

TOPOS Stadtforschung

Pressegespräch ‚Die Linke im Bundestag‘ am 9.7.2010 11 h Reichstag

Zusammenfassung und Information zu Untersuchung:

»Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete«

Stadtautobahnen führen zu einer sozialen Abwertung der angrenzenden Wohngebiete. Dies ist das Ergebnis einer Untersuchung, die TOPOS Stadtforschung im Auftrag der Fraktion der Linken im Bundestag durchgeführt hat. Dazu wurden in zwei baulich und sozial unterschiedlichen Wohngebieten entlang von Stadtautobahnen durch repräsentative Erhebungen untersucht.

Ein Untersuchungsgebiet war das Wohngebiet entlang der A 100 am Bundesplatz in Berlin, das andere ein Gebiet am Ruhrschnellweg (A 40) in Essen (zwischen Martin-Luther-Straße und Hamburger Straße). Die Wohngebiete wurden 1. anhand der ermittelten Strukturdaten mit den umliegenden Stadtteilen verglichen. 2. wurde ein Vergleich der Sozialdaten der Bewohner, die direkt an der Autobahn wohnen – sozusagen in 1. Reihe – mit denen vorgenommen, die etwas weiter dahinter leben – in 2. Reihe.

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.
- 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.
- 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.
- Schallschutzfenster – zumindest teilweise – sind in Berlin bei lediglich 40%, in Essen sogar nur bei 25% der Wohnungen eingebaut.

Fazit: 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.

Vorgehensweise und Befragung

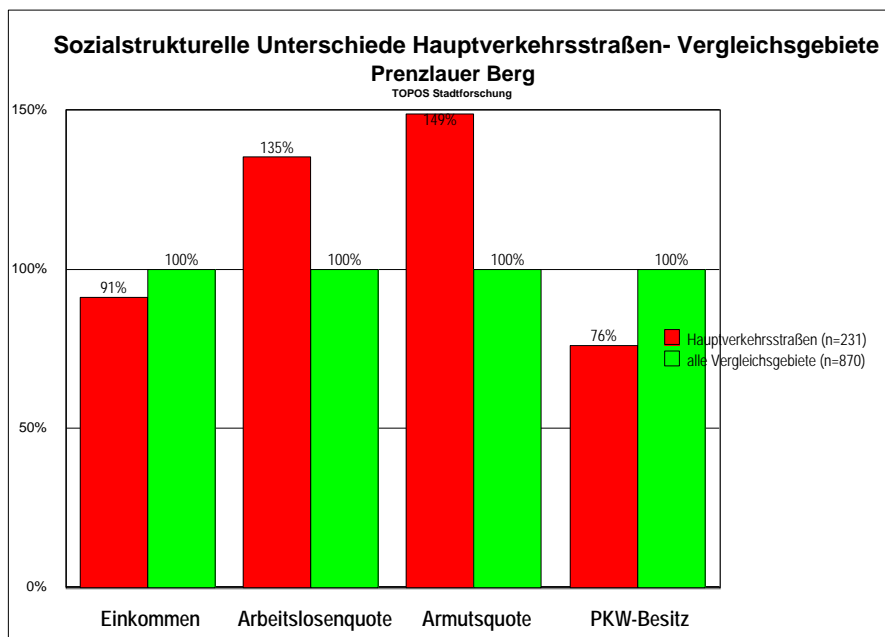
1. Auswertung der eigenen Erhebungen in Berliner Stadtteilen durch TOPOS auf signifikante sozialstrukturelle Abweichungen bei den Anwohnern von verkehrsbelasteten Straßen

Es wurden vier Straßen in Prenzlauer Berg und eine in Tiergarten untersucht.

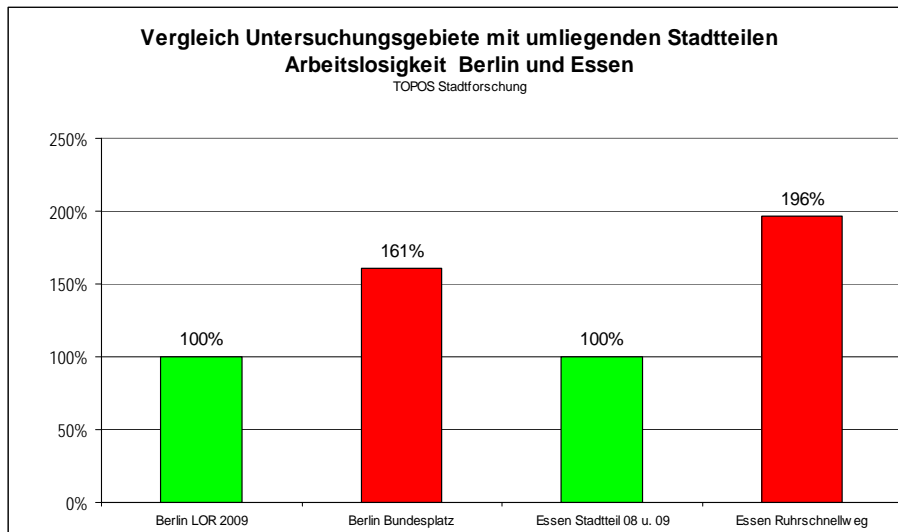
2. 2 repräsentative Erhebungen in zwei Wohngebieten (mit jeweils 2.000 Haushalten und ca. 4.000 Bewohnern) entlang von Stadtautobahnen in Berlin und Essen. Mittels einer schriftlichen Befragung wurden in einem Fall 400, im anderen 210 Fragebögen ausgewertet. Durch die Einteilung der Befragten in die Wohnlagen 1. Reihe (direkt an der Autobahn) und 2. Reihe (etwas weiter zurück gelegen) konnten Informationen und Daten über eine innere Differenzierung im Wohngebiet erreicht werden.

Einzelne Ergebnisse

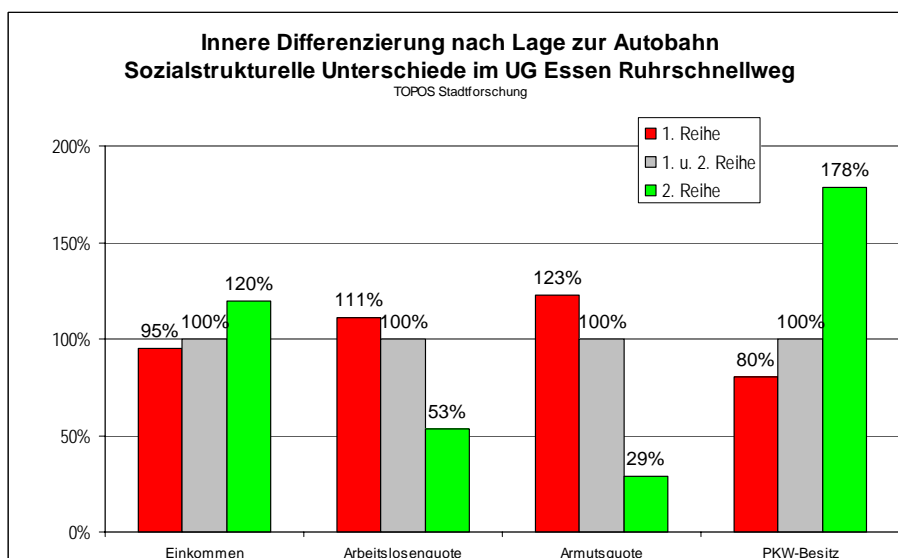
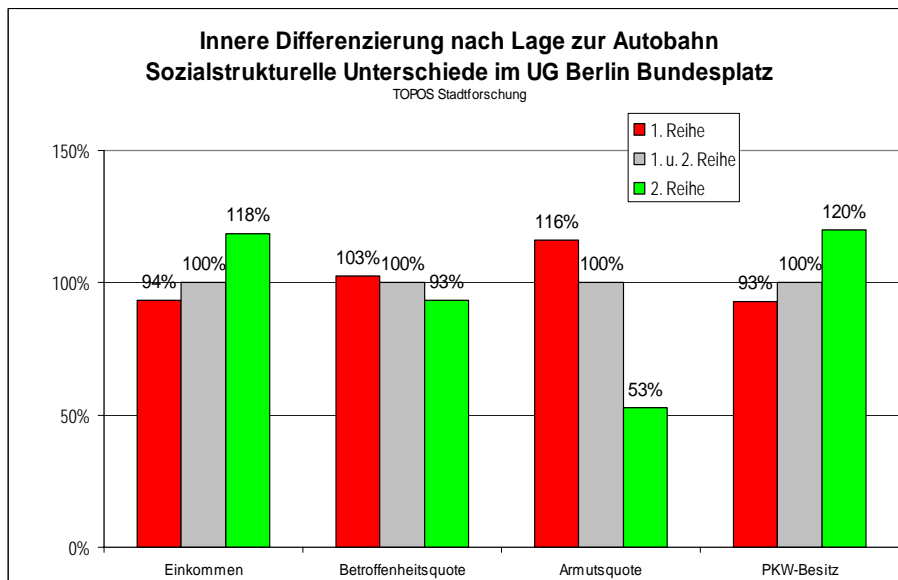
Schon beim Vergleich der Bevölkerung an viel befahrenen Innenstadtstraßen in Berlin mit den Bewohnern der dahinter liegenden Wohngebiete zeigen sich deutliche Sozialstrukturunterschiede.



Die Arbeitslosigkeit in den untersuchten Gebieten liegt deutlich – um 60% bzw über 90% - höher als in den Stadtteilen, in denen die Untersuchungsgebiete liegen.

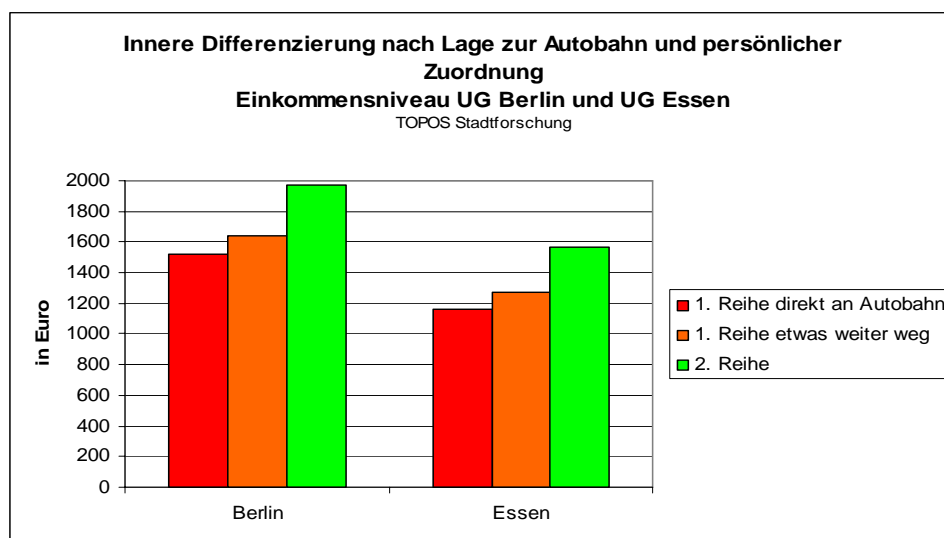


Auch innerhalb der Untersuchungsgebiete gibt es bereits deutliche sozialstrukturelle Unterschiede, je nachdem, wie nahe die Wohnung an der Stadtautobahn liegt.



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

Selbst wenn die innere Differenzierung noch kleinteiliger vorgenommen wird, zeigen sich in beiden Untersuchungsgebiete stabile Muster abnehmenden Einkommens hin zur Autobahn.



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

	insgesamt (n=468)	UG Berlin Bundesplatz	
		1.Reihe (n= 355)	2.Reihe (n= 113)
Nennungen (Mehrfachnennungen möglich)		d. a. A*	e. e. v. d. A**
keine Mängel	40	33	45
Feuchtigkeit/Schimmel	13	19	6
Fenster undicht	32	35	28
Heizung/ Ofen defekt	4	4	6
Sanitäranlage defekt	6	9	1
Elektroinstallation defekt	6	10	1
Gebäude u. Treppenhaus alt /vernachlässigt	25	33	18

* direkt an der Autobahn

** etwas weiter weg

	UG Essen Ruhr Schnellweg		
	insgesamt (n=267)	1.Reihe (n=220)	2.Reihe (n= 45)
keine Mängel	36	33	49
Feuchtigkeit/Schimmel	26	29	15
Fenster undicht	23	24	15
Heizung/ Ofen defekt	1	1	2
Sanitäranlage defekt	5	5	5
Elektroinstallation defekt	5	5	2
Gebäude u. Treppenhaus alt /vernachlässigt	33	36	2

Die Ausstattung mit Lärmschutzfenstern ist eher selten.

	UG Berlin Bundesplatz		
	insgesamt	1.Reihe	2.Reihe
vorhanden	26	31	11
Teilweise vorhanden	15	15	13

	UG Essen Ruhr Schnellweg		
	insgesamt	1.Reihe	2.Reihe
vorhanden	20	20	22
Teilweise vorhanden	6	7	2

