

Sebastian Eichhorn, Martin Schulwitz

Berufsbedingte Multilokalität – Zweitwohnsitzpotenziale als neue Aspekte der Stadtentwicklung

URN: urn:nbn:de:0156-4073067



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 62 bis 75

Aus:

Christian Schlump, Brigitte Zaspel-Heisters (Hrsg.)

Neue Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland

Rahmenbedingungen, Entwicklungsstrategien
und Umsetzungskonzepte

Arbeitsberichte der ARL 19

Hannover 2017

Sebastian Eichhorn, Martin Schulwitz

Berufsbedingte Multilokalität – Zweitwohnsitzpotenziale als neue Aspekte der Stadtentwicklung

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Gesellschaftliche Megatrends
- 3 Multilokalität als gesellschaftliche Anpassungsstrategie
- 4 Der Wohn- und Mobilitätskostenrechner
- 5 Folgenabschätzung
- 6 Multilokalität und die Neuen Leitbilder der Raumordnung

Literatur

Kurzfassung

In den letzten Jahrzehnten hat die Zahl der Berufspendler stetig zugenommen. Während das Pendeln durch die amtliche Statistik ausreichend erfasst ist, existiert nur eine unzureichende Datengrundlage zur Messung der Anzahl von berufsbedingten Zweitwohnungen (residenzielle Multilokalität) in Deutschland. Der explorativ entwickelte Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMoKoR) berechnet daher den Anteil der Tagespendler, für die sich theoretisch eine Zweitwohnung am Arbeitsort aus ökonomisch-monetärer Sicht lohnen würde. Auf Basis eines Kostenvergleichs zwischen dem täglichen Pendeln und einer Zweitwohnung am Arbeitsort wird der Schnittpunkt beider Kostenfunktionen (Kritische Pendeldistanz) identifiziert und die Anzahl an potenziellen Zweitwohnungen für den Untersuchungsraum Nordrhein-Westfalen (NRW) bestimmt. Auf Grundlage der Ergebnisse wird im Beitrag Stellung zu möglichen Folgen der ermittelten Potenziale für die Stadtentwicklung genommen. Mit Bezug auf die Neuen Leitbilder der Raumordnung werden strategische Handlungsempfehlungen zum Umgang mit den beschriebenen Folgen und Potenzialen abgeleitet.

Schlüsselwörter

Multilokalität – Berufspendeln – Zweitwohnung – Kostenrechner – Kritische Pendeldistanz – Wohnungsmarkt – technische Infrastruktur – fiskalische und soziale Effekte

Job-related multilocality – second home potentials as new aspects of urban development

Abstract

Over the last two decades, the number of commuters has increased steadily. While commuting is adequately covered by official statistics, there is a lack of statistical data base for measuring the quantity of job-related second homes (residential multilocality) in

Germany. Therefore the explorative developed residential and mobility cost calculator (WoMoKoR) calculates the proportion of daily commuters for which a second home would be the rational choice. On basis of a cost comparison between the cost of daily commuting and a second home at the place of work the WoMoKoR identifies the intersection of the two cost functions (critical commuting distance) and determines the quantity of potential second homes for the research area of North Rhine-Westphalia (NRW). Based on the theoretical results, the article deals with possible consequences as a result of the identified second home potential for urban development. Referring to the new overall concepts of regional planning policy, multilocality is discussed and strategic recommendations are derived.

Keywords

Multilocality – commuting – job-related second home – cost calculator – critical commuting distance – housing market – technical infrastructure – financial and social effects

1 Einleitung

Im Jahr 2010 pendelte fast jeder zweite Erwerbstätige im Untersuchungsraum Nordrhein-Westfalen (vgl. Website Statistisches Landesamt 1) über mindestens eine Gemeindegrenze hinweg zwischen Wohn- und Arbeitsort. Mit mehr als vier Millionen berufsbedingten Tagespendlern ist das Pendeln längst zum Alltag für zahlreiche Einwohner NRWs geworden. Da die Pendelbereitschaft bereits seit den 1990er Jahren kontinuierlich steigt und die Zahl der Tagespendler allein im Zeitraum 2006–2011 deutlich um 18% zugenommen hat, muss auch in Zukunft von einem wachsenden Pendleraufkommen ausgegangen werden (vgl. ebd.; Haas/Hamann 2008: 2). Doch nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ nehmen die Ausmaße des Berufspendlerverkehrs zu. Der sinkende Widerstand der Raumüberwindung durch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und vergleichsweise sinkende Verkehrskosten (vgl. Brinkmann et al. 2004: 1 f.) hat dazu geführt, dass die durchschnittliche Pendeldistanz von Tagespendlern von 15,4 km pro Strecke im Jahr 1987 auf rund 20 km im Jahr 2011 angestiegen ist (vgl. Website Statistisches Landesamt 2). Obwohl derartige Lebensweisen also bereits gesellschaftliche Praxis sind, sind ihre Entstehungsursachen und Folgen nur unzureichend im Bewusstsein von Privatpersonen und kommunalen Entscheidungsträgern verankert. Während Privatpersonen oftmals den zeitlichen und finanziellen Aufwand für multilokales Handeln nicht vollständig einschätzen können, unterschätzten politische Entscheidungsträger lange Zeit die Bedeutung von Multilokalität für die Stadtentwicklung. Erst seit geraumer Zeit wird zunehmend die Frage nach einer möglichen Steuerbarkeit der Multilokalität durch lokale Governance gestellt. Dabei fehlt es jedoch an aussagekräftigen Datengrundlagen, die eine realitätsnahe Quantifizierung der berufsbedingten Multilokalität ermöglichen. Zum einen liegt dies an der bisher unklaren Abgrenzung von Multilokalität im Spannungsfeld zwischen residenzieller und zirkulärer Multilokalität, die eine klare statistische Erfassung erschwert, und zum anderen ist dies mit dem mangelhaften Meldeverhalten zu begründen, auf dem zahlreiche kommunale Statistiken zur Multilokalität beruhen. Eine vom Melderegister unabhängige statistische Erfassung des multilokalen Wohnens wird aufgrund des hohen Aufwandes von den meisten Kommunen bislang nicht vorgenommen. So lässt sich insbesondere in Städten mit Zweitwohnsitzsteuer eine deutliche Diskrepanz zwischen den gemeldeten Zweitwohnsitzen und der tatsächlich anzunehmenden Zahl an Zweitwohnsitzen sowie der Zahl der Fernpendler feststellen (vgl. Petzold 2011: 44 ff.; Sturm/Meyer 2009).

Der vorliegende Beitrag diskutiert anhand von theoretisch ermittelten Ergebnissen eines explorativ entwickelten Kostenrechners (siehe Eichhorn/Schulwitz 2013) das quantitative Ausmaß von Multilokalität und die daraus resultierende Relevanz für die Stadtentwicklung. Vor diesem Hintergrund soll zudem dargelegt werden, inwiefern die von der Multilokalität ausgehenden ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen die Leitbilder der Raumordnung berühren und welche Handlungsstrategien sich daraus ergeben.

2 Gesellschaftliche Megatrends

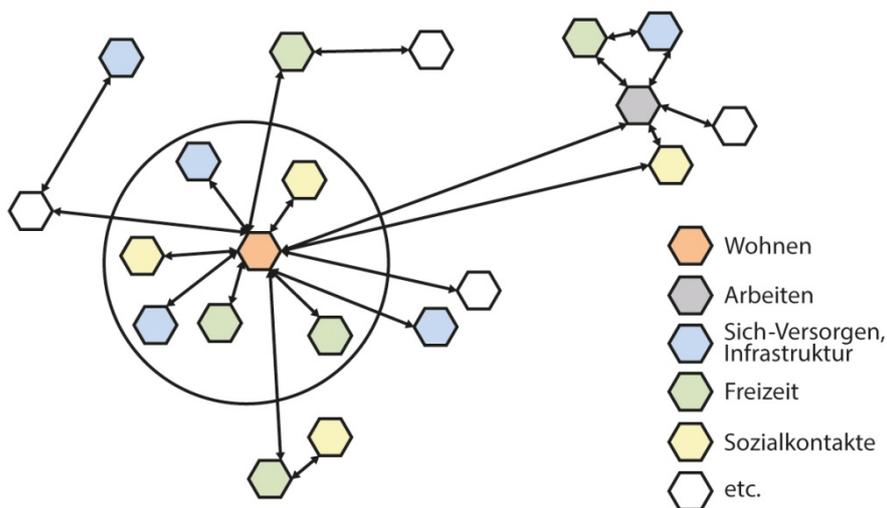
Multilokalität als Ergebnis zyklischer Mobilitäts- und Wanderungsprozesse stellt prinzipiell kein neues Phänomen dar, wird aber oft auf die unter dem Begriff der Zweiten/Reflexiven Moderne zusammengefassten aktuellen gesellschaftlichen Megatrends und Entwicklungen (Pluralisierung, Individualisierung, Flexibilisierung und Internationalisierung) zurückgeführt (vgl. Zapf 1987; Beck 1986). Während in der Vergangenheit multilokale Lebensführungen vor allem als Randerscheinungen betrachtet werden konnten, von denen nur bestimmte Personengruppen (z. B. Almbauern, Händler, Seefahrer) betroffen waren, ist Multilokalität als Massenphänomen heutzutage „in der Mitte der Gesellschaft“ (Hilti 2013: 45) angekommen und in den verschiedensten Personengruppen und Bevölkerungsschichten (z. B. Politiker, Offiziere, Universitätsbeschäftigte, Kinder getrennt lebender Eltern) anzutreffen (vgl. Braukmann/Genth 2012: 118). So wird davon ausgegangen, dass die zunehmende Manifestation multilokaler Lebensformen auf lokaler und regionaler Ebene insbesondere auf Prozesse der Globalisierung und die Zunahme von transnationalen und internationalen (ökonomischen und sozialen) Verflechtungen zurückgeht und maßgeblich durch den kommunikations- und verkehrstechnischen Fortschritt beeinflusst wird (vgl. Urry 2007). Die Zunahme an geografischer und virtueller Mobilität führt zu einer Entgrenzung des Raumes und zur Flexibilisierung der Arbeitswelt, die unter anderem an der seit Jahren steigenden Zahl an Berufspendlern und den sich verändernden wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen beobachtet werden kann. Der Strukturwandel des Arbeitsmarktes bezieht sich dabei nicht nur auf eine sektorale Verlagerung der Arbeitskräfte, sondern schließt ebenfalls sich wandelnde Arbeitsprozesse ein (vgl. Klodt et al. 1997; Peters 2011: 53 ff.). Der Anstieg an global- und projektorientierten Arbeitsprozessen (z. B. Follow-the-Sun-Modell, Gleitzeit, Überstunden- und Kurzzeitkonten, Home-Office, Telearbeit etc.) trägt zu Umstrukturierungen, Verlagerungen und Streichungen von Arbeitsplätzen bei, was zu einer Erosion von Normalarbeitsverhältnissen (in der Folge: befristete Verträge, Teilzeitarbeit, Zeitarbeitsfirmen etc.) und einer Abnahme an konsistenten Erwerbsbiografien führt (vgl. Limmer 2005: 97).

Neben den genannten Faktoren bewirken ebenso die Heterogenisierung der Gesellschaft (Pluralisierung und Individualisierung) und die Ausdifferenzierung spezifischer Lebensformen eine Zunahme von Multilokalität. Die Abnahme an Eheschließungen bei gleichzeitiger Zunahme an Scheidungen, der Rückgang von lebenslangen Partnerschaften bei gleichzeitiger Bildung von Single-Haushalten durch junge Singles und Geschiedene, die Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße sowie das starke Wachstum der Lebensformen der Alleinerziehenden, Paare ohne Kinder und unverheirateten Paare werden als Belege für solche Individualisierungsprozesse gewertet (vgl. Diewald 1990: 165 f.). Multilokalität bildet sich also nicht nur aus der zunehmenden Individualisierung einerseits oder aus technischen und wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen andererseits, sondern entsteht auch durch die Verschmelzung beider Bereiche.

3 Multilokalität als gesellschaftliche Anpassungsstrategie

Betrachtet man Multilokalität vor dem Hintergrund entsprechender Entwicklungen, kann sie als eine Anpassungsstrategie an sich wandelnde gesellschaftliche Rahmenbedingungen interpretiert werden, mit der Menschen unter anderem soziale Beziehungen räumlich neu organisieren sowie den neuen Anforderungen und Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt gerecht werden. Die Aktionsraumforschung erklärt in diesem Zusammenhang die Bildung multilokaler Lebensformen durch die Betrachtung von individuellen Aktionsräumen sowie dispers im Raum verteilten Standortofferten und sieht sie als Ergebnis einer räumlich getrennten Bedürfnisbefriedigung (vgl. Weichhart 2009: 5 ff.). Unter der Annahme kritischer Standortofferten (z. B. Beruf, Ortsverbundenheit, soziale Kontakte, Eigentum), die oft nicht an einem Ort befriedigt werden können, bilden sich zirkuläre oder residenzielle Multilokalitäten heraus, wobei der maßgebliche Einflussfaktor für die eine oder andere multilokale Lebensform die Distanz zwischen den einzelnen Standortofferten darstellt, da tagesrhythmisch strukturierte Regenerationserfordernisse (Schlafen, Essen, Trinken) die tägliche Zirkulation räumlich begrenzen (siehe Abbildung 1).

Abb. 1: Formen der Bedürfnisbefriedigung heute

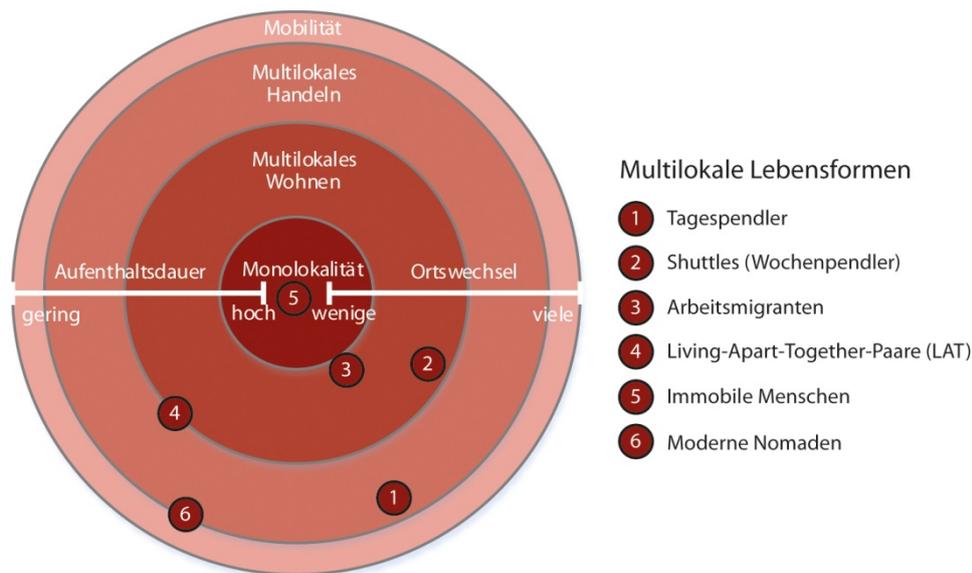


Quelle: eigene Darstellung nach Weichhart 2009: 5

Der vorliegende Beitrag unterteilt Multilokalität in multilokales Wohnen (residenzielle Multilokalität) und multilokales Handeln (zirkuläre Multilokalität). Es wird hierbei auf Begriffsverständnisse von Rolshoven und Hilti zurückgegriffen, die Multilokalität zum einen als „*vita activa an mehreren Orten*“ (Rolshoven 2006: 181) und zum anderen als Wohnpraktik mit dem Vorhandensein von mindestens einer zusätzlichen Behausung (vgl. Hilti 2013: 32) verstehen. Per Definition lässt sich Multilokalität mit den beschriebenen Subformen somit in das Spannungsfeld zwischen Mobilität und Monolokalität als die beiden Extreme der räumlichen Lebensformen einordnen (siehe Abbildung 2). Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Aufenthaltsdauer je Ort von der Mobilität hin zur Monolokalität erhöht, während sich zugleich die Anzahl der Ortswechsel je Zeiteinheit verringert. Im Vergleich zur Monolokalität weist eine multilokale Lebensform also eine geringere Aufenthaltsdauer je Ort mit einer entsprechenden Zunahme der Ortswechsel je Zeiteinheit auf. Unter Hinzunahme dieser Definition können unterschiedlichste Lebensformen innerhalb des Modells einer multilokalen Lebensführung zugeordnet wer-

den: Tagespendler, (Wochen-)Pendler mit definiertem Hauptwohnsitz („Shuttles“), Arbeitsmigranten, Transmigranten, Living-Apart-Together-Paare, pendelnde Kinder und Jugendliche etc. Zur Konkretisierung der Zuordnung innerhalb der hier verwendeten Subformen von Multilokalität kann zusätzlich auf die Typologisierung von Hesse und Scheiner (Entstehungsbedingung, Anlass, Haushaltsorganisation, Periodizität, Distanz und Wohnsitze) zurückgegriffen werden (vgl. 2007: 142 ff.). Zu beachten ist, dass die Übergänge zwischen den Lebensformen fließend sind und nicht immer nur einer Kategorie zugeordnet werden können. Entsprechend der zugrunde liegenden Definition erfolgt im Rahmen des vorliegenden Beitrags die Betrachtung der multilokalen Lebensformen der berufsbedingten Tagespendler und Shuttles.

Abb. 2: Einordnung von Multilokalität zwischen Mobilität und Monolokalität



Quelle: eigene Darstellung

4 Der Wohn- und Mobilitätskostenrechner

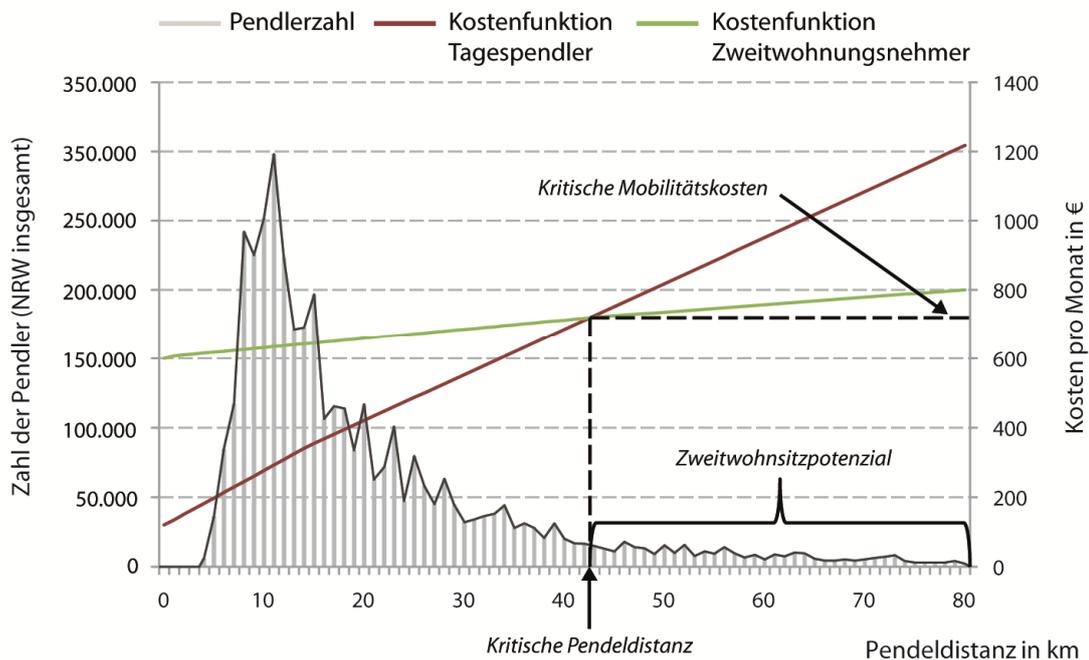
Um die in der Einleitung beschriebene Forschungslücke hinsichtlich der statistischen Erfassung berufsbedingter Multilokalität zu schließen, wurde der WoMoKoR entwickelt. Mit Hilfe dieses Tools können die Kosten des täglichen Berufspendelns den Kosten einer Zweitwohnung am Arbeitsort gegenübergestellt und somit der Schnittpunkt der beiden Kostenfunktionen, die Kritische Pendeldistanz, ermittelt werden. Durch Anwendung dieses Wertes auf die Statistik der Tagespendler kann der WoMoKoR für jede Kommune NRW das theoretische Potenzial an berufsbedingten Zweitwohnsitznehmern berechnen (siehe Abbildung 3).

4.1 Grundannahmen und Methodik

Die Ergebnisse des WoMoKoR beruhen im Wesentlichen auf der Auswertung und Darstellung statistischer Daten. Damit diese statistischen Strukturdaten zu einem besseren Verständnis aktueller Entwicklungstendenzen bezüglich der berufsbedingten Multilokalität beitragen können, bedarf es bestimmter Grundannahmen, um die Komplexität der Realität auf ein handhabbares Maß zu reduzieren und die Nachvollziehbarkeit und Reliabilität der Analyseschritte sicherzustellen.

Als zentrale Grundannahme unterliegt die Funktionsweise des WoMoKoR der Theorie des homo oeconomicus, die den Menschen als Kostenminimierer versteht, der sein Handeln auf Basis rationaler Entscheidungen bestimmt (vgl. Kirchgässner 2000: 65 ff.). Die einzig entscheidende Einflussgröße der rationalen Entscheidung für oder gegen das tägliche Pendeln zum Arbeitsort ist in diesem Fall die ökonomisch-monetäre Kostenminimierung. Daraus ergibt sich, dass persönliche Präferenzen, die individuelle Lebenssituation sowie die Interessen des familiären Umfeldes in der Berechnung keine Berücksichtigung finden. Auch unterliegt die Rechnung den Grundannahmen, dass nicht die Möglichkeit besteht, den Hauptwohnsitz zu verlagern oder ein anderes Verkehrsmittel als den PKW zu wählen.

Abb. 3: Schematische Darstellung der Funktionsweise des WoMoKoR



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Website Statistisches Landesamt 2

Methodisch wird über eine Schnittpunkt Betrachtung die Pendeldistanz ermittelt, bei der sich die beiden Kostenfunktionen schneiden, und es wird angenommen, dass alle Tagespendler, die weiter als diese Distanz pendeln, potenzielle Zweitwohnsitznehmer für die jeweilige Arbeitsortkommune sind, da rein ökonomisch-monetär eine Zweitwohnung in diesem Fall die günstigere Alternative ist. Der Nutzer kann dabei auf die Zusammenstellung und Ausprägung der verschiedenen dem Kostenrechner hinterlegten Kostenparameter Einfluss nehmen (siehe Kapitel 4.2) und so die Berechnung mit unterschiedlichen Konfigurationen durchführen (Wochenarbeitszeit, Fahrzeugklasse etc.). Zusätzlich bietet der WoMoKoR die Möglichkeit, anhand von Szenarien exemplarisch die möglichen Auswirkungen der zukünftigen Entwicklung der betrachteten Rahmenbedingungen (z. B. Entwicklung der Benzin- und Energiepreise) oder politischer Maßnahmen (Anhebung oder Aufhebung der Zweitwohnsitzsteuer) zu simulieren.

4.2 Kostenparameter

Die beiden im WoMoKoR verwendeten Kostenfunktionen setzen sich jeweils aus einer Kombination mehrerer Kostenparameter zusammen. Es fließen sowohl fixe, monatlich anfallende Kosten, als auch variable, je nach zurückgelegter Pendeldistanz anfallende Kosten in die Berechnung ein (siehe Tabelle 1). Für Kostenparameter, die variabel ausfallen können, aber nicht mit der Pendeldistanz korrelieren, werden Pauschalkosten und somit fixe Werte angesetzt (z.B. Stromkosten). Die den Kostenparametern hinterlegten Werte wurden durch eine Literaturrecherche und statistische Auswertung ermittelt (vgl. Eichhorn/Schulwitz 2013: 51 ff.). Dabei liegen die Werte zu den Kosten der Zweitwohnung spezifisch für jede Kommune NRWs vor. Die Werte für das tägliche Pendeln (und Heimatpendeln) wurden exemplarisch für drei Beispielfahrzeuge unterschiedlicher Fahrzeugklassen berechnet. Eine Sonderstellung unter den 16 berücksichtigten Kostenparametern nimmt die Fahrzeit ein, da sie sich nicht direkt monetär messen lässt, sondern über den Willingness-to-pay-Ansatz als „Value of Travel Time Savings“ (vgl. Jara-Diaz 2007; Small/Verhoef 2007; kontingente Bewertungsmethode) operationalisiert wurde. Bei dieser Methode wird der monetäre Wert von Zeit anhand der Zahlungsbereitschaft von Einzelpersonen für die Reduktion von Reisezeit ermittelt (vgl. Nellthorp et al. 2001; Maibach et al. 2008). In Form der aufzuwendenden Freizeitkosten stellt demnach auch der Zeitaufwand eine entscheidende Kenngröße im rationalen Abwägungsprozess der Wohnort- oder Mobilitätsentscheidung von Berufspendlern dar und kann daher optional durch den WoMoKoR berücksichtigt werden.

Tab. 1: Fixe und variable Kosten des Pendelns und einer Zweitwohnung

Tägliches Pendeln	Kostenart	Zweitwohnung am Arbeitsort	Kostenart
Kfz-Versicherung	fix	Kaltniete	fix
Wartung	fix	Betriebs- und Nebenkosten	fix
Kfz- Steuern	fix	Stromkosten	fix
Verschleiß	variabel	Telefon & Internet & TV	fix
Instandhaltung	variabel	Rundfunkbeitrag	fix
Kraftstoff	variabel	Zweitwohnsitzsteuer	fix
Steuerliche Vorteile durch Absetzen der Entfernungspauschale	variabel	Zusätzliche Mobilitätskosten am Arbeitsort	fix
Freizeitkosten	variabel	Kosten für das Heimatpendeln (siehe tägliches Pendeln)	variabel
		steuerlich absetzbare Werbungskosten	variabel

Quelle: eigene Darstellung

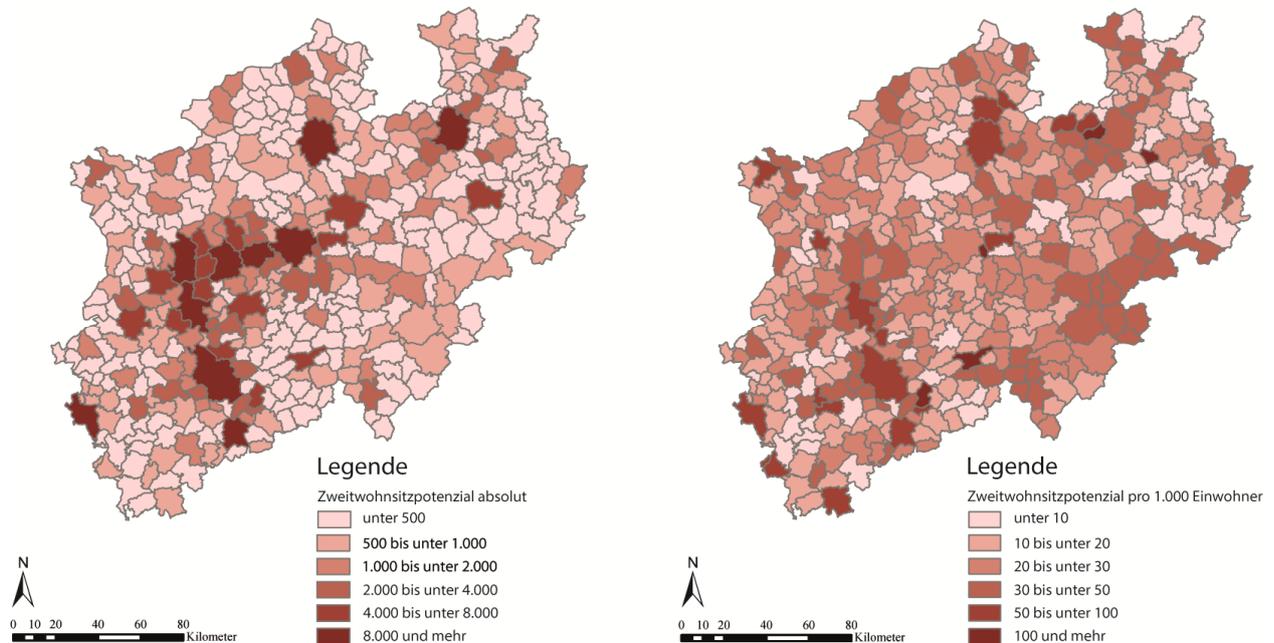
4.3 Ergebnisdarstellung

In der Grundkonfiguration des WoMoKoR werden weitestgehend die Mittel- oder Durchschnittswerte der Kostenkennwerte verwendet, sodass diese Konfiguration nach Meinung der Autoren das idealtypische Pendelverhalten am geeignetsten darstellen kann. Unter Einbeziehung der Freizeitkosten ergeben sich im Durchschnitt aller NRW-Kommunen eine Kritische Pendeldistanz von 55 km und entsprechend Kritische Mobilitätskosten von 715,73 € pro Monat. Angewendet auf die Tageseinpenderstatistik NRWs ergibt sich daraus summiert über alle Kommunen ein Zweitwohnsitzpotenzial von etwa 555.000 Personen. Das entspricht rund 13% aller Tagespendler in NRW.

Wie aufgrund der Einwohnerzahl und der entsprechend großen Arbeitsmärkte zu erwarten ist, entfallen die absolut höchsten Zweitwohnsitzpotenziale vollständig auf die Großstädte, wohingegen Klein- und Mittelstädte in peripheren Lagen nur geringe bis mittlere absolute Potenziale aufweisen. Bezogen auf die Einwohnerzahl ergibt sich eine

deutlich vom absoluten Zweitwohnsitzpotenzial abweichende räumliche Verteilung. Hier erreichen teilweise auch eher peripher gelegene Kleinstädte hohe relative Potenziäle (siehe Abb. 4 und 5).

Abb. 4 und 5: Absolutes (links) und relatives (rechts) Zweitwohnsitzpotenzial
(Grundkonfiguration mit Freizeitkosten)



Quelle: eigene Darstellung; statistische Datengrundlage: Website Statistisches Landesamt 5; Geodaten-
grundlage: Bundesamt für Kartografie und Geodäsie, Frankfurt am Main 2011

5 Folgenabschätzung

Die hier vorgestellten quantitativen Ergebnisse verdeutlichen, dass berufsbedingtes multilokales Wohnen von Relevanz für die Stadtentwicklung sein kann. Unter Berücksichtigung der mit dem Kostenrechner verbundenen Einschränkungen (siehe Kapitel 4.1: theoretisches Zweitwohnungspotenzial) bieten die Ergebnisse die Grundlage für eine Einschätzung der mit dem Thema der Multilokalität verbundenen Folgen für die Bereiche Wohnungsmarkt, Verkehr, fiskalische, ökonomische und soziale Effekte.

Qualitative Studien belegen, dass Zweitwohnungen vorrangig in innerstädtischen Lagen nachgefragt werden und eine geringere durchschnittliche Wohnungsgröße sowie einen veränderten Grundriss aufweisen als die Wohnung am Hauptwohnsitz (vgl. Reuschke 2010: 126 ff.; Leubert 2013: 108 ff.). Die Ansprüche an die Wohnung (Wohnungsgröße, Ausstattungsqualität) und das Wohnumfeld (Lage, Freizeitmöglichkeiten) stehen in diesem Zusammenhang in Abhängigkeit zu der Aufenthaltszeit am Arbeitsort und der Periodizität des Pendelns (vgl. Leubert 2013: 108 ff.). So kann multilokales Wohnen dazu führen, dass der Wohnungsdruck in den Kernstädten zunimmt und das Angebot an Wohnungen quantitativ und qualitativ nicht mehr mit der Wohnungsnachfrage übereinstimmt. Die temporäre Nachfrage nach kleinen bis mittelgroßen Wohnungen (ca. 40 bis 50 m²) in einem günstigen Preissegment kann in innerstädtischen Lagen zu Engpässen eben dieser Wohnungstypen führen. Eine höhere Fluktuation aufgrund der eher kurz- bis mittelfristigen Bindung an Immobilien durch zunehmend projektorientierte Arbeitspro-

zesse kann zudem steigende Boden- und Mietpreise bewirken (vgl. Streifender 1999: 64 ff.). Eine anhaltende Entwicklung der Haushaltsverkleinerung (siehe Kapitel 2) und eine deutliche Zunahme an Multilokalen lassen erwarten, dass die Konkurrenz um Wohnungen mit einer geringeren Wohnfläche in innerstädtischen Bereichen zunehmen wird, während andere Wohnungsbestände in Zukunft weniger markt- und konkurrenzfähig sein werden. Nach der Gebäude- und Wohnungszählung 2011 gibt es z.B. in Köln 181.304 Wohnungen in Wohngebäuden mit einer Wohnfläche zwischen unter 40 bis 59 m² (vgl. Website Statistisches Landesamt 3). Bei einem errechneten Zweitwohnsitzpotenzial von 54.165 Personen (Grundkonfiguration mit Freizeitkosten) und rund 280.000 Haushalten mit nur einer Person im Jahr 2011 (vgl. Website Statistisches Landesamt 4) kann davon ausgegangen werden, dass das Angebot bei einer Zunahme an praktiziertem multilokalem Wohnen nicht mehr ausreichen wird. In der Folge könnte es gerade in Bezug auf diese innerstädtischen Wohnungen zu einem stärkeren Konkurrenzdruck und Verdrängungsprozessen kommen (vgl. Streifender 1999: 64 ff.).

Für Städte und Gemeinden mit einer schrumpfenden Bevölkerungszahl kann der Zuzug multilokaler Personen die demografiebedingte Zunahme des Wohnungsleerstandes teilweise ausgleichen (vgl. Leubert 2013: 132ff.). Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Zweitwohnsitzbevölkerung, obwohl von ihr Nachfragepotenziale wie auch eine Verlagerung der Konsumausgaben ausgehen, den Rückgang an Steuereinnahmen und Schlüsselzuweisungen nicht vollständig kompensieren kann. Die Zunahme an Zweitwohnungen kann negative Bevölkerungstrends in einem Quartier kurz- bis mittelfristig abfedern und eine höhere Wohnungsnachfrage induzieren, muss aber nicht zwangsläufig zu einer zukünftig ausreichend hohen Auslastung der technischen und sozialen Infrastrukturen beitragen (vgl. ebd.: 135 ff.). Wenn bei einem hohen innerstädtischen Nachfragedruck auf Wohnungen mit geringer Quadratmeterzahl zunehmend ein Wandel von Mehrpersonen-Haushalten zu Einpersonen-Haushalten stattfindet, kann dies eine abnehmende Bevölkerungsdichte bewirken und folglich zu einer Unterauslastung der städtischen Infrastruktur führen. Sieht man die Zweitwohnung aber nicht als eigenständige und langfristige Anpassungsstrategie, sondern als Übergangsform zur Migration, kann ein hoher Anteil an Zweitwohnungen in Zukunft eine mögliche Zunahme an Hauptwohnsitzen und in der Folge kommunale Mehreinnahmen durch Steuereinnahmen und Schlüsselzuweisungen bedeuten.

Der höhere Anteil an temporär abwesenden Personen kann zudem vor dem Hintergrund sozialer Kontrolle diskutiert werden. Analog zu der von Dirksmeier für landschaftlich attraktive Räume diskutierten Problematik der Freizeitwohnsitze (vgl. 2012: 65 ff.) kann es in Stadtteilen mit einem hohen berufsbedingten Anteil an Zweitwohnungen insbesondere an Wochenenden oder zur Ferienzeit zu einer geringen Auslastung der Wohnungen und zu sogenannten „Rollladen-Siedlungen“ kommen. Unter Annahme der Broken-Window-Theorie von Wilson und Kelling kann aufgrund mehrerer Rückkopplungseffekte der Rückgang sozialer Kontrolle zu einer Zunahme an abweichendem Verhalten und einer wachsenden Kriminalitätsfurcht der Bevölkerung führen. Kriminalitätsfurcht mündet in sozialen Rückzug und letztlich in den Fortzug von Bewohnern (vgl. 1982; Eichhorn/Schulwitz 2013: 135 ff.). Während diese Auswirkungen also einen negativen Einfluss auf die lokale Bevölkerung sowie das Quartier haben und sich in einer persönlichen Verunsicherung durch leer stehende Häuser und Wohnungen sowie unbekannte Nachbarn äußern können, besteht ebenfalls die Möglichkeit, dass durch eine soziale Abwärtsspirale das Image bzw. die Außendarstellung eines Quartiers langfristig negativ verändert wird und dass das Quartier so für potenzielle Interessenten wie Investoren, Bewohner und den Einzelhandel an Attraktivität verliert.

Die tägliche Raumüberwindung ist eines der prägnantesten Charakteristika der multilokalen Lebensform der berufsbedingten Tagespendler. Bei einem Rückgang an Tagespendlern zu Gunsten von Shuttles würde dies eine Veränderung der täglichen Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur durch den Regionalverkehr bedeuten. Die veränderte Periodizität der Fahrten durch den Wechsel vom täglichen zum wöchentlichen Pendeln zwischen Hauptwohn- und Arbeitsort kann zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens führen. Obwohl dabei gleichwohl von einer Zunahme des innerstädtischen Verkehrs durch die zurückzulegenden Wege von der Zweitwohnung zum Arbeitsplatz ausgegangen werden kann, führt die Abnahme an interkommunalem Berufsverkehr in der Gesamtbetrachtung zu weniger Personenkilometern im Berufsverkehr. Ausgehend von externen Kosten (CO₂-Emissionen, Lärmbelastung, Unfälle etc.) in Höhe von 2 € je 100 PKW-Kilometer (vgl. Auf der Maur et al. 2013: 38) und einem PKW-Anteil von etwa 60% am Pendlerverkehr (vgl. Schulze 2009: 5), beträgt das jährliche Einsparpotenzial an externen Kosten entsprechend den Ergebnissen der Grundkonfiguration des WoMoKoR (siehe Kapitel 4.3) durch multilokales Wohnen in etwa 40 Millionen € in NRW. Zudem kann die Zunahme an multilokalem Wohnen eine modale Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr begünstigen, sofern die notwendige Infrastruktur in einer ausreichenden Qualität vorliegt. Hierbei geht es unter anderem um die Bedienhäufigkeit und Taktung im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr.

Obwohl Mobilität zu einer Flexibilisierung des Lebens beitragen kann, führt die physische Gebundenheit an einen Ort immer auch zu einer Abwesenheit von einem anderen Ort. Multilokalität kann somit neben neuen Formen der Flexibilität auch mit einer doppelten Abwesenheit bzw. doppelten Desintegration einhergehen (vgl. Duchêne-Lacroix 2009: 90). Der damit verbundene Bedeutungsverlust von Heimat und Heimatgefühl kann vor dem Hintergrund einer sich verändernden Aufgabenverteilung zwischen Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft im Sinne des Gewährleistungsstaates diskutiert werden, wenn Städte und Gemeinden bei der Bewältigung von öffentlichen Aufgaben aufgrund von finanziell prekären Haushaltslagen immer mehr auf die Hilfe von Akteuren der Zivilgesellschaft angewiesen sind. Soll Zivilgesellschaft zunehmend öffentliche Aufgaben übernehmen, stellt sich die Frage, wie sich zivilgesellschaftliches Engagement durch eine multilokale Lebensführung verändert. Hierbei muss gefragt werden, ob administrativ territoriales Handeln von Kommunen den fluiden Lebenspraktiken der Multilokalen noch gerecht werden kann und in welchem Maße die demokratische Legitimation und Teilhabe für diese Personengruppen gewährleistet werden können (kein Wahlrecht am Zweitwohnsitz). So besteht Forschungsbedarf in der Betrachtung des Zusammenhangs von multilokalen Lebensweisen, städtischer Governance und institutionellen Arrangements (vgl. Haus 2012; Weiske 2009).

6 Multilokalität und die Neuen Leitbilder der Raumordnung

Das Beispiel der multilokalen Lebensformen zeigt, dass eine konsequente Weiterentwicklung von Stadtregionen durch die Vernetzung und Kooperation von Städten und Gemeinden durch Konzepte wie Stadt-Land-Partnerschaften erforderlich ist. Die Anwendung von starren räumlich-administrativen Einheiten mit einer festen hoheitlichen Zuständigkeit entspricht zunehmend nicht mehr dem Lebensalltag der Bevölkerung. Die Förderung regionaler Kooperationen zwischen Städten und Gemeinden kann dazu genutzt werden, um berufsbedingte Multilokalität als Chance zur besseren Ausschöpfung regionaler Arbeitskraftpotenziale zu verstehen und damit zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region beizutragen. Eine übergemeindliche Koordination sowie eine Überführung von physisch kommunal gebundenen Wirtschaftsstandorten und Arbeits-

plätzen auf eine regionale Ebene der Vermittlung ermöglichen die effektivere Zusammenführung von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt (vgl. Leitbild „Wettbewerbsfähigkeit stärken“, MKRO 2013).

Zentraler Punkt der Neuen Leitbilder der Raumordnung ist die Sicherung der Daseinsvorsorge (vgl. Leitbild „Daseinsvorsorge sichern“, MKRO 2013). Vor dem Hintergrund schrumpfender und ländlicher Räume sind Leistungen der Daseinsvorsorge und die Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen (§ 1 ROG) zunehmend vor der Frage der Tragfähigkeit und Zukunftsfähigkeit zu sehen. In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, inwiefern die Tragfähigkeit von (technischen) Einrichtungen der Daseinsvorsorge durch die Zunahme an Multilokalität, insbesondere durch multilokales Wohnen, eher verschlechtert wird oder als Strategie zum Ausgleich des Bevölkerungsverlustes interpretiert werden kann.

Im Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge muss die Erreichbarkeit als eine Grundvoraussetzung multilokaler Lebensführung verstanden werden, die zum einen über den Ausbau technischer Infrastrukturen und zum anderen über die Anpassung bestehender tariflicher Angebote öffentlicher Verkehrsträger zu gewährleisten ist. Die Verbindung von wichtigen Knotenpunkten, wie überregionalen Arbeitsmarktzentren, und die Berücksichtigung von Pendlerverflechtungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätten muss Bestandteil einer langfristigen strategischen Planung sein. Bezogen auf den öffentlichen Verkehr nennt die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) explizit die „Schaffung unternehmensübergreifender Tarifsysteme, gebietsübergreifender Tarifangebote sowie optimal abgestimmter und leichtverständlicher Fahrpläne und attraktiver Fahrpreise [...]“ (MKRO 2013: 14).

Unter Berücksichtigung des Leitbildes einer energiesparenden und verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur, die sich insbesondere durch eine Durchmischung städtischer Funktionen und damit auch kurze Wege auszeichnet (vgl. Holz-Rau/Sicks 2013: 16 ff.), ist die Zunahme an multilokalem Handeln (siehe Kapitel 1) kritisch zu sehen. Die Internationalisierung und Regionalisierung des Arbeitsmarktes mit einer kontinuierlich steigenden Zahl an berufsbedingten Pendlern steht der Umsetzung einer energiesparenden und verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur entgegen. Unter der Annahme, dass sich aufgrund wirtschaftsstruktureller Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und individueller Präferenzen Hauptwohn- und Arbeitsort zunehmend voneinander unterscheiden, können berufsbedingte Zweitwohnungen als neuer Ansatz zur Verkehrsreduktion verstanden werden. Da das Vorhalten von zwei oder mehr Übernachtungsmöglichkeiten (Vergrößerung der Gesamtwohnfläche über alle Aufenthaltsorte) jedoch ebenfalls mit einer höheren Flächeninanspruchnahme einhergeht, muss geprüft werden, inwiefern die erreichte Verkehrsreduktion durch eine veränderte Pendelperiodizität nachhaltiger ist als die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch multilokales Wohnen.

Literatur

Auf der Maur, Alex; Rommerskirchen, Stefan; Eggert, Johannes (2013): Externe Effekte des Personen- und Güterverkehrs auf Österreichs Straßen: Grundlagen und Größenordnungen.
http://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=httpProzent3AProzent2FProzent2Fportal.wko.atProzent2FwkProzent2Fdok_detail_file.wkProzent3FangidProzent3D1Prozent26docidProzent3D2133706Prozent26conidProzent3D707955&ei=WtsUUuialYrN4QSYsYHoDQ&usg=AFQjCNEZ3omDaG7DjPbpLWo64T80RmDzFA&sig2=zulFHQpB2GDhjo_im2vh3g&bvm=bv.50952593,d.bGE (letzter Zugriff am 21.08.2013).

- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne. 5. Aufl. Frankfurt am Main.
- Braukmann, Till; Genth, Matthias (2012): Multilokalität – Neue Herausforderungen für die Stadt- und Regionalplanung. In: Eichenlaub, Alexander G.; Pristl, Thomas (Hrsg.): Umbau mit Bestand – Nachhaltige Anpassungsstrategien für Bauten, Räume und Strukturen. Berlin.
- Brinkmann, Wolfgang; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Mielke, Bernd (2004): Pendler in NRW. In: ILS trends 1/2004.
<http://www.ils-forschung.de/down/trends04-1.pdf> (letzter Zugriff am 30.07.2013).
- Diewald, Martin (1990): Der Wandel von Lebensformen: Eine Entsolidarisierung der Gesellschaft durch Individualisierung?. In: Zeitschrift für Gesellschaft, Wirtschaft, Politik und Bildung. Jg. 39, H. 2, 165-176.
- Duchêne-Lacroix, Cédric (2009): Mit Abwesenheit umgehen: Kontinuität und Verankerung einer transnationalen Lebensführung jenseits territorialer Abgrenzungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Jg. 2009, H. 1/2: 87-98.
- Eichhorn, Sebastian; Schulwitz, Martin (2013): Analyse der Kosten von Multilokalität zur Ermittlung des Zweitwohnsitzpotenzials: eine Berechnung der kritischen Pendlerdistanz für die Gemeinden Nordrhein-Westfalens. Masterthesis. Dortmund, Technische Universität Dortmund.
- Follmer, Robert; Gruschwitz, Dana; Jesske, Birgit; Quandt, Sylvia; Lenz, Silvia; Nobis, Claudia; Köhler, Katja; Mehlin, Markus (2010): Mobilität in Deutschland 2008: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn, Berlin.
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_1.pdf (letzter Zugriff am 01.09.2013).
- Haas, Anette; Hamann, Silke (2008): Pendeln – ein zunehmender Trend, vor allem bei Hochqualifizierten. In: IAB-Kurzberichte 6/2008. Nürnberg.
<http://doku.iab.de/kurzber/2008/kb0608.pdf> (letzter Zugriff am 04.09.2013).
- Hesse, Markus; Scheiner, Joachim (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: eine Typologie multilokalen Wohnens. In: Geographische Zeitschrift, Jg. 95, H. 3, 138-154.
- Hilti, Nicola (2013): Lebenswelten multilokal Wohnender: Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Wiesbaden.
- Holz-Rau, Christian; Sicks, Kathrin (2013): Stadt der kurzen Wege und weiten Reisen. In: Raumforschung und Raumordnung. Berlin, Heidelberg.
- Jara-Diaz (2007): Allocation and Valuation of Travel Time Savings. In: Hensher, D.; Button, K. (Hrsg.): Handbook of Transport Modelling, 2nd Edition, Oxford, 303-320.
- Kirchgässner, Gebhard (2000): Homo oeconomicus. 2. Auflage. Tübingen.
- Klodt, Henning; Maurer, Rainer; Schimmelpfennig, Axel (1997): Tertiarisierung in der deutschen Wirtschaft. Kieler Studien, No. 283.
- Leubert, Nicole (2014): Heute hier. Morgen dort. Chancen und Herausforderungen multilokaler Lebensstile in Wolfsburg. ISR Graue Reihe 47, Berlin.
http://www.isr.tu-berlin.de/fileadmin/i40/ipz/download/publikationen/graue_reihe/Graue_Reihe_-_Heft_47_-_Heute_hier._Morgen_dort.pdf (letzter Zugriff am 05.09.2014).
- Limmer, Ruth (2005): Berufsmobilität und Familie in Deutschland. In: Zeitschrift für Familienforschung, Jg. 17, H. 2, 96-114.
- Maibach, M.; Schreyer, C.; Sutter, D.; Van Essen, H.P.; Boon, B.H.; Smokers, R.; Schroten, A.; Doll, C.; Pawloska, B.; Bak, M. (2008): Handbook on estimation of external costs in the transport sector – Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT). CE Delft.
- Ministerkonferenz der Raumordnung (MKRO) (2013): Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland 2013 (MKRO-Beschluss vom 03.06.2013).
http://service.mvnet.de/_php/download.php?datei_id=98844 (letzter Zugriff am 05.09.2014).
- Nellthorp, John; Sansom, Tom; Bickel, Peter; Doll, Claus; Lindberg, Gunnar (2001): UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency.

- Peters, Sibylle (2011): Neue Formen von Projektorganisation und Projektmanagement – dynamisch und offen. In: *Enabling Innovation – Innovationsfähigkeit – deutsche und internationale Perspektiven*. Berlin, Heidelberg, 53-65.
- Petzold, Knut (2011): *Multilokalität als Handlungssituation: Lokale Identifikation, Kosmopolitismus und ortsbezogenes Handeln unter Mobilitätsbedingungen*. Wiesbaden.
- Reuschke, Darja (2010): *Multilokales Wohnen: Raum-zeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung*. Wiesbaden.
- Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585).
- Rolshoven, Johanna (2006): *Woanders daheim: Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne*. In: *Zeitschrift für Volkskunde*, Jg. 102, H. 2, 179-194.
- Schulze, Sven (2009): *Einige Beobachtungen zum Pendlerverhalten in Deutschland*. HWWI Policy Paper, Nr. 1-19. Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (Hrsg.).
http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI_Policy_Paper_1-19.pdf (letzter Zugriff am 20.08.2013).
- Small, Kenneth A.; Verhoef, Erik T. (2007): *The Economics of Urban Transportation*. New York.
- Streifenender, Thomas (1999): *Die Problematik der Zweitwohnsitze analysiert an der Gemeinde Rottach-Egern*. Diplomarbeit im Fach Geographie an der Ludwig-Maximilians-Universität zu München.
http://www.researchgate.net/profile/Thomas_Streifenender/publication/236986341_Die_Problematik_der_Zweitwohnsitze_analysiert_an_der_Gemeinde_Rottach-Egern_Freie_wissenschaftliche_Arbeit_zur_Erlangung_des_Grades_eines_Diplom-Geographen/links/0deec51ac66f1a24ed000000 (letzter Zugriff am 05.09.2014).
- Sturm, Gabriele; Meyer, Katrin (2009): *Was können die Melderegister deutscher Großstädte zur Analyse von residenzieller Multilokalität beitragen?*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Jg. 2009, H. 1/2, 15-29.
http://www.uni-muenster.de/imperia/md/content/geographie_multilokalitaet/beispielbeitraege/izr03_sturmeyer.pdf (letzter Zugriff am 04.09.2013).
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge.
- Website Statistisches Landesamt 1 – Berufseinpendler nach Geschlecht 2006–2011 (Tabellencode: 193-A-01iz)
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (letzter Zugriff am 01.08.2013).
- Website Statistisches Landesamt 2 – Berufseinpendler nach Geschlecht, Entfernung und Quelle 2011 (Tabellencode: 193-A-06i):
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (letzter Zugriff am 01.08.2013).
- Website Statistisches Landesamt 3 – Wohnungen in Gebäuden mit Wohnraum sowie in Wohngebäuden nach der Wohnfläche (Tabellencode: 31211-04i)
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (letzter Zugriff am 05.09.2014).
- Website Statistisches Landesamt 4 – Privathaushalte nach Haushaltsgrößen (Tabellencode: 122-3-09ir)
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (letzter Zugriff am 05.09.2014).
- Website Statistisches Landesamt 5 – Bevölkerungsstand und -bewegungen 2011 (Tabellencode: 12491-01ir)
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (letzter Zugriff am 10.09.2014).
- Weichhart, Peter (2009): *Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Jg. 2009, H. 1/2, 1-14.
- Weiske, Christine (2009): *Multilokale Arrangements des Alltags und die kommunalpolitischen Implikationen*. In: Köppen, Bernhard; Molter, Uli; Scherm, Ilona (Hrsg.): *Geographie kennt keine Grenzen*. Zum 60. Geburtstag von Peter Jurczek. Chemnitz, 277-289.
- Willmann, Ivo; Danielli, Giovanni (2011): *Planungshilfe Zweitwohnungen: Grundlagen und Empfehlungen für eine bessere Auslastung von bestehenden Zweitwohnungen*. Bern, Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

- Wilson, J. Q.; Kelling, G. L. (1982): Broken windows: The police and neighborhood safety. In: Atlantic Monthly, Jg. 1982, H. 3, 29–38.
- Schulze, Sven (2009): Einige Beobachtungen zum Pendlerverhalten in Deutschland. HWWI Policy Paper, Nr. 1-19. Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (Hrsg.).
http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI_Policy_Paper_1-19.pdf (letzter Zugriff am 20.08.2013).
- Zapf, Wolfgang (1987): Individualisierung und Sicherheit: Untersuchungen zur Lebensqualität in der Bundesrepublik Deutschland. München.

Autoren

Sebastian Eichhorn, M. Sc. (*1984), wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund. Nach der Ausbildung zum IT-Systemkaufmann in Hagen Bachelor- und Master-Studium der Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund. Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte: Siedlungsflächenentwicklung, nachhaltiges Flächenmanagement, Monitoring, Multilokalität.

Martin Schulwitz, M. Sc. (*1986), wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund. Bachelor- und Master-Studium der Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund. Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte: Kosten und Zukunftsperspektiven technischer Infrastrukturen im demografischen und klimatischen Wandel, Kosten der Multilokalität.