

Suburbanisierung im 21. Jahrhundert



Stadtregionen Hamburg
und Berlin im Vergleich
DFG - Projekt

Andrea Soyka | Arbeit im Kernstadt-Umland-Gefüge

Verflechtungsmuster in den Stadtregionen Hamburg und Berlin/ Potsdam: Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsort

Ausgewählte Ergebnisse

Methodische Vorbemerkung

Im Rahmen eines DFG-Verbundprojektes zur „Suburbanisierung im 21. Jahrhundert. Stadtregionale Entwicklungsdynamiken des Wohnens und Wirtschaftens“ ist eine mehrschichtige Analyse der regionalen Penderverflechtungen durchgeführt worden¹. In Bezug auf die gesamte tägliche Verkehrsleistung hat der Berufsverkehr trotz steigender Intensität zwar nur eine Bedeutung von 16%² (vgl. BBR 2005: 78). Als Merkmal der funktionalen Vernetzung in der Region eröffnet uns seine räumliche Ausprägung jedoch den Blick auf eine zentrale raumwirtschaftliche Struktur: die Interaktion zwischen Wohn- und Arbeitsort.³

Die im Folgenden dargestellten ausgewählten Ergebnisse sind auf Grundlage der Pendlerstatistik⁴ der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) generiert worden. Die betrachteten Untersuchungsräume Hamburg und Berlin-Potsdam leiten sich aus einer eigenen Regionsabgrenzung für das DFG-Projekt ab, die ebenfalls auf Basis von Penderverflechtungen identifiziert wurde⁵.

¹ Für die Unterstützung bei der Herstellung der Karten danke ich Frauke Funk ganz besonders.

² Vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) 2005¹: Raumordnungsbericht 2005. Berichte Band 21, Bonn 2005, S.78

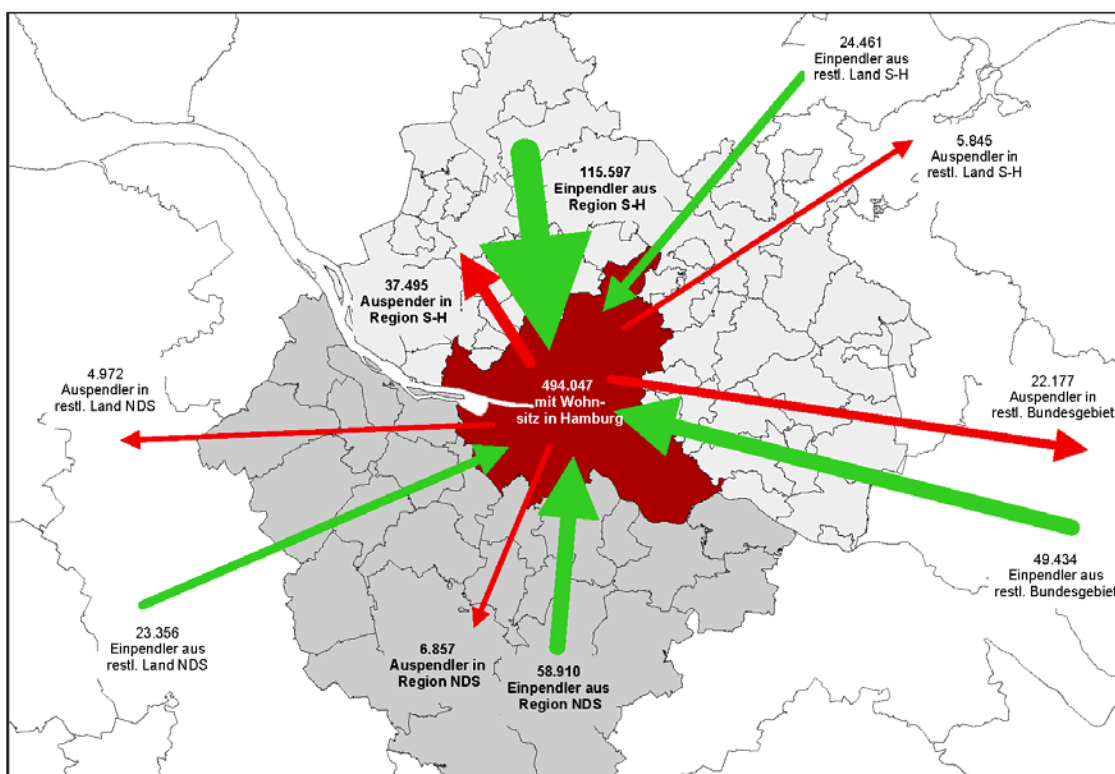
³ 56% aller SvB pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort (vgl. BBR 2005, S. 78).

⁴ Datenquelle: Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung erhebt diese Daten für Westdeutschland seit 1993, für Ostdeutschland seit 1997.

⁵ Das Vorgehen dieser Abgrenzung ist als „Beitrag zur sozialökonomischen Stadtforschung, Nr. 01“ dokumentiert. Dieser ist abrufbar unter <http://www.suburbanisierung.de> (Menü „Publikationen“) oder unter <http://www.tu-harburg.de/stadtforschung/beitraege/>.

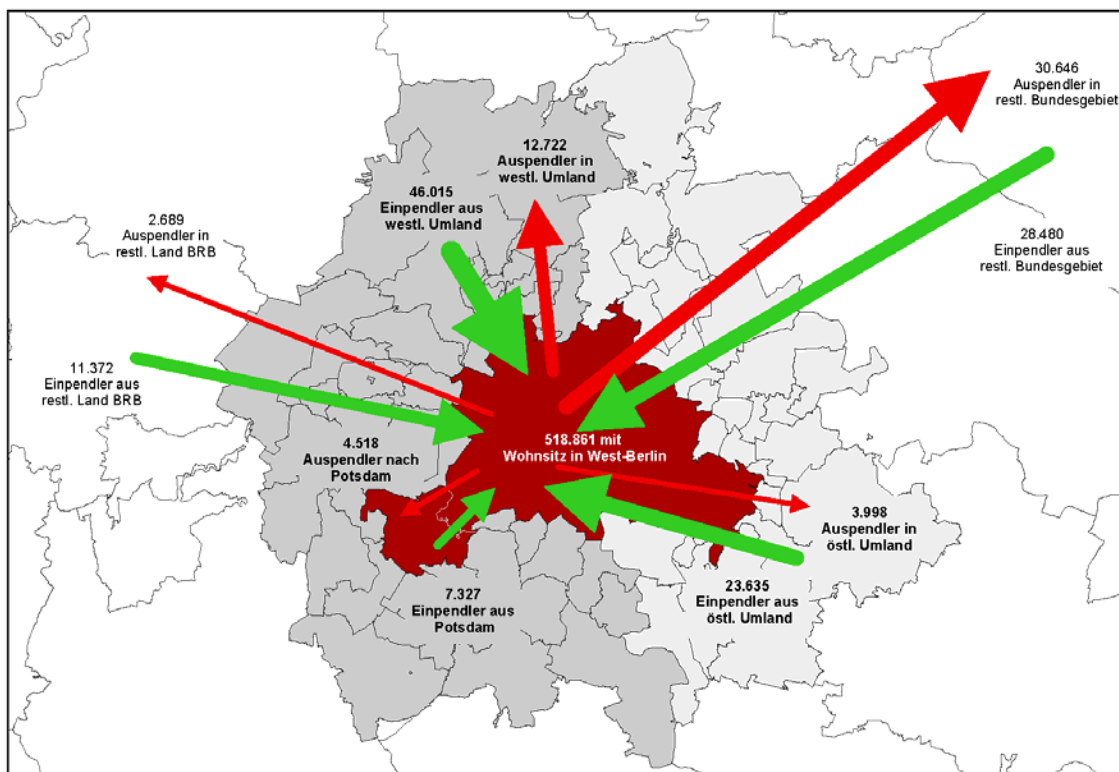
Zur Bedeutung der Kernstädte

Die Pendelintensität hat sowohl in der Stadtregion Hamburg als auch in Berlin-Potsdam zwischen 1997 und 2002 insgesamt zugenommen, wie auch für die gesamtdeutschen Stadtregionen im aktuellen Raumordnungsbericht herausgearbeitet wurde⁶. Auch in Bezug auf die Rolle der Kernstadt als Arbeitsort finden sich ähnliche Tendenzen in beiden Stadtregionen. Hamburg wie auch Berlin stellen nach wie vor die wichtigsten Einpendlerzentren der jeweiligen Region dar. Etwa jeder 3. Arbeitsplatz der Region liegt in der entsprechenden Kernstadt. In Hamburg ist jeder 1,8 Arbeitnehmer ein Einpendler, in Berlin jeder 1,7.

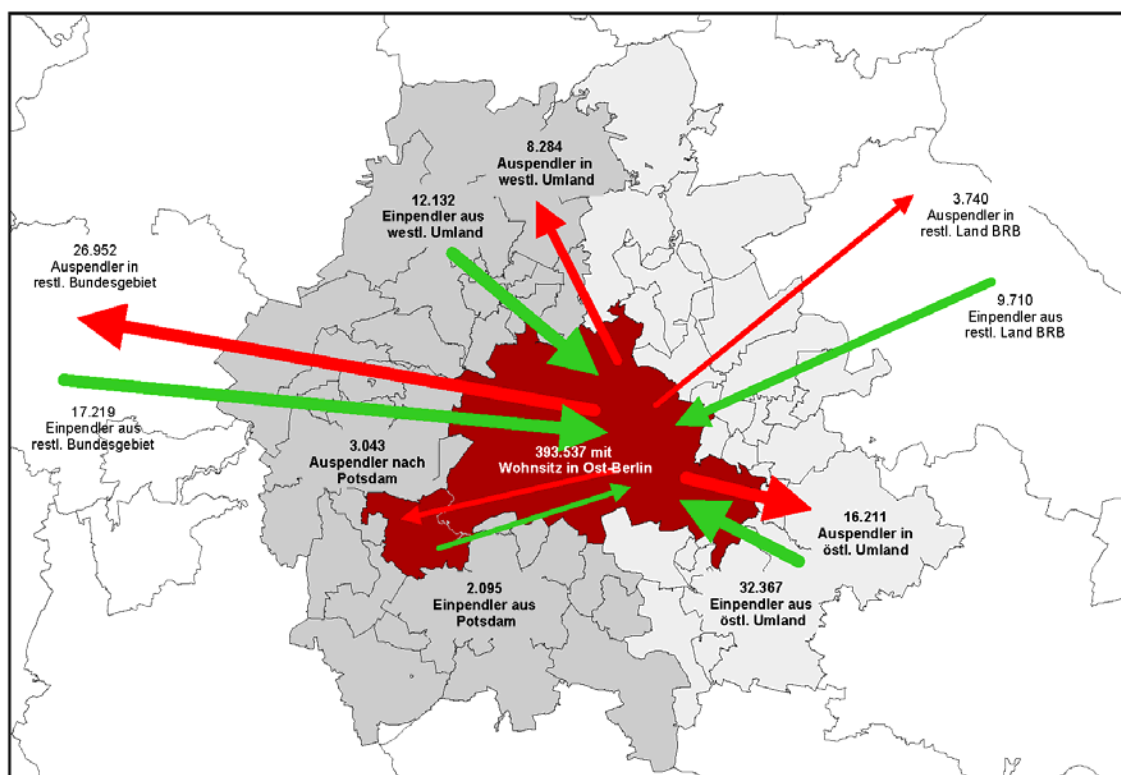


Region Hamburg: Pendlerbeziehungen 2002
sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsort Hamburg 2002: 765.805

⁶ Vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) 2005¹: *Raumordnungsbericht 2005*. Berichte Band 21, Bonn 2005, S.78 ff

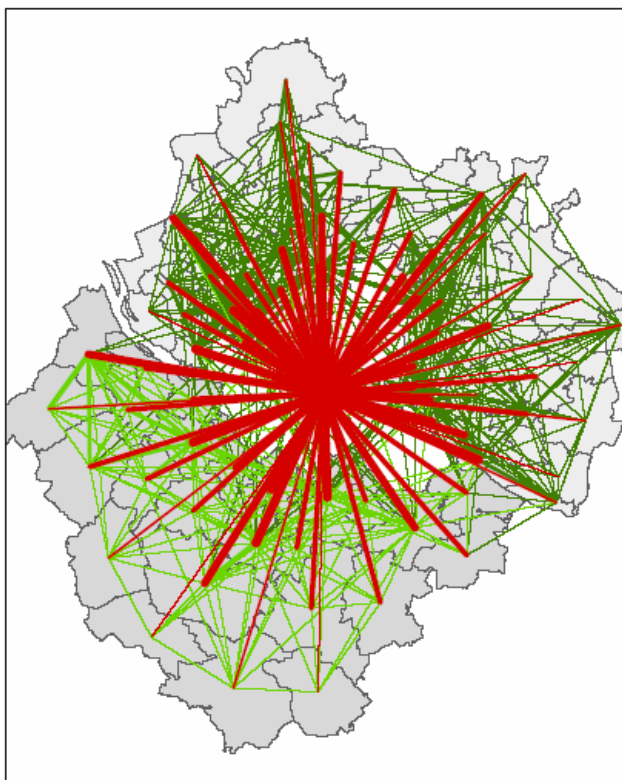


Region Berlin-Potsdam Pendlerbeziehungen Berlin West 2002
Sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsort West-Berlin 2002: 731.832

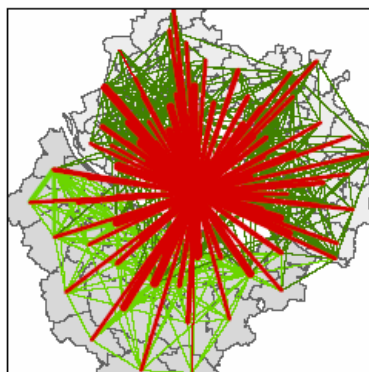


Region Berlin-Potsdam Pendlerbeziehungen Berlin Ost 2002
sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsort Ost-Berlin 2002: 370.918

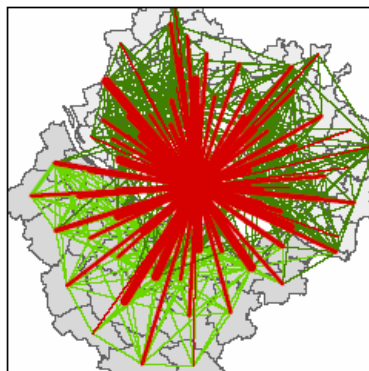
Pendlerverflechtungen Hamburg: Kern und Umland



Pendlerverflechtungen Hamburg, insgesamt

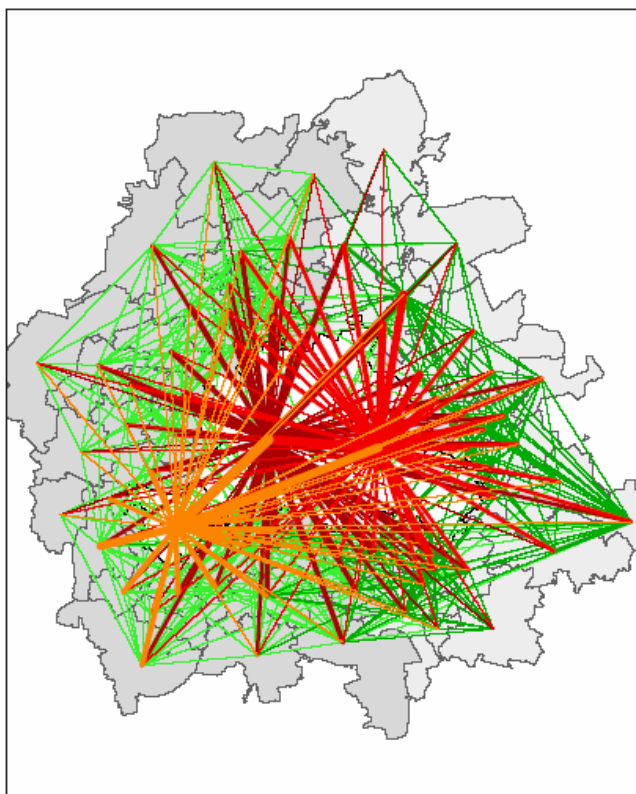


Pendlerverflechtungen Hamburg, Frauen

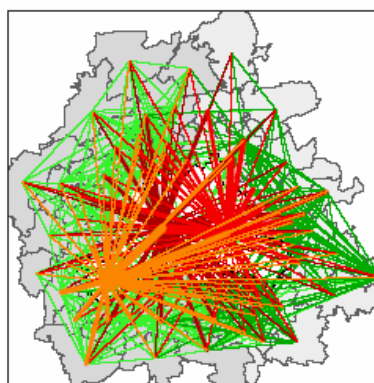


Pendlerverflechtungen Hamburg, Männer

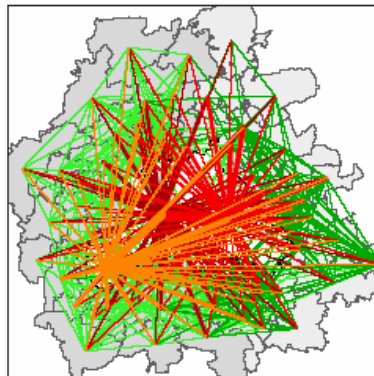
Pendlerverflechtungen Berlin: Kerne (West-, Ostberlin und Potsdam) und Umland



Pendlerverflechtungen Berlin Ost/West und Potsdam, insgesamt



Berlin Ost/West und Potsdam, Frauen



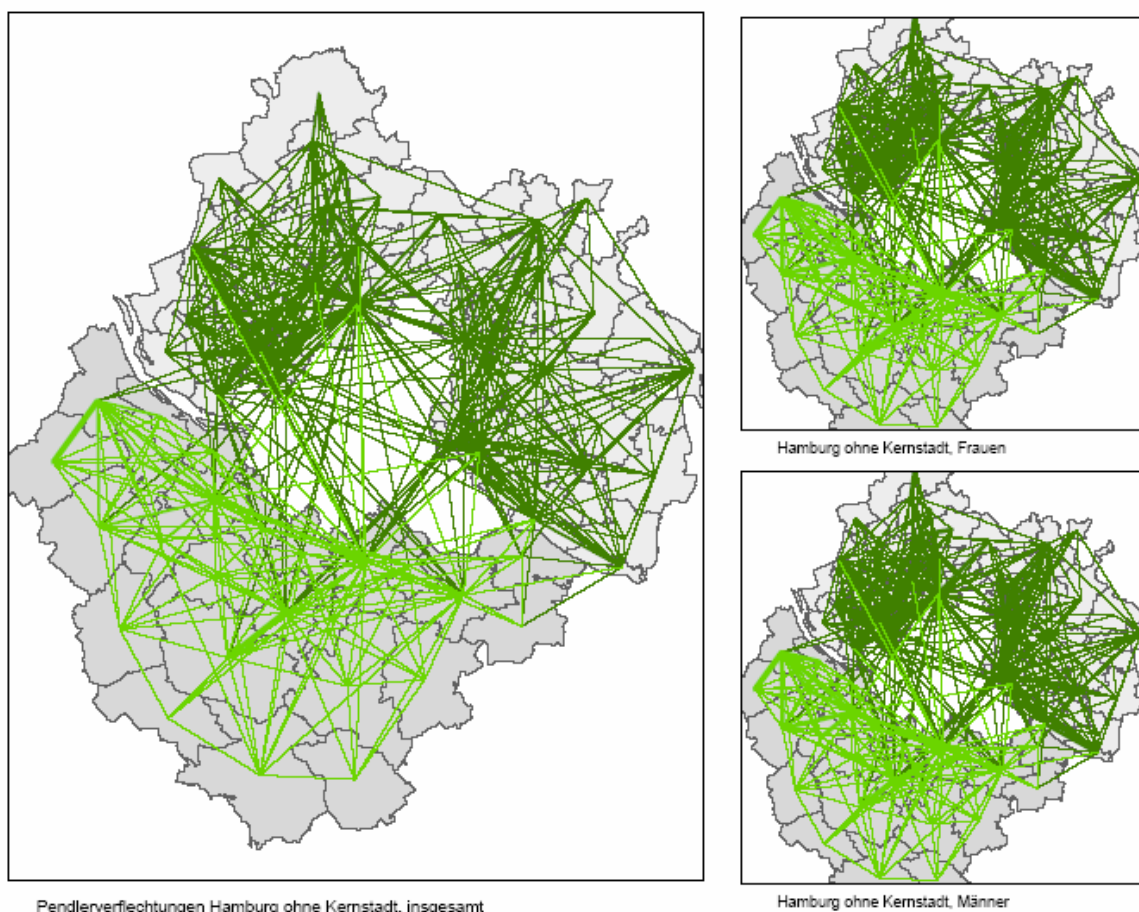
Berlin Ost/West und Potsdam, Männer

Zur Teilraumlogik der Penderverflechtungen

Bei der Analyse der Pendleruntersuchungen treten achsen- oder tortenstückförmige Teilräume in den Vordergrund, die in den folgenden Ausführungen herausgestellt werden.

In beiden Untersuchungsregionen gibt es eine ausgeprägte Trennung zwischen den identifizierten Teilräumen. In Hamburg stellt zunächst die Elbe eine massive Barriere für Pendlerbeziehungen zwischen dem nördlichen und südlichen Umland dar, so dass es zu engeren Verflechtungsknoten jeweils nur auf einer Seite der Elbe kommt. Zudem bilden sich nördlich der Elbe je ein Verflechtungsknoten im nordwestlichen Umland und einer im nordöstlichen Umland jeweils entlang der Autobahnen heraus. Im Süden ist das Geflecht insgesamt viel weniger ausgeprägt und gleichmäßiger verteilt.

Penderverflechtungen Hamburg: Umland

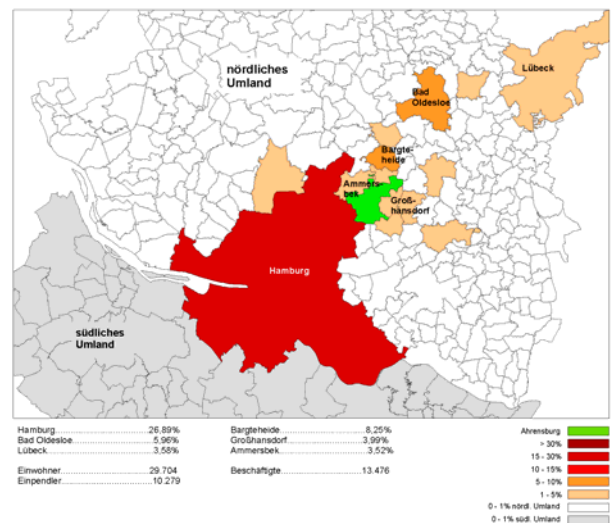
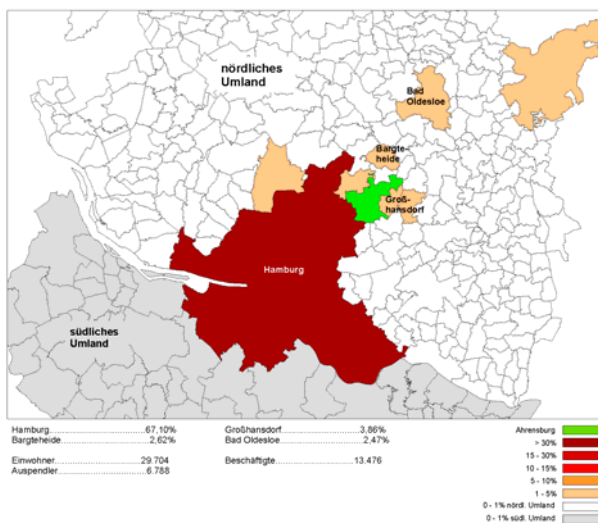


Auch die Verflechtung der Kernstadt ist mit dem nördlichen Umland ausgeprägter als mit dem südlichen. Die Suburbanisierung verlief jahrzehntelang viel stärker in Richtung der nördlich angrenzenden Landkreise. Erst in jüngerer Zeit ist ein Aufholprozess des niedersächsischen Umlandes von Hamburg bemerkbar.

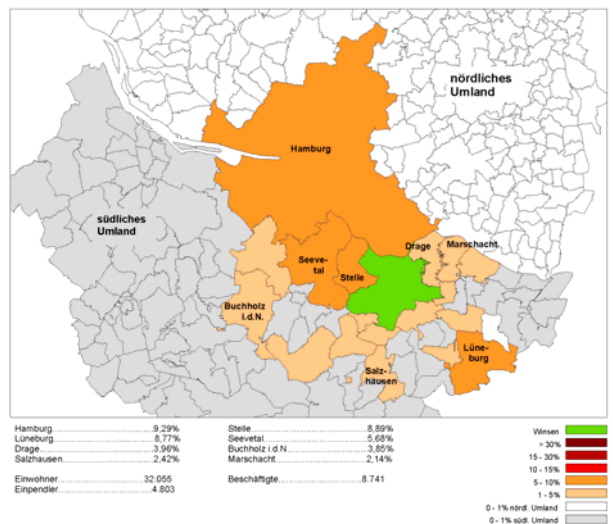
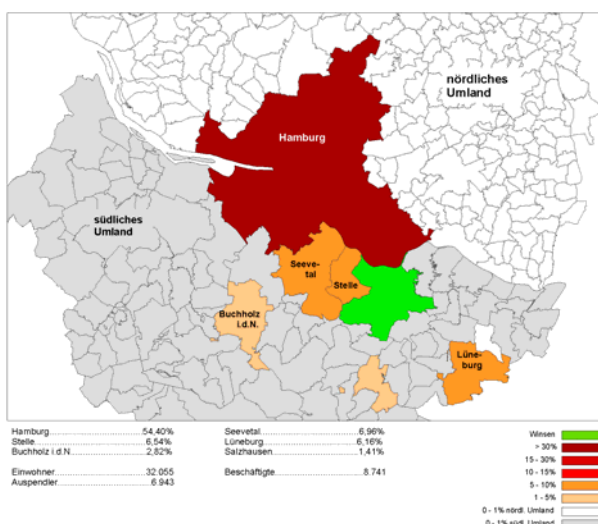
Dieser Aspekt wird auch aus den Pendleranalysen in den Untersuchungsgemeinden Ahrensburg und Winsen a. d. Luhe ersichtlich. Ahrensburg, im Norden an Hamburg angrenzend, weist weit intensivere Verbindungen mit der Kernstadt auf als das südlich angrenzende Winsen. Hamburg stellt für Ahrensburg mit Abstand den wichtigsten Arbeitsort

dar, es pendeln 66% der Beschäftigten in die Hansestadt, von Winsen aus hingegen nur 54%. Viel deutlicher noch ist der Unterschied in Bezug auf die umgekehrte Richtung. Mit immerhin 26% aller Einpendler Ahrensburgs spielt Hamburg nicht nur als Arbeitsort, sondern auch für die Rekrutierung von Beschäftigten eine große Rolle. Diesen Zusammenhang kann man in Winsen nicht beobachten, hier sind es keine 10% der Einpendler, die aus Hamburg kommen. Insgesamt zeigt Winsen in stärkerem Maße einen eigenen subsuburbanen „Gürtel“ als die nördlich an Hamburg angrenzende Stadt, diese ist vielmehr Bestandteil eines achsenförmigen Teilraums zwischen Hamburg und Bad Oldesloe / Lübeck entlang der Autobahn 1.

Ein- und Auspendler Ahrensburg

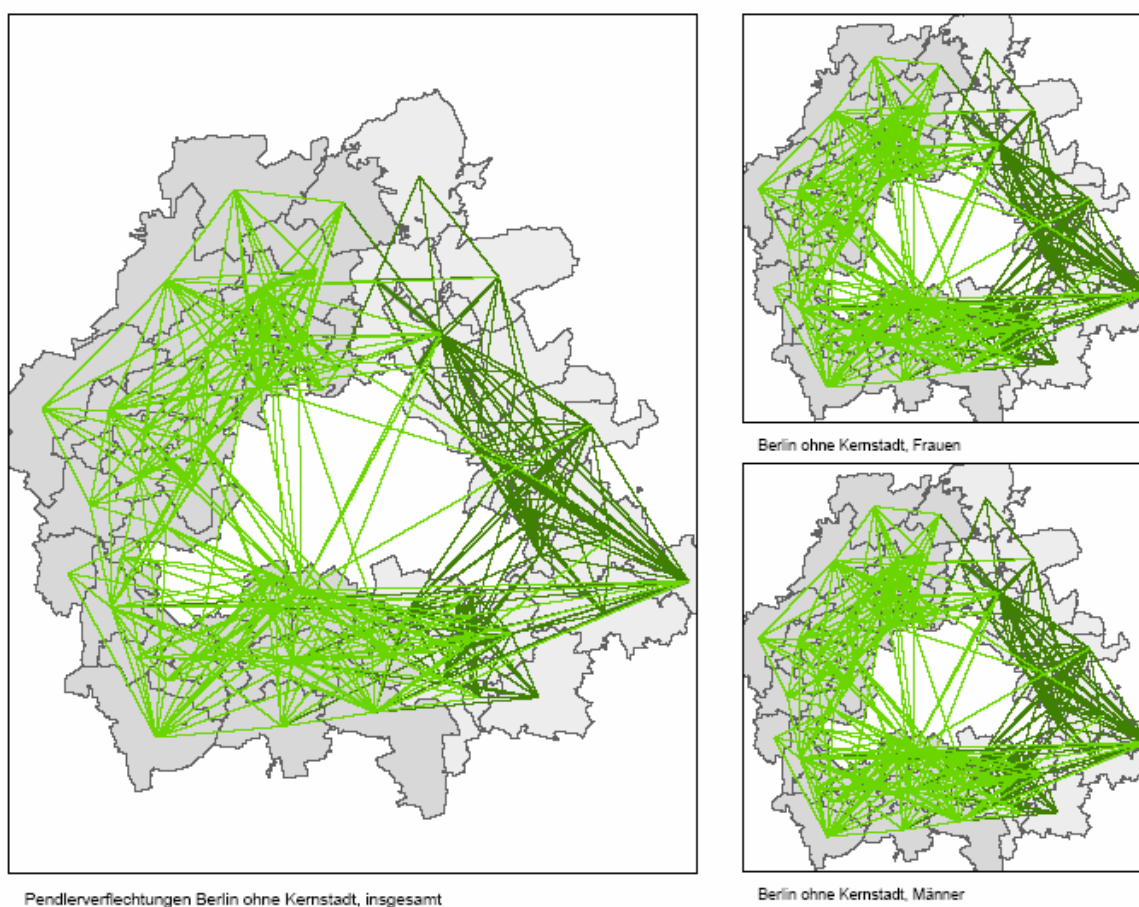


Ein- und Auspendler Winsen (a. d. Luhe)



In Berlin lässt sich eine deutliche Grenze zwischen dem alten West- und Ostberlin ziehen. Die entstehenden Teilräume richten sich somit stark nach der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Die Verflechtungen des östlichen Umlandes mit der östlichen Kernstadt sind ebenso ausgeprägt – hier insbesondere mit dem nord-östlichen Umland - wie die des westlichen Umlandes mit der westlichen Kernstadt. Beziehungen zwischen Ost und West gibt es sehr ausgeprägt auf der innerberlinischen Ebene, zwischen den Umländern hingegen haben die Beziehungen kein nennenswertes Ausmaß. Schönefeld stellt dabei eine Ausnahme dar. Die „Flughafengemeinde“ hat ausgeprägte Beziehungen nach West- wie auch nach Ostberlin. Potsdam weist dichte Beziehungen zu beiden Kernstadtteilen auf sowie zum westlichen und östlichen Umland, wobei hier die Westbeziehungen die dominanten sind.

Pendlerverflechtungen Berlin: Umland

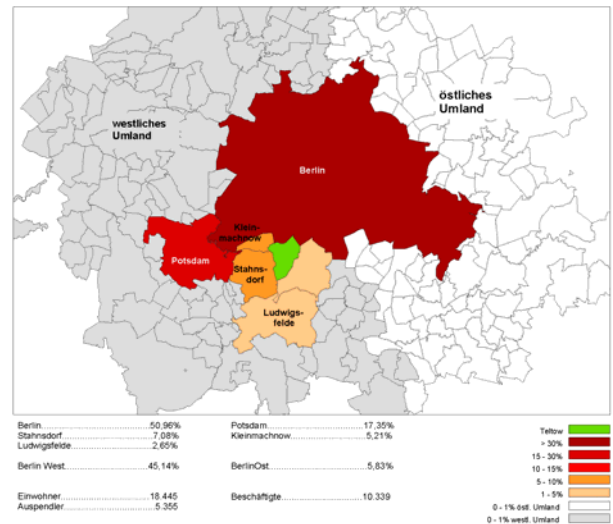
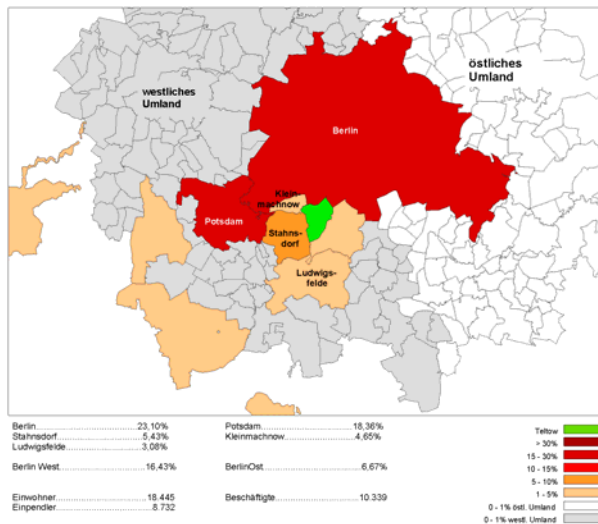


Auf der Ebene der Untersuchungsgemeinden Neuenhagen und Teltow ist besonders der hohe Wert der Auspendler Neuenhagens nach Berlin mit über 60% auffällig. Die im Süd-Westen gelegene Gemeinde Teltow weist hier ebenfalls einen hohen Wert von immerhin 50% auf. Berlin stellt Neuenhagen aber auch einen Großteil der Beschäftigung, denn immerhin kommen 38% der Beschäftigten aus der Kernstadt. Nach Teltow pendeln dagegen nur 23% aus der Hauptstadt. Allerdings rekrutiert die Gemeinde auch Beschäftigte aus der Kernstadt Potsdam (18%). Zwischen Neuenhagen und der „zweiten Kernstadt“ bestehen hingegen keinerlei nennenswerte Wohn-Arbeitsort-Beziehungen. Für Neuenhagen sind wiederum die Wohn-Arbeitsort-Beziehungen zu Straußberg bedeutend, als weiterer wichtiger Arbeitsort ist auch Dahlewitz-Hoppegarten zu nennen.

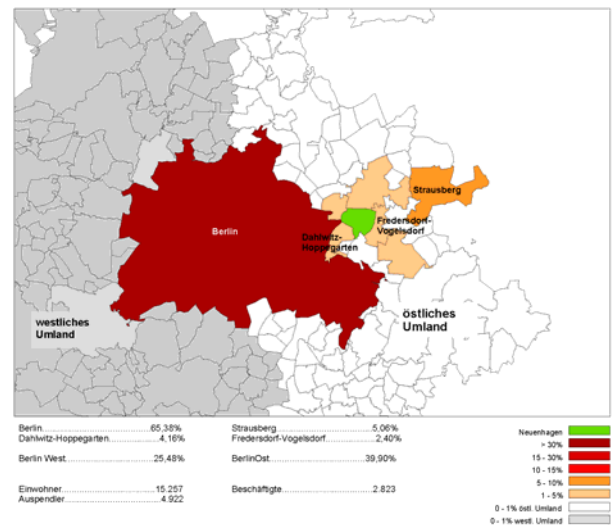
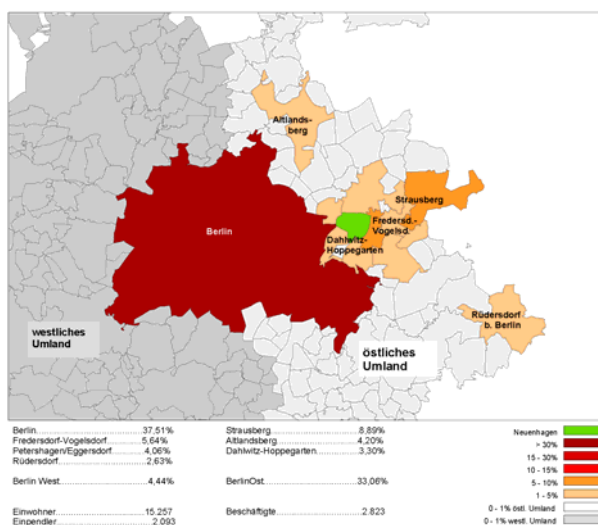
Analog dazu sind die Beziehungen zwischen Westberlin und der süd-westlich angrenzenden Gemeinde sehr stark ausgeprägt und entsprechend zwischen Ostberlin und Neuenhagen. Die Pendlerbeziehungen zeigen damit eine Teilraumnutzung, die sich durch starke Verflechtungen zwischen Kernstadt, Untersuchungsgemeinde und nächst gelegenen Eigen- oder Mittelzentrum auszeichnen.

Der Stellenwert als Arbeitsort ist in den Gemeinden sehr unterschiedlich, die Tendenz ist jedoch gegenläufig zur Entwicklung in den Hamburger Gemeinden. Die Intensität des Auspendelns hat in beiden Brandenburger Gemeinden in viel stärkerem Maße zugenommen als das Einpendeln. Nach Teltow pendeln 6% mehr Beschäftigte ein als 1997 und 13% mehr aus. Neuenhagen weist den dramatischen Wert von 32% weniger Einpendlern auf und 33% mehr Auspendlern.

Ein- und Auspendler Teltow



Ein- und Auspendler Neuenhagen



Insgesamt lässt die quantitative Analyse der Wohn-Arbeitsort-Beziehungen eine gleichsam tortenstückförmige Teilraumlogik innerhalb beider Stadtregionen in den Vordergrund treten, für deren jeweilige Ausprägung die dominanten Verkehrswege eine tragende Rolle einnehmen. Die Masse der Berufspendler legt nur kurze Distanzen zum Arbeitsort zurück und pendelt nicht, wie vielfach vermutet, über die gesamte Region hinweg. Weiterhin wird insbesondere auf der Ebene der reinen Umlandbeziehungen die starke Barrierewirkung der Elbe bzw. der ehemaligen innerdeutschen Grenze deutlich sowie die Konsolidierung der Suburbanisierung im Norden Hamburgs.

Auf der Ebene der Untersuchungsgemeinden treten die Richtungen der Pendelnden nochmals hervor: es wird schwerpunktmäßig in die Kernstadt, in die benachbarten Gemeinden und in Richtung nächst gelegenes Eigenzentrum oder Mittelzentrum gependelt. Auffällig ist zudem der starke Bezug der Stadtregion Berlin-Potsdam zum übrigen Bundesgebiet. Das hat unterschiedliche Gründe. Die Verlagerung des Regierungssitzes nach Berlin macht sich hier beispielsweise bemerkbar. Viele Beschäftigte pendeln aus den alten Bundesländern nach Westberlin. Anders in Hamburg: Die Verflechtungen zu anderen Bundesländern sind in beiden Gemeinden vernachlässigbar.

Zum unterschiedlichen Pendelverhalten bei Männern und Frauen

Sehr auffällig ist das unterschiedliche Pendelverhalten von Männern und Frauen in allen untersuchten Gemeinden. Zunächst pendeln durchweg mehr Männer als Frauen, wobei die Unterschiede in der Stadtregion Berlin-Potsdam eher marginal sind. Nach Teltow pendeln sogar 4.700 Frauen ein und nur 4.000 Männer. In der Stadtregion Hamburg hingegen kommt es zum Teil zu erheblichen Unterschieden, so hat Ahrensburg 6.900 Ein- und Auspendlerinnen und 10.400 Ein- und Auspendler.

Bei der Betrachtung der Pendeldistanzen wird deutlich, dass die Frauen kürzere Wege in Kauf nehmen als die Männer. Die Zahl der weiblichen Beschäftigten, die am Wohnort arbeiten, ist in allen Fällen höher als die der Männer, zum Teil übersteigt sie die Zahl der männlichen Beschäftigten erheblich. Weiterhin pendeln die Frauen bevorzugt in direkt benachbarte Gemeinden, ein Trend, der in allen Untersuchungsgemeinden gleichermaßen anzutreffen ist. Die Männer hingegen nehmen vermehrt höhere Pendeldistanzen in Kauf.