



Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Inhaltsverzeichnis

1 Kurzfassung	3		
2 Vorbemerkungen	4		
2.1 Arbeitshypothesen	4		
3 Vorgehensweise	5		
3.1 Literatur- und Internetrecherche	5		
3.2 Auswertung bestehender repräsentativer Erhebung zu Auswirkungen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen	5		
3.3 Fallstudien quantitative und qualitative Untersuchungen zu Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen	6		
3.3.1 Beschreibung der Vergleichsgebiete in Berlin und Essen	7		
3.4 Darstellung der Ergebnisse	9		
4 Ergebnisse der 1. und 2. Stufe	11		
4.1 Internet- und Literaturrecherche	11		
4.2 Auswertung bestehender repräsentativer Erhebung zu Auswirkungen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen	12		
5 Ergebnisse der Fallstudien in Berlin und Essen	13		
5.1 Untersuchungsgebiet Berlin Bundesplatz	13		
5.1.1 Qualität der Stichprobe	13	5.1.5 Wohndauer	15
5.1.2 Einwohner im UG Bundesplatz	13	5.1.6 Autobesitz im Gebiet	15
5.1.3 Berufs- und Erwerbsstruktur	13	5.1.7 Wohnverhältnisse und Wohnungsstruktur	15
5.1.4 Einkommen	14	5.1.8 Mieten im Gebiet	17
		5.1.9 Beeinträchtigung durch die Autobahn	18
		5.1.10 Umzugsabsichten	18
		5.1.11 Zufriedenheit der Bewohner	18
		5.2 Untersuchungsgebiet Essen Ruhr Schnellweg	20
		5.2.1 Qualität der Stichprobe	20
		5.2.2 Einwohner im UG Ruhr Schnellweg	21
		5.2.3 Berufs- und Erwerbsstruktur	21
		5.2.4 Einkommen	22
		5.2.5 Wohndauer	22
		5.2.6 Autobesitz im Gebiet	22
		5.2.7 Wohnverhältnisse und Wohnungsstruktur	23
		5.2.8 Mieten im Gebiet	24
		5.2.9 Beeinträchtigung durch die Autobahn	25
		5.2.10 Umzugsabsichten	25
		5.3.12 Zufriedenheit der Bewohner	25
		5.2.12 Vergleich der Sozialstruktur im Gebiet mit der im Stadtteil	26
		6 Fazit	27
		Literaturverzeichnis	29
		Anhang - Fragebogen	30

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Telefon: 030/22 75 11 70, Fax: 030/22 75 61 28

E-Mail: fraktion@linksfraktion.de

V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

Bearbeitung: Yvonne Ehrhardt, Sigmar Gude, Reiner Huhs

Berlin, Juni 2010

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

I Kurzfassung

Die Untersuchung, **Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete**, ist der Frage nachgegangen, ob lärm- und emissionsbelastende große Verkehrsanlagen, wie innerstädtische Autobahnen, zu einer deutlichen sozialen Abwertung von angrenzenden Wohngebieten führen und dabei der Entstehung von Problemquartieren Vorschub leisten kann.

Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Literaturrecherche durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass keine relevanten Untersuchungen zu diesem Thema vorliegen. In einem zweiten Schritt wurden vorhandene Datenbestände aus Berliner innerstädtischen Wohngebieten entlang viel befahrener Stadtstraßen daraufhin überprüft, ob die an diesen Straßen wohnende Bevölkerung sozialstrukturell schlechter gestellt ist, als die Bewohner der dahinter liegenden weniger belasteten Wohngebiete. Dies konnte zweifelsfrei festgestellt werden.

In einem dritten Untersuchungsschritt wurden zwei an Stadtautobahnen gelegene Wohngebiete in Berlin und Essen mittels einer schriftlichen Fragebogenerhebung untersucht. Die so ermittelte Sozialstruktur der untersuchten Gebiete wurden zum einen mit den zugänglichen Daten für die Stadtteile verglichen, in denen die Untersuchungsgebiete liegen. Zum anderen wurden innerhalb der Untersuchungsgebiete die Haushalte, die sehr nahe an der Autobahn liegen (1. Reihe), mit denen verglichen, die etwas weiter entfernt sind (2. Reihe).

Im Ergebnis kann belegt werden, dass die von Stadtautobahnen ausgehenden Effekte in einem deutlichen und signifikanten Ausmaß die Sozialstruktur verändern.

Zentrale Ergebnisse

- Je näher Haushalte an einer Stadtautobahn wohnen, umso problematischer ist ihre sozialstrukturelle Stellung hinsichtlich des Einkommensniveaus, der Arbeitslosigkeit und des Anteils an armen Haushalten.

- Diese Unterschiede lassen sich bereits kleinräumig entsprechend der Lage zur Autobahn zuverlässig feststellen.

- Die Differenzierung zeigt sich auch bei den Einkommensarten: Rentner an der Autobahn haben niedrigere Renten, Berufstätige niedrigere Einkommen.

- Haushalte in der Nähe der Autobahn haben selbst seltener Autos als Haushalte in den umliegenden Stadtgebieten.

- In die Gebiete ziehen vor allem Haushalte, die eine deutlich unterdurchschnittliche Einkommenslage haben.

- Je näher die Wohngebäude an der Autobahn stehen, umso schlechter ist der Instandhaltungszustand.

- Je näher die Wohngebäude an der Autobahn stehen, umso höher ist der Leerstand.

- Die Mieten sind nicht besonders niedrig. Sie entsprechen knapp dem Mietspiegelmittelwert.

- Schallschutzfenster sind lediglich in weniger als der Hälfte der Wohnungen der Wohnungen eingebaut.

- Lärmschutzmaßnahmen können offensichtlich nur einen Teil der Belastungen verringern. Die sozialstrukturellen Folgen treten auch bei den Lärmschutzmaßnahmen auf, die in den hier untersuchten Gebieten vorgenommen wurden.

- Trotz der von allen Befragten einheitlich konstatierten Belastungen ist die durchschnittliche Wohndauer der Haushalte nicht gering. Je länger die Haushalte an der Autobahn leben, umso stärker arrangieren sie sich mit den Gegebenheiten bzw. umso mehr bleiben solche Haushalte zurück, die sich mit den Belastungen abgefunden haben.

2 Vorbemerkungen

Im Frühjahr 2010 beauftragte die Bundestagsfraktion DIE LINKE das Planungsbüro TOPOS mit einer Untersuchung, ob und inwieweit sich große Verkehrsstrassen, insbesondere städtische Autobahnen, auf die Sozialstruktur der Wohngebiete in deren unmittelbaren Umgebung auswirken. Ein empirischer Beleg für Sozialstruktur verändernde Auswirkung von Verkehrsbauten fehlt bisher.

Zwar gibt es Untersuchungen zu Verkehrsbelastungen, die primär Lärm- aber auch Schadstoff- und Staubbelastungen betreffen, welche objektiv zu einer messbaren Einschränkung der Lebensqualität und der Gesundheit der Anwohner führen. So ist das höhere Herzinfarkttrisiko der Anwohner von Hauptverkehrsstraßen belegt. Das Bewusstsein in der Bevölkerung hinsichtlich dieser Belastung ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Insoweit ist anzunehmen, dass die Belastungen, die von einer (Stadt-)Autobahn ausgehen, das Wohn- und Umzugsverhalten der Bewohner der angrenzenden Wohngebiete derart beeinflussen, dass es zu sozialer Segregation kommt, weil Einkommensstärkere die angrenzenden Gebiete verlassen bzw. meiden. Im Ergebnis würde dies zu einer kleinräumigen Segregation in den Wohngebieten führen, die an viel befahrene Verkehrsstrassen, speziell Stadtautobahnen angrenzen. Derartige, für eine ungestörte Stadtentwicklung negative Prozesse, werden aber bei bisherigen Planfeststellungsverfahren (Abwägungsverfahren) nicht in die Abwägung einbezogen.

2.1 Arbeitshypothesen

Das Wohnstandortverhalten der Haushalte in Deutschland orientiert sich stärker an der Wohnungsqualität – einschließlich des Mietpreises – als an den Wohnumfeldbedingungen. Lärm wird dabei, das ergibt sich sowohl aus den entsprechenden Studien als auch aus unseren eigenen Untersuchungen, als Eigenschaft der Wohnung gewertet, selbst wenn die Lärmquelle außerhalb des Hauses liegt. Insoweit kann es als gesichert gelten, dass Lärm und andere wahrnehmbare Umweltbelastungen bei der Wohnstandortwahl bzw. der Wegzugsentscheidung für viele Haushalte eine zentrale Rolle spielen.

Je höher das Einkommen eines Haushaltes ist, umso leichter kann er auf dem Wohnungsmarkt einen optimalen Wohnstandort finden. Einkommensschwache Haushalte müssen dagegen häufig in wenig attraktive Lagen – also z. B. lärmbelastete – ausweichen. In diesem Fall wird sich in diesen Lagen eine soziale Segregation einstellen.

- Arbeitshypothese 1

Verkehrsstrassen mit hohen Emissionswerten (Lärm, Schadstoffe, Staub) führen in den angrenzenden Wohnquartieren zu sozialer Segregation.

In der oben genannten Variante führt die Emissionsbelastung zu einer schwächeren Wohnungsnachfrage. Niedrige Mieten ziehen aber keineswegs nur einkommensschwache Mieter an. Auch einkommensstarke Mieter zahlen gern niedrige Mieten (oder Kaufpreise) und nehmen dafür Qualitätseinschränkungen in Kauf. Daher ist es prinzipiell auch denkbar, dass die Umweltbelastung zwar zu niedrigeren Mietpreisen (Immobilienpreisen) und ggf. zu erhöhtem Leerstand führt, nicht aber zu einer eindeutig feststellbaren sozialen Segregation.

- Arbeitshypothese 2

Verkehrsstrassen mit hohen Emissionswerten führen in den angrenzenden Wohnquartieren zu einem niedrigerem Mietpreisniveau (niedrigeren Immobilienpreise) und/oder erhöhtem Leerstand, nicht aber zu einer sozialen Segregation.

3 Vorgehensweise

Zur Überprüfung der Arbeitshypothesen wurden drei Untersuchungsschritte vorgenommen:

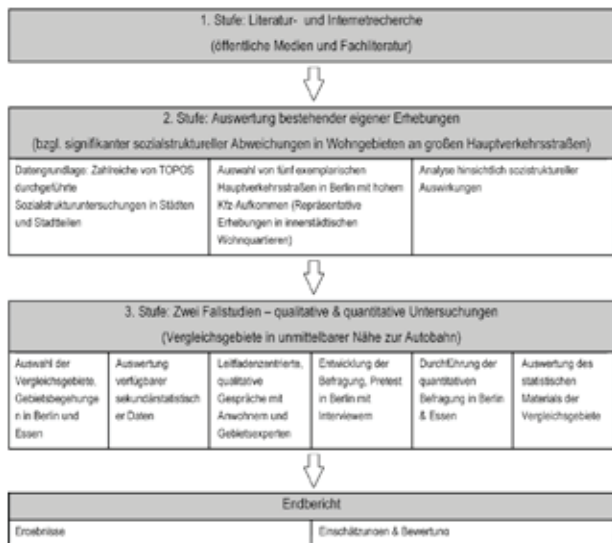


Abb. 1 Vorgehensweise der Studie

3.1 Literatur- und Internetrecherche

Die erste Stufe der Studie bildet eine umfangreiche Internet- sowie Literaturrecherche. Die Ergebnisse zeigen allerdings, dass soziale Auswirkungen von neuen Verkehrsstraßen in Wohngebieten, soweit ersichtlich, kaum untersucht sind. Die bisherige Auswertung zeigt, dass sich im Wesentlichen zu der Thematik Medienberichte finden lassen, nicht aber empirisch fundierte Untersuchungen.

Demgegenüber stehen allerdings zu einem auch relevanten benachbarten Themenbereich, die gesundheitliche Auswirkungen betreffen, Untersuchungen zur Verfügung.¹

Ergebnis dieses Arbeitspakets ist ein Überblick über den Forschungsstand und die wichtigsten Ergebnisse sowie eine Sammlung zu konkreten Fällen und Problemen im Zusammenhang mit Stadtautobahnen.

3.2 Auswertung bestehender repräsentativer Erhebung zu Auswirkungen innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen

TOPOS Stadtforschung verfügt über einen umfangreichen Datenfundus von Sozialdaten, die im Zuge von repräsentativen Untersuchungen in Wohngebieten der Berliner Innenstadt sowie in Brandenburgischen bzw. Sachsen-Anhaltinischen Städten erhoben wurden. Hierbei wurden die soziostrukturellen Verhältnisse anhand vieler und relevanter Indikatoren (z. B. Haushaltstyp, Einkommen, Erwerbsstatus, Wohnver-



Abb. 2 Hauptverkehrsstraßen – Vergleichsgebiete Prenzlauer Berg (Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee, Greifswalder Straße, Danziger Straße), Quelle Grundkarte: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Hg. (1998): Rasterdaten der Karte von Berlin 1:5000 (K5 RD/CD 98.1). Berlin. (Auszug Basiskarte).

hältnisse, Besitz von PKW) sehr genau untersucht. Teilweise enthalten diese Untersuchungsdateien mehrere tausend Datensätze, so dass ausreichend Fallzahlen vorhanden sind. In Berlin gibt es eine Reihe von Wohngebieten, die durch hoch belastete Straßen durchschnitten werden.

Ausgewählt wurden hier vier Berliner Hauptverkehrsstraßen im Prenzlauer Berg² und die Beusselstraße in Moabit.

Geprüft und gegenübergestellt wurde jeweils, ob und wie stark sich die Sozialstrukturen in unmittelbarer Nähe der Straßen von denen der jeweiligen Wohnquartiere unterscheiden.

In die Prüfung wurden als **Indikatoren** einbezogen:

- Einkommen
- Arbeitslosenquote
- Armutsquote
- PKW-Besitz

Auch wenn die dargestellten Fälle keine Stadtautobahnen aufweisen, so lassen sich doch anhand des vorhandenen Materials die oben genannten Thesen einer ersten Überprüfung unterziehen und wertvolle Erkenntnisse zu den soziostrukturellen Auswirkungen

¹ World Health Organization (WHO) WHO LARES: Final report: Noise effects and morbidity. 2004

² Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee, Greifswalder Straße, Danziger Straße

von Lärm gewinnen. Es wird davon ausgegangen, dass die negativen Auswirkungen von viel befahrenen Stadtstraßen eher schwächer sind, als die der Stadtautobahnen. Stadtstraßen haben stets auch eine Reihe von positiven Effekten auf das Leben der Anwohner. Sie sind gleichzeitig ein Ort, oft sogar das Zentrum des sozialen Lebens im Quartier, bieten Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Sie haben häufig auch ästhetische Reize. Derartige Qualitäten haben Autobahnen nicht. Sollten also bereits an Stadtstraßen Belege für Auswirkungen auf die Sozialstruktur gefunden werden, so können diese mit hoher Plausibilität auf Stadtautobahnen übertragen werden.

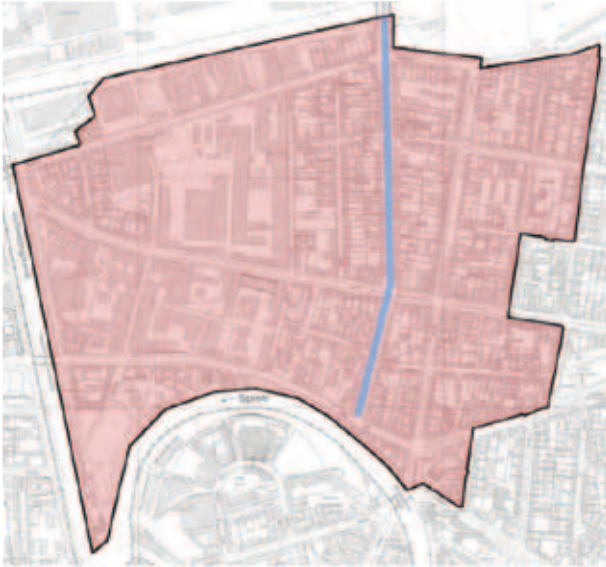


Abb. 3 Hauptverkehrsstraße – Vergleichsgebiet Beuselstraße Moabit West, Quelle Grundkarte: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Hg. (1998): Rasterdaten der Karte von Berlin 1:5000 (K5 RD/CD 98.1). Berlin. (Auszug Basiskarte).

3.3 Fallstudien quantitative und qualitative Untersuchungen zu Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen

Neben der Überprüfung der Thesen an dem vorhandenen Datenmaterial wurden zwei genauere Fallstudien durchgeführt. Die ausgewählten Vergleichsgebiete sind zum einen ein Gebiet in Berlin am Bundesplatz (A 100), direkt am Autobahnzubringer Detmolder Straße. Zum anderen fiel die Wahl auf ein Gebiet am Ruhrschnellweg (A 40), Essen Frohnhausen/Holsterhausen.

Die Gebiete sind für die Untersuchung geeignet, da sie flächenmäßig über eine ausreichend zusammenhängend große Wohnbebauung in der Nähe einer Autobahn verfügen und somit für die sozialstrukturelle Analyse eine gewisse Übertragbarkeit gewährleisten.

Auch bei den Fallstudien untergliedert sich die Untersuchung in drei Untersuchungsschritte.

Zunächst erfolgte die **Auswertung von verfügbaren Daten der amtlichen Statistik** zu den Gebieten.

Hierbei betrachtete **Indikatoren** waren:

- Bevölkerungszahl
- Altersstruktur
- Ausländer-/Migrantenanteil
- PKW-Besitz
- Arbeitslosigkeit

Als Datengrundlage für das Vergleichsgebiet in Berlin dienten die LOR³ Dateien des Monitorings Soziale Stadtentwicklung Berlin 2009.⁴ Die LOR Daten bieten die Möglichkeit einer möglichst kleinräumigen Betrachtung der Sozialstruktur.

Erfasst und ausgewertet wurden die Daten der LORs 04041344 Rüdesheimer Platz, 04051551 Brabanter Platz, 04051655 Babelsberger Straße und 04051656 Hildegardstraße.

In Essen wurden Daten des Amts für Statistik, Stadtforschung und Wahlen ausgewertet.⁵ Die hier räumlich kleinstmögliche Verfügbarkeit von Daten ist die Betrachtung der Stadtteile Frohnhausen und Holsterhausen, welche insgesamt als Vergleichsgebiet ausgewertet werden, da sich das betrachtete Teilstück des Ruhrschnellwegs mit seiner angrenzenden Wohnbebauung durch beide Stadtteile erstreckt.

In einem zweiten Schritt erfolgten **leitfadenzentrierte, qualitative Gespräche mit Anwohnern und Gebietsexperten** zu folgenden **Themen**:

- Wahrnehmung der Belastungen
- Wahrnehmung der Sozialstruktur und der sozialen Veränderungen
- Wegzugsabsichten und -begründung

Diese qualitativen Befragungen ermöglichten einen allgemeinen Einblick, wie von Anwohnern die Auswirkungen einer Stadtautobahn auf die Lebensqualität empfunden werden und diente als Grundlage zur Gestaltung des Fragebogens für die quantitative Befragung.

Drittens erfolgte eine **quantitative Anwohnerbefragung**:

Die repräsentative Erhebung mit einem standardisierten Fragebogens wurde als schriftliche Befragung aller Haushalte in den Vergleichsgebieten in Berlin und Essen durchgeführt und fand im Mai/Juni 2010 statt. Es wurden jeweils in Berlin und Essen Fragebögen an 2.000 Haushalte mit ca. 4.000 Bewohnern verteilt. Im Vorfeld fand in Berlin ein Pretest der Befragung mit Interviewern am Bundesplatz statt. Das Befragungsma-

³ Lebensweltlich orientierte Räume (LOR) in Berlin, Planungsgrundlage.

⁴ Häussermann, Harmut; Werwatz, Axel; Förste, Daniel; Hausmann, Patrick (2009): Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2009. Kurzfassung Dezember 2009. Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin Referat I A.

⁵ Amts für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen (Hg.) (2010): Halbjahresbericht 2009 mit Sonderbericht: Entwicklung der Bautätigkeit und des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Essen von 1987 bis 2008. 1. Halbjahr. Essen.



Abb. 4 und 5 Vergleichsgebiet an der A 100 – Berlin – Bundesplatz

terial enthielt neben dem Fragebogen ein Anschreiben zum Zweck der Erhebung sowie einen Rückumschlag zur kostenfreien Rücksendung.

Um die sozialstrukturellen Merkmale der Wohnbebauung der direkt an der Autobahn liegenden Gebäude sowie derer, die sich hinter dieser Bebauung anschließen, zu unterscheiden, wurden die Gebiete an der Autobahn in zwei Zonen unterteilt. Wohnbebauung unmittelbar angrenzend an die Autobahn erhielt die Kategorie Reihe 1 und die dahinter liegende Zone die Kategorie Reihe 2 (s. Abb. 4,5 und 8). Diese Unterscheidung wurde bei der Verteilung der Fragebögen gewährleistet, indem in den jeweiligen Zonen differierende Fragebögen verteilt wurden, so dass bei der Auswertung dieses Merkmal gefiltert werden konnte.

Betrachtete **Kategorien der quantitativen Befragung** sind:

- Wohndauer
- Wohnverhältnisse
- Mieten
- Haushaltstyp
- Einkommen
- Stellung im Erwerbsleben
- Migrantensstatus
- Einstellung zur Stadtautobahn
- Wahrnehmung der Belastungen

- Wahrnehmung des sozialen Umfelds
- Qualitäten und Mängel des Gebiets
- Wegzugsabsichten
- Unterscheidung nach Zonen Reihe 1 und Reihe 2

Der Rücklauf der schriftlichen Befragung aus Berlin beträgt 397 und aus Essen 208 auswertbare Fragebögen.

3.3.1 Beschreibung der Vergleichsgebiete in Berlin und Essen

Berlin – Bundesplatz – A 100 Detmolder Straße

Das durch gründerzeitliche und vereinzelt durch Nachkriegsbauten geprägte Vergleichsgebiet in Berlin ist im Süden des Altbezirks Wilmersdorf und nord-westlich des Bezirks Tempelhof-Schöneberg zu finden, direkt am Autobahnzubringer Detmolder Straße. Die A 100 verläuft mitten durch das betrachtete Gebiet. Am südlichen Rand der Stadtautobahn verläuft ferner eine S-Bahn-Trasse. Gebietsgrenzen sind die Blissestraße im Westen, die Detmolder Straße sowie Wexstraße im Norden. Die östliche Grenze bildet die Prinzregentenstraße. Die südliche Gebietsgrenze ist die Varziner Straße. Der Abbildung 6 sind die Zoneneinteilungen in Reihe 1 und Reihe 2 zu entnehmen. Wohnbebauung direkt an der Autobahn fällt in den roten Bereich dahinter liegende Strukturen, die durch andere Bebauung etwas von der Stadtautobahn abgeschirmt werden, wurden dem grünen Bereich zugeordnet.

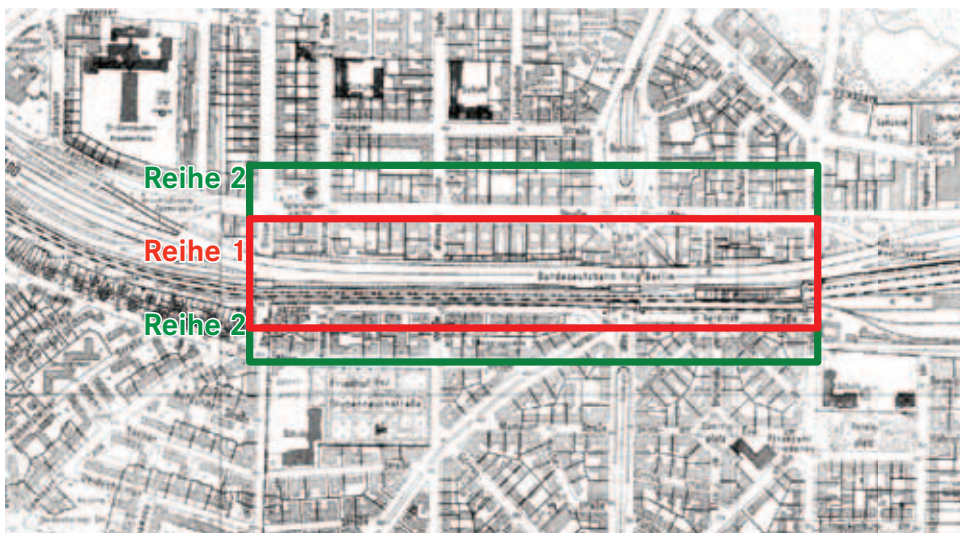


Abb. 6 Grenze Vergleichsgebiet Berlin mit Zoneneinteilung, Quelle Grundkarte: Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Hg. (1998): Rasterdaten der Karte von Berlin 1:5000 (K5 RD/CD 98.1). Berlin. (Auszug Basiskarte).

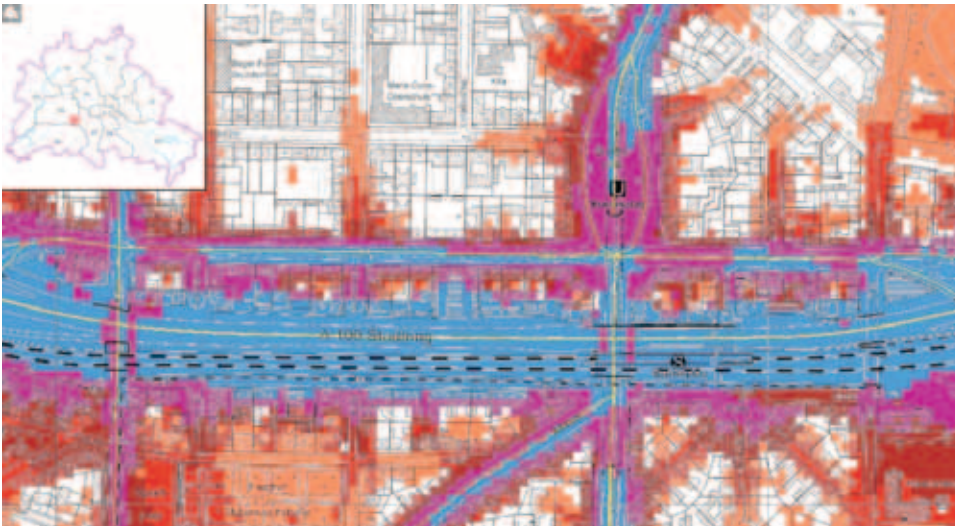


Abb. 7 Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005): Digitaler Umweltatlas. Strategische Lärmkarten 07.05.1. Berlin.

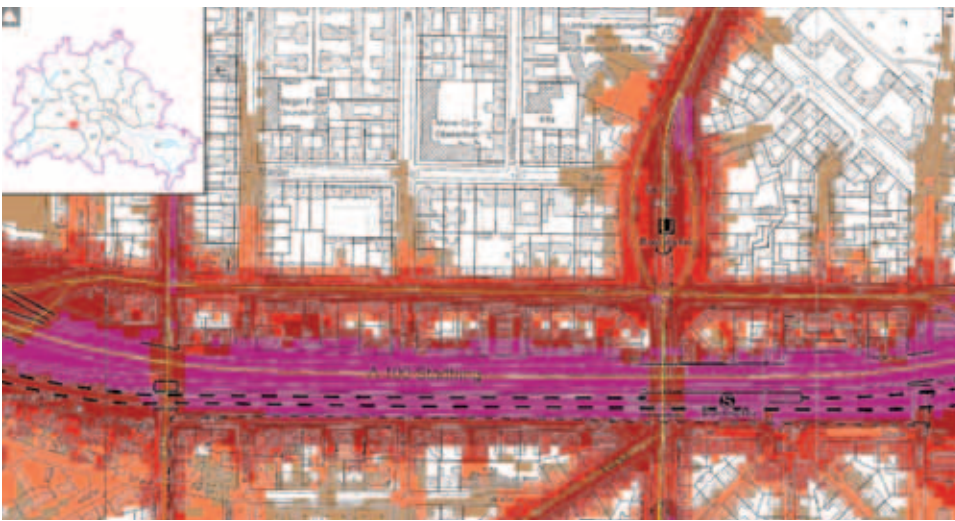


Abb. 8 Lärmbelastung durch Straßenverkehr Nacht 22 – 6 Uhr, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005): Digitaler Umweltatlas. Strategische Lärmkarten 07.05.2. Berlin.

Die Stadtautobahn im fraglichen Bereich gehört zu den Strecken mit der höchsten Kfz-Querschnittsbelastung. Die **durchschnittliche Verkehrsmengen** betragen zwischen 70.000 bis 100.000 Kfz/24 Std.⁶

Des Weiteren beträgt laut dem digitalen Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung der **Tag-Abend-Nacht-Lärmindex** L_{DEN}^7 der Autobahn >75 dB(A). Bei genauerer Betrachtung beispielsweise des Teilstücks Detmolderstraße (Betrachtungsrichtung: von Detmolder Straße Wohnbebauung hin zur Autobahn) liegt der Lärmindex bei 70-75 dB(A). Der **Nacht-Lärmindex 22 - 6 Uhr** L_N^8 liegt hier bei 65-70 dB(A). Für gegenüberliegende Hausnummern können die Werte um ca. 5 dB(A) geringer sein. Die gleichen Werte gelten für den Bereich der Varziner Straße. Für die dahinter liegende Fehler Straße mindern sich die Werte ebenfalls um ca. 5 dB(A) (s. hierzu auch Abb. 7 und Abb. 8).⁹

⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005): Digitaler Umweltatlas. Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV). Karte 07.01.1. Berlin.

⁷ Der L_{DEN} ist ein gewichteter Mittelwert. Er umfasst 12 Stunden am Tag (von 6 Uhr bis 18 Uhr), 4 Stunden am Abend (von 18 Uhr bis 22 Uhr) und 8 Stunden in der Nacht (von 22 Uhr bis 6 Uhr).

⁸ Der L_N betrifft nur die 8 Stunden in der Nacht (von 22 Uhr bis 6 Uhr).

⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005): Digitaler Umweltatlas. Strategische Lärmkarten 07.05.1 und 07.05.1. Berlin.

Essen – Frohnhausen/Holsterhausen – A 40 Ruhr Schnellweg

Das untersuchte Vergleichsgebiet liegt süd-westlich im Stadtgebiet Essen, d.h. im dispersen Metropolgebiet Rhein-Ruhr, am Ruhr Schnellweg, in den Stadtteilen Frohnhausen und Holsterhausen.¹⁰ Das teilweise durch Nachkriegs(ersatz-)bauten geprägte Gebiet wird nördlich durch die Kasseler Straße, Mühlheimer Straße, Raffelbergerstraße, Bentheimer Straße, Clausthaler Straße, Hildesheimer Straße sowie der Straße Am Alfredspark begrenzt. Im Osten besteht die Begrenzung durch die Martin-Luther-Straße sowie die Hobeisenstraße. Südlich wird das Gebiet abgegrenzt durch die Adolf-Schmidt-Straße, Keplerstraße, Kämpenstraße, An der Wickenburg und der Adelpkampstraße. Die A 40 wurde in diesem Teilstück tiefer gelegt und verläuft in einem Trog. Durch diesen verläuft auch die Straßenbahntrasse.

Die Stadtautobahn im fraglichen Bereich hat eine durchschnittliche Verkehrsmenge zwischen 90.000 bis 100.000 Kfz/24 Std.¹¹

¹⁰ Stadtbezirk 3 Essen-West.

¹¹ Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen/Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Hg. (2005): Karte - Verkehrsstärken Nordrhein-Westfalen. Straßenverkehrszählung 2005 an den Straßen des überörtlichen Verkehrs.



Abb. 9 und 10 Vergleichsgebiet an der A 40 – Frohnhausen/Holsterhausen, Quelle: TOPOS Stadtforschung (2010).

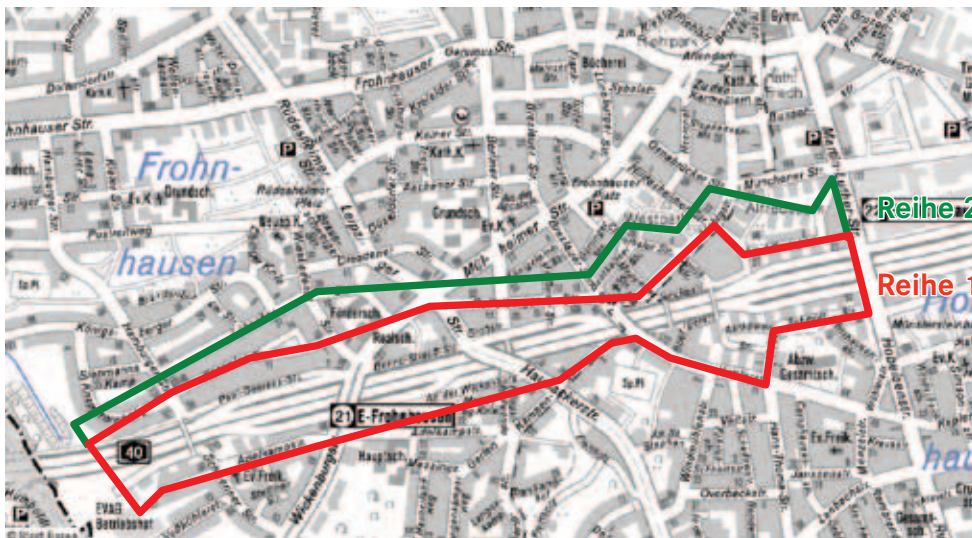


Abb. 11 Grenze Vergleichsgebiet Essen mit Zoneneinteilung, Quelle Grundkarte: Stadt Essen Hg. (o. A.): Geo-Informationssystem Essen - Online. Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster. Essen. (Auszug Basiskarte).

Des Weiteren beträgt laut der digitalen Lärmkarte des Umweltamtes der Stadt Essen der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN}^{12} der Autobahn >75 dB(A). Bei genauerer Betrachtung beispielsweise der Teilstücke südlich der A 40 Schweriner Straße, An der Wickenburg oder nördlich Benno-Strauß-Straße (Betrachtungsrichtung: Wohnbebauung weg von der Autobahn) variiert der Lärmindex stark zwischen 55-60 dB(A), 65-70 dB(A) und vereinzelt 70-75 dB(A). Der Nacht-Lärmindex L_N^{13} liegt hier bei 50-55 dB(A) und an vereinzelt 55-60 dB(A). Für gegenüberliegende Hausnummern können die Werte um ca. 5 dB(A) geringer sein. Deutlich erkennbar ist, dass im Gegensatz zu Berlin die Lärmbelastungen, laut der Karte, sich um bis zu 10 dB(A) unterscheiden (s. auch Abb. 11 und Abb. 12). Gründe hierfür sind Lärmschutzwände sowie die Tieferlegung der A 40 (siehe Abb. 13).¹⁴

3.4 Darstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Untersuchung werden bei den Fallstudien für jedes Vergleichsgebiet getrennt vorgestellt. Zudem werden die jeweiligen Ergebnisse

aus den Haushaltsbefragungen mit den allgemein zu den Gebieten zur Verfügung stehenden Datenmaterial verglichen und dargestellt.¹⁵ In den meisten Tabellen werden die Ergebnisse getrennt nach der Zonenaufteilung in 1. Reihe und 2. Reihe aufgeführt und mit dem Gesamtergebnis der Befragung des jeweiligen Einzelgebiets verglichen. Dieses Gesamtergebnis ist ungewichtet.

Zudem zeigte sich im Verlauf der Auswertung der Daten, dass es aufgrund der Struktur der Befragung und der an die Anwohner gerichteten Frage »Wie nahe an der Autobahn befindet sich ihre Wohnung?« möglich ist, die Daten noch differenzierter für die 1. Reihe zu betrachten. Daher werden die Ergebnisse, dort wo es relevant ist, für die 1. Reihe nochmals in zwei Unterkategorien aufgeteilt, in »ohne Abstand« zur Autobahn und »leichter Abstand« zur Autobahn.

Bei Daten und Werten innerhalb des Textes und der Tabellen, die nicht gesondert gekennzeichnet sind,

¹² Der L_{DEN} ist ein gewichteter Mittelwert. Er umfasst 12 Stunden am Tag (von 6 Uhr bis 18 Uhr), 4 Stunden am Abend (von 18 Uhr bis 22 Uhr) und 8 Stunden in der Nacht (von 22 Uhr bis 6 Uhr).

¹³ Der L_N betrifft nur die 8 Stunden in der Nacht (von 22 Uhr bis 6 Uhr).

¹⁴ Umweltamt der Stadt Essen Hg. (2008): Digitale Lärmkarte von Essen.

¹⁵ Datenmaterial Berlin: Häussermann, Harmut; Werwatz, Axel; Förste, Daniel; Hausmann, Patrick (2009): Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2009. Kurzfassung Dezember 2009. Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin Referat I A; Datenmaterial Essen: Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen Essen (Hg.) (2010): Halbjahresbericht 2009 mit Sonderbericht: Entwicklung der Bautätigkeit und des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Essen von 1987 bis 2008. 1. Halbjahr. Essen.



Abb. 12 Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Quelle: Umweltamt der Stadt Essen Hg. (2008): Geo-Informationssystem Essen - Online. Digitale Lärmkarte von Essen.



Abb. 13 Lärmbelastung durch Straßenverkehr Nacht, Quelle: Umweltamt der Stadt Essen Hg. (2008): Geo-Informationssystem Essen - Online. Digitale Lärmkarte von Essen.

handelt es sich um Ergebnisse unserer Haushaltsbefragung. Andere Quellen werden jeweils gesondert benannt.

Zur besseren Übersichtlichkeit ist in den Tabellen auf die Angabe von Fallzahlen verzichtet worden. Die jeweilige Bezugsgröße ist i.d.R. im Kopf der Spalte mit (n=) angeben. Insbesondere, wenn mehrere Gruppen miteinander verglichen werden sollen, sind zusätzliche Spalten mit Fallzahlen hinderlich. Der wesentliche Sinn der Angabe von Fallzahlen ist die Dokumentation, ob in den einzelnen Zellen ausreichend Fälle vorhanden sind, um eine statistisch gesicherte Aussage zu machen. Wir kennzeichnen daher Prozentwerte, die auf weniger als 10 Fällen beruhen, mit Sternchen (*), um zu zeigen, dass der entsprechende Wert nur als Tendenzangabe gewertet werden kann. Liegen die Fallzahlen unter 4, wird auf die Ausgabe eines Wertes verzichtet und nur ein Sternchen (*) eingefügt. Ein Minus (-) kennzeichnet Merkmalskombinationen, die nicht festgestellt wurden.

Die Prozentwerte in den Tabellen sind stets auf ganze Zahlen gerundet. Durch die Rundung ergeben sich z. T. geringe Abweichungen innerhalb der Tabellen (z. B. in den Spalten- oder Zeilensummen) bzw. zwischen den in den Tabellen ausgewiesenen und im Text genannten Zahlen. Eine derartige Darstellung erfolgt aus Gründen der Lesbarkeit der Studie: Wenn eine Einheitlichkeit der Darstellung angestrebt wird, muss diese sich an der geringsten Genauigkeit orientieren, die mit den gemachten Angaben erreicht wird. Gerade Werte auf der Basis geringer Fallzahlen sind dabei problematisch, weswegen eine Angabe von Nachkommastellen hier eine Genauigkeit vortäuschen würde, die bei Stichprobenerhebungen dieses Umfangs nicht gegeben ist.

4 Ergebnisse der 1. und 2. Stufe

4.1 Internet- und Literaturrecherche

Soweit ersichtlich existieren so gut wie keine einschlägigen empirischen Untersuchungen und Literatur, die sich explizit mit der Fragestellung des vorliegenden Berichts beschäftigen, ob sich Belastungen (Lärm, Schadstoffe, Staub), die von einer (Stadt-)Autobahn ausgehen, auf die Sozialstruktur der Bewohner der angrenzenden Wohngebiete derart auswirken, dass es zu einer sozialen Segregation kommt. Es konnte allerdings Fachliteratur ermittelt werden, die sich vor allem mit verkehrstechnischen Fragen des Baus von Stadtautobahnen beschäftigt und teilweise weiterführende Überlegungen anstellt, wie sich diese Bauten auf soziale Strukturen und die Lebensqualität auswirken könnten. Diese Publikationen boten auch für die Ausgestaltung der vorliegenden Studie eine gute Grundlage.

Bei der Internetrecherche konnten allenfalls Medienberichte gefunden werden, die sich vor allem mit Planfeststellungsverfahren und der öffentlichen Diskussion um die Notwendigkeit solcher Verkehrsbauten sowie den verkehrsstrukturellen Vor- und Nachteilen auseinandersetzen, die hier im Einzelnen nicht dargestellt werden.

Des Weiteren konnte eine unveröffentlichte Lizentiatsarbeit des Geographischen Instituts der Universität Basel von **Bettina Hamel**¹⁶ gefunden werden. Diese untersucht empirisch die soziostrukturellen Auswirkungen der Bauarbeiten zur Errichtung einer Stadtautobahn in Basel, die allerdings gedeckelt wird, so dass sie nach ihrer Fertigstellung nicht mehr durch, sondern unter dem Wohngebiet verläuft. In z. T. leitfadengestützten Interviews mit 17 Bewohnerhaushalten und in Gesprächen mit Experten anhand eines Themenkatalogs untersucht sie die soziostrukturellen Auswirkungen der Baumaßnahmen anhand der Indikatoren: Personen-, Beschäftigungs- und Einkommensstand der Bewohner sowie Miethöhe und -belastung, Mieterfluktuation und Wohnungsleerstand. Die sozialpsychologischen Auswirkungen erforscht sie anhand der Indikatoren: Einfluss der Bauarbeiten auf den Alltag, die Lebensqualität, die Bewegungsfreiheit und eigene persönliche Erfahrungen sowie die von Bekannten. Schließlich geht sie der Frage der ökonomischen Auswirkungen der Baumaßnahmen nach. Ihre, wie Hamel selbst ausführt, nicht repräsentative Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich vor und während der Bauzeit die Bevölkerungszusammensetzung tendenziell eher in Richtung auf eine Abnahme von Schweizern und Menschen aus älteren

¹⁶ Hamel, Bettina (1996): Die Nordtangente im Kleinbasler Bauabschnitt Horburg - Eine stadt- und sozialgeographische Untersuchung über die Auswirkungen des Baus der Stadtautobahn im Norden Basels auf Wohnbevölkerung und Quartier. Lizentiatsarbeit des Geographischen Instituts der Universität Basel. Unveröffentlicht. Basel.

Einwanderungsgruppen und eine Zunahme von Ausländern aus neueren und weniger integrierten Einwanderungsgruppen verändere. Ob diese Entwicklung nach Abschluss der Bauarbeiten ganz einfach umgekehrt werden könne und die Gentrifikation von selbst einsetze, bezweifelt sie, weil das Gebiet wegen seiner Gebäudestruktur und der durch eine Auffahrtsrampe von attraktiven Wohngebieten abgeschnittene Lage für Einkommensstärke nicht so attraktiv sei.

Allgemeine Literatur zum Bau von Stadtautobahnen

Jul Diedrich¹⁷ hat für die Überbauung einer bestehenden Stadtautobahn (Schlangenbader Straße-Berlin) mit einem Sozialwohnungsbau anhand der im Wohngebiet bereits lebenden und in der Überbauung zu erwartenden Bevölkerungsstruktur nach Altersstufen, sozialer Position und Haushaltsgröße den erforderlichen Zuschnitt der Wohnungen und die Wohnfolgeeinrichtungen ermittelt und kommt u.a. zu dem Schluss, dass es langfristig keine sozialen Integrationsprobleme zwischen den Bewohnern der Autobahnüberbauung und denen der sie umgebenden Altbauwohnungen trotz unterschiedlichen Mietniveaus und divergierender Lebensstile geben werde.

Helmut Holzapfel, Gerd Martens, Klaus Meyer, Jörg Wohlatz¹⁸ skizzieren, wie sie selber schreiben, in einem Gutachten für das projektierte, dann aber doch nicht gebaute Teilstück der Westtangente in Berlin, die sozialen Folgen des für den Bau erforderlichen Abrisses von Häusern und des Neubaus der Trasse auf die Bewohner. Diese verlören ihre soziale und räumliche Identifikation mit ihrer Straße, ihrem Quartier und ihrer Stadt. Sie sehen den sozialen Zusammenhalt des Gebiets gefährdet, weil der Wohnwert der abgetrennten Gebiete gemindert werde und einkommensstärkere Bewohner in weniger gestörte Gebiete umziehen würden (Gefahr der Verslumung). Infolge der Entmischung verliere auch die übrige Infrastruktur an Wert. Die Wohnbevölkerung werde aus noch »intakten« Innenstadtgebieten in Randgebiete verdrängt.

Weitere einschlägig die Fragen des vorliegenden Berichts behandelnde Untersuchungen oder Literatur aus neuerer Zeit wurde nicht gefunden.¹⁹

¹⁷ Diedrich, Jul (1972): Soziologische Aspekte und soziale Folgen des Bauprojekts Schlangenbader Straße (Berlin-Wilmersdorf) - Soziographische Analyse. Teil 1/Bestand Wilmersdorf und Teil 2/Auswertung. In: Stadtautobahnbebauung Berlin 31-Wilmersdorf Planungsstand Mai 1972. Berlin; S. 10-17, 60-70.

¹⁸ Holzapfel, Helmut; Martens, Gerd; Meyer, Klaus; Wohlatz, Jörg (1978): Gutachten zum BAB-Ring Berlin (West). (Teilstück »Westtangente«). Juni 1978. Verkehrsseminar (FB 12) der TU-Berlin.

¹⁹ Lediglich in einer schon älteren Veröffentlichung legt Schmidt-Relenberg, Norbert (1968): Soziologie und Städtebau. 2. Aufl. Stuttgart, die theoretischen Grundlagen einer Stadtforschung und entwickelt pragmatische Modelle. Bahrdt, Hans Paul (1969): Humaner Städtebau. 3. Aufl. Hamburg, befasst sich ebenfalls mit Stadtplanung.

Neuere Beiträge befassen sich wie z. B. der von Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau, Marcel Hunecke²⁰ auf der Grundlage von Lebensstilen oder der Beitrag von Arnd H. Motzkus²¹ mit der Auswirkung von Verkehrsmobilität auf Stadt- und Siedlungsstrukturen. Immerhin lassen sich aus ihnen auch für die vorliegende Untersuchung hilfreiche Kategorien für die Regionen (monozentrische, polyzentrische und disperse Metropolregionen²²) und für die in den Regionen liegende Gebiete (zentrumnahe Quartiere mit Gründerzeit- und Nachkriegs-(ersatz-)bauten²³ und Stadterweiterungsquartiere im Innenstadtrand²⁴) gewinnen.

Auf sozialpsychologische Aspekte weisen Marvin G. Cline²⁵ und Jürgen Friedrichs sowie Jörg Blasius²⁶ hin. Cline führt aus, dass manche Bewohner, auch gut gestellte, die Stadtautobahn als schnelle Verkehrs-anbindung und manche trotz der Beeinträchtigungen der Gegend wegen oder aufgrund sozialer Netzwerke²⁷ und niedriger Mieten schätzten. Friedrichs und Blasius vertreten die These, dass in den Fällen, in denen eine Stadtautobahn ein Quartier durchschneidet, die Aktionsräume für einkommensschwächere Schichten eingeschränkt würden. Je schlechter das Wohngebiet ausgestattet sei, desto stärker beschränke man sich auf die verbliebenen Aktivitäten im Wohngebiet, weil das Geld für Fahrten in andere Stadtteile fehle.

4.2 Auswertung bestehender repräsentativer Erhebung zu Auswirkungen innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen

Die Auswertung bestehender Daten zu den Vergleichsgebieten an Hauptverkehrsstraßen in Berlin Prenzlauer Berg zeigt, dass die Menschen, die direkt an den Hauptverkehrsstraßen leben, verglichen mit den Menschen, die im gesamten Gebiet leben, deutlich zu den ärmeren Bevölkerungsschichten gehören. So ist das Einkommen gut 10% geringer, die Arbeitslosenquote liegt um 35% höher und die Armutsquote ist um gut 45% höher. Der PKW-Besatz der hier lebenden Menschen liegt 24% unter dem in den dahinter liegenden, nicht verkehrsbelasteten Wohngebieten.

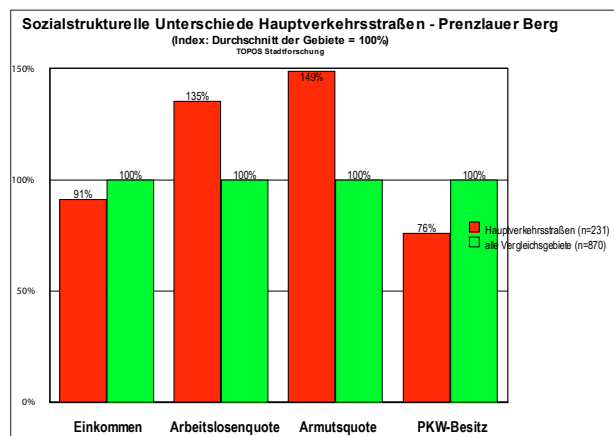


Abb. 14 Sozialstrukturelle Unterschiede Hauptverkehrsstraßen – Vergleichsgebiete Prenzlauer Berg

Bei Betrachtung des Vergleichsgebiets Moabit West wird erkennbar, dass die unmittelbar an der Beusselstraße lebende Bevölkerung ebenso wie in Prenzlauer Berg im Vergleich zum gesamten betrachteten Quartier deutlich ärmer ist. Auch hier sind die Einkommen im Vergleich zum Gesamtgebiet 10% niedriger, die Arbeitslosenquote liegt um 5% höher und die Armutsquote ist um 43% größer. Auch an der Beusselstraße besitzen die hier lebenden Personen weniger PKWs.

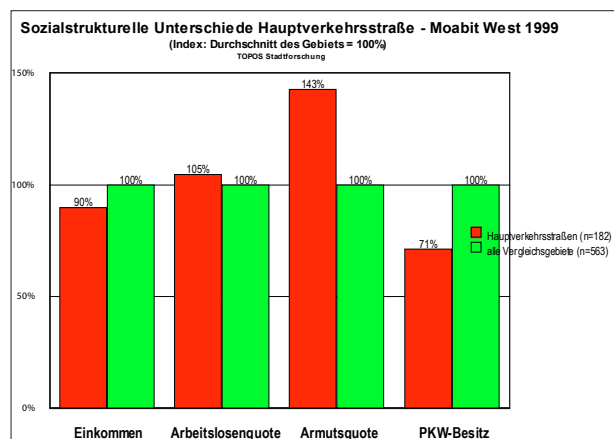


Abb. 15 Sozialstrukturelle Unterschiede Hauptverkehrsstraße – Vergleichsgebiet Moabit West 1999

Bereits diese beiden Vergleichsgebiete zeigen, dass die Bevölkerung an emissionsbelasteten Straßen sich von der Sozialstruktur des übrigen Quartiers unterscheiden.

Die Bevölkerung an Straßen hat:

- ein niedrigeres Einkommen
- eine höhere Arbeitslosenquote
- eine höhere Armutsquote
- weniger PKWs

Als erstes Fazit kann in diesem Sinne geschlossen werden:

Es gibt signifikante Anzeichen für sozialstrukturverändernde Auswirkungen von emissionsbelasteten Straßen.

²⁰ Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hg.) (2006): Stadtleben-Wohnen - Mobilität und Lebensstil. 1. Aufl. Wiesbaden

²¹ Motzkus, Arnd H. (2001): Verkehrsmobilität und Siedlungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: Raumforschung und Raumordnung. 59. Jg.; S. 192ff.

²² monozentrische: z. B. München, Hamburg; polyzentrische: z. B. Berlin, Frankfurt; disperse: z. B. Rhein-Ruhr-Gebiet.

²³ Entstehung um 1900 bzw. Nachkriegszeit mit Blockrandbebauung, Nachkriegsersatzbauten z. T. Zeilenbebauung bzw. Punkthochhäuser, Nutzungsmischung, vorrangig Mietwohnungen, sehr gute ÖPNV-Anbindung.

²⁴ Entstehungszeit ca. zwischen 1950 und 1970, Zeilenbebauung bzw. Punkthochhäuser, Ausstattung mit Versorgungszentren, gute ÖPNV-Anbindung.

²⁵ Cline, Marvin G. (1986): Urban Freeways and Social Structure-Some Problems and Proposals. In: Von Enne de Boer (Hg.): Transport Sociology Social Aspects of Transport Planning. Pergamon Press 1986; S. 39 ff.

²⁶ Friedrichs, Jürgen; Blasius, Jörg (Hg.) (2000): Leben in benachteiligten Wohngebieten. Leske + Budrich. Opladen; S. 77 ff.

²⁷ überschaubare Gegend, Nähe zu Verwandten und Freunden.

5 Ergebnisse der Fallstudien in Berlin und Essen

5.1 Untersuchungsgebiet Berlin Bundesplatz

5.1.1 Qualität der Stichprobe

Eine Überprüfung der Stichprobenqualität lässt sich anhand eines Vergleichs zwischen der in der Stichprobe erfassten Altersstruktur und der des Einwohnermelderegisters zum Stichtag 31.12.2009 durchführen.

in %	Untersuchungsgebiet (UG) Bundesplatz	
	EWR 31.12.2009	Stichprobe 2010
von ... bis unter ... Jahren	(n=7.366)	(n=372)
unter 6	4,6	3,8
6 – 15	7,0	8,0
15 – 18	2,2	1,4
18 – 27	12,6	13,0
27 – 45	29,1	26,4
45 – 55	16,0	15,4
55 – 65	12,9	15,1
65 und älter	15,5	17,1
	100	100
Ausländeranteil	17,6	9,3

Tab. 1 Überprüfung der Stichprobenqualität anhand der Altersstruktur und des Ausländeranteils der Gebietsbevölkerung

Die Stichprobe bildet die vom Einwohnermelderegister erfasste Altersstruktur ziemlich genau ab. Lediglich der Ausländeranteil ist deutlich unterrepräsentiert. Die Abweichung wird bei der Interpretation berücksichtigt.

5.1.2 Einwohner im UG Bundesplatz

5.1.2.1 Bevölkerung und Altersstruktur

Ende 2009 waren im Gebiet Bundesplatz insgesamt 7.366 Personen gemeldet. Das umfassende Vergleichsgebiet (LORs) weist Ende 2008 eine Einwohneranzahl von rund 28.000 Personen auf.

	UG Bundesplatz	LORs ²⁸
	EWR 31.12.09	Monitoring 31.12.08
Einwohneranzahl	7.366	28.149
Deutsche	6.072	23.743
Ausländer	1.294	4.406
Ausländeranteil	17,6%	15,7%

Tab. 2 Bevölkerung

Zur Altersstruktur in den lebensweltlich orientierten Räumen liegen lediglich Angaben über die Einwohner unter 6 Jahren, der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren und der über 64jährigen vor. Dabei ist zu erkennen, dass am Untersuchungsgebiet Bundesplatz weniger Kinder zwischen 6 und 15 Jahren und weniger Menschen über 64 Jahren leben.

in %	UG Bundesplatz	LORs
	EWR 31.12.2009	Monitoring 31.12.2008
von ... bis unter ... Jahren	(n=7.366)	(n=28.149)
unter 6	4,6	4,9
6 – 15	7,0	10,1
15 – 18	2,2	-
18 – 27	12,6	-
27 – 45	29,1	-
45 – 55	16,0	-
55 – 65	12,9	-
65 und älter	15,5	19,4
	100	

Tab. 3 Altersstruktur

5.1.2.2 Haushaltsgröße

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Gebiet Bundesplatz beträgt 1,9 Personen. Gegenüber der 1. und 2. Reihe gibt es bezüglich der Haushaltsgrößenstruktur keine Unterschiede. Gut 80% sind Ein- und Zweipersonenhaushalte. Drei- und Mehrpersonenhaushalte sind nur mit rund 20% vertreten.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=364)	(n=269)	(n=95)
1 Person	42	42	43
2 Personen	39	40	37
3 Personen	10	11	8
4 Personen	6	5	8
5 und mehr Personen	2	2	3
	100	100	100
Durchschn. Haushaltsgröße (Personen)	1,9	1,9	1,9

Tab. 4 Haushaltsgröße

5.1.2.3 Haushaltstypen

Hinsichtlich der Verteilung nach Haushaltstypen ist zu erkennen, dass Haushalte mit Kindern in der 1. und 2. Reihe gleich vertreten sind. Allerdings sind die Alleinerziehenden in der 1. Reihe häufiger, die Paare mit Kindern in der 2. Reihe.

²⁸ Untersuchungsgebiet einschließlich angrenzender LORs: 0404 1344 Rüdeshheimer Platz, 0405 1551 Brabanter Platz, 0405 1655 Babelsberger Straße und 0405 1656 Hildegardstraße.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=367)	(n=271)	(n=96)
Einpersonen-Haushalt	43	42	43
Paar ohne Kinder	36	37	34
Erwachsenenhaushalt ²⁹ ohne Kinder	5	6	*
Paar mit Kind(ern)	11	10	14
- 1 Kind	7	7	7
- 2 und mehr Kinder	4	3	7
Erwachsenenh. mit Kindern	2	*	4*
Alleinerziehende	4	4	*
	100	100	100

Tab. 5 Haushaltstypen

5.1.3 Berufs- und Erwerbsstruktur

Die Beteiligung am Erwerbsleben (Erwerbsquote³⁰) liegt am Bundesplatz mit 79% über dem des Berliner Durchschnitts (74%).³¹

5.1.3.1 Erwerbstätigkeit der Personen

Von den Bewohnern im erwerbsfähigen Alter (15 Jahre und älter) gehen 54% einer Erwerbstätigkeit nach. 1. und 2. Reihe des Untersuchungsgebiets im Vergleich zeigen, dass die Arbeitslosigkeit in der 1. Reihe um gut 3% höher ist. Auch Studenten und Auszubildende leben in der 1. Reihe häufiger.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=592)	(n=432)	(n=160)
Berufstätiger	54	53	60
Rentner	22	22	21
Sozialhilfeempfänger	*	*	-
Arbeitslose			
ohne Arbeitslosengeld	1*	1*	*
Arbeitslosengeld I	1*	*	*
Arbeitslosengeld II (Hartz)	4	4	4*
Hartz IV zusätzlich zu Arbeitseinkommen	1*	2*	*
ohne Ausbildungsplatz	*	-	*
ÖBS/ABM/umschulung	-	-	-
Student/in Auszubildende/r	12	13	6
Schüler	3	3	5*
Hausfrau/-mann	1*	1*	*
sonstiges	0*	*	*
	100	100	100

Tab. 6 Stellung im Erwerbsleben (Personen 15 Jahre und älter)

²⁹ Als Erwachsenenhaushalt wird hier ein Haushalt mit mehr als zwei Erwachsenen bezeichnet. Es kann sich dabei eine Wohngemeinschaft, aber auch um Eltern mit erwachsenen Kindern handeln.

³⁰ Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 15 und 65 (Erwerbspersonenpotential), die einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder eine Erwerbstätigkeit suchen (Erwerbspersonen).

³¹ Daten des Mikrozensus 2008.

in %	UG Bundesplatz			LORs Stadtmonitoring 2009
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe	
	(n=592)	(n=432)	(n=160)	
Berufstätige	89	89	90	-
Arbeitslos ³²	11	12	10	-
Erwerbsquote ³³	79	76	88	-
Arbeitslosenquote	11	12	10	-
Betroffenheitsquote	9	9	9	7

Tab. 7 Erwerbstätigkeit³⁴

Die Betroffenheitsquote³⁵ liegt am Bundesplatz über der des Vergleichsgebiets der LORs. Die Arbeitslosigkeit ist also an der Autobahn höher als im Vergleichsgebiet. Bei Betrachtung der Erwerbsquote der 1. und 2. Reihe wird deutlich, dass die der 2. Reihe mit 12% deutlich über der der 1. Reihe liegt, somit leben mehr Menschen, die eine Erwerbsarbeit haben, in der 2. Reihe.

5.1.3.2 Erwerbstypen der Haushalte

Die Eingruppierung der Haushalte nach der Berufstätigkeit in sog. »Erwerbstypen« wurde aus der Erwerbstätigkeit der im Haushalt lebenden Personen abgeleitet.³⁶

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=384)	(n=283)	(n=101)
Berufstätigen-Haushalt	65	65	64
Rentner-Haushalt	23	22	25
Arbeitslosen-Haushalt ³⁷	6	6	6
Student/Azubi-Haushalt	6	7	5
	100	100	100

Tab. 8 Haushalte nach Erwerbstypen

In einem großen Teil der Haushalte, mit 65%, ist mindestens eine Person erwerbstätig. Insgesamt gibt es im UG 6% Arbeitslosen-Haushalte. Haushalte mit Studenten kommen etwas häufiger in der 1. Reihe vor.

5.1.4 Einkommen

Während bei der Betrachtung der bisherigen Indikatoren die Unterschiede zwischen der 1. und der 2. Reihe noch relativ schwach ausgeprägt waren, zeigt sich beim Einkommen eine große Differenz. Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen am Bundesplatz beträgt 2.368 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 1.220 € und das Äquivalenzeinkommen 1.701 €. In der 1. Reihe sind die entsprechenden Werte: Haushaltsnet-

³² inkl. Personen ohne Ausbildungsplatz.

³³ Anteil der Erwerbspersonen (Erwerbstätige und Arbeitslose) an allen Personen zwischen 15 und 65 Jahren.

³⁴ Basis sind hier alle Personen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen bzw. auf der Suche nach einer solchen sind.

³⁵ Zahl der Arbeitslosen bezogen auf die Bevölkerung zwischen 15 u. 65 Jahren.

³⁶ Der Haushalt wird nach der höchsten im Haushalt vorkommenden Einkommenserzielung einer Kategorie zugeordnet. Dabei werden die Arten der Einkommenserzielung folgendermaßen hierarchisiert:

1. Berufstätige, 2. Rentner, 3. Arbeitslose, 4. Studenten/Azubis
D. h. Wenn wenigstens ein Haushaltsmitglied berufstätig ist, wird der Haushalt als Berufstätigenhaushalt geführt.

³⁷ inkl. Personen ohne Ausbildungsplatz.

toeinkommen 2.142 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 1.155 € und das Äquivalenzeinkommen 1.571 €, in der 2. Reihe: Haushaltsnettoeinkommen 3.045 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 1.400 € und das Äquivalenzeinkommen 2.065 €. Im Vergleich zum Bezirk Charlottenburg –Wilmersdorf gehen wir von einer unterdurchschnittlichen Einkommenssituation aus.³⁸

5.1.4.1 Einkommen nach Lage zur Autobahn

Das durchschnittliche Äquivalenzeinkommen³⁹, welches das beste Maß für die Einkommenssituation ist, zeigt deutlich die Einkommensunterschiede der Bewohner der 1. und 2. Reihe im Untersuchungsgebiet Bundesplatz. So liegt die Differenz zwischen beiden Reihen bei über 400 €. Auch die deutlich höhere Armutsquote in der 1. Reihe (7% gegenüber 3%) belegt, dass einkommensschwache Schichten näher an der Autobahn leben.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt (n=246)	1. Reihe (n=185)	2. Reihe (n=61)
unter 500 €	*	*	-
500 bis u. 900 €	8	7	10*
900 bis u. 1.300 €	13	16	7*
1.300 bis u. 1.500 €	7	8	3*
1.500 bis u. 2.000 €	20	22	13*
2.000 bis u. 2.600 €	22	22	23
2.600 € und mehr	31	26	44
	100	100	100
Median ⁴⁰ (€)	2.000	1.900	2.350
durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen (€)	2.368	2.142	3.045
durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen (€)	1.220	1.155	1.400
durchschnittliches Äquivalenzeinkommen (€)	1.700	1.571	2.065
Armutsquote	6,0	7,0	3,2

Tab. 9 Nettoeinkommen der Haushalte

Hohe Einkommen über 2.000 € weisen vor allem die Bewohner der 2. Reihe auf. Hier verfügen gut 70% über ein solches Einkommen. Die Bewohner der 1. Reihe fallen insbesondere in die unteren Einkommensklassen. Fast ein Viertel der hier lebenden Menschen lebt von einem Einkommen zwischen 900 bis 1.500 €.

³⁸ Eine eigene Berechnung des Äquivalenzeinkommens in Charlottenburg –Wilmersdorf auf Basis des Mikrozensus 2008 hat einen Wert von 1.870 € ergeben.

³⁹ Das Äquivalenzeinkommen ist ein anerkanntes Maß, das die Haushaltseinkommen nach dem unterschiedlichen Bedarf der Haushaltstypen einordnet. Damit wird die Einkommensstruktur der Gebiete und anderer Vergleichsgebiete unabhängig von Haushaltstypen und -größen vergleichbar gemacht. Für die Berechnung des Äquivalenzeinkommens verwendet TOPOS wie der ‚Datenreport‘, der u.a. vom Statistischen Bundesamt erstellt wird, die Gewichtungsfaktoren der ‚neuen OECD-Skala‘. Das durchschnittliche Einkommen eines Haushalts wird dabei durch eine aufgrund der Zahl und des Alters der Haushaltsmitglieder bestimmten Äquivalenzkennziffer geteilt. Dabei wird der erste Erwachsene eines Haushalts mit 1,0, jede weitere Person über 15 Jahre mit 0,5 und jedes Kind bis 15 Jahre mit 0,3 gewertet. Ein Paar ohne Kinder hat z. B. die Äquivalenzkennziffer 1,5, ein Paar mit zwei kleinen Kindern 2,1.

⁴⁰ Der Median teilt die Haushalte in der Stichprobe in zwei gleich große Hälften.

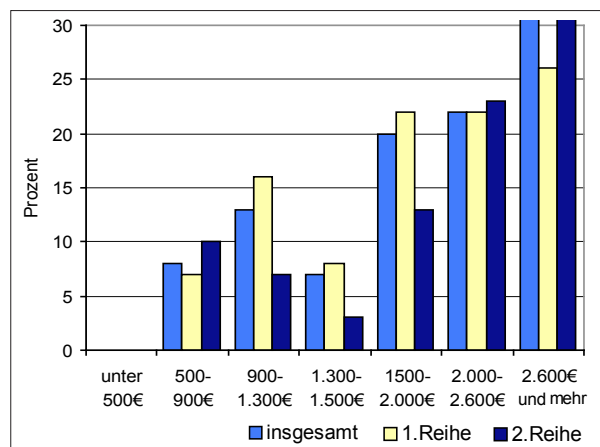


Abb. 16 Einkommensstruktur der Haushalte UG Bundesplatz im Vergleich insgesamt, 1. Reihe, 2. Reihe

5.1.5 Wohndauer

Ein Drittel aller Haushalte ist in den letzten fünf Jahren in ihre Wohnung im UG Bundesplatz gezogen und fast die Hälfte der Haushalte lebt länger als 10 Jahre in ihrer jetzigen Wohnung. Die durchschnittliche Wohndauer in der Wohnung beträgt knapp 15 Jahre. Obwohl sich eine große Anzahl der Befragten durch die Autobahn gestört fühlen, fällt die Wohndauer im Gebiet vergleichsweise hoch aus.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt (n=379)	1. Reihe (n=282)	2. Reihe (n=97)
im Erhebungsjahr eingezogen	3	3*	*
1 Jahr vorher	7	7	7*
2 Jahre	11	12	8*
3 bis 5 Jahre	13	13	14
6 bis 10 Jahre	17	18	17
mehr als 10 Jahre	43	47	44
	100	100	100
durchschnittliche Wohndauer in der Wohnung (Jahre)	14,9	14,8	15,0

Tab. 10 Wohndauer der Mieter in der jetzigen Wohnung

5.1.6 Autobesitz im Gebiet

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt (n=597)	1. Reihe (n=439)	2. Reihe (n=158)
ein Auto	48	48	48
zwei Autos	7	6	8
drei und mehr Autos	*	-	*
kein Auto	45	45	44
	100	100	100
Kfz-Dichte auf 1.000 EW	345	340	358

Tab. 11 Autobesitz

Mit 345 Autos pro 1.000 Einwohner liegt die Kfz-Dichte etwas unter dem Berliner Durchschnitt (364 Pkw/1.000 Ew.). Fast die Hälfte der im UG lebenden Menschen besitzt kein Auto. Die Bewohner der 1. Reihe haben 5% weniger Autos.

5.1.7 Wohnverhältnisse und Wohnungsstruktur

5.1.7.1 Wohnungsbestand und Leerstand

Der Wohnungsbestand im **UG Bundesplatz** beläuft sich auf ca. 2.000 Wohnungen.

Der Wohnungsleerstand ist mit ca. 9,5% fast doppelt so hoch wie der Leerstand im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von 5,7%. Dabei ist die Leerstandsquote für die Wohnungen in der 2. Reihe noch einmal um 1,9% höher als die in der 1. Reihe. Dies weist auf eine nicht allzu große Attraktivität des Untersuchungsgebiets wegen der Lage und des Zustands der Gebäude für Zuzügler hin.

in %	UG Bundesplatz			Bezirk Charlottenburg, -Wilmersdorf
	gesamt (WE=2.231)	1. Reihe (WE=1.627)	2. Reihe (WE=604)	
9,5	9	10,9	5,7 ⁴¹	

Tab. 12 Leerstandsquote⁴²

Die meisten Wohnungen sind Mietwohnungen. 10% der Wohnungen sind selbst genutzte Eigentumswohnungen. Das entspricht knapp der Quote im Bezirk. Der Anteil an selbst genutzten Eigentumswohnungen ist in der 2. Reihe etwas höher.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=382)	(n=284)	(n=99)
Mietwohnung	90	91	87
Eigentumswohnung	10	9	13
	100	100	100

Tab. 13 Miet- und Eigentumswohnungen

5.1.7.2 Lage der Wohnungen zur Autobahn, Wohnungsgröße und Wohnflächenverbrauch

Von den 274 erfassten Wohnungen der 1. Reihe liegen 187 direkt an der Autobahn und bei 87 befinden sich noch andere Häuser zwischen Wohnung und Autobahn. Falls die unterschiedlichen Lagen relevant sind, werden sie in den Tabellen mit »ohne Abstand« zur Autobahn und mit »leichter Abstand« zur Autobahn gekennzeichnet.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=372)	(n=274)	(n=98)
direkt an der Autobahn	52	68	5
Zwischen uns und Autobahn noch andere Häuser	45	29	88
Ein gutes Stück entfernt	4	3	7
Weiß nicht, dass Autobahn in der Nähe	0	0	0
	100	100	100

Tab. 14 Angabe der Nähe der Wohnung zur Autobahn

Die Größe der Wohnungen liegt weit über dem Berliner Durchschnitt von 70,4 qm und dem der Bezirke Charlottenburg - Wilmersdorf und Tempelhof - Schöneberg von 75,2 bzw. 72,5 qm⁴³, weil sich in dem Untersuchungsgebiet überwiegend große Altbauwohnungen befinden.

Øqm	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=372)	(n=274)		(n=98)
		ohne Abstand	leichter Abstand	
	85,6	80,0	85,0	97

Tab. 15 Wohnungsgröße

Der Wohnflächenverbrauch entspricht in etwa dem, verglichen mit Berlin, sehr hohen Durchschnittswert des Bezirks Charlottenburg - Wilmersdorf von 45,1 qm/pro Person⁴⁴. Dabei liegt der Wert der Wohnungen der 2. Reihe des UG erheblich höher als der der 1. Reihe bei gleicher durchschnittlicher Haushaltsgröße von 1,9 Personen und einer im gesamtberliner Vergleich unterdurchschnittlichen Anzahl von Einpersonenhaushalten⁴⁵. Die Bewohner der 2. Reihe können sich größere Wohnungen leisten.

Ø qm Wohnfläche/Person	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=372)	(n=274)	(n=98)
	45,3	43,7	49,5

Tab. 16 Wohnfläche pro Person

5.1.7.3 Ausstattung der bewohnten Wohnungen

Der Ausstattungsstand der bewohnten Wohnungen ist gut und entspricht in über 90% der Fälle im wesentlichen allen Merkmalen des Vollstandards gemäß den Kriterien des Berliner Mietspiegels. Jedoch gibt es auch noch einige Teilstandardwohnungen, die Ofenheizung und kein Bad haben, insbesondere in den Gebäuden der 1. Reihe direkt an der Autobahn.

in %	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=372)	(n=274)		(n=98)
		ohne Abstand	leichter Abstand	
Doppelfenster/doppelverglaste Fenster	55	46	63	65
Doppelfenster teilweise	18	23	12	17
Schallschutzfenster	26	34	25	11
Schallschutzfenster teilweise	14	16	13	13

⁴¹ Investitionsbank Berlin (Hg.) (2010): IBB Wohnungsmarktbericht 2009. Berlin; S. 42.

⁴² Zählung aller Wohnungen und des Leerstands durch TOPOS.

⁴³ Investitionsbank Berlin (Hg.) (2010): IBB Wohnungsmarktbericht 2009. Berlin; S. 40.

⁴⁴ Ebenda; S. 82.

⁴⁵ 53,4% gemäß IBB Wohnungsmarktbericht 2009; S. 82

Bad (mit Badewanne o. Dusche)	98	97	98	99,0
Gasetagen-/Zentral-/Fernheizung	88	87	90	91
Ofenheizung	7	8	6	7
Balkon	78	79	81	76

Tab. 17 Wohnungsausstattung

Wider Erwarten sind trotz der Lärmbelastung nur 34% der direkt an der Autobahn gelegenen Wohnungen alle Fenster Schallschutzfenster. Bei den etwas entfernter von der Autobahn gelegenen Wohnungen sind nur 25% vollständig mit Schallschutzfenstern ausgestattet. In der 2. Reihe beläuft sich der Wert auf nur 11%. Eine teilweise Ausstattung mit Schallschutzfenstern findet sich in knapp 15% aller im UG gelegenen Wohnungen. Stattdessen überwiegen Doppelfenster oder doppelverglaste Fenster, vor allem in den etwas entfernter gelegenen Wohnungen der 1. Reihe und den Wohnungen der 2. Reihe. Die Vermieter haben also nicht für nahezu umfassenden Schallschutz gesorgt, was von den Mietern auch im Rahmen der Befragung über die Mängel der Fenster und der Gebäude sowie über Störungen durch die Autobahn seinen Niederschlag findet.

5.1.7.4 Mängel der bewohnten Wohnungen

Der Anteil der Wohnungen ohne Mängel ist, z. B. gemessen an dem Wert für die Luisenstadt im Jahr 2008 von 60%⁴⁶, sehr niedrig. Nur 40% der Wohnungen und Treppenhäuser werden als mängelfrei geschildert. Insbesondere die Wohnungen in der 1. Reihe und dort die direkt an der Autobahn gelegenen haben Mängel. Unverhältnismäßig häufig werden undichte Fenster, der schlechte Allgemeinzustand der Gebäude und Feuchtigkeit/Schimmel beklagt. Zwar befinden sich die Wohnungen und Gebäude in der 2. Reihe in einem besseren Zustand als die in der 1. Reihe. Jedoch scheinen die Vermieter des UG insgesamt keine besonderen Anstrengungen zu unternehmen, um durch angemessene Instandhaltung der Wohnungen und Gebäude deren Standortnachteil auszugleichen.

in %	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=468)	(n=355)	ohne Abstand	leicht. Abstand
keine Mängel	40	33	45	51
Feuchtigkeit/Schimmel	13	19	6	8
Fenster undicht	32	35	28	29
Heizung/Ofen defekt	4	4	6	3
Sanitäranlage defekt	6	9	1	5
Elektroinstallation defekt	6	10	1	3
Gebäude u. Treppenhaus alt/vernachlässigt	25	33	18	16

Tab. 18 Wohnungsmängel (Mehrfachnennungen möglich)

⁴⁶ TOPOS Stadtforschung (2009): Sozialstruktur und Mietentwicklung im Erhaltungsgebiet Luisenstadt (SO 36). September 2008. Berlin.

5.1.8 Mieten im Gebiet

5.1.8.1 Einschätzung der Miethöhe durch die Bewohner

Überwiegend sind die Bewohner des UG der Ansicht, dass die Lage ihrer Wohnung an der Autobahn das Niveau ihrer Miete nicht beeinflusst. Lediglich 33% der Bewohner der 1. Reihe und 20% der Bewohner der 2. Reihe sind der Ansicht, dass sich die Wohnungslage in einer niedrigeren Miete auswirkt.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=368)	(n=272)	(n=96)
niedriger	29	33	20
nein	35	33	40
kein Unterschied	16	17	15
weiß nicht	20	18	26
	100	100	100

Tab. 19 Einschätzung der Miethöhe wegen Autobahnnähe

5.1.8.2 Bruttowarmmiete

Tatsächlich sind die Mieten umso niedriger, je näher die Wohnung an der Autobahn liegt. Die durchschnittlichen Bruttowarmmieten pro qm sind je nach Lage der Wohnung zur Autobahn deutlich gestaffelt. Die Mieten für die Wohnungen der 2. Reihe sind ganz erheblich höher als die der Wohnungen der 1. Reihe.

€/qm	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=372)	(n=273)	ohne Abstand	leicht. Abstand
	7,35	7,05	7,29	7,90

Tab. 20 durchschnittliche Brutto-Warm-Miete

Die Mieten bewegen sich in etwa im Rahmen der Werte des qualifizierten Berliner Mietspiegels 2009⁴⁷, wobei dieser von Nettokaltmieten ausgeht. Um einen Vergleich der Mieten des UG vornehmen zu können, wurde daher von den ermittelten Bruttowarmmieten ein Betrag für die gesamten Betriebskosten (kalt und warm) in Höhe von ca. 2,40 €/qm⁴⁸ abgezogen.

⁴⁷ § 558 d BGB.

⁴⁸ Die durchschnittlichen warmen Betriebskosten betragen 2009 monatlich pro qm ca. 2,40 € laut Bericht des Verbandes der Berlin-Brandenburgischen Wohnungsunternehmen (BBU) in der Jahrespressekonferenz vom 22.4.2010. Etwas niedriger ist der Wert des Betriebskostenspiegels des Deutschen Mieterbundes e. V. Datenerfassung 2008/2009.

(in €/qm)	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
		ohne Abstand	leichter Abstand	
Bezugsfertig bis 1918	5,00	4,95	4,94	4,96
Bezugsfertig 1919 - 1949	4,97	4,80	4,93	4,81
Die in der Untersuchung ermittelten Mieten bereinigt um 2,40€ Betriebskosten/qm	4,95	4,65	4,89	5,50

Tab. 21 Berliner Mietspiegel 2009 (nettokalt), bei guter Wohnlage mit SH, Bad u. WC bei starker Lärmbeeinträchtigung⁴⁹

Nur die Mieten für die Wohnungen der 2. Reihe liegen erheblich über dem Mietspiegelwert, die von einkommensstärkeren Mietern gezahlt werden können, aber immer noch unter den geforderten Mieten bei Neuvermietung⁵⁰.

5.1.8.3 Mietbelastung

Die durchschnittliche Mietbelastung (bruttowarm) unter Berücksichtigung von Wohngeld beläuft sich auf 31,4% des Haushaltsnettoeinkommens, wobei die Bewohner der 2. Reihe wegen des höheren Wohnflächenkonsums und der höheren Mieten trotz besserer Einkommen eine geringfügig höhere Belastungsquote gegenüber denen der 1. Reihe haben.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt (n=242)	1. Reihe (n=184)	2. Reihe (n=56)
bis 10%	1*	1	4
10 bis unter 20%	17	19	14
20 bis unter 25%	20	20	18
25 bis unter 30%	13	14	13
30 bis unter 35%	17	16	16
35% und mehr	32	30	36
	100	100	100
Durchschnitt	30,4	31,1	31,6

Tab. 22 Brutto-Warmmietbelastung der Haushalte

Die Belastungsquote entspricht auch in etwa dem Wert für den Bezirk Charlottenburg - Wilmersdorf von 30,5% und übersteigt den für den Bezirk Tempelhof - Schöneberg von 27,4%⁵¹ und den Wert für Gesamtberlin von 26,6%⁵².

⁴⁹ Die Straßen des Untersuchungsgebiets Bundesplatz befinden sich laut Straßenverzeichnis zum Berliner Mietspiegel 2009 in guter Lage, allerdings mit hoher Lärmbelastung. Obwohl die Wohnungen z. T. Schallschutz- und Isolierglasfenster (ein wohnwerterhöhendes Merkmal) haben, ist als wohnwertminderndes Merkmal ein Abschlag in Höhe von 20% vom Mittelwert des Mietspiegels zum Unterwert wegen des Lärms auch bei offenen Fenstern vorgenommen worden.

⁵⁰ Die Mieten, die im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, der mit seinen 315.080 Einwohnern sehr unterschiedlich strukturiert ist, bei Neuvermietungen 2008/2009 verlangt werden, bewegen sich zwischen 5,55 € und 8,06 € netto/kalt/qm. Für den ebenfalls sehr unterschiedlich strukturierten Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit 333.110 Einwohnern beläuft sich der Vergleichswert auf 5,02€ bis 7,01€/qm (IBB Wohnungsmarktbericht 2009, S. 92)

⁵¹ Immobilienverband Deutschland (IVD) (Hg.) (2009): Immobilienpreisservice des IDV Berlin - Brandenburg e.V. 2009/2010. Ausgewählte Preisspannen und Ertragsfaktoren für Wohn- und Gewerbeimmobilien in der Metropolregion Berlin - Brandenburg. Berlin; S. 24 u. 42.

⁵² GSW Immobilien AG (Hg.) (2009): GSW Wohnungsmarktreport. Die Nachfrage wächst. Mietermagazin 5/09. Berlin; S. 19.

5.1.9 Beeinträchtigung durch die Autobahn

5.1.9.1 Störungen

Die Bewohner des UG beklagen sehr stark den Lärm bei offenem Fenster am Tag und in der Nacht ebenso wie Schmutz und Staub sowie Abgase und Geruchsbelästigungen, wobei sich die Bewohner sich weniger gestört fühlen, je weiter sie von der Autobahn entfernt wohnen. Die Bewohner der 1. Reihe direkt an der Autobahn beklagen fast doppelt so häufig wie die übrigen Bewohner des UG den Lärm tagsüber und nachts bei geschlossenem Fenster, was auch auf den nur unvollständig erfolgten Einbau von Schallschutzfenstern zurückzuführen sein dürfte. Die Belastung durch Staub wird von allen befragten Gruppen relativ gleich gewertet. Der Staub erreicht wohl auch die Wohnungen der 2. Reihe in ähnlichem Ausmaß wie die 1. Reihe. Auch die Geruchsbelästigung wird in der 2. Reihe fast genauso stark empfunden wie in der 1. Reihe.

in %	UG Bundesplatz			
	gesamt (n=1.158)	1. Reihe (n=921)		2. Reihe (n=237)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
Lärm tagsüber bei geschlossenem Fenster	8	10	5	4
Lärm tagsüber bei offenem Fenster	21	23	23	17
Lärm nachts bei geschlossenem Fenster	7	8	5	6
Lärm nachts bei offenem Fenster	20	21	21	16
Normale Verkehrsgereusche stören nicht, nur besonders Polizei-/Feuerwehresirenen	8	5	11	13
Schmutz, Staub	20	20	19	20
Abgase, Geruchsbelästigung	10	11	8	9
Autobahn schneidet Gebiet von anderen Wohngebieten ab	3	2	2*	6
Ich fühle mich nicht gestört	4	1*	6	9

Tab. 23 Beurteilung der Störung durch Autobahn (Mehrfachnennungen mögl.)

5.1.9.2 Gesundheitsbeeinträchtigungen

Es kann nicht verwundern, dass zwei Drittel der Bewohner der 1. Reihe direkt an der Autobahn wegen des Lärms, des Staubs und der Abgase ihre Umgebung als schädlich für ihre Gesundheit einstufen. Überwiegend wurden psychische und psychosomatische Auswirkungen wie Schlafstörungen, Unruhe und Nervosität, Kopfschmerzen oder Stress genannt. Daneben wurden Atemwegserkrankungen, Hörschäden, Herz-Kreislauf-Probleme und Allergien erwähnt. Häufig wurde auch auf die Feinstaubbelastung hinge-

wiesen, die anders als die normale Staubbelastung vom Einzelnen praktisch nicht zu erkennen ist.

Es verwundert, dass die Gesundheitsgefahren vom Rest nicht gesehen werden, obwohl die Folgen dieser Immissionen bekannt sein dürften. Im übrigen Gebiet sieht die überwiegende Anzahl der Bewohner die Situation nicht als gesundheitsgefährdend an. Es spricht viel für eine Gewöhnung der Bewohner an die Situation und für einen gewissen Fatalismus.

in %	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=355)	(n=260)	(n=95)	
		ohne Ab-stand	leicht. Ab-stand	
Keine Beeinträchtigungen	45	32	59	59
Beeinträchtigungen	50	62	39	38

Tab. 24 Beurteilung der Gesundheitsbeeinträchtigung durch Autobahn

5.1.10 Umzugsabsichten

Gut die Hälfte der Haushalte bekundete aktuell keinen Auszugswunsch, wobei die Werte für die Bewohner der 1. Reihe um 8% niedriger sind als die der 2. Reihe. Dies ist höchst wahrscheinlich der unterschiedlichen Lage zur Autobahn und dem Zustand der Wohnungen sowie Gebäude geschuldet. Immerhin denken gut ein Drittel der Bewohner über einen späteren Auszug nach und bei 14% besteht eine Auszugsabsicht, wobei die Werte der Bewohner der 1. Reihe über denen der 2. Reihe aus den bereits genannten Gründen liegen.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=365)	(n=267)	(n=98)
keine Auszugsabsicht vorhandene	49	47	55
Auszugsabsicht	14	15	12
späterer Zeitpunkt	37	39	33
	100	100	100

Tab. 25 Absicht, die Wohnung zu verlassen

Näheren Aufschluss geben auch die folgenden Ergebnisse der Befragung zur Zufriedenheit der Bewohner mit ihrem Wohngebiet.

5.1.11 Zufriedenheit der Bewohner

5.1.11.1 Was gefällt?

Eine große Anzahl der Bewohner des Untersuchungsgebiets - fast die Hälfte - schätzt die zentrale Lage sowie die gute Verkehrsanbindung. Danach werden die nahe gelegenen Grünflächen (Volkspark) genannt. Auch die ÖPNV-Anbindung, die Einkaufsmöglichkeiten sowie die Infrastruktur sind von relevanten Teilen der Befragten erwähnt worden. Die Bewohner der 2. Reihe nannten häufiger als die Bewohner der 1. Reihe die Straßenanbindung und erheblich seltener den ÖPNV positiv, wohl weil sie

etwas mehr Autos als die Bewohner der 1. Reihe besitzen. Spezifische Qualitäten des Wohngebiets wie das soziale Umfeld und die Atmosphäre des Gebiets werden nicht allzu hoch geschätzt, wobei die Werte für die Bewohner der 2. Reihe noch um ein Drittel niedriger liegen.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=603)	(n=463)	(n=167)
Wohnung	2	2	1
preisgünstig	2	3	2
Ruhe	5	4	8
Wohngegend	8	8	9
Atmosphäre	5	6	4
Soziales Umfeld	13	14	10
Grünflächen	28	23	42
Einkaufsmöglichkeiten/Infrastruktur	12	11	12
Zentrale Lage/gute Verkehrsanbindung	43	42	43
ÖPNV	13	15	8
Straßenanbindung	8	7	9

Tab. 26 Was gefällt (offene Frage ohne Antwortvorgaben)

5.1.11.2 Was missfällt?

Die Bewohner der 1. Reihe, egal ob sie direkt an der Autobahn oder etwas entfernter wohnen, sind sich einig, dass die Autobahn (43%), die S-Bahn (6%) und der Verkehr allgemein (6%) stören. Dem gegenüber fühlen sich nur 24% der Bewohner der 2. Reihe von der Autobahn, 1% von der S-Bahn, aber 23% vom allgemeinen Verkehr gestört, d.h. sie nehmen die Beeinträchtigungen durch die Autobahn viel schwächer wahr, dafür aber stärker die durch den Verkehr der angrenzenden Straßen. Für sie ist der Schmutz auch ein geringeres Problem als für die Bewohner der 1. Reihe, dafür aber stärker die Parkplatzsuche.

in %	UG Bundesplatz			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=397)	(n=289)	(n=108)	
		ohne Ab-stand	leicht. Ab-stand	
nichts	3	*	6*	4
Fehlende Ruhe	10	11	9*	10
Schmutz	5	7	7	4
Soziales Umfeld	2	2*	2*	2
Einkaufsmöglichkeiten	3	2*	2*	4
Wenig Zentral/schlechte Verkehrsanbindung	5	4*	4*	5
Autobahn stört	34	43	43	24
Verkehr allgm. stört/zu viel Verkehr	14	9	9	23
S-Bahn stört	4	6	6	1
Zu wenig Parkplätze	4	2*	2*	5

Tab. 27 Was missfällt (offene Frage ohne Antwortvorgaben)

Insgesamt lassen diese Werte darauf schließen, dass viele Bewohner des Gebiets die Beeinträchtigungen durch die Autobahn erdulden beziehungsweise in Kauf nehmen. In persönlichen Gesprächen und in Briefen, die dem Fragebogen beigefügt waren, wurde erwähnt, dass man sich an die Autobahn und den Lärm inzwischen gewöhnt habe⁵³.

5.1.12 Vergleich der Sozialstruktur im Gebiet mit der im Stadtteil

In einer Frage wurden die Befragten gebeten, eine Einschätzung dazu abzugeben, ob sich die Sozialstruktur ihres Wohngebiets an der Autobahn von der ihres Stadtteils als Ganzem unterscheiden würde. Damit sollten sie faktisch auf die Fragestellung dieser Untersuchung, ohne sie zu kennen, subjektiv eine Antwort geben. Die Antwort war nicht einheitlich. Allerdings äußerten mehr als die Hälfte der Befragten die Auffassung, dass es keine sozialstrukturelle Abweichung gäbe.

Die Unterschiede zwischen den beiden Reihen sind gering. Auffällig ist lediglich der geringe Anteil der Befragten aus der zweiten Reihe, die mehr Arme im Wohngebiet festgestellt haben.

in %	UG Bundesplatz		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=390)	(n=287)	(n=103)
Mehr einfache Leute	14	14	15
Mehr Migranten	2*	2*	2*
Mehr Familien mit Kindern	2*	2*	1*
Mehr alte Menschen	3	3*	4*
Mehr Arme	13	15	6*
Kombinationen der genannten Gruppen	14	13	16
Kein Unterschied	53	51	56
	100	100	100

Tab. 28 Vergleich der Sozialstruktur zum Stadtteil

5.1.13 Sozialstruktur nach Wohndauer

Ein Vergleich der Haushalte nach Zuzugsjahren gibt Aufschlüsse auf demographische und soziale Veränderungsprozesse im UG. Dabei ist zu beachten, dass nur die Gruppe der Zuzügler aus den letzten Jahren noch weitgehend die Struktur und die Merkmale erhalten hat, die sie zum Zeitpunkt des Einzugs charakterisiert hat. Die anderen Gruppen haben sich seitdem durch zwischenzeitliche Fortzüge und durch persönliche und berufliche Entwicklungen wieder verändert, sind also in ihrer Struktur das Ergebnis eines Entwicklungsprozesses.

Insgesamt zeigt sich, dass die Zuwanderer der letzten Jahre eine schlechtere sozialstrukturelle Lage haben als diejenigen, die bereits länger im Gebiet wohnen.

Die Gruppe derjenigen, die schon über 20 Jahre in ihrer jetzigen Wohnung wohnen, hat mit Abstand die beste

⁵³ In einem Brief wird berichtet, der Verfasser hätte bei einem Urlaub im Bayerischen Wald zunächst nicht schlafen können, weil die gewohnte Geräuschkulisse gefehlt habe.

ökonomische Lage. Hierunter sind besonders viele Rentner, die offensichtlich eine überdurchschnittliche Rente beziehen. Zwei Drittel der Befragten wollen auch langfristig nicht aus der Wohnung ausziehen. Die Ausstattung hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen und die Angaben zum Störungspotenzial der Autobahn unterscheiden sich nicht vom Gesamtdurchschnitt. Sehr günstig sind die Mieten, die weit unter dem Mitspiegelwert liegen. Damit einher geht ein sehr hoher Wohnflächenkonsum.

Das Ergebnis überrascht und ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht eindeutig zu klären. Der größte Teil dieser Haushalte hätte sicher die Möglichkeit, eine ruhigere Wohnung anzumieten. Die günstigen Mieten in der jetzigen Wohnung sind sicher ein Grund dafür, dass die Haushalte nicht umgezogen sind und es in Zukunft nicht tun wollen. Andererseits hat es über die lange Zeit offensichtlich einen doppelten Anpassungsprozess gegeben. Zum einen einen sozialpsychologischen: Es sind diejenigen in ihrer Wohnung geblieben, die die Störungen durch den Verkehr nicht so stark wahrnehmen und sich wenig gestört fühlen. Viele stammen zudem aus einer Generation, in der die persönliche Verfügung über ein Auto als das Symbol eines guten, unbeschwernten Lebens war. Autobahnen wurden entsprechend als Symbol des Fortschritts betrachtet. Zum anderen einen praktischen: jeder Mensch verstärkt in seinem persönlichen Lebensumfeld durch praktische Anpassung die positiven Umstände und schwächt die negativen ab. Er passt z. B. die Wohnungsnutzung dem Belastungsprofil an. Angesichts der großen Wohnungen dieser Gruppe ist dafür offensichtlich ein Potenzial vorhanden.

Die Gruppen, die ab 1990 zugezogen sind, sind deutlich einkommensschwächer. Je kürzer die Haushalte in der Wohnung wohnen, je stärker ist der Umzugswunsch. Insbesondere die Haushalte, die nach 2005 die Wohnung bezogen haben, haben ein deutlich unterdurchschnittliches Einkommen und eine starke Neigung, das Umfeld der Autobahn zu verlassen. Sie unterscheiden sich in ihren Aussagen zu den Störungen durch die Autobahn ebenfalls nicht vom Durchschnitt. Sie ziehen offensichtlich aber andere Schlussfolgerungen zum Verbleib als die Bewohner mit längerer Wohndauer.

Auffällig sind bei dieser letzten Gruppe die relativ niedrigen Mieten. In allen anderen vergleichbaren Untersuchungen haben die Haushalte mit der kürzesten Wohndauer die mit Abstand höchsten Mieten. Dies liegt vor allem daran, dass bei Neuvermietung in der Regel Mieten weit oberhalb der Durchschnittsmieten verlangt – und gezahlt – werden. Dass dieser Prozess hier nicht durchschlägt, verweist auf eine schwierige Vermietbarkeit dieser Wohnungen.

5.2 Untersuchungsgebiet Essen Ruhr Schnellweg

5.2.1 Qualität der Stichprobe

Der Rücklauf aus dem Essener Untersuchungsgebiet war deutlich geringer als aus dem Berliner. Daher sind die Ergebnisse in Essen mit einem höheren Unsicherheitsfaktor behaftet. Die Ergebnisse werden daher

	alle Haushalte	Zuzug vor 1990	Zuzug zw. 1990 - 1999	Zuzug zw. 2000 -2005	Zuzug in 2006 und später
	n=397	n=111	n=59	n=78	n=131
Anteil an allen Haushalten	100%	28%	15%	20%	33%
durchschnittliche Haushaltsgröße	1,90	1,63	2,02	1,94	2,00
Anteil an Einpersonenhaushalten	41%	46%	42%	44%	37%
Anteil an Haushalten mit Kindern	18%	0%	24%	26%	24%
Studentenanteil	12%	2%	7%	9%	24%
Rentneranteil	21%	53%	8%	12%	6%
Erwerbslosenquote	11%	14%	12%	13%	9%
Anteil an Erwerbshaushalten	65%	43%	82%	74%	71%
durchschnittl. Haushaltseinkommen	€ 2.368	€ 2.590	€ 2.345	€ 2.356	€ 2.205
durchschnittl. Äquivalenzeinkommen	€ 1.701	€ 2.019	€ 1.603	€ 1.675	€ 1.539
durchschnittl. Äquivalenzeinkommen der Erwerbshaushalte	€ 1.706	€ 2.013	€ 1.543	€ 1.689	€ 1.558
Haushalte unterhalb Armutsschwelle	6%	7%	5%	4%	7%
Anteil Vollstandardwohnungen	93%	90%	93%	90%	97%
durch. Bruttowarmmiete (€/qm)	€ 7,36	€ 6,80	€ 7,25	€ 7,86	€ 7,62
durch. Warmmietbelastung (brutto)	31,1%	31,5%	29,0%	30,0%	32,1%
durch. Wohnfläche pro Person (qm)	44,6	55,9	43,9	40,0	40,9
Kfz-Dichte (auf 1.000 Einwohner)	345	406	336	302	312
durchschnittl. Wohndauer	14,9	35,4	14,8	7,2	2,1
Kein Umzugswunsch	49%	66%	49%	49%	35%

Tab. 29 Soziostrukturelle Merkmale der Haushalte nach Einzugsperiode in das Gebiet

entsprechend vorsichtig interpretiert. Bei Vergleichen wird in der Regel die Einordnung in größer bzw. kleiner gewählt. Die Größenordnung der Unterschiede wird nicht exakt angegeben.

Eine Überprüfung der Stichprobenqualität wie beim Gebiet Berlin-Bundesplatz lässt sich beim Essener Untersuchungsgebiet nicht vornehmen, da keine Blockdaten vorliegen. Anhand eines Vergleichs zwischen der in der Stichprobe erfassten Altersstruktur und der des Amts für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen anhand der Stadtteile Frohnhausen und Holsterhausen zum Stichtag 30.06.2009 lässt sich aber eine Plausibilitätsprüfung durchführen.⁵⁴

Die Stichprobe zeigt geringe Unterschiede in der Altersstruktur im Vergleich zu den vom Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen erfassten Daten. Deutliche Abweichungen gibt es bei den Älteren ab 65 Jahren. Schwächer vertreten im Untersuchungsgebiet sind dagegen die Erwachsenen im mittleren Alter.

5.2.2 Einwohner im UG Ruhrschnellweg

5.2.2.1 Bevölkerung und Altersstruktur

Mitte 2009 waren in den das Untersuchungsgebiet (UG) Ruhrschnellweg umgebenden Stadtteilen 08 und 09 insgesamt 56.718 Personen gemeldet.

in %	UG Ruhrschnellweg	
	Essen Stadtteil 08 u. 09, 30.06.2009 (n=56.718)	Stichprobe 2010 (n=372)
von ... bis unter ... Jahren		
unter 6	4,9	5,4
6 - 17	8,5	10,3
18 - 44	41,3	33,4
45 - 59	20,2	17,9
60 - 64	4,9	5,2
65 und älter	20,3	27,7
	100	100
Ausländeranteil	12,3	12,2

Tab. 30 Überprüfung der Stichprobenqualität an-hand der Altersstruktur und des Ausländeranteils der Gebietsbevölkerung

	Essen Stadtteil 08 u. 09 30.06.2009
Einwohneranzahl	56.718
Deutsche	49.719
Ausländer	6.999
Ausländeranteil	12,3%

Tab. 31 Bevölkerung

5.2.2.2 Haushaltsgröße

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Gebiet Ruhrschnellweg beträgt 1,9 Personen. In der 2. Reihe kommen gegenüber der 1. Reihe um 6% häufiger Zweipersonenhaushalte vor. Gut 80% sind Ein- und Zweipersonenhaushalte im UG. Drei- und Mehrpersonenhaushalte sind nur gering vertreten.

⁵⁴ Amts für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen (Hg.) (2010): Halbjahresbericht 2009 mit Sonderbericht: Entwicklung der Bautätigkeit und des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Essen von 1987 bis 2008. 1. Halbjahr. Essen.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=207)	(n=165)	(n=41)
1 Person	44	45	42
2 Personen	37	36	42
3 Personen	9	10	*
4 Personen	6	6	10*
5 und mehr Personen	*	*	-
	100	100	100
Durchschn. Haushaltsgröße (Personen)	1,9	1,9	1,9

Tab. 32 Haushaltsgröße

5.2.2.3 Haushaltstypen

Hinsichtlich der Verteilung nach Haushaltstypen ist zu erkennen, dass der Anteil der Haushalte mit Kindern mit 16% eine ähnliche Größenordnung hat wie im Berliner UG. Ein Unterschied zwischen 1. und 2. Reihe hinsichtlich der Haushaltstypen ist nicht zu erkennen.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=205)	(n=163)	(n=41)
Einpersonen-Haushalt	45	45	44
Paar ohne Kinder	34	34	37
Erwachsenenhaushalt ⁵⁵ ohne Kinder	5	5*	*
Paar mit Kind(ern)	11	12	11*
- 1 Kind	3*	4*	*
- 2 und mehr Kinder	8	8	7*
Erwachsenenh. mit Kind	*	*	4*
Alleinerziehende	3*	3*	-
	100	100	100

Tab. 33 Haushaltstypen

5.2.3 Berufs- und Erwerbsstruktur

Die Beteiligung am Erwerbsleben (Erwerbsquote⁵⁶) entspricht im UG Ruhrschnellweg mit 73% dem Durchschnitt der Stadt Essen (73%).⁵⁷

5.2.3.1 Erwerbstätigkeit der Personen

Von den Bewohnern im erwerbsfähigen Alter (15 Jahre und älter) gehen insgesamt 38% einer Erwerbstätigkeit nach. Der Anteil der Rentner ist sehr hoch. Deutlich ist, dass in der unmittelbaren Nähe zur Autobahn (1. Reihe), mit 13%, mehr Menschen leben, die Hartz IV beziehen.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=320)	(n=256)	(n=63)
Berufstätiger	38	36	44
Rentner	30	29	32
Sozialhilfeempfänger	*	*	-
Arbeitslose			
ohne Arbeitslosengeld	*	*	-
Arbeitslosengeld I	1*	1*	-
Arbeitslosengeld II (Hartz) einschl. Aufstocker	12	13	6*
ohne Ausbildungsplatz	*	*	*
ÖBS/ABM/umschulung	*	*	-
Student/in Auszubildende/r	8	8	10*
Schüler	3*	2*	*
Hausfrau/-mann	7	7*	*
sonstiges	-	-	-
	100	100	100

Tab. 34 Stellung im Erwerbsleben (Pers. 15 Jahre u. älter)

in %	UG Ruhrschnellweg			Essen Stadtteil 08 u. 09 30.06.09
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe	
	(n=320)	(n=256)	(n=63)	
Berufstätige	77	73	91	
Arbeitslos ⁵⁸	23	27	9	11,3 ⁵⁹
Erwerbsquote	73	71	81	
Arbeitslosenquote	23	27	9	11,3

Tab. 35 Erwerbstätigkeit⁶⁰

Bezogen auf das Vergleichsgebiet wird deutlich, dass die Arbeitslosigkeit im UG erheblich höher liegt. Das Ausmaß der sozialstrukturellen Unterschiede wird noch deutlicher bei Differenzierung in 1. und 2. Reihe. In der 1. Reihe sind die Menschen weitaus häufiger erwerbslos.

5.2.3.2 Erwerbstypen der Haushalte

Das UG wird besonders stark von Rentnerhaushalten geprägt, die hier deutlich häufiger vertreten sind als in den umgebenden Stadtteilen.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=198)	(n=157)	(n=40)
Berufstätigen-Haushalt	46	44	53
Rentner-Haushalt	35	35	35
Arbeitslosen-Haushalt	15	17	*
Student/Azubi-Haushalt	5*	5*	*

Tab. 36 Haushalte nach Erwerbstypen

⁵⁵ Als Erwachsenenhaushalt wird hier ein Haushalt mit mehr als zwei Erwachsenen bezeichnet. Es kann sich dabei eine Wohngemeinschaft, aber auch um Eltern mit erwachsenen Kindern handeln.

⁵⁶ Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 15 und 65 (Erwerbspersonenpotential), die einer Erwerbstätigkeit nachgehen oder eine Erwerbstätigkeit suchen (Erwerbspersonen).

⁵⁷ Daten des Mikrozensus 2008, Nordrhein-Westfalen.

⁵⁸ inkl. Personen ohne Ausbildungsplatz.

⁵⁹ Der Wert wurde ermittelt aus den jeweiligen Werten der beiden Gebiete gewichtet mit den Einwohnerzahlen.

⁶⁰ Basis sind hier alle Personen, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen bzw. auf der Suche nach einer solchen sind.

Insgesamt liegt der Wert für Haushalte, in der mindestens eine Person erwerbstätig ist, bei unter 50% und Arbeitslosen-Haushalte kommen zu 15% vor. Bei Differenzierung in 1. und 2. Reihe, wird deutlich, dass die Arbeitslosen-Haushalte weit überwiegend an der Autobahn wohnen.

5.2.4 Einkommen

Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen am UG Ruhrschnellweg beträgt 1.834 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 969 € und das Äquivalenzeinkommen 1.324 €. In der 1. Reihe sind die entsprechenden Werte: Haushaltsnettoeinkommen 1.733 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 878 € und das Äquivalenzeinkommen 1.209 €, in der 2. Reihe: Haushaltsnettoeinkommen 2.193 €, das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 1.267 € und das Äquivalenzeinkommen 1.696 €.

5.2.4.1 Einkommen nach Lage zur Autobahn

Das durchschnittliche Äquivalenzeinkommen⁶¹ zeigt deutlich die Einkommensunterschiede der Bewohner der 1. und 2. Reihe im Untersuchungsgebiet Ruhrschnellweg. So liegt die Differenz zwischen beiden Reihen bei knapp 500 €. Auch die deutlich höhere Armutsquote (1. Reihe=16%; 2. Reihe=3%) belegt, dass einkommensschwache Schichten näher an der Autobahn leben.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt (n=128)	1. Reihe (n=99)	2. Reihe (n=28)
unter 500 €	3*	4*	-
500 bis u. 900 €	12	14	*
900 bis u. 1.300 €	18	17	21*
1.300 bis u. 1.500 €	9	10	*
1.500 bis u. 2.000 €	26	25	25*
2.000 bis u. 2.600 €	13	12	18*
2.600 € und mehr	20	17	29*
	100	100	100
Median ⁶² (€)	1.600	1.500	1.933
durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen (€)	1.833	1.733	2.193
durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen (€)	969	878	1.266
durchschnittliches Äquivalenzeinkommen (€)	1324	1.209	1.696
Armutsquote	12,9	16,0	3,2

Tab. 37 Nettoeinkommen der Haushalte

⁶¹ Das Äquivalenzeinkommen ist ein anerkanntes Maß, das die Haushaltseinkommen nach dem unterschiedlichen Bedarf der Haushaltstypen einordnet. Damit wird die Einkommensstruktur der Gebiete und anderer Vergleichsgebiete unabhängig von Haushaltstypen und -größen vergleichbar gemacht. Für die Berechnung des Äquivalenzeinkommens verwendet TOPOS wie der 'Datenreport', der u.a. vom Statistischen Bundesamt erstellt wird, die Gewichtungsfaktoren der 'neuen OECD-Skala'. Das durchschnittliche Einkommen eines Haushalts wird dabei durch eine aufgrund der Zahl und des Alters der Haushaltsmitglieder bestimmten Äquivalenzkennziffer geteilt. Dabei wird der erste Erwachsene eines Haushalts mit 1,0, jede weitere Person über 15 Jahre mit 0,5 und jedes Kind bis 15 Jahre mit 0,3 gewertet. Ein Paar ohne Kinder hat z. B. die Äquivalenzkennziffer 1,5, ein Paar mit zwei kleinen Kindern 2,1.

⁶² Der Median teilt die Haushalte in der Stichprobe in zwei gleich große Hälften.

Im UG müssen rund 40% der Haushalte von Einkommen unter 1.500 € leben. 1. und 2. Reihe im Vergleich zeigen, dass Haushalte, die näher an der Autobahn liegen, über weit geringere Einkommen verfügen als Haushalte in der 2. Reihe.

5.2.5 Wohndauer

Gut ein Drittel aller Haushalte ist in den letzten fünf Jahren in ihre Wohnung im UG Ruhrschnellweg gezogen und fast die Hälfte der Haushalte lebt länger als 10 Jahre in ihrer jetzigen Wohnung. Die durchschnittliche Wohndauer in der Wohnung beträgt 14,7 Jahre. Obwohl sich eine große Anzahl der Befragten durch die Autobahn gestört fühlen, fällt die Wohndauer im Gebiet ziemlich hoch aus. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass die hier wohnenden Menschen sich alternative Wohngegenden nicht leisten können.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt (n=185)	1. Reihe (n=147)	2. Reihe (n=37)
im Erhebungsjahr eingezogen	3*	*	*
1 Jahr vorher	16	18	*
2 Jahre	9	9	*
3 bis 5 Jahre	7	8	*
6 bis 10 Jahre	17	16	19*
mehr als 10 Jahre	49	48	54
	100	100	100
durchschnittliche Wohndauer in der Wohnung (Jahre)	14,7	14,6	15,2

Tab. 38 Wohndauer der Mieter in der jetzigen Wohnung

5.2.6 Autobesitz im Gebiet

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt (n=208)	1. Reihe (n=163)	2. Reihe (n=45)
ein Auto	42	43	37
zwei Autos	10	8	20
Drei Autos und mehr	*	-	*
kein Auto	47	49	41
	100	100	100
Kfz-Dichte auf 1.000 EW	342	306	493

Tab. 39 Autobesitz

Mit 342 Autos pro 1.000 Einwohner liegt die Kfz-Dichte etwas unter dem Durchschnitt der Stadt Essen (394 Pkw/1.000 Ew.). Fast die Hälfte der im UG wohnenden Haushalte besitzt kein Auto. Bei Vergleich des Autobesitzes der 1. und 2. Reihe haben die Bewohner der 1. Reihe deutlich weniger Autos als die in der 2. Reihe.

5.2.7 Wohnverhältnisse und Wohnungsstruktur

5.2.7.1 Wohnungsbestand und Leerstand

Der Wohnungsbestand im UG Ruhrschnellweg beläuft sich auf ca. 2.000 Wohnungen. Der Wohnungsleerstand liegt mit 11% erheblich über dem durchschnittlichen Wert für die Gebiete Stadtbezirk III 08 und 09 von 6,1% bzw. 6,2% und dem für Gesamt-Essen

von 5,4% im Jahre 2008⁶³. Der doppelt so hohe Wert für die Wohnungen in der 1. Reihe gegenüber dem der Wohnungen der 2. Reihe macht deutlich wie unattraktiv deren Lage an der Autobahn ist.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(WE=2.095)	(WE=1.754)	(WE=341)
	11	12	5

Tab. 40 Leerstandsquote⁶⁴

Der Anteil an selbstgenutzten Eigentumswohnungen ist in der 1. Reihe deutlich geringer als in der 2.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=208)	(n=166)	(n=41)
Mietwohnung	84	89	63
Eigentumswohnung	16	11	37
	100	100	100

Tab. 41 Miet- und Eigentumswohnungen

5.2.7.2 Lage der Wohnungen zur Autobahn, Wohnungsgröße und Wohnflächenverbrauch

80% der von uns erfassten Wohnungen liegen in der 1. Reihe, 20% in der 2. Von den 166 erfassten Wohnungen in der 1. Reihe liegen 108 direkt an der Autobahn und bei 57 befinden sich noch andere Häuser zwischen Wohnung und Autobahn. Falls die unterschiedlichen Lagen relevant sind, werden sie in den Tabellen mit »ohne Abstand« zur Autobahn und mit »leichter Abstand« zur Autobahn gekennzeichnet.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=205)	(n=165)	(n=40)
direkt an der Autobahn	53	66	0
Zwischen uns und Autobahn noch andere Häuser	45	33	93
Ein gutes Stück entfernt	2*	1*	*
Weiß nicht, dass Autobahn in der Nähe	*	0	0
	100	100	100

Tab. 42 Angabe der Nähe der Wohnung zur Autobahn

Die Wohnungsgröße von 68 qm liegt über dem Wert für die Gebiete Stadtbezirk III 08 und 09 von 63 qm⁶⁵, wobei die Wohnungen in der 2. Reihe erheblich größer sind, weil es sich z. T. um großzügiger bemessene Vorkriegsbauten handelt.

⁶³ Amts für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen (Hg.) (2010): Halbjahresbericht 2009 mit Sonderbericht: Entwicklung der Bautätigkeit und des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Essen von 1987 bis 2008. 1. Halbjahr. Essen; S. 141.

⁶⁴ Zählung aller Wohnungen und des Leerstands durch TOPOS.

⁶⁵ Ebenda; S. 51.

Ø qm	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=172)	(n=132)	(n=40)
		ohne Abstand	leichter Abstand
	68,6	64,0	69,4
			80,0

Tab. 43 Wohnungsgröße

Der Wohnflächenverbrauch von 36,2 qm/Person ist geringer als der Durchschnittswert für das Gebiet Stadtbezirk III 08 und 09 von 40,9 qm/pro Person, wobei die Wohnungen in der 1. Reihe noch einmal deutlich diesen Wert unterschreiten.

Ø qm Wohnfläche/ Person	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=179)	(n=142)	(n=37)
	36,2	34,4	43,2

Tab. 44 Wohnfläche pro Person

5.2.7.3 Ausstattung der bewohnten Wohnungen

Der Ausstattungsstand der bewohnten Wohnungen ist gut und entspricht im Wesentlichen dem Vollstandard mit Sammelheizung, Bad und WC.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=906)	(n=728)		(n=178)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
Doppelfenster/doppelverglaste Fenster	70	69	70	76
Doppelfenster teilweise	11	11	14*	*
Schallschutzfenster	20	23	14*	22*
Schallschutzfenster teilweise	6	9	*	*
Bad (mit Badewanne o. Dusche)	96	98	96	93
Gasetagenheizung/Zentralheizung/Fernheizung	86	85	84	93
Ofenheizung	3*	4*	*	*
Balkon	69	69	77	61

Tab. 45 Wohnungsausstattung (Mehrfachnennungen möglich)

Wider Erwarten verfügen trotz der Lärmbelastung nur 20% der Wohnungen über eine vollständige Ausstattung mit Schallschutzfenstern und weitere 6% über eine teilweise. Insgesamt unterschreiten diese Werte den ebenfalls nicht sehr hohen Wert von 40% im UG Berlin-Bundesplatz. In über dreiviertel der Fälle begnügt man sich mit Doppelfenstern/doppelverglasten Fenstern. Die Vermieter haben also nicht für nahezu umfassenden Lärmschutz gesorgt, was von den Mietern auch im Rahmen der Befragung über die Mängel der Fenster und den Zustand der Gebäude sowie über Störungen durch die Autobahn seinen Niederschlag findet.

5.2.7.4 Mängel der bewohnten Wohnungen

Je näher die Wohnung an der Autobahn liegt, umso schlechter wird sie instand gehalten. Die Werte für Wohnungen ohne Mängel sind recht niedrig, insbesondere für die Wohnungen in der 1. Reihe und dort für die direkt an der Autobahn gelegenen Wohnungen. Unverhältnismäßig häufig werden undichte Fenster, der schlechte Zustand der Gebäude und Feuchtigkeit/Schimmel beklagt. Zwar befinden sich die Wohnungen und Gebäude in der 2. Reihe in einem besseren Zustand als die in der 1. Reihe, jedoch scheinen die Vermieter des UG insgesamt keine besonderen Anstrengungen zu unternehmen, um durch angemessene Instandhaltung der Wohnungen und Gebäude deren Standortnachteil auszugleichen.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=265)	(n=220)		(n=45)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
keine Mängel	36	32	36	49
Feuchtigkeit/Schimmel	26	32	23	15*
Fenster undicht	23	29	16	15*
Heizung/Ofen defekt	*	*	*	*
Sanitäranlage defekt	5	7*	*	*
Elektroinstallation defekt	5	7*	*	*
Gebäude u. Treppenhaus alt/vernachlässigt	33	36	36	22*

Tab. 46 Wohnungsmängel (Mehrfachnennungen mögl.)

5.2.8 Mieten im Gebiet

5.2.8.1 Einschätzung der Miethöhe durch die Bewohner

Überwiegend sind die Bewohner des UG der Ansicht, dass die Lage ihrer Wohnung an der Autobahn das Niveau ihrer Mieter nicht beeinflusst. 27% der Bewohner der 1. Reihe und 31% der Bewohner der 2. Reihe sind der Ansicht, dass sich die Wohnungslage in einer niedrigeren Miete auswirkt.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=204)	(n=164)	(n=40)
niedriger	28	27	31
nein	36	36	31
kein Unterschied	15	17	*
weiß nicht	22	19	31
	100	100	100

Tab. 47 Einschätzung der Miethöhe wegen Autobahnnähe

5.2.8.2 Bruttowarmmiete

Die Mieten für Wohnungen an der Autobahn sind etwas günstiger als für die etwas weiter entfernten. Zwar ist die durchschnittlichen Bruttowarmmieten pro qm in der

1. Reihe höher als in der 2. Dies ist jedoch ein Effekt der unterschiedlichen Wohnungsgrößenstruktur. In der 1. Reihe gibt es höhere Anteile kleiner Wohnungen. Kleine Wohnungen sind pro Quadratmeter teurer. Vergleicht man jedoch Wohnungen gleicher Größenordnungen, so sind sie in der 1. Reihe im Vergleich zu denen in der 2. Reihe billiger, wie sich aus der Miete für die vorherrschende Größenordnung 50 bis 80 qm ergibt.

	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=208)	(n=166)	(n=42)
Ø qm	7,13	7,16	6,92
	(n=125)	(n=110)	(n=15)
50 bis 80 qm	7,31	7,27	7,57

Tab. 48 Brutto-Warm-Miete

Ob sich die Mieten im Rahmen des Mietspiegels Essen 2009 - Stand 1.7.2009 - bewegen, kann nur annäherungsweise beurteilt werden. Bei ihm handelt es sich um einen nichtqualifizierten Mietspiegel im Sinne des § 558 c BGB, der keine im Vergleich zum Berliner Mietspiegel genaue Einordnung für das Untersuchungsgebiet ermöglicht. Die folgenden Modellberechnungen weisen unter allem Vorbehalt darauf hin, dass die Mietspiegelwerte nicht überschritten werden. Da der Mietspiegel Nettokaltmieten aufführt, ist, um einen Vergleich mit den Mieten des UG vornehmen zu können, von den ermittelten Bruttowarmmieten ein Betrag für die warmen Betriebskosten in Höhe von ca. 2,60 €/qm⁶⁶ vorzunehmen.

Im Ergebnis kann angenommen werden, dass die Wohnungen in der Nähe des Ruhrschnellwegs billiger sind als in anderen Gebieten der Stadt Essen.

(€/qm)	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
		ohne Abstand	leichter Abstand	
Bezugsfertig 1956	5,38	5,34	5,34	5,36
Bezugsfertig 1965	5,43	5,39	5,40	5,41
Die in der Untersuchung ermittelten Mieten bereinigt um 2,60 € warme Betriebskosten/qm	4,53	4,58	4,52	4,32

Tab. 49 Modellberechnung (überschlägig) nach dem Mietspiegel Essen 2009 (nettokalt) SH, Bad u. WC bei starker Lärmbeeinträchtigung

5.2.8.3 Mietbelastung

Die durchschnittliche Mietbelastung (bruttowarm) unter Berücksichtigung von Wohngeld beläuft sich auf 31,4% des Haushaltsnettoeinkommens. Die unterschiedlichen Belastungsquoten der Haushalte spiegeln deutlich die unterschiedlichen Äquivalenzein-

⁶⁶ Die durchschnittlichen warmen Betriebskosten betragen 2008/2009 monatlich pro qm ca. 2,60 € laut dem Betriebskostenspiegel des Deutschen Mieterbundes 2009 (BBU) in der Jahrespressekonferenz.

kommen wider. Die Bewohner der 1. Reihe, direkt an der Autobahn, haben eindeutig die höchste Belastungsquote, weil sie das geringste Einkommensniveau haben und ihre Mieten im Regelfall nicht gravierend unter denen der anderen Bewohner liegen. Etwas besser sieht es bei den Haushalten der 1. Reihe mit leichtem Abstand von der Autobahn aus.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=110)	(n=90)		(n=20)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
bis 10%	*	0	0	*
10 bis unter 20%	22	27	14*	20*
20 bis unter 25%	13	10*	17*	*
25 bis unter 30%	20	17	28*	20*
30 bis unter 35%	12	*	24*	*
35% und mehr	33	41	17	35*
	100	100	100	100
Durchschnitt	31,4	33,4	29,4	28,5

Tab. 50 Brutto-Warmmietbelastung der Haushalte bei Berücksichtigung von Wohngeld⁶⁷

5.2.9 Beeinträchtigung durch die Autobahn

5.2.9.1 Störungen

Die Bewohner des UG beklagen recht häufig den Lärm bei offenem Fenster am Tag und in der Nacht ebenso wie Schmutz und Staub sowie Abgase und Geruchsbelästigungen. Die Bewohner aus der 1. Reihe mit leichtem Abstand und aus der 2. Reihe fühlen sich geringfügig weniger beeinträchtigt. Bewohner der 2. Reihe betonen stärker die Störung durch Polizei- und Feuerwehrensirenen. Verhältnismäßig wenige Bewohner fühlen sich von anderen Wohngebieten abgeschnitten, wohl weil sie die tief gelegte Autobahn durch zahlreiche Brücken überqueren können.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=610)	(n=510)		(n=95)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
Lärm tagsüber bei geschlossenem Fenster	5	7	2	*
Lärm tagsüber bei offenem Fenster	19	21	19	12
Lärm nachts bei geschlossenem Fenster	6	8	*	*
Lärm nachts bei offenem Fenster	18	19	16	14
Normale Verkehrsgereusche stören nicht, nur besonders Polizei-/Feuerwehrensirenen	12	9	14	21
Schmutz, Staub	19	19	23	18

Abgase, Geruchsbelästigung	13	13	13	13
Autobahn schneidet Gebiet von anderen Wohngebieten ab	3	2*	5*	6*
Ich fühle mich nicht gestört	5	3	7*	12

Tab. 51 Beurteilung der Störung durch Autobahn (Mehrfachnennungen möglich)

5.2.9.2 Gesundheitsbeeinträchtigungen

Es kann nicht verwundern, dass Dreiviertel der Bewohner der 1. Reihe direkt an der Autobahn wegen des Lärms, des Staubs und der Abgase ihre Umgebung als schädlich für ihre Gesundheit einstufen. Eher verwundert, dass weit über 50% der Bewohner des übrigen Gebiets keine Gesundheitsbeeinträchtigungen beklagen, obwohl doch die Folgen der nicht immer wahrnehmbaren Immissionen allgemein bekannt sind. Es spricht viel für eine Gewöhnung der Bewohner an die Situation und für einen gewissen Fatalismus.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=194)	(n=151)		(n=39)
		ohne Abstand	leichter Abstand	
Keine Beeinträchtigungen	47	30	54	59
Beeinträchtigungen	50	60	43	37

Tab. 52 Beurteilung der Gesundheitsbeeinträchtigung durch Autobahn

5.2.10 Umzugsabsichten

Knapp die Hälfte der Haushalte bekundete aktuell keinen Auszugswunsch, wobei die Werte für die Bewohner der 1. Reihe nur um 4% niedriger sind als die der 2. Reihe, trotz der deutlich höheren Belastungen. Gut ein Drittel der Bewohner denkt über einen späteren Auszug nach und bei 20% besteht eine unmittelbare Auszugsabsicht, wobei die Werte der Bewohner der 1. Reihe über denen der 2. Reihe liegen.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=201)	(n=159)	(n=42)
keine Auszugsabsicht	45	45	49
vorhandene Auszugsabsicht	20	24	15
späterer Zeitpunkt	34	31	37
	100	100	100

Tab. 53 Absicht, die Wohnung zu verlassen

Näheren Aufschluss geben auch die folgenden Ergebnisse der Befragung zur Zufriedenheit der Bewohner mit ihrem Wohngebiet.

5.2.11 Zufriedenheit der Bewohner

5.2.11.1 Was gefällt?

Die Befragten haben nur in geringem Maße positives über ihr Wohngebiet geäußert. Am häufigsten wird noch die zentrale Lage/Verkehrsanbindung und - mit Abstand - das Angebot an Grünflächen genannt. Auch der ÖPNV und die Einkaufsmöglichkeiten werden erwähnt, während sie die Wohngegend und ihre Atmosphäre nur in seltenen Ausnahmefällen als positiv beurteilen.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=128)	(n=100)		(n=28)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
Ruhe	3*	*	*	*
Wohngegend	3*	4*	*	*
Atmosphäre	2*	*	*	0
Grünflächen	14	14	13*	15*
Einkaufsmöglichkeiten/Infrastruktur	7	5*	11*	12*
Zentrale Lage/gute Verkehrsanbindung	27	25	30	27
ÖPNV	11	12	7*	12*

Tab. 54 Was gefällt (offene Frage ohne Antwortvorgaben)

5.2.11.2 Was missfällt?

Ein erstaunlich geringer Anteil von 13% der Bewohner hat bei der offenen Frage, was ihnen an ihrem Wohngebiet missfällt, die Autobahn genannt. Der Wert bei den Bewohnern der Wohnung direkt an der Autobahn ist mit 16% erwartungsgemäß der höchste. Der Schmutz in der Gegend wird von 12% beklagt, wobei vor allem den Bewohnern der 2. Reihe an Sauberkeit liegt. Eine gleich große Gruppe der Bewohner stört der Migrantenanteil und das multikulturelle Milieu. Obwohl die Gründe für diese Einschätzung nicht erfragt wurden, fanden sich in den Antworten manch ausländerfeindliche Kommentare. Dies wurde etwas häufiger genannt als die fehlende Ruhe, die von 10% der Bewohner vermisst wird.

in %	UG Ruhrschnellweg			
	gesamt	1. Reihe		2. Reihe
	(n=93)	(n=76)		(n=17)
		ohne Abstand	leicht. Abstand	
nichts	5	0	9*	15*
Ruhe	9	10	7*	*
Schmutz	12	11	9*	17*
Multikulti	11	13	11*	*
Autobahn stört	13	16	9*	12*

Tab. 55 Was missfällt (offene Frage ohne Antwortvorgaben)

Insgesamt lassen diese Werte darauf schließen, dass sich die Bewohner des Gebiets mit der Autobahn und ihren Beeinträchtigungen abgefunden haben und resigniert haben.

5.2.12 Vergleich der Sozialstruktur im Gebiet mit der im Stadtteil

In einer Frage wurden die Befragten gebeten, eine Einschätzung dazu abzugeben, ob sich die Sozialstruktur ihres Wohngebiets an der Autobahn von der ihres Stadtteils als Ganzem unterscheiden würde. Damit sollten sie faktisch auf die Fragestellung dieser Untersuchung, ohne sie zu kennen, subjektiv eine Antwort geben.

Im Gegensatz zum UG in Berlin äußerten die meisten der Befragten die Auffassung, dass es sozialstrukturelle Abweichung gäbe. Nur ein Fünftel sieht keine Unterschiede.

Die Unterschiede zwischen den beiden Reihen sind relativ gering.

in %	UG Ruhrschnellweg		
	gesamt	1. Reihe	2. Reihe
	(n=203)	(n=164)	(n=40)
Mehr einfache Leute	10	8	18*
Mehr Migranten	11	10	15*
Mehr Familien mit Kindern	1*	*	*
Mehr alte Menschen	1*	1*	-
Mehr Arme	27	28	23
Kombinationen der genannten Gruppen	30	32	25
Kein Unterschied	19	18	18*
	100	100	100

Tab. 56 Vergleich der Sozialstruktur zum Stadtteil

6 Fazit

Im Ergebnis kann belegt werden, dass die Belastungen durch große Verkehrsanlagen wie Stadtautobahnen in den angrenzenden Wohngebieten zu sozialen Abwertungsprozessen, zu einer Zunahme von einkommensschwachen Haushalten und zu einer Verstärkung von Segregationsprozessen führen.

1. Schon beim Vergleich der Bevölkerung an viel befahrenen Innenstadtstraßen in Berlin mit den Bewohnern der dahinter liegenden Wohngebiete zeigen sich deutliche Sozialstrukturunterschiede. Die Anwohner der Straßen haben ein geringeres Einkommen, eine höhere Arbeitslosigkeit und eine höhere Armutsquote als die Bewohner der nicht belasteten Wohnquartiere.

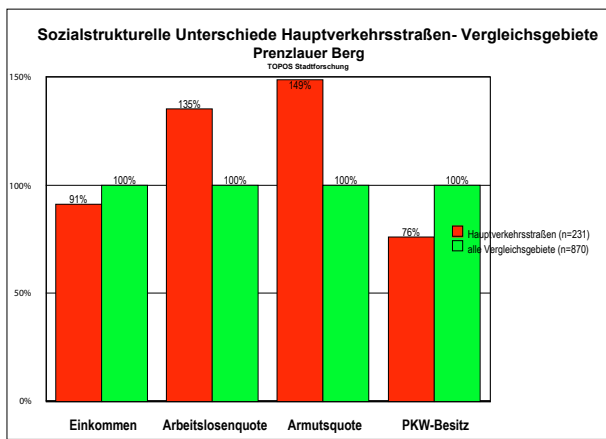


Abb. 17 Sozialstrukturelle Unterschiede Hauptverkehrsstraßen - Vergleichsgebiete Prenzlauer Berg

2. Beim Vergleich der Sozialstruktur der genauer untersuchten Fallbeispiele in Berlin und Essen mit der Sozialstruktur der Stadtteile, in denen die Untersuchungsgebiete liegen, zeigen sich bei Arbeitslosigkeit und Ausländeranteil deutliche Unterschiede. So ist die Arbeitslosigkeit in den untersuchten Gebieten - um 60% bzw. über 90% - höher als in den Stadtteilen, in denen die Untersuchungsgebiete liegen.

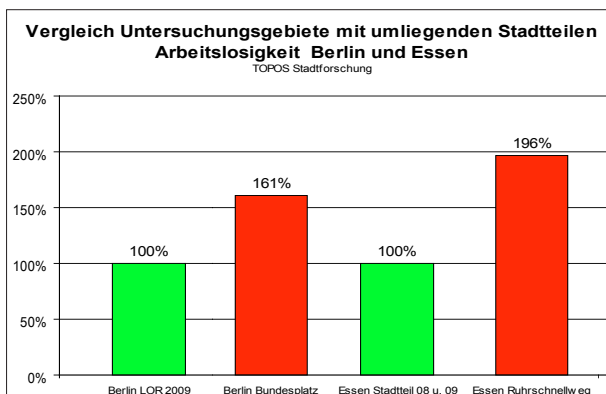


Abb. 18 Vergleich Untersuchungsgebiete und Stadtteile

3. Innerhalb der Untersuchungsgebiete zeigen sich deutliche sozialstrukturelle Unterschiede, je nachdem, wie nahe die Wohnung an der Stadtautobahn liegt.

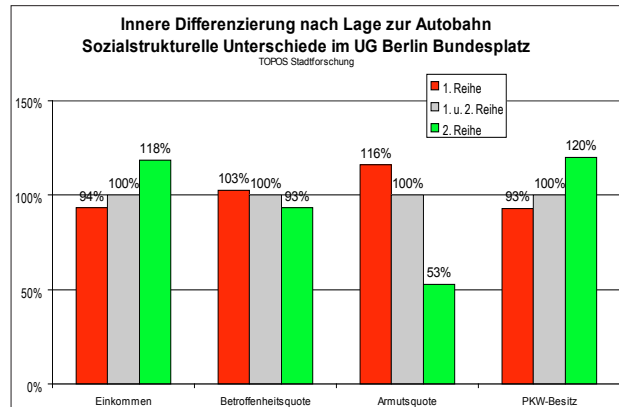


Abb. 19 Vergleich Sozialindikatoren 1. und 2. Reihe Berlin Bundesplatz

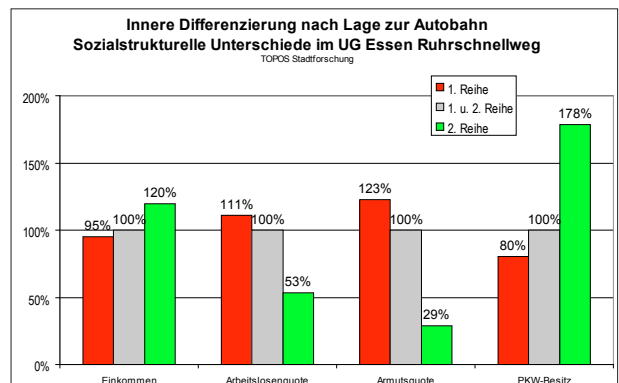


Abb. 20 Vergleich Sozialindikatoren 1. und 2. Reihe Essen Ruhrschnellweg

Das Einkommensniveau der Bewohner der 1. Reihe liegt sowohl im Essener als auch im Berliner Untersuchungsgebiet um ca. 25 Prozentpunkte unter dem der dahinter liegenden 2. Reihe.

4. Selbst wenn die innere Differenzierung noch kleinteiliger vorgenommen und die Zuordnung der Befragten zur Lage der eigenen Wohnung zur Autobahn berücksichtigt wird, zeigen sich in beiden Untersuchungsgebieten stabile Muster abnehmenden Einkommens hin zur Autobahn.

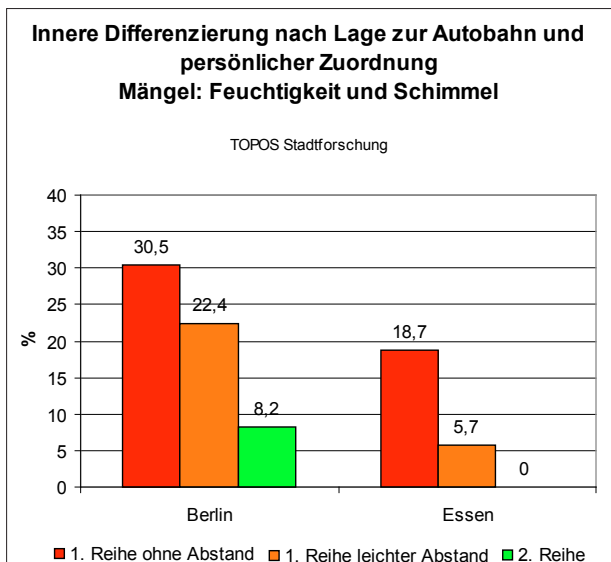


Abb. 21 Vergleich Äquivalenzeinkommen nach Abstand zur Autobahn

5. Je näher das Gebäude an der Autobahn liegt, umso mehr Mängel gibt es in der Wohnung und am Haus.

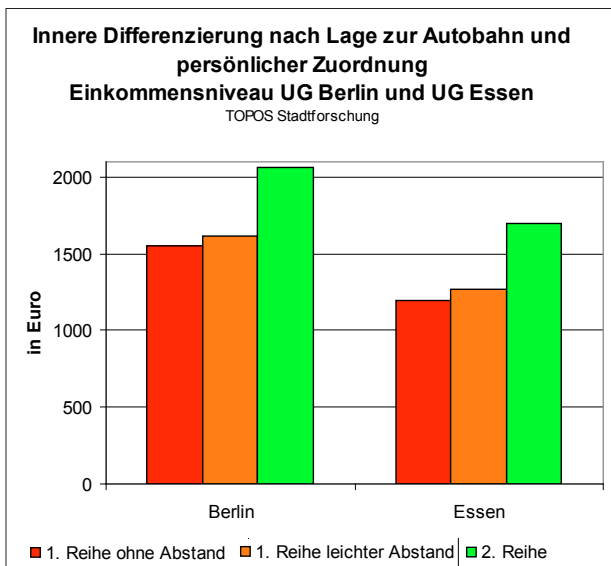


Abb. 22 Vergleich Wohnungsmängel nach Abstand zur Autobahn

6. Lärmschutzmaßnahmen haben kaum einen Einfluss auf die die Sozialstruktur verändernde Wirkung der Stadtautobahnen. Die Bewohner der Wohnungen mit Schallschutzfenstern haben keine bessere soziale Lage.

7. Die Zuwanderer der letzten Jahre haben eine schlechtere sozialstrukturelle Lage als diejenigen, die bereits länger im Gebiet wohnen. Sie zahlen auch vergleichsweise günstige Mieten.

8. Trotz der von allen Befragten einheitlich konstatierten Belastungen ist die durchschnittliche Wohndauer der Haushalte nicht gering. Je länger die Haushalte an der Autobahn leben, umso stärker arrangieren sie sich mit den Gegebenheiten bzw. umso mehr bleiben solche Haushalte zurück, die sich mit den Belastungen abgefunden haben.

Ergebnis: Der negative Einfluss von Stadtautobahnen auf die angrenzenden Wohngebiete ist durch die Untersuchung belegt.

Schlussfolgerung: Innerstädtische Verkehrsstrassen mit starken Emissionsbelastungen sollten möglichst vermieden werden. In jedem Fall sollte eine genaue Überprüfung der möglichen negativen Auswirkungen auf den betroffenen Stadtteil vorgenommen werden.

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen (Hg.) (2010) Halbjahresbericht 2009 mit Sonderbericht: Entwicklung der Bautätigkeit und des Gebäude- und Wohnungsbestandes in Essen von 1987 bis 2008. 1. Halbjahr. Essen.

Bahrtdt, Hans Paul (1969) Humaner Städtebau. 3. Aufl. Hamburg.

Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hg.) (2006) Stadtleben - Wohnen - Mobilität und Lebensstil. 1. Aufl. Wiesbaden.

Cline, Marvin G. (1986) Urban Freeways and Social Structure - Some Problems and Proposals. In: Von Enne de Boer (Hg.): Transport Sociology Social Aspects of Transport Planning. Pergamon Press 1986; S.39 ff.

Diedrich, Jul (1972): Soziologische Aspekte und soziale Folgen des Bauprojekts Schlangenbader Straße (Berlin-Wilmersdorf) – Soziographische Analyse. Teil 1/Bestand Wilmersdorf und Teil 2/ Auswertung. In Stadtautobahnbebauung Berlin 31-Wilmersdorf Planungsstand Mai 1972. Berlin; S. 10-17, 60-70.

Deutscher Mieterbund e.V. (2007) Betriebskostenspiegel. Abrechnungsjahr 2007. Datenerfassung 2008/2009. Berlin.

Friedrichs, Jürgen; Blasius, Jörg (Hg.) (2000) Leben in benachteiligten Wohngebieten. Leske + Budrich. Opladen; S.77 ff.

GSW Immobilien AG (Hg.) (2009) GSW Wohnungsmarktreport. Die Nachfrage wächst. Mietermagazin 5/09. Berlin.

Hamel, Bettina (1996) Die Nordtangente im Kleinbasler Bauabschnitt Horburg - Eine stadt- und sozialgeographische Untersuchung über die Auswirkungen des Baus der Stadtautobahn im Norden Basels auf Wohnbevölkerung und Quartier. Lizentiatsarbeit des Geographischen Instituts der Universität Basel. Unveröffentlicht. Basel.

Häussermann, Harmut; Werwatz, Axel; Förste, Daniel; Hausmann, Patrick (2009) Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin 2009. Kurzfassung Dezember 2009. Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin Referat I A.

Holzappel, Helmut; Martens, Gerd; Meyer, Klaus; Wohlatz, Jörg (1978) Gutachten zum BAB-Ring Berlin (West). (Teilstück »Westtangente«). Juni 1978. Verkehrsseminar (FB 12) der TU-Berlin.

Immobilienverband Deutschland (IVD) (Hg.) (2009) Immobilienpreisservice des IDV Berlin – Brandenburg e.V. 2009/2010. Ausgewählte Preisspannen und Ertragsfaktoren für Wohn- und Gewerbeimmobilien in der Metropolregion Berlin – Brandenburg. Berlin.

Investitionsbank Berlin (Hg.) (2010) IBB Wohnungsmarktbericht 2009. Berlin.

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen/Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Hg. (2005) Karte - Verkehrsstärken Nordrhein-Westfalen. Straßenverkehrszählung 2005 an den Straßen des überörtlichen Verkehrs.

Motzkus, Arnd H. (2001) Verkehrsmobilität und Siedlungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: Raumforschung und Raumordnung. 59.Jg.; S.192ff.

Schmidt-Relenberg, Norbert (1968) Soziologie und Städtebau. 2. Aufl. Stuttgart.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005) Digitaler Umweltatlas. Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV). Karte 07.01.1. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Hg. (2005) Digitaler Umweltatlas. Strategische Lärmkarten 07.05.1 und 07.05.1. Berlin.

TOPOS Stadtforschung (2009) Sozialstruktur und Mietentwicklung im Erhaltungsgebiet Luisenstadt (SO 36). September 2008. Berlin.

Umweltamt der Stadt Essen Hg. (2008) Digitale Lärmkarte von Essen. Essen.

Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V (BBU). Jahrespressekonferenz vom 22.04.2010. Berlin.

World Health Organization (WHO) WHO LARES: Final report: Noise effects and morbidity. 2004

Anhang - Fragebogen

1. Stufe Literatur- und Internetrecherche (öffentliche Medien und Fachliteratur)



2. Stufe Auswertung bestehender eigener Erhebungen
(bzgl. signifikanter sozialstruktureller Abweichungen in Wohngebieten an großen Hauptverkehrsstraßen)

Datengrundlage: Zahlreiche von TOPOS durchgeführte Sozialstrukturuntersuchungen in Städten und Stadtteilen	Auswahl von fünf exemplarischen Hauptverkehrsstraßen in Berlin mit hohem Kfz-Aufkommen (Repräsentative Erhebungen in innerstädtischen Wohnquartieren)	Analyse hinsichtlich sozialstruktureller Auswirkungen
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------



3. Stufe Zwei Fallstudien – qualitative & quantitative Untersuchungen
(Vergleichsgebiete in unmittelbarer Nähe zur Autobahn)

Auswahl der Vergleichsgebiete, Gebietsbegehungen in Berlin und Essen	Auswertung verfügbarer sekundärstatistischer Daten	Leitfadenzentrierte, qualitative Gespräche mit Anwohnern und Gebietsexperten	Entwicklung der Befragung, Pretest in Berlin mit Interviewern	Durchführung der quantitativen Befragung in Berlin & Essen	Auswertung des statistischen Materials der Vergleichsgebiete
----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------



Endbericht

Ergebnisse

Einschätzungen & Bewertung

