

Kommunal-Info 5/2021

28. Juni 2021

Inhalt

	Seite
Klimawandel in der Stadt und Stadtgrün	1-5
Klimafreundliche Mobilität für Stadt und Land	5-11
Coronavirus-Pandemie und Entlastung städtischer Wohnungsmärkte im Umland	11-14

Klimawandel in der Stadt und Stadtgrün

Spätestens seit dem dramatischen Report des Weltklimarats IPCC vom Frühjahr 2007 mangelt es nicht an Analysen und Szenarien zum globalen Klimawandel. Längst steht das Thema auf der Agenda der großen Politik und wird weltweit von Forschungsgruppen bearbeitet, beinahe täglich berichten die Medien darüber.

Erst kürzlich, am 23. Juni 2021, meldeten die Nachrichtenagenturen, dass der Weltklimarat vor irreversiblen Folgen bei weiterer Erderwärmung warne, wenn die Menschheit das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens verfehle. Die Endfassung des Berichts, an dem mehr als 700 Fachleute mitarbeiten, soll nicht vor Februar 2022 veröffentlicht werden. Zuvor findet bereits im Oktober der Uno-Biodiversitätsgipfel und im November die Uno-Klimakonferenz statt.

Und nach der am 14. Juni 2021 vorgestellten neuen Klimawirkungs- und Risikoanalyse (KWRA) des Umweltbundesamtes würden bei einem ungebremsten Klimawandel die Risiken durch Hitze, Trockenheit und Starkregen im gesamten Bundesgebiet künftig stark ansteigen. Die Schäden wirken sich dabei wie bei einem Dominoeffekt von bereits heute stark belasteten Ökosystemen wie Böden, Wäldern und Gewässern hin zum Menschen und seiner Gesundheit aus.¹

Auf der Pressekonferenz erklärte Bundesumweltministerin Svenja Schulze, dass der Klimawandel die Lebensgrundlagen kommender Generationen bedrohe und ihre Freiheiten einschränke. Die wichtigste Vorsorge sei entschlossener Klimaschutz. Doch auch für die bereits nicht mehr vermeidbaren Folgen des Klimawandels sei eine umfassende Vorsorge nötig:

¹ *Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland. Kurzfassung, Herausgeber: Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, Juni 2021.*

Deutschland brauche mehr Bäume in den Städten, mehr Grün auf den Dächern, mehr Raum für die Flüsse und vieles mehr. Und es müsse schnell gehen, denn viele Maßnahmen brauchen Zeit bis sie wirken. Es dauere, bis ein Stadtbaum gewachsen ist und Schatten spendet in überhitzten Städten. Zugleich müssen alle politischen Ebenen mitmachen können. Kommunen sind als erste von den Folgen des Klimawandels betroffen. Städte, Landkreise und Gemeinden sollen daher jetzt die Unterstützung erhalten, die zu ihnen passt. Das Bundesumweltministerium werde Kommunen ab Juli mit einem eigenen Beratungszentrum beim Finden individueller Lösungen unterstützen.

Wegen der hohen Bevölkerungsdichte, der Konzentration von Wirtschaftsgütern und kritischen Infrastrukturen gelten Städte als besonders verwundbar (vulnerabel) gegenüber dem Klimawandel.

Die Städte heizen sich mehr auf, weniger Sommerniederschläge gehen nieder und mehr Wetterextreme wie Hitzewellen und Gewitterstürme treten auf. Die Zahl der heißen Tage ($t_{\max} \geq 30^{\circ}\text{C}$) und der Tropennächte ($t_{\min} \geq 20^{\circ}\text{C}$) nimmt zu. Besonderheiten des Stadtklimas wie die Ausbildung städtischer Wärmeinseln und Windanomalien (d.h. geringere durchschnittliche Windgeschwindigkeiten bei stärkerer Böigkeit) haben die Stadtbewohner schon immer erlebt; sie werden jedoch durch den Klimawandel verstärkt. Bei höheren Lufttemperaturen entsteht unter der Einwirkung der Sonneneinstrahlung auch mehr bodennahes Ozon, was zu gesundheitlichen Problemen führen kann.²

Hitzewellen in der Stadt

Dicht bebaute Gebiete, wie es Stadtzentren, innerstädtische Wohn- und Mischgebiete sowie Gewerbe- und Industriegebiete sind, stellen Wärmeinseln dar und verstärken die Wärmebelastung.

Das Stadtklima ist anders als in der ländlichen Kulturlandschaft. Steine, Beton und Asphalt speichern die Energie aus Sonnenstrahlen und warmer Luft als Wärme. Dicht aneinandergebaute Häuser erschweren, dass sich die Luft gut durchmischt, Niederschläge fließen durch die Kanalisation schnell ab. Und da die meisten Böden versiegelt sind, kann nur wenig Wasser verdunsten und die Stadt kühlen, anders als bei unversiegelten Böden, wo Wasser aufgenommen und durch Verdunsten wieder abgegeben wird, was eine natürliche Kühlung zur Folge hat. Außerdem heizen Abgase aus Klimaanlage, Autos und Schornsteinen die Stadtluft zusätzlich auf und verschlechtern so die Luftqualität.³

In versiegelten und verdichteten Siedlungsstrukturen wirken sich Hitzewellen besonders stark aus. Die Sonneneinstrahlung wird hier aufgrund von dunklen Flächen an Gebäuden und Straßen gespeichert und nur langsam abgegeben. Dies führt vor allem nachts zu einer im Vergleich zur Umgebungstemperatur langsameren Abkühlung. „Vermehrte Ansprüche an Freiflächen zur besseren Durchlüftung von Städten stehen dabei im Konflikt mit einer aus Gründen des Klimaschutzes angestrebten städtischen Innenverdichtung.“⁴

Nach Berichten der Klimaforschung ist im Sommer immer häufiger mit längeren Phasen extremer Hitze und Trockenheit zu rechnen, sodass tropische Nächte mit schweißtreibenden Temperaturen im deutschen Sommer keine Seltenheit mehr sein werden.⁵

² Vgl. Ulrike Weiland: *Stadt im Klimawandel*, www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216883/stadt-im-klimawandel.

³ *StadtKlimaWandel. Rezepte für mehr Lebensqualität und ein besseres Klima in der Stadt*, Hrsg.: Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V., Berlin 2010, S. 6.

⁴ *Anpassung an den Klimawandel in Stadt und Region. Forschungserkenntnisse und Werkzeuge zur Unterstützung von Kommunen und Regionen*. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), Bonn 2016, S. 21.

⁵ Vgl. *Fünfter Sachstandsberichts des IPCC. Klimaänderung 2013: Naturwissenschaftliche Grundlagen (Teilbericht 1)*.

Hitzewellen wirken sich in Städten aufgrund der ohnehin schon höheren Temperaturen besonders stark auf Umwelt und Gesundheit aus. Die städtische „Wärmeinsel“ verursacht bei Menschen Konzentrationsstörungen und wirkt sich nachweisbar auf das Herz- und Kreislaufsystem aus, besonders bei empfindlichen, vor allem älteren oder kranken Menschen und kleinen Kindern. Aber auch Personen, die nicht zu diesen „Risikogruppen“ gehören, leiden unter den Folgen eines schlechten Stadtklimas.

Höhere Wintertemperaturen und weniger Frost- und Eistage ($t_{\min} \leq 0^\circ\text{C}$ bzw. $t_{\max} < 0^\circ\text{C}$) begünstigen das Überleben von Krankheitserregern, die bisher nur in wärmeren Klimaten beheimatet waren.

Starkregen und Hochwasser

Die langen und heißen Trockenperioden werden in der mitteleuropäischen Klimazone auch immer öfter von Starkregenereignissen unterbrochen.

Starkregenereignisse sind in der Regel lokal begrenzte Niederschläge mit besonders hoher Intensität, also der Menge pro Zeiteinheit. Sie sind gekennzeichnet durch extrem kurze Vorwarnzeiten, die anlassbezogene Schutzmaßnahmen nur im geringen Ausmaß ermöglichen. Aufgrund dieser Grenzen der Vorhersagbarkeit kommt bei der Abwehr der Naturgefahr Starkregen auch den vorbeugenden Schutzmaßnahmen, der Prävention, eine wesentliche Bedeutung zu. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) warnt z.B. vor Unwettern mit Starkregen, wenn Niederschlagsmengen von mehr als 25 mm in einer Stunde oder 35 mm in 6 Stunden zu erwarten sind.⁶

In Städten treffen die enormen Wassermengen eines Starkregens auf nur wenige unversiegelte Flächen, in denen das Wasser versickern kann. Das meiste Regenwasser fließt daher in die städtische Kanalisation ab. Die Kanalnetze sind jedoch auf derart große Niederschlagsmengen nicht eingerichtet, sodass der Regen gar nicht so schnell abfließen kann wie er fällt und kann infolgedessen binnen weniger Minuten hohe Schäden durch überflutete Keller, Straßen und Unterführungen verursachen.

Die Zunahme von Starkregenereignissen mit den erhöhten Wassermengen gehört zu den großen Herausforderungen des Klimawandels. Festzustellen ist, dass sich die Schäden durch Hochwasserereignisse und Sturzfluten vervielfacht haben, was vor allem auch auf einen Anstieg der Nutzungen und Werte in Überschwemmungsgebieten zurückzuführen ist. Wenn also im Zuge des Klimawandels die Häufigkeit und Stärke von Hochwasser und Sturzfluten in den Städten zunehmen wird, steigt auch das Schadenspotenzial weiter an.⁷

Stürme und Orkane

Weitere zunehmend auftretende extreme Wetterlagen sind Stürme und Orkane. „Vivian“, „Wiebke“, „Kyrill“, „Paula“ und „Xynthia“ haben neben den Sachschäden in Höhe von mehreren Milliarden Euro auch zahlreiche Menschenleben gekostet. Dabei wurden Windgeschwindigkeiten von 130 bis 160 km/h gemessen. Umgestürzte Bäume, abgetragene Dächer und umherfliegende Gegenstände verursachen die meisten Schäden in der Stadt und sind zugleich die größte Gefahr für Leib und Leben.

Verstärkt werden die hohen Geschwindigkeiten, mit denen die Stürme und Orkane auf die Städte treffen, durch die Windböen fördernde städtische Bebauung. Windböen mit Spitzengeschwindigkeiten von deutlich über 200 km/h und sogenannte Düseneffekte machen einen Sturm oder Orkan in der Stadt zu einem gefährlichen Wetterereignis.⁸

⁶ Vgl. KLIWA-Kurzbericht 2019. *Starkniederschläge-Entwicklungen in Vergangenheit und Zukunft*.

⁷ Vgl. *Anpassung an den Klimawandel in Stadt und Region...*, S. 21.

⁸ Vgl. *Stadtklimatologie und Grün. Anregungen zur Anpassung an den Klimawandel*, Hrsg.: Stiftung DIE GRÜNE STADT, Juni 2010, S. 13.

Gefahren- und Risikokarten als Planungsinstrument

Urbane Gefahren- und Risikokarten stellen ein geeignetes Planungs- und Kommunikationsinstrument einer klimaangepassten Hitze- und Überflutungsvorsorge dar. Mit ihnen kann durch das Darstellen von lokalen Gefährdungsbereichen, Risiken und möglichen Anpassungspotenzialen eine wichtige Datengrundlage für formelle und informelle Instrumente der Bauleitplanung geliefert werden.

Anwendung finden Gefahren- und Risikokarten beispielsweise beim Hochwasserrisikomanagement. Die Gefahrenkarten stellen dabei das Ausmaß der Hochwasserereignisse in Form der Ausdehnung und der sich einstellenden Wassertiefen dar. Die Risikokarten zeigen die Nutzung der betroffenen Flächen auf: die Lage von Industrieanlagen und Schutzgütern sowie die Anzahl der potenziell betroffenen Einwohner. Entscheidend ist, dass die Gefahren- bzw. Risikokarten unter Berücksichtigung des Klimawandels fortgeschrieben werden.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Folgen des Klimawandels für „Kritische Infrastrukturen“ wie Krankenhäuser, Altenheime, Kindergärten, Kraftwerke oder Katastrophenschutz-einrichtungen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung erhebliche Versorgungsengpässe, Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere schwerwiegende Folgen eintreten würden.

Mit Stadtgrün den Folgen des Klimawandels entgegenwirken

Die durch den Klimawandel noch weiter verschärften klimatischen Verhältnisse in den Städten lassen sich nicht allein durch den verstärkten Einsatz von erneuerbaren Energien bzw. durch technische Lösungen zur Energieeffizienz abmildern. Vor allem städtisches Grün auf Freiflächen sowie auf Dächern und Fassaden leiste dazu einen wirksamen Beitrag, so der Appell in der „Charta Zukunft Stadt und Grün“. Mit Hilfe von urbanem Grün werde die Wirkung von Starkregen und Temperaturextremen abgeschwächt, insbesondere

- das Mikroklima im öffentlichen Raum bzw. in und um Gebäude verbessert,
- der Wärmeinsel-Effekt verringert,
- der Energieverbrauch in Gebäuden (vor allem für Klimaanlage) deutlich reduziert,
- die Feinstaub- und CO₂-Belastung minimiert.

Die **Stiftung Die Grüne Stadt** sieht ebenso die Stadtbegrünung von grundsätzlicher Bedeutung für die Anpassung an den Klimawandel:

„Grüne Städte sind gegen den Klimawandel besser gerüstet. Pflanzen sind hier die Hauptakteure. Lebendige städtische Oberflächen sind perfekte CO₂-Speicher und hervorragende Sauerstoff-Produzenten. Parks und Freiflächen, Straßenbäume, Stadtwälder, begrünte Dächer und Fassaden sorgen auch in dicht besiedelten Regionen und Kommunen für frische Luft. Durch stetiges Wachstum produziert Stadtgrün verlässlich Sauerstoff und bindet Feinstaub.

Der Schattenwurf der Pflanzen und die Verdunstung sind sicherer Garant für die notwendige Abkühlung unserer Städte. Hitzeinseln entstehen in Städten mit einem hohen Anteil an Grünflächen oft gar nicht. Bäume und Sträucher sind deshalb wichtige Akteure einer Stadt, in der die Menschen gerne leben. Denn grüne Stadtoberflächen produzieren aus Sonnenlicht und Wasser Biomasse und Sauerstoff und bauen ganz nebenbei auch Kohlenstoffdioxid ab.“⁹

Eine herausragende Bedeutung wird dabei den Bäumen zugerechnet, denn sie prägen das Erscheinungsbild der Städte, sie verbessern durch Sauerstoffproduktion, CO₂-Bindung, Staubfilterung und Schattenbildung nachhaltig das Stadtklima. Damit tragen sie auch wesentlich zum Wohlbefinden der Bürger in der Stadt bei.

Für die Auswahl der richtigen Baumart am jeweiligen Standort seien folgende Kriterien zu beachten:

- Klimaverhältnisse (Sonne, Schatten, Temperatur, Wind);

⁹ Grüne Städte. Städte zum Leben. Daten-Fakten-Argumente für mehr Grün in der Stadt, Hrsg.: Stiftung Die grüne Stadt, Juni 2020, S. 13.

- Bodensituation (Bodenart, Bodentyp, Nährstoffgehalt, pH-Wert);
- räumliche Gegebenheiten (Wurzelraum und Lichtraumprofil);
- standortbedingte Belastungen (Versiegelung, Schadstoffe, Nutzerdruck);
- architektonische Wirkung (Laubfarbe, Kronenform, etc.).

Ausgewählt werden sollten Bäume und Gehölze, deren typische Eigenschaften bezüglich Wuchsform, Fruchtfall, Duft, und ggf. auch Allergenstatus optimal zu dem Standort passen. Empfehlenswert ist es, neben der GALK¹⁰-Straßenbaumliste auch lokale Erfahrungen mit bestimmten Baumarten und -sorten in die Planung einzubeziehen.¹¹

Der **Deutsche Städtetag** bekräftigt in seinem **Positionspapier „Grün in der Stadt“** vom September 2019, dass es wichtig sei, frühzeitig Maßnahmen zu ergreifen, um sich an den Klimawandel anzupassen. Wichtige Eckpunkte einer klimawandelgerechten Planung sei neben der nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung (Regenwasserrückhaltung, Versickerung etc.), der Freihaltung von Kaltluftentstehungsgebieten und Frischluftschneisen eben auch die Durchgrünung der Stadt. Insbesondere Maßnahmen, wie die Freihaltung von Grünflächen von Bebauung, die Pflanzung von Straßenbäumen und auch eine intensive Dachbegrünung, Wandbegrünung, Gestaltung mit hellen Oberflächen, Pflanzung von Straßenbäumen, die Gestaltung mit erlebbarem Wasser, Trinkwasserbrunnen, Umwandlung von Parkplätzen in grüne Parkplätze sowie die Mitbenutzung von Grünanlagen zur Rückhaltung bzw. kurzfristigen Einstauung von Niederschlagswasser dienen der Anpassung an den Klimawandel. Die Kombination von Gewässern und Parkanlagen erfüllen darüber hinaus wichtige Funktionen für Kleinklima, Biodiversität und Gesundheit. Diese Maßnahmen führen unter anderem zur Minderung von sommerlichen Hitzeereignissen und zur Aufrechterhaltung einer lebenswerten Stadt. Weiterhin wirkungsvoll für den Ausbau von Stadtgrün seien die Förderung einer Brachflächenrevitalisierung und Altlastensanierung sowie von Entsiegelungsmaßnahmen und multifunktionale Maßnahmen zur Wiederherstellung der Bodenfunktionen.¹²

AG

Klimafreundliche Mobilität für Stadt und Land

Mai 2021

Erarbeitet von den Mitgliedskommunen des Arbeitskreises Kommunaler Klimaschutz: Landkreis Bayreuth, Stadt Dortmund, Stadt Hagen, Ilm-Kreis, Stadt Jena, Stadt Karlsruhe, Landeshauptstadt Magdeburg, Stadt Mannheim, Stadt Nürnberg, Stadt Offenbach, Landkreis Oldenburg, Stadt Rheinberg, Ortsgemeinde Schnorbach, Kreis Steinfurt, Flecken Steyerberg, Hansestadt Stralsund, Landeshauptstadt Stuttgart, Gemeinde Sulzbach (Taunus), Landkreis Teltow-Fläming, Stadt Viernheim, Landkreis St. Wendel, Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadt Zwickau und dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu).

Kommunen spielen eine zentrale Rolle, um die kurz-, mittel- und langfristigen Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen. Dies gilt in besonderem Maße auch für den Verkehrssektor. Dessen Treibhausgasemissionen sind bekanntlich seit Jahrzehnten unvermindert hoch. Neben der Energiewirtschaft und der Industrie ist der Verkehr ebenfalls ein Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Zudem werden – vor allem in den Großstädten – die EU-Grenzwerte für die Luftqualität und Lärmbelastung nicht eingehalten. Gleichzeitig

¹⁰ GALK = Deutsche Gartenamtsleiterkonferenz.

¹¹ Vgl. Bäume in der Stadt, Hrsg.: Stiftung Die grüne Stadt, Dezember 2014, S. 8,21.

¹² Grün in der Stadt. Positionspapier des Deutschen Städtetages – beschlossen vom Präsidium am 24. September 2019 in Salzgitter.

bindet der Verkehrssektor in den Kommunen exorbitant hohe Ressourcen für die Herstellung und Unterhaltung der Infrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Straßengüterverkehr.

Die Inanspruchnahme von Freiflächen für Mobilitäts-Infrastruktur auch in Verbindung mit neuen Siedlungsflächen wird immer größer, was gerade im urbanen Bereich zu schwierigen Nutzungskonkurrenzen führt. Unser aktuelles Verkehrsaufkommen hat also schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Bereiche Klimaschutz, Gesundheit (Luft, Lärm, Unfälle), Umwelt (Artenschutz, Versiegelung), Arbeit, Gesellschaft und Soziales. Damit liegt der Mobilitätssektor und mit diesem die Verkehrswende im Fokus kommunalen Interesses. Bei zukünftigen Maßnahmen bzw. Neuplanungen sollten Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels sowie Aspekte der Luftreinhaltung und des Gesundheitsschutzes zwingend Berücksichtigung finden.

Viele Kommunen nutzen ihre Gestaltungsmöglichkeiten. Mit einer zielgerichteten Mobilitätsstrategie setzen sie Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und -vermeidung oder für den Ausbau von Mobilitätsalternativen um. Dies hat neben der Einsparung von Treibhausgasen vor allem positive Effekte auf Luftqualität, Lärminderung, Freiraum- und Lebensqualität. In der Corona-Pandemie hat sich der Blick auf die Mobilität erneut verschoben und gezeigt, dass Kommunen einerseits schnell reagieren können (Stichwort „Pop-up-Radwege“), andererseits die Nutzung des ÖPNV von einem (fragilen) Vertrauen der Nutzer*innen abhängt mit Blick auf die Aspekte Zuverlässigkeit, Komfort, Kosten und Gesundheit. Durch die Corona-Situation haben sich teilweise völlig neue Erkenntnisse und Chancen ergeben, die sich in ihrer Wirkung und Praktikabilität erst zukünftig näher erfassen lassen werden. Eine wichtige Erkenntnis ist jedoch, dass vieles, was bis vor Kurzem als unpraktikabel oder nicht vorstellbar galt, heute kurzerhand zur Realität geworden ist. Es wird zukünftig zu prüfen sein, ob diese Maßnahmen hilfreich bei der notwendigen Verbesserung des Klimaschutzes sind oder nicht, also beibehalten, modifiziert oder zurückgeführt werden sollten.

Die aktuelle Diskussion macht also deutlich, dass Mobilität und Klimaschutz zusammen gedacht werden müssen – denn nur so können wir zu nachhaltigen, klimafreundlichen Verkehrsstrukturen kommen...

Mobilität heute – Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in Deutschland ändern sich. Steigende Verkehrsleistungen, hohe Ansprüche an Komfort und Individualität (Stichwort SUV), steuerliche Anreize wie Fahrtkostenerstattung und Dienstwagenprivileg sowie ein vor allem im ländlichen Raum ungenügend ausgebautes bzw. abgestimmtes Angebot im ÖPNV führen zu einem stabilen Anteil des Motorisierten Individualverkehrs. Der entsprechend starke Fokus auf den MIV hat zu weitreichenden Belastungen und einem großen Veränderungsbedarf geführt und sollte unbedingt angegangen werden. Ziel muss sein, flächendeckend echte Alternativen zum Auto anzubieten und der Vorrangstellung des MIV entgegenzuwirken.

Mobil sein in der Stadt und auf dem Land

Im ländlichen Raum in Deutschland leben je nach Definition der Raumordnungskategorie zirka 60 Prozent der Bevölkerung. Trotz des gesetzgeberischen Auftrags, „gleichwertige Lebensverhältnisse“ in Stadt und Land zu schaffen, klafft noch immer eine große Lücke zwischen der Entwicklung des urbanen und des ruralen (ländlichen) Raums. Besonders im Bereich der Mobilität wird dieser Unterschied sichtbar. In kompakteren Kommunen und Ballungsräumen werden die Mobilitätsthemen bestimmt durch die Entfernungen und Dichte der Zielpunkte und die Finanzierbarkeit sowie sich daraus ergebender Nachfrage und Angebotsmöglichkeiten.

Im ländlichen Raum ist die Thematik dominiert durch einen unzureichenden, in vielen Bereichen auch zurückgebauten Nahverkehr, oft fehlende Infrastruktur (z.B. Radwege), dem daraus folgenden Wunsch zum eigenen Auto und starken Pendlerbewegungen. Jede Region im ländlichen Raum weist darüber hinaus jeweils spezifische Merkmale auf (z.B. Topografie, Bevölkerungsdichte, Nähe zu Oberzentren und Großstädten). Die Herausforderung besteht im Grundsatz darin, passgenaue Angebote zu entwickeln, die auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes spezifisch das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung abbilden. Dies gemeinsam mit den Akteuren und den verschiedenen Zielgruppen vor Ort zu erarbeiten, nach dem Prinzip des „Bottom-up“ („von unten nach oben“), ist die Grundlage zur mittelfristigen Entwicklung einer klimaneutralen Mobilität, die von den Bürger*innen mitgetragen wird. Es gilt zudem: Mobilität ist übergreifend und interkommunal zu denken, denn der Verkehr endet nicht an der Stadt-/Gemeindegrenze. Sie ist als verzahntes und integriertes System mit dem Umfeld zu betrachten.

Mobilität und die soziale Frage

Heutige Verkehrssysteme weisen zahlreiche soziale Ungerechtigkeiten auf. Beispielsweise finden sich Haushalte mit niedrigen Einkommen häufiger an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und sind damit verstärkt gesundheitsgefährdenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ausgesetzt. Haushalte mit hohem Einkommen verursachen meist deutlich mehr Treibhausgas und andere Umweltbelastungen durch ihr Verkehrsverhalten als der Durchschnitt der Haushalte, bezahlen aber nur zu einem geringen Teil für die entstehenden Umweltkosten. Zusätzlich profitieren reichere Haushalte überproportional von steuerfinanzierten Subventionen wie dem Dienstwagenprivileg, Diesel- und Flugbenzinsubventionen und der Entfernungspauschale. Insbesondere Personen ohne Auto – ob Familien oder ältere oder beeinträchtigte Menschen – sind sowohl die Leidtragenden als auch die Benachteiligten des heutigen Verkehrssystems.

Gleichzeitig definieren viele junge Menschen ihren Status nicht mehr darüber, ein eigenes Auto zu besitzen. Gerade in verdichteten Ballungsräumen setzt sich diese Haltung zunehmend durch, hier besteht der Anspruch, auf Bedürfnisse des sozialen Lebens jederzeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die bereitstehen, reagieren zu können. Für die ältere Generation ist die Bewahrung der Unabhängigkeit und Gestaltung des eigenen Lebens auch ohne Führerschein wertvoll, und es sollte möglichst keine Einschränkungen geben im Alltag. Eine wirklich gleichberechtigte Mobilität schließt alle Verkehrsarten und Verkehrsmittel ein, sie erfordert eine barrierefreie Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes, verbesserte Zugänglichkeiten und Nutzbarkeiten von Verkehrssystemen und die Berücksichtigung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse.

Es sollten für alle Menschen Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben geschaffen werden, unabhängig von Alter, Beeinträchtigungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Dabei muss darauf gesetzt werden, dass Nutzer*innen mit dem für sie besten Mobilitätsangebot für ihren aktuellen Zweck ausgestattet werden, denn die Mobilitätswende funktioniert nur, wenn sie auch für alle praktisch umsetzbar ist. Bei eingeschränkten Ressourcen oder Flächenverfügbarkeiten, z.B. im Bestand, ist den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen als schwächsten Teilnehmenden Priorität einzuräumen. Auch Restriktionen gegen den MIV sollten zukünftig in Erwägung gezogen und erforderlichenfalls durchgesetzt werden.

Als Kommune eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität gestalten

Eine konsequentere Umsetzung ist erforderlich, wenn die angestrebte und notwendige „Mobilitätswende“ erfolgreich sein soll. Dazu bietet sich den Kommunen eine Fülle von möglichen Optionen.

Mobilitätsalternativen aufzeigen

Fahrrad- und Fußverkehr stärken, z. B. durch

- Schaffung eines attraktiven, gleichberechtigten, diskriminierungsfreien, vernetzten Fuß- und Radwegesystems (auch Einbindung von (Lasten-)Rad-Ausleihsystemen), gut verbunden mit dem ÖPNV und dem schienengebundenen Fernverkehr als Alternative zum Auto;
- Einrichtung von temporären „Pop-up“-Radwegen (auch um für Akzeptanzerhöhung zu sorgen).

ÖPNV stärken, z.B. durch:

- Erweiterung des Angebotes von Bus und Bahn sowohl in urbanen Zentren als auch zur Vernetzung mit dem Umland;
- Ausrichtung auf Kundenfreundlichkeit und Vereinfachung: Verbundsysteme harmonisieren, unterschiedliche Netze miteinander verknüpfen, Ausbau der Informationssysteme zur Verkehrsmittelwahl (z.B. Einsatz digitaler Fahrgastinformationen, die in Echtzeit aktualisiert werden);
- Steigerung der Attraktivität insgesamt mit auf die Bedürfnisse der Nutzer*innen zugeschnittenen Angeboten (Stichwort: „Social Design“); Verlässlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit;
- Setzen von finanziellen Anreizen: kostengünstiger ÖPNV (ggf. nur auf ausgewählten Strecken und Zonen), von betriebswirtschaftlicher auf volkswirtschaftliche Betrachtung des ÖPNV umschwenken.

Betriebliches Mobilitätsmanagement und Sharing-Angebote fördern, z.B. durch:

- Analyse des eigenen Fuhrparks und des Fahraufkommens der Mitarbeitenden, Erarbeitung von alternativen Konzepten, Förderungen beantragen, Maßnahmen umsetzen;
- Entwicklung attraktiver Angebote wie z.B. Jobtickets (statt kostenloser Parkplatzangebote der Arbeitgeber), Abstimmung von Arbeits- und Terminzeiten sowie Orten auf den ÖPNV;
- Etablierung von multimodalen Umsteigepunkten;
- Etablierung von Bike- und Car-Sharing-Angeboten.

Mobilität der Zukunft planerisch steuern und priorisieren

Neue Prioritäten bei der kommunalen Verkehrsplanung setzen, z.B. durch:

- Umschichtung von finanziellen Ressourcen: weg vom Auto hin zu Fahrrad, Lastenrad und Fußgänger*inneninfrastruktur, Reduzierung von Verkehrsfläche für den MIV und Erreichbarkeitsvorteilen für Autos;
- Integration von Verkehrs- (inklusive Fuß- und Radverkehrsplanung), Luftreinhalte-, Lärminderungs- und Bauleitplanung unter Berücksichtigung des Grundsatzes Innen- vor Außenentwicklung, Umsetzung des Leitbildes „Stadt der kurzen Wege“, Berücksichtigung von Vorgaben aus Klimaschutzkonzepten und Klimaanpassungsstrategien;
- kontinuierliche Reduzierung bzw. Bewirtschaftung von Parkraum sowie Schaffung von Anreizsystemen zu Gunsten neuer Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, ÖPNV und für die Gewinnung von Fläche für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel;
- Aufwerten und Stärkung der Attraktivität von Straßen und Plätzen bei reduziertem MIV, Planung von Shared Space-Modellen.

Güter- und Wirtschaftsverkehr optimieren, z.B. durch:

- Entwicklung von innovativen und stadtverträglichen Logistikkonzepten, z. B. Raumbedarfsplanung für Lastenräder oder Umladestationen für Paketdienstleister zur nachhaltigen Auslieferung an die Endkunden (Stichwort „Letzte Meile - Lieferverkehr“);

- integrierte Standortplanung für Industrie, Gewerbe und Handel mit Anbindung an den ÖPNV und an das Radverkehrsnetz sowie Ausbau von P+R-Anlagen;
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Wasserstraßen- und Schienengüterverkehr.

Kommunale Optionen für klimafreundliche Mobilität im Quartier/Orts- und Stadtteil nutzen, z.B. durch:

- Einsatz von bestehenden planungsrechtlichen Grundlagen (wie Lärmaktionsplänen, Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, Stellplatzsatzungen, städtebaulichen Verträgen etc.) als Steuerungsmittel und Möglichkeit für eine nachhaltige Mobilität mit Blick auf die lokalen Gegebenheiten;
- Entlastung des öffentlichen Raums vom Parkdruck des MIV durch zentrale gebündelte Parkmöglichkeiten, wie z.B. Parkhäuser, Tiefgaragen, anderweitig schlecht nutzbare Flächen;
- Verbesserung des letzte Meile-Lieferverkehrs, Entwicklung innovativer Logistikkonzepte;
- Stärkung des Quartiers mit Blick auf Wohnen/Arbeiten/Einkaufen und Förderung der Nahmobilität (z.B. Fahrradabstellanlagen, Berücksichtigung von Lastenrädern bei der Wegeplanung, den Logistikkonzepten oder beim Stellplatzschlüssel).

Mobilität für alle verändern – (digitale) Erreichbarkeit, Teilhabe und Gerechtigkeit

Erreichbarkeit zwischen Stadt und (Um-)Land optimieren und sichern, z.B. durch:

- Zusammenarbeit und Abstimmung mit Nachbarkommunen der Region sowie relevanten Organisationen und Verbänden, Fördern von Infrastruktur im (Um-)Land, (z.B. P+R-Angebote oder Ausbau des ÖPNV in der Region);
- Verbindung von überregionalen und regionalen urbanen Zentren bzw. Arbeitsstätten mit allen Verkehrsarten;
- Verbindung von Ortsteilen und Ortschaften miteinander durch sichere Fuß- und Radwege sowie bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote.

Restriktionen schaffen zur Verhinderung von umwelt- und klimabelastendem Verkehr, z.B. durch:

- Stärkung des kommunalen Handlungsspielraums für Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 innerorts);
- Erprobung von Mautsystemen auf Kommunalstraßen (z.B. nach dem Vorbild von London oder Stockholm);
- Minderung des Flächenverbrauchs für Verkehrsflächen und Umverteilung von Flächen im Bestand; zu Gunsten nachhaltiger Mobilitätsformen und Grünflächen;
- neue Besteuerungssysteme für größere Fahrzeuge, Abschaffung des Dienstwagenprivilegs (ggf. für klimafreundliche Fahrzeuge).

Klimaschädliche Verkehre vermeiden, Smart Mobility-Konzepte fördern, z.B. durch:

- Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Bahn, Bus, Fahrrad, Car-Sharing (möglichst stationsbasiert) und das Zu-Fuß-Gehen;
- verbesserte Angebote zur Inter- und Multimodalität, Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsarten und Serviceeinrichtungen (Umsteigehaltstellen, Fahrradparkhäuser etc.);
- klimaentlastende Mobilitätskonzepte: kommunale Steuerung von Free-floating-Sharing-Angeboten, um Stadtverträglichkeit zu sichern und zusätzliche Verkehre zu vermeiden.

Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheitsempfinden und Gesundheit erhöhen, z.B. durch:

- Vorrangige Durchführung von Verkehrssicherungsmaßnahmen für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen auf Straßen, Winterdienste ausweiten, Geschwindigkeitsreduzierung und Parkverhalten durch Planung und Kontrollen umsetzen;

- Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit sowie sozialen Kontrolle für alle Verkehrsteilnehmenden, darunter Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung;
- Verkehrserziehung und -aufklärung auch über Gefahren stärken, das festigt auch die Akzeptanz;
- Begrünung zur Trennung der Nutzungsarten, auch Blend- und Witterungsschutz (Wind, Sonne, Regen);
- Erhalt der Benutzbarkeit von Fuß- und Radwegen auch bei unvermeidbaren Sondernutzungen öffentlicher Verkehrsflächen (notfalls sind Alternativen gut beschildert anzubieten);
- Vorrangschaltungen bei digitaler Verkehrssteuerung zu Gunsten von Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und ÖPNV.

Als Kommune die Umsetzung erfolgreich voranbringen

Politik einbinden

Der entscheidende erste Schritt auf dem Weg zu einer klimagerechten Mobilität ist die Einbindung aller politischen Ebenen. Die Mehrzahl der Städte, Landkreise und Gemeinden haben ein Klimaschutzkonzept oder beschlossene Klimaziele. Politisch beschlossene Ziele und Strategien sind die Voraussetzung und Ermächtigung für nachfolgende Umsetzungsschritte und daher von zentraler Bedeutung für eine klimafreundliche kommunale Mobilitätsstrategie. Eine weitere elementare Grundlage sind Investitionen in eine Mobilitätswende und das dazugehörige Mobilitätsmanagement. Die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen sind durch die kommunalen Haushalte frühzeitig einzuplanen oder nach neu festzulegenden Prioritäten umzuschichten. Die „echten“ Kosten der bisherigen Mobilität müssen dabei deutlich werden.

Kommunen sollten gemeinsam darauf drängen, dass Mehrkosten vor allem über Landes- und Bundesförderungen getragen werden. Die Berücksichtigung und Umsetzung klimafreundlicher Mobilität in Planungs- und Entscheidungsprozessen erfordert eine professionelle Verankerung und Begleitung durch das kommunale Mobilitätsmanagement.

In kleineren Kommunen kann hier auch das Klimaschutzmanagement tätig werden. Darüber hinaus ist eine externe, unabhängige Begleitung für die Planung und Einführung von neuen Mobilitätsangeboten in urbanen wie ländlichen Räumen wünschens- und empfehlenswert – sowohl zur Prozessbegleitung als auch zur Prozesssteuerung. Fragen der Mobilität haben viele Querbezüge zu den unterschiedlichen Ziel- und Handlungsfeldern der Kommunen. Es ist daher abzusichern, dass die Berücksichtigung über das professionalisierte Mobilitätsmanagement strukturell gewährleistet ist. Idealerweise bezieht die Umsetzung der Klimaziele die gesamte Verwaltung mit ein, damit eine ganzheitliche Lösung in allen Geschäftsfeldern der Kommunen erfolgt.

Kommunen als Vorbilder

Die Rolle der Kommunen als Vorbilder und „Best practice“-Akteure ist überaus bedeutsam. Entsprechend ist das eigene betriebliche Mobilitätsmanagement vordringlich zu überprüfen. Den Beschäftigten sollen Angebote gemacht werden, um klimafreundliche Mobilität umzusetzen. Dies gilt auch für die Planungen und Entscheidungen in kommunaler Verantwortung: Die Ziele im Bereich der klimafreundlichen Mobilität sollten konsequent Beachtung finden und Abweichungen immer begründet werden.

Analyse der Ausgangssituation und der Rahmenbedingungen

Für die Umsetzung neuer Mobilitätsstrategien sind umfassende und strategische Analysen der Ausgangssituation und der Rahmenbedingungen erforderlich, wie beispielsweise die Erfassung der Mobilitäts-/Verkehrsinfrastruktur inklusive der Verkehrsbeziehungen, Pendler- und Erreichbarkeitsanalysen, die Erfassung von Privatfahrzeugbeständen, der Radverkehrsinfrastruktur oder der Netzabdeckung von Mobilfunk und Internetanschlüssen. Dazu gehört auch

die Identifikation von Akteuren und Zielgruppen inklusive einer Sicht auf verschiedene soziale Gruppen (Stichwort: Sinus-Milieus) und die Erfassung des jeweiligen Mobilitätsverhaltens.

Chancen nutzen

Der Erfolg von Veränderungsprozessen hängt nicht selten vom passenden Moment ab. Entsprechend sind Gelegenheiten zu identifizieren. Dies betrifft ebenso Kommunen (z.B. bei Neubauvorhaben, Planungsverfahren, politischen Rahmenbedingungen) wie auch Nutzungsgruppen bzw. Anlässe (z. B. Familiengründung, Neuzugezogene, Arbeitsplatzwechsel) oder Unternehmen (bei Ansiedlung oder Erweiterung, Nachfolgesituation).

Gerade jetzt können Erkenntnisse aus der Corona-Krise eine gute Gelegenheit und Bereitschaft für Veränderungsprozesse bieten.

Das gesamte Papier kann abgerufen werden unter:

<https://difu.de/publikationen/2021/klimafreundliche-mobilitaet-fuer-stadt-und-land>

Was bedeutet die Coronavirus-Pandemie für die Entlastung städtischer Wohnungsmärkte im Umland?

Auszug aus: Das Umland der Städte. Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte. Plausibilitäten – Determinanten – Restriktionen, Deutsches Institut für Urbanistik, April 2020/Februar 2021.

Die Studie zu den Chancen der Entlastung überforderter großstädtischer Wohnungsmärkte durch das Umland wurde Anfang 2020 erarbeitet – und damit vor dem Ausbruch der Pandemie. Die Corona-Erfahrungen seit März 2020 mit Lockdown, Kontakteinschränkungen, Abstandsregelungen, Homeschooling und Homeoffice, der Schließung von Geschäften und der Gastronomie etc. stellten eine für viele Menschen sehr einschneidende Erfahrung dar...

Mit dem ersten Lockdown wuchs gleichzeitig die Bedeutung der Wohnung als Rückzugsort und der Wohnquartiere als Lebensräume. Es dauerte nicht lange, bis die ersten Stimmen laut wurden, die das Ende der Stadt, wie sie bisher bekannt war, verkündeten.

Die Aussagen zur Post-Covid-Stadt gehen grob in zwei Richtungen: Die einen sehen in der Krise die historische Chance einer sprunghaften Verbesserung städtischer Lebensqualität (Einschränkung der Flächen für den Individualverkehr, Pop-up-Radwege, Grünflächen, Zusammenhalt in Nachbarschaften). Für die anderen verlieren die Metropolen den Glanz. So wurde im Mai 2020 aus New York berichtet, dass binnen weniger Wochen 400.000 Einwohner*innen der Stadt den Rücken gekehrt hätten. Vor dem Inkrafttreten des Reiseverbots im März 2020 sollen 1,2 Mio. Menschen den Großraum Paris verlassen haben. Ziel dieser Fluchten waren in erster Linie Ferienhäuser, aber in dem Maße, wie die dichte Großstadt zur Chiffre für Enge, Überfüllung und Infektionsgefahr wurde, mehrten sich auch die Lobpreisungen des Landlebens. Was bedeutet das nun für die Zukunft? Brauchen die städtischen Wohnungsmärkte überhaupt noch eine Entlastung?

Bisher sind dazu kaum definitive Aussagen möglich. Die Daten der Amtlichen Statistik erscheinen oft mit einem Jahr Verzögerung. Zudem wird die Pandemie – auch bei großem Impfoptimismus – noch bis weit in die zweite Jahreshälfte 2021 den Alltag bestimmen, was eine Reihe von Unsicherheiten mit sich bringt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Dauer der Pandemie der wesentliche Hebel für die Unterschiede zwischen der alten und der neuen Normalität in den Städten ist. Vier Hauptkräfte werden identifiziert, die für die Transformation der Städte und Regionen bestimmend sind:

- Die Pandemie hinterlässt „soziale Narben“, die die Wahl des Wohnsitzes, die Reise- und Pendelmuster sowie die Wirtschaftlichkeit bestimmter Arten von Unternehmen und sozialen Treffpunkten beeinflussen.
- Das „erzwungene“ Experiment von Homeschooling, Homeworking, Onlineshopping etc. hat eine radikale Umstellung der Kommunikation, der Arbeit, der Bildung und der Versorgung bewirkt, die leichter ging, als viele vermutet hätten. Was davon – etwa als Alternative zu traditionellen Interaktionswegen – bleibt, wird die Zukunft zeigen.
- Die Akzeptanz der Notwendigkeit, die städtische gebaute Umwelt gegen zukünftige Gesundheits- und Klimarisiken abzusichern wird steigen, und das wird auch zu grundlegenden Interventionen hinsichtlich sozialer Distanzierung und der Umsetzung angemessener Hygienestandards führen.
- Die in der Pandemie angestoßenen Veränderungen der Straßenlandschaften, der städtischen Funktionen und der Immobilien könnten zu dauerhafteren Veränderungen in der Art und Weise führen, wie und wo Menschen leben und arbeiten.

Die Transformationsprozesse führen damit zu erheblichen Veränderungen in den (großen) Städten, was aber nicht zwangsläufig mit einem Bedeutungsverlust einhergehen muss: „Vergangene Pandemien haben für den Moment verheerende Schäden angerichtet und wesentliche kulturelle, politische und städtebauliche Veränderungen nach sich gezogen. Aber keine von ihnen hat die Rolle, die die Großstädte in der Gesellschaft haben, langfristig beschädigt.“ Sicher ist, dass die Pandemie als Katalysator auf Entwicklungen wirkt, die bereits zuvor begonnen hatten. In den Agglomerationsräumen ist bezahlbarer Wohnraum seit Jahren Mangelware. In diesem durch Knappheit geprägten Markt kam die Umsetzung von Wohninnovationen zu kurz, denn es ließ sich nahezu jede Wohnung vermieten. Es mangelt an flexiblen Grundrissen, die Wohnen und Arbeiten ermöglichen und ausreichend Rückzugsmöglichkeiten schaffen. In vielen Städten gewinnt die Umlandwanderung von Familien bereits seit einigen Jahren an Dynamik. So verzeichnet Berlin für dieses Segment seit Jahren Wanderungsverluste gegenüber dem Umland. Diese scheinen im Jahr 2020 leicht über denen der Vorjahre zu liegen. Bislang wurden die Wegzüge immer durch Zuzüge überkompensiert, die vor allem aus dem Ausland kamen und sich momentan deutlich abgeschwächt haben. Falls die Stadt also einen Teil ihrer urbanen Annehmlichkeiten durch Corona (Clubs, Bars) und einen anderen durch die Preissteigerungen am Immobilienmarkt (Freiräume, Nischen) verliert, dann könnte durchaus ein leichter Nachfragerückgang am Immobilienmarkt einsetzen.

Im Berliner Umland haben sich indes die Bodenpreise seit 2012 verdreifacht, und die Nachfrage weicht mittlerweile auf die Städte in der zweiten Reihe und die dörflichen Lagen aus. Der Brandenburger Grundstücksbericht weist darauf hin, dass zu beobachten bleibt, „ob veränderte Arbeitsformen, wie das Homeoffice, das in den letzten Monaten für viele Menschen zur Normalität wurde, ebenfalls zu einer Verlagerung der Nachfrage führen wird“. Generell scheint sich das Thema „Heimarbeit“ zum zentralen Dreh- und Angelpunkt in der Diskussion um die zukünftige Entwicklung der Wohnstandortwahl zu entwickeln. In den zurückliegenden Jahren wurden immer neue Rekorde bei den Pendlerzahlen beobachtet. So stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die ihre Gemeinde auf dem Weg zur Arbeit verlassen, zwischen den Jahren 2000 und 2018 um 4,4 Mio., die Zahl derer, die den Stadt- oder Landkreis verlassen um 3,3 Mio. Es gab damit – auch bereits vor Corona – eine wachsende Zahl von Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht in unmittelbarer Nähe zur Arbeitsstätte wohnen.

Die Frage ist nun, wie viele der Stadtbewohner*innen den Wunsch haben – und durch Homeoffice die Möglichkeit sehen, ohne den Stress des Pendleralltags –, ebenfalls ins Umland zu ziehen. Laut einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Civey für die ZEIT-Stiftung würde jeder dritte Großstädter gerne aufs Land ziehen. Allerdings hat die Pandemie den Wunsch nur bei 2 % ausgelöst und bei 7 % verstärkt. Im Rahmen des „unfreiwilli-

gen Experiments“ Lockdown im April 2020 arbeiteten laut einer Befragung 34% der Beschäftigten ganz oder teilweise im Homeoffice (vgl. Schröder et al., 2020). Schätzungen zum generellen Potenzial des Homeoffice werden häufig an den Tätigkeiten festgemacht und variieren zwischen 17 und 42 %.

Bei einer Vielzahl von Beschäftigten mit homeofficetauglichen Tätigkeiten wird die Arbeit im Büro/an der Arbeitsstätte nicht vollständig abgelöst werden. Dafür sprechen arbeitsorganisatorische Gründe, aber auch die Agglomerationseffekte, deren Bedeutung sich nicht einfach auflöst. Demnach liegen der Hauptgrund für die Produktivität und Innovationskraft und damit die Ursache für die Konzentration wirtschaftlicher Aktivität in Ballungsräumen in der Möglichkeit des Austauschs von Ideen und Wissen. Eine durch Fernarbeit getriebene Deagglomeration würde diese Möglichkeiten verspielen, sofern solche Momente der Interaktion und Kreativität nicht vollständig ins Digitale verlagert werden können.

Fest steht allerdings heute schon, dass die Arbeit im Homeoffice in vielen Bereichen – zumindest als Wahloption – Bestand haben wird. Es ist einerseits im Interesse der Arbeitnehmer*innen, die sich so Wege ersparen bzw. eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf erzielen können. Andererseits wird immer wieder kolportiert, dass Arbeitgeber über das Einsparpotenzial durch eine Verkleinerung der teuren städtischen Büroflächen nachdenken. Damit Homeoffice aber zum „Steigbügel“ der Umlandwanderung wird, müssen – neben dem Wohnungsangebot – auch die infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sein. Dazu gehören neben den in der Studie bereits angesprochenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur auch die gute Internetverfügbarkeit. Sind diese Voraussetzungen gegeben, ist es möglich, dass sich die in Kauf genommen Pendeldistanzen weiter erhöhen. Eine empirische Überprüfung dessen wird aber erst ab 2022 möglich sein, denn erst dann liegen die notwendigen Daten vor. Zudem ist die dauerhafte Verlagerung des Wohnsitzes eine längerfristige Entscheidung, die nicht von heute auf morgen gefällt wird. Bis dahin bleibt es bei der anekdotischen Evidenz einzelner Fallberichte.

Indes erfahren neue Entwicklungen in peripheren Regionen mittlerweile eine größere Wahrnehmung. Diese entsprechen nicht dem sonst verbreiteten „Wohnbild“ des Einfamilienhauses, sondern stellen gemeinschaftlich getragene Infrastrukturen und Ansätze des Zusammenlebens in den Vordergrund. Damit wird den klassisch auf die Kernstadt ausgerichteten Zentripetalkräften in den Stadtregionen etwas entgegengesetzt, denn die lokalen Angebotsstrukturen erfahren durch Raumangebote wie Coworking etc. eine qualitative Veränderung. Generell kann eine vermehrte Nutzung von Homeoffice als Chance für die Zentren im Umland gesehen werden, denn die vermehrte Präsenz führte auch in den Stadtquartieren zur Wiederentdeckung bzw. Wieder-Wertschätzung der Angebote im Wohnumfeld.


Grundvoraussetzung dafür ist aber eine gewisse Grunddichte der Wohnformen – auch im Umland. Üblicherweise steigt die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf mit Entfernung zum Stadtzentrum an, was auch an den jeweils vorherrschenden Wohngebäudetypen und Wohnformen liegt. Die angesprochenen „Umland-Pioniere“ zeigen dazu Alternativen auf. Diese sind überaus notwendig, denn sonst fehlen Wohnungen für die Bedarfe u.a. von jungen Auszubildenden, Menschen mit niedrigeren Einkommen oder auch Älteren mit Unterstützungsbedarfen.

Allerdings muss auch die pauschale Kritik am steigenden Wohnflächenkonsum – bundesweiter Durchschnitt 47 qm/Person – generell einer Revision unterzogen werden. Gerade in den von Wohnungsknappheit gekennzeichneten städtischen Märkten liegen die Wohnungsgrößen weit unter dem Durchschnitt. Wenn Wohnungen aber zusätzliche Funktionen – wie Homeoffice etc. – aufnehmen müssen, sind sie u.U. nicht mehr bedarfsgerecht. Insofern können veränderte Arbeitsbedingungen in zweifacher Hinsicht eine Umlandwanderung auslösen: einerseits weil die Wohnpräferenzen eine Umwertung erfahren haben und andererseits weil eine Anpassung der individuellen Wohnsituation in der Stadt nicht möglich bzw. leistbar ist.

Im Bericht des BBSR zu Wohnungs- und Immobilienmärkten in Deutschland 2020 wird festgestellt, dass die Wohnungswirtschaft bislang wesentlich robuster durch die Krise gekommen ist als viele andere Branchen: „Ein Ende der Preissteigerungen ist derzeit trotz Corona-Pandemie noch nicht erkennbar“. Eine zunehmende Leerstandsentwicklung wird lediglich für das Segment der Mikroapartments erwartet, die eine hohe Fluktuation aufweisen und deren potenzielle Nachfrager*innen (z.B. Studierende) derzeit ausbleiben. Die Mieten und Kaufpreise entwickelten sich dagegen im Trend weiter, d.h. beide steigen, die Kaufpreise stärker als die Mieten. Zu der geringen Volatilität der Immobilienmärkte haben – neben den Wirtschaftshilfen – auch die staatlichen Unterstützungsprogramme, sei es das Kurzarbeitergeld oder der erleichterte Zugang zu Wohngeld bzw. zur Grundsicherung, beigetragen. Die zukünftige Entwicklung ist davon abhängig, wie viele Haushalte dauerhafte Einkommenseinbußen zu verzeichnen haben. Durch den Rückgang der Auslandszuwanderung und bei stabilen Neubauzahlen könnte eine leichte Entspannung der städtischen Wohnungsmärkte eintreten oder sich zumindest die Situation nicht weiter verschärfen (vgl. Um die durch die Corona-Pandemie schmerzlich bewusst gewordenen Defizite in den städtischen Lebensräumen zu beheben, bedarf es vor allem öffentlicher Interventionen und Investitionen. Letztere werden zukünftig allerdings knapper werden, da viele städtische Haushalte auch ohne die wirtschaftlichen Einbrüche eher knappe Budgets aufweisen. Wenn die Städte aber ihre Attraktivität für die Bewohnenden nicht steigern (können), wird ein signifikanter Anteil derjenigen, die die Wahlfreiheit haben, u.U. die Städte in Richtung Umland verlassen.

Die vollständige Studie kann abgerufen werden unter:

www.impulse-fuer-den-wohnungsbau.de/fileadmin/images/Pressemitteilungen/PM_06-05-2021_Wohnungsbautag/Difu_Studie_Städteumland_2021.pdf

<p>Impressum: Kommunalpolitisches Forum Sachsen e.V. 09130 Chemnitz Zietenstraße 60 Tel.: 0371-69575405 info@kommunalforum-sachsen.de www.kommunalforum-sachsen.de Redaktion: A. Grunke V.i.S.d.P.: P. Pritscha</p>	<p><i>Die Kommunal-Info dient der kommunalpolitischen Bildung und Information und wird durch Steuermittel auf der Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushalts finanziert.</i></p>	<p>SACHSEN</p> 
---	---	--