

Kurzfassung

Die Suburbanisierung der Wohnbevölkerung war über mehrere Jahrzehnte eine der zentralen räumlichen Entwicklungen in Deutschland. Haushalte zogen aus den Großstädten in kleinere Nachbargemeinden, in den suburbanen Raum. In den meisten Fällen behielten die Erwerbstätigen ihren Arbeitsplatz in den großen Städten und pendelten tagein, tagaus dorthin. Diese Zusammenhänge sind seit Langem bekannt und empirisch vielfach belegt.

Diese Situation steht unter anderen Vorzeichen, wenn auch (hochwertige tertiäre) Arbeitsplätze im suburbanen Raum entstehen und sich die Gemeinden im Umland selbst zu Beschäftigungszentren entwickeln. In der Fachdiskussion spricht man von Ausreifung oder Ausdifferenzierung der Verdichtungsräume, häufig auch von (post)suburbaner Raumentwicklung. Solche Tendenzen könnten zu weniger und kürzeren zwischengemeindlichen Pendlerverflechtungen führen, wenn die Erwerbstätigen, die in den suburbanen Räumen wohnen, nun dort arbeiten. Eine Suburbanisierung des Wohnens und Arbeitens könnte ein verkehrssparsameres Verflechtungsmuster neuer Struktur begünstigen und damit im besten Fall eine wünschenswerte Reduktion der Umweltbelastungen durch den Verkehr einleiten.

Diese hoffnungsfrohe Hypothese entstammt der US-amerikanischen Fachliteratur und wird dort in Teilen der Raum- und Verkehrsforschung offensiv vertreten. Hierzulande wurde die Diskussion um die langfristigen verkehrlichen Konsequenzen (post)suburbaner Raumentwicklungsprozesse bislang nicht auf Basis empirisch belastbarer Zahlen geführt. Ziel der Abhandlung ist es, in diese Lücke zu stoßen. Die Analysen stützen sich dazu auf gemeindebezogene Arbeitsplatz-, Erwerbstätigen- und Pendlerdaten des Zeitraums 1970-2007. Gesucht werden Anzeichen dafür, dass die Ausdifferenzierung der deutschen Verdichtungsräume zu weniger Pendlerverkehr führt (bzw. führen könnte). Dazu wird v.a. untersucht, ob das Pendleraufkommen und die Pendeldistanzen mit der Zeit abnehmen und ob es Hinweise auf eine Abkopplung von suburbanen Räumen und Kernstädten im Bereich der Pendlerverflechtungen gibt. Die für die elf größten Verdichtungsräume der alten und neuen Bundesländer vorliegenden Ergebnisse deuten dabei auf Folgendes hin:

- Erstens ist es in keinem Untersuchungsraum zu einem verkehrsreduzierenden Ausgleich der Wohn- und Arbeitsstätten gekommen, da die Verteilung der Erwerbstätigen und Arbeitsplätze in den Städten und Gemeinden immer weniger übereinstimmt. Trotz einer z.T. erheblichen Ansiedlung von Arbeitsplätzen in den (westdeutschen) suburbanen Räumen haben die siedlungsstrukturell hervorgerufenen Mindestpendleranteile und damit die Funktionsentmischung in allen Verdichtungsräumen zugenommen.
- Zweitens haben das reale Pendleraufkommen und die realen Pendeldistanzen sowohl langfristig (1970-2007) als auch im letzten Jahrzehnt (1999-2007) deutlich zugenommen. Die Zunahmen fallen dabei weitaus stärker aus, als dies allein durch die siedlungsstrukturellen Entwicklungen erklärt werden kann.

Alles in allem erfüllen sich die z.T. weitreichenden Hoffnungen, die an (post)suburbane Raumentwicklungsprozesse im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gerichtet werden, für deutsche Verdichtungsräume damit nicht. Aus den Resultaten werden Schlussfolgerungen über die langfristige Entwicklung des Pendlerverkehrs abgeleitet. Die Ergebnisse geben darüber hinaus Hinweise auf die Effektivität raumplanerischer Leitbilder. Die Analysen leisten schließlich einen Beitrag zum Verständnis des alltäglichen Verkehrsgeschehens und seines Wandels in deutschen Verdichtungsräumen.