Gleichwertige Lebensverhältnisse im Spiegel demografischer Indikatoren
Welche Indikatoren sind relevant und welche Ausprägungen/Schwellen zeigen die Verletzung gleichwertiger Lebensverhältnisse an?

Stefan Fina, Karsten Rusche, Christian Gerten
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Indikatoren zur Abbildung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in deutschen Stadtregionen

Geoinformation & Monitoring

Dezembertagung des DGD-Arbeitskreises "Städte und Regionen" in Kooperation mit dem BBSR

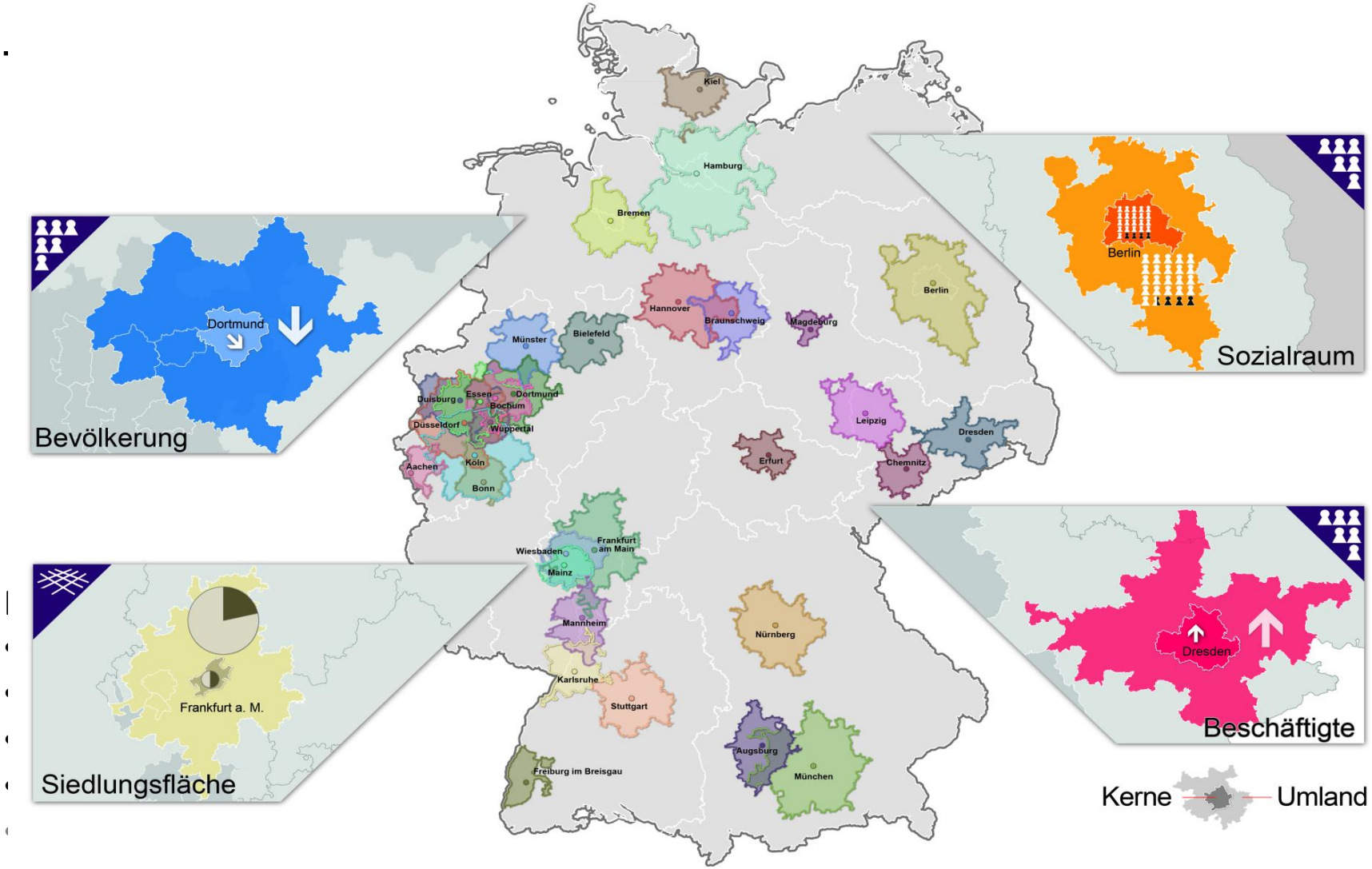
Geoinformation & Monitoring

Inhaltsübersicht

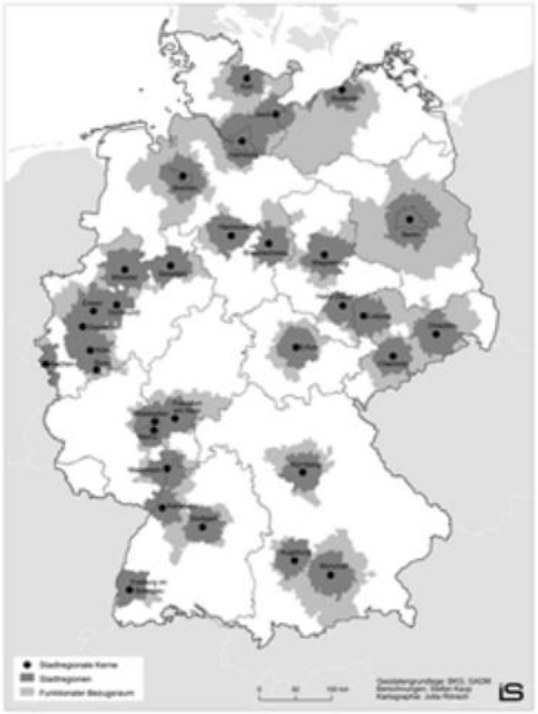
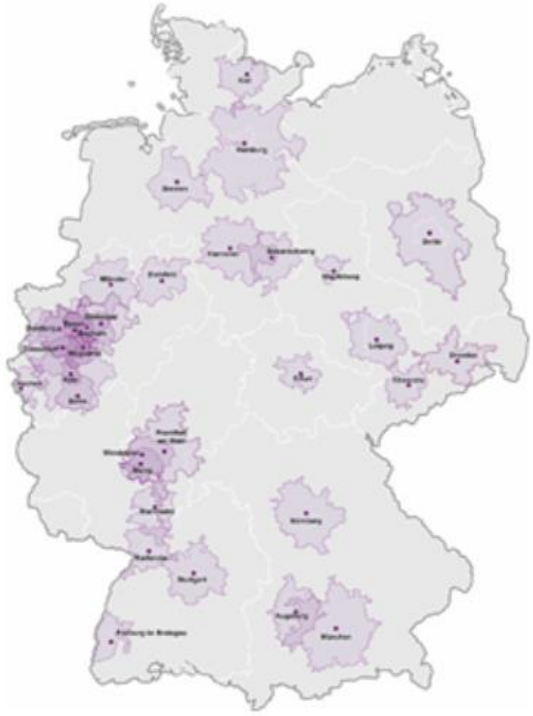
Monitoring Stadtregionen als Ausgangsbasis

- Soziodemografische Trends: neue Suburbanisierung?
- Fokus Pendlerwege (S. Fina)
- Fokus Bodenpreise (K. Rusche)
- Fokus Daseinsvorsorge (C. Gerten)
- Fazit und Ausblick

Monitoring Stadtregion



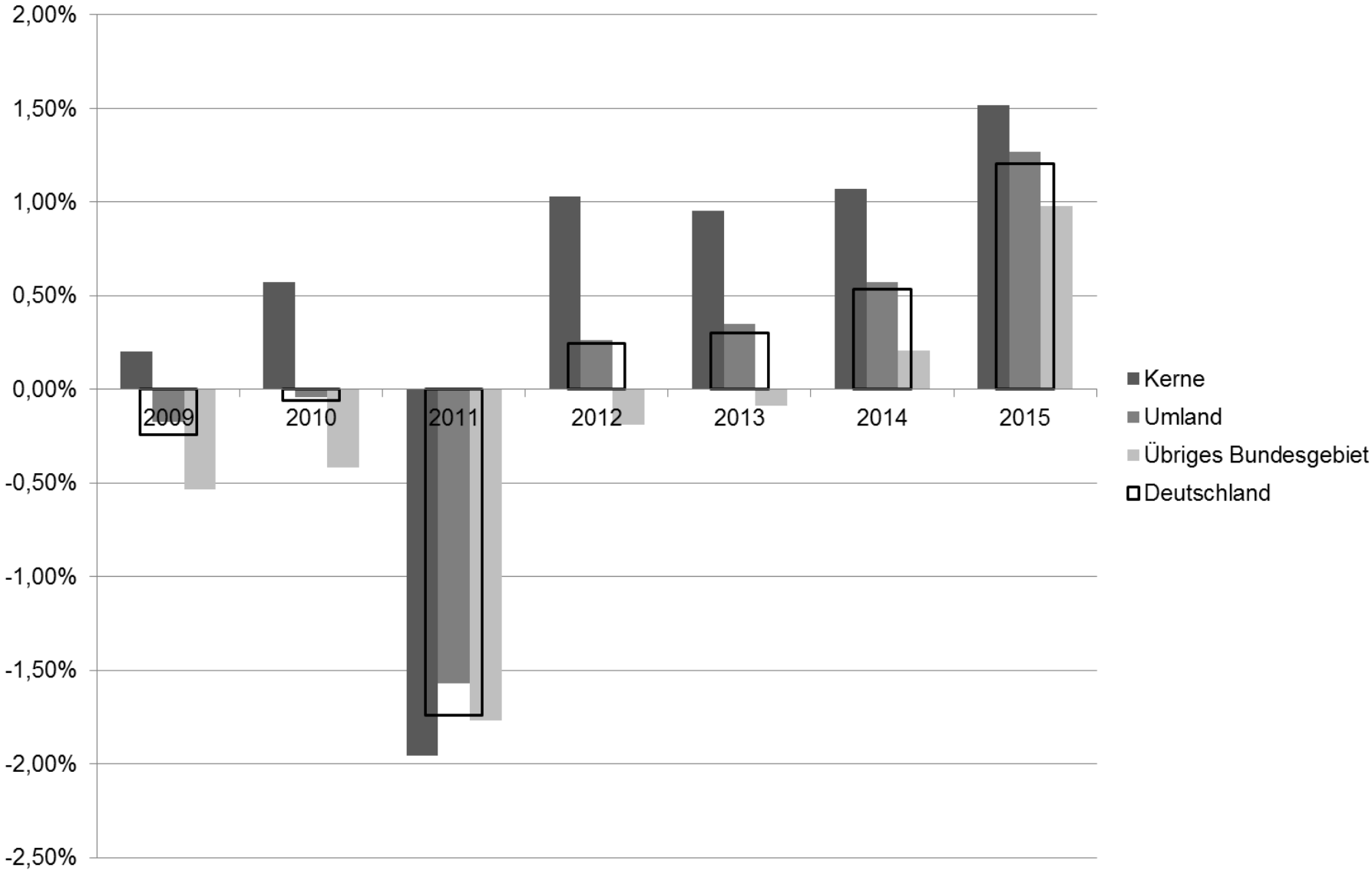
Monitoring Stadtregionen: Abgrenzungsverfahren

A) bis 2009: Größte kreisfreie Städte und Umlandkreise auf Basis von Arbeits- und Wohnungsmarktregionen	*B) 2008 - 2013: Städte > 200 Tsd. Einwohner und hoher Siedlungsdichte, gemeindescharfe Einzugsbereiche*	*C) 2014 ff.: Städte > 200.000 Einwohner und > 100.000 Beschäftigte, Einzugsbereiche fahrzeit-basiert*
		
• 18 größte kreisfreie Städte nach Bevölkerungszahl • Abgrenzung der Umlandkreise auf Grundlage der kreisscharf abgegrenzten städtisch geprägten Arbeitsmarktregionen und Stadt-Land-Wohnungsmarktregionen mit städtischem Charakter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) • Kreisgebietsreformen in den ostdeutschen Bundesländern 2009: neue Stadtregionen auf Kreisebene hätten nicht plausible Einzugsbereiche • Datenverfügbarkeit 2001 bis 2009	• 30 kreisfreie Städte mit mehr als 200 Tsd. Einwohnern und Siedlungsdichte > 1 Tsd. Ew./km² • Anpassungen: (Rhein-Ruhr: nur Städte mit mehr als 400 Tsd. Ew.; benachbarte kreisfreie Städte: Summe > 200 Tsd. Ew. + Siedlungsdichte > 1 Tsd. Ew./km²). • Abgrenzung der Umlandgemeinden mit angeschnittenen städtisch geprägten Arbeitsmarktregionen und Stadt-Land-Wohnungsmarktregionen mit städtischem Charakter (BBSR) + Straßendistanz von 25 km und weniger • Datenverfügbarkeit: 2007-2013	• 32 kreisfreie Städte mit mehr als 200 Tsd. Einwohnern und mehr als 100 Tsd. Beschäftigten • Abgrenzung der Umlandgemeinden auf Grundlage von PKW-Reisezeiten mit Schwellenwertsetzung in Abhängigkeit von Beschäftigungszahl der Kernstadt • Erlaubt erstmals Überlappungen von Einzugsbereichen • dynamisches Regelwerk, d.h. unabhängig von anderen Gebietskategorien wie Arbeitsmarkt- oder Wohnungsmarktregionen • Verfügbarkeit der Datengrundlagen: 2008-2015

Neue Suburbanisierung?

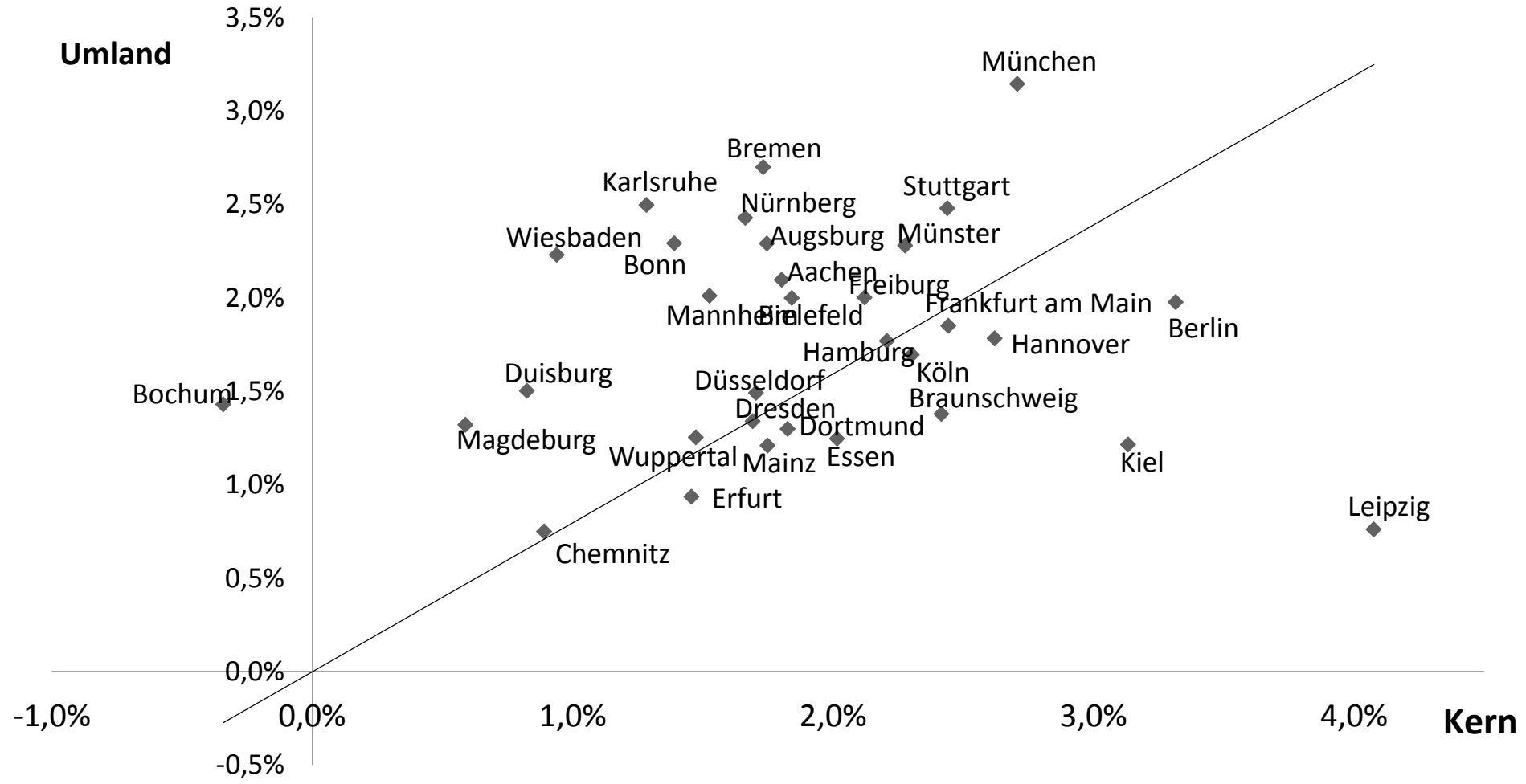
	Suburban-isierung?	Problemkomplexe für die Raumentwicklung
Bevölkerung	++	• Kernstädte: Wachstumsgrenzen / zunehmende Flächenkonkurrenzen • Verdrängungsmechanismen durch Entwicklung der Immobilienpreise • Zunehmende Verkehrsbelastung • Daseinsvorsorge: Ausstattungsdefizite im suburbanen Raum
Flächen-nutzung	+	
Soziales	ø/+	
Wirtschaft	++	

Jährliche Veränderung der Einwohnerzahlen nach Raumkategorien in Prozent



aus: Jahrbuch StadtRegionen, Springer-Verlag, erscheint 2018

Mittlere jährliche Veränderung der Beschäftigten differenziert nach Kern und Umland 2013-2015



aus: Jahrbuch StadtRegionen, Springer-Verlag, erscheint 2018

Arbeitsmarktreformen und Pendlerwege

Veränderte Anforderungen an die regionale Mobilität der Beschäftigten - zeigt sich auch darin, dass im Rahmen der Arbeitsmarktreform "regionale Mobilitätsbereitschaft" explizit als zumutbare Anforderungen an Arbeitslose formuliert wird (vgl. Hacket, zitiert nach Sondermann 2009, S. 34).

http://www.zeit.de/feature/pendeln-stau-arbeit-verkehr-wohnort-arbeitsweg-ballungsraeume

http://www.manager-magazin.de/lifestyle/auto/pendler-zahl-auf-rekordstand-von-60-prozent-a-1141550.html

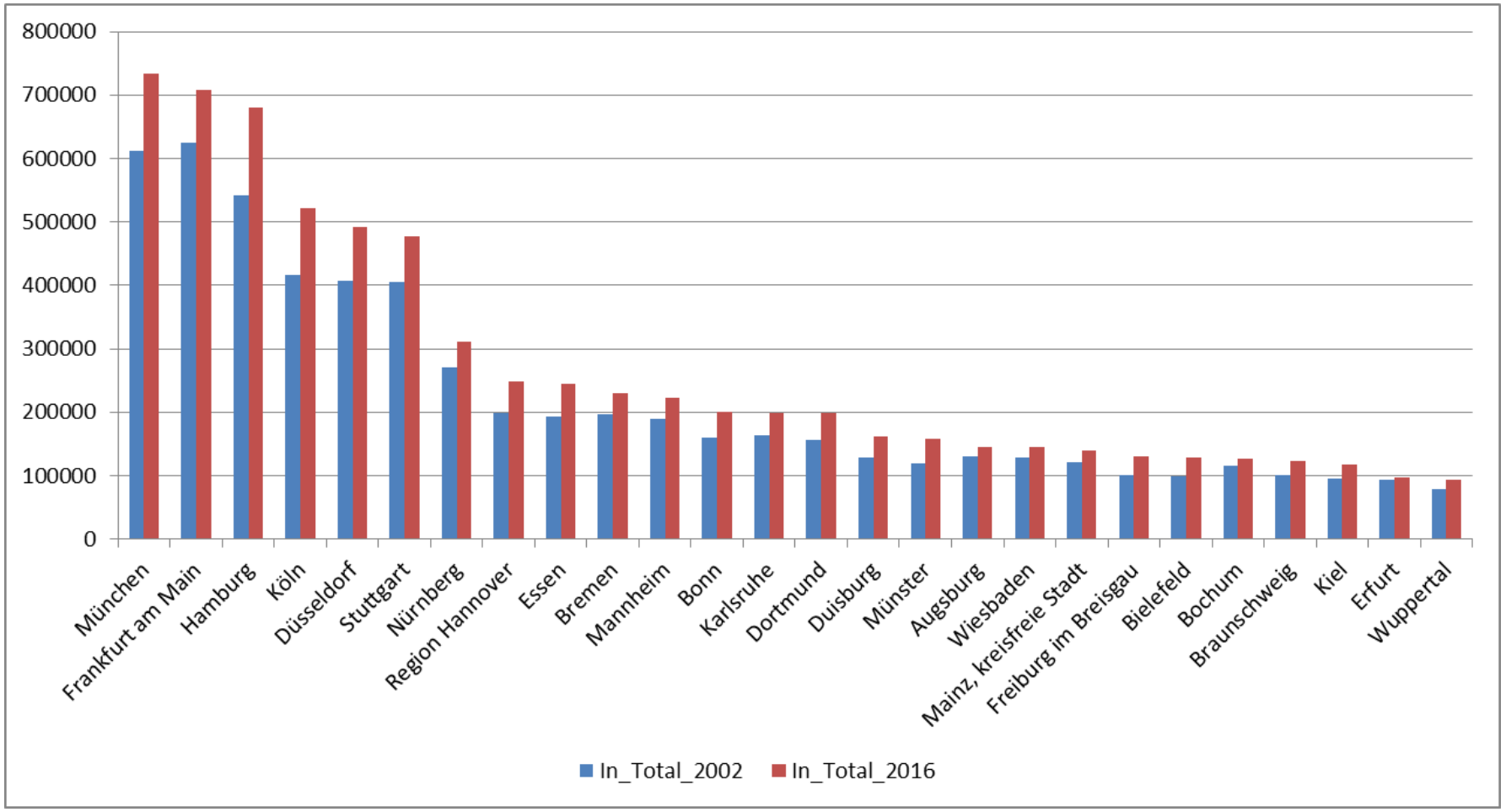
http://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/bahnhof-deisenhofen-ueberrollt-von-pendlern-1.3751074

Bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 Stunden ist eine Pendelzeit von insgesamt mehr als 2 ½ Stunden nicht zumutbar. Bei einer geringeren Arbeitszeit gilt das bereits ab 2 Stunden.

Ausnahme: In der Region sind diese Pendelzeiten üblich.

§ 140 Abs. 4, 3. Sozialgesetzbuch

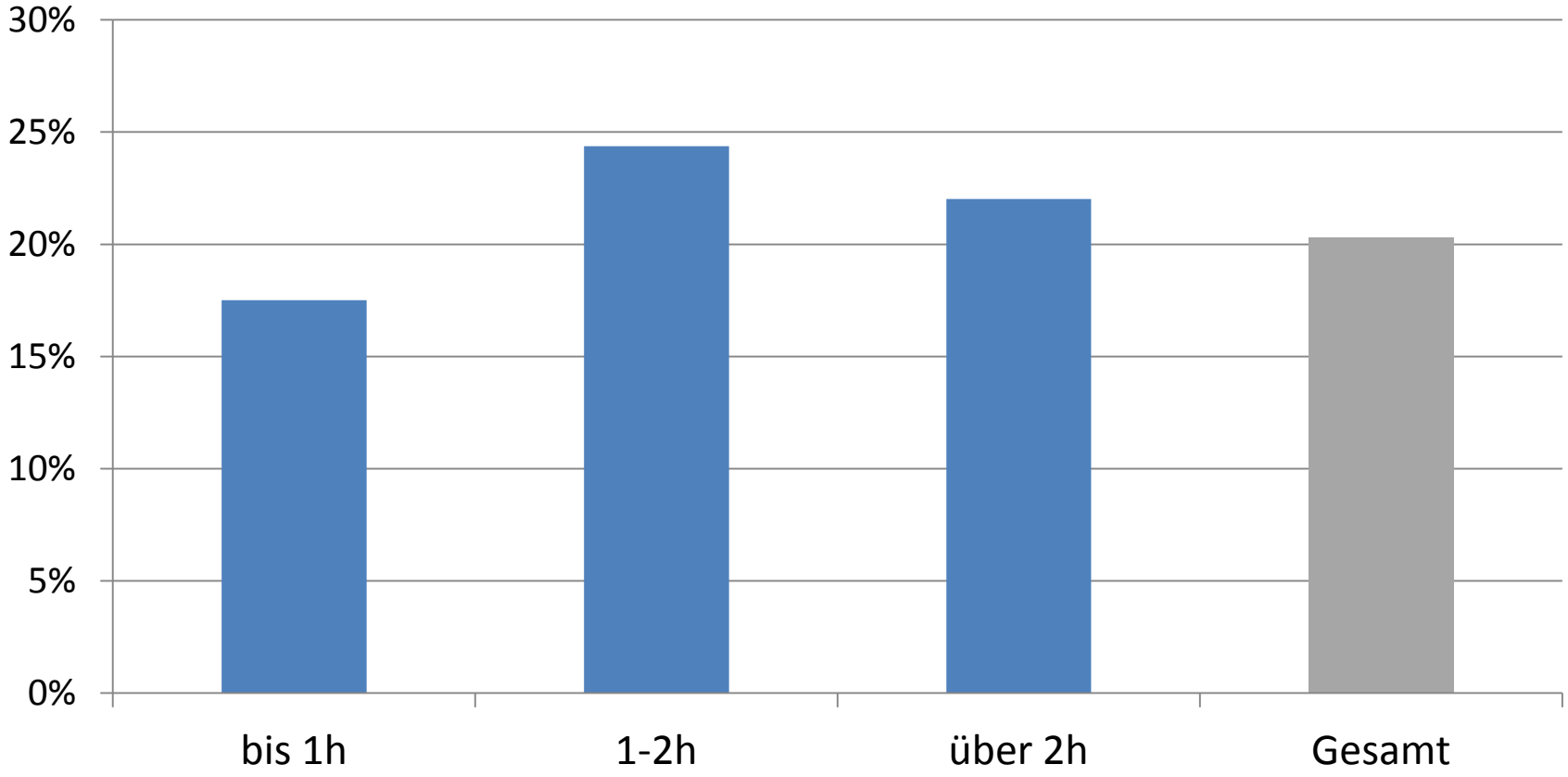
Entwicklung der Pendlerzahlen



Durchgehend ansteigende Pendlerzahlen

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

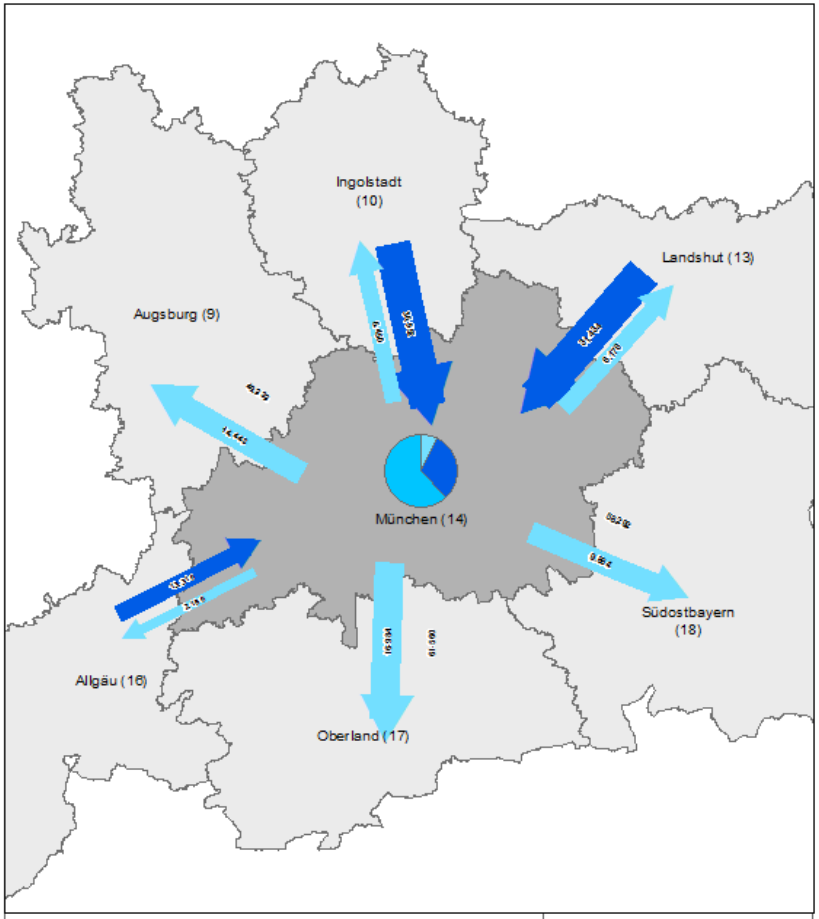
Zunahme der Pendlerzahlen nach Fahrzeitintervallen (2002-2016)



Datengrundlagen: Bundesagentur für Arbeit, ESRI

Daten zur Raumbeobachtung

Pendlerströme Region München am 30. Juni 2002



Pendleranteile / Pendlerbewegungen
(Region München am 30. Juni 2016)

Auspendler[1]
Einpendler[1]
Binnenpendler[2]

Pendlerbewegungen insgesamt:

[1] über die Regionsgrenzen [2] Regionsbinnenpendler über Gemeindegrenzen

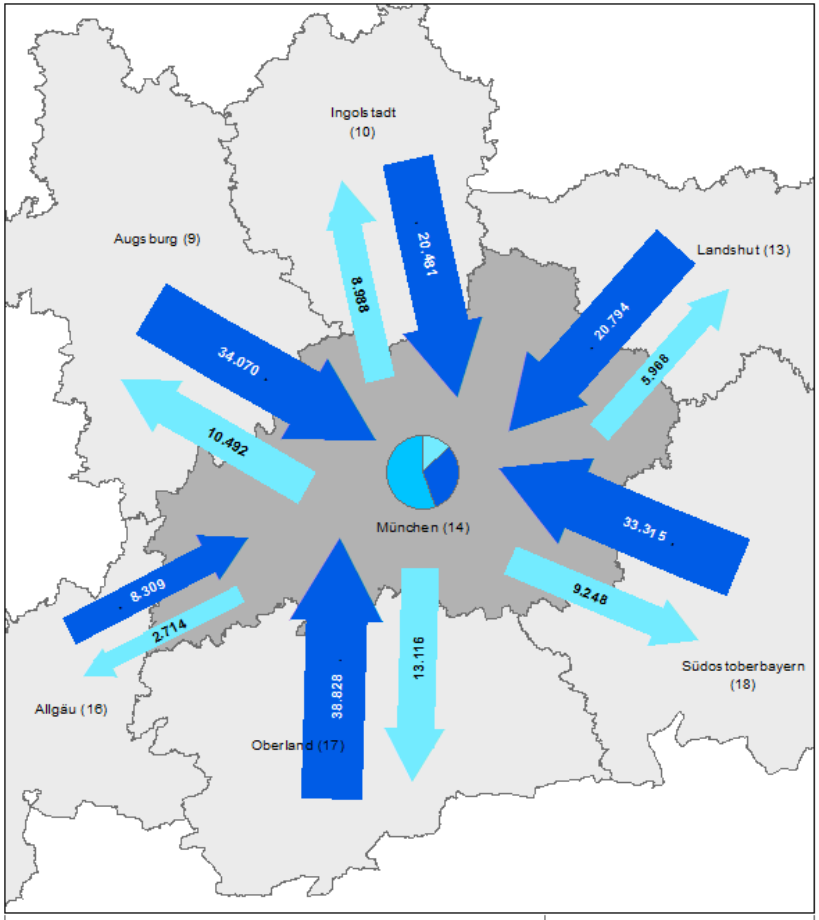
Pendlerströme
(über umliegende Regionen hinaus)

Übriges Bayern:	Einpendler:	
	Auspendler:	
Andere Bundesländer:	Einpendler:	
	Auspendler:	
Ausland:	Einpendler:	

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen © StMFLH

Daten zur Raumbeobachtung

Pendlerströme Region München am 30. Juni 2016



Pendleranteile / Pendlerbewegungen
(Region München am 30. Juni 2016)

	Anzahl
Auspendler[1]	121.064
Einpendler[1]	298.227
Binnenpendler[2]	522.380
Pendlerbewegungen insgesamt:	**941.671**

[1] über die Regionsgrenzen [2] Regionsbinnenpendler über Gemeindegrenzen

Pendlerströme
(über umliegende Regionen hinaus)

Übriges Bayern:	Einpendler:	41.715
	Auspendler:	13.882
Andere Bundesländer:	Einpendler:	95.925
	Auspendler:	56.656
Ausland:	Einpendler:	4.790

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen © StMFLH

Eigene Darstellung im Auftrag des Ministeriums für Finanzen, Landentwicklung und Heimat Bayern; Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Verkehrliche Bewertung der Flächenreserven in der Region Stuttgart

Zeilenbeschriftungen	Unbebaute Wohnflächen					Unbebaute Mischflächen				
	Nicht-Zentrum	Klein-zentrum	Unter-zentrum	Mittel-zentrum	Ober-zentrum	Nicht-Zentrum	Klein-zentrum	Unter-zentrum	Mittel-zentrum	Ober-zentrum
Siedlungsbereich	314,2	240,0	216,2	624,8	49,5	53,3	13,1	24,6	39,0	33,3
Nicht-Wohnbau-schwerpunkt	278,6	172,7	183,1	398,4	36,6	52,7	11,1	21,9	26,2	24,4
Verkehrseignung: schlecht	101,8	76,7	108,3	125,0	0,0	23,1	5,0	10,8	7,3	0,0
Verkehrseignung: mittel	176,8	87,6	74,8	228,0	22,3	29,6	6,0	11,1	7,5	1,9
Verkehrseignung: gut	0,0	8,4	0,0	45,3	14,3	0,0	0,1	0,0	11,3	22,5
Wohnbau-schwerpunkt	35,6	67,3	33,1	226,4	12,8	0,6	2,1	2,7	12,8	8,9
Verkehrseignung: schlecht	7,4	28,7	0,0	25,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Verkehrseignung: mittel										
Verkehrseignung: gut	0,0	0,0	5,7	23,8	12,8	0,0	0,0	1,5	3,1	8,9
Gesamtergebnis	314,2	240,0	216,2	624,8	49,5	53,3	13,1	24,6	39,0	33,3

Eigene Darstellung im Auftrag des Verbands Region Stuttgart (VRS)
Datengrundlagen: Verkehrsmodell, Flächennutzungspläne VRS 2016

Fokus Bodenpreise:

Warum?

- Ein Ziel des Daseinsvorsorge kann die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum sein.
- Somit ist die Preisentwicklung auf den regionalen Wohnungsmärkten Basis für wichtige Indikatoren.

Unsere These:

- Preise auf den Wohnungsmärkten sollten sich nicht zu stark von der Entwicklung der Einkommen entkoppeln.
- Kann der Wohnungsmarkt hier nicht ausgeglichen werden, steigen die Belastungen durch Mieten/Tilgungen am Anteil des Einkommens.

Fokus Bodenpreise:

Welche Daten?

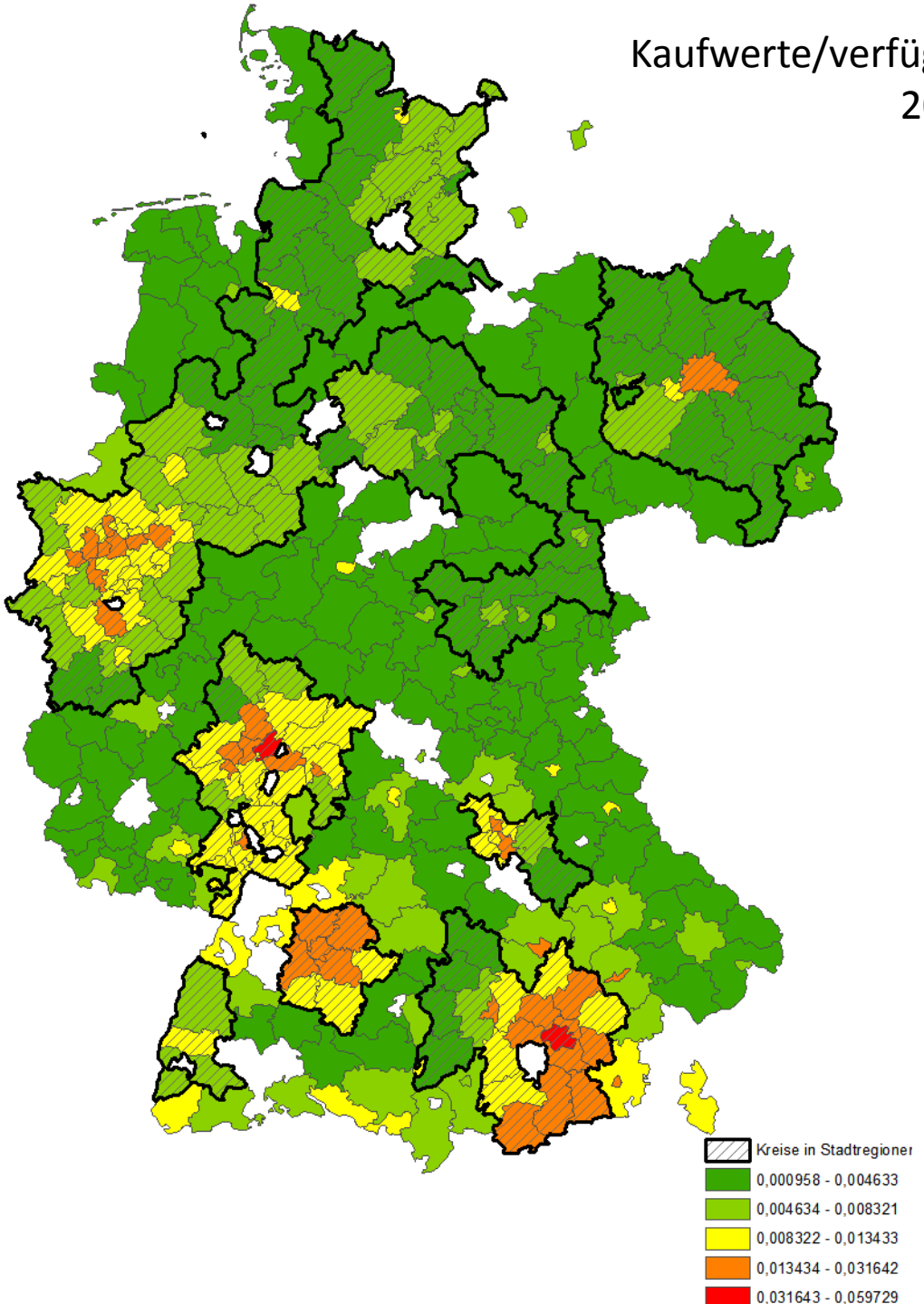
- Verfügbares Einkommen je Einwohner
- Kaufwerte für baureifes Land

Jeweils auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte, Zeitraum 2000-2014, beide Daten in Preisen von 2010. Quelle: Regionalstatistik, Bundesbank

Welcher Indikator?

- Veränderung als Index
- Differenz zwischen Index Kaufwert und Index Verfügbares Einkommen
- Für das Basisjahr: Kaufwerte / Verfügbares Einkommen

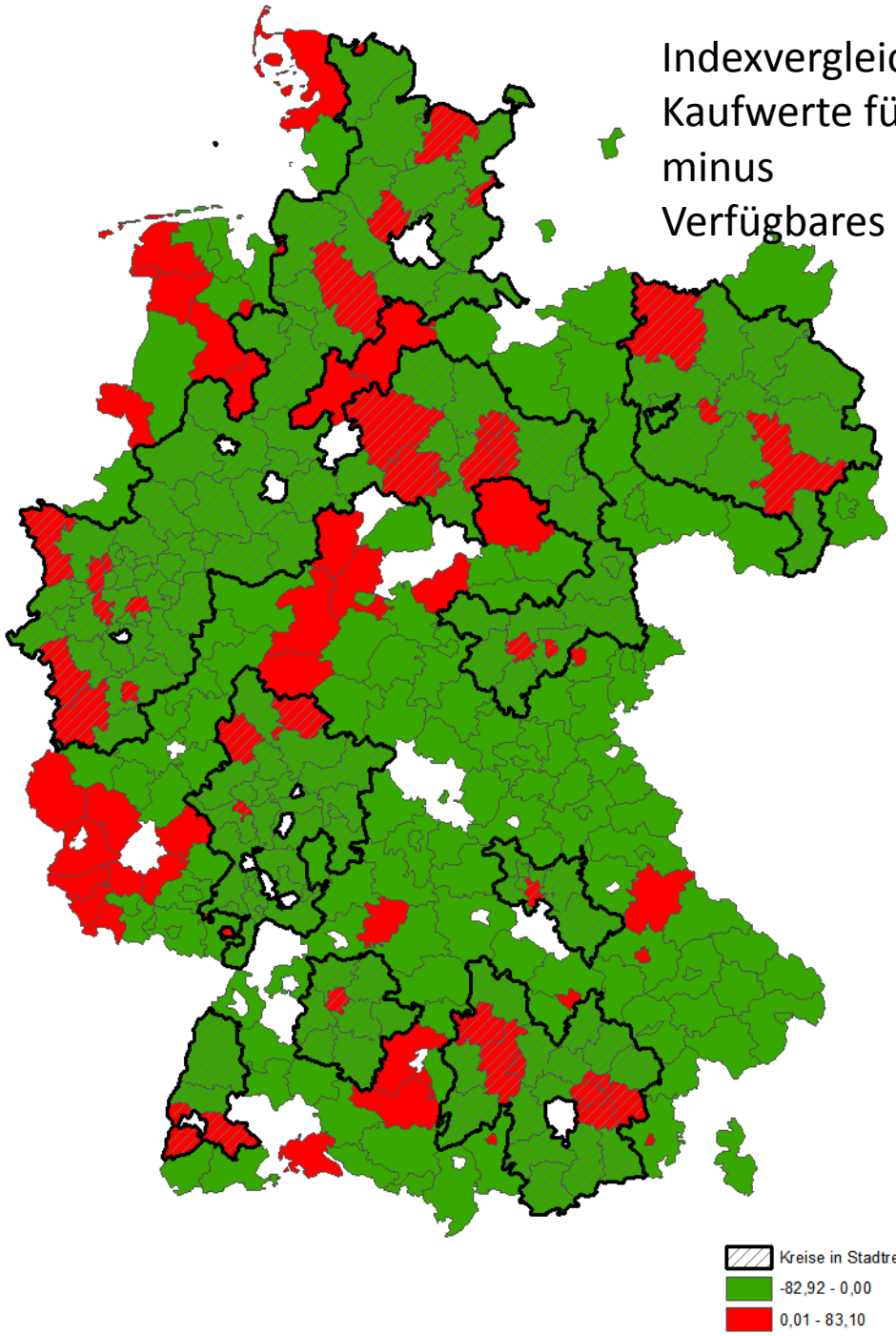
Kaufwerte/verfügbares Einkommen 2000



343 Kreise und kreisfreie Städte (mit vollen Daten bei gleitendem Durchschnitt von 3 Jahren für Kaufwerte)

In der teuersten Hälfte der Regionen (n=172) befinden sich 121 in Stadtregionen

Die Werte weisen eine räumliche Autokorrelation auf (globales Moran‘s I: 0,49)



Indexvergleich:
Kaufwerte für baureifes Land 2000 - 2014
minus
Verfügbares Einkommen 2000 – 2014

72 Kreise und kreisfreie Städte weisen eine stärkere Steigerung der Kaufwerte als der Verfügbaren Einkommen auf.

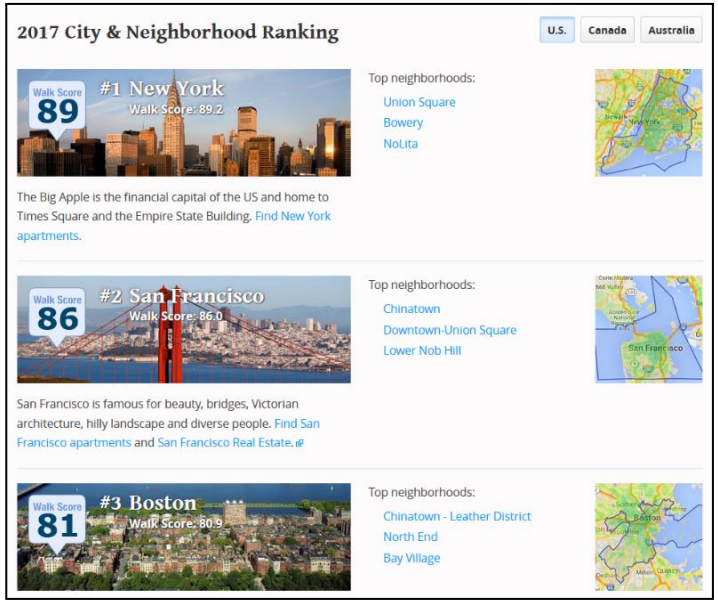
35 liegen in Stadtregionen.

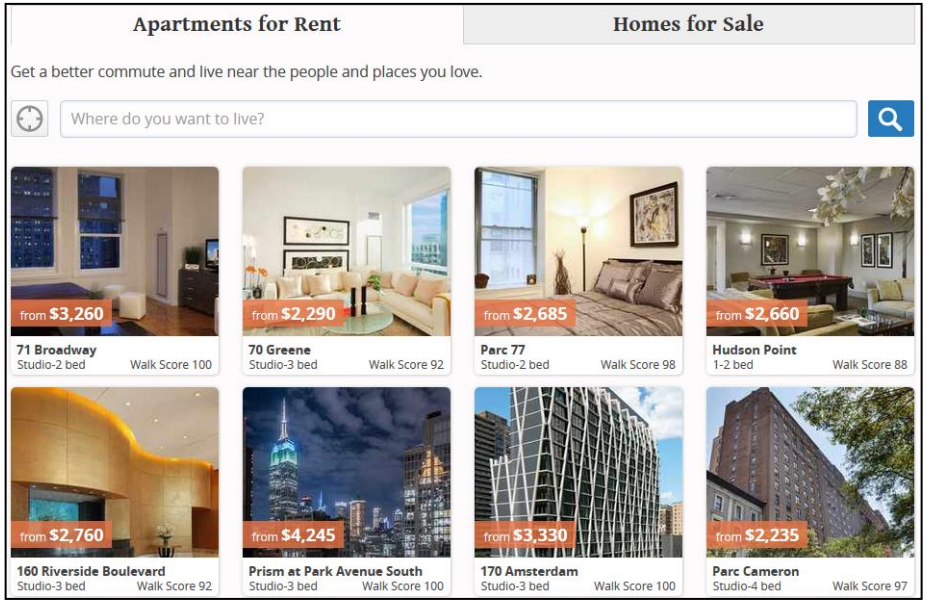
In 33 der 172 teuersten Regionen in 2000 hat sich der Kaufwert weiter relativ vom Einkommen entfernt.

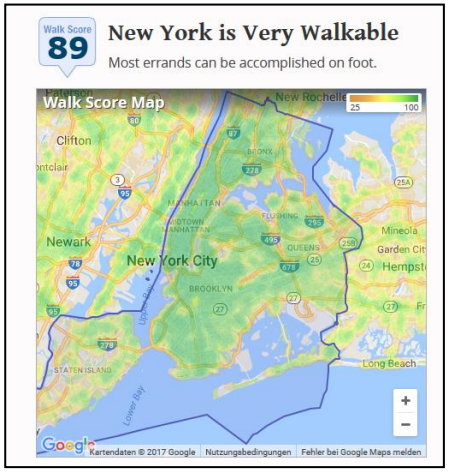
Die Werte weisen eine räumliche Autokorrelation auf (globales Moran‘s I: 0,224)

Wichtig: es fehlen wichtige Kernstädte!

Walk Score®



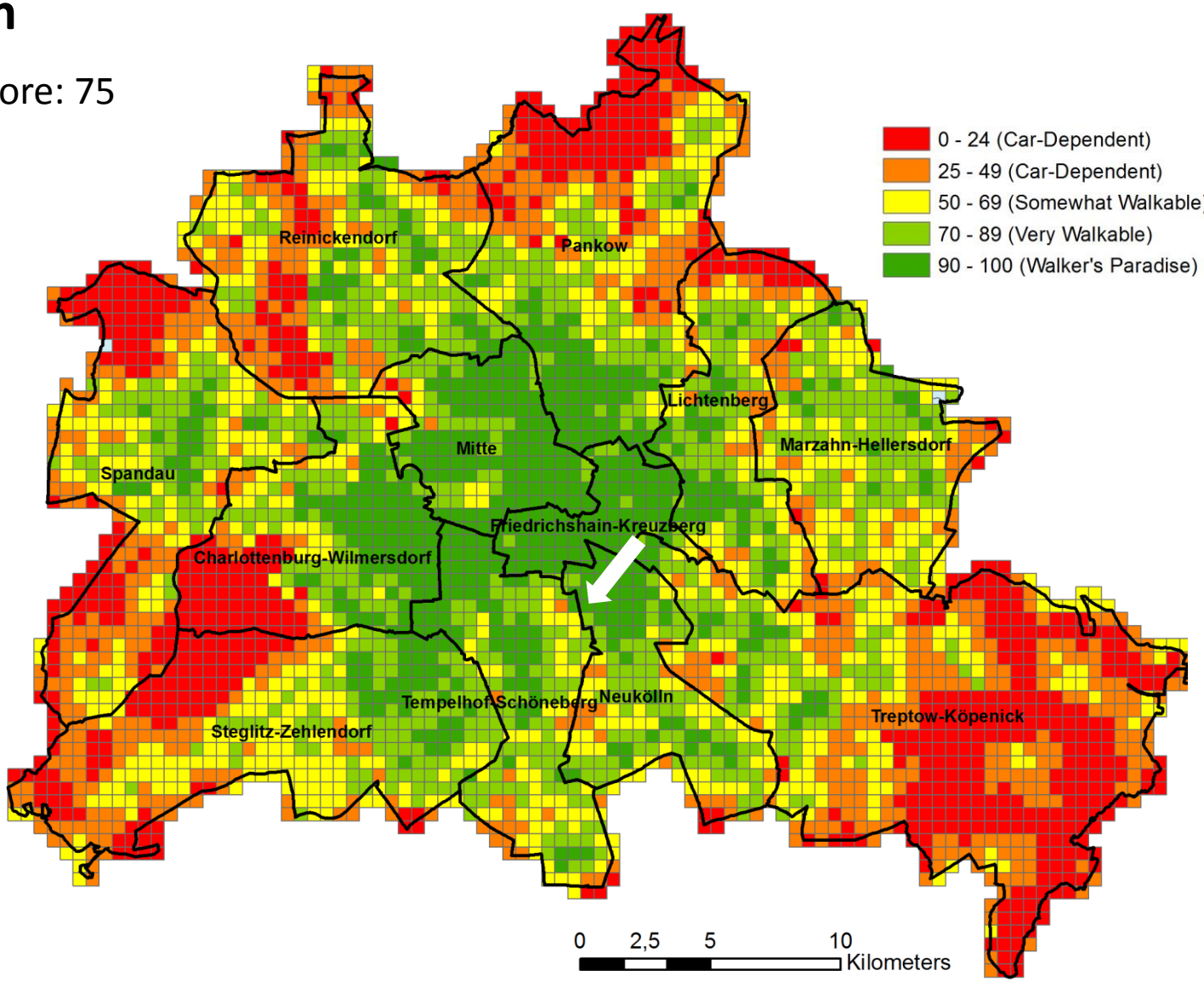


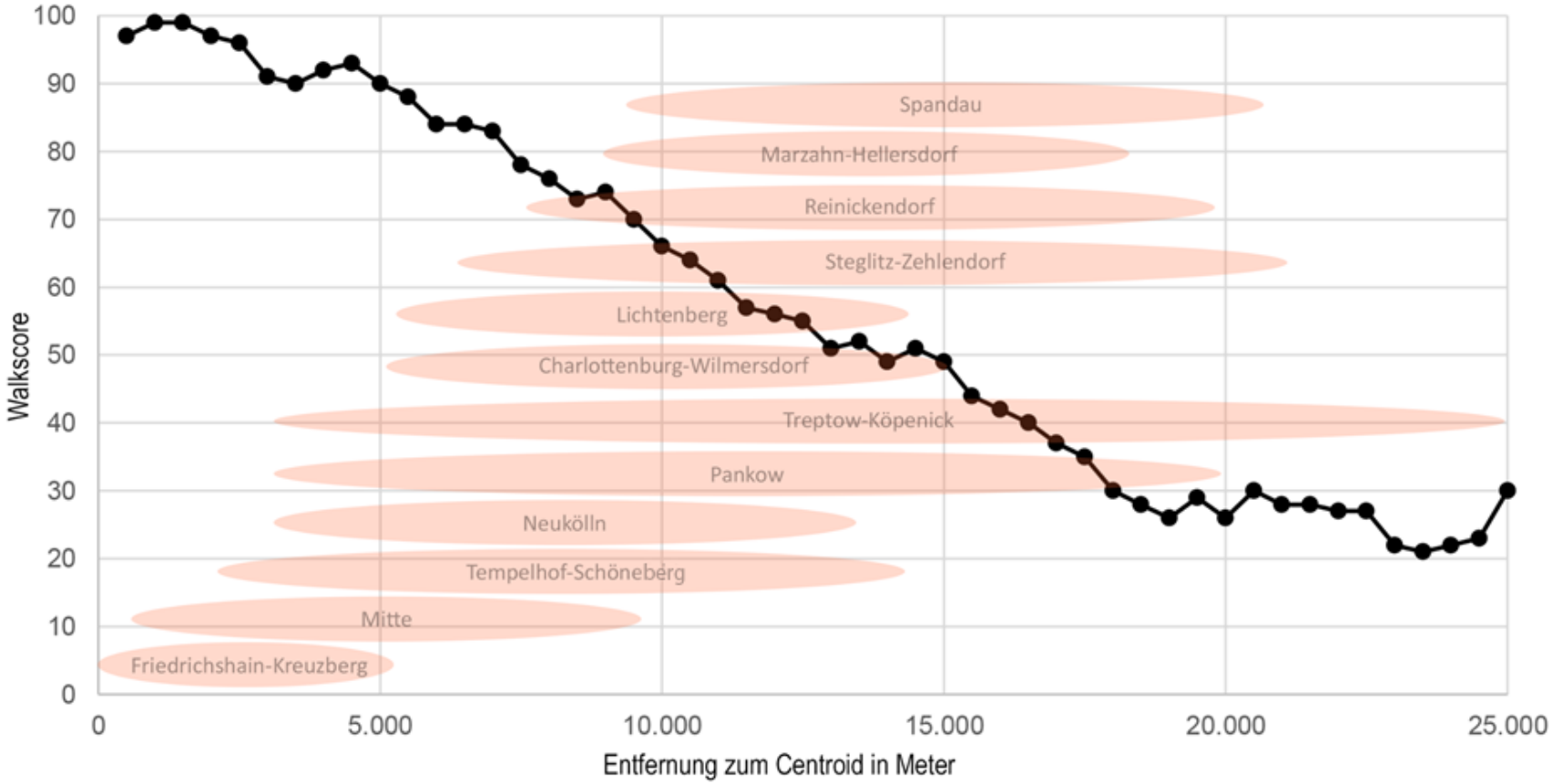


Walk Score®	Description
90–100	**Walker's Paradise** Daily errands do not require a car.
70–89	**Very Walkable** Most errands can be accomplished on foot.
50–69	**Somewhat Walkable** Some errands can be accomplished on foot.
25–49	**Car-Dependent** Most errands require a car.
0–24	**Car-Dependent** Almost all errands require a car.

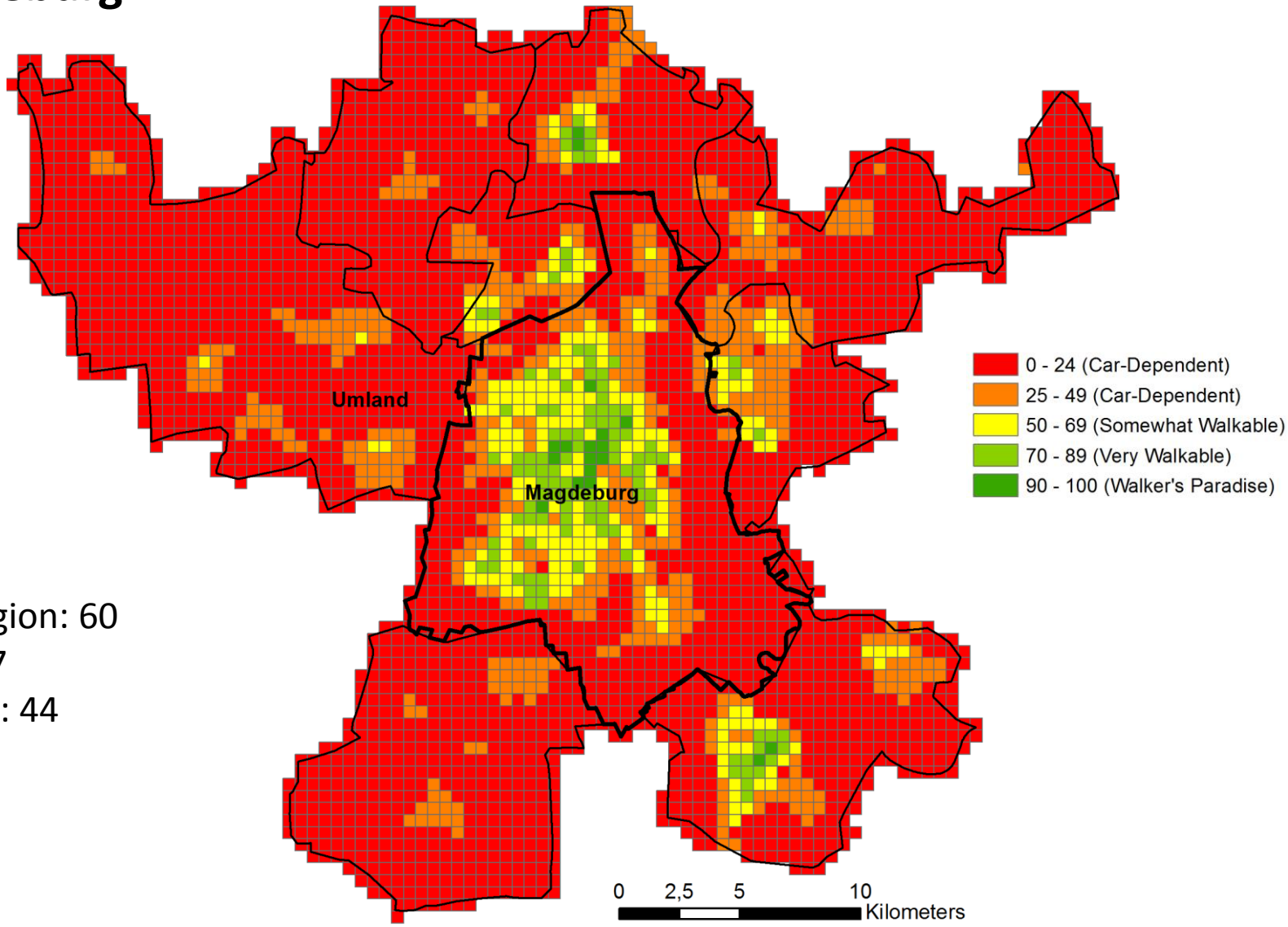
Berlin

Walkscore: 75

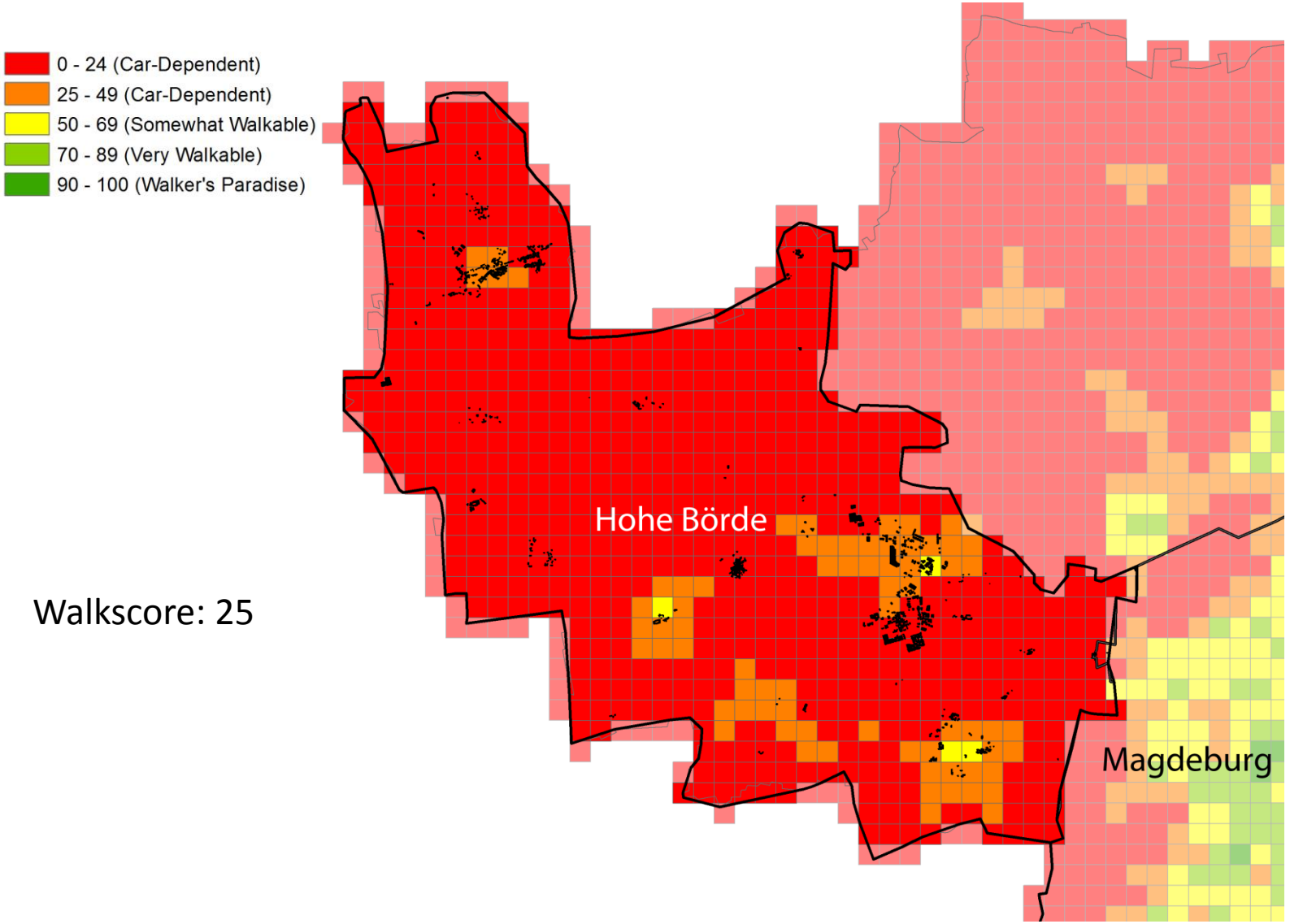



Walkscore
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
0
5.000
10.000
15.000
20.000
25.000
Entfernung zum Centroid in Meter
Spandau
Marzahn-Hellersdorf
Reinickendorf
Steglitz-Zehlendorf
Lichtenberg
Charlottenburg-Wilmersdorf
Treptow-Köpenick
Pankow
Neukölln
Tempelhof-Schöneberg
Mitte
Friedrichshain-Kreuzberg

Magdeburg



Stadtregion: 60
Kern: 67
Umland: 44



Walkscore: 25

Stadtregion	Gesamt	Kern	Umland
Berlin		75	
Magdeburg	60	67	44
Nürnberg	57	73	45
Bochum	67	72	66
Dortmund		72	
Essen		74	
Wuppertal		61	

Fazit und Ausblick

- **Erste deutliche Hinweise auf eine „neue Suburbanisierung“ belegbar**
  - Problemkomplexe für die Raumentwicklung: zunehmender Verkehr, Verdrängungsprozesse auf dem Wohnungsmarkt, Ausstattungsdefizite in der Daseinsvorsorge
- **Indikatorenvorschläge für das Monitoring**
  - Entwicklung der Pendlerverflechtungen
  - Immobilienpreis- vs. Einkommensentwicklung
  - (Entwicklung des) Walkscores

Geoinformation & Monitoring

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Research Institute for Regional and Urban Development gGmbH

Prof. Dr. Stefan Fina
Dr. Karsten Rusche
Christian Gerten
Geoinformation & Monitoring (GuM)

Brüderweg 22-24, 44135 Dortmund, GERMANY
Postfach / P.O.Box 101764, 44017 Dortmund, GERMANY

Tel.	+49 (0)231 9051-236
Fax	+49 (0)231 9051-155
E-mail:	stefan.fina@ils-forschung.de
Internet:	www.ils-forschung.de