

Pendeln und Wohnkosten sparen: Preisgefälle im Stadt-/Umlandkontinuum und deren Bewertung im Postbank Wohnatlas 2019

Dörte Nitt-Drießelmann

HWWI Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut



Stadt/Umland, Probleme, Strukturen, Entwicklungschancen

Sitzung der Verbandes Deutscher Städtestatistiker 11.09.2019

Aufbau

1. Ausgangslage, Fragestellung, Annahmen, Aussagekraft
2. Ausgewählte Metropolen und Umland
3. Variationen der Annahmen
4. Fazit
5. Empfehlung

1. Ausgangslage, Fragestellung, Annahmen, Aussagekraft

1. Ausgangslage

- Ziehen Haushalte einen Immobilienerwerb zur Selbstnutzung in Erwägung, entscheiden sie darüber, welche Gemeinden als künftiger Wohnsitz in Frage kommen.
- Arbeitet mindestens eine Person des Haushaltes in einer Metropole, stellt sich die Frage, ob die Immobilie in der Metropole oder im preisgünstigeren Umland erworben werden soll.
- Ein Wohnort im Umland bedingt in der Regel höhere Pendelzeiten und -kosten gegenüber einem Wohnsitz in der Metropole.

1. Ausgangslage

- In die Analyse einbezogen wurden alle kreisfreien Städte sowie die vier bevölkerungsreichsten Städte der Landkreise, die an eine der 7 größten Metropolen Deutschlands angrenzen.
- Neben diesen Städten wurden zusätzlich alle Städte in den angrenzenden Landkreisen betrachtet, deren Einwohnerzahl Mitte 2017 die 20.000er-Marke überschritten hatte.

1. Fragestellung

- Bis zu wie vielen Jahren lohnt es sich für Haushalte finanziell, beim Immobilienkauf den Wohnsitz in eine der betrachteten Städte im Umland der Metropole zu verlagern, wenn ein Haushaltsmitglied täglich zu einem Arbeitsplatz in die Metropole pendeln muss?

Das heißt:

- Ab welchem Zeitpunkt sind die Kaufpreisvorteile, die ein Immobilienerwerb im Umland im Vergleich zum Kauf innerhalb der Metropole mit sich bringt, durch erhöhte Aufwendungen für das Pendeln aus dem Umland im Vergleich zum Pendeln innerhalb einer Metropole aufgezehrt?

1. Annahmen

- Die Eigentumswohnungen in der Metropole als auch im Umland haben eine Größe von jeweils 70 qm.
- Alle Wohnungen können zum jeweiligen durchschnittlichen Kaufpreis des Jahres 2018 der Metropole bzw. des Landkreises oder der kreisfreien Stadt erworben werden. Zum Kaufpreis addiert werden die Notargebühren (2 Prozent vom Kaufpreis) sowie die jeweilige Grunderwerbsteuer (Höhe variiert zwischen den Bundesländern). Maklergebühren und eventuelle Umbaukosten fließen nicht in die Berechnungen ein.

1. Annahmen

- Zusätzliche Pendelzeiten für Bewohner der Umlandkreise bzw. der kreisfreien Städte im Umland der Metropolen entstehen ausschließlich für den Weg vom Bahnhof/Ortsmitte der entsprechenden Gemeinde des Landkreises bzw. der kreisfreien Stadt zum Hauptbahnhof der Metropole.
- Somit benötigen Personen mit Wohn- und Arbeitsplatz in der Metropole die gleiche Pendelzeit für den Weg vom Wohn- zum Arbeitsort (hin und zurück), wie die Anwohner des Umlandes in der Summe für ihren Weg zum Bahnhof der Gemeinde des Landkreises sowie vom Hauptbahnhof der Metropole zum Arbeitsplatz in der Metropole veranschlagen müssen.

1. Annahmen

- Als Fahrtzeit für die einfache Strecke vom Bahnhof der größten Gemeinde des Umlandkreises (bzw. kreisfreie Stadt) zum Hauptbahnhof der Metropole wird die jeweils kürzeste Fahrtzeit angesetzt, die am Dienstag, den 26. März 2019, bei Abfahrten zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr am Bahnhof der jeweiligen Stadt im Umland der Metropolen möglich war.
- Die Rückfahrt nimmt die gleiche Zeit in Anspruch wie die Hinfahrt.

1. Annahmen

- Für Fahrten zwischen Bahnhof (Umland) und Bahnhof (Metropole) entstehen für Pendler aus dem Umland nach Abzug der Steuervorteile zusätzliche Kosten pro zurückgelegtem Kilometer von 0,08 Euro bei Nutzung des ÖPNV bzw. von 0,35 Euro bei Nutzung des eigenen PKW.
- Der zusätzliche Zeitaufwand für die Fahrten zwischen Bahnhof und Bahnhof wird mit dem durchschnittlichen Bruttolohn, der in der Metropole 2018 erzielt wurde, bewertet.
- Ein Arbeitnehmer aus dem Umland pendelt 220-mal jährlich zu seinem Arbeitsplatz in die Metropole.
- Pro Haushalt pendelt nur jeweils ein Arbeitnehmer vom Umland in die Metropole.

1. Aussagekraft

- Berechnungen geben Berufspendlern einen ersten Hinweis darauf, in welchen Städten bzw. Landkreisen sich ein Investment im Umland lohnen könnte.
- Der angestrebte Anlagehorizont kann zwischen den einzelnen Haushalten variieren. So wird sich die Bewertung eines Haushaltes, in dem der Alleinverdiener 55 Jahre alt ist und noch 10 Jahre regelmäßig in die Metropole pendeln wird, und einem Haushalt mit einem Kleinkind, in dem der Haupteinkommensbezieher ein Mittdreißiger ist, deutlich unterscheiden.

1. Aussagekraft

Beachtet werden muss, dass jede Variation der Annahmen Änderungen am Gesamtergebnis nach sich zieht.

- So verlängert sich beispielsweise die Zeitspanne für ein lohnendes Investment im Umland, wenn
 - schienengebundene Strecken ausgebaut oder die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes verbessert wird,
 - Berufspendler nicht in die City der Metropole sondern in einen dicht an der Umlandgemeinde liegenden Außenbezirk pendeln,
 - die Pendelzeiten mit einem Wert pro Stunde angesetzt werden, der unter dem in der Metropole erzielten Bruttolohn liegt.
 - der Preis der Immobilie pro qm im Umland unter dem Durchschnittspreis der kreisfreien Stadt bzw. des Landkreises liegt.

1. Aussagekraft

- Eine deutliche Verkürzung der Zeitspanne tritt ein, wenn
 - nicht nur eine, sondern zwei Erwerbstätige regelmäßig aus dem Umland in die Metropole pendeln müssten.
 - der Preis der Immobilie pro qm im Umland über dem Durchschnittspreis der kreisfreien Stadt bzw. des Landkreises liegt.
 - und/oder die Wunschimobilie im Umland mehr Quadratmeter als die Vergleichsimmobilie in der Metropole umfasst.

2. Ausgewählte Metropolen und Umland

1. Berlin und Umland

Bevölkerungsreiche Städte und Gemeinden im Landkreis	Landkreis	Einwohner 31.06.2017	Entfernung vom Bahnhof/Ortsmitte zum Berliner HBF	Schnellste Verbindung (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Schnellste Route (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
		Anzahl	km	Minuten ÖPNV	Minuten PKW	Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Teltow	Potsdam-Mittelmark, Landkreis	25.745	19	17	28	40,6	18,8
Bernau bei Berlin	Barnim, Landkreis	37.793	28	22	45	36,9	14,6
Falkensee	Havelland, Landkreis	43.408	22	20	40	36,0	14,7
Ludwigsfelde	Teltow-Fläming, Landkreis	25.353	32	23	40	32,9	14,1
Blankenfelde-Mahlow	Teltow-Fläming, Landkreis	27.134	24	27	40	30,5	15,8

Quellen: bpb (2017), empiricasysteme marktwirtschaft (2019), genesis regional (2019), Google maps (2019), Berechnungen und Darstellung HWWI

2. München und Umland

Bevölkerungsreichste Städte und Gemeinden

Bevölkerungsreiche Städte und Gemeinden im Landkreis	Landkreis	Einwohner 31.06.2017	Entfernung vom Bahnhof/Ortsmitte zum Münchener HBF	Schnellste Verbindung (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Schnellste Route (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
				Minuten ÖPNV	Minuten PKW	Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Dachau	Dachau, Landkreis	47.042	18	13	30	52,4	19,6
Puchheim	Fürstenfeldbruck, Landkreis	21.355	23	15	35	43,4	15,9
Taufkirchen	Erding, Landkreis	10.044	14	22	28	42,3	27,3
Karlsfeld	Dachau, Landkreis	21.004	15	19	30	38,8	20,6

Quellen: BBSR (2019); empirica-systeme Marktdatenbank (2019); Genesis regional (2019); Google maps (2019); Berechnungen und Darstellung HWWI

2. München und Umland

Bevölkerungsreiche Städte und Gemeinden im Landkreis	Landkreis	Einwohner 31.06.2017	Entfernung vom Bahnhof/Ortsmitte zum Münchener HBF	Schnellste Verbindung (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Schnellste Route (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
						Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
		Anzahl	km	Minuten ÖPNV	Minuten PKW		
Freising	Freising, Landkreis	48.058	41	25	45	32,4	13,9
Eching	Freising, Landkreis	13.789	24	28	30	32,1	21,9
Vaterstetten	Ebersberg, Landkreis	23.035	22	23	30	31,3	18,4
Germering	Fürstenfeldbruck, Landkreis	40.068	19	23	26	31,1	20,7
Fürstenfeldbruck	Fürstenfeldbruck, Landkreis	37.331	28	22	35	30,6	14,9

Quellen: BBSR (2019); empirica-systeme Marktdatenbank (2019); Genesis regional (2019); Google maps (2019); Berechnungen und Darstellung HWWI

4. Frankfurt am Main und Umland

Bevölkerungsreichste Städte und Gemeinden

Bevölkerungsreiche Städte und Gemeinden im Landkreis	Landkreis	Einwohner 31.06.2017	Entfernung vom Bahnhof/Ortsmitte zum Frankfurter HBF	Schnellste Verbindung (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Schnellste Route (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
				Minuten ÖPNV	Minuten PKW	Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Langen (Hessen)	Offenbach, Landkreis	37.380	22	10	22	61,9	22,5
Dreieich	Offenbach, Landkreis	41.323	13	14	14	51,8	36,4
Offenbach am Main	Offenbach am Main, Kreisfreie Stadt	125.553	9	12	16	50,6	30,7
Maintal	Main-Kinzig-Kreis	38.901	13	18	20	46,7	32,5

Quellen: BBSR (2019); empirica-systeme Marktdatenbank (2019); Genesis regional (2019); Google maps (2019); Berechnungen und Darstellung HWWI

4. Frankfurt am Main und Umland

Bevölkerungsreiche Städte und Gemeinden im Landkreis	Landkreis	Einw. 31.6.2017	Entfernung vom Bahnhof/Ortsmitte zum Frankfurter HBF	Schnellste Verbindung (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Schnellste Route (Abfahrt Dienstag, den 26.03.19, zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr)	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
		Anzahl	km	Minuten ÖPNV	Minuten PKW	Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Neu-Isenburg	Offenbach	37.568	9	17	14	45,0	41,3
Bad Vilbel	Wetterau	33.661	16	16	20	44,1	26,4
Eschborn	Main-Taunus	21.383	9	13	12	41,8	33,3
Mörfelden-Walldorf	Groß-Geraus	34.287	17	19	18	38,2	28,0
Hanau	Main-Kinzig	95.846	35	22	35	34,1	15,9
Mühlheim/Main	Offenbach	28.243	15	23	26	32,7	22,9

Quelle: BBSH (2019), Empirisystem Markt- und Datenbank (2019), Statistikregion (2019), Google Maps (2019), Berechnungen und Darstellung: HWWI

5. Ergebnisse der sonstigen Metropolen

Metropole	Stadt	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole		Stadt	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
		Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW		Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Hamburg	Seevetal	40,0	19,6	Schwarzenbek	34,2	15,2
	Pinneberg	38,4	16,1	Buchholz i. d. Nordheide	32,7	13,7
	Glinde	36,6	20,8	Winsen (Luhe)	30,6	13,9
	Ahrensburg	34,9	14,7			
Köln	Hürth	42,7	18,9	Pulheim	31,5	15,3
	Leverkusen	31,6	16,7	Brühl	31,5	13,8
Stuttgart	Waiblingen	30,7	12,2			

5. Ergebnisse der sonstigen Metropolen

Metropole	Stadt	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole		Stadt	Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole	
		Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW		Jahre bei Nutzung ÖPNV	Jahre bei Nutzung PKW
Düsseldorf	Duisburg	54,5	18,8	Mettmann	45,2	11,2
	Neuss	52,7	22,2	Hilden	39,7	20,4
	Erkrath	51,6	17,9	Ratingen	33,1	19,1

3. Variationen der Annahmen

Frankfurt am Main und Langen (Hessen)

Anzahl m		qm-Preis in Euro		Zeitkosten je Stunde in Euro	Anzahl Pendler		Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole
					ÖPNV	PKW	
70	70	5.058	2.550	31,22	1	-	61,9
70	70	5.058	2.550	31,22	2	-	30,9
70	70	5.058	2.550	15,00	1	-	101,1
70	70	5.058	2.550	15,00	2	-	50,5
70	90	5.058	2.550	31,22	1	-	43,8
70	70	5.058	3.188*	31,22	1		46,1
70	90	6.322*	3.188*	31,22	1		54,8
70	90	6.322*	3.188*	15,00	1		89,6
70	90	6.322*	3.188*	15,00	2		44,8
70	90	6.322*	3.188*	15,00	1	1	21,8
70	90	6.322*	3.188*	15,00	0	2	14,4
70	138	6.322*	3.188*	31,22	0	2	0,1

Quellen: BBSR (2019); empirica-systeme Marktdatenbank (2019); Genesis regional (2019); Google maps (2019); Berechnungen und Darstellung HWWI; *= 25 Prozent über Durchschnittspreis

Beispiel Stuttgart und Waiblingen

Anzahl m		qm-Preis in Euro		Zeitkosten je Stunde in Euro	Anzahl Pendler		Bis zu X Jahren ist die Verlegung des Wohnortes in die Gemeinde günstiger als der Verbleib in der Metropole
					ÖPNV	PKW	
70	70	4.225	2.978	32,09	1	-	30,7
70	70	4.225	2.978	32,09	2	-	15,3
70	70	4.225	2.978	15,00	1	-	55,9
70	70	4.225	2.978	15,00	2	-	27,9
70	90	4.225	2.978	32,09	1	-	9,7
70	70	4.225	3.722*	32,09	1		12,3
70	90	5.281*	3.722*	32,09	1		12,2
70	90	5.281*	3.722*	15,00	1		22,3
70	90	5.281*	3.722*	15,00	2		11,1
70	90	5.281*	3.722*	15,00	1	1	5,8
70	90	5.281*	3.722*	15,00	0	2	3,9
70	99	5.281*	3.722*	32,09	0	2	0,1

Quellen: BBSR (2019); empirica-systeme Marktdatenbank (2019); Genesis regional (2019); Google maps (2019); Berechnungen und Darstellung HWWI; *= 25 Prozent über Durchschnittspreis

4. Ergebnis

1. Im Umland der Big 7 finden sich mehrere Mittel- oder Großstädte, auf die Berufspendler beim Immobilienkauf ausweichen könnten.
2. Im Umland von Frankfurt am Main finden sich die meisten, in Stuttgart die wenigsten alternativen Standorte.
3. Ein Umzug in das Umland lohnt sich in der Regel nur dann, wenn ausschließlich ein Haushaltsmitglied regelmäßig in die Metropole pendelt und dabei den ÖPNV nutzt.
4. Eine Reduktion der Stundensätze für die Pendelzeitkosten erhöht die finanziell attraktiven Anlagezeiträume deutlich.
5. Objekte mit einer höheren qm-Zahl oder mit einem qm-Preis deutlich oberhalb des Durchschnittes sollten auch in den alternativ attraktiven Standorten besonders sorgfältig geprüft werden.

5. Empfehlung

Verbesserungen insbesondere im schienengebundenen ÖPNV sind Voraussetzung, um Umlandstädte von Metropolen für Berufspendler als Wohnorte zu erschließen.

- Bau neuer schienengebundener Strecken in angrenzende Klein- und Mittelstädte
- Bau neuer Haltestellen bei bestehenden schienengebundenen Strecken
- Ausweitung der ÖPNV-Verbundgebiete
- Verbesserungen bei der Taktung, der Pünktlichkeit, der Bequemlichkeit, dem Service, der Schnelligkeit im schienengebundenen ÖPNV
- Verbesserungen der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern (insbesondere für die erste und letzte Meile)
- Steuerliche Förderung der Nutzung von ÖPNV verbessern

Quellen

Datengrundlagen

- ADAC (2019): <https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/autokosten-rechner/default.aspx>
- BBSR (2019): INKAR online, <http://www.inkar.de/>
- Bundesministerium für Finanzen (2019): <https://pendlerrechner.bmf.gv.at/pendlerrechner/>
- Deutsche Bahn (2019): https://fahrkarten.bahn.de/privatkunde/zeitkarten/zeitkarten_relation.post?lang=de&country=DEU#stay
- Empirica (2019): empirica-systeme Marktdatenbank
- Genesis regional (2019): <http://www.regionalstatistik.de>
- Google maps (2019): <https://www.google.de/maps/dir>
- HVV (2019): <http://www.hvv.de/fahrkarten/wochen-monatskarten/vollzeit-karten/>

Ansprechpartner HWWI



Diplom-Volkswirtin
Dörte Nitt-Drießelmann
nitt-driesselmann@hwwi.org
Tel.: 040 340576-664

<http://www.hwwi.org>