

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

RESEARCH

Lena Sterzer

Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion

Der Einfluss angespannter
Wohnungsmärkte auf
einkommensschwache Haushalte



Springer VS

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Reihe herausgegeben von

M. Gather, Erfurt, Deutschland

A. Kagermeier, Trier, Deutschland

S. Kesselring, Geislingen, Deutschland

M. Lanzendorf, Frankfurt am Main, Deutschland

B. Lenz, Berlin, Deutschland

M. Wilde, Erfurt, Deutschland

Mobilität ist ein Basisprinzip moderner Gesellschaften; daher ist die Gestaltung von Mobilität im Spannungsfeld von ökonomischen, sozialen und ökologischen Interessen eine zentrale Herausforderung für ihre Institutionen und Mitglieder. Die SMV Reihe versteht sich als gemeinsame Publikationsplattform für neues Wissen aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Sie fördert ausdrücklich interdisziplinäres Arbeiten der Sozial-, Politik-, Wirtschafts-, Raum-, Umwelt- und Ingenieurwissenschaften. Das Spektrum der Reihe umfasst Analysen von Mobilitäts- und Verkehrshandeln; Beiträge zur theoretischen und methodischen Weiterentwicklung; zu Nachhaltigkeit und Folgenabschätzungen von Verkehr; Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Mobilitätsmanagement und Interventionsstrategien; Güterverkehr und Logistik.

Reihe herausgegeben von

Matthias Gather

Verkehrspolitik und Raumplanung

Fachhochschule Erfurt

Andreas Kagermeier

Freizeit- und Tourismusgeographie

Universität Trier

Sven Kesselring

Hochschule für Wirtschaft und Umwelt

Geislingen

Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie

Goethe Universität Frankfurt am Main

Barbara Lenz

Institut für Verkehrsforschung

Deutsches Zentrum für Luft- und

Raumfahrt (DLR) Berlin

Mathias Wilde

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Weitere Bände in der Reihe <http://www.springer.com/series/11950>

Lena Sterzer

Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion

Der Einfluss angespannter
Wohnungsmärkte auf
einkommensschwache Haushalte

Mit einem Geleitwort von
Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst

 Springer VS

Lena Sterzer
München, Deutschland

Dissertation Technische Universität München, 2017

Fortgeführte Reihe Band 42

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

ISBN 978-3-658-24621-1

ISBN 978-3-658-24622-8 (eBook)

<https://doi.org/10.1007/978-3-658-24622-8>

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2019

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag, noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Springer VS ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Geleitwort

Bezahlbares Wohnen und bezahlbare Mobilität sind zwei wesentliche Grundbedürfnisse, die für eine zunehmende Zahl an Haushalten nur schwer zu befriedigen sind. Während die Forschung zur Mobilitätsarmut sich bislang im Wesentlichen auf periphere, ländlich geprägte Räume konzentriert hat, stehen heute gerade auch wachsende Metropolen mit teils überhitzten Wohnungsmärkten vor ähnlich gelagerten Herausforderungen. Eine fundierte Betrachtung der Rahmenbedingungen einkommensschwacher Haushalte und die Entwicklung von auf diese Zielgruppe angepassten Handlungsansätzen zur integrierten Standort- und Verkehrsentwicklung ist daher eine drängende Aufgabe.

Lena Sterzer hat sich in ihrer Promotion an der Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt der Technischen Universität München diesen Fragen mit Methoden der qualitativen Sozialforschung gewidmet. Ich freue mich über diese herausragende, interdisziplinäre Arbeit, die im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Promotionskollegs „mobil.LAB – Nachhaltige Mobilität in der Metropolregion München“ ermöglicht wurde. Der Autorin bin ich sehr dankbar für ihre engagierte und erfolgreiche Auseinandersetzung mit den Betroffenen, die wertvolle Identifikation der Schlüsselprozesse von Fremdbestimmung und Exklusion sowie das Aufzeigen von möglichen Handlungsstrategien auf unterschiedlichen Ebenen. Gerade angesichts der Risiken einer zunehmenden Polarisierung gesellschaftlicher Gruppen können diese wissenschaftlichen Grundlagen für die Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Daher wünsche ich der Verbreitung dieser Buchpublikation viel Erfolg – verbunden mit einem Dank an Herausgeber und Verlag. Mögen die Erkenntnisse eine fruchtbare Quelle der Inspiration für die Entwicklung und die Umsetzung von zahlreichen, konkreten Maßnahmen sein, die dazu beitragen „Mobilitätskulturen zu gestalten“.

München, im Juli 2018

Gebhard Wulfhorst

Professor für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung,
Technische Universität München

Danksagung

Ich danke allen, die mich auf dem Weg zu dieser Arbeit begleitet haben. Allen voran danke ich der Hans-Böckler-Stiftung, die mir durch ihre Unterstützung nicht nur diese Arbeit, sondern auch die Fortführung meines gesellschaftspolitischen Engagements in den letzten Jahren ermöglicht hat.

Prof. Dr. Gebhard Wulfhorst danke ich für die Unterstützung und das mir entgegengebrachte Vertrauen sowie seinen Einsatz für das gute Arbeitsumfeld an der TU München. Prof. Dr. Oliver Schwedes möchte ich sehr herzlich für die Begleitung meiner Arbeit danken und auch Prof. Dr. Martin Lanzendorf danke ich für die kurzfristige Beurteilung meiner Arbeit.

Ohne das Interesse und die Offenheit der Befragten wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen, so dass auch ihnen ganz herzlich gedankt sei. Den Teilnehmenden am Expertenworkshop danke ich ebenfalls für ihr Interesse und ihre Anregungen.

Weiter danke ich den Kolleginnen und Kollegen im mobil.LAB, meinen Freundinnen und Freunden, meiner Familie und insbesondere meiner Mutter für die Unterstützung während der vergangenen Jahre. Besonderer Dank gebührt Anno.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung: Hintergrund, Ziele und Aufbau der Arbeit	1
2.	Stand der Forschung	5
2.1	Wohnen und Mobilität als Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe	5
2.1.1	Wohnen und Mobilität als Grundbedürfnisse	5
2.1.2	Mobilität im Kontext der Nachhaltigkeit	8
2.2	Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens	10
2.2.1	Die Begriffe Verkehr und Mobilität	11
2.2.2	Verkehr und Mobilitätsverhalten	12
2.2.3	Mobilität und Raumstruktur	17
2.2.4	Mobilitätseinschränkungen	21
2.3	Wohnstandortwahl und Grundlagen der Wanderungsforschung	27
2.3.1	Einführung in die Wanderungsforschung	27
2.3.2	Raumstruktur versus Residential Self-Selection als Determinanten des Mobilitätsverhaltens	31
2.3.3	Einschränkungen bei der Wohnstandortwahl	34
2.4	Wohnungsmärkte unter Wachstumsbedingungen	36
2.4.1	Besonderheiten des Wohnungsmarktes	36
2.4.2	Angespannte Wohnungsmärkte	39
2.5	Herleitung der Forschungsfrage und zugrundeliegender Annahmen	43

3.	Vorstellung des Untersuchungsgebietes	47
3.1	Eingrenzung des Untersuchungsgebietes	47
3.2	Der Raum München als Wachstumsraum	48
3.3	Der Münchner Wohnungsmarkt	50
3.3.1	Das Mietniveau auf dem Münchner Wohnungsmarkt	51
3.3.2	Struktur des Wohnungsmarktes und einkommensorientierte Fördermöglichkeiten	54
3.4	Einkommensschwache Haushalte in München	57
3.4.1	Variationen von niedrigem Einkommen	57
3.4.2	Wohnsituation von Haushalten mit niedrigem Einkommen in München	62
3.4.3	Mobilität von Haushalten mit niedrigem Einkommen in München	64
3.5	Die Untersuchungsgruppe	65
3.6	Fazit: Herausforderungen betreffen einkommensschwache Haushalte in München in besonderem Maße	71
4.	WAM Wohnen Arbeiten Mobilität – Einblicke in Ergebnisse einer quantitativen Erhebung	73
4.1	Das Projekt WAM: Projekthintergrund und quantitativer Forschungsansatz	73
4.2	Ausgewählte Ergebnisse aus der Befragung	76
4.2.1	Zusammensetzung des Samples: Einkommensschwache sind jünger als die Vergleichsgruppe	76
4.2.2	Der Umzug erfolgt aufgrund einer Vergrößerung des Haushalts oder aus beruflichen Gründen	78
4.2.3	Funktionale Ausstattung der Wohngegend ist wichtiger als qualitative Merkmale der Wohnung	82
4.2.4	Unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Wegezwecke	86
4.3	Fazit: Einkommensschwache sparen an Wohn- und Mobilitätskosten	91

5.	Methodisches Vorgehen: Qualitativer Forschungsansatz	93
5.1	Das Problemzentrierte Interview	94
5.2	Auswertung mittels Qualitativer Inhaltsanalyse	97
5.3	Narrative Karten als Bestandteil der Interviews	100
5.4	Hintergründe zur Datenerhebung	105
5.4.1	Akquise der Teilnehmenden	105
5.4.2	Ablauf der Interviews und Datenaufbereitung	107
5.4.3	Übersicht der erhobenen Fälle	108
6.	Empirische Ergebnisse: Wohnsituation und Mobilität der Teilnehmenden, Herausforderungen und Anpassungsstrategien	111
6.1	Die Wohnungssuche vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes	112
6.1.1	Die Dringlichkeit bestimmt die Wohnungssuche	112
6.1.2	Partizipationsmöglichkeiten auf dem Wohnungsmarkt	117
6.1.3	Zwischenresümee: Die Wohnungssuche vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes	126
6.2	Die räumlichen Anforderungen an einen Wohnstandort	127
6.2.1	Hauptsache Wohnung – alle anderen Anforderungen sind nachrangig	127
6.2.2	Die übergeordnete Wohnlage ist eine Grundsatzentscheidung	130
6.2.3	Die kleinräumige Wohnlage prägt den Alltag	138
6.2.4	Lagemerkmale mit direktem Mobilitätsbezug Grundlage für Aktivitäten	151
6.2.5	Der Arbeitsstandort ist für die Wohnstandortwahl von untergeordneter Bedeutung	159
6.2.6	Zwischenresümee: Die räumlichen Anforderungen an Wohnstandort	161
6.3	Ankommen am neuen Wohnstandort: die Einbettung	162
6.3.1	Soziale Faktoren prägen die Einbettung	163
6.3.2	Die aktuelle Wohnsituation beeinflusst die Zufriedenheit maßgeblich	169
6.3.3	Zwischenresümee: Ankommen am neuen Wohnstandort: die Einbettung	176

6.4	Mobilität, Aktivität und Alltagsorganisation am neuen Wohnstandort	177
6.4.1	Verkehrsmittelnutzung und Einstellungen zu Verkehrsmitteln sind individuell verschieden	177
6.4.2	Mobilität ist immer auch mit Aufwand verbunden	193
6.4.3	Ein hohes Aktivitätslevel führt zu mehr Mobilität	199
6.4.4	Der neue Wohnstandort und das Haushaltsbudget prägen die Alltagsorganisation	205
6.4.5	Zwischenresümee: Mobilität, Aktivität und Alltagsorganisation am neuen Wohnstandort	212
6.5	Themenübergreifende Zusammenhänge: Wirkdimensionen und Anpassungsstrategien	213
6.5.1	Fremdbestimmung und Exklusion als einflussnehmende Wirkdimensionen	217
6.5.2	Anpassungsstrategien zwischen aktivem Handeln und Bedürfnisreduktion	226
6.5.3	Die Verknüpfung von Wirkdimensionen und Anpassungsstrategien	232
6.6	Zusammenführung und Reflexion der Ergebnisse in Bezug auf die Forschungsfrage und gesellschaftliche Teilhabe als übergeordnetes Ziel	234
7.	Ableitung von Handlungsstrategien	241
7.1	Expertenworkshop	242
7.2	Konzeptionelle und praxisbezogene Maßnahmen	244
7.2.1	Mögliche Maßnahmen im Handlungsfeld Wohnen	245
7.2.2	Mögliche Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität	257
7.2.3	Übergeordnete Ebenen, Kooperation und Koordinierung	265
7.3	Fazit Handlungsstrategien	267
8.	Fazit und Ausblick	271
8.1	Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Metropolräume	271
8.2	Reflexion des methodischen Ansatzes	274
8.3	Grenzen der Arbeit und offene Fragen	277

Literaturverzeichnis	281
Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt München	301
Internetquellen	303
Rechtsquellenverzeichnis	305
Anhang	307

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 01 Bausteine der vorliegenden Arbeit</i>	3
<i>Abb. 02 Beziehungen zwischen einzelnen Elementen der Erreichbarkeit</i>	19
<i>Abb. 03 Wachsende und schrumpfende Gemeinden in Deutschland</i>	39
<i>Abb. 04 Angespannte Wohnungsmärkte in der Metropolregion München</i>	42
<i>Abb. 05 Visualisierung der im Rahmen der Forschungsfrage zu untersuchenden Zusammenhänge</i>	44
<i>Abb. 06 Entwicklung von Erst- und Wiedervermietungsmiten in München</i>	52
<i>Abb. 07 Nettokaltmieten bei Wiedervermietung und deren Veränderung</i>	53
<i>Abb. 08 Einkommensgrenzen in Abhängigkeit der Haushaltszusammensetzung</i>	68
<i>Abb. 09 Verfügbares Haushaltsbudget im ALG II - Bezug</i>	69
<i>Abb. 10 Wohnstandorte der Vergleichsgruppe und einkommensschwachen Befragten</i>	75
<i>Abb. 11 Alter der Befragten</i>	77
<i>Abb. 12 Haushaltszusammensetzung der Befragten</i>	77
<i>Abb. 13 Umzugsgründe der einkommensschwachen Befragten</i>	79
<i>Abb. 14 Umzugsgründe der Vergleichsgruppe</i>	80
<i>Abb. 15 Umzugsrichtung der Befragten</i>	81
<i>Abb. 16 Wohnstandortqualitäten nach Wichtigkeit</i>	82
<i>Abb. 17 Wohnungsgröße der Befragten in Abhängigkeit der Haushaltsgröße</i>	84
<i>Abb. 18 Mietkosten der Befragten in Abhängigkeit der Haushaltsgröße</i>	85
<i>Abb. 19 Pkw-Ausstattung der Befragten</i>	87
<i>Abb. 20 Mobilitätskosten der Befragten</i>	88
<i>Abb. 21 Veränderung der Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit</i>	90
<i>Abb. 22 Veränderung der Verkehrsmittelnutzung für Einkaufswege</i>	90
<i>Abb. 23 Veränderung der Verkehrsmittelnutzung in der Freizeit</i>	91

<i>Abb. 24 Originalzeichnungen Z1 (links) und Z2 (rechts)</i>	103
<i>Abb. 25 Übertragene Aktivitätenstandorte aus Zeichnung Z1 und Z2</i>	104
<i>Abb. 26 Plakat zur Akquise der Teilnehmenden</i>	106
<i>Abb. 27 Aktuelle und vorherige (hellgrau) Wohnstandorte der Befragten</i>	109
<i>Abb. 28 Überblick über Wohnstandorte, Haushaltszusammensetzung, Alter, Art des Einkommens, Wohnbiographie und genutzte Verkehrsmittel der Befragten</i>	109
<i>Abb. 29 Zeitliche und räumliche Abfolge beim Wohnstandortwechsel</i>	111
<i>Abb. 30 Suchstrategien der Befragten</i>	124
<i>Abb. 31 Narrative Karte eines/er Befragten - wenige Rückbezüge in die Stadt</i>	135
<i>Abb. 32 Narrative Karte eines/er Befragten - außer Arbeitsort keine Rückbezüge</i>	136
<i>Abb. 33 Narrative Karte eines/er Befragten - deutliche Rückbezüge erkennbar</i>	137
<i>Abb. 34 Übersicht der Wohnlagen</i>	152
<i>Abb. 35 Narrative Karte eines/er Befragten - die Versorgung angepasst, weitere Ziele sind unabhängig</i>	156
<i>Abb. 36 Narrative Karte eines/er Befragten - Versorgung angepasst, weitere Ziele orientieren sich teilweise am alten Wohnstandort</i>	157
<i>Abb. 37 Narrative Karte eines/er Befragten - die Freizeitziele orientieren sich am alten Wohnstandort</i>	165
<i>Abb. 38 Umzugswunsch der Befragten</i>	174
<i>Abb. 39 Modal Split der Befragten</i>	178
<i>Abb. 40 Narrative Karte eines/er Befragten - starke Streuung der Freizeitziele</i>	184
<i>Abb. 41 Narrative Karte eines/er Befragten - starke Streuung der Ziele</i>	187
<i>Abb. 42 Tickets der Befragten für den öffentlichen Nahverkehr</i>	193
<i>Abb. 43 Aktivitätsgruppen der Befragten</i>	200
<i>Abb. 44 Narrative Karte eines/er Befragten - starke Rückbezüge alter Wohnort</i>	203
<i>Abb. 45 Zeitlicher und räumlicher Ablauf zwischen Umzugsentscheidung und Einbettung</i>	213
<i>Abb. 46 Zeichnung von Frau K. von ihrem Wunschhaus in der Mitte eines großen Grundstücks</i>	223
<i>Abb. 47 Spannungsfeld der Handlungsempfehlungen</i>	245

Tabellenverzeichnis

<i>Tab. 01 Angemessene Kosten der Unterkunft bzw. Mietobergrenzen im Vergleich zu aktuellen Durchschnittsmieten</i>	60
<i>Tab. 02 Übersicht über die verschiedenen Einkommensgrenzwerte in Abhängigkeit der Haushaltszusammensetzung</i>	70
<i>Tab. 03 Umzugsgründe, Suchdauer und Dringlichkeit der Wohnungssuche der Befragten</i>	114
<i>Tab. 04 Wohnungsfund, Vormerkung beim Wohnungsamt (WA), Übernahme der Wohnkosten und Suchtypen</i>	125
<i>Tab. 05 Überblick über die genutzten Verkehrsmittel der Befragten, ihr Ticket sowie ihr Verhältnis zum Auto</i>	180
<i>Tab. 06 Übersicht über die Handlungsstrategien</i>	270

Abkürzungsverzeichnis

AGH bzw. AGH-MAE	Arbeitsgelegenheit mit Mehraufwandsentschädigung
ALG	Arbeitslosengeld
AWO	Alter Wohnort
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
EOF	Einkommensorientierte Förderung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Gewofag	Wohnungsbaugesellschaft der LHM
GWG	Wohnungsbaugesellschaft der LHM
KdU	Kosten der Unterkunft
KMB	Konzeptioneller Mietwohnungsbau
LHM	Landeshauptstadt München
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mbH
ÖV bzw. ÖPNV	Öffentlicher Verkehr bzw. Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PZI	Problemzentriertes Interview
SEU	Social Exclusion Unit
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
WA	Wohnungsamt
WAM	Studie Wohnen Arbeiten Mobilität
WIM VI	Wohnen in München VI
WO	Wohnort

Kurzfassung

Viele Städte in Deutschland und Europa verzeichnen wachsende Bevölkerungszahlen. Während das Wachstum viele Chancen bietet, bringt es auch Herausforderungen mit sich, welche sich insbesondere auf dem Wohnungsmarkt bemerkbar machen. Steigende Wohnkosten und ein geringes Angebot machen es vor allem Haushalten mit geringen und mittleren Einkommen schwer bezahlbaren Wohnraum zu finden. Das führt dazu, dass Haushalte im Rahmen eines Umzugs weitreichende Kompromisse eingehen müssen. Diese können sich auf die Mobilitätsoptionen der Haushalte sowie auf die Erreichbarkeit ihrer Ziele auswirken.

Vor diesem Hintergrund geht die vorliegende Arbeit der Frage nach, wie sich ein angebotsdominierter Wohnungsmarkt auf die Wohnlage von einkommensschwachen Haushalten auswirkt und inwiefern deren Mobilität dadurch beeinflusst wird. Diese Frage soll am Beispiel des Raums München untersucht werden. Der Münchner Wohnungsmarkt ist durch eine extrem angespannte Marktsituation gekennzeichnet, die einkommensschwache Haushalt vor große Herausforderungen stellt. Die Arbeit widmet sich damit einer im politischen und wissenschaftlichen Diskurs häufig vernachlässigten Untersuchungsgruppe, über deren Handlungsspielräume nur wenig bekannt ist. Mittels eines qualitativen Untersuchungsansatzes sollen die individuellen Abwägungen und Entscheidungsprozesse der Haushalte unter Berücksichtigung deren subjektiver Wahrnehmung nachvollzogen werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich ein angespannter Wohnungsmarkt sehr stark auf die Handlungsspielräume von einkommensschwachen Haushalten bei der Wohnungssuche und dementsprechend auch auf den Wohnstandort auswirkt. Letztendlich haben sie damit kaum Möglichkeiten, gezielt ihren Anforderungen entsprechende Wohnlagen zu verwirklichen, was sich auf deren Alltagsgestaltung und deren Mobilität auswirken kann. Einkommensschwache Haushalte sind in ihrem Handeln durch Fremdbestimmung und Exklusion eingeschränkt. Das betrifft sowohl den Such- wie auch den Einbettungsprozess am neuen Wohnstandort. Die Anpassungsstrategien der Haushalte bewegen sich zwischen einer Reduktion ihrer Bedürfnisse und aktiven Strategien, um ihre Handlungsfähigkeit auch unter Mehraufwänden zu erhalten.

Aufbauend auf den empirischen Ergebnissen und einen Expertenworkshop werden Handlungsstrategien entwickelt, um die Bedürfnisse einkommensschwacher Haushalte künftig besser zu berücksichtigen. Im Handlungsfeld Wohnen geht es vor allem um eine Verbesserung des Angebots sowie die Steigerung der Wohnqualität. Mit den Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität soll die Mobilität erleichtert und der Mobilitätsaufwand reduziert werden. Übergreifend ergeben sich Verbesserungsmöglichkeiten an den Schnittstellen verschiedener Ebenen sowie durch eine Stärkung themenübergreifender Ansätze. Die Arbeit zeigt nicht nur die Bedeutung einer integrierten Betrachtung der Themen Wohnen und Mobilität, sondern auch die großen Herausforderungen vor denen einkommensschwache Haushalte in Wachstumsregionen stehen.



1. Einleitung: Hintergrund, Ziele und Aufbau der Arbeit

Weltweit konzentriert sich die Bevölkerung zunehmend in Städten (UN 2015, S. 7). Auch in Europa und Deutschland sind es vor allem die großen Städte, die wachsen (z. B. Hager und Dassen 2014, S. 54f, S. 61; Milbert 2015, S. 9). Stadtregionen sind nicht nur durch zuziehende Bevölkerung gekennzeichnet, sondern häufig auch als Unternehmensstandorte gefragt. Dieses Wachstum wird im Allgemeinen positiv betrachtet, insbesondere weil es zur wirtschaftlichen Prosperität von Stadtregionen beiträgt. Das Wachstum bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich. Durch eine wachsende Nachfrage steigen in der Regel die Bodenpreise und damit auch die Mieten, gleichzeitig verschärft sich der Wettbewerb um Wohnraum. Auch im Bereich Verkehr kann das Wachstum zu Herausforderungen führen, wenn Straßen überlastet sind oder die öffentlichen Verkehrsmittel an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. In diesem Zusammenhang spielt auch die umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs eine immer größere Rolle.

Gleichzeitig sind es die großen Städte, die sich durch eine besondere Vielfalt an Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Lebensentwürfen auszeichnen. Nicht alle dieser Menschen können in gleichem Maße am wirtschaftlichen Erfolg der Stadtregionen teilhaben. Insbesondere Menschen mit geringen Einkommen profitieren häufig wenig oder gar nicht vom Wachstum. Gleichzeitig sind sie es, die oft besonders von den negativen Effekten des Wachstums betroffen sind, beispielsweise durch hohe Mieten, die mit geringen Einkommen nicht mehr aufgebracht werden können oder weil sie ausschließlich auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Einkommensschwache Gruppen stehen in Untersuchungen und Studien nur selten im Fokus, weshalb es kaum empirische Erkenntnisse gibt, wie sich das Wachstum auf deren Leben auswirkt. Hier setzt die vorliegende Arbeit an, indem sie einkommensschwache Haushalte ins Zentrum der Analysen setzt.

Inhaltlich stehen darüber hinaus die Themen Wohnen und Mobilität im Mittelpunkt des Forschungsinteresses. Beide Themen prägen den Alltag in kaum vergleichbarer Weise, beide Themen, oder vielmehr die gesellschaftlichen Debatten hierzu, verändern sich im Zuge des Wachstums. Neben den angesprochenen Chancen rückt im Bereich Wohnen die schwierige Situation auf angespannten Wohnungsmärkten immer mehr in den Fokus. Es stellt sich die Frage, wer sich das

Wohnen in der Stadt zukünftig überhaupt noch leisten kann. Im Bereich Mobilität spielt der Pkw im gesamtdeutschen Kontext zwar eine ungebrochen wichtige Rolle, dennoch zeichnen sich Trends ab, dass zumindest die jüngeren Generationen in Städten zunehmend weniger Wert auf den eigenen Pkw legen (z. B. Kuhnimhof et al. 2012, S. 448). Damit rücken Sharing Modelle, häufig auch anknüpfend an Debatten zum Thema E-Mobilität, in das Zentrum der Aufmerksamkeit. Dabei schwingt vermehrt der Grundtenor der Notwendigkeit einer grundlegenden Veränderung, einer Verkehrswende mit, um den oben beschriebenen Problemen entgegenzutreten. Gleichzeitig setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass integrierte Betrachtungsweisen notwendig sind, um der Komplexität und den Wechselwirkungen beider Themenfelder gerecht zu werden, wie beispielsweise die Untersuchungsansätze von Projekten wie StadtLeben (Beckmann et al. 2006) oder WAM Wohnen Arbeiten Mobilität (Thierstein et al. 2016) zeigen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es daher, die Zusammenhänge von Wohnungsmarkt, Wohnstandort und Mobilität am Beispiel einkommensschwacher Haushalte im Raum München genauer zu analysieren. Konkret wird der Einfluss angebotsdominierter Wohnungsmärkte und daraus folgender Kompromisse bei der Wohnstandortwahl auf die Alltagsmobilität der Haushalte untersucht. Dabei geht es darum, individuelle Entscheidungsmuster nachzuvollziehen und Herausforderungen, denen einkommensschwache Haushalte im Zusammenhang mit räumlicher Mobilität in ihrem Alltag nach einem Umzug begegnen, näher zu beleuchten. Damit soll die Arbeit einen Beitrag zur Beantwortung aktueller Fragen im Bereich der Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl privater Haushalte und deren Mobilitätsverhalten leisten.

Die vorliegende Arbeit bewegt sich damit sowohl inhaltlich als auch methodisch an der Schnittstelle der Verkehrs- und Sozialwissenschaften. Dies ist sicherlich zugleich Chance und Herausforderung. Methodisch ist die Arbeit vor allem ein Beitrag zur qualitativen Mobilitätsforschung. Die Mobilitäts- und insbesondere die Verkehrsforschung ist in hohem Maße von standardisierten Erhebungsmethoden geprägt. Hier setzt die im Rahmen dieser Arbeit durchgeführte qualitative Empirie an und ergänzt vorhandene Studien, um mehr über die Zusammenhänge und Hintergründe des Handelns von einkommensschwachen Menschen zu erfahren und nicht nur deren spezifische Lebenssituation, sondern vor allem die Zwänge, denen sie unterworfen sind, besser zu verstehen. Darauf aufbauend werden Strategien entwickelt, um die Erkenntnisse bei künftigen Planungsprozessen einfließen zu lassen.

Aufbau der Arbeit

Der Aufbau der Arbeit gliedert sich in die sechs in Abbildung 01 dargestellten Hauptteile. In Kapitel 2 wird ein Überblick über den aktuellen Forschungsstand für diese Arbeit relevanter Themenfelder gegeben und entsprechend der bestehende Forschungsbedarf aufgezeigt. Zunächst wird in diesem Rahmen auf die Bedeutung von Wohnen und Mobilität für gesellschaftliche Teilhabe eingegangen. Weiter werden verschiedene Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens vorgestellt, wobei das Thema Mo-

bililitätseinschränkungen vertieft wird. Anschließend werden einige Grundlagen der Wanderungsforschung eingeführt, auch dabei stehen Erkenntnisse zu eingeschränkten Wahlmöglichkeiten im Vordergrund. Gleichzeitig werden die Wechselwirkungen von Raumstruktur und Mobilität erläutert. Da der Wohnungsmarkt als strukturelle Rahmenbedingung das Handeln der Befragten in hohem Maße prägt, folgt ein Überblick über die Mechanismen des Wohnungsmarktes mit einem Fokus auf angespannte Wohnungsmärkte. Die Forschungsfrage und zugrundeliegende Annahmen leiten sich aus dem beschriebenen Forschungsstand und dem daraus entstehenden Forschungsbedarf ab.

Der Raum München dient für diese Arbeit als Fallbeispiel, anhand dessen die aufgeworfenen Fragen untersucht werden. Er wird in Kapitel 3 vorgestellt, dabei wird insbesondere auf die Besonderheiten des Münchner Wohnungsmarktes eingegangen. Weiter werden die Untersuchungsgruppe, einkommensschwache Haushalte, und deren Situation in München beschrieben.

Die vorliegende Arbeit umfasst zwei empirische Bausteine:

- eine quantitative Datenauswertung sowie
- eine qualitative Erhebung.

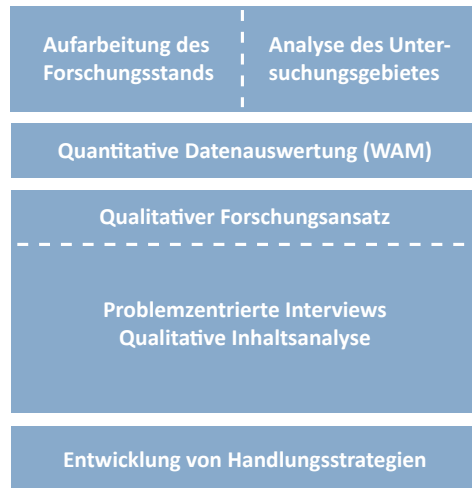


Abbildung 01 Bausteine der vorliegenden Arbeit

Bei der quantitativen Datenauswertung wird auf Daten des Projektes WAM Wohnen Arbeiten Mobilität (Thierstein et al. 2016) zurückgegriffen und ausgewählte Antworten der einkommensschwachen Teilnehmenden ausgewertet. Die Ergebnisse werden in Kapitel 4 zusammengefasst.

Den weitaus größeren Stellenwert innerhalb dieser Arbeit nimmt die qualitative Befragung ein, in deren Rahmen 17 einkommensschwache Haushalte mittels Problemzentrierter Interviews (Witzel 2000) befragt wurden. Alle Haushalte sind zum Erhebungszeitpunkt innerhalb der zurückliegenden drei Jahre umgezogen und wurden zu ihrer Wohnungssuche, zu ihrer Wohnsituation und zum Thema Mobilität befragt. In Kapitel 5 wird das methodische Vorgehen beschrieben und begründet sowie ein Überblick über die Zusammensetzung der Befragten gegeben.

Die Ergebnisse sind in Kapitel 6 dargestellt. Dabei wird zunächst auf die Wohnungssuche sowie die räumlichen Anforderungen der Befragten eingegangen, bevor der Einbettungsprozess, die Alltagsorganisation und damit zusammenhängend die Mobilität der Haushalte vertieft wird. Während diese Darstellung noch weitgehend thematisch gegliedert ist, werden in Kapitel 6.5 themenübergreifende Zusammenhänge analysiert. Abschließend werden die Ergebnisse zusammengeführt und bezugnehmend auf die Forschungsfrage reflektiert.

Nach ihrer Vorstellung und Diskussion werden anschließend mögliche Handlungsstrategien abgeleitet, um den Ergebnissen in der Praxis Rechnung zu tragen und die Herausforderungen vor denen einkommensschwache Haushalte stehen, besser zu berücksichtigen. Hierbei fließen auch die Ergebnisse eines Workshops mit Expertinnen und Experten aus dem Planungs- und Sozialbereich ein. Eine Anpassung der Planung an Bedürfnisse einkommensschwacher Haushalte kann zu mehr Möglichkeiten und verbesserter Teilhabe führen und damit einen Beitrag zu einer ökologisch und vor allem auch sozial nachhaltigeren Entwicklung leisten. Die Strategien werden vor dem siedlungsstrukturellen und verkehrsplanerischen Hintergrund Münchens entwickelt, so dass die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Metropolräume abschließend in Kapitel 8 diskutiert wird. Weiter werden in Kapitel 8 die methodischen Ansätze abschließend reflektiert, um anschließend Grenzen der Arbeit und daraus resultierende offene Fragen aufzuzeigen.



2. Stand der Forschung

Um sich den verschiedenen für diese Arbeit relevanten Themen anzunähern, werden diese im Folgenden überblicksartig eingeführt. So soll eine Verortung der Forschungsfrage und der Ergebnisse im aktuellen Forschungskontext erleichtert werden. Dazu wird zunächst das der Arbeit zugrundeliegende Verständnis der Themen Wohnen und Mobilität erläutert, bevor ein Überblick über Ansätze zur Erklärung von Mobilitätsverhalten und Wohnstandortwahl gegeben wird. Ein besonderer Fokus wird hierbei auf die Wechselwirkungen von Mobilität und Raumstruktur gelegt. Da sich die vorliegende Arbeit insbesondere der Situation auf angespannten Wohnungsmärkten widmet, werden einige grundlegende Mechanismen des Wohnungsmarktes erläutert. Mit dem Überblick zu theoretischen und empirischen Vorarbeiten wird gleichzeitig bestehender Forschungsbedarf aufgezeigt und die diese Arbeit leitende Forschungsfrage hergeleitet.

2.1 Wohnen und Mobilität als Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe

Die Themen Wohnen und Mobilität stehen im Mittelpunkt dieser Arbeit. Zunächst werden daher das zugrundeliegende Verständnis und die gesellschaftliche Relevanz dieser beiden Themen erläutert. Die vorliegende Arbeit entsteht im Rahmen des mobil.LAB Promotionskollegs, welches sich dem Thema *Nachhaltige Mobilität in der Metropolregion München* widmet. Daher wird die Arbeit in den Kontext einer nachhaltigen Entwicklung eingeordnet. Teile dieses Kapitels sind in geänderter Form bereits im mobil.LAB Buch *Sustainable Mobility in Metropolitan Regions* (Sterzer 2016) erschienen.

2.1.1 Wohnen und Mobilität als Grundbedürfnisse

Hajer skizziert in seinem Buch *Smart about cities* retrospektiv die Entwicklung der Städte im 19. und 20. Jahrhundert, um dann festzustellen, dass „the story of the modern city is mostly told in terms of the way in which it organised housing and transport“ (Hajer und Dassen 2014, S. 24). Das unterstreicht die Bedeutung von Wohnen und Mobilität und deren Einfluss auf die gesellschaftliche Entwicklung und zeigt, wie wichtig es ist, sich mit dem Thema Stadtentwicklung auch aus einer sozialplanerischen Perspektive auseinander zu setzen.

Wohnen

Wohnen ist selbstverständlicher Teil unseres Lebens, der kaum hinterfragt wird und das alltägliche Leben dennoch maßgeblich prägt. Besonders deutlich wird das bei Problemen mit der Wohnraumversorgung: Der Verlust einer Wohnung oder einer sicheren Unterkunft wird in unserer Gesellschaft als kaum umkehrbare Manifestierung des sozialen Abstiegs wahrgenommen (Geiger 2008, S. 385). Gleichzeitig spiegelt sich in der Wohnsituation der soziale Status eines Haushalts wider. Einem (2016, S. 9) bezeichnet eine kostengünstige Wohnung als „Eintrittskarte sozialer Akzeptanz“. Zahlreiche Werke insbesondere im Bereich Geographie und Soziologie beschäftigen sich ausführlich mit der Bedeutung des Wohnens, dem Wandel im Zeitverlauf, der zunehmenden Ausdifferenzierung und Herausforderungen der jeweiligen Zeit (z. B. Friedrichs 1995; Häußermann und Siebel 1996; Einem 2016). Diesen Werken liegt das gemeinsame Verständnis des Wohnens als eine der Daseinsgrundfunktionen zugrunde (z. B. Maier et al. 1977, S. 100).

Im Beschluss des aktuellen wohnungspolitischen Handlungsprogramms der Stadt München heißt es: „Die Versorgung mit Wohnraum ist eine Grundvoraussetzung für die soziale Teilhabe an der Stadtgesellschaft. Dazu zählt zum einen die Versorgung mit angemessenem Wohnraum, zum anderen aber auch die Integration in das Wohnumfeld“ (WIM VI 2016, S. 24). Den existentiellen und lebensbestimmenden Charakter des Wohnens machen nicht zuletzt das deutsche Grundgesetz mit Artikel 13, welcher besagt „die Wohnung ist unverletzlich“ (Art. 13 GG), und zahlreiche Landesverfassungen deutlich. In der Verfassung des Freistaates Bayerns heißt es in Artikel 106: „(1) Jeder Bewohner Bayerns hat Anspruch auf eine angemessene Wohnung. (2) Die Förderung des Bauens billiger Volkswohnungen ist Aufgabe des Staates und der Gemeinden. (3) Die Wohnung ist für jedermann eine Freistätte und unverletzlich“ (Art. 106 BayVerf). Dem Thema Wohnen wird also von höchster Ebene eine große Bedeutung zugeschrieben.

Mobilität

Unsere heutige Gesellschaft hat hohe Ansprüche an die Mobilität der Menschen. Autos werden größer und schneller (Schmitz 2001, S. 177), Urlaube werden immer weiter von zu Hause entfernt verbracht (Kagermeier 2007, S. 260) und Unternehmen erwarten immer größere Pendeldistanzen und die ständige Bereitschaft Dienstreisen nachzugehen (Vogl 2010). Auch im Zuge der Arbeitsvermittlung müssen zunehmend weitere Pendeldistanzen hingenommen werden (Haas 2013, S. 259).

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich zwar das Reisezeitbudget des Einzelnen kaum verändert, wohl aber die zurückgelegten Distanzen und Geschwindigkeiten (Schmitz 2001, S. 81) und insbesondere die Pkw-Fahrleistung (Bamberg 2001, S. 118). Auch wenn sich die Stadtplanung heute überwiegend am Leitbild der Stadt der kurzen Wege (z. B. Gertz 1998, S. 100ff; Beckmann et al. 2011, S. 63ff) orientiert, wirken die Entscheidungen der sechziger Jahre, in denen sich gesellschaftliche und planerische Entwicklungen im Zuge des Leitbilds der autogerechten Stadt (Reichow 1959) verstärkt auf den Pkw bezogen, noch immer nach. Eine Entwicklung, die für viele Menschen mehr Möglichkeiten mit sich brachte, für diejenigen ohne Zugang zu einem Pkw allerdings das Gegenteil bewirkte.

Nicht jeder kann die gestiegenen gesellschaftlichen Mobilitätsersparungen gleichermaßen erfüllen, um an Aktivitäten teilzuhaben. Daher sollten auch diejenigen in den Blick genommen werden, die diese Erwartungen nicht erfüllen können oder wollen und der Frage nachgegangen werden, in welchem Maße die neuen Mobilitätsmuster und -erwartungen neue Formen der Exklusion schaffen. Denn neben dem Wohnen, ist auch Mobilität eine Grundvoraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe (Daubitz 2016, S. 433). Sie sichert die Möglichkeit, sich an sozialen, wirtschaftlichen, politischen und anderen Prozessen zu beteiligen (Kenyon et al. 2002, S. 210; LHM 2006, S. 11). Da Aktivitätenstandorte im Raum verteilt sind, gehen Aktivitäten fast immer mit einem Ortswechsel einher. Arbeit, Bildung aber auch Freizeit und Versorgung sind wichtige Bestandteile unseres täglichen Lebens, für deren Zugang Mobilität notwendig ist (SEU 2003, S. 3). Pickup und Giuliano (2005, S. 39) bezeichnen *transport* als „tool for living and working“. Mobilität trägt zum Erhalt sozialer Kontakte bei, was maßgeblichen Einfluss auf die individuelle Zufriedenheit haben kann (Stanley und Vella-Brodrick 2011). Einschränkungen im Mobilitätsbereich können damit gleichzeitig zu gesellschaftlichen und sozialen Einschränkungen führen. Mobilität ist also eine Voraussetzung für soziale Teilhabe und damit ein wichtiger Baustein, um sozialer Exklusion vorzubeugen und sie zu bekämpfen (Lucas 2012, S. 106). In diesem Sinne hat Mobilität einen hohen gesellschaftlichen und sozialen Wert, der in der öffentlichen Debatte häufig unterschätzt wird.

2.1.2 Mobilität im Kontext der Nachhaltigkeit

Im vorherigen Kapitel wurde das Grundverständnis der Themen Wohnen und Mobilität und deren Relevanz für gesellschaftliche Teilhabe erläutert. Das Thema Mobilität wird im Folgenden in den Kontext einer nachhaltigen Entwicklung eingeordnet. Das scheint insbesondere vor dem Hintergrund bedeutend, als dass Verkehr als Ergebnis der Umsetzung eines Mobilitätsbedürfnisses häufig vor allem unter dem Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit betrachtet wird, der Fokus dieser Arbeit aber auf sozialen Komponenten der Nachhaltigkeit liegt.

Wenn wir über Nachhaltigkeit sprechen, beziehen wir uns häufig auf den Bericht *Our Common Future* (UN 1987) der Vereinten Nationen, der als Grundstein heutiger Debatten zum Thema Nachhaltigkeit gilt. Gro Harlem Brundtland formulierte insbesondere das Ziel der Generationengerechtigkeit, das heißt einer Entwicklung, die den Bedürfnissen heutiger Generationen entspricht, ohne dabei aber die Möglichkeiten folgender Generationen zu gefährden. Nachhaltigkeit bezieht sich also immer auf die Gegenwart und die Zukunft. Vor allem in Deutschland hat sich seitdem ein „Drei-Säulen-Modell“ zur Beschreibung von Nachhaltigkeit durchgesetzt, welches die Säulen *Wirtschaft*, *Umwelt* und *Soziales* gleichberechtigt nebeneinander sieht (Die Bundesregierung 2016, S. 24). Da in dieser Arbeit der Mensch im Mittelpunkt steht, kann durchaus proklamiert werden, dass sich diese Arbeit in besonderem Maße den sozialen Aspekten der Nachhaltigkeit widmet. Dabei wird die Auffassung vertreten, dass eine Fokussierung auf einen Themenbereich nicht im Widerspruch zu einer ganzheitlichen Betrachtung steht und insbesondere die in Kapitel 7 vorgestellten Handlungsstrategien auch hinsichtlich weiterer Aspekte zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen können.

Mutlak und Schwarze (2007) bescheinigen der sozialen Nachhaltigkeit ein Theoriedefizit, dem wohl auch das Fehlen einer einheitlichen und konsensfähigen Definition geschuldet ist. Die Bundesregierung (2016) definiert in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie 17 Zielkategorien, welche die verschiedenen Bereiche der Nachhaltigkeit in unterschiedlichem Maße berühren. Neben der Bekämpfung von Armut und Hunger, gehören dazu Gesundheit und Wohlergehen, der Zugang zu Bildung und menschenwürdiger Arbeit und weniger Ungleichheiten. In diesem Zusammenhang wird weiter auch explizit der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum benannt (ebd., S. 56). Die soziale Bedeutung der Mobilität hingegen kommt nur am Rande vor (ebd., S. 166).

Sehr allgemein lässt sich soziale Nachhaltigkeit, sofern sie überhaupt für sich alleine betrachtet und definiert werden kann, am ehesten im Sinne einer Gesellschaft betrachten, die es allen Menschen ermöglicht, ihre Grundbedürfnisse zu erfüllen. Ebenso wenig wie soziale Nachhaltigkeit abschließend definiert werden kann, kann nachhaltige Mobilität abschließend definiert werden. Im mobil.LAB Promotionskolleg wird folgendes, nicht abschließendes Verständnis zu Grunde gelegt:

» *Sustainable mobility ensures the individual fulfillment of basic needs and activities located in different places without harming the environment, economy or society, whether now or in the future. This requires affordable access to multiple mobility options, freedom of choice in terms of mode and access to life opportunities. Sustainable mobility, however, does not and should not require a reduction in mobility. It is oriented to reduce individual's derived demand of mobility and increase the intrinsic demand of mobility. Instead, it should be safe for all users and therefore minimize any type of negative effects on individuals, communities, the private sector and the environment.* « (mobil.LAB Promotionskolleg 2014)

Dieses Verständnis unterstreicht die Relevanz von Mobilität insgesamt, aber insbesondere auch die Optionen für die Individuen in einer Gesellschaft. Verkürzt dargestellt ist der Grundgedanke nachhaltiger Mobilität, jedem Menschen Mobilitätsoptionen zur Verfügung zu stellen und dabei die negativen, vor allem durch Verkehr entstehenden Externalitäten zu minimieren. Das legt die Unterscheidung von Mobilität und Verkehr, wie sie im nachfolgenden Kapitel erläutert wird, nahe (Ahrend et al. 2013, S. 2). Götz et al. (2016, S. 793) verstehen sozial als ein Ermöglichen soziokultureller Vielfalt von Lebens- und Mobilitätsstilen, eine *nachhaltige Mobilitätskultur* (siehe Kapitel 2.2.2) beschreiben sie als multimodal und für den Einzelnen multioptional.

Im Gegensatz zu dem oben erläuterten Verständnis fokussieren sich viele Debatten zum Thema Nachhaltigkeit im Verkehr sehr stark auf ökologische Aspekte, wie CO₂-Emissionen oder alternative Antriebstechnologien. Auch wenn diese Themen ebenfalls von hoher gesellschaftlicher Relevanz sind, so ist der Ansatz doch ein anderer, insbesondere da in der Regel auf aggregierte Betrachtungsebenen zurückgegriffen wird. Die sozialen Aspekte im Bereich Mobilität und Verkehr werden hingegen häufig übersehen oder unterschätzt, wenngleich soziale und ökologische Benachteiligung im oder durch Verkehr häufig simultan auftreten, wie beispielsweise Studien zu Lärm- oder Luftschadstoffexposition zeigen (z. B. WHO 2012, S. 92, S. 147; Hornberg et al. 2011, S. 57ff).

Die ursprüngliche Initiative für nachhaltige Mobilität ging 1994 von der OECD aus, indem sie das Projekt *Environmentally Sustainable Transport* (EST) initiierte und somit den Versuch startete, das Thema auf die politische Agenda zu setzen. Etwa zeitgleich griff auch die Weltbank das Thema auf. 1996 folgte mit der OECD Konferenz in Vancouver mit der Formulierung der *Vancouver Principles für Sustainable Transport* (Yevdokimov 2003, S. 2) ein Meilenstein in der Debatte um nachhaltige Mobilität. Mit dem zweiten Prinzip Equity der neun Prinzipien wurde hier erstmals die soziale Komponente explizit in den Fokus gerückt.

Principle #2 Equity

» *Nation states and the transportation community must strive to ensure social, interregional and inter-generational equity, meeting the basic transportation-related needs of all people including women, the poor, the rural, and the disabled. Developed economies must work in partnership with developing economies in fostering practices of sustainable transportation.* « (OECD 1996, S. 62)

In den vergangenen Jahren wuchs dementsprechend das Bewusstsein für das Thema und die Wissenschaft beschäftigte sich vermehrt mit sozialer Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität und Verkehr. Das soll allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich dabei immer noch um ein Randthema handelt (Lucas et al. 2016). Diese Arbeit knüpft an vorhandene Studien an, um das bestehende Wissen zu ergänzen und Verknüpfungen zum Thema Wohnen herzustellen, wobei auf einige der bisher vorliegenden Arbeiten im Kapitel 2.2.4 noch genauer eingegangen wird.

2.2 Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens

Wohnen und Mobilität sind die beiden zentralen Themen dieser Arbeit. Bevor diese im Rahmen der Empirie aufgegriffen werden, wird zunächst ein Überblick über bestehende Erkenntnisse in beiden Themenfeldern gegeben. Im Bereich Mobilität sind vor allem einige grundlegende Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens von Interesse. Mobilität und Verkehr sind maßgeblich durch zwei Bereiche determiniert: zum einen durch strukturelle Rahmenbedingungen, zu denen auch das Verkehrsangebot gehört, zum anderen durch individuelle Faktoren und Ressourcen (Deffner 2009, S. 55; Scheiner 2016). Die Zuordnung der einflussnehmenden Größen ist nicht immer eindeutig, da beispielsweise auch die Wahrnehmung von Raumstrukturen und die individuellen Fähigkeiten zur Nutzung von Verkehrsangeboten subjektiv unterschiedlich sind und es so Wechselwirkungen zwischen den Bereichen

gibt. Die Differenzierung bei der Darstellung beider Bereiche im Folgenden dient vor allem der Übersichtlichkeit. Nach einer kurzen Erläuterung der Begriffe wird zunächst ein Blick auf Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens geworfen, bei denen individuelle Faktoren im Vordergrund stehen, bevor im nächsten Kapitel auf den Einfluss raumstruktureller Faktoren eingegangen wird. Anschließend wird ein Überblick über mögliche Mobilitätseinschränkungen gegeben.

2.2.1 Die Begriffe Verkehr und Mobilität

Vorab wird kurz auf den Begriff der Mobilität eingegangen. Der Fokus dieser Arbeit liegt auf räumlicher Mobilität von Personen, wengleich diese nicht immer ganz trennscharf von sozialer Mobilität, welche sich auf eine soziale Position in der Gesellschaft bezieht, abgrenzbar ist (Bähr 1992, S. 540). Während sich der Begriff Verkehr auf die tatsächliche, realisierte Ortsveränderung von Personen bezieht, geht es bei Mobilität um eine antizipierte potentielle Ortsveränderung von Personen (Ahrend et al. 2013, S. 2). Mobilität kann auch als Möglichkeit zur Bewegung beziehungsweise Beweglichkeit verstanden werden. Sie bezieht die einem Individuum zur Verfügung stehenden Möglichkeiten mit ein und ist abhängig von „räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung“ (ebd., S. 3). Damit schließt diese Definition nicht nur externe Rahmenbedingungen als Voraussetzung der Mobilität mit ein, sondern auch individuelle Kenntnisse und Fähigkeiten.

Im räumlichen Kontext ist weiter zu unterscheiden zwischen langfristiger und kurzfristiger Mobilität. Als langfristige Mobilitätsentscheidungen werden in der Regel Entscheidungen mit langer zeitlicher Reichweite, wie beispielsweise Wohnsitzwechsel oder die Anschaffung eines Pkws bezeichnet, während sich kurzfristige Mobilitätsentscheidungen vor allem auf die Verkehrsmittel-, Wege- oder Zielwahl im Alltag beziehen (Wulfhorst 2003, S. 13). Bähr (1992, S. 541) spricht bei einem Wohnsitzwechsel von Wanderung und bei Mobilität ohne Wohnsitzveränderung von Zirkulation. Dem Begriff Zirkulation liegt die Annahme zu Grunde, dass die meisten Wege vom Wohnort ausgehen und später wieder dort enden. Im Kontext dieser Arbeit wird der Begriff Mobilität, wenn er nicht näher bestimmt ist, im Sinne einer kurzfristigen Alltagsmobilität verwendet. In der amtlichen Statistik wird von Wanderungen innerhalb einer Gemeinde von Umzügen, bei Wanderungen über Gemeindegrenzen hinweg von Fort- oder Zuzügen gesprochen. Da in der vorliegenden Arbeit der Raum München betrachtet wird, wird einheitlich der Begriff Umzug für Wanderungen innerhalb dieses Raums verwendet. Das ist

auch insofern sinnvoll, da eine Wanderung im Kontext dieser Arbeit immer mit der Aufgabe und dem Neubezug einer Wohnung einhergeht.

2.2.2 Verkehr und Mobilitätsverhalten

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Zusammenhänge von Wohnungsmarkt, Wohnstandortwahl und Mobilität zu untersuchen. Dabei geht es vor allem um den Einfluss von Wohnungsmarkt und Wohnstandort auf die Mobilität. Dafür ist es wichtig, sich zunächst grundlegend mit dem vorhandenen Wissen zur Verkehrsgenese, das heißt der Verkehrsentstehung als Ergebnis eines Mobilitätsbedürfnisses zu befassen. Mobilitäts- und Verkehrsforschung sind seit vielen Jahren etablierte und von verschiedenen Disziplinen ausführlich bearbeitete Felder. Dementsprechend vielfältig sind die methodischen Zugänge und das generierte Wissen. Im Folgenden wird daher versucht, nur die für diese Arbeit relevanten Grundlagen zusammenzufassen, so dass bei der Analyse der Mobilität der im Rahmen der Empirie befragten Personen darauf zurückgegriffen werden kann.

Die Verkehrsnachfrage ist, auch wenn sie ein gut erforschtes Feld ist, nur bedingt erklärbar, was sicher auch am "Eigensinn der Verkehrsnachfrager" (Scheiner 2016, S. 696) liegt. Dazu kommt, dass Menschen zunehmend multimodal unterwegs sind und ihre Mobilität entsprechend variabel ihren Bedürfnissen und an den jeweiligen Weg anpassen (Wojtysiak und Dziekan 2012; Wilde 2015). Den „klassischen Autofahrer“ gibt es – falls es ihn je gab – auch aufgrund erweiterter Möglichkeiten immer weniger. Traditionell wurden Entscheidungen im Bereich Mobilität ein rationales und informiertes Vorgehen mit dem Ziel einer persönlichen Nutzenmaximierung zugrunde gelegt. Nachdem das Thema Mobilität in den vergangenen Jahren zunehmend auch zum Gegenstand in sozialwissenschaftlichen oder psychologischen Arbeiten wurde (z. B. Hunecke 2015), setzte sich die Erkenntnis zur Bedeutung von individuellen Faktoren, wie Erfahrungen, persönlichen oder gesellschaftlichen Werten oder Fähigkeiten und deren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zunehmend durch. Dieses Verständnis prägt sich in Form von unterschiedlichen, vor allem typologisierenden Ansätzen aus, über die im Folgenden ein kurzer Überblick gegeben wird.