

Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Bundesländer: eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin

Herfert, Günter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Herfert, G. (1996). Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Bundesländer: eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin. *Europa Regional*, 4.1996(1), 32-46. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48350-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Wohnsuburbanisierung in Verdichtungsräumen der neuen Bundesländer

Eine vergleichende Untersuchung im Umland von Leipzig und Schwerin¹

GÜNTER HERFERT

Fünf Jahre nach der deutschen Wiedervereinigung sind die Verdichtungsräume der neuen Bundesländer durch bedeutende Flächennutzungsveränderungen geprägt, in erster Linie durch neue großmaßstäbige und autoorientierte Strukturen im Umland der Großstädte. Im Vergleich zur sukzessiv seit den 60er Jahren verlaufenden Suburbanisierung in den alten Bundesländern vollzieht sich in den neuen Ländern ein Suburbanisierungsschub, der sich hinsichtlich Dynamik und Breite von bisherigen Entwicklungen in Deutschland deutlich abhebt. Es sind in erster Linie die wie Pilze aus dem Boden geschossenen modernen Großanlagen des Handels, die das Landschaftsbild im suburbanen Raum entscheidend prägen. Beispielhaft dafür ist u.a. die Autobahn A9 im Bereich des Schkeuditzer Kreuzes (zwischen Halle und Leipzig) – hier befinden sich entlang eines nur 15 km langen Autobahnabschnittes vier große Möbelhäuser und ein großes Teppichhaus, vorwiegend kombiniert mit Einkaufszentren und Fachmärkten. Diese neuen Großanlagen sind nach HATZFELD (1994) Ausdruck einer Tendenz zur Herausbildung von Großstrukturen des Handels, der Freizeit, des Verkehrs und anderer Infrastrukturbereiche, einer Tendenz, die letztlich in autarken Standortagglomerationen im Umland der Zentren kulminiert – in komplett geplanten und realisierten multifunktionalen Einkaufs- und Freizeitzentren. In den neuen Ländern führten sowohl das Entstehen dieser Großstrukturen im Handel als auch die zeitlich leicht versetzt nachfolgende Gewerbe- und Wohnsuburbanisierung in nur fünf Jahren zu einer starken Überformung der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen – oft wird sogar der Terminus „Amerikanisierung“ gebraucht.

Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung haben Mitte der 90er Jahre in den neuen Ländern bereits einen ersten Zenit überschritten. Die leicht verzögert einsetzende Wohnsuburbanisierung – erste Anzeichen waren 1991 erkennbar (HERFERT 1994) – zeigt eine weiter ansteigende Tendenz. Aufgrund der unterschiedlichen wirtschaftlichen Dynamik der Regionen

ist zu erwarten, daß bereits in der ersten Phase der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern eine regionale Differenzierung dieses Prozesses eintritt. Es stellt sich dabei die Frage, inwieweit Erscheinungsbild und Ursachen der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern analogen Entwicklungen in den alten Bundesländern folgen bzw. inwieweit diese deutlich durch die besonderen Rahmenbedingungen in Ostdeutschland geprägt werden. Das gilt sowohl für den quantitativen als auch für den qualitativen Aspekt der Umlandwanderung, also der sozialen Struktur der Umlandwanderer, ihrer Umzugsmotive, der Bewertung ihrer alten und neuen Wohnbedingungen sowie für ökologische Folgewirkungen.

Wohnsuburbanisierung wird im folgenden Beitrag definiert als intraregionaler Dekonzentrationsprozeß von Bevölkerung in verdichteten Räumen, der durch interregionale Wanderungsprozesse verstärkt werden kann. Wohnsuburbanisierung ist folglich durch positive Wanderungssalden im suburbanen Raum gekennzeichnet, vorrangig durch eine ausgeprägte Stadt-Umland-Wanderung. Nach dem Stadtentwicklungsmodell von VAN DEN BERG et al. (1982), welches die Bevölkerungsveränderung in der Kernstadt, dem Umland und der gesamten Stadtregion in einzelnen Entwicklungsphasen darstellt, setzt die Suburbanisierungsphase dann ein, wenn das Umland stärker wächst als die Kernstadt – bei insgesamt wachsender Stadtregion. Auch hier stellt sich die Frage, inwieweit sich die aktuellen Suburbanisierungstrends der neuen Länder in diese Modellvorstellungen einpassen lassen bzw. welche spezifischen Muster sich hier herausbilden.

Zur Untersuchungsmethodik

Ausgehend von der Hypothese einer zunehmenden regionalen Differenzierung der Wohnsuburbanisierung wurden für den vorliegenden Beitrag beispielhaft die Regionen Leipzig und Schwerin ausgewählt², da beide Regionen sowohl hinsichtlich ihrer Siedlungsstruktur als auch bisheriger Suburbanisierungsprozesse von Handel

und Gewerbe sehr gegensätzlich sind. So gehört die Region Leipzig mit einem Bevölkerungspotential von fast 1 Mio. Einwohnern zu den Regionen mit großen Verdichtungsräumen (BMBau 1993) – in der Stadt lebten 1994 481.000 Einwohner, im 20-km-Umlandbereich weitere 473.000 Einwohnern (Stadt Leipzig 1995b). Die Region Schwerin liegt hingegen in einem ländlich geprägten Raum³ – die junge Großstadt (seit 1972) hat 118.000 Einwohner, im Umland leben ca. 15.000 Einwohner (44 EW/km²). Während die Region Leipzig als Prototyp insbesondere der Einzelhandelssuburbanisierung in den neuen Ländern angesehen werden kann – die regionale Verteilung über geplante bzw. eröffnete Einkaufszentren mit mehr als 10.000 m² Einkaufsfläche in Deutschland (BfLR 1995) belegt diesen Tatbestand sehr deutlich –, konnte nach einer Untersuchung im Umland von Schwerin eine Suburbanisierung von Industrie, Handel und Dienstleistungen noch nicht festgestellt werden – im Radius von 10 km um die Großstadt wurden nur 80 ha Gewerbegebiet ausgewiesen, drei bisher fertiggestellte großflächige Einzelhandelsstandorte liegen an der Peripherie der Stadt, jedoch noch innerhalb des Stadtgebietes (ANDERS 1995).

Angesichts dieser Gegensätze könnte man annehmen, daß hinsichtlich der Wohnsuburbanisierung ähnliche konträre Strukturen zwischen beiden Regionen bestehen. Zur Untersuchung dieser Fragestellung wurden zum einen Quell-Zielort-Wanderungsdateien der Bundesländer Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern analysiert. Dabei wurden bei der Analyse die alten Kreisstrukturen – in beiden Ländern fanden 1994 Kreisgebietsreformen

¹ Die Untersuchungen wurden im Rahmen eines Projektes durch das Sächsische Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst im Zeitraum 1994/1995 gefördert.

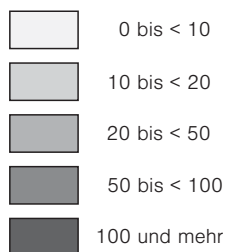
² Eine Analyse der Wohnsuburbanisierung in den Großstadtsregionen (mit Kernstädten > 100 000 EW) der neuen Länder ist in Bearbeitung und wird im 2. Quartal 1996 im Regionalbarometer neue Länder (Materialien zur Raumentwicklung der BfLR) erscheinen.

³ gemäß Beschluß des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 7.09.1993 wird ein Verdichtungsraum Schwerin ausgewiesen.



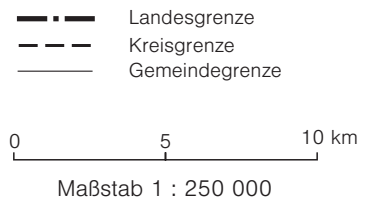
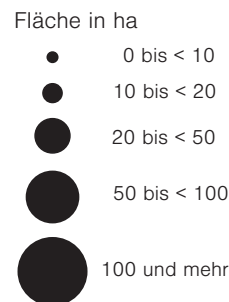
Stadt-Umland-Wanderung und Wohnbaulandflächen in der Region Leipzig

Wanderungssaldo zwischen der Stadt Leipzig und den Umlandgemeinden 1994 in Promille



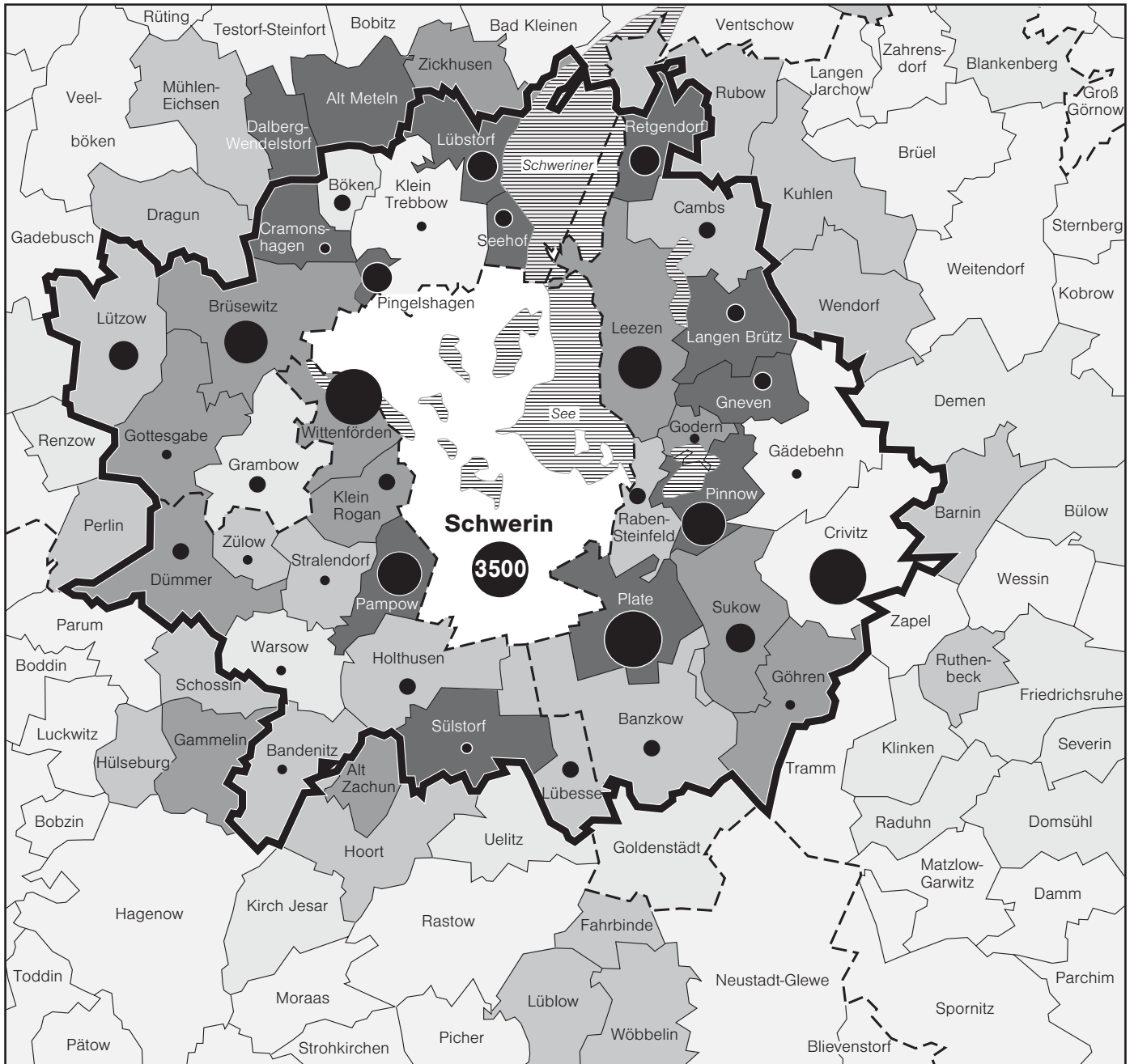
Neuausweisung von Wohnbaulandflächen 1990-1995

(Quelle: Nowak 1995)



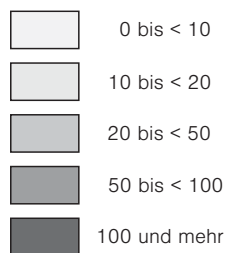
IfL 1996
Karteninhalt: G. Herfert
Kartographie: R. Bräuer

Abb. 1: Stadt-Umland-Wanderung 1994 und Wohnbaulandflächen in der Region Leipzig
Quelle: Stat. Landesamt Sachsen, eigene Berechnungen



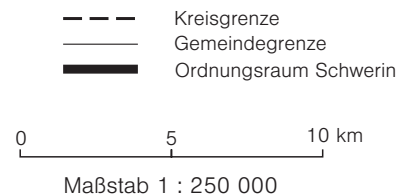
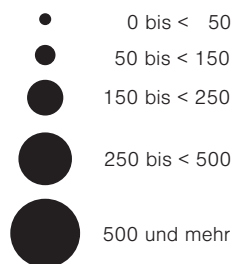
Stadt-Umland-Wanderung und geplanter Wohnungsbau in der Region Schwerin

Wanderungssaldo zwischen der Stadt Schwerin und den Umlandgemeinden 1994 in Promille



Raumordnerisch befürworteter Wohnungsbau im Ordnungsraum Schwerin (in WE)

Quelle: Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern 1995



ifl 1996
Karteninhalt: G. Herfert
Kartographie: R. Bräuer

Abb. 2: Stadt-Umland-Wanderung 1994 und geplanter Wohnungsbau in der Region Schwerin
Quelle: Stat. Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, eigene Berechnungen

statt⁴ – aus Gründen der Vergleichbarkeit als Bezugsbasis beibehalten. Zum anderen wurden standardisierte Haushaltsbefragungen (Leipzig/Schwerin: 500/320) in ausgewählten neuen Wohnsiedlungen im Umland beider Regionen durchgeführt. Der Umfang des Fragebogens (4 Seiten) wurde auf 26 Fragen begrenzt (u.a. zur Struktur der Umlandwanderer, ihrer Umzugsmotive, zur Bewertung der alten und neuen Wohnbedingungen, zu ökologischen Folgewirkungen), um einen möglichst hohen Rücklauf zu erhalten. Dieser lag bei 42 % (Leipzig) bzw. 43 % (Schwerin). Der Grad der Repräsentanz der Stichproben konnte durch einen Vergleich der amtlichen Wanderungsstatistik mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung anhand der zuziehenden Personen – nach deren Altersstruktur und ihren Herkunftsgebieten – belegt werden. Durch die Auswertung einer ähnlichen Haushaltsbefragung in der Region Hannover (Landeshauptstadt Hannover 1994) konnten auch Vergleiche zu gegenwärtigen Trends der Wohnsuburbanisierung in den alten Bundesländern vorgenommen werden.

Die Haushaltsbefragung erfolgte in fünf neuen Wohnsiedlungen des Leipziger Umlandes (durchgeführt im Frühjahr und Sommer 1995) und in drei Wohnsiedlungen des Schweriner Umlandes (Winter 1994/95). Die Auswahl der neuen Wohngebiete zielte darauf, sowohl unterschiedliche Typen von Wohnsiedlungen nach der Art der Bebauung als auch hinsichtlich ihrer Entfernung zur Großstadt – einschließlich des Anschlusses an den ÖPNV, insbesondere SPNV – in die Untersuchung einzubeziehen.

Im Leipziger Umland (Abb. 1) sind drei der fünf neuen Wohnsiedlungen – Taucha, Machern und Günthersdorf – in Geschoßbauweise (Mehrfamilienhäuser) und eine Wohnsiedlung – Rückmarsdorf – in gemischter Bauweise errichtet worden, nur in Panitzsch erfolgte vorwiegend eine Einfamilienhausbebauung. Während Rückmarsdorf, Taucha und Panitzsch im Nahbereich von Leipzig liegen, befinden sich Machern (Muldentalkreis) und Günthersdorf (Kreis Merseburg) außerhalb des Landkreises Leipzig.

Die Befragung im Schweriner Umland (Abb. 2) erfolgte in den Gemeinden Pinnow, Plate (Ortsteil Peckatel) und Pingelshagen. Die Differenzierung zwischen diesen neuen Wohnsiedlungen ist sehr gering. Sowohl hinsichtlich der Entfernung zur Großstadt (Stadttrandlage) als auch nach der Art der Bebauung (vorwie-

Region Schwerin					
	Bevölkerungsentwicklung (in %)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Schwerin/Stadt	-1,40	-1,18	-1,51	-1,55	-3,30
Schwerin/Land	-1,10	-1,43	1,87	4,78	8,31
Stadt- und Landkreis	-1,33	-1,18	-1,51	-0,11	-0,40
	Wanderungssalden (in ‰)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Schwerin/Stadt	-15,52	-8,79	-10,77	-11,67	-28,48
Schwerin/Land	-11,46	-14,34	23,69	52,47	87,75
Stadt- und Landkreis	-14,67	-8,81	-10,77	2,97	0,56
	Natürliche Salden (in ‰)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Schwerin/Stadt	1,55	-3,02	-4,34	-3,84	-4,47
Schwerin/Land	0,44	0,00	-5,00	-4,65	-4,67
Stadt- und Landkreis	1,32	-3,01	-4,34	-4,02	-4,52
Region Leipzig					
	Bevölkerungsentwicklung (in %)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Leipzig/Stadt	-3,48	-1,54	-1,30	-1,29	-1,98
Leipzig/Land	-3,93	-1,56	0,16	0,30	1,92
Stadt- und Landkreis	-3,57	-1,54	-1,00	-0,97	-1,19
	Wanderungssalden (in ‰)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Leipzig/Stadt	-30,95	-8,11	-5,47	-5,00	-12,23
Leipzig/Land	-31,92	-5,08	11,15	13,63	28,17
Stadt- und Landkreis	-31,14	-7,50	-2,04	-1,26	-4,03
	Natürliche Salden (in ‰)				
	1990	1991	1992	1993	1994
Leipzig/Stadt	-3,89	-7,33	-7,54	-7,89	-7,59
Leipzig/Land	-7,40	-10,59	-9,54	-10,59	-8,93
Stadt- und Landkreis	-4,60	-7,98	-7,94	-8,42	-7,86

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Schwerin und Leipzig 1990-1994
Quellen: Stat. Landesämter von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, eigene Berechnungen

gend Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbebauung) – dies war zumindest zum Zeitpunkt der Befragung typisch für den suburbanen Raum um Schwerin – gibt es nur geringe Unterschiede.

Eine Abgrenzung der Stadt-Umland-Regionen wurde in dem vorliegenden Beitrag nicht vorgenommen, vielmehr sollte durch die Analyse der Umlandwanderung auf der Ebene der Gemeinden die zunehmende räumliche Ausdehnung der Wohnsuburbanisierung nachgewiesen werden. In die Untersuchung wurden jeweils die Gemeinden der alten, die Großstädte umschließenden Landkreise und die der daran angrenzenden Landkreise einbezogen.

Aktuelle Trends der Wohnsuburbanisierung

Die in den Großstadtregionen Leipzig und Schwerin einsetzende Stadt-Umland-Wan-

derung ist seit 1994 die dominante Komponente der Bevölkerungsentwicklung dieser Verdichtungsräume. Bei anhaltend negativer Bevölkerungsentwicklung beider Regionen (Tab. 1) – bedingt durch die starken natürlichen Bevölkerungsverluste – erfolgt seit 1993/94 durch die intraregionalen Wanderungsströme ein zunehmender Dekonzentrationsprozeß. So verlor die Stadt Leipzig im Jahre 1994 im Saldo 3496 Personen an den Landkreis Leipzig (alte Kreisgliederung), die Stadt Schwerin 2764 Personen an den Landkreis Schwe-

⁴ Die neuen Kreise gehen weit über die bestehenden funktionalen Großstadtregionen hinaus. Der neue Kreis Leipziger Land entstand durch die Zusammenlegung des alten Kragenkreises Leipzig/Land mit zwei weiteren, in ihrer Struktur sehr unterschiedlichen Kreisen (Borna, Geithain); der alte Kragenkreis Schwerin/Land wurde drei Sektorenkreisen zugeordnet (Ludwigslust, Parchim, Nordwestmecklenburg).

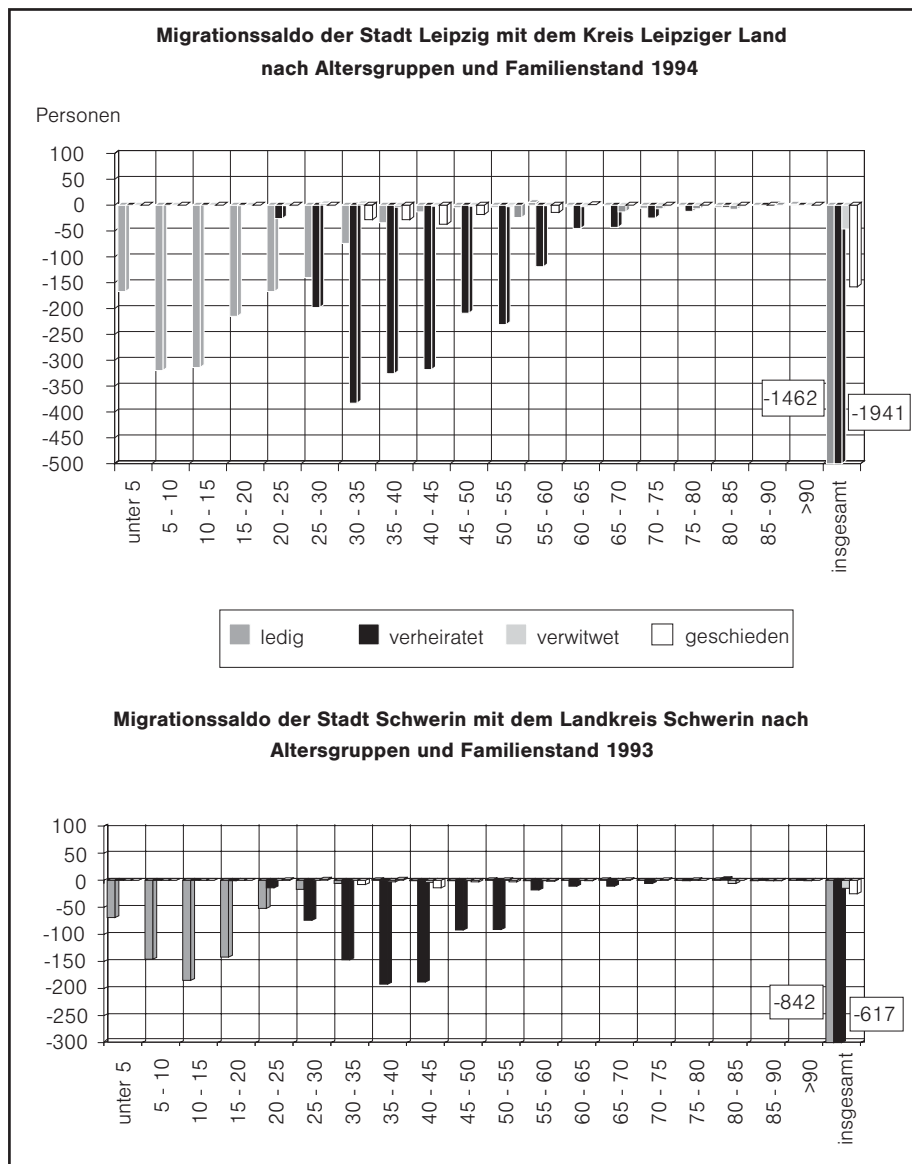


Abb. 3: Migrationssaldo zwischen Kernstadt und Umland nach Altersgruppen und Familienstand. Quelle: Stat. Landesämter von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, eigene Berechnungen

rin. Zieht man in die Analyse die an die Kragenkreise angrenzenden Landkreise (weiterer Umlandbereich) hinzu, verdoppeln sich die Verluste für Leipzig (-6288 Personen) fast, für Schwerin steigen sie auf -3546 Personen. Das sind Dimensionen, wie sie in den alten Bundesländern in einer Hochphase der Wohnsuburbanisierung Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre zu beobachten waren – z. B. hatte die Stadt Stuttgart, hinsichtlich ihrer Größe mit Leipzig vergleichbar, im Zeitraum 1966-1973 einen durchschnittlichen jährlichen Wanderungsverlust von 6750 Personen an ihr Umland (HEUER & SCHÄFER 1978).

Die Struktur der Stadt-Umland-Wanderung zeichnet sich in beiden Verdichtungsräumen erwartungsgemäß durch eine für die Wohnsuburbanisierung typische Familienwanderung⁵ aus (Abb. 3). Generell haben die Umlandkreise seit 1992 in

allen Altersgruppen Wanderungsgewinne, im Leipziger Umland dominiert der Zuzug jüngerer Familien (Altersgruppe 30-35Jahre), im Schweriner Umland liegt die Dominanz bei den 40-45jährigen. Deutlichere Unterschiede zwischen den Umlandkreisen treten bei der Wanderungseffektivität⁶ auf (Schwerin/Land (1994) 80,7, Leipziger Land (1994) 58,7). Diese ist im Landkreis Schwerin wesentlich höher, kommen doch hier auf 100 Zuziehende aus der Großstadt nur 11 Fortziehende, im Landkreis Leipzig hingegen 26. Abbildung 4 veranschaulicht die einseitig auf das Umland orientierten Wanderungsströme im Schweriner Raum, während im Leipziger Raum hingegen auch deutliche Wanderungsbewegungen in die Stadt erkennbar sind.

Die Stadt-Umland-Wanderungen prägen in beiden Regionen in entscheidenden

dem Maße die Wohnsuburbanisierung (Abb. 5). Andere Wanderungsbeziehungen der Umlandkreise, wie z.B. mit dem jeweiligen Bundesland als auch mit den anderen neuen Bundesländern sind im Saldo wie auch in ihrer Struktur ausgeglichen und können bei der Analyse der Wohnsuburbanisierung ebenso vernachlässigt werden wie die leichten Gewinne durch den Zuzug aus dem Ausland – bedingt durch die große Fluktuation. Wesentlich, weniger aus quantitativer als aus struktureller Sicht, sind jedoch die Wanderungsbeziehungen zu den alten Bundesländern. Hier bestehen auch deutliche Unterschiede zwischen den Beispielsregionen. So erfolgte in das Schweriner Umland – bei einem insgesamt positiven Saldo mit den alten Bundesländern – vorrangig eine Zuwanderung von Familien (Abb. 6), eine Folge des Aufbaus neuer Strukturen in der Landeshauptstadt Schwerin. Diese Komponente der Wohnsuburbanisierung dürfte sich in den nächsten Jahren sicher abschwächen. Demhingegen treten im Leipziger Umland selektive Wanderungsgewinne (Altersgruppe 25-40) auf, darunter vorwiegend Ledige mit gerade abgeschlossener Ausbildung, die auf dem Arbeitsmarkt der neuen Länder ihre Chance genutzt haben. Insgesamt verliert jedoch das Leipziger Umland weiterhin Bevölkerung an die alten Bundesländer, insbesondere Jugendliche im Alter von 15-25 Jahren. Diese Verluste bei Auszubildenden sind jedoch typisch für beide Regionen.

Der Vergleich der relativen Wanderungssalden zeigt, daß im Schweriner Umland der Prozeß der Wohnsuburbanisierung wider Erwarten – bedenkt man die bisher fast fehlende Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung – intensiver verläuft als im Leipziger Umland. Die Ursachen dafür könnten u. a. auch in einem höheren Migrationspotential liegen, da die Abwanderungsverluste in die alten Bundesländer hier deutlich geringer waren als in anderen Verdichtungsräumen der neuen Länder. Bereits 1993 nahm der Landkreis Schwerin mit einem jährlichen Wanderungsgewinn von 41 ‰ – nicht nur ein Effekt der sehr geringen Bevölkerungsdichte des Umlandes – eine Ausnahmeposition in den neuen Ländern ein. 1994 stieg

⁵ Für das Umland von Schwerin (Kreis Schwerin/Land) lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nur Daten von 1993, für das Umland von Leipzig nur für den neuen Landkreis Leipziger Land (1994) vor.

⁶ Wanderungseffektivität = $\left(\frac{\text{Zuzüge} - \text{Fortzüge}}{\text{Zuzüge} + \text{Fortzüge}} \right) \times 100$

der Wanderungsgewinn auf 87 %, allein 70 % resultieren aus der Stadt-Umland-Wanderung. Die Stadt Schwerin verlor hingegen einschließlich der Verluste an das weitere Umland innerhalb eines Jahres insgesamt 3 % ihrer Bevölkerung, die Stadt Leipzig 1,3 %. Damit kommt die Stadt-Umland-Wanderung in Größenordnungen wie zu Zeiten der Westwanderung nach der politischen Wende. Die Großstädte erleiden somit zum zweiten Mal innerhalb kurzer Zeit einen signifikanten Substanzverlust an Bevölkerung. Auch wenn in den Verdichtungsräumen das Bevölkerungspotential durch die intraregionalen Wanderungsströme erhalten bleibt, so dürften sich für die Städte zunehmend finanzielle Probleme aufgrund fehlender Steuereinnahmen bzw. Finanzzuwendungen des Bundes ergeben.

Betrachtet man das Wanderungsgeschehen auf kleinräumlicher Ebene, so reicht die Wohnsuburbanisierung in der Leipziger Region – bedingt durch die bessere Verkehrsinfrastruktur – bereits über den engeren Umlandbereich (10 km-Radius) der Großstadt hinaus (Abb. 1). Der landschaftlich attraktive Ostraum wird – bis in den heutigen Muldentalkreis hinein – zunehmend zum bevorzugten Wohngebiet für die Leipziger. Erste Anzeichen deuteten 1994 darauf hin, daß auch eine Umland-Umland-Wanderung in diese suburbane Teilregion einsetzt. Aus dem durch den Braunkohlenbergbau stark geschädigten Südraum von Leipzig, dem ehemaligen Kreis Borna, wanderten sowohl Familien als auch junge Ledige (20-25 Jahre) in den benachbarten Ostraum (ehemals Kreis Grimma) ab. Nach Westen dehnt sich die Wohnsuburbanisierung über die Landesgrenze auf die angrenzenden Gemeinden Sachsens-Anhalts aus – allein über 500 Personen aus Leipzig zogen 1994 in diese neuen Wohnungssiedlungen.

Ziele der aus der Stadt Leipzig Abwandernden waren 1994 vorrangig Gemeinden an der Entwicklungsachse nach Osten (entlang der B6 bis Machern) und der B181 nach Westen Richtung Saalepark/Günthersdorf (Foto: 4. Umschlagseite). Diese Gemeinden hatten Wanderungsgewinne aus der Großstadt von 100-230 % und trotz natürlicher Verluste einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von bis zu 22 %. Analysiert man das Wanderungsgeschehen innerhalb des suburbanen Raumes, so sind Abwanderungen aus den zentralen Orten – soweit diese nicht selber größere Wohnungsneubaustandorte aufweisen – in die neuen Wohnsiedlungen kleinerer Gemein-

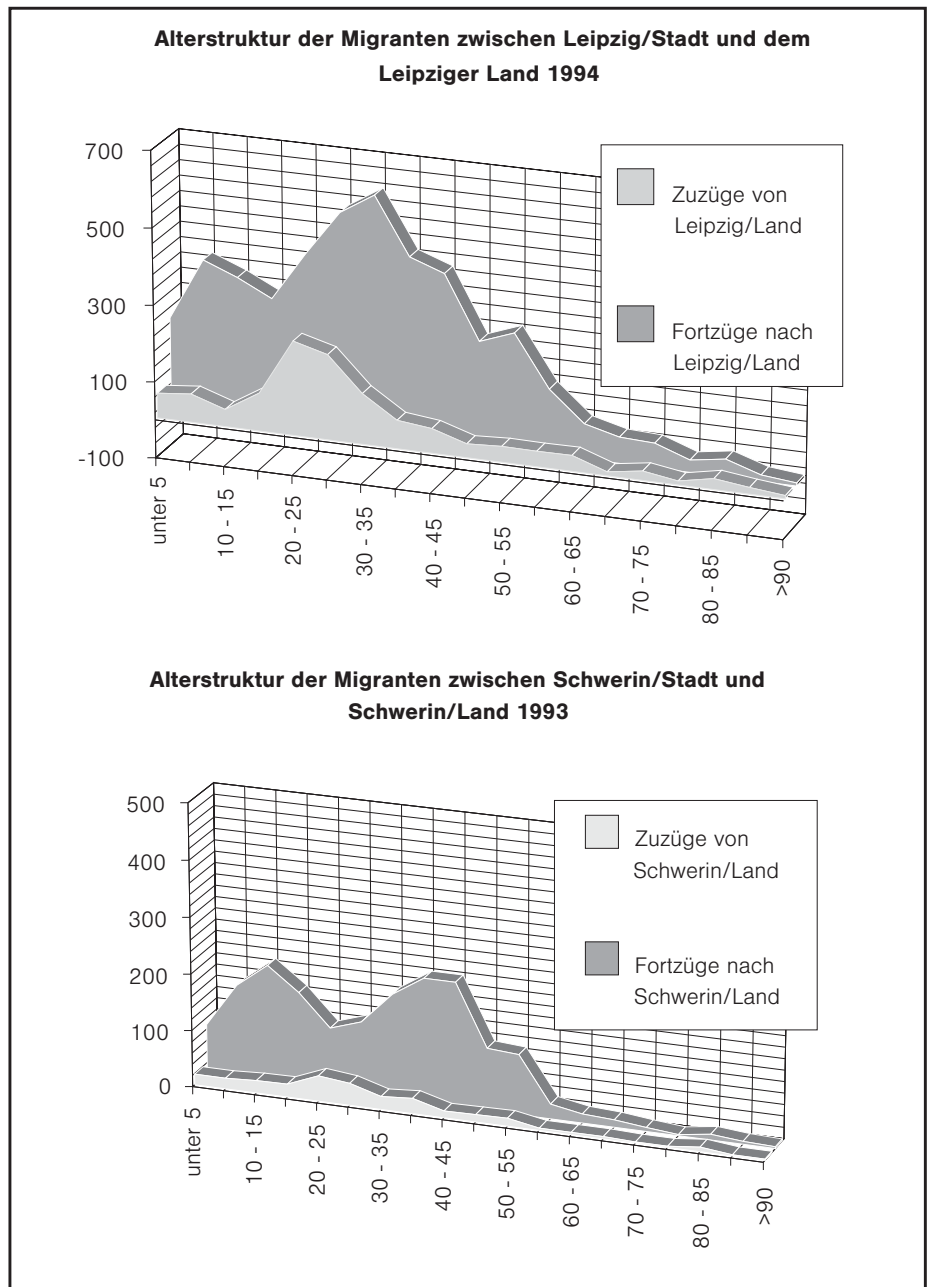


Abb. 4: Altersstruktur der Migranten zwischen Kernstadt und Umland

Quelle: Stat. Landesämter von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, eigene Berechnungen

den zu verzeichnen, insbesondere wenn dort Einfamilienhausstandorte ausgewiesen wurden. Der Anteil dieser Wanderungsbewegungen ist in Relation zur Stadt-Umland-Wanderung jedoch sehr gering.

Im Schweriner Umland erstreckt sich der Suburbanisierungsraum ringförmig um die Stadt, vorrangig innerhalb des von der Landesplanung abgegrenzten Ordnungsraumes (Abb. 2). Allein sieben von 24 Gemeinden des Ordnungsraumes hatten 1994 einen Wanderungssaldo von über 200 %. Im gesamten Ordnungsraum lag der Wanderungsgewinn, der in extrem hohem Maße (87 %) aus der Stadt-Umland-Wanderung resultiert, bei 93 %. Nur in einigen Umlandgemeinden, z. B. in Seehof und Retgendorf, zwei attraktiven

Wohnsiedlungen am Schweriner See, war diese Dominanz etwas geringer – hier kamen ein Fünftel der Zuziehenden aus den alten Bundesländern.

Abbildung 7 stellt den Versuch dar, die zuvor gemachten Aussagen zur Wohnsuburbanisierung in beiden Regionen vergleichend gegenüberzustellen. Die Nettowanderungsströme lassen – abgesehen von der generell dominierenden Umlandwanderung – drei wesentliche Unterschiede der Wohnsuburbanisierung hervortreten:

1. Im Gegensatz zur Schweriner Region dehnt sich die Umlandwanderung in der Leipziger Region deutlich über den engeren Umlandbereich (10 km-Radius) aus.
2. Die in beiden Regionen ausgeprägte Fa-

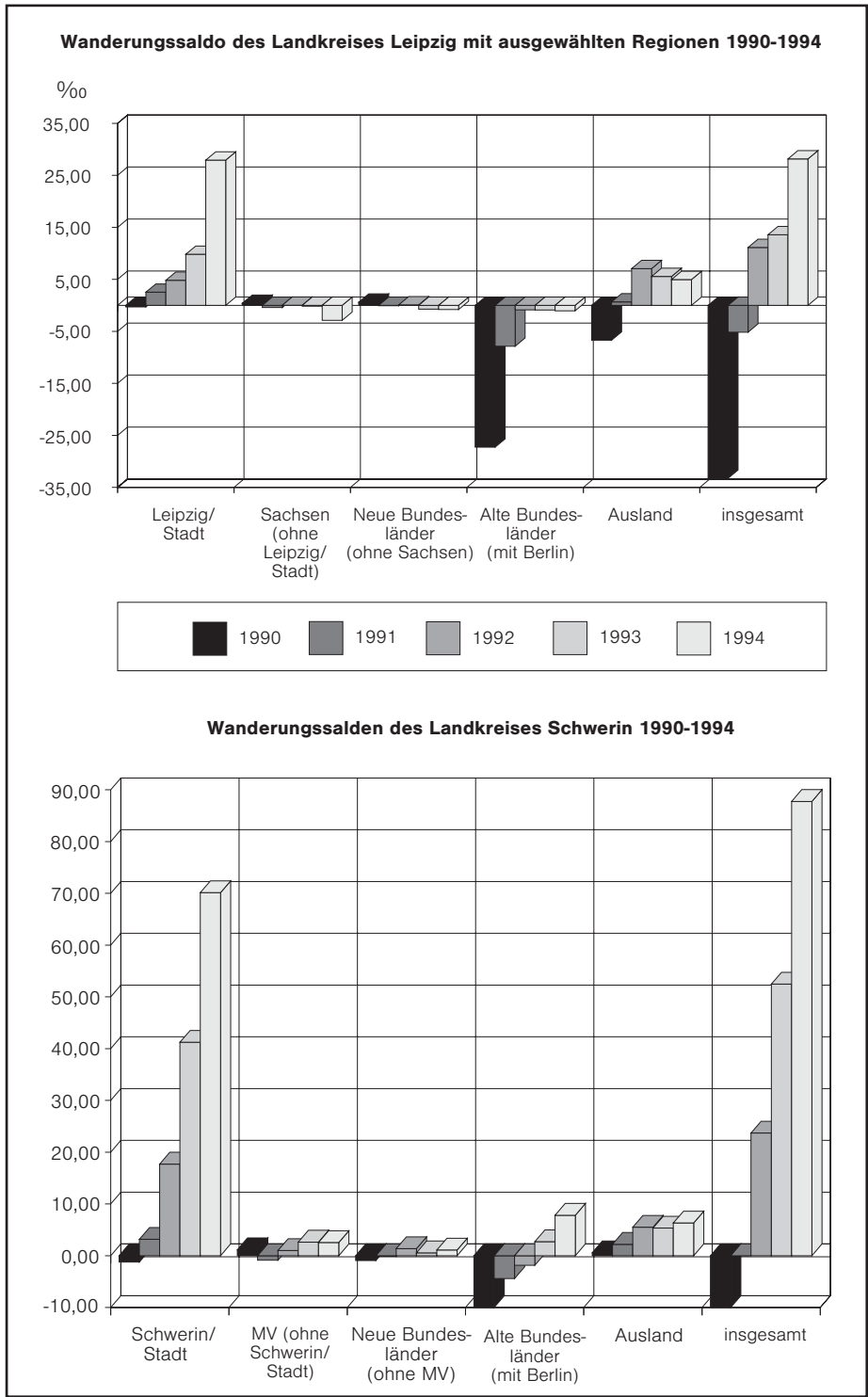


Abb. 5: Wanderungssalden der Umlandkreise mit ausgewählten Regionen
 Quelle: Stat. Landesämter von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, eigene Berechnungen

Zuzug aus	Schweriner Umland	Leipziger Umland
Großstadt	77,4	56,1
gleicher Wohnort	1,5	6,3
engeres Umland	5,8	9,8
weiteres Umland	0,0	1,5
neue Bundesländer	2,2	8,8
alte Bundesländer	13,1	17,6
insgesamt	100,0	100,0

Tab. 2: Anteil (%) der Zuzüge ins Umland von Schwerin und Leipzig 1994/1995
 Quelle: Haushaltsbefragung 1994/1995

milienwanderung ins Umland zeigt signifikante Unterschiede in der Dominanz der Altersgruppen. So dominieren in der Schweriner Region die 35-45jährigen, in der Leipziger Region ist der Anteil jüngerer Ehepaare höher.

3. Der Prozeß der Wohnsuburbanisierung wird nur in der Schweriner Region durch Wanderungsgewinne aus den alten Bundesländern verstärkt, speziell durch den Zuzug von Familien. Demhingegen hat das Leipziger Umland nur selektive Wanderungsgewinne bei Ledigen (25-40 Jahre).

Ein erstes Fazit aus dem Vergleich beider Regionen zeigt, daß Wohnsuburbanisierung zeitlich unabhängig vom bisherigen Verlauf der anderen Teilprozesse der Suburbanisierung einsetzte und daß auch die Dimension der Umlandwanderung nicht vom Entwicklungsgrad der anderen Teilprozesse abhängig ist, was gewisse Synergieeffekte nicht ausschließt. Das besonders in prosperierenden Verdichtungsräumen der neuen Länder beobachtete kurzzeitige Nacheinander von Einzelhandels-, Gewerbe- und Wohnsuburbanisierung dürfte folglich auch nicht kausal bedingt sein. Während man anfangs der 60er Jahre in den Verdichtungsräumen der alten Länder noch von einem ursächlichen Nacheinander von Wohn- und Einzelhandelssuburbanisierung ausgehen konnte, verlaufen diese Teilprozesse gegenwärtig nach eigenen Gesetzmäßigkeiten und zunehmend parallel, und dies spiegelt sich letztlich in den aktuellen Suburbanisierungsprozessen der neuen Länder wider. Schon FRIEDRICHS (1995, S. 68) wies in bezug auf die Stadtentwicklung in Ostdeutschland darauf hin, daß deren Entwicklung nicht den Phasen in den Städten der alten Länder folgt, sondern Phasen überspringt und gleich bei der gegenwärtigen Phase einsetzt.

Die Einordnung der gegenwärtigen Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Schwerin und Leipzig in das weiter oben erwähnte Stadtentwicklungsmodell von VAN DEN BERG et al. zeigt fast idealtypisch eine deutlich ausgeprägte Suburbanisierungsphase, zugleich aber auch eine Besonderheit (der Verdichtungsräume der neuen Länder insgesamt?): Suburbanisierung verläuft hier bei gleichzeitig abnehmender Bevölkerungsentwicklung, führt folglich zu einer starken Dekonzentration von Bevölkerung. Generell bedürfen diese Aussagen jedoch noch einer weiteren Verifizierung durch die Analyse der Suburbanisierungsprozesse in weiteren Verdichtungsräumen.

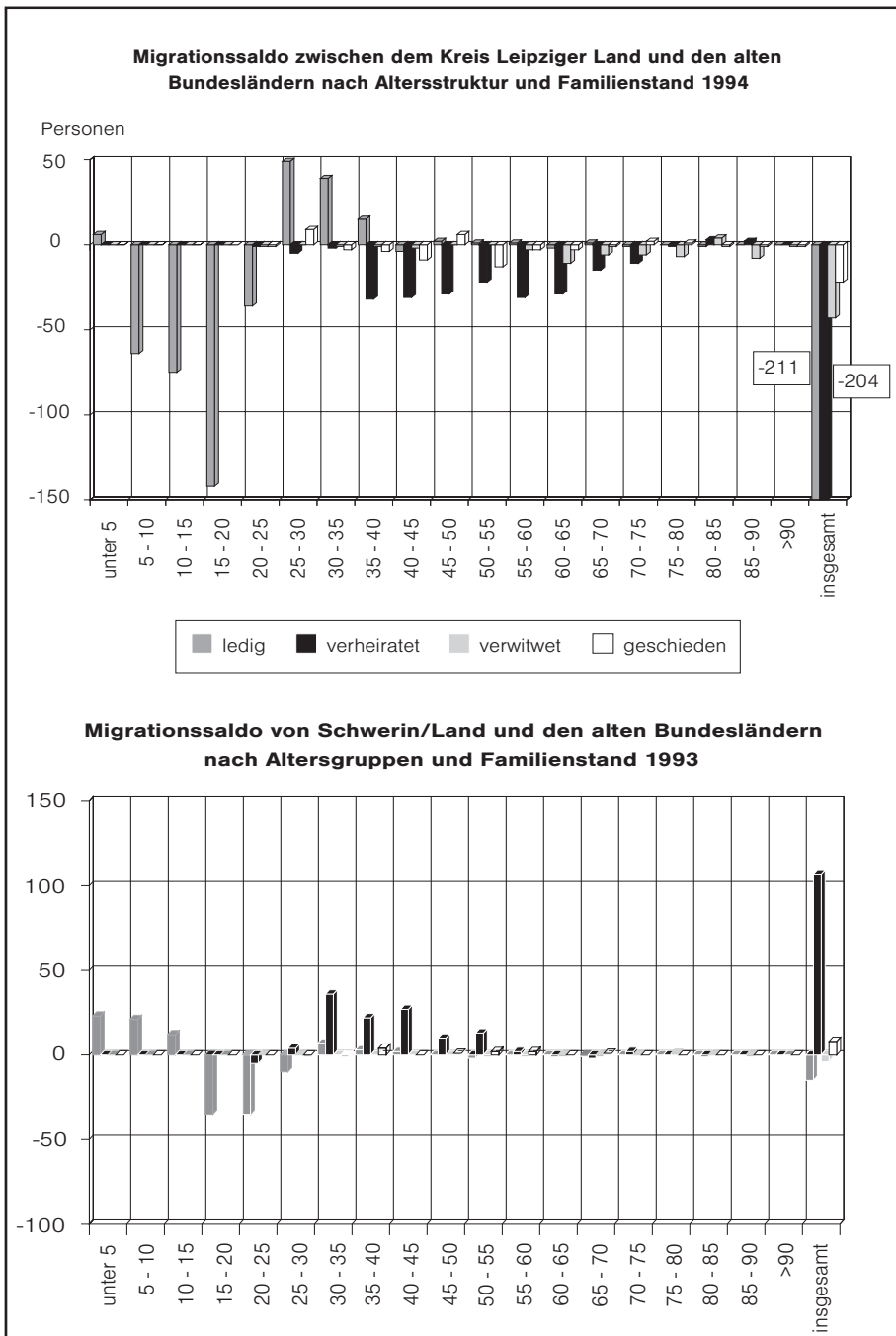


Abb. 6: Migrationssalden der Umlandkreise mit den alten Bundesländern
 Quelle: Stat. Landesämter von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, eigene Berechnungen

Haushaltsbefragung in den neuen Wohnsiedlungen

Um die Strukturen der Wohnsuburbanisierung und deren Ursachen tiefgründiger analysieren zu können, wurden die vorwiegend quantitativen Analysen der Wanderungsstatistik durch Befragungen in neuen Wohnsiedlungen der Beispielregionen ergänzt. Beide Untersuchungen sind zwar nicht vollständig vergleichbar – von der Wanderungsstatistik werden alle Zuzüge in die Umlandgemeinden, durch die Befragung hingegen nur die Zuzüge in ausgewählte neue Wohnsiedlungen erfasst –, der Vergleich der Grundgesamtheit (Wanderungsstatistik) mit der Stichprobe (Be-

fragung) anhand der Altersstrukturen der Umlandwanderer zeigt jedoch eine weitgehende Kongruenz beider Verteilungen (Abb. 8). Die hohe Signifikanz der Stichproben wird auch durch die Analyse der Herkunftsregionen der Umlandwanderer in einzelnen Gemeinden bestätigt (Tab. 2). Welche weiteren typischen Merkmale der Wohnsuburbanisierung lassen sich nun aus der Haushaltsbefragung erkennen, und woraus sind die Unterschiede zwischen den Beispielregionen zu erklären?

Entstehung neuer Teilwohnungsmärkte
 Wesentlich für die Ausprägung der Wohnsuburbanisierung in den Beispielregionen

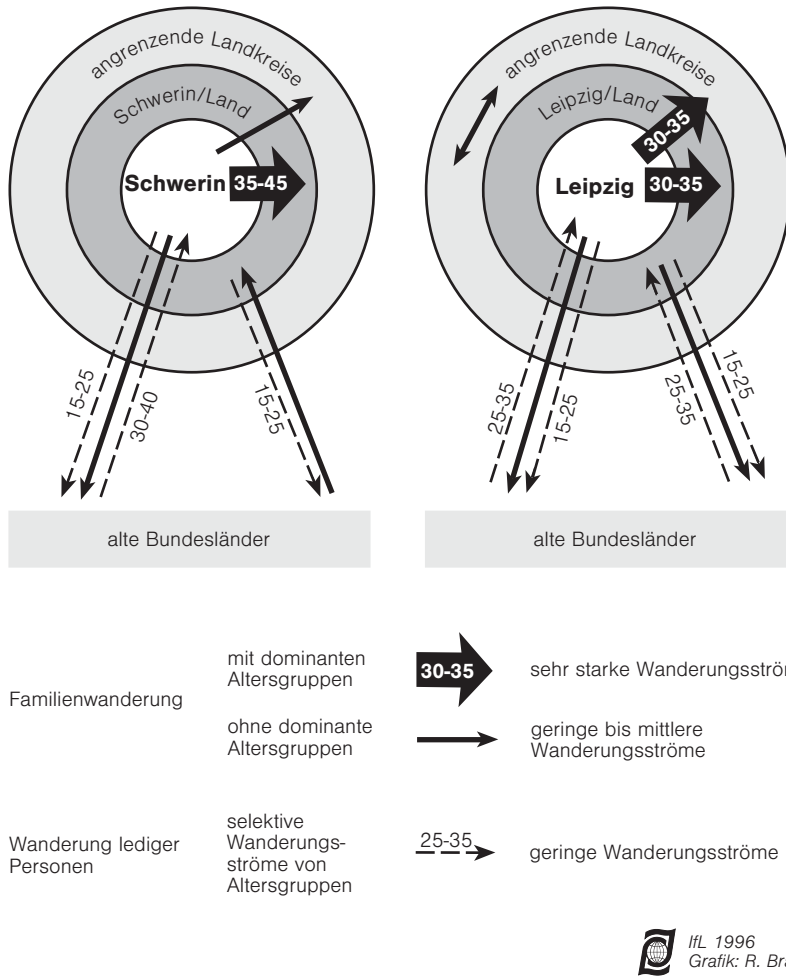
war das Entstehen neuer und zugleich regional differenzierter Teilwohnungsmärkte (Abb. 9). Während im Schweriner Umland der Eigentumssektor, speziell der Eigenheimbau, eindeutig dominiert, hat im Leipziger Umland der freie Mietwohnungsmarkt ein deutliches Übergewicht. Der Anteil der Eigentumswohnungen blieb im Durchschnitt generell nur gering, sozialer Mietwohnungsbau wurde nicht registriert. Physiognomisch spiegeln sich diese Relationen darin wider, daß fast 100 % der neuen Wohnbausubstanz im Umland von Schwerin Eigenheime sind (Einfamilienhäuser 65 %, Doppel- und Reihenhäuser 35 %), hingegen prägt im Umland von Leipzig das 2-4geschossige Mehrfamilienhaus (72 %) das neue Antlitz des suburbanen Raumes⁷.

Das Entstehen dieser fast gegensätzlichen Wohnungsmarktstrukturen kann man auf drei sich gegenseitig beeinflussende Faktoren zurückführen: auf die Wohnungsbauförderung im Beitrittsgebiet Ost, auf spezifische Fördermaßnahmen im Wohnungsbau in den jeweiligen Bundesländern und auf das Preisgefälle zwischen den Immobilienmärkten der Beispielregionen.

Die steuerliche Förderung von Wohneigentum für Kapitalanleger (50 %ige Sonderabschreibung der Baukosten bei Vermietung neugeschaffenen Wohnraums) hat – im Gegensatz zur Schweriner Region – die Wohnsuburbanisierung im Umland von Leipzig entscheidend geprägt. Da diese Form der staatlichen Förderung nur Einfluß auf die Quantität des Wohnungsneubaus nimmt, entstanden weitestgehend unabhängig von der Lage in der Region, der Gemeindegröße und des baulichen und landschaftlichen Umfeldes stereotype kompakte Wohngebiete in Geschosßbauweise (SCHNEIDER & UNGER 1995). Dazu zählen auch die neuen Wohnsiedlungen in Machern und Günthersdorf. Hier liegt der Anteil der Mietwohnungen sogar über 90 %. Außer diesen stereotypen Wohngebieten gibt es im Untersuchungsraum auch ein exklusiver ausgestattetes Wohngebiet in Geschosßbauweise, die Siedlung „Bogumils Garten“, gelegen in attraktiver Randlage zur Großstadt in der Kleinstadt Taucha (Foto: s. HERFERT 1994). Deutlich abweichend vom neuen Wohnungsmarkt

⁷Terrestrische als auch Schrägluftaufnahmen der neuen Wohngebiete des Leipziger Umlandes bestätigen die Dominanz des mehrgeschossigen Wohnungsbaus (s. a. BRAUN 1995). Alle Prozentwerte gelten jedoch nur für die untersuchten Wohngebiete.

Nettowanderungsströme der Großstadtreionen Schwerin und Leipzig 1994



von Leipzig 12-16 DM/m²) und beim späteren Verkauf (nach Ablauf der Sonderabschreibungen) zurückzuführen. Daß hier andererseits die Wohnsuburbanisierung in Form von Eigenheimbebauung bereits anfangs der 90er Jahre dominierte, läßt sich nur aus den wesentlich niedrigeren Haus- und Grundstückskosten in Verbindung mit den bis 1994 geltenden zusätzlichen Fördermaßnahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern für neugeschaffenes Wohneigentum erklären – diese Fördermaßnahmen bezogen sich auf Zinsvergünstigungen bei Bausparverträgen. Daraus resultiert auch der im Vergleich zur Region Leipzig mehr als doppelt so hohe Anteil von Bausparern in der Region Schwerin (62 % der befragten Haushalte) – insgesamt erhielten 55 % der Eigenheimbauer, also über die Hälfte aller ins Umland gezogenen Haushalte zusätzliche Fördermittel! Quadratmeterpreise von weit unter 3.000 DM/m² in Eigenheimen – im Umland von Leipzig waren es mehr als 4.000 DM/m² – und somit Häuser mit Grund und Boden ab 250.000 DM sowie die zusätzlichen Landesfördermittel erklären damit auch die über Erwarnten hohen Wanderungsgewinne im Schweriner Umland. Die regionale Differenzierung der Wohnsuburbanisierung zwischen dem Schweriner und Leipziger Umland kann folglich auf unterschiedliche Ausprägungen der regionalen Teilwohnungsmärkte zurückgeführt werden.

Selektivität der Umlandwanderung

Das läßt den Schluß zu, daß ähnliche lokale Teilwohnungsmärkte auch ähnliche Strukturen von Umlandwanderern aufweisen. So waren im Schweriner Umland, wo ausschließlich Eigenheime entstanden, sowie in der Einfamilienhaussiedlung Panitzsch (Leipziger Umland) nicht nur der Anteil der Verheirateten sondern auch der Anteil der Familien mit Kindern wesentlich höher als im Umland von Leipzig (Abb. 10). Familienwanderung in diesen Teilwohnungsmarkt ist auch mit typischen Altersstrukturen verbunden: Es dominieren Ehepaare im mittleren Alter (35-44 Jahre), der Anteil der Altersgruppe 35-55 lag bei 65 %. Im Gegensatz dazu halbiert sich der Anteil dieser Altersgruppe in den Mehrfamilienhaussiedlungen des Leipziger Umlandes, hier dominieren mit fast 40 % jüngere Ehepaare (25-34 Jahre) (Tab. 3). Dies erklärt auch die eingangs hervorgehobenen altersstrukturellen Unterschiede zwischen den Umlandkreisen Schwerin und Leipzig.

Abb. 7: Nettowanderungsströme der Großstadtreionen Schwerin und Leipzig
Quelle: eigener Entwurf

des Leipziger Umlandes haben in dieser Siedlung die Eigentumswohnungen einen Anteil von fast 40 %. Die übrigen Mietwohnungen gehören Kapitalanlegern, teilweise – und auch das weicht von den anderen kompakten Wohngebieten ab –

schon aus den neuen Bundesländern. Daß Kapitalanleger im Schweriner Umland in der ersten Phase der Wohnsuburbanisierung weitgehend fehlten, ist auch auf geringere Renditeerwartungen bei Vermietung (Mieten bis 12 DM/m², im Umland

Alter	Leipziger Umland	Schweriner Umland
bis 6	7,6	4,9
7 - 17	16,1	24,7
18 - 24	5,8	8,6
25 - 34	27,7	15,0
35 - 44	17,9	24,9
45 - 54	14,3	15,5
55 - 64	4,7	6,2
über 64	5,8	0,2

Tab. 3: Altersstruktur der Bevölkerung in neuen Wohnsiedlungen im Umland von Leipzig und Schwerin 1994/1995

Quelle: Haushaltsbefragung 1994/1995

Generell verlief der Prozeß der Wohnsuburbanisierung 1994/1995 in beiden Regionen sehr selektiv, z.B. waren über 40 % der Haushaltsvorstände Selbständige oder leitende Angestellte, hatten über 50 % einen Hoch- oder Fachhochschulabschluß und 60 % der Haushalte mindestens ein Nettoeinkommen von 4000 DM, 33 % lagen sogar über 6000 DM. Diese Selektivität nahm in den Eigenheimsiedlungen erwartungsgemäß deutlich zu. So stieg der Anteil der Selbständigen und leitenden Angestellten auf 54 %, der Ausbildungsgrad mit Hoch- und Fachhochschulabschluß auf 72 % und das Nettoeinkommen über 6000 DM auf fast die Hälfte (46 %) aller Haushalte an. Noch extremer werden die Relationen, wenn man den Eigenheimbau noch nach Einfamilienhaus- und Doppelhaus-/Reihenhausbau differenziert (Tab. 4).

Umzugsgründe, Wohnzufriedenheit und Seßhaftigkeit

Als Gründe für den Einzug in die neue Wohnung bzw. das neue Eigenheim wurden vor allem bessere Wohn- und Wohnumfeldbedingungen (jeweils mehr als zwei Drittel der Haushalte – Mehrfachnennungen waren möglich) angegeben, das betrifft sowohl die im Eigenheim als auch die zur Miete wohnenden Haushalte. Erwartungsgemäß wurden die Umfeldbedingungen bei den Eigenheimbesitzern sogar noch höher bewertet – in der Gemeinde Pinnow zu 81 %. Andere Gründe, wie familiäre oder berufliche, traten nicht stärker hervor (< 25 %).

Bei den Auszugsgründen – Mehrfachnennungen waren auch hier möglich – sind jedoch deutliche Unterschiede zwischen beiden Teilwohnungsmärkten erkennbar. Bei den ins Eigentum ziehenden Haushalten waren es mit 65 % das Streben nach Eigentum und zu 45 % die Umweltbelastungen am alten Wohnort. Daß nur ein Viertel der Haushalte unzureichende Wohnbedingungen vor dem Umzug als Grund anführten, beruht darauf, daß die überwiegende Mehrzahl der ins Umland gezogenen Haushalte bereits überdurchschnittlich gute Wohnbedingungen (Ausstattung mit Bad und WC zu über 85 %, mit Zentralheizung zu über 60 %) hatte. Das waren nicht nur Wohnungen in Platten-siedlungen – der Anteil ehemaliger Bewohner dieser Siedlungen lag im Schweriner Umland bei 50 %, im Leipziger Umland bei 20 % – sondern auch große und gut ausgestattete Altbauwohnungen. Bei den neuen Mietern in den Mehrfam-

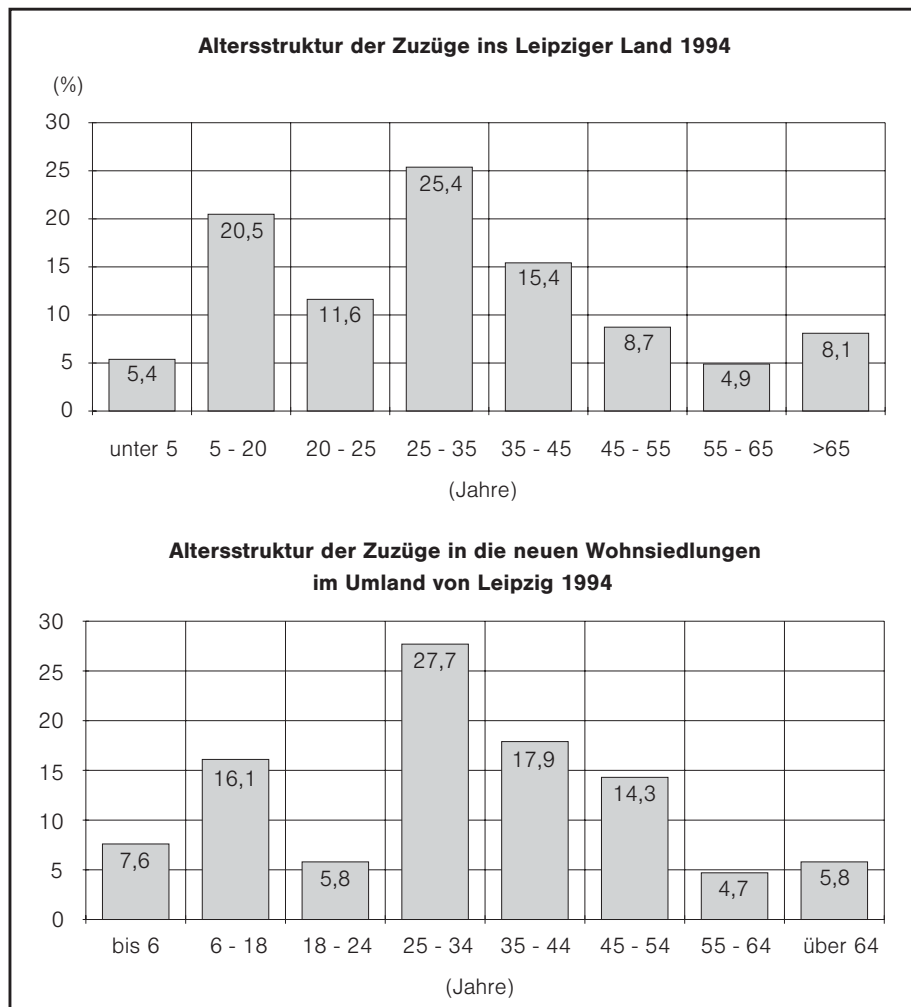


Abb. 8: Vergleich der Altersstrukturen nach amtlicher Statistik und Haushaltsbefragung
Quelle: Haushaltsbefragung 1995 und Stat. Landesamt Sachsen, eigene Berechnungen

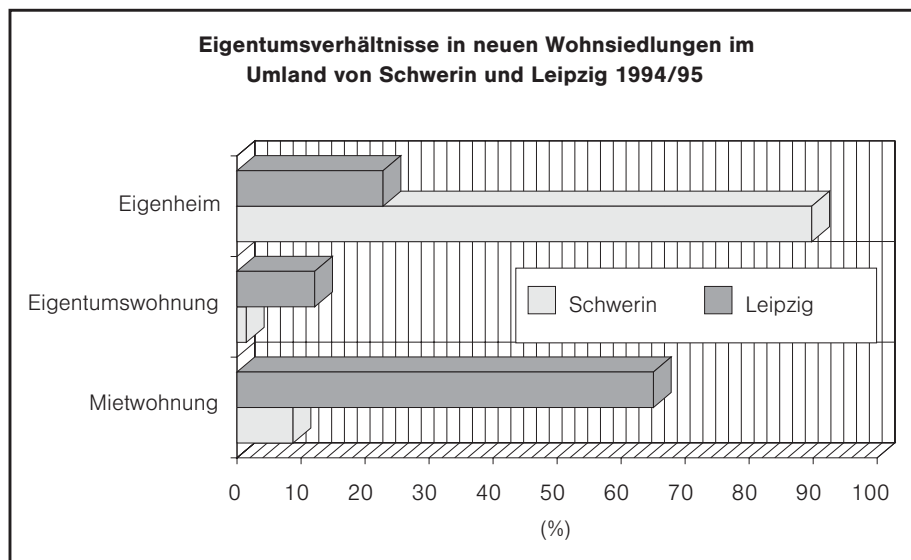


Abb. 9: Eigentumsstrukturen in den neuen Wohnsiedlungen
Quelle: Haushaltsbefragungen 1994/1995

lienhäusern lagen hingegen die Gewichte bei den Auszugsgründen anders: Über ein Drittel der Haushalte gaben die unzureichende Ausstattung der alten Wohnung und die Umweltbelastungen als Hauptgrund an. Bei den 1994/1995 fertiggestell-

ten Mietwohnungen traten zudem verstärkt Verdrängungsgründe (Sanierungsmaßnahmen, Miete nach Sanierung zu hoch) hervor; bei den aus der Stadt Leipzig ins Umland gezogenen Mietern stieg dieser Anteil auf 30 % an.

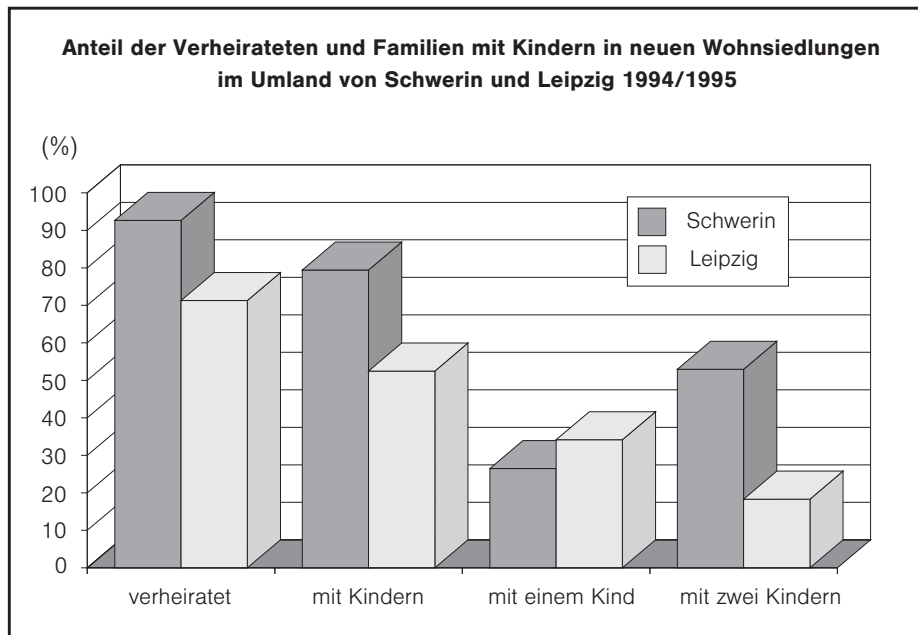


Abb. 10: Anteil der Verheirateten und Familien mit Kindern in den neuen Wohnsiedlungen
Quelle: Haushaltsbefragungen 1994/1995

Haushaltsnettoeinkommen (DM)	Pinnow (%)	Plate (%)	Machern (%)
bis < 2000	0,0	0,0	7,5
2000-<3000	2,4	3,6	22,5
3000-<4000	12,2	9,1	25,0
4000-<5000	12,2	23,6	25,0
5000-<6000	36,6	21,8	10,0
6000-<7000	24,4	12,7	5,0
7000-<8000	2,4	9,1	0,0
>8000	9,8	20,1	5,0
insgesamt	100,0	100,0	100,0

Tab. 4: Haushaltsnettoeinkommen in neuen Wohnsiedlungen im Umland von Leipzig und Schwerin 1994/1995
Quelle: Haushaltsbefragungen 1994/1995

Während sich bei den meisten Umlandwanderern die Wünsche nach besseren Wohn- und Wohnumfeldbedingungen⁸ erfüllt – diese wurden in allen neuen Wohnsiedlungen nach dem Umzug mit über 80 % als gut bis sehr gut eingeschätzt – mußten zum Teil deutliche Negativeffekte beim Arbeitsweg, bei der Nutzung des ÖPNV und bei der Nähe zu Geschäften des täglichen Bedarfs hingenommen werden. Das gilt für beide Beispielregionen, wenngleich die Extreme, sowohl bei der positiven Bewertung der Wohn- als auch bei der negativen Bewertung bestimmter Wohnumfeldbedingungen, im Schweriner Umland liegen (Tab. 5). Je nach Lage und Anbindung zur Großstadt, nach zentralörtlicher Ausstattung sowie Anbindung an den ÖPNV sind die Bewertungsunterschiede zwischen den Beispielgemeinden stärker ausgeprägt. Während die Bewertungen in den Gemeinden des Schweriner Umlandes – bedingt durch die Gleichartigkeit des ländlich geprägten Raumes – fast identisch sind, ist eine deutliche Differenzierung im Leipziger Umland vorhanden. Z.B. hat Taucha bei den genannten Negativmerkmalen nur geringe Bewertungsverluste, Machern hingegen sehr starke, ebenso Günthersdorf, dessen unmittelbare Nachbarschaft zum Saaaleinkaufpark hinsichtlich der Geschäftsnähe jedoch sehr positiv eingeschätzt wird.

⁸insgesamt wurden 18 Wohn- und Wohnumfeldbedingungen vor und nach dem Umzug ins Umland mittels einer Fünferskala erfragt.

Wohn- und Wohnumfeldbedingungen	Bewertung mit "sehr gut" und "gut" in % von insgesamt			
	Günthersdorf		Pinnow	
	vor dem Umzug	nach dem Umzug	vor dem Umzug	nach dem Umzug
Wohnungsgröße	62,5	90,2	36,5	97,7
Wohnzimmergröße	57,5	80,4	48,9	100,0
Küchengeröße	55,0	95,1	55,8	95,4
Schalldichte der Wohnung	40,0	43,9	30,1	88,4
Wohnkomfort	25,0	85,3	28,0	95,3
Arbeitsweg	77,5	26,8	93,0	51,1
Geschäftsnähe	90,0	87,8	82,7	21,0
Spaziermöglichkeiten	70,0	46,4	62,8	100,0
Spielmöglichkeiten	43,9	48,8	46,5	88,3
Wohngebietsruhe	50,0	68,3	25,6	93,0
Umweltbelastung	35,0	60,0	25,6	97,7
Wohngegend	47,5	65,8	25,6	93,0
ÖPNV	85,0	19,5	86,0	41,9

Tab. 5: Bewertung von Wohn- und Wohnumfeldbedingungen in neuen Wohnsiedlungen im Umland von Leipzig und Schwerin 1994/1995
Quelle: Haushaltsbefragungen 1994/1995

Fahrzeugbestand pro Haushalt	Leipziger Umland		Schweriner Umland	
	vor dem Umzug (%)	nach dem Umzug (%)	vor dem Umzug (%)	nach dem Umzug (%)
ohne	6,9	7,4	2,2	1,5
1 Pkw	50,7	45,3	70,8	35,8
2 und mehr Pkw	42,4	47,3	27,0	62,7

Tab. 6: Fahrzeugbestand pro Haushalt in neuen Wohnsiedlungen im Umland von Leipzig und Schwerin 1994/1995
Quelle: Haushaltsbefragung 1994/1995

Es sei hier nur nebenbei erwähnt, daß im Umland von Leipzig die Bewertungen der Wohn- und Wohnumfeldbedingungen bei den Zuwanderern aus den alten Bundesländern signifikant von den beschriebenen Mustern abweichen – sie waren durchgehend weniger positiv. Das Hauptmotiv dieser Zuwanderer war weit über 80 % arbeitsplatzorientiert. Im Leipziger Umland beabsichtigten jedoch mehr als die Hälfte dieser Zuwanderer einen weiteren Wohnortwechsel, auch hier überwiegend (70 %) arbeitsplatzorientiert, davon zur Hälfte in die alten Bundesländer. Ein Viertel plante im Umland Eigentum zu erwerben. Im Gegensatz dazu beabsichtigen über 80 % der Zugezogenen im Schweriner Umland in der Region zu bleiben.

Die Seßhaftigkeit der ostdeutschen Haushalte ist generell sehr hoch, sowohl in den Eigenheimsiedlungen als auch in den mehrgeschossigen Mietshäusern. Nur 5 % der Mieterhaushalte äußerten, daß sie auf keinen Fall, 12 % wahrscheinlich nicht in der jetzigen Wohnung bleiben werden. Von diesen würde der überwiegende Teil in der Region bleiben, zumeist um selbst zu bauen.

Zunahme der Verkehrsbelastung

Neben der zunehmenden Versiegelung der Flächen durch die Wohnbebauung und den Verkehrswegebau im Umland führt insbesondere das extrem steigende Verkehrsaufkommen zu negativen ökologischen Folgewirkungen der Wohnsuburbanisierung. Wenngleich der Motorisierungsgrad der befragten Haushalte schon vor dem Umzug ins Umland in beiden Regionen über 90 % lag, so hat sich doch die Relation zwischen Ein- und Mehr-Pkw-Haushalten nach dem Umzug wesentlich geändert (Tab. 6) – in den neuen Wohnsiedlungen dominieren jetzt Haushalte mit zwei und mehr Pkw.

Im Schweriner Umland erfolgte durch die Zunahme der Mehr-Pkw-Haushalte von 27 auf 62 % ein besonders gravierender Anstieg des Pkw-Besatzes, eine Entwicklung, die sich aus der relativ schlechten Anbindung des ländlichen Umlandes an die Großstadt und den zunehmenden Pendlerströmen erklären läßt. Diese Pendler-

ströme ergeben sich zum einen daraus, daß in den neuen Siedlungen 71 % der Haushaltsvorstände und 85 % der Ehepartner in der Großstadt arbeiten, außerdem haben zwei Drittel der Kinder ihren Ausbildungsplatz in Schwerin. Zum anderen hat auch die PKW-Nutzung zum Arbeits-/Ausbildungsplatz nach dem Umzug wesentlich zugenommen – bei den Haushaltsvorständen von 56 auf 84 %, bei den Ehepartnern sogar von 30 auf 69 %. Die mit ins Umland gezogenen Kinder, die vor dem Umzug ihre Schule bzw. ihren Ausbildungsplatz noch vorwiegend (> 50%) fußläufig oder mit der Straßenbahn (30 %) erreichten, fahren jetzt vorrangig mit dem Pkw bzw. mit Pkw und ÖPNV (38 %) oder mit dem Bus (37 %). Fazit: Der deutliche Anstieg der Pkw-Nutzung im Berufsverkehr in der Schweriner Region war gleichzeitig mit einer Zunahme der Pkw-Benutzung bei Schülern/Auszubildenden verbunden. Bei letzteren nahm auch der ÖPNV-Anteil zu (von 37 auf 46 %) – dies jedoch auf Kosten der nicht mehr fußläufigen Erreichbarkeit der Zielorte.

In der Leipziger Region war zumindest der relative Anstieg der Straßenverkehrsbelastung nicht so extrem, nicht nur wegen der besseren Erreichbarkeit des Zentrums, sondern auch, weil die Arbeitspendelwanderung nicht so einseitig auf die Großstadt orientiert ist. Nur rund zwei Drittel aller Beschäftigten der neuen Wohnsiedlungen pendeln zur Arbeit in die Großstadt, weitere 15 % in eine andere Umlandgemeinde, und 10 % arbeiten in der Wohngemeinde. Durch die bessere zentralörtliche Ausstattung der Gemeinden besucht nur jedes dritte Kind eine Schule bzw. Ausbildungsstätte in Leipzig. Zwischen den neuen Wohnsiedlungen differenziert sich dieses Bild je nach Lage und Zentralität der Gemeinde. Die Annahme, daß eine höhere zentralörtliche Ausstattung bzw. die Schaffung neuer Arbeitsplätze eine geringere Arbeitspendelwanderung bei den Zugezogenen und damit eine geringere Verkehrsbelastung induzieren könnte, bestätigte sich jedoch nicht. So ist z.B. in der Wohnsiedlung „Bogumils Garten“ im Unterzentrum Taucha der Anteil der Arbeitspendler

gleich dem Anteil der aus anderen Gemeinden Zugezogenen. In Machern, auch ein Unterzentrum, sind 15 % aus dem gleichen Ort in die neue Wohnsiedlung gezogen, insgesamt arbeiten aber nur 4 % der neuen Mieter in Machern. Am extremsten ist wohl die Situation in Günthersdorf. Hier entstanden im angrenzenden Saale-Einkaufspark sogar 3500 neue Arbeitsplätze, von den Bewohnern der neuen Siedlung arbeiten lt. Befragung aber nur 6 % in der Gemeinde!

Daß in den neuen Mietshäusern im Umland von Leipzig der Zweitwagenanteil (38%) wesentlich geringer ist als im Schweriner Umland, bestätigt die eingangs formulierte These, daß jeder Teilwohnungsmarkt bestimmte Ausprägungen der Wohnsuburbanisierung bestimmt – so stieg in der Einfamilienhaussiedlung Panitzsch der Anteil der Mehr-Pkw-Haushalte auf 71 %! Entscheidend für den Anstieg der Pkw-Nutzung ist jedoch die Verkehrsanbindung der Gemeinden an den ÖPNV. Diese Differenzierung zeigt sich im Leipziger Umland sehr deutlich. So ist in der Siedlung Günthersdorf, die eine extrem autoorientierte Lage hat, der Anteil der Pkw-Nutzer bei den Arbeitspendlern auch extrem hoch (90 %), sowohl bei den Ehemännern (91 %) als auch bei den Ehefrauen (88 %). In Machern, gelegen an der S-Bahn, stieg zwar der Pkw-Anteil nach dem Umzug auf 71 %, der ÖPNV-Anteil aber ebenfalls – auf insgesamt 28%, speziell bei den Ehefrauen sogar auf 40 %. In Taucha, das mittels Straßenbahn an Leipzig angeschlossen ist, verringerte sich in der neuen Wohnsiedlung – trotz Zunahme des Pkw-Bestandes – der Anteil der Pkw-Nutzer von 69 auf 65 %, der ÖPNV-Anteil erreichte hingegen 26 %.

Fazit: Die Änderung des *modal split* in den einzelnen Gemeinden wird im Leipziger Umland wesentlich von der Verkehrsanbindung beeinflusst. Die Zunahme des ÖPNV-Anteils in verkehrsmäßig gut angelegenen Gemeinden hat jedoch die Dominanz des Autos wenig erschüttert, letztlich hat durch die Wohnsuburbanisierung die Straßenverkehrsbelastung erheblich zugenommen.

Alter	Wanderungssaldo mit dem jeweiligen Landkreis		Alter
	Hannover	Leipzig (nur Deutsche)	
unter 6	-551	-167	unter 5
6- <18	-287	-850	5- <20
18- <25	657	-196	20- <25
25- <30	-305	-337	25- <30
30- <45	-1.328	-1.244	30- <45
45 - <65	-319	-675	45- <65
65 und älter	-248	-138	65 und älter

Tab. 7: Altersstruktur der Wandernden zwischen den Kernstädten Hannover/Leipzig und den jeweiligen Umlandkreisen 1993/1994

Quellen: Landeshauptstadt Hannover 1994; Stat. Landesamt Sachsen 1995

Wie stark die quantitative Zunahme nur des täglichen Berufsverkehrs in der Region Leipzig 1994 – basierend auf der Wanderungsdaten und den Ergebnissen der Haushaltsbefragungen – gewesen sein könnte, zeigt das folgende Beispiel:

Aus der Stadt Leipzig wanderten 8584 Personen in die angrenzenden Kreise, dem weiteren Einzugsbereich der Stadt. Man kann davon ausgehen, daß diese Migranten weiterhin in Leipzig oder im Umland der Stadt arbeiten bzw. ihrer Ausbildung nachgehen. Legt man nun entsprechend den Analysedaten einen Zuzug aus den alten und neuen Bundesländern ins Umland von ca. 20 % zugrunde, erhöht sich der Zuzug auf rund 10600 Personen – allein im Kreis Leipzig/Land waren es insgesamt 9032 Personen. Da ca. 25% der neuen Umlandbewohner jünger als 18 bzw. älter als 65 Jahre sind und damit nicht selber Auto fahren bzw. nicht mehr zur Arbeit fahren, bleiben 8300 Personen – Berufstätigkeit beider Ehepartner vorausgesetzt. Davon fahren laut Befragung 77 % mit dem PKW, das sind

ca. 6400. Da jedoch nur die Hälfte der neuen Haushalte zwei und mehr Pkw hat, ergeben sich für das Jahr 1994 letztlich täglich rund 4800 neue Pkw-Fahrten zur Arbeit, davon rund 3000, die morgens die Fahrzeugkolonnen in die Stadt Leipzig vergrößern. Durch Zuzüge in die Stadt sowie Fortzüge in andere Regionen dürfte sich diese neu entstandene Straßenverkehrsbelastung nur geringfügig verringern, da die Autoorientierung dieser Personen – überdurchschnittlich jüngere Personen (20-25 Jahre) und Personen im Rentenalter – wesentlich geringer ist.

Ein Vergleich zur Wohnsuburbanisierung im Verdichtungsraum Hannover

Durch eine Studie zu den Wanderungen zwischen der Stadt und dem Landkreis Hannover (Landeshauptstadt Hannover 1994) war es möglich, aktuelle Tendenzen der Wohnsuburbanisierung in den alten Bundesländern am Beispiel des Verdich-

tungsraumes Hannover mit denen im Verdichtungsraum Leipzig vergleichend zu betrachten. Man kann daraus auch erste Ansätze eines Vergleichs zwischen den alten und neuen Bundesländern sehen. Einschränkend muß erwähnt werden, daß die Untersuchungen durch unterschiedliches methodisches Vorgehen nicht voll vergleichbar sind. Auch gibt es raumstrukturelle Unterschiede: Teile des suburbanen Raumes um Hannover, die in der Hochphase der Wohnsuburbanisierung Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre bedeutenden Veränderungen unterworfen waren, gehören heute durch Eingemeindungen zur Stadt Hannover. Was in der Region Leipzig heute Umlandwanderung ist, ist in der Region Hannover z.T. nur Wanderung an die Peripherie der Stadt und somit statistisch nicht als Stadt-Umland-Wanderung erfaßt.

Der gegenwärtige Prozeß der Wohnsuburbanisierung verläuft in der Leipziger Region wesentlich dynamischer als in der Region Hannover. Absolut wie relativ ist der Wanderungsverlust der Stadt Leipzig durch die Stadt-Umland-Wanderung wesentlich stärker – eine Folge des jahrzehntelang aufgestauten Wanderungspotentials. Auch die Wanderungseffektivität der Stadt Leipzig ist mit -57,8 wesentlich negativer (Hannover -14,2), ein Ausdruck dessen, daß in der Region Hannover die Wanderungsbeziehungen zwischen Stadt und Umland stärker wechselseitig sind. Die in die Stadt gerichteten Wanderungsströme entstehen insbesondere durch den Zuzug von Studierenden und anderen Auszubildenden, eine Tendenz die sich in der Leipziger Region zwar andeutet, jedoch nicht in einen positiven Saldo umschlägt. Ein Vergleich der Wanderungssalden ausgewählter Altersgruppen verdeutlicht diese Unterschiede (Tab. 7).

Die Struktur der Stadt-Umland-Wanderer, sowohl hinsichtlich des Ausbildungsgrades als auch nach der beruflichen Stellung, ist in beiden Regionen hochgradig selektiv (Tab. 8) – die nur auf den Haushaltsvorstand bezogenen Daten im Umland von Leipzig bestätigen dies deutlicher. Im Saldo gesehen dürften die selektiven Wanderungsverluste in Leipzig auf Grund der vergleichsweise stärker auf die Stadt gerichteten Wanderungsströme sogar noch größer sein. Im Landkreis Hannover heben sich im Saldo besonders die leitenden Angestellten heraus.

Die für die Wohnsuburbanisierung typische Familienwanderung ist in der Leipziger Region wesentlich stärker ausge-

Bildung / berufliche Stellung	Anteil der Personen in %	
	Landkreis Hannover	Umland von Leipzig
Hochschule	21,0	33,3
Selbständige/r	5,0	11,5
leitende Angestellte	21,0	19,3
mittlere Angestellte	26,0	27,9

Tab. 8: Schulbildung und berufliche Stellung der zugezogenen Personen über 18 Jahre im Umland von Hannover und Leipzig

Quellen: Landeshauptstadt Hannover 1994; Haushaltsbefragung 1995

Betrag (DM)	Anteil der Personen über 18 Jahre/Haushalte in %	
	Landkreis Hannover	Umland von Leipzig
bis <600	23,0	7,9
600- <900	16,0	9,9
900-<1200	17,0	25,6
1200-<1800	21,0	41,8
<18000	23,0	14,8
	100,0	100,0

Tab. 9: Miete bzw. monatliche Belastungen (ohne Nebenkosten) der Zugezogenen im Umland von Hannover und Leipzig

Quellen: Landeshauptstadt Hannover 1994; Haushaltsbefragung 1995

prägt. In den Befragungsergebnissen lag der Anteil der Familien mit Kindern im Leipziger Umland bei 52 %, im Umland von Hannover bei nur 38 %. Das übertrifft, weil hier 66 % der Umlandwanderer in Ein-, Zweifamilien- sowie Reihenhäuser zog, 41% davon in die eigenen vier Wände. Das bedeutet, daß Haushalte ohne Kinder zu einem großen Teil auch Wohneigentum im Landkreis Hannover erworben haben, sie bezogen sogar mehr als die Hälfte der Einfamilienhäuser.

Während sich beide Untersuchungsräume im Eigentumsanteil der bezogenen Wohnungen/Häuser (Leipziger Umland 35 %, Landkreis Hannover 41 %) nicht wesentlich unterscheiden, sind die dominierenden Wohnformen fast entgegengesetzt – im Landkreis Hannover zogen nur 33 % ins Mehrfamilienhaus, im Leipziger Umland der weit überwiegende Teil – Ausdruck des hier neu entstandenen Wohnungsbestandes. Trotz des wesentlich höheren Eigenheimanteils ist die Miete bzw. finanzielle Belastung der Haushalte (Tab. 9) im Landkreis Hannover geringer, was auf ein höheres Preisniveau im Leipziger Raum hinweist.

Aus dem Blickwinkel der zunehmenden Straßenverkehrsbelastung ist die gegenwärtige Wohnsuburbanisierung im Raum Hannover günstiger einzuschätzen, nicht nur wegen der geringeren Umlandwanderung und des geringen Pkw-Besatzes der Haushalte (33 % mit zwei und mehr Pkw) sondern auch wegen der geringeren Zunahme der Pkw-Nutzung. Diese stieg nur von 55 auf 65 %. Aber auch der Anteil des ÖPNV (von 34 auf 46 %) nahm zu, begünstigt durch die bereits gute verkehrsmäßige Erschließung des Umlandes.

Ausgehend von diesem ersten Ansatz eines Vergleiches der gegenwärtigen Wohnsuburbanisierung zeigen sich neben Ähnlichkeiten auch wesentliche Unterschiede zwischen den Regionen Leipzig und Hannover, die auf unterschiedliche Rahmenbedingungen und Wirkungsmechanismen schließen lassen. Genannt seien hier insbesondere die unterschiedlichen Ausgangspositionen – einerseits die bereits stark ausgeprägte Wohnsuburbanisierung im Umland einer attraktiven Kernstadt in einer infrastrukturell gut ausgestatteten Region, andererseits die dynamisch einsetzende Wohnsuburbanisierung im Umland einer Kernstadt (erstmal seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges), deren Attraktivität als Wohnstandort – insbesondere durch die jüngsten Entwicklungen nach der Wende – angeschlagen ist.

Wesentlich für die Entwicklung in der Leipziger Region waren vor allem die Auswirkungen der steuerlichen Sonderabschreibungen im Wohnungsbau. Typisch sind hier private Bauträgergesellschaften, die das Wohnungsbaugeschehen von der Erschließung bis zum Verkauf, einschließlich der Vermittlung von Mietern für die Kapitalanleger, maßgeblich beeinflussen. Die notwendige Lenkung von privatem Kapital in den Wohnungsneubau in Verbindung mit den Wachstumsinteressen der Landgemeinden gab damit dem Prozeß der Wohnsuburbanisierung eine zusätzliche Dynamik.

Rückblick und Ausblick

Daß eine nachholende Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern einsetzen würde, war Anfang der 90er Jahre vorauszusehen. Angesichts des hohen Preisniveaus bei Eigenheimen und Mietwohnungen war auch eine sozial sehr selektive Umlandwanderung zu erwarten. Daß dieser Prozeß jedoch so vehement einsetzte, ist in erster Linie Folge staatlicher Förderpolitik. Im Leipziger Umland führte insbesondere die Förderung der steuerlichen Sonderabschreibungen in den neuen Bundesländern zu einer Vielzahl kompakter mehrgeschossiger Wohnsiedlungen; im Schweriner Umland hatten die zusätzlichen Fördermaßnahmen des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern zur Schaffung neuen Wohneigentums (bis 1994) wesentlichen Anteil am Entstehen vieler Eigenheimsiedlungen. Generell führte die vorrangige Förderung des Neubaus gegenüber dem Altbau zu einem verstärkten Baugeschehen im Umland. Der Prozeß der Wohnsuburbanisierung wurde letztlich durch die Subventionierung des Wohnungsbaus auf der „Grünen Wiese“ forciert. Verstärkend wirkt ferner die Gewährung der Kilometerpauschale für die Suburbaniten, während die externen Kosten der Wohnsuburbanisierung von der Gesellschaft zu tragen sind. Betrachtet man heute die Förderprogramme der einzelnen Bundesländer in Ostdeutschland, so ist hier bereits eine Kehrtwende zur Bestandserhaltung zu erkennen, während die neue bundesweite Wohnungsbauförderung weiterhin den Neubau begünstigt. Aus politischem Sichtwinkel ist der derzeitige Verlauf der Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern zwar nachzuvollziehen, unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit jedoch in Frage zu stellen. Da trotz Bevölkerungsrückgangs und geringen bis fehlenden Siedlungsdrucks (BMBau 1993) eine

Dekonzentration der Wohnbevölkerung unterstützt wird, wird somit einer zunehmenden Zersiedlung und einem ansteigenden Verkehrsaufkommen Vorschub geleistet. Im Leipziger Umland sind derzeit Gemeinden mit einer Verdopplung der Siedlungs- und Verkehrsflächen keine Seltenheit. Hier erhöhte sich das Verkehrsaufkommen nicht nur durch die zunehmende Arbeitspendelwanderung in die Stadt, sondern auch durch gegenläufige Pendlerströme aus der Stadt in die neuen Gewerbegebiete im Umland. Während man heute in der Raumplanung über verkehrsmindernde Siedlungsstrukturen nachdenkt (BMBau 1995), vollzieht sich zunehmend eine weitere Trennung der Funktionen Arbeiten und Wohnen, führt selbst Nutzungsmischung an bestimmten Standorten – wie in Günthersdorf – zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, da das Profil der neu angebotenen Arbeitsplätze im Umland dem Profil der zugezogenen Wohnbevölkerung nicht entspricht.

Wenn man heute auf diese gravierenden Veränderungen im Umland der Großstädte hinweist, hört man vielfach Argumente, die gewisse Fehlentwicklungen erklären. Dazu gehören fehlende Gesetzesgrundlagen (Landesentwicklungs- und Regionalpläne) nach der politischen Wende, Investitionshemmnisse in den Städten und der Hinweis, daß in den ersten Jahren nach der Wende nur die Landgemeinden in der Lage waren, kurzfristig ausreichend Wohnbauland bereitzustellen. Zwischenzeitlich wurde auch in den Kernstädten genügend Wohnbauland ausgewiesen. Jetzt jedoch davon auszugehen, daß dadurch die Umlandwanderung eingedämmt werden könnte, ist ein ebensolcher Fehlschluß wie der, daß bei Vorlage von Gesetzesgrundlagen und Wegfall der Investitionshemmnisse in den Städten die Wohnsuburbanisierung wesentlich geringer ausgefallen wäre. Da Wohnsuburbanisierung maßgeblich durch Bedingungen auf dem regionalen Wohnungsmarkt beeinflusst wird, liegt der Abwanderung ins Umland vielmehr ein rationales Kalkül (FRIEDRICH 1995) zugrunde: die Suche nach Wohnraum, der den finanziellen Möglichkeiten und den jeweiligen Wünschen im Lebenszyklus entspricht – und da sind viele aus preislichen Gründen ins Umland ausgewichen. Ausdruck dessen ist u. a., daß mehr als ein Drittel der befragten Haushalte im Leipziger Umland lieber eine Wohnung in der Stadt gemietet bzw. ein Haus gebaut hätte, wenn dies zu ähnlichen preislichen Bedingungen möglich gewesen wäre (nur

27 % im Schweriner Umland). Absolut überwiegen hier zwar jene, die zur Miete wohnen, betrachtet man aber die Antworten innerhalb der einzelnen Teilwohnungsmärkte, so äußerten 46% aller Eigenheimbesitzer diesen Wunsch – kein Eigenheimbesitzer hat jedoch aufgrund seiner neuen Bodenständigkeit die Absicht, wieder in die Stadt zu ziehen. Diese Eigenheimbesitzer, die lieber in der Stadt gebaut hätten, besitzen eine überdurchschnittliche Ausbildung, sind vergleichsweise älter (über 45 Jahre) und haben vielfach schon erwachsene Kinder. Sie empfinden den Verlust des Wohnens in der Stadt besonders negativ, d. h. die fehlende Nähe zum Arbeitsplatz, zum Zentrum und zu den Geschäften als auch den Wegfall einer optimalen ÖPNV-Anbindung. Von den Haushalten in Mietwohnungen wären nur ein Drittel bei ähnlichen preislichen Bedingungen in der Stadt geblieben, darunter ein hoher Anteil Lediger und viele nur auf Zeit Zugezogene aus den alten Bundesländern. Bei den Mietern in den neuen Wohnsiedlungen scheint also das finanzielle Kalkül weniger entscheidend gewesen zu sein als der Wunsch des qualitativ guten Wohnes im „Grünen“. Betrachtet man jedoch die Kompaktheit der bis zu viergeschossigen Mietshäuser in den kleinen Landgemeinden, die eher einer randstädtischen Bebauung entsprechen, so ist auch diese Vermutung in Frage gestellt. Man kann nur annehmen, daß Umlandwanderung in dieser Phase der Wohnsuburbanisierung auch Folge fehlender Alternativen in der Stadt und zunehmend auch von Verdrängungseffekten ist.

Die eingangs aufgestellte Hypothese einer zunehmenden regionalen Differenzierung der Wohnsuburbanisierung läßt sich im Ergebnis der Untersuchung in den Beispielregionen Leipzig und Schwerin nicht bestätigen. Weiterführende Analysen, die auch im Umland von Mittelstädten durchgeführt wurden, zeigen vielmehr, daß der erste Suburbanisierungsschub in den neuen Bundesländern als Folge des jahrzehntelangen Staueffektes generell einsetzte.

Erste Daten des Einwohnermeldeamtes der Stadt Leipzig zur Bevölkerungsentwicklung 1995 deuten darauf hin, daß die Umlandwanderung im Vergleich zum Vorjahr weiter angestiegen ist. Dies ist zumindest auch für 1996 zu erwarten, da die steuerlichen Sonderabschreibungen für Kapitalanleger vorerst bis Ende 1996 gelten. In Anbetracht des Konkurrenzverhaltens zwischen den Umland-Kommunen

und der Stadt Leipzig kann man von jährlichen Wanderungsverlusten der Großstadt von mehr als 10.000 Einwohnern ausgehen – auch wenn es erste Anzeichen bei einigen Gemeinden dafür gibt, sich langsam von der Wachstumsideologie abzuwenden.

Literatur

- ACKERMANN, K., et al. (1995): Suburbanisierung und ÖPNV. TU Dresden.
- ANDERS, N. (1995): Suburbanisierung im Raum Schwerin. Diplomarbeit, Geographisches Institut der Universität Hannover.
- BERG, L. VAN DEN, et al. (1982): Urban Europe. Bd. 1.
- BMBau (Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) (1993): Zukunft Stadt 2000. Bonn
- BMBau (1993): Raumordnungsbericht 1993. Bonn.
- BMBau (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995.
- BRAUN, K. (1995): Suburbanisierung im Raum Leipzig. Diplomarbeit, Geographisches Institut der Ruhr-Universität Bochum.
- BUCHER, H., KOCKS, M., & M. SIEDHOFF (1994): Die künftige Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Deutschlands bis 2010. Annahmen und Ergebnisse einer BfLR-Bevölkerungsprognose. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 12, S. 815-852.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.) (1995): Regionalbarometer neue Länder. Zweiter zusammenfassender Bericht. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 69.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.) (1995): Großflächige Einzelhandelseinrichtungen in den neuen Bundesländern. Arbeitspapiere, Nr. 7.
- DUSS, R. (1995): Die Zukunft der Stadtregionen – Aufgaben für die Stadtforschung. In: Stadtforschung und Statistik, Heft 1, S. 38-42.
- FRIEDRICHS, J. (1995): Stadtsoziologie. Opladen.
- GANS, P. (1991): Die Suburbanisierung in der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Region Hamburg (1970-1987). In: Mannheimer Geographische Arbeiten, Studien zur Bevölkerungs- und Sozialgeographie, Heft 34, S. 25-46.
- HARTOG-NIEMANN, E., & K.-A. BOESLER (1994): Einzelhandelsstandorte des Verdichtungsraumes Leipzig im Spannungsfeld zwischen kommunaler Entwicklung und räumlicher Ordnung. In: Erkunde 48. S. 291-301.
- HATZFELD, U. (1994): Moderne Strukturen in Handel, Freizeit und Verkehr – großmaßstäbig und „auto“matisiert? In: Institut für Lan-

des- und Strukturentwicklungsforschung der Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): ILS-Taschenbücher. Urbanes Leben – mobil im Umweltverbund. S. 43-64.

- HERFERT, G. (1994): Suburbanisierung der Bevölkerung in Großstadtreionen Sachsens. Europa Regional 2, Heft 3, S.10-19.
- HEUER, H. & R. SCHÄFER (1978): Stadtflucht. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Bd. 62.
- KEIM, K.-D. (Hrsg.) (1995): Aufbruch der Städte – Räumliche Ordnung und kommunale Entwicklung in den ostdeutschen Bundesländern. Berlin.
- Landeshauptstadt Hannover (1994): Wanderungen zwischen Stadt und Landkreis Hannover – Entscheidungsgründe und Wohnertfahrungen. In: Schriften zur Stadtentwicklung, Heft 68.
- MACKENSEN, R. (1995): Die deutschen Agglomerationen 1980-2010. In: Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Jahresbericht 1995. S. 61-98.
- MÄDING, H.: Auswirkungen des wirtschaftlichen Strukturwandels und der regionalen Mobilität auf die kommunalen Finanzen. In: Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Jahresbericht 1995. S. 127-165.
- NOWAK, E. (1995): Raumentwicklung auf der Achse Leipzig - Wurzen. Diplomarbeit. HAB Weimar.
- SCHNEIDER, U., & E. UNGER (1995): Die Dynamik in der stadtreionalen Peripherie in Ostdeutschland – das Beispiel der Wohnungsbauentwicklung der Stadtregion Leipzig. Diplomarbeit, Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund.
- Stadt Leipzig (1995a): Bürgerumfrage Frühjahr 1995. Leipziger Statistik und Stadtforschung.
- Stadt Leipzig (1995b): Leipziger 20km-Umlandbereich. Leipziger Statistik, Statistischer Bericht III, S. 4-5.
- USBECK, H., & H. NEUMANN (1995): Aspekte des wirtschaftlichen und räumlichen Strukturwandels in deutschen Großstadtreionen – Deindustrialisierung, Schrumpfung, Funktionsverlust? In: Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Jahresbericht 1995. S. 99-126.
- Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.) (1995): Jahresbericht 1995. Tagungsbericht der Statistischen Woche in Leipzig.

Autor:
Dr. GÜNTER HERFERT,
Institut für Länderkunde,
Schongauerstr. 9,
04329 Leipzig.