



Joachim Scheiner, Susanne Frank, Verena Gerwinat, Katja Schimohr, Annika Wismer

Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende

Qualitative und quantitative Befunde

Von wenigen Regionen abgesehen, waren die Wohnungsmärkte in Deutschland in den letzten Jahren durch Angebotsknappheit und massive Preissteigerungen geprägt. Dies gilt besonders für die prosperierenden Metropolräume, aber inzwischen auch in Stadtregionen, die sich wirtschaftlich eher moderat entwickeln, sowie in einigen eher ländlich geprägten Räumen. Diese Situation ist auf gestiegene Zuwanderung, die Zunahme von Singlehaushalten, das Wachstum der Pro-Kopf-Wohnfläche, Spekulation mit und Zweckentfremdung von Wohnraum zurückzuführen. Auch die langjährige Vernachlässigung des sozialen Wohnungsbaus ist eine maßgebliche Ursache. Zudem lassen explodierende Grundstückspreise, hohe Materialkosten, Fachkräftemangel, überkomplexe Baunormen und aufwendige Genehmigungsverfahren die Gesamtkosten so stark ansteigen, dass viele Bauvorhaben für Investoren nicht mehr rentabel sind.

Vor diesem Hintergrund spitzt sich die Wohnungskrise in Deutschland immer weiter zu. Einer Studie des Pestel-Instituts zufolge fehlen inzwischen 700.000 (bezahlbare) Wohnungen. Bundesbauministerin Klara Geywitz hat eingeräumt, dass das von der Bundesregierung proklamierte Ziel des Neubaus von jährlich 400.000 Wohnungen, davon 100.000 öffentlich gefördert, nicht zu erreichen sei. In dieser Situation verweist sie nun darauf, dass im ländlichen Raum 1,7 Millionen Wohnungen leer stünden, und möchte mehr Menschen vom Leben im ländlichen Raum überzeugen.¹ Demzufolge hätten wir also kein Knappheits-, sondern ein Verteilungsproblem. Die Ministerin verweist darauf, dass das Wohnen auf dem Land gerade für Familien sehr attraktiv sei und dass Digitalisierung und eine stärkere Verbreitung von Arbeit im Homeoffice dies weiter unterstützen würden. Dem liegt implizit die Vorstellung zugrunde, dass längere Pendelwege in die Städte durch entsprechend selteneres Pendeln kompensiert werden könnte. Durch das ab dem 1. Mai geltende 49-Euro-Ticket werde das Pendeln zudem für viele einfacher und günstiger.

Dieses wohnungspolitisch motivierte Lob des Landlebens steht allerdings im Gegensatz zu den Empfehlungen der Raum- und Verkehrsforschung, die seit Jahrzehnten eine kompakte, dichte, urban orientierte Siedlungsentwicklung fordert. Denn zum einen gehen Kompaktheit, Dichte und Nutzungsmischung mit relativ kurzen Wegen im Alltag einher, was das Gehen zu Fuß und die Nutzung des Fahrrads

erleichtert. Zum anderen sind die gleichen Siedlungsmerkmale wesentliche Voraussetzungen für einen hochwertigen öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Umgekehrt ist das Leben im ländlichen Raum bekannt für lange Pendelwege, schlechte ÖPNV-Anbindung und starke Autoabhängigkeit nicht nur beim Pendeln, sondern auch bei anderen Aktivitäten.

Dass die Wohnqualität in eher ländlichen Strukturen aus der subjektiven Perspektive der Ortsansässigen besser ist als in städtischen Umfeldern, ist ebenfalls keineswegs eine ausgemachte Sache. Die Forschung deutet hier eher darauf hin, dass die subjektive Wohnqualität in Umfeldern verschiedenen Typs von den angelegten Kriterien abhängt, die sich gegenseitig weitgehend nivellieren (Scheiner 2006), sodass sich die Wohnqualität insgesamt zwischen Stadt und Land kaum unterscheidet oder dass die Wohnzufriedenheit in kompakteren, urbaneren Raumstrukturen gar höher ist als in peripheren Lagen (De Vos et al. 2016, Mouratidis 2018).

Grund genug, sich mit Wohnzufriedenheit und Pendeln eingehender zu beschäftigen. Wir präsentieren im Folgenden Ergebnisse einer zweimaligen Befragung umziehender Haushalte vor und nach einem Wohnungswechsel. Dies hat gegenüber klassischen Befragungen zu einem Zeitpunkt („Querschnitt“) den Vorteil, dass auch Veränderungen abgebildet werden können, die sich aus einem Wechsel zwischen unterschiedlichen räumlichen Umfeldern ergeben. Wir konzentrieren uns hier auf die Themen Pendeldistanzen und Wohnzufriedenheiten und unterscheiden dabei nach Wohnort vor dem Umzug, Umzugsrichtung (Stadt/Land oder Land/Stadt) sowie Nutzung des Homeoffice. Zudem stellen wir Wohnungssuchkriterien und Umzugsrichtungen in Abhängigkeit von der Nutzung des Homeoffice dar.

¹ Der Städte- und Gemeindebund spricht von 1,3 Millionen leer stehenden Wohnungen in ländlichen Regionen. Wir möchten uns hier nicht mit der Frage befassen, ob diese Zahlen realistisch sind. Renommiertere Experten melden Zweifel an den Rechnungen an (z. B. Reiner Braun von empirica regio, siehe Volkhausen 2023).



Daten und Methodik

In dem durch das BMBF geförderten Projekt STAWAL haben wir einen einzigartigen Datensatz erhoben, indem wir umziehende Personen bereits vor sowie ein zweites mal nach dem Umzug befragt haben. Dabei haben wir mit standardisierten Fragebögen Veränderungen der Wohnzufriedenheit, der Mobilitätseinstellungen, der realisierten Mobilität sowie der soziodemografischen Rahmenbedingungen erhoben. Zudem haben wir vor dem Umzug die Bedeutung einer großen Zahl an Kriterien der Wohnstandortwahl abgefragt. Den Befragungsdaten haben wir anhand der Postleitzahlen der beiden Wohnorte räumliche Strukturdaten zugespielt. Die Daten erlauben also die Analyse der Veränderungen in Wohnzufriedenheit, Mobilitätseinstellungen und realisierter Mobilität in Abhängigkeit von soziodemografischen Merkmalen und räumlichen Rahmenbedingungen. Zusätzlich haben wir vertiefende leitfadengestützte qualitative Interviews durchgeführt, dies ebenfalls vor und nach dem Umzug. Durch diese können subjektive Wahrnehmungen und individuelle Argumentationen hinsichtlich der Umzugsentscheidung und des Mobilitätsverhaltens nachvollzogen sowie vor und nach dem Umzug verglichen werden.

Die Kontaktierung von vor dem Umzug stehenden Haushalten war äußerst aufwendig und konnte nur dank einer Vielzahl von Praxispartnern aus der Wohnungswirtschaft realisiert werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben an der Befragung $n = 3.482$ Personen vor dem Umzug und $n = 261$ Personen nach dem Umzug teilgenommen. Der Datensatz der Nachherbefragung wächst derzeit kontinuierlich weiter, wird aber immer kleiner bleiben als die Vorherbefragung, weil manche Befragte die Wohnungssuche abbrechen und nicht alle Befragten der ersten Welle ein zweites Mal teilnehmen oder keine Kontaktdaten angeben. Die meisten Befragten waren zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch auf Wohnungssuche, wussten also noch nicht, wohin sie ziehen würden. Qualitative Interviews wurden mit insgesamt 91 Haushalten, die vor einem Umzug standen oder auf Wohnungssuche waren, geführt. Von diesen konnten bisher 33 nach ihrem Umzug interviewt werden.

Wir unterscheiden im Folgenden drei Typen von Wohnorten: urban, weniger urban und ländlich. Diese Klassifikation beruht auf einem Indikator für Urbanität, der sich wiederum aus drei Einzelvariablen zusammensetzt, die das Postleitzahlgebiet des Wohnorts beschreiben: die Dichte an Geschäften und haushaltsbezogenen Dienstleistungen, die Abdeckung des Gebiets mit schienengebundenen Verkehrsmitteln und die Nähe zum nächsten Bahnhof eines Oberzentrums (Schimohr et al. 2023). Es ist zu beachten, dass unsere Stichprobe eher städtisch geprägt ist, sodass die „weniger urbanen“ Gebiete häufig in den Randbereichen großer Städte liegen und die ländlichen Gebiete häufig auch suburbanen Charakter haben (von der Bevölkerung oft aber als ländlich wahrgenommen werden).

Ergebnisse

Pendeldistanz, Wohnort und Umzugsrichtung – werden Pendelwege beim Umzug aufs Land länger?

Die mittlere Pendeldistanz in unseren Daten liegt bei 15,8 Kilometern. Dies entspricht bundesweiten Erhebungen (Agora Verkehrswende 2022) und zeigt, dass die Daten von guter Qualität sind. Abbildung 1 zeigt, dass die Distanzen in ländlichen Räumen mit mehr als 23 Kilometern um über 70 Prozent länger sind als in städtischen Gebieten.

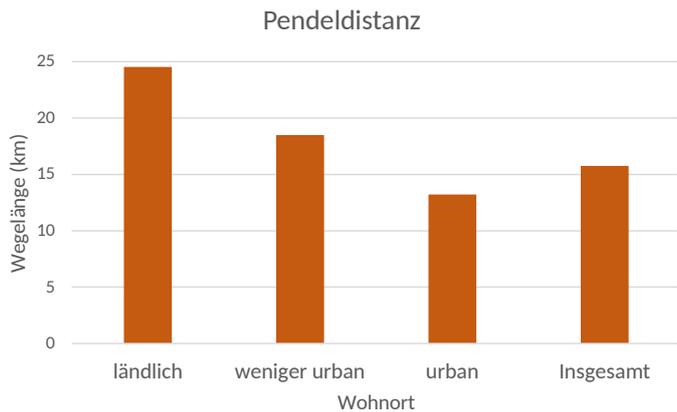


Abb. 1: Pendeldistanz nach Wohnort (n = 2.962)

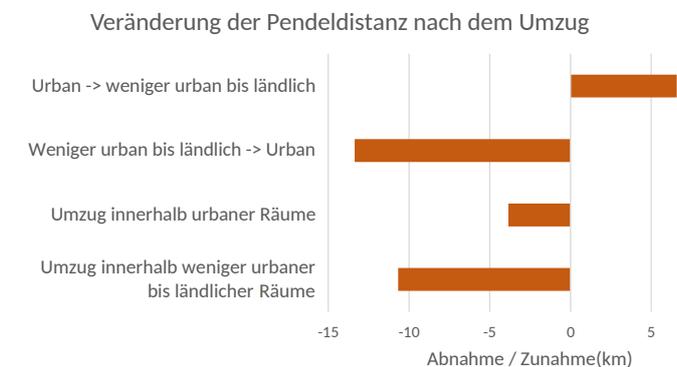


Abb. 2: Veränderung der Pendeldistanz nach dem Umzug n = 317)

Diese Unterschiede sind bekannt. Weniger bekannt ist, wie sich Pendelwegelängen nach Umzügen verändern (Abb. 2). Wir fassen hier aufgrund der noch kleinen Stichprobe in der zweiten Befragung (nach dem Umzug) weniger urbane und ländliche Gebiete zusammen. Bei Befragten, die innerhalb einer Raumkategorie umziehen, nehmen die Pendeldistanzen jeweils im Durchschnitt ab, innerhalb der weniger urbanen Räume mit -10,7 Kilometern sogar sehr deutlich. Dabei handelt es sich teilweise um beruflich bedingte Umzüge zum Arbeitsplatz. Von größerem Interesse ist hier der Wechsel der Raumkategorie. Besonders stark nehmen die Pendeldistanzen bei Umland-Stadt-Wanderern bzw. Land-Stadt-Wanderern ab (weniger urban/ländlich -> urban, -13,4 km). Umgekehrt nehmen sie bei Stadt-Umland- bzw. Stadt-Land-Wanderern zu (+6,6 km). Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Unterschiede der Pendeldistanzen im räumlichen



Vergleich nicht nur ein Ausdruck unterschiedlicher Entfernungstoleranz sind, sondern die Erwerbstätigen ihre Mobilität durchaus an das jeweilige räumliche Umfeld anpassen.

Pendeldistanz und Homeoffice – ist das Homeoffice mit längeren Pendelwegen verknüpft?

Unterschiede der Pendeldistanzen zeigen sich auch je nach Nutzung des Homeoffice (Abb. 3). Häufige Nutzer (mehrmals wöchentlich Homeoffice) legen mit 25,5 Kilometern doppelt so lange Wege zum Arbeitsplatz zurück wie Personen, die das Homeoffice gar nicht nutzen. Die Distanzen der gelegentlichen Nutzer liegen geringfügig höher als die der Nichtnutzer.

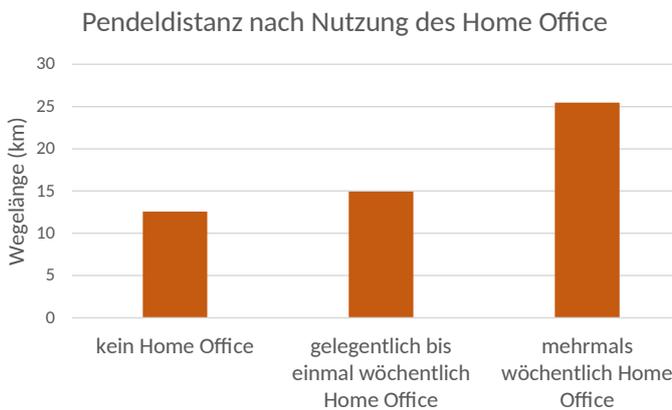


Abb. 3: Pendeldistanz nach Nutzung des Homeoffice (n = 2.257)

Wir betrachten nun diejenigen Befragten, für die vor und nach dem Umzug eine Angabe zur Nutzung des Homeoffice vorliegt (Tab. 1). Zunächst sehen wir, dass Befragte, die sowohl vor als auch nach dem Umzug ein Homeoffice nutzen, tendenziell weiter vom Arbeitsplatz wegziehen (Pendeldistanz verlängert sich um 1,5 km), während diejenigen, die weder vor noch nach dem Umzug im Homeoffice arbeiten, eher näher an den Arbeitsplatz wandern (Veränderung der Pendeldistanz: -3,26 km). Die Nutzer des Homeoffice sind also offenbar besonders entfernungstolerant. Diejenigen, die mit dem Umzug das Homeoffice einstellen – also nach dem Umzug nicht mehr im Homeoffice arbeiten –, verkürzen ihre Pendelwege deutlich (-14,4 km). Dagegen nehmen die Pendeldistanzen bei denjenigen, die nach dem Umzug beginnen, im Homeoffice zu arbeiten, geringfügig um 0,8 Kilometern zu – nicht viel, aber immerhin 2,6 Kilometern mehr als im Durchschnitt aller Befragten in dieser Darstellung, der bei -1,8 Kilometern liegt.

Home Office vor Umzug	Home Office nach Umzug		Insgesamt
	Nein	Ja*	
Nein	-3,0	+0,6	-2,5
Ja*	-12,8	+1,3	-0,9
Insgesamt	-4,3	+1,2	-1,8

Tab. 1: Veränderung der Pendeldistanz nach Veränderung der Nutzung des Homeoffice (n = 225. *Nutzung des Homeoffice mindestens wöchentlich)

Die höhere Entfernungstoleranz der Homeofficenutzer für das Pendeln zeigt sich auch in qualitativen Interviews: „Ich mache es eh schon so, [...] dass ich versuch[e], möglichst oder regelmäßig im Homeoffice zu arbeiten. Und damit sind so Kriterien wie Verkehr oder Nähe zu anderen Personen deutlich geringer geworden in ihrer Wichtigkeit oder Gewichtung bei mir“ (Angestellte, plant einen Umzug vom urbanen in den suburbanen Raum).

Homeoffice, Wohnstandortkriterien und Wohnstandortwahl – führt das Homeoffice zu veränderten Wohnansprüchen?

Wenn das Homeoffice die räumliche Bindung zwischen Wohn- und Arbeitsort lockert, ist zu erwarten, dass sich dies in den Kriterien der Wohnungssuche zeigt. Unsere Befragten machen Angaben zur Wichtigkeit von 21 Kriterien². Folgende erweisen sich dabei als besonders wichtig (Mittelwerte > 4 auf einer Skala von 1–5): Wohnkosten, Größe/Schnitt der Wohnung, Sicherheit und Sauberkeit im Wohnumfeld, Ausstattung und baulicher Zustand der Wohnung, ÖPNV-Qualität, fußläufiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, ruhige Lage. Wir stellen in Abbildung 4 nur diejenigen Kriterien dar, die sich je nach Homeofficenutzung deutlich (> 0,2 auf der verwendeten Skala) unterscheiden.

Die Ergebnisse bestätigen, dass für Nutzer des Homeoffice die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als Kriterium bei der Wohnstandortsuche weniger wichtig ist als für andere (Abb. 4). Gleichzeitig wird deutlich, dass die Größe und der Schnitt der Wohnung sowie die Verfügbarkeit eines privaten Freiraums (Garten) für sie eine überdurchschnittlich große Bedeutung haben.

Vor allem jüngere Single- und Paarhaushalte mit Studienabschluss achten bei der Wohnungssuche auf ein zusätzliches Arbeitszimmer: „Wir haben extra noch einmal mehr nach Drei-Zimmer-Wohnungen geguckt. [...] Wir haben gesagt, wir brauchen auf jeden Fall ein Arbeitszimmer“ (Studentin, Mitte 20, zentral wohnend, Zusammenzug mit Partner). Auch insgesamt wird die Qualität der Wohnung durch das Homeoffice wichtiger: „Wenn man im Homeoffice sitzt, dann wird es natürlich umso wichtiger, wie ist die Wohnung. Wie hell ist die, wie laut ist es da, kann ich da in Ruhe arbei-

² Leute in der Nachbarschaft, Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes, Angebot an Pkw-Stellplätzen, Qualität des ÖPNV, Anbindung an die Autobahn, fußläufiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Qualität von Grünflächen und -plätzen, Spiel- und Freizeitangebote für Kinder, Freizeitangebote für Jugendliche, Freizeitangebote für Erwachsene, Qualität der Schulen und Kindergärten, Sicherheit und Sauberkeit im Wohnumfeld, eine ruhige Lage, Größe/Schnitt der Wohnung, Ausstattung und baulicher Zustand der Wohnung, Höhe der Wohnkosten, Balkon oder Terrasse, Garten, privater Stellplatz/Garage, ebenerdiger, sicherer Stellplatz für Fahrräder, Lademöglichkeit für E-Fahrzeug.



ten, sitze ich da auch gerne mal für acht Stunden oder zehn Stunden? Oder fällt mir da eben die Decke nach zwei Stunden auf den Kopf?“ (Arbeitnehmer, mittleres Alter, zentral lebender Paarhaushalt).

Bei Haushalten mit weniger Einkommen besteht zwar häufig ebenfalls der Wunsch, allerdings scheitert die Realisierung an der finanziellen Situation und dem angespannten Wohnungsmarkt: „Das wäre schön, wenn ich ein eigenes kleines Arbeitszimmer hätte. Aber das ist finanziell einfach nicht drin“ (Arbeitnehmerin, Anfang 30, Singlehaushalt am Stadtrand).

In Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung unterscheiden sich Nutzer des Homeoffice ebenfalls von anderen: Sie messen der Verfügbarkeit von Fahrradstellplätzen und E-Lademöglichkeiten etwas höhere Bedeutung zu, während Pkw-Stellplätze für sie weniger wichtig sind. Nutzer des Homeoffice scheinen also tendenziell eine moderne, „grün“ orientierte Gruppe zu sein, allerdings mit hoher Entfernungstoleranz und hohen Ansprüchen an die Wohnsituation.

Wie verändern sich nun die Wohnorte in Abhängigkeit vom Homeoffice? Wir betrachten dafür die Nutzung des Homeoffice nach dem Umzug, weil dies für die Wohnstandortentscheidung relevanter ist als die Nutzung vor dem Umzug. Es wird deutlich: Je intensiver eine Person das Homeoffice nutzt, desto stärker nimmt die Urbanität des Umfelds mit dem Umzug ab, das heißt, desto eher zieht sie aus der Stadt ins Umland oder auf das Land (Abb. 5).

Diese Tendenz zeigt sich in den qualitativen Interviews bisher nicht so deutlich. Einige Interviewte ziehen einen Umzug in weniger urbane Räume vor allem dann ernsthaft in Betracht, wenn die Wohnungssuche in der Stadt schon länger ohne Erfolg geblieben ist: „Also dadurch, dass ich jetzt offensichtlich auch wahrscheinlich weiter im Homeoffice arbeiten kann, würden wir auch aufs Land ziehen [...]. Ich habe eine Cousine, die hat ein Riesenhaus, und wahrscheinlich werden wir da die Hälfte von mieten, und es ist in der Nähe von Helmstedt, also 200 Kilometer von Berlin weg“ (Arbeitnehmerin, Anfang 60, am Stadtrand wohnender Paarhaushalt).

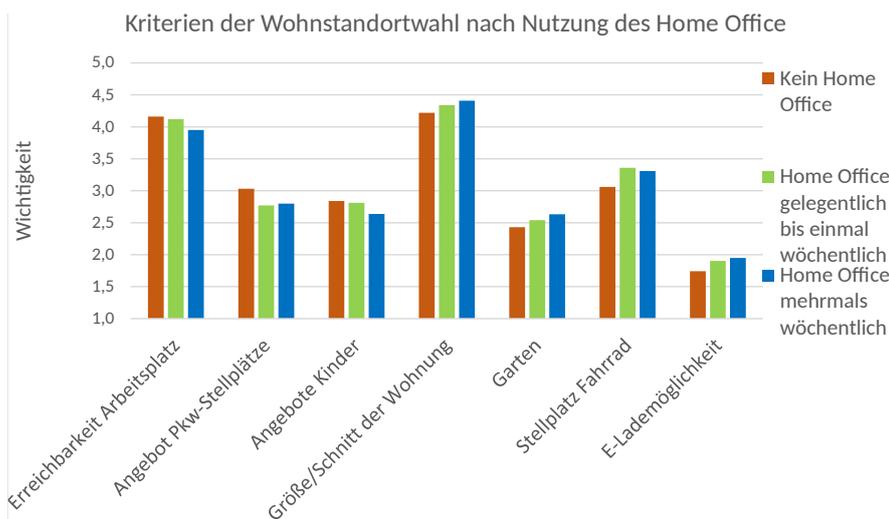


Abb. 4: Kriterien der Wohnstandortwahl nach Nutzung des Homeoffice (n = 294)

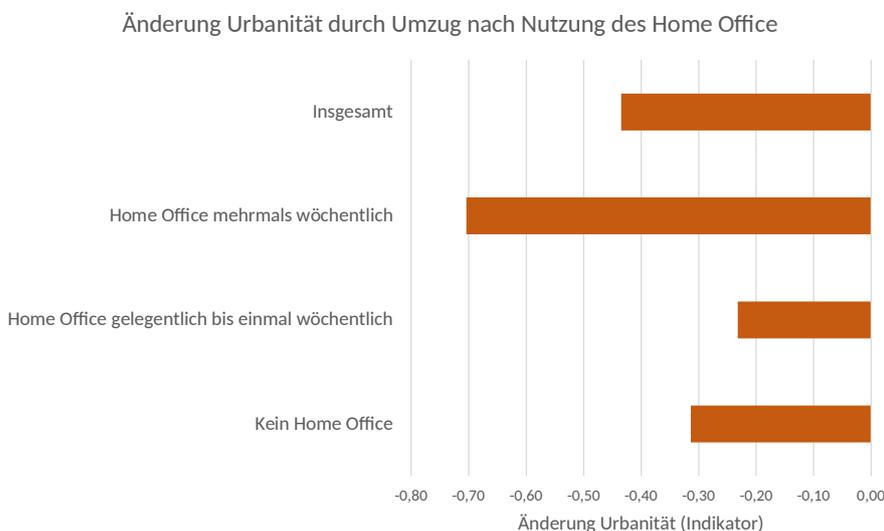


Abb. 5: Änderung der Urbanität durch Umzug nach Nutzung des Homeoffice (n = 292)

Wer erwägt, aus der Großstadt wegzuziehen, bezieht sich dabei aber nicht nur auf die verringerte Häufigkeit des Pendelns. Auch andere mobilitätsbezogene Gründe werden genannt, die gleichzeitig mit der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung im Haushalt verbunden sein können, wie bei einer Interviewten mit zwei Kindern in Berlin-Mitte: „Das ist auch halt einer der Gründe, wieso wir jetzt tatsächlich auch überlegt haben, ganz aus Berlin wegzugehen, weil ich irgendwie auch durch Corona, durch dieses viele Hiersein gemerkt habe, wie viel Zeit ich denn eigentlich in meinem normalen Alltag mit Rumgurkerei zwischen Kita, Schule, Arbeitsplatz verbringe. Es kommt vor, dass er [mein Mann] also, wenn die Bahn nicht richtig fährt, drei Stunden am Tag nur mit Fahren zur Arbeit beschäftigt ist. Dementsprechend bleibt dann irgendwie alles mit Kinderbetreuung an mir hängen, und das ist einer der Gründe, wieso wir ganz klar gesagt haben: eine Kleinstadt wäre vielleicht auch nicht schlecht. Wo die Kinder also, wo zumindest die Größere, sich alleine auch problemlos bewegen kann“ (Arbeitnehmerin, Mitte 30, zentral lebende Familie mit zwei Kindern).

Bei anderen richtet sich die Loslösung von Wohn- und Arbeitsort eher auf ein multilokales „Wechselmodell“ zwi-



schen zwei kontrastierenden Räumen: „Also ich könnte mir eigentlich, mal zugespitzt, vorstellen, ein halbes Jahr auf dem Land, ein halbes Jahr in der Stadt zu wohnen, immer einen Wechsel (...). Fände ich eher lustig und irgendwie interessant“ (Arbeitnehmer, Anfang 30, zentral lebender Paarhaushalt). Bei seinem aktuellen Umzug setzt der Interviewte dies jedoch (noch) nicht in die Tat um und zieht in eine größere Wohnung in Berlin-Mitte, wo er seinen urbanen Lebensstil beibehalten kann.

Wohnzufriedenheit in der Stadt und auf dem Land – wo lebt es sich besser?

Wir haben für 16 Kriterien der Wohnung und des Umfelds jeweils die Zufriedenheit erfragt. In Tabelle 2 sind diese nach unseren drei räumlichen Kategorien (urban, weniger urban, ländlich) differenziert dargestellt. Viele Kriterien unterscheiden sich nur geringfügig zwischen den Raumtypen (etwa die Nachbarschaft, die Anbindung an Autobahnen, die Qualität von Schulen und Kindergärten). Bezüglich einiger Kriterien sind die Befragten in ländlichen Umfeldern zufriedener als die städtische Bevölkerung, so mit dem Angebot an Pkw-Stellplätzen, der Sicherheit und Sauberkeit des Umfelds, der ruhigen Lage sowie mit der Größe, dem Schnitt, der Ausstattung und dem baulichen Zustand der Wohnung. Umgekehrt schneiden städtische Räume besser ab bei der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, der Qualität des ÖPNV, den Einkaufsmöglichkeiten und den Freizeitangeboten für Kinder, Jugendliche und Erwachsene.

Wir haben die 16 Kriterien anhand ihrer individuellen Bedeutung für die befragte Person gewichtet und daraus einen Gesamtindikator der Wohnzufriedenheit ermittelt (Abb. 6). Dabei ergibt sich mit 3,29 (Skala von 1 bis 5) eine geringfügig höhere Zufriedenheit in städtischen gegenüber ländlichen Räumen (3,22; weniger urbane Räume: 3,26). Dieser Unterschied ist zu gering, als dass er gegen das Leben auf

dem Land spricht – er spricht aber in jedem Fall nicht für das Leben auf dem Land.

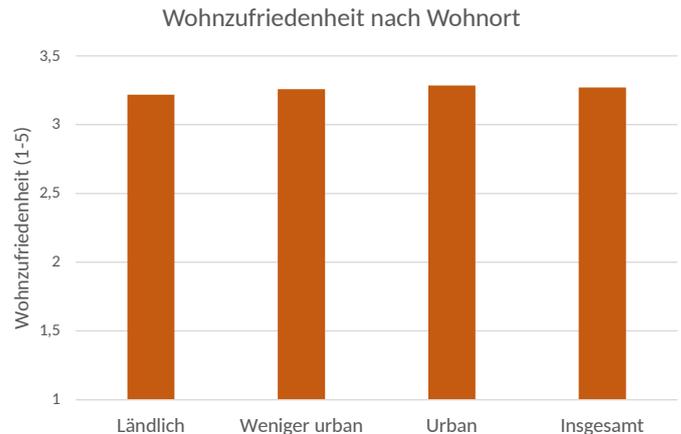


Abb. 6: Wohnzufriedenheit nach Wohnort (n = 3.653 – nach Bedeutung der Kriterien gewichteter Gesamtindikator der Zufriedenheit)

Abschließend betrachten wir die Veränderung der Wohnzufriedenheiten nach Umzügen, wiederum differenziert nach der Umzugsrichtung (Tab. 3). Es fällt auf, dass die Wohnzufriedenheit bei Umzügen von eher ländlich-suburbanen in städtische Umfeldern nicht nur bezüglich der Kriterien zunimmt, bei denen man es erwartet (Erreichbarkeit Arbeitsplatz, Qualität des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote für Jugendliche und Erwachsene), sondern auch bezüglich einiger Kriterien, bei denen man es nicht ohne Weiteres erwarten würde (Nachbarschaft, Anbindung Autobahn, Freizeitangebote für Kinder, Qualität von Schulen und Kinderbetreuung).

Bei Abwanderungen aus der Stadt in weniger urbane Lagen nimmt die Zufriedenheit mit den „klassischen“ Merkmalen von Städten ab, während die Zufriedenheit mit der Nachbarschaft und den Angeboten für Kinder sowie mit den Grünflächen, Plätzen und der Ruhe im Umfeld zunimmt. Darüber

Raumtyp	Leute in der Nachbarschaft	Erreichbarkeit Arbeitsplatz	Angebot Pkw-Stellplätze	ÖPNV-Qualität	Anbindung Autobahn	Einkaufsmöglichkeiten	Grünflächen & Plätze	Freizeitangebote Kinder
Urban	3,4	3,8	2,8	4,0	3,8	4,1	3,8	3,5
Weniger urban	3,4	3,4	3,2	3,4	3,9	3,6	3,8	3,4
Ländlich	3,4	3,2	3,6	2,8	3,7	3,2	3,8	3,2
Insgesamt	3,4	3,6	3,0	3,7	3,8	3,9	3,8	3,4

Raumtyp	Freizeitangebote Jugendliche	Freizeitangebote Erwachsene	Qualität Schulen/ Kindergärten	Sicherheit & Sauberkeit	Ruhige Lage	Größe/ Schnitt Wohnung	Ausstattung & baulicher Zustand	Wohnkosten
Urban	2,9	3,2	3,3	3,2	3,2	3,2	3,1	3,2
Weniger urban	2,7	2,6	3,4	3,5	3,7	3,5	3,2	3,2
Ländlich	2,5	2,5	3,4	3,6	3,8	3,6	3,4	3,3
Insgesamt	2,8	3,0	3,3	3,3	3,4	3,3	3,1	3,2

Tab. 2: Wohnzufriedenheit nach Wohnort (n = 3.653)



Raumtyp vor Umzug	Raumtyp nach Umzug	Leute in der Nachbarschaft	Erreichbarkeit Arbeitsplatz	Angebot Pkw-Stellplätze	ÖPNV Qualität	Anbindung Autobahn	Einkaufsmöglichkeiten	Grünflächen & Plätze	Freizeitangebote Kinder
weniger urban	weniger urban	0,1	0,0	-0,1	-0,2	0,1	0,1	0,0	-0,1
	urban	0,4	0,7	-0,7	0,9	0,5	0,8	-0,1	0,3
	Insgesamt	0,2	0,3	-0,3	0,3	0,2	0,4	-0,1	0,1
urban	weniger urban	0,6	-0,7	0,4	-0,8	-0,2	-0,7	0,5	0,3
	urban	0,3	0,0	0,3	-0,2	0,2	-0,3	0,0	0,0
	Insgesamt	0,3	-0,1	0,3	-0,3	0,1	-0,3	0,1	0,1

Raumtyp vor Umzug	Raumtyp nach Umzug	Freizeitangebote Jugendliche	Freizeitangebote Erwachsene	Qualität Schulen/Kindergärten	Sicherheit & Sauberkeit	Ruhige Lage	Größe/Schnitt der Wohnung	Ausstattung & baulicher Zustand	Wohnkosten
weniger urban	weniger urban	-0,1	0,1	-0,2	-0,4	0,0	0,0	-0,1	-0,3
	urban	0,8	1,0	0,3	0,0	-0,3	0,3	0,4	0,0
	Insgesamt	0,3	0,5	0,0	-0,2	-0,1	0,1	0,1	-0,1
urban	weniger urban	-0,2	-0,6	-0,1	0,5	1,0	0,9	0,7	0,2
	urban	0,1	0,0	0,0	0,3	0,4	0,7	0,5	0,3
	Insgesamt	0,1	0,0	0,0	0,3	0,5	0,7	0,5	0,2

Tab. 3: Veränderung der Wohnzufriedenheit nach dem Umzug (n = 412. Veränderungen von mindestens 0,3 bei Umzügen zwischen unterschiedlichen Raumtypen sind farbig markiert. *Nutzung des Homeoffice mindestens wöchentlich)

hinaus nimmt die Zufriedenheit mit der Wohnsituation im engeren Sinne (Größe, Schnitt, Ausstattung und baulicher Zustand der Wohnung) deutlich zu.

Insgesamt zeigen sich also die erwarteten Facetten des Lebens in städtischen gegenüber eher peripheren Umfeldern. Allerdings schneiden Städte in Bezug auf das Leben mit Kindern oder Jugendlichen keineswegs schlechter ab als suburbane oder ländliche Räume, sondern eher besser.

Schlussfolgerungen

Zu den jüngsten politischen Strategien zur Linderung der Wohnungsnot in Städten gehört die Empfehlung, gerade in Zeiten des Homeoffice könne man ja auch aufs Land ziehen, wo viele Wohnungen leer stehen. Aus verkehrspolitischer Sicht ist dies allerdings mit langen Wegen und starker Abhängigkeit vom Pkw verbunden. Unsere Auswertungen bestätigen den bekannten Befund, dass Erwerbstätige in städtischen Umfeldern kürzere Pendelwege zurücklegen, und ergänzen, dass sich die Wege mit der Abwanderung aus Städten in eher periphere Räume häufig verlängern, während die umgekehrte Wanderungsrichtung in kürzeren Pendelwegen resultiert. Die Mobilität der Erwerbstätigen passt sich also offenbar den Möglichkeiten des räumlichen Umfelds an.

Besonders lang sind die Pendelstrecken von Personen, die teilweise im Homeoffice arbeiten. Dabei scheint das Homeoffice ein Motivator zu sein, längere Pendelwege zu akzeptieren. Demzufolge kann es künftig verstärkt zur Zersiedelung, aber auch zum Fernpendeln zwischen Städten mit starken Arbeitsmärkten beitragen. Dies entspricht aktuellen Befunden, wonach das Homeoffice nicht mit Reduktionen der Mobilität verbunden ist (Axenbeck et al. 2023). Es ist somit nicht übertrieben, zu sagen, dass die wohnungspolitisch motivierte Empfehlung der Bundesbauministerin mehrere Jahrzehnte der planungswissenschaftlichen Diskussion um Raumentwicklung und Verkehr auf den Kopf stellt.

Dabei ist es noch nicht einmal so, dass das Leben auf dem Land aus der Sicht der Wohnbevölkerung besser bewertet wird als das Leben in der Stadt. In unseren Auswertungen der Wohnzufriedenheit zeigen sich die jeweils erwarteten Vorzüge des Lebens in städtischen oder eher peripheren Umfeldern. Allerdings schneiden Städte – eher unerwartet – in Bezug auf das Leben mit Kindern sowie in Bezug auf das nachbarschaftliche Umfeld keineswegs schlechter ab als suburbane oder ländliche Räume – sogar eher besser. Insofern finden wir keine Hinweise darauf, dass das Leben auf dem Land „gerade für Familien“ besonders attraktiv sei. Dies gilt umso mehr, wenn man berücksichtigt, dass



aus Kindern Jugendliche und junge Erwachsene werden, für die der suburbane und ländliche Raum mit Einschränkungen der Aktivitätsmöglichkeiten, Abhängigkeit von der elterlichen Mobilität („Elterntaxi“) und schwerwiegenden Problemen der Verkehrssicherheit verbunden ist (Scheiner/Holz-Rau 2011). Wie auch in anderen Untersuchungen werden Freizeitangebote für Jugendliche in ländlichen Räumen als besonders schlecht bewertet.

Zur Entspannung des Wohnungsmarkts in den Städten kann die Wiederbelegung freien Wohnraums in ländlichen Regionen möglicherweise einen Beitrag leisten, auch wenn dieser deutlich bescheidener ausfallen wird als die Zahl von 1,7 Millionen leer stehenden Wohnungen suggeriert. Politisch ist das Werben für das Leben in ländlichen Räumen attraktiv, weil es von der Wohnungskrise in den Städten ablenkt. Für die Verkehrswende stellt sich diese Strategie eher als Rolle rückwärts dar, weil sie die ohnehin bestehende Autoabhängigkeit zementiert und dem häufig gut ausgebauten öffentlichen Verkehr in städtischen Regionen Kundschaft entzieht. Sie setzt außerdem den Staat unter (finanziellen) Zugzwang, weil sie den Forderungen nach verkehrsinfrastruktureller (Straßen-)Anbindung ländlicher Räume an städtische Arbeitsmärkte und der finanziellen Unterstützung weiter Pendelstrecken (Pendelpauschale) weiter Vorschub leistet.

Eine Entlastung städtischer Immobilienmärkte könnte demgegenüber eher mit einer Stärkung ländlicher Arbeitsmärkte erzielt werden. Diese müssten allerdings sorgfältig an Standorten ausgerichtet werden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen sind. Gleichzeitig müsste die Erreichbarkeit mit dem Pkw begrenzt werden, zum Beispiel durch konsequente Parkraumbewirtschaftung. Eine konsequent am öffentlichen Verkehr orientierte Stadt-, Regional- und Verkehrspolitik ist allerdings weiterhin nicht in Sicht.

Danksagung: Das Projekt STAWAL (Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität) wird gefördert in der Fördermaßnahme „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (2020–2024, Projektnummer 01UV2082A).

Quellen:

- Agora Verkehrswende (2022): Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können. Berlin.
- Axenbeck, Janna/Bertschek, Irene/Breithaupt, Patrick/Erdsiek, Daniel (2023): Firm Digitalisation and Mobility – Do Covid-19-related Changes Persist? ZEW Discussion Paper 23-011. Mannheim: ZEW.
- De Vos, J./Van Acker, V./Witlox, F. (2016): Urban Sprawl: Neighbourhood Dissatisfaction and Urban Preferences. Some Evidence from Flanders. In: Urban Geography 37(6), S. 839–862.
- Mouratidis, K. (2018): Is Compact City Livable? The Impact of Compact versus Sprawled Neighbourhoods on Neighbourhood Satisfaction. In: Urban Studies 55(11), S. 2408–2430.
- Pestel Institut gGmbH Hannover/Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e. V. Kiel (2023): Bauen und Wohnen in der Krise. Aktuelle Entwicklungen und Rückwirkungen auf Wohnungsbau und Wohnungsmärkte. Gutachten im Auftrag des



Prof. Dr. Joachim Scheiner

Fachgebiet Stadtentwicklung, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



M. Sc. Katja Schimohr

Fachgebiet Stadtentwicklung, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



Prof. Dr. Susanne Frank

Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



M. Sc. Verena Gerwinat

Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



M. Sc. Annika Wismer

Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund

Verbandsbündnisses „Soziales Wohnen“. Online: https://www.mieterbund.de/fileadmin/public/Studien/Studie_-_Bauen_und_Wohnen_in_der_Krise.pdf (10.04.2023).

Scheiner, J. (2006): Standortbewertungen und Wohnmobilität. In: Beckmann, K. J. et al. (Hg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 67–78.

Scheiner, J./Holz-Rau, C. (2011): A Residential Location Approach to Traffic Safety: Two Case Studies from Germany. In: Accident Analysis & Prevention 43(1), S. 307–322.

Schimohr, K./Heinen, E./Scheiner, J. (2023): Travel-based Residential Dissonance as a Motivation for Relocation: An Analysis of Movers in Germany. Presented at the World Conference on Transport Research – WCTR 2023 Montreal, 17.–21. Juli 2023.

Volkhausen, L. (2023): Wo bitte stehen in Deutschland 1,7 Millionen Wohnungen leer? BILD-Zeitung vom 9. April 2023. Online: <https://www.bild.de/geld/wirtschaft/politik/wo-bitte-stehen-in-deutschland-1-7-millionen-wohnungen-leer-83493478.bild.html> (10.04.2023).