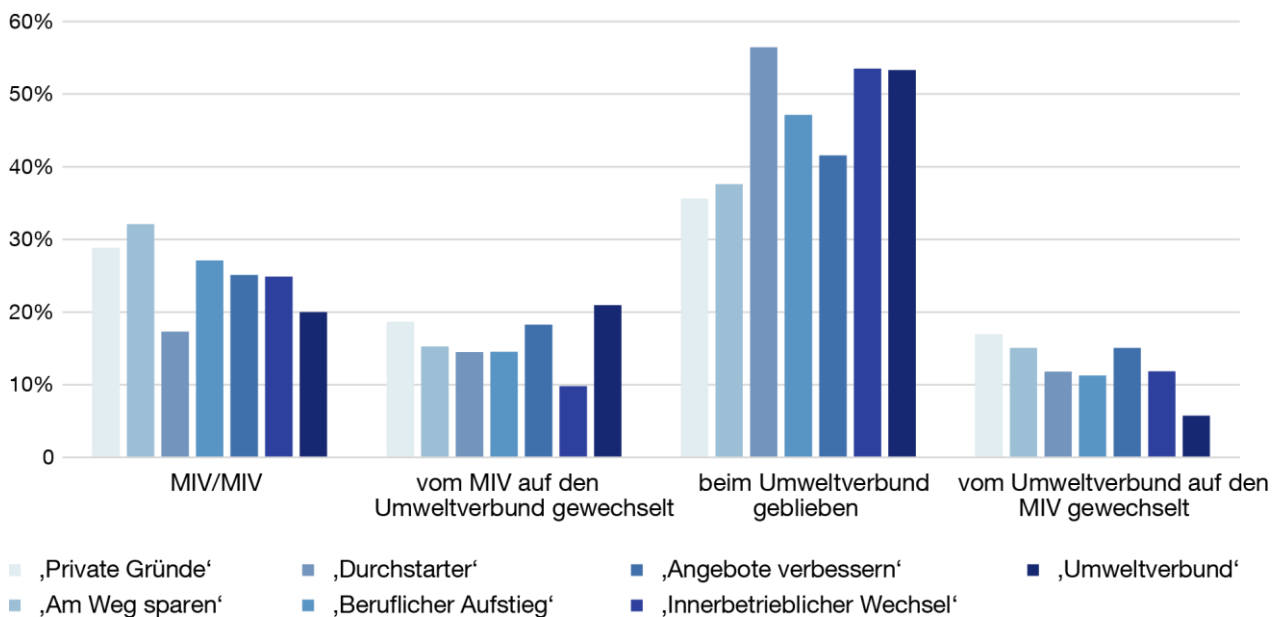
Abb. 65 Veränderung der relativen Verkehrsmittelwahl (gewichtet nach angegebener Häufigkeit der Nutzung)



Innerbetriebliche Arbeitsplatzwechselnde nutzen häufig ÖV

Wenn man allerdings nur den Arbeitsweg betrachtet, sind es relativ wenige, die vom MIV auf den Umweltverbund umsteigen. Diese Gruppe neigt eher dazu, bei dem gleichen Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu bleiben (Abb. 66).

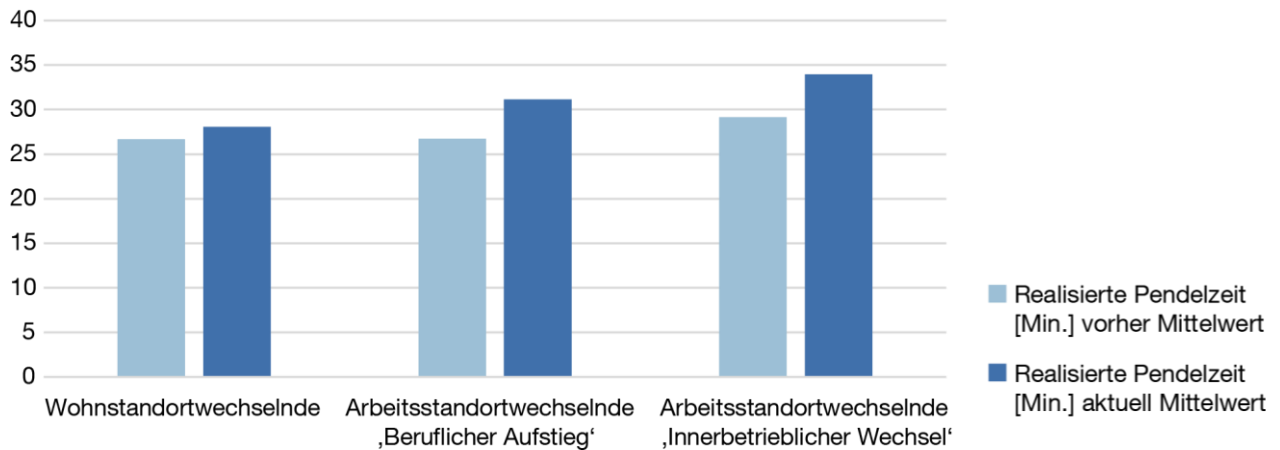
Abb. 66 Wechsel des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg



Die Pendelzeit hat sich gemäß Abb. 67 insgesamt verlängert, was insbesondere auf die Arbeitsstandortwechselnden zutrifft. Eine deutliche Abwägung tritt zutage, indem ein längerer Weg zugunsten eines besseren Arbeitsplatzes in Kauf genommen wird.

Längere Arbeitswege

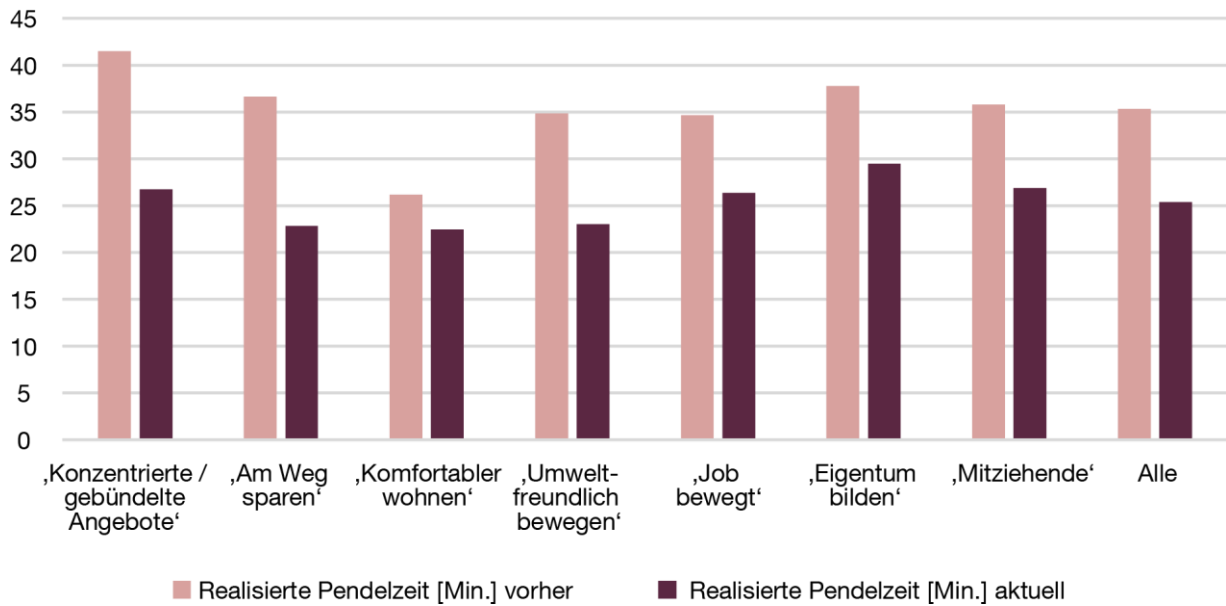
Abb. 67 Arbeitswege (Minuten) vor und nach dem Wechsel



Die Teilgruppe, die für ihren Umzug den Grund angegeben hat, dass ihnen der Weg zur Arbeit zu lang ist, konnte hingegen den Weg zur Arbeit nach dem Wechsel im Durchschnitt um rund ein Drittel verkürzen (verglichen in realisierter Reisezeit, Abb. 68).

Diese Verkürzung ist zwar etwas geringer als beim Clustern ‚Konzentrierte Angebote‘ und ‚Am Weg sparen‘, aber immer noch deutlich höher als im Durchschnitt aller umgezogenen Teilnehmenden, die nach dem Umzug noch 72 Prozent des vorherigen Pendelwegs zurücklegen müssen.

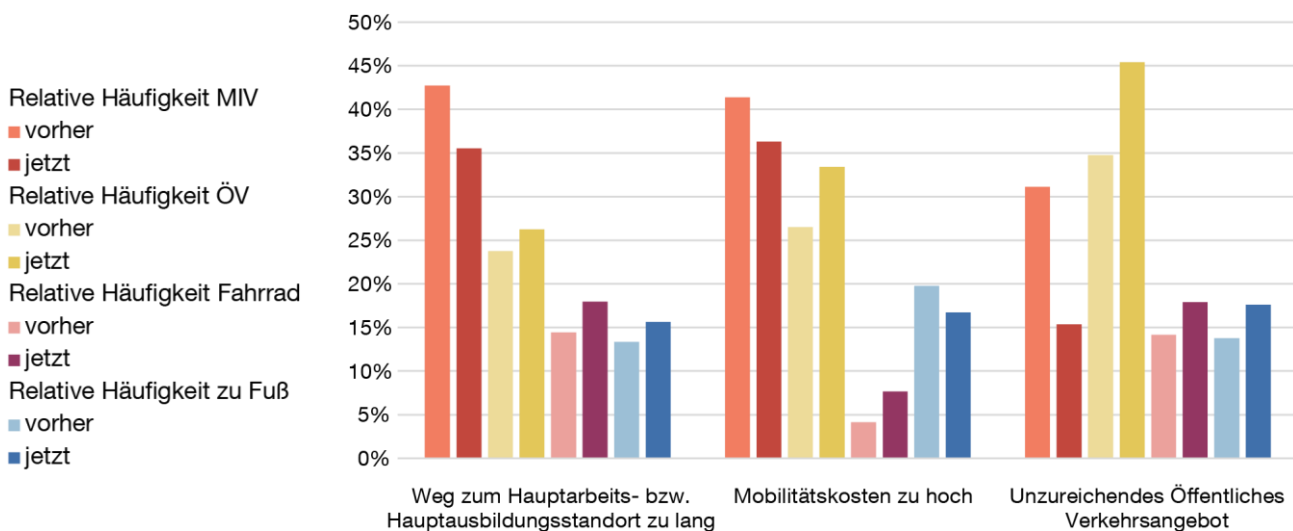
Abb. 68 Veränderung der Pendelzeit bei Umzugsgrund ‚Arbeitsweg zu lang‘



Wunsch nach besserem ÖV konnte realisiert werden.

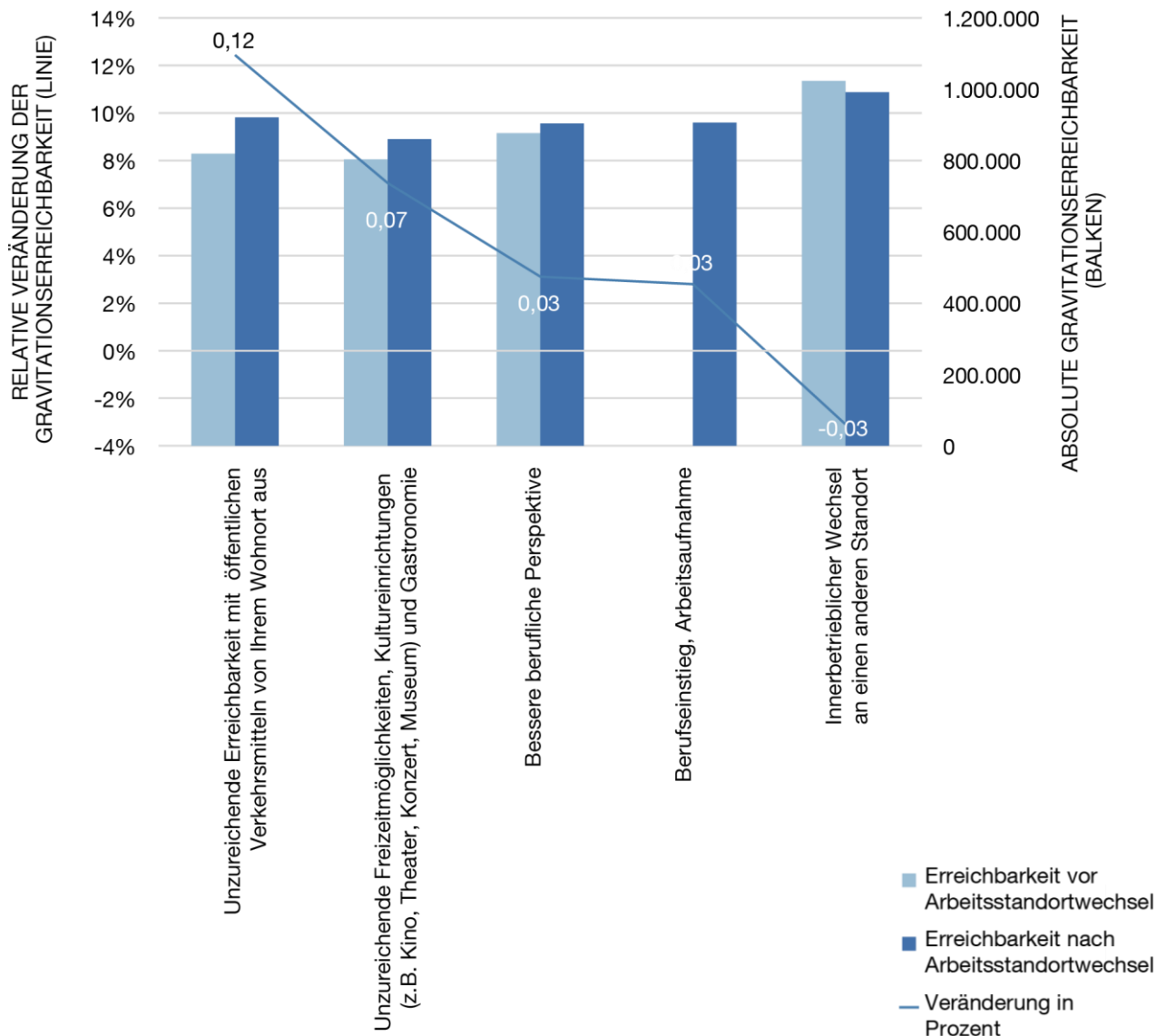
Die Wohnstandortwechselnden, die mobilitätsbezogene Umzugsgründe angegeben haben, nutzen den ÖPNV nach dem Umzug häufiger. Hingegen nutzt nur noch die Hälfte derjenigen, die ein unzureichendes ÖV-Angebot angegeben haben, auch nach dem Umzug noch ein Auto (Abb. 69).

Abb. 69 Änderung der Verkehrsmittelnutzung entsprechend der Umzugsgründe bei den Wohnstandortwechselnden



Bei den Arbeitsstandortwechselnden spielten nur vergleichsweise wenig andere Gründe eine Rolle (Abb. 70). Auch hier gab es die größte Verbesserung im Bereich der unzureichenden Erreichbarkeit mit ÖPNV, während die zentralen Motive bei den Arbeitswechselnden, nämlich die bessere berufliche Perspektive bzw. der innerbetriebliche Wechsel einen marginalen Einfluss auf die Erreichbarkeit des neuen Standortes haben.

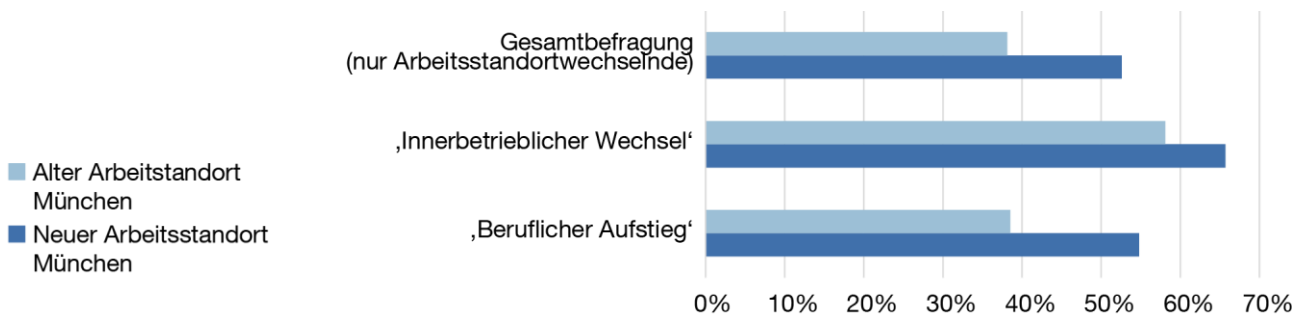
Abb. 70 Die Gravitationserreichbarkeit mit dem ÖPNV vor und nach dem Arbeitsstandortwechsel, nach Umzugsgründen getrennt



München als Magnet

Ein Vergleich der Arbeitsstandorte in München vor und nach dem Wechsel zeigt, dass München eine starke Sogwirkung hat (Abb. 71): Ein überproportional großer Anteil der innerbetrieblichen Wechselnden arbeitet im Stadtgebiet München, sowohl vor als auch nach dem Arbeitsstandortwechsel. Bei den Wechselnden aufgrund einer attraktiveren Position (‚Beruflicher Aufstieg‘) ist die Verlagerungsrichtung von außerhalb nach München besonders deutlich ausgeprägt – noch deutlicher als das bei dem Gesamtdatensatz der Fall ist.

Abb. 71 Anteil Stadt München vor und nach dem Arbeitsstandortwechsel



Die Arbeitsstandortwechselnden haben ihren neuen Arbeitsplatz zu 55 Prozent – ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘ – bzw. zu 66 Prozent ‚Beruflicher Aufstieg‘ in München. Verglichen mit einer Gesamtrate von rund 53 Prozent ist dies überdurchschnittlich viel. Die Karte in Abb. 72 zeigt, dass sich die neuen Arbeitsplätze im Zentrum von München konzentrieren.

Abb. 72 Arbeitsstandortwechselnde mit neuem Arbeitsplatz im Stadtgebiet München



Dies gilt sowohl für die innerbetrieblich Wechselnden als auch für diejenigen, die einen neuen Arbeitgeber aufgrund einer attraktiveren Position gewählt haben. 73 Prozent derjenigen, die in München eine neue Arbeit angenommen haben, sind auch umgezogen. Dies war überwiegend eine Folge des Arbeitsstandortwechsels, denn nur 12,8 Prozent haben den Umzug als Grund für den Wechsel ihres Arbeitsplatzes angegeben.

Vor dem Arbeitsstandortwechsel haben nur 12 Prozent in München gewohnt. Nach dem Wechsel wohnen knapp die Hälfte (47 Prozent) in München und sind entweder neu hinzugezogen oder wohnten dort schon vorher.

Schaut man sich speziell die Gruppe der Wissensarbeiter unter den Arbeitsstandortwechselnden an, dann lässt sich eine Konzentration auf

**Wissensarbeiter
 wechseln innerhalb des
 urbanen Raums und
 pendeln länger.**

das Stadtgebiet München und die unmittelbare Nachbarschaft erkennen: Der Wechsel findet vor allem innerhalb des zentralen raumstrukturellen Clusters ‚urban, zentral‘ statt. Dies sind vor allem die Stadt München und die angrenzenden Gemeinden, weil die meisten attraktiven, höher bezahlten Arbeitsplätze gemäß unseren Auswertungen in Orten mit hoher Zentralität liegen (Bisnode 2014).

In Anbetracht der beruflichen Perspektive spielen andere Gründe, wie zum Beispiel die Erreichbarkeit des neuen Arbeitsplatzstandortes, nur eine untergeordnete Rolle. Distanz und benötigte Zeit, um den Arbeitsplatz vom Wohnstandort aus zu erreichen, sind sogar angestiegen, die Arbeitnehmer pendeln im Durchschnitt statt 19 km nun 22 km und damit deutlich weiter als der Bundesdurchschnitt von 16,6 km (BBSR 2015). Der Wechsel trägt so zur weiteren Konzentration an zentralen Orten bei. Der Wohnstandort wird auf Grund unserer Analyse nur dann gewechselt, wenn der Arbeitsplatz deutlich weiter weg liegt als vorher.

***Wechselnde sind junge
Berufseinsteiger und
Doppelverdiener***

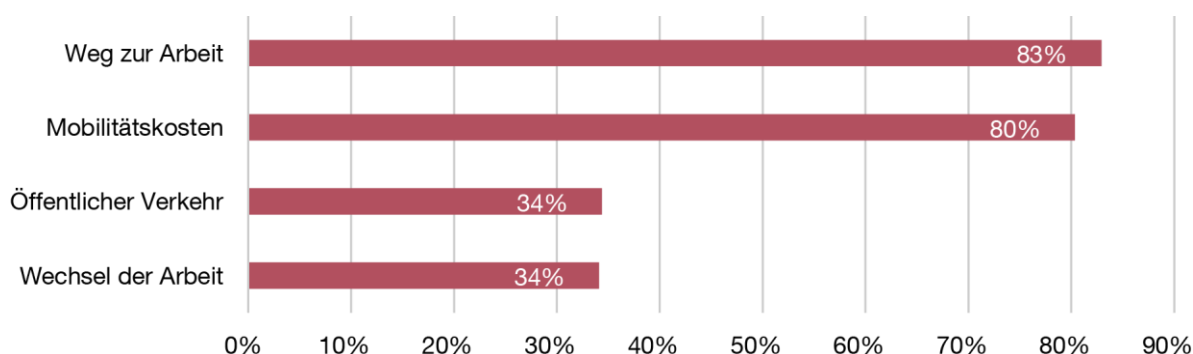
Das Raumnutzungsmuster ‚Berufliche Perspektiven erweitern – Zentral arbeiten – Länger unterwegs sein‘ mit über der Hälfte aller Teilnehmer ist durch zwei Gruppen von Menschen geprägt. Die Umzügler sind überwiegend junge und Alleinstehende die aufgrund des Einstiegs in den Beruf, Ausbildung oder Studium umgezogen sind. Sie werden so „vom Job bewegt“. Sie verdienen eher wenig, zahlen aber nun eine deutlich höhere Miete, da sie oft noch bei der Familie gewohnt haben. Die andere Gruppe besteht überwiegend aus Doppelverdiener, die eine attraktivere Stelle gefunden haben oder innerhalb des Betriebs an einen anderen Standort gewechselt sind. Sie verdienen verhältnismäßig viel und kaufen, wenn sie auch umziehen, oft eine Immobilie. Der Wunsch nach einer höheren Erreichbarkeit kann aufgrund des Wohnungsmarktes oft nicht realisiert werden. Diejenigen die aufgrund des langen Arbeitsweges umgezogen sind, konnten ihre Pendelzeit deutlich verringern. Das häufigste genutzte Verkehrsmittel vor und nach dem Wechsel ist das eigene Auto.

5.3 Kürzer und günstiger pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten

814 Befragte – und damit gut zehn Prozent des Gesamtdatensatzes – gehören zum Raumnutzungsmuster ‚Kürzer und günstiger pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten‘. Das Hauptmotiv für den Standortwechsel liegt in der Reduktion des Mobilitätsaufwands, der bei Berufstätigen grundlegend durch den alltäglichen Arbeitsweg geprägt wird. Der Mobilitätsaufwand bzw. dessen Veränderung kann einerseits in aufzuwendender Reisezeit und andererseits in aufzuwendenden Kosten gemessen werden. Ein zu langer Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort gilt als der ausschlaggebende Grund für den Standortwechsel. Die zeitliche Optimierung des Arbeitswegs steht dabei im Vordergrund. Eine Verringerung der Mobilitätskosten ist jedoch für die Entscheidungsfindung beider Cluster ebenfalls von großer Bedeutung und geht in der Regel mit einer Reduktion der Länge des Arbeitswegs einher. Abb. 73 zeigt die vier häufigsten Umzugsgründe im Cluster ‚Am Weg sparen‘. Mit jeweils etwa 80 Prozent der Nennungen waren ein zu langer Arbeitsweg bzw. zu hohe Mobilitätskosten die häufigsten Gründe für den Wohnstandortwechsel.

Zehn Prozent der Befragten wünschen sich weniger Mobilitätsaufwand

Abb. 73 Häufigkeit der Nennung der vier wichtigsten Umzugsgründe im Umzugscluster ‚Am Weg sparen‘

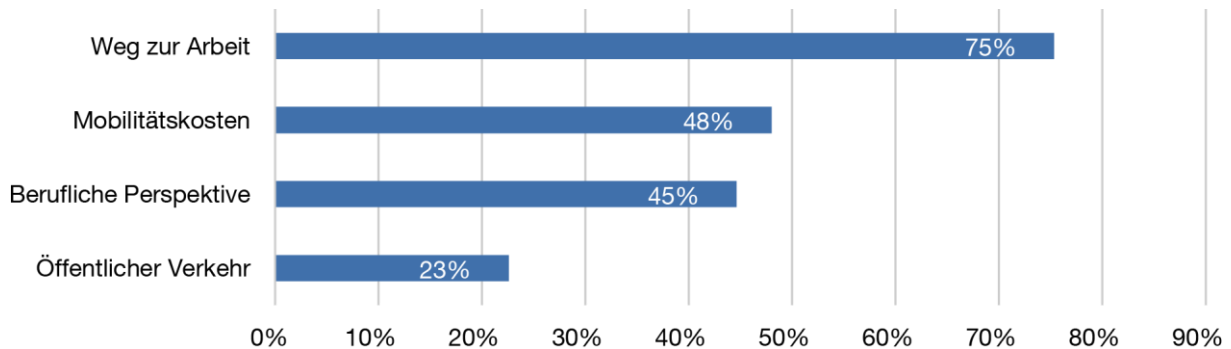


Das Motiv der Kostensenkung hat beim Umzug eine stärkere Bedeutung als beim Wechsel des Arbeitsstandorts. Während zu hohe Mobilitätskosten von 80 Prozent der Umziehenden genannt wurden, waren es bei den Arbeitsstandortwechselnden lediglich 48 Prozent (Abb. 74). Eine bessere berufliche Perspektive wurde von 45 Prozent der Befragten als Grund für den Arbeitsstandortwechsel genannt. Die Wahl des Arbeitsstandorts hängt folglich auch sehr stark von den beruflichen Rahmenbedingungen ab. Der Wunsch nach einer Optimierung des

Kürzere Wege und geringere Kosten häufigste Wechselgründe

Mobilitätsverhaltens spielt vor allem beim Wohnstandortwechsel eine Rolle.

Abb. 74 Häufigkeit der Nennung der vier wichtigsten Arbeitsstandortwechselgründe im Arbeitsplatzwechselcluster ‚Am Weg sparen‘



ÖV-Angebot nicht nur für den Arbeitsweg bedeutend

Das unzureichende ÖV-Angebot am bisherigen Wohnstandort war für 34 Prozent ein Umzugsgrund. Etwa die Hälfte davon nutzt tatsächlich den ÖV für den Arbeitsweg. Eine unzureichende ÖV-Erreichbarkeit kann allerdings auch für Beschäftigte, die andere Verkehrsmittel für den Arbeitsweg wählen, ein Umzugsgrund sein. Sogar mehr als ein Drittel der Befragten, die ‚Unzureichendes Öffentliches Verkehrsangebot‘ als Umzugsgrund angegeben haben, nutzt den MIV für den Arbeitsweg. Der ÖV spielt aber für andere Wegezwecke eine Rolle. Der ÖV-Anteil am Modal Split steigt entsprechend um vier Prozentpunkte an. Bei den Arbeitswegen erhöht sich der Anteil hingegen nur um zwei Prozentpunkte.

Neuer Arbeitsstandort häufig Auslöser des Umzugs

Wohn- und Arbeitsstandortwechsel treten oft in Kombination miteinander auf. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten dieses Raumnutzungsmusters hat sowohl den Arbeitsstandort als auch den Wohnstandort gewechselt. Von den 531 Arbeitsstandortwechselnden haben 306, und damit 58 Prozent, auch ihren Wohnstandort gewechselt. Die meisten davon fallen in das Umzugscluster ‚Job bewegt‘ – junge Menschen, die wiederum aufgrund des Arbeitsstandortwechsels umgezogen sind. Nur 19 Prozent der Befragten im Arbeitsplatzwechselcluster ‚Am Weg sparen‘ nennen als Grund den Wohnstandortwechsel. Der ‚Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsstandorts‘ oder der ‚Berufseinstieg‘ waren dagegen für die Hälfte der Befragten im Umzugscluster ein Auslöser für den Standortwechsel.

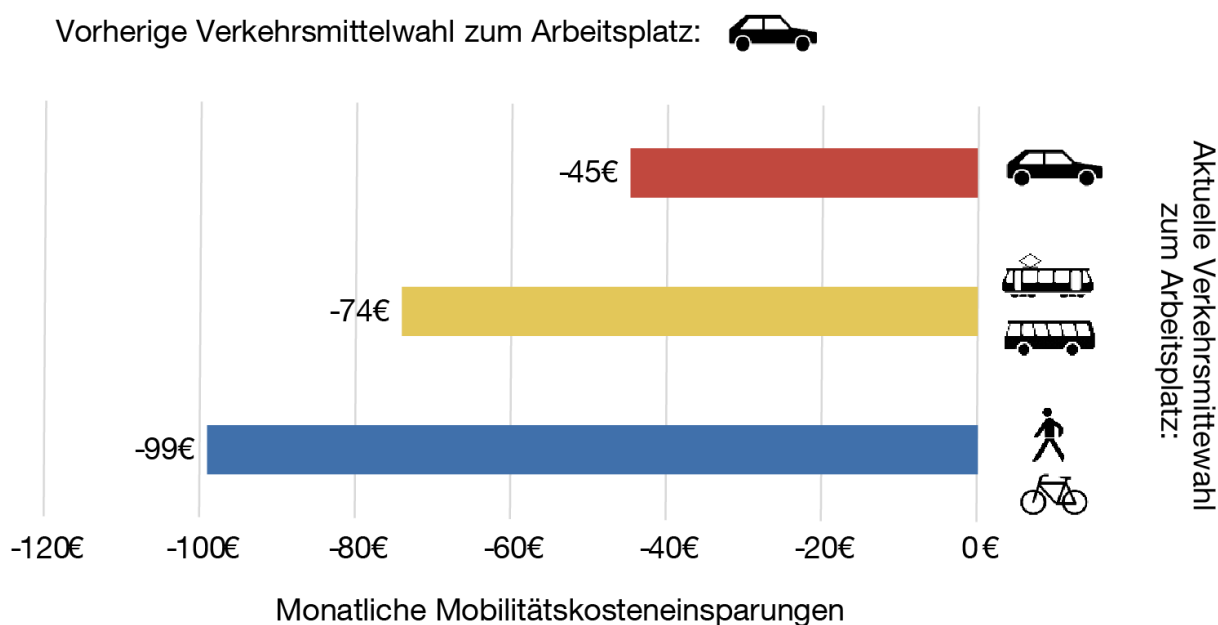
Der Wunsch nach weniger Aufwand für Mobilität kann durch den Wohn- oder Arbeitsstandortwechsel in die Tat umgesetzt werden. Die Befragten in diesem Raumnutzungsmuster konnten ihre Pendelzeit um 33 Prozent - von 36 auf 24 Minuten - senken. Die Pendelzeit wird am deutlichsten reduziert, wenn nur der Wohnstandort gewechselt wurde. Andere Faktoren, wie die berufliche Perspektive, spielen dann eine Rolle, wenn gleichzeitig oder ausschließlich der Arbeitsstandort gewechselt wurde. Die Verkürzung des Pendelwegs nach dem Wechsel fällt dadurch geringer aus.

Verringerung der Pendelzeit vor allem durch Umzug gewährleistet

Die monatlichen Mobilitätskosten reduzieren sich um ein Viertel entsprechend der kürzeren Pendelzeit. Die größten Kosteneinsparungen können bei gleichzeitiger Anpassung der Verkehrsmittelwahl erzielt werden. 48 Prozent der Gruppe nutzte vor dem Ortswechsel den MIV für den Weg zur Arbeit. Der Durchschnitt der Gesamtbefragung liegt 9 Prozentpunkte darunter. Die starke MIV-Nutzung wird durch den Wohn- oder Arbeitsstandortwechsel auf 43 Prozent reduziert. Die Mobilitätskosten können durch den Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel deutlich verringert werden. Wie anhand der Abb. 75 zu erkennen ist, gilt dabei: Je mehr auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet werden kann, desto größer sind die erzielten Kosteneinsparungen.

Deutliche Einsparung an Mobilitätskosten durch Wechsel des Verkehrsmittels

Abb. 75 Mobilitätskosteneinsparungen nach Verkehrsmittelwahl



Der Wohnstandort ist ein wichtiger Ausgangspunkt für zahlreiche Wege. Das Mobilitätsverhalten insgesamt wird folglich durch die Lage des Wohnstandorts maßgeblich beeinflusst. Personen aus dem Umzugscluster ‚Am Weg sparen‘ können ihr Mobilitätsverhalten

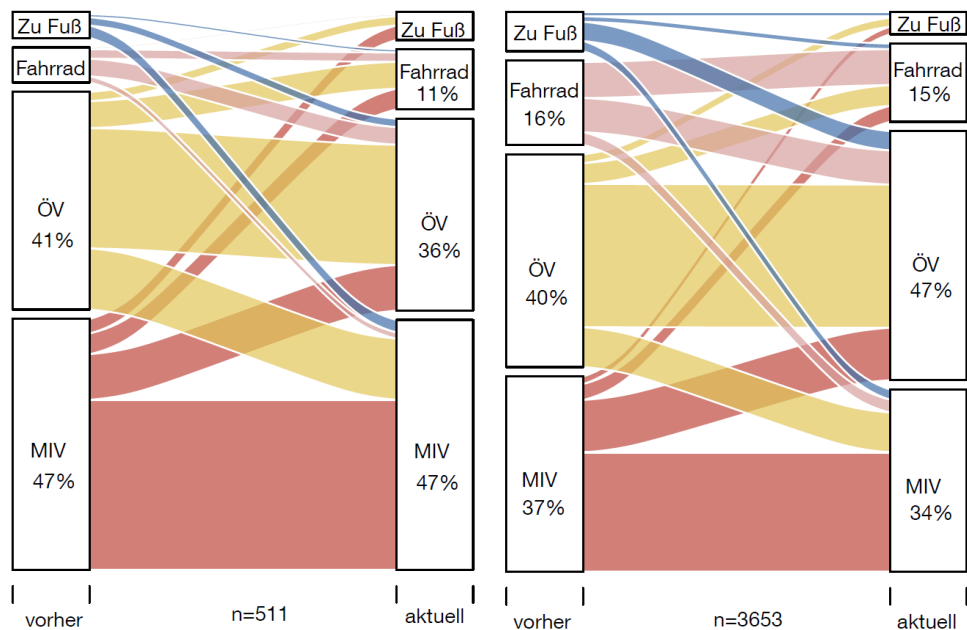
Reduktion der MIV-Nutzung bei Umziehenden

umweltfreundlicher gestalten. Die MIV-Nutzung wird zugunsten einer verstärkten ÖV-Nutzung sowie vermehrten Fahrradfahrens und Gehens reduziert. Der MIV-Anteil sinkt um 9 Prozentpunkte. Die Nutzung der anderen Verkehrsmittel nimmt entsprechend um jeweils drei Prozentpunkte zu. Das Fahrrad wird vor allem für Arbeitswege verstärkt genutzt.

**Keine Verringerung der
MIV-Nutzung bei
Arbeitsstandort-
wechselnden**

Für die Arbeitsstandortwechselnden ergibt sich ein anderes Bild. 56 Prozent ist die Erreichbarkeit des Arbeitsstandorts mit dem Pkw wichtig. Eine gute Pkw-Erreichbarkeit hat für das Cluster ‚Am Weg sparen‘ eine höhere Bedeutung als für andere Cluster. Für immerhin 11 Prozent war die unzureichende Pkw-Erreichbarkeit gleichzeitig ein Grund für den Wechsel des Arbeitsstandorts. Eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl vom MIV auf den Umweltverbund findet aufgrund dieser Präferenzen nicht statt. Der Wechsel vom MIV zum Umweltverbund wird durch den Wechsel vom Umweltverbund zum MIV ausgeglichen. Die MIV-Nutzung für den Weg zur Arbeit bleibt konstant. Die ÖV-Nutzung nimmt sogar ab. Stattdessen wird etwas mehr Fahrrad gefahren oder zu Fuß gegangen. Der Verlagerungseffekt ist etwa doppelt so stark, wenn nur der Arbeitsstandort, nicht aber der Wohnstandort gewechselt wurde. Die Reduzierung der Wegelänge als Hauptgrund für den Standortwechsel erklärt die erhöhte Nutzung von Nahmobilität. Die Verringerung der Mobilitätskosten steht beim Wechsel des Arbeitsstandorts jedoch weniger im Vordergrund. Der Anteil der Befragten, die bei der Nutzung des MIV bleiben, liegt folglich um etwa zehn Prozentpunkte höher als in anderen Arbeitsstandortwechselclustern (Abb. 76).

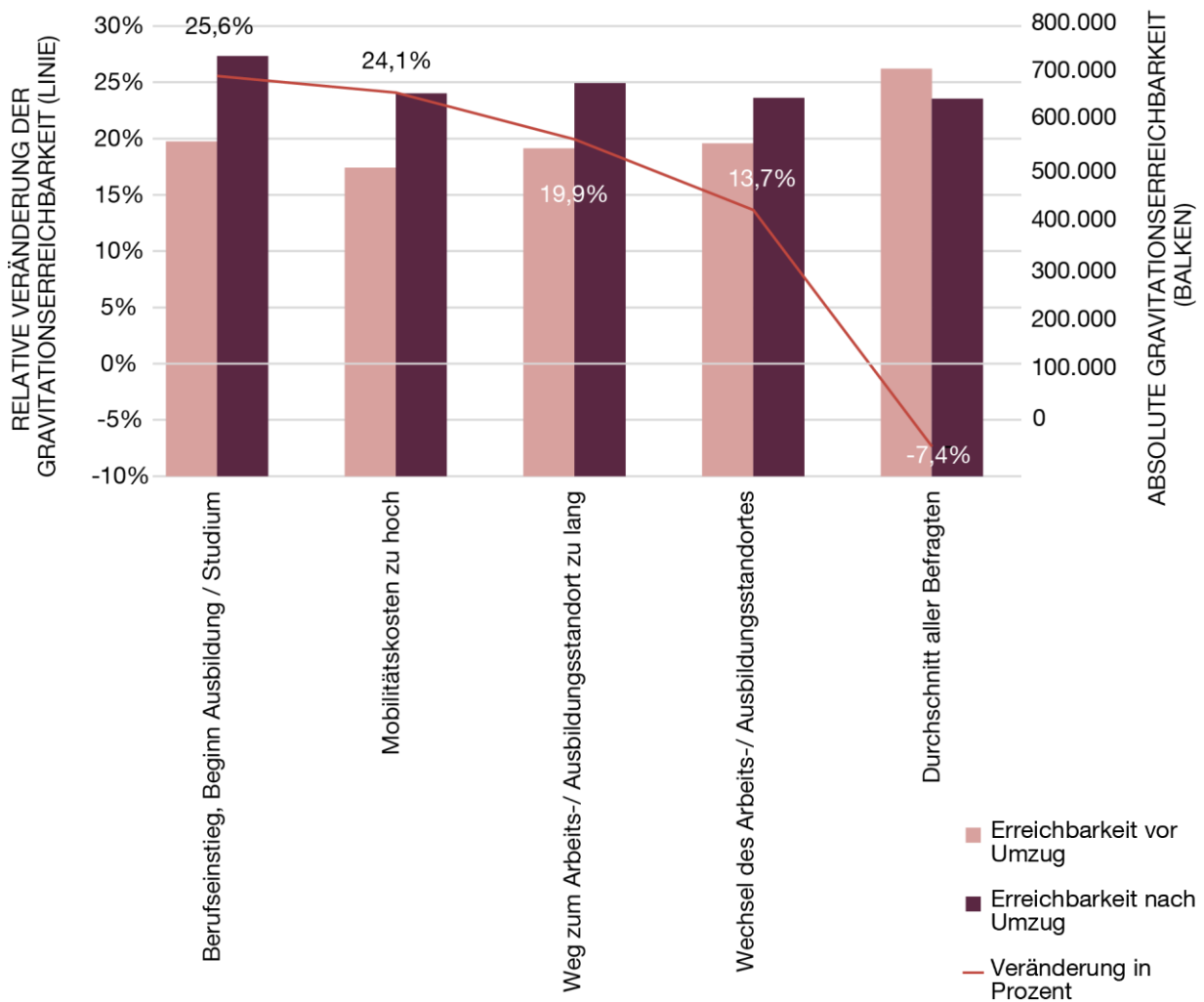
Abb. 76 Änderung der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg für das Arbeitsstandortwechselcluster ‚Am Weg sparen‘ (links) und alle übrigen Arbeitsstandortwechselnden (rechts)



Eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens erfordert ein entsprechendes räumliches Umfeld. Die ÖV-Erreichbarkeit des Wohnstandorts nimmt im Durchschnitt aller Befragten durch den Umzug ab. Bei arbeits- und mobilitätsbezogenen Umzugsgründen steigt sie dagegen an (Abb. 77). Diese Gründe spielen für das Umzugscluster ‚Am Weg sparen‘ eine wichtige Rolle. Die besten Chancen für Weiterbildung oder beruflichen Aufstieg ergeben sich an zentralen Orten. Auch das Versorgungs- und Mobilitätsangebote ist in Zentren am größten. Die Anzahl der Wohnstandorte, die sich in einem Umkreis von 800 m zu einer ÖV-Haltestelle befinden, nimmt zu.

Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit für arbeits- und mobilitätsbezogene Umzugsgründe

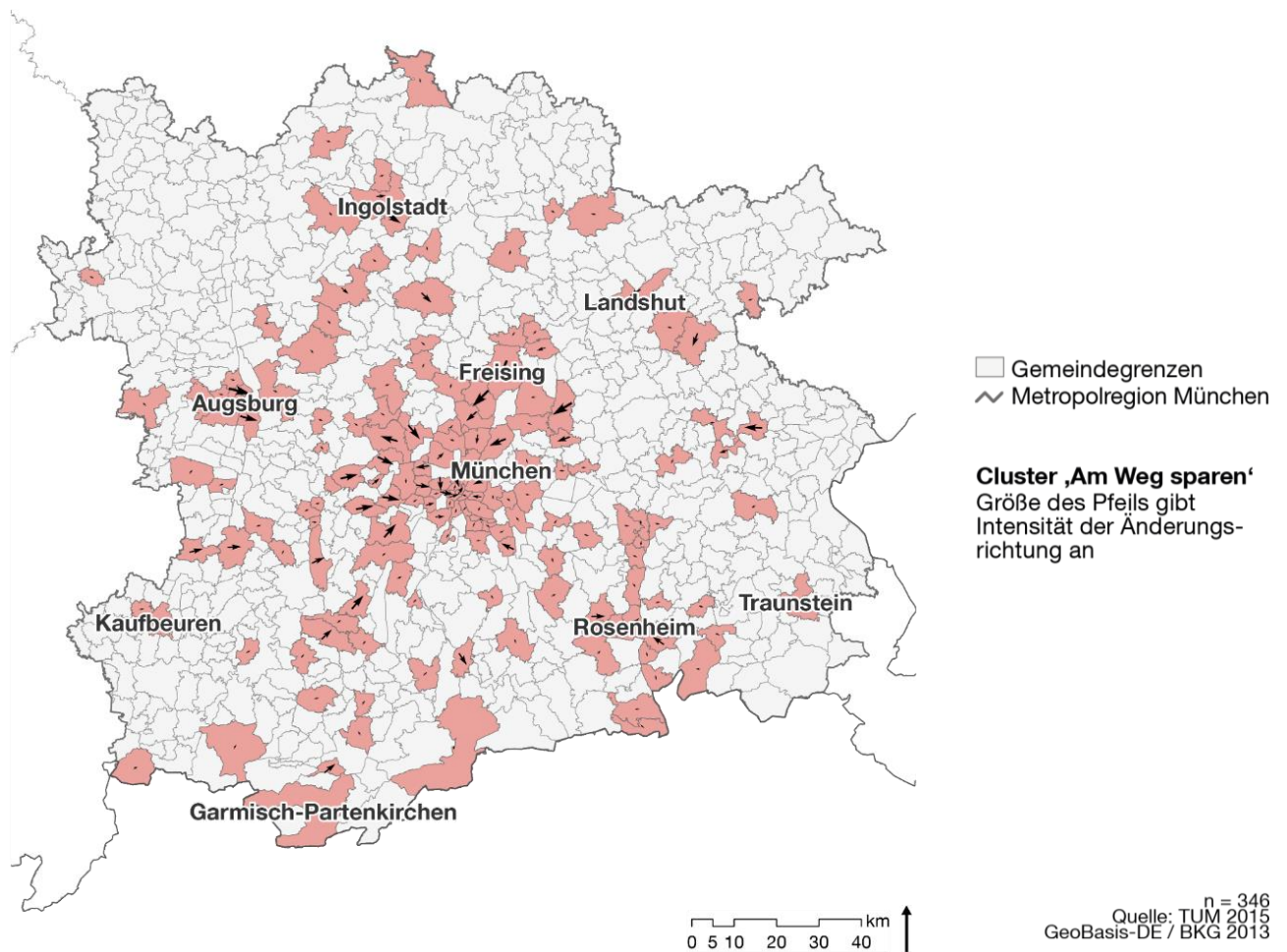
Abb. 77 Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt



Verlagerung der Wohnstandorte in Zentren

Die Wanderungsbewegungen aus dem Umzugscluster ‚Am Weg sparen‘ zeigen eine Tendenz in Richtung gut erreichbarer und versorgter Orte. Jeweils etwa ein Viertel der Befragten wohnte vor dem Umzug in ‚urbanen, dezentralen‘ Orten oder im Umland größerer Städte. Im Vergleich zum Gesamtdatensatz ist der Anteil derjenigen, die in ‚urbanen, zentralen‘ Gebieten wohnten, mit 40 Prozent am geringsten. Durch den Umzug können die Befragten ihren Wohnsitz jedoch sehr stark an diese zentralen Orte verlagern, sodass der entsprechende Anteil um 17 Prozentpunkte zunimmt. Die nachfolgende Karte der Wanderungsbewegungen (Abb. 78) deutet mit Pfeilen entsprechende Umzüge in Richtung des Kerns der Region an.

Abb. 78 Wanderungsbewegung der Umzügler im Cluster ‚Am Weg Sparen‘



Bei der Suche nach einem passenden Wohnstandort legen die Befragten besonderen Wert auf die Ausstattungsqualität. Wichtig sind insbesondere Versorgungseinrichtungen und ein gutes Angebot im ÖV. Eine Verbesserung beider Qualitäten kann beim Umzug erzielt werden. Die ÖV-Erreichbarkeit steigt um 21 Prozent und auch die Anzahl von Einkaufsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen und Freizeitmöglichkeiten in der näheren Umgebung des Wohnstandorts kann erhöht werden. Eine Verkürzung des Arbeitswegs ist das primäre Anliegen und damit wichtiger als die Angebotsqualität. Das Versorgungs- und ÖV-Angebot nach dem Umzug ist daher nicht auf einem so hohen Niveau wie im Umzugscluster ‚konzentrierte/gebündelte Angebote‘ (Kapitel 5.6). Sogar 37 Prozent der Umziehenden aus ‚Am Weg sparen‘ ist eine gute Pkw-Erreichbarkeit des Wohnstandorts wichtig. Wer Wert auf eine hohe Pkw-Erreichbarkeit legt, hatte bereits am vorherigen Wohnstandort eine unterdurchschnittliche ÖV-Erreichbarkeit. Die Verbesserung nach dem Umzug fällt um ein Viertel geringer aus.

Unterschiedliche Präferenzen bzgl. ÖV-Erreichbarkeit bei Umziehenden

***Junge alleinstehende
Umziehende, die vorher
bereits in der
Metropolregion
wohnten***

Nahezu alle Wohnstandortwechselnden haben bereits vorher in der Metropolregion München gewohnt. Alleinstehende bilden 34 Prozent der Haushaltstypen. Weitere 18 Prozent der Befragten aus diesem Cluster wohnen in einer Wohngemeinschaft. Der Anteil von Familien liegt ebenfalls bei 18 Prozent und damit unter dem Durchschnitt aller Wohnstandortwechselnden von 25 Prozent. Nach dem Umzug wohnen weniger Personen in einem Haus als zuvor. Der Anteil von Wohnungen und Wohngemeinschaften nimmt hingegen zu. Personen, die zuvor unentgeltlich bei Eltern oder Verwandten gewohnt haben, ziehen mit Aufnahme eines Studiums bzw. einer Arbeit in eine eigene Wohnung. Die Altersverteilung ist in Richtung der jüngeren Altersgruppen verzerrt. Etwa die Hälfte der Umzügler ist unter 30 Jahre alt. Die stärkste Gruppe mit 30 Prozent bilden Personen zwischen 30 und 39 Jahren. 19 Prozent der Personen im Umzugscluster ‚Am Weg sparen‘ befinden sich im Studium. Das Haushaltseinkommen liegt etwa 20 Prozent unter dem durchschnittlichen Wert. Eigentumsbildung findet aufgrund der soziodemographischen Zusammensetzung des Clusters nur in geringem Maße statt. Der Eigentumsanteil liegt nach dem Umzug lediglich 10 Prozent höher als zuvor. Der Anteil der Haushalte, die zur Miete wohnen, liegt bei 80 Prozent.

***„Trade-Off“ zwischen
Wohnungsgröße und
Pendeldistanz bzw.
Angebotsqualität***

Höhere Wohnkosten müssen bei einem Umzug in zentralere Lagen in Kauf genommen werden. Die Warmmieten steigen im Durchschnitt um 42 € an. Dieser Betrag entspricht exakt den Reduzierungen, die bei den Mobilitätskosten erzielt werden können. Einsparungen bei der Mobilität werden durch höhere Ausgaben beim Wohnen ausgeglichen. Die Wohnstandortwechselnden verkleinern ihren Wohnraum trotz höherer Wohnkosten. Der neue Standort ist im Durchschnitt um 17 m² kleiner als die vorherige Wohnung bzw. das Haus. Die Kosten pro m² verzeichnen einen entsprechenden Anstieg um über 2 €. Bei einem gesetzten Budget findet ein „Trade-Off“ zwischen Wohnungsgröße und Pendeldistanz bzw. Angebotsqualität in Bezug auf Versorgung und Mobilität statt. Die Wohnungsgröße verringert sich zugunsten einer kürzeren Fahrzeit zum Arbeitsplatz und einer verbesserten Angebotsqualität im Wohnumfeld.

***Dezentralisierung der
Arbeitsplätze***

Die Arbeitsstandortwechselnden können im Gegensatz zu den Wohnstandortwechselnden ihren Arbeitsweg weniger stark verkürzen. Unterschiede gibt es auch bei den räumlichen Auswirkungen. Während die Wohnstandortwechselnden sich konzentrieren, findet beim Wechsel des Arbeitsstandorts eine Dekonzentration statt. Arbeitsstandorte werden verstärkt in dem Strukturcluster ‚urban, dezentral‘ gewählt (Abb. 124 im Anhang). Der Anteil der Arbeitsplätze, die in ‚urbanen, zentralen‘ Orten zu finden sind, nimmt um 6 Prozentpunkte ab. In anders strukturierten Räumen finden keine nennenswerten Veränderungen statt.

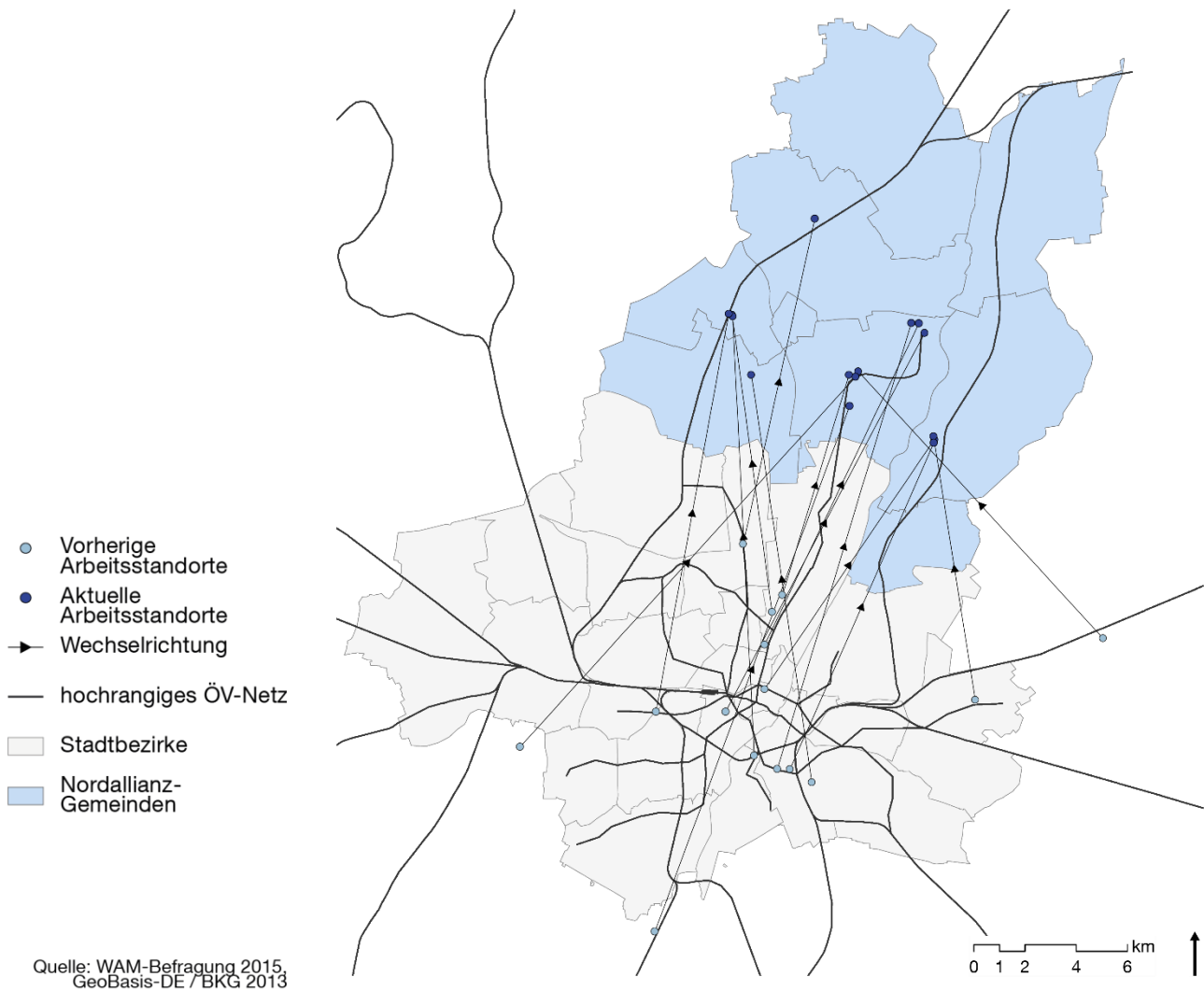
Die ÖV-Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte nimmt aufgrund des Wechsels an dezentralere Standorte um 2 Prozent ab. Wer nur den Arbeitsplatz, nicht aber den Wohnstandort gewechselt hat, verringert den Erreichbarkeitswert sogar um 6 Prozent. Ein Vergleich der Erreichbarkeiten im Gesamtdatensatz zeigt auf, dass Arbeitsstandorte grundsätzlich in zentraleren Lagen mit 20 Prozent höherer Erreichbarkeit zu finden sind als Wohnstandorte. Die Personen, die ihren Arbeitsstandort an den Wohnstandort anpassen, wählen tendenziell dezentralere Arbeitsstandorte. Das Mobilitätsverhalten wird an die sinkende ÖV-Erreichbarkeit angepasst. Der Arbeitsweg wird nur noch von 23 Prozent statt 27 Prozent der Befragten mit dem ÖV zurückgelegt. Der Anteil des MIV bleibt unverändert hoch.

Schlechtere ÖV-Erreichbarkeit der dezentralen Arbeitsplätze

Dieses Raumnutzungsmuster lässt sich gut im Raum der NordAllianz beobachten. Sie besteht aus den acht nördlich von München gelegenen Kommunen Eching, Garching, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim. Personen aus verschiedensten Herkunftsorten ziehen in die NordAllianz und verbessern dadurch die Erreichbarkeit ihres Wohnstandorts. Die meisten Arbeitsstandortwechselnden haben zuvor in München gearbeitet. Der aktuelle Arbeitsstandort liegt nach dem Wechsel dezentral. Das Mobilitätsverhalten hängt stark ab von der Lage innerhalb der NordAllianz. Die ÖV-Nutzung ist entlang der U-Bahnlinie 6 deutlich höher als in den weniger gut erschlossenen Gebieten (Abb. 79).

Verlagerung von Arbeitsstandorten aus München in die NordAllianz

Abb. 79 Verlagerung von Arbeitsstandorten aus München in die Kommunen der NordAllianz



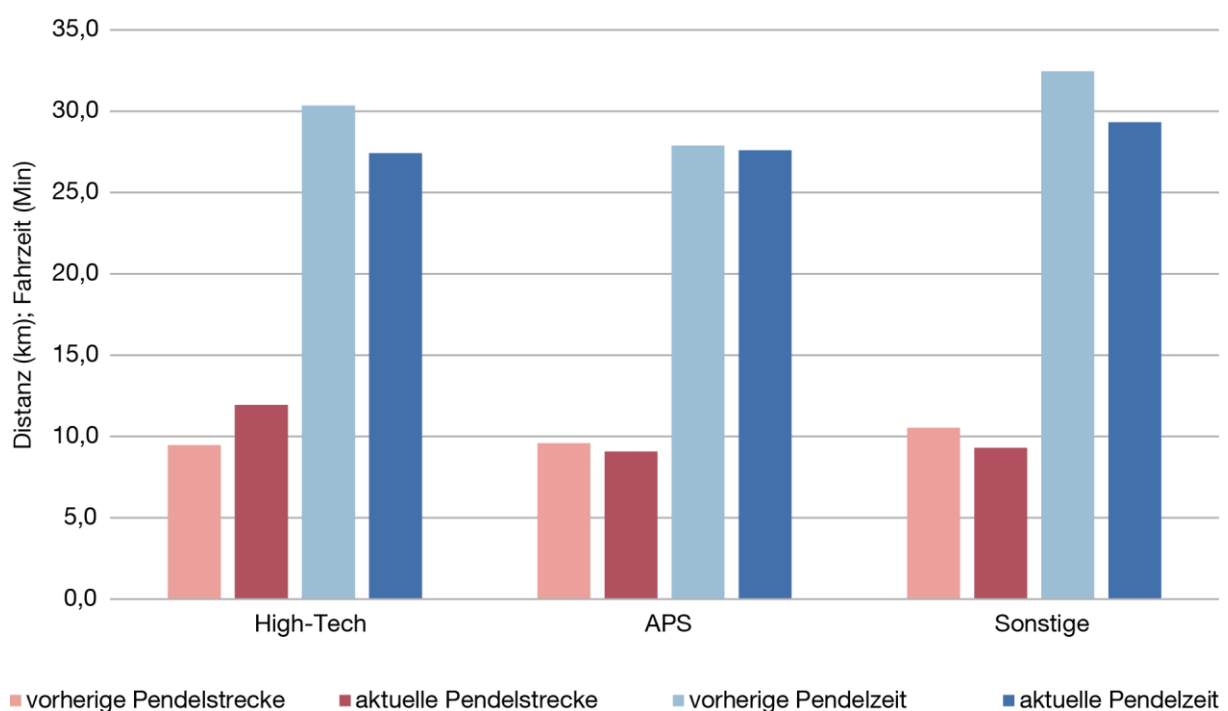
Gleichzeitiger Arbeits- und Wohnstandortwechsel führt zu kürzerer Pendelzeit

Wir untersuchen auch speziell die Realisierung eines kürzeren Arbeitsweges von Wissensarbeitern, die in High-Tech- sowie APS-Beschäftigte untergegliedert sind, beim Wechsel des Wohn- bzw. Arbeitsstandorts. Eine Reduktion der Pendelzeit konnte nur bei einem gleichzeitigen Wohn- und Arbeitsstandortwechsel festgestellt werden. Die Reduktion der Pendelzeit ist dagegen bei alleinigem Wechsel des Wohnstandorts nicht signifikant. Für jene Personen, die wiederum nur den Arbeitsstandort gewechselt haben, lässt sich sogar eine Zunahme der Pendelzeit feststellen.

High-Tech-Wissensarbeiter haben im Gegensatz zu APS-Beschäftigten eine vergleichsweise hohe Toleranz in Bezug auf den Weg zur Arbeit. Wissensarbeiter der High-Tech-Branche müssen in ihrem Entscheidungsprozess Kompromisse bezüglich der Pendelstrecke eingehen, um einen zufriedenstellenden Wohnstandort und einen passenden Arbeitsstandort zu finden. Eine signifikante Änderung der Pendelstrecke wurde für APS-Arbeiter nicht festgestellt. Berufstätige anderer Branchen können im Gegensatz dazu ihre Pendelstrecke nach einem Standortwechsel häufig reduzieren, da Arbeitsmöglichkeiten, die weniger wissensintensiv sind, gleichmäßiger in der Region verteilt sind. Die Pendelzeit für High-Tech-Wissensarbeiter verringert sich bei einem gleichzeitigen Anstieg der Pendelstrecke. High-Tech-Wissensarbeiter wählen das Auto als schnelles Verkehrsmittel, um die Erhöhung der Pendelstrecke zu kompensieren. Die Nutzung des Privat-Pkw für Pendelzwecke stieg nach dem Arbeits- bzw. Wohnstandortwechsel von 45 Prozent auf 57 Prozent an (Abb. 80).

Wissensarbeiter aus der High-Tech-Branche versuchen trotz eines längeren Arbeitswegs, Zeit zu sparen

Abb. 80 Veränderung der Pendelstrecke und Pendelzeit nach simultanem Umzug und Arbeitsstandortwechsel innerhalb der Metropolregion München



***Herausforderungen für
Entwicklungsoptionen:
Kurze Arbeitswege
ermöglichen***

Zusammenfassend lässt sich für das Raumnutzungsmuster sagen, dass der Wunsch nach einem kürzeren Arbeitsweg und geringeren Mobilitätskosten zu einer räumlichen Anpassung von Wohn- und Arbeitsstandorten führt. Dieser Optimierungsprozess findet häufig durch einen simultanen Wechsel beider Standorte statt. Eine Konzentration an gut erreichbaren und gut versorgten Orten der Metropolregion wird dabei gefördert. Arbeitsstandorte liegen im Durchschnitt zentraler und sind damit besser erreichbar als Wohnstandorte. Kürzere Arbeitswege erfordern demzufolge entweder einen zentraleren Wohnstandort oder einen dezentraleren Arbeitsstandort. Durch einen Umzug lässt sich das Mobilitätsverhalten umfassender optimieren, da das Wohnumfeld einen maßgeblichen Einfluss auf alltägliche Wege hat. Bei der Wahl des Arbeitsstandorts spielt dagegen nicht nur die Lage, sondern auch die berufliche Perspektive eine Rolle. Um Kosteneinsparungen zu erzielen, ist die Verkehrsmittelwahl entscheidend. Wer zugunsten von ÖV oder anderen alternativen Verkehrsmitteln auf das Auto verzichtet, kann seine Mobilitätskosten etwa doppelt so stark reduzieren.

5.4 Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen

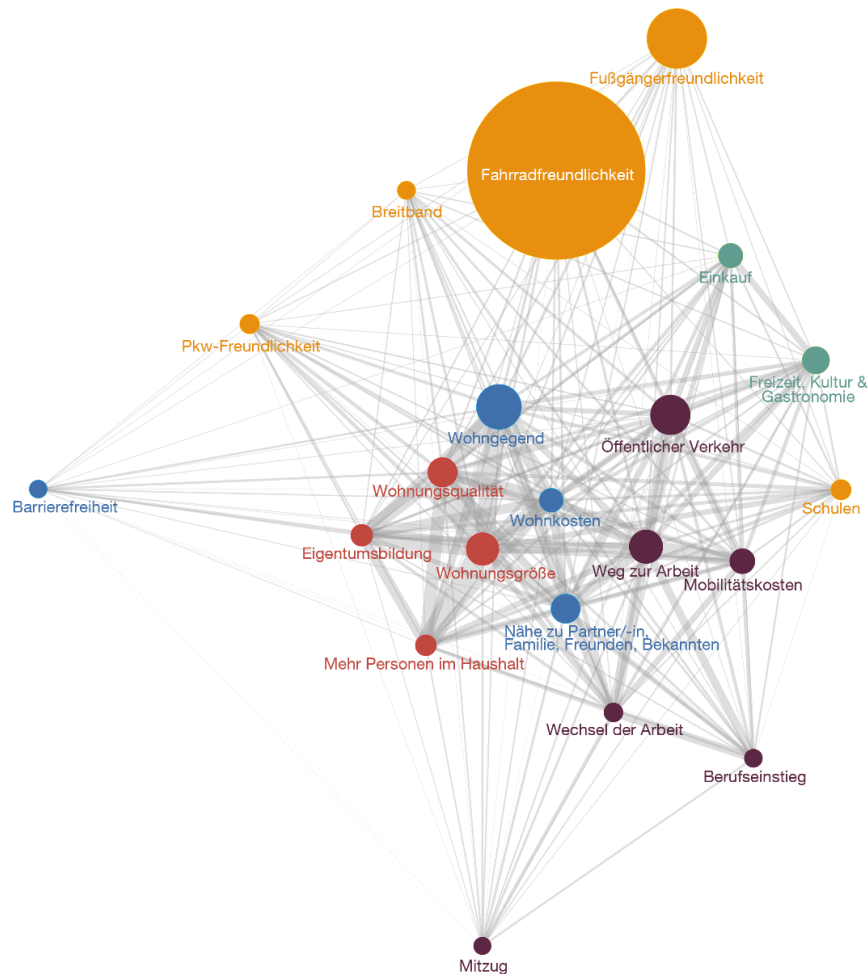
Eine kleine Gruppe von 299 Haushalten bzw. 4 Prozent des Gesamtdatensatzes lässt sich dem Raumnutzungsmuster ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘ zuordnen. Das Standortwahlverhalten wird dabei grundlegend durch die Präferenz für eine umweltfreundliche Mobilität geprägt. Ein starker Wunsch nach einer guten Erreichbarkeit des Standorts zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad ist sowohl beim Umzug als auch beim Wechsel des Arbeitsstandorts vorhanden. Etwa die Hälfte dieser Gruppe hat sowohl den Wohnstandort als auch den Arbeitsstandort verlagert. Umweltfreundlich Mobile gehören tendenziell den jüngeren Altersgruppen an. Insgesamt sind 37 Prozent der Befragten in diesem Raumnutzungsmuster unter 30 Jahre alt. Unter denjenigen Befragten, die ihren Arbeitsstandort gewechselt haben, ist es sogar fast die Hälfte. Studierende und Berufseinsteiger sind hier vergleichsweise stark vertreten.

***Wunsch nach
umweltfreundlicher
Mobilität***

Abb. 81 bietet eine Übersicht der Bedeutung einzelner Umzugsgründe für dieses Raumnutzungsmuster. Die Größe der Kreise repräsentiert die Anzahl der Nennungen. Eine ‚unzureichende Fahrradfreundlichkeit‘ ist mit 79 Prozent Zustimmung der dominierende Umzugsgrund im Cluster ‚Umweltfreundlich bewegen‘. Der Umzugsgrund ‚unzureichende Fußgängerfreundlichkeit‘ stellt mit 57 Prozent die zweithäufigste Nennung dar. ‚Unzufriedenheit mit der Wohngegend‘ sowie ein ‚unzureichendes öffentliches Verkehrsangebot‘ folgen an dritter bzw. vierter Stelle. Darüber hinaus gibt es eine große Bandbreite weiterer Auslöser für den Umzug, die jeweils ein Drittel der Nennungen auf sich vereinigen: ‚Zu langer Weg zum Arbeitsstandort‘, ‚Unzufriedenheit mit der bisherigen Wohnungsgröße‘, ‚unzureichende Wohnungsausstattung‘, ‚unzureichende Nähe zu Partner/-in‘ und ‚unzureichende Freizeitmöglichkeiten‘. Bei Betrachtung der Auslöser für einen Wechsel des Arbeitsstandorts dominieren mobilitätsbezogene Gründe. Die Nennungen sind allerdings gleichmäßiger verteilt als bei den Umzugsgründen. Jeweils über 70 Prozent der Befragten aus dem Cluster ‚Umweltverbund‘ nannten als Grund für den Arbeitsstandortwechsel die unzureichende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖV vom Wohnstandort aus.

***Unzureichende
Fahrradfreundlichkeit
als ausschlaggebender
Grund für den
Standortwechsel***

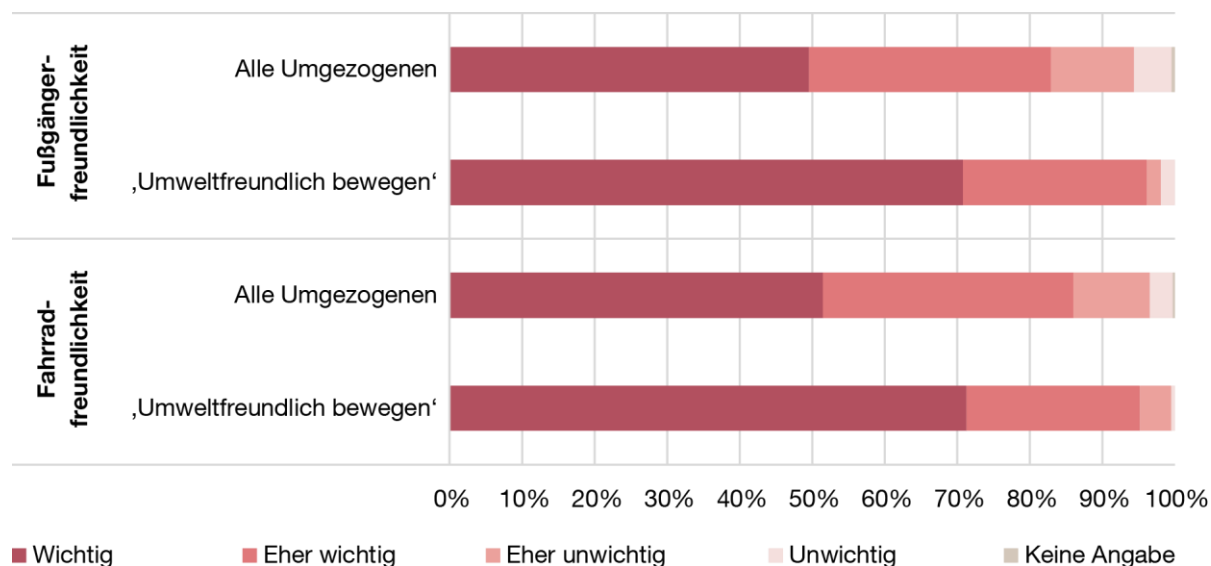
Abb. 81 Bedeutung der Umzugsgründe (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster ‚Konzentrierte gebündelte Angebote‘ an)



Realisiertes Verhalten entspricht den genannten Präferenzen

Die Gründe für einen Standortwechsel spiegeln sich sehr deutlich in den Präferenzen wider, die mit dem räumlichen Umfeld der Wohn- und Arbeitsstandorte zu tun haben. Nahezu allen Befragten in diesem Raumnutzungsmuster ist ein fahrrad- und fußgängerfreundliches Umfeld am Wohnstandort wichtig oder zumindest eher wichtig. Damit hat die Nahmobilität eine ebenso große Bedeutung wie ein gutes Versorgungsangebot. Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote des täglichen Bedarfs stellen allerdings für alle Befragten eine überaus wichtige Qualität dar. Im Hinblick auf Nahmobilitätsqualitäten ist das nicht der Fall. Hier grenzen sich die Befragten aus dem Cluster ‚Umweltfreundlich bewegen‘ deutlich von anderen Umziehenden ab. Eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Umgebung am Wohnstandort ist jeweils für etwa 70 Prozent der Befragten des Umzugsclusters ‚Umweltfreundlich bewegen‘ wichtig. Im Durchschnitt ist das nur bei der Hälfte aller Umziehenden im Gesamtdatensatz der Fall (Abb. 82).

Abb. 82 Wichtigkeit eines fahrrad- bzw. fußgängerfreundlichen Umfelds am Wohnstandort



In diesem Zusammenhang wird auch die Abgrenzung zu den Personen deutlich, die ihren Wohn- oder Arbeitsstandort aufgrund eines Wunsches nach besseren Versorgungsangeboten gewechselt haben (siehe Kapitel 5.5). Die Entscheidungsgrundlage ist anders, obwohl sich Parallelen bei der Wohnstandortwahl und beim Mobilitätsverhalten zeigen. Im Fall des Raumnutzungsmusters ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘ ist der Wunsch nach einer verstärkten Nutzung von Nahmobilität ausschlaggebend für das Standortwahlverhalten. Wer so wählt, hat gleichzeitig den Wunsch, eine hohe Versorgungsdichte in der unmittelbaren Umgebung zu haben. Im Gegensatz dazu spielt bei dem im nachfolgenden Kapitel beschriebenen Raumnutzungsmuster ‚Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen‘ ausschließlich das Verlangen nach räumlicher Nähe zu Versorgungseinrichtungen eine Rolle. Ein expliziter Wunsch nach einem fahrrad- und fußgängerfreundlicheren Umfeld besteht nicht. Die vermehrte Nutzung der Nahmobilität ist jedoch ein Resultat der entsprechenden Siedlungsstrukturen am neuen Standort.

Zusammenhang zwischen Nahmobilität und hoher Versorgungsdichte

Die Übereinstimmung zwischen den räumlichen Präferenzen der Befragten und den Auslösern für einen Standortwechsel lässt sich nicht nur beim Umzug, sondern auch beim Wechsel des Arbeitsstandorts beobachten. Die mit Abstand wichtigste Qualität am Arbeitsstandort stellt die Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds dar. Die unzureichende Erreichbarkeit des Arbeitsstandorts ist gleichzeitig ein bedeutender Grund für den Wechsel. Diejenigen Befragten, die sich eine bessere Erreichbarkeit ihres Arbeitsstandorts wünschen, bemängeln oft

Erreichbarkeit des Arbeitsstandorts mit Umweltverbund wichtig

auch die Länge des Arbeitswegs. Fast zwei Drittel der Personen des Clusters ‚Umweltverbund‘ nennen als Wechselgrund ‚Weg zum Hauptarbeits- bzw. Hauptausbildungsstandort zu lang‘.

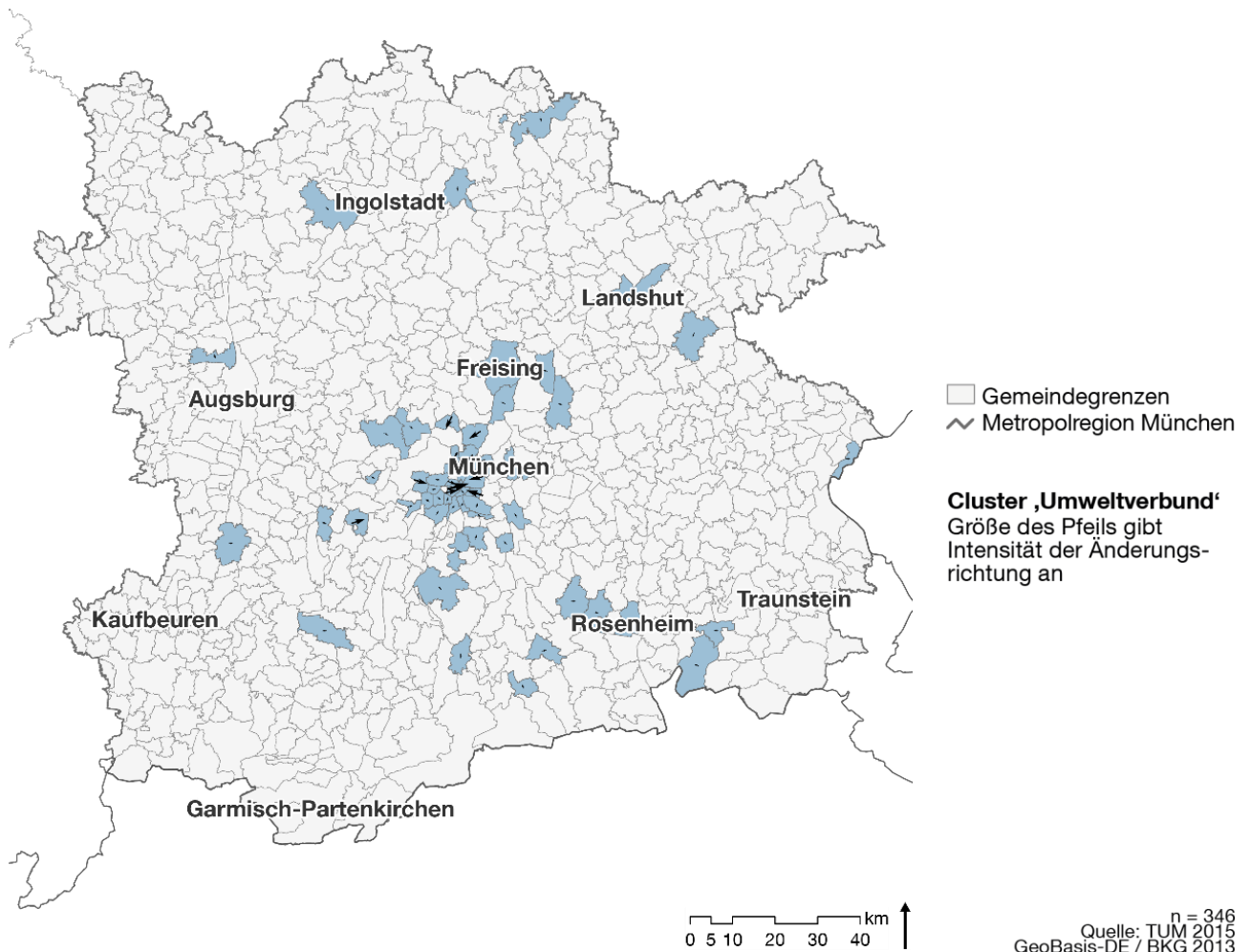
***Umziehende wohnten
bereits vorher zentral***

Der Wunsch nach räumlichen Bedingungen, die eine Nutzung des Umweltverbunds begünstigen, erfordert entsprechende Entscheidungen bei der Standortwahl. Zugehörige dieses Raumnutzungsmusters wählen in der Folge hohe Zentralität der Wohn- und Arbeitsstandorte. Die Dynamik ist bei den Befragten des Umzugsclusters jedoch weniger stark ausgeprägt, da diese bereits vor dem Umzug überwiegend in urbanen Orten mit hoher Erreichbarkeit wohnten. Viele Personen ziehen innerhalb zentraler oder dezentraler Räume um. Ein leichter Zuwachs lässt sich in urbanen, dezentralen Gebieten verzeichnen. Gleichzeitig finden Abwanderungen aus peripheren Räumen statt, wie anhand des Kartogramms im Anhang zu erkennen ist (Abb. 118).

***Höhere Zentralität
nach Arbeitsstandort-
wechsel***

Bei den Arbeitsstandortwechselnden lassen sich dagegen stärkere Verschiebungen zwischen verschiedenen räumlichen Clustern beobachten. Arbeitsstandorte im Umland größerer Städte werden aufgegeben. Die schlechte Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds motiviert zu einem Wechsel an zentralere Orte und führt in der Folge zur Konzentration. Die Wanderungsbewegungen der Arbeitsstandortwechselnden sind in Abb. 83 anhand der Pfeilrichtungen zu sehen. Zuwachs findet vor allem in den räumlichen Clustern ‚urban, zentral‘ und ‚urban, dezentral‘ statt. Ein deutlicher Fokus liegt auf den Städten München und Rosenheim. Mehr als die Hälfte der Befragten dieses Raumnutzungsmusters arbeitet aktuell in München und immerhin acht Prozent arbeiten in Rosenheim. Etwa 42 Prozent wohnen in München und weitere 12 Prozent in Rosenheim.

Abb. 83 Wanderungsbewegungen von Arbeitsstandortwechselnden im Cluster ‚Umweltverbund‘



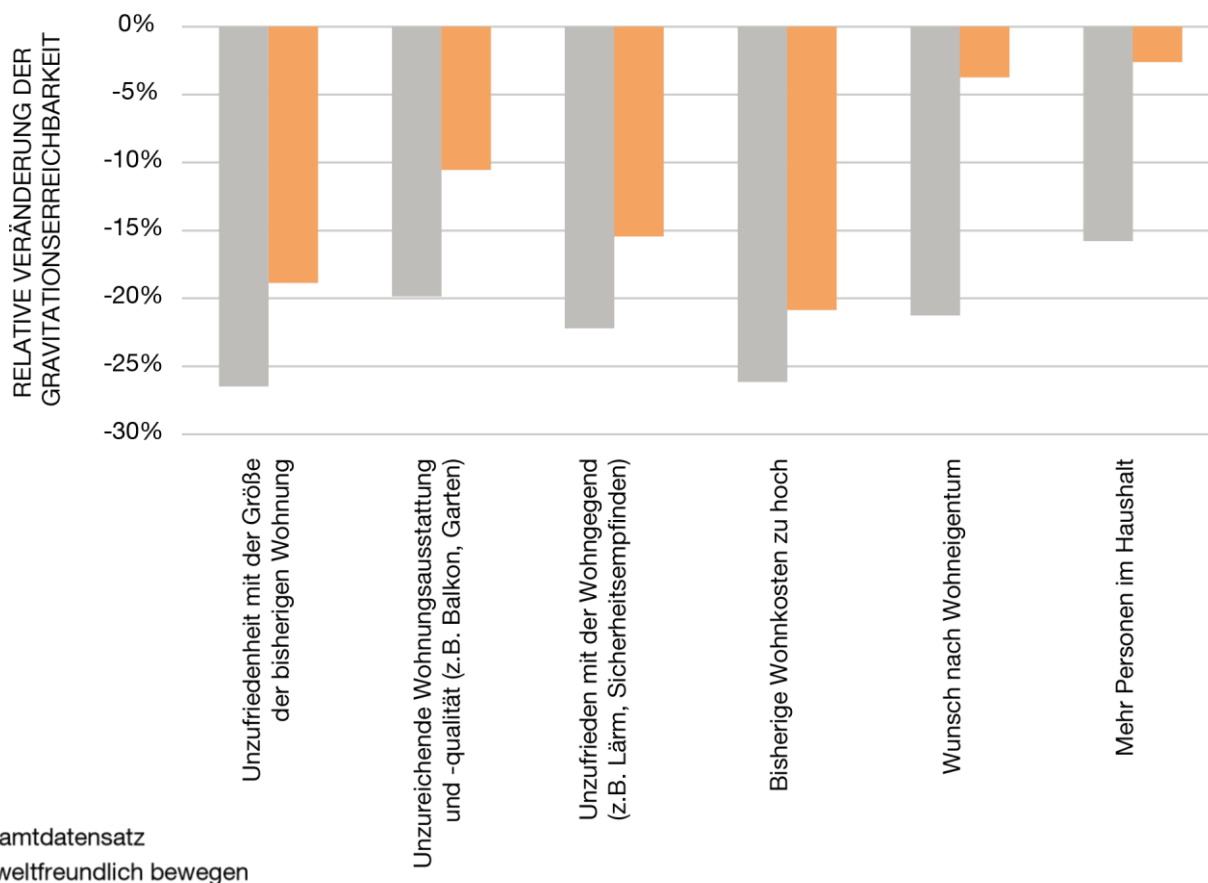
Die hohe ÖV-Erreichbarkeit ist ein bedeutender Grund für die Konzentration an urbanen Standorten. Die Erreichbarkeit der vorherigen Arbeitsstandorte war vergleichsweise gering. Nach dem Wechsel kann sie deutlich erhöht werden. In 57 Prozent der Fälle geht der Wechsel des Arbeitsstandorts mit einem Umzug einher. Die Wohnstandorte werden in diesen Fällen ebenfalls in zentralere Lagen verschoben. Wer bereits sehr zentral wohnt, wechselt den Arbeitsstandort ohne umzuziehen. In diesen Fällen weisen die Wohnstandorte durchschnittlich sogar eine höhere Erreichbarkeit auf, als die vorherigen Arbeitsstandorte. Diese Feststellung ist bemerkenswert, da Arbeitsstandorte tendenziell zentraler liegen als Wohnstandorte.

Deutliche Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit

Geringere Erreichbarkeits-einbußen bei Verbesserung der Wohnqualität

Nicht zufriedenstellende Wohnqualität oder Wohngegend sind wichtige Umzugsgründe. Obwohl wohnqualitätsbezogene Umzugsgründe wie Größe und Ausstattung der Wohnung oder das Wohnumfeld typischerweise eine schlechtere Erreichbarkeit des neuen Standorts mit sich bringen, werden im Fall des Umzugsclusters ‚Umweltfreundlich bewegen‘ nur vergleichsweise geringe Abstriche in Kauf genommen (Abb. 84).

Abb. 84 Vergleich der Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit dem ÖPNV zwischen Gesamtdatensatz und Umzugscluster ‚Umweltfreundlich bewegen‘ nach Umzugsgründen



Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten geht einher mit Zentralität

Zentrale Wohn- und Arbeitsstandorte mit einer hohen Erreichbarkeit haben Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Im Vergleich zum Gesamtdatensatz haben Personen dieses Raumnutzungsmusters bereits vorher weniger MIV und vermehrt nicht motorisierte Verkehrsmittel genutzt. Der Standortwechsel begünstigt häufig dieses Verhalten. Motorisierte Verkehrsmittel wie der MIV, aber auch der ÖV, werden seltener genutzt. Die Verlagerung von motorisierten auf nicht motorisierte Verkehrsmittel

findet jedoch verstärkt zulasten des MIV statt. Über alle Wegezwecke betrachtet, liegt der Anteil nicht motorisierter Verkehrsmittel um 11 Prozentpunkte höher als bei der Gesamtheit der Befragten. Die Verkehrsmittelwahl über alle Wege ist aktuell ausgeglichen und liegt nahezu bei jeweils einem Viertel MIV, ÖV, Rad und Fuß. Der ÖV hat trotz der leichten Abnahme von 45 Prozent auf 41 Prozent nach wie vor den größten Anteil am Modal Split des Arbeitswegs.

Der Großteil der Befragten des Umzugsclusters ‚Umweltfreundlich bewegen‘ hat bereits vorher sehr zentral gewohnt, so dass die Veränderungen im Mobilitätsverhalten nicht sehr stark sind. Die vorherigen Wohnstandorte der Umzugscluster ‚konzentrierte/gebündelte Angebote‘ und ‚Am Weg sparen‘ hatten dagegen deutlich geringere Erreichbarkeiten. Durch den Umzug an zentralere Standorte können sie daher viel stärkere Veränderungen beim Mobilitätsverhalten aufweisen. Eine ähnliche Logik trifft auf die Personen aus dem Arbeitsstandortwechselcluster ‚Umweltverbund‘ zu, deren vorherige Arbeitsstandorte im Vergleich mit anderen Clustern am schlechtesten erreichbar waren. Der MIV-Anteil für den Arbeitsweg lag mit 42 Prozent über dem Durchschnitt unseres Gesamtdatensatzes von 39 Prozent, während er bei den Wohnstandortwechselnden schon vor dem Standortwechsel mit 28 Prozent äußerst niedrig war. Entsprechend lassen sich bei den Arbeitsstandortwechselnden deutlichere Veränderungen bei der Verkehrsmittelnutzung beobachten. Der MIV-Anteil sinkt um 16 Prozentpunkte auf das Niveau der Wohnstandortwechselnden, der Fahrradanteil steigt um 17 Prozentpunkte. Diese Werte verdeutlichen, dass durch eine Anpassung der räumlichen Umgebung der gewünschte Effekt auf das Mobilitätsverhalten erzielt werden kann.

Ein Wechsel des Arbeitsstandorts ist oftmals schwieriger zu realisieren als ein Umzug. Während die Personen des Raumnutzungsmusters ‚Kürzer und günstiger Pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten‘ daher tendenziell ihren Wohnstandort an den Arbeitsstandort anpassen, verhält es sich bei den Befragten aus ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘ umgekehrt. In diesem Fall war die Lage der Wohnstandorte bereits vor dem Ortswechsel zentral und das Mobilitätsverhalten insgesamt sehr umweltfreundlich. Beim Umzug spielen daher auch andere Gründe, wie die Wohnqualität, eine wichtige Rolle. Für die Arbeitsstandortwechselnden hingegen waren weniger häufig berufliche Gründe ausschlaggebend, sondern insbesondere die schlechte Erreichbarkeit des Arbeitsstandorts. Dabei wird vor allem der Arbeitsweg optimiert, jedoch nicht zwingend das gesamte Mobilitätsverhalten.

Vor allem in Städten lässt sich Nahmobilität gut nutzen, jedoch mit Abstufungen. Abb. 85 zeigt eine Überlagerung der Wohnstandorte des

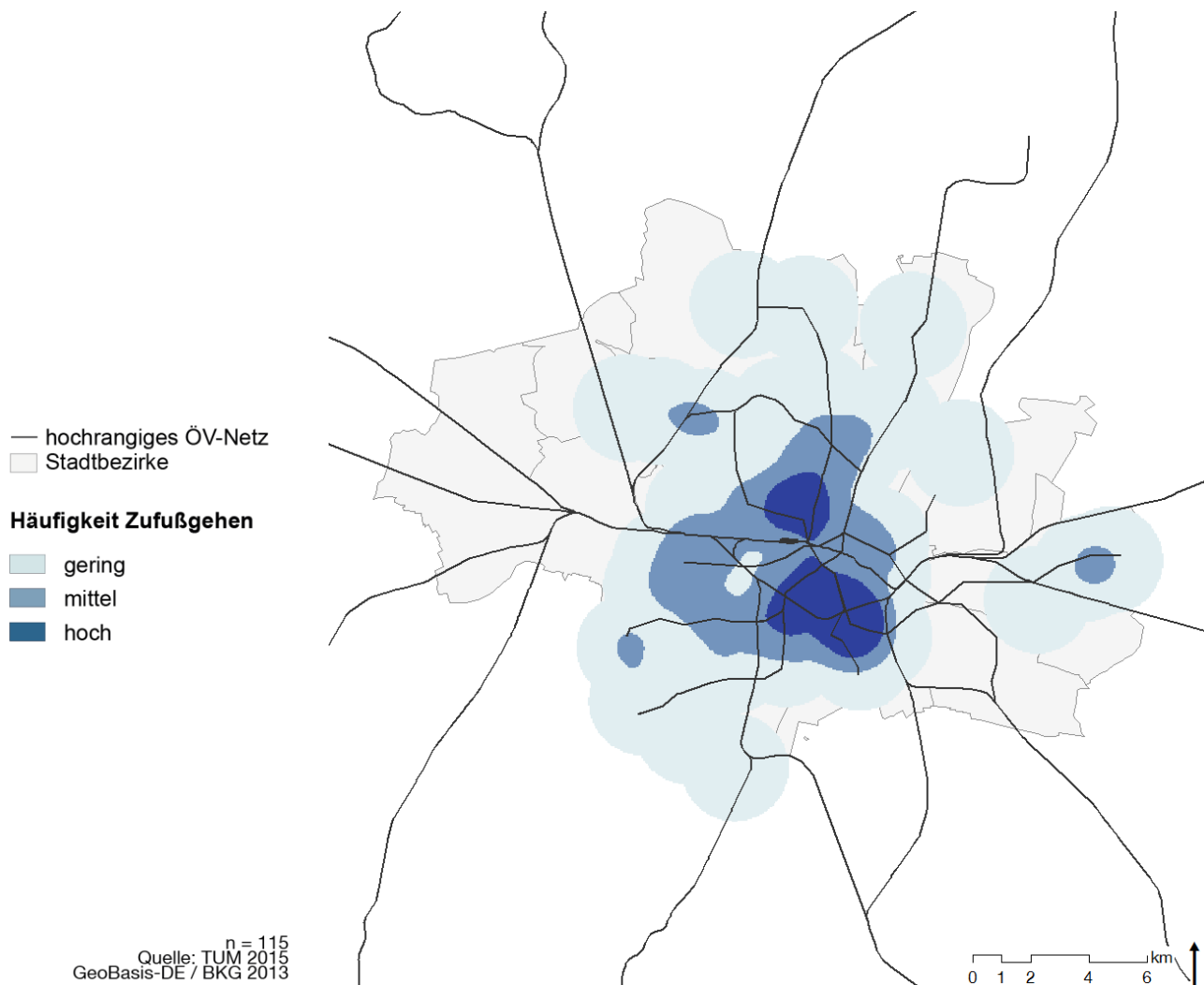
Deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Wechsel des Arbeitsstandorts

Anpassung des Arbeitsstandorts aufgrund schlechter Erreichbarkeit

Gute Bedingungen für Nahmobilität in Städten

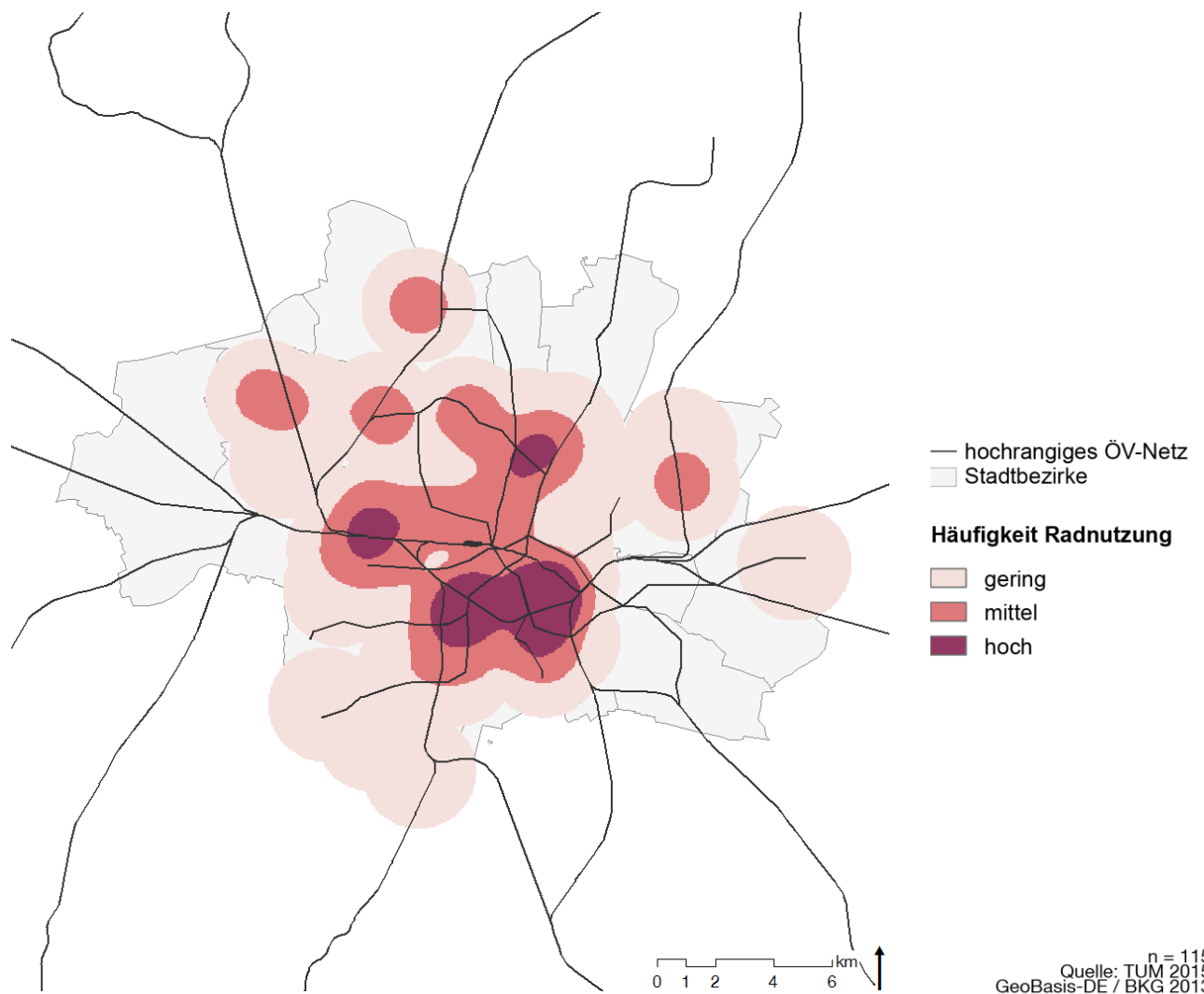
Raumnutzungsmusters ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘ mit der Häufigkeit des Zufußgehens. Zu beobachten ist einerseits, dass sich die Wohnstandorte von Personen, die eine umweltfreundliche Mobilität bevorzugen, schwerpunktmäßig im Zentrum der Stadt befinden. Das verstärkte Zufußgehen in den zentralsten Stadtbezirken verdeutlicht andererseits, dass dort das fußgängerfreundlichste Umfeld vorzufinden ist.

Abb. 85 Häufigkeit Zufußgehen innerhalb der Stadt München



Die Betrachtung der Intensität der Fahrradnutzung ergibt ein ähnliches Bild (Abb. 86). Das Fahrrad wird allerdings häufiger auch von Personen genutzt, die nicht unmittelbar im Zentrum Münchens wohnen.

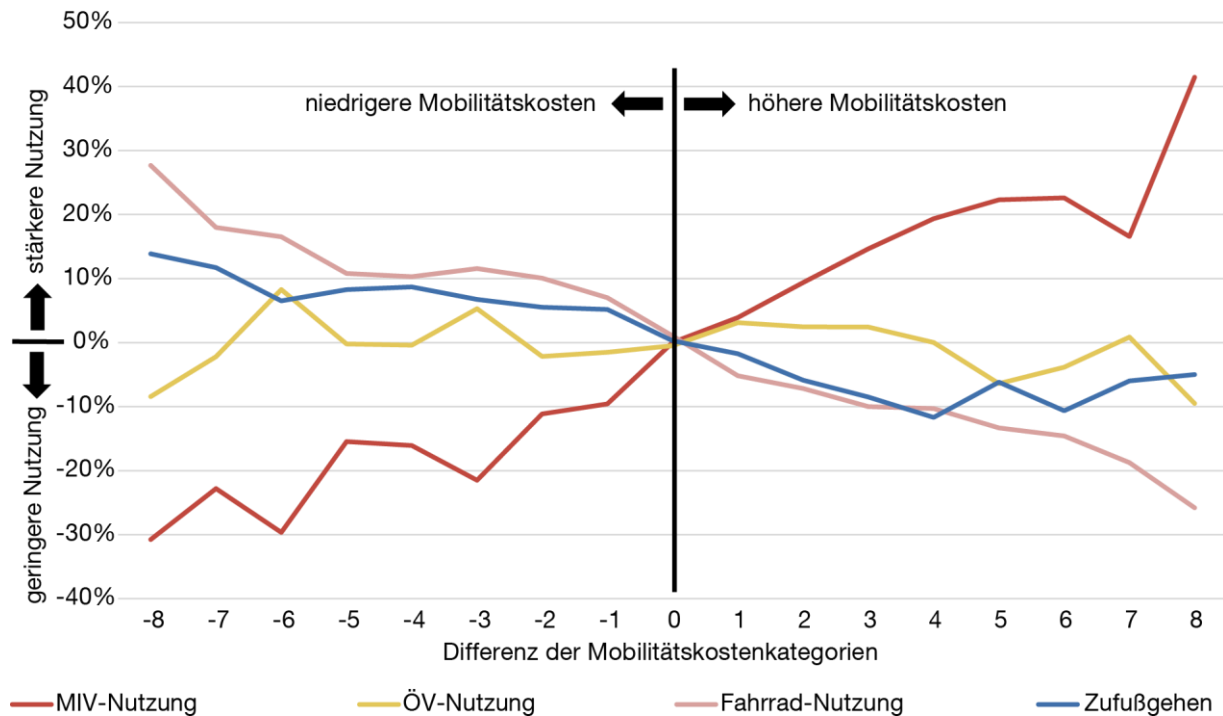
Abb. 86 Häufigkeit Fahrradfahren innerhalb der Stadt München



Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten schlägt sich auf die Mobilitätskosten nieder, welche vor dem Standortwechsel im Durchschnitt bei 113 € lagen und nach dem Standortwechsel um 14 Prozent auf 97 € pro Monat sanken. Die Mobilitätskosten der Arbeitsstandortwechselnden ändern sich entsprechend der größeren Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl stärker. Die Befragten des Clusters ‚Umweltverbund‘ können eine Kostensenkung um 36 Prozent erzielen und haben aktuell die mit Abstand niedrigsten monatlichen Mobilitätskosten aller Cluster. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass eine Verringerung des motorisierten Anteils zugunsten des nicht motorisierten Anteils Einsparungen bei den Mobilitätskosten ermöglicht. Die Verkehrsmittelwahl zeigt deutliche Wirkung auf die Mobilitätskosten (Abb. 87).

**Sehr geringe
Mobilitätskosten**

Abb. 87 Änderungen der Verkehrsmittelnutzung und Differenz der Mobilitätskostenkategorien



Geringe Mobilitätskosten bei hohen Wohnkosten

Die Mobilitätskosten der Wohnstandortwechselnden bleiben aufgrund geringer Änderungen im Mobilitätsverhalten nahezu konstant. Jedoch steigen die Wohnkosten bei sinkenden Wohnungsgrößen an, so dass sich die Mietkosten pro m² um 1 € auf durchschnittlich 13,66 € erhöhen. Die Studie zur Wohnungsnachfrage in der Stadt München stellte im Vergleich dazu eine mittlere Miete von 13,15 € pro m² fest. Kleinere Wohnungen im Stadtzentrum kosten sogar bis zu 16 € (Thierstein et al. 2013). Die Befragten aus dem Cluster ‚Umweltfreundlich bewegen‘ zahlen aufgrund ihrer Präferenz für zentrale Lagen trotz kleinerer Wohnungen höhere Mieten als der Durchschnitt aller Teilnehmenden unserer Befragung. Das Haushaltseinkommen liegt gleichzeitig etwa 5 Prozent unterhalb des Durchschnitts für den Gesamtdatensatz. Auch die Suche nach einer passenden Wohnung gestaltet sich schwierig: In mehr als einem Drittel der Fälle haben die Befragten keinen Zuschlag für die gewünschte Wohnung erhalten.

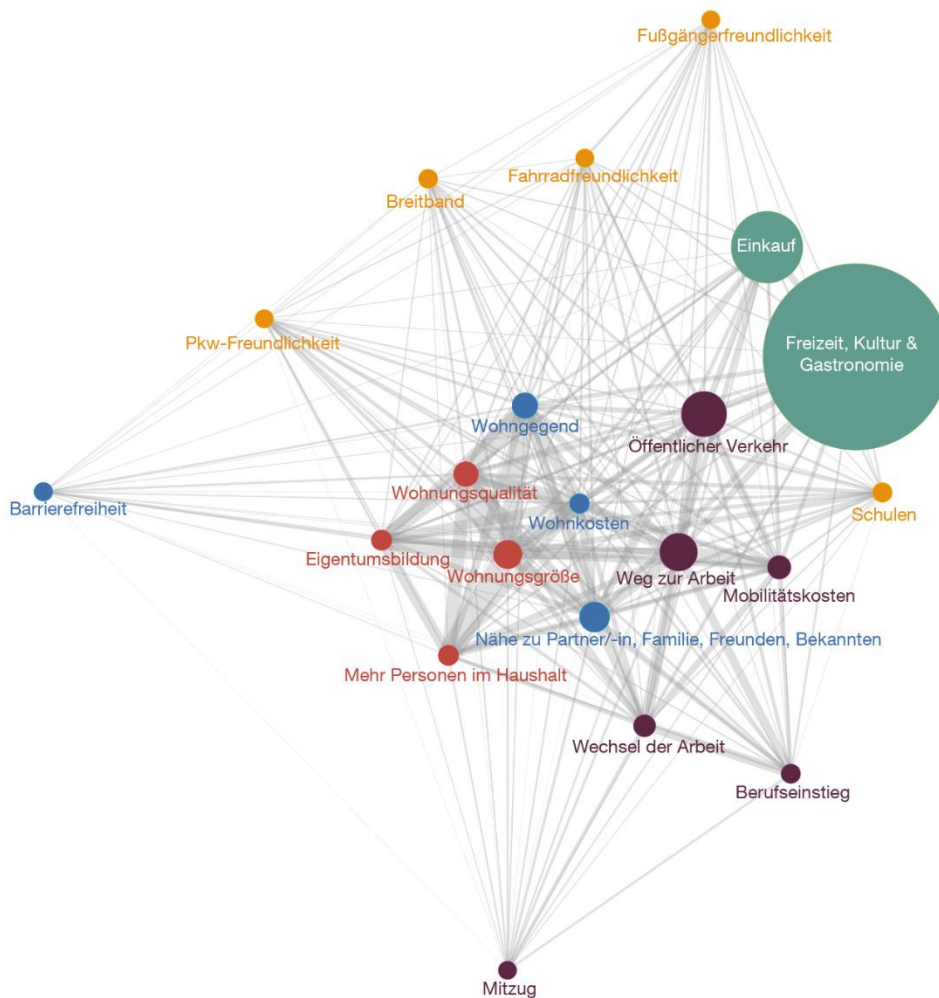
Die Realisierung des Wunsches nach umweltfreundlicher Mobilität bewirkt eine Konzentration in den dichten, urbanen Räumen der Region. Gleichzeitig führt sie zu Abwanderung aus peripheren Räumen oder dem städtischen Umland. Sehr schlecht mit dem Umweltverbund erreichbare Arbeitsstandorte erfordern einen Wechsel an zentralere Standorte. Bei einem Umzug werden Wohnstandorte mit einem fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umfeld gewählt. Wenn eine Verbesserung der Wohnqualität angestrebt wird, liegt dennoch ein Augenmerk auf Erreichbarkeit und Versorgungseinrichtungen. Eine Verbesserung oder zumindest Beibehaltung der Angebotsqualität ist vor allem für jüngere Altersgruppen ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl. Durch die hohe Dichte an Gelegenheiten im unmittelbaren Umfeld kann auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet werden, sodass die monatlichen Mobilitätskosten gering gehalten werden können. Im Gegenzug müssen hohe Mieten bei geringen Wohnflächen sowie eine starke Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt in Kauf genommen werden.

***Herausforderungen für
Entwicklungsoptionen:
Erreichbarkeit schaffen***

5.5 Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen

Das Raumnutzungsmuster ‚Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen‘ bezeichnet etwa ein Zehntel aller befragten Haushalte. Diese Haushalte haben entweder ihren Wohnstandort oder ihren Arbeitsstandort aufgrund fehlender Freizeit-, Kultur- und Gastronomieeinrichtungen und meist auch unzureichender Einkaufs- und Dienstleistungsangebote verlagert. Die Größe der Kreise in Abb. 88 schlüsselt die Anzahl der Nennungen der einzelnen Umzugsgründe detailliert auf.

Abb. 88 *Angebotsbezogene Umzugsgründe überwiegen (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster ‚konzentrierte gebündelte Angebote‘ an)*



Eine Frage des Lebensstils und nicht des Alters

Der Wunsch nach Freizeit, Kultur und Versorgung ist nicht altersabhängig, jedoch variieren die Standortpräferenzen in verschiedenen Lebensabschnitten. Jüngere und ältere Alleinstehende und Personen in Wohngemeinschaften suchen am Wohnstandort vermehrt nach einem attraktiven Angebotsumfeld. Gute Versorgung am Arbeitsplatz bevorzugen hingegen mehr Alleinerziehende und Doppelverdiener-Haushalte mit Kindern. Wir können diese tendenziellen Unterschiede in der soziodemographischen Zusammensetzung der Befragten zwar beobachten, jedoch ist diese nur von geringer Ausprägung. Der Lebensstil mit ähnlichen Präferenzen verbindet also diese Gruppe und nicht die soziodemographische Struktur.

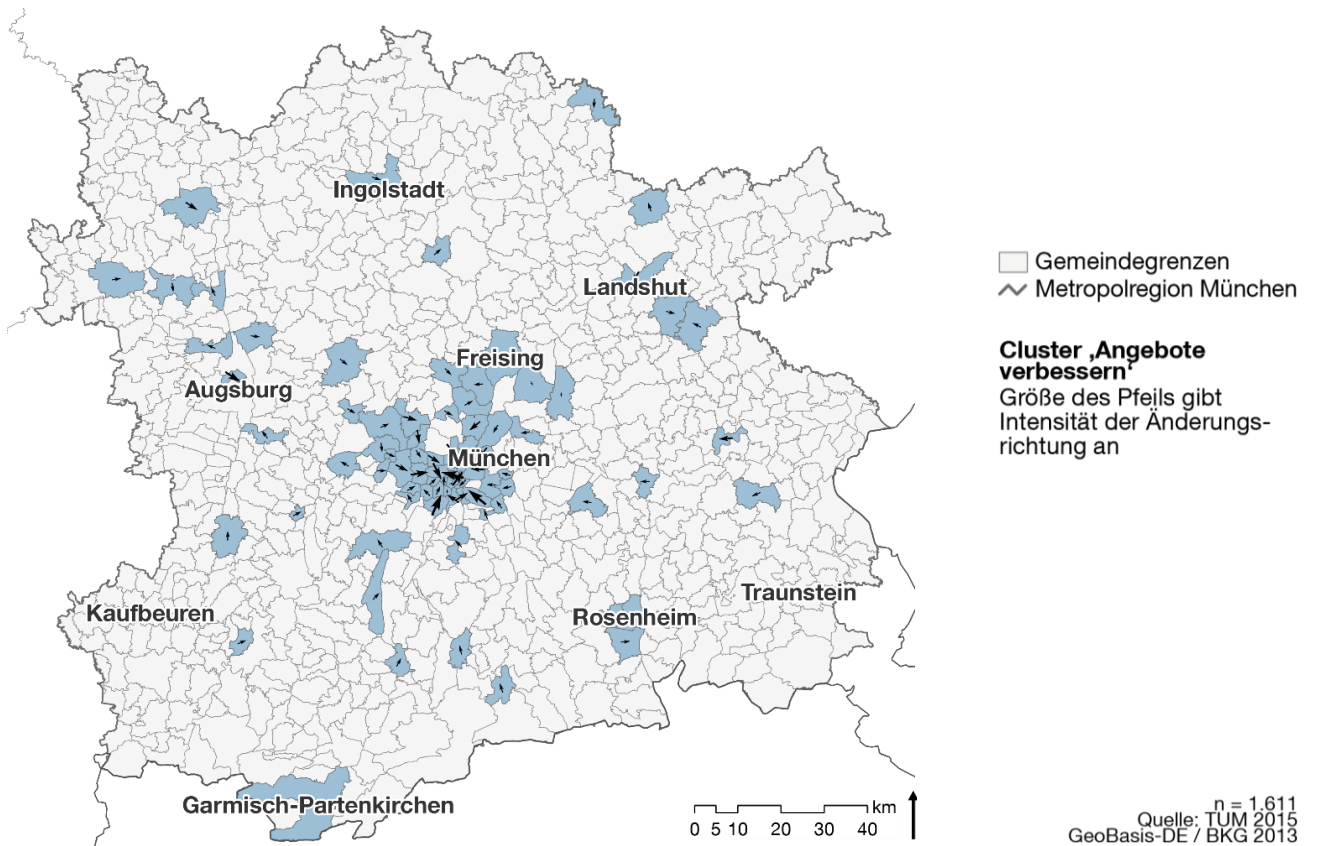
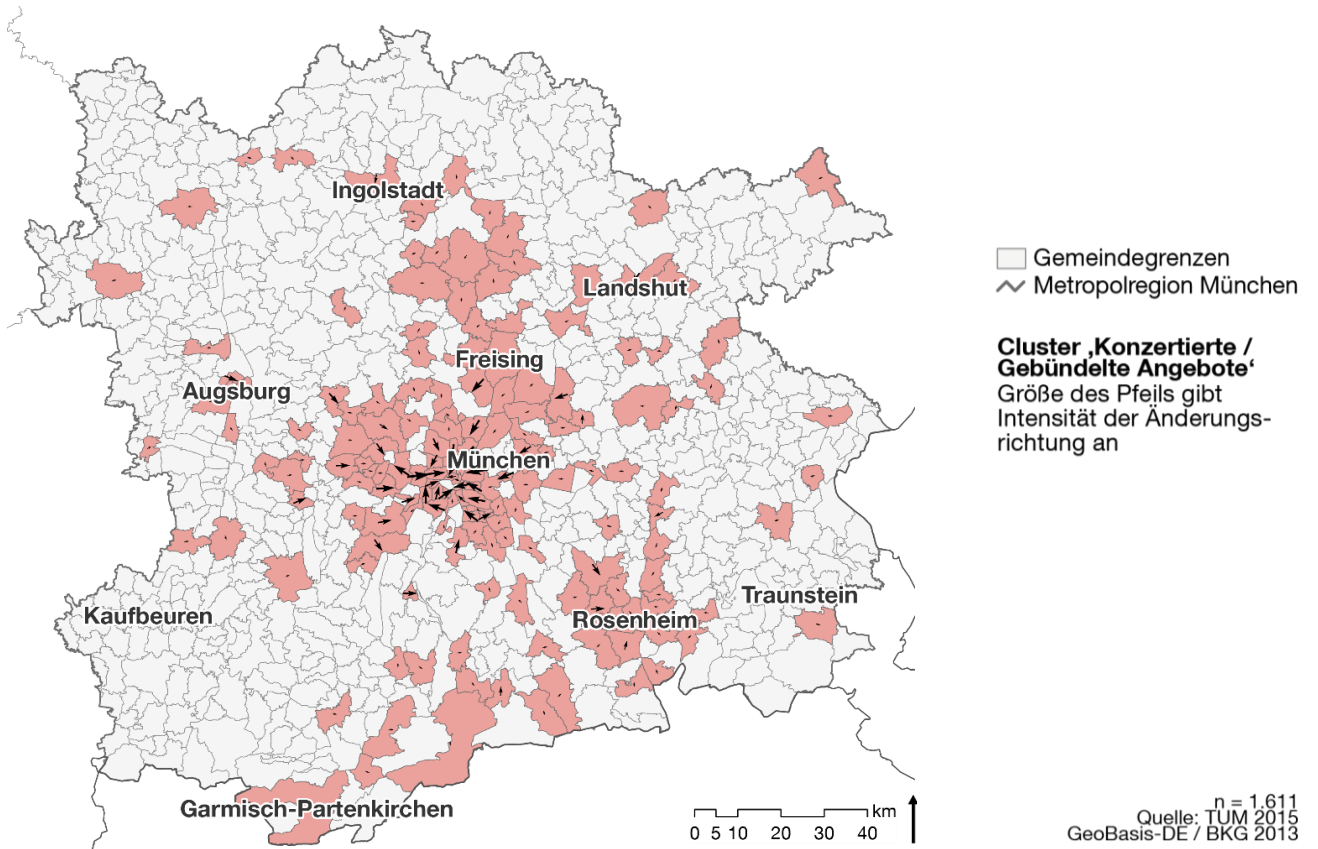
Wunsch nach guter Versorgung

Stattdessen stellen wir fest, dass die Wünsche nach besseren Versorgungs- und Freizeitangeboten am Wohn- und Arbeitsstandort Hand in Hand gehen. Nur wenige verlagern sowohl Arbeitsplatz als auch Wohnung. Die Befragten dieses Clusters wohnen und arbeiten dennoch nach Standortverlagerung in jeweils gut versorgten Lagen. Sie optimieren entweder Wohn- oder Arbeitsstandort, während der jeweils andere Standort bereits vor der Veränderung den hohen Versorgungsansprüchen genügt. Angebotsbezogene Gründe sind bei Befragten, die sowohl Arbeitsplatz als auch Wohnstandort wechseln, überproportional oft in beiden Fällen ausschlaggebend. Die übliche Annahme, dass die Befragten bei einem gut versorgten Wohnstandort auf eine gute Versorgungsqualität am Arbeitsstandort und umgekehrt verzichten, lässt sich daher nicht bestätigen.

Hohe Versorgungsansprüche führen zur räumlichen Konzentration

Der „Optimierungsprozess“ schlägt sich in einer räumlichen Konzentration nieder. Wir beobachten insbesondere Wanderungsbewegungen aus dem Münchner Umland in die zentral, gut versorgten großen und mittelgroßen Städte der Region. In der Abb. 89 ist dies, durch die Pfeilrichtungen insbesondere rund um München und Rosenheim zu sehen. Die Karte zu den Arbeitsstandortverlagerungen ergibt ein ähnliches Bild. Quantitativ ist durch den Umzug ein prozentualer Anstieg an Befragten in den zentralen Gemeinden festzustellen. Der Anteil verschiebt sich um 20 Prozentpunkte von den in der Raumanalyse definierten Strukturtypen ‚städtisches Einzugsgebiet‘ und ‚periphere Orte‘ zu den Clustern ‚urban, zentral‘ und ‚urban, dezentral‘. Ein Lebensstil mit erhöhter Nachfrage nach Kultur-, Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen ist somit ein wichtiger Treiber für die räumliche Konzentration von Wohnen und Arbeiten.

Abb. 89 Wanderungsbewegung der Umzügler und Arbeitsstandortwechselnden in den Clustern ‚konzentrierte / gebündelte Angebote‘ und ‚Angebote verbessern‘



**Große Beliebtheit
beliebter Münchner
Stadtviertel**

Eine Optimierung der Wohnstandorte ist nicht nur interkommunal, sondern auch innerhalb der Landeshauptstadt München festzustellen. Im Stadtgebiet beobachten wir eine Abwanderung aus den in Abb. 90 blau markierten dezentraleren Stadtbezirken, wie Laim, Hadern, Milbertshofen oder Berg am Laim. Die Befragten zieht es vor allem in die unten roten dargestellten Stadtbezirke Maxvorstadt, Schwabing-West und Au-Haidhausen sowie in die Quartiere rund um die Münchner Freiheit und den Rotkreuzplatz. Ebenfalls suchten sie in den gelben Stadtteilen Pasing, Sendling und der Münchner Altstadt. Diese Standorte sind mit dem Öffentlichen Verkehr innerhalb Münchens überdurchschnittlich gut erreichbar. Vergleicht man jedoch die Viertel in Pasing und am Rotkreuzplatz (siehe Abb. 91) wird deutlich, dass für diese Gruppe nicht die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr, sondern die kulturellen und gastronomischen Angebote für der Wahl der Wohnung entscheidend sind. Pasing verfügt innerhalb Münchens neben der Altstadt über die höchste Erreichbarkeit. Im Stadtteil Neuhausen ist dafür das Angebot deutlich größer.

Abb. 90 Veränderung des Wohnstandorts in der Stadt München

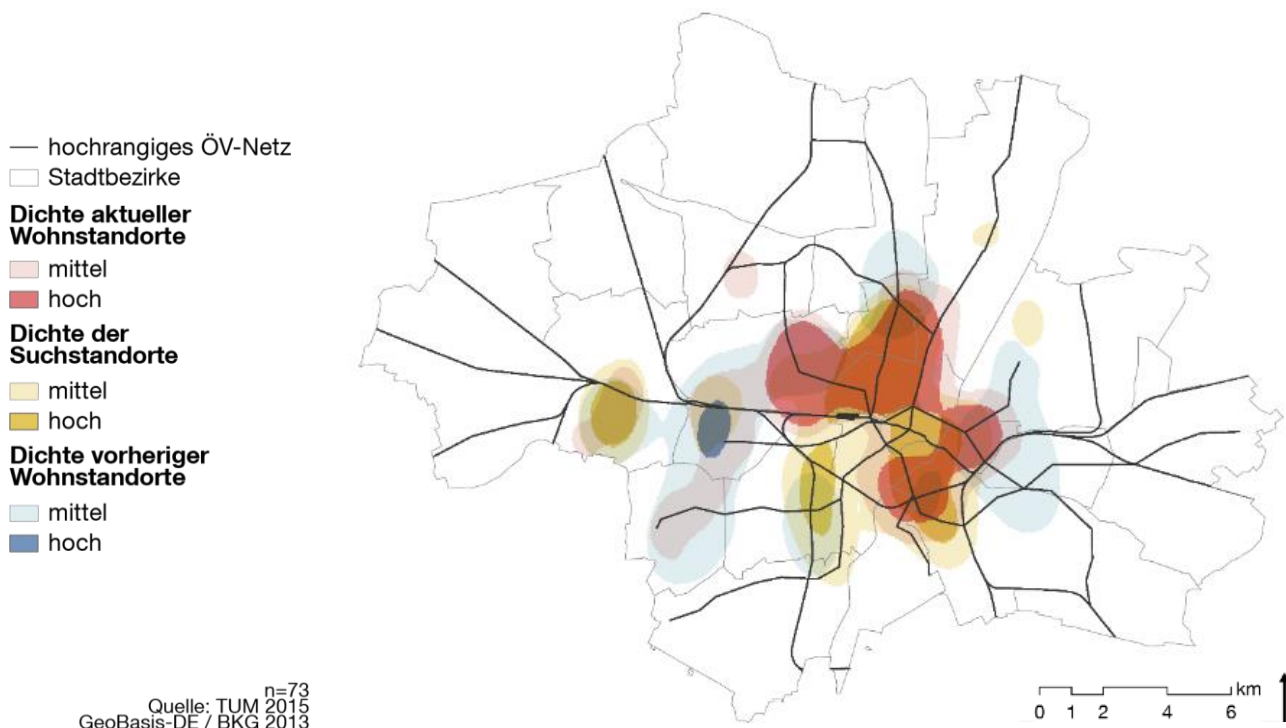
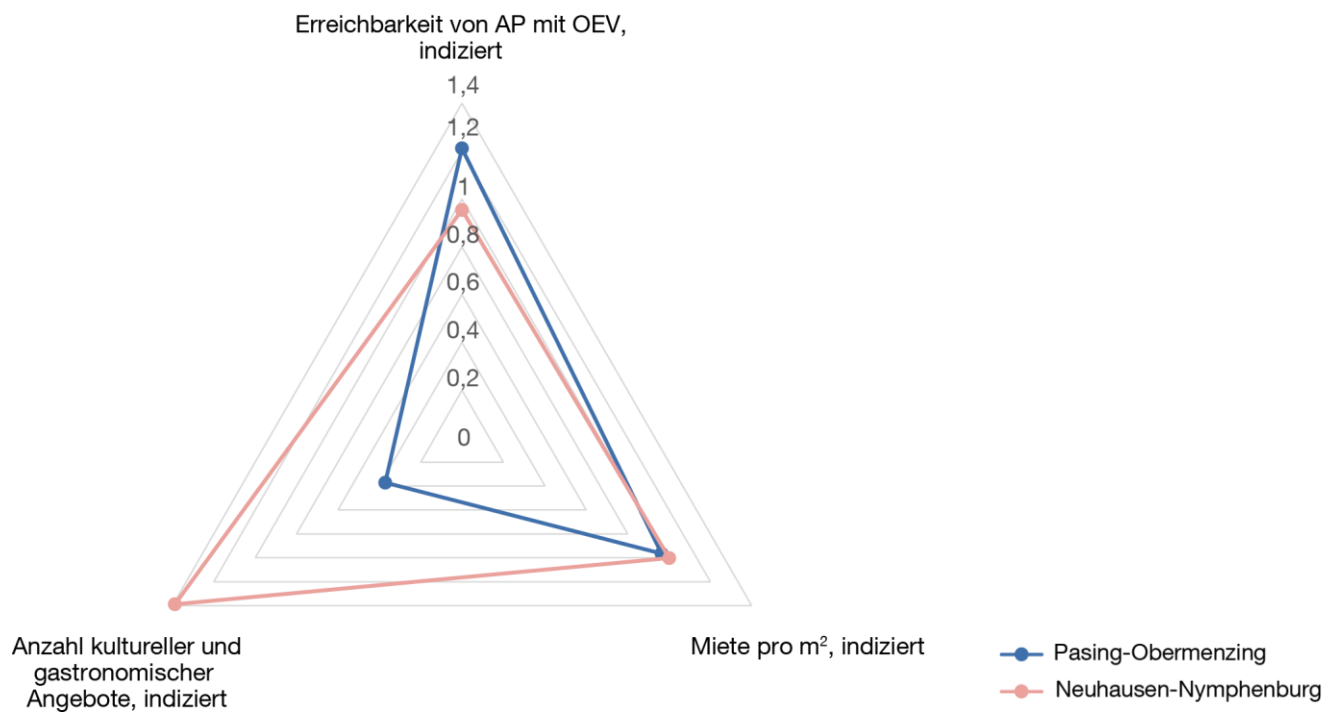


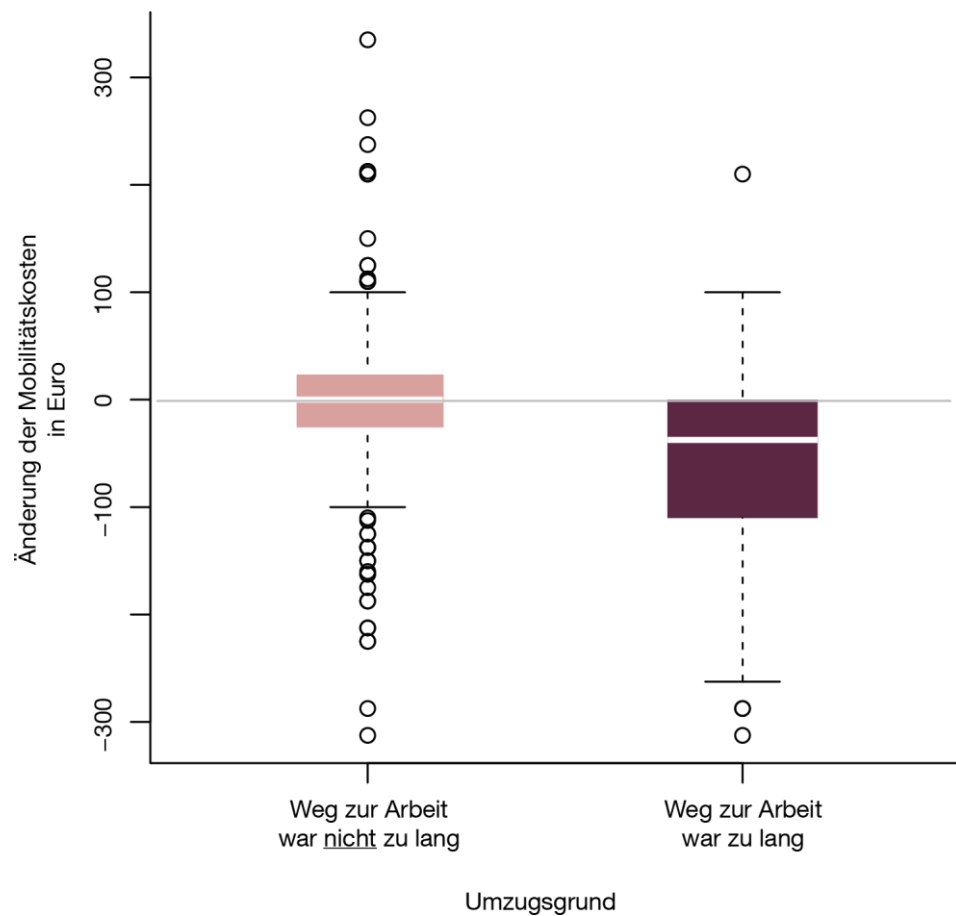
Abb. 91 Unterschiede der Standorte Pasing – Neuhausen



Manche Befragten dieser Gruppe bemängeln jedoch am vorherigen Wohnstandort ein unzureichendes öffentliches Verkehrsangebot und lange Wege zum Arbeitsplatz. Diejenigen Befragten, welche den langen Weg zur Arbeit als Auslöser für den Umzug angaben, verkürzten diesen auch zum Teil erheblich. Dies ist für den Rest der Gruppe im Verhältnis zu anderen Raumnutzungsmustern aber nicht signifikant. Entsprechendes lässt sich bei den Mobilitätskosten feststellen. Bei Personen, die den Weg zur Arbeit verkürzen wollten, sanken die Kosten um durchschnittlich 35 €. Bei den anderen Befragten dieser Gruppe bleiben die Kosten konstant (Abb. 92).

Kurze Wege zur Arbeit sind zweitrangig

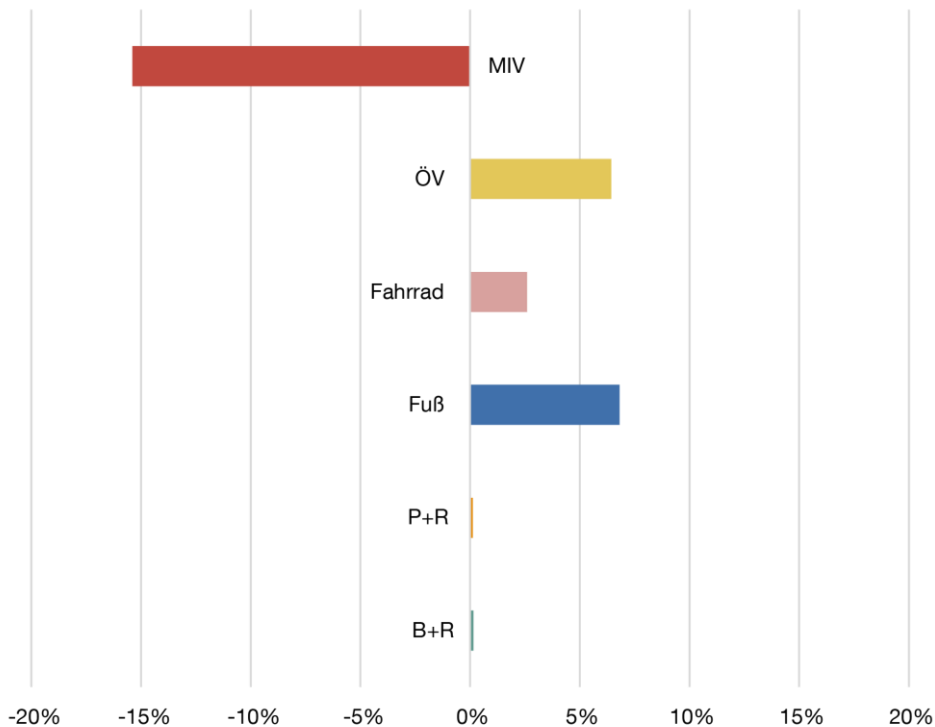
Abb. 92 Veränderung der Mobilitätskosten des Clusters ‚Bessere / Gebündelte Angebote‘



**Urban wohnen
bedeutet zentral
wohnen**

Diese Gruppe zieht es an besser erreichbare Standorte. Gute Erreichbarkeit und gute Versorgung gehen grundsätzlich in der Metropolregion München miteinander einher. Viele Befragte dieser Gruppe nutzen diesen Tatbestand und so sinkt der Anteil der durch den MIV absolvierten Wege um 15 Prozentpunkte auf 34 Prozent, während die Wegeanzahl mit dem ÖV um 7 Prozentpunkte auf 33 Prozent steigt. Stärker als bei allen anderen Clustern ist aber mit 9 Prozentpunkten der Anstieg an fußläufig zurückgelegten Wegen. Bei Wegen mit dem Fahrrad steigt der Anteil um 2 Prozentpunkte (siehe Abb. 93).

Abb. 93 Veränderung der Verkehrsmittelwahl



Veränderung der relativen Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung in Prozentpunkten

Es gibt Parallelen zu jener Gruppe, die ihren Arbeitsplatz oder Wohnstandort aufgrund schlechter Erreichbarkeit für Fuß und Radverkehr verlagern. Offensichtlich konkurrieren Umziehende mit umweltbewusstem Mobilitätsverhalten und jene mit hohem Versorgungsanspruch auf demselben Wohnungsteilmarkt. Während nicht-motorisierte Mobilität die räumliche Nähe zu Versorgung voraussetzt, macht die räumliche Nähe umgekehrt den motorisierten Verkehr unnötig. Die Befragten beider Raumnutzungsmuster wohnen räumlich ähnlich verteilt und sind in ähnlichem Maße mobil. Die kausale Verkettung von Beweggründen und Entscheidung sind aber in entgegengesetzter Richtung zu lesen.

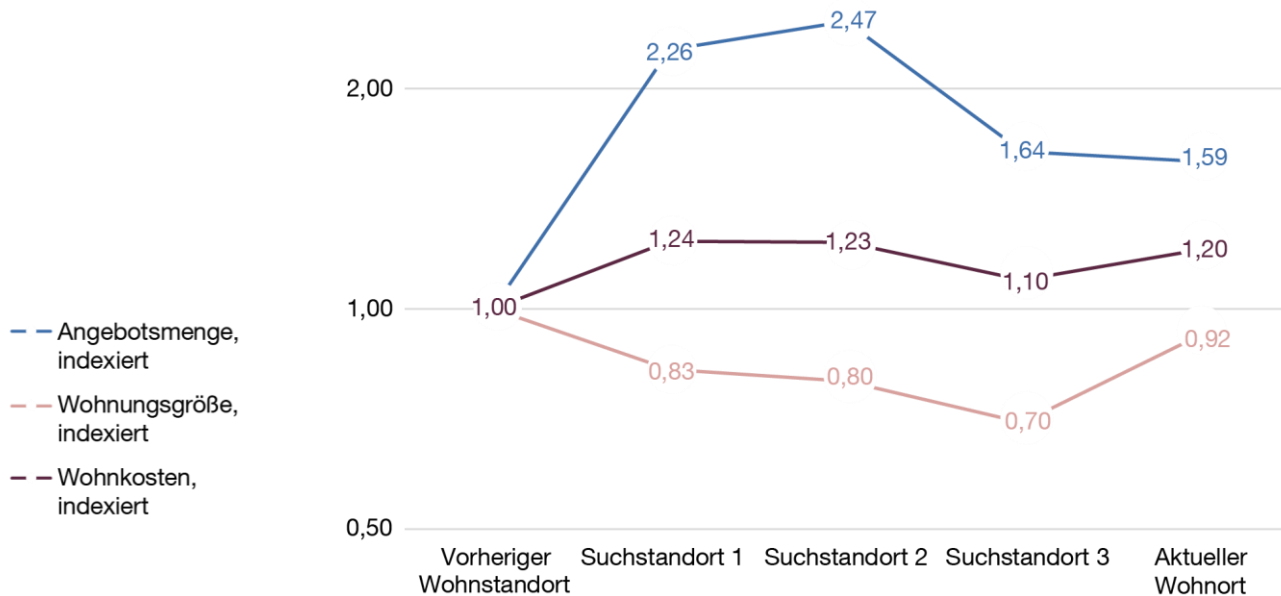
Urbanität und Umweltfreundlichkeit bedingen sich

Die Befragten müssen im Laufe des Suchprozesses nach zentralen Wohnstandorten in der Regel höhere Kosten in Kauf nehmen. Durchschnittlich zahlen sie am aktuellen Wohnstandort gut 100 € mehr Warmmiete pro Monat als vorher und bekommen dafür knapp 8 m² kleinere Wohnungen. Hierdurch steigert sich der durchschnittliche Quadratmeterpreis von 11,79 € auf 13,37 €. Dies entspricht der allgemeinen Mietsteigerung der letzten vier Jahre im Untersuchungsraum (Immobilien Scout GmbH 2014). Bei der Wohnungswahl tauschen die

Mehr Angebote, weniger Wohnraum

Befragten also im Rahmen eines gesetzten Mietbudgets vor allem Wohnungsgröße gegen Angebotsmenge im Umfeld ein. Abb. 94 zeigt, dass die Befragten dabei nur begrenzt bereit sind, auf Wohnraum zu verzichten.

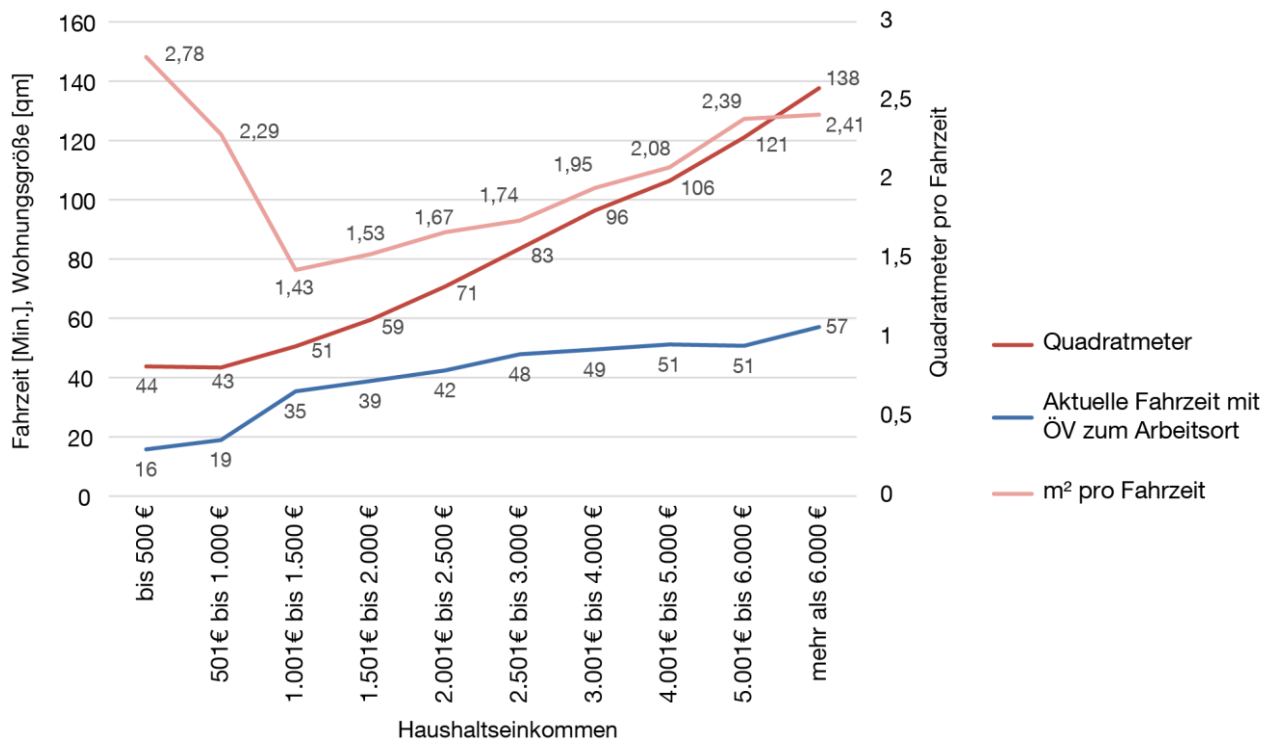
Abb. 94 Trade-Off: Wohnumfeld – Wohnungsgröße – Wohnkosten



**Hohe Mieten
schränken Wahl ein**

Die geringe Flexibilität des Wohnbudgets lässt sich insbesondere durch das allgemein hohe Mietniveau in der Region begründen. Gerade in zentralen Lagen bestätigt unser Datensatz die Verknappung an verfügbaren Wohnungen. Andere Cluster haben deutlich öfter Zuschläge für eine Wohnung erhalten. Die Teilnehmer unserer Befragung geben durchschnittlich ein Drittel ihres Haushaltseinkommens für ihre Miete aus. Dieser Wert liegt vermutlich deutlich höher, wenn man die Gesamtbevölkerung des Untersuchungsraums in den Blick nähme. In unserer Befragung ist die Relation zwischen Haushalten mit hohem und niedrigem Einkommen deutlich zugunsten der Besserverdienenden verschoben (siehe Kapitel 3.3). Untere Einkommensklassen geben aber bis zu 50 Prozent aus – in Einzelfällen sogar deutlich darüber hinaus, was sich insbesondere für jene gesellschaftlichen Gruppen negativ auswirkt, die nicht von geförderten Wohnformen profitieren. Im Gesamtdatensatz zeigt sich, dass sowohl besser verdienende Haushalte als auch die Haushalte mit dem niedrigsten Einkommen ein besseres Verhältnis von Wohnungsgröße zu Wohnungslage erzielen (Abb. 95). Die einkommensschwachen Gruppen sind insbesondere Studierende, die von vergünstigten Mieten des Studentenwerks und finanzieller Unterstützung der Eltern oder durch Stipendien profitieren.

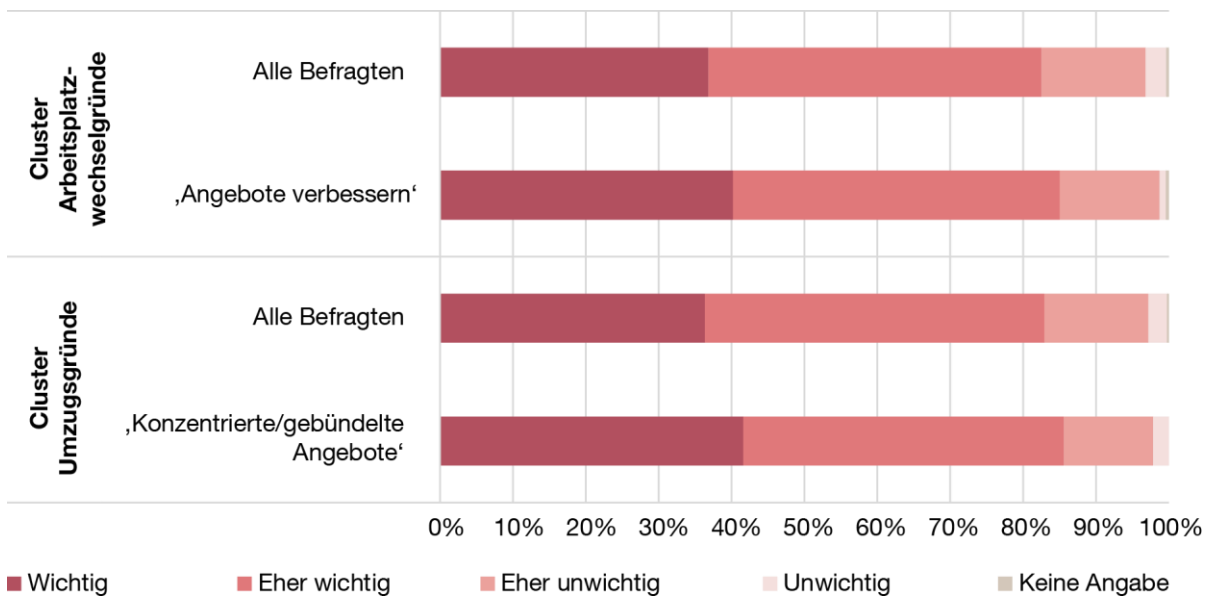
Abb. 95 Verhältnis von Wohnungslage zu Wohnungsgröße



Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass der Verzicht von Wohnraum mit der Verlagerung von Aktivitäten aus dem privaten in den (halb-) öffentlichen Raum einhergeht (Scharmanski 2015: 7ff). Das hier beschriebene Raumnutzungsmuster, in der sozialwissenschaftlichen Literatur auch als „urbanes Milieu“ bezeichnet, schätzt die Vielfalt gastronomischer und kultureller Einrichtungen und trifft sich dort anstatt zuhause oder im Büro mit Bekannten und Geschäftspartnern. Dem Verzicht aufs Private sind aber auch bei dieser Gruppe Grenzen gesetzt. Die während der Suche besichtigten und nicht gewählten bzw. nicht bekommenen Wohnungen lagen auf vergleichbarem Preisniveau, waren durchschnittlich besser versorgt, dafür aber 8 m² kleiner. Das Maß an Aktivitätsverlagerung vom privaten in den öffentlichen Raum ist somit auch wesentlich abhängig von der funktionalen und gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums. Die in Abb. 96 dargestellte größere Wertschätzung von etwa 5 Prozentpunkten für das Ortsbild ist gering, unterstützt aber diese Annahme. Je attraktiver und besser der öffentliche Raum ist, umso mehr verzichten die Befragten also auf private Fläche.

**Verlagerung von
Aktivitäten in den
öffentlichen Raum**

Abb. 96 Wichtigkeit des Ortsbildes



Urbanes Umfeld ermöglicht bessere berufliche Perspektiven

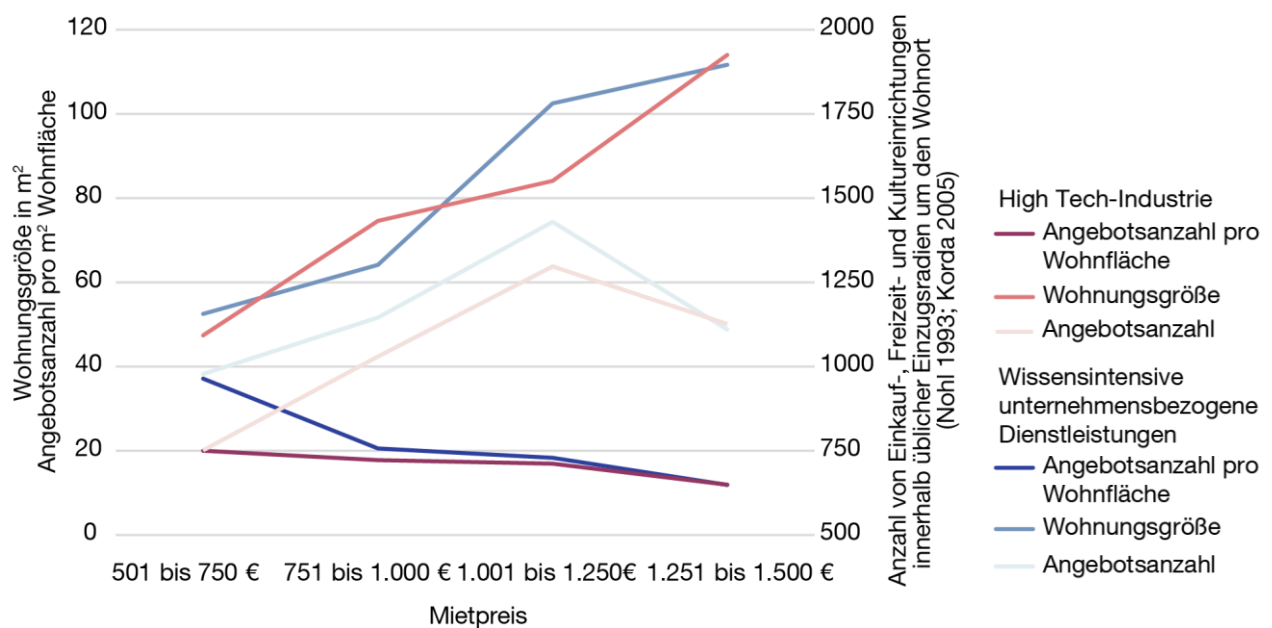
Dieser Trend ist in Bezug auf den Arbeitsplatz speziellen Berufsgruppen zuzuordnen. Befragte aus den Berufsfeldern Forschung und Entwicklung, darstellende Kunst und Unterhaltung sowie Lehre und Ausbildung versuchen vermehrt, Angebote zu verbessern. Bei den genannten Berufsfeldern handelt es sich um Branchen, dessen bestimmender Produktionsfaktor Wissen und die Entwicklung neuen Wissens ist. Die Organisationswissenschaften gehen seit Jahrzehnten davon aus, dass neues Wissen durch die Kombination von bestehendem Wissen entsteht. Der Austausch zwischen Personen schafft dieses neue Wissen und Unternehmen suchen die räumliche Nähe zu anderen Unternehmen (Bentlage 2014). Im Rahmen unserer Befragung können wir ein ähnliches Verhalten auch bei den Mitarbeitern betreffender Branchen feststellen. So gehen die auf die Angebotsqualität bezogenen Gründe zum Wechsel des Arbeitsplatzes Hand in Hand mit denen zu besseren beruflichen Perspektiven.

Raumnutzung hängt von beruflicher Tätigkeit ab

Dieser Zusammenhang ist jedoch unter den wissensintensiven Tätigkeiten unterschiedlich stark ausgeprägt. Befragte aus Branchen der wissensintensiven unternehmensbezogenen Dienstleistungen oder der Kreativindustrie suchen ein urbanes Umfeld mit vielen persönlichen Interaktionsmöglichkeiten. Befragte mit Tätigkeit in der Kreativwirtschaft gaben bei Umzug in zentralere Lagen als Grund bessere berufliche Perspektiven an. Bei Beschäftigten in der High-Tech-Industrie ist dies weniger ausgeprägt – sie zeigen die Präferenz für mehr private Wohnfläche und die Bildung von Eigentum (siehe Abb. 97). Im Rahmen der Studie durchgeführte Interviews mit Unternehmen bestätigen dies.

Ein Dienstleister für Informationstechnologien mit engen Kontakten in die Automobilindustrie, verlagerte 2007 seine High-Tech-Produktion aus der Landeshauptstadt ins Umland. Da ein regelmäßiger Kontakt zu anderen Unternehmen in München jedoch essentiell für den wirtschaftlichen Erfolg ist, verblieb die Zentrale in München. Ähnliches berichtete ein Maschinenbauunternehmen, dessen Zentrale in München verbleibt, während sich die High-Tech-Produktion seit letztem Jahr im Westen der Metropolregion befindet.

Abb. 97 Wissensintensive Dienstleister und Kreative suchen Urbanität



Dieses und das vorhergegangene Raumnutzungsmuster bestätigen den in der Literatur zur Stadtentwicklung diskutierten Trend zur Reurbanisierung. Unter den Befragten gibt es zahlreiche Personen, die einen Wohn- oder Arbeitsstandort in den dichten, urbanen Räumen der Region bevorzugen. Ob dieser Trend in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat, lässt sich auf Grundlage dieser Untersuchung jedoch nicht zeigen. Hierzu bedarf es einer erneuten Befragung zu einem späteren Zeitpunkt. Wir können jedoch vier wesentliche Treiber des Reurbanisierungstrends feststellen: Die funktionale Vielfalt und Menge an gastronomischen und kulturellen Angeboten, die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, die besseren beruflichen Perspektiven in wissensintensiven Branchen und ein fahrrad- bzw. fußgängerfreundliches Umfeld (siehe Kapitel 6.4).

Reurbanisierung bedarf funktionaler und gestalterischer Qualitäten

5.6 Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen

27 Prozent oder 1.980 antwortende Befragte können auf Grund ihrer Umzugsgründe dem Raumnutzungsmuster 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen' zugeordnet werden, das aus zwei Clustern besteht. 533 dieser Befragten – das Cluster 'Komfortabler wohnen' – nennen als Anlass für ihren Wohnstandortwechsel besonders häufig Mängel in der Wohnungsausstattung und -qualität (z.B. Balkon, Garten), Unzufriedenheit mit der Größe der bisherigen Wohnung oder mit der Wohngegend (z.B. Lärm, Sicherheitsempfinden). Diese auf Wohnung und Wohnumfeld bezogenen Umzugsgründe zählen in unserem Datensatz zu den meistgenannten. Darüber hinaus zählt bei den restlichen 1.447 Befragten der Wunsch nach Wohneigentum zu den bedeutenden Merkmalen. Diese gehören zum Cluster 'Eigentum bilden'. Abb. 98 und Abb. 99 zeigen die Bedeutung der Umzugsgründe in den beiden Clustern.

Fast ein Drittel der Befragten

27 Prozent der Teilnehmenden aus unserem Gesamtdatensatz wohnen zum jetzigen Zeitpunkt in Eigentum. Die Wohneigentumsquote in Deutschland liegt zum Vergleich bei fast 46 Prozent, in Oberbayern bei 43 Prozent (BayernLabo 2014: 53-54). Grund ist die Zusammensetzung unseres Samples mit dem hohen Anteil Studierender und mit Personen aus München, die tendenziell eher Mieten als Kaufen. Die Stadt München verliert jährlich etwa 5.000 Einwohner an ihr Umland (Landeshauptstadt München 2011: 34) – die knapp 2.000 in dieser Gruppe antwortenden Befragten können insbesondere einen Einblick in die Motive dieser Umlandwanderer geben, wie die Ergebnisse dieses Kapitels zeigen.

Personengruppe ist insgesamt leicht unterrepräsentiert

Abb. 98 Wohnungsbezogene Gründe überwiegen bei der Bedeutung der Umzugsgründe für das Cluster 'komfortabler wohnen' (Größe der Kreise gibt Häufigkeit der Nennung im Cluster ,konzentrierte gebündelte Angebote' an)

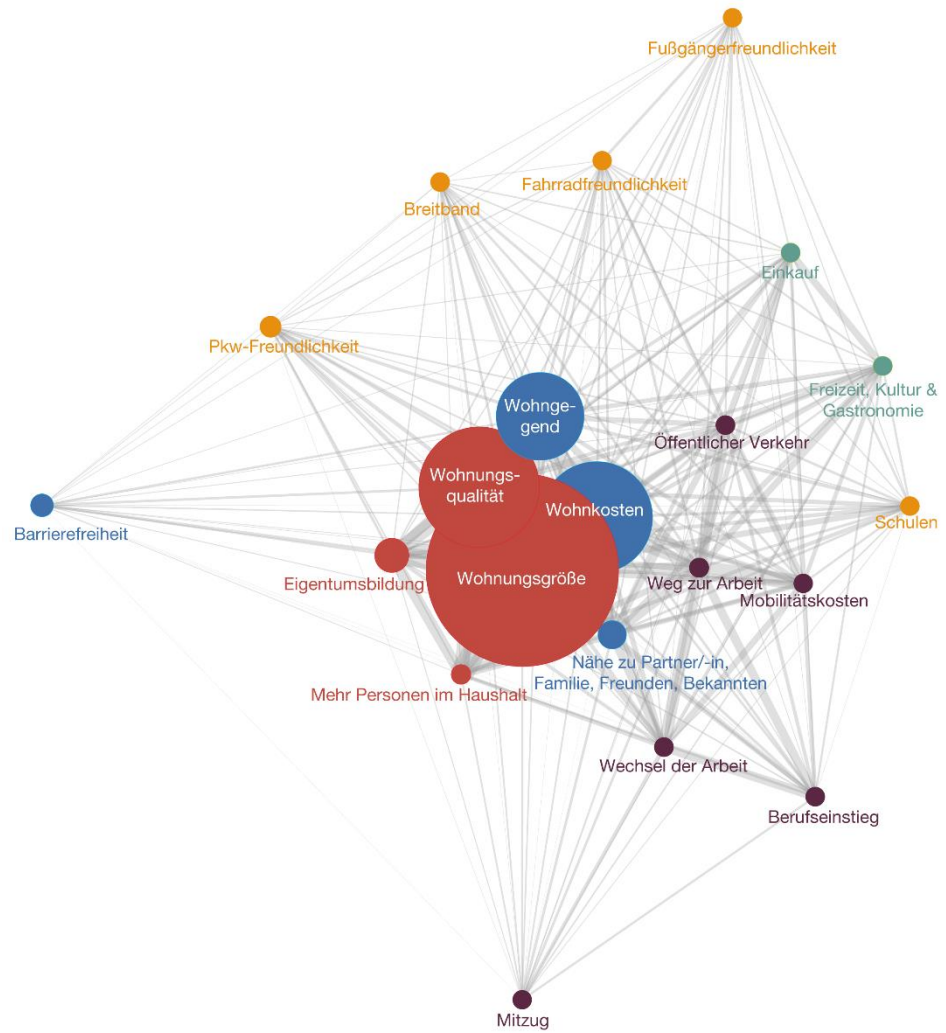
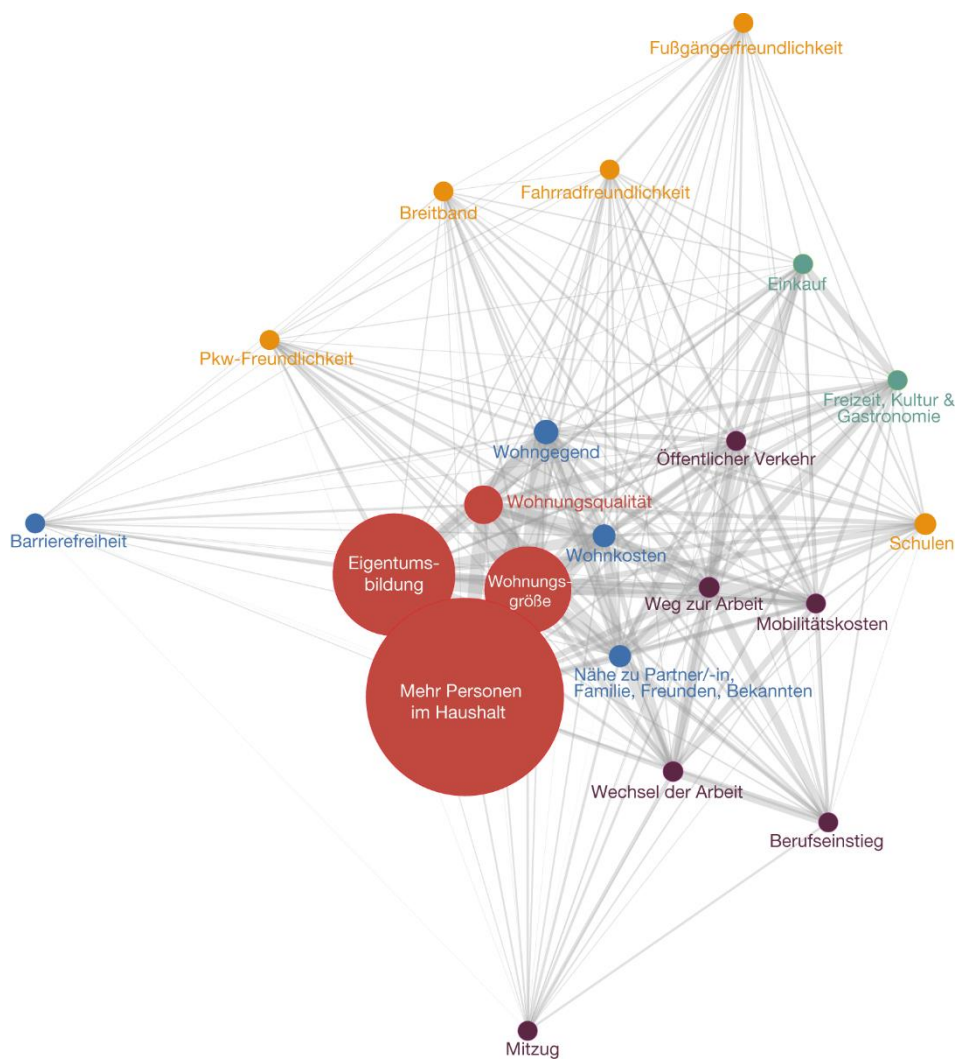


Abb. 99 Änderungen der Familienzusammensetzung sowie der Wunsch nach Eigentum definieren das Cluster 'Eigentum bilden'



**Mittleres Alter,
Überdurchschnittliches
Einkommen, wohnten
schon vorher in der
Metropolregion**

Befragte, die dem Cluster 'Komfortabler wohnen' zugerechnet werden können, leben typischerweise in Haushalten mit Haushaltsvorständen im Alter zwischen 30 und 49 Jahren, die über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen und schon vorher längere Zeit in der Metropolregion gewohnt haben. Diese Eigenschaften treten noch deutlicher zu Tage, wenn Befragte nicht nur die Qualität der Wohnung verbessern, sondern auch von einem Miet- zu einem Eigentumsverhältnis wechseln. Die Erwartung, dass Familienhaushalte – insbesondere solche, in denen nur ein Partner berufstätig ist – am häufigsten zur Eigentumsbildung neigen, bestätigt sich auch für die Befragten in unserer Studie.

**Familien und „DINKs“
wünschen sich
Eigentum**

Familienhaushalte machen knapp über 50 Prozent der Eigentumsbildenden aus (Abb. 115). Aber auch junge kinderlose Doppelverdienerhaushalte (DINKs) sind mit 30 Prozent stark in dieser Gruppe vertreten, und überwiegen, wenn nur Wohnkomfortverbesserungen ohne Eigentumsbildung betrachtet werden (Abb. 111). Berücksichtigt man die Personenzahl pro Haushalt, fallen jedoch die Familien noch stärker ins Gewicht. Bei Doppelverdienern wird häufig vermutet, dass auch viele Haushalte „als Vorgriff auf die Familiengründung“ enthalten sind (Blotevogel und Jeschke (2003), zitiert nach BMVBS und BBR (2007: 5)). Dies legen auch einzelne frei formulierte Antworten zu den Umzugsgründen in unserer Studie nahe – beispielsweise: „Bewusste Wahl eines neuen Wohnstandorts für die langfristige Ansiedelung im Rahmen der Familiengründung: Wunschort hinsichtlich Wohnqualität“ – und ein signifikant höherer Wunsch nach Nähe und guter Qualität von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen bei diesen Haushalten.

**Eigentum und
Wohnkomfort bedeuten
weitere Entfernung zu
Zentren**

Der Umzug junger Familien ins Eigenheim mit viel privater Wohnfläche, Bestandteil klassischer Lebenszykluskonzepte in der Wanderungsforschung, ist also in der Metropolregion München nach wie vor ein deutlich erkennbar Bestandteil der regionalen Dynamik. Dies ist räumlich insoweit bedeutend, als dass keine andere Gruppe der Befragten eine stärkere Tendenz zur weiteren Verteilung im Raum zeigt als diejenigen mit Wunsch nach mehr Komfort und Wohneigentum. Die Kartogramme im Anhang zeigen diese Wanderungsbewegung deutlich (Abb. 112, Abb. 116). Die Stadt München „schrumpft“ zusammen, während das städtische Einzugsgebiet und die peripheren Standorte wachsen.

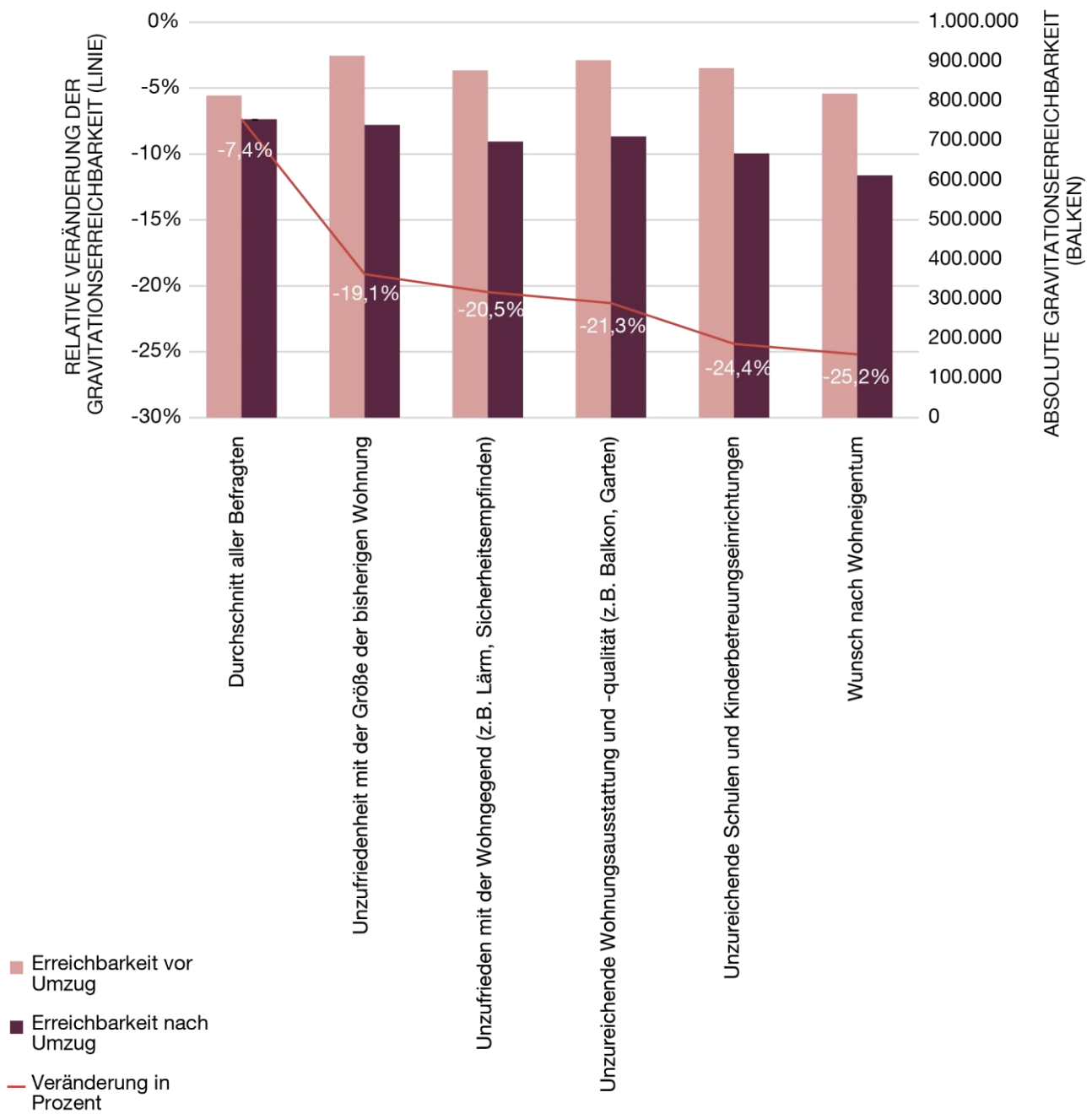
Abb. 100 zeigt für alle umgezogenen Befragten die umzugsbedingte Veränderung der Gravitationserreichbarkeit, also die Möglichkeit, vom eigenen Wohnstandort aus andere Personen zu erreichen. Dabei werden mögliche erreichbare Personen weniger stark gewichtet, je weiter entfernt sie vom eigenen Wohnstandort wohnen. Die Abbildung bezieht sich auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und zeigt die Vorher-Nachher-Werte aufgeschlüsselt nach den Gründen für den Umzug. Für Befragte, die durch ihren Umzug ihren Wohnkomfort verbessern wollten,

verschlechtert sich die Gravitationserreichbarkeit im Schnitt um 21 Prozent, beim Wunsch nach Wohneigentum sogar um 25 Prozent. Dabei ist auch die absolute Erreichbarkeit nach dem Umzug am niedrigsten, nur noch übertroffen von Umzügen nach Berufsaufgabe oder Renteneintritt. Eine Verschlechterung der Gravitationserreichbarkeit im ÖPNV ist räumlich gleichzusetzen mit einer größeren Entfernung des Wohnstandorts von Haltestellen und Umsteigezentren des Nahverkehrs, die in der Regel in Orts- und Stadtzentren liegen. Unter Verwendung des raumordnerischen Zentrenkonzepts (Bayerische Staatsregierung 2013) kann das Ergebnis auch so ausgedrückt werden: Ein Umzug zur Verbesserung der Wohnqualität führt im Schnitt zu einer um 6 Minuten verlängerten Fahrzeit mit dem ÖPNV zum nächstgelegenen Oberzentrum, bei Wohneigentumsbildung sogar um 7 Minuten. Die Reihenfolge der Umzugsgründe ändert sich auch bei einer Auswertung mit Fahrzeiten in MIV kaum, hier sind lediglich die relativen Veränderungen weniger stark ausgeprägt.

Diese Beobachtung in diesen Clustern steht dem in der Raumforschung häufig konstatierten und insbesondere in der Stadtplanung weithin begrüßten Trend zur „Reurbanisierung“ entgegen, der eine verstärkte Wanderung oder Rückkehr von Haushalten in zentrale Wohngegenden besonders in Groß- und Universitätsstädten feststellt. Dieser Trend wird zwar auch unter unseren Befragten deutlich (siehe Kapitel 5.4 ‘Umweltfreundlich bewegen’ und 5.5 ‘Bessere Angebote’). In der Gesamtschau des Datensatzes und bei der Analyse der Wanderungsdaten des Landesamtes für Statistik bestätigt sich aber eher ein „Übergang von absoluter zu einer relativen Dekonzentration innerhalb der Agglomerationsräume bei moderater interregionaler Konzentration zulasten der agglomerationsfernen Räume“ (Siedentop 2008: 206). Die urbanen Gebiete in der Metropolregion wachsen also (wieder), aber die städtischen Einzugsgebiete wachsen nach wie vor auch – insgesamt auf Kosten anderer Metropolregionen und der peripheren Standorte.

***Relative
Dekonzentration statt
Reurbanisierung***

Abb. 100 Veränderung der Gravitationserreichbarkeit von Bevölkerung mit dem ÖPNV vor und nach Umzügen, nach Umzugsgründen getrennt (ausgewählte Gründe)



Anhand der Umzugsgründe der Personen in diesem Raumnutzungsmuster erkennen wir auch, worauf sie im Gegenzug zur Verbesserung ihres Wohnkomforts verzichten: Nähe zu öffentlichen Verkehrsangeboten, Kultureinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten. Die Frage stellt sich, ob dies als notwendiger Bestandteil des Clusters aufgefasst werden muss, oder ob es eine unbeabsichtigte Folge der Veränderung des Wohnstandorts darstellt, die lediglich in Kauf genommen wird. Ein Blick auf die ebenfalls abgefragten Standortpräferenzen, das heißt die Wunschqualitäten eines Wohnstandorts unabhängig von konkret getätigten oder geplanten Umzügen legt letztere Interpretation nahe. Die Zahl derjenigen, die Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, Kultureinrichtungen oder ein öffentliches Verkehrsangebot am Wohnstandort grundsätzlich als „wichtig“ oder „eher wichtig“ einstufen, liegt im Raumnutzungsmuster ‘Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen’ am niedrigsten. Die Zustimmungsraten liegen jedoch in der Regel nur etwa 5 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt aller Befragten. Beispielsweise geben 69 Prozent aller Befragten an, das öffentliche Verkehrsangebot im Nahverkehr sei ihnen am Wohnstandort sehr wichtig, gegenüber 63 Prozent im Cluster ‘Komfortabler wohnen’.

**Verbesserung der
Wohnung bedeutet
Verzicht an anderer
Stelle**

Der Eigentumswunsch ist häufig unabhängig von der konkreten Umzugsgelegenheit: Über 70 Prozent der eigentumsbildenden Befragten – deutlich mehr als in den Vergleichsgruppen – stufen auch unabhängig vom tatsächlichen Umzug ‘Wohneigentum’ als „wichtig“ oder „eher wichtig“ ein. Diese Differenzierung ist als ein Hinweis auf einen hier weit verbreiteten strukturellen und schon länger bestehenden Eigentumswunsch zu verstehen, der nicht bloß durch aktuelle Veränderungen der Einkommens- oder Angebotssituation herbeigeführt ist. Dieser Zusammenhang deckt sich mit den Ergebnissen anderer Wanderungsmotivstudien, nach dem nur ein Teil der Erwerbertypen „rationale“ oder „pragmatische Erwerber“ sind, die einer ähnlich großen Zahl an „Nestbauern“ gegenüberstehen, für welche der Eigentumswunsch grundsätzlich nicht in Frage steht (Braun, Krings-Heckemeier und Schwedt 2005). Allerdings kann an dieser Stelle auch vom Auftreten relativierender Antworten ausgegangen werden. Personen können beispielsweise angeben, ihnen sei eine bestimmte nicht vorhandene Ausstattung am Wohnstandort unwichtig, um den eigenen Wohnstandort „schönzureden“, obwohl sie die Ausstattung eigentlich doch verbesserungswürdig finden.

**Eigentumswunsch
steht für viele außer
Frage**

Im Gegenzug bedeutet, dass Verschlechterungen bei der Ausstattung des Wohnstandorts lediglich in Kauf genommen werden, auch wenn in vielen Fällen der Umzug an weniger zentral gelegene Standorte gar nicht beabsichtigt ist. Anspruch ist vielmehr, den bisherigen Lebensstil trotz

**Weitere Wege werden
in Kauf genommen**

Verbesserung der Wohnung so wenig wie möglich zu ändern, was sich durch ein begrenztes Haushaltsbudget – in Verbindung mit dem knappen Angebot – aber nur bei einem dezentraleren Standort realisieren lässt.

Absolute und relative Wohnkosten: Befragte passen Wohnkomfort an, weniger den Preis

Im Folgenden werden die absoluten und relativen Wohnkosten der Befragten verglichen. Im Schnitt zahlen die teilnehmenden Haushalte 871 € Warmmiete oder haben 412.000 € für ihre Wohnung oder ihr Haus gezahlt. Räumlich sind die Unterschiede bei den absoluten Werten aber gering – Kaufpreise in Klammern: In den urbanen, zentralen Räumen in München und seinen unmittelbaren Nachbargemeinden sind es beispielsweise durchschnittlich etwa 902 € Warmmiete pro Wohnung (437.000 €), im städtischen Einzugsgebiet 788 € (443.000 €) und in den peripheren Räumen 756 € (330.000 €). Die absoluten Kaufpreise sind also in den Landkreisen um München ähnlich hoch wie in München selbst, während die absoluten Mieten leicht geringer sind. Die relativen Wohnkosten zeigen jedoch einen klaren Gradienten: Die Warmmiete liegt im urbanen, zentralen Bereich in und um München mittlerweile im Schnitt bei 14,71 €/m² und nimmt – grob betrachtet – etwa 1 € pro 5 km Entfernung zur Stadt ab (siehe auch Kapitel 2.3 ‘Die Dynamik der Metropolregion München’), so dass sie im städtischen Einzugsgebiet 10,28 € und im peripheren Raum 7,19 € beträgt. Für Kaufpreise pro m² ergibt sich ein ähnlich degressives Bild, trotz der derzeit überproportional und rasant steigenden Kaufpreise für Wohneigentum. Zentralität trägt also weiterhin eine hohe „Prämie“.

Die Haushalte bekommen mehr Wohnungsgröße für ihr Geld, je weiter sie sich entfernen, während die absoluten Ausgaben der Haushalte für Wohnkosten mit zunehmender Entfernung von dichten, gut angebundenen Räumen mit kurzen Wegen nur langsam abnehmen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße steigt in den erwähnten Raumkategorien von 82 m² über 104 m² auf 139 m².

Trade-Off Situation zwischen Wohnungsgröße und Mobilitätskosten: Entscheidend ist Zeit

Die Haushalte müssen aber die Mobilitätskosten ihrer Haushaltsmitglieder berücksichtigen. Die Untersuchungsergebnisse zeigen auch die durchschnittliche Zunahme der Mobilitätskosten mit zunehmender Peripherie des Wohnstandorts von 94 € – urban, zentral – auf 178 € – städtisches Einzugsgebiet – bzw. 183 € – periphere Orte – pro Befragten. Zwar gibt es auch Befragte mit kurzem Arbeitsweg bei peripherer Wohnlage, wenn Wohnen und Arbeiten dort dicht beieinander liegen – vielfach bedeutet eine periphere Wohnlage aber längere Wege nicht nur zu Arbeits-, sondern auch zu Einkaufs- und Freizeitzielen. Hinzu kommt, dass in vielen Haushalten erhöhte Mobilitätskosten bei mehreren Haushaltsmitgliedern anfallen und dass auch die im Verkehr verbrachte Zeit nichtmonetäre Kosten bedeutet.

Die befragten Haushalte halten ihre Wohnkosten nach einem Umzug überwiegend konstant. So stehen sie angesichts des Wechselspiels aus

Wohnungsgröße und Mobilitätskosten vor einer Trade-Off-Situation, in der sie sich je nach persönlicher Präferenz für eine Kombination der Faktoren entscheiden müssen, die auch entscheidend von der individuellen Wertschätzung von Zeit abhängt, die nicht mit Mobilität verbracht wird (Alonso 1964).

Die Wohnkosten in der Metropolregion München steigen auch insgesamt aufgrund der anhaltend hohen und weiter steigenden Nachfrage nach Wohnraum. Diese Steigerung betrug im Zeitraum zwischen 2010 und 2014 im Durchschnitt der Gemeinden in der Metropolregion bei Wohnungsmieten 14,2 Prozent, bei Hauskaufpreisen sogar 28,3 Prozent (Immobilien Scout GmbH 2014). Über die Raumkategorien verteilt zeigt sich insbesondere bei den Kaufpreisen eine Spreizung zwischen München und der Peripherie (Tab. 9). Für die Haushalte bedeutet dies innerhalb des Abwägungsprozesses, dass die mit dem Haushaltseinkommen erzielbare Wohnungsgröße kleiner, oder die Entfernung zu Zentren noch größer wird. Insbesondere für Mietparteien mit alten, langlaufenden Verträgen sinken unter diesen Bedingungen die Anreize für einen Umzug, da sie deutliche Verschlechterungen in Kauf nehmen müssten.

**Eigentumswunsch
auch in der Stadt**

Tab. 9 *Teuerungsrate in den Raumtypen der Metropolregion München im Durchschnitt aller Gemeinden, im Zeitraum 2010-2014*

	Wohnungs- mieten (Prozent)	Hauskauf- preise (Prozent)
urban, zentral	+16,9	+43,3
urban, dezentral	+16,0	+29,7
städtisches Einzugsgebiet	+13,1	+30,7
Wohnorte mit touristischer Prägung	+11,3	+29,5
Periphere Orte	+14,1	+20,7

Die Befragten der Cluster 'Eigentum bilden' und 'Komfortabler wohnen' zeigen die stärkste Tendenz zur räumlichen Verteilung. Wichtig ist jedoch festzuhalten, dass der Eigentumswunsch auch ein urbanes Phänomen ist. Für mehr als 40 Prozent der Befragten in der Raumkategorie 'urban, zentral' ist Wohneigentum grundsätzlich „wichtig“ oder „eher wichtig“, unabhängig von der derzeitigen Wohnform – allerdings gegenüber fast 80 Prozent in der Kategorie 'periphere Orte' (Abb. 101). Das bedeutet gleichzeitig, dass Wunsch nach Eigentum nicht zwingend mit Wohnen im Einfamilienhaus einhergehen muss: Fast 50 Prozent der Befragten, die im Eigentum wohnen, besitzen eine Etagenwohnung – je zentraler, desto

häufiger. Insgesamt überwiegen Einfamilienhäuser nur in touristischen und peripheren Lagen (Abb. 102).

Abb. 101 Antworten auf die Frage 'Ist Ihnen Wohneigentum an einem Wohnstandort wichtig?' nach derzeitigem Wohnstandort

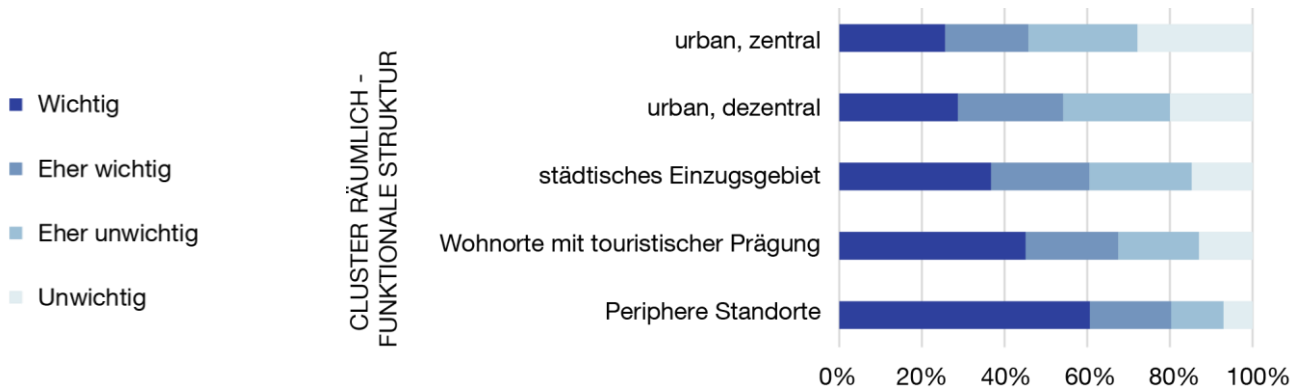
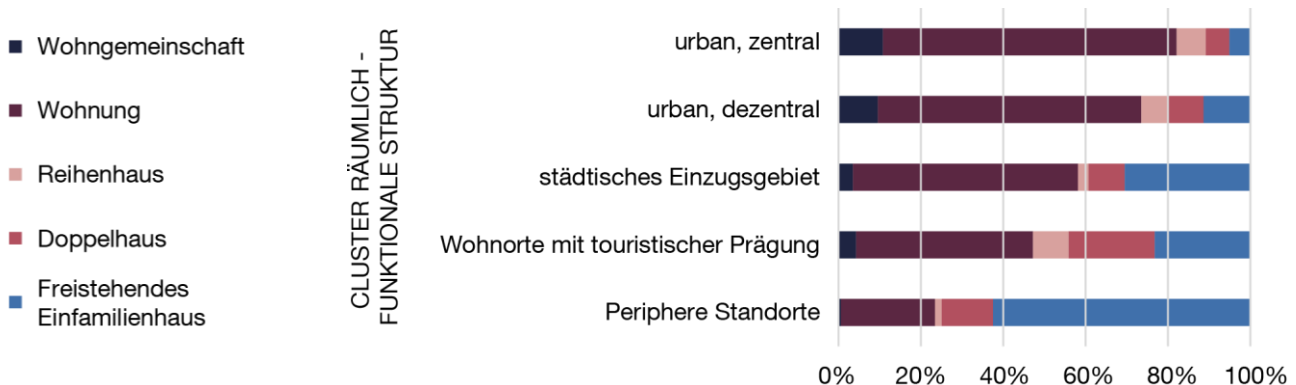


Abb. 102 Wohnungs- / Haustyp am derzeitigen Wohnstandort



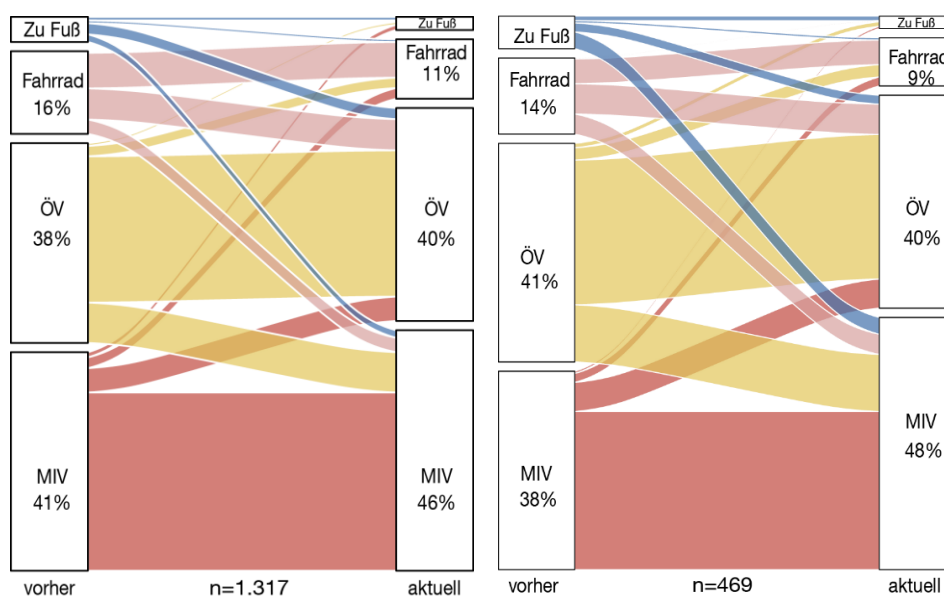
Rentnerinnen und Rentner kehren nicht „zurück in die Stadt“

Im gesellschaftlichen Diskurs gewann in den letzten Jahren die Annahme an Unterstützung, Personen im Renteneintrittsalter strebten vermehrt wieder „zurück in die Städte“. Die Kinder sind aus dem Eigenheim in der Peripherie ausgezogen und man möchte diese nun unvorteilhafte Lage gegen eine Wohnung mit kurzen Wegen zu Kulturangeboten, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gesundheitseinrichtungen eintauschen (Scharmanski 2015: 9). Unsere Studie kann diese Annahme so nicht grundsätzlich stützen: In der Metropolregion zeigen die Befragten auch hier eher eine Dekonzentration – wobei sich unsere Studie in diesem Alterssegment auf eine geringe Teilnehmerzahl stützt.

Schauen wir auf die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg vor und nach ihrem Umzug im Raumnutzungsmuster 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen': Schnell wird die Dominanz des Motorisierten Individualverkehrs deutlich, was angesichts der weniger zentral gelegenen Wohnstandorte zunächst nicht verwundert. Die Nutzung des Pkw war bei den Befragten bereits vor dem Umzug hoch und nimmt danach noch zu. Dies geht auf Kosten aller Verkehrsträger des Umweltverbunds (Abb. 103).

Pkw-Nutzung wird notwendig – und gewünscht

Abb. 103 Änderung der Verkehrsmittelwahl für dem Arbeitsweg nach Umzug für die Cluster 'Eigentum bilden' (links) und 'Komfortabler wohnen' (rechts)



Ist die Verkehrsmittelwahl in diesem Fall Wunsch oder Zwang, wird also der Pkw bewusst oder notgedrungen als Verkehrsmittel genutzt? Diese Frage kann so beantwortet werden: Befragte in diesen beiden Clustern sind meist bereits Pkw-affin, bevor sie einen außerhalb gelegenen Wohnstandort wählen. Selbst denjenigen, die mit ÖPNV oder zu Fuß zu ihrem Arbeitsplatz gelangen, ist die Pkw-Erreichbarkeit des Wohnstandorts überwiegend „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Sie ist aber gleichzeitig auch notwendig – keine der anderen Raumnutzungsmuster hat eine so geringe potentielle Erreichbarkeit von anderen Personen und Arbeitsplätzen mit dem ÖPNV vom Wohnstandort aus wie Personen aus 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen'. Die Pendeldistanzen von 18,6 km für 'Wohnkomfort verbessern' bzw. 19,4 km für 'Eigentum bilden' sind gleichzeitig überdurchschnittlich hoch – sie liegt für alle Befragten bei 18,4 km, und damit auch höher als der deutschlandweite Durchschnitt (BBSR 2015).

Wissensarbeiter lassen sich ebenfalls durch 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen' beschreiben

Im besonderen Interesse raumökonomischer Forschung und kommunaler Wirtschaftsförderung liegen seit einiger Zeit die Wissensarbeiter – also gut ausgebildete Fachkräfte in wichtigen, zukunftssträchtigen Dienstleistungs- und Technologiesektoren, deren Anwesenheit einer Region Vorsprung im Wettbewerb um Innovationen und Wirtschaftskraft versprechen. Die Metropolregion München ist hier im deutschlandweiten Vergleich gut ausgestattet – innerhalb der Region lohnt sich jedoch ein genauere Blick auf diese Personengruppe. Überdurchschnittlich viele in wissensintensiven Branchen tätige sind im Raumnutzungsmuster 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen' zu finden. 56 Prozent von ihnen wünschen sich prinzipiell Wohneigentum, während dies im Gesamtdatensatz nur bei 50 Prozent der Befragten der Fall ist. Bei tatsächlich realisierten Umzügen fällt Wohneigentum ebenfalls stärker ins Gewicht: Wissensarbeiter geben als konkreten Umzugsgrund 6 Prozentpunkte häufiger an, Wohneigentum zu bilden. Unter denjenigen, die sich Wohneigentum wünschen, haben 96 Prozent diesen Wunsch auch realisiert, während nur 86 Prozent derjenigen ohne Bezug zur Wissensarbeit den Eigentumswunsch realisieren konnten. Unsere Ergebnisse für die Metropolregion München deuten zu nächst darauf hin, dass Beschäftigte in wissensintensiven Branchen sich nicht anders als andere überdurchschnittlich einkommensstarke Gruppen verhalten (0). Dies bedarf jedoch der weiteren Unterscheidung in Einkommensklassen, Alter, dem Familienstand und schließlich der Tätigkeit dieser Personen.

Suchorte liegen oft im selben „Tortenstück“

Bei der konkreten räumlichen Betrachtung der Wohnsuchstandorten sowie der vorherigen und aktuellen Wohnstandorte wird die „Tortenstückwanderung“ bestätigt. Dieses Phänomen wird auch in anderen Studien zur Wohnstandortwahl erkannt und zeigt, dass Personen häufig in derselben Richtung vom Zentrum bzw. ihrem Arbeitsplatz aus gesehen nach Wohnungen suchen und umziehen, in der auch ihre derzeitige Wohnung liegt. Beispielsweise wird jemand, der in der Münchener Innenstadt arbeitet und derzeit im östlich der Innenstadt gelegenen Stadtteil Haidhausen wohnt, typischerweise dort oder weiter östlich nach einer komfortableren Wohnung oder nach Wohneigentum suchen, nicht aber westlich, nördlich oder südlich der Innenstadt. Oft vollzieht sich dieses Suchverhalten auch entlang der radialen S-Bahn-Achsen. In der Regel wird es durch persönliche Netzwerke und höhere Vertrautheit mit potentiellen Wohnstandorten und ihren Charakteristika, wie soziodemographischen Merkmalen oder möglichen Verkehrsverbindungen erklärt (Thierstein et al. 2013). Das Suchen in Präferenzräumen ist aber weitgehend auf bislang schon in München wohnende Umzügler beschränkt. Neu Zuziehende sind in ihrer Wohnstandortentscheidung ungebundener. Eine Visualisierung dieses Suchverhaltens anhand unseres Datensatzes zeigt Abb. 105.

Abb. 104 Vorherige und derzeitige Wohnstandorte von Wissensarbeitern in der Metropolregion München, die ihre Wohnform von Miete auf Eigentum gewechselt haben

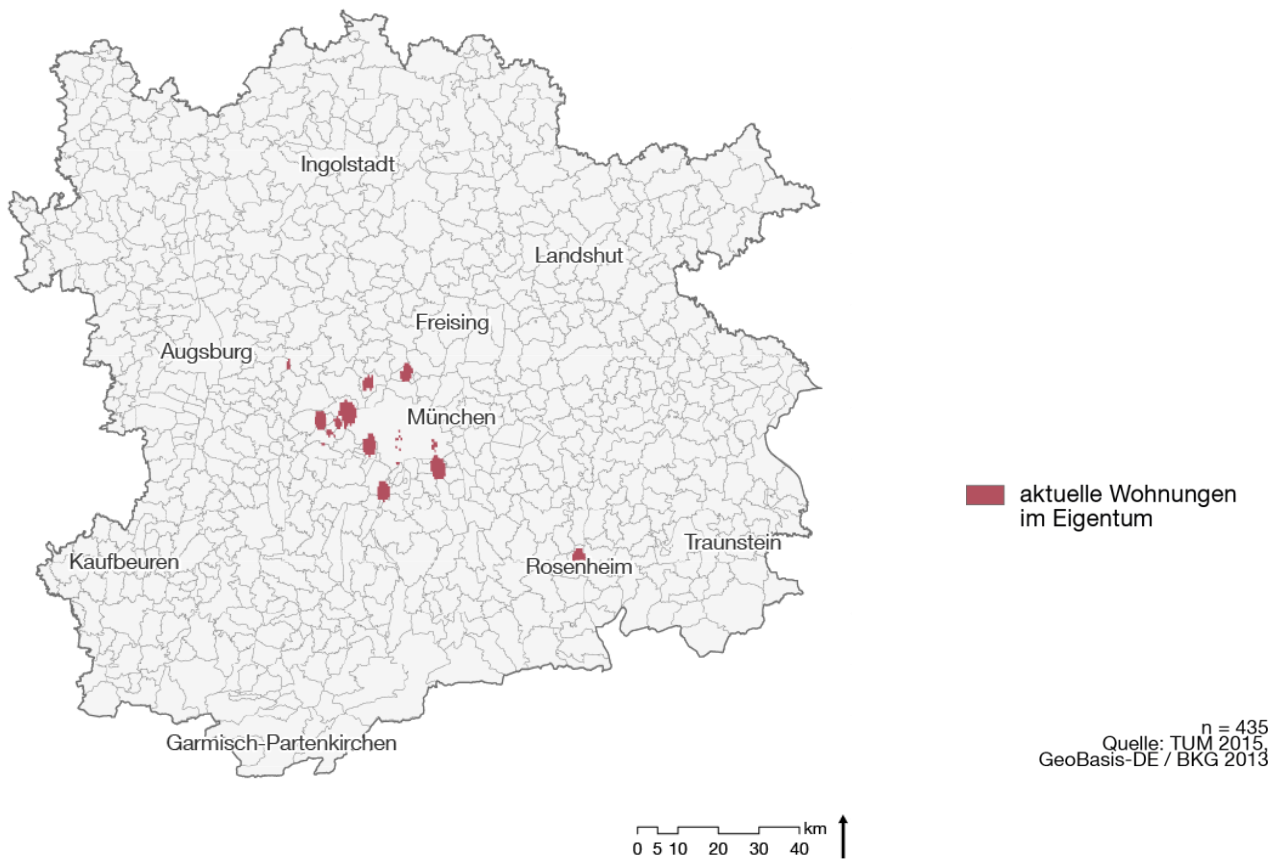
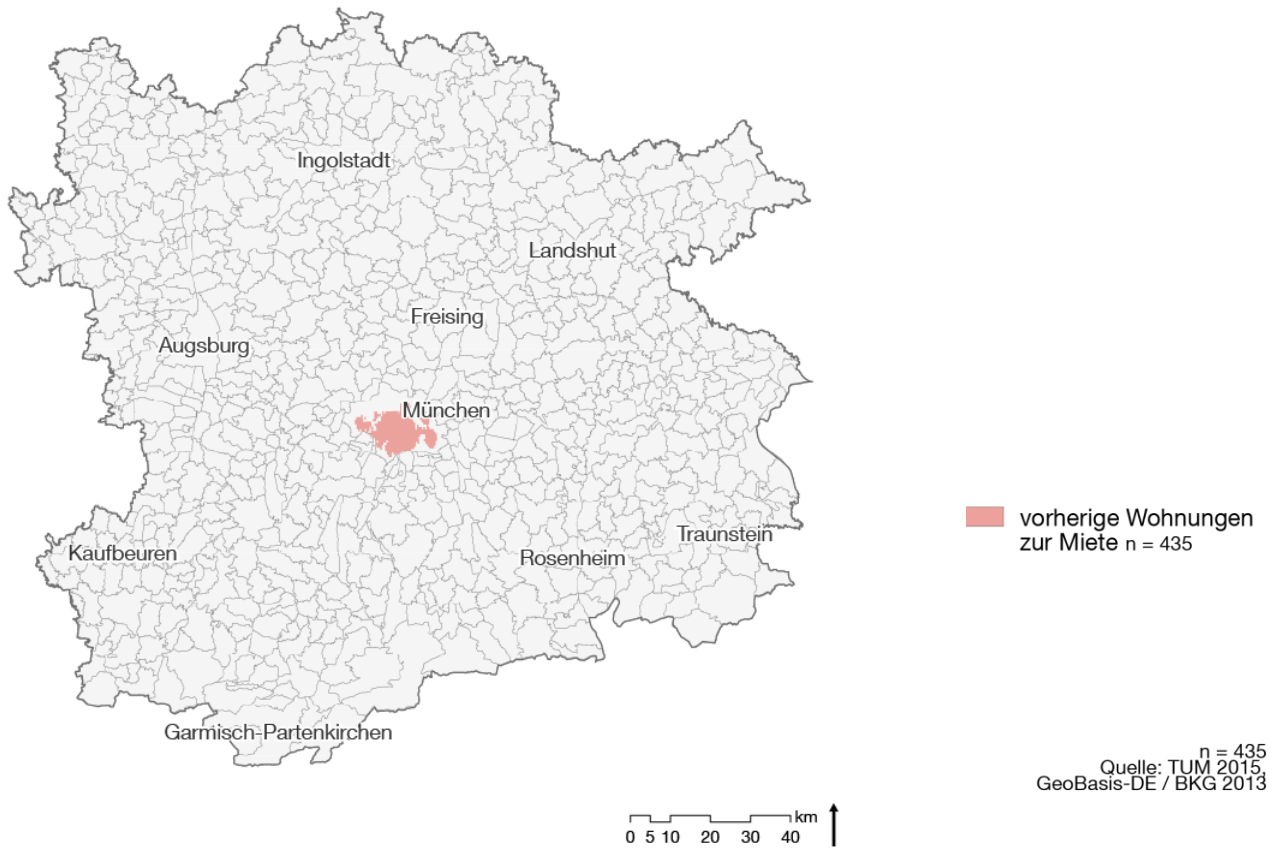
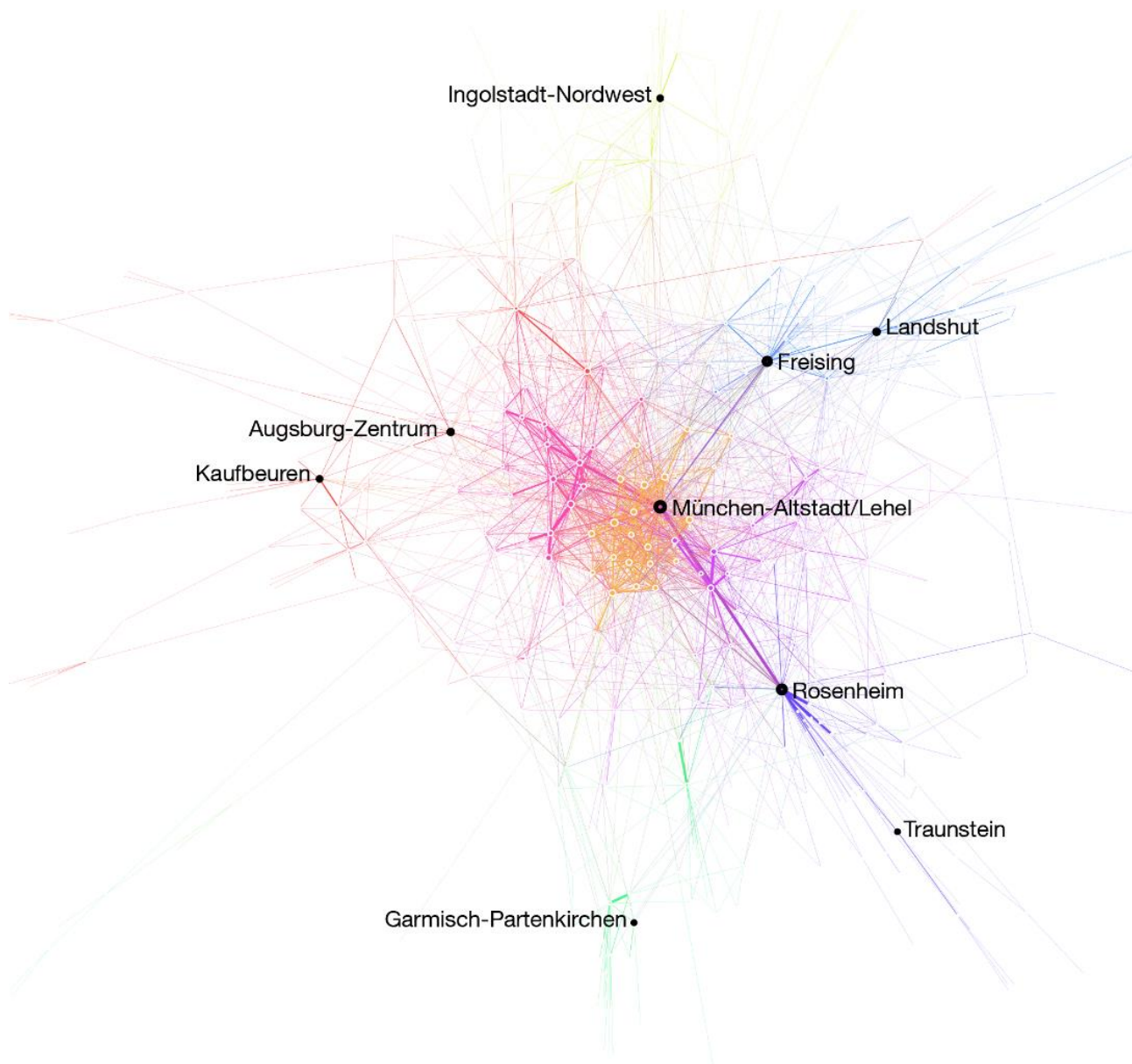


Abb. 105 Häufig gemeinsam vorkommende Suchstandorte bei der Wohnstandortwahl (ähnlich gefärbt)

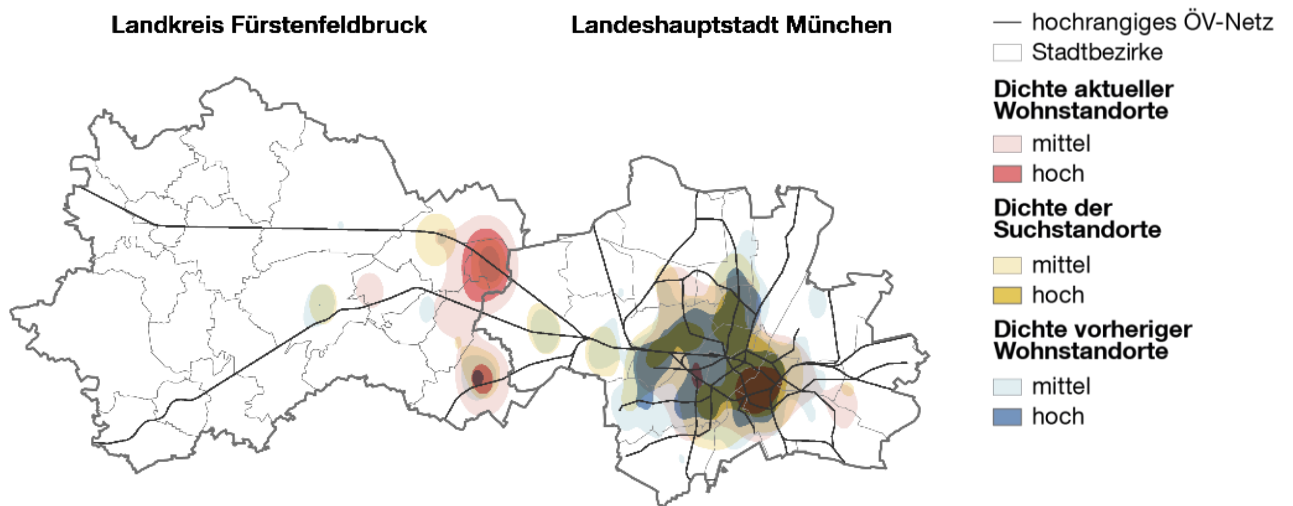


'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen': Landkreis Fürstenfeldbruck als typisches Beispiel

Der Landkreis Fürstenfeldbruck kann als typischer Zielraum von Personen aus dem Raumnutzungsmuster 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen' betrachtet werden. Abb. 106 zeigt die Wohn- und Suchstandorte aller Befragten aus München und dem Landkreis Fürstenfeldbruck, die den Clustern 'Komfortabler wohnen' und 'Eigentum bilden' zugeordnet werden können. Während die vorherigen Wohnstandorte (blau) sich hauptsächlich über das Stadtgebiet Münchens und insbesondere seine westlichen Stadtteile wie Pasing-Obermenzing oder Neuhausen-Nymphenburg erstreckt haben, befinden sich die Suchstandorte neben der Münchener Kernstadt zusätzlich entlang der S-Bahn-Achsen Richtung Westen. Die schließlich gewählten

neuen Wohnstandorte finden sich vor allem in Germering und Gröbenzell, die eine hohe Teilnehmerzahl in der Befragung aufweisen. In gewisser Weise entspricht die hier gezeigte Karte also der Wohnungsgeschichte vieler Neubürger dieser beiden Orte im Landkreis Fürstentfeldbruck. Auffällig ist hier vor allem, dass Wohnstandorte im westlichsten Münchener Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied scheinbar bei der Standortsuche nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Der Landkreis Fürstentfeldbruck erweist sich somit so als attraktives Umzugsziel für Personen, die den Wunsch nach verbesserter Wohnungsgröße und -qualität hegen.

Abb. 106 Wohn- und Suchstandorte aller Befragten, die früher oder derzeit im Landkreis Fürstentfeldbruck oder der Landeshauptstadt München gewohnt haben oder wohnen



n=1.113
Quelle: TUM 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

Zusammenfassend für das Raumnutzungsmuster 'Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen' kann der Schluss gezogen werden, dass Stadt-Umland-Wanderungen zur Vergrößerung von Wohnfläche und zur Eigentumsbildung heute noch ausgeprägter Bestandteil der Siedlungsdynamik in der Metropolregion München bleiben. Etwa ein Drittel der Befragten sind diesem Muster zuzuordnen und sind dazu auch willens, weitere Entfernungen zu Zentren und Arbeitsplatz in Kauf zu nehmen. Dies steht insbesondere vor dem Hintergrund steigender Preise in zentralen Lagen, insbesondere der Stadt München.

Die Untersuchungen zeigen aber auch, dass ein Großteil davon für die Stadt nicht „verloren“ ist – Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Anbindung

Herausforderungen für Entwicklungsoptionen: Diverse Wohnformen berücksichtigen

werden nach wie vor geschätzt. Eigentumswunsch ist darüber hinaus nichts ausschließlich „Ländliches“, viele können sich vorstellen oder realisieren bereits ihren Eigentumswunsch in Städten, vorzugsweise in Etagenwohnungen. Es ist also die Herausforderung, auch diese Nachfragegruppe am Markt möglichst verträglich und erreichbar zu bedienen und eine Vielfalt an Wohnformen, Miete wie Eigentum, Einfamilienhaus wie Etagenwohnung, anzubieten, ohne gut erschlossenes Bauland durch geringe Dichten zu verschwenden. Ein Handlungsfeld um Dekonzentration zu reduzieren kann auch die Schulpolitik sein, da die ‘Qualität der Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen’ bislang ebenfalls zu den Umzugsgründen der Umzügler aus den dichten, gut ausgestatteten Räumen gehört.

6 Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München

Die Metropolregion München ist ein prosperierender Raum in Deutschland mit weiterhin schnell wachsender Wirtschaft und Bevölkerung. Die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Region haben Ansprüche an diesen Raum, die sich auf Grund von verschiedenen Lebensphasen und Präferenzen deutlich voneinander unterscheiden. Wie in Kapitel 5 führt dies zu sehr unterschiedlichen Nutzungen der Region durch ihre Bewohner insbesondere mit Blick auf die Wohnstandort- und Arbeitsstandortwahl sowie die Mobilität. Aus der weiteren Wachstumsentwicklung entsteht ein zunehmender Handlungsdruck zur Sicherung langfristig tragfähiger Strukturen, die bestehenden räumlichen Gestaltungsmöglichkeiten gilt es strategisch zu nutzen.

Ein Großteil dieses Wachstums stützt sich auf wissensintensive Wirtschaftszweige mit der größten Konzentration in München (Kapitel 5.1). Trotzdem beobachten wir, dass das knappe, oft sehr kleine und den Ansprüchen nicht genügende Wohnraumangebot in der Landeshauptstadt und in den benachbarten Kommunen viele Befragte entgegen ihrem Wunsch in weniger zentrale Wohnlagen verdrängt (Kapitel 5.1 und 5.6). Dies hat lange, oft mit dem Pkw durchgeführte Pendelwege zur Folge (Kapitel 5.3). Eine attraktive Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs bedarf stattdessen dichter, funktional gemischter Wohnlagen (Kapitel 5.4 und 5.5). Urban zu wohnen, ist unter den gegebenen Bedingungen aber eine bewusste Entscheidung, die höhere Kosten und weniger privaten Raum in Kauf nimmt (Kapitel 5.5).

Ziel der folgenden Entwicklungsoptionen ist es daher, zuvor genannte Kompromisse einzelner Wohnungs- und Arbeitssuchender zu minimieren und die Metropolregion München langfristig funktionsfähig und attraktiv zu gestalten.

6.1 Wohlstand der Metropolregion sichern

Das Wirtschaftswachstum der Region gilt es durch hochwertige Arbeitsplätze, qualitätsvolle Wohnstandorte sowie überregionale und internationale Verkehrsanbindungen zu erhalten. Der Flughafen München und der europäische Hochgeschwindigkeitsverkehr sind essentiell für die Zukunft der Region. Bislang profitiert von dieser Erreichbarkeit insbesondere der Raum in und um München. Hier konzentrieren sich gerade wissensintensive Dienstleistungen und deren Mitarbeiter (Kapitel 5.5). Der Flughafen wird vermutlich erst mit einer Kombination aus einer leistungsfähigen Nah- und Fernverkehrsanbindung zu einer langfristig

strategischen Infrastruktur des Wissensstandorts Metropolregion München, welche die entstandene Wachstumsdynamik über die Landeshauptstadt und den Flughafenkorridor hinaus erweitert.

Die Metropolregion stützt ihr Wachstum aber nicht ausschließlich auf Industrie, Technologie und Forschung, landschaftliche Qualitäten zählen ebenso dazu. Viele Zuzügler gründen Familien in der Metropolregion und schätzen die Nähe zu den landschaftlich attraktiven Räumen des Alpenvorlands. Dort wiederum ist seit Jahren ein Rückgang im alpinen Tourismus festzustellen. Diesem Trend gilt es durch eine Strategie zur nachhaltigen Entwicklung von Landschaftsräumen, leistungsfähiger Hotellerie und Gastgewerbe entgegen zu wirken.

6.2 Metropolregion vielfältig gestalten

Die Metropolregion München wächst als Gesamtraum deutlich. Teilräume zeigen hingegen unterschiedliche ‚Gesichter‘, die Wachsen und Schrumpfen gleichzeitig nebeneinander aufweisen. Damit sind verschiedene Herausforderungen verbunden. Regionen mit größerer Entfernung zu München weisen nur wenig Wachstum auf und kämpfen mit der Sicherung von Versorgung und öffentlichen Angeboten in ländlich geprägten Orten. Im Unterschied dazu weisen die Gemeinden um die Landeshauptstadt München – und in räumlich geringerem Umfang auch die Gemeinden um Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim – starken Zuzug und damit einhergehenden Druck auf den Wohnungsmarkt und die Verkehrsangebote auf. Diese verschiedenartigen Ausgangslagen spiegeln sich in den unterschiedlichen Raumnutzungsmustern in Kapitel 5 wieder. Wir wollen diese Vielfalt innerhalb der Metropolregion im Folgenden in unterschiedlicher Weise strategisch einbeziehen.

6.2.1 Wachstumsräume qualitativ weiterentwickeln

Für die Landeshauptstadt München und die benachbarten Landkreise bedarf es einer engeren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – ressort- und gemeindeübergreifend. Unsere Untersuchung zeigt, dass gerade hier Umzug und Arbeitsstandortwechsel mit folgenden größeren Kompromissen für die Haushalte einhergehen. Urbane, mit dem Öffentlichen Verkehr gut erschlossene Quartiere können nicht genügend oder nicht angemessenen Wohnraum anbieten. Urban zu wohnen bedeutet in der Regel der Verzicht auf Wohnfläche und die Hinnahme höherer Kosten. Viele Befragte sind dazu nicht bereit und suchen stattdessen nach Eigentum außerhalb des zentralen Strukturclusters (Abb. 6 und Kapitel 5.6). Wer in München arbeitet, ist daher oft von langen Arbeitswegen betroffen (Kapitel 5.3). Die hohen Münchner Wohnkosten verdrängen selbst jüngere Menschen, die stärker zur Nutzung des

öffentlichen Verkehrs tendieren, in schlecht erschlossene Lagen (Kapitel 5.1). Zur Folge hat dies eine höhere Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs. Ein gutes Drittel der befragten Einpendler nach München nutzt hierfür den privaten Pkw.

Für die Regional- und Stadtplanung erscheint es daher zentral, dass die Ausweisung von Gewerbe- und Wohngebieten weit stärker als bisher auf die verdichtungsfördernden und ressourcensparenden Potenziale der öffentlichen Verkehrsangebote ausgerichtet werden. Eine weitere Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und eine bessere Vernetzung der Zentren untereinander unterstützt die profilierte Entwicklung von urbanen Standorten. Unsere Untersuchungsergebnisse zeigen deutlich, dass viele Nutzer des Raumes ein vielfältiges, qualitativ hochwertiges Wohnangebot in dichten, gemischt genutzten Quartieren rund um Verkehrsknoten des öffentlichen Netzes präferieren (Kapitel 5.5). Die gezielte Sicherung der Nahversorgung und Naherholung im unmittelbaren Umfeld von Wohn- und Arbeitsstandorten kann Nähe, Austausch und Begegnung fördern und den Rad- und Fußverkehr stärken. Dazu zählt auch die Qualifizierung des öffentlichen Raums. Unsere Befragung zeigt, dass Menschen eher auf größeren Wohnraum verzichten, wenn sie ein lebendiges Quartier vorfinden (Kapitel 5.5). Qualitativ hochwertiges Eigentum auf der Etage innerhalb urbaner Quartiere ist daher stark nachgefragt, wird aber in und um München nur unzureichend angeboten (Kapitel 5.6).

Einer intensiveren und dichteren Flächennutzung im Kern der Region sind aber auch Grenzen gesetzt. Durch eine Schaffung urbaner Qualitäten – gerade an zentralen Bahnknoten von mittelgroßen Städten wie Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim oder kleineren Städten wie Landshut und Freising – könnte eigener kommunaler Handlungsspielraum zurückgewonnen und zudem Entwicklungsdruck von der Stadt München genommen werden. Bereits heute ist eine Verdichtung und Stadt-Umland-Vernetzung mit einhergehenden Pendlerverflechtungen rund um diese Städte feststellen, jedoch ist das Gefälle von Arbeitsplatz- und Kulturvielfalt zwischen München und anderen Städten der Metropolregion stark ausgeprägt. Eine Entwicklungsoption, um diesem Trend zu begegnen, ist die gezielte Qualifizierung des öffentlichen Raumes, die Verdichtung innerstädtischer Quartiere sowie der Ausbau des nicht-motorisierten und Öffentlichen Verkehrs (Kapitel 5.4 und 5.5).

6.2.2 Landschaft sichern, Regionen stärken

Weniger dicht besiedelte Teile der Metropolregion in peripheren Lagen und in Alpennähe besitzen nicht das Potenzial, wissensintensive Dienstleistungen und Wohnungsnachfrage in nennenswertem Umfang anzuziehen. Gründe sind die unterdurchschnittliche Angebotsvielfalt an

Standortfaktoren sowie die große Entfernung zu anderen Teilen der Region. Dieser Erreichbarkeitsnachteil kann in der Fläche nicht durch den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ausgleichen werden. Wenn die Erschließungsdefizite transparent gemacht werden, kann einer flächenhaften und damit weitgehend autoabhängigen Besiedlung entgegengewirkt werden. Eher sind kleinregionale Zusammenarbeits- und Erreichbarkeitsstrategien vielversprechender, um stabilere Regionalzentren zu schaffen. Einige dieser Räume besitzen ausgeprägte Verknüpfungen zu Städten und Gemeinden außerhalb der Metropolregion. Dadurch können funktionale, grenzübergreifende Zusammenarbeitsräume gestärkt werden. Solche Teilräume können besondere landschaftliche Qualitäten erhalten, die es zudem stärker in ihrem Potential für Erholung, Gesundheit und Energie zu nutzen gilt. Anstatt im Vergleich zu erreichbareren Lagen nicht-konkurrenzfähige, großflächige Gewerbeflächen auszuweisen, gilt es, kleinere regionale Zentren für mittlere und kleine Unternehmen zu qualifizieren. Auch in kleineren Städten und Gemeinden ist die Qualifizierung des öffentlichen Raumes durch nachhaltigen Städtebau zentral für die Sicherung als Arbeits- und Wohnstandorts. Regionale Stadtbusnetze sind zur Entwicklung vor Ort wichtiger als eine geringfügig schnellere Anbindung an München. Für solche zukunftsbezogenen Maßnahmen gilt es, innerhalb der Metropolregion München ein teilregionales Ausgleichsmodell zu erarbeiten, das einen Ausgleich von Nutzen und Lasten zwischen den Teilräumen fair aushandelt, wenn es mit der notwendigen Entscheidungskompetenz ausgestattet ist.

6.3 Variable Geometrien für die Metropolregion München

Als Entwicklungsoption bieten sich daher komplementär zum EMM e.V. kleinteiligere regionale Verbünde an. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Herausforderungen ist eine Vielzahl der Probleme nicht auf dem Maßstab der gesamten Metropolregion München einheitlich lösbar. Kleinräumigere stadregionale Kooperationen können eigenständige Profile erarbeiten und kleinere regionale Zentren stärken. Dabei muss es gerade den Gemeinden am Rand des administrativ-normativ gesetzten Raums der Metropolregion München möglich sein, über die Grenzen hinaus zu kooperieren.

Eine Konsequenz aus unserer Untersuchung über das räumliche Wechselspiel von Entscheidungen zu Wohn- und Arbeitsstandort sowie der Mobilitätsnutzung ist die Anregung, die Metropolregion München räumlich im Sinne „variabler Geometrien“ dynamisch weiter zu entwickeln. Dabei ist die Frage nach den geeigneten Maßstäben von

entscheidender Rolle. Die Metropolregion München erfüllt weiterhin wichtige Aufgaben von übergeordneter Bedeutung. Auf der Ebene sub-regionaler Verbände sollen entsprechend der örtlichen Herausforderungen Siedlungsstruktur, Flächenausweisung und Verkehrsangebote koordiniert werden. Zu diesem Zwecke sind überlappende und bewegliche Strukturen zu fördern, auch im Sinne von Mehrfachmitgliedschaften von Gebietskörperschaften in zwei oder mehr regionalen Zusammenschlüssen, die sich innerhalb der Metropolregion finden oder in angrenzende Räume reichen.

7 Glossar

Arbeitsplatzangebot

Unter Arbeitsplatzangebot wird insbesondere die Quantität, aber auch Qualität und Vielfalt der verfügbaren Arbeitsplätze verstanden. Dies muss im Verhältnis zur Anzahl und Qualifikation der erwerbsfähigen Personen betrachtet werden. Je höher das Arbeitsplatzangebot, desto besser ist die berufliche Perspektive in der betrachteten Region. Dies ist wiederum ein entscheidender Zuzugsgrund, weswegen München vor allem in der Altersgruppe zwischen 20 und 40 Jahren durch Zuwanderung gewinnt. Gleichzeitig wirken mit der starken Wirtschaftskraft der Metropolregion München, die als Pull-Faktor agiert, wirken Schrumpfungen in bzw. Abwanderung aus strukturschwachen Räumen als Push-Faktoren.

Beruf

Es gibt zwei Dimensionen dieses Begriffs: Einerseits bedeutet ‚Berufsfachlichkeit‘ ein auf berufliche Inhalte bezogenes Bündel von Fachkompetenzen. Eine Fachkompetenz umfasst spezifische Kenntnisse und Fertigkeiten eines Berufs, die auf einzelne Arbeitstätigkeiten zugeschnitten und notwendig sind, um berufstypische Aufgaben verrichten zu können. Diese werden in der Aus- und Weiterbildung vermittelt sowie bei der Ausübung des Berufs erworben.

Auf der anderen Seite gibt es das ‚Anforderungsniveau‘. Dieses bezieht sich auf die Komplexität der auszuübenden Tätigkeiten und wird somit als berufs- bzw. arbeitsplatzbezogenes Charakteristikum verstanden. Die Bundesagentur für Arbeit nennt vier Anforderungsniveaus: 1) Helfer- und Anlernertätigkeiten; 2) fachlich ausgerichtete Tätigkeiten; 3) komplexe Spezialisten-Tätigkeiten; 4) hoch komplexe Tätigkeiten.

Dekonzentration

Im Gegensatz zu Konzentration, findet bei der Dekonzentration eine Verteilung von Objekten im Raum statt. Diese Erscheinung ist jedoch weiterhin an Zentren gebunden. Im Zuge der Dekonzentration gewinnen daher kleinere Zentren an relativer Bedeutung während die größten Zentren an relativer Bedeutung verlieren. Faktoren für die Dekonzentration sind zum Beispiel der Bedarf an Flächen oder günstigeren Wohnkosten. Dekonzentration kann als Zustand und als Prozess verstanden werden.

Dispersion

Dispersion bzw. Siedlungsdispersion ist eine „Verstreuung von bislang in einem Teilgebiet konzentrierter Nutzung/Bevölkerung“ (Heineberg 2006: 115). Die Analyse der Siedlungsdispersion bietet sich auf lokalem und regionalem Maßstab an und geht mit einem Bedeutungs- und Funktionsverlust der größeren Städte einer Region zu Gunsten kleinerer, dezentraler Standorte im Umland einher. Dies spiegelt sich in oft monofunktionalen Flächennutzungsmustern und geringen Nutzungsintensitäten (Irmen und Blach 1994: 446).

Die von Siedlungsdispersion geprägten Standorte haben neben individuellen Kostenvorteilen für den Grunderwerb negative Folgeerscheinungen, beispielsweise hohe Erschließungskosten für die Infrastruktur, unzureichende Angebotsqualitäten im ÖV und eine hohe Autoabhängigkeit. Vielfach wird deshalb auch der mit dieser abwertenden Konnotation verbundene Begriff Urban Sprawl / Zersiedlung verwendet (Laidley 2015: 2).

Einkommensschwache Gruppen

Armut und Benachteiligung können sich in vielen verschiedenen Dimensionen ausprägen. In vielerlei Hinsicht greift eine Abgrenzung der betrachteten Personengruppen rein über den ökonomischen Status zu kurz, dennoch muss für Untersuchungen eine operationalisierbare und eindeutige Form der Abgrenzung gefunden werden. Das Kriterium „einkommensschwach“ orientiert sich in diesem Bericht auf die von der OECD definierte Armutsrisikoschwelle. Demnach werden Personen, deren bedarfsgewichtetes Nettoäquivalenzeinkommen weniger als 60 Prozent des Medians aller Personen eines Gebietes beträgt, als einkommensschwach bezeichnet. Das Medianeinkommen als Bezugsgröße trägt dazu bei, dass die Armut relativ zu Wohlstandsniveau und den Lebenshaltungskosten im jeweiligen Gebiet betrachtet werden kann. Laut Armutsbericht der Landeshauptstadt München lag das mittlere Nettoäquivalenzeinkommen in München im Jahr 2010 bei 1.667 €, woraus sich eine Armutsrisikoschwelle für einen Einpersonenhaushalt von 1.000 € ergibt (Sozialreferat der Landeshauptstadt München 2012). Für die vorliegende Studie wurde eine Grenze von 80 Prozent verwendet, um eine ausreichende Fallzahl für zusätzliche Auswertungen zu gewährleisten.

Erreichbarkeit

Erreichbarkeit beschreibt das Potenzial eines Standortes, das sich aus der Vernetzung mit anderen Standorten ergibt. Nach Geurs und van Wee (2004: 128) ist Erreichbarkeit gleichbedeutend mit der Menge an Möglichkeiten, die Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot den Individuen bieten, um mit einem bestimmten Verkehrsmittel, oder auch durch Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Aktivitäten durchzuführen bzw. an einen Zielort zu gelangen. Neben Siedlungsstruktur und Verkehrssystem sind im Zusammenhang mit Erreichbarkeit noch weitere Aspekte zu berücksichtigen. Insgesamt werden vier verschiedene Dimensionen genannt:

- Siedlungsstruktur
- Verkehrssystem
- Individuelle Charakteristiken
- Zeitliche Zwänge

Individuelle Charakteristiken beziehen sich dabei auf die Rahmenbedingungen, die durch das mobile Individuum gegeben sind. Dazu zählen beispielsweise sozioökonomische Eigenschaften sowie persönliche Fähigkeiten. Da für die Teilnahme an Aktivitäten und das Zurücklegen der Wege zwischen diesen Aktivitäten nur ein begrenztes Zeitbudget vorhanden ist, sind zeitliche Zwänge ein wichtiger Bestandteil der Erreichbarkeit. Zu berücksichtigen ist auch, dass gewisse Ziele nur zu definierten Zeiten erreicht werden können (Öffnungszeiten, Betriebszeiten).

Gravitationserreichbarkeit

Die Grundidee der Gravitationserreichbarkeit liegt darin, dass ein Ausgangsstandort mit allen gegebenen Zielstandorten bzw. Teilräumen innerhalb des definierten Untersuchungsgebiets in Beziehung gesetzt wird. Jedem Zielstandort ist ein Potenzial zugeordnet. Die gewichtete Summe dieser Potenziale ist die Erreichbarkeit des Ausgangsstandorts. Das Potenzial eines Zielstandorts wird dabei in der Regel durch die strukturelle Größe dieses Standorts definiert (z.B. Einwohnerzahl, Verkaufsfläche). Für den Weg, der vom Ausgangs- zum Zielstandort überwunden werden muss, wird eine Abwertung des Potenzials vorgenommen. Das zugrunde liegende mathematische Modell ist demnach (Büttner, Keller und Wulfhorst 2010: 44):

$$E_i = \sum_j P_j f(w_{ij})$$

E_i : Erreichbarkeit des Standorts i

P_j : Potenzial der Standorte j

f: Funktion in Abhängigkeit des Raumwiderstands

w_{ij} : Raumwiderstand zwischen den Standorten i und j

Bei der Berechnung der Gravitationserreichbarkeit wird zur Abwertung der Potenziale infolge des Raumwiderstands die folgende e-Funktion verwendet:

$$f(w_{ij}) = e^{-\beta w_{ij}}$$

β : Gradient der Funktion

Haushalt

Dies kann entweder eine Einzelperson mit eigenem Einkommen sein, die für sich allein wirtschaftet, oder eine Gruppe von verwandten oder persönlich verbundenen (auch familienfremden) Personen, die sowohl einkommens- als auch verbrauchsmäßig zusammengehören. Diese müssen in der Regel zusammen wohnen und über ein oder mehrere Einkommen bzw. Einkommensteile gemeinsam verfügen sowie voll oder überwiegend im Rahmen einer gemeinsamen Hauswirtschaft versorgt werden (Bundeszentrale für politische Bildung 2015).

Haushaltsnettoeinkommen

Darunter wird das dem Haushalt monatlich zur Verfügung stehende Nettoeinkommen verstanden.

Infrastruktur

In der Ökonomie ist Infrastruktur die Gesamtheit der materiellen, institutionellen und personellen Einrichtungen und Gegebenheiten, die der arbeitsteiligen Wirtschaft (Unternehmen, Haushalten, Behörden) zur Verfügung stehen (Jochimsen 1995). Unterschiedliche Räume verfügen über eine unterschiedliche Ausstattungsqualität in Bezug auf Infrastruktur. Dadurch werden Unternehmen und Haushalte in ihrer Standortwahl beeinflusst, was längerfristig wiederum Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur hat. Infrastruktur kann weiter untergliedert werden in z.B. technische oder soziale Infrastruktur.

Kommunen

Kommune ist der Oberbegriff für Städte und Gemeinden.

Konzentration

Konzentration bezeichnet die räumliche Ballung von Objekten. Dies können Bevölkerung oder Beschäftigung sein. Bei der Konzentration wirken agglomerierende Kräfte. Für Unternehmen spielt zum Beispiel die räumliche Nähe zu Partnern und Kunden eine wichtige Rolle. Für private Haushalte ist die Nähe zu Öffentlichem Verkehr, Versorgungseinrichtungen oder anderen räumlichen Ausstattungen ein Grund dafür, weshalb sich eine Konzentration erkennen lässt. Konzentration kann als Zustand und als Prozess verstanden werden. Siehe auch Dekonzentration.

Metropolregion

Metropolregion bezeichnet in der geographischen Forschung eine Raumeinheit, die je eine oder mehrere international bedeutende Großstädte – die Metropole[n] – mit ihrem zugehörigen Umland umfasst. Das Umland ist im Unterschied zur „Agglomeration“ weiter gefasst und beinhaltet auch nicht-urbane Gebiete, solange diese mit der Metropole in einer wirtschaftlichen Austauschbeziehung stehen. In Abgrenzung zur Stadtregion umfasst die Metropolregion einen größeren Raum, der auch mehrere Stadtregionen beinhalten kann und nicht auf die Pendlerverflechtungsbereiche beschränkt ist, sondern auch andere Austauschbeziehungen (z.B. Bildung, Einkauf, Freizeit) einbezieht. Die Raumforschung betont dabei die sogenannten Metropolfunktionen (Entscheidung und Kontrolle, Innovation und Wettbewerb, Gateway/Verkehr und Symbolfunktion), in welchen die Metropole über ihr Umland einen Bedeutungsüberschuss aufweist (Blotevogel 2002). Zur analytisch-funktionalen Perspektive bei der Abgrenzung von Metropolregionen gehören auch räumlich-morphologische Verhältnisse, beispielsweise der Siedlungszusammenhang oder topographische Rahmenbedingungen.

Als zweiter Zugang zur Metropolregion besteht die normativ-politische Perspektive. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat den Begriff der Metropolregion als Instrument räumlicher Steuerung aufgegriffen. Sie hat in Deutschland dabei zunächst sechs, heute elf Metropolregionen identifiziert. Eine davon ist die Metropolregion München. Dabei war vordergründiges Ziel, eine gezieltere Raumentwicklung durch eine ganz Deutschland abdeckende, gleichmäßige Raumhierarchie zu erreichen, in welcher die Metropolen auch die wirtschaftliche Entwicklung ihres

Umlandes bewirken („Stärken stärken“). In vielen Fällen haben sich die Metropolregionen in der Folge auch als Organisation konstituiert, so in München als eingetragener Verein „Europäische Metropolregion München e.V.“. Mitglieder des Vereins sind hauptsächlich Gemeinden, kreisfreie Städte und Landkreise, aber auch Industrie- und Handelskammern sowie Institutionen und Personen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Dieser Forschungsbericht bezieht sich, wenn der Begriff Metropolregion benutzt wird, stets auf die analytisch-funktionale Perspektive.

Mobilität

Mobilität wird als individuelle Möglichkeit verstanden, Aktivitäten an anderen Standorten auszuführen und damit verbundene Bedürfnisse zu befriedigen. Sie ist damit nicht die tatsächliche, sondern die mögliche Bewegung, die Haushalten an einem Ort zur Verfügung steht. Die Mobilität wird von den individuellen Fähigkeiten (z.B. körperliche Mobilitätseinschränkungen), verfügbaren Verkehrsmitteln (z.B. Pkw-Verfügbarkeit) und der Qualität und Vernetzung der Verkehrsangebote sowie der räumlichen Struktur – damit der Erreichbarkeit eines Standortes – beeinflusst.

Damit unterscheidet sich Mobilität vom Verkehr, der die realisierten Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Informationen umfasst.

Mobilitätskosten

Diese Kosten beinhalten jegliche finanziellen Aufwände, um das Potenzial der Teilnahme am Verkehr ausschöpfen zu können. Dazu zählen Kosten für Abonnements oder eine Bahn-Card, die pauschal geleistet werden, aber auch Kosten, die für die tatsächliche Wegstrecke anfallen.

Mobilitätsarmut

Das Konzept der Mobilitätsarmut greift die soziale Dimension von Mobilität auf. Hierbei wird Mobilität als Grundvoraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe verstanden, da es zur Partizipation an verschiedenen Aktivitäten in der Regel notwendig ist, den Ort zu wechseln und damit mobil zu sein. Der Begriff Mobilitätsarmut wurde im deutschen Diskurs vor allem von (Runge 2005) geprägt. Sie definiert Mobilitätsarmut als „verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt“ (Runge 2005: 6).

Nettoäquivalenzeinkommen, bedarfsgewichtet

Bei der Berechnung des bedarfsgewichteten Nettoäquivalenzeinkommens wird das Nettoeinkommen eines Haushalts durch die bedarfsgewichtete Anzahl der Personen im jeweiligen Haushalt dividiert. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich bei Haushalten mit mehreren Personen Einspareffekte ergeben, daher wird nur die erste Person eines Haushaltes mit 1,0 gewichtet, weitere Personen (14 Jahre oder älter) werden mit 0,5 und Kinder unter 14 Jahren mit 0,3 gewichtet (BMAS 2013). Diese Gewichtung zielt darauf ab, die Einkommenssituation von Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar zu machen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Nach PBefG (Personenbeförderungsgesetz) dient der ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) zur Beförderung von Personen im Linienverkehr. Die straßen- oder schienengebundenen Fahrzeuge sind für jedermann frei zugänglich. Der Fahrgast zahlt für die Beförderung ein tariflich festgelegtes Entgelt. Schwerpunkt des ÖPNV ist die Abwicklung der Nachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. In der Regel beträgt die Reiselänge nicht mehr als 50 Kilometer bzw. eine Stunde.

Der Begriff des Öffentlichen Verkehrs wird weiter gefasst (ÖV) und kann sowohl weitere Wege beinhalten als auch eine strategische Angebotspolitik, die über die Abwicklung einer gegebenen Nachfrage hinausgeht und in der Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln Marktpotenziale erschließt (§8 PBefG).

Pendlerverflechtungsbereich

Der Pendlerverflechtungsbereich einer Stadtregion wird durch die räumlichen Bewegungen Beschäftigter zwischen Wohn- und Arbeitsstandort bestimmt. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung definiert ringförmige Bereiche um das Zentrum, um die Interaktion zwischen Kernstadt und Umland zu beschreiben. Die räumliche Abgrenzung erfolgt anhand der Intensität der Verflechtungen. Das Ergänzungsgebiet wird durch unmittelbar an das Zentrum angrenzende Gemeinden gebildet. Starke Pendlerströme bestehen sowohl vom Ergänzungsgebiet zur Kernstadt als auch umgekehrt.

Zusätzlich wird unterschieden zwischen engerem und weiterem Pendlerverflechtungsraum. Mindestens 50 % bzw. 25 % der Auspendler aus dem jeweiligen Pendlerverflechtungsraum pendeln in die Kernstadt oder das Ergänzungsgebiet (BBSR 2013b).

Polyzentrisch / Polyzentralität

Eine polyzentrische Raumstruktur (Polyzentralität) wird gegenüber einer monozentrischen Struktur abgegrenzt. Die polyzentrische Struktur bezieht sich also nicht auf ein, sondern auf mehrere, miteinander in Beziehung stehende Zentren, die durchaus unterschiedliche Bedeutung, Funktion und Größe haben können. Auf der EU Ebene wird ausgehend vom Fünfeck der Zentren London-Paris-Mailand-München-Hamburg („Pentagon“) damit ein normativer Ansatz verfolgt, die Vielfalt der europäischen Zentren auch außerhalb dieses Kernraums zu stärken.

Die Effekte sind stark maßstabsgebunden: Polyzentralität auf einer Ebene kann Monozentralität auf einer anderen bedeuten (Hall und Pain 2006: 4). Polyzentralität wird auch hinsichtlich unterschiedlicher Entwicklungspfade unterschieden: (1) „intra-urban polycentric regions“ sind polyzentrische Metropolregionen, die im Zuge post-industrieller bzw. post-suburbaner Entwicklungen im Umland ehemals monozentrischer Kernstädte entstanden sind, während es sich bei (2) „inter-urban polycentric regions“ um polyzentrische Städtereionen handelt, die sich aus einer zunehmenden funktionalen Verflechtung mehrerer Kernstädte in räumlicher Nähe entwickelt haben (Danielzyk, Münter und Wiechmann 2015, im Erscheinen).

Raumentwicklung

Prozess der Veränderung der Verteilung von Personen, wirtschaftlicher Aktivität oder anderer Merkmale im Raum. Umfasst anders als die Raumordnung auch die planerisch unbeabsichtigten oder nicht gewollten Handlungen insbesondere nicht-staatlicher Akteure.

Raumordnung

Hoheitliche Planung auf überkommunaler Ebene und das Ergebnis dieser Planung (Zustand und Prozess zugleich). Raumordnung ist in Deutschland Aufgabe der Bundesländer. Unterschied zur Raumentwicklung liegt im normativ-politischen Gehalt des Begriffs Raumordnung (staatliche Steuerung).

Raumstruktur

Gesamtheit der Verteilung von Merkmalen (wie Flächennutzungen, Bevölkerung, Arbeitsplätze, Infrastruktur, Funktionen etc.) im Raum. Die Raumstruktur schließt sowohl die Siedlungsstruktur als auch die Freiraumstruktur mit ein. Dabei können verschiedene Ebenen (z.B. Objekt-, Mikro-, Makroebene) mit unterschiedlichem Detailierungsgrad betrachtet werden.

Siedlungsstruktur

Unter Siedlungsstruktur wird die konkrete räumliche Anordnung der bebauten Umwelt verstanden. Dies bezieht sich nicht nur auf die Lage von Wohnstandorten, sondern schließt auch sämtliche weitere Einrichtungen, inklusive Grünanlagen, mit ein. Innerhalb eines Ortes lässt sich die Siedlungsstruktur entsprechend der funktionalen Mischung von Wohn- und Arbeitsstandortstrukturen, Einzelhandels- und Versorgungsstrukturen sowie Freizeitgelegenheiten kennzeichnen. Die Siedlungsstruktur grenzt sich von der Freiraumstruktur ab und ist Teil der Raumstruktur.

Strukturwandel der Wissensökonomie

Strukturwandel hin zur Wissensökonomie führt zu grundlegenden Änderungen in der Art und Weise der Arbeitsorganisation, des Informierens und Kommunizierens, des Innovierens, Lernens und Vernetzens. Dabei werden Prozesse auf der einen Seite automatisiert. Auf der anderen Seite gewinnen interaktive Arbeitsweisen und Lernprozesse immer stärker an Bedeutung. Produkt- und Technologielebenszyklen verkürzen sich, während die Anstrengungen in Forschung und Entwicklung sowie für Innovation verstärkt werden. Kreativität und Wissen werden dadurch zu entscheidenden Faktoren der interregionalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit.

Verkehrsangebot

Darunter wird die für das jeweilige Verkehrsmittel zur Verfügung stehende Angebotsqualität verstanden, die sich aus dem infrastrukturellen Verkehrsnetz (z.B. Schienennetz, Straßennetz, etc.) und den betrieblichen Rahmenbedingungen (z.B. Taktfrequenz, Tarifsystem, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Parkgebühren) ergibt. Das Verkehrsangebot interagiert mit der Verkehrsnachfrage.

Verkehrsaufwand

Unter Verkehrsaufwand wird hier die zwischen unterschiedlichen Standorten (z.B. Wohnstandort / Arbeitsstandort) zurückzulegende Distanz verstanden. Sie wird entweder in Form der netzfeinen Entfernung (zurückzulegende Kilometer) oder als zeitlicher Aufwand (Reisezeit zwischen den beiden Standorten) angegeben. Der Verkehrsaufwand für den Arbeitsweg wird über die Distanz Wohnen – Arbeiten ausgedrückt.

Versorgungsangebot

Für die Ausstattungsmerkmale eines Wohn- oder Arbeitsstandorts in der WAM-Studie sind nur Betriebe relevant, die Waren oder Dienstleistungen anbieten, die

- durch die Befragten persönlich (Endverbraucher)
- an einem bestimmten Ort (Ortsgebundenheit)

in Anspruch genommen werden können. Unterschieden wird dabei zwischen Gütern des langfristigen und Gütern des kurzfristigen Bedarfs. Kurzfristiger Bedarf umfasst in der Regel alle Güter, die von Verbrauchern unmittelbar nach dem Kauf verbraucht werden. Alle anderen Güter fallen unter den langfristigen Bedarf.

- Kultureinrichtungen bieten Dienstleistungen, die der Kunst, der Wissenschaft oder der Bildung dienen.
- Freizeitmöglichkeiten sind Dienstleistungen, die dem Sport oder der Erholung dienen.
- Als „Gastronomie“ gelten Dienstleistungen zum Verkauf von Speisen und/oder Getränken zum sofortigen Verzehr.

Alle weiteren Dienstleistungen fallen unter die Kategorie „Dienstleistungsangebote“ (täglich/langfristiger Bedarf).

Wirtschaftskraft

Die Wirtschaftskraft entspricht der erbrachten Wertschöpfung der Unternehmen in einem Raum, hier der Metropolregion München. Als Indikatoren werden oft das Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner oder Erwerbstätigen verwendet. Diese Daten liegen auf Ebene der Landkreise und der kreisfreien Städte vor.

Wissensarbeiter / Knowledge-Worker

Der Begriff Wissensarbeiter wird maßgeblich durch die Arbeit von Drucker (1959) geprägt. Bezogen auf die Wertschöpfung hebt Cooper (2006) die Bedeutung von Denken und das Einbringen von Ideen hervor. Wissensarbeiter sind diejenigen Arbeiter, die vor allem für die Anwendung ihres erworbenen Wissens und weniger für ihre körperliche Arbeit und manuellen Fähigkeiten entlohnt werden.

Die Definition von Wissensarbeitern umfasst zwei Dimensionen: Zum einen gilt es die ‚Wissensintensität‘. Legler und Frietsch (2006) grenzen die Wissensökonomie an Hand dieser Wissensintensität ab. Wissensintensive Sektoren sind demnach die Bereiche der Wirtschaft, in denen ein hoher Stand technischen Wissens, hohe Investitionen in Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten oder ein hoher Anteil hoch qualifizierter Beschäftigter oder Akademiker zu finden sind (Legler und Frietsch 2006). Die Wissensökonomie umfasst demnach drei Säulen (Thierstein et al. 2006): High-Tech Unternehmen, Wissensintensive Dienstleistungen und die Tertiäre Bildung.

Zum anderen steht das ‚Anforderungsniveau‘ im Zentrum der Betrachtung. Dieses bezieht sich auf die Komplexität der auszuübenden Tätigkeiten und wird somit als berufs- bzw. arbeitsplatzbezogenes Charakteristikum verstanden. Diese Abgrenzung erweitert die Definition von Legler und Frietsch (2006) um die Tätigkeit der Beschäftigten. Die tätigkeitsbezogene Abgrenzung umfasst komplexe Aufgaben, wie zum Beispiel, interaktive, Problemlösungen, komplexe Kommunikationsprozesse, Management sowie analytische Untersuchungen. Diese Tätigkeiten haben gemein, dass sie nicht routinemäßig und standardisiert sind (Autor, Levy und Murnane 2003). Die Bundesagentur für Arbeit unterscheidet vier Anforderungsniveaus eines Berufs: 1) Helfer- und Anlernertätigkeiten; 2) Fachlich ausgerichtete Tätigkeiten; 3) Komplexe Spezialisten Tätigkeiten; 4) Hoch komplexe Tätigkeiten (BA 2011). Für Identifikation der Wissensarbeiter nutzen wir die Kriterien ‚komplexe Spezialaufgaben‘ sowie ‚hoch komplexe Tätigkeiten‘.

Insgesamt sind Wissensarbeiter diejenigen Arbeiter, die in den Bereichen High-Tech, wissensintensive Dienstleistungen oder der tertiären Bildung tätig sind und gleichzeitig komplexe Spezialaufgaben sowie hoch komplexe Tätigkeiten ausführen.

Wohnkosten

Unter Wohnkosten fallen jegliche finanzielle Aufwände, die für Wohnmiete oder Erwerb von Wohneigentum anfallen. Im Fall eines Mietverhältnisses ist dies also die monatliche Warmmiete inklusive

Strom, Wasser, Heizung und weiterer Nebenkosten. Aufwendungen für separate Stellplätze sind jedoch nicht Teil der Wohnkosten. Bei Eigentum ist zu unterscheiden zwischen dem einmalig aufzuwendenden Kauf- bzw. Baupreis inklusive Grundstückspreis sowie regelmäßig anfallenden laufenden Kosten (Strom, Wasser, Heizung, Reparaturen etc.).

Wohnungsangebot

Unter Wohnungsangebot wird die Gesamtheit des auf dem Markt zum Kauf oder zur Miete angebotenen Wohnraums verstanden. Neben Wohnungen schließt dies auch andere Wohntypen wie Zimmer in Wohngemeinschaften, Reihenhäuser, Doppelhäuser oder freistehende Einfamilienhäuser mit ein.

Wohnungsnachfrage

Die tatsächliche Nachfrage kann nur geschätzt werden. Anhaltspunkt für München bietet die Studie Wohnungsnachfrage (Thierstein et al. 2013). Grundlage ist der vorhandene Wohnraum und das Bevölkerungswachstum. Steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung oder wird nicht genügend gebaut bei steigender Bevölkerung, ergibt sich ein Nachfrageüberhang (Landeshauptstadt München 2012).

Zentralität

Zentralität ergibt sich aus der Ansammlung von Einrichtungen oder Funktionen an bestimmten Orten. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der normativen und der funktionalen Perspektive.

Die normative Zentralität beruht auf dem in der Raumordnung verankerten Zentrale-Orte-Konzept. Das Zentrale-Orte-Konzept ist ein Instrumentarium, das sich aus dem Ziel der Sicherung der Daseinsvorsorge und der Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen ableitet (§2 Abs. 2 ROG, Raumordnungsgesetz). Infrastrukturangebote werden in zentralen Orten gebündelt, die nach vorhandenen Funktionen hierarchisiert werden. Diese Ober-, Mittel- und Grund- bzw. Kleinzentren sollen so im Raum verteilt sein, dass jeder Bürger innerhalb eines gewissen Zeitraums Zugang zu grundlegenden Funktionen, Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen hat (BBSR 2011).

Die funktionale Zentralität ergibt sich aus Pendlerbeziehungen und Strukturdaten. Da hier die Interaktion im Gesamttraum betrachtet wird, kann die funktionale Zentralität von der normativen Zentralität abweichen.

8 Abkürzungsverzeichnis

APS	Advanced Producer Services Firms
ATKIS	Amtliches Topographisch- Kartographisches Informationssystem
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
DINK	Double income, no kids (kinderlose Doppelverdiener-Haushalte)
EFH	Einfamilienhäuser
EMM	Europäische Metropolregion München e.V.
INKAR	Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
TIM Management	Topographisches Informations- Management
WG	Wohngemeinschaft

9 Literatur

Alonso, William (1964): Equilibrium of the household. In: (Hrsg.): Location and land use. Toward a general theory of land rent. Cambridge: Harvard University Press, 18-34.

Autor, David H., Frank Levy und Richard J. Murnane (2003): The Skill Content of Recent Technological Change: An Empirical Exploration. In: The Quarterly Journal of Economics 118(4), 1279-1333.

BA, Bundesagentur für Arbeit (2011): Klassifikation der Berufe 2010– Band 1: Systematischer und alphabetischer Teil mit Erklärungen. Bundesagentur für Arbeit: Nürnberg.

BA, Bundesagentur für Arbeit (2015): Arbeitsmarkt in Zahlen, Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach der ausgeübten Tätigkeit der Klassifikation der Berufe (KldB 2010) und ausgewählten Merkmalen.
<http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Beschaeftigung/Beschaeftigung-Nav.html>, Zugriff am 21.01.2016.

Bayerische Staatsregierung (2013): Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013. München: Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat.

Bayerische Vermessungsverwaltung (2014): Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem - Digitales Landschaftsmodell (ATKIS Basis-DLM).
<http://vermessung.bayern.de/service/download/testdaten/atkis.html>.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2013): Erwerbstätigkeit. <https://www.statistik.bayern.de/>, Zugriff am 01.06.2015.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2014): Zensus 2011 - Ergebnisse.
<https://www.statistik.bayern.de/statistik/zensus-ergebnisse/>, Zugriff am 16.12.2015.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2015): GENESIS-Online - Statistisches Informationssystem Bayern.
<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, Zugriff am 21.01.2016.

BayernLabo (2014): Wohnungsmarkt Bayern 2014. Beobachtung und Ausblick. München: Bayerische Landesbodenkreditanstalt.

BBSR, Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (2015): Verkehrsbild Deutschland. Pendlerströme. Quo navigant? Serie: BBSR-

Analysen Kompakt, Thomas Pütz (Hrsg.), 15/2015. Bonn: BBSR, Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung,.

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, (2011): Raumordnungsbericht 2011. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung BBR.
http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21272/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2012/ROB__2011__downloads.html, Zugriff am 04.07.2012.

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, (2013a): INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, (2013b): Laufende Stadtbeobachtung - Raumabgrenzungen.
<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/Grossstadregionen/Grossstadregionen.html?nn=443270>, Zugriff am 21.01.2016.

Bentlage, Michael (2014): The multi-dimensional knowledge economy in Germany. Knowledge creation and spatial development. Dr-Ing, Faculty of Architecture. München: Technische Universität München.
<https://mediatum.ub.tum.de/node?id=1200866>, Zugriff am 03.09.2014.

Bisnode (2014): Firmendatenbank.
<http://www.bisnode.de/product/hoppenstedt-firmendatenbank-internet-datenbank/>, Zugriff am 08.01.2014.

Blotevogel, Hans Heinrich (2002): Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/7, 345-351.

Blotevogel, Hans Heinrich und Markus A. Jeschke (2003): Abschlussbericht zu dem Forschungsprojekt Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet. Duisburg: Institut für Geographie, Universität Duisburg-Essen.

BMAS, Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2013): Lebenslagen in Deutschland. Der vierte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. Bonn.

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung BBR (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs - Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. Serie: BBR-Online-Publikation, 21/2007. Bonn.

Braun, Reiner, Marie-Therese Krings-Heckemeier und Annamaria Schwedt (2005): Neue Erwerbertypen am Wohnungsmarkt - Motive,

Potenziale, Konsequenzen. Berlin: Bundesgeschäftsstelle Landesbausparkassen im Deutschen Sparkassen- und Giroverband.

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2013): Privathaushalte in Deutschland nach ihrer Mitgliederzahl, 1950, 1971, 2000 und 2013.

http://www.bib-demografie.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Download/Abbildungen/13/a_13_04b_hh_d_mitgliederzahl_1950u1971u2000u2013.pdf;jsessionid=789EFD513D6A0092C0D9FA810643C467.2_cid284?__blob=publicationFile&v=8, Zugriff am 01.06.2015.

Bundeszentrale für politische Bildung (2013): Einkommen privater Haushalte. <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61754/einkommen-privater-haushalte>, Zugriff am 01.06.2015.

Bundeszentrale für politische Bildung (2015): Haushalte. <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/politiklexikon/17603/haushalt>, Zugriff am 21.01.2016.

Büttner, Benjamin, Johannes Keller und Gebhard Wulfhorst (2010): Ein Erreichbarkeitsatlas für die Europäische Metropolregion München. München: TUM, Fachgebiet für Siedlungsstruktur EMM e.V., Arbeitsgruppe Mobilität.

Cooper, Doug (2006): Knowledge workers. In: Canadian Business 79(20), 59.

Danielzyk, Rainer, Angelika Münter und Thorsten Wiechmann (2015, im Erscheinen): Polyzentrale Metropolregionen. Detmold.

Destatis Statistisches Bundesamt (2014): Statistisches Bundesamt. <https://www.destatis.de>, Zugriff am 01.06.2015.

Drucker, Peter (1959): The landmarks of tomorrow. New York: Harper & Row.

Fezzi, Carlo, Ian J. Bateman und Silvia Ferrini (2014): Using revealed preferences to estimate the Value of Travel Time to recreation sites. In: Journal of Environmental Economics and Management 67(1), 58-70.

Geurs, Karst und Bert van Wee (2004): Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. In: Journal of Transport Geography.

Hall, Peter und Kathy Pain (2006): The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe. London: Earthscan.

IHK, Industrie- und Handelskammern in Bayern (2015): Fachkräfte-Report 2015 Ergebnisse für Bayern, Oberbayern und die Regionen.

Immobilien Scout GmbH (2014): Transparenzoffensive der Immobilienwirtschaft: Angebotsdaten für Immobilien. <http://www.transparenzoffensive.net/impressum/>, Zugriff am 01.07.2014.

Irmen, Eleonore und Antonia Blach (1994): Räumlicher Strukturwandel. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion. In: Informationen zur Raumentwicklung 8(7), 445-464.

Jochimsen, Reimut (1995): Infrastruktur. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover, 490-498.

Korda, Martin und Wolfgang Bischof (Hrsg.) (2005): Städtebau, 5. Aufl. Stuttgart: Teubner.

Laidley, Thomas (2015): Measuring Sprawl: A New Index, Recent Trends, and Future Research. In: Urban Affairs Review.

Landeshauptstadt München (2011): PERSPEKTIVE MÜNCHEN. Analysen. Wanderungsmotivuntersuchung II. München: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München.

Landeshauptstadt München (2012): Demografiebericht München - Teil 1. Analyse und Bevölkerungsprognose 2011-2030. Serie: Perspektive München/Analysen. München: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Landeshauptstadt München (2013): Munich as a business location. Facts and figures. Department of labor and economic development.

Landeshauptstadt München (2015): Demographiebericht München Referat für Stadtplanung und Bauordnung. <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Bevoelkerungsprognose.html>.

Legler, Harald und Rainer Frietsch (2006): Neuabgrenzung der Wissenswirtschaft – forschungsintensive Industrien und wissensintensive Dienstleistungen (NIW/ISI-Listen 2006). Serie: Studien zum deutschen Innovationssystem. Hannover, Karlsruhe: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung.

Nohl, Werner (1993): Kommunales Grün in der ökologisch orientierten Stadterneuerung. Handbuch und Beispielsammlung. München: IMU-Institut.

Runge, Diana (2005): Ich zähle was, was du nicht siehst... Messung und Analyse von Mobilitätsarmut. Methoden, Instrumente und Modelle. In: Hans-Joachim Becker Wulf-Holger Arndt, Elisabeth Kracker und Diana Runge (Hrsg.): Barrierefreie Mobilität und Partizipation in der Verkehrsplanung. Berlin.

Scharmanski, André (2015): Triumph der Städte - Schwarmverhalten und Migration als Motoren der Reurbanisierung. In: Quantum Focus 2015(2), 1-27.

Siedentop, Stefan (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: Informationen zur Raumentwicklung (3/4), 193-210.

Sozialreferat der Landeshauptstadt München (2012): Münchner Armutsbericht 2011. München.

Thierstein, Alain, Agnes Förster, Sven Conventz, Kristina Erhard und Matthias Ottmann (2013): Wohnungsnachfrage im Großraum München. Individuelle Präferenzen, verfügbares Angebot und räumliche Maßstabsebenen. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung der Technischen Universität München TUM.

Thierstein, Alain, Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi und Nathalie Grillon (2006): Raumentwicklung im Verborgenen. Untersuchungen und Handlungsfelder für die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz. Zürich: NZZ Buchverlag.

Varian, Hal R. (2006): Revealed Preference. In: Samuelsonian economics and the twenty-first century, 99-115.

Wappelhorst, Sandra (2009): Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München. In: (Hrsg.): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung - Leibniz-Forum für Raumwissenschaften, 118-144.

10 Rechtsquellenverzeichnis

PBefG: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

ROG: Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 124 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

11 Anhang

11.1 Cluster der Umzugsgründe

11.1.1 Konzentrierte / gebündelte Angebote

Abb. 107 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Konzentrierte / gebündelte Angebote‘

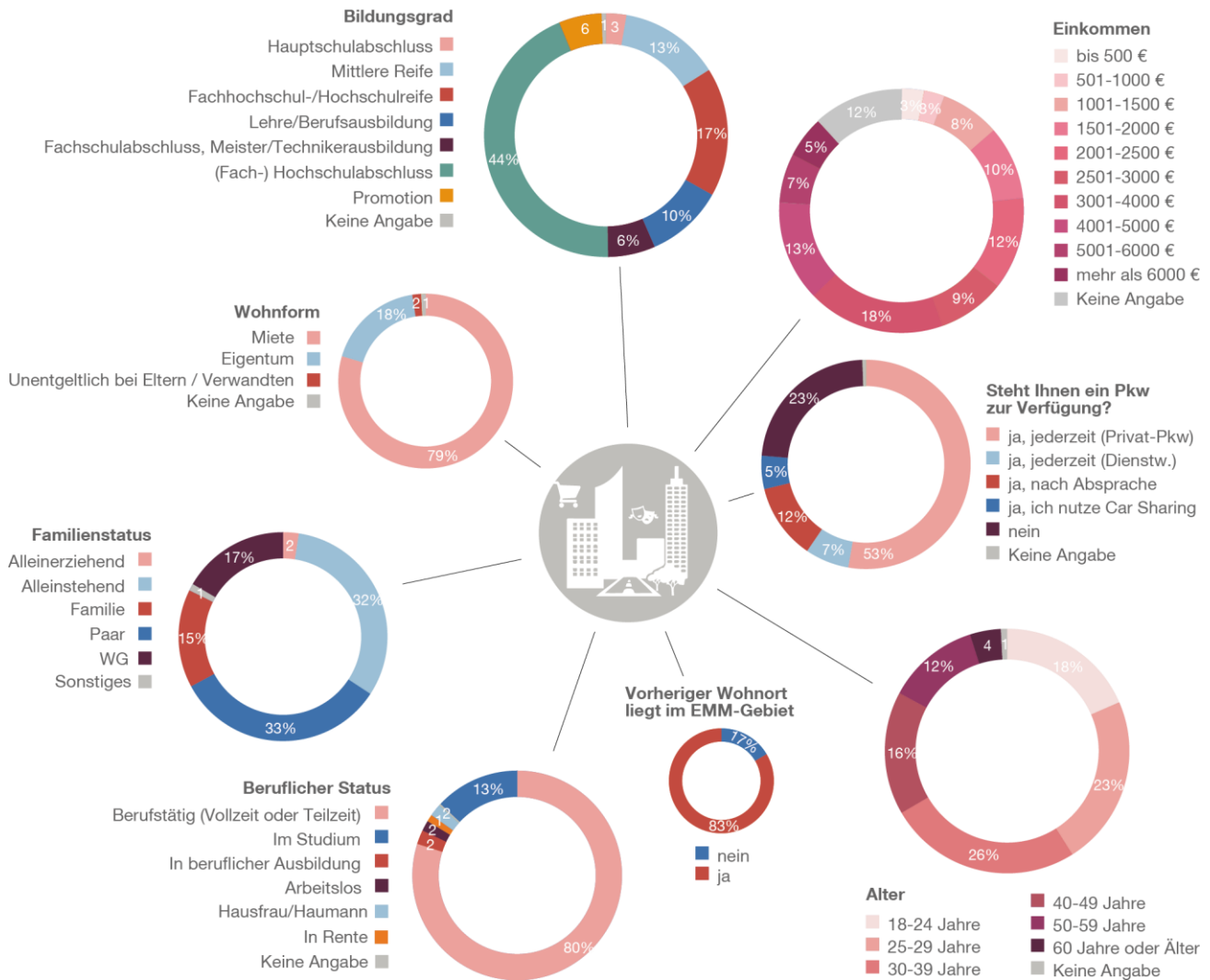
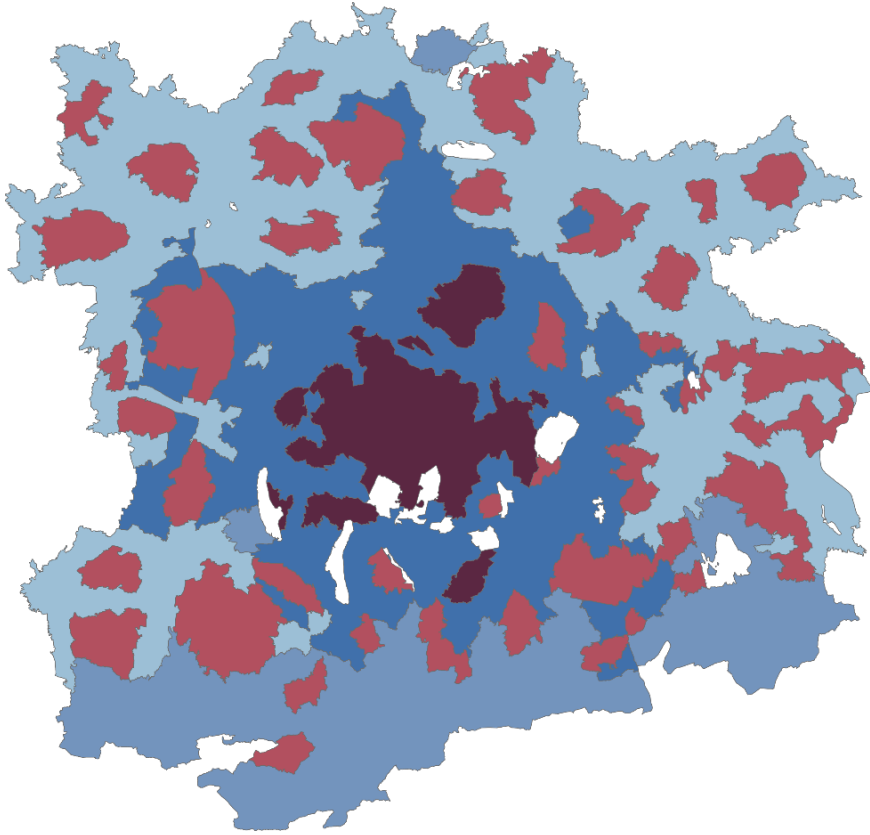
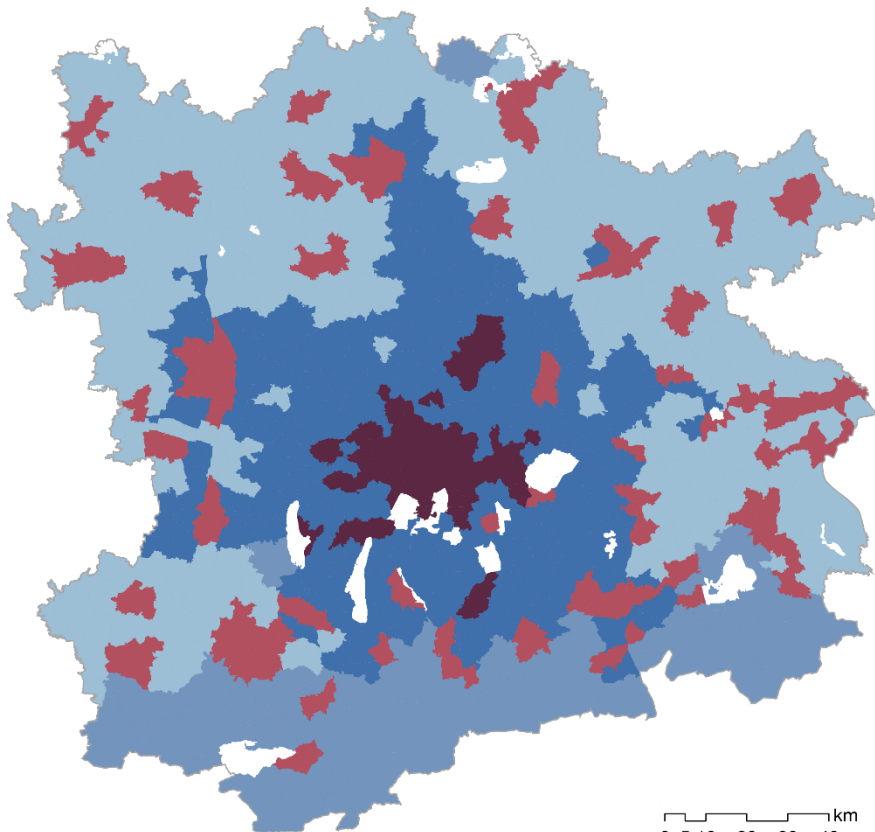


Abb. 108 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters
,Konzentrierte / gebündelte Angebote‘

Verzerrte Darstellung



**Geografische
Darstellung**



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches
Landesamt
für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.1.2 Am Weg sparen

Abb. 109 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Am Weg sparen‘

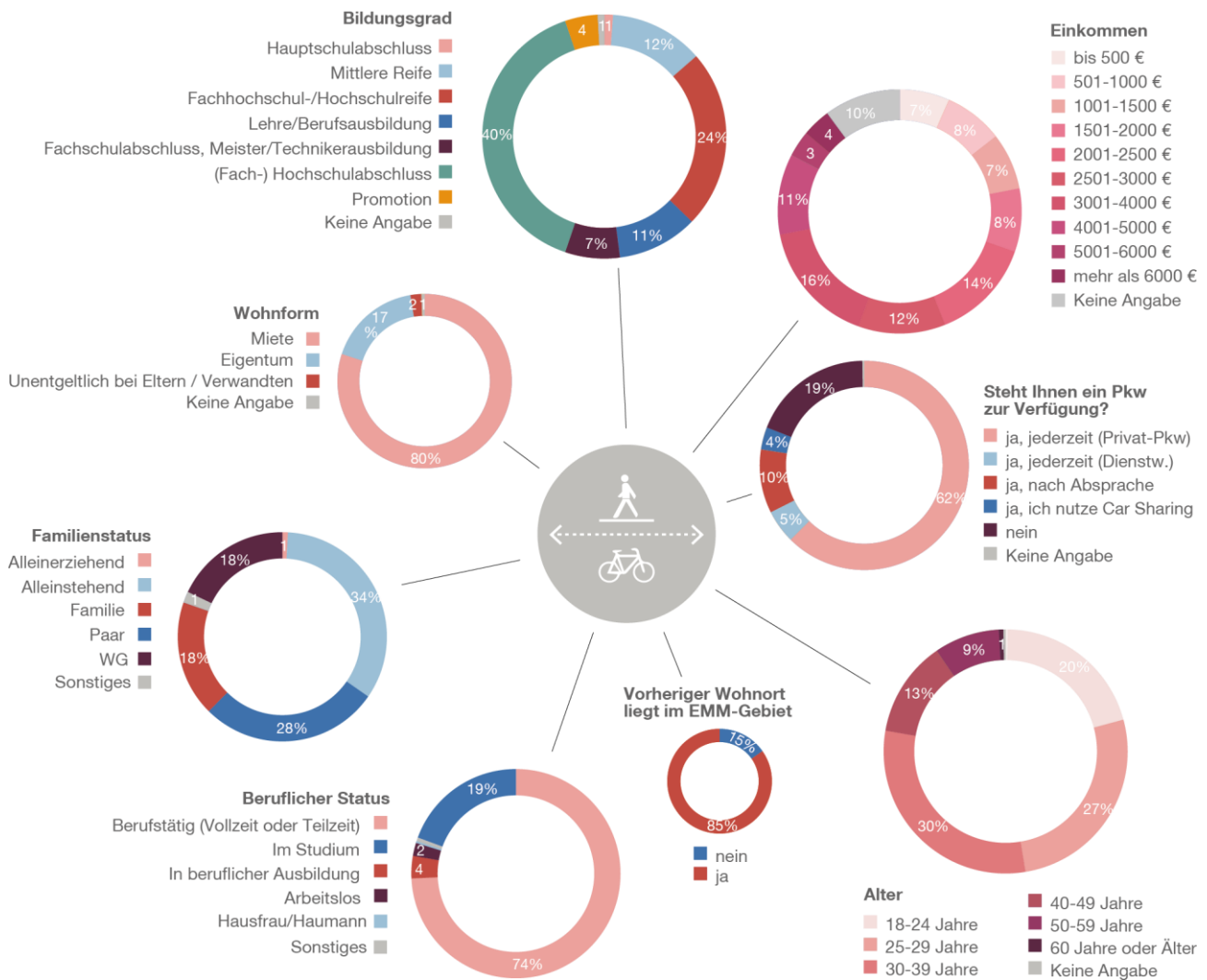
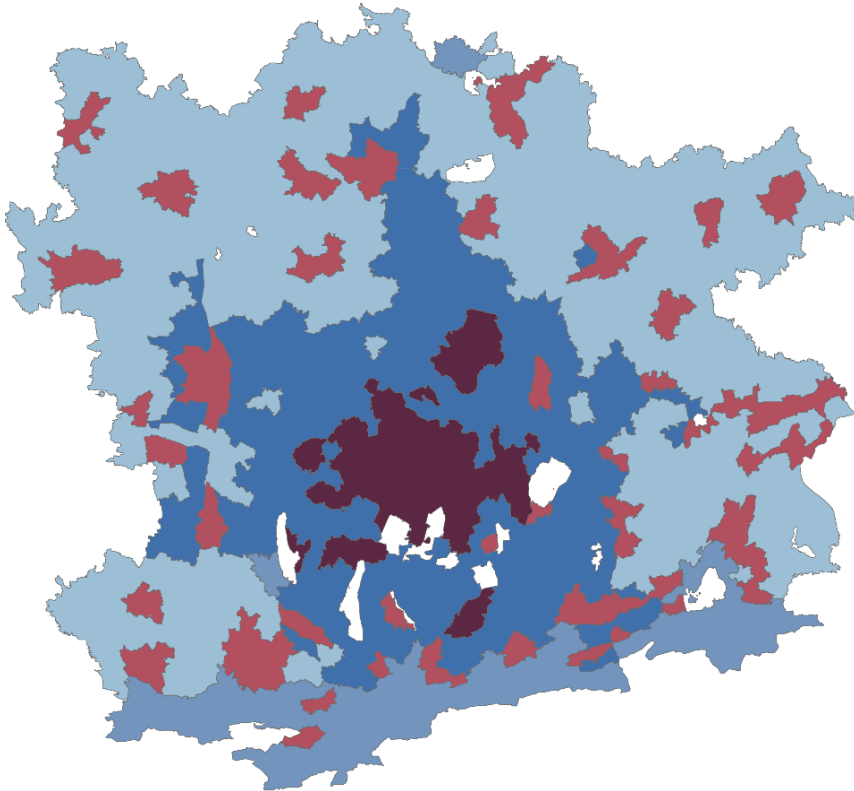
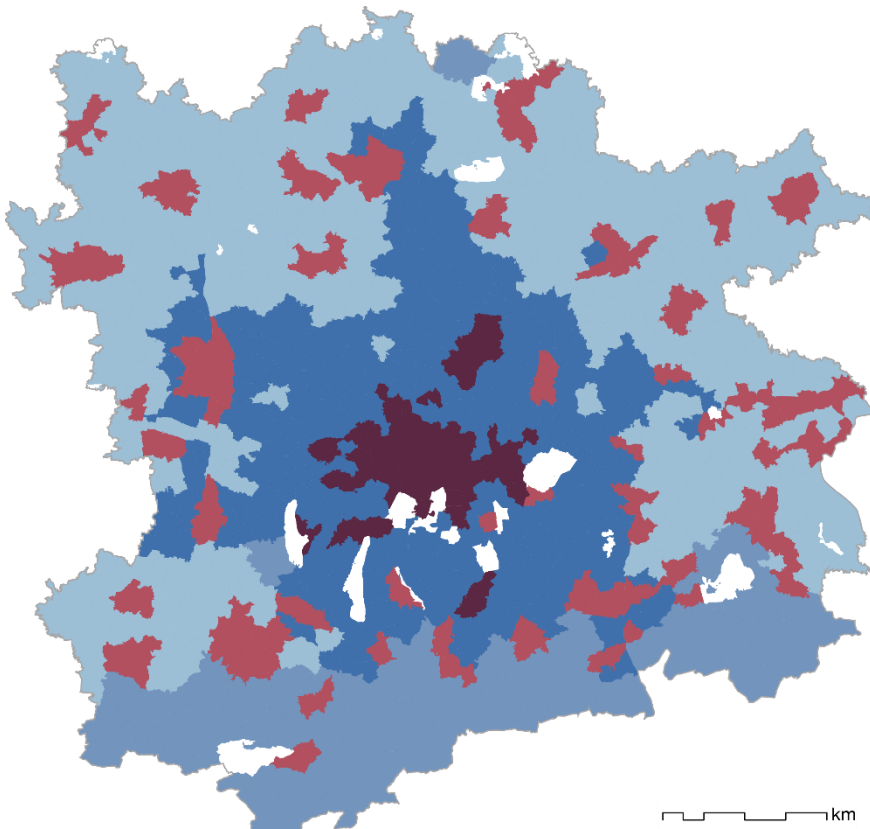


Abb. 110 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ‚Am Weg sparen‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.1.3 Komfortabler wohnen

Abb. 111 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Komfortabler Wohnen‘

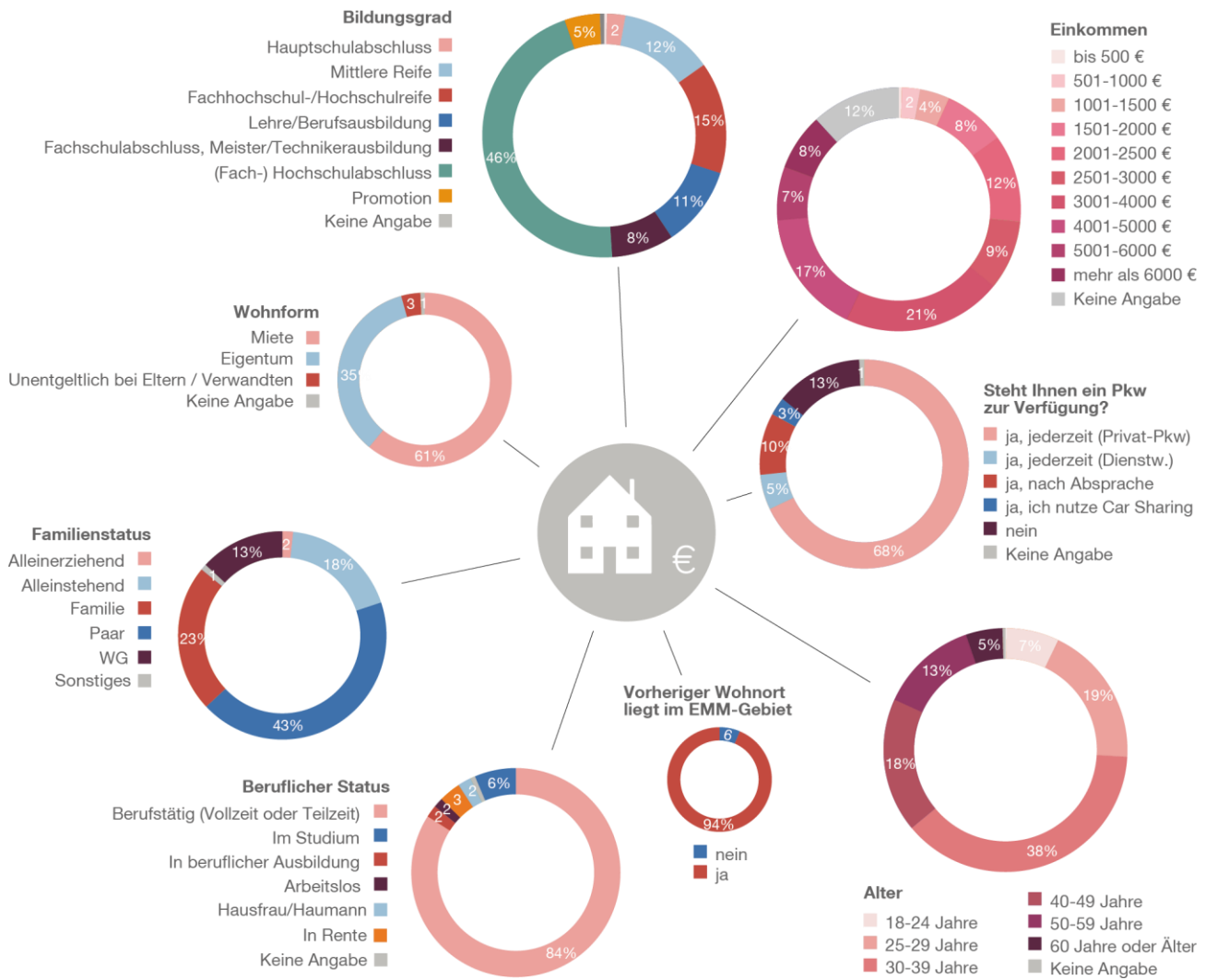
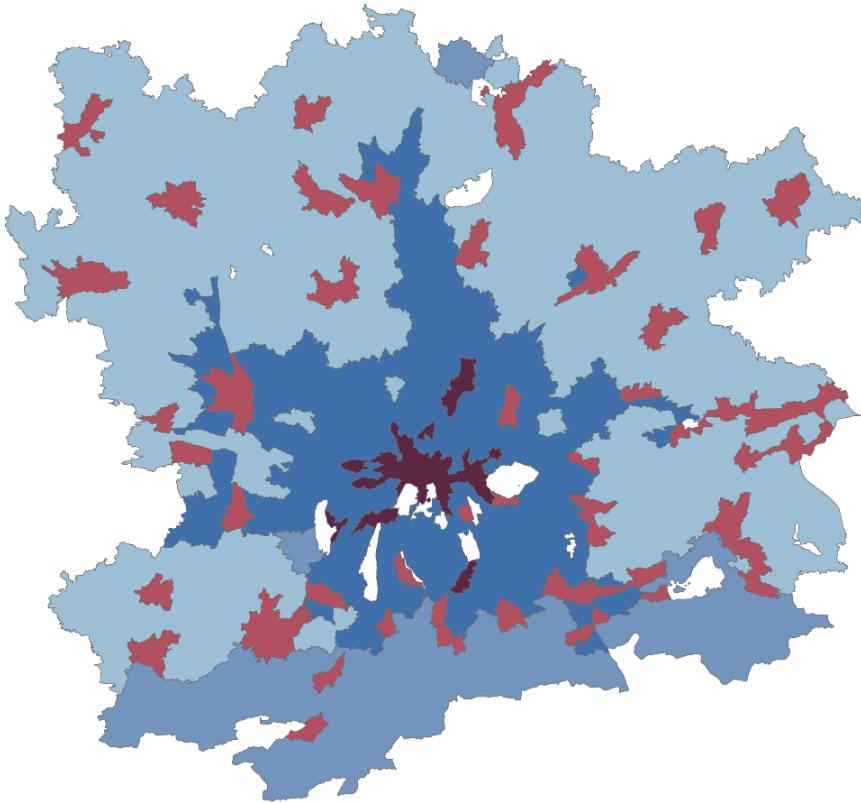
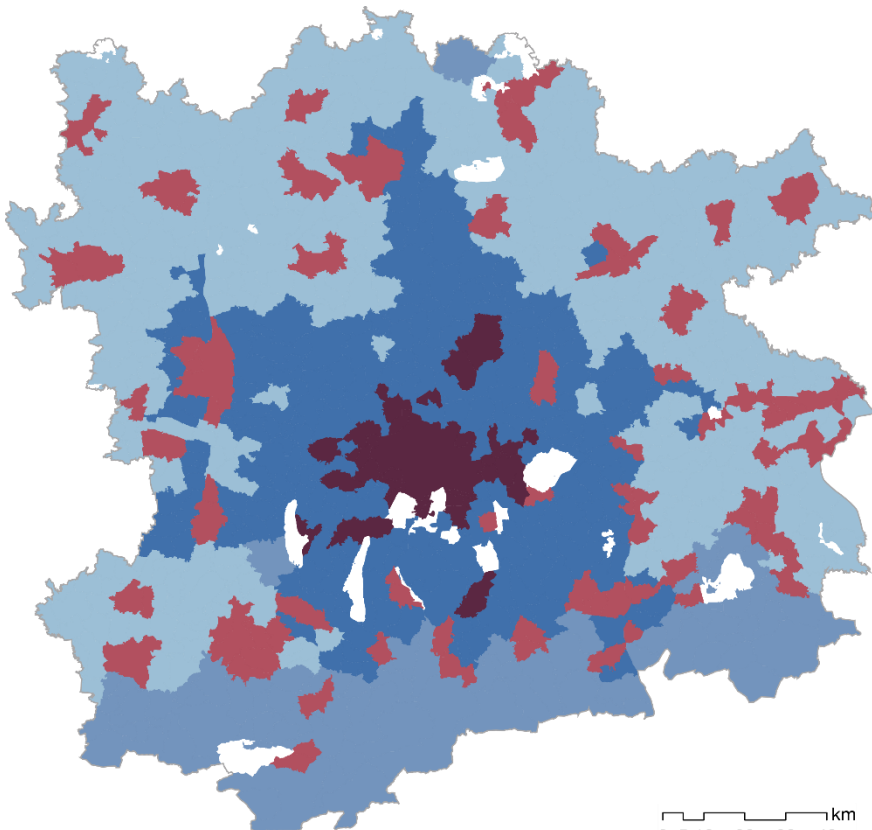


Abb. 112 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters
'Komfortabler Wohnen'

Verzerrte Darstellung



**Geografische
Darstellung**



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches
Landesamt
für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

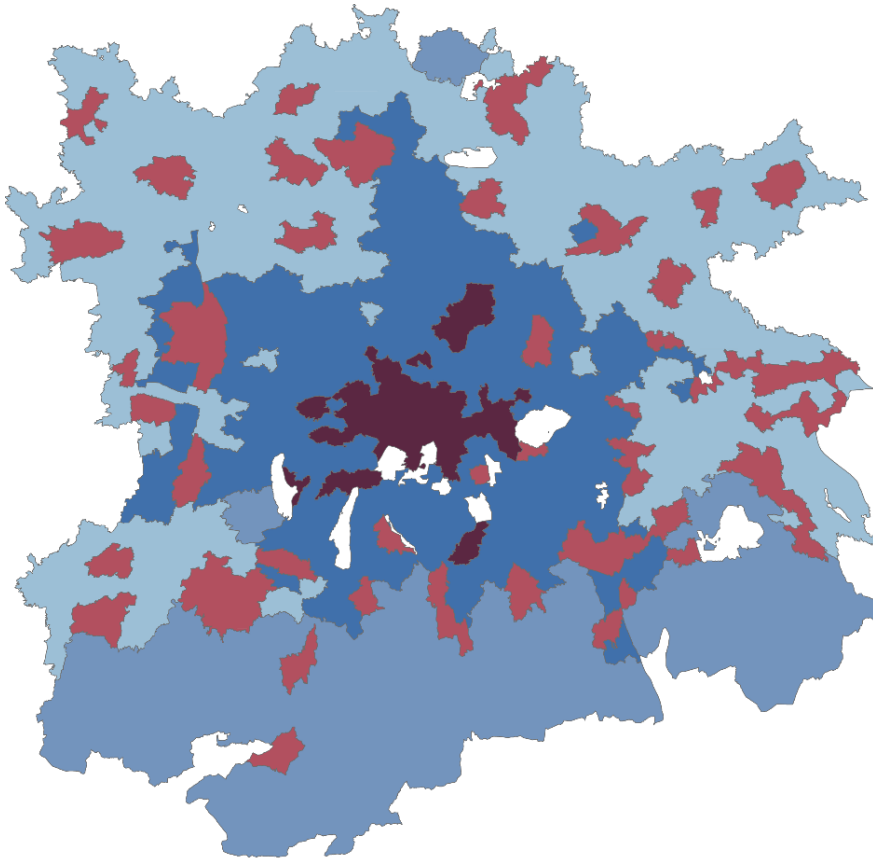
11.1.4 Job bewegt

Abb. 113 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Job bewegt‘

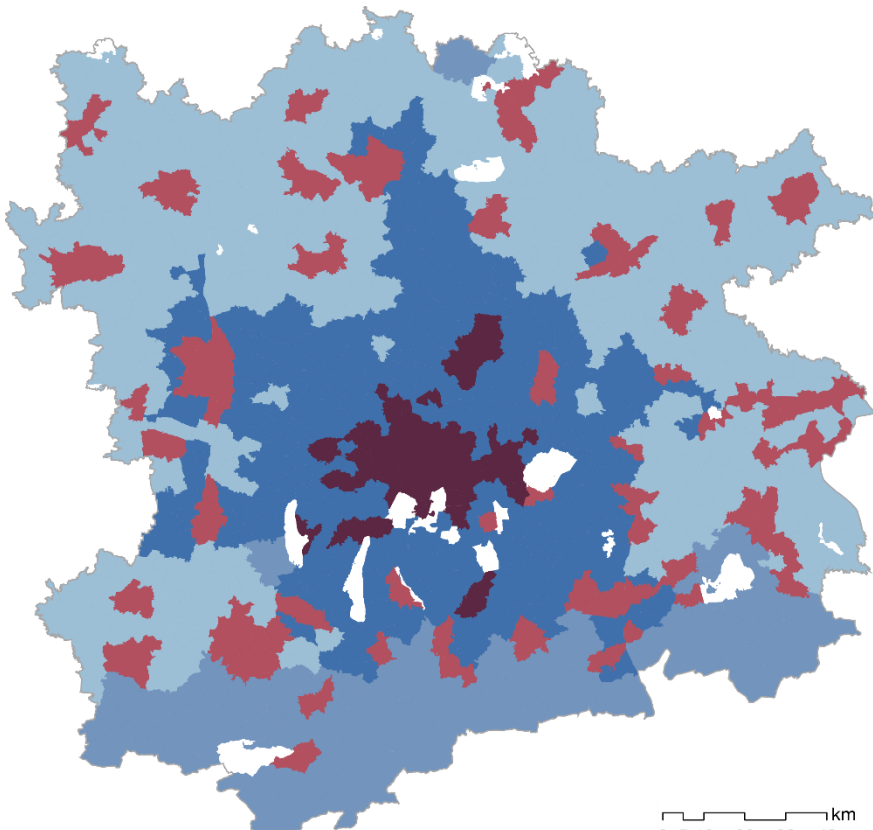


Abb. 114 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters ‚Job bewegt‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.1.5 Eigentum bilden

Abb. 115 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Eigentum bilden‘

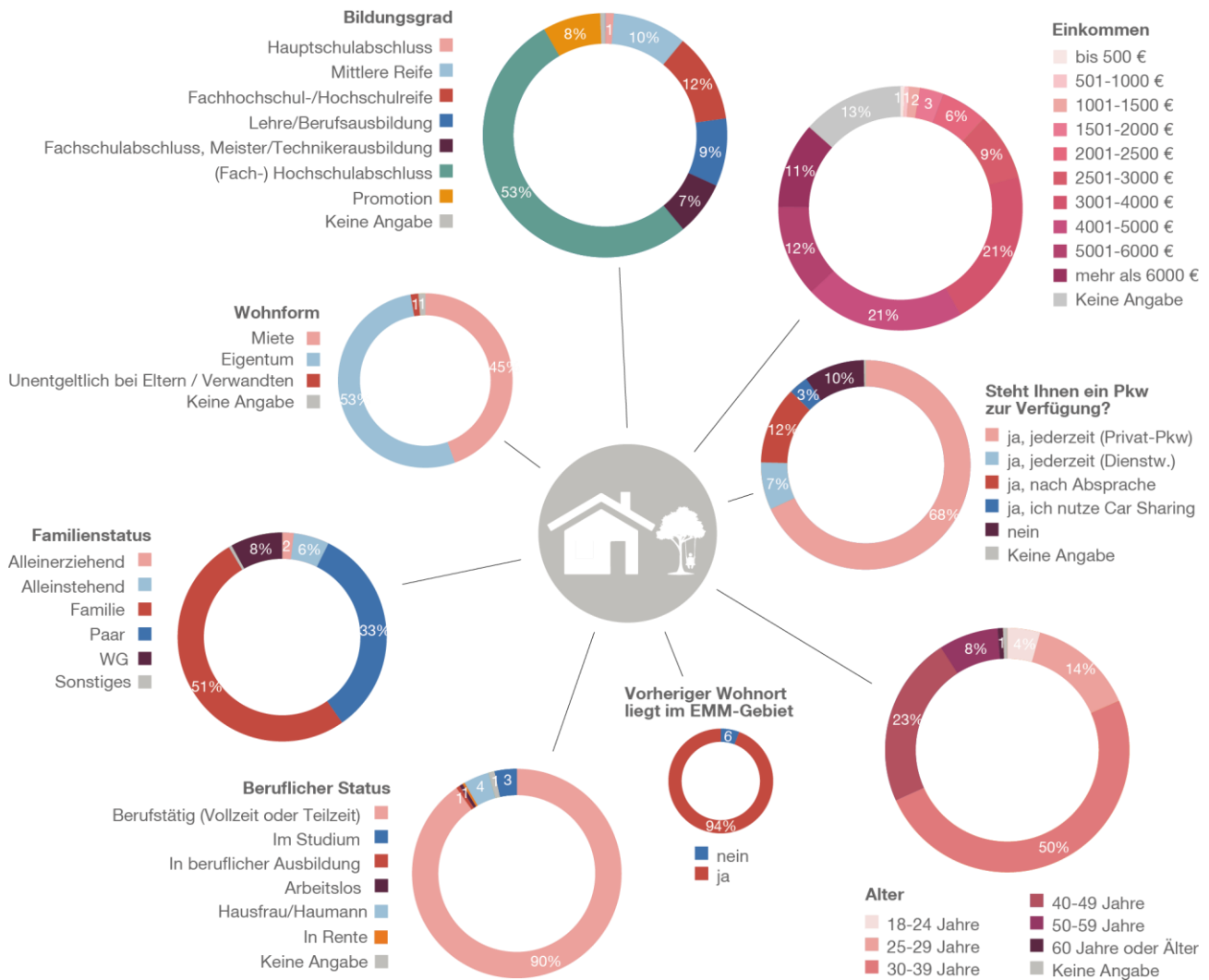
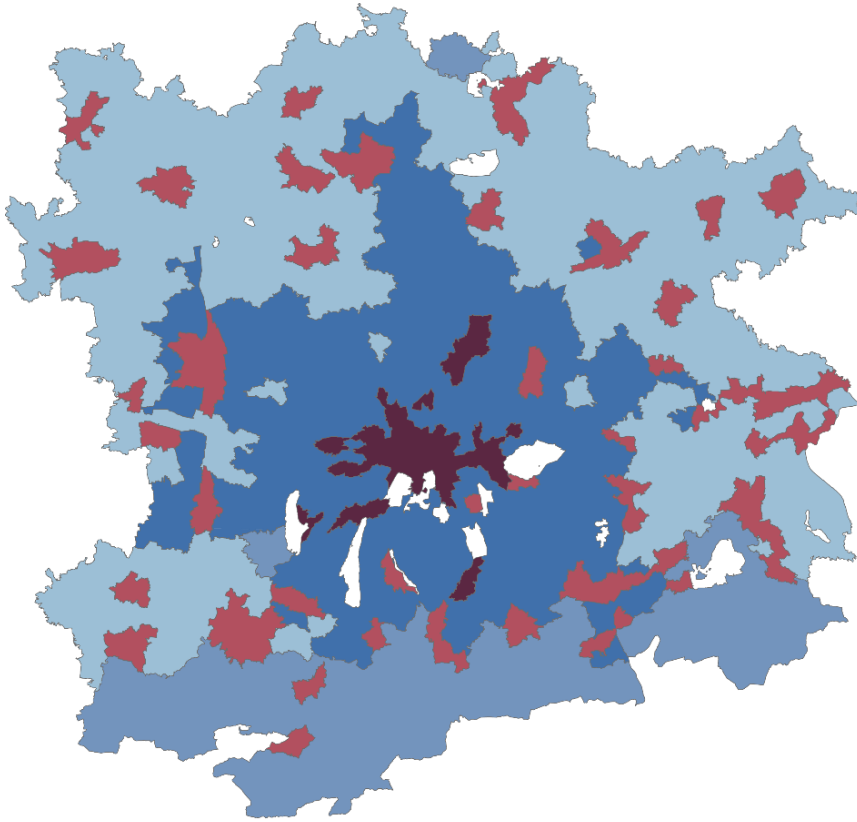
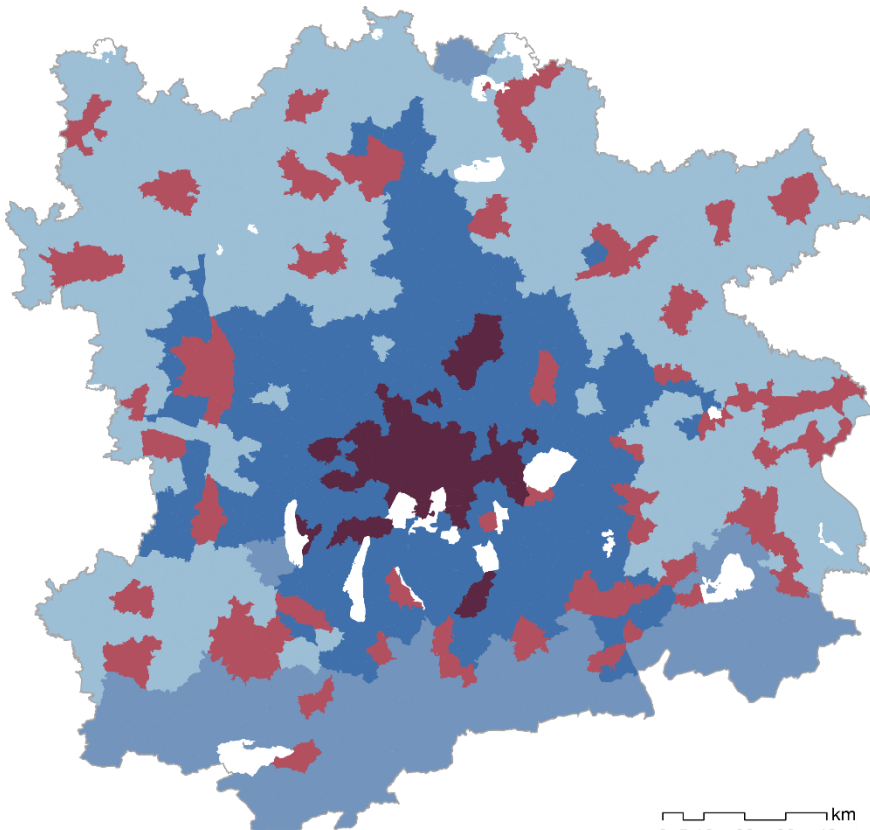


Abb. 116 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters
'Eigentum bilden'

Verzerrte Darstellung



**Geografische
Darstellung**



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches
Landesamt
für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.1.6 Umweltfreundlich bewegen

Abb. 117 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Umweltfreundlich bewegen‘

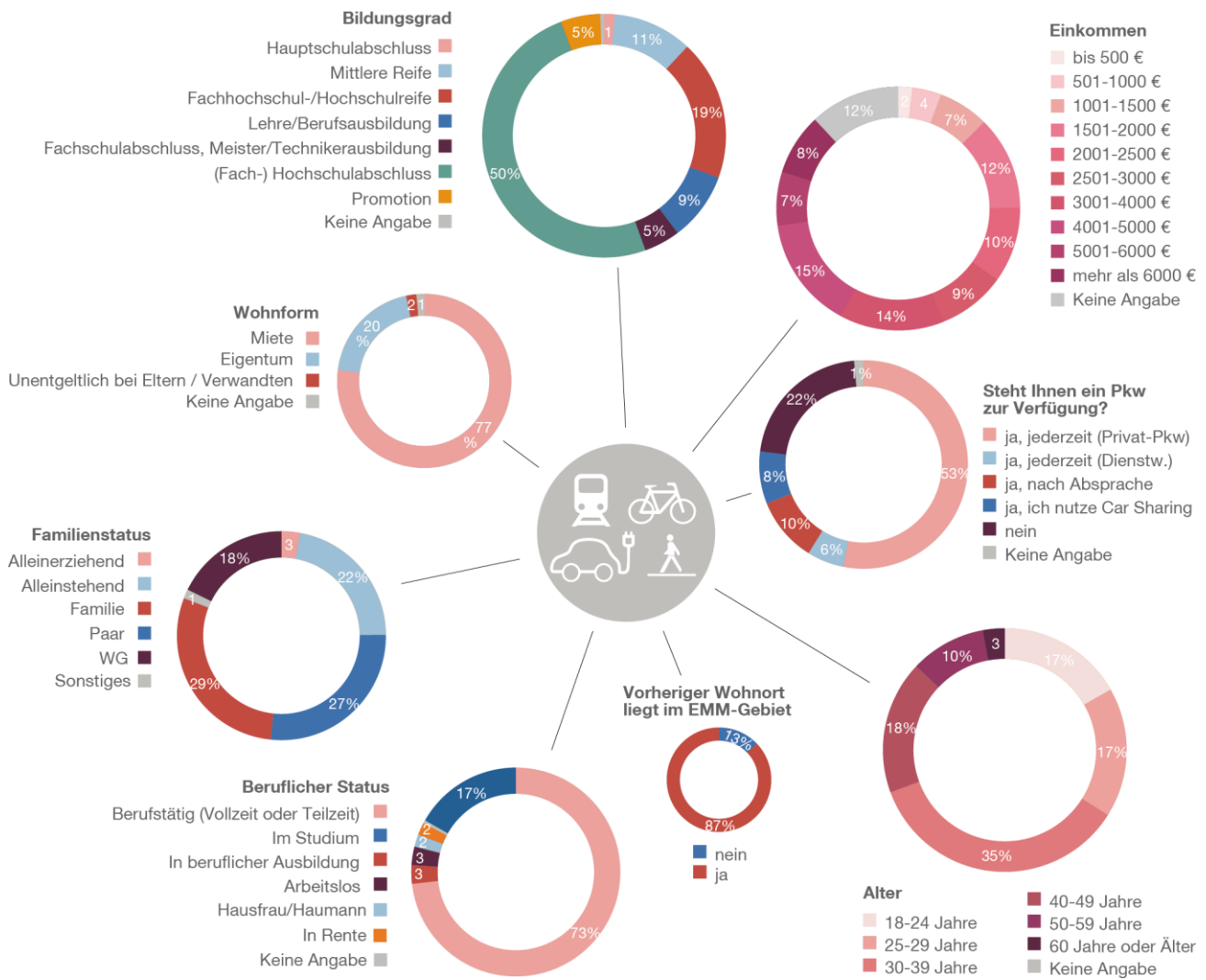
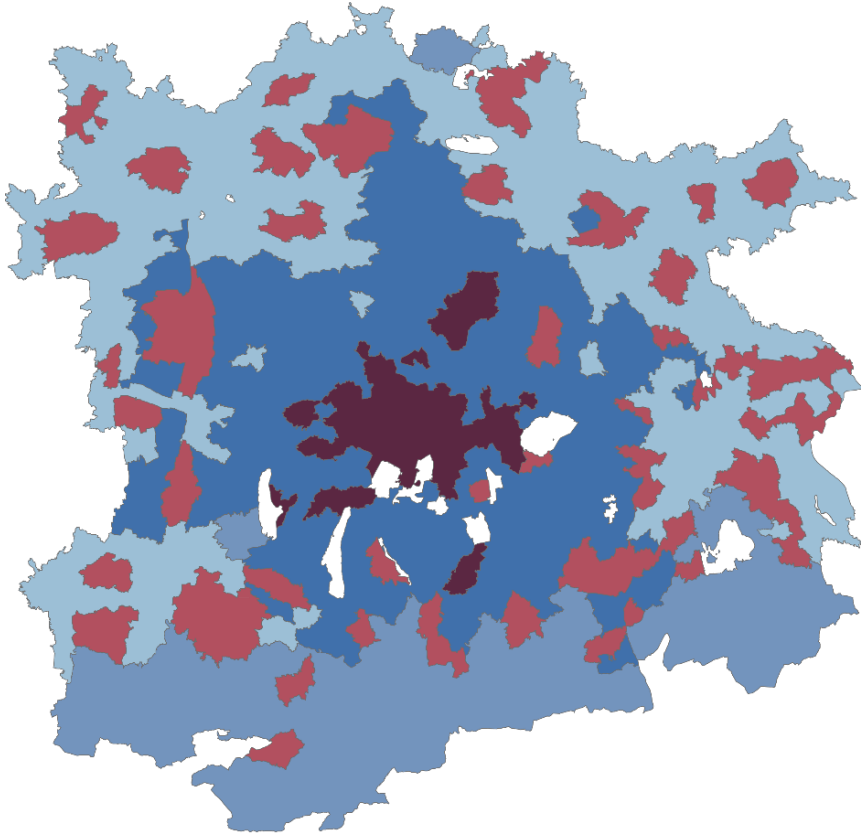
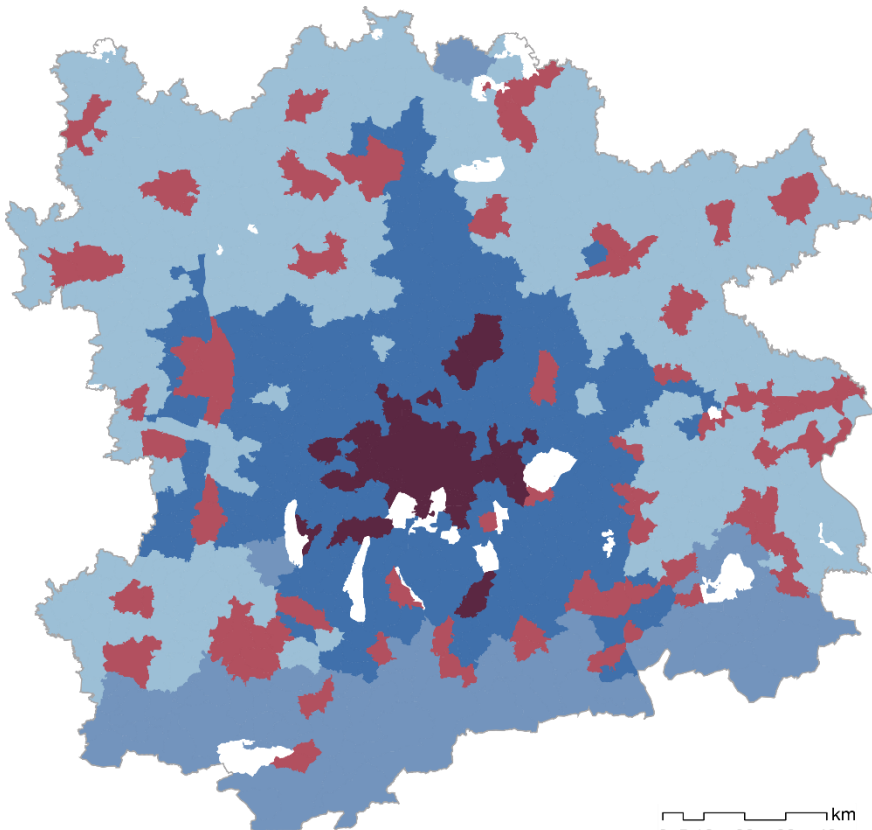


Abb. 118 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters
'Umweltfreundlich bewegen'

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches
Landesamt
für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.1.7 Mitziehende

Abb. 119 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Mitziehende‘

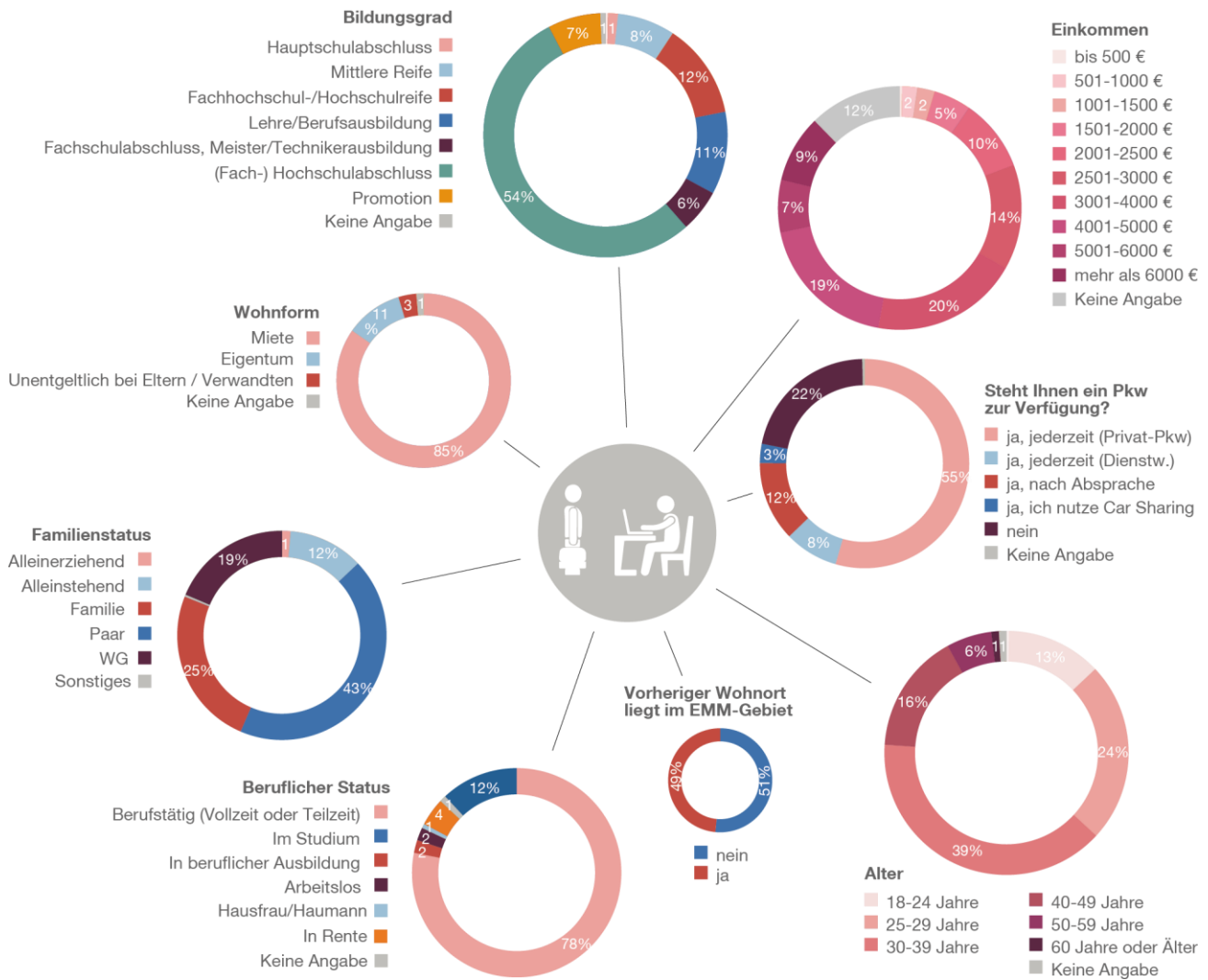
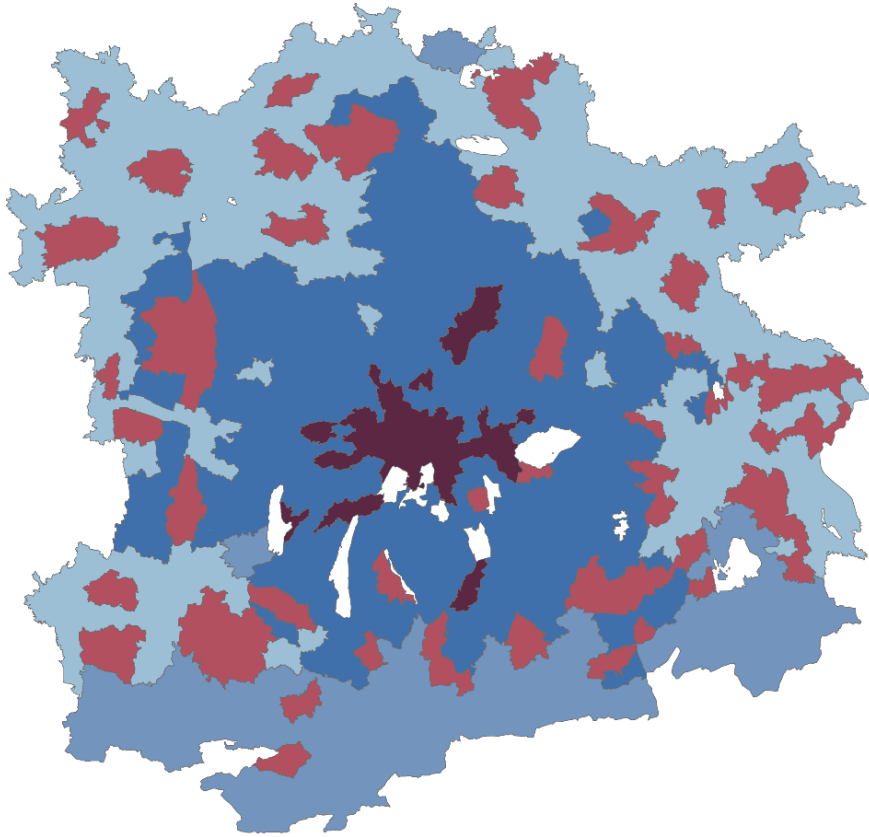
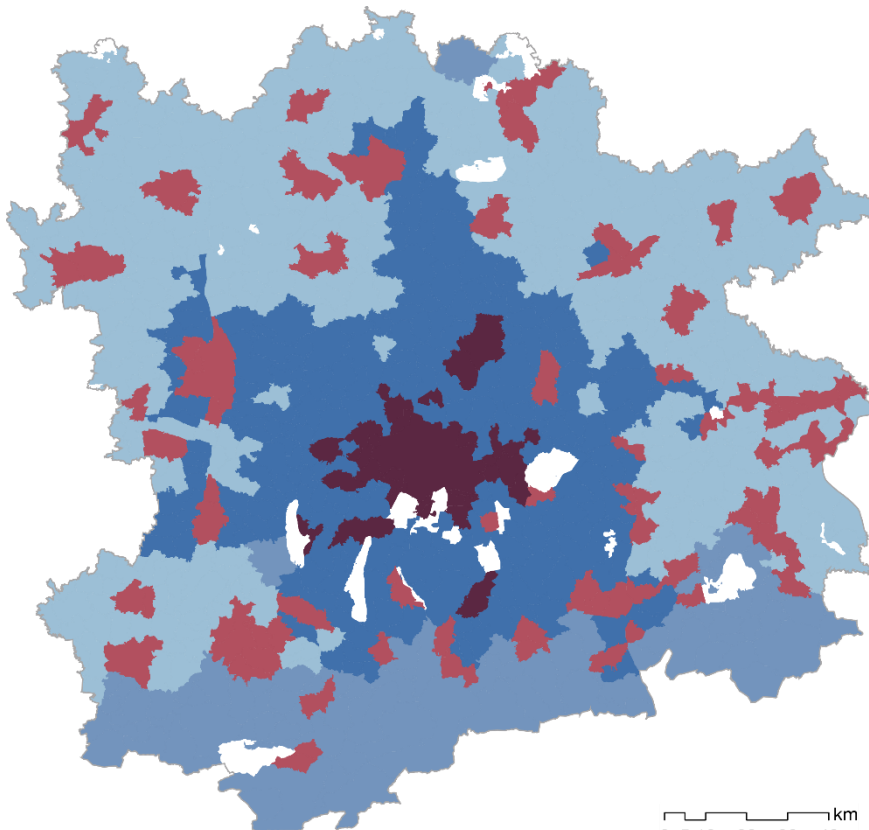


Abb. 120 Räumliche Veränderung durch Umzüge des Clusters
'Mitziehende'

Verzerrte Darstellung



**Geografische
Darstellung**



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches
Landesamt
für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2 Cluster der Gründe zum Arbeitsstandortwechsel

11.2.1 Private Gründe

Abb. 121 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Private Gründe‘

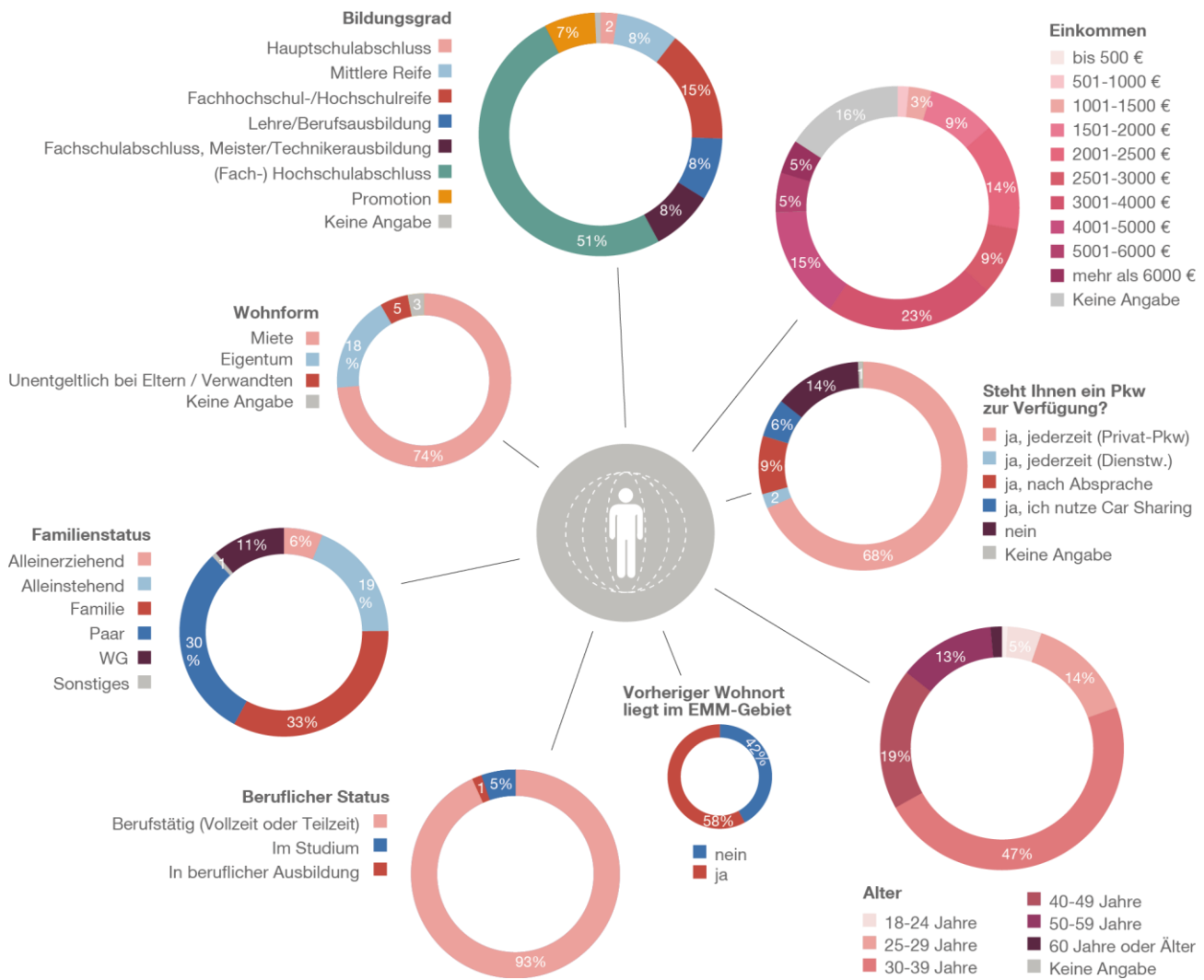
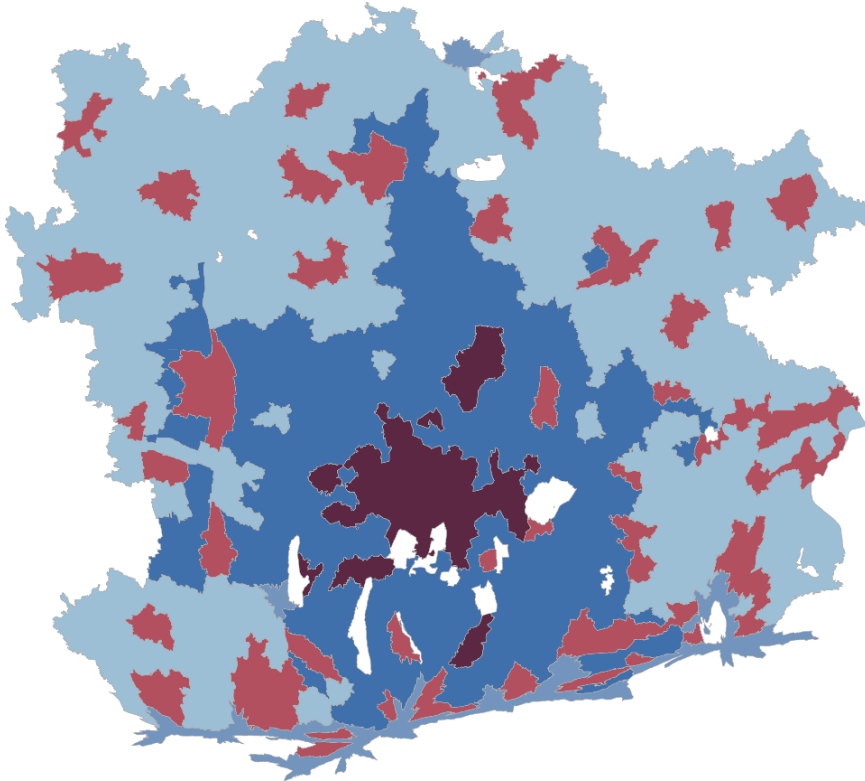
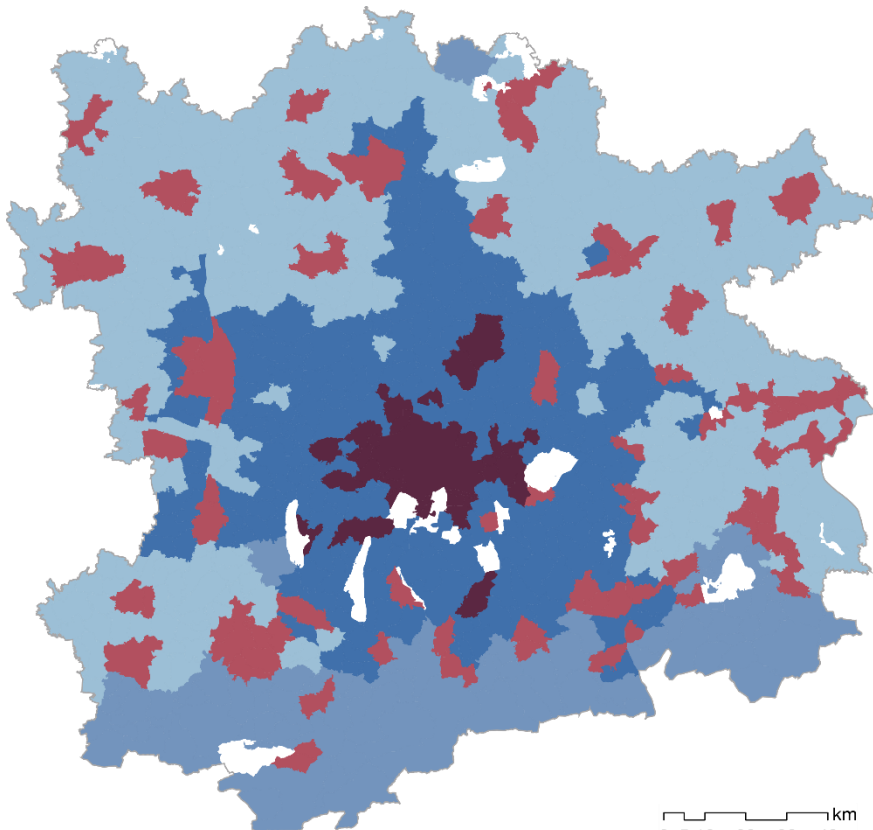


Abb. 122 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Private Gründe‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.2 Am Weg sparen

Abb. 123 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Am Weg sparen‘

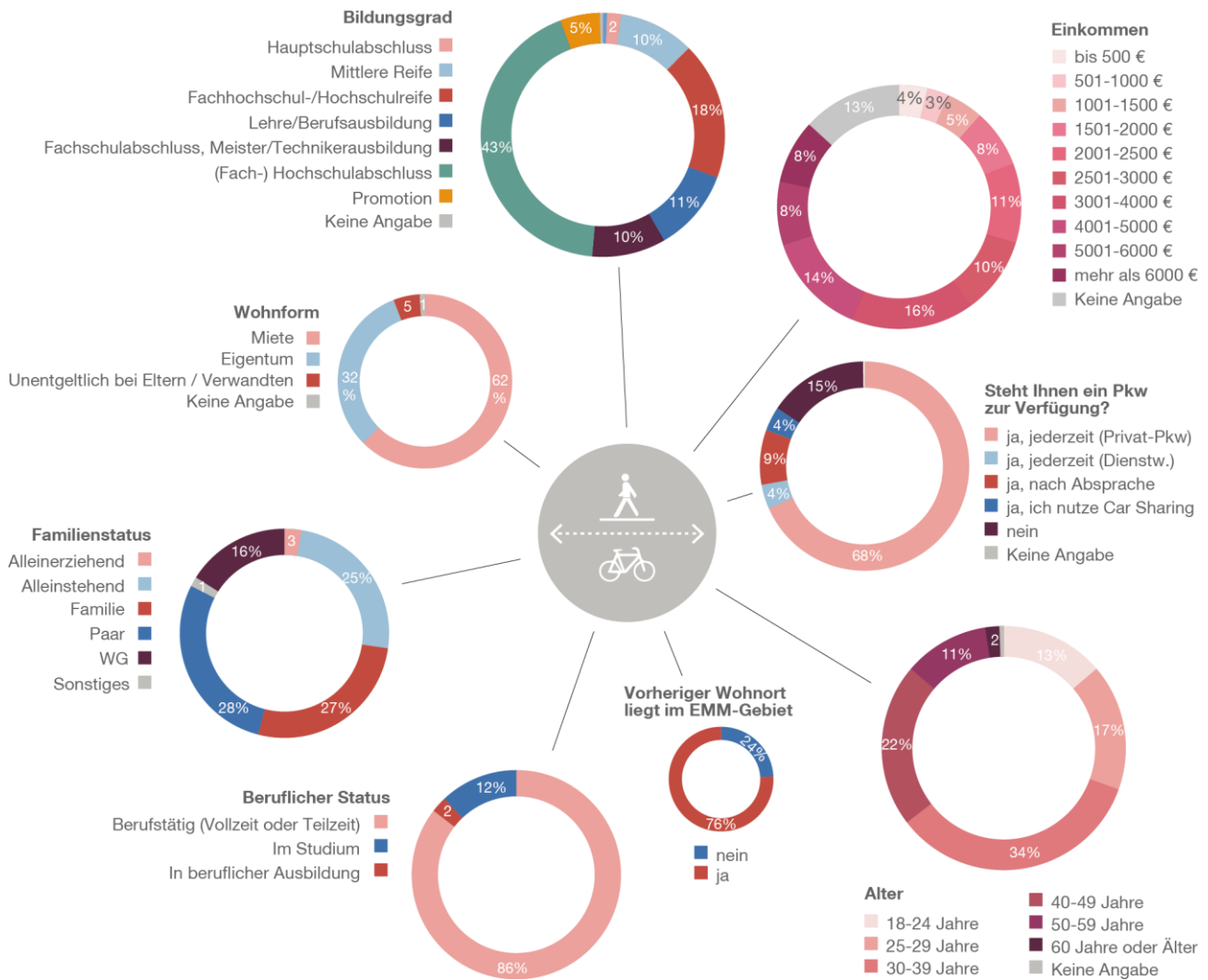
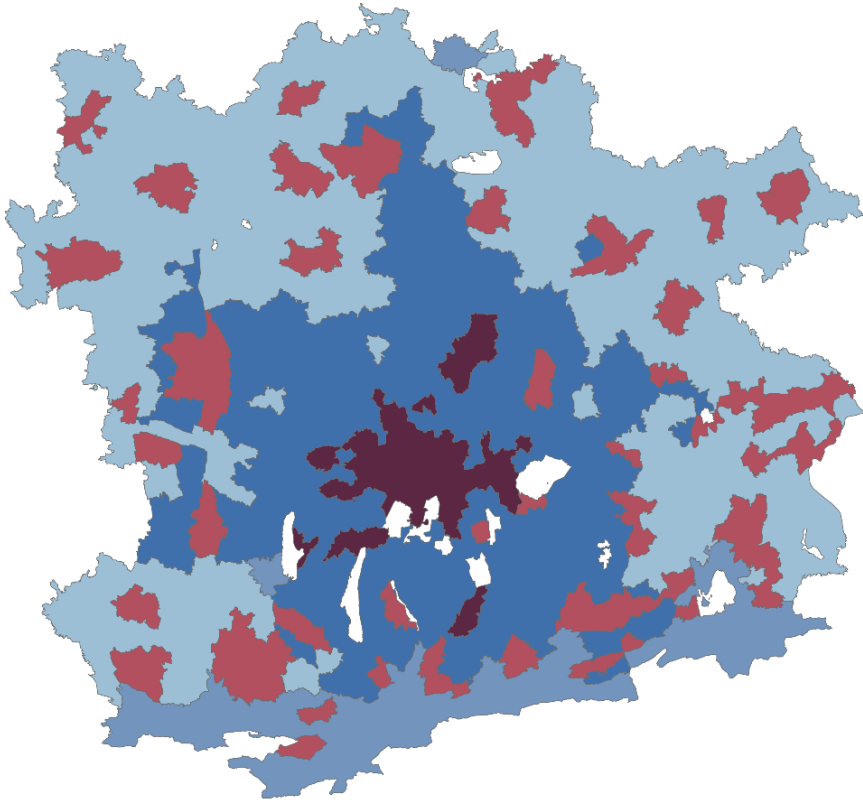
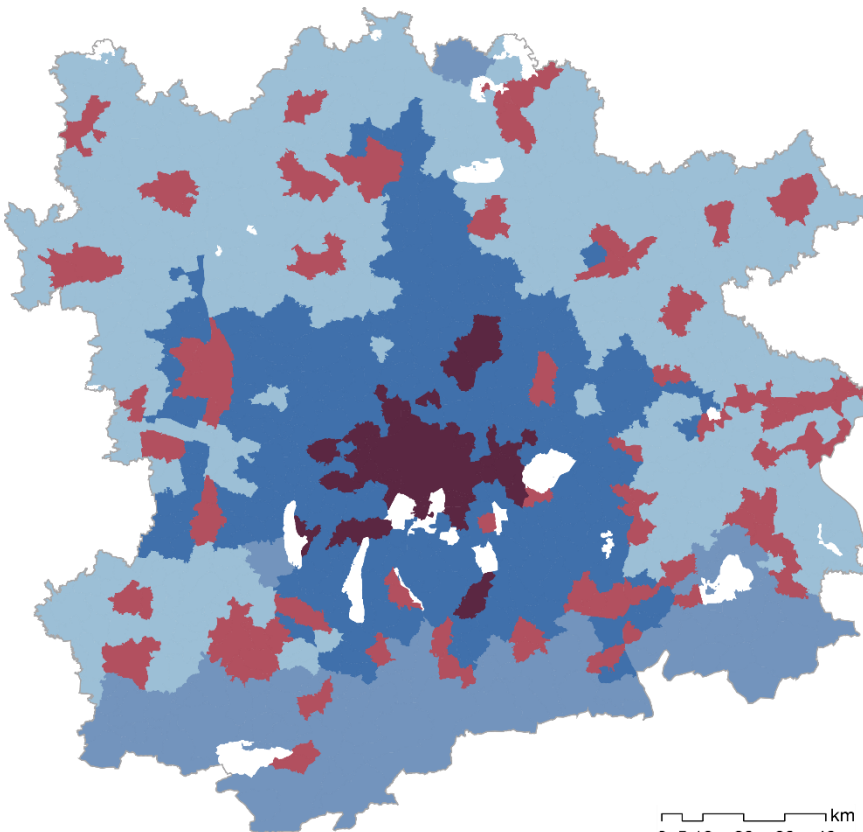


Abb. 124 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Am Weg sparen‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.3 Durchstarter

Abb. 125 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Durchstarter‘

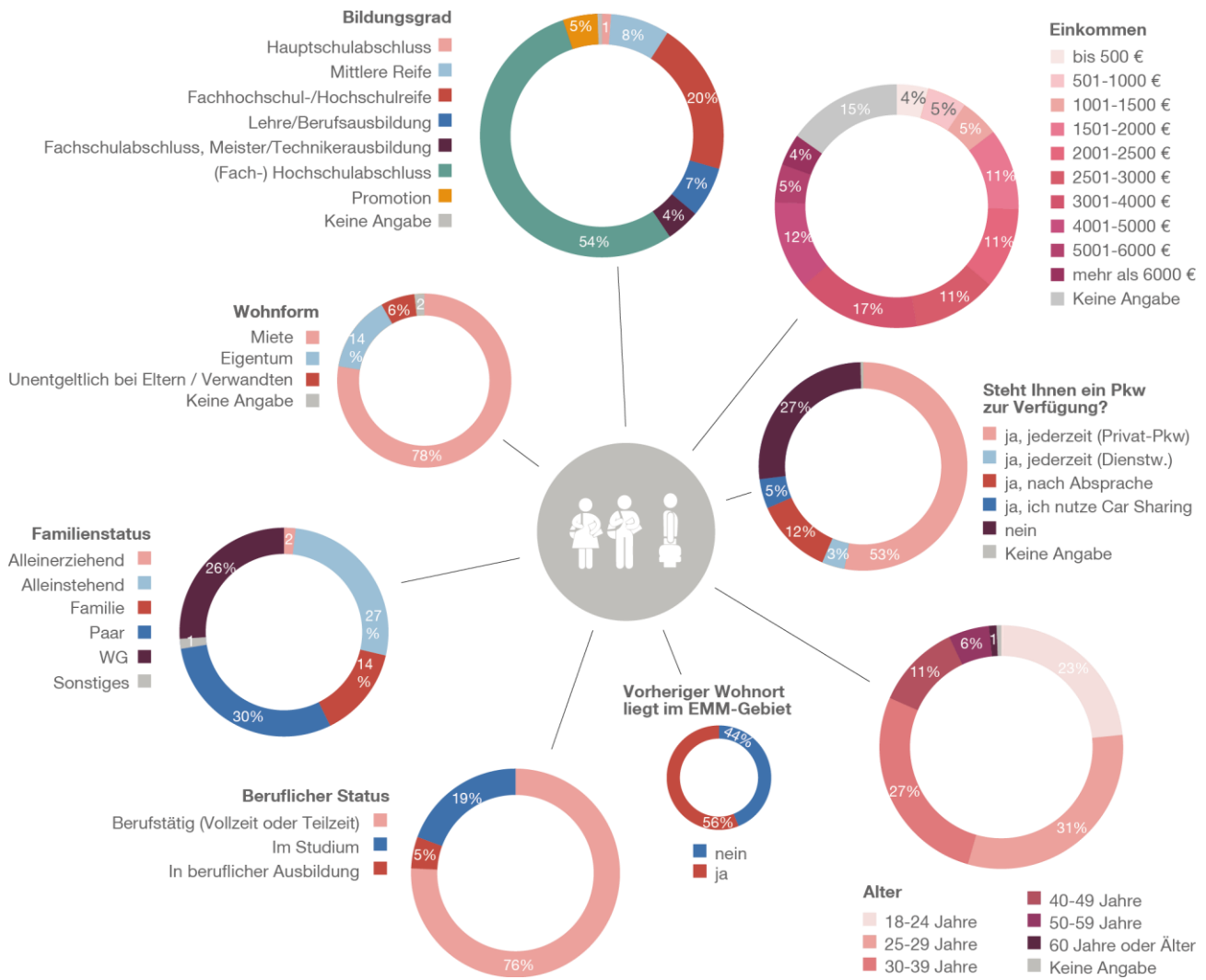
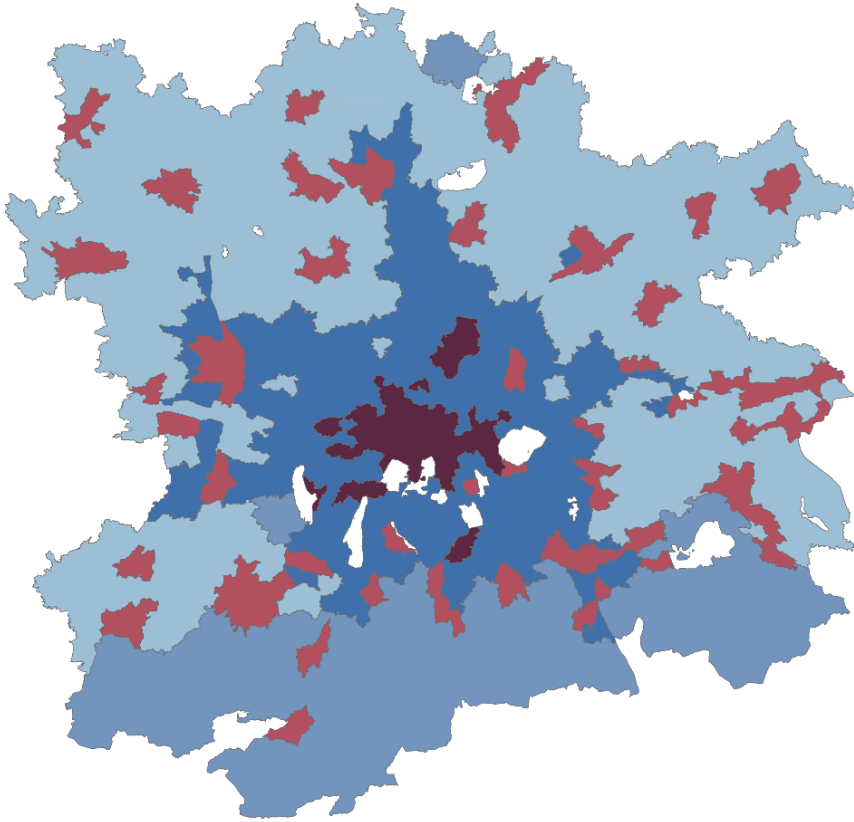
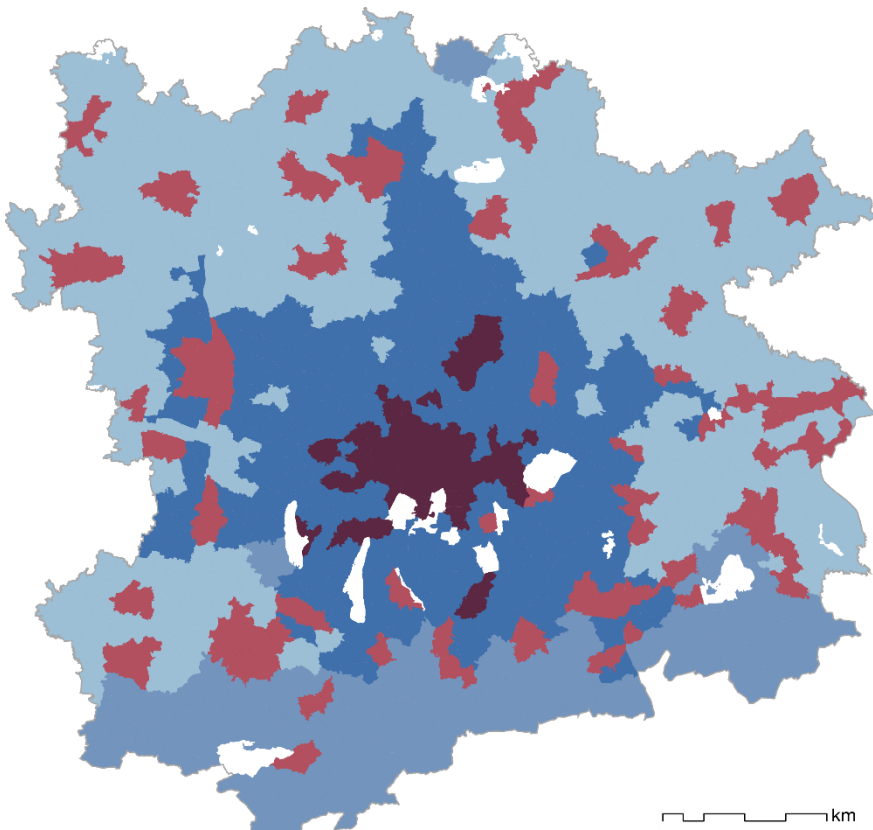


Abb. 126 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Durchstarter‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.4 Beruflicher Aufstieg

Abb. 127 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Beruflicher Aufstieg‘

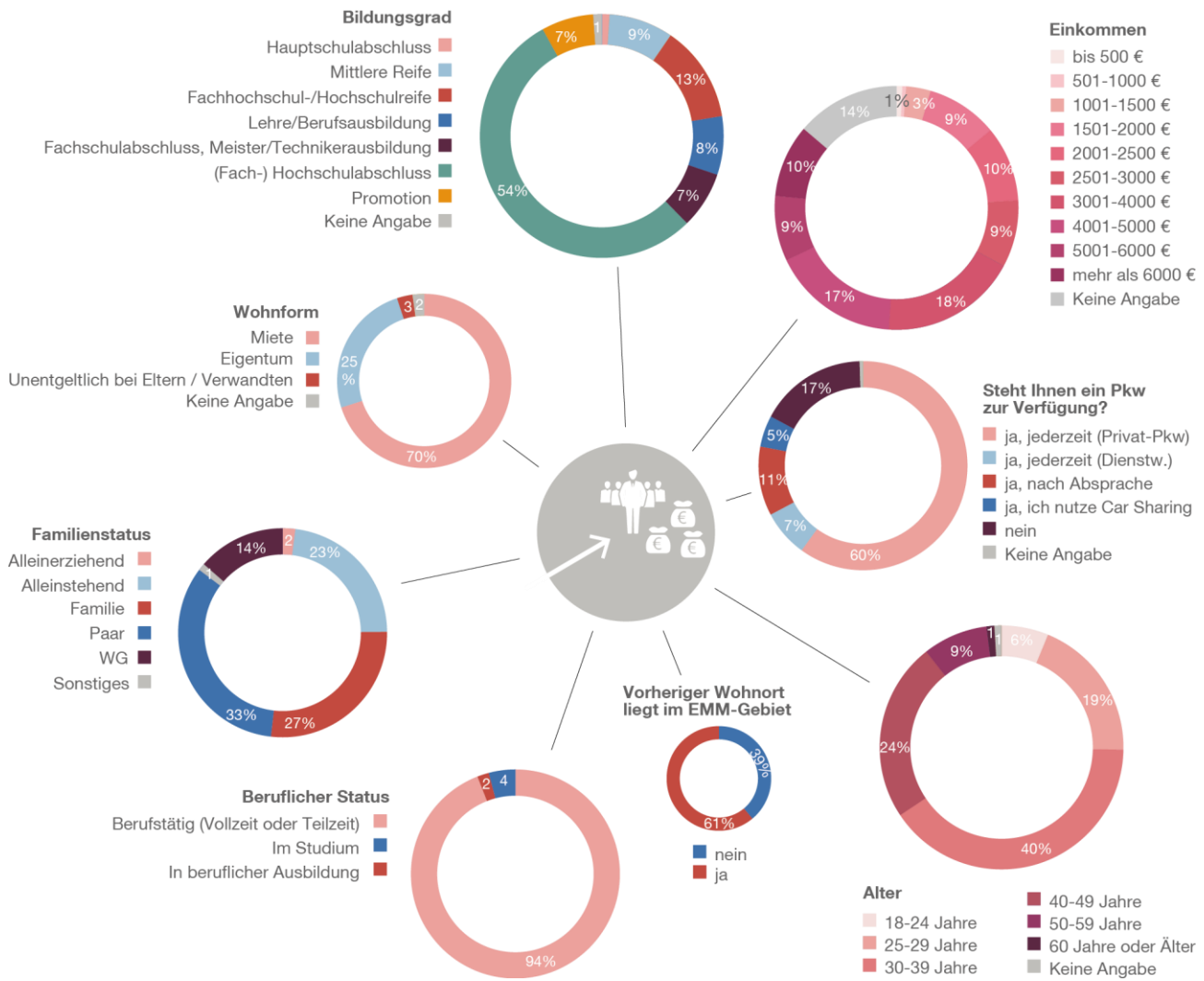
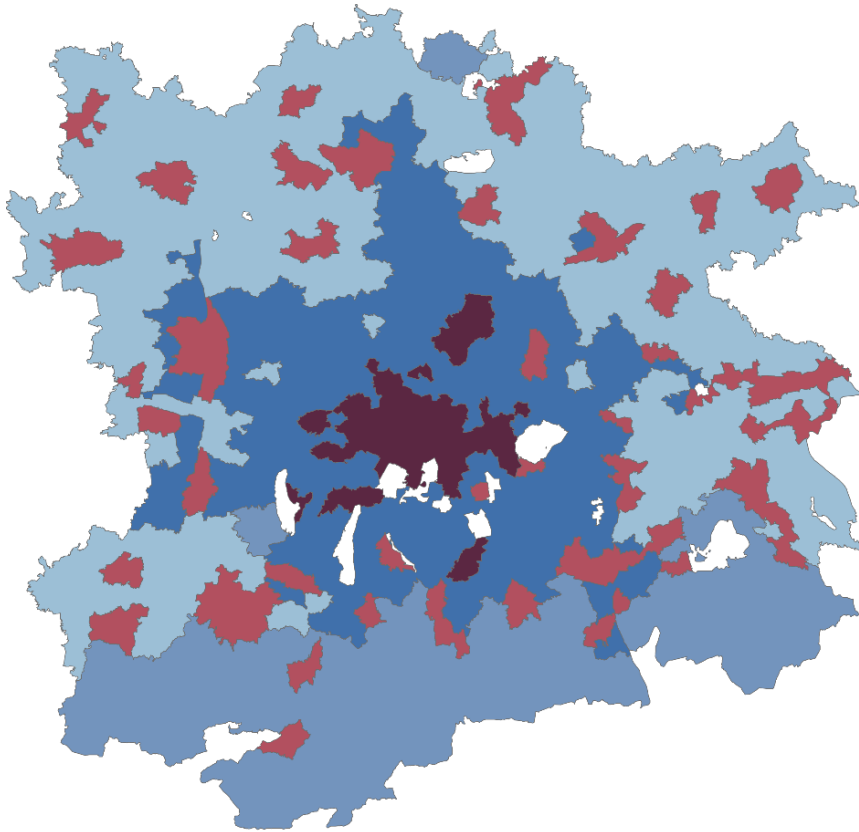
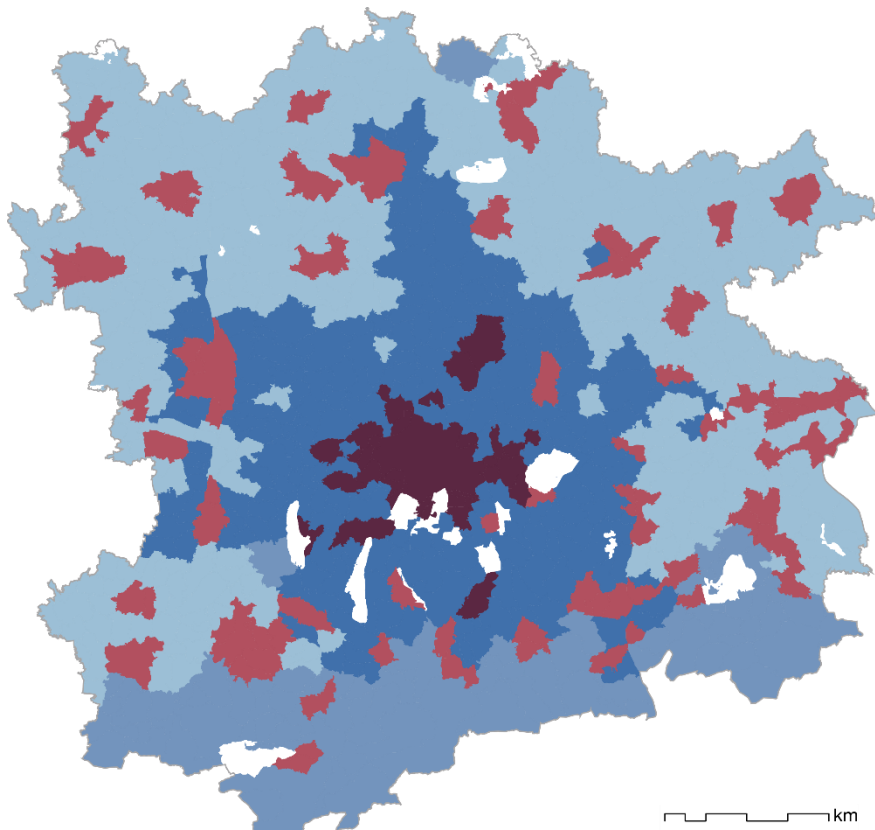


Abb. 128 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Beruflicher Aufstieg‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.5 Angebote verbessern

Abb. 129 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Angebote verbessern‘

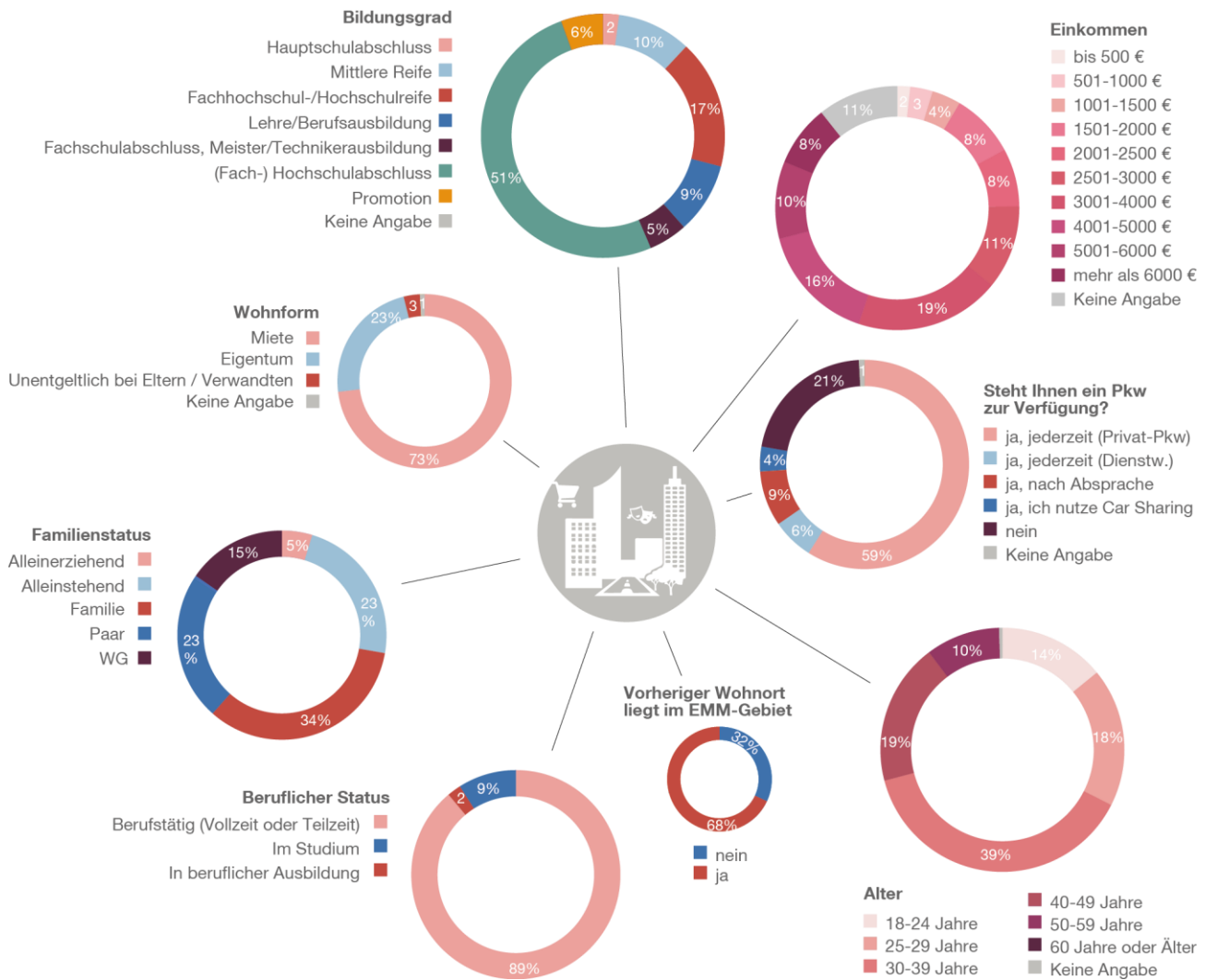
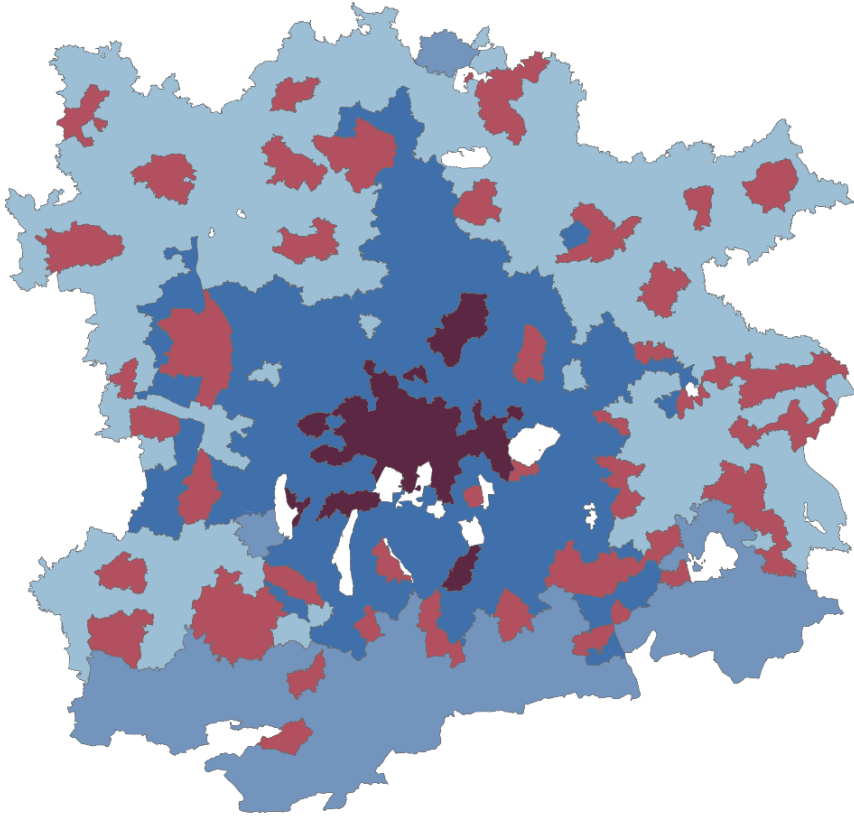
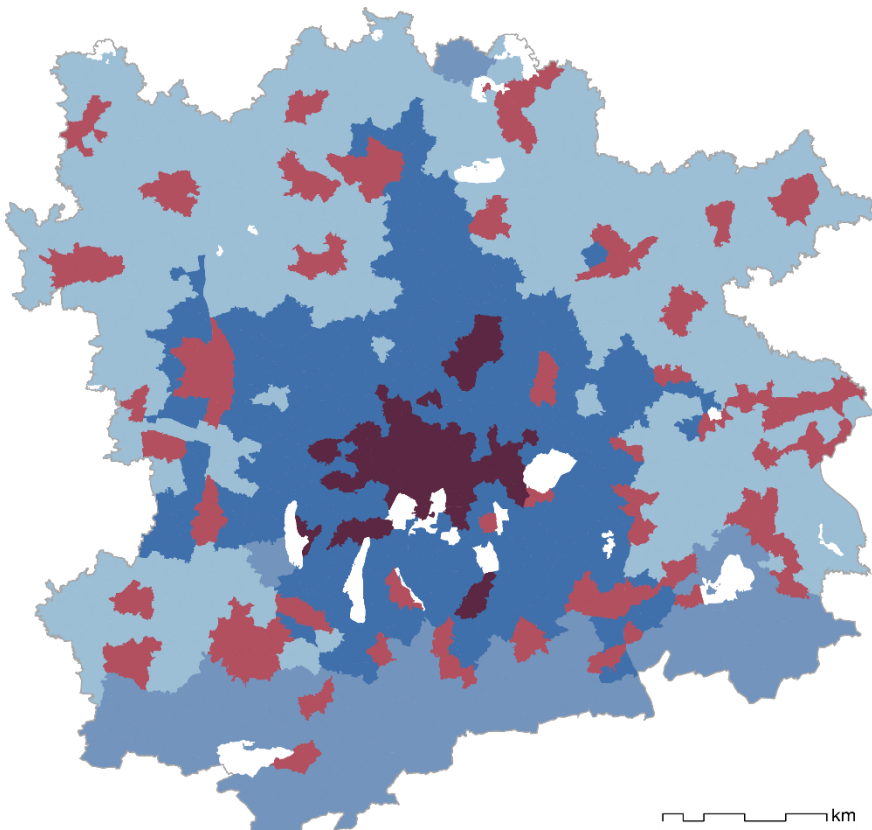


Abb. 130 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Angebote verbessern‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.6 Innerbetrieblicher Wechsel

Abb. 131 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘

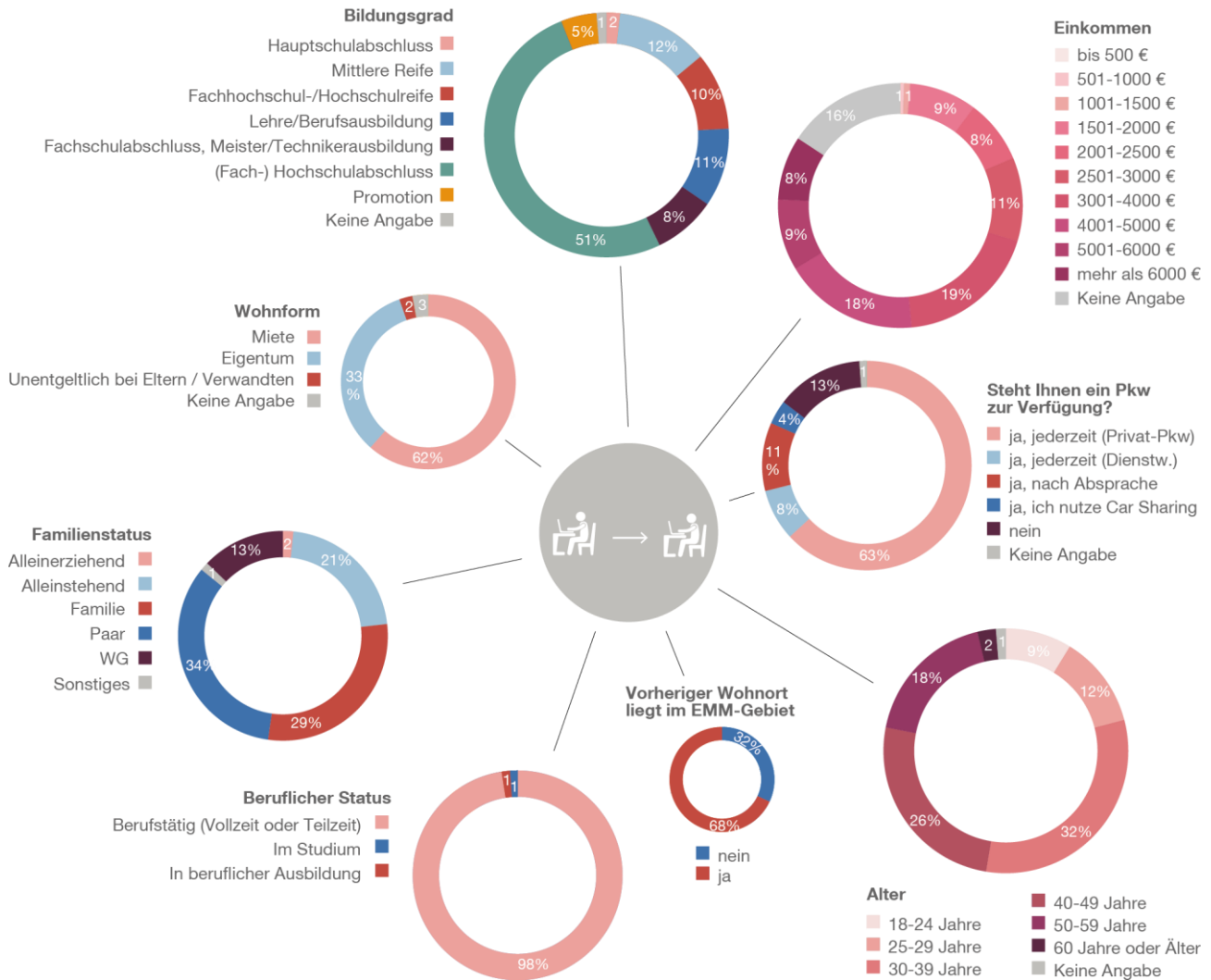
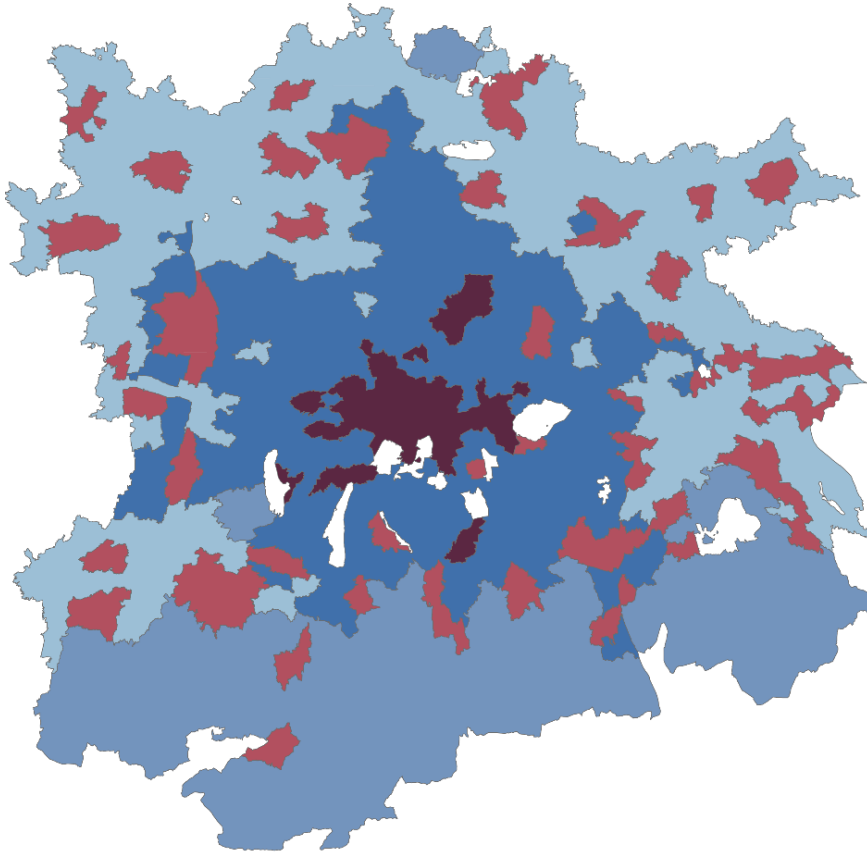
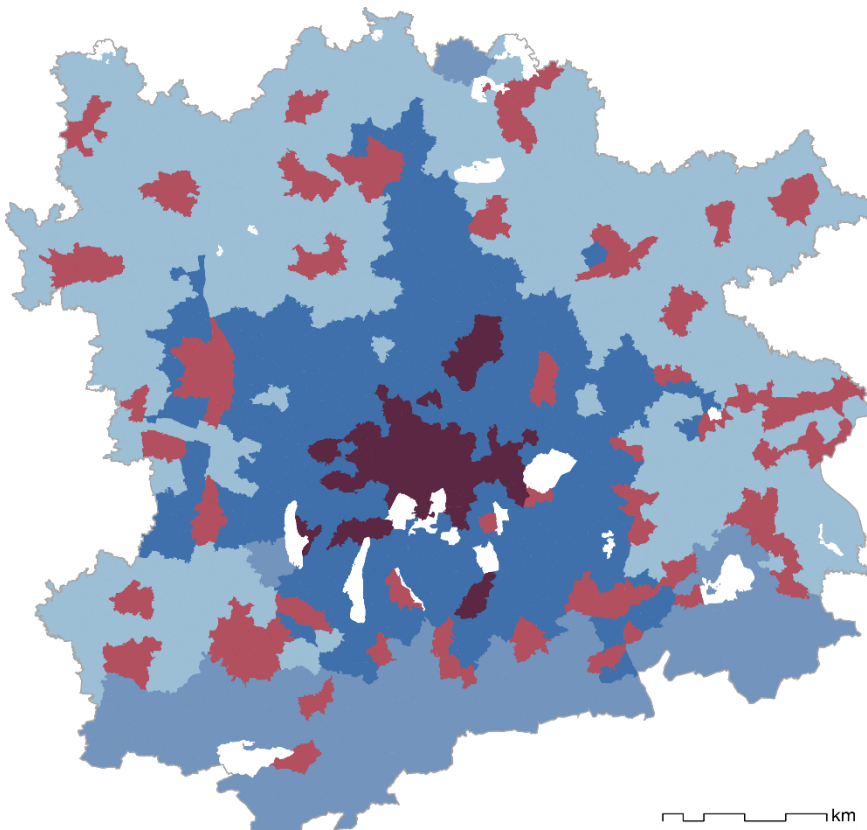


Abb. 132 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Innerbetrieblicher Wechsel‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.2.7 Umweltverbund

Abb. 133 Soziodemographische Daten zum Cluster ‚Umweltverbund‘

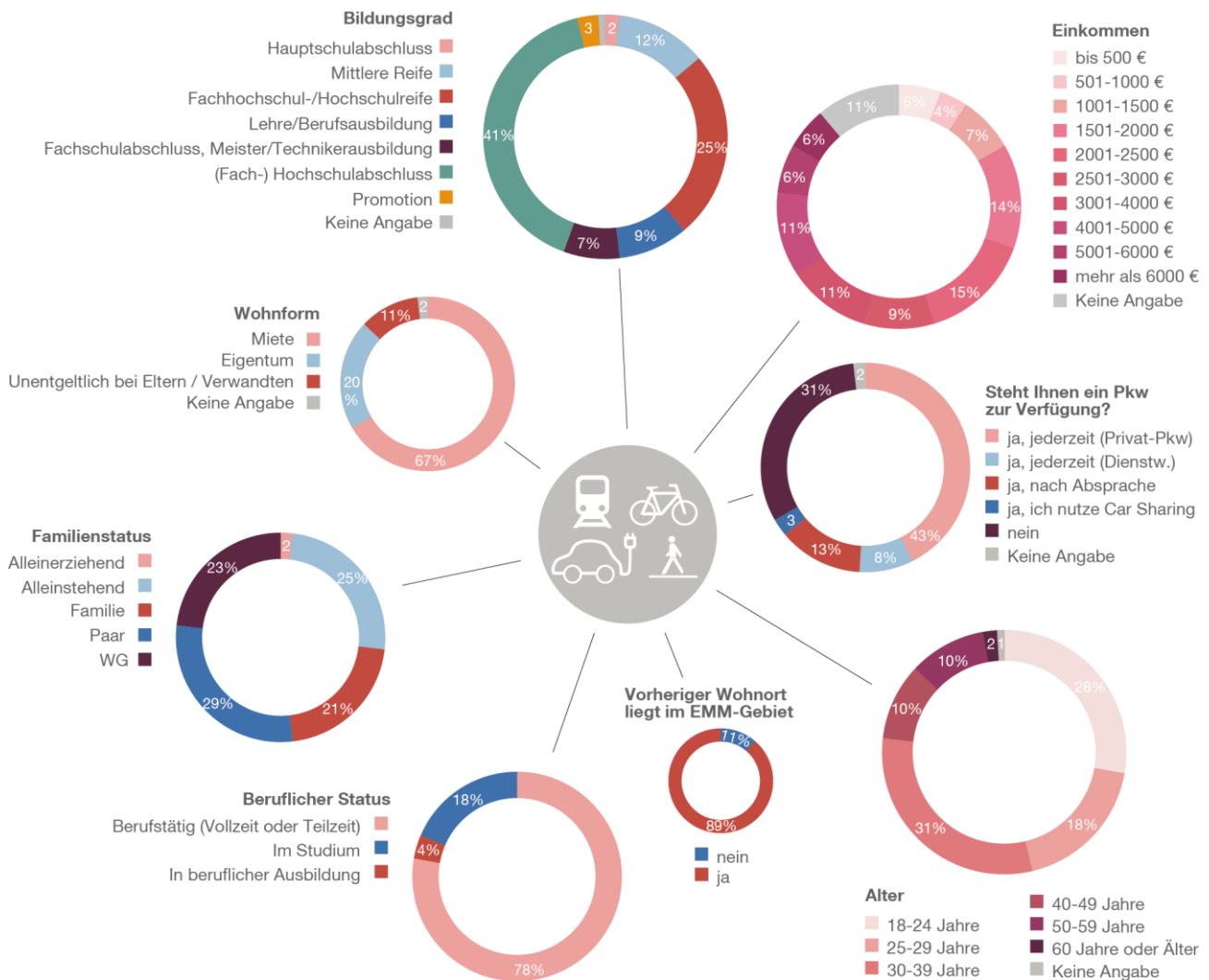
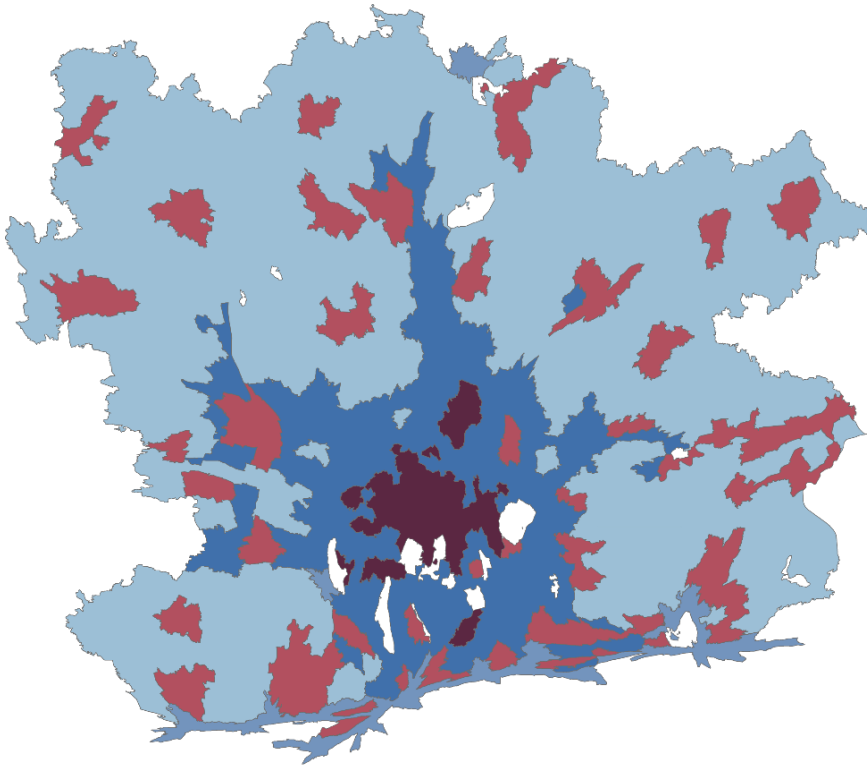
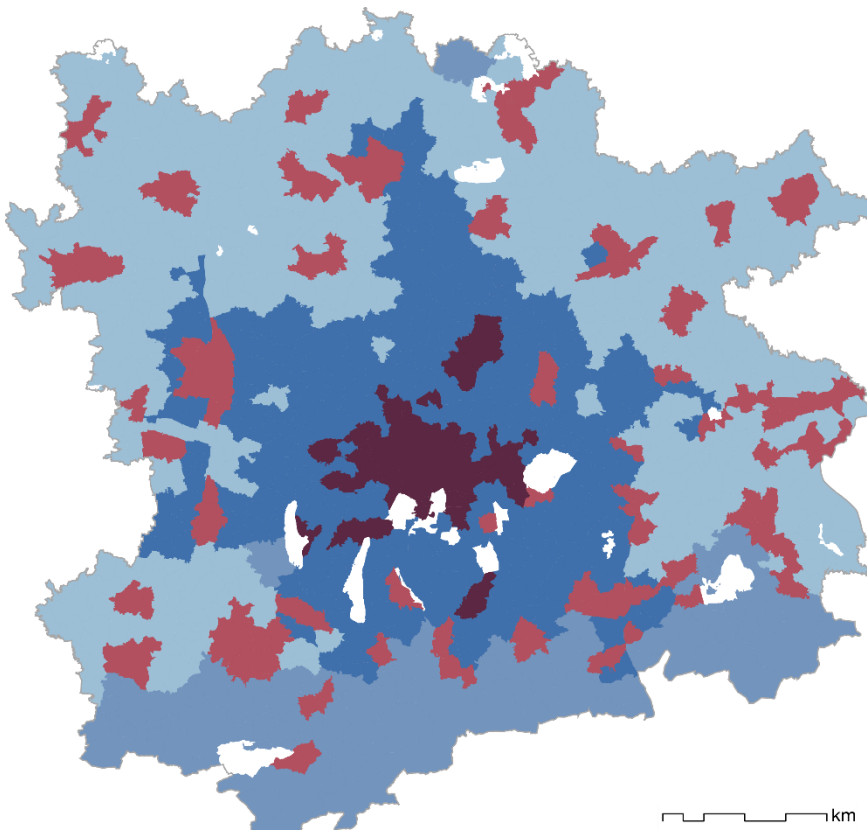


Abb. 134 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsel des Clusters ‚Umweltverbund‘

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.3 Promotionsbezogene Vertiefungen

11.3.1 Wissensarbeiter

Abb. 135 Soziodemographische Daten der Wissensarbeiter

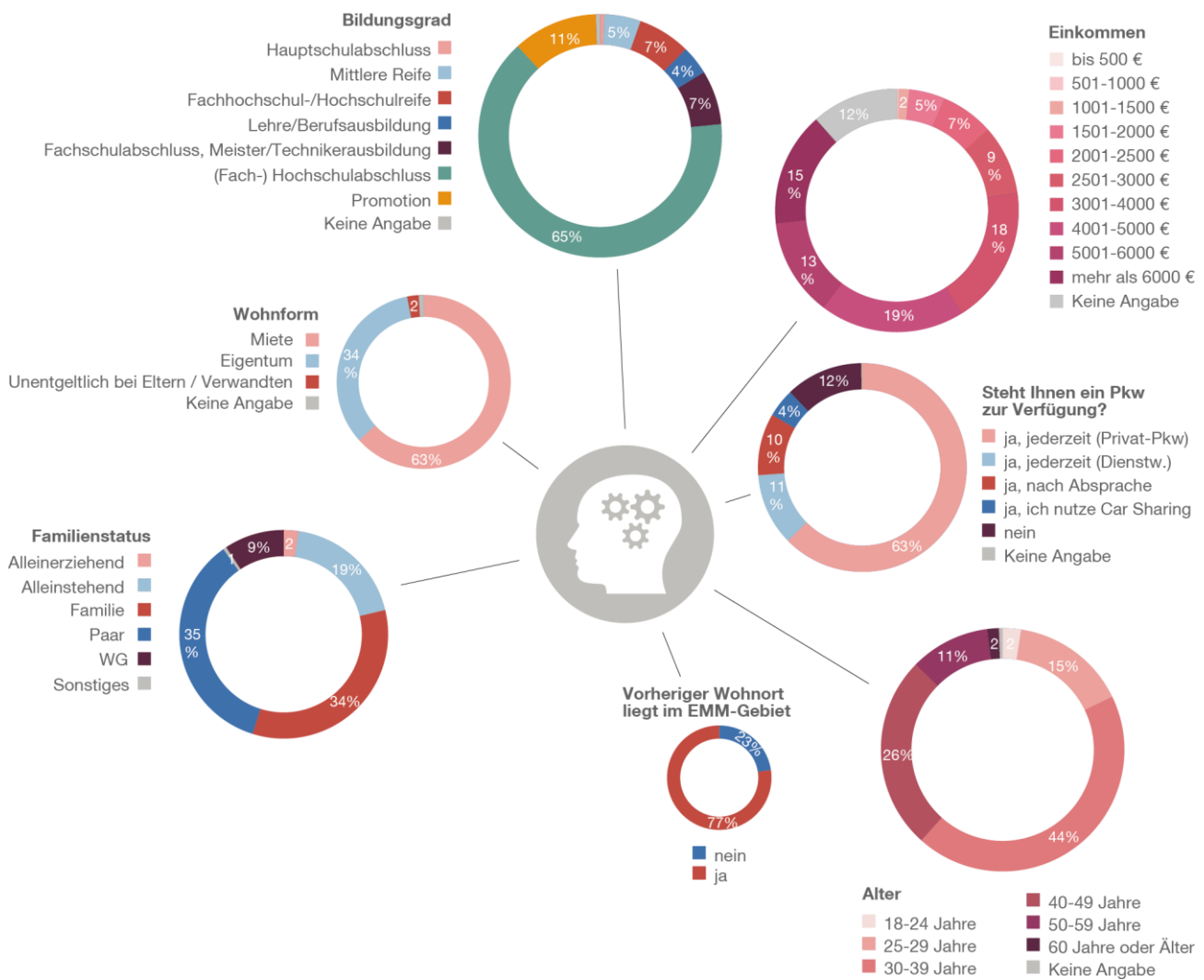
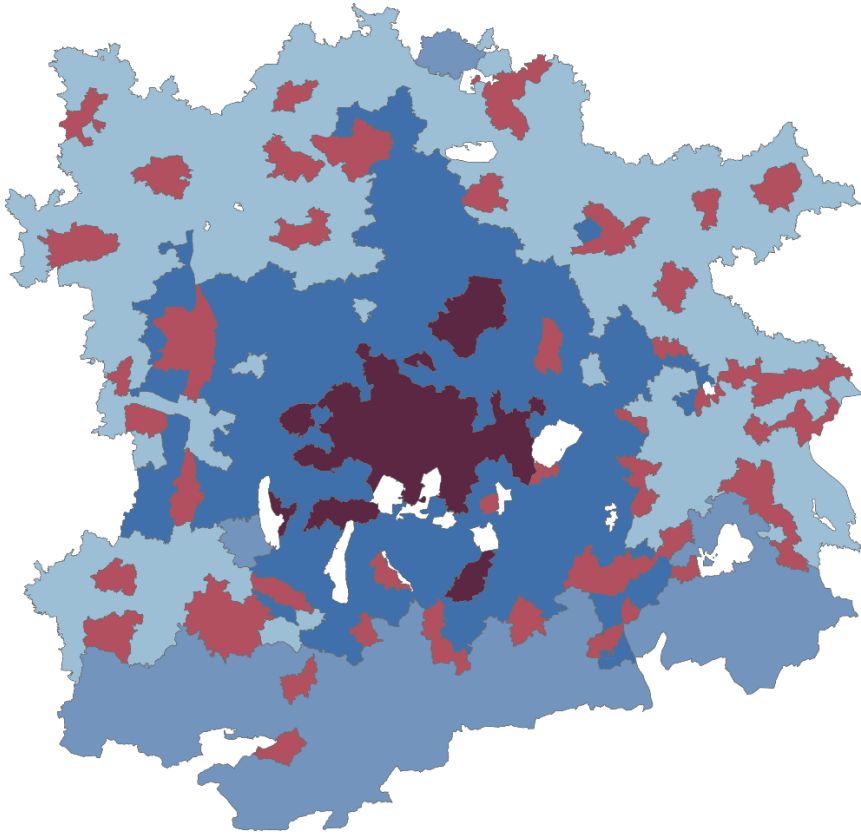
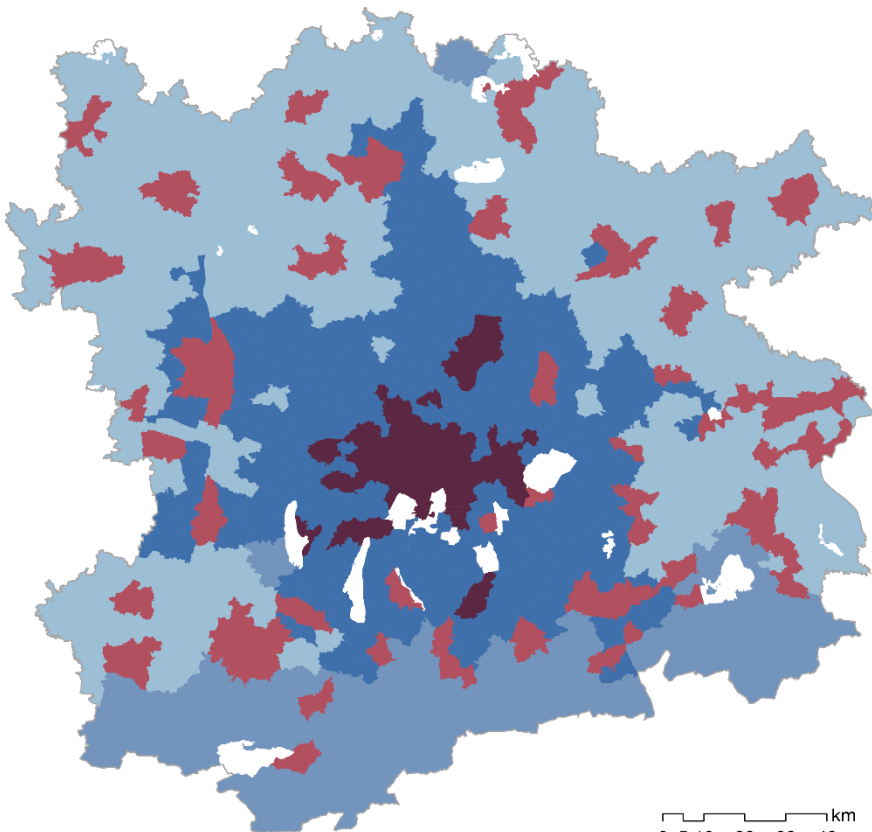


Abb. 136 Räumliche Veränderung durch Arbeitsstandortwechsels des Wissensarbeiter

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

11.3.2 Einkommensschwache

Abb. 137 Soziodemographische Daten der Einkommensschwachen

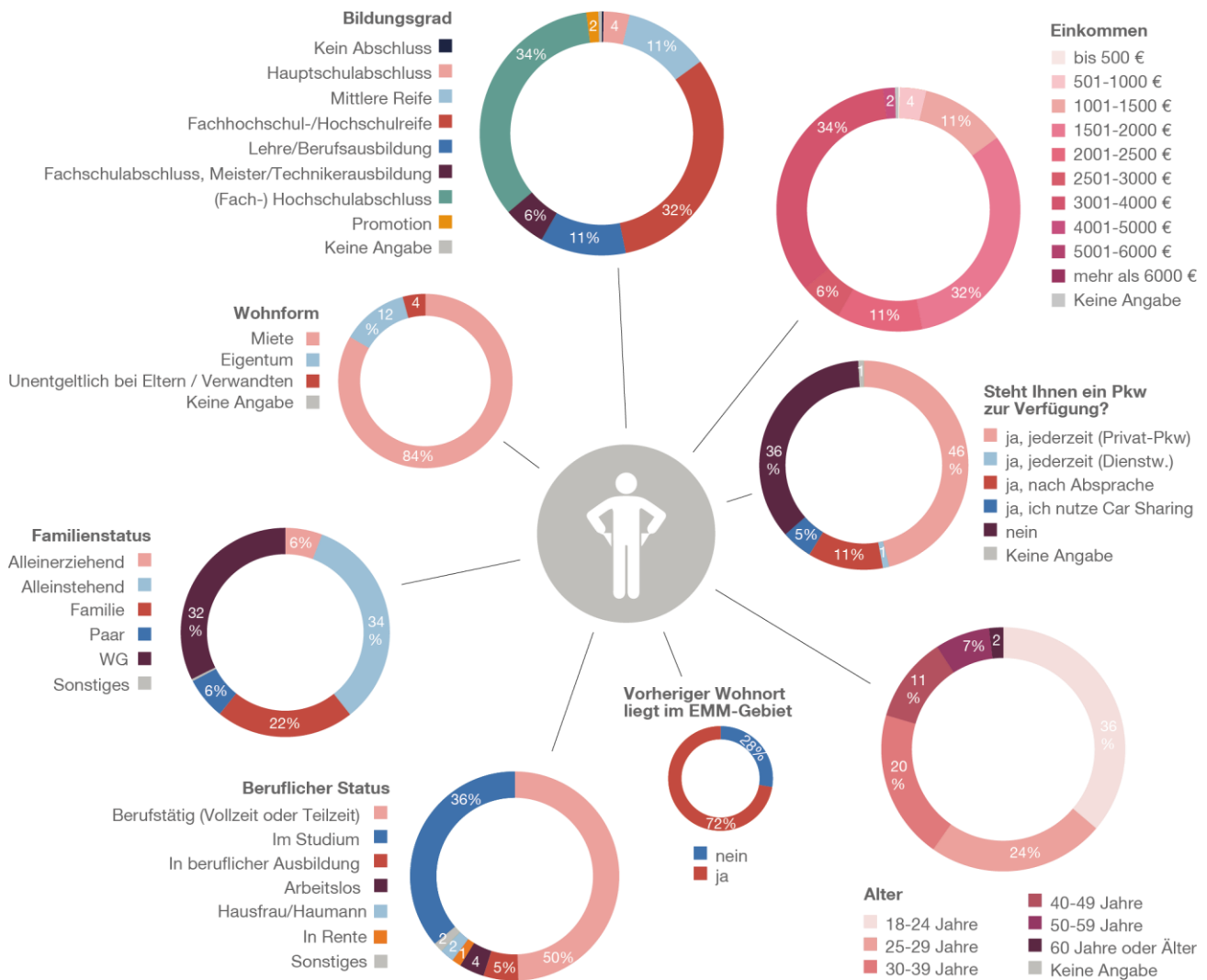
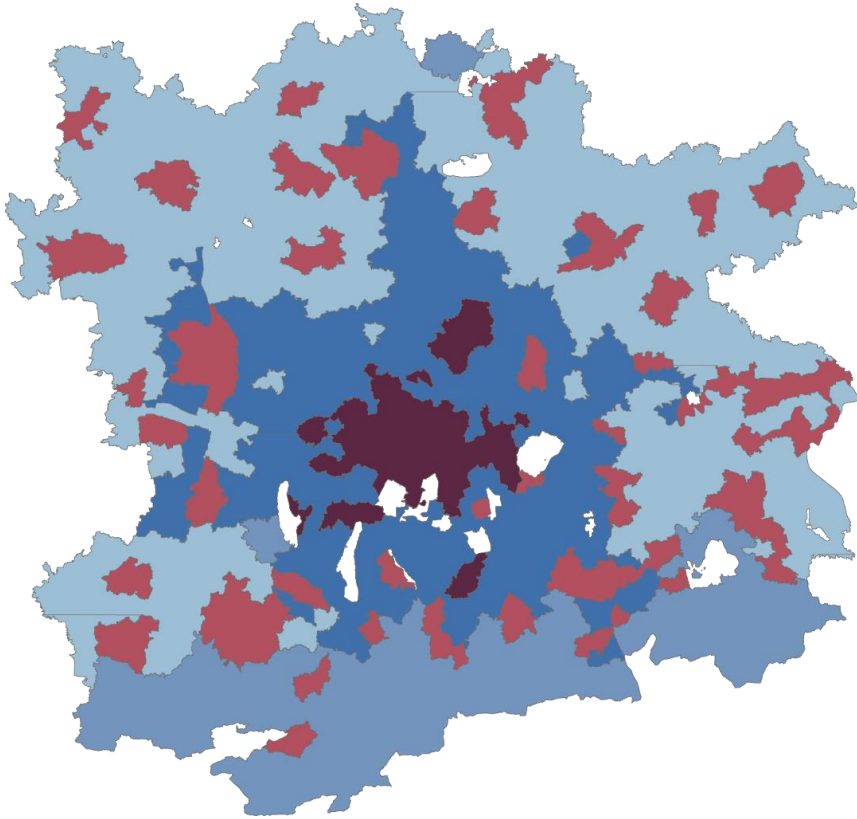
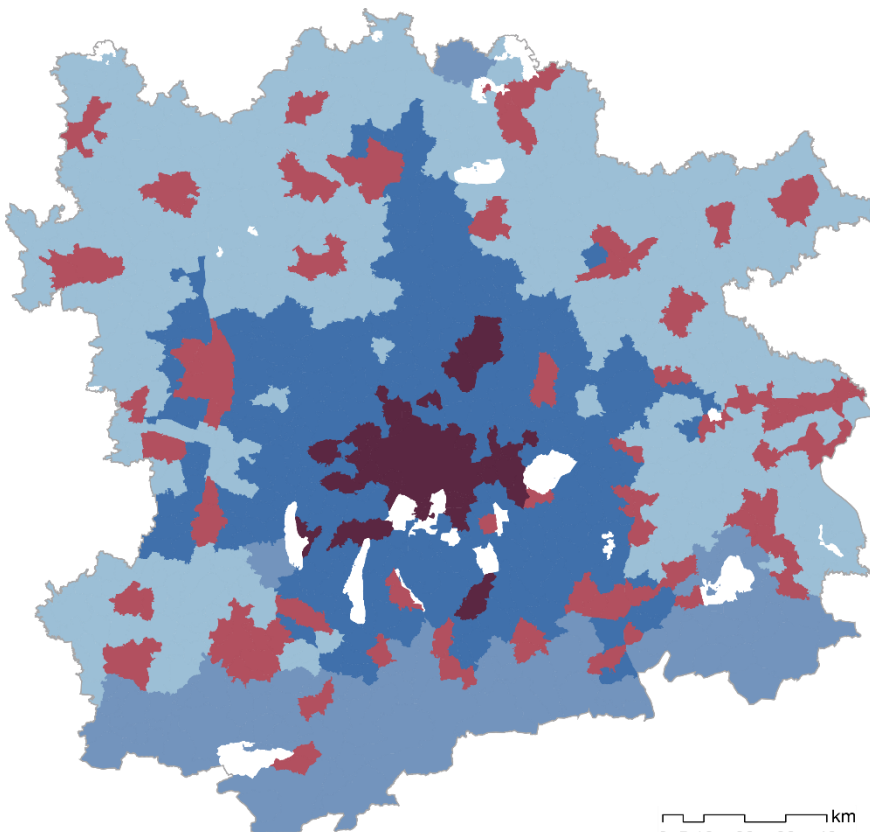


Abb. 138 Räumliche Veränderung durch Umzüge der Einkommensschwachen

Verzerrte Darstellung



Geografische Darstellung



- urban, zentral
- urban, dezentral
- städtisches Einzugsgebiet
- Wohnorte mit touristischer Prägung
- periphere Standorte

0 5 10 20 30 40 km ↑

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2015
GeoBasis-DE / BKG 2013

