

I. Einführung

1.1 Problemdarstellung und Zielsetzung der Arbeit

Ein zentrales Problem der Entwicklung in Ballungsräumen ist das stetige Wachstum des motorisierten Individualverkehrs. Diese Entwicklung wird verursacht von sich wechselseitig verstärkenden Faktoren: Einerseits fördert die große Verfügbarkeit von Autos den Umzug von Haushalten in den suburbanen Bereich. Andererseits ist die Bevölkerung durch die sich dispers entwickelnden Siedlungsstrukturen abseits leistungsfähiger ÖPNV-Angebote mittelbar und unmittelbar zur Nutzung des Pkw gezwungen. Im Ergebnis hat sich eine Art „Selbstinduktion“ des Wachstums des motorisierten Individualverkehrs entwickelt: „In einem individualverkehrsorientierten Siedlungs-Verkehrs-System ist Gestaltung durch Verkehrsmaßnahmen nur noch eingeschränkt möglich“ (Kutter 1994b, 261).

Viele Haushalte, bei denen der Wunsch nach dem Häuschen im Grünen vorherrscht, machen die Erfahrung, dass verkehrsgünstige Lagen teuer sind, und in der Regel landet so ein Haushalt bei der Wohnungssuche dann in größerer Entfernung von der Kernstadt oder – im Falle ausgeprägter Verkehrsachsen – in den Achsenzwischenräumen. Je knapper also die Finanzen, desto weiter wird in die Achsenzwischenräume ausgewichen, und desto höher steigen die Mobilitätskosten. Umgekehrt ermöglicht ein in ÖV-Nähe gelegenes, teures Eigenheim i. d. R. deutlich niedrigere Mobilitätskosten, so dass von einer Komplementarität von Wohn- und Mobilitätskosten gesprochen werden kann.

Die relativen Verkehrsfolgen dieser Wohnstandortwahl sind dramatisch: Das Ausweichen in verkehrsintensive Standorte erzeugt weiteren Verkehr, die nachfolgenden Umzügler weichen zunehmend weiter in die Fläche aus, und jedes Nachdenken über eine sinnvolle ÖPNV-Erschließung wird durch den weiter wuchernden Siedlungsbrei im Keim erstickt.

Vor diesem Hintergrund wurde in Deutschland bislang eine Reihe von Strategien entwickelt, um dieser Problematik zu begegnen:

Der sicherlich ‚klassischste‘ Lösungsversuch ist dabei die Planung von Siedlungsachsen, die sich idealerweise mit den ÖPNV-Achsen decken. Die Überschreitung von Stadt- oder gar Bundeslandgrenzen stellt sich jedoch häufig als schwierig heraus, da viele miteinander konkurrierende Umlandgemeinden dieses Leitbild durch zahlreiche beliebige Flächenausweisungen unterlaufen.

Auf der Ebene der Nahverkehrsplanung bemüht sich die so genannte Verlagerungsstrategie um die nachträgliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch Ausbaumaßnahmen mit dem Ziel einer ÖV-orientierten Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Häufig tritt durch eine *nachträgliche* Verbesserung des ÖPNV-Angebots jedoch keine tief greifende Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens mehr ein (Birgelen/Klein/Korda 1997). Vielmehr verstärkt sich durch die tendenziell ineffizienten Investitionen das Defizit der ÖPNV-Anbieter zusätzlich.

Primär motiviert durch fiskalische Überlegungen, versuchen viele Großstädte gezielt innerhalb ihrer Stadtgrenzen Bauland für Einfamilienhäuser auszuweisen. Wenn die Haus- oder Baulandpreise jedoch nicht gleichzeitig massiv heruntersubventioniert werden, liegt deren Höhe in der Regel weit über dem Preisniveau vergleichbarer Angebote an der Peripherie, so dass Schwellenhaushalte oder auch nur mittlere Einkommensgruppen zumeist weiter ‚nach draußen‘ ziehen werden.

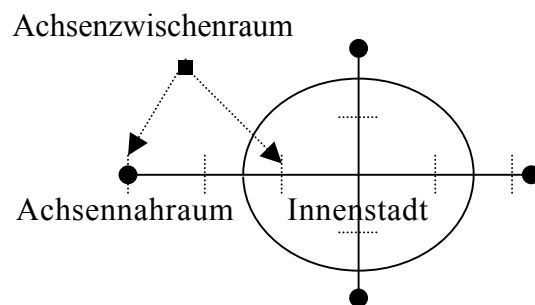
Langfristige positive Wirkungen sind nur zu erwarten, wenn sich die Strategien mit den Motiven der Standortwahl und des Mobilitätsverhaltens auseinander setzen. Es sind interdisziplinäre Ansätze erforderlich, die die Ebene der Raumstruktur einbeziehen. Denn durch langfristige Strategien auf der Ebene der Raumstruktur ergibt sich eine große Wirkungstiefe, die alle nachfolgenden Strategien beeinflusst. Eine Änderung der Siedlungsstruktur bzw. der

Wanderungsverhältnisse hat gleichzeitig eine Veränderung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsmittelwahlverhaltens zur Folge. Das strategische Ziel ist es, das Umzugsverhalten der Haushalte möglichst auf Standorte entlang der ÖPNV-Achsen zu orientieren. Aber wie sind die Haushalte dazu zu motivieren, ÖPNV-nahe Standorte zu wählen?

Im Mittelpunkt der Arbeit stehen die Kosten der Entscheidungsalternativen der Standortwahl der Haushalte, insbesondere unterschiedliche Mobilitäts- und Wohnkosten bzw. Immobilienpreise. Angeregt wurde die Studie insbesondere durch neue Ansätze in den USA. Dabei werden die durch ÖPNV eingesparten Verkehrskosten bei der Berechnung der Bonität der Haushalte durch die Kreditwirtschaft berücksichtigt. Erste Forschungen haben ergeben, dass sich die Fahrgastzahlen des öffentlichen Nahverkehrs in der Folge quantitativ stark erhöht haben ("Building Livable Community with Transit", FTA 1999a). Der Ansatz wird in verschiedenen Stadtregionen in unterschiedlicher Weise umgesetzt. Es besteht jedoch noch keine einheitliche methodische Grundlage.

Zu untersuchen, inwieweit diese ökonomische Strategie der Beeinflussung der Standortwahl auch für Deutschland interessant sein könnte, ist Gegenstand dieser Arbeit. Zur Prüfung der Umsetzbarkeit dieser Strategie ist es erforderlich, die Grundlage für finanzielle Anreize zur Beeinflussung der Wohnortentscheidung in Deutschland zu erforschen. Deshalb wird in dieser Arbeit der Zusammenhang zwischen den Raumstrukturen bzw. der ÖPNV-Erreichbarkeit und der finanziellen Situation von Privathaushalten untersucht.

Zur Ermittlung der finanziellen Situation der Haushalte werden drei Standorttypen miteinander verglichen: die Innenstadt, der Achsennahraum und der Achsenzwischenraum. Hierzu werden Modellrechnungen durchgeführt, in die auch die ÖPNV-Erreichbarkeit eingeht.



Im Einzelnen werden folgende Fragestellungen untersucht:

1. Wie unterscheiden sich die Verkehrskosten der privaten Haushalte zwischen den Achsennahräumen (bzw. der Innenstadt) und den Achsenszwischenräumen?
2. Wie unterscheiden sich die Immobilienpreise zwischen den Achsennahräumen (bzw. der Innenstadt) und den Achsenszwischenräumen?
3. In welcher finanziellen Situation befinden sich die Haushalte, die aus wirtschaftlichen Gründen abwandern?
4. Wie groß ist der Unterschied zwischen dem erforderlichen Einkommen zum Erwerb einer Immobilie in den Achsennahräumen (bzw. der Innenstadt) und dem realen Einkommen der Haushalte, die in die Achsennahräume (bzw. die Innenstadt) zuwandern wollen?
5. Welche finanziellen Anreize sind denkbar, um Schwellenhaushalten eine Ansiedlung im Achsennahraum zu ermöglichen?
6. Wie müsste eine vermittelnde Institution zwischen Kreditwirtschaft und Privathaushalten beschaffen sein, die Wohneigentum suchende Haushalte erfolgreich auf ÖV-Standorte orientiert?
7. Welche planerischen Instrumente zur Steuerung der Siedlungsstruktur – insbesondere im Hinblick auf die Reservierung von Flächen – können sinnvoll sein, um ein finanzielles Förderungsprogramm für Privathaushalte zu unterstützen?

1.2 Aufbau der Arbeit und methodische Vorgehensweise

Zum Erreichen des Ziels ist die Arbeit in drei Teile gegliedert. Der erste Teil (Kapitel II) behandelt das Konzept der *Location Efficient Mortgage* (LEM), eines US-amerikanischen Hypothekenprogramms zur Orientierung des Eigenheimbaus auf ÖV-nahe Standorte. Hier werden die Grundlagen zweier charakteristischer Eigenschaften der LEM vorgestellt. Dies sind – Abschnitt 2.1 – die planerischen Grundlagen (Berechnung von LEV und LEM) und – Abschnitt 2.2 – die organisatorischen Grundlagen (Organisation und Prozesse).

In zweiten Teil (Kapitel III und IV) werden die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Anwendung von LEM dargestellt und die Situation in Deutschland mit derjenigen in den USA verglichen. Hierfür werden eine theoretische Analyse (III) und eine empirische Untersuchung (IV) mit einer Modellberechnung durchgeführt.

In Kapitel III wird als theoretische Analyse die Wechselwirkung zwischen ÖPNV-Erreichbarkeit und Bodenpreisen nach dem bisherigen Stand der Forschungsliteratur dargestellt. Diese Dynamiken machen deutlich, in welcher Form Verkehrskosten den Immobilienmarkt beeinflussen: Hohe Erschließungsqualität spiegelt sich in direkter Form in Immobilienpreisen wider, in indirekter Form beeinflussen der notwendige Verkehrsaufwand und die damit verbundenen Kosten die Höhe von Grundstückspreisen.

Darauf aufbauend wird der Zusammenhang zwischen der Finanzlage der Haushalte in Bezug auf Verkehrskosten und der Wohnungsbaufinanzierung mit Hilfe konventioneller Hypotheken analysiert.

Gegenstand von Kapitel IV ist eine empirische Untersuchung in Form einer Modellrechnung, die Elemente aus Deutschland und den USA – unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Stadtregionen und U.S.-amerikanischen Metropolregionen – gegenüberstellt. Dabei werden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Rahmenbedingungen zwischen den Städten der beiden Länder analysiert. Für eine empirische Untersuchung werden die unterschiedlichen finanziellen Rahmenbedingungen der Haushalte je nach ÖPNV-Angebot (gut erreichbare Standorte vs. schlecht erreichbare Standorte) betrachtet. Dafür werden die Unterschiede der Verkehrskosten und der Einkommenserfordernisse der Haushalte zur Finanzierung beim Eigentumserwerb je Wohnstandorttyp herausgearbeitet. Außerdem werden die Unterschiede der Wertveränderungen von Autos und Immobilien analysiert. Dabei kommt auch die unterschiedliche Wertentwicklung von Immobilien in Abhängigkeit von ihrer Lage zur Sprache. Die Grundlagen einer möglichen finanziellen Förderung können so mit der Modellrechnung abgeschätzt werden.

Im dritten Teil (Kapitel V) werden die Ergebnisse der Arbeit resümiert und einige Vorschläge zur Etablierung und Anwendung von LEM als Steuerungsinstrument gemacht. Die Vorschläge behandeln sowohl organisatorische Fragen als auch mögliche Anwendungsfelder.

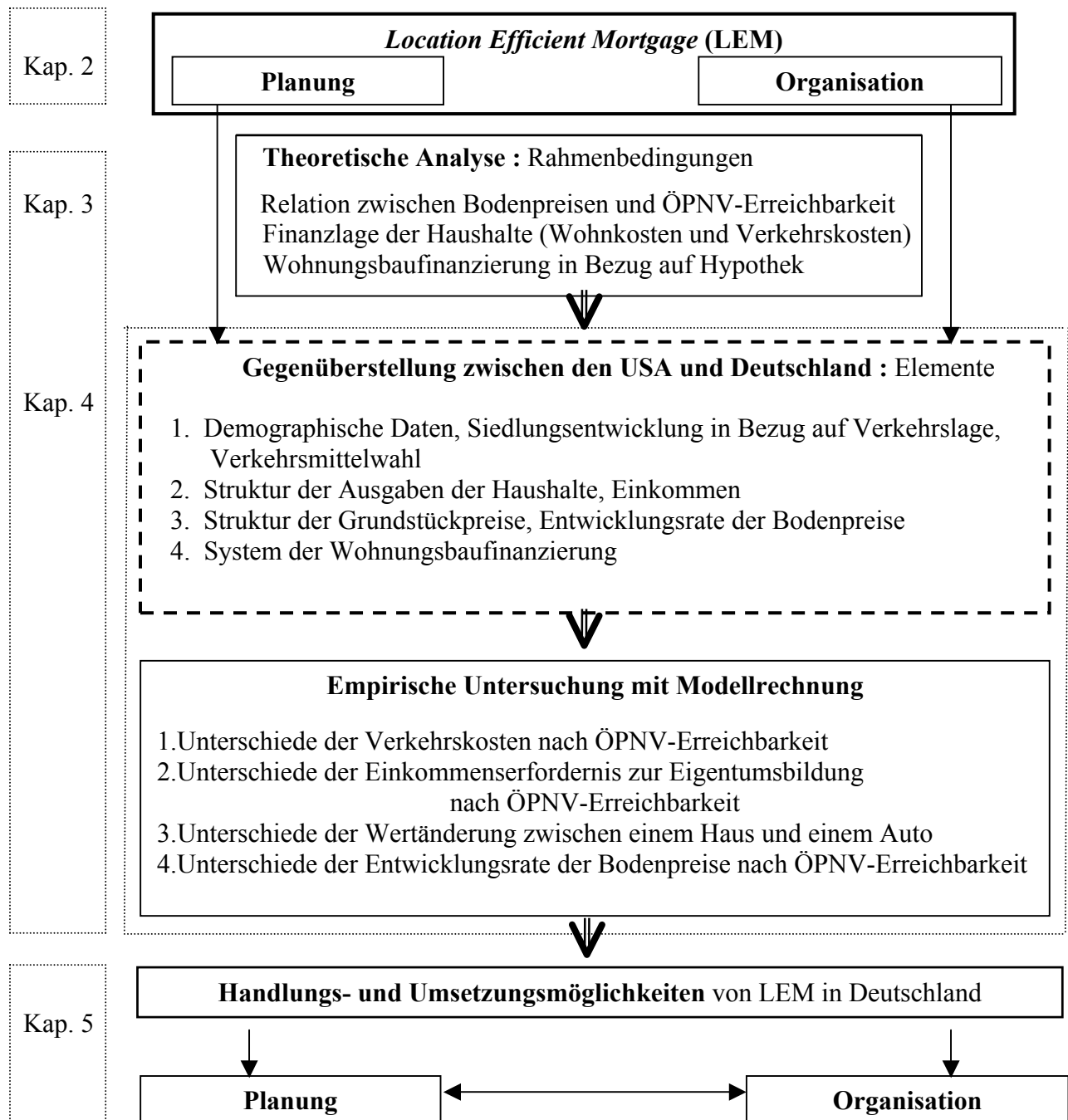


Abbildung 1.2 Methodisches Vorgehen im Rahmen der Arbeit