

WANDERUNGSENTSCHEIDUNGEN VON STADT-UMLAND-WANDERERN IN VIER STADTREGIONEN

Regionaler Vergleich der Muster und Motive, Informations- und Wahrnehmungslücken sowie Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung

Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor rerum politicarum (Dr. rer. pol.)
an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Angelika H. C. Münter

März 2011

Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor rerum politicarum (Dr. rer. pol.)
an der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Angelika H. C. Münter

Gutachter

Univ.-Prof. Dr. rer. nat. Hans H. Blotevogel, Fakultät Raumplanung der TU Dortmund

Univ.-Prof. Dr. phil. Susanne Frank, Fakultät Raumplanung der TU Dortmund

Prüfer

Univ.-Prof. Dr. rer. nat. Thorsten Wiechmann, Fakultät Raumplanung der TU Dortmund

Ich versichere, dass ich diese Arbeit selbständig verfasst habe und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Dortmund, im März 2011

DANKSAGUNG

Ich danke allen, die mich auf die unterschiedlichste Weise beim Verfassen dieser Arbeit unterstützt haben. Dies sind (in alphabetischer Reihenfolge): Brigitte Adam, Hans H. Blo-tevogel, Anne Budinger, Rainer Danielzyk, Kathrin Driessen, Susanne Frank, Andreas Gravert, Anna Growe, Marian Günzel, Markus Jeschke, Heribert Müller-Rieke, Frank Osterhage, Sandra Paßlick, Achim Prosek, Peter Schmitt, Sandra Schmitz, Frank Roost, Kati Volgmann, Anne Volkmann, Thorsten Wiechmann sowie die Teilnehmer der Doktorandenkolloquien des Fachgebietes RLP und des ILS.

Ich widme diese Arbeit meinem Vater Bernhard Münter, der entscheidend dazu beigetragen hat, dass ich Wissenschaftlerin geworden bin, indem er mich gelehrt hat, kritisch zu denken.

Kurzfassung

Suburbanisierung ist der Prozess, der die Stadtentwicklung in Deutschland im 20. Jahrhundert dominiert hat. Auch wenn in den letzten Jahren eine Abschwächung der Suburbanisierung bei gleichzeitiger neuer Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort zu beobachten ist, zeigt sich, dass sich die mit Suburbanisierungsprozessen verbundenen planerischen Herausforderungen damit keineswegs von selbst lösen. Denn auch Suburbanisierungsprozesse auf einem deutlich niedrigeren Niveau als in der Vergangenheit sind aus gesamtgesellschaftlicher Sicht als problematisch zu werten, insbesondere wenn man sie im Zusammenhang mit den aktuell diskutierten gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ betrachtet, da diese die negativen ökologischen und ökonomischen Folgewirkungen einer dispersen Siedlungsentwicklung noch deutlicher hervortreten lassen. Insofern besteht auch weiterhin ein Forschungsbedarf bei der Entwicklung von Ansätzen zur Begrenzung der Suburbanisierung. Diese Arbeit zeigt auf, an welchen Stellschrauben neue Gegenstrategien zur Begrenzung der Suburbanisierung ansetzen können.

Die Suburbanisierung ist als emergenter Prozess nicht das Ergebnis räumlicher Planung, sondern das Resultat unzähliger Einzelentscheidungen einer Vielzahl an Akteuren, die in einem komplexen Wirkungszusammenhang stehen, aber in ihrer Gänze von niemandem bewusst gesteuert werden. Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung müssen daher bei den Entscheidungslogiken der handelnden Akteure ansetzen. Die Arbeit greift eine wesentliche Akteursgruppe in Suburbanisierungsprozessen, die Stadt-Umland-Wanderer, heraus und zielt darauf ab, aus einer handlungstheoretischen Mikroperspektive zu einem tiefergreifenden Verständnis der Entscheidungs- und Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl beizutragen. Hierzu werden zunächst vier wesentliche Forschungslücken der bisherigen Wanderungsmotivforschung identifiziert, zu deren Schließung die Arbeit auf der Grundlage einer quantitativen sowie einer qualitativen Wanderungsmotivuntersuchung für vier Fallregionen (Köln, Leipzig, Magdeburg und Münster) einen empirischen Beitrag leistet:

- *Berücksichtigung des Prozesscharakters von Wanderungsentscheidungen in der Erhebung von Wanderungsmotiven:* Wanderungsentscheidungen lassen sich als mehrstufiger Entscheidungsprozess interpretieren. Die Arbeit gibt methodische Empfehlungen, wie sich der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl in standardisierten Wanderungsmotivstudien angemessen erheben lässt.
- *Regional vergleichende Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung:* Die grundlegenden Muster der Stadt-Umland-Wanderung sind in allen vier Fallregionen dieselben. Sie ist – trotz der generellen gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse – auch heute noch durch die „klassischen“ Muster einer selektiven Abwanderung von Familienhaushalten, die für die Mehrheit mit der Bildung von Wohneigentum und dem Bezug eines Einfamilienhauses einhergeht, geprägt. In Bezug auf das Niveau der Stadt-Umland-Wanderung sowie auf die Motive der Stadt-Umland-Wanderungen zeigen sich hingegen deutliche Unterschiede zwischen Regionen mit angespannten bzw. entspannten Wohnungsmärkten. In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten hat sich die Stadt-

Umland-Wanderung deutlich stärker abgeschwächt als in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten. Außerdem dominieren in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten eindeutig finanzielle Motive für den Umzug von der Kernstadt in das Umland. Wohnungsangebote innerhalb der Kernstadt werden von den Stadt-Umland-Wanderern in diesen Regionen häufig als unbezahlbar angesehen. In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten sind finanzielle Motive, im Sinne eines im Umland als besser empfundenen Preis-Leistungs-Verhältnisses, zwar auch das wesentliche Abwanderungsmotiv, daneben sind aber auch wohnungs- und wohnumfeldbezogene Abwanderungsmotive relevant.

- *Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl:* Informations- wie auch Wahrnehmungslücken im Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl können dazu führen, dass ein Haushalt eine Wohnstandortentscheidung trifft, die seinen eigentlichen, ausdrücklich erklärten Zielvorstellungen bei der Wohnstandortwahl widerspricht. Die wesentliche Wahrnehmungslücke der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl betrifft die monetären Kosten der Wohnstandortwahl. Die Stadt-Umland-Wanderer benennen das im Umland als besser empfundene Preis-Leistungs-Verhältnis als entscheidendes Abwanderungsmotiv. In die subjektive Bewertung der Kosten werden aber nur die Wohnkosten, nicht aber die Mobilitätskosten sowie die langfristigen finanziellen Effekte der Wohnstandortwahl in ihrer tatsächlichen Höhe einbezogen. Weitere Informations- und Wahrnehmungslücken betreffen die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws, die langfristigen Auswirkungen der Wohnstandortwahl sowie die Infrastrukturausstattung am neuen Wohnstandort.
- *Identifizierung durch städtische Gegenstrategien beeinflussbarer Stadt-Umland-Wanderer:* Die Stadt-Umland-Wanderer lassen sich in zwei Gruppen untergliedern: einerseits diejenigen, die der Stadt bewusst den Rücken kehren, andererseits jene, die dem städtischen Wohnen gegenüber tendenziell aufgeschlossen sind. Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sollten von vorne herein nur auf die zweite Gruppe abzielen, um effizient zu sein. In dieser Arbeit wird ein methodischer Ansatz entwickelt, die Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer aus allen Stadt-Umland-Wanderern herauszufiltern. Die Befunde, dass die Stadt-Umland-Wanderung ein selektiver Abwanderungsprozess von Familienhaushalten ist, die im Umland ein Eigenheim erwerben, treten besonders deutlich hervor, wenn man nur die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer betrachtet. Die Gruppe der „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer ist hingegen heterogener und lässt sich überproportional den neuen Suburbanisierungsmustern zuzuordnen, die im Zuge der gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse neben das klassische Suburbanisierungsmuster getreten sind.

Abschließend werden, auf den analytischen Erkenntnissen aufbauend, grundsätzliche planerische Schlussfolgerungen zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen gezogen. Diese betreffen die Berücksichtigung der regionalen Unterschiede in den Motivkonstellationen der Stadt-Umland-Wanderer bei der Strategieentwicklung, die Ausrichtung der Gegenstrategien auf Zielgruppen sowie Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl, welche die Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl adressieren.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	iv
Inhaltsverzeichnis.....	vi
Abkürzungsverzeichnis.....	x
Abbildungsverzeichnis	xi
Tabellenverzeichnis.....	xiv
1 EINLEITUNG.....	1
2 DIE WOHSIEDLUNGSENTWICKLUNG IN STADTREGIONEN AUS DER MAKROPERSPEKTIVE: VON DER SUB- ZUR REURBANISIERUNG?	8
2.1 Vergangenheit: Suburbanisierungsprozesse als vorherrschender Entwicklungstrend im 20. Jahrhundert.....	11
2.1.1 Ursachen und Triebkräfte der Suburbanisierung.....	13
2.1.2 Folgen der Suburbanisierung.....	17
2.1.3 Entwicklungspfade der Suburbanisierung	20
2.1.3.1 Suburbanisierungsprozesse in den alten Bundesländern.....	20
2.1.3.2 Besonderheiten der Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern.....	23
2.1.3.3 Regionale Unterschiede in der Ausprägung und Intensität von Suburbanisierungsprozessen.....	26
2.2 Gegenwart: Reurbanisierung bzw. die Renaissance der Städte als Wohnstandort?	28
2.2.1 Bedeutungsdimensionen des Phänomens Renaissance der Städte.....	30
2.2.2 Quantitative Befunde zur Reurbanisierung und zur Rückwanderung in die Stadt.....	31
2.2.3 Einflussfaktoren der Renaissance der Städte als Wohnstandort sowie der Attraktivität suburbaner Wohnstandorte	33
2.2.3.1 Struktureffekte.....	33
2.2.3.2 Verhaltenseffekte.....	35
2.3 Zukunft: Die Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ als wesentliche Rahmenbedingungen der Siedlungsentwicklung.....	45
2.3.1 Infrastrukturfolgekosten disperser Siedlungsentwicklung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.....	46
2.3.2 Klimaschutz durch ressourceneffiziente Raumstrukturen	49

2.4	Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen	51
2.4.1	<i>Der Blickwinkel auf Stadtregionen: „Stadt-Umland-Gegensatz“ vs. „Regionalisierte Lebensweisen in Stadtregionen“</i>	51
2.4.2	<i>Strategien und Instrumente der Kernstädte zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung</i>	55
3	DIE WOHSIEDLUNGSENTWICKLUNG IN STADTREGIONEN AUS DER MIKROPERSPEKTIVE: SUBURBANISIERUNGSPROZESSE ALS KOMPLEXES WIRKUNGSGEFÜGE VON EINZELENTSCHEIDUNGEN	67
3.1	Steuerung von Suburbanisierungsprozessen aus planungstheoretischer Perspektive	68
3.1.1	<i>Suburbanisierung als emergenter Prozess</i>	70
3.1.2	<i>Suburbanisierungsprozesse aus dem Blickwinkel des „Prozessmodells zur Analyse regionaler Strategiebildung“ nach WIECHMANN</i>	71
3.2	Akteure der Suburbanisierung und ihre Handlungslogiken	77
3.3	Stadt-Umland-Wanderungen aus handlungstheoretischer Perspektive	83
3.3.1	<i>Grundlagen der handlungsorientierten Sozialgeographie</i>	86
3.3.2	<i>Lebenszyklus- und Lebenslaufkonzept</i>	88
3.3.3	<i>Die Rationalität des menschlichen Handelns</i>	91
3.3.4	<i>SEU-Theorie</i>	94
3.3.5	<i>Prozessmodelle zur Erklärung von Wanderungsentscheidungen</i>	96
3.4	Rahmenbedingungen individueller Wanderungsentscheidungen	104
4	WANDERUNGSMOTIVFORSCHUNG	107
4.1	Entwicklung der Wanderungsmotivforschung	108
4.2	Kritik an Wanderungsmotivstudien und der Wanderungsmotivforschung	111
5	ZWISCHENFAZIT UND FORSCHUNGSLÜCKEN	119

6	DIE VIER FALLREGIONEN.....	129
6.1	Auswahl und Abgrenzung der Fallregionen.....	129
6.2	Beschreibung der Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt in den Fallregionen.....	136
6.2.1	<i>Köln</i>	136
6.2.2	<i>Leipzig</i>	138
6.2.3	<i>Münster</i>	140
6.2.4	<i>Magdeburg</i>	141
6.2.5	<i>Suburbanisierungsprozesse in den vier Fallregionen</i>	143
6.2.6	<i>Rahmenbedingungen des Wohnungsmarktes in den vier Fallregionen</i>	147
7	METHODIK DER EMPIRISCHEN ERHEBUNGEN	152
7.1	Methodik der standardisierten Haushaltsbefragung.....	154
7.2	Methodik der qualitativen Haushaltsbefragung.....	161
8	MUSTER DER STADT-UMLAND-WANDERUNG.....	166
8.1	Die Stadt-Umland-Wanderer	166
8.2	Veränderung der Wohnsituation mit dem Umzug.....	174
8.2.1	<i>Wohnungsgröße und Gebäudetyp</i>	174
8.2.2	<i>Eigentumsverhältnisse und Eigentumbildung</i>	182
8.3	Auswirkungen der veränderten Wohnsituation auf Verkehrsmittelverfügbarkeit und Mobilitätsverhalten.....	186
9	DER ENTSCHEIDUNGSPROZESS DER STADT-UMLAND-WANDERER BEI DER WOHNSTANDORTWAHL	192
9.1	Empfehlungen zur Berücksichtigung des Prozesscharakters von Wanderungsentscheidungen in der Erhebung von Wanderungsmotiven.....	193
9.2	Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragung ..	203
9.2.1	<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung</i>	203
9.2.2	<i>Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort</i>	210
9.2.3	<i>Wohnstandortsuche</i>	222
9.2.4	<i>Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen</i>	226

9.3	Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der qualitativen Interviews	234
9.3.1	<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung</i>	235
9.3.2	<i>Abwägung zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten</i>	235
9.3.2.1	Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort.....	236
9.3.2.2	Ressourcen, <i>constraints</i> und Kompromisse bei der Wohnstandortwahl..	244
9.3.2.3	Abwägung zwischen Stadt und Umland	248
9.3.3	<i>Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen</i>	251
10	INFORMATIONEN- UND WAHRNEHMUNGSLÜCKEN DER STADT-UMLAND-WANDERER BEI DER WOHNSTANDORTWAHL	253
10.1	Veränderung der Lebensbedingungen und der Zufriedenheit der Stadt- Umland-Wanderer mit dem Umzug.....	254
10.2	Kosten der Wohnstandortwahl	258
10.2.1	<i>Wohn- und Mobilitätskosten</i>	259
10.2.2	<i>Zeitaufwände als nicht-monetäre Kosten der Wohnstandortwahl</i>	269
10.3	Weitere Informations- und Wahrnehmungslücken.....	272
10.3.1	<i>Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkw</i>	272
10.3.2	<i>Infrastrukturausstattung des neuen Wohnstandortes</i>	277
10.3.3	<i>Langfristige Auswirkungen der Wohnstandortwahl</i>	281
10.4	Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte.....	282
11	WER KANN IN DER STADT GEHALTEN WERDEN?	287
11.1	Typisierung der Stadt-Umland-Wanderer nach dem Grad der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung.....	288
11.2	Die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer	295
12	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK.....	307
12.1	Zusammenfassung der empirischen Erkenntnisse	308
12.2	Politisch-planerische Konsequenzen.....	319
12.3	Weiterer Forschungsbedarf.....	329
	QUELLENVERZEICHNIS	333
	ANHANG	I

Abkürzungsverzeichnis

ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung
BauGB	Baugesetzbuch
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
CATI	<i>computer assisted telephone interview</i>
DASL	Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung
DFG	Deutsche Forschungsgemeinschaft
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FoPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr des BMVBS
FoPS-Projekt	Forschungsprojekt „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung“ im Forschungsprogramm Stadtverkehr des BMVBS
IK KomWoB	Initiativkreis kommunale Wohnungsmarktbeobachtung
ISB	Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen
KMK	Kaiser-Meyer-Olkin-Kriterium
MAU	<i>multi-attribute utility</i>
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht-motorisierte Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REFINA	Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (Forschungsschwerpunkt des BMBF)
RLP	Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund
ROP	Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund
RREEMM	<i>resourceful restricted evaluating expecting maximizing man</i>
RWTH Aachen	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
SEU	<i>subjective expected utility</i>
TU	Technische Universität
vdw	Verband der Wohnungswirtschaft
Wfa	Wohnungsbauförderungsanstalt NRW

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aufbau der Arbeit.....	6
Abbildung 2:	Phasenmodell der Stadtentwicklung	9
Abbildung 3:	Suburbanisierung im weiteren und im engeren Sinne.....	13
Abbildung 4:	Pkw-Besatz in Deutschland je 1.000 Einwohner	13
Abbildung 5:	Baulandpreise in Deutschland 2005.....	15
Abbildung 6:	Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.....	18
Abbildung 7:	Langfristige Entwicklung der Hypothekenzinsen in Deutschland 1982 bis 2006.....	22
Abbildung 8:	Rahmenbedingungen der Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern bis ca. 1997	24
Abbildung 9:	Zusammenhang zwischen intraregionalen Wanderungssalden und Angebotsmieten in den Großstädten 2007.....	26
Abbildung 10:	Bevölkerungsentwicklung nach zusammengefassten Kreistypen 1995 bis 2008 (1995, Index=100).....	31
Abbildung 11:	Stadt-Umland-Wanderungssaldo der Großstädte 1991-2007	32
Abbildung 12:	Demographische Struktureffekte als eine Ursache der Reurbanisierung in Deutschland.....	34
Abbildung 13:	Binnenwanderungssaldo der Kernstädte nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner der Altersgruppe.....	35
Abbildung 14:	Eine Renaissance der Städte als Wohnstandort bzw. eine weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte fördernde und hemmende Faktoren	36
Abbildung 15:	Prognostizierte Entwicklung der Zahl der Privathaushalte zwischen 2007 und 2025.....	37
Abbildung 16:	Auswirkungen von Bevölkerungsrückgängen bei gleichzeitigem Siedlungsflächenzuwachs auf die Siedlungsstruktur und die Infrastruktur.....	47
Abbildung 17:	Strategien der Kernstädte zur Begrenzung der Suburbanisierung durch die Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt.....	58
Abbildung 18:	Linearer versus adaptiver Strategiebegriff nach MINTZBERG.....	70
Abbildung 19:	Prozessmodell zur Analyse regionaler Strategiebildung nach WIECHMANN	73
Abbildung 20:	Akteure der Bevölkerungssuburbanisierung	78
Abbildung 21:	Schematisches Modell der durch kommunale Stadtentwicklungspolitik beeinflussbaren Einwohnerentwicklung.....	79
Abbildung 22:	Schema der Entwicklung von Lebenszyklus-Phasen.....	89
Abbildung 23:	Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl.....	97
Abbildung 24:	Quervergleich wesentlicher Ergebnisse kommunaler Wanderungsmotivstudien	109
Abbildung 25:	Die vier Fallregionen.....	134
Abbildung 26:	Kurzcharakteristik Fallregion Köln.....	137
Abbildung 27:	Kurzcharakteristik Fallregion Leipzig	138
Abbildung 28:	Kurzcharakteristik Fallregion Münster	140
Abbildung 29:	Kurzcharakteristik Fallregion Magdeburg	142
Abbildung 30:	Entwicklung der Bevölkerung und des Suburbanisierungsgrades* 1993-2009 (Index 1993 = 100)	143
Abbildung 31:	Wanderungssaldo der Kernstadt gegenüber dem Umland 1975 bzw. 1999 bis 2008/9 in Prozent der Einwohner der Kernstadt	146

Abbildung 32:	Die typologische Analyse.....	163
Abbildung 33:	Haushaltstypen nach Regionen.....	167
Abbildung 34:	Durchschnittliche Größe der abgewanderten Haushalte im Vergleich zur Bevölkerung der Kernstadt nach Regionen.....	169
Abbildung 35:	Veränderung der Haushaltsgröße im Zuge des Umzugs nach Regionen.....	169
Abbildung 36:	Erwerbstätigkeit des Hauptverdieners und eines weiteren Erwerbstätigen nach Regionen.....	171
Abbildung 37:	Nettohaushaltseinkommen nach Regionen.....	172
Abbildung 38:	Äquivalenzeinkommen nach Fallregionen und nach Haushaltstypen.....	173
Abbildung 39:	Durchschnittliche Wohnfläche von Eigentümer- und Mieterhaushalten nach dem Umzug nach Regionen.....	175
Abbildung 40:	Individuelle Veränderung der Wohnfläche je Haushaltsmitglied mit dem Umzug nach Regionen.....	175
Abbildung 41:	Anteil der Haushalte, die in einem Haus wohnen, vor und nach dem Umzug nach Regionen.....	176
Abbildung 42:	„Wohnpark“ in Hermsdorf bei Magdeburg.....	177
Abbildung 43:	Individuelle Veränderung der Bauform mit dem Umzug nach Regionen.....	177
Abbildung 44:	Gebäudetyp vor und nach dem Umzug nach Regionen.....	178
Abbildung 45:	Bewohnter Gebäudetyp nach dem Umzug nach ausgewählten Haushaltstypen sowie Eigentümer- und Mieterhaushalten.....	179
Abbildung 46:	Eindrücke von Wohnstandorten im Kölner und Magdeburger Umland.....	181
Abbildung 47:	Anteil von Neubau- und Gebrauchtimmobilien an den „gekauften Häusern“.....	182
Abbildung 48:	Anteil von Neubauimmobilien an den „gekauften Häusern“ nach ausgewählten Gebäudetypen und Regionen.....	182
Abbildung 49:	Eigentümeranteil vor und nach dem Umzug nach Regionen.....	183
Abbildung 50:	Eigentumsbildung mit dem Umzug nach Fallregionen und ausgewählten Haushaltstypen.....	184
Abbildung 51:	Pkw-Besitz nach dem Umzug nach Fallregionen, Haushaltstypen und Gebäudetyp.....	187
Abbildung 52:	Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit mit dem Umzug nach Regionen.....	187
Abbildung 53:	Veränderung der Pkw-Nutzung mit dem Umzug nach Regionen*.....	188
Abbildung 54:	Lage des Arbeitsplatzes vor und nach dem Umzug.....	189
Abbildung 55:	Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen zur Arbeit vor und nach dem Umzug nach Regionen.....	190
Abbildung 56:	Verkehrsmittel beim Einkauf von Waren für den täglichen Bedarf vor und nach dem Umzug nach Regionen.....	191
Abbildung 57:	Erhebung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl in der telefonischen Haushaltsbefragung des FoPS-Projekt.....	195
Abbildung 58:	Auslöser der Wanderungsentscheidung (ohne Mehrfachnennungen).....	204
Abbildung 59:	Auslöser der Wanderungsentscheidung: Kategorien nach Regionen.....	205
Abbildung 60:	Auslöser nach Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen..	208
Abbildung 61:	Bedeutung von Umbrüchen im Lebensverlauf als Umzugsanlass.....	210
Abbildung 62:	Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort.....	211
Abbildung 63:	Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort nach Regionen.....	213
Abbildung 64:	Anforderungen von Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen an ihren neuen Wohnstandort.....	215

<i>Abbildung 65:</i>	<i>Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort in Abhängigkeit vom Auslöser der Wanderungsentscheidung</i>	<i>216</i>
<i>Abbildung 66:</i>	<i>Anzahl der als „sehr wichtig“ bezeichneten Standortkriterien je Haushalt.....</i>	<i>217</i>
<i>Abbildung 67:</i>	<i>Relative Bedeutung der sechs Hauptkomponenten nach Regionen, Haushaltstypen sowie Mieter- und Eigentümerhaushalten.....</i>	<i>222</i>
<i>Abbildung 68:</i>	<i>Wohnstandortsuche der Haushalte nach Regionen.....</i>	<i>223</i>
<i>Abbildung 69:</i>	<i>Wohnstandortsuche der Haushalte nach ausgewählten Haushaltstypen sowie Eigentümer- und Mieterhaushalten nach Regionen.....</i>	<i>224</i>
<i>Abbildung 70:</i>	<i>Zusammenhang zwischen der Wohnstandortsuche und dem Auslöser der Wanderungsentscheidung.....</i>	<i>225</i>
<i>Abbildung 71:</i>	<i>Abwanderungsmotive nach Regionen (Kategorien)</i>	<i>227</i>
<i>Abbildung 72:</i>	<i>Abwanderungsmotive nach ausgewählten Haushaltstypen, Eigentümer- und Mieterhaushalten und Regionen (Kategorien)</i>	<i>231</i>
<i>Abbildung 73:</i>	<i>Zusammenhang zwischen dem Suchprozess der Haushalte und den Abwanderungsmotiven.....</i>	<i>234</i>
<i>Abbildung 74:</i>	<i>Veränderung der Zufriedenheit mit dem Umzug.....</i>	<i>256</i>
<i>Abbildung 75:</i>	<i>Veränderung der Lebensbedingungen und der Kostenbelastungen mit dem Umzug in Abhängigkeit von der Veränderung der Zufriedenheit mit dem Umzug.....</i>	<i>257</i>
<i>Abbildung 76:</i>	<i>Veränderung der Wohn- und Mobilitätskosten mit dem Umzug nach ausgewählten Haushaltstypen, Mieter- und Eigentümerhaushalten und Regionen.....</i>	<i>260</i>
<i>Abbildung 77:</i>	<i>Veränderung der Mobilitätskosten ausgewählter Gruppen mit dem Umzug</i>	<i>262</i>
<i>Abbildung 78:</i>	<i>Veränderung des Zeitaufwandes für den Weg zur Arbeit</i>	<i>269</i>
<i>Abbildung 79:</i>	<i>1. Dimension: die Suche nach potenziellen neuen Wohnstandorten in Kernstadt und Umland</i>	<i>290</i>
<i>Abbildung 80:</i>	<i>Differenzierung von „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern.....</i>	<i>293</i>
<i>Abbildung 81:</i>	<i>„Beeinflussbare“ und „nicht beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer nach Regionen</i>	<i>295</i>
<i>Abbildung 82:</i>	<i>Haushaltstypen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer im Vergleich.....</i>	<i>295</i>
<i>Abbildung 83:</i>	<i>Wohnsituation und Eigentumsverhältnisse der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer vor und nach dem Umzug.....</i>	<i>297</i>
<i>Abbildung 84:</i>	<i>Von den „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern im Umland bezogener Gebäudetyp</i>	<i>297</i>
<i>Abbildung 85:</i>	<i>Differenzierung der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer in Zielgruppen nach Regionen</i>	<i>299</i>
<i>Abbildung 86:</i>	<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung nach „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern</i>	<i>300</i>
<i>Abbildung 87:</i>	<i>Anforderungen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer an ihren Wohnstandort</i>	<i>301</i>
<i>Abbildung 88:</i>	<i>Zufriedenheit der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer mit ihrem damaligem und ihrem heutigen Wohnstandort.....</i>	<i>305</i>
<i>Abbildung 89:</i>	<i>Veränderung der „Lebensbedingungen“ und Kostenbelastungen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer mit dem Umzug</i>	<i>306</i>

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	<i>Elemente einer gesamtstädtischen Bewertung der Suburbanisierung</i>	20
Tabelle 2:	<i>Gegenüberstellung der Blickwinkel „Stadt-Umland-Gegensatz“ und „Regionalisierte Lebensweisen in Stadtregionen“</i>	54
Tabelle 3:	<i>Zielgruppen in der Wohnungswirtschaft</i>	62
Tabelle 4:	<i>Raumstrukturelle Einordnung der Fallregionen</i>	130
Tabelle 5:	<i>Indikatoren zur Abgrenzung des Umlands der vier Kernstädte</i>	132
Tabelle 6:	<i>Pendler- und Wanderungsverflechtungen der Kernstädte mit ihrem Umland</i>	133
Tabelle 7:	<i>Indikatoren zu den regionalen Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt in den Fallregionen</i>	149
Tabelle 8:	<i>Realisierte qualitative Interviews</i>	161
Tabelle 9:	<i>Haushaltsnettoeinkommen der befragten Haushalte im Vergleich zum Bundesdurchschnitt</i>	172
Tabelle 10:	<i>Durchschnittliche Wohnfläche vor und nach dem Umzug und Veränderung der Wohnfläche mit dem Umzug nach Regionen und Haushaltstypen</i>	174
Tabelle 11:	<i>Im Umland bewohnter Gebäudetyp von (Ehe-)Paaren mit Kindern nach Regionen</i>	180
Tabelle 12:	<i>Durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen der Eigentum bildenden Haushalte nach Regionen</i>	184
Tabelle 13:	<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung (Einzel motive)</i>	207
Tabelle 14:	<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung: die fünf wichtigsten Einzel motive nach Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen</i>	209
Tabelle 15:	<i>Ergebnisse der Hauptkomponentenanalyse zur Bündelung der Standortkriterien</i>	219
Tabelle 16:	<i>Abwanderungsmotive nach Regionen (Einzel motive)</i>	230
Tabelle 17:	<i>Zusammenhang zwischen den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort und ihren Abwanderungsmotiven</i>	233
Tabelle 18:	<i>Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte</i>	284
Tabelle 19:	<i>Beeinflussbarkeit der Abwanderungsmotive durch kommunale Gegenstrategien und -maßnahmen</i>	291
Tabelle 20:	<i>Durchschnittliches Haushalts- sowie Äquivalenzeinkommen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer</i>	296
Tabelle 21:	<i>Abwanderungsmotive der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer nach Regionen</i>	302
Tabelle 22:	<i>Typische Beispiele für den Entscheidungsprozess „beeinflussbarer“ und „nicht-beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer auf der Grundlage der qualitativen Interviews</i>	303
Tabelle 23:	<i>Zusammenfassung der verallgemeinerbaren Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung</i>	311
Tabelle 24:	<i>Zusammenfassung der wesentlichen regionsspezifischen Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung</i>	312
Tabelle 25:	<i>Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl</i>	316

1 Einleitung

Die Suburbanisierung ist seit Ende des Ersten Weltkrieges der beherrschende Prozess der Stadtentwicklung in Deutschland (SIEBEL 2000: 29):¹ Auch wenn in den letzten Jahren ein neueres Phänomen, die Reurbanisierung, die Fachdiskussion beherrscht (vgl. z.B. BUZAR et al. 2007, SIEDENTOP 2008, HESSE 2008 und JESSEN/SIEDENTOP 2010), bleibt die Suburbanisierung dennoch als Forschungsthema für die Planungswissenschaften aktuell. Denn es kristallisiert sich heraus, dass Sub- und Reurbanisierung keine nacheinander verlaufenden Phasen der Stadtentwicklung sind und es damit zu einer Trendumkehr von einer Sub- zu einer Reurbanisierung kommen würde, sondern beide Prozesse parallel zu beobachten sind (HIRSCHLE/SCHÜRT 2010). Zwar haben sich die Suburbanisierungsprozesse deutschlandweit deutlich abgeschwächt, sie sind aber dennoch weiterhin als selektiver Wandlungsprozess von Bedeutung, der Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur einer Stadtregion nimmt. Während in der Vergangenheit Suburbanisierungsprozesse i.d.R. mit einem Wachstum der gesamten Stadtregion, zumindest was den Bedarf an Wohnflächen betraf, einhergingen und somit aus einer ökonomischen und einer sozialen Perspektive in gewissem Maße als eine Art „Überlaufreaktion“ der Kernstädte notwendig waren, ist dieser Entwicklungsprozess heute anders zu bewerten. Vor dem Hintergrund der aktuell nicht nur die Planungswissenschaften beschäftigenden gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ dominieren die negativen Auswirkungen von Suburbanisierungsprozessen und der damit verbundenen Flächenneuanspruchnahme und dispersen Siedlungsentwicklung eindeutig, insbesondere da

¹ Diese Arbeit bleibt inhaltlich auf den Teilprozess der Bevölkerungssuburbanisierung beschränkt und verwendet die Begriffe Suburbanisierung und Bevölkerungssuburbanisierung synonym (vgl. Kapitel 2.1).

- disperse Siedlungsstrukturen aus ökologischer Sicht vor dem Hintergrund des Klimawandels aufgrund ihrer Automobilabhängig und -orientierung sowie des höheren Heizenergiebedarfs „CO₂-aufwendiger“ sind als kompakte Siedlungsstrukturen (MKRO 2009 und WEGENER 2009);
- disperse Siedlungsstrukturen aus ökonomischer Sicht vor dem Hintergrund sowohl des generell zu erwartenden Rückgangs der Bevölkerung als auch der kommunalen Finanzkrise gesamtgesellschaftlich vermeidbare Infrastrukturfolgekosten mit sich bringen (AD HOC AK „KOMMUNALFINANZEN“ 2010 und MÜLLER/SIEDENTOP 2004).

Die Anpassungserfordernisse an beide Megatrends erfordern kompakte Siedlungsstrukturen und damit eine Begrenzung der Suburbanisierung bzw. generell der Flächenneuanspruchnahme. Sie werden umso einfacher zu bewältigen sein, je eher deren Herausforderungen angenommen werden, da jede weitere Flächenneuanspruchnahme die Anpassungserfordernisse verschärft. Das Forschen nach Ansätzen zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen bleibt also weiterhin aktuell. Diese Arbeit soll aufzeigen, an welchen Stellschrauben neue Gegenstrategien zur Begrenzung der Suburbanisierung ansetzen können.

Während Suburbanisierungsprozesse also aus einer gesamtgesellschaftlichen Makroperspektive als ein problematischer und damit als möglichst zu verhindernder Prozess angesehen werden, kommen die einzelnen an diesem Prozess beteiligten Akteure aus einer Mikroperspektive i.d.R. zu einer anderen Einschätzung: So liegt es häufig im Eigeninteresse der Umlandkommunen, mehr Siedlungsflächen auszuweisen als aus einer regionalen Sicht sinnvoll wäre und die privaten Haushalte richten die Wahl ihres Wohnstandortes an ihren Bedürfnissen und Präferenzen aus. Wie die seit Jahrzehnten fortschreitende Suburbanisierung zeigt, sind für die privaten Haushalte suburbane Standorte offenbar attraktiv (GUTSCHE/KUTTER/STEIN 2006: 30f. und HOLZ-RAU/SCHNEIDER/SCHWARZE 2010: 27). Die einzel- und gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Relationen von Suburbanisierungsprozessen fallen somit auseinander (MÄDING 2001: 109). Die disperse Raumstruktur des suburbanen Raumes ist in ihrer Gesamtheit ungeplant. Sie ist das Ergebnis unzähliger Einzelentscheidungen, die in einem komplexen Wirkungszusammenhang stehen und an denen auch die räumliche Planung beteiligt ist, die in ihrer Gänze aber von niemandem bewusst gesteuert wird (SIEVERTS et al. 2005b 154). Dementsprechend müssen auch Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung weniger den Prozess der Suburbanisierung auf der Makroebene in den Blick nehmen als möglichst detailliert die Handlungs- und Entscheidungslogiken der am Prozess beteiligten Akteure, insbesondere der Planer und Politiker, die über Flächenausweisungen entscheiden, sowie der privaten Haushalte, die ihren Standort im suburbanen Raum wählen, sowie die Wirkungszusammenhänge dieser Entscheidungen aus einer Mikroperspektive. *„Erst eine wissenschaftlich adäquate Erklärung des Handelns ermöglicht es, Änderungsvorschläge im Sinne von Handlungsanweisungen zu formulieren.“* (ODERMATT/VAN WEZEMAEL 2007: 25) Diese Arbeit legt den Fokus auf die Entscheidungs- und Handlungslogiken einer dieser Akteursgruppen – der Stadt-Umland-Wanderer. Diese stellen unter den privaten Haushalten, die ihren Wohnstandort im suburbanen Raum wäh-

len, insofern eine besonders relevante Teilgruppe dar, als insbesondere eine selektive Abwanderung aus der Kernstadt in das Umland eine Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen im Umland und in der Folge eine disperse Siedlungsflächenentwicklung in der Stadtregion induziert.² Wohnstandortentscheidungen gehören, insbesondere wenn diese mit dem Erwerb von Wohneigentum einhergehen, zu den wichtigsten Entscheidungen eines Haushaltes im Lebensverlauf und binden einen erheblichen Anteil des Haushaltsbudgets. Sie stellen als langfristige Entscheidungen gleichzeitig Vorentscheidungen bzw. Weichenstellungen für andere Lebensbereiche dar, z.B. für die Erreichbarkeit anderer Standorte des Aktionsraums des Haushaltes oder die Wahl bestimmter Verkehrsmittel im Alltag (BAUER et al. 2006: 63ff.).

Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses dieser Arbeit stehen die Entscheidungs- und Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl, zu deren tiefgreifenderem Verständnis sie beitragen möchte. Diese werden exemplarisch für vier deutsche Stadtregionen, die Regionen Köln, Leipzig, Münster und Magdeburg analysiert, welche durch unterschiedliche Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt geprägt sind. Die Arbeit soll damit analytische Grundlagen zur Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen, insbesondere der Stadt-Umland-Wanderung, legen.

Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung dienen dazu, potentiellen Stadt-Umland-Wanderern Anreize zu setzen, sich für einen integrierten Wohnstandort zu entscheiden, diesem Ziel entgegenlaufende Anreizstrukturen zu erkennen und zu vermeiden sowie negative externe Effekte dieses Prozesses zu internalisieren (MÄDING 2004b: 10). Wesentlicher Adressat der Analysen und Schlussfolgerungen dieser Arbeit zu den Handlungs- und Entscheidungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer sind die Kernstädte. Diese haben seit jeher ein Interesse, die Stadt-Umland-Wanderung zu begrenzen. Dabei stehen für die Kernstädte weniger die gesamtgesellschaftlich relevanten ökonomischen und ökologischen Folgewirkungen einer dispersen Siedlungsentwicklung im Fokus, sondern vorrangig die fiskalischen Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderung auf den Kommunalhaushalt der eigenen Stadt. Für die Kernstädte sind Stadt-Umland-Wanderungen mit sinkenden Einnahmen aus der Einkommenssteuer und dem kommunalen Finanzausgleich verbunden, während sie ihre Ausgaben nicht im selben Maße reduzieren können, da zentrale Infrastrukturen, die auch von den in das Umland abgewanderten Haushalten genutzt werden, weiterhin vorgehalten werden müssen (MÄDING 2001).

Die Arbeit ist in zwei Teile gegliedert (vgl. Abbildung 1 auf S. 6). Im ersten Teil werden die für die eigenen Analysen relevanten theoretischen Grundlagen dargelegt, die als Interpretationsrahmen für den zweiten, empirischen Teil der Arbeit dienen. Zunächst werden die wesentlichen Trends der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen aus einer Mak-

² Zu den Handlungslogiken der kommunalen Planung und Politik als zweiter wesentlicher Akteursgruppe im Kontext einer dispersen Siedlungsentwicklung siehe insbesondere GUTSCHE (2004) und KLEMMER (2009).

rooperspektive beleuchtet. Das Kapitel beginnt mit einem Blick in die Vergangenheit (Suburbanisierung als vorherrschender Entwicklungstrend), stellt anschließend den derzeitigen planungswissenschaftlichen Diskussionstand zur Debatte um eine Reurbanisierung dar und geht abschließend auf die Herausforderungen und Anpassungserfordernisse ein, die sich aus den gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ für die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen ergeben. Zusammengefasst verdeutlicht dieses Kapitel, warum eine Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen gesamtgesellschaftlich weiterhin geboten ist bzw. sogar notwendiger ist denn je. (Kapitel 2)

Anschließend wird dargelegt, wie sich Suburbanisierungsprozesse aus einer Mikroperspektive erklären lassen. Zunächst wird aus einer planungstheoretischen Perspektive auf die Möglichkeiten und Grenzen zur planerischen Steuerung von Suburbanisierungsprozessen eingegangen. Dabei wird auch begründet, warum Strategien zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen an den Entscheidungs- und Handlungslogiken der am Prozess beteiligten Akteure ansetzen müssen, sowie die Stadt-Umland-Wanderer als eine wesentliche Akteursgruppe in Suburbanisierungsprozessen herausgestellt. Die Erforschung der Entscheidungs- und Handlungslogiken von Akteuren ist ein zentrales Anliegen der Handlungstheorie, welcher sich dieses Kapitel im Hinblick auf das raumwirksame menschliche Handeln im Allgemeinen und die Analyse und Erklärung von Stadt-Umland-Wanderungen im Speziellen widmet. Insbesondere wird ein Prozessmodell zur Erklärung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl herausgearbeitet. (Kapitel 3)

Die kommunalen Entscheidungsträger, an die diese Arbeit adressiert ist, haben bereits selbst eine Vielzahl an empirischen Studien durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben, um die Muster und die Motive der Stadt-Umland-Wanderer zu ergründen (sog. Wanderungsmotivstudien). Die Analyse der Muster und Motive von in der Vergangenheit in das Umland abgewanderten Haushalten dient den Städten dazu, Handlungsstrategien abzuleiten, um potenzielle zukünftige Stadt-Umland-Migranten in der Stadt zu halten.³ Es werden zunächst die Entwicklung der Wanderungsmotivforschung sowie deren wesentlichen inhaltlichen Ergebnisse kurz umrissen, um anschließend wesentliche Kritikpunkte an den bisher durchgeführten Wanderungsmotivstudien zu diskutieren. (Kapitel 4)

Das abschließende Kapitel des Grundlagenteils der Arbeit führt die wesentlichen Erkenntnisse der Makro- sowie der Mikroperspektive auf die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen sowie der Wanderungsmotivforschung zusammen. Darauf aufbauend werden die wesentlichen Forschungslücken in Bezug auf die Analyse und Erklärung der Entscheidungs- und Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl herausgearbeitet und begründet (Kapitel 5). Das Kapitel dient damit der Vertiefung

³ Aus Wanderungsmotivstudien abgeleitete Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung zielen dementsprechend nicht darauf ab, bereits in das Umland abgewanderte Haushalte zurück in die Stadt zu holen, sondern darauf, bereits in den Kernstädten lebende Haushalte, die vor einer Wanderungsentscheidung mit intraregionaler Reichweite stehen, an einen Wohnstandort innerhalb der Kernstadt zu binden.

und Ausdifferenzierung der generellen Zielsetzung dieser Arbeit, einen Beitrag zum tiefergreifenden Verständnis der Entscheidungs- und Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl zu leisten. Im Einzelnen soll die Arbeit einen Beitrag zu einer methodischen sowie zu drei inhaltlichen Forschungslücken leisten. Dies sind:

- methodische Empfehlungen zur Modellierung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer in Wanderungsmotivstudien,
- die Benennung regionsspezifischer und verallgemeinerbarer Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung,
- die Identifizierung von Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl,
- sowie die Identifizierung und Beschreibung von durch städtische Gegenstrategien beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderern.

Im anschließenden empirischen Teil der Arbeit werden zunächst die vier Stadtregionen vorgestellt, die als Fallregionen für die empirischen Analysen dienen. Insbesondere werden in diesem Kapitel die wesentlichen siedlungsstrukturellen und demographischen Rahmenbedingungen an den regionalen Wohnungsmärkten dargestellt, unter denen sich Stadt-Umland-Wanderungen in den einzelnen Regionen vollziehen. (Kapitel 6) Die Darstellung dieser Rahmenbedingungen auf der Makroebene dient der Interpretation der regionalen Unterschiede in den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung auf der Mikroebene. Es folgt ein Kapitel, in dem die Methodik der empirischen Erhebungen dargelegt wird, auf deren Grundlage die Analysen zu den Forschungslücken durchgeführt werden. Hierbei handelt es sich um eine telefonische Haushaltsbefragung mit Stadt-Umland-Wanderern sowie vertiefende qualitative Interviews in den Fallregionen. (Kapitel 7)⁴

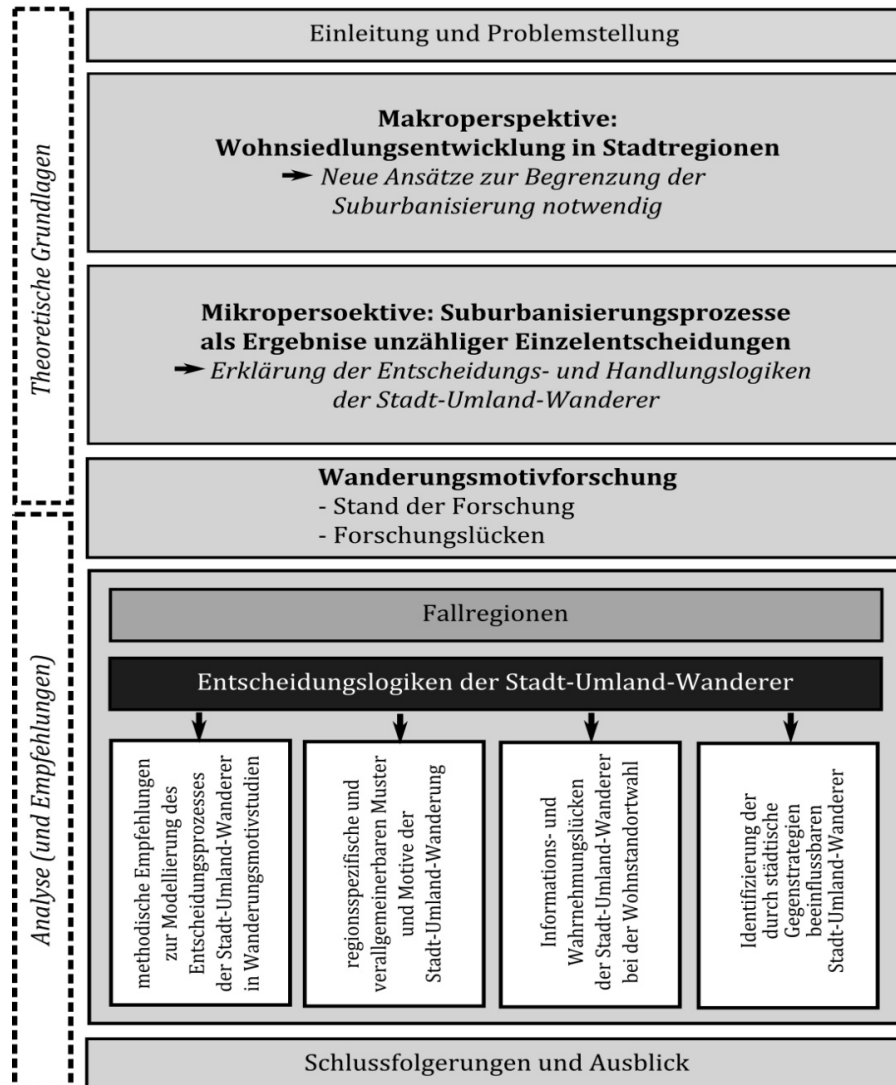
Die Darstellung der empirischen Ergebnisse in den folgenden vier Kapiteln orientiert sich an den identifizierten Forschungslücken. Die Kapitel 8 und 9 dienen der Herausstellung der regionsspezifischen und verallgemeinerbaren Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung. In Kapitel 9 werden darüber hinaus einleitend auch die methodischen Empfehlungen zur Modellierung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer in Wanderungsmotivstudien dargelegt. (Kapitel 9.1) Kapitel 10 dient der Darstellung der analytischen Ergebnisse zu den Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl, Kapitel 11 der Identifizierung und Beschreibung der durch städtische Gegenstrategien beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderer.

Im abschließenden Kapitel werden, auf den analytischen Erkenntnissen zu den vier Forschungslücken aufbauend, generelle planerische Schlussfolgerungen zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen gezogen sowie Ausgangspunkte für weitergehende Forschungen identifiziert (Kapitel 12). Konkrete Handlungsempfehlungen zur Begrenzung

⁴ Diese empirischen Erhebungen wurden im Rahmen eines Drittmittelprojektes durchgeführt, an dem die Autorin dieser Arbeit maßgeblich beteiligt war. Im letzten Abschnitt dieses einleitenden Kapitels wird darlegt, wie die empirischen Erhebungen und Ergebnisse des Forschungsprojektes in dieser Arbeit genutzt werden (s.u.).

von Suburbanisierungsprozessen in den vier betrachteten Fallregionen stehen hingegen nicht im Fokus der Arbeit.

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

Das Forschungsprojekt „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung“

Der analytische Teil dieser Dissertation baut auf den empirischen Erhebungen und Ergebnissen des Forschungsprojektes „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung: Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten“ (im Folgenden: FoPS-Projekt) auf, welches die Verfasserin der vorliegenden Dissertation maßgeblich mit bearbeitet hat. Dieses Forschungsprojekt wurde über zwei Jahre von 2005 bis 2007 aus Mitteln des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS)⁵ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) finan-

⁵ Projekt FE 73.320 – Projektliste 2004/2005. Das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. „Ziel [...] ist es, anwendungsorientierte wissenschaftliche und praktische Erkenntnisse für die Entscheidungsträger im Bereich Stadt- und Regionalverkehr zu erarbeiten und zur Verfügung zu stellen.“ (BMVBS o.J. a)

ziert und vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)⁶ fachlich betreut. Das Forschungsprojekt wurde vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen und dem Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung (RLP) der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund bearbeitet. Ziel des Forschungsvorhabens war es, Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung zu formulieren, indem die Motive, Erfahrungen und Einschätzungen von Stadt-Umland-Wanderern analysiert wurden. Die Änderung der Alltagsmobilität und der Einfluss der Verkehrsinfrastruktur wurden dabei besonders berücksichtigt. Hierzu wurden eine standardisierte telefonische Haushaltsbefragung sowie vertiefende qualitative Haushaltsinterviews mit Stadt-Umland-Wanderern in vier deutschen Stadtregionen (Köln, Leipzig, Magdeburg und Münster) durchgeführt. Ergänzend wurden erstmalig auch die Motive und Erfahrungen von sog. Rückwanderern über qualitative Haushaltsinterviews erhoben (zur Methodik s. ausführlich Kapitel 7). Auf Basis der Ergebnisse dieser empirischen Erhebungen wurden Handlungsansätze zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung und Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort aufgezeigt. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 1, 197)

Die Arbeiten am Forschungsvorhaben waren zwischen den beiden Projektpartnern so aufgeteilt, dass der inhaltliche Schwerpunkt am Fachgebiet RLP auf der Wohnstandortwahl und der Wanderungsentscheidung der Stadt-Umland-Wanderer lag, während am ISB der Fokus auf den verkehrlichen Auswirkungen der Wohnstandortwahl lag. Am Fachgebiet RLP oblag die inhaltliche Bearbeitung des Forschungsvorhabens der Autorin dieser Dissertation. Die vorliegende Arbeit stützt sich auf die Daten der im Rahmen des FoPS-Projektes durchgeführten Primärerhebungen. Dabei wird einerseits auf die von der Autorin dieser Arbeit für das Forschungsprojekt durchgeführten Datenanalysen zurückgegriffen. Andererseits werden ergänzende und vertiefende Auswertungen des Datenmaterials durchgeführt.⁷

⁶ seit 2009: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

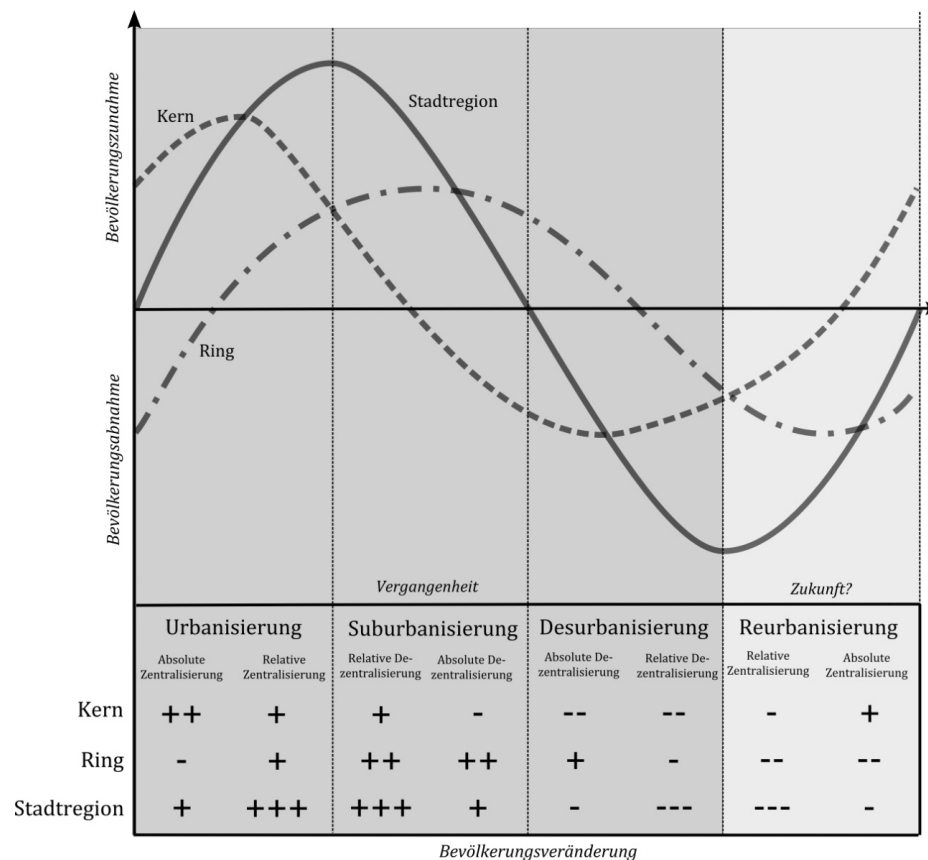
⁷ Ergebnisse des FoPS-Projektes, die von der Autorin dieser Arbeit erarbeitet wurden, werden in dieser Arbeit nicht gesondert als Ergebnisse des Forschungsvorhabens gekennzeichnet. Dies betrifft z.B. weite Teile der Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung auf der Basis der standardisierten Haushaltsbefragung. Gemeinsam oder maßgeblich am ISB erarbeitete Ergebnisse werden aus den Veröffentlichungen des Forschungsvorhabens zitiert.

2 Die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen aus der Makroperspektive: Von der Sub- zur Reurbanisierung?

Die grundlegenden Muster der Siedlungs- bzw. Bevölkerungsentwicklung in Stadtregionen seit der Industrialisierung werden in den Raumwissenschaften, auch aufgrund eines Mangels an überzeugenden neueren theoriegeleiteten Erklärungen zu diesem Thema, üblicherweise anhand des Anfang der 1980er Jahre von VAN DEN BERG et al. entwickelten „Phasenmodells der Stadtentwicklung“ (1982) beschrieben (HESSE 2010: 37f., vgl. Abbildung 2). Diesem liegt die Hypothese zugrunde, dass die europäischen Verdichtungsräume seit der Industrialisierung, bedingt durch ökonomische Faktoren, grundsätzlich demselben Entwicklungspfad folgen. Das Modell beschreibt in vier Phasen die Bevölkerungsentwicklung einer Stadtregion insgesamt sowie differenziert nach dem Kern und dem sog. „Ring“, dem mit der Kernstadt funktional verflochtenen Umland, und bezieht als Ziel bzw. Quelle von Wanderungen zusätzlich periphere Gebiete mit ein. In der ersten Phase („Urbanisierung“) steigt die Bevölkerungszahl der Kernstädte an, vorrangig gespeist durch Zuzüge aus peripheren Gebieten („Landflucht“). Abgelöst wird diese durch eine Phase der „Suburbanisierung“, in der die regionale Bevölkerung zwar weiterhin wächst, sich das Wachstum aber, gespeist durch Zuzüge aus der Kernstadt, vorrangig auf das Umland konzentriert. In der dritten Phase („Desurbanisierung“) stagniert die Bevölkerungszahl in der gesamten Region oder nimmt sogar ab, wobei innerhalb der Region immer noch eine Verlagerung von Bevölkerungsgewichten vom Kern an die Ränder zu beobachten ist. Während die ersten drei Phasen auf empirischen Beobachtungen VAN DEN BERGS et al. beruhen, stellt die

letzte Phase („Reurbanisierung“) eine von ihnen theoretisch angenommene mögliche zukünftige Entwicklung dar. Bei weiterhin stagnierender oder rückläufiger Bevölkerungsentwicklung der Gesamtregion entwickelt sich in dieser Phase die Kernstadt positiver als das Umland, der Anteil der kernstädtischen Bevölkerung an der Bevölkerung der Region steigt an. Jede der vier Phasen lässt sich in zwei Teilphasen untergliedern, die jeweils ein unterschiedliches Verhältnis der Entwicklungen von Kern und Umland innerhalb einer Phase beschreiben (vgl. HAASE/KABISCH/STEINFÜHRER 2005, FRIEDRICHS 2005, MAIER/TÖDTLING 2001 und VAN DEN BERG et al. 1982).

Abbildung 2: Phasenmodell der Stadtentwicklung



Quelle: FRIEDRICHS 2005: 1065, veränderte Darstellung

Das Phasenmodell der Stadtentwicklung wurde in mehrerlei Hinsicht kritisiert. Wesentliche Kritikpunkte beziehen sich auf die unklare Abgrenzung von Kern, Ring und Stadtregion, da von dieser ganz entscheidend die Zuordnung einer Stadtregion zu einer Stadtentwicklungsphase abhängt (MAIER/TÖDTLING 2001: 168). Auch die Reduzierung der Entwicklungen auf eine Stadt-Umland-Dichotomie wird kritisiert, da kleinräumig innerhalb des Kerns wie auch des Umlandes unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind, wie z.B. ein Nebeneinander wachsender und schrumpfender Gemeinden bzw. Stadtquartiere (SIEDENTOP et al. 2003: 17 und HESSE 2008: 425). In letzter Zeit ist außerdem die Aussagekraft von an Phasen orientierten Entwicklungsmodellen generell in Frage gestellt worden (BURDACK/HESSE 2006: 391). Städtische und regionale Entwicklungen werden in der neueren wirtschaftsgeographischen Literatur nicht mehr als quasi vorbestimmte Ab-

folge von Prozessen, sondern als ein durch Rückkoppelungseffekte beeinflusster Entwicklungspfad (Konzept der Pfadabhängigkeit, BATHELT/GLÜCKLER 2003: 239) modelliert. Altindustrielle Regionen wie das Ruhrgebiet unterliegen demnach anderen Entwicklungs Voraussetzungen als prosperierende Dienstleistungsregionen oder wachsende Regionen anderen als schrumpfende Regionen. Trotz der vorgebrachten Kritikpunkte bleibt aber unbestritten, dass über das Phasenmodell der Stadtentwicklung mit der Urbanisierung, der Suburbanisierung und der Desurbanisierung die wesentlichen Entwicklungen in den Stadtregionen sowohl Nordamerikas wie auch Westeuropas beschrieben werden (MAIER/TÖDTLING 2001: 169). Offen bleibt jedoch, inwieweit die im Modell implizierte Reurbanisierungsthese trägt, welche auch die derzeitige fachliche und öffentliche Diskussion um Stadtentwicklung in Deutschland wie auch in Westeuropa und Nordamerika prägt.

In diesem Kapitel werden wesentliche Trends der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen aus einer Makroperspektive beleuchtet. Es beginnt mit einer Darstellung der über Jahrzehnte die Siedlungsentwicklung in Stadtregionen prägenden Suburbanisierung, ihrer Ursachen, Folgen sowie regional unterschiedlichen Entwicklungspfade (Kapitel 2.1).⁸ Seit einigen Jahren haben sich die räumlichen Dekonzentrationsprozesse innerhalb der Stadtregionen deutlich abgeschwächt, und es wird über Phänomene wie eine „Reurbanisierung“, „Renaissance der Städte“ oder „Rückwanderung in die Stadt“ diskutiert. In Kapitel 2.2 wird der aktuelle Stand dieser Diskussion anhand der unterschiedlichen Bedeutungsdimensionen des Phänomens, der quantitativen Befunde sowie der qualitativen Einflussfaktoren, die die Attraktivität urbaner und suburbaner Wohnstandorte bedingen, zusammengefasst. In Kapitel 2.3 wird schließlich aufgezeigt, welche planerischen Herausforderungen sich aus den gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ in Bezug auf die zukünftige Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen ergeben. Zusammengefasst zeigt dieser Überblick über die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen aus der Makroperspektive, dass trotz der in jüngster Zeit zu beobachtenden Abschwächung der Suburbanisierungsprozesse sowie einer parallel zu beobachtenden qualitativen Renaissance der Städte als Wohnstandort eine planerische Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen weiterhin geboten ist. Welche Strategien und Instrumente hierzu eingesetzt werden, wird im abschließenden Kapitel 2.4 dargelegt. In diesem Zusammenhang wird auch der Blickwinkel dieser Arbeit auf die Steuerung von Suburbanisierungsprozessen begründet.

⁸ Faktisch befanden sich die Agglomerationsräume und Stadtregionen seit den 1980er Jahren in einer Phase der Desurbanisierung (SIEDENTOP et al. 2003: 42ff.). Da in dieser Arbeit vor allem die räumlichen Entwicklungsprozesse innerhalb der Stadtregionen und hier vor allem die Entwicklungsunterschiede zwischen Kernstadt und Umland im Fokus stehen und sich diese in den Phasen der Sub- und der Desurbanisierung bis auf das „Vorzeichen“ der Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion insgesamt nicht unterscheiden (vgl. Abbildung 2), werden sie hier zusammengefasst als Suburbanisierung betrachtet.

2.1 Vergangenheit: Suburbanisierungsprozesse als vorherrschender Entwicklungstrend im 20. Jahrhundert

„Suburbanisierung wird allgemein als ein Prozess angesehen, in dem sich die Städte über die Grenzen ihrer bislang erreichten Besiedlung ausdehnen. Die weitere und umfängliche Besiedlung jenseits des Stadtrandes hängt funktional mit der Kernstadt zusammen, geht räumlich von ihr aus und erklärt sich aus ihren ökonomischen, sozialen und baulichen Entwicklungsbedingungen.“
(BRAKE 2001: 15)

Suburbanisierungsprozesse bestimmten die Siedlungsentwicklung in den deutschen Stadtregionen während des gesamten 20. Jahrhunderts (SIEBEL 2005: 1135). Der Stand der Forschung zum Prozess der Suburbanisierung sowie seinen Ursachen und Folgen ist in der wissenschaftlichen Literatur umfassend dokumentiert (grundlegende aktuelle Publikationen zur Suburbanisierung sind z.B. BRAKE/DANGSCHAT/HERFERT 2001b und SIEVERTS et al. 2005a, Zusammenfassungen finden sich z.B. bei BURDACK/HESSE 2006 und MÄDING 2004b). An dieser Stelle soll das umfassende Thema der Suburbanisierung daher nicht in allen seinen Facetten erläutert werden, sondern der Stand der Forschung nur insoweit zusammengefasst werden, wie es zum Verständnis der Zielsetzung und des Kernthemas dieser Arbeit, die Handlungs- und Entscheidungslogiken der privaten Haushalte bei der Wohnstandortwahl zu hinterfragen, notwendig ist. Dementsprechend werden die Ausführungen in diesem Kapitel in mehrerlei Hinsicht beschränkt:

- *Zeitlich* werden die Ausführungen auf die automobilorientierten Suburbanisierungsprozesse, die in Deutschland ab den 1960er Jahren einsetzten, beschränkt. Als Beginn der Suburbanisierung kann hingegen das Schleifen der Stadtmauern im 19. Jahrhundert angesehen werden. Seitdem hat sich der Siedlungskörper der Städte kontinuierlich in das ehemals ländliche Umland ausgedehnt. Es entstanden zunächst die Villenkolonien des Bürgertums und Gartenstädte, später Werkssiedlungen und Trabantenstädte. Diese Entwicklungen waren aber noch eng an den Siedlungskörper der Kernstadt bzw. später an die Achsen der Massentransportmittel gekoppelt. Eine flächendeckende Besiedlung des suburbanen Raums erfolgte hingegen erst ab den 1960er Jahren. (BODENSCHATZ 2001 und KUHN 2002).
- Aufgrund einer eingeschränkten Vergleichbarkeit mit den Prozessen in anderen Ländern, werden die Ausführungen *räumlich* auf Suburbanisierungsprozesse in Deutschland beschränkt. International wird die Debatte um *urban sprawl*⁹ in erster Linie mit entsprechenden Entwicklungen in den USA assoziiert. Verglichen mit US-amerikanischen Städten sind die europäischen Städte bzw. Stadtregionen trotz der auch hier zu beobachtenden Suburbanisierungsprozesse immer noch als „kom-

⁹ Der im nordamerikanischen Kontext verwendete Begriff *urban sprawl* ist weiter gefasst als der deutsche Begriff „Suburbanisierung“. Er umfasst auch die mit der Besiedlung des Umlandes einhergehende Flächeninanspruchnahme und Zersiedlung der Landschaft sowie deren ökologische Folgewirkungen. (NUISSL/RINK 2003: 9ff. und BURDACK/HESSE 2006: 389)

pakt“ zu bezeichnen. Innerhalb Europas unterscheidet sich die Intensität der Suburbanisierungsprozesse wie auch die Rahmenbedingungen, unter denen sich diese vollziehen, von Land zu Land, so dass die jeweiligen Prozesse nur eingeschränkt vergleichbar sind (BURDACK/HESSE 2006: 386ff.).¹⁰

- *Inhaltlich* werden die Ausführungen auf den Prozess der Bevölkerungssuburbanisierung beschränkt. Der Suburbanisierung der Bevölkerung folgten die Suburbanisierung des Einzelhandels, von Gewerbe und Industrie sowie von Freizeiteinrichtungen (BRAKE 2001: 16).¹¹ Auch die wissenschaftliche Debatte um die durch Suburbanisierungsprozesse geschaffenen Strukturen, den suburbanen Raum, sowie den konstruktiven Umgang mit dieser Raumkategorie („Suburbia-Forschung“) (HESSE 2004: 70) ist nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Innerhalb einer Stadtregion führen Suburbanisierungsprozesse zu einer intraregionalen Dekonzentration der Bevölkerung und damit zu einem Bedeutungsgewinn des Umlandes gegenüber der Kernstadt. Einen nicht unbedeutenden Teil dieser Entwicklung machen die tatsächlichen Wanderungsverluste der Kernstädte gegenüber ihrem Umland aus, es spielen aber auch andere demographische Faktoren eine Rolle, namentlich Unterschiede im natürlichen Bevölkerungssaldo und im Fernwanderungssaldo von Kernstadt und Umland. Dementsprechend lassen sich eine „Suburbanisierung im weiteren Sinne“, die sich aus dem Zusammenwirken aller Komponenten der Bevölkerungsentwicklung speist, und eine „Suburbanisierung im engeren Sinne“, die nur den direkten Wanderungsverlust der Kernstadt gegenüber dem Umland beschreibt, unterscheiden. Für letztere wird auch der Begriff „Stadt-Umland-Wanderung“ verwendet (EINACKER/MÄDING 2005: 70 und VOGELNAUER/SCHULZ 1998: 4; s. Abbildung 3).¹² Bei Stadt-Umland-Wanderungen bzw. intraregionalen Umzügen und Wanderungen generell,¹³ handelt es sich um Nahwanderungen, die sich von interregionalen Fernwanderungen vor allem dadurch unterscheiden, dass bei Nahwanderungen der Aktionsraum des umziehenden Haushaltes, als Summe der Orte, die die Haushaltsmitglieder zur Ausübung der Grundfunktionen regelmäßig aufsuchen, nur teilweise, bei Fernwanderungen hingegen vollständig verlagert wird. Fernwanderungen von Personen im Erwerbsalter stehen dabei i.d.R. in Verbindung mit dem Wechsel des

¹⁰ Die internationale bzw. europäische Debatte um *urban sprawl* zu thematisieren, wäre daher vor allem dann notwendig, wenn die spezifischen Entwicklungen in Deutschland mit denen in anderen Ländern verglichen werden sollen.

¹¹ Dementsprechend wird in dieser Arbeit der Begriff „Suburbanisierung“ synonym zur „Bevölkerungssuburbanisierung“ verwendet. Der empirische Teil dieser Arbeit ist auf Stadt-Umland-Wanderungen fokussiert, da die Stadt-Umland-Wanderer eine wesentliche Akteursgruppe in Suburbanisierungsprozessen bilden, an der planerische Instrumente zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozess ansetzen können (vgl. Kapitel 3.2). Um die Stadt-Umland-Wanderungen aber in die Siedlungsentwicklung in Stadtregionen generell einordnen zu können, ist es notwendig, in diesem Kapitel den Suburbanisierungsprozess insgesamt darzustellen.

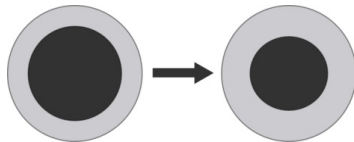
¹² Auch in dieser Arbeit wird der Begriff „Suburbanisierung“ für die Suburbanisierung im weiteren und der Begriff „Stadt-Umland-Wanderung“ für die Suburbanisierung im engeren Sinne verwendet.

¹³ In der amtlichen Wanderungsstatistik wird der Begriff „Wanderung“ für einen Wohnsitzwechsel in eine andere Gemeinde und der Begriff „Umzug“ für einen Wohnsitzwechsel innerhalb einer Gemeinde verwendet. (STATISTISCHES BUNDESAMT o.J.)

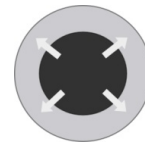
Arbeits- oder Ausbildungsplatzes,¹⁴ während sich Nahwanderungen in erster Linie aus wohnungsmarktbezogenen Gründen erklären lassen (BÄHR 2004: 258).

Abbildung 3: Suburbanisierung im weiteren und im engeren Sinne

Suburbanisierung im weiteren Sinne



Suburbanisierung im engeren Sinne
= Stadt-Umland-Wanderung



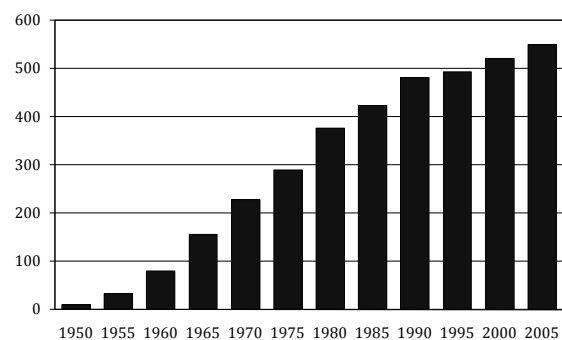
Quelle: eigene Darstellung

2.1.1 Ursachen und Triebkräfte der Suburbanisierung

In diesem Kapitel werden zunächst die wesentlichen Ursachen und Triebkräfte der Suburbanisierungen dargestellt. Die Ausführungen beziehen sich, was Aussagen für die Zeit vor der politischen Wende in Deutschland betrifft, ausschließlich auf die alten Bundesländer, da in den neuen Bundesländern Suburbanisierungsprozesse erst seit der politischen Wende zu beobachten sind (vgl. Kapitel 2.1.3.2). In den alten Bundesländern setzte die Wohnsuburbanisierung in ihrer heutigen Form hingegen bereits Anfang der 1960er ein (s.o.).

Wichtigste Voraussetzung hierfür waren der wirtschaftliche Aufschwung und die damit einhergehende Massenmotorisierung der Bevölkerung, die immer mehr Haushalten eine räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort ermöglichte. Allein zwischen 1955 und 1965 hat sich die Zahl der Pkw je 1.000 Einwohner verfünffacht und im darauffolgenden Jahrzehnt noch einmal fast verdoppelt (vgl. Abbildung 4). Die Massenmotorisierung ging mit erheblichen Investitionen der öffentlichen Hand in das Straßensystem einher, die zu einer flächenhaften Erschließung und damit zu nahezu ubiquitären Erreichbarkeiten innerhalb der Stadtregionen führten (HOLZ-RAU/SCHEINER 2005: 67). Die Massenmotorisierung und verkehrsaufwendige Wohnstandortentscheidungen wurden neben dem generell steigenden gesellschaftlichen Wohlstand auch dadurch begünstigt, dass die Preissteigerungen für die Nutzung und Anschaffung eines Pkw unterhalb der Steigerungen der allgemeinen Lebenshaltungskosten lagen, während die Wohnkosten überproportional stie-

Abbildung 4: Pkw-Besatz in Deutschland je 1.000 Einwohner



bis 1990: früheres Bundesgebiet

Quelle: eigene Darstellung nach KRAFTFAHRTSBUNDESAMT O.J. und GENESIS ONLINE

¹⁴ Als Erklärungsvariablen für die – quantitativ deutlich weniger bedeutsamen – Fernwanderungen älterer Menschen sind vor allen die Attraktivität einer Region, z.B. deren Kultur- und Freizeitwert oder das Klima zu nennen. (vgl. ebenda)

gen (HOLZ-RAU 2005: 676). Erst seit wenigen Jahren schließt sich diese Kostenschere wieder (vgl. Kapitel 2.2).

Der steigende Wohlstand der Bevölkerung ging außerdem mit einem steigenden Wohnflächenkonsum pro Person einher.¹⁵ Unter der Bedingung steigender Bevölkerungszahlen in den Kernstädten (s.u.) konnte der daraus resultierende Wohnungsbedarf nur durch eine Ausdehnung des Wohnungsangebotes erreicht werden.

„Eine Stadt, in der während der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts noch eine Million Menschen wohnten, könnte heute angesichts des gestiegenen Flächenverbrauchs pro Kopf nur noch 400.000 Menschen beherbergen. Suburbanisierung ist also ein Wohlstandsphänomen.“ (HÄUBERMANN/LÄPPLE/SIEBEL 2008: 87)

Neben dem steigenden Wohlstand der Haushalte sind der steigende Wohnflächenkonsum pro Person und der damit einhergehende steigende Siedlungsflächenbedarf auch auf einen Rückgang der durchschnittlichen Haushaltsgröße aufgrund der Individualisierung und der Alterung der Gesellschaft zurückzuführen. Als weiterer demographischer Faktor stellte bis Anfang der 1970er Jahre außerdem die zunehmende Bevölkerungszahl in den Kernstädten eine wesentliche Ursache der Suburbanisierungsprozesse dar. Hinzu kamen qualitative Aspekte: Mit dem wachsenden gesellschaftlichen Wohlstand stiegen auch die Anforderungen der Haushalte, was die Ausstattung der Wohnung und die Qualität des Umfeldes betraf. Das Haus mit eigenem Garten wurde für immer breitere Bevölkerungsschichten erstrebenswert und erschwinglich (HÄUBERMANN/LÄPPLE/SIEBEL 2008: 89). Suburbanisierungsprozesse sind unter diesen Gesichtspunkten also als „Überlaufreaktion“ der Kernstädte bzw. des bestehenden Siedlungskörpers zu interpretieren.

Eine weitere wesentliche Triebkraft der Suburbanisierung sind das Bodenpreisgefälle sowie das daraus resultierende Kaufpreisgefälle für Wohneigentum und das Mietpreisgefälle, welche üblicherweise zwischen einer Kernstadt und ihrem Umland bestehen und entlang dessen sich Suburbanisierungsprozesse generell vollziehen (ARING 2005). Das Bodenpreisgefälle lässt sich allgemein durch die „Theorie städtischer Bodenwerte“ (ALONSO 1964) erklären. Unter den Prämissen der neoklassischen Standorttheorie leitet ALONSO konzentrische Bodennutzungszonen um das Stadtzentrum herum ab, die sich aus den Schnittpunkten der für die einzelnen Nutzungen spezifischen Rentengebotskurven ergeben. Vom Stadtzentrum nach außen nehmen sowohl die Nutzenintensität als auch die Bodenpreise ab. Erklärt werden die Bodenpreisunterschiede durch Transportkostenunterschiede, die sich aus der Entfernung eines Standortes vom *central business district* ergeben (GAEBE 2004: 100ff.). Trotz vielfacher Kritik am Erklärungsgehalt der neoklassischen Standorttheorien im Allgemeinen und der Theorie städtischer Bodenwerte im Speziellen, die sich u.a. auf die rückläufige Bedeutung von Transportkosten, mehrkernige Stadtstrukturen oder planerische Eingriffe in den Bodenmarkt beziehen (z.B. BATHELT/GLÜCKLER 2003: 103ff.), lässt sich sowohl die abnehmende Nutzungsintensität wie auch

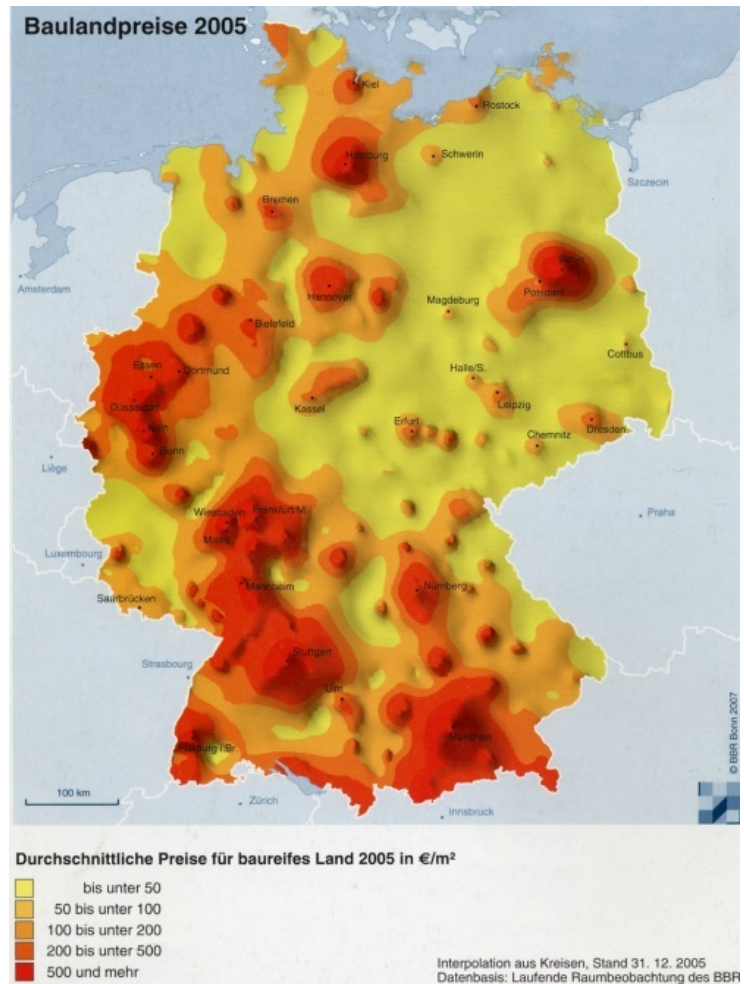
¹⁵ Dieser ist in den alten Bundesländern von 15m² pro Person im Jahr 1950 über 24m² im Jahr 1968 auf mittlerweile 41m² (2003) angestiegen (EINACKER/MÄDING 2005: 78).

das Bodenpreisgefälle zwischen Städten und ihrem Umland in Deutschland empirisch nachweisen (vgl. Abbildung 5).¹⁶

Darüber hinaus stellt die Verfügbarkeit von Bauflächen bzw. von Wohnimmobilien eine entscheidende Voraussetzung für Standortverlagerungen dar bzw. ist in Gemeinden mit steigenden Haushaltszahlen auch Voraussetzung dafür, die ortsansässige Bevölkerung in der Gemeinde zu halten. In den letzten Jahrzehnten wurden in den Kernstädten, bezogen auf die Einwohnerzahl, i.d.R. weniger neue Wohneinheiten gebaut als in ihrem Umland. Außerdem ist der Anteil der Wohnungen, die in Ein- und Zweifamilienhäusern errichtet werden, in den Kernstädten deutlich geringer ist als im Umland (BBR 2007b: 131ff.). Diese unterschiedliche Bautätigkeit in Stadt und Umland begünstigt Suburbanisierungsprozesse, da es in der Folge für wohnungssuchende Haushalte einfacher ist im Umland eine passende Wohnung zu finden als in der Kernstadt, und betrifft insbesondere das Marktsegment der Einfamilienhäuser.

Neben diesen Einflussfaktoren, die als wesentliche Triebkräfte bzw. Hauptursachen der Suburbanisierungsprozesse bezeichnet werden können, spielen weitere Faktoren eine Rolle, die im Folgenden kurz umrissen werden sollen:

Abbildung 5: Baulandpreise in Deutschland 2005



Quelle: BBR 2007a: o.S.

¹⁶ Nicht erklären kann das Modell allerdings interregionale Unterschiede in der Ausprägung des Bodenpreisgefälles, also die Entstehung regionaler Bodenteilmärkte (ARING 2005: 29). Diese lassen sich vielmehr durch regionale Kaufkraftunterschiede zu erklären. Die regionalen Unterschiede in den Hauspreis-Einkommensrelationen (Hauspreise als Vielfaches des verfügbaren Haushaltsjahreseinkommen) als Indikator für die Möglichkeit eines Haushaltes, in einer Region Wohneigentum zu erwerben, sind daher deutlich geringer ausgeprägt als die regionalen Unterschiede im Boden- und Immobilienpreisniveau. (BBR 2007b: 252f.)

- *Push-Faktoren in den Kernstädten:* Neben den *Pull-Faktoren* der Umlandgemeinden, wie günstigeren Baulandpreisen, tragen auch *Push-Faktoren* in den Kernstädten zur Suburbanisierungsprozessen bei. Vor allem zu Beginn der Suburbanisierung in den 1960er/70er Jahren waren die Lebensbedingungen in den Städten aufgrund von Umweltbelastungen und fehlenden wohnungsnahen Grünflächen noch deutlich schlechter als in suburbanen Gemeinden. (HÄUßERMANN/LÄPPLE/SIEBEL 2008: 87)
- *Gesellschaftlicher Leitbilder und Werte:* Das untrennbar mit der Suburbanisierung verbundene gesellschaftliche Leitbild vom „Traum nach dem Eigenheim im Grünen“ wird wesentlich durch die Medien unterstützt. „In Kino- und Fernsehfilmen leben die Positivpersonen vorwiegend in großzügigen Eigenheimen, Negativpersonen, soziale Problemfälle, Asozialität und Kriminelle werden in Wohnunterkünften in großen Mietblöcken dargestellt.“ (WINKEL 2001: 15f.) Auch in der Werbung, insbesondere der Automobilwirtschaft und der Bausparkassen, werden diese Bilder verwendet.¹⁷ Indirekt unterstützt wird die Suburbanisierung auch durch das stadtplanerische Leitbild der Funktionstrennung (APEL 2005).
- *Staatliche Förderung:* Die Subventionen für den Bau, die Erneuerung und den Unterhalt des Straßennetzes liegen um ein Vielfaches höher als die staatlichen Mittel, die in den ÖV, die Stadterneuerung und Städtebauförderung fließen, und begünstigen somit eine disperse Siedlungsentwicklung (APEL 2005: 58). So decken z.B. die staatlichen Einnahmen aus der Mineralölsteuer die Kosten für den Unterhalt und Ausbau des Straßennetzes nicht vollständig und die externen Kosten des Autoverkehrs und Straßenbaus müssen gänzlich von der Allgemeinheit getragen werden (EINACKER/MÄDING 2005: 94). Hinzu kommen jene Subventionen, die überproportional direkt den Haushalten, die im suburbanen Raum wohnen, zu Gute kommen. Im Einzelnen sind insbesondere die Entfernungspauschale und die Förderung der Wohneigentumsbildung zu nennen: Die Entfernungspauschale nach § 9 Abs. 1 Satz 4 EStG ermöglicht es Arbeitnehmern, die Kosten, die ihnen für den Weg zur Arbeit entstehen, mit aktuell 0,30 € je Kilometer (einfache Strecke) als Werbungskosten von der Einkommenssteuer abzusetzen. Diese gesetzliche Regelung begünstigt die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort und damit tendenziell die Suburbanisierung, da die Arbeitsplatzdichte in den Kernstädten höher ist als in den Umlandkommunen. Außerdem wird die Suburbanisierung durch die staatliche Förderung der Wohneigentumsbildung unterstützt, da sowohl die Ende 2005 abgeschaffte Eigenheimzulage (vgl. BMVBW o.J.) wie auch die 2008 eingeführte Eigenheimrente (sog. „Wohn-Riester“, vgl. BMF o.J.) das Bodenpreisgefälle zwischen Kernstadt und Umland (s.o.) bei der Höhe der Förderung unberücksichtigt lässt, da diese unabhängig vom Kaufpreis der Immobilie ist. Die staatliche Förderung ist

¹⁷ Beispielhaft sei der Werbeslogan der Firma Audi für das Sportwagenmodell „TT“ genannt: „Ziehen sie aufs Land. Dann haben sie es weiter in die Stadt.“

damit quasi umso mehr wert, je geringer das Bodenpreisniveau in einer Region bzw. Gemeinde ist.¹⁸

- *Interkommunale Konkurrenz:* Benachbarte Kommunen in Deutschland stehen in einer Konkurrenz um Einwohner zueinander, die über den Bedarf hinausgehende Ausweisung von Bauland und dessen subventionierten Verkauf an Bauwillige „ausgetragen“ wird (MÖNNICH 2005 und FELDMANN/KLEMME/SELLE 2007).

„Als eines der zentralen Motive der Kommunen für die Ausweisung neuer Wohngebiete hat sich [...] die Erwartung herauskristallisiert, durch die Ausweisung die finanzielle Lage der Gemeinde erheblich zu verbessern. Insbesondere im Bereich der Einkommenssteuer und der Schlüsselzuweisungen des kommunalen Finanzausgleichs werden durch den Zuzug von Einwohnern substantielle Mehreinnahmen erwartet.“ (GUTSCHE 2004: 36)

Diese Argumente werden in der Untersuchung GUTSCHES für den Großraum Hamburg zwar für die Umlandkommunen größtenteils entkräftet,¹⁹ prägen und prägen aber dennoch die Erwartungshaltung der kommunalen Planungspraxis (GUTSCHE 2004). Dies trägt zu einer dispersen Siedlungsentwicklung bei, da einerseits in der Summe über den regionalen Bedarf hinaus Bauland ausgewiesen wird und andererseits die Umlandkommunen i.d.R. über ein größeres Flächenpotenzial verfügen und dieses günstiger anbieten können als die Kernstädte.

2.1.2 Folgen der Suburbanisierung

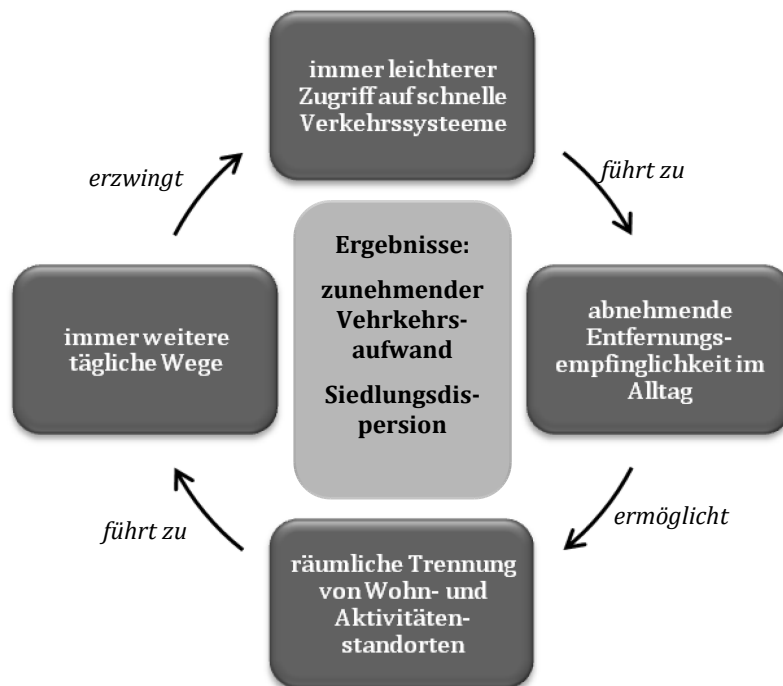
Suburbanisierungsprozesse haben auf der Makroebene eine Vielzahl an, aus gesamtgesellschaftlicher Sicht überwiegend negativen, Auswirkungen, die sich in fiskalische, ökologische, soziale und siedlungsstrukturelle Auswirkungen untergliedern lassen. Hinzu kommen Aspekte der Verkehrsentwicklung, die gleichermaßen als Ursache wie als Folge von Suburbanisierungsprozessen interpretiert werden können (vgl. Abbildung 6).

„Während Verkehrserreichbarkeit und -zugänglichkeit wichtige Auslöser der Abwanderung aus den Zentren waren, gelten die Belastungen durch den dispersen Kfz-Verkehr heute als eines der wichtigsten Probleme des suburbanen Raums.“ (HESSE 2009: 450)

¹⁸ Im Hinblick auf die potentielle Begünstigung von Suburbanisierungsprozessen besteht zwischen den beiden Modellen der Wohneigentumsförderung dennoch ein wesentlicher Unterschied: Während die Eigenheimzulage einseitig den Eigentumserwerbs als Altersvorsorge und damit aufgrund der beschriebenen Wirkungszusammenhänge eine disperse Siedlungsentwicklung unterstützte, ist der „Wohn-Riester“ in die staatlich geförderte private Altersvorsorge („Riester-Rente“) integriert, von der Mieterhaushalte über andere Modelle im selben Umfang wie Eigentumserwerber profitieren können. Die quantitativen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur sind daher als geringer einzuschätzen, stellen aber dennoch eine potentielle Triebkraft der Suburbanisierung dar.

¹⁹ Die flächendeckenden fiskalischen Modellrechnungen GUTSCHES für den Großraum Hamburg, in der die Einnahmen und Ausgaben der Gemeinden bei der Neuausweisung von Wohngebieten bilanziert werden, kommen zu dem Ergebnis, dass neue Wohngebiete für die kreisfreien Städte einen positiven fiskalischen Effekt haben (der Sonderstatus Hamburgs als Stadtstaat blieb bei den Berechnungen unberücksichtigt), für die kreisangehörigen Gemeinden fiskalisch neutral sind und für abundante Gemeinden sogar zu einer negativen fiskalischen Gesamtbilanz führen können. (GUTSCHE 2004: 257)

Abbildung 6: Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Quelle: GUTSCHE 2004: 35 (ergänzt)

und für den nicht-motorisierten Verkehr viele Wege in dispersen Räumen zu weit sind. Dies führt zu wachsenden Verkehrsbelastungen durch den MIV auch in den Kernstädten, da viele Aktivitäten der im Umland wohnenden Haushalte auf die Kernstadt ausgerichtet sind, und zu einem wachsenden Druck, das Straßennetz weiter auszubauen. Dies wiederum ermöglicht fortschreitende Suburbanisierungsprozesse. Hinzu kommt die Zunahme von Tangentialverkehren innerhalb des suburbanen Raums, die noch weniger als die radial auf die Kernstadt ausgerichteten Verkehre mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bedienen sind. (vgl. HESSE 2001: 98 ff., HESSE 2009 und HOLZ-RAU/SCHNEIDER 2005)

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führt darüber hinaus zu Luftverschmutzungen und Lärmbelastigungen. Die mit dem MIV verbundenen CO₂-Emissionen tragen außerdem wesentlich zur Beschleunigung des anthropogenen Klimawandels bei (PETSCHHEL-HELD et al. 2005: 29ff., vgl. auch Kapitel 2.3). Weitere ökologische Folgen resultieren aus der mit der Suburbanisierung verbundenen Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen. Diese führt z.B. zu einer Bodenversiegelung, so dass der Boden seine Funktion als Lebensgrundlage für Flora und Fauna und als Teil des Stoffkreislaufes nicht mehr erfüllen kann. Zusätzlich zum absoluten Verlust an Freiflächen bewirkt vor allem die Zunahme der Verkehrsflächen eine Zerschneidung der verbleibenden Freiräume. (SIEDENTOP et al. 2003:162ff.).

Suburbanisierungsprozesse führen nicht nur zu einer quantitativen Verschiebung von Bevölkerungsgewichten innerhalb einer Stadtregion zu Gunsten des Umlandes, sondern auch zu einer Veränderung der Sozialstruktur in Stadt und Umland. Die sozialen Auswir-

Suburbanisierungsprozesse gehen mit einer dispersen Siedlungsentwicklung einher, in deren Folge die Distanzen innerhalb der Region steigen. Dies führt zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens insgesamt, welches im Umland überwiegend mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt wird bzw. werden muss, da der öffentliche Verkehr in dispersen Räumen eine schlechtere Angebotsqualität aufweist als in den Kernstädten

kungen der Suburbanisierung sind aber nicht abschließend erforscht. Weder pauschale Schlüsse wie „die Kernstadt verliert vor allem kaufkräftige Bürger an das Umland“ sind zulässig,²⁰ noch kommt es zu einer vollständigen Angleichung der sozialen Strukturen in Stadt und Umland im Zuge post-suburbaner Entwicklungsprozesse.²¹ Belegt ist, dass Einfamilienhausneubaugebiete überwiegend von Haushalten in der Lebensphase der Familienbildung bezogen werden, so dass im Laufe der Zeit im Umland Ringe bzw. Sektoren entstehen, die jeweils von einer homogenen Zuzugsgeneration bewohnt werden (SCHUBERT 1996: 278). Außerdem werden sowohl die Kernstadt wie auch das Umland sozial immer diversifizierter. Viele Umlandkreise zeigen heute ähnliche sozialstrukturelle Muster wie die jeweilige Kernstadt zwei Jahrzehnte zuvor. Das Umland ist also von diesem Standpunkt aus betrachtet „städtischer“ geworden (ARING/HERFERT 2001: 50).

Die kommunalen Entscheidungsträger haben vor allem die Auswirkungen der Suburbanisierung auf die kommunalen Finanzen im Blick (MÄDING 2004b: 8). Die Kernstädte stellen zentrale Infrastrukturen und Einrichtungen bereit, die von den Bewohnern der Umlandkommunen mit genutzt werden. Zwar erhalten die Kernstädte über den kommunalen Finanzausgleich zusätzliche Schlüsselzuweisungen für diese zentralörtlichen Belastungen, allerdings geschieht dies in den meisten Bundesländern über eine „Veredelung“ der Einwohnerzahl.²² Geht die Einwohnerzahl einer Kernstadt aufgrund von Nahwanderungsverlusten zurück, erhält sie überproportional weniger Schlüsselzuweisungen, obwohl sie die zentralörtlichen Funktionen in gleicher Weise aufrechterhalten muss. Der Kreis der Nutzer und Finanzier von Infrastrukturen und zentralörtlichen Einrichtungen fällt somit auseinander, wodurch das Ziel der sog. „fiskalischen Äquivalenz“ verfehlt wird (MÄDING 2001: 116). Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels werden zunehmend die Folgekosten der mit Suburbanisierungsprozessen einhergehenden dispersen Siedlungsentwicklung relevant. Diese fiskalische Folgewirkung der Suburbanisierung stellt eine wesentliche Rahmenbedingung zukünftiger Suburbanisierungsprozesse dar und wird ausführlich in Kapitel 2.3 diskutiert.

Im Umland führen Suburbanisierungsprozesse zu einer dispersen Siedlungsstruktur. Die damit verbundenen, überwiegend negativen, Folgewirkungen wurden bereits thematisiert. Der Prozess darf aber nicht einseitig aus Sicht der negativen Begleiterscheinungen bewertet werden, sondern ist auch als notwendige Begleiterscheinung des gesellschaftlichen Wohlstandes und des damit verbundenen gestiegenen Wohnflächenkonsums zu sehen (vgl. Kapitel 2.1.1 sowie Tabelle 1).

²⁰ Innerhalb der Kernstädte sind die Pro-Kopf-Einkünfte durchschnittlich sogar höher als im Umland insgesamt, dennoch haben sich in vielen Agglomerationsräumen direkt an die Kernstädte angrenzende Zonen bzw. Sektoren herausgebildet, in denen das Wohlstandsniveau höher ist als in den Kernstädten selbst (SIEDENTOP et al. 2003: 178).

²¹ Zur Definition post-suburbaner Entwicklungen vgl. Kapitel 2.1.3.1.

²² Unter einer „Veredelung“ der Einwohnerzahl einer Kernstadt im Finanzausgleich wird eine progressive Gewichtung der Einwohnerzahl verstanden.

Tabelle 1: Elemente einer gesamtstädtischen Bewertung der Suburbanisierung

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsdruck der Kernstädte/Innenstädte sinkt • preisdämpfende Wirkung am Wohnungsmarkt • funktionale Anreicherung des Umlandes • Verkehrsbelastung in der Kernstadt/Innenstadt sinkt 	<ul style="list-style-type: none"> • steigende Flächenneuanspruchnahme im Umland • funktionale Verarmung der Kernstadt/„Verödung“ der Innenstadt • Verkehrsaufkommen in der Region steigt • soziale Segregation • zusätzlicher Infrastrukturbedarf • Probleme bei Kommunal финанzen • Probleme der städtebaulichen Gestalt

Quelle: MÄDING 2004b: 7, eigene Ergänzungen

„Der Abbau der enormen Bevölkerungsdichten in den gründerzeitlichen Wohnquartieren im Zuge verschiedener Stadterweiterungen hat als Dekonzentrationstrend über viele Jahrzehnte gewirkt und die Innenstädte erst erträglich gemacht.“ (HENTSCHEL 2008: 43)

Im Umland siedelten sich neben Bewohnern, die innerhalb der ehemaligen Grenzen des Siedlungsgefüges keinen ihren gestiegenen Wohnbedürfnissen angemessenen Wohnraum mehr fanden, darüber hinaus auch all jene Nutzungen an, die in der „Alten Stadt“ als störend empfunden wurden, wie z.B. Klärwerke oder Industrieanlagen. *„Insofern hat die Zwischenstadt in der Weiterentwicklung der Stadt ‚vor den Toren der Alten Stadt‘ zur Erhaltung dieser Alten Stadt beigetragen.“* (SIEVERTS et al. 2005b: 29). Stellt man diesem Nutzen der Suburbanisierung aus einer gesamtgesellschaftlichen Perspektive jedoch die negativen Folgewirkungen gegenüber (Tabelle 1), wird offensichtlich, dass die negativen Effekte die positiven Folgewirkungen überwiegen.

2.1.3 Entwicklungspfade der Suburbanisierung

Sowohl die Entwicklungsverläufe wie auch die Ausgangsbedingungen, unter denen die Suburbanisierungsprozesse in den alten und in den neuen Bundesländern in der Vergangenheit verlaufen sind, unterscheiden sich erheblich. In den alten Bundesländern sind bereits seit der Nachkriegszeit automobilorientierte Suburbanisierungsprozesse zu beobachten (Kapitel 2.1.3.1), in den neuen Bundesländern setzten diese erst nach der Wiedervereinigung ein und waren bis Ende der 1990er Jahre durch Sonderentwicklungen geprägt (Kapitel 2.1.3.2). Besondere Entwicklungspfade der Suburbanisierung sind auch in solchen Regionen zu beobachten, die nicht dem Ideal der monozentrischen Stadt entsprechen, auf das sich theoretische Erklärungsansätze zur Suburbanisierung wie das einleitend dargestellte Phasenmodell der Stadtentwicklung nach VAN DEN BERG et al. (vgl. Abbildung 2 auf S. 9) beziehen (Kapitel 2.1.3.3).

2.1.3.1 Suburbanisierungsprozesse in den alten Bundesländern

In den alten Bundesländern setzte die automobilorientierte Suburbanisierung in den 1960er Jahren ein und weist seitdem einen wellenförmigen Verlauf auf. Eine erste Hochphase der Suburbanisierungen, die sich überwiegend auf einen engen Ring um die Kernstädte konzentrierte, waren die 1960er und 1970er Jahre. Diese war dadurch gekenn-

zeichnet, dass die Kernstädte zwar in erheblichem Maße Einwohner an ihr Umland verloren, dennoch aber aufgrund eines Geburtenüberschusses und Fernzuwanderungen insgesamt Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hatten.

„In den 60er- und 70er Jahren war die Suburbanisierung geprägt durch zentrifugale Wanderung aus dem Kern ins Umland. Das Wachstum der Region war Konsequenz des Wachstums der Stadt. Die Stadt ‚lief über‘ wie ein Wasserbecken.“ (MÄDING 2004b: 2)

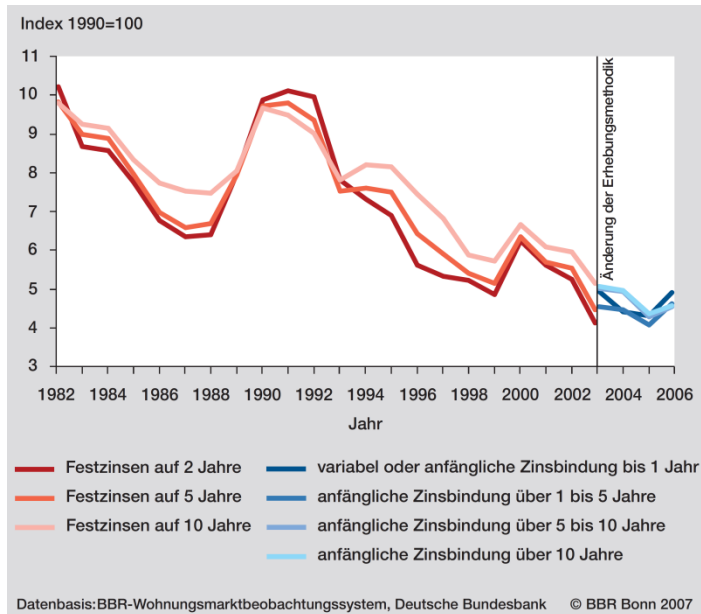
Danach ließ der Wachstumsdruck in den Kernstädten nach. Die Städte hatten aufgrund der in den 1970er Jahren rapide abnehmenden Geburtenrate zunehmend eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen, und die Zuwanderung aus dem Ausland ließ nach. Die Wohnungsmärkte entspannten sich vorübergehend, viele umzugswillige Haushalte fanden auch innerhalb der Stadtgrenzen ihren Wohnwünschen entsprechenden Wohnraum (HALLENBERG 2002: 135).²³ Dennoch verloren die Großstädte in dieser Phase abgeflachter Suburbanisierung, die bis zur deutschen Wiedervereinigung andauerte und oftmals mit absoluten Bevölkerungsverlusten der Kernstädte einherging, Einwohner an ihr Umland (ebenda). Gleichzeitig wurde die Siedlungsentwicklung im Umland disperser. Sie konzentrierte sich nicht mehr nur auf den engeren Verflechtungsraum, sondern griff in die weiteren noch ländlich geprägten Umlandräume aus (SIEDENTOP et al. 2003: 42).²⁴

Nach der Wiedervereinigung erreichten die Suburbanisierungsprozesse in den alten Bundesländern während der 1990er Jahre einen zweiten Höhepunkt, der allerdings vorrangig andere, demographische, Ursachen hatte. Die geburtenstarken Jahrgänge der in den 1960er Jahren Geborenen kamen in die Familienbildungsphase und haben Eigentum gebildet. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die unerwartete Anspannung der Wohnungsmärkte in Folge der Wiedervereinigung und der Zuwanderung aus den osteuropäischen Ländern (ARING/HERFERT 2001: 46). Auch die Periurbanisierung verstärkte sich in den alten Bundesländern in den 1990er Jahren. Der periurbane Raum hatte in dieser Dekade die höchsten relativen Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen, absolut betrachtet profitierte aber dennoch weiterhin der engere suburbane Raum am stärksten von der Zuwanderung aus den Kernstädten (SIEDENTOP et al. 2003: 42f.). Diese Phase der Suburbanisierung ging außerdem mit einer „Aufblähung des Siedlungssystems“ einher. Innerhalb des suburbanen Raums war das relative Bevölkerungswachstum umso höher, je kleiner die Zuzugsgemeinde war (ebenda: 52).

²³ Dies wurde erheblich dadurch begünstigt, dass in den 1960er und 1970er Jahren in den meisten Bundesländern kommunale Gebietsreformen stattfanden. Die Kernstädte konnten durch Eingemeindungen einen Teil der verlorenen Einwohner zurückgewinnen und vergrößerten ihr Territorium um weniger dicht besiedelte Räume, so dass fortan neben der Stadt-Umland-Wanderung verstärkt Randwanderungsprozesse innerhalb der Städte zu beobachten sind. (WFA 2001: 4)

²⁴ Das Hinausgreifen der Suburbanisierungsprozesse auf das ländliche Umland außerhalb des engeren Verflechtungsraums der Kernstädte wird auch als *périurbanisation* bzw. Periurbanisierung bezeichnet (SCHULER 1985: 60), der weitere suburbane Raum demnach auch als periurbane Raum. Ursache dieser Entwicklung ist u.a., dass im Zuge der fortschreitenden Suburbanisierungsprozesse im engeren Umland die Baulandpreise ansteigen, so dass wohnungssuchende Haushalte aus den Kernstädten, aber auch aus dem suburbanen Raum, auf der Suche nach preiswertem Bauland immer weiter nach außen ausweichen bzw. „am Bodenpreisgebirge abrutschen“ (ARING/HERFERT 2001: 47).

Abbildung 7: Langfristige Entwicklung der Hypothekenzinsen in Deutschland 1982 bis 2006



Quelle: BBR 2007b: 72

Seit Ende der 1990er Jahre hat die Intensität der Suburbanisierungsprozesse in den alten Bundesländern ebenso wie in den neuen Bundesländern (s.u.) wieder nachgelassen und konzentriert sich wieder mehr auf den engeren suburbanen Raum (MÜLLER/SIEDENTOP 2004: 19). Die wissenschaftliche Diskussion widmet sich seitdem einem neuen Phänomen, der „Reurbanisierung“. Inwiefern eine solche in Deutschland derzeit tatsächlich die Phase der Suburbanisierung ablöst, wird in Kapitel 2.2 diskutiert.

Die Hochphasen der Suburbanisierung lassen sich durch drei wesentliche Rahmenbedingungen der regionalen Wohnungsmarktentwicklung erklären:

- *Demographische Faktoren:* Ausgeprägte Suburbanisierungsprozesse sind zu beobachten, wenn die Kernstädte ein Bevölkerungswachstum oder zumindest einen relativen Anstieg der Haushalte in der Familiengründungsphase zu verzeichnen haben. (s.o.)
- *Angespannte Wohnungsmärkte:* Die Intensität der Suburbanisierungsprozesse korreliert phasenverschoben mit der Entwicklung der Neubaumieten (WALTERSBACHER 2002: o.S.).²⁵
- *Niveau der Hypothekenzinsen:* Die Intensität der Suburbanisierung korreliert außerdem mit konjunkturellen Faktoren, insbesondere dem Niveau der Hypothekenzinsen (vgl. Abbildung 7). Dieses hat einen direkten Einfluss auf die monatlichen Belastungen, die ein Eigentümererwerber für eine bestimmte Immobilie aufzubringen hat (ARING 2005: 33f.).

Im Zuge der fortschreitenden Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte hat der suburbane Raum deutlich sein Gesicht gewandelt. Während die suburbanen Gemeinden zunächst meist reine „Schlafstädte“ waren, sind diese Standorte heute sozial differenzierter und „funktional vollständiger“ (BRAKE/DANGSCHAT/HERFERT 2001a: 7). Hierzu haben zum einen die Suburbanisierung von Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen und Gewer-

²⁵ Mit der zunehmenden regionalen Ausdifferenzierung der Wohnungsmärkte divergiert der Grad der Anspannung der Wohnungsmärkte nicht nur zeitlich, sondern zunehmend auch regional. Damit differenzieren sich auch die Entwicklungspfade der Suburbanisierung regional aus. (vgl. Kapitel 2.1.3.3)

be- und Industriebetrieben beigetragen, die mit zeitlicher Verzögerung zur Wohnsuburbanisierung eingesetzt haben. Zum anderen hat die stetig steigende Einwohnerzahl vielen Umlandkommunen finanziell ermöglicht, immer kostspieligere Infrastruktureinrichtungen zu errichten, was wiederum ihre Standortattraktivität steigert (ebenda). Der suburbane Raum nimmt heute daher eine Zwitterstellung zwischen „städtisch“ und „ländlich“ ein, für die SIEVERTS (1997) den Begriff „Zwischenstadt“ geprägt hat. Im Zuge dieser post-suburbanen Entwicklungen (ARING 1999) koppelt sich das Umland aber keineswegs vollständig von der Kernstadt ab, da innerhalb der Stadtregion bestimmte zentrale Funktionen und Infrastrukturen weiterhin nur von den Kernstädten bereitgestellt werden (KIEPE 1996) oder im nationalen und internationalen Standortwettbewerb weiterhin die Kernstädte wesentliche „metropolitane“ Funktionen wahrnehmen (BLOTEVOGEL/SCHULZE 2009). Suburbia entwickelt sich vielmehr zu einem eigenen Standorttyp als Teil der Stadtregion:²⁶

„Am ehesten kann von einer Emanzipation des suburbanen Raumes gesprochen werden, indem er nicht mehr nur als Reflex der Kernstadt zu verstehen ist, sondern als stadregionales Standortgebiet mit eigener Attraktivität im Zusammenhang mit Profil und Identität. So etwa wäre eine zunehmend eigenständige Entwicklung zu verstehen.“ (BRAKE 2005: 36)

2.1.3.2 Besonderheiten der Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern

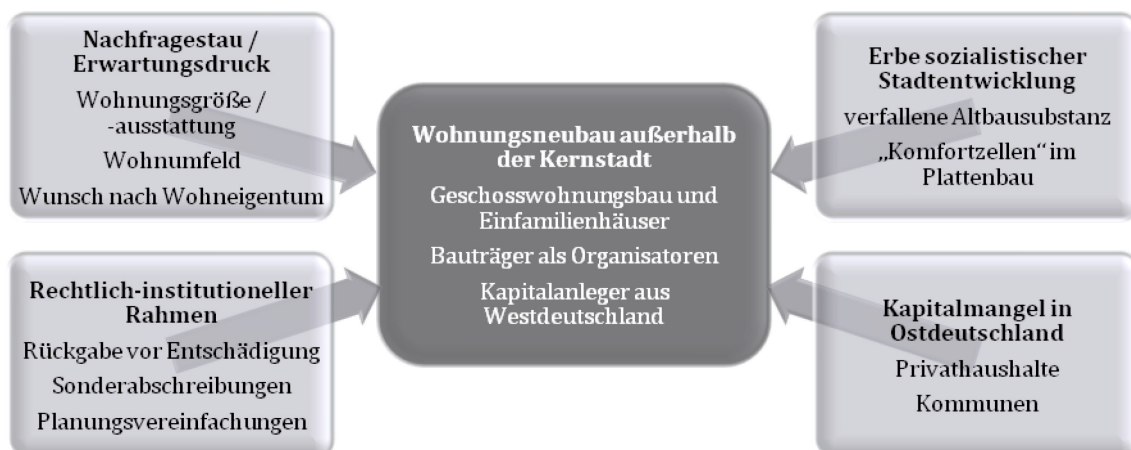
In den neuen Bundesländern setzten Suburbanisierungsprozesse erst nach der politischen Wende ein. Diese waren in den ersten Jahren durch eine hohe Dynamik gekennzeichnet, die alle Funktionen (Wohnen, Einzelhandel und Gewerbe) gleichzeitig erfasste. In Bezug auf die Bevölkerungssuburbanisierung war diese Entwicklung einerseits auf einen Nachholeffekt zurückzuführen, andererseits lässt sich diese Phase der Suburbanisierung „im Zeitraffer“ teilweise aber auch als eine durch die spezifischen Rahmenbedingungen in den Nachwendejahren bedingte Sonderentwicklung erklären.

Zu „DDR-Zeiten“ wurde der Wohnungs- und Städtebau als Bestandteil der Planwirtschaft zentral gelenkt. In den Stadtregionen war er durch eine kompakte Stadtentwicklung und eine konzentrierte Förderung des Wohnungsneubaus am Rande der Großstädte (Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise) gekennzeichnet, die aber nicht ausreichte, um die seit den Nachkriegsjahren andauernde Wohnungsnot zu beseitigen. Einfamilienhäuser wurden aufgrund ideologischer Vorbehalte gegenüber dem Privateigentum hingegen während der DDR-Zeit kaum neu errichtet, und parallel zum Neubau von Wohnraum am Stadtrand verfiel in den Stadtzentren ein großer Teil des Altbaubestandes, da die Mieteinnahmen der Eigentümer aus den staatlich regulierten Mieten zu gering waren, um Instandsetzungsmaßnahmen zu finanzieren. Dies führte dazu, dass im Jahr 1990 ca. 1 Mio. Altbauwohnungen in der ehemaligen DDR nicht modernen Wohnstandards entsprachen oder

²⁶ Mit der zunehmenden „Reife“ Suburbias hat sich auch die Suburbia-Forschung weiter etabliert, welche sich mit den siedlungsstrukturellen Veränderungen und sozialen Prozessen im suburbanen Raum auseinandersetzt und Ansätze zum konstruktiven Umgang mit der Siedlungsform des suburbanen Raumes sucht (weiterführend z.B. BURDACK/HESSE 2006: 391f., MENZL 2007 und SIEVERTS et al. 2005b).

sogar gänzlich unbewohnbar waren (MICHELS 2006: 4f., SIEDENTOP et al. 2003: 39f. und SYDOW/KOFNER/SANDER 2005: 320). Nach der Wende bestand daher ein erheblicher Nachholbedarf an Wohnraum. Die Suburbanisierungsprozesse, die in den neuen Bundesländern in den direkten Nachwendejahren einsetzten, waren eine Reaktion auf diesen Nachholbedarf. Dies zeigt sich darin, dass der Prozess nicht wie in den alten Bundesländern vornehmlich von jungen Familienhaushalten getragen wurde, sondern ebenso von Familienhaushalten mit älteren Kindern und Paarhaushalten in der postfamiliären Phase (BURDACK/HERFERT 1998: 35). Die Suburbanisierungsprozesse in dieser Phase haben damit auch zu einer raschen Verbesserung der Wohnbedingungen in den neuen Bundesländern beigetragen (NUISSL/RINK 2005: 109). Eine weitere Besonderheit der nachholenden Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern war, dass diese unter Schrumpfbedingungen verliefen. Von den erheblichen Bevölkerungsverlusten der neuen Bundesländer Anfang und Mitte der 1990er Jahre blieb nur der engere suburbane Raum verschont. (SIEDENTOP et al. 2003: 44ff.)

Abbildung 8: Rahmenbedingungen der Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern bis ca. 1997



Quelle: SAILER-FLIEGE 1998: 99 (verändert)

Neben diesen Nachholeffekten ist die Intensität der Suburbanisierungsprozesse aber auch durch eine Sonderentwicklung bedingt, die sich aus den speziellen rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen in den neuen Ländern in den direkten Nachwendejahren ergibt (Abbildung 8). Als wichtigste Rahmenbedingungen können der Umgang mit den ungeklärten Restitutionsansprüchen und steuerliche Sonderabschreibungsmöglichkeiten ausgemacht werden. Von Restitutionsansprüchen betroffen war vor allem der Altbaubestand. Nach der Wende bedurften die Eigentumsverhältnisse der Vielzahl der seit 1933 von den NS-Behörden, den sowjetischen Besatzungsbehörden oder den DDR-Behörden enteigneten Wohnungen sowie von ungeklärten Erbfällen zunächst einer rechtlichen Klärung. Nach dem Grundsatz „Rückgabe vor Entschädigung“ sollten diese Wohnungen und Grundstücke ihren rechtmäßigen Alteigentümern zurückgegeben werden. Solange die Eigentumsverhältnisse nicht geklärt waren, konnte in diese Bestände, die häufig einen erheblichen Instandsetzungsstau aufwiesen (s.o.), nicht investiert werden. (SYDOW/KOFNER/SANDER 2005: 322f.) Dies lähmte die Modernisierung vieler innerstädti-

scher Altbauquartiere, die dem sich rapide wandelnden Wohnungsmarkt in den neuen Bundesländern erst zeitverzögert zu Neubauprojekten „auf der grünen Wiese“ zur Verfügung standen, so dass die Suburbanisierungsprozesse in den 1990er Jahren weniger auf *Pull*-Faktoren des suburbanen Raumes, sondern im Wesentlichen auf die Unattraktivität der inneren Stadt als *Push*-Faktor zurückzuführen waren (HERFERT/RÖHL 2001: 154). Zusätzlich haben steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten die Suburbanisierungsprozesse erheblich vorangetrieben. Bis Ende 1996 war es möglich, 50% der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten eines Mietwohngebäudes in den neuen Bundesländern über fünf Jahre abzuschreiben (SYDOW/KOFNER/SANDER 2005: 333).²⁷ Dies führte dazu, dass im Gegensatz zur Suburbanisierung in den alten Bundesländern, die überwiegend durch private Bauherren getragen wurde, in den neuen Bundesländern viele Geschosswohnbauten, aber auch Einfamilienhäuser im Umland, durch gewerbliche Bauherren wie Projektentwickler oder Immobilienfonds gebaut wurden und teilweise an Direktanleger, überwiegend gut verdienende Privatpersonen aus den alten Bundesländern, weiterverkauft wurden (EINACKER/MÄDING 2005: 82f.). Die Investitionsentscheidungen dieser gewerblichen Bauherren orientierten sich dabei vorrangig an den kurzfristigen Steuervorteilen und nicht an der langfristigen Rendite bzw. Vermietbarkeit der Objekte (SYDOW/KOFNER/SANDER 2005: 333). Als Standorte wurden daher schnell verfügbare Grundstücke gewählt, die sich wiederum aufgrund von Restitutionsansprüchen, aber auch einer weitgehend fehlenden Regionalplanung in den neuen Bundesländern, in der ersten Hälfte der 1990er Jahre häufig im Umland der Kernstädte befanden (BURDACK/HERFERT 1998: 35). Dies zeigt, dass diese Phase der rapiden Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern eine Sonderentwicklung darstellt, die sich nicht in generelle Erklärungsansätze der Suburbanisierung, wie das Phasenmodell der Stadtentwicklung (s.o.), einordnen lässt. (HESSE 2008: 419)²⁸

Kurz vor der Jahrtausendwende haben sich die Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern drastisch abgeschwächt, was wiederum auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist: Neben dem Auslaufen der Sonderabschreibungsmöglichkeiten und dem damit verbundene Abflauen des Wohnungsneubaus, schritt die Modernisierung der Altbaubestände in den Kernstädten voran und gleichzeitig setzten sich die Bevölkerungsrückgänge in den Kernstädten fort. *„Der innerstädtische Wohnungsmarkt entspannte sich, das Wohnungsmarktgefälle zwischen Stadt und Umland begann sich aufzulösen. Damit wurde es für die Haushalte nicht nur leichter, sondern auch bedeutend billiger, hochwertigen Wohnraum in innerstädtischen Lagen zu mieten.“* (NUISSEL/RINK 2005: 99) Der verbleibende Neubau im suburbanen Raum konzentrierte sich auf wenige Wachstumspole im engeren suburbanen Raum sowie fast ausschließlich auf das Einfamilienhaussegment (HERFERT 2002: 337 und KÖPPEN 2005a: 97). In den letzten Jahren haben sich die Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern weiter abgeschwächt und innerhalb der ostdeutschen „Schrumpfungslandschaft“ (HERFERT 2004) weist nun nicht mehr der suburbane Raum

²⁷ 1997 und 1998 galten Übergangsregelungen. (ebenda)

²⁸ Auch bei einer Einordnung des nachfolgenden Jahrzehnts der Stadtentwicklung in den neuen Bundesländern in das Phasenmodell ist Vorsicht geboten, da die einzelnen Phasen im Verhältnis zum vorangegangenen Entwicklungszyklus beschrieben werden.

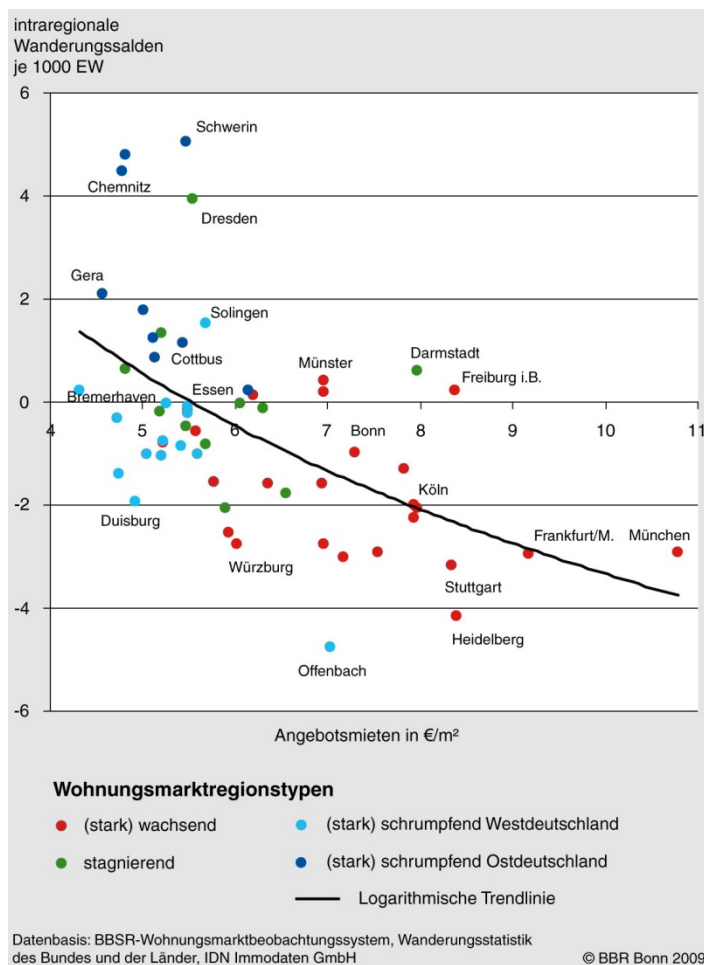
(s.o.), sondern weisen einige Großstädte Bevölkerungsgewinne auf, so dass aktuell auch für die neuen Bundesländer diskutiert wird, ob sich in den Stadtregionen eine Trendwende zur „Reurbanisierung“ vollzieht (vgl. Kapitel 2.2).

2.1.3.3 Regionale Unterschiede in der Ausprägung und Intensität von Suburbanisierungsprozessen

Suburbanisierungsprozesse unterscheiden nicht nur zwischen den alten und den neuen Bundesländern, sondern auch von Region zu Region. Die Intensität und die Ausprägungen der Suburbanisierungsprozesse in den einzelnen Regionen hängen dabei im Wesentlichen von den raumstrukturellen und demographischen Rahmenbedingungen ab. Insbesondere erscheinen die folgenden Differenzierungsmerkmale relevant:

- Schrumpfende vs. wachsende Regionen bzw. Regionen mit entspannten vs. Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten
- Größe der Kernstadt
- Stadtregionen mit einer oder mehreren Kernstädten

Abbildung 9: Zusammenhang zwischen intraregionalen Wanderungssalden und Angebotsmieten in den Großstädten 2007



Schrumpfende vs. wachsende Regionen bzw. Regionen mit entspannten vs. Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten: Suburbanisierungsprozesse waren in der Vergangenheit an ein Wachstum, zumindest der benötigten Wohnfläche, in den Kernstädten geknüpft (vgl. Kapitel 2.1.1). Auch die Suburbanisierungsforschung konzentrierte sich auf Suburbanisierungsprozesse als Wachstumsphänomen (COUCH et al. 2005: 118). In Folge des demographischen Wandels nimmt der Wachstumsdruck in immer mehr Städten ab. Derzeit ist das deutsche Städtesystem durch ein Nebeneinander von in Bezug auf die Einwohnerzahl wachsenden und schrumpfenden Städten geprägt, wobei generell vor

Quelle: HIRSCHLE/SCHÜRT 2010: 40

allein die ostdeutschen Städte von Schrumpfung betroffen sind, während die meisten westdeutschen Städte noch wachsen. (GATZWEILER/MILBERT 2009: 445) Zunehmend werden aber auch in den alten Bundesländern immer mehr Städte und Regionen von Bevölkerungsrückgängen betroffen sein. (BBR 2008: 2) Diese Entwicklungen führen zeitverzögert auch zu einer regionalen Ausdifferenzierung und nachlassenden Bedarfen auf den regionalen Wohnungsmärkten. Bei abnehmendem Wachstumsdruck war in der Vergangenheit auch ein Nachlassen der Intensität der Suburbanisierungsprozesse zu beobachten (vgl. Kapitel 2.1.3.1). Aktuell ist dies deutschlandweit etwa seit dem Jahr 2000 zu beobachten, wobei wachsende und schrumpfende Regionen deutliche Unterschiede zeigen. Im Durchschnitt weisen die Kernstädte derzeit (2007) nur noch einen sehr geringen Wanderungsverlust gegenüber ihrem Umland auf, in Regionen mit stagnierender oder schrumpfender Kernstadt ist der Wanderungssaldo der Kernstädte gegenüber dem Umland seit 2004 sogar minimal positiv. In den Regionen mit wachsenden Kernstädten haben sich die Suburbanisierungsprozesse hingegen nur leicht abgeschwächt (HIRSCHLE/SCHÜRT 2010: 31ff.). Dabei ist auch regional ein Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsentwicklung der Kernstadt, den Angebotsmieten in den Kernstädten und der Intensität der Suburbanisierungsprozesse zu beobachten: Kernstädte, deren Einwohnerzahl stagniert oder schrumpft, weisen ein geringeres Mietniveau auf als Kernstädte mit wachsender Einwohnerzahl; gleichzeitig ist der intraregionale Wanderungsverlust in wachsenden Kernstädten geringer als in schrumpfenden Kernstädten (vgl. Abbildung 9). Anstelle von wachsenden und schrumpfenden Regionen kann daher in Bezug auf die Intensität von Suburbanisierungsprozessen auch von Regionen mit angespanntem bzw. entspanntem Wohnungsmarkt gesprochen werden.

Größe der Kernstadt: Bisher standen vor allem die einwohnerstarken „großen“ Großstädte innerhalb der Agglomerationsräume im Mittelpunkt der Suburbanisierungsdiskussion, da in diesen Räumen die Suburbanisierungsprozesse als erstes einsetzen und besonders ausgeprägt sind (SIEDENTOP et al. 2003 und BURDACK/HESSE 2006: 382f.). Aber auch die „kleinen“ Großstädte außerhalb der Agglomerations- bzw. Metropolräume, die als sog. „Regiopolen“ (ARING/REUTHER 2008) regional bedeutsame und meist solitäre Zentren eines weniger verdichteten bis ländlichen Umlandes sind, sind von Suburbanisierungsprozessen betroffen. Unterschiede zwischen den Mustern der Suburbanisierungsprozesse im Umland der „großen“ und der „kleinen“ Großstädte ergeben sich sowohl aus den unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen in den Kernstädten wie auch in den Umlandräumen. Einerseits sind die „kleinen“ Großstädte „überschaubarer“, so dass die die Suburbanisierung begünstigenden *Push-Faktoren* in den „kleinen“ Großstädten weniger stark ausgeprägt sind als in den „großen“ Großstädten. Andererseits sind das Bevölkerungspotenzial und die Siedlungsdichte im Umland in den Verdichtungsräumen geringer als in den Agglomerationsräumen. Dies ist i.d.R. mit einem im Umland in den Verdichtungsräumen im Vergleich zu den Agglomerationsräumen weniger leistungsstarken ÖPNV-System verbunden, so dass im Umland der „kleinen“ Großstädte z.B. die Pkw-Abhängigkeit der abwandernden Haushalte vermutlich höher ist als im verdichteten Umland der Agglomerationsräume. Wissenschaftliche Erkenntnisse zu diesen vermuteten

Unterschieden in den Suburbanisierungsprozessen im Umland „kleiner“ und „großer“ Großstädte liegen bisher allerdings noch nicht vor, so dass hier ein weiterer Forschungsbedarf besteht.

Stadtregionen mit einer oder mehreren Kernstädten: Theoretische Überlegungen zur Suburbanisierung, z.B. zur Wirkung des Bodenpreisgefälles (s.o.), beziehen sich i.d.R. auf eine monozentrische Kernstadt und ihr Umland. Suburbanisierungsprozesse in polyzentrischen Städte-Regionen mit mehreren Kernstädten weisen demgegenüber einige Besonderheiten auf. Es bilden sich keine für monozentrale Regionen typischen „Suburbanisierungsringe“ heraus, da die Übergänge zwischen Kern und Rand häufig fließend sind – traditionelle Zentren und typische suburbane Standorte mischen sich über die Region verteilt – und da sich das Umland der verschiedenen Kernstädte der Region überlappt (Hesse 2009). Eine empirische Untersuchung von BLOTEVOGEL und JESCHKE zu den Suburbanisierungsprozessen im Ruhrgebiet, einem Musterbeispiel einer polyzentrischen Städte-Region, zeigt, dass die Abwanderungen von den Kernstädten des Ruhrgebietes in kreisangehörige Gemeinden ähnliche Strukturen aufweisen wie Stadt-Umland-Wanderungen in Stadtregionen mit nur einer Kernstadt, während die Wanderungen zwischen den kreisfreien Städten hingegen in ihrer Struktur tendenziell eher mit innergemeindlichen Umzügen innerhalb der Kernstädte bzw. Fernzuzügen in die Kernstädte vergleichbar sind. So ist bei letzteren z.B. der Anteil von Ein- und Zweipersonenhaushalten höher und die Verbesserung der Wohnsituation geringer als bei Wanderungen von den Kernstädten in kreisangehörige Umlandgemeinden des Ruhrgebietes. Die kleineren Großstädte im Ruhrgebiet, wie Bottrop oder Mülheim an der Ruhr, haben darüber hinaus eine „Zwitterstellung“ zwischen Kern- und Umlandfunktion. Über eine „Kaskadenwanderung“ (ARING 1999) sind diese gleichzeitig Ziel der Nahwanderer aus den großen Kernstädten des Ruhrgebietes und Quelle der Abwanderung in das weniger verdichtete Umland. (BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003) Polyzentrische Städte-Regionen mit mehreren Kernstädten ähnlicher Bedeutung bilden im deutschen Städtesystem gegenüber Stadtregionen mit nur einer Kernstadt allerdings eher die Ausnahme.

2.2 Gegenwart: Reurbanisierung bzw. die Renaissance der Städte als Wohnstandort?

Über Jahrzehnte hat also die häufig als „Stadtflucht“ bezeichnete Suburbanisierung die Siedlungsentwicklung wie auch die Diskussion um das Städtische geprägt (vgl. Kapitel 2.1). Faktisch handelte es sich dabei seit den 1980er Jahren nicht nur um eine Dekonzentration der Bevölkerung innerhalb der Stadtregionen bzw. Agglomerationsräume (Suburbanisierung), sondern die Agglomerationsräume als Ganzes verloren Bevölkerungs- und Beschäftigtenanteile an den ländlichen Raum (Desurbanisierung) (SIEDENTOP et al. 2003: 42ff.). Anfang des letzten Jahrzehnts kam die Debatte um die „Schrumpfung“ der Städte hinzu. Beide Diskurse zeichnen ein negatives Bild des Städtischen: Die Stadt sei in der Kri-

se, dem Niedergang geweiht (HESSE 2008). Diese Sicht hat sich seit einigen Jahren abrupt gewandelt. Neuerdings dominiert – nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern und den USA – sowohl in der Fachwelt wie in der Tagespresse die Diskussion um eine „Reurbanisierung“ oder „Renaissance der Städte“ (vgl. z.B. BUZAR et al. 2007, SIEDENTOP 2008, HESSE 2008, DITTRICH-WESBUER/KNAPP/OSTERHAGE 2010 und JESSEN/SIEDENTOP 2010).^{29, 30} Die Zahl der Forschungsarbeiten zu Suburbanisierungsprozessen hat hingegen stark abgenommen. Sub- und Reurbanisierungsprozesse wirken allerdings nicht völlig komplementär, sondern es handelt sich eher um zwei eigenständige Trends, die sich zwar zum Teil gegenseitig bedingen bzw. in ihrer Wirkung abschwächen, zum Teil aber auch eigenständigen Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen unterliegen. Dementsprechend kontrovers wird das Thema derzeit in den Planungswissenschaften diskutiert. JESSEN und SIEDENTOP (2010) sehen jenseits dieser Kontroversen allerdings fünf Aspekte, die mittlerweile als empirisch gesicherte Erkenntnisse anzusehen sind:

- *„Rezentralisierung der Raumstruktur“*: Die Desurbanisierung (Anteilsverlust der Stadtregionen bzw. Metropolräume an der Gesamtbevölkerung) ist in den letzten Jahren in einen interregionalen Konzentrationsprozess übergegangen.
- Die *„Renaissance der Innenstädte als Wohnstandort“* ist, wenn auch kaum quantitativ nachweisbar, als qualitativer Wandel von stadthistorischer, kultureller und symbolischer Bedeutung.
- Die *Träger der Reurbanisierung* sind junge Berufstätige, gutverdienende kinderlose Paare, „unkonventionelle“ Haushaltsformen und internationale Zuwanderer, also Bevölkerungsgruppen, denen seit jeher eine Stadtaffinität zugesprochen wird.
- *Abschwächung der Stadt-Umland-Wanderung*: Der suburbane Raum hat als bevorzugter Wohnstandort einkommensstarker Bevölkerungsgruppen spürbar an Bedeutung verloren.
- *Reurbanisierung als stadt- und standortselektiver Prozess*: Reurbanisierung geht mit Polarisierungstendenzen auf allen räumlichen Maßstabsebenen einher. (JESSEN/SIEDENTOP 2010: 17)

Jenseits dieses Minimalkonsenses besteht aber weiterhin weitgehend Unklarheit über Ursachen, Ausprägungen und Wirkungen von Reurbanisierungsprozessen sowie über die verwendeten Begrifflichkeiten (ebenda). Im Folgenden werden zunächst die wesentlichen Bedeutungsdimensionen des Phänomens, so wie sie in dieser Arbeit verstanden werden sollen, dargelegt (Kapitel 2.2.1) und wesentliche quantitative Befunde zur Reurbanisie-

²⁹ Eine erste Diskussion um eine Reurbanisierung hat es bereits in den 1980er Jahren gegeben. Auch in dieser Phase wurden die Wanderungsverluste der Kernstädte gegenüber ihrem Umland geringer. Gleichzeitig wurden, einhergehend mit Gentrifizierungsprozessen, zahlreiche innerstädtische Wohnquartiere aufgewertet und ein Zusammenhang zwischen beiden Prozessen vermutet (vgl. z.B. HÄUBER-MANN/SIEBEL 1987 und KUJATH 1988). Mit Beginn der zweiten Hochphase der Suburbanisierung Anfang der 1990er Jahre verebbte die Reurbanisierungsdiskussion erst einmal wieder.

³⁰ Ebenso wie sich Suburbanisierungsprozesse nicht auf eine Bevölkerungssuburbanisierung beschränken, sondern auch wirtschaftliche Funktionen umfassen, erfahren die Kernstädte derzeit auch eine Renaissance in Bezug auf ökonomische Aktivitäten. Diese werden in diesem Beitrag nur thematisiert, sofern sie in einem direkten Zusammenhang mit der Renaissance der Städte für das Wohnen stehen. Siehe weiterführend hierzu LÄPPLE 2005 oder GROWE/MÜNTER 2010.

rung und zur Rückwanderung in die Stadt zusammengefasst (Kapitel 2.2.2). Abschließend werden die vielschichtigen Einflussfaktoren diskutiert, die eine Renaissance der Städte als Wohnstandort bzw. eine weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte bedingen (Kapitel 2.2.3). Letztere sind bewusst ausführlich gehalten, da sie einerseits noch kontrovers diskutiert werden und andererseits nicht nur eine Momentaufnahme darstellen, sondern auch die Rahmenbedingungen zukünftiger stadtreionaler Entwicklungsprozesse beschreiben. Kenntnisse über diese sind für die Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen unerlässlich.

2.2.1 Bedeutungsdimensionen des Phänomens Renaissance der Städte

Für die derzeit zu beobachtenden Stadtentwicklungsprozesse hat sich noch kein einheitliches Begriffsverständnis herausgebildet, so dass häufig nicht klar ist, was für ein Phänomen mit „Reurbanisierung“ bzw. „Renaissance der Städte“ bezeichnet wird: Ein steigender Anteil der in der Kernstadt lebenden bzw. arbeitenden Bevölkerung an der Bevölkerung einer Stadtregion insgesamt? Die Rückkehr von Haushalten und Unternehmen aus dem Umland in die Kernstädte? Eine durch Leuchtturmprojekte angeregte qualitative Aufwertung einzelner Stadtteile? (HAASE/KABISCH/STEINFÜHRER 2005: 81) Diese Aufzählung macht deutlich, dass das beschriebene Phänomen eine Vielzahl an Bedeutungsdimensionen hat. Verschiedene Autoren kommen auch aufgrund einer unklaren Operationalisierung der verwendeten Begriffe zu differierenden Einschätzungen bezüglich vermeintlich ein und desselben Phänomens (GLATTER/SIEDHOFF 2008 und JÜRGENS 2008).

Unter einer „Reurbanisierung“ wird in dieser Arbeit ein relativer Bedeutungsgewinn der Kernstädte gegenüber ihrem Umland verstanden. Dieses quantitative Begriffsverständnis geht auf das oben dargestellte Phasenmodell der Stadtentwicklung (VAN DEN BERG et al. 1982, vgl. Abbildung 2 auf S. 9) zurück. Während die ersten drei Phasen („Urbanisierung“, „Suburbanisierung“ und „Desurbanisierung“) auf empirischen Beobachtungen VAN DEN BERGS et al. beruhen, stellt die letzte Phase („Reurbanisierung“) eine von ihnen theoretisch angenommene mögliche zukünftige Entwicklung dar. Bei weiterhin stagnierender oder rückläufiger Bevölkerungsentwicklung der gesamten Stadtregion entwickelt sich in dieser Phase die Kernstadt positiver als das Umland, der Anteil der kernstädtischen Bevölkerung an der Bevölkerung der Stadtregion steigt wieder an (HAASE/KABISCH/STEINFÜHRER 2005: 79).

Dem Begriff der „Renaissance der Städte“ liegt in dieser Arbeit hingegen ein qualitatives Begriffsverständnis zugrunde. Der Begriff umschreibt eine neue Wertschätzung des Urbanen, genauer gesagt des Wohnens in urbanen Räumen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (Region, Stadt bzw. Quartier). Diese ist verbunden mit einer qualitativen Aufwertung und Revitalisierung einzelner Stadtquartiere, z.B. durch die Realisierung imageträchtiger Neubauprojekte auf innerstädtischen Brachflächen. Die „Renaissance der Städte“ beschreibt weniger messbare Entwicklungen, sondern vor allem die Wahrnehmung bzw.

den Diskurs um die Stadt bzw. das Urbane (HESSE 2008). Dementsprechend lässt sie sich im Gegensatz zur „Reurbanisierung“ nicht anhand weniger Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung beschreiben, sondern setzt sich aus einer Vielzahl für sich genommen jeweils plausibler, in der Summe aber teilweise widersprüchlicher Einflussfaktoren zusammen (vgl. Kapitel 2.2.3).

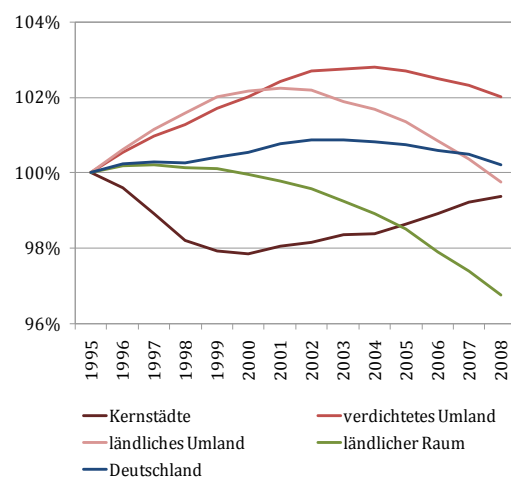
Daneben ist in dieser Arbeit noch ein dritter Begriff zentral: die „Rückwanderung in die Stadt“. Dieser Begriff bezeichnet im weiteren Sinne einen Wanderungsgewinn der Kernstadt gegenüber dem Umland (als gegenläufiger Wanderungsstrom zur Stadt-Umland-Wanderung), und im engeren Sinne handelt es sich um die Rückkehr von Haushalten, die aus einer Kernstadt in das dazugehörige Umland und später zurück in die Kernstadt gezogen sind, also um die Rückkehr von ehemaligen Stadt-Umland-Wanderern in die Stadt. Letztere stehen im empirischen Teil dieser Arbeit im Fokus.

Von den drei dargestellten Facetten des Phänomens, ist die „Renaissance der Städte“ also am weitesten gefasst. Die „Reurbanisierung“ und die „Rückwanderung in die Stadt“ können als Teilprozesse der „Renaissance der Städte“ interpretiert werden. Dementsprechend wird letzterer Begriff in dieser Arbeit auch als Oberbegriff für das Phänomen insgesamt verwendet.

2.2.2 Quantitative Befunde zur Reurbanisierung und zur Rückwanderung in die Stadt

Bis Ende der 1990er Jahre dominierten Sub- und Desurbanisierungsprozesse die Einwohnerentwicklung der deutschen Stadtregionen bzw. Agglomerationsräume (vgl. Kapitel 2.1.3.). Die Kernstädte verloren Einwohner, während sowohl das verdichtete wie auch das ländliche Umland Einwohnerzuwächse zu verzeichnen hatten. Ab der Jahrtausendwende haben sich die räumlichen Dekonzentrationsprozesse zunächst deutlich abgeschwächt. Auch die Kernstädte wuchsen wieder, zunächst aber in geringerem Maße als das verdichtete Umland (vgl. Abbildung 10). Dieser Prozess wurde in den

Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung nach zusammengefassten Kreistypen³¹ 1995 bis 2008 (1995, Index=100)



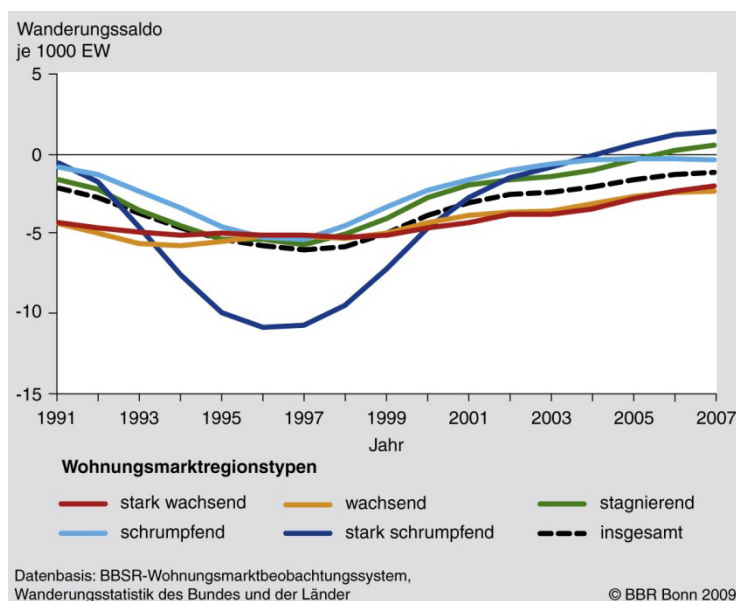
Quelle: eigene Darstellung nach GENISIS ONLINE

³¹ Folgende siedlungsstrukturelle Kreistypen (vgl. BBSR o.J.) wurden aggregiert: *Kernstädte*: Kreistyp 1 (Kernstädte in Agglomerationsräumen) und Kreistyp 5 (Kernstädte in verstärkerten Räumen); *Verdichtetes Umland*: Kreistyp 2 (Hochverdichtete Kreise in Agglomerationsräumen), Kreistyp 3 (Verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen) und Kreistyp 6 (Verdichtete Kreise in verstärkerten Räumen); *Ländliches Umland*: Kreistyp 4: (Ländliche Kreise in Agglomerationsräumen) und Kreistyp 7 (Ländliche Kreise in verstärkerten Räumen); *Ländlicher Raum*: Kreistypen 8 und 9 (Ländliche Kreise höherer Dichte und ländliche Kreise geringerer Dichte in Ländlichen Räumen)

Medien gelegentlich als Trendwende zur Reurbanisierung bezeichnet – de facto handelte es sich aber lediglich um eine Abschwächung der seit Jahrzehnten zu beobachtenden Dekonzentrationsprozesse. Eine quantitative Reurbanisierung ist auf dieser räumlichen Maßstabsebene erst seit dem Jahr 2005 zu beobachten: Während die Kernstädte Einwohnerzuwächse zu verzeichnen haben, haben das Umland sowie der ländliche Raum Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen.

Geht man allerdings eine Maßstabsebene tiefer und betrachtet die auf der Gemeindeebene abgegrenzten und räumlich wesentlich enger gefassten funktionalen „Stadtregionen“, so zeigt sich, dass sich der „engere Pendlerverflechtungsraum“ als das direkte sub-urbane Umland der Kernstädte zwischen 2002 und 2007 mit einem Bevölkerungszuwachs von 0,7% ähnlich entwickelte wie die Kernstädte und das Kernstadtergänzungsgebiet (0,8%) (eigene Berechnung nach BBSR 2009a). Je nach Raumabgrenzung gelangt man daher zu unterschiedlichen Einschätzungen, ob und in welchem Ausmaß derzeit in Deutschland eine quantitative Reurbanisierung zu beobachten ist. Neben der Bedeutungsvielfalt der Begriffe trägt auch dies dazu bei, dass die empirischen Befunde divergieren.

Abbildung 11: Stadt-Umland-Wanderungssaldo der Großstädte 1991-2007



Quelle: HIRSCHLE/SCHÜRT 2010: 32

rungsverlust gegenüber ihrem Umland aufweisen (vgl. Abbildung 11), regional aber deutliche Unterschiede zwischen Regionen mit stagnierender oder schrumpfender Kernstadt und Regionen mit wachsender Kernstadt bestehen (vgl. auch Kapitel 2.1.3.3). Diese Entwicklungen sind größtenteils auf eine abgeschwächte Stadt-Umland-Wanderung bei konstanter Zuwanderung aus dem Umland in die Kernstädte zurückzuführen. Eine nach Altersgruppen differenzierte Auswertung zeigt darüber hinaus, dass das Abflachen der

HIRSCHLE und SCHÜRT (2010) haben den Saldo der Stadt-Umland-Wanderungen und der Rückwanderung in die Kernstädte im weiteren Sinne (s.o.) deutschlandweit für Wohnungsmarktregionen (Kernstädte sowie die angrenzenden Umlandkreise) analysiert.³² Sie zeigen, dass die Stadt-Umland-Wanderung seit Mitte der 1990er Jahre erheblich zurückgegangen ist, die Kernstädte derzeit (2007) aber immer noch einen, wenn auch sehr geringen, Wanderungs-

³² Die räumliche Ausdehnung des Umlandes der Wohnungsmarktregionen ist i.d.R. weiter als jene der Stadtregionen, aber enger als jene der in Abbildung 10 dargestellten zusammengefassten Kreistypen.

Stadt-Umland-Wanderung bei den Familienwanderungen (Referenzgruppe: unter 18jährige) deutlich geringer ausgeprägt ist als für die Bevölkerung insgesamt. In Bezug auf diese Gruppe weisen die Kernstädte aller Wohnungsmarktregionstypen weiterhin einen negativen Wanderungssaldo gegenüber ihrem Umland auf. Sie kommen zu dem Schluss, dass sich aus diesen Wanderungsanalysen weder ein „Ende“ der Stadt-Umland-Wanderung noch ein klarer Trend zur Rückwanderung i.W.S. ableiten lässt. Vielmehr pendeln sich diese insgesamt sowie für alle betrachteten Altersklassen auf dem Niveau von Anfang der 1990er Jahre ein. In der Zeitreihenbetrachtung stellen die Jahre 1994 bis 1999 eine Ausnahmeentwicklung dar, die sich nun wieder normalisiert hat, und es bleibt abzuwarten, ob diese sich in eine Rückwanderung i.W.S. umkehrt. (HIRSCHLE/SCHÜRT 2010: 32ff.)

Zur Rückwanderung in die Stadt, die im Begriffsverständnis dieser Arbeit die Rückkehr von ehemaligen Stadt-Umland-Wanderern in die Kernstadt umfasst (s.o.), gibt es bisher keine empirischen Erkenntnisse. Dies ist vermutlich vor allem auf eine fehlende Datenbasis zurückzuführen: Um eine Rückwanderung in diesem engeren Sinne zu messen, müssten zwei Glieder einer Wanderungskette einer Person betrachtet werden (Wanderung aus der Kernstadt in das Umland sowie Wanderung vom Umland in die Kernstadt). Die amtliche Wanderungsstatistik umfasst allerdings nur einzelne Wanderungsfälle, so dass keine statistischen Daten über Rückwanderer in die Stadt vorliegen (vgl. auch Kapitel 7.2).

2.2.3 Einflussfaktoren der Renaissance der Städte als Wohnstandort sowie der Attraktivität suburbaner Wohnstandorte

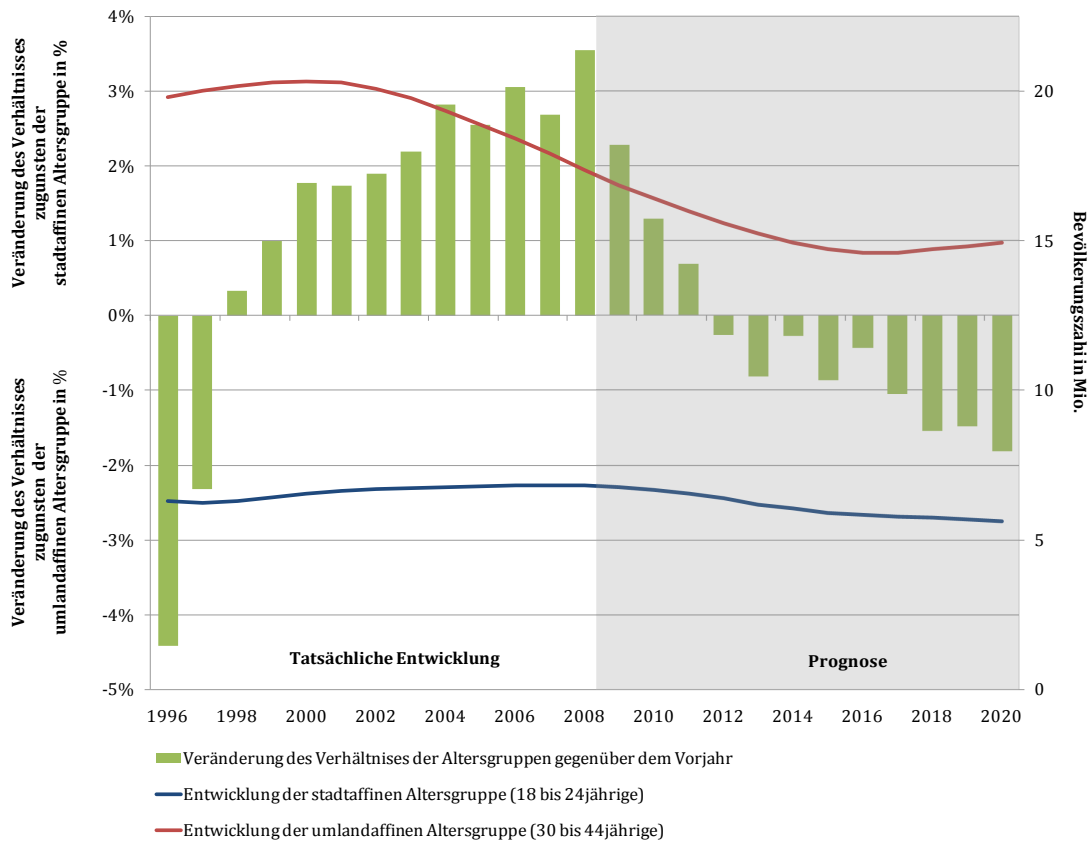
Im Folgenden sollen die Ursachen und Einflussfaktoren diskutiert werden, die eine quantitative Reurbanisierung der Bevölkerung, eine qualitative Renaissance der Städte als Wohnstandort, eine Rückwanderung in die Stadt sowie gegenläufige Entwicklungen, also die weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte, bedingen. Diese lassen sich in Struktur- und Verhaltenseffekte unterteilen. Erstere ergeben sich aus Veränderungen der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung und erklären räumliche Besonderheiten der Bevölkerungsentwicklung unter Status-quo-Bedingungen. Die Verhaltenseffekte bewirken hingegen Veränderungen im altersspezifischen Wanderungsverhalten der Bevölkerung (z.B. zu Gunsten der Großstädte).

2.2.3.1 Struktureffekte

Eine wesentliche Erklärung für die derzeit zu beobachtende Reurbanisierung liegt in einer altersstrukturellen Verschiebung der Bevölkerung begründet bzw. konkreter in der Veränderung des Verhältnisses der Altersgruppen der Bevölkerung, die eine Affinität zum Wohnen in der Stadt bzw. dem Umland aufweisen. Nach dem auf ROSSI (1955) zurückgehenden Lebenszykluskonzept (vgl. ausführlich hierzu Kapitel 3.3.2) ist vor allem die Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren als stadtaffin einzuschätzen. Diese sog. Bildungswanderer ziehen aus dem Haushalt der Eltern aus, um eine Ausbildung oder ein Studium

aufzunehmen. Hierzu wählen sie häufig einen städtischen Wohnstandort. (Um-)landaffin sind hingegen vor allem die 30- bis 44-jährigen, die als Familienhaushalte Wert auf eine große Wohnfläche und eine kinderfreundliche Wohnumgebung legen (STURM/MEYER 2008).³³

Abbildung 12: Demographische Struktureffekte als eine Ursache der Reurbanisierung in Deutschland



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach GENESIS REGIONAL

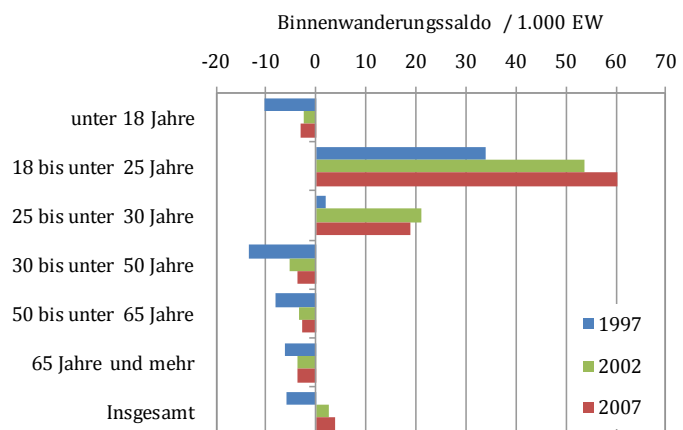
Abbildung 3 verdeutlicht, dass sich seit 1998 das Verhältnis zwischen der stadt- und der umlandaffinen Altersgruppe mit zunehmender Intensität zugunsten der städtischen Altersgruppe verschiebt. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass die geburtenstarken Jahrgänge der Baby-Boom-Generation das Familiengründungsalter verlassen haben, während die ebenfalls geburtenstarken Jahrgänge ihrer Kinder erwachsen werden. Die derzeit zu beobachtende quantitative Reurbanisierung ist also zunächst einmal strukturell bedingt, bei den „neuen Urbaniten“ handelt es sich um eine jüngere, immer schon stadtorientierte Bevölkerungsgruppe. Haushalte mit Kindern verwirklichen ihre Wohnvorstellungen hingegen immer noch eher im Umland als in der Stadt (Abbildung 13). Dieser demographische Struktureffekt, der derzeit eine Reurbanisierung erheblich begünstigt, lässt sich kurz- bis mittelfristig recht genau prognostizieren. In den nächsten Jahren wird die

³³ Die Altersgruppe der 25- bis 29-jährigen, die sowohl Berufseinsteiger wie auch junge Familien umfasst, ließ sich in der Vergangenheit nicht eindeutig als stadt- bzw. umlandaffin einordnen. Da sich die Familiengründungsphase im Lebenszyklus aber zunehmend weiter nach hinten verschiebt, scheint diese Gruppe zunehmend stadtaffin zu sein (vgl. Abbildung 13).

umlandaffine Altersgruppe zwar weiterhin kleiner werden (-6,5% zwischen 2009 und 2020), noch deutlicher abnehmen wird allerdings die Gruppe der 18- bis 25-jährigen (-17% zwischen 2009 und 2020), die das derzeitige Bevölkerungswachstum in den Kernstädten tragen. Diese Entwicklung betrifft zunächst vor allen die neuen Bundesländern: Dort wird bereits kurzfristig die Zahl der Bildungswanderer einbrechen, da die äußerst geburtenschwachen Alterskohorten der direkten Nachwendejahre in diese Gruppe hineinwachsen. In den alten Bundesländern setzt der Rückgang dieser Altersgruppe hingegen erst einige Jahre später ein.

Die demographischen Struktureffekte zugunsten des Wohnens in der Stadt werden sich zukünftig also nicht mit derselben Intensität fortsetzen wie in den letzten Jahren. Ein langfristiger Trend müsste durch Veränderungen des altersgruppen- bzw. lebenszyklusspezifischen Wanderungsverhaltens der Bevölkerung getragen werden. Abbildung 13 verdeutlicht, dass sich zwischen 1997 und 2007 das Wanderungsverhalten der Bevölkerung in allen Altersgruppen tatsächlich zu Gunsten der Städte verschoben hat. Von einer Trendwende zu Gunsten der Stadt kann aber dennoch nicht gesprochen werden, sondern eher von einer Abschwächung bzw. Verstärkung bestehender Trends: In den Altersgruppen, in denen die Kernstädte Wanderungsverluste zu verzeichnen haben, sind diese im Verlauf der letzten zehn Jahre zurückgegangen, und umgekehrt haben sie in den Altersgruppen, in denen die Kernstädte schon lange einen positiven Wanderungssaldo aufweisen, erheblich zugenommen.

Abbildung 13: Binnenwanderungssaldo der Kernstädte nach Altersgruppen je 1.000 Einwohner der Altersgruppe



Binnenwanderungssaldo = Saldo der Zu- und Fortzüge über die Gemeindegrenzen innerhalb Deutschlands.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach GENESIS REGIONAL

2.2.3.2 Verhaltenseffekte

Eine gesicherte Prognose, ob und in welche Richtung sich das Wanderungsverhalten der Bevölkerung zukünftig weiter verändert und ob es in einigen Altersgruppen möglicherweise tatsächlich zu einer Trendwende zu Gunsten der Kernstädte kommt, ist nicht möglich. Die Verhaltenseffekte sind nämlich im Gegensatz zu den demographischen Struktureffekten nicht nur auf eine Ursache – die Verschiebung der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung – zurückzuführen, sondern auf ein komplexes Wirkungsgefüge teilweise widersprüchlicher Einflussfaktoren, welche die Rahmenbedingungen beschreiben, unter denen die Haushalte Entscheidungen über ihren Wohnstandort treffen.

Abbildung 14: Eine Renaissance der Städte als Wohnstandort bzw. eine weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte fördernde und hemmende Faktoren



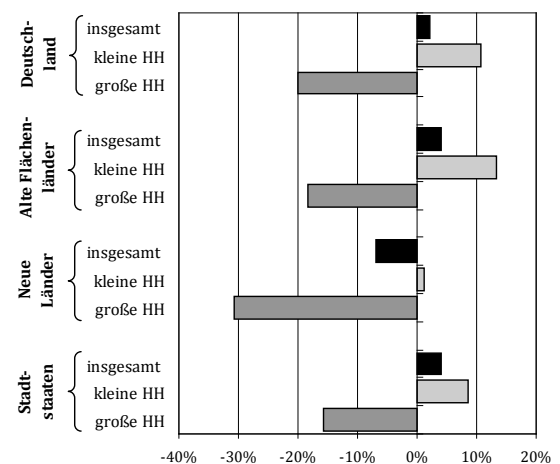
Quelle: eigene Darstellung

Die wesentlichen Einflussfaktoren, die einerseits für oder gegen eine Renaissance der Städte als Wohnstandort und andererseits für oder gegen die weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte sprechen, werden im Folgenden diskutiert (vgl. zusammenfassend Abbildung 14). Die Faktoren, die sich auf eine weitere Attraktivität suburbaner Wohnstandorte beziehen, sind generell aus der Sicht potenzieller Stadt-Umland-Wanderer beschrieben, jene Faktoren, die sich auf eine Renaissance der Städte als Wohnstandort beziehen, aus der Perspektive von Haushalten, die außerhalb der Kernstädte leben.³⁴ Insbesondere die Verhaltenseffekte sind sehr vielschichtig, wirken teilweise in gegenläufige Richtungen bzw. ihre Auswirkungen auf das Wanderungsverhalten der privaten Haushalte sind aus heutiger Sicht nicht eindeutig zu bestimmen. Die Ausführungen zu den Einflussfaktoren, die zukünftige Sub- und Reurbanisierungsprozesse bzw. eine Attraktivität suburbaner und urbaner Wohnstandorte in Deutschland bedingen, sind daher nicht vollständig widerspruchsfrei und können nur thesenförmig mögliche zukünftige Entwicklungen beschreiben. Eine gesicherte Einschätzung, welche Wirkung diese Einflussfaktoren in der Summe auf zukünftige Sub- und Reurbanisierungsprozesse haben werden, lässt sich hingegen nicht treffen. In der Tendenz lässt sich aber – sowohl für wachsende als auch für schrumpfende Regionen – festhalten, dass die zentrifugalen Kräfte in ihrer Wirkung nachlassen, während zentripetale Faktoren an Bedeutung gewinnen werden.

Faktoren, die die Attraktivität suburbaner Wohnstandorte hemmen

Familienhaushalte als potenzielle „Suburbaniten“ werden zukünftig als Nachfrager am Wohnungsmarkt an Bedeutung verlieren (vgl. Abbildung 15), während stadtaffine Gruppen, wie Singlehaushalte jeglichen Alters oder dauerhaft kinderlose Paalhaushalte an Bedeutung gewinnen. Für ein weiteres Abflachen der Suburbanisierung spricht auch, dass der Wachstumsdruck auf die regionalen Wohnungsmärkte weiter nachlassen sind. Zwar wird nach der aktuellen Haushaltsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes zwischen 2007 und 2025 die Gesamtzahl der privaten Haushalte und damit die Zahl der Nachfrager am Wohnungsmarkt deutschlandweit noch leicht zunehmen (+2,3%, vgl. Abbildung 15), die Wachstumsraten werden

Abbildung 15: Prognostizierte Entwicklung der Zahl der Privathaushalte zwischen 2007 und 2025



kleine Haushalte = Ein- und Zweipersonenhaushalte; große Haushalte = Haushalte mit drei und mehr Personen (überwiegend Familienhaushalte)

Quelle: eigene Berechnung nach der Haushaltsvorausberechnung 2007 des Statistischen Bundesamtes; Trend-Variante (STATISTISCHES BUNDESAMT 2007)

³⁴ Eine trennscharfe Zuordnung war nicht in jedem Einzelfall möglich. So könnten z.B. Umweltprobleme in den Kernstädten ebenso gut den fördernden Faktoren einer weiteren Attraktivität suburbaner Wohnstandorte zugeordnet werden.

aber sehr viel geringer sein als in der Vergangenheit – allein zwischen 2000 und 2005 hat die Zahl der Haushalte um 2,8% zugenommen (eigene Berechnung nach STATISTISCHEM BUNDESAMT 2007) –, so dass der zusätzliche Druck auf die Wohnungsmärkte geringer sein wird als in der Vergangenheit. In den neuen Bundesländern wird die Zahl der privaten Haushalte ab 2010 sogar absolut zurückgehen und dort zu einer weiteren Entspannung auf den Wohnungsmärkten beitragen. Neben der Entwicklung der Zahl der Haushalte ist die Entwicklung des individuellen Wohnflächenkonsums wesentlich für die Entwicklung der Wohnungsnachfrage. Stagnierende Reallöhne und steigende Preise bzw. Ausgaben in kaum substituierbaren Ausgabenbereichen (z.B. Energie- und Wohnnebenkosten oder private Altersvorsorge) werden zu gewissen Sättigungstendenzen beim individuellen Wohnflächenkonsum führen (MÜLLER/SIEDENTOP 2004: 23).

Das Angebot an Wohnungen in den Kernstädten steigt hingegen sowohl in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht. So haben die Kernstädte, teilweise als explizite Maßnahme zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung, verstärkt Bauland für den individuellen Wohnungsbau ausgewiesen. Daneben bieten brachgefallene Industrie- und Militärareale in vielen Kernstädten ein erhebliches „neues“ Flächenpotenzial für den Wohnungsbau auch in innenstadtnahen Lagen. Außerdem wurde, insbesondere in den neuen Bundesländern, der Geschosswohnungsbestand in jüngster Zeit umfassend modernisiert. Durch einen quantitativen Angebotsmangel in der Kernstadt bedingte Suburbanisierungsprozesse werden daher zunehmend an Bedeutung verlieren. (MÜLLER/SIEDENTOP 2004)

Suburbanisierungsprozesse werden als bedeutender Teil einer fordistischen Stadtentwicklung angesehen (FRANK 2010: 26), da die Wohnform des suburbanen Eigenheims optimale Voraussetzungen für ein fordistisches Lebensmodell bietet, welches durch eine *„räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort, die hohe Bedeutung abgrenzbarer privater Räume, die geschlechtliche Rollenverteilung, die Autoorientierung bei der Abwicklung der alltäglichen Mobilität und wohlstandsbasierte Konsummuster“* (MENZL 2006: 434) gekennzeichnet ist. Zwar wird dieses fordistische Lebensmodell weiterhin für einen, allerdings deutlich geringer werdenden, Teil der Bevölkerung Bestand haben, generell differenzieren sich die Arbeits- und Lebensverhältnisse weiter Teile der Gesellschaft aber immer weiter aus, so dass das traditionelle suburbane Wohn- und Lebensmodell immer deutlicher in Konflikt zu gegenwärtigen gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen gerät (MENZL 2006: 449 und LÄPPLE 2003: 157f.) und sich junge Haushalte zukünftig nicht mehr „wie selbstverständlich“ für einen Wohnstandort im suburbanen Raum entscheiden werden (MENZL 2006 435). Zwei wesentliche Faktoren tragen hierzu bei: Zum einen verliert das traditionelle Rollenmodell des Alleinverdienerhaushaltes zunehmend an Bedeutung. Das Rollenverhältnis zwischen den Geschlechtern wandelt sich. Das früher das Geschlechterverhältnis prägende Bildungsgefälle zwischen Männern und Frauen ist in jüngeren Generationen nicht mehr vorhanden. Frauen sind immer weniger bereit, sich auf eine Hausfrauenrolle einzulassen und in immer mehr Familienhaushalten gehen beide Partner einer Erwerbstätigkeit nach (HÄUßERMANN 2009). Für diese Haushalte weisen suburbane Wohnstandorte den Nachteil auf, dass sich Berufstätigkeit und Kindererziehung dort häufig schlechter

vereinbaren lassen als in der Kernstadt, da die Pendelwege länger und die Kinderbetreuungsangebote schlechter sind. Die „Alltagstauglichkeit“ eines Wohnstandortes fällt daher neben anderen Kriterien bei Wohnstandortentscheidungen immer stärker ins Gewicht (MENZL 2006: 435).³⁵ Zum anderen nimmt die Zahl der Haushalte, die freiwillig oder unfreiwillig keinem „Normalarbeitsverhältnis“ nachgehen (befristet Beschäftigte, Selbstständige etc.), stetig zu (LÄPPLE 2003: 157). Dies führt einerseits zu einer neuen Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort (s.u.), wirkt sich andererseits aber auch hemmend auf Suburbanisierungsprozesse aus. So ist eine Kontinuität des Einkommens und damit die finanzielle Planungssicherheit sowie die Möglichkeit, sich zumindest mittelfristig an einen Wohnstandort binden zu können, die wesentliche Voraussetzungen für den Erwerb von Wohneigentum sind, bei immer mehr Haushalten nicht oder erst in einer späteren Phase des Erwerbslebens gegeben (SIEBEL 2005: 1139 und LÄPPLE 2005: 408).

In den letzten Jahrzehnten sind die Mobilitätskosten der privaten Haushalte weniger stark gestiegen als die allgemeinen Lebenshaltungskosten, während die Wohnkosten überproportional gestiegen sind. Dies hat die Suburbanisierung als einen ökonomisch motivierten räumlichen Ausweichprozess begünstigt. Seit einigen Jahren ist allerdings eine gegenläufige Entwicklung zu verzeichnen: Die kalten Wohnkosten stagnieren, während die Mobilitäts- und Energiekosten stärker ansteigen als die Lebenshaltungskosten insgesamt (ECK/STARK 2009: 265), und es ist zu erwarten, dass diese zukünftig erheblich weiter ansteigen werden (WÜRDEMANN/HELD 2009). Doppelverdienerhaushalte sind von dieser Entwicklung häufig doppelt betroffen, da nicht nur ein, sondern zwei Arbeitswege finanziell ins Gewicht fallen. Dieser Trendbruch bei der Entwicklung der Mobilitätskosten wird mittlerweile nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Präsenz des Themas „steigende Mobilitätskosten“ in den Medien, zunehmend auch von der Bevölkerung wahrgenommen (ECK/STARK 2009: 265). Dies lässt eine zunehmende Sensibilität der Haushalte für ihre Mobilitätskosten erwarten, die sich in einer Wohnstandortwahl zugunsten zentraler Wohnstandorte, welche „kurze Wege“ ermöglichen, niederschlagen.³⁶

Der absolute Rückgang der Altersgruppe der 30 bis 45-jährigen (s.o.) führt auch dazu, dass die Dynamik der Eigentumbildung zurückgeht. Gleichzeitig werden immer mehr

³⁵ FRANK (2010: 42f.) weist allerdings zu Recht darauf hin, dass die Grenzen zwischen urbanen Quartieren und Suburbia auch in Bezug auf die Wohn- und Lebensmodelle der dort lebenden Haushalte zunehmend verschwinden. In Suburbia mögen weniger berufstätige Mütter leben als in urbanen Quartieren, bilden aber auch dort keine Ausnahme und in beiden Quartierstypen stehen Familienhaushalte mit zwei Erwerbstätigen vor der Herausforderung, Beruf und Familienleben miteinander zu vereinbaren.

³⁶ In diesem Kontext ist auch die Diskussion in den USA über „*The end of Suburbia*“ interessant. Insbesondere die steigenden Preise sowie zukünftige Knappheiten („*Peak Oil*“) bei fossilen Energieträgern und die damit notwendigerweise verbundene Abkehr von autoorientierten Siedlungsstrukturen wird derzeit in den USA stark diskutiert. Die Beiträge eines aktuellen Themenheftes der Zeitschrift „*Stadtbauwelt*“ unter dem Titel „Abschied von Suburbia“ zeichnen einstimmig ein Zukunftsbild auf, das von einem „*langsamen, aber unaufhaltsamen Niedergang*“ (DUBNER 2009: 12) Suburbias in den nächsten Jahrzehnten ausgeht, da die damit verbundenen Lebensweisen, Teil des „*American way of life*“, aufgrund steigender Energiepreise und Anpassungserfordernissen an den Klimawandel immer weniger zu finanzieren seien, und fordern eine Abkehr vom „*drivable sub-urbanism*“ zum „*walkable urbanism*“ (LEINBERGER 2009: 34).

gebrauchte Einfamilienhäuser in den Kernstädten und den Umlandkommunen auf den Markt kommen, da die in der ersten Suburbanisierungswelle gebauten Einfamilienhäuser zunehmend freigesetzt werden (ARING/HERFERT 2001: 51). Nach Schätzungen des BBR werden in den Jahren 2002 bis 2017 jährlich 162.000 gebrauchte Einfamilienhäuser auf den Markt kommen (BBR 2007b: 215). Einer rückläufigen Nachfrage steht daher ein wachsendes Angebot gegenüber, so dass zum einen zu vermuten ist, dass sich Randwanderungs- und Suburbanisierungsprozesse vermehrt in den Beständen „abspielen“ werden und somit zumindest die siedlungsstrukturellen Auswirkungen abgemildert werden und zum anderen die Preise für Einfamilienhäuser sinken werden. In den Kernstädten werden Einfamilienhäuser damit erschwinglicher. Dies wirkt sich bremsend auf die Suburbanisierung aus.

Über Jahrzehnte war das „Haus im Grünen“ als Wohnideal in den Köpfen der Bevölkerung präsent. Dieses Wohnleitbild wandelt sich langsam. Dieses Ideal ist in der Phase des Wirtschaftswunders entstanden, in der die Lebensbedingungen in den Städten sehr viel schlechter waren als heute (BRÜHL 2005: 8ff.). Außerdem ist der Wunsch nach einem Einfamilienhaus als idealer Wohnform eng an eine familiäre Lebensweise gebunden. Der Haushaltstyp der Familie verliert aber sowohl absolut wie auch relativ an Bedeutung (s.o.). In der Gesellschaft werden außerdem die Bedürfnisse nach Individualität und Abgrenzung immer größer. Diese stehen in einem Widerspruch zur Homogenität suburbaner Wohnsiedlungen (MENZL 2006: 434).

Faktoren, die die Attraktivität suburbaner Wohnstandorte fördern

Zumindest kurz- und mittelfristig wird es in nahezu allen Kernstädten eine zusätzliche Nachfrage nach Wohnraum geben. Zwar wird diese zusätzliche Nachfrage insbesondere in schrumpfenden Kernstädten deutlich geringer sein als in der Vergangenheit, aber immer noch ein positives Vorzeichen haben, insbesondere da die Zahl der älteren Ein- und Zweipersonenhaushalte steigen wird, deren Wohnflächen je Haushalt aufgrund des Remanenzeffektes³⁷ besonders hoch ist. Auch stagnierende oder sinkende Immobilienpreise erleichtern den Haushalten einen höheren Wohnflächenkonsum. Hinzu kommt ein steigender Bedarf an Zweitwohnungen, der durch zunehmende berufliche Mobilitätserfordernisse bedingt ist. Die generelle Entspannung der Wohnungsmärkte betrifft darüber hinaus weder alle Regionen noch alle Wohnungsteilmärkte im selben Maße. An bezahlbarem familieneigenem Wohnraum wird in vielen Kernstädten noch längere Zeit ein Mangel herrschen.

Immobilien werden überwiegend über Kredite finanziert. Das Zinsniveau hat daher einen erheblichen Einfluss darauf, wie teuer eine Immobilie sein darf, die ein Haushalt finanzieren kann, und damit auch darauf, ob sich ein Haushalt eine Immobilie, die seinen Bedürfnissen entspricht, in der Kernstadt leisten kann. Die Intensität von Suburbanisie-

³⁷ Der Remanenzeffekt beschreibt den Verbleib eines Haushalts in der angestammten Wohnung nach einer lebenszyklusbedingten Haushaltsverkleinerung. Er geht mit einer steigenden individuellen Wohnfläche einher.

rungsprozessen korreliert daher mit dem Zinsniveau (vgl. Kapitel 2.1.3). Das derzeit niedrige Niveau der Baukreditzinsen ermöglicht vielen Haushalten, die in Hochzinsphasen, wie sie z.B. Mitte der 1990er Jahre zu beobachten waren, vielleicht in das Umland gezogen wären, ein „Bleiben in der Stadt“, wie auch folgende Modellrechnung verdeutlicht: Hypotheken mit 10 Jahren Zinsbindung wiesen 1994 im Durchschnitt einen Zinssatz von mehr als 8% auf, im 3. Quartal 2010 lag dieser nur noch bei 3,75%. Für eine Immobilie mit einem Kaufpreis von 180.000 € musste ein Haushalt bei 30% Eigenkapital und 1% Anfangstilgung 1994 monatlich noch mehr als 1.000 € aufwenden, 2010 nur noch 504 €. Ein Zinsanstieg um 1 Prozentpunkt wirkt sich demnach auf die Finanzierung genauso aus wie eine Immobilienpreiserhöhung um knapp 15% (LBS RESEARCH 2010). Steigt das Zinsniveau wieder an, könnten sich daher auch die Suburbanisierungsprozesse wieder verstärken.

Steigende Mobilitätskosten (s.o.) werden nicht ausschließlich dazu führen, dass die Nachfrage nach schlecht an den ÖV angebundenen Standorten im Umland sinken wird, sondern darüber hinaus in diesen Lagen zu sinkenden Immobilienpreisen führen. Haushalte, die Wert auf einen günstigen Einstiegspreis legen, werden diese Immobilien weiterhin nachfragen. Außerdem wird günstiger Wohnraum im Umland dadurch zukünftig vielleicht für Bevölkerungsgruppen attraktiv, die bisher überwiegend im städtischen Geschosswohnungsbestand wohnen. Im Rahmen der zunehmend an Bedeutung gewinnenden privaten Altersvorsorge wird die Bildung von Wohneigentum weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Die finanziellen Möglichkeiten hierzu werden sich für die Haushalte unter anderem aufgrund einer steigenden Anzahl und eines steigenden Finanzvolumens an Erbschaften verbessern (PFEIFFER/BRAUN 2001: 8). Die Flexibilisierung am Arbeitsmarkt und die zunehmende Verbreitung von IuK-Technologien, insbesondere von Breitbandinternetanschlüssen, ermöglichen es vielen Arbeitnehmern, zumindest einen Teil ihrer Arbeitszeit von zu Hause aus zu erbringen und somit Arbeitswege einzusparen. Die Suburbanisierung von Arbeitsplätzen, Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen führt außerdem dazu, dass sich im suburbanen Raum eigene Zentralitäten bzw. post-suburbane Strukturen herausbilden (vgl. Kapitel 2.1.3.1 und Kapitel 2.4.1). Einzelne integrierte Wohnstandorte im Umland werden damit zunehmend auch für Haushalte attraktiv, die urbane Qualitäten suchen bzw. auf diese angewiesen sind.

Faktoren, die die Renaissance der Kernstädte als Wohnstandort fördern

Strukturell wird die Reurbanisierung derzeit durch starke Kohorten in den Altersjahrgängen der sog. „Bildungswanderer“ getragen (s.o.). Dieser Effekt wird in den alten Bundesländern noch etwa bis 2015 anhalten, in den neuen schwächt sich dieser strukturelle Effekt bereits seit 2008 wieder ab (s.u.). Darüber hinaus wird der zukünftig in Folge des demographischen Wandels absolut wie relativ immer stärker besetzten Gruppe der „Jungen Alten“ prinzipiell eine Affinität zu urbanen Wohnstandorten und damit auch ein Potenzial, einen Reurbanisierungstrend zu tragen, zugeschrieben. Derzeit ist ein solcher Trend allerdings quantitativ nicht messbar, und die entsprechende Altersgruppe weist bisher allgemein nur eine recht geringe räumliche Mobilität auf. Allein der strukturelle Effekt der zu-

nehmenden Zahl an älteren Menschen wird aber dazu führen, dass diese zunehmend zu einer relevanten Nachfragergruppe auch am Wohnungsmarkt werden. Darüber hinaus sprechen viele Gründe dafür, dass die räumliche Mobilitätsbereitschaft der „Jungen Alten“ zunehmend ansteigen wird: So wird aufgrund der stetig steigenden Lebenserwartung die aktive Zeit nach Eintritt in das Rentenalter immer länger und als neuer Lebensabschnitt wahrgenommen, für den sich ein Umzug an einen an diesen angepassten Wohnstandort „lohnt“. Des Weiteren weisen zukünftige Alterskohorten an „Jungen Alten“ bereits pluralisierte Lebensformen und -stile auf und sind zunehmend besser ausgebildet als heutige Senioren. Sie waren daher bereits in der Vergangenheit räumlich mobiler als frühere Senioren-Generationen. (LBS 2006 und KRAMER/PFAFFENBACH 2007)

Auch die weitere Individualisierung der Gesellschaft und Pluralisierung der Lebensformen und -stile wird dazu führen, dass die Nachfragergruppen am Wohnungsmarkt heterogener werden. Familienhaushalte als potenzielle Suburbanisierer werden als Nachfrager an Bedeutung verlieren (s.o.), während stadtaffine Gruppen wie Singlehaushalte jeglichen Alters, dauerhaft kinderlose Paarhaushalte sowie die bereits genannten „Jungen Alten“ an Bedeutung gewinnen. Darüber hinaus wird die Bevölkerungsentwicklung Deutschlands zunehmend von einer Zuwanderung aus dem Ausland bestimmt. Der Anteil der Migrantenhaushalte an der Gesamtbevölkerung wird zunehmen. Diese fragen überproportional Wohnraum in den Kernstädten nach. (MÜLLER/SIEDENTOP 2004: 23)

Eine wesentliche Ursache der Renaissance der Städte als Wohnstandort liegt im gesellschaftlichen und wirtschaftsstrukturellen Wandel vom Fordismus zum Postfordismus, in Folge dessen die ehemals klare räumliche wie zeitliche Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten zunehmend verwischt (GROWE/MÜNTER 2010). Dies zeigt sich z.B. in zunehmenden Mobilitäts- und Flexibilitätserfordernissen am Arbeitsmarkt der Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft. Die Erwerbsarbeit ist von einem tiefgreifenden Wandel betroffen, *„der mit Begriffen wie Entstandardisierung, Flexibilisierung, Entgrenzung und Prekarisierung der Arbeit verdeutlicht wird.“* (ALBRECHT/KLAGGE 2008: 2) Gerade Tätigkeiten in den quantitativ immer bedeutender werdenden wissensintensiven und kreativen Berufen gehen mit einer Auflösung der Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit einher (LANGE 2008: 110). Dies führt zu einem erhöhten räumlichen und zeitlichen Koordinationsaufwand zwischen Arbeits- und Privatleben. In der Vergangenheit hat die wöchentliche und jährliche Arbeitszeit von Arbeitnehmern kontinuierlich abgenommen. Für die Zukunft ist zu erwarten, dass – zumindest für einen i.d.R. gut ausgebildeten Teil der Gesellschaft – die Arbeitszeiten wieder ansteigen werden. Für diese Haushalte werden Pendelwege und die Organisation des Alltags (Einkaufen, Kinderbetreuung etc.) immer mehr zu einer zeitlichen Belastung. Städtische Wohnstandorte bieten aufgrund der räumlichen Nähe vieler Funktionen Vorteile, diesen Herausforderungen zu begegnen (LÄPPLE 2005: 408f. und LÄPPLE 2006: 30). Zunehmende berufliche Mobilitätserfordernisse führen darüber hinaus zu einer Verschiebung der Nachfrage von Eigentumswohnungen und Eigenheimen zugunsten höherwertiger Mietwohnungen, da diese den betroffenen Haushalten eine größere Flexibilität gewährleisten. In diesem Marktsegment weisen die Kernstädte

heute meist ein deutlich vielfältigeres und attraktiveres Angebot auf als der suburbane Raum. Haushalte, die trotz zunehmender beruflicher Mobilitätserfordernisse Eigentum erwerben möchten, werden verstärkt auf den Wiederverkaufswert der Immobilie achten. Dieser ist in zentralen Lagen im Allgemeinen höher als an peripheren Standorten.

Da die Wohndichte innerhalb der Wohnungsbestände in den letzten Jahrzehnten erheblich abgenommen hat, ist die Ausweitung des Wohnungsbestandes in den Kernstädten eine wesentliche Voraussetzung für eine Reurbanisierung. Nachdem in vielen Kernstädten über Jahrzehnte eine Flächenknappheit herrschte, hat sich die Lage mittlerweile dadurch verbessert, dass erhebliche Flächenpotenziale, auch in Innenstädten und innenstadtnahen Lagen, auf Brachflächen (ehemalige Industrieflächen, nicht mehr benötigte Flächen ehemals staatlicher Betriebe wie der Bahn oder der Post, und militärische Konversionsflächen) verfügbar sind. (HENCKEL 2006)

Die Lebensbedingungen in den Kernstädten haben sich in den letzten Jahrzehnten erheblich verbessert. Die Wohndichte im städtischen Geschosswohnungsbestand nimmt kontinuierlich ab und viele Wohnungsbestände und ihr Umfeld sind im Laufe der Jahre umfassend modernisiert bzw. aufgewertet worden. Industrie und Gewerbe haben vielfach städtische Standorte aufgegeben, so dass sich die Umweltbelastungen in den Städten generell verringert haben (KUJATH 1988 und BRÜHL 2005). Auch bemühen sich die Kernstädte im Wettbewerb um Wirtschaftsunternehmen und hochqualifizierte Arbeitskräfte zunehmend um die Schaffung weicher Standortfaktoren, zu denen z.B. auch ein attraktives Wohnungs- sowie Bildungsangebot zählen (HEINZ 2008: 213). Dennoch darf nicht übersehen werden, dass es in den Städten weiterhin eine Vielzahl hochgradig durch Verkehrslärm und Feinstaub belasteter Standorte gibt, die sich, insbesondere in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten, zunehmend zu problematischen Wohnstandorten entwickeln (JEKEL et al. 2010: 121ff.). Dies verdeutlicht, dass eine Renaissance der Städte sich nicht flächendeckend auf das gesamte Stadtgebiet erstreckt, sondern auf Quartiere beschränkt bleibt, die gefragte Qualitäten in Wohnumfeld und Wohnungsbestand aufweisen.

Zur steigenden Wertschätzung des Urbanen trägt auch bei, dass der Begriff „Stadt“ in den Medien wieder positiv besetzt ist. Bis vor einigen Jahren dominierten die Probleme der Großstädte die Diskussion, heute werden sie hingegen als Motoren von Innovationsprozessen jeglicher Art angesehen (HESSE 2008). Das Wohnen in der Innenstadt wird so zur Vision bzw. einem positiv besetzten Leitbild (JEKEL et al. 2010: 129ff.), das sich zu einer möglichen Alternative zum „Traum vom Haus im Grünen“ entwickeln könnte. Auch Leuchtturmprojekte im Wohnungsbau, wie die Hamburger Hafencity, das Quartier Vauban in Freiburg oder Hannover-Kronsberg entfalten eine entsprechende symbolische Wirkung.

Faktoren, die die Renaissance der Kernstädte als Wohnstandort hemmen

In den neuen Bundesländern läuft der strukturelle Effekt einer durch die sog. „Bildungswanderer“ getragenen Reurbanisierung bereits seit 2008 wieder aus. Zwischen 2000 und 2008 ist in den neuen Bundesländern die Gruppe der Bildungswanderer stark angestiegen, da die geburtenstarken Jahrgänge der um das Jahr 1980 Geborenen (der durch sozi-

apolitische Maßnahmen ausgelöste sog. „Honeckerbuckel“) in dieses Alter gekommen sind. Die nächste Generation an Bildungswanderern werden hingegen die äußerst geburtenschwachen Jahrgänge der unmittelbaren Nachwendejahre sein (KÖPPEN 2005b: 33 und HIRSCHLE/SCHÜRT 2008: 218). Dies ist *„ein gewichtiger Faktor, der einer anhaltend starken Wohnungsnachfrage zuwiderläuft. Damit bleibt die Frage nach einer ‚Trendwende‘ zur Reurbanisierung ostdeutscher Großstädte weiter offen.“* (HAASE et al. 2010: 34)

Unabdingbare Voraussetzung für eine quantitative Reurbanisierung ist die Schaffung neuen Wohnraums in den Städten, da der individuelle Wohnflächenkonsum kontinuierlich zunimmt und in Folge dessen die Wohndichte im vorhandenen Wohnungsbestand abnimmt. Im Wohnungsbestand einer Millionenstadt der 1950er Jahre leben heute nur noch 400.000 Menschen (HÄUßERMANN/LÄPPLE/SIEBEL 2008: 87). Neben einem quantitativ ausreichenden Wohnungsangebot kommt es auch darauf an, dass dieses nachfragegerecht ist. Hemmend auf die Schaffung neuen Wohnraums in den Kernstädten wirkt sich in wachsenden Regionen vor allem ein begrenztes Potenzial an (am Markt verfügbaren) Bauflächen und in schrumpfenden Regionen eine geringe Investitionsbereitschaft zur Entwicklung von Bauland auf Stadtbrachen aus (JEKEL/FRÖHLICH VON BODELSCHWINGH 2008). Die Miet- und Kaufpreise für Wohnimmobilien werden daher – insbesondere in wachsenden Regionen – eher weiter steigen.

Ältere Menschen verspüren zwar häufig einen latenten Wunsch nach einem integrierten Wohnstandort, vorrangig sind sie aber i.d.R. daran interessiert, ihr soziales Netzwerk und damit ihren angestammten Wohnstandort möglichst lange beizubehalten (*„aging in place“*). Zum einen dürfte daher das quantitative Ausmaß einer Rückwanderung älterer Menschen in die Kernstädte geringer sein als die steigende Zahl älterer Menschen erwarten lässt (s.o.), und zum anderen werden von solch einer Rückwanderung vermutlich weniger die Kernstädte als integrierte Standorte im suburbanen Raum profitieren. Darüber hinaus bestehen sowohl in wachsenden als auch in schrumpfenden Regionen finanzielle Hemmnisse für eine Rückwanderung aus dem suburbanen Raum in die Kernstädte. Für Mieterhaushalte in wachsenden Regionen bestehen diese darin, dass für neuvermietete Wohnungen generell höhere Quadratmetermieten verlangt werden als in länger bestehenden Mietverhältnissen, da Vermieter in laufenden Mietverhältnissen nur eingeschränkte rechtliche Möglichkeiten zu Mieterhöhungen haben. In Regionen mit Angebotsüberhängen ist die Differenz zwischen Neuvermietungs- und Bestandsmieten hingegen weniger stark ausgeprägt (BBR 2007b: 222, 229). In schrumpfenden Regionen in den neuen Bundesländern bestehen die finanziellen Restriktionen einer Rückwanderung hingegen darin, dass die während des Baubooms der 1990er Jahre gebauten Einfamilienhäuser deutlich an Wert verloren haben. Der Verkauf von Wohneigentum im Umland ist daher in diesen Regionen häufig mit finanziellen Verlusten verbunden. Dies verringert die Bereitschaft von Haushalten, ihr Wohneigentum zu verkaufen.

Von der Attraktivität suburbaner Wohnstandorte zur Renaissance der Städte als Wohnstandort?

Die vielschichtigen Einflussfaktoren, die zukünftige Sub- und Reurbanisierungsprozesse bzw. die Attraktivität urbaner und suburbaner Wohnstandorte bedingen, weisen teilweise in entgegengesetzte Richtungen, teilweise verstärken sie sich gegenseitig. Besonders deutlich wird dies an den unterschiedlichen und gegenläufigen Befunden zur zukünftigen Veränderung der Wohnungsnachfrage, deren Wirkungen in der Summe – zu welchem Grad kann die Wohnungsnachfrage zukünftig in den Kernstädten gedeckt werden? – kaum zu benennen sind. Die Einflussfaktoren wirken sich außerdem in Abhängigkeit von den regionalen Rahmenbedingungen – insbesondere dem Grad der Angespanntheit der regionalen Wohnungsmärkte – von Region zu Region unterschiedlich aus bzw. sind in unterschiedlicher Intensität zu beobachten. Einige Einflussfaktoren wirken darüber hinaus schleichend, wie die zunehmenden Energie- und Mobilitätskosten oder ein verbessertes Image urbanen Wohnens.

In der Summe führen die Einflussfaktoren aus der heutigen Perspektive zu einer weiteren Abschwächung der Stadt-Umland-Wanderung bei gleichzeitiger neuer Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort – nicht aber zu einer Reurbanisierung „als Selbstläufer“. Ausschlaggebend hierfür sind vor allem demographische Struktureffekte: Die Zahl potenzieller Stadt-Umland-Wanderer bleibt weiterhin rückläufig. Auch die Verhaltenseffekte tendieren eher in diese Richtung, insbesondere durch die Anforderungen der postfordistischen Arbeitswelt sowie – zumindest aus der wissenschaftlichen Perspektive – steigende Energie- und Mobilitätskosten.

2.3 Zukunft: Die Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ als wesentliche Rahmenbedingungen der Siedlungsentwicklung

Wie im letzten Kapitel aufgezeigt, werden sich die Suburbanisierungsprozesse in Deutschland und die damit verbundene disperse Siedlungsentwicklung zwar voraussichtlich zukünftig weiter abschwächen, aber nicht vollständig zum Stillstand kommen. Die negativen ökologischen und ökonomischen Folgewirkungen der Suburbanisierung werden zukünftig vor dem Hintergrund der derzeit in den Raumwissenschaften am intensivsten diskutierten gesellschaftlichen Herausforderungen bzw. Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ noch stärker zu Tage treten.³⁸ Beide Trends erfordern kompakte Sied-

³⁸ Die beiden gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ sowie deren Ursachen, Ausprägungen und räumlichen Auswirkungen sind in der planungswissenschaftlichen Literatur umfassend dokumentiert (s. zum demographischen Wandel z.B. Themenheft der DFK 1/2004, BBSR 2009b, BiB 2008 und MARETZKE 2008 sowie zum Klimawandel ARL 2009, KLEE et al. 2008 und ILS et al. 2010) und können an dieser Stelle daher grundsätzlich als bekannt vorausgesetzt werden.

lungsstrukturen und damit eine Begrenzung der Suburbanisierung bzw. generell der Flächenneuanspruchnahme. Im Folgenden werden die Herausforderung für die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen und deren Steuerung vor dem Hintergrund beider Megatrends diskutiert.

2.3.1 Infrastrukturfolgekosten disperser Siedlungsentwicklung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels

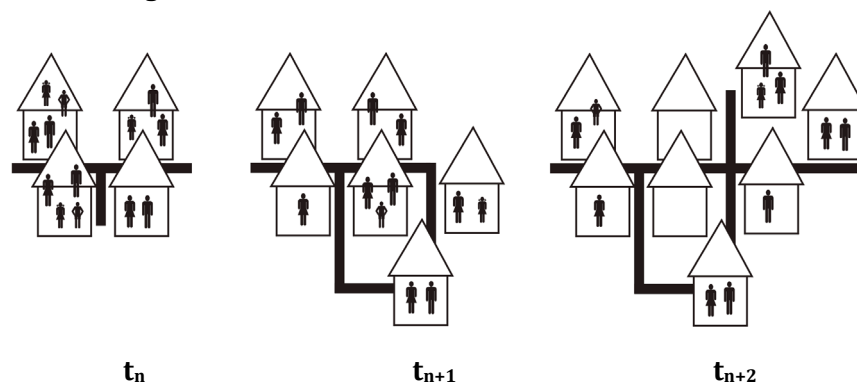
Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist im Hinblick auf zukünftige Suburbanisierungsprozesse bzw. die zukünftige Siedlungsentwicklung in Stadtregionen ein Aspekt von besonderem Interesse: Die Infrastrukturfolgekosten als „Schattenkosten“ disperser Siedlungsentwicklung in Regionen mit schrumpfender Bevölkerung (RAT FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG 2004: 18). Die Forderung nach kompakten Siedlungsstrukturen ergibt sich in diesem Kontext dadurch, dass disperse Siedlungsstrukturen grundsätzlich kostenintensiver sind als kompakte und Bevölkerungsrückgänge diesen Effekt verstärken.

„Die Siedlungsstruktur der Zukunft wird ressourcenaufwändiger und teuer sein. Der Rückbau nicht mehr benötigter Gebäude und Infrastrukturen wird nicht in einem dem Bevölkerungsrückgang proportionalen Umfang zu bewältigen sein [...]. Damit steigt der Pro-Kopf-Besatz an Siedlungsfläche mitsamt ihrer Infrastruktur weiter an. Instandhaltung und Betrieb des Gebäude- und Infrastrukturlagers müssen in Zukunft von immer weniger Einwohnern finanziert werden.“ (MÜLLER/SIEDENTOP 2004: 25f.)

In Bezug auf die leitungsgebundene Infrastruktur, wie Straßen oder die Ver- und Entsorgungsnetze, sind die pro Flächeneinheit neuen Nettowohnbaulandes benötigten Netzlängen fast unabhängig von der realisierten Bebauungsdichte. Dies führt dazu, dass die pro Wohneinheit benötigten Netzlängen überproportional steigen, je weniger dicht ein Wohngebiet bebaut ist. Als Faustformel gilt hierbei, dass die Halbierung der Dichte (bzw. die Verdopplung der Grundstücksgröße) zu einer Verdoppelung des Erschließungsaufwandes führt (METROPOLREGION HAMBURG 2009: 47). Ausgehend von den gleichen räumlichen Ausgangsbedingungen verursachen disperse Siedlungsstrukturen damit höhere Kosten für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der leitungsgebundenen Infrastrukturen je Einwohner als kompakte Siedlungsstrukturen (FINA/SIEDENTOP 2009: 508). Da die Siedlungsdichte innerhalb der Stadtregionen aufgrund geringerer Bodenpreise im Umland i.d.R. geringer ist als in den Kernstädten, führen mit Suburbanisierungsprozessen verbundene Flächenneuausweisungen zu einer Abnahme der Siedlungsdichte und damit auch zu einer Abnahme der Infrastruktureffizienz in der Stadtregion. Daneben führen auch Bevölkerungsrückgänge zu einem Rückgang von Siedlungsdichte und Infrastruktureffizienz, selbst wenn in der Region vollständig auf eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme verzichtet wird. Abbildung 16 verdeutlicht schematisch, dass im Falle eines Siedlungsflächenzuwachses bei gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang die Entfernungen innerhalb einer Raumeinheit zunehmen. Die Folge sind einerseits Wohnungsleerstände im Wohnungsbestand und andererseits eine geringere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur, so dass die Instandhaltung und Erneuerung der technischen und sozialen Infrastruktur, die viele Kommunen bereits heute zu überfordern droht (BRÜCKNER/LÜKE 2002: 51ff.), noch

schwieriger zu bewältigen sein wird, da sich weiter steigende Betriebs- und Unterhaltskosten auf eine sinkende Personenzahl verteilen werden. Je Einwohner werden also höhere Fixkosten für die Infrastruktur aufzubringen sein als in der Vergangenheit. Jede weitere Siedlungsflächenexpansion und der damit verbundene Infrastrukturausbau schränken die zukünftigen fiskalischen Handlungsspielräume der öffentlichen Hand weiter ein (PREUß 2009: 13).³⁹ Hinzu kommen außerdem Infrastrukturfolgekosten, die dadurch entstehen, dass in schrumpfenden Kernstädten in Folge von Suburbanisierungsprozessen Wohnfolgeinfrastrukturen unterausgelastet sind oder geschlossen werden müssen, während in den Umlandkommunen häufig eben diese Wohnfolgeinfrastrukturen neu errichtet werden müssen.

Abbildung 16: Auswirkungen von Bevölkerungsrückgängen bei gleichzeitigem Siedlungsflächenzuwachs auf die Siedlungsstruktur und die Infrastruktur



Quelle: eigene Darstellung nach ISL 2003

Kostensteigerungen für Infrastrukturen in Folge von Erweiterungen des Siedlungsbestandes wären aus gesamtgesellschaftlicher Sicht zu vertreten, wenn die zusätzlichen Kosten den Verursachern, also den Bewohnern der neu erschlossenen Gebiete, angelastet würden. Dies ist aber i.d.R. nicht der Fall, sondern die Infrastrukturmehrkosten werden nach Modellrechnungen GUTSCHES je nach Lage des Baugebietes (integriert bzw. nicht integriert), der Kostenaufteilung zwischen den Kostenträgern (Grundstücksbesitzer, Kommune, Gesamtheit der Netzkunden) und dem Zeithorizont (kurz- bzw. langfristige Betrachtung) in einem erheblichen Umfang von der Allgemeinheit (als Steuerzahler bzw. Netzkunde) mitfinanziert. Der negative Barwert über 20 Jahre dieser extern finanzierten Kosten beträgt bei Außenbereichsflächen und einer realisierten Wohndichte von 10 WE/ha Nettowohnbauland mehr als 25.000 €, während er bei einer Wohndichte von 40 WE/ha weniger als 10.000 € beträgt (GUTSCHE 2007: 139ff.). Von einer Mitfinanzierung

³⁹ Die Abhängigkeit der Infrastrukturkosten von der Siedlungsstruktur und -entwicklung wird nicht nur im Kontext des Demographischen Wandels, sondern auch vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzkrise der Kommunen diskutiert. Ein Ad-hoc Arbeitskreis von ARL und DASL sieht in einer kompakten Siedlungsentwicklung sogar das wesentliche Mittel zur Senkung der kommunalen Ausgaben: „Es gibt kein besseres Mittel zur kommunalen Ausgabenreduzierung (vor allem im Bereich der technischen, zum Teil aber auch im Bereich der sozialen Infrastruktur) als kompakte und geordnete Siedlungsentwicklung. Eine ‚gute‘ Finanzpolitik (z.B. kommunales Steuersystem, Beseitigung von Zersiedelungsprämien wie Eigenheimförderung oder Pendlerpauschale) kann und sollte daher Raumprobleme entschärfen. Sie muss dazu die einzelnen Maßnahmen auf ihre räumlichen Verteilungswirkungen hin prüfen und im Zusammenhang bewerten.“ (AD HOC AK KOMMUNALFINANZEN 2010: 5)

von Kosten durch die Allgemeinheit profitieren im Kontext der Baulandentwicklung nicht nur die Bewohner neuer Baugebiete, sondern auch andere Akteure der Siedlungsflächenentwicklung. In der Summe führen kostenminimierende Entscheidungen der Einzelakteure so zu kostenaufwändigen Siedlungsstrukturen (sog. „Kostenparadoxon der Baulandentwicklung“, SCHILLER/GUTSCHE 2009).⁴⁰

Gerade letztere Aspekte zeigen, dass der *„Suburbanisierungsprozess durch ein Auseinanderfallen von einzelwirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Relationen charakterisiert ist. Während die Privaten als Einwohner (...) in aller Regel einen positiven Nutzen-Kosten-Saldo (Netto-Nutzen) realisieren [...], ist für die Gesellschaft insgesamt eher mit einem negativen Nutzen-Kosten-Saldo zumindest der externen Effekte dieses Prozesses zu rechnen.“* (MÄDING 2001: 109)

Infrastrukturfolgekosten sind eine direkte Folge von Bevölkerungsrückgängen, die durch weiter voranschreitende Suburbanisierungsprozesse verschärft werden. Als indirekte Folge des demographischen Wandels auf die Siedlungsentwicklung kommt eine zunehmende Konkurrenz der Kommunen um Einwohner hinzu. Bevölkerungsrückgänge schränken die finanziellen Handlungsspielräume einer Kommune ein, weil das kommunale Finanzsystem sowohl auf der Einnahmen- wie auf der Ausgabenseite in hohem Maße von der Bevölkerungszahl abhängig ist (MÄDING 2004a). Während es bei Bevölkerungszuwächsen aber i.d.R. unproblematisch ist, die kommunalen Leistungen an steigende Bedarfe anzupassen, und Einwohnerzuwächse im Ergebnis für eine Kommune daher zumindest fiskalisch neutral sind, wirken sich Einwohnerverluste überproportional negativ auf den Kommunalhaushalt aus, da die Kommunen aufgrund von Kostenremanenzen nicht im selben Maße Ausgaben einsparen können, wie sie Einnahmeverluste hinzunehmen haben (DRANSFELD/OSTERHAGE 2002). Hinzu kommt, dass große Gemeinden aufgrund der Mechanismen des kommunalen Finanzausgleichs, in dem die Einwohnerzahlen der Kommunen i.d.R. progressiv gewichtet werden („Veredelung“ der Einwohnerzahl), bei Bevölkerungsrückgängen sogar überproportional zum Bevölkerungsrückgang Einnahmerückgänge zu verzeichnen haben (MÄDING 2001). MÜLLER und SIEDENTOP fassen die Auswirkungen von Bevölkerungsrückgängen auf die kommunalen Finanzen daher mit dem Satz *„Die ‚schrumpfende Stadt‘ wird [...] zweifelsohne eine teure Stadt sein“* (MÜLLER/SIEDENTOP 2004: 26) zusammen. Allein aus fiskalischen Gründen versuchen die Kommunen daher, ihre Einwohnerzahl zumindest konstant zu halten. Da die Konkurrenz der Kommunen um Einwohner im kommunalen Finanzsystem angelegt ist, haben die Kommunen kaum eine Chance, dieser Konkurrenz zu entgehen (MÖNNICH 2005).

„Mit Blick auf die zunehmende interkommunale und regionale Konkurrenz um Einwohner agieren die öffentlichen Akteure stark nachfrageorientiert. Es gilt, möglichst vielen Wohnwünschen der (potenziellen) Einwohner innerhalb der eigenen Gemarkung nachzukommen. Selbst in Kommunen mit sinkenden Bevölkerungszahlen, anhaltenden Strukturproblemen in der Wirtschaft und angespannter Haushaltslage werden Freiflächen für neue Wohngebiete genutzt. Kaum eine

⁴⁰ Das „Kostenparadoxon der Baulandentwicklung“ stellt eine wesentliche Rahmenbedingung für die Wohnstandortentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern dar und wird als solche ausführlich in Kapitel 3.4 diskutiert.

Kommune verzichtet auf eine Angebotsplanung, in der Hoffnung, auf diesem Weg den Bevölkerungsrückgang aufhalten oder wenigstens mindern zu können – teilweise unter Aufgabe anderer kommunaler Ziele und ungeachtet möglicher Folgekosten und -nutzungen.“ (FELDMANN/KLEMM/SELLE 2007: 8)

Dies gilt, obwohl die Kommunen ihren tatsächlichen Wohnsiedlungsbedarf realistischer (und damit geringer) einschätzen als in der Vergangenheit (ebenda: 29). Da nur noch die wenigsten Kommunen in Deutschland über ein endogenes Wachstumspotenzial, also einen positiven natürlichen Bevölkerungssaldo, verfügen, kann das Ziel einer Gemeinde, die Einwohnerzahl zumindest stabil zu halten, nur über Wanderungsgewinne erreicht werden. Die Konkurrenz schrumpfender Städte um Einwohner kann daher leicht in einer „ruinösen Einwohnerkonkurrenz“ (MÖNNICH 2005) enden, da insgesamt deutlich über den regionalen Bedarf hinaus gehende Angebote geschaffen werden. Dies führt zu einer fortschreitenden Siedlungsdispersion, die wiederum das Problem der Infrastrukturfolgekosten in Folge von Bevölkerungsrückgängen verschärft.

Eine Abnahme der Siedlungsdichte und die damit verbundene Steigerung des Infrastrukturaufwandes je Einwohner sind also in Folge sinkender Einwohnerzahlen generell nicht zu vermeiden, das Ausmaß lässt sich aber über eine Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme deutlich vermindern. Allein die Frage der Effizienz der Infrastrukturversorgung bei rückläufigen Bevölkerungszahlen begründet also eine Notwendigkeit zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und damit auch zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen. Diese dient der Vermeidung einer Fehlallokation öffentlicher Finanzmittel.

2.3.2 Klimaschutz durch ressourceneffiziente Raumstrukturen

Der anthropogen verursachte Klimawandel sowie Strategien und Maßnahmen zum Klimaschutz (*mitigation*) und zur Anpassung an den Klimawandel (*adaptation*) sind eine globale Herausforderung, die derzeit intensiv in Politik, unter Fachleuten, aber auch in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Eine Vielzahl an Politikfeldern ist hiervon berührt, und entsprechend breit wird das Thema diskutiert. An dieser Stelle soll, wie bereits in Bezug auf den Megatrend „Demographischer Wandel“, lediglich kurz der Zusammenhang zwischen dem Umgang mit dem Megatrend Klimawandel in Raumordnung und Stadtplanung sowie Strategien zur Begrenzung der Flächenneuanspruchnahme thematisiert werden. Diese sind dem Strategiefeld *mitigation* zuzuordnen, welches vorrangig der Vermeidung des Ausstoßes klimaschädlicher CO₂-Emissionen dient. (HAUPTAUSSCHUSS DER MKRO 2009)⁴¹

Den privaten Haushalten und dem Verkehrssektor kommen aufgrund ihres erheblichen Anteils an den CO₂-Emissionen in Deutschland Schlüsselrollen im Hinblick auf Energieeinsparung zu. Neben technischen Innovationen im Verkehrssektor oder bei der Gebäudedämmung, durch die wesentliche Einsparungen zu erwarten sind, werden auch durch die

⁴¹ Auch im Hinblick auf die notwendigen Maßnahmen zur Anpassung an den unvermeidlichen Klimawandel sind Raumordnung und Stadtplanung in vielerlei Hinsicht gefragt, z.B. im vorbeugenden Hochwasser- und dem Küstenschutz oder bei der Vorbeugung von Hitzefolgen. (ebenda)

Siedlungsstruktur und -entwicklung direkte und indirekte Rahmenbedingungen für den Energiebedarf der privaten Haushalte gesetzt (HAUPTAUSSCHUSS DER MKRO 2009: 8):

- Disperse Siedlungsstrukturen erzeugen im Vergleich zu kompakten Siedlungsstrukturen mehr Verkehr und sind infolgedessen auch höhere CO₂-Emissionen. (vgl. Kapitel 2.1.2)
- In aufgelockerten Siedlungsstrukturen ist der Heizenergiebedarf je Quadratmeter Wohnfläche höher. Dies ist insbesondere dadurch bedingt, dass verschiedene Gebäudetypen ein unterschiedliches Verhältnis von Wohnflächen zu Gebäudeaußenflächen aufweisen. So sind die Heizkosten pro Quadratmeter Wohnfläche bei einem Reihenhaus um ca. 35%, bei einem Geschosswohnungsbau um zirka 50% geringer als bei einem freistehenden Einfamilienhaus. (STÖGLEHNER/GROSSAUER 2009)
- Kompakte Siedlungsstrukturen können auch zur Einsparung von CO₂ beitragen, da sie eine effizientere Energienutzung erlauben als dezentrale Strukturen. So ist z.B. zur effizienten Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung-Potenzialen eine bestimmte Mindestsiedlungsdichte erforderlich. (DOSCH/PORSCHKE 2009: 256)
- Auch der Rohstoff- und Energieverbrauch für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturen ist abhängig von der Bevölkerungsdichte. Je geringer diese ist, desto höher ist der Bedarf an Rohstoffen und Energie je Kopf. (DEILMANN 2009)

Ebenso wie bei abnehmender Siedlungsdichte die Infrastruktureffizienz sinkt, sinkt auch die Energie- und Ressourceneffizienz. Die Flächenentwicklung ist daher auch eine wesentliche Stellgröße für eine ressourceneffiziente und klimafreundliche Stadtentwicklung. Folgerichtig benennt die Ministerkonferenz für Raumordnung in ihrem Beschluss „Raumordnung und Klimawandel“ eine energiesparende und verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung, die sich am raumordnerischen Grundprinzip der dezentralen Konzentration orientiert und auf eine Beschränkung der Neuinanspruchnahme von Flächen sowie eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zielt, als wesentliche Strategie der Raumordnung zum Klimaschutz. (MKRO 2009)

Energieeinsparungen, insbesondere im Verkehrssektor, sind aber nicht nur als Klimaschutzmaßnahme, sondern auch vor dem Hintergrund der (trotz kurzfristiger Schwankungen) langfristig steigenden Energiepreise notwendig, die z.B. auf einen steigenden Energiebedarf in aufstrebenden Ländern wie China oder Indien oder die Endlichkeit der fossilen Energieträger („*Peak Oil*“) zurückzuführen sind. Diese führen zunächst zu Kostensteigerungen für Mobilität, auf Dauer aber zu notwendigen Änderungen der Verkehrsmittelwahl sowie zur Einschränkung der Mobilität der Haushalte. Einerseits tragen steigende Energie- und Treibstoffpreise so – und da sie die Entwicklung effizienter Fahrzeuge und alternativer Antriebsarten begünstigen –, zum Klimaschutz bei, andererseits sind sie unter Status quo-Bedingungen aber mit einem Verlust an Lebensqualität für die betroffenen Haushalte verbunden (WEGENER 2009). In der Folge wird die Relevanz des Standortfaktors „Erreichbarkeit“ steigen. Dieser ist innerhalb der Stadtregionen sehr unterschiedlich ausgeprägt, insbesondere disperse, suburbane Siedlungsstrukturen weisen eine hohe Auto-

mobilabhängigkeit auf. Bei einer fortschreitenden Entwicklung solcher Standorte werden heute Strukturen geschaffen bzw. weiter „aufgebläht“, die langfristig nicht mehr praktikabel nutzbar sind, da sie nicht effizient mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bedienen sein werden.

Betrachtet man also Suburbanisierungsprozesse im Kontext der gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“, zeigt sich, dass trotz der in jüngster Zeit zu beobachtenden Abschwächung der Suburbanisierungsprozesse sowie der parallel zu beobachtenden neuen Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort, weiterhin ein planerischer Handlungsbedarf zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen als einer wesentlichen Ursache einer dispersen Siedlungsentwicklung besteht. Die Anpassungserfordernisse an beide Megatrends werden umso einfacher zu bewältigen sein, je eher deren Herausforderungen angenommen werden. In Bezug auf die Siedlungsentwicklung bedeutet dies, dass sie möglichst kompakt und damit kosten- und ressourceneffizient gestaltet sein sollte.

2.4 Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen

Insbesondere das vorangegangene Kapitel zeigt, dass eine Begrenzung der Suburbanisierung weiterhin notwendig ist. In diesem Kapitel stehen Strategien und Instrumente zur Erreichung dieses Ziels im Fokus. Argumentiert wird dabei aus der Sicht der Kernstädte, die eine Abwanderung aus ihrem Stadtgebiet verhindern wollen. Zunächst wird diese politisch-normative Perspektive auf Stadtregionen dem analytisch-wissenschaftlichen Verständnis gegenübergestellt, welches regionalisierte Lebensweisen innerhalb von Stadtregionen losgelöst von administrativen Grenzen in den Blick nimmt (Kapitel 2.4.1). Anschließend wird zusammengefasst, welche Strategien und Instrumente sich in den Kernstädten zur Begrenzung von Stadt-Umland-Wanderungen etabliert haben und welche Neuerungen sich in diesem Kontext, insbesondere aus aktuellen angewandten Forschungsprojekten, ableiten lassen (Kapitel 2.4.2).

2.4.1 Der Blickwinkel auf Stadtregionen: „Stadt-Umland-Gegensatz“ vs. „Regionalisierte Lebensweisen in Stadtregionen“

In der wissenschaftlichen Literatur lassen sich zwei gegensätzliche Sichtweisen auf Stadtregionen ausmachen: Über lange Zeit dominierte eine Sichtweise, die von einem Gegensatz zwischen Stadt und (Um-)Land ausging. Erst nach und nach setzte sich eine differenziertere Sichtweise durch, in der die Stadtregionen als funktionale Einheit mit unterschiedlichen, sich ergänzenden teilräumlichen Qualitäten aufgefasst werden. Diese beiden Blickwinkel werden im Folgenden vergleichend gegenübergestellt.

Bildlich wird der Stadt-Umland-Gegensatz durch die Stadtmauer repräsentiert. Im Mittelalter bildete die Stadtmauer die Grenze zwischen zwei Gesellschaften: dem feudalen

Land und der freien Stadt. Auch wenn bereits während der Zeit des Absolutismus die meisten Städte ihre politische und rechtliche Eigenständigkeit verloren, bestanden die Unterschiede zwischen Stadt und Land hinsichtlich der Art der Erwerbstätigkeit (Landwirtschaft auf dem Lande – Handel, Handwerk und staatliche Verwaltung in den Städten) fort und spitzten sich während der Industrialisierung noch zu. Diese Unterschiede manifestierten sich auch in unterschiedlichen Lebensbedingungen und Lebensweisen. (HÄUBERMANN/LÄPPLE/SIEBEL 2008: 30ff.) Obwohl die das Raumbild prägenden Grenzen zwischen Stadt und Land bereits vor fast zwei Jahrhunderten geschleift wurden und die Übergänge zwischen Stadt und Umland zunehmend verflossen, ist das historische Bild der monozentrischen, gegenüber dem Umland abgeschotteten Stadt in der öffentlichen Wahrnehmung immer noch präsent. Auch planerische Diskurse um Stadtregionen waren noch lange Zeit von diesem Stadt-(Um)land-Gegensatz geprägt. Der ab den 1970er Jahren aufkommende „Speckgürtel-Diskurs“ kontrastierte eine sozialräumliche Polarisierung zwischen der armen Kernstadt und dem reichen Umland – auch wenn die tatsächlichen sozialräumlichen Strukturen in den Stadtregionen auch zu dieser Zeit schon sehr viel differenzierter waren (KÜHN 2001: 404f.). Im „Nachhaltigkeits-Diskurs“ ab den 1990er Jahren wurde das Leitbild der „Europäischen Stadt“ der in allen Stadtregionen zu beobachtenden fortschreitenden Zersiedlung der Landschaft gegenübergestellt (ebenda: 406). Dies ist an die nach außen abgeschlossenen Strukturen der mittelalterlichen Städte angelehnt.⁴² Präsent ist der Stadt-Umland-Gegensatz außerdem im administrativen System, in dem die kommunale Ebene eine wesentliche Entscheidungs- und Handlungsebene darstellt, während die funktional verflochtenen Stadtregionen abgesehen von wenigen Ausnahmen, wie der Region Hannover oder der StädteRegion Aachen, nicht formell institutionalisiert sind. Auch die amtliche Statistik baut auf dem administrativen System auf, so dass in empirischen Analysen häufig eine Gegenüberstellung der Kernstadt und ihrer Nachbarkreise oder -gemeinden erfolgt, während auf eine innere Differenzierung beider Räume verzichtet wird bzw. aufgrund fehlender Daten verzichtet werden muss. (PRIEBIS 2004)

Zunehmend setzt sich eine andere Sichtweise auf Stadtregionen durch: die der funktional verflochtenen Stadtregionen. Einerseits kommt es zu einer Angleichung der morphologischen Strukturen von Stadt und (Um-)Land, andererseits bildet zunehmend nicht mehr nur eine einzelne Stadt oder Gemeinde, sondern die gesamte Stadtregion den Aktionsraum der Bevölkerung. Ersteres ist darauf zurückzuführen, dass der fortschreitende Suburbanisierungsprozess mit einer baulichen Verdichtung und funktionalen Anreicherung des Umlandes einher geht (vgl. auch Kapitel 2.1.3.1).

„Je ‚reifer‘ Suburbia erscheint, d.h. je stärker suburbane Standorte baulich verdichtet sind, je heterogener sie in sozialer Hinsicht werden und je mehr Wohnnutzungen durch weitere Funktionen ergänzt werden, umso mehr nimmt der suburbane Raum die Gestalt der Stadt an.“ (BURDACK/HESSE 2006: 383).

Das heutige Post-Suburbia ist gekennzeichnet durch ein Nebeneinander verschiedener Funktionen von historischen Dorfkernen – durchmischt bzw. umgeben von neuen Nutzun-

⁴² Weitere Charakteristika der Europäischen Stadt sind nach SIEBEL (2004) Zentralität, Größe, Dichte und Heterogenität.

gen und Gebäuden –, über Einfamilienhausgebiete verschiedener Jahrzehnte, Geschosswohnungsbau, großflächigen Einzelhandel, Gewerbe- und Industrieansiedlungen hin zu Verkehrsflächen etc. In den Kernstädten nimmt hingegen die Bevölkerungsdichte generell ab, und es finden sich dort immer häufiger auch suburbane Strukturen: „Suburbia“ als durch eine Einfamilienhausbebauung dominierte Siedlungsform fängt bereits an den Rändern der Kernstädte an, nicht zuletzt aufgrund der Ausweisung von Wohnbauland für Einfamilienhäuser als planerischer Reaktionen auf die Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte, aber auch von Eingemeindungen ehemals suburbaner Gemeinden durch die Kernstädte (in den alten Bundesländern in den 1960/70er Jahre, in den neuen Bundesländern seit Mitte der 1990er Jahre). Die einst scharfe phänomenologische Trennung der Kategorien „Stadt“ und „Land“ verwischt also zunehmend. An ihre Stelle sind fließende Übergänge getreten. (BURDACK/HESSE 2006: 383)

Die funktionale Anreicherung des Umlandes führt, ebenso wie eine zunehmende Mobilität der Bevölkerung, außerdem dazu, dass sich das Alltagsleben eines Haushaltes nicht mehr nur an einem Ort, sondern an den verschiedensten Standorten innerhalb einer Stadtregion abspielt.

„Die einzelnen Teilstandorte werden zunehmend selektiv genutzt, im Zuge einer ‚Regionalisierung der Lebensweisen‘: Wohnen im Grünen, je nach Einkommen und Lebensphase aber auch in der Stadt; gearbeitet wird entweder in Suburbia oder in der Kernstadt, auch die Freizeit wird im suburbanen Raum sowie ergänzend in den metropolitanen Kulturzentren verbracht. Räumlicher Fixpunkt der Alltagsorganisation ist nicht mehr die Kernstadt, sondern das individuelle Netz von Aktivitäten, das sich über die gesamte Stadtregionen oder gar (s. das Beispiel der Fernpendler) größere Bezugsräume legen kann.“ (BURDACK/HESSE 2006: 384f.)

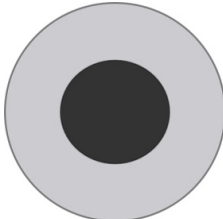
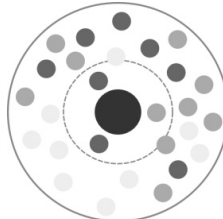
Der planerische Diskurs um diese neue Sichtweise auf Stadtregionen wurde wesentlich durch SIEVERTS (1997) Monographie „Zwischenstadt“ befördert. Diese ist als Aufruf zu verstehen, sich der Realität der Stadtregionen zu stellen und nicht am überholten Bild der „Alten Stadt“ festzuhalten, da dies einerseits eine Gestaltung der Zwischenstadt verhindern und andererseits „Alte Stadt“ und Zwischenstadt mittlerweile unzertrennbare Bestandteile der Stadtregion sind (SIEVERTS 1997 und SIEVERTS et al. 2005b).⁴³

Die beiden dargestellten Blickwinkel auf Stadtregionen sind zusammenfassend in Tabelle 2 dargestellt. Das heutige wissenschaftliche Verständnis von Stadtregionen wird durch die zweite Sichtweise geprägt.

„Es findet sowohl in der Stadt- und Regionalforschung als auch in der Stadt- und Regionalplanung eine deutliche Abkehr von ringkonzentrischen Modellen der Stadtregion statt, wonach sich das Stadtwachstum entlang eines Zentrum-Rand-Gefälles in ringzonalen Schichten ausbreitet. Gegenüber der traditionellen Stadtauffassung als ein zentriertes und hierarchisches System betont die neuere Stadt- und Regionalforschung stärker die Netz- und Mosaikstrukturen in den Stadtregionen. Diese folgen weniger zentralörtlichen Hierarchien und der Dualität von Kernstadt und Umland, sondern bilden patchwork-förmige, kleinräumige siedlungs- und sozialstrukturelle Differenzierungen aus.“ (KÜHN 2001: 409f.)

⁴³ Da die funktionalen Stadtregionen i.d.R. keine administrative Einheit darstellen (s.o.), ist mit diesem Diskurs um die Regionalisierung des Städtischen häufig auch die Forderung nach institutionellen Veränderungen verknüpft (z.B. ARL 1999 und PRIEBES 2005).

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Blickwinkel „Stadt-Umland-Gegensatz“ und „Regionalisierte Lebensweisen in Stadtregionen“

	Stadt-Umland-Gegensatz	Regionalisierte Lebensweisen in Stadtregionen
<i>Raumbild</i>	 „Europäische Stadt“ und davon abhängiges Umland	 Stadtregion mit funktional verflochtenen und spezialisierten Teilräumen, Emanzipation des Umlandes
<i>Morphologie</i>	strikte räumliche Trennung zwischen Stadt und Umland („Stadtmauer“)	Stadt-Land-Kontinuum
<i>Lebensweise</i>	Divergenzen zwischen städtischer und dörflicher Lebensweise	Pluralisierung der Lebensstile in der gesamten Stadtregion
<i>Raumabgrenzung</i>	administrative Raumabgrenzung zwischen Kern und Umland	morphologische und funktionale Abgrenzung homogener Teilräume innerhalb einer Stadtregion
<i>Anwendungsgebiet</i>	politisch-normative Perspektive	wissenschaftlich-analytisch Perspektive

Quelle: eigene Darstellung

Es ist aber eine Diskrepanz zwischen der Betonung der neuen Sichtweise auf Stadtregionen in theoretischen Beiträgen und dem Eingang dieser Erkenntnisse in empirische Analysen zu erkennen. Diese beruhen aufgrund der beschriebenen Probleme der Datenverfügbarkeit (s.o.) weiterhin überwiegend auf einer dichotomen Gegenüberstellung von Kernstadt und Umland; eine Abkehr hiervon findet erst langsam statt.⁴⁴ Darüber hinaus lässt sich die Perspektive des Stadt-Umland-Gegensatzes für bestimmte Fragestellungen auch weiterhin inhaltlich begründen, denn die administrativen Grenzen haben zwar häufig im Alltagsleben der Bevölkerung nur noch eine geringe Bedeutung, sind aber für das Handeln der kommunalen Akteure in Politik und Planung, deren Zuständigkeitsbereich und damit auch deren Eigeninteressen sich auf administrative Gebiete beziehen, von zentraler Bedeutung. Stadtregionale Interessen finden bei den lokalen Akteuren hingegen nur Berücksichtigung, soweit sie sich hiervon einen Mehrwert auch für die eigene Kommune versprechen.⁴⁵

Für die im Mittelpunkt dieser Arbeit stehende Wanderungsmotivforschung ist eine Abkehr vom Stadt-Umland-Gegensatz daher als ambivalent zu bewerten. Aus wissenschaftlicher Sicht wird auch hier eine Abkehr vom dominanten Stadt-Umland-Gegensatz hin zur

⁴⁴ Prominentestes Beispiel für die Berücksichtigung fließender Übergänge in der Raumstruktur ist die erstmals im Raumordnungsbericht 2005 vorgestellte Raumstrukturtypisierung des BBSR, in der Zentralraum, Zwischenraum und Periphererraum über Dichte- und Erreichbarkeitsindikatoren abgegrenzt werden. (BBR 2005b: 19ff.)

⁴⁵ zur interkommunalen Kooperation in Stadtregionen s. vertiefend z.B. HEINZ (2000) und DANIELZYK/PRIEBS (2001)

Unterscheidung von integrierten und nicht integrierten Lagen, Dichtetypen bzw. Wanderungen mit konzentrierender bzw. dekonzentrierender Wirkung gefordert (DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE 2008B und HOLZ-RAU/SCHNEIDER/SCHWARZE 2010: 15). Solch ein Ansatz wurde bisher aber erst in einer Wanderungsmotivstudie vollzogen, und in dieser Studie konnten lediglich die Kernstädte des Untersuchungsraumes in Quartiere unterschiedlicher Dichte untergliedert werden, nicht aber die Umlandgemeinden, da hierfür keine geeigneten Daten zur Verfügung standen.⁴⁶ Hier besteht also weiterhin Forschungsbedarf, auch da in der Vielzahl von den Kernstädten durchgeführten oder in Auftrag gegeben Wanderungsmotivuntersuchungen nahezu ausschließlich administrative Grenzen überschreitende Wanderungen von der Kernstadt in die jeweiligen Umlandgemeinden im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses stehen (vgl. Kapitel 4). Aus der politisch-normativen Sicht der Kernstädte hat dabei der Blickwinkel des Stadt-Umland-Gegensatzes weiterhin seine Berechtigung, da die kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen vorrangig auf die Entwicklung von Strategien zur Begrenzung der Abwanderung aus dem eigenen Stadtgebiet in eine andere Kommunen zielen, da sich hiernach die Bevölkerungszahl und damit auch wesentliche Einnahmen der Kommunen richten (MÄDING 2001, vgl. Kapitel 2.3.1). Da diese Arbeit auch darauf abzielt, methodische Empfehlungen für kommunale Wanderungsmotivstudien zu geben sowie die Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung analytisch vorzubereiten, argumentiert sie aus dem Blickwinkel des „Stadt-Umland-Gegensatzes“.

2.4.2 Strategien und Instrumente der Kernstädte zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung

Bis in die 1960er Jahre bestand die planerische Herausforderung im Hinblick auf Suburbanisierungsprozesse vorrangig darin, das mit dem Bevölkerungswachstum und steigenden Wohnflächenansprüchen in den Kernstädten verbundene „Überlaufen“ der Kernstädte raumverträglich zu steuern (z.B. durch die Festlegung von Entlastungsorten und Entwick-

⁴⁶ Konkret wurde in dieser stadtreionalen Wanderungsmotivstudie, die sich auf Zuzüge in eine Stadtregion (Bergisches Land) aus dem gesamten Bundesgebiet und Umzüge zwischen den Großstädten der Region bezieht, jenseits administrativer Grenzen Stadtquartiere nach Dichtetypen (urbane, semiurbane und suburbane Quartiere) typisiert (DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE 2008b). Dass diese Quartierstypisierung aber nur für die kreisfreien Städte unterhalb der Gemeindeebene vollzogen werden konnte, ist kein spezifisches Problem der untersuchten Region: In der amtlichen, von den statistischen Landesämtern zentral geführten Statistik stellen die Gemeinden die kleinste räumliche Einheit dar. Die Kommunalstatistik ist hingegen je nach Kommune unterschiedlich ausgestaltet, so dass sich auch die Möglichkeiten bzw. der Aufwand, Daten unterhalb der Gemeindeebene aufzubereiten, unterscheiden und bei der Betrachtung einer ganzen Stadtregion vergleichbare Daten von allen kommunalen Statistikämtern angefordert werden müssen. Zumindest im Hinblick auf Randwanderungsprozesse innerhalb der Kernstädte erlaubt die Wanderungsmotivstudie für das Bergische Land aber bereits einen differenzierten Blick auf die räumliche Heterogenisierung in den Stadtregionen und verdeutlicht den weiteren Forschungsbedarf im Hinblick auf die Analyse von Wanderungsentscheidungen unabhängig von administrativen Raumabgrenzungen. Aktuell wird dieser Ansatz vom selben Forscherteam im von der DFG geförderten Projekt „Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen“ vertieft (DANIELZYK/OSTERHAGE 2010).

lungsachsen). Seit Anfang der 1970er Jahre besteht hingegen ein Konsens, dass die Suburbanisierung aufgrund ihrer negativen Folgewirkungen zu begrenzen sei, und entsprechende Instrumente wurden entwickelt und implementiert. Ausgelöst wurde die Debatte darüber dadurch, dass zu dieser Zeit zwei Entwicklungen zusammenfielen. Die Kernstädte sahen sich zum einen in Folge des sprunghaften Geburtenrückgangs („Pillenknicke“) und des Anwerbestopps für ausländische Gastarbeiter plötzlich mit Bevölkerungsrückgängen konfrontiert, zum anderen wurden die Gemeindesteuer- und Finanzausgleichsgesetze derart reformiert, dass wesentliche Einnahmequellen der Kommunen an die Einwohnerentwicklung gekoppelt wurden. In der Folge sanken die Einnahmen der Kommunen erheblich, während ihre Ausgaben tendenziell sogar weiter anstiegen, u.a. da die wachsende Zahl der in das Umland abgewanderten Haushalte weiterhin Infrastrukturen der Kernstadt in Anspruch nahm. (KREIBICH 1981: 1f. und MENZL 2007: 26)

„Es hat keinen Sinn, individuelle Suburbanisierungsentscheidungen zu kritisieren oder die dahinter stehenden sozioökonomischen Prozesse und Werthaltung zu bekämpfen, Besitz und Nutzung des Auto und Einfamilienhaus zu geißeln. Dies würde wohl in einem Kampf münden, der in einer Demokratie illegitim und aussichtslos wäre. Aber es ist die Aufgabe verantwortlicher Politik, diesen Prozess per Saldo nicht noch zu fördern, sondern eher einzudämmen.“ (MÄDING 2004b: 10)

Eine Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung meint also nicht, umzugswillige Haushalte über Ge- und Verbote in der freien Wahl ihres Wohnstandortes zu beschränken. Vielmehr geht es darum, potentiellen Stadt-Umland-Wanderern Anreize zu setzen, sich für einen integrierten Wohnstandort zu entscheiden, und vor allem diesem entgegenlaufende Anreizstrukturen zu erkennen und zu vermeiden sowie die negativen externen Effekte von Suburbanisierungsprozessen zu internalisieren. Dies dient dazu, die Rahmenbedingungen, unter denen potenzielle Stadt-Umland-Wanderer ihre Wohnstandortwahl treffen, zu Gunsten urbaner Wohnstandorte zu verschieben.

Trotz des generellen Konsenses, dass Suburbanisierungsprozesse planerisch zu begrenzen sind, bleibt bis heute umstritten, welche Instrumente hierzu am besten geeignet sind. Der folgende Überblick, der der Zielsetzung der Arbeit entsprechend auf jene Strategien und Instrumente fokussiert ist, die den politischen und administrativen Akteuren in den Kernstädten zur Verfügung stehen, systematisiert zunächst die in den Kommunen etablierten Instrumente zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt und geht anschließend auf zwei Aspekte ein, die erst seit wenigen Jahren eine Rolle in der Diskussion um geeignete Strategien und Instrumente zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen spielen. Dies sind einerseits die Bestimmung von und Ausdifferenzierung der Gegenmaßnahmen nach Zielgruppen und andererseits Instrumente, die auf die Information und Beratung der handelnden Akteure abzielen (Kommunikations- und Motivationsstrategien).⁴⁷

⁴⁷ Neben den Kernstädten zielt auch die überörtliche Planung und Politik darauf ab, Suburbanisierungsprozesse zu begrenzen. Die Handlungslogiken und wesentlichen Instrumente dieser Akteursgruppe werden in Kapitel 3.2 umrissen. Nicht in dieser Arbeit thematisiert werden hingegen Instrumente der stadtreionalen Kooperation und *regional governance*. Auch diese können einen wesentlichen Beitrag zu einer flächensparenden Siedlungsentwicklung leisten. (vgl. z.B. RUCKES et al. 2009)

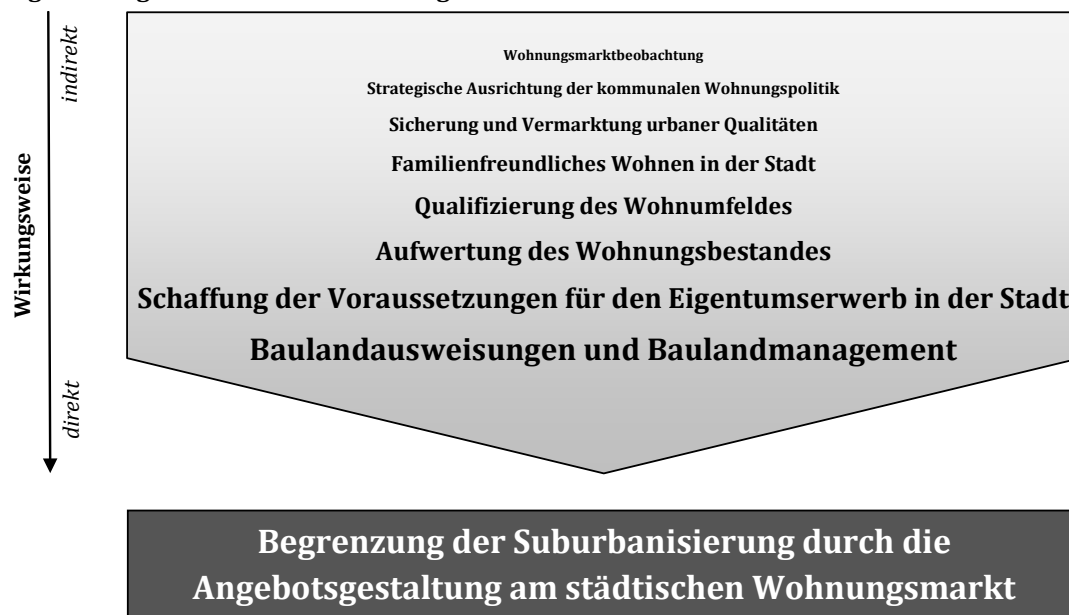
Etablierte Instrumente zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt

Da Suburbanisierungsprozesse auf ein komplexes Ursachenbündel zurückzuführen sind, gibt es zur Begrenzung der Suburbanisierung auch nicht ein bestimmtes Instrument, das unmittelbar wirkt. Vielmehr haben die Kernstädte eine Vielzahl an Strategien und Maßnahmen entwickelt, die auch geeignet sind, potenziellen Stadt-Umland-Wanderern Anreize zu setzen, innerhalb der Kernstadt wohnen zu bleiben, die aber wiederum mit einem vielschichtigen Gefüge an positiven wie negativen Nebenwirkungen verbunden sind. Dies erschwert eine Bewertung der Effizienz und Effektivität der eingesetzten Instrumente. Welche Instrumente am besten geeignet sind, Suburbanisierungsprozesse zu begrenzen, ist daher bis heute umstritten. Einen Überblick über die wesentlichen Strategien bzw. Strategiefelder der Kernstädte zur Begrenzung der Suburbanisierung durch die Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt gibt Abbildung 17.

Eine Ursache der Suburbanisierung liegt darin, dass die von vielen Umlandkommunen betriebene Angebotspolitik in der Baulandausweisung, der die regionalplanerische Steuerung nur begrenzt etwas entgegensetzen kann, ein Überangebot an Wohnbauland für den individuellen Wohnungsbau im Umland schafft (vgl. BURDACK/HESSE 2006: 383 und Kapitel 2.1.1). Die Kernstädte reagieren hierauf ihrerseits mit der Ausweisung von Bauland für den individuellen Wohnungsbau. Diese Strategie wird in den Kernstädten häufig als „Königsweg“ zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung angesehen.⁴⁸ Die Baulandausweisungen sollen dazu dienen, das Angebot an Einfamilienhäusern in der Stadt quantitativ auszudehnen, das Bodenpreisgefälle zu dämpfen und die Eigentümerquote in der Stadt zu erhöhen. Verbunden wird diese Strategie häufig mit einer Subventionierung des Eigentumserwerbs in der Kernstadt, indem städtische Grundstücke unterhalb des Marktpreises verkauft werden oder die Kommunen den Erwerbenden zinsgünstige Darlehen gewähren. Diese allgegenwärtige Strategie zur Begrenzung der Suburbanisierung steht aber im Wesentlichen aus zwei Gründen in der Kritik. Zum einen gehen extensive Flächenausweisungen in den Kernstädten häufig zu Lasten knapper städtischer Freiräume und damit der Lebensqualität in der Stadt, so dass die Gefahr besteht, dass für die ortsansässige Bevölkerung genau die Freiflächen verloren gehen, die sie zu potentiellen Stadt-Umland-Wanderern werden lässt. Zum anderen wird die Subventionierung des Eigentumserwerbs in der Kernstadt kritisiert, da sie eine sehr teure Maßnahme ist, deren Wirkung zum Teil durch Mitnahmeeffekte gemindert wird. Darüber hinaus sind städtische Einfamilienhäuser i.d.R. dennoch entweder teurer oder bieten weniger Wohn- und vor allem Grundstücksfläche als preislich vergleichbare Angebote im Umland und sind gegenüber diesen daher häufig nur eingeschränkt konkurrenzfähig (MENZL 2007: 27).

⁴⁸ Wie verbreitet diese Strategie in den Kernstädten ist, zeigt sich darin, dass mittlerweile selbst in den westdeutschen Kernstädten, in denen über Jahrzehnte der Geschosswohnungsbau dominiert hat, jede zweite neue Wohnung in einem Ein- oder Zweifamilienhaus errichtet wird. (BBR 2007b: 135)

Abbildung 17: Strategien der Kernstädte zur Begrenzung der Suburbanisierung durch die Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt



Quelle: eigene Darstellung

Es wurden daher eine Reihe an ergänzenden Instrumenten entwickelt, die den finanziellen Restriktionen potenzieller Stadt-Umland-Wanderern Rechnung tragen und die über die rein quantitative Ausdehnung und Subventionierung des Angebotes an Einfamilienhäusern in den Kernstädten hinausgehen. Dies sind z.B.:

- *Baulandmanagement*: Dieses dient vor allem der Abkehr von einer reinen Angebotsplanung hin zu einem kommunalen Zwischenerwerb von Grundstücken und einer aktiven Bodenvorratspolitik mit dem Ziel, einen direkten Zugriff der Kommunen auf einen Teil der ausgewiesenen Bauflächen zu erreichen und planungsbedingte Bodenwertsteigerung teilweise abzuschöpfen (z.B. indem Bauland vorrangig dort ausgewiesen wird, wo die Grundstückseigentümer bereit sind, den Kommunen einen Teil der Grundstücke zum Preis der aktuellen Nutzung zu überlassen). Häufig ist ein kommunales Baulandmanagement darüber hinaus mit qualitativen Zielsetzungen zur Baulandausweisung verknüpft (z.B. Innen- vor Außenentwicklung oder der Berücksichtigung von Lage- und Qualitätskriterien). (DRANSFELD/PFEIFFER 2004)
- *Kommunale Grundstücksfonds*: Zur langfristigen Finanzierung des kommunalen Zwischenerwerbs haben einige Kommunen revolvingende kommunale Grundstücksfonds eingerichtet. Eine Anschubfinanzierung erfolgt i.d.R. durch die Einlage städtischer Grundstücke, spätere Verkaufserlöse fließen wiederum dem Fonds zu. Solch ein Fonds kann außerdem dazu genutzt werden, Brachflächen zu mobilisieren sowie der Quersubventionierung der Entwicklung von Flächen im Außenbereich durch Flächen im Innenbereich dienen (DRANSFELD/PFEIFFER 2004 und FERBER 2006). Aus einem revolvingenden Grundstücksfonds können außerdem Erbbaurechte an kommunalen Grundstücken vergeben werden. Diese senken den

Eigenkapitalbedarf für Bauwillige bzw. die anfänglichen mit dem Eigentumserwerb verbundenen finanziellen Belastungen gegenüber dem Grundstückskauf und damit die Schwelle zum Eigentumserwerb in der Stadt (THIEL 2004).

- *Verknüpfung der Vergabe kommunaler Grundstücke an soziale Kriterien:* Um Mitnahmeeffekte bei Haushalten zu vermeiden, die sich auch ein Wohnbaugrundstück in der Stadt zu Marktpreisen leisten können, knüpfen viele Städte die Vergabe sowie teilweise auch den Preis städtischer Grundstücke an soziale Kriterien wie die Zahl der Kinder, Einkommensgrenzen oder die bevorzugte Berücksichtigung von Einheimischen. (FRECKMANN 2002)

Eine Ausdehnung des Wohnungsangebotes in den Kernstädten durch Wohnungsneubau „auf der grünen Wiese“ steht zunehmend nicht nur wegen der Verknappung städtischer Freiräume (s.o.) in der Kritik, sondern auch, weil Wohnfolgeinfrastrukturen geschaffen werden müssen, die aufgrund der absehbaren demographischen Entwicklung über den mittel- und langfristigen Bedarf der Kernstadt hinausgehen (vgl. Kapitel 2.3.1). Um diesem zu begegnen, ist es unumstritten, dass die Städte ihre Wohnungsangebotspolitik verstärkt auf den Wohnungsbestand und die Wiedernutzung von Brachflächen ausrichten müssen, um langfristig ihre finanziellen Handlungsspielräume zu sichern und für ihre Bewohner attraktiv zu sein (vgl. z.B. SCHILLER/GUTSCHE 2009 und die Beiträge in SCHMITT/SELLE 2008). Die Relevanz der Aufwertung des Wohnungsbestandes als Strategiefeld zur Begrenzung der Suburbanisierung zeigt sich auch darin, dass der städtische Wohnungsmarkt überwiegend ein Bestandsmarkt ist, in dem der jährliche Neubau im Verhältnis zum Bestand nur etwa ein Prozent ausmacht (NARMACHER/NARMACHER 1999: 428). Die Einflussmöglichkeiten der Kommunen, Maßnahmen zur Aufwertung der Wohnungsbestände zu initiieren, sind allerdings sehr begrenzt, da sie nicht Eigentümer der Bestände sind. In diesem Handlungsfeld kommt es daher darauf an, eine Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft zu initiieren, indem z.B. kombinierte Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes seitens der Kommunen und zur Aufwertung der Wohnungsbestände seitens der Wohnungswirtschaft durchgeführt werden. Zu diesem Strategiefeld zählen außerdem z.B. kommunale Programme zur energetischen Gebäudesanierung sowie Maßnahmen, die den Generationenwechsel in älteren Einfamilienhausgebieten in den Kernstädten flankieren. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 153ff.)

Daneben leisten weitere allgemeine stadtentwicklungspolitische Handlungsfelder auch einen Beitrag zur Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort:

- *Qualifizierung des Wohnumfeldes:* Hierzu zählen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und der Gestaltung von Freiräumen, die der Sicherung und Neuschaffung ruhiger und grüner Wohnquartiere innerhalb der Kernstädte dienen.
- *Familienfreundliches Wohnen in der Stadt:* In diesem Handlungsfeld sind z.B. Maßnahmen zur Schaffung familienfreundlichen Wohnraumes und eines familienfreundlichen Wohnumfeldes zu nennen. Ebenso fallen hierunter aber auch Maß-

nahmen zur Verbesserung der Kinderbetreuung sowie die städtische Bildungspolitik.

- *Sicherung und Vermarktung urbaner Qualitäten:* Nicht nur die Beseitigung von typischen Defiziten der Kernstädte gegenüber suburbanen Wohnstandorten stärkt die Kernstädte als Wohnstandort, sondern ebenso die Sicherung und Förderung ihrer originär urbanen Qualitäten (z.B. Erhalt „kurzer Wege“ durch die Sicherung und Stärkung von Nebenzentren und der Erreichbarkeiten mit dem ÖV und NMIW). (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 158ff.)

Auch die zunehmend in der kommunalen Stadtentwicklungs- und Wohnungsmarktpolitik eingesetzten weichen Instrumente, wie die strategische Ausrichtung der kommunalen Stadt- bzw. Wohnungsmarktpolitik durch die Erarbeitung integrierter strategischer Gesamtkonzepte oder eine kommunale Wohnungsmarktbeobachtung, leisten indirekte Beiträge zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort und Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 163ff.)

Die dargestellten Strategien und Maßnahmen zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt, insbesondere jene Instrumente, die der Ausdehnung des Angebotes im Marktsegment der Einfamilienhäuser und der Dämpfung des Preisgefälles zwischen Kernstadt und Umland dienen, werden von den Kernstädten seit langem zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung eingesetzt. Die Ausweisung von Bauland stellt unter den dargestellten Ansätzen aber nur eine unter vielen Handlungsoptionen zur Angebotsgestaltung dar. In einer an die demographischen, wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen, unter denen Suburbanisierungsprozesse in einer Region verlaufen, angepassten Kombination an Instrumenten aus den Bereichen der „Stadterweiterung“, der „Stadterneuerung“ und des „Stadtumbaus“ (BMVBS 2008), werden die dargestellten Instrumente auch weiterhin als generell geeignet angesehen, einen Beitrag zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung bzw. der Stärkung der Wohnfunktion der Kernstädte im Allgemeinen zu leisten. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 199)

Dennoch darf nicht übersehen werden, dass dieses klassische Instrumentarium zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen eine Reihe an Defiziten aufweist. Dies wird in erster Linie daran deutlich, dass sie zwar einen gewissen Einfluss auf die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen nehmen, grundsätzlich aber dem Prozess der Suburbanisierung nur eingeschränkt etwas entgegenzusetzen haben. Dieser wirkt weiter und die derzeitige Abschwächung ist, wie in Kapitel 2.2.3 aufgezeigt wurde, im wesentlichen auf demographische Struktureffekte zurückzuführen. Auch bei den Einflussfaktoren, die auf das Wanderungsverhalten der privaten Haushalte einwirken, handelt es sich im Wesentlichen um nicht durch die öffentliche Hand gesteuerte externe Rahmenbedingungen wie z.B. die Anforderungen der post-fordistischen Arbeitswelt oder steigende Energie- und Mobilitätskosten. Die in diesem Kapitel beschriebenen kommunalen Strategien zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt als Gegenstrategien zur Suburbanisierung

spielen als Einflussfaktoren für die derzeit zu beobachtende neue Attraktivität städtischer Wohnstandorte hingegen nur eine untergeordnete Rolle (vgl. auch Abbildung 14, S. 36).⁴⁹

Im Speziellen in der Kritik steht insbesondere der Kernbaustein jeder kommunalen Strategie zur Begrenzung von Stadt-Umland-Wanderungen, die Ausweisung und Subventionierung von Wohnbauland, da sich diese an einem von der Planungswissenschaft als zunehmend nicht mehr zukunftsfähig erachteten „Wachstumsparadigma“ (MÜLLER/SIEDENTOP 2004) orientiert und zudem sehr teuer ist, nicht nur was die kurzfristigen Kosten der Maßnahme selbst, sondern auch die langfristigen Folgekosten betrifft (s.o.). Außerdem setzen diese Strategien überwiegend am Phänomen der Stadt-Umland-Wanderung an, nicht aber an den komplexen Entscheidungsstrukturen der handelnden Akteure, die zu diesem Phänomen führen. Wie in Kapitel 3 ausführlich diskutiert werden wird, sind Suburbanisierungsprozesse das Ergebnis unzähliger Einzelentscheidungen einer Vielzahl an einzelnen Akteuren, die in einem komplexen Wirkungszusammenhang stehen, aber in ihrer Gänze von niemandem bewusst gesteuert werden. Die Entscheidungslogiken der Akteure werden aber in den bisherigen Strategien zur Beeinflussung siedlungsstruktureller Entwicklungen im Allgemeinen und von Stadt-Umland-Wanderungen im Speziellen nicht ausreichend berücksichtigt (GUTSCHE/KUTTER 2006: 10). Im Folgenden werden daher zwei neuere akteursorientierte Strategiefelder vorgestellt, die darauf abzielen, Einfluss auf die Wohnstandortwahl privater Haushalte zu nehmen, und die den genannten Kritikpunkten Rechnung tragen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Berücksichtigung von Zielgruppen am Wohnungsmarkt; dieser Ansatz wird seit einigen Jahren zunehmend von der gewerblichen Wohnungswirtschaft angewendet (ERPENBACH 2006). Zum anderen sind dies Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl, deren Entwicklung ein Querschnittsthema des Förderschwerpunktes REFINA darstellt (BOCK/HINZEN/LIBBE 2009a).⁵⁰ Diese beiden „weichen“ Strategieansätze bieten auch Ansatzpunkte zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen.

Zielgruppen am Wohnungsmarkt

Die Identifizierung von Zielgruppen am Wohnungsmarkt ist kein direktes Instrument zur Einflussnahme auf die Wohnstandortwahl im Allgemeinen bzw. potenzieller Stadt-Umland-Wanderer im Speziellen, sondern stellt eine analytische Vorstufe hierzu da, auf die aufbauend passgenaue Strategien und Maßnahmen für die identifizierten Zielgruppen

⁴⁹ Bei dieser eher kritischen Einschätzung zur Steuerbarkeit der Siedlungsentwicklung durch die räumliche Planung (nicht nur durch die kommunale, sondern auch die überörtlichen Planungsebenen) darf jedoch nicht übersehen werden, dass deren Einfluss zwar zu gering ist, um eine aus gesamtgesellschaftlicher Sicht unerwünschte Entwicklung im gewünschten Maße zu begrenzen, sie dennoch nicht völlig wirkungslos geblieben ist, sondern, wenn man die Siedlungsdispersion in Deutschland im Vergleich zum wesentlich „ungeplanteren“ Prozess in den USA betrachtet, zumindest Schlimmeres hat verhindern können.

⁵⁰ Der Förderschwerpunkt REFINA, „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement“, des Bundesministeriums für Bildung und Forschung ist Teil der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. (PROJEKTÜBERGREIFENDE BEGLEITUNG REFINA o.J. a)

abgeleitet werden können. Zielgruppenspezifische Angebote werden in der Wohnungswirtschaft aufgrund der Individualisierung und Heterogenisierung der Gesellschaft sowie der zunehmenden Wahlfreiheit der Wohnungsnachfrager in entspannten Wohnungsmärkten immer wichtiger (ERPENBACH 2006: 30 und SZAMEITAT 2008: 37). In Tabelle 3 sind wesentliche wohnungswirtschaftliche Zielgruppen dargestellt, die sich teilweise intern überschneiden (z.B. lassen sich die unter „Bevölkerungsgruppen mit Marktzugangsproblemen“ gefassten Haushalte gleichzeitig auch noch einer der anderen Zielgruppen zuordnen). Sie weisen darüber hinaus Überschneidungen zu den Phasen im Lebenszykluskonzept auf, einem wesentlichen migrationstheoretischen Erklärungsansatz für nähräumliche Wanderungen (vgl. Kapitel 3.3.2). Die in Tabelle 3 dargestellten Ziel- und Untergruppen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an Wohnraum, z.B. nach ihren Anforderungen an Wohnung, Wohnumfeld, der gewünschten Infrastrukturausstattung sowie ihren finanziellen Ressourcen (EIZENHÖFER/ZIMMERMANN 2010: 39).

Tabelle 3: Zielgruppen in der Wohnungswirtschaft

Zielgruppen	Untergruppen
<i>jüngere Nachfragegruppen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Starter-Haushalte • Studenten und junge Akademiker
<i>kleine Haushalte (Single- und Paarhaushalte)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Junge Singles • Einkommensstarke Singles und kinderlose Paare
<i>Haushalte mit Kindern</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Familien • Alleinerziehende
<i>Ältere Menschen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Post-Familiäre Phase • „Junge“ Seniorenhaushalte • „Ältere“ Seniorenhaushalte
<i>Bevölkerungsgruppen mit Marktzugangsproblemen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Haushalte mit Migrationshintergrund • Sozial schwache Haushalte • Kranke und behinderte Menschen

Quelle: EIZENHÖFER/ZIMMERMANN 2010: 39 (verändert)

Auch in Bezug auf die Erforschung der Motive von Stadt-Umland-Wanderern und darauf aufbauende Handlungsansätze wurde die Notwendigkeit, zielgruppenspezifische Ansätze zu entwickeln, erkannt:

„Kernstädtische Konzepte zur Reduzierung der Umlandwanderung müssen die Heterogenität potenziell abwanderungsbereiter Haushalte berücksichtigen. Die Vielfalt der Motivkonstellationen sowie sozioökonomische Rahmenbedingungen erfordern gruppenspezifische Konzepte.“ (ISMAIER 2002: 27, auch DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE 2008b: 139)⁵¹

Statt allerdings jene Stadt-Umland-Wanderer anzusprechen, die ganz bewusst den Weg aus der Stadt wählen, ist es wesentlich zielführender, die grundsätzlich stadtverbunden-

⁵¹ Dies bedeutet allerdings nicht, dass die Kernstädte bisher keine zielgruppenspezifische Stadtentwicklungspolitik betreiben. Insbesondere Familien mit Kindern und Seniorenhaushalte wurden von vielen Kernstädten bereits als Zielgruppen „entdeckt“ und dementsprechend Wohnungsangebote auf sie ausgerichtet und zielgruppenspezifisch vermarktet. Allerdings beruhen diese Maßnahmen i.d.R. nicht auf einer vorgelagerten Analyse der relevanten Zielgruppen und ihrer Wohnbedürfnisse, sondern auf politischen Entscheidungen.

den Haushalte durch eine Zielgruppenanalyse zu bestimmen und zum Verbleib in der Stadt zu motivieren (HALLENBERG 2002: 142). Hierzu sind also jene Stadt-Umland-Wanderer zu identifizieren, die potenziell auch gegenüber einem städtischen Wohnstandort aufgeschlossen sind und die daher in ihrer Wanderungsentscheidung überhaupt bzw. mit vertretbarem Aufwand „von außen“ beeinflussbar sind. Ein Ansatz, dem dies zum Teil gelingt, ist eine Differenzierung von sog. „Umzugstypen“ für die Region Hamburg (EMPIRICA 2000). Das jährliche Potenzial an Haushalten, die innerhalb Hamburgs umgezogen oder in das Hamburger Umland abgewandert sind, wird anhand der Daten einer quantitativen Wanderungsmotivbefragung über das Merkmal der potenziellen Wohnstandorte, die die Haushalte in ihre Wohnungssuche einbezogen haben, in vier Gruppen untergliedert:

- „Hamburg-Orientierte“ (66%): Konzentration der Suche nach einem neuen Wohnstandort auf Hamburg
- „Umland-Orientierte“ (5%): Konzentration der Suche nach einem neuen Wohnstandort auf das Umland
- „Hamburg-Verlorene“ (9%): Suche in Hamburg und im Umland, Wahl eines Wohnstandortes im Umland
- „Hamburg-Gehaltene“ (20%): Suche in Hamburg und im Umland, Wahl eines Wohnstandortes in Hamburg. (EMPIRICA 2000: 12)

Diese vier Umzugstypen werden anschließend im Hinblick auf soziodemographische und -ökonomische Merkmale und ihre Wanderungsmotive beschrieben. Dieser Ansatz ist bedingt geeignet, die Fragestellung nach der Beeinflussbarkeit von Stadt-Umland-Wanderung zu beantworten, da der Ansatz über den Suchprozess der Haushalte zwar deren Aufgeschlossenheit für einen Wohnstandort innerhalb der Kernstadt abbildet, aber nicht den Aufwand abschätzen kann, mit dem die einzelnen Gruppen in der Stadt gehalten werden könnten, da deren Standortanforderungen bzw. Abwanderungsmotive nicht mit in die Typisierung einbezogen werden. Insofern besteht ein weiterer Forschungsbedarf bei der Bestimmung von Zielgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderern, der explizit auf die Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung durch kommunale Strategien und Maßnahmen abzielt.

Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl

Kommunikative Instrumente haben in der räumlichen Planung seit den 1990er Jahren an Bedeutung gewonnen. Dies lässt sich aus planungstheoretischer Sicht z.B. im Wandel des Planungs- und Aufgabenverständnisses der räumlichen Planung begründen (SINNING 2003), hat aber auch pragmatische Ursachen wie den rückläufigen finanziellen Handlungsspielraum der Kommunen. In kommunalen Strategien zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen haben kommunikative Instrumente bisher kaum eine Rolle gespielt (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 130ff.). Die Entwicklung von Kommunikations- und Motivationsstrategien, die direkt oder indirekt auf eine Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme abzielen, indem sie zur Bewusstseinsbildung über die Folgen der Flächenneuanspruchnahme auf unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen und bei unter-

schiedlichen Akteuren und Zielgruppen beitragen oder der besseren Vermarktung bestehender Flächenpotenziale dienen, stellte aber einen Förderschwerpunkt des Forschungsförderungsprogramms REFINA dar (PROJEKTÜBERGREIFENDE BEGLEITUNG REFINA o.J. b). Die Ergebnisse dieser Projekte zeigen, dass kommunikativen Instrumenten auch ein Potenzial zugesprochen werden kann, neue Ansatzpunkte zur Begrenzung der Suburbanisierung zu bieten.

Drei dieser REFINA-Projekte beschäftigen sich explizit mit Kommunikationsstrategien zur Wohnstandortwahl.⁵² Alle drei Projekte gehen von dem Ausgangsbefund aus, dass eine Diskrepanz zwischen den subjektiv von wohnungssuchenden Haushalten wahrgenommenen Entscheidungsgrundlagen bei der Wohnstandortwahl und den tatsächlichen Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt besteht, die es über geeignete Kommunikations- und Motivationsstrategien zu verringern gilt (BOCK/HINZEN/LIBBE 2009b: 22). Diese Diskrepanz zwischen den wahrgenommenen Entscheidungsgrundlagen und tatsächlichen Rahmenbedingungen betrifft vor allem die Kosten der Wohnstandortwahl. Die REFINA-Projekte gehen von der zentralen These aus, *„dass selbst unter den gegebenen Rahmenbedingungen, in denen die gesellschaftlichen Kosten noch kaum internalisiert sind, eine umweltschonende Standortwahl und Siedlungsform für die entscheidenden Akteure, nämlich die privaten Haushalte, auch einzelwirtschaftlich betrachtet vernünftig oder sogar vorteilhaft sein kann.“* (ALBRECHT/KAISER/MARGGRAF 2008: 94) Kommunikationsstrategien, die auf diese Wahrnehmungslücken eingehen, dienen daher nicht nur dazu, einer Siedlungsdispersion entgegenzuwirken, sondern gleichzeitig die Wohnzufriedenheit der „beeinflussten“ Haushalte zu erhöhen. Im Mittelpunkt der Kommunikationsstrategien stehen die Standortpräferenzen der Haushalte, das Ziel „Flächen zu sparen“ soll durch diese indirekt erreicht werden (BAUER et al. 2009: 122).

Wesentlicher empirischer Befund in diesem Kontext ist, dass einerseits Wanderungsmotivstudien zeigen, dass für die Stadt-Umland-Wanderer niedrigere Wohnkosten im Umland eine wesentliche Entscheidungsrelevanz in der Wohnstandortentscheidung haben (ALBRECHT/KAISER/MARGGRAF 2008: 93 und FUCHTE 2006), während andererseits Modellrechnungen zu den tatsächlichen Kostenbelastungen an unterschiedlichen Wohnstandorten innerhalb einer Stadtregion zeigen, dass die Wohnkostenvorteile im Umland durch zusätzliche Mobilitätskosten an nicht-integrierten Wohnstandorten egalisiert oder zumindest erheblich nivelliert werden (F+B GMBH 1999, KLUPP/SCHWEIGER 2006 und ARBEITSGEMEINSCHAFT „NACHHALTIGE SIEDLUNGSENTWICKLUNG“ 2008).⁵³ Es wird vermutet,

⁵² Dies sind die REFINA-Projekte „Integrierte Wohnstandortberatung“ (HOLZ-RAU/SCHNEIDER/SCHWARZE 2010), „Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl“ (SINNING et al. 2009) und „Wohn-, Mobilitäts- und Infrastrukturkosten – Transparenz der Folgen der Standortwahl und Flächeninanspruchnahme“ (ALBRECHT/KRÜGER/MARGGRAF 2009).

⁵³ Die bisher durchgeführten Modellrechnungen zur integrierten Betrachtung von Wohn- und Mobilitätskosten wurden für Regionen mit einem hohem Immobilienpreisniveau und ausgeprägtem Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland durchgeführt (Hamburg und München). In niedrigpreisigen Regionen mit geringerem Preisgefälle wird der Effekt, dass Wohnkostenvorteile im Umland durch höhere Mobilitätskosten „aufgezehrt“ werden noch ausgeprägter sein. (ALBRECHT/KAISER/MARGGRAF (2008): 97)

dass die Stadt-Umland-Wanderer diesen Zusammenhang zwischen den Wohn- und den Mobilitätskosten nicht wahrnehmen und daher auch nicht in ihrer Wanderungsentscheidung berücksichtigen (HOLZ-RAU/SCHEINER/SCHWARZE 2010: 27). Dies wird insbesondere auf eine Unterschätzung der Kosten für die Nutzung des eigenen Pkws zurückgeführt. CANZLER und KNIE zeigen auf der Grundlage einer Befragung, dass die privaten Haushalte die Kosten für das eigene Auto nur halb so hoch ansetzen, wie sie in der Realität sind. „Üblicherweise werden laufende Kosten wie etwa für Treibstoff, Versicherung und Parken einbezogen, nicht jedoch solche für Beschaffung und Zulassung oder die in größeren Abständen auftretenden Belastungen durch Reparaturen, Kfz-Steuer und TÜV-Gebühren.“ (CANZLER/KNIE 2004: 122) Die tatsächliche Unterschätzung der Kosten dürfte sogar noch höher liegen, da die Anschaffung und der Wertverlust des Autos in dieser Erhebung nicht weiter berücksichtigt wurden. Bei alternativen Verkehrsmitteln wie Car-Sharing-Angeboten oder dem ÖPNV veranschlagen die Haushalte hingegen die tatsächlichen Vollkosten (ebenda). Dies lässt sich psychologisch damit erklären, dass den Haushalten diese Kosten präsenter sind, da Nutzung und Kosten zeitlich zusammenfallen (THALER/SUNSTEIN 2009: 142). Auch bei den Wohnkosten eines Haushaltes fallen die Nutzung und die monatlichen Kosten (Miete bzw. Finanzierungskosten) zeitlich zusammen, so dass auch in Bezug auf diese Kosten von einer Vollkostenkalkulation auszugehen ist.

Im Fokus der drei genannten REFINA-Projekte stand die Entwicklung von Kommunikationsstrategien, die umzugswillige Haushalte über die Folgekosten unterschiedlicher Wohnstandorte informiert und auf diesem Weg die Wohnstandortwahl vermehrt auf integrierte Wohnstandorte lenken möchte (Erzeugung eines kollektiven Lernprozesses). Hierzu wurden unterschiedliche Instrumente wie z.B. internetbasierte Wohnstandortinformationssysteme, Konzepte für Wohnberatungsstellen, die eine persönliche Beratung für wohnungssuchende Haushalte bieten, oder Broschüren zur Unterstützung der Wohnstandortwahl entwickelt, die als Entscheidungshilfen bei der Wohnstandortwahl dienen können. (ALBRECHT/KRÜGER/MARGGRAF 2009, BAUER et al. 2009 und EIZENHÖFER/SINNING 2009)

HOLZ-RAU, SCHEINER und SCHWARZE (2010: 27) konstatieren eine Diskrepanz zwischen der kritischen Perspektive der Raumwissenschaften auf räumliche Dekonzentrationsprozesse und der Perspektive der privaten Haushalte, für die suburbane Wohnstandorte attraktive Wohnstandorte darzustellen scheinen. Dies lässt sie vermuten, dass die privaten Haushalte über die unzureichende Berücksichtigung von Mobilitätskosten bei der Wohnstandortwahl hinaus weiteren Informations- und Wahrnehmungslücken bei der Wohnstandortwahl unterliegen, die sie zunächst thesehaft formulieren. Diese betreffen:

- die Zufriedenheit der Haushalte am neuen Wohnstandort mit für die Entscheidung relevanten Standortanforderungen
- Erreichbarkeiten und Zeitaufwände im Verkehr, insbesondere für Begleitwege von Kindern
- Aspekte der Verkehrssicherheit (höheres Risiko in der Kernstadt als im Umland)

- Längerfristige Perspektiven der Wohnstandortwahl, insbesondere in Bezug auf die biographische Entwicklung des Haushaltes und strukturelle Entwicklungen (z.B. im Hinblick auf die langfristige Entwicklung der Mobilitätskosten und die Wertentwicklung von Immobilien). (ebenda: 27)

Sie überprüfen diese vermuteten Informations- und Wahrnehmungslücken auf der Basis von Sekundärstatistiken. Eindeutige Ergebnisse zeigen diese Untersuchungen aber nur für den Aspekt der Verkehrssicherheit: In den Kernstädten ist das Risiko, bei einem Unfall getötet oder schwer verletzt zu werden, wesentlich geringer als im Umland. Dies gilt insbesondere für Jugendliche zwischen 15 und 24 Jahren (ebenda: 45ff.).⁵⁴

Die Ausführungen in diesem Abschnitt verdeutlichen, dass die anwendungsorientierte Forschung in jüngster Zeit zwar einen wesentlichen Fortschritt bei der Entwicklung von Instrumenten gemacht hat, die auf eine Kostentransparenz bei der Wohnstandortwahl abzielen; auch dass in dieser Hinsicht eine Wahrnehmungslücke bei den privaten Haushalten besteht, steht außer Frage. Die auf Makrodaten basierenden Modellrechnungen hierzu lassen aber keine Aussagen darüber zu, welche Rolle Wohn- und Mobilitätskosten tatsächlich in den Wanderungsentscheidungen privater Haushalte spielen. Auch welchen weiteren Informations- und Wahrnehmungslücken private Haushalte bei der Wohnstandortwahl unterliegen, wurde erst in Ansätzen erforscht. Es fehlen insbesondere Studien, die diese Aspekte aus der Mikroperspektive der privaten Haushalte betrachten. So könnten auch individuelle Einflussfaktoren, z.B. die Anschaffung eines Pkws mit dem Umzug oder die Lage wesentlicher Aktivitätenstandorte des Haushaltes, mit einbezogen werden.

⁵⁴ In der wissenschaftlichen Diskussion besteht darüber hinaus ein Konsens, dass die Energie- und damit auch die Mobilitätskosten langfristig weiter steigen werden und die Betroffenheit der Haushalte hiervon an nicht-integrierten Wohnstandorten höher sein wird als an integrierten Wohnstandorten (GERTZ et al. 2009, vgl. auch Kapitel 2.3.2).

3 Die Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen aus der Mikro-perspektive: Suburbanisierungsprozesse als komplexes Wirkungsgefüge von Einzelentscheidungen

In diesem Kapitel werden Suburbanisierungsprozesse aus einer Mikroperspektive beleuchtet. Zunächst werden aus einer planungstheoretischen Perspektive die Möglichkeiten und Grenzen zur planerischen Steuerung von Suburbanisierungsprozessen aufgezeigt sowie dargelegt, warum Strategien zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen an den Entscheidungs- und Handlungslogiken der am Prozess beteiligten Akteure ansetzen müssen (Kapitel 3.1). Kapitel 3.2 geht überblicksartig auf die Handlungslogiken der an Suburbanisierungsprozessen beteiligten Akteure ein und stellt die Stadt-Umland-Wanderer als eine wesentliche Akteursgruppe heraus. Die Erforschung der Entscheidungs- und Handlungslogiken von Akteuren ist ein zentrales Anliegen der Handlungstheorie. Anschließend wird daher ein Überblick über die handlungsorientierte Sozialgeographie gegeben, welche das raumwirksame menschliche Handeln bzw. „Geographie-Machen“ (WERLEN 1997b: 212) durch Handlungen in den Mittelpunkt stellt, sowie vertiefend jene handlungstheoretischen Ansätze betrachtet, die zur Analyse und Erklärung von Stadt-Umland-Wanderungen besonders relevant erscheinen (Kapitel 3.3). Bei einer mikroanalytischen

Betrachtungsweise, wie sie im Fokus dieser Arbeit steht, können die auf der Makroebene des „sozialen Systems“ wirkenden Rahmenbedingungen, unter denen die privaten Haushalte Wanderungsentscheidungen treffen, nicht völlig unberücksichtigt bleiben. Die wesentlichen Rahmenbedingungen werden in Kapitel 3.4 zusammengefasst.

3.1 Steuerung von Suburbanisierungsprozessen aus planungstheoretischer Perspektive

Suburbanisierung als ein auf der Makroebene zu beobachtender Prozess der Siedlungsentwicklung ist aufgrund seiner negativen ökonomischen und ökologischen Folgen ein in seiner Gesamtheit unerwünschter Prozess, dem die planerische Steuerung in den letzten Jahrzehnten nur bedingt etwas entgegenzusetzen hatte. In Bezug auf die *Zwischenstadt*, also das baulich-räumliche Ergebnis der Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte stellt SIEVERTS fest: *„Dieser neue Stadttypus wurde nicht gesamthaft geplant, er ist auch in der Form [...] von niemanden gewollt. Dieser Stadttypus ist das Ergebnis von unzähligen, für sich gesehen rationalen Einzelentscheidungen von Haushalten und Unternehmen, an denen Planung und Verwaltung regelmäßig beteiligt waren.“* (SIEVERTS et al. 2005b: 154) Die mit Suburbanisierungsprozessen einhergehende Flächenneuanspruchnahme im suburbanen Raum ist ein schleichender Prozess, dessen Auswirkungen häufig das Resultat vieler, für sich genommen, unerheblicher Eingriffe sind („Tyrannei kleiner Entscheidungen“, SIEDENTOP 2004). Dies führt dazu, dass die Ursache-Wirkung-Zusammenhänge nur eingeschränkt wahrgenommen werden und individuelle Verursacherbeiträge nicht ermittelt werden können (SIEDENTOP 2004: 341). Erklärungsansätze für Suburbanisierungsprozesse sind dementsprechend auf der Mikroebene zu suchen. Es ist nicht ein zentraler Verursacher dieses Prozesses auszumachen, sondern die Siedlungsentwicklung ist das Ergebnis eines sehr komplexen Zusammenspiels verschiedener autonom handelnder Akteure mit unterschiedlichen Handlungslogiken und Zielsetzungen sowie von externen Rahmenbedingungen.

Dieser Multidimensionalität und -kausalität des Suburbanisierungsprozesses muss auch bei der Steuerung des Prozesses Rechnung getragen werden. Hierzu gilt es, die Einflussfaktoren dieses Prozesses zu „entzerren“ (KLEMME 2009: 7), was eine planungstheoretische Sicht auf den Prozess leistet. In der aktuellen planungstheoretischen Debatte hat sich ein Grundverständnis durchgesetzt, welches Raumentwicklung als Resultat vieler

Einzelaktivitäten versteht, zu denen auch die öffentlichen Akteure einen Beitrag leisten (SELLE 2005).⁵⁵

„Wer sich mit Entscheidungs- und Gestaltungsprozessen in den Städten Deutschlands befasst, stellt schnell fest, dass die übliche Vorstellung der politisch-administrativen Steuerung einer Stadt über Gemeinderat, Bürgermeister und Gemeindeverwaltung nicht die Wirklichkeit abbildet (HAUS 2005). Vielmehr wird die Stadtentwicklung geprägt von einer Vielzahl von Kräften außerhalb der legitimierten politischen Strukturen: indem diese Kräfte teilweise Rahmenbedingungen setzen über umfangreiche bauliche Investitionen (Groß-Investoren), über die öffentliche Meinungsbildung (Medien), über Einflussnahme auf politisch-administrative Entscheidungsträger (Verbände, Groß-Unternehmen), über gemeinsam mit der Stadt durchgeführte Projekte (public-private partnerships) oder über Selbsthilfeprojekte bei kommunalen Gemeinschaftsaufgaben, die sich sowohl im ‚zivilgesellschaftlichen Bereich‘ finden [...] als auch in der Privatwirtschaft.“ (FÜRST 2007: 5)

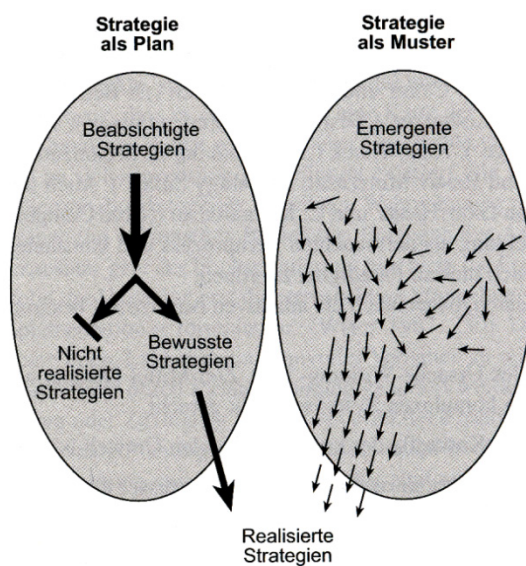
Im Zuge der Erkenntnis, dass Raumentwicklung das Resultat vieler Einzelentscheidungen ist, hat sich auch das Steuerungsverständnis in der räumlichen Planung gewandelt. ALTROCK beschreibt dies als Wandel vom Versorgungs- zum Attraktivitätsparadigma: Während dem früheren „Versorgungsparadigma“ ein technisch-rationales Planungsverständnis zugrunde lag, das eine Optimierung der Raumentwicklung durch öffentliche Planung zum Ziel hatte, steht im heutigen „Attraktivitätsparadigma“, *„nicht mehr der umfassende Bedarfsüberblick, sondern die Koordination manifest werdender NutzerInnenziele“* (ALTROCK 2008: 66) im Mittelpunkt. Die öffentliche Hand konzentriert sich dabei auf Schlüsselprojekte sowie die Mobilisierung, Katalysierung und Kanalisierung der Aktivitäten der privaten Akteure (ebenda: 66). Sie versucht vorausschauend zu handeln, anstatt Entwicklungen reaktiv zu begegnen. Oder, wie FÜRST es ausdrückt: *„Die Steuerungskunst der Planer liegt darin, nicht reaktiv auf Raumnutzungen zu antworten, sondern Raumnutzer in einen konstruktiven Prozess einzubinden, wie deren Nutzungsansprüche von Anfang an raum- und umweltverträglich gestaltet werden können.“* (FÜRST 2005: 25) Damit erweitert sich auch das Spektrum an planerischen Instrumenten. Heute beschränken sich *„die raumwirksamen Aktivitäten der öffentlichen Akteure [...] nicht auf das Aufstellen von Plänen.“* (SELLE 2006: 17) Den öffentlichen Akteuren stehen darüber hinaus eine Vielzahl an-

⁵⁵ Die vorliegende Arbeit schließt sich diesem planungstheoretischen Grundverständnis an. Dieses ist generell das Ergebnis eines über mehrere Jahrzehnte verlaufenden Wandels, der sich in wenigen Sätzen – überwiegend bezogen auf den deutschen Kontext – wie folgt beschreiben lässt: In den 1950er und 1960er Jahren konkurrierten die von instrumenteller Rationalität bestimmte synoptische *comprehensive planning* mit der inkrementalistischen Planung (PETERS 2004: 7), ein „Streit“ zwischen zwei Grundpositionen, der sich bis in die heutige planungstheoretische Diskussion fortsetzt (WIECHMANN 2008). In den 1970er Jahren wurden der in dieser Zeit herrschenden und dem synoptischen Planungsmodell folgenden Planungseuphorie außerdem politökonomische Ansätze entgegengesetzt. Das Umsetzungsdefizit der „großen Pläne“ der 1970er mündete in einem Planungspessimismus, der in den 1980er und 1990er Jahren zu einem Wandel des Planungsverständnisses führte, indem der umfassende Steuerungsanspruch aufgegeben wurde und Planung sich darauf beschränkte, Leitbilder und Grundwerte für umsetzungsorientierte Projekte vorzugeben („Perspektivischer Inkrementalismus“). In den 1990er Jahren folgte die „diskursive Wende“ zu kommunikativen und kooperativen Planungsansätzen (PETERS 2004: 7ff.). Auch aus der Kritik an den kommunikativen Planungsansätzen heraus, dass diese blind für Macht- und Herrschaftsverhältnisse seien (z.B. FLYVBJERG 1998), prägen derzeit Modelle der Governance und des Stadtmanagements bzw. der strategischen Planung die planungstheoretische Diskussion (SELLE 2010: 5). Zur Entwicklungsgeschichte der Planungstheorie siehe weiterführend z.B. PETERS 2004, FÜRST 2005, SELLE 2005 UND ALLMENDINGER 2009: 33ff.

derer Möglichkeiten, Einfluss auf die Raumentwicklung zu nehmen, zur Verfügung. Diese reichen von der Entwicklung von Standorten und Teilnahme am Bodenmarkt über den Bau von Infrastruktur bis hin zu kommunikativen und kooperativen Instrumenten. Dabei geht es auch „keinesfalls nur um fachlich-technische Entscheidungsvorbereitungen, sondern um komplexe Steuerungs-, Entwicklungs-, und Realisierungsprozesse – eingebettet in einen politischen Kontext.“ (SELLE 2006: 17) Planung kann damit als „strategisches Intervenieren“ (PETERS 2008: 319) im Hinblick auf ein politisch-normatives Ziel aufgefasst werden.

3.1.1 Suburbanisierung als emergenter Prozess

Abbildung 18: Linearer versus adaptiver Strategiebegriff nach MINTZBERG



Quelle: WIECHMANN 2008: 27

Die Suburbanisierung als schleichender Prozess weist die Merkmale eines negativ koordinierten Prozesses auf, der dadurch gekennzeichnet ist, dass verschiedene Akteure, die an einer Entscheidung bzw. einem Prozess mitwirken, jeweils ihre eigenen Interessen und Ziele verfolgen, nicht aber eine – aus einer übergeordneten Sichtweise – optimale Problemlösung anstreben (SCHARPF 1993),⁵⁶ in diesem Falle also die gesamtgesellschaftlich wünschenswerte Begrenzung der Suburbanisierung. Suburbanisierungsprozessen liegt damit eine emergente Strategie bzw. ein emergentes Entscheidungsmuster zugrunde (vgl. Abbildung 18). Emergente Prozesse sind dadurch gekennzeichnet, dass sie zwar im Zeitverlauf zu konsistenten Mustern führen, aber diese Muster im Vorfeld nicht explizit geplant waren und dass in ihnen die Akteure ihre Handlungen nicht koordinieren, sondern zwar aufeinander reagieren, aber generell unabhängig voneinander handeln:

„Vielmehr reagiert jeder Einzelne – bzw. jede Teilgruppe in einer bipolaren Struktur – für sich auf die Situation, die die jeweils anderen durch ihr Tun erzeugt haben, und verändern zugleich mit ihrem eigenen Tun unbeabsichtigt die Ausgangssituation für die je anderen. [...] Ein ins Auge fallendes Kennzeichen [...] ist es, daß es sich um ungeplante, von den an ihrer Hervorbringung beteiligten Akteuren gar nicht beabsichtigte, ja in vielen Fällen für unerwünscht gehaltene Vorgänge handelt.“ (MAYNTZ 2000: 99f.)

Auf emergente Prozesse haben intentional handelnde Akteure im Vergleich zu linear umgesetzten Strategien bzw. „Strategie als Plan“-Prozessen (vgl. Abbildung 18) nur einen marginalen Einfluss. Das mit emergenten Strategien verbundene Paradigma der adaptiven Strategieentwicklung ermöglicht die Beschreibung und Erklärung realer Entscheidungsprozesse, in denen nicht ein zweckrational handelnder Akteur agiert, sondern unter-

⁵⁶ Eine positive Koordination liegt hingegen vor, wenn die Akteure neben ihren eigenen Zielen gleichzeitig ein übergeordnetes Gesamtziel verfolgen. (SCHARPF 1993)

schiedliche Akteure teils nach unterschiedlichen Rationalitätsmodellen (vgl. Kapitel 3.3.3) handeln (WIECHMANN 2008: 37). Auch den Akteuren nicht bekannte bzw. für diese nicht wahrnehmbare Faktoren und Wirkungszusammenhänge können als Bestandteil einer emergenten Strategie interpretiert werden. Zur Umsetzung definierter normativer Ziele, wie einer Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen, reicht es im adaptiven, im Gegensatz zum linearen Strategieverständnis nicht aus, geeignete (vorwiegend formelle) Instrumente auszuwählen und einzusetzen. Vielmehr müssen sich herausbildende emergente Strategien zunächst erkannt werden, und mögliche Instrumente zur Realisierung der Strategie betreffen nicht nur die formelle Planung, sondern *„dazu zählen Visionen und Leitbilder sowie das organisierte Lernen durch Versuch-und-Irrtum und das schrittweise Zusammenfügen von Einzelentscheidungen zu einem konsistenten Muster.“* (ebenda: 27f.)

Ähnlich der Unterscheidung zwischen einem linearen und einem adaptiven Strategiebegriff nach MINTZBERG et al. (1999) unterscheidet der Wirtschaftstheoretiker VON HAYEK zwei Typen an „Ordnungen“ (im Sinne eines Zustandes, der die Beziehungen von Elementen zueinander beschreibt):

- *Taxis-Ordnungen* sind absichtsvoll konstruierte, exogene Ordnungen in von Menschen gemachten Systemen (z.B. Organisationen und Institutionen).
- *Kosmos-Ordnungen* sind hingegen gewachsene, spontane, endogene Ordnungen, die sich in natürlichen Systemen (z.B. Organismen oder Kristallbildung) wie auch in komplexen sozialen Systemen (z.B. Gesellschaft oder Sprache) selbst organisieren. (VON HAYEK 1980 nach WIECHMANN 2008: 39)

Auch VON HAYEKS Schlussfolgerungen in Bezug auf Planung und Steuerung dieser Ordnungen, die er insbesondere an Möglichkeiten zur Beeinflussung der Marktwirtschaft als Kosmos-Ordnung festmacht, weisen Analogien zum linearen und adaptiven Strategiebegriff auf (ebenda: 40). Kosmos-Ordnungen, zu denen wiederum die Siedlungsentwicklung bzw. Suburbanisierungsprozesse gezählt werden können, können demnach nicht durch absichtsvolle Planung bzw. direkte Interventionen, sondern nur indirekt durch abstrakte Normen bzw. Spielregeln angemessen beeinflusst werden, die dem Handeln des Einzelnen einen Rahmen setzen:

„Oft schließen diese Regeln lediglich bestimmte Verhaltensweisen aus. Einer evolutionären Logik folgend, sind sie weniger das Resultat der Vernunft oder gezielter Planung, sondern des tatsächlichen Erfolges. Den Handelnden bleibt aber ein Spielraum zur freien Entfaltung. Dabei ist es unerheblich, ob die Spielregeln explizit formuliert sind und ob sich die handelnden Individuen dieser Spielregeln überhaupt bewusst sind. Vielmehr etablieren sich Normen, in dem sie denen, die ihnen folgen, auf lange Sicht Vorteile verschaffen.“ (WIECHMANN 2008: 40)

3.1.2 Suburbanisierungsprozesse aus dem Blickwinkel des „Prozessmodells zur Analyse regionaler Strategiebildung“ nach WIECHMANN

Ausgehend von der Feststellung, dass es sich bei der Suburbanisierung um einen emergenten Prozess handelt, der nur indirekt beeinflusst werden kann, soll im Folgenden erläutert werden, wie Suburbanisierungsprozesse aus einer Mikroperspektive „funktionieren“, und

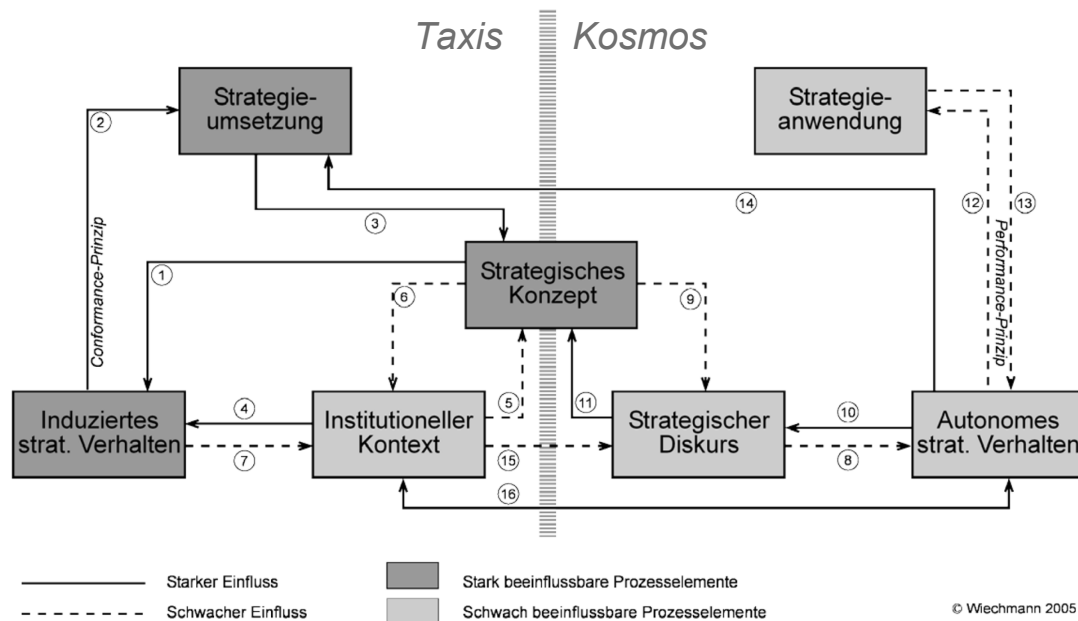
aufgezeigt werden, welche Stellschrauben für planerische Eingriffe in diesen Prozess bestehen. Hierzu wird auf das von WIECHMANN (2008) entwickelte „Prozessmodell zur Analyse regionaler Strategieentwicklung“ zurückgegriffen. Dies erscheint für diesen Zweck besonders geeignet, da es explizit den Prozesscharakter von Strategiebildung berücksichtigt und nicht von einem planenden Subjekt ausgeht, sondern das Entscheidungshandeln einer Vielzahl an Akteuren in den Mittelpunkt rückt und damit auch die Analyse emergenter Strategien ermöglicht. WIECHMANN'S Prozessmodell ist der Strategieforschung zuzuordnen.⁵⁷ Diese ist insbesondere aus dem letztgenannten Grund, dass sie es ermöglicht, emergente Strategien zu berücksichtigen, geeignet, regionale Planungsprozesse zu analysieren: *„Ging es früher darum, effektiv zu planen, so geht es heute um Strategien mit einer Balance zwischen Planung und Adaption. Die Raumordnung kann sich bei der Entscheidungsunterstützung nicht mehr auf lineare Planung reduzieren. Sie muss die ganze Breite strategischer Steuerungsoptionen nutzen und auch adaptive Strategien anwenden. Zu diesem fundamentalen Wandel des Selbstverständnisses und der Aufgabenstellung der Raumordnung kann die Strategieforschung einen wichtigen theoretischen Beitrag leisten.“* (WIECHMANN 2008: 141)⁵⁸ Nach PETERS ist WIECHMANN'S Prozessmodell als neuer Mittelweg zwischen dem inkrementalistischen und rationalen Planungsmodell zu werten (PETERS 2009: 79f.).⁵⁹

⁵⁷ Die strategische Planung hat ihren Ursprung in der militärischen Strategieforschung. Zunächst wurde sie im betriebswirtschaftlichen Management adaptiert. Eine planungs- oder politikwissenschaftliche Strategieforschung kann von diesen Ansätzen lernen, muss aber ein eigenständiges Verständnis hiervon entwickeln, die ihre Grundlage in den Eigenarten des jeweiligen Gesellschaftsbereiches hat (z.B. die Mechanismen der Marktwirtschaft in der Ökonomie oder das Spannungsfeld zwischen Machtstreben und Problemlösung in der Politik). (RASCHKE/TILS 2010a: 11f. und WIECHMANN 2008: 127ff.)

⁵⁸ Ähnlich argumentiert auch FREY (2008: 226), der die Stärke der strategieorientierten Planung darin sieht, dass sie auch ungeplante Entwicklung bzw. externe Effekte absichtsvoller Handlungen anerkennt und berücksichtigt. *„In die Rationalität von Planung zieht nun, bedingt durch die Irrationalität der Subjekte und die unplanbaren und chaotischen Gegenstände von Planung, eine neue Dimension ein. Die strategieorientierte Planung stellt insofern einen Paradigmenwechsel dar, als sie unerwartete Ereignisse und Entwicklungen anerkennt und den Anspruch auf Ordnung relativiert. Die Zurücknahme des Anspruch auf umfassende Regulation und Planung der räumlichen Entwicklungen ermöglicht eine stärkere Rücksichtnahme auf Eigenentwicklungen, Formen der Selbstorganisation sozialer Gruppen im Raum sowie der Selbststeuerung ihrer Bedürfnisse und Ansprüche.“* (ebenda)

⁵⁹ Die Strategieforschung stellt nur einen von mehreren aktuellen planungstheoretischen Ansätzen dar (vgl. Fußnote 55, S. 71). Auf eine Darstellung weiterer aktueller planungstheoretischer Ansätze wird hingegen verzichtet, da sie weniger „passgenau“ sind, um die Steuerung von Suburbanisierungsprozessen zu analysieren. So nimmt z.B. die Governance-Forschung, die derzeit wesentlich die planungstheoretische Diskussion prägt (z.B. BENZ et al. 2007, BENZ/DOSE 2010, FÜRST 2007 und SELLE 2005), verschiedene an der Raumentwicklung beteiligte Akteure in den Blick, betrachtet diese aber aus einer Makroperspektive: *„Während der ‚Governance‘-Bezug ein modifiziertes Staatshandeln aus einer Makroperspektive untersucht, thematisiert die Strategieforschung die Steuerungsoptionen einzelner Akteure aus einer Mikroperspektive. Werden im ersten Fall Interaktionen zwischen (kollektiven) Akteuren als Basiselement betrachtet, so stellen im zweiten Fall Entscheidungen von (individuellen) Akteuren das Basiselement dar. Auf einer aggregierten Ebene interessiert sich Governance-Forschung für institutionelle Regelsysteme, Strategieforschung für handlungsleitende Orientierungsrahmen.“* (WIECHMANN 2008: 139) Beide Theoriestränge bieten somit komplementäre Perspektiven auf die Raumentwicklung. Zur Steuerung der Siedlungsentwicklung aus einer Governance-Perspektive s. insbesondere KLEMME 2009 und KLEMME/SELLE 2010.

Abbildung 19: Prozessmodell zur Analyse regionaler Strategiebildung nach WIECHMANN



Quelle: WIECHMANN 2008: 160

WIECHMANNs Prozessmodell zur Analyse der regionalen Strategiebildung (Abbildung 19), verbindet die beiden Grundverständnisse des Strategiebegriffs (linearer vs. adaptiver Strategiebegriff, vgl. Abbildung 18) über Prozesselemente der Strategiebildung und deren Wirkungsbeziehungen im Kontext der räumlichen Planung. In diesem Modell steht nicht die Formulierung von Strategien, wie also z.B. Ziele der Regionalentwicklung zwischen den Akteuren ausgehandelt werden, sondern der Prozess der Strategiebildung im Fokus, der auch die Realisierung der Strategien umfasst, wobei nicht nur intendiertes, sondern auch nicht-intendiertes strategisches Verhalten berücksichtigt wird. Im Gegensatz zu klassischen Planungsmodellen bezieht das Modell nicht nur ein planendes Subjekt mit ein, sondern berücksichtigt eine Vielzahl an Akteuren mit ihren spezifischen Handlungszielen. Verbindendes Element zwischen dem in Abbildung 19 links dargestellten linearen Strategieverständnis und dem rechts dargestellten adaptiven Strategieverständnis ist das „Strategische Konzept“, unter dem „die explizit artikulierten strategischen Absichten einer Region verstanden“ (WIECHMANN 2008: 160) werden. Das Prozessmodell wurde als konzeptioneller Rahmen zur Analyse der Strategieentwicklung in der Regionalentwicklung in Deutschland entwickelt. (ebenda: 170, 250)

Die im Prozessmodell zur Analyse regionaler Strategieentwicklung dargestellten Prozesselemente und Wirkungszusammenhänge sollen an dieser Stelle auf die Steuerung von Suburbanisierungsprozessen generell bzw. die aus gesamtgesellschaftlich normativer Sicht notwendige Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen (vgl. Kapitel 2.3) übertragen werden.

- *Strategisches Konzept*: Unter diesem werden die „fundamentalen Zielvorstellungen“ bzw. die „explizit artikulierten strategischen Absichten einer Region“ (ebenda: 160) verstanden. Das Modell lässt dabei offen, wie diese entstanden sind

(ebenda). So stellt in diesem Kontext die aus gesamtgesellschaftlicher Sicht notwendige Begrenzung der Suburbanisierung das strategische Konzept dar.

- *Institutioneller Kontext:* In Anlehnung an den „Akteurszentrierten Institutionalismus“ (MAYNTZ/SCHARPF 1995) umfasst dieser das herrschende Regelsystem in einer Region, welches den zu analysierenden Prozess strukturiert (WIECHMANN 2008: 161). In Bezug auf Suburbanisierungsprozesse umfasst der institutionelle Kontext z.B. die Regional- und Bauleitplanung, aber auch staatliche Subventionen wie die Entfernungspauschale (vgl. auch Kapitel 3.4).
- *Strategischer Diskurs:* Hierbei handelt es sich um einen sozialen Prozess, in dem unterschiedliche Akteure alltagssprachlich über Inhalte und Handlungen einer regionalen Strategie kommunizieren. Der „strategische Diskurs“ ist also eine informelle Arena des Informationsaustausches und der Vertrauensbildung sowie ein orientierender Entscheidungsrahmen (WIECHMANN 2008: 161). In Bezug auf Suburbanisierungsprozesse ist der „strategische Diskurs“ weitzufassen, da es in diesem keine „Arena“ gibt, in der die am Prozess beteiligten Akteure (vgl. Kapitel 3.2) real aufeinandertreffen. Der strategische Diskurs manifestiert sich hier vorrangig virtuell z.B. über Wohnleitbilder („Das Haus im Grünen“) oder politische Diskurse (direkt z.B. über die Flächeninanspruchnahme oder indirekt z.B. über Strategien zum Klimaschutz).
- *Autonomes strategisches Verhalten:* Diesem kommt in Suburbanisierungsprozessen als emergentem Prozess eine Schlüsselrolle zu. Es umfasst jegliches Handeln und Verhalten der Akteure, welches unabhängig vom strategischen Konzept den individuellen Zielvorstellungen und Handlungslogiken der Akteure folgt. Unter dem autonomen strategischen Verhalten werden „*alle für die Verwirklichung der fundamentalen Zielvorstellungen der Region relevante Aktivitäten und Interaktionen von Akteuren verstanden, die durch das regionale strategische Konzept weder veranlasst noch motiviert sind und die daher auch keinen direkten Bezug dazu aufweisen. Die verschiedenen Akteursgruppen [...] verfolgen gemäß ihren primären Intentionen in den regionalen Entwicklungs- und Planungsprozessen ihre spezifischen Interessen. Autonomes strategisches Verhalten erfolgt unabhängig von strategischer Planung, hat aber mehr oder weniger großen Einfluss auf die Umsetzung der explizit artikulierten Ziele und Maßnahmen.*“ (WIECHMANN 2008: 161f.) Welche Akteure mit welchen Zielsetzungen und Handlungslogiken zu Suburbanisierungsprozessen beitragen, wird ausführlich in Kapitel 3.2 erläutert.
- *Induziertes strategisches Verhalten:* Hierunter werden vor allem Ziele und Maßnahmen gefasst, die intentional auf die Umsetzung des strategischen Konzeptes abzielen. Es umfasst darüber hinaus auch durch das strategische Konzept induziertes nicht-zielkonformes intentionales Verhalten (WIECHMANN 2008: 162). Im Kontext der Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen handelt es sich hierbei generell um die entsprechenden planerischen Strategien und Instrumente, die auf eine Begrenzung der Suburbanisierung abzielen (vgl. Kapitel 2.4.2).

- *Strategieumsetzung*: Hierbei handelt es sich, auch in Bezug auf Suburbanisierungsprozesse, im Sinne des linearen Strategieverständnisses um „das Ergebnis der durch das strategische Konzept induzierten Handlungen“ (WIECHMANN 2008: 162). Der Erfolg der Strategieumsetzung kann daran gemessen werden, inwieweit der im strategischen Konzept formulierte Soll-Zustand erreicht werden konnte (ebenda).
- *Strategieanwendung*: Die Strategieanwendung ist das Pendant zur Strategieumsetzung im adaptiven Strategieverständnis. Es handelt sich um „das Ergebnis autonomer Handlungen, die durch einen gemeinsamen strategischen Bezugsrahmen beeinflusst wurden.“ (ebenda: 162) In diesem Strategieverständnis wird ein strategisches Konzept danach bewertet, „inwieweit es die Qualität der nachfolgenden Entscheidungsprozesse beeinflusst hat.“ (ebenda) In Bezug auf Suburbanisierungsprozesse zeigt sich dies darin, inwieweit die autonom handelnden Akteure direkt oder indirekt das strategische Konzept der „Begrenzung der Suburbanisierung“ in ihren Entscheidungen antizipieren. Dies kann sich z.B. in einer (graduellen) Änderung des Wohnstandortverhaltens der Bevölkerung zugunsten integrierter Wohnstandorte manifestieren.

Die einzelnen Prozesselemente des Modells beeinflussen sich gegenseitig, wobei die Stärke des Einflusses unterschiedlich ist. Bei drei der Prozesselemente, dem institutionellen Kontext, dem autonomen strategischen Verhalten und dem strategischen Diskurs, ist der Einfluss anderer Prozesselemente eher gering. Diese werden im Wesentlichen durch Faktoren bestimmt, die außerhalb des Modells liegen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass auch die Strategieanwendung als das Ergebnis des strategischen Prozesses im adaptiven Strategieverständnis nur eingeschränkt beeinflusst werden kann (WIECHMANN 2008: 163). Generell können die Wirkungszusammenhänge in der Logik beider Paradigmen der Strategieentwicklung interpretiert werden, wobei jeweils das strategische Konzept als Schnittpunkt zwischen beiden „Welten“ den Ausgangspunkt bildet. Im linearen Strategieverständnis (linke Seite in Abbildung 19, S. 70) besteht ein vergleichsweise hohes Maß an Steuerbarkeit: Es gehen starke Wirkungszusammenhänge vom strategischen Konzept über das induzierte Verhalten hin zur Strategieumsetzung aus. Daneben werden das induzierte strategische Verhalten aber vom institutionellen Kontext und der institutionellen Kontext sowie die Strategieumsetzung vom autonomen strategischen Verhalten beeinflusst, die sich der Kontrolle des planenden Strategen entziehen. Im adaptiven Strategieverständnis (rechte Seite in Abbildung 19, S. 70) gehen vom strategischen Konzept über den strategischen Diskurs und das autonome strategische Verhalten hingegen nur schwache Wirkungsimpulse auf die Strategieanwendung aus. (ebenda)

„Der absichtsvollen Planung wird nur eine relativ bescheidene Rolle im Prozess der Strategieentwicklung zugeschrieben, da sie keine Möglichkeit hat, direkt Einfluss auf das autonome Verhalten auszuüben. [...] Die Leistungsfähigkeit (Performance) der strategischen Planung hängt [...] im adaptiven Strategieverständnis davon ab, inwieweit die regionalen Akteure bei ihrem autonomen strategischen Verhalten das im strategischen Diskurs Gelernte bei nachfolgenden regional relevanten Entscheidungen anwenden.“ (WIECHMANN 2008: 165f.)

Da einige Prozesselemente außerhalb des Modells liegen (s.o.), handelt es sich um ein offenes Modell. Dieses zeigt logische Zusammenhänge zwischen den Prozesselementen im Sinne „kausaler Rekonstruktionen“ (MAYNTZ 2009)⁶⁰ auf (WIECHMANN 2008: 168ff.). Das lineare und das adaptive Strategieverständnis bilden zwei analytische Blickwinkel auf dasselbe Phänomen. Im Prozess der Strategiebildung sollten beide aufgrund der übergreifenden Wirkmechanismen zwischen den Paradigmen simultan berücksichtigt werden (ebenda: 166ff.).

Im Hinblick auf die Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen als emergentem Prozess sollte dabei der Blickwinkel der adaptiven Strategieentwicklung im Fokus stehen. Hierbei spielt das autonome strategische Verhalten eine zentrale Rolle. Das autonome strategische Verhalten wird in WIECHMANN'S Prozessmodell als modellexogen angesehen, da es überwiegend durch Faktoren determiniert ist, die außerhalb des Modells liegen. Um Suburbanisierungsprozesse zu steuern, ist es daher insbesondere notwendig, dieses Prozesselement möglichst genau zu verstehen. Hierzu wird im nächsten Kapitel zunächst ein Überblick über die wesentlichen an Suburbanisierungsprozessen beteiligten Akteure sowie deren Handlungslogiken in Bezug auf Suburbanisierungsprozesse gegeben und im weiteren Verlauf der Arbeit das autonome strategische Verhalten einer als wesentlich identifizierten Akteursgruppe, der Stadt-Umland-Wanderer, im Detail beleuchtet. Hierzu werden zunächst theoretische Ansätze zur Erklärung der Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern benannt und im empirischen Teil der Arbeit ein umfassender Beitrag zum besseren Verständnis der Handlungslogiken dieser Gruppe geleistet. Das Prozessmodell verdeutlicht auch, dass die Prozesselemente in Wechselwirkungen miteinander zu betrachten sind, wobei direkte Einflüsse auf das autonome strategische Verhalten insbesondere vom institutionellen Kontext sowie vom strategischen Diskurs ausgehen (vgl. Abbildung 19). Der strategische Diskurs in Bezug auf Suburbanisierungsprozesse im Allgemeinen und ihre Begrenzung im Speziellen wurde bereits ausführlich in Kapitel 2 erläutert, der institutionelle Kontext wird in Kapitel 3.4 (Rahmenbedingungen individueller Wanderungsentscheidungen) umrissen.

⁶⁰ Die kausale Rekonstruktion ist eine im „Akteurszentrierten Institutionalismus“ angewandte Methode zur Untersuchung sozialer Makrophänomene. „Bei der kausalen Rekonstruktion versucht man, ein Makrophänomen durch Identifikation der für sein Zustandekommen verantwortlichen Prozesse und Wechselwirkungen zu erklären. Nicht Abstraktion und maximale Vereinfachung sind dabei das Ziel, sondern Konkretisierung und hinreichende Komplexität der Erklärung. Die kausale Rekonstruktion setzt sich damit ab von Ansätzen, bei denen es zentral um den Nachweis statistischer Zusammenhänge zwischen wenigen Variablen geht.“ (MAYNTZ 2009: 84)

3.2 Akteure der Suburbanisierung und ihre Handlungslogiken

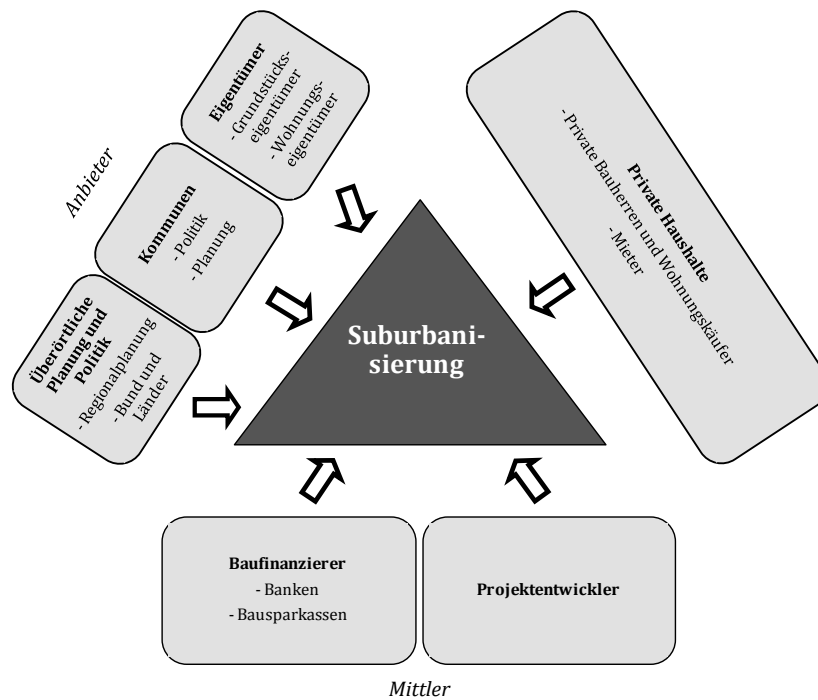
Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die wesentlichen an der Siedlungsentwicklung im Allgemeinen und Suburbanisierungsprozessen im Speziellen beteiligten Akteure. In der Summe führen deren Handlungen zu einer gesamtgesellschaftlich unerwünschten Siedlungsstruktur. Wie im vorherigen Kapitel erläutert, handeln diese Akteure nicht als Einheit, sondern treffen in einem komplexen System aus Interessen, Konflikten und Kooperationen jeweils für sich unverbundene Entscheidungen, die ihrer Handlungslogik und Intention entsprechen (vgl. auch KLEMME 2009: 251 und SELLE 2005). „Das Steuerungshandeln öffentlicher Akteure trägt demnach zur räumlichen Entwicklung bei, ohne sie umfassend lenken zu können. Viele entscheiden, viele handeln.“ (FELDMANN/KLEMME/SELLE 2007: 12)

Zum besseren Verständnis von Suburbanisierungsprozessen ist es notwendig, dieses autonome strategische Verhalten bzw. die Intentionen und Handlungslogiken der an Suburbanisierungsprozessen beteiligten Akteure genauer aufzuschlüsseln. Die wesentlichen an Suburbanisierungsprozessen beteiligten öffentlichen und privaten Akteure sind in Abbildung 20 dargestellt.⁶¹ Diese lassen sich in Anbieter und Nachfrager von Wohnraum in Stadtregionen sowie Mittler zwischen Angebot und Nachfrage differenzieren und unterscheiden sich, wie Akteure in politischen Prozessen generell, durch unterschiedliche Handlungsressourcen bzw. Fähigkeiten, Handlungsorientierungen bzw. Präferenzen und Wahrnehmungen (SCHARPF 2000: 86).⁶² Neben einem autonomen strategischen Verhalten, welches i.d.R. Suburbanisierungsprozesse begünstigt, zeigen einige der Akteure auch ein induziertes strategisches Verhalten, das der Erreichung der normativen Zielvorstellung der Begrenzung der Suburbanisierung dient.

⁶¹ Die Abbildung stellt den Einfluss der Akteure auf Suburbanisierungsprozesse vereinfacht dar. Neben dem direkten Einfluss der Akteure auf den Prozess beeinflussen sich die Akteure auch gegenseitig. Dies hat wiederum indirekte Auswirkungen auf den Suburbanisierungsprozess. Darüber hinaus sind die einzelnen Akteure nicht unbedingt eine homogene Gruppe, sondern können durch widersprüchliche Interessen geprägt sein.

⁶² Neben diesen drei aktiv an Suburbanisierungsprozessen beteiligten Akteursgruppen lassen sich als vierte Akteursgruppe die „Betroffenen“ identifizieren. Hierbei handelt es sich um die Allgemeinheit der Steuerzahler und Infrastrukturnutzer sowie die Träger von Infrastrukturen, die selbst keine direkte Steuerungsmacht in Suburbanisierungsprozessen haben, aber indirekt die finanziellen Folgewirkungen des Prozesses mitzutragen haben. (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 90ff.)

Abbildung 20: Akteure der Bevölkerungssuburbanisierung



Quelle: eigene Darstellung

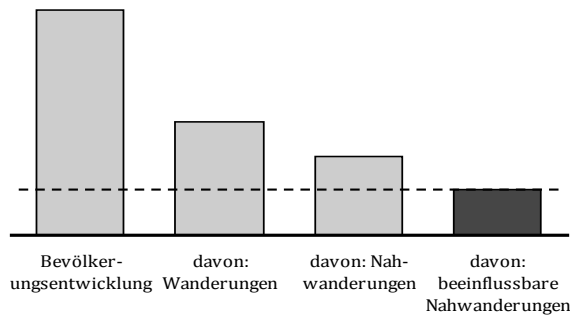
Kommunen

Die Kommunen treten überwiegend nur mittelbar als Akteur am Wohnungsmarkt auf. Sie nehmen zwar insofern eine Schlüsselrolle ein, als sie über die Planungshoheit für ihr Gemeindegebiet verfügen und somit über Flächenausweisungen die Voraussetzung für die bauliche Nutzung von Flächen schaffen. „Doch bedeutet diese Zuständigkeit keine umfassende Steuerungsmacht. Vielmehr sind es private Akteure bzw. marktwirtschaftliche Prozesse, die die Schaffung von Baurecht veranlassen und die den – durch öffentliche Akteure gewährleisteten – rechtlichen Rahmen ausfüllen. Folglich können öffentliche Akteure [...] zwar eine wichtige, aber kaum eine beherrschende Rolle einnehmen.“ (KLEMM 2009: 89) Darüber hinaus haben sie zur Umsetzung ihrer Interessen die Möglichkeit, in begrenztem Umfang selbst als Eigentümer kommunaler Grundstücke sowie über kommunale Wohnungsunternehmen als Anbieter am Wohnungsmarkt aufzutreten oder die Kooperation mit anderen Wohnungsanbietern zu suchen (SOMMER 2005: 15ff.).

Eine Kommune ist allerdings nicht ein einzelner Akteur mit homogener Interessenlage, sondern durch Interessenskonflikte innerhalb des politisch-administrativen Systems geprägt. Vor allem ist zwischen der Kommunalpolitik als strategischem Willensbilder und Entscheider und der Kommunalverwaltung als Entscheidungsvorbereiter und ausführendem Organ zu differenzieren. Das Handeln der Kommunalpolitik ist dabei von kurzfristigen Interessen geprägt, die sich am Bestreben orientieren, wiedergewählt zu werden. Langfristige Themen, wie z.B. die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Stadtentwicklung, werden von der kommunalen Politik häufig nicht mit der aus der fachli-

chen Sicht der kommunalen Verwaltung notwendigen Priorität behandelt. (JESCHKE 2007: 71ff.)

Abbildung 21: Schematisches Modell der durch kommunale Stadtentwicklungspolitik beeinflussbaren Einwohnerentwicklung



Quelle: HEITKAMP 2002b: 166, verändert

tik Einfluss auf ihre Bevölkerungszahl zu nehmen (Verhinderung von Schrumpfung bzw. Generierung von Wachstum) (FELDMANN/KLEMM/SELLE 2007: 28). Da nur noch die wenigsten Kommunen in Deutschland über ein endogenes Wachstumspotenzial, also einen positiven natürlichen Bevölkerungssaldo, verfügen, kann das Ziel einer Gemeinde, die Einwohnerzahl zumindest stabil zu halten, nur über Wanderungsgewinne erreicht werden. Dabei ist außerdem zu bedenken, dass sich ein großer Teil der Komponenten der Bevölkerungsentwicklung weitgehend der politisch-planerischen Einflussnahme der Gemeinden entzieht. Möglichkeiten zur Einflussnahme über Maßnahmen der Stadtentwicklung bestehen fast ausschließlich in Bezug auf nahräumliche Wanderungen, wobei auch diese zum Teil durch nicht seitens der Kommunen beeinflussbare Motive bedingt sind (vgl. Abbildung 21). (HEITKAMP 2002b und MÄDING 2004a) Die Kommunen stehen daher untereinander in Konkurrenz um Einwohner und es ist anzunehmen, dass sich diese zukünftig vor dem Hintergrund des immer weiter wachsenden Sterbefallüberschusses erheblich verschärfen wird. Die Ausweisung von Wohnbauflächen für den Einfamilienhausbau wird dabei weiterhin als Mittel gesehen, Abwanderungen in benachbarte Gemeinden zu vermeiden und Zuzüge zu generieren (vgl. auch Kapitel 2.4.2).

Baulandausweisungen über den eigentlichen Bedarf hinaus erfolgen unter der Annahme, dass sich hierdurch Einnahmen für den Kommunalhaushalt erzielen lassen, die deutlich über den damit verbundenen Ausgaben liegen (PREUß 2009: 13 und GUTSCHE 2004: 258). Allerdings wurde in den letzten Jahren von verschiedenen Autoren nachgewiesen, dass Baulandausweisungen den Kommunen längst nicht immer tatsächlich einen fiskalischen Vorteil bringen (z.B. GUTSCHE 2004, REIDENBACH 2007, LEAN² PROJEKTKONSORTIUM 2009 sowie verschiedene Beiträge in FLOETING/PREUß 2009, vgl. auch Kapitel 2.1.1). Die Rentabilität von Baulandausweisungen für die Kommunen hängt nach diesen Studien z.B. von der Lage des Baugebietes (eine Innenentwicklung ist langfristig rentabler als eine Außenentwicklung), den zu erzielenden Grundstückspreisen (je höher desto rentabler), der Aufsiedlungsgeschwindigkeit oder dem tatsächlich von Neubürgern bezogenen Anteil

Die Kommunen verfolgen eine Vielzahl an wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen, die sich von Stadt zu Stadt unterscheiden. Neben der Gewährleistung einer quantitativ und qualitativ angemessenen Wohnraumversorgung für die ortsansässige Bevölkerung ist es aufgrund der Einwohnerabhängigkeit des kommunalen Finanzsystems (vgl. Kapitel 2.3.1) häufig ein wesentliches Anliegen, über die Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik

an neuen Wohneinheiten in einem Neubaugebiet ab. Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse zum tatsächlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis von (expansiven) Baulandausweisungen werden in den Kommunen bisher allerdings nur unzureichend wahrgenommen. Sie haben gegenüber anderen Aspekten (z.B. dem politischen Willen Bauland auszuweisen oder der Konkurrenz gegenüber den Nachbarkommunen) nur eine nachgeordnete Entscheidungsrelevanz. (FELDMANN/KLEMME/SELLE 2007: 35f.)⁶³

Darüber hinaus unterliegen jegliche Interessen und Zielvorstellungen der kommunalen Fachressorts der Restriktion knapper kommunaler Finanzen, die dazu führen, dass langfristig strategische Überlegungen an kurzfristigen finanziellen Hemmnissen scheitern; z.B. scheitert eine Strategie des Vorrangs der Innen- vor der Außenentwicklung, die für die Kommunen langfristig mit finanziellen Vorteilen verbunden wäre (s.o.), daran, dass Flächen auf der „Grünen Wiese“ kurzfristig kostengünstiger zu entwickeln sind.

Insgesamt begünstigen die beschriebenen Wirkungszusammenhänge Suburbanisierungsprozesse, auch weil sich das Interesse der Kommunen vorrangig auf das eigene administrative Gebiet bezieht. Überörtliche bzw. gesamtgesellschaftlich bedeutende Ziele finden hingegen bei den kommunalen Akteuren nur Berücksichtigung, sofern sie hierdurch auch einen Nutzen für die eigene Kommune erzielen können. Dies trifft vor allem für Kernstädte zu, die daher auch ein intentionales strategisches Verhalten zeigen, welches Suburbanisierungsprozesse zu begrenzen sucht (vgl. Kapitel 2.4.2).

Überörtliche Planung und Politik

Die überörtliche Planung und Politik zählt nicht direkt zu den Anbietern von Wohnraum in Stadtregionen, setzt aber über die Regionalplanung wesentliche Rahmenbedingungen für die Ausweisung von Bauland durch die Kommunen. Die Regionalplanung ist der einzige Akteur in Suburbanisierungsprozessen, der sich regionalen Interessen und damit dem „strategischen Konzept“ einer Begrenzung der Suburbanisierungsprozesse originär verpflichtet fühlt.

Über die Ausweisung von Bauland über den endogenen Bedarf der Gemeinde hinaus geraten benachbarte Kommunen in Konkurrenz zueinander, da in der Summe in einer Region mehr Wohnbauland ausgewiesen wird, als eigentlich benötigt wird (s.o.). Dies versucht die Regionalplanung zu begrenzen. Die Kommunen sind nach dem Gegenstromprinzip bei der Ausweisung von Bauland nicht völlig frei, sondern können lediglich den Rahmen, den ihnen die Regionalplanung vorgibt, ausnutzen. In den Regionalplänen werden gegenüber den Gemeinden ordnungsrechtlich verbindliche Festsetzungen zur Siedlungs- und Freiraumstruktur getroffen, soweit diese von überörtlicher Bedeutung sind (SCHMITZ 2005). Die Regionalplanung verfolgt dabei allgemein das Ziel, die Siedlungsentwicklung

⁶³ Die unzureichende Wahrnehmung und Berücksichtigung der Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung durch die kommunalen Entscheidungsträger weisen Parallelen zu den Informations- und Wahrnehmungslücken privater Haushalte bei der Wohnstandortwahl auf (vgl. Kapitel 2.4.2 und 10).

regional verträglich zu steuern und die Flächenneuanspruchnahme zu begrenzen. Aus Sicht der Kommunen wirkt die Regionalplanung also restriktiv, da sie ihre Entwicklungsspielräume, Bauland auszuweisen, einschränkt. Allerdings greifen die Instrumente der Regionalplanung häufig nicht so, wie es im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung wünschenswert wäre, z.B. da in den häufig kommunal besetzten regionalen Beschlussgremien (Regionalversammlungen oder Regionalräte) häufig lokales „Kirchturmdenken“ und ein fehlendes Regionalbewusstsein zu beobachten sind (EINIG 2005: 49). Auch die Regionalplanung verfügt also im emergenten Prozess der Siedlungsentwicklung nur über begrenzte Möglichkeiten, strategisch zu intervenieren. Als Rahmenbedingungen, die Bund und Länder setzen, sind darüber hinaus staatliche Förderprogramme und Subventionen relevant, wobei die verschiedenen staatlichen Instrumente gegenläufige Wirkungen auf die Siedlungsentwicklung entfalten.⁶⁴

Grundstücks- und Wohnungseigentümer

Direkt auf die Anbieterseite des stadtreionalen Wohnungsmarktes einwirken können nur die Eigentümer von Wohnraum. Zu unterscheiden ist zwischen den Eigentümern von Grundstücken und den Eigentümern von Wohnraum (Wohnungen bzw. Einfamilienhäuser), der entweder zur Miete oder zum Kauf angeboten wird. Die Grundstückseigentümer lassen sich wiederum in Eigentümer von „Grüne Wiese“-Flächen sowie Eigentümer von Brachflächen und Baulücken differenzieren. Erstere haben ein großes Interesse an der Umwidmung der Flächen in Bauland, da diese i.d.R. mit einer erheblichen Wertsteigerung einhergeht, die zumindest überwiegend dem Flächeneigentümer zufällt. Der Wert von Brachflächen wird hingegen von den Eigentümern häufig überschätzt, z.B. da dem Grundstückswert die Kosten für die Wiederaufbereitung der Fläche für eine neue Nutzung gegengerechnet werden müssen. Dies hemmt die Verkaufsbereitschaft. Auch Baulücken und Nachverdichtungsflächen, die sich im Eigentum Privater befinden, werden häufig nicht am Markt angeboten, sondern aus lebensweltlichen Motiven (z.B. unverbauter Blick oder mögliche Bebauung durch Kinder) zurückgehalten. Lediglich unternehmerisch tätige Eigentümer von Brachflächen und Baulücken verkaufen zunehmend dauerhaft nicht mehr benötigte Betriebsflächen, um gebundenes Eigenkapital freizusetzen. (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 97f.) In der Summe zeigt sich, dass bei Bauland auf der „Grünen Wiese“ i.d.R. eine sehr viel höhere Verkaufsbereitschaft seitens der Grundstückseigentümer besteht als bei Flächen im Innenbereich. Dies begünstigt eine disperse Siedlungsentwicklung. Die Eigentümer von Bestandsimmobilien, die diese zur Miete oder zum Kauf am Markt anbieten, sind zwar ein wesentlicher Akteur am Wohnungsmarkt, nehmen aber keinen direkten Einfluss auf die Siedlungsentwicklung oder Suburbanisierungsprozesse, da ihre Aktivitäten am Markt in der Regel nicht mit einer Ausdehnung des Wohnungsangebotes einhergehen.

⁶⁴ z.B. begünstigt die Entfernungspauschale die Siedlungsdispersion, während Programme der Städtebauförderung der Bestandsentwicklung dienen

Projektentwickler und Bauträger

Ein wesentlicher Mittler zwischen Angebot und Nachfrage im Neubausegment sind Projektentwickler bzw. Bauträger, die einzelne Baufelder oder alle Grundstücke in einem Baugebiet aufkaufen, um diese „schlüsselfertig“ zu entwickeln und anschließend zu vermarkten. Ihr vorrangiges Ziel liegt in der Maximierung ihrer Gewinne. Da sie die entsprechenden Bestände direkt nach ihrer Fertigstellung veräußern, sind sie im Gegensatz zu den übrigen Wohnungsanbietern, die i.d.R. eine langfristig hohe Rendite erzielen wollen, an einer kurzfristigen Rendite bei möglichst geringem Risiko interessiert, so dass sie vorrangig die aktuelle Wohnungsnachfrage bedienen und weniger die langfristige Perspektive (wie z.B. die Wertbeständigkeit der Immobilien) eines Quartiers im Blick haben. Darüber hinaus sind sie an einer rationalen Bauabwicklung interessiert, die Kostenvorteile durch „serielles Bauen“ ermöglicht. Hierzu eignen sich vor allem größere, zusammenhängende Wohnbauflächen. An Standorten mit geringem Bodenpreisniveau können außerdem höhere Gewinnmargen erzielt werden, indem die Preisvorteile nicht komplett an die Käufer weitergegeben werden. (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 102ff.) In der Tendenz bewirkt das autonome strategische Verhalten der Projektentwickler und Bauträger damit eine flächenextensive Siedlungsentwicklung.

Baufinanzierer

Das Kerngeschäft der Baufinanzierer ist die Vergabe von Baukrediten. Hierbei kommt es ihnen darauf an, das Ausfallrisiko zu minimieren. In den entsprechenden Ratings spielt neben anderen Kriterien der Standort der Immobilie eine wesentliche Rolle, allerdings liegen bisher noch keine wissenschaftlichen Erkenntnisse vor, welche Standorttypen nach diesen Ratingverfahren bevorzugt werden (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 103). Darüber hinaus nehmen die Baufinanzierer Einfluss auf den strategischen Diskurs. So unterstützt die Werbung der Bausparkassen das Wohnleitbild des „Traums vom Haus im Grünen“ (vgl. Kapitel 2.1.1) und damit in der Tendenz eine flächenextensive Siedlungsentwicklung.

Private Haushalte

Im Kontext der Wohnsiedlungsentwicklung sind die privaten Haushalte der einzige Akteur, der auf der Nachfrageseite des stadtreionalen Wohnungsmarktes agiert. Diese wählen unter den Rahmenbedingungen, die ihnen die Anbieterseite des Wohnungsmarktes setzt, sowie persönlichen Restriktionen (z.B. Wohnkostenbudget oder im Alltag bedeutende Aktivitätenstandorte wie der Arbeitsplatz) ihren Wohnstandort innerhalb einer Wohnungsmarktregion frei nach ihren individuellen Wohnbedürfnissen bzw. ihren spezifischen Präferenzen in Bezug auf Wohnung, Wohnumfeld und Lage. Ihr übergreifendes Ziel hierbei liegt in der Optimierung ihrer persönlichen Lebensqualität. Bei einer Wohnstandortsentscheidung spielen für die Haushalte sowohl finanzielle Motive (vor allem als limitierender Faktor) wie auch lebensweltliche Motive eine Rolle (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 110). Die Marktmacht der privaten Haushalte ist in schrumpfenden Regionen („Nachfragermarkt“) größer als in wachsenden Regionen („Anbietermarkt“).

Die Besonderheit des autonomen strategischen Verhaltens der privaten Haushalte als Nachfrager am stadtregionalen Wohnungsmarkt gegenüber dem Handeln der übrigen Akteursgruppen besteht darin, dass von diesem nicht nur mittelbare Wirkungen auf die Siedlungsstruktur ausgehen, sondern sich das Handeln der privaten Haushalte direkt auf die Siedlungsstruktur bzw. Siedlungsentwicklung auswirken kann. Unmittelbare Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur haben dabei jene Wohnstandortentscheidungen, die eine Nachfrage nach Wohn- bzw. Siedlungsfläche induzieren. Dies sind generell alle Wohnstandortentscheidungen, die mit einer Erhöhung des individuellen Wohnflächen- bzw. Siedlungsflächenkonsums einhergehen, außerdem Wohnstandortentscheidungen, die im Saldo zu einer Umverteilung von Bevölkerungsgewichten innerhalb einer Stadtregion führen und so in den Zuzugsgemeinden die Wohnungsnachfrage erhöhen. Alle diese Kriterien werden in besonderem Maße von Stadt-Umland-Wanderungen erfüllt, so dass die Stadt-Umland-Wanderer ein wesentlicher Akteur im Suburbanisierungsprozess sind. Gerade dem autonomen strategischen Verhalten der Stadt-Umland-Wanderer kommt daher in der Logik des Paradigmas der adaptiven Strategieentwicklung eine Schlüsselrolle zu. Laufen, wie in diesem Fall, die Interessen der autonom handelnden Akteure dem strategischen Konzept – hier: der Begrenzung der Suburbanisierungsprozesse – entgegen, wird sich dieses nur schwerlich anwenden lassen. Die Möglichkeiten der öffentlichen Hand, direkt auf die autonom handelnden Akteure einzuwirken, ist begrenzt. Umso wichtiger ist es, die Handlungslogiken der wesentlichen Akteure, also in diesem Fall der Stadt-Umland-Wanderer, zu hinterfragen, um Handlungsspielräume zur Intervention auszuloten.

3.3 Stadt-Umland-Wanderungen aus handlungstheoretischer Perspektive

Im vorangegangenen Kapitel wurden die Stadt-Umland-Wanderer als wesentlicher Akteur, dessen autonomes strategisches Verhalten Suburbanisierungsprozesse begünstigt, herausgestellt. In diesem Kapitel stehen theoretische Ansätze zur Erklärung der Entscheidungsprozesse der Stadt-Umland-Wanderer im Mittelpunkt, die dazu beitragen können, deren Handlungslogiken zu verstehen. Hierzu wird eine handlungstheoretische Perspektive gewählt, die Orientierungen, Deutungen, Intentionen und Denkopoperationen der Akteure zum Ausgangspunkt der Analyse macht. Diese ist generell immer dann hilfreich, wenn Entscheidungen von Akteuren als wesentliches Erklärungselement angesehen werden können (BRAUN 1995: 172).⁶⁵ Aus der Sicht der (politischen) Strategieforschung (vgl. Kapitel 3.1) formuliert bedeutet dies:

⁶⁵ Die hier gewählte handlungstheoretische Perspektive auf Stadt-Umland-Wanderungen ist nur einer von vielen theoretischen Ansätzen zur Erklärung von Wanderungen. Die Fachliteratur zu Wanderungstheorien ist so umfangreich und vielfältig, dass es nicht möglich ist, einen Überblick über alle Teilaspekte zu geben, zumal es ein Thema ist, dem sich diverse Fachdisziplinen, wie Soziologie, Psychologie, Geographie, Ökonomie und Demographie, widmen (KALTER 2000: 438 und WEICHHART 1987: 24). Einen Überblick über die verschiedenen Wanderungstheorien geben z.B. WEICHHART 1987: 60ff., KALTER 1997: 15ff., KALTER 2000, DIELEMAN 2001 und BÄHR 2004: 259ff.

„Strategie erschließt sich am ehesten aus der Perspektive von Akteuren, nicht als Strukturmerkmal objektivierter Handlungen oder ähnlichem, deswegen ist die Einbettung in den Kontext politikwissenschaftlicher Handlungstheorie notwendig. [...] Wir müssen die Akteure verstehen, weil wir von der Strategie (fast) nichts verstehen.“ (RASCHKE/TILS 2010b: 360f.)

Die Handlungstheorie als „Wissenschaft vom menschlichem Handeln“ hat seit den 1980er Jahren als Paradigma in allen Sozialwissenschaften an Bedeutung gewonnen (WEICHHART 2008: 248). In handlungstheoretischen Überlegungen setzt sich die „soziale Welt“ aus drei Grundbausteinen zusammen (ebenda: 258f.):

- Der „Handlung“: Handlungen stellen *„die Grundeinheiten der Vergesellschaftlichungsprozesse dar und können somit als „Atome“ des sozialen Universums betrachtet werden.“* (WERLEN 1997a: 41) Handeln bzw. eine Handlung ist nach der Definition MAX WEBERS eine spezielle Form des Verhaltens, nämlich: *„menschliches Verhalten (einerlei ob äußerliches oder innerliches Tun, Unterlassen oder Dulden) [...], wenn und insofern der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven Sinn verbinden.“* (WEBER 1922/2002: 1)⁶⁶ Sehr eng mit dem Begriff der „Handlung“ verbunden ist der Begriff „Entscheidung“, unter denen in der deskriptiven Entscheidungspsychologie *„im allgemeinen mehr oder weniger überlegtes, konfliktbewusstes, abwägendes und zielorientiertes Handeln“* verstanden wird (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 3). Nicht hinzugerechnet werden triviale bzw. Gewohnheits- oder Routine-Handlungen, sondern in erster Linie solche Situationen, *„in denen ein ‚Entscheidungs-Bewusstsein‘ vorliegt, jemand also weiß, dass er sich in einer Entscheidungssituation befindet und bewusst eine Entscheidung trifft. Das bedeutet natürlich nicht, dass ihm die Komponenten und Prozesse bewusst sind, die die Entscheidungsfindung charakterisieren.“* (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 3) In dieser Arbeit werden die Begriffe „Handlung“ und „Entscheidung“ synonym verwendet, da mit Wanderungsentscheidungen eben solche bewussten Entscheidungen im Zentrum des Erkenntnisinteresses stehen.
- Dem „Handelnden“ (bzw. Handlungsträger oder Akteur), an den die Handlung gebunden ist: Hierbei handelt es sich i.d.R. um menschliche Individuen, gelegentlich auch um sog. kollektive Akteure (Gruppen oder Organisationen). Handlungsträger besitzen die Fähigkeit, *„die Folgen ihres Tuns zu antizipieren und Reflexionen darüber anzustellen“* (WEICHHART 2008: 258). Sie setzen sich aktiv mit ihrer Umwelt auseinander und greifen in diese ein. Da am Wohnungsmarkt Haushalte und nicht Individuen als Nachfrager auftreten, werden in dieser Arbeit von der Kernstadt in das Umland abwandernde Haushalte als die handelnden Akteure betrachtet, und die Entscheidungsprozesse von Haushalten bei der Wohnstandortwahl stehen im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses. Nicht behandelt werden hingegen die ebenso komplexen Entscheidungen, die sich innerhalb eines Haushaltes bei der Wohnstandortwahl abspielen (weiterführend hierzu z.B. KALTER 1997, DIELEMAN 2001

⁶⁶ Der alltagssprachlich häufig synonym zu „Handeln“ verwendete Begriff „Verhalten“ ist in der sozialwissenschaftlichen Theorie wesentlich weiter gefasst und meint jedes *„körperliche Geschehen in Raum und Zeit“* (LUCKMANN 1992: 38), also z.B. auch jede Körperbewegung wie das Heben eines Arms.

oder LEVY/MURPHY/LEE 2008). Dementsprechend werden mit dem Begriff „Stadt-Umland-Wanderer“ in dieser Arbeit nicht Individuen, sondern Haushalte bezeichnet.

- Dem „Handlungsziel“: Wie bereits die Definition von Handeln nach WEBER zeigt (s.o.), ist Handeln aus der subjektiven Sicht des handelnden Akteurs mit einem Sinn bzw. einer Intention verbunden, also zweckgerichtet. Es dient dazu, ein bestimmtes Ziel oder mehrere Ziele zu verwirklichen. *„Ziele sind angestrebte materielle oder immaterielle Zustände der sozialen Welt, die mit den Werten und Sinnkonfigurationen eines Akteurs im Zusammenhang stehen und die im Vollzug der Handlung erreicht werden sollen.“* (WEICHHART 2008: 258) Diese Ziele bzw. der Sinn der Handlung werden allerdings nicht allein vom Handelnden definiert, sie unterliegen auch den Rahmenbedingungen des jeweiligen sozialen Systems. Sie sind darüber hinaus ein selbstreferenzielles Phänomen, bei dem keine linearen Ursache-Wirkungsbeziehungen bestehen, sondern Ziele und Sinn einer Handlung können im Handlungsvollzug verändert werden. (ebenda: 259)

In diesem Kapitel wird zunächst ein Überblick über die handlungsorientierte Sozialgeographie gegeben, welche das raumwirksame menschliche Handeln bzw. „Geographie-Machen“ (WERLEN 1997b: 212) durch Handlungen in den Mittelpunkt stellt (Kapitel 3.3.1).⁶⁷ Anschließend werden vier Aspekte vertiefend betrachtet, die zur Analyse und Erklärung von Stadt-Umland-Wanderungen besonders relevant erscheinen.⁶⁸ Das *Lebenszyklus- und Lebenslaufkonzept* ist in besonderem Maße geeignet, Nahwanderungen zu erklären, indem es Gruppen benennt, die ähnliche Handlungsmuster hinsichtlich ihrer Wohnstandortwahl aufweisen (Kapitel 3.3.2). Die Handlungstheorien legen verschiedene fiktive Menschenbilder bzw. Akteursmodelle zugrunde, die sich insbesondere in Bezug auf ihre Prämissen zur Rationalität des menschlichen Handelns unterscheiden. Diese werden in Kapitel 3.3.3 im Hinblick auf die Erklärung von Wanderungsentscheidungen diskutiert. Darauf aufbauend wird in Kapitel 3.3.4 die SEU-Theorie (SEU = *subjective expected utility*) dargestellt. Diese ist sowohl die bedeutendste Theorie zur Erklärung von Entscheidungen unter Unsicherheit (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 202) – wozu auch Wanderungsentscheidungen zu zählen sind – und kann andererseits auch als der „kleinste gemeinsame Nenner“ der Mikrotheorien der Wanderungsforschung bezeichnet werden (KALTER 2000: 439f.). Wanderungsentscheidungen sind komplexe Entscheidungen. Um diese Komplexität analytisch zu reduzieren, werden Prozessmodelle genutzt, die Handlungen bzw.

⁶⁷ Ebenso wie die Wanderungstheorie (vgl. Fußnote 65) ist auch die Handlungstheorie *„ein breiter, interdisziplinärer Forschungsansatz innerhalb der individualistisch orientierten Sozialwissenschaften [...] All jenen Fachbereichen, die sich mit menschlichen Handlungen befassen, kann die Handlungstheorie als Ausgangspunkt dienen. Von zentraler Bedeutung ist dabei die soziale Handlung als gemeinsame Untersuchungseinheit und die handlungstheoretische Rekonstruktion der jeweils untersuchten Prozesse.“* (ODERMATT 1997: 13) Auch in Bezug auf die Handlungstheorie kann daher nur ein kleiner Ausschnitt des Forschungsstandes beleuchtet werden. Dies ist aus dem genannten Grund, dass sich diese explizit mit dem raumwirksamen menschlichen Handeln befasst, die handlungsorientierte Sozialgeographie.

⁶⁸ Diese sind mit einer handlungstheoretischen Perspektive generell, im Detail aber nicht unbedingt mit WERLENS Entwurf einer handlungszentrierten Sozialgeographie vereinbar.

Entscheidungen in analytische Stufen bzw. Teileinheiten untergliedern. Aufbauend auf bisherigen Ansätzen, Wanderungsentscheidungen als mehrstufigen Prozess zu erklären, wird in Kapitel 3.3.5 ein Prozessmodell der Wanderungsentscheidung von Stadt-Umland-Wanderern abgeleitet, das auch den Analysen im empirischen Teil dieser Arbeit zugrunde liegen wird.

3.3.1 Grundlagen der handlungsorientierten Sozialgeographie

Im Zentrum der handlungsorientierten Sozialgeographie steht *„die Frage, wie Subjekte handeln. Dann ist zu erforschen, welche Bedeutung den räumlichen Aspekten für die Verwirklichung der Handlungen zugewiesen wird.“* (WERLEN 2008: 280) Wie Handlungstheorien generell nimmt sie eine mikroanalytische Perspektive ein, indem sie das Handeln der Subjekte in den Mittelpunkt stellt, verknüpft diese aber mit einer gesellschaftstheoretischen Perspektive, indem sie menschliches Handeln im Kontext des umgebenden gesellschaftlichen Systems interpretiert (WEICHHART 2008: 247, 262). Das selbstbestimmte Handeln der Subjekte wird durch Restriktionen und Zwänge (bzw. das „soziale System“ nach der Strukturierungstheorie GIDDENS)⁶⁹ beschränkt. Die erste umfassende Darstellung einer handlungsorientierten Sozialgeographie unter Berücksichtigung der metatheoretischen Konzepte der Handlungstheorie erfolgte Mitte der 1980er Jahre durch WERLEN (1997a).⁷⁰ WERLEN stellt, in der Abgrenzung zu anderen handlungsorientierten Sozialwissenschaften, die Analyse von „Regionalisierung“ als den räumlichen Aspekten sozialer Praxis in den Mittelpunkt der handlungsorientierten Sozialgeographie. Regionalisierung versteht er als einen Prozess, in dem *„[...] die Subjekte über ihr alltägliches Handeln die Welt einerseits auf sich beziehen, und andererseits erdoberflächlich in materieller und symbolischer Hinsicht über ihr ‚Geographie-Machen‘ gestalten.“* (WERLEN 1997b: 212) WERLEN strebt eine Zentrierung der Geographie auf menschliche Handlungen und nicht – wie in der geographischen Theorie üblich – den verdinglichten Raum an. Nach letzterem wird erst im Anschluss an die Erforschung der Gründe und sozialen Kontexte des Handelns gefragt. Der Raum wird in seiner Bedeutung als physisch-materielle Rahmenbedingung, z.B. im Sinne von Zu-

⁶⁹ Die Strukturierungstheorie ist eine Handlungstheorie, deren Ziel es ist, das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft bzw. dem sozialen System zu erklären, welche nach GIDDENS (1988) nicht als Gegensätze verstanden werden dürfen. Kernbegriff der Strukturierungstheorie ist die *„Dualität der Struktur“*, unter der GIDDENS Folgendes versteht: *„Handelnde und Struktur, also individuelle menschliche Akteure und soziale Systeme, dürfen nicht [...] als Dualismus verstanden werden. Sie stellen vielmehr Momente ein und derselben soziokulturellen Wirklichkeit dar und stehen in einem dialektischen Vermittlungsprozess. Soziale Strukturen werden nur über konkrete Handlungen existent und können nur im Handlungsvollzug produziert und reproduziert werden. Gesellschaftliche Strukturen werden also durch das menschliche Handeln konstituiert und sind gleichzeitig das Medium der Konstituierung.“* (WEICHHART 2008: 282)

⁷⁰ WERLENS Dissertation *„Gesellschaft, Handlung, Raum. Grundlagen einer handlungstheoretischen Sozialgeographie“* erschien 1987. Mittlerweile liegt die dritte überarbeitete und erheblich erweiterte Auflage (1997) vor. An dieser Stelle geht es nicht darum, WERLENS Entwurf sowie die metatheoretischen Grundlagen im Detail zu erläutern und zu diskutieren, sondern vielmehr einen knappen Einblick in die handlungstheoretisch fundierte Sozialgeographie zu geben. Siehe neben WERLEN (1987/97) weiterführend auch das von WERLEN verfasste Lehrbuch *„Sozialgeographie“* (2008) sowie die drei Bände der Reihe *„Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen“* (1995, 1997b, 2007).

gangsmöglichkeiten, Verfügbarkeit und Verhinderung von bzw. für spezifische Handlungsweisen betrachtet (WERLEN 1997a: 64). Implizierte These des handlungstheoretischen Paradigmas ist es, dass, wenn es gelingt „Handlungen“ angemessen zu verstehen und zu erklären, man auch in der Lage ist, gesellschaftliche Gegebenheiten und Prozesse zu verstehen und zu erklären (WERLEN 1997a: 25). Die Rekonstruktion von Handlungen, die hinter gesellschaftlichen Strukturen stehen, ist damit das zentrale Erkenntnisobjekt der handlungstheoretischen Sozialgeographie.

Handlungen weisen einen hohen Komplexitätsgrad auf. Sie lassen sich analytisch in einen sequentiellen Prozess untergliedern, der zwar zeitlich gerichtet ist, aber Rückkopplungsschleifen enthält. WERLEN unterscheidet dabei vier Prozesseinheiten von Handlungen (WERLEN 1997a: 29 und WEICHHART 2008: 261f.):

1. *Handlungsentwurf*: Hierbei handelt es sich um vorbereitende Überlegungen, in denen der Handelnde die erwünschte Situation zur Erreichung eines Ziels gedanklich vorwegnimmt. Gleichzeitig werden hypothetisch zweckdienliche Mittel festgelegt und die Ziele mit gesellschaftlichen Wertstrukturen abgeglichen („Bezugsrahmen der Orientierung“).
2. *Situationsdefinition*: Anschließend erfolgt, in Wechselwirkung mit dem Handlungsentwurf, die Planung der Handlungsschritte, die aus einer Prüfung der Grundlagen und Voraussetzungen möglicher Handlungsschritte und von möglichen Mitteln besteht. Darauf folgt eine Abwägung von Alternativen sowie deren positiven und negativen Konsequenzen. Hierbei erkennt der Handelnde auch, welche Mittel ihm überhaupt zur Verfügung stehen. Nicht zur Verfügung stehende zielrelevante Situationselemente stellen Zwänge bzw. Hinderungsfaktoren des Handelns dar. Die Abwägung mündet in einer Auswahl konkreter Aktivitäten und spezifischer Mittel zur Zielerreichung.
3. *Handlungsverwirklichung*: Diese beschreibt die tatsächliche Veränderung der Situation I zur Situation I', wobei es sich je nach Zielsetzung auch um eine Bewahrung einer Situation vor einer Veränderung handeln kann. Während des häufig in mehreren Schritten verlaufenden Handlungsvollzugs kann der Handelnde Sinnbezüge oder Handlungsziele noch modifizieren. Am Ende des Handlungsvollzugs zeigt sich, ob die gewählten Mittel aus der subjektiven Sicht des Handelnden erfolgreich waren, um das angestrebte Ziel zu erreichen.
4. *Handlungsfolgen*: Unabhängig davon, ob in der Handlungsverwirklichung das angestrebte Ziel erreicht werden konnte, resultieren aus dem Handlungsvollzug Folgen, die beabsichtigt oder unbeabsichtigt sein können.

Die Summe aller intendierten und nicht intendierten Handlungsfolgen bestimmt die materiellen und immateriellen Zustände des übergeordneten Gesamtsystems. Hierbei können nach BOUDON (1979) aus der Aggregation individueller Handlungen paradoxe Effekte resultieren. Räumliche Verteilungsmuster (wie regionale Disparitäten oder die Wohnstandortverteilung) können nicht als bewusster Plan eines Menschen begriffen werden, sondern sind i.d.R. das Ergebnis nicht beabsichtigter Folgen beabsichtigter Handlungen. Diese lassen sich nicht durch eine mangelnde Rationalität des Handelns der Individuen erklären, sondern sind Randbedingungen der Handlungssituation sowie Folge einer

Inkohärenz zwischen der subjektiven Handlungsrationali-tät und der objektiven Rationalität des Makrosystems. (ODERMATT 1997: 36f.)

Als besondere Stärken des handlungstheoretischen Paradigmas der Sozialgeographie gegenüber anderen Paradigmen der Sozialgeographie stellt WEICHHART (2008: 274) heraus:

- Der aus seiner Sicht wichtigste Vorzug liegt darin, dass der soziale Kontext menschlicher Tätigkeiten (z.B. die sozial mitbedingte Entstehung von Wertekonfigurationen oder die Einbindung von Individuen bzw. Gruppen in den Kontext des übergeordneten sozialen Systems) angemessen berücksichtigt werden kann.
- Gleichzeitig findet auch der individuelle Handlungsträger Berücksichtigung.
- Es berücksichtigt ein realitätsangemessenes Menschenbild, welches subjektive Rationalität und Kausalität zulässt.
- Es ermöglicht (bzw. macht es erforderlich), sich systematisch mit den für menschliches Tun fundamentalen Phänomenen „Sinn“ und „Werte“ sowie deren selbstreferenziellen Dynamik auseinanderzusetzen.

Aus den beiden erstgenannten Aspekten ergibt sich als besondere Herausforderung, die gesellschaftstheoretische und die mikroanalytisch-individualtheoretische Perspektive angemessen zu integrieren (WEICHHART 2008: 275).⁷¹ Aus der Perspektive der handlungsorientierten Sozialgeographie sind Suburbanisierungsprozesse bzw. die Siedlungsstruktur also als Resultat von Handlungen von Einzelnen, eingebettet in ein soziales System, zu interpretieren. Die Siedlungsstruktur ist demnach das Ergebnis alltäglicher Regionalisierungen. Auf der individuellen Ebene treffen Haushalte Wohnstandortentscheidungen mit dem generellen Ziel, ihre Wohnsituation mit ihren Wohnbedürfnissen in Einklang zu bringen (s. Kapitel 3.2); als nicht-intendierte Handlungsfolge resultieren auf der gesamtgesellschaftlichen Ebene Suburbanisierungsprozesse. Eine handlungstheoretische Perspektive zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen erscheint insbesondere zielführend, da die handelnden Akteure (Stadt-Umland-Wanderer) zwar in ein regulatives System eingebunden sind, sie in ihrer Wohnstandortentscheidung (Wo möchte ich wohnen?) aber über sehr große Freiheitsgrade verfügen und somit die Analyse der Handlungen auf der Mikro-Ebene Rückschlüsse auf den Makro-Prozess der Suburbanisierung ermöglichen.

3.3.2 Lebenszyklus- und Lebenslaufkonzept

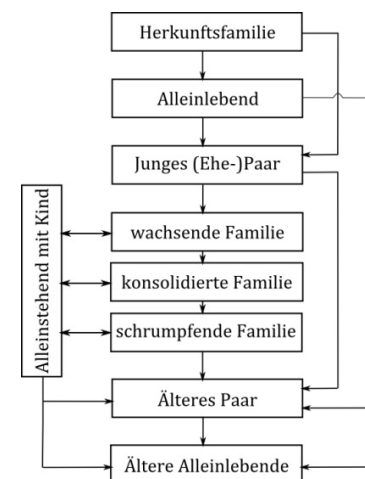
Das Lebenszykluskonzept erklärt, wie sich auf die verschiedensten Lebensbereiche (u.a. das Wohnen) bezogene Ziele und Bedürfnisse eines Haushaltes im Verlauf des Lebens verändern, indem es die Handlungsmuster von Lebenszyklusgruppen herausstellt. Wohnungswechsel werden in diesem Konzept als Anpassungsreaktion an sich wandelnde Ziele und Bedürfnisse eines Haushaltes aufgefasst (KLEY 2009: 48). In einer noch starr an der

⁷¹ Zu den offenen Fragen und den Kritikpunkten an der handlungszentrierten Sozialgeographie s. vor allem den von MEUSBURGER (1999a) herausgegebenen Sammelband und zusammenfassend WEICHHART (2008): 329ff. Die Kritik bezieht sich z.B. darauf, dass es bisher noch nicht gelungen ist, den hohen Erkenntnisanspruch auch angemessen empirisch umzusetzen, die abstrakte Terminologie sowie die Überbetonung des Subjektes gegenüber den gesellschaftlichen Strukturen.

traditionellen „Normalfamilie“ orientierten Form geht es, damals noch Familienzykluskonzept benannt, auf den amerikanischen Demographen PAUL C. GLICK (1947) zurück, der sieben Phasen bzw. Punkte im Leben eines Menschen beschreibt, an denen eine erhöhte Bereitschaft zum Umzug besteht: 1. Heirat, 2. Geburt des ersten Kindes, 3. Geburt des letzten Kindes, 4. Heirat des ersten Kindes, 5. Heirat des letzten Kindes, 6. Tod des einen Ehepartners, 7. Tod des anderen Ehepartners (JENTSCH 2001: 466). In die empirische Wanderungsforschung hat es durch ROSSIS 1955 veröffentlichte Studie „*Why families move*“ Eingang gefunden, die sich auf intraregionale Umzüge in der Region Philadelphia bezieht. ROSSI stellt fest, dass diese nähräumliche Mobilität überwiegend dadurch bedingt ist, dass sich einhergehend mit Einschnitten im Lebensverlauf die Zusammensetzung eines Haushaltes und damit seine Ansprüche an seine Wohnung (insbesondere deren Größe) und ihr Wohnumfeld ändern. „*The decision to move out is primarily a function of the changes in family composition which occur as a family goes through its life cycle.*“ (ROSSI 1955: 175 zitiert nach KEMPER 1985: 186)

Kritisiert wurde das Lebenszykluskonzept vor allem, da es in seiner ursprünglichen an der traditionellen „Normalfamilie“ orientierten Form blind für gesellschaftliche Veränderungen war. Erst Mitte der 1970er Jahre wurde der Heterogenisierung der Haushaltsstrukturen im Lebenszykluskonzept Rechnung getragen, indem z.B. die jungen Alleinstehenden integriert wurden (z.B. TROST 1977). KEMPER (1985) fasst die Erweiterungen des Lebenszyklusbegriffes schematisch zusammen (vgl. Abbildung 22). Neben weiteren Lebensphasen werden auch Übergangsmöglichkeiten zwischen den Phasen dargestellt.⁷² Ein solcher erweiterter Lebenszyklusbegriff ist auch heute noch ein wichtiges Erklärungsmerkmal nähräumlicher Mobilität. Zwar kann auch die erweiterte Definition die zunehmende Ausdifferenzierung der Gesellschaft nicht vollständig erfassen. Dies ist aber insofern weniger relevant, als zwar immer weniger Personen einen „normalen“ Lebenszyklus durchlaufen, aber dennoch die überwiegende Mehrheit der Menschen im Laufe ihres Lebens jede Phase durchläuft, wobei allerdings häufiger als in der Vergangenheit Wechsel zwischen den Phasen vollzogen werden. (KEMPER 1985: 180 und BÄHR 2004: 325)

Abbildung 22: Schema der Entwicklung von Lebenszyklus-Phasen



Quelle: KEMPER 1985: 119 (modifiziert)

⁷² Die Abbildung umfasst der Übersichtlichkeit halber nur die quantitativ bedeutendsten Lebenszyklus-Gruppen (z.B. wurde auf Wohngemeinschaften verzichtet). Der Familienbegriff wird weit gefasst, als das Zusammenleben von zwei Erwachsenen mit Kindern im Haushalt. Dies können Ehepaare oder Lebensgemeinschaft mit gemeinsamen Kindern wie auch Patchwork-Familien sein (KEMPER 1985: 190ff.). Die auf RODGERS (1977) zurückgehende Differenzierung der Familienphase in drei Abschnitte erfolgt entwicklungspsychologisch nach dem Alter des jüngsten bzw. ältesten Kindes in die „expandierende Familie“ als die Phase mit Kindern im Vorschulalter, die Phase der „konsolidierten Familie“, in der die Familienplanung abgeschlossen ist und die Kinder zur Schule gehen, sowie die „schrumpfende Familie“ in der die Kinder nach und nach das Elternhaus verlassen. (KEMPER 1985: 182f.)

Mittlerweile wird weniger vom Lebenszyklus- als vom Lebenslaufkonzept gesprochen und werden weniger die einzelnen Phasen als Umbrüche im Lebensverlauf eines Individuums oder Haushaltes in den Mittelpunkt gestellt. *„More recently, the life-cycle concept has been reformulated as the less deterministic concept of the life course. This avoids age stereotypes and acknowledges that economic and cultural factors can induce households at the same life-cycle stage to adopt different residential behaviours.“* (PACIONE 2001: 192) Neben demographischen Veränderungen nehmen hiernach ebenso sozio-ökonomische Aspekte wie die berufliche Karriere und damit einhergehende Einkommensveränderungen Einfluss auf die Wohnbedürfnisse eines Haushaltes; z.B. muss er sich einen Eigentumserwerb durch das Ansparen von Eigenkapital erst „erarbeiten“ (zum Lebenslaufkonzept s. z.B. BOYLE/HALFACREE/ROBINSON 1998: 110 oder KLEY 2009).

Eine Stärke von Lebenszyklus- und -verlaufkonzepten liegt darin begründet, dass sie die Zeitdimension von Wohnstandortentscheidungen miteinbeziehen. Mit der Wahl eines neuen Wohnstandortes setzt sich der Haushalt selbst Rahmenbedingungen für die Zukunft bzw. die nächste Lebensphase, z.B. zur Länge des Arbeitsweges oder dem Schulangebot der Kinder. *„Zu dieser Zeitdimension gehört u.a., dass momentane Entscheidungen und Handlungen Auswirkungen auf die zukünftige Lebenszeit haben, und diese Auswirkungen oft antizipiert werden, d.h. es wird mit Blick auf die zukünftige Entwicklung gehandelt.“* (KLEY 2009: 50) Die Erklärungskraft von überwiegend auf soziodemographischen Merkmalen beruhenden Lebenszyklus-Gruppen wird in der Literatur teilweise allerdings als nicht mehr ausreichend erachtet: *„Trotz gleicher soziodemographischer Merkmale können die Wertorientierungen und damit das Verhalten der Individuen voneinander abweichen.“* (BRAUER 2007: 95; z.B. auch BECKMANN et al. 2006 oder JOST/PODDING 2008) Ergänzend wird von diesen Autoren daher die Betrachtung von Lebensstilen, über die die Wertorientierungen und Einstellungen der Haushalte erfasst werden, gefordert.⁷³ Ausgeblendet bleiben in Lebenszyklus- und -verlaufkonzepten außerdem die externen Rahmenbedin-

⁷³ Mittlerweile wurden daher auch in der Wohnungsmarktforschung eine Vielzahl unterschiedlicher Lebensstilkonzepte entwickelt, die Haushalte neben „harten“ soziodemographischen und ökonomischen Faktoren nach „weichen“ Kriterien wie Werten, Einstellungen und Präferenzen klassifizieren (z.B. SCHNEIDER/SPELLERBERG 1999, BECKMANN et al. 2006 und JOST/PODDING 2008). Mit Lebensstilkonzepten können die grundsätzlichen Einstellungen z.B. im Hinblick auf die Bewertung von Wohneigentum und bestimmten Wohnumfeldqualitäten auch vor dem Hintergrund der ökonomischen Verhältnisse des Haushaltes erklärt werden. Generell hat sich aber die Erkenntnis durchgesetzt, dass den Lebensstilen im Hinblick auf die räumliche Mobilität von Haushalten zwar ein ergänzender Erklärungsgehalt vor allem in Bezug auf die Wahl eines konkreten Wohnstandortes (und weniger die Entscheidung Umzuziehen) hat (BECKMANN et al. 2006: 238), diese aber traditionelle auf soziodemographischen und ökonomischen Merkmalen basierende Typisierungen nicht ersetzen können (z.B. KASPER/SCHNEIDER 2004: 29 oder GEBHARDT 2008b: 102). Im Hinblick auf die praktische Anwendbarkeit von Lebensstilkonzepten (z.B. in der kommunalen Planungspraxis) kommt hinzu, dass Lebensstile in Haushaltsbefragungen nur mit erheblichem empirischen Aufwand erhoben werden können, da den Probanden ein umfangreicher Block an Fragen zu ihren Einstellungen und Werten gestellt werden muss, die anschließend über multivariate Analysen zu Lebensstilgruppen verdichtet werden (vgl. z.B. BRAUER 2007: 108). Aus den Daten der amtlichen Statistik können Lebensstile hingegen nicht abgeleitet werden, so dass i.d.R. keine Vergleiche zwischen den Lebensstilgruppen und der Gesamtpopulation (z.B. der ortsansässigen Bevölkerung in einer Gemeinde) gezogen werden können (DANGSCHAT 2005: 601). Aus diesen Gründen wurde in der Empirie des FoPS-Projektes, die auch dieser Arbeit zugrunde liegt, auf die Erhebung von Lebensstilen verzichtet (FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 82). Sie spielen daher auch im Rahmen dieser Arbeit keine Rolle.

gungen einer Wanderungsentscheidung wie die Marktbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt (z.B. mangelnde Alternativen bei der Wohnstandortwahl aufgrund eines angespannten Wohnungsmarktes).

3.3.3 Die Rationalität des menschlichen Handelns

Die Handlungstheorien operieren mit verschiedenen fiktiven Menschenbildern bzw. Akteursmodellen, die insbesondere auf unterschiedlichen Annahmen zur Rationalität des handelnden Subjektes basieren. Das in der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Handlungstheorie verwendete Modell des *homo oeconomicus* geht von einem handelnden Akteur aus, der *zweckrational* im Sinne MAX WEBERS⁷⁴ bzw. in aktuelleren Begriffsdefinitionen *perfekt rational* handelt (z.B. LAUX 2010 oder SCHIMANK 2010: 103), in einem vollständig transparenten Markt vollständig über sämtliche Entscheidungsalternativen und deren Konsequenzen informiert ist und in der Lage ist, alle Argumente den Axiomen der klassischen Logik entsprechend gegeneinander abzuwägen, und so immer den größtmöglichen Nutzen aus seinen Entscheidungen erzielen kann (WEICHHART 2008: 267). Dieses Akteursmodell ist als theoretisches Modell geeignet, elementare wirtschaftliche Zusammenhänge zu erklären, ist aber zur Erklärung menschlichen Handelns i.d.R. unangemessen, da insbesondere die Prämisse des vollständig informierten Akteurs realitätsfern ist. Wäre der Mensch ein *homo oeconomicus* würden alle Menschen in derselben Situation die gleichen Entscheidungen treffen (GOLLEDGE/STIMSON 1997: 37). Es wurden daher verschiedene Ansätze entwickelt, die ein realistischeres Bild vom handelnden Menschen zeichnen.

In den soziologischen Handlungstheorien wird auf das Akteursmodell des *RREEMM* (*Resourceful-Restricted-Evaluating-Expecting-Maximizing-Man*) zurückgegriffen (LINDENBERG 1985). Ausgehend vom *homo oeconomicus* entwarf LINDENBERG ein realitätsnäheres Akteursmodell, das den Anforderungen an soziologische Erklärungen ebenso genügt wie der *conditio humana*, der anthropologischen Grundverfassung des Menschen. Auch der *RREEMM* versucht seinen individuellen Nutzen zu maximieren, er ist dabei aber nicht völlig frei, sondern in seinen Handlungsoptionen (z.B. durch unvollkommene Informationen und seine kognitiven Informationsverarbeitungskapazitäten) beschränkt (*restricted*) und kann in seinen Handlungen seine Kompetenzen und Handlungsressourcen mobilisieren (*resourceful*). Er kennt keine objektiven Begebenheiten, sondern schätzt diese subjektiv ein (*expecting*) und bewertet seine Handlungsoptionen im Hinblick auf seine mit einer Handlung beabsichtigten Ziele (*evaluating*). (ESSER 1993: 237ff.)

Allerdings steht auch die Annahme der Nutzenmaximierung in der Kritik. Grundlegend gehen hierauf zunächst die Arbeiten von SIMON (1947) zur *bounded rationality* ein. Er stellt vor allem zwei Aspekte heraus, die ursächlich dafür sind, dass Entscheider nicht dazu in der Lage sind, jegliche Konsequenzen aller Entscheidungsalternativen zu kennen und ge-

⁷⁴ „Zweckrational handelt, wer sein Handeln nach Zweck, Mittel und Nebenfolgen orientiert und dabei sowohl die Mittel gegen die Zwecke, wie die Zwecke gegen die Nebenfolgen, wie endlich auch die verschiedenen möglichen Zwecke gegeneinander rational abwägt.“ (WEBER 1922/2002: 13)

geneinander abzuwägen, also im ökonomischen Sinne zweckrational zu handeln und somit einen optimalen Nutzen zu erzielen. Einerseits sind dies die begrenzten kognitiven Fähigkeiten des Menschen, vollständige Informationen zu erlangen, und andererseits die Kosten der Informationsbeschaffung. Ab einem bestimmten Punkt übersteigen die Kosten, die für eine weitere Informationsbeschaffung aufgewendet werden müssen, den mit ihnen verbundenen zusätzlichen Nutzen. Im Konzept der *bounded rationality* wird also ein rationales Verhalten unter der Berücksichtigung von Kapazitätsbeschränkungen modelliert. Je nach Autor wird darüber hinaus die Annahme der konsistenten Präferenz- und Wahrscheinlichkeitsurteile des Akteurs aufgehoben (z.B. SELTEN 2000: 130 oder SIMON 1993), da in einer Vielzahl entscheidungspsychologischer Experimente nachgewiesen werden konnte, dass sich diese Annahmen in der Realität als falsch erwiesen haben (LAUX 2010: 34). Unter eingeschränkter Rationalität ist also „*die Rationalität des tatsächlich beobachteten Verhaltens zu verstehen*“ (SELTEN 2000: 129). Damit verbunden ist das Menschenbild des *satisfizers*: Dieser ist im Gegensatz zum *homo oeconomicus* nicht vollständig informiert und verfügt daher über ein unvollständiges und verzerrtes Bild der Realität. Es wird aber angenommen, dass er innerhalb dessen eine rationale, logische und nutzenmaximierende Entscheidung trifft, z.B. auch darüber, wann er die Informationssuche einstellt. Er gibt sich mit einer Lösung seines Entscheidungsproblems zufrieden, die seine derzeitige Situation verbessert (WEICHHART 2008: 267). Statt eines Nutzensgipfels stellt den Akteur das Erreichen einer mehr oder weniger weit von diesem Gipfel entfernten Region seines Anspruchsniveaus zufrieden. „*Die Anzahl der Alternativen, die akzeptiert werden, ist also plötzlich größer als im Falle der Maximierung, die nur die Eine und Beste kennt. Und das spart natürlich die anstrengende Suche nach dieser Einen und Besten.*“ (ESSER 1999: 310) Die *bounded rationality* erkennt darüber hinaus menschliche Gefühle und Intentionen an, z.B. indem Menschen Erfahrungen erwerben, die sie auf ähnlich gelagerte Situationen anwenden oder die die Auswahl von zu behandelnden Problemen und Alternativen beeinflussen (SIMON 1993: 45). Das Menschenbild des *satisfizers* ist gerade auch in Situationen angemessen, in denen die Alternativen nacheinander auftauchen und auf eine einmal abgelehnte Alternative später nicht mehr zurückgegriffen werden kann:

„Wir sehen uns vor die Situation ‚take it or leave it‘ [...] gestellt. [...] Eine neue Wohnung können wir heute mieten, oder wir können es sein lassen. Wenn wir später keine bessere finden, gibt es für gewöhnlich kein Zurück, und wir haben eine gute Gelegenheit für immer verpasst. In solchen Situationen entscheiden wir uns dann, wenn eine Lösung auftaucht, die ‚gut genug‘ ist.“ (ROETHELI 2003: 35f.)

Die „Anspruchsanpassungstheorie“ nach SAUERMANN und SELTEN zielt in eine ähnliche Richtung. Sie geht auch von einem eingeschränkt rational handelnden Akteur aus, der nicht nach einer Gewinn- bzw. Nutzenmaximierung strebt, sondern bestrebt ist, ein realistisches Anspruchsniveau zu erreichen. Diese Ansprüche basieren auf Erfahrungen, die er mit ähnlichen Problemen gemacht hat. Wesentlich an der Anspruchsanpassungstheorie ist, dass sie Aussagen zum Anspruchsniveau macht: Dieses liegt nicht starr fest, sondern wird nach oben oder unten angepasst, je nachdem wie leicht oder schwierig es ist, eine Lösung zu finden (SAUERMANN/SELTEN 1962). Bei den Zielen, die mit solch einer Modellierung verbunden sind, handelt es sich um „*Erfüllungsziele, in dem Sinne, daß ein Ergebnis*

angestrebt wird, das bestimmte Bedingungen erfüllt. Ein Erfüllungsziel ist nicht etwas, was zu maximieren ist, sondern etwas, was erreicht werden soll." (SELTEN 2000: 153)

Studien, in denen menschliche Entscheidungsprozesse empirisch erfasst werden, zeigen, dass Entscheider nicht nur aufgrund ihrer begrenzten kognitiven Fähigkeiten unvollständig informiert sind, sondern auch, dass Entscheidungen darüber hinaus häufig nicht den Axiomen der klassischen Logik genügen (vgl. auch Kapitel 3.3.4), sondern dass Menschen in ihrem Alltagshandeln vielmehr einer „subjektiven Logik“ bzw. „subjektiven Rationalität“ folgen. Das Akteursmodell, welches dies berücksichtigt, wird als *Attributizer*⁷⁵ bezeichnet. Dieser verfügt „über ein sehr großes und überaus flexibles Repertoire argumentativer Bewusstseinsakte, durch die *nahezu beliebige Zusammenhänge oder Kausalbeziehungen zwischen Sinnstrukturen und Handlungsfolgen hergestellt werden können.*“ (WEICHHART 2008: 269, Hervorhebung im Original) Der Handelnde deutet das Verhältnis zwischen seiner ursprünglichen mit einer Handlung verbundenen Intention und den tatsächlich bewirkten Handlungsfolgen subjektiv und deutet Intentionen oder Folgen ggf. um. Er folgt einer „alltagsweltlichen Logik“, in der ein Rückkopplungsprozess zwischen dem Sinn bzw. den Zielen der Handlung und dem vom Handelnden antizipierten Erfolg der Handlung besteht.⁷⁶ Stimmen Absicht und Ergebnis einer Handlung nicht überein, entsteht eine Dissonanz. Der Handelnde hat zwei Möglichkeiten, diese zu bewältigen. In manchen – längst aber nicht in allen – Situationen kann er die Handlung wiederholen und dabei die gemachten Fehler vermeiden. Ansonsten hat er die Option, den Konflikt innerlich zu bewältigen, indem er die Situation kognitiv umdeutet. Er kann die Schuld innerlich auf die Rahmenbedingungen oder andere Akteure abwälzen, die Folgen uminterpretieren, indem positive Aspekte nachträglich überbetont und negative ignoriert werden, oder nachträglich Ziele und Sinn der Handlung umdeuten (Theorie der kognitiven Dissonanz nach FESTINGER 1957):

„Wenn der Akteur die erlebte Realität nicht im Sinne der gesetzten Ziele verändern kann, dann werden eben die Ziele an die Realität angepasst und die getroffenen Entscheidungen und Handlungsvollzüge nachträglich rationalisiert. [...] Derartige Uminterpretationen werden den Akteuren aber gar nicht bewusst. Sie werden von ihnen keineswegs als ‚Ausreden‘ oder ‚Ausflüchte‘ empfunden, sondern erscheinen subjektiv als völlig schlüssig, rational oder ‚logisch‘. Aus der ‚objektiven‘ Sicht eines externen Beobachters muss die gleiche Interpretation hingegen oft als völlig unsinnig erscheinen und wird als irrational oder a-rational klassifiziert, weil sie den Prüfinstanzen der klassischen Logik nicht standhalten kann.“ (WEICHHART 2008: 272)

Für den Handelnden hat die subjektive Deutung der Realität dennoch eine argumentative Struktur. Daher wird in diesem Fall von „subjektiver Rationalität“ bzw. „subjektiver Logik“ gesprochen. (WEICHHART 2008: 272)⁷⁷

⁷⁵ Der Name geht auf die Attributionsforschung zurück, eine Forschungsrichtung der Sozialwissenschaften, die sich mit der Rekonstruktion subjektiver Kausalität befasst. (WEICHHART 2008: 268)

⁷⁶ Bei sich wiederholenden Handlungen kann es darüber hinaus zu Lerneffekten kommen, indem die ursprüngliche Intention und die Handlungsfolgen bzw. die gesellschaftliche Reaktion auf die Handlungsfolgen und die selbst wahrgenommenen Handlungsfolgen verglichen werden. (WEICHHART 2008: 266)

⁷⁷ Derartige einer subjektiven Logik folgende kognitive Umdeutungen werden darüber hinaus auch zur nachträglichen Rationalisierung von Ad-hoc-Entscheidungen genutzt. (WEICHHART 2008: 272)

3.3.4 SEU-Theorie

Die auf EDWARDS (1954) zurückgehende SEU-Theorie (*SEU= subjective expected utility*) ist eine soziologische Handlungstheorie, die dem *rational choice* Paradigma zugerechnet wird (Variante der Nutzentheorie) und deren Anwendungsfelder sich nicht nur auf Wanderungsentscheidungen, sondern auf jegliche Art des menschlichen Handelns erstreckt. SIMON (1993: 21) bezeichnet sie als „eine der beeindruckendsten intellektuellen Leistungen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Sie ist ein elegantes Werkzeug für die Anwendung der Vernunft auf Entscheidungsprobleme.“ Die SEU-Theorie wird einerseits als die bedeutendste Theorie zur Erklärung von Entscheidungen unter Unsicherheit – wozu auch Wanderungsentscheidungen zu zählen sind – angesehen (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 202) und andererseits als „kleinster gemeinsamer Nenner“ der Mikrotheorien der Wanderungsforschung bezeichnet, da sie wichtige Grundaspekte verschiedener Ansätze zur Erklärung von Wanderungen berücksichtigt (KALTER 2000: 439f.).⁷⁸

Die SEU-Theorie ist eine Spezifikation des Akteursmodells des RREEMM (vgl. Kapitel 3.3.3, KALTER 1997: 52). Ihre Grundidee lautet: „Versuche dich vorzugsweise an solchen Handlungen, deren Folgen nicht nur wahrscheinlich, sondern Dir gleichzeitig auch etwas wert sind! Und meide ein Handeln, das schädlich bzw. zu aufwendig für Dich ist und/oder für Dein Wohlbefinden keine Wirkung hat!“ (ESSER 1999: 248) Sie unterscheidet sich von anderen Entscheidungstheorien darin, dass die beiden Faktoren „Nutzen“ und „Unsicherheit“ als subjektive Größen und nicht als „objektive“ Werte oder Wahrscheinlichkeiten modelliert werden (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 206). Der SEU-Wert einer Option wird als die Summe der Nutzenwerte der einzelnen möglichen Konsequenzen, gewichtet mit den Wahrscheinlichkeiten ihres Eintritts, berechnet (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 205):

$$SEU_i = \sum_{j=1}^n p_j u_j$$

Eine Person verfolgt mit einer Handlung *i* ein oder mehrere Ziele *j*. Alle potenziellen Ziele *j* werden einer subjektiven Bewertung unterzogen (*Evaluation*), wobei sich für jedes Ziel eine bestimmte subjektive Nutzeneinschätzung (*Utility*) U_j ergibt. U_j kann sowohl positive (Nutzen) wie auch negative (Kosten) Werte annehmen. Ob dieser Nutzen eintritt, ist mit einer Unsicherheit verbunden. Jede der Nutzenbewertungen wird daher mit einer, wiederum subjektiven, Einschätzung darüber verbunden, mit welcher Wahrscheinlichkeit p_{ij} durch eine Handlung *i* die Zielsituation *j* erreicht wird. Nutzeneinschätzung und Eintrittswahrscheinlichkeit werden jeweils multipliziert. Aus der Summe der Produkte resultiert die *subjektive expected utility* (SEU) einer potenziellen Handlung *i*. Der Handelnde bestimmt für alle Handlungsalternativen den *SEU* und wählt diejenige Alternative, für die der *SEU*-Wert maximal ist (KALTER 2000: 457 und JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 203ff.).

⁷⁸ Anwendungsbeispiele in der Wanderungsforschung finden sich z.B. bei CHEMERS/AYMAN/WERNER 1978, DE JONG/FAWCETT 1981, KALTER 1997 und KLEY 2009.

Für die Analyse von Wanderungsentscheidungen eignet sich die SEU-Theorie insbesondere, da hier mehrere Alternativen (Wohnorte bzw. Wohnungen) bewertet werden können, von denen nur eine realisiert werden kann (wobei die gewählte Alternative auch der Verbleib am alten Wohnstandort sein kann) (KALTER 2000: 457). Innerhalb der Kosten-Nutzen-Berechnung können jegliche mit der Wahl eines bestimmten Wohnstandortes verbundenen Auswirkungen (Wohnkosten, Lage, Größe, monetäre und nicht-monetäre Such- und Umzugskosten etc.) bewertet werden. Die subjektive Bewertung der Kriterien impliziert, dass die Entscheidung unter unvollständigen Informationen getroffen wird, da nur die vom Handelnden perzipierten Aspekte in die Entscheidung einbezogen werden. Im Ergebnis steht die auf dieser subjektiven Entscheidungsbasis beste, nicht aber die „objektiv“ beste Alternative. Die SEU-Theorie hat in Bezug auf die Analyse von Wanderungsentscheidungen den Vorteil, dass individuelle Faktoren und strukturelle Rahmenbedingungen integriert betrachtet werden können, indem Makrofaktoren das Set möglicher Alternativen sowie die Kognition und Evaluation des Handelnden beeinflussen. (ebenda)

Die subjektive Einschätzung von Kosten und Nutzen in der SEU-Theorie impliziert, dass die Handlungsziele und deren relativen Prioritäten sich von Individuum zu Individuum unterscheiden. Gleiches gilt für die Einschätzungen zu den Wahrscheinlichkeiten, mit denen die Wirkungen und Folgen einer Handlungsalternative eintreten (SCHIMANK 2010: 92f.). Aufgrund dessen ist die SEU-Theorie allerdings sehr offen und damit nur schwer empirisch operationalisierbar. Eine empirische Anwendung eines SEU-Modells zur Erklärung oder Vorhersage einer Entscheidung setzt außerdem voraus, dass der Entscheider bestimmte Grundannahmen (Axiome) des präferentiellen Verhaltens erfüllt. (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 209f.)⁷⁹ Nur wenn ein Handelnder keines dieser vier Axiome verletzt, kann angenommen werden, dass er so handelt, „als ob“ er die SEU maximiert (ebenda: 212). Diese Axiome werden in tatsächlichen Entscheidungssituationen allerdings häufig verletzt:

„Die Theorie des subjektiv erwarteten Nutzens ist ein großartiges Gebilde [...]. Allerdings machen große Probleme es unmöglich, sie wortwörtlich auf tatsächliche menschliche Entscheidungssituationen anzuwenden. [...] Zweifel an dieser Aussage werden durch Laborexperimente zerstreut, bei denen Menschen aufgefordert werden, mit Risiken und Unsicherheiten verbundene Entscheidungen in spielähnlichen Situationen zu fällen, die wesentlich einfacher waren als das Spiel des wirklichen Lebens.“ (SIMON 1993: 22)

Den Hauptgrund hierfür sieht Simon darin, „daß die Menschen weder über die Kenntnis der Tatsachen noch über die konsistente Wertstruktur noch über die Denkfähigkeiten verfü-

⁷⁹ Dies sind die folgenden vier Axiome: 1. *Vergleichbarkeit*: Im Vergleich der Optionen präferiert der Handelnde entweder eine Option gegenüber einer anderen oder ist zwischen beiden Optionen indifferent. 2. *Transitivität*: Wenn ein Handelnder X gegenüber Y und Y gegenüber Z präferiert, dann präferiert er auch X gegenüber Z. 3. *Unabhängigkeit*: Wenn Y und Y identische und gleich wahrscheinliche Konsequenzen haben, dann spielen die Konsequenzen für die Entscheidung keine Rolle. Für die Entscheidung spielen nur die Konsequenzen eine Rolle, in denen sich die Optionen unterscheiden. Gemeinsame Konsequenzen werden gestrichen. 4. *Kontinuität*: Steht die Wahl zwischen einer Option X, bei der ein Entscheider die beste und die schlechteste von drei Konsequenzen jeweils mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit bekommt, und einer Option Y, bei der er die mittlere Konsequenz ganz sicher bekommt, dann lässt sich immer eine Wahrscheinlichkeit p finden, bei der der Entscheider indifferent zwischen den beiden Optionen ist. (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 209f.)

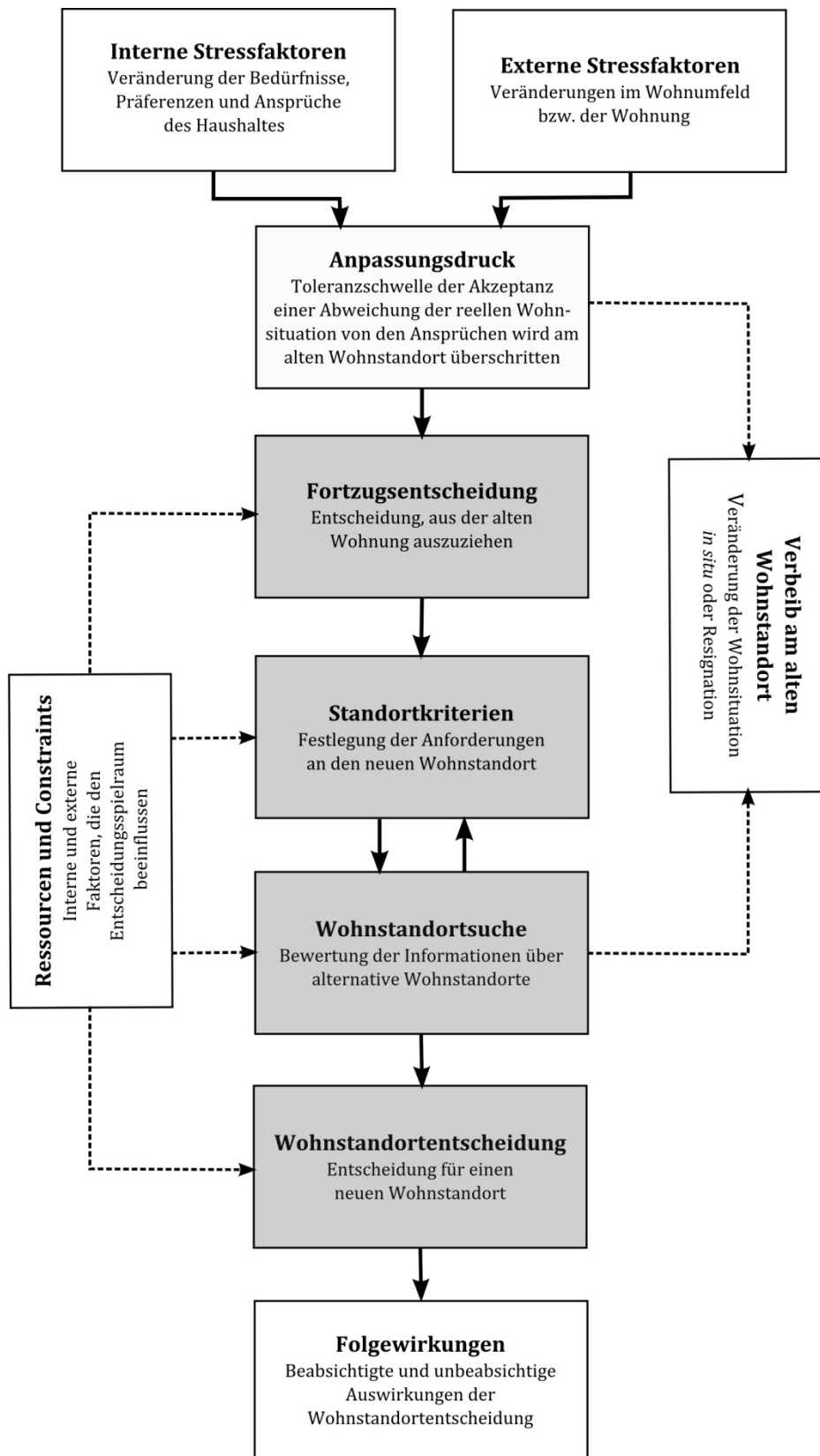
gen, die auch in diesen relativ einfachen Situationen nötig wären, um die Prinzipien der Theorie des subjektiv erwarteten Nutzens anzuwenden.“ (SIMON 1993: 26f.) Auch in Bezug auf die Erklärung von Wanderungsentscheidungen muss die Eignung der SEU-Theorie daher in Frage gestellt werden. Dies betrifft u.a. die Feststellung, dass die Rationalität der Handelnden aufgrund beschränkter Informationsverarbeitungskapazitäten Einschränkungen unterliegt (*bounded rationality*, vgl. Kapitel 3.3.3).⁸⁰ KALTER zeigt aber, dass diese nicht den Kern eines SEU-Modells berühren, sondern verschwinden, wenn nach der Methode der abnehmenden Abstraktion ursprünglich vereinfachte Annahmen durch komplexere und realistischere Annahmen ersetzt werden, um speziellen Erklärungsproblemen gerecht zu werden. KALTER löst durch solche Anschlusstheorien einige Spezialprobleme der Wanderungstheorie. So gelingt es ihm z.B., innerhalb eines SEU-Modells auch solche Phänomene zu fassen, die auf einer *bounded rationality* beruhen (KALTER 1997: 234 und KALTER 2000: 459ff.). So lässt sich z.B. die Begrenzung der Menge in Erwägung gezogener alternativer Wohnstandorte (Problem der Trägheit) über die subjektiv erwarteten Grenzkosten der Suche modellieren: Eine weitere Alternative wird nur hinzugezogen, wenn der Handelnde davon ausgeht, dass der damit verbundene Nutzen höher ist als die zusätzlichen Kosten der Informationsbeschaffung (KALTER 2000: 469f.). Eine weitere wesentliche Erweiterung KALTERS besteht darin, innerhalb eines SEU-Modells Wanderungsentscheidungen als Prozess zu modellieren (s. Kapitel 3.3.5).

3.3.5 Prozessmodelle zur Erklärung von Wanderungsentscheidungen

Prozess- bzw. Stufenmodelle können dazu genutzt werden, komplexe Phänomene zu untergliedern, um sie analytisch einfacher fassen zu können. Sie kommen sowohl in handlungstheoretischen Überlegungen im Allgemeinen zum Einsatz wie auch in handlungstheoretischen Überlegungen, die sich auf Wanderungsentscheidungen im Speziellen beziehen (KALTER 1997 und KLEY 2009, vgl. auch Kapitel 3.3.1). Daneben wurde auch in einer Vielzahl an „klassischen“ migrationstheoretischen Studien eine Untergliederung von Wanderungsentscheidungen in mehrere Stufen vollzogen (z.B. ROSSI 1955, BROWN/MOORE 1970, SPEARE/GOLDSTEIN/FREY 1975 ODER ROSEMAN 1983). Stufenmodelle der Wanderung sind, neben der generellen handlungstheoretischen Fundierung von Wanderungen in SEU-Modellen (Kapitel 3.3.4), „*der vorläufige Endpunkt einer langen Entwicklung der theoretischen und empirischen Auseinandersetzung mit Migration.*“ (KLEY 2009: 21)

⁸⁰ Weitere typische Anomalien bei der empirischen Überprüfung der SEU-Theorie sind z.B. Besitztums-effekte (man verlangt für den Verkauf eines Gutes aus seinem Besitz mehr, als man für den Kauf bezahlen würde), die sprachliche Art der Repräsentation von Alternativen (*Framing*-Effekt), der Repräsentativitäts-Bias (begrenzte Fähigkeit des Menschen, logische Schlüsse zu ziehen und Wahrscheinlichkeiten einzuschätzen) oder die Überbetonung von kurz- gegenüber langfristigen Folgen des Tuns. (ESSER 1999: 301ff.)

Abbildung 23: Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl



Quelle: eigene Darstellung nach BROWN/MOORE 1970, CLARK 1993: 299, POPP 1976: 301 und WEICHHART 1987: Anhang

In der Literatur hat sich allerdings nicht ein Prozessmodell der Wanderung durchsetzen können, sondern je nach Autor werden unterschiedliche Aspekte von Wanderungsentscheidungen in den Vordergrund gestellt und damit teilweise auch unterschiedliche Stufen des Entscheidungsprozesses benannt. Der Zielsetzung dieser Arbeit entsprechend, Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern vor dem Hintergrund der Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen zu analysieren, wird im Folgenden aus der Vielzahl der vorliegenden Prozessmodelle der Wanderung ein Modell abgeleitet, das dieser Zielsetzung gerecht wird (vgl. Abbildung 23). Die dargestellten Phasen sind nicht als chronologischer Ablauf, der zwangsläufig in dieser Weise durchlaufen wird, zu verstehen, sondern vielmehr bestehen zwischen allen Phasen Rückkopplungsschleifen, der Handelnde kann einzelne Phasen überspringen oder in eine vorangegangene Phase zurückkehren. (vgl. z.B. BROWN/MOORE 1970: 3 und POPP 1976: 302)

In vielen Prozessmodellen der Wanderung steht zunächst die Frage im Fokus, was dazu führt, dass ein Haushalt überhaupt eine Migration in Betracht zieht. Betont wird in diesen Ansätzen zunächst die Unterscheidung zwischen der *decision to move* und der *decision where to move*, also der Entscheidung zur Suche nach einer neuen Wohnung und der Entscheidung für die neue Wohnung (z.B. ROSSI 1955, BROWN/MOORE 1970, WILLEKENS 1987, EVERS 1989 und ROHRMANN 1993).⁸¹ Die *decision to move* wird dabei von den meisten Autoren mit dem auf WOLPERT (1965) zurückgehenden Konzept der *place utility* erklärt. WOLPERT versteht unter der *place utility* den subjektiv wahrgenommenen Nutzen, den ein Haushalt einem Wohnstandort zuweist. Wird an seinem aktuellen Wohnstandort ein bestimmter Schwellenwert (*aspiration level*) dieses Nutzens unterschritten, fasst der Haushalt den Plan, eine neue Wohnung zu suchen. WOLPERT geht dabei nicht von einem nutzenmaximierenden Akteur aus, sondern von einem begrenzt rational handelnden Akteur, der sich mit einer befriedigenden Lösung zufrieden gibt (vgl. Kapitel 3.3.3). Dabei können innere und äußere Faktoren unterschieden werden, die beim Haushalt einen Anpassungsdruck erzeugen: Einerseits können bei gleich bleibendem Anspruchsniveau exogene Faktoren (z.B. Veränderungen im Wohnumfeld) dazu führen, dass die *place utility* unter das Anspruchsniveau fällt, andererseits kann sich auch das Anspruchsniveau eines Haushaltes selbst ändern (z.B. durch einen erhöhten Platzbedarf) und der Haushalt damit seine Wohnsituation subjektiv neu bewerten (KECSKES 1994: 129).⁸² Neben der Möglichkeit, die Diskrepanz zwischen dem Anspruchsniveau des Haushaltes und seiner Wohnsituation

⁸¹ Insbesondere KALTER (1997: 69ff.) geht sogar noch weiter zurück und betrachtet als Vorstufe zur Entscheidung zur Wohnungssuche (bzw. dem „Wanderungsplan“) den „Wanderungsgedanken“. Damit ist gemeint, ob ein Haushalt eine Wanderung überhaupt in Betracht zieht. Dieser Aspekt ist im Kontext dieser Arbeit nicht weiter von Interesse.

⁸² Das Konzept der *place utility* ist den verhaltenstheoretischen Ansätzen der Wanderungsforschung zuzurechnen. Verhaltenstheoretische Ansätze stehen aus der Perspektive des handlungstheoretischen Paradigmas insbesondere in der Kritik, da ein Bild vom Menschen gezeichnet wird, der auf Umweltreize „mechanisch“ reagiert (GEBHARDT 2008a, WERLEN 2008). Die Betonung der Relevanz der individuellen Wahrnehmung einer Situation bietet aber eine wichtige Basis für eine handlungstheoretische Betrachtungsweise. Das Konzept der *place utility* ist geeignet, nicht nur „Reaktionen“ auf „Stressfaktoren“, sondern auch Präferenzen und Ziele im Sinne der Handlungstheorie zu berücksichtigen, und kann demnach auch handlungstheoretisch interpretiert werden. (GEBHARDT 2008a: 12)

durch einen Umzug zu überwinden, kann er auch versuchen, unzulängliche Faktoren zu ändern (z.B. durch einen Umbau der Wohnung) oder sein Anspruchsniveau temporär oder dauerhaft senken (KALTER 2000: 456). Da die beiden letztgenannten Optionen nicht mit einem Wohnstandortwechsel verbunden sind und damit nicht raumwirksam im Hinblick auf Suburbanisierungsprozesse sind, sind sie für die in dieser Arbeit im Fokus stehenden Fragestellungen nicht weiter von Interesse und werden daher im Prozessmodell außerhalb des Entscheidungsprozesses dargestellt. (vgl. Abbildung 23)

Entscheidet sich der Haushalt für die Option „Umzug“, beginnt die nächste Phase der Wohnstandortentscheidung. Die Entscheidung umzuziehen beinhaltet zunächst eine unbegrenzte Zahl an möglichen Zielstandorten (KALTER 2000: 462). Bis diese Entscheidung getroffen wurde, hat der Haushalt höchstens vage Vorstellungen von seinen Anforderungen an einen neuen Wohnstandort. Bewusst ist er sich vor allem über jene Aspekte, die ihn an seinem alten Wohnstandort stören und damit dessen *place utility* beeinträchtigen. Erst nachdem die Fortzugsentscheidung getroffen wurde, konkretisiert der Haushalt seine Anforderungen an den neuen Wohnstandort, um während der Suche potenzielle neue Wohnstandorte bewerten zu können (KECSKES 1994: 130 und BROWN/MOORE 1970: 5). Wanderungsentscheidungen stellen dabei komplexe Entscheidungssituationen dar, da die zu bewertenden Optionen multiattribut sind und der Entscheider daher nicht einfach das Ziel verfolgt, seinen Nutzen zu maximieren bzw. einen „annehmbaren“ Nutzen zu erzielen, sondern für einzelne Attribute der Entscheidung (bei Wohnstandortentscheidungen ein Bündel aus Standortanforderungen an Wohnungsgröße, Preis, Lage, Ausstattung etc.) ein Nutzen generiert werden soll und zwischen den Attributen Zielkonflikte (z.B. zwischen einem möglichst günstigen Preis und einer möglichst großen Wohnfläche) auftreten können. Weitere Aspekte, die eine (Wohnstandort-)entscheidung komplex werden lassen, ist eine hohe Anzahl an zu bewertenden Optionen, eine Ähnlichkeit der einzelnen Optionen sowie ein Zeitdruck bei der Entscheidungsfindung (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 104, 280). Wohnstandortentscheidungen sind außerdem komplexe Entscheidungen, da sowohl das Gut Wohnung wie auch die Wohnbedürfnisse des Haushaltes heterogen sind; die letzteren ändern sich zudem noch im Zeitverlauf. Selten stößt der Entscheider in komplexen Entscheidungssituationen auf eine dominante Option, die allen anderen Optionen in Bezug auf alle Eigenschaften überlegen ist. Im Normalfall sind multiattribute Entscheidungen „in dem Sinne komplex, dass der Entscheider mehrere Ziele unter einen Hut bringen will oder muss.“ (ebenda: 104)

Die Lösung komplexer Entscheidungsprobleme erfordert daher einen besonders hohen kognitiven Aufwand, welcher den Entscheider dazu zwingt, sein Entscheidungsproblem zu strukturieren und zu vereinfachen (ebenda: 290). Wertvolle Hinweise, nach welchen Regeln dies im Allgemeinen und in Bezug auf Wohnstandortentscheidungen im Speziellen

geschieht, liefert die deskriptive psychologische Entscheidungsforschung.⁸³ Diese stellt zunächst fest, dass der Entscheider verschiedenen Attributen, also entscheidungsrelevanten Kriterien einer Entscheidungssituation eine unterschiedliche relative Wichtigkeit in Bezug auf die Gesamtsituation und die anderen Attribute beimisst. Je wichtiger ein Attribut ist, desto größer ist auch die relative Empfindlichkeit, mit der der Entscheider auf Unterschiede bzw. Veränderungen dieses Attributes reagiert (ebenda: 113f.). Ist einem Haushalt z.B. bei der Wohnungssuche eine bestimmte Mindestgröße der Wohnung besonders wichtig, wird er hier nach unten i.d.R. keine Abstriche machen. Muss sich der Haushalt hingegen zwischen mehreren gleich großen Wohnungen entscheiden, gibt häufig ein Attribut den Ausschlag bei der Entscheidung, auf dem die Alternativen große Unterschiede zeigen (z.B. die Ausstattung der Wohnung). Formell lässt sich die Entscheidung zwischen mehreren Alternativen mit Hilfe von „Entscheidungsregeln“⁸⁴ beschreiben, wobei je nach Art der Entscheidungssituation und den individuellen Bedingungen unterschiedliche Entscheidungsregeln zum Einsatz kommen können. Bevor es zu einer Entscheidung nach einer bestimmten Entscheidungsregel kommt, sind dem Entscheider bereits die verfügbaren Optionen mit ihren Attributsausprägungen sowie die Wichtigkeit der Attribute kognitiv präsent. Zu unterscheiden ist zwischen zwei Arten von Entscheidungsregeln (ebenda: 120):

- *Non-kompensatorischen Regeln*: Ein oder mehrere Attribute müssen bei einer Option zwingend vorhanden sein bzw. eine Ausprägung über bzw. unter einem bestimmten Schwellenwerte aufweisen, damit diese gewählt wird.
- *Kompensatorischen Regeln*: Eine schlechte Ausprägung, die eine Option auf einem Attribut hat, kann grundsätzlich durch eine gute Ausprägung auf einem anderen Attribut ausgeglichen werden.

Komplexe Entscheidungen werden nicht ausschließlich nach einer bestimmten Entscheidungsregel getroffen, sondern in einem hierarchischen Entscheidungsprozess kommen nacheinander sowohl non-kompensatorische wie auch kompensatorische Regeln zum Einsatz. Bei komplexen Entscheidungen wird zunächst in einer *Screening*-Phase anhand non-kompensatorischer Regeln evaluiert, welche Alternativen mit den fundamentalen Zielen und Werten des Entscheiders vereinbar sind (ebenda: 130f.). Übertragen auf Wohnstandortentscheidungen bedeutet dies z.B., dass den Haushalten die Segmentierung des Wohnungsmarktes bewusst ist und ein Haushalt, der Eigentum erwerben möchte, Mietobjekte gar nicht weiter in Betracht zieht (CLARK 1993: 305). Bleibt nach dem *screening* noch mehr als eine Alternative in der Auswahl, werden die verbleibenden Alternativen genauer anhand kompensatorischer Regeln evaluiert und eine Alternative gewählt. Eine der bekanntesten kompensatorischen Entscheidungsregeln, deren Anwendung auch für Wohn-

⁸³ Die psychologische Entscheidungsforschung besteht aus zwei sich ergänzenden Forschungszweigen. Während sich die deskriptive Entscheidungsforschung mit der Frage „Wie verlaufen Entscheidungsprozesse?“ beschäftigt, widmet sich die präskriptive Entscheidungsforschung der Frage „Wie können Entscheidungsprozesse besser verlaufen?“ (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 6)

⁸⁴ Unter Entscheidungsregeln werden „*unterschiedliche und vor allem unterschiedlich aufwendige Prozesse der Informationsverarbeitung und Informationsbewertung*“ (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 119) verstanden.

standortentscheidungen empirisch nachgewiesen werden konnte (BORCHERDING/ROHRMANN 1992), ist die „MAU-Regel“ (MAU = *multi-attribute utility*). Die MAU-Regel setzt vollständige Informationen, bekannte Partialnutzenfunktionen und bekannte Wichtigkeiten der Attribute voraus.⁸⁵ Unter diesen Prämissen löst die MAU-Regel Zielkonflikte zwischen den Attributen auf. Der Entscheider wählt die Option, „deren Partialnutzenwerte auf den einzelnen Attributen, jeweils mit den Gewichten der Attribute multipliziert und aufsummiert, den höchsten Gesamtwert ergeben“ (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 129).

Die MAU-Regel kann zwar erklären, wie ein Handelnder unter gegebenen Attributen Zielkonflikte löst, lässt aber offen, wie viele und welche Kriterien in eine Entscheidung überhaupt einbezogen werden und wie ein Handelnder diese entscheidungsrelevanten Kriterien generiert (ebenda: 127). Bei Wohnstandortentscheidungen ist zu vermuten, dass der Haushalt die ihm dargebotenen Optionen zunächst vergrößert und dass bei weitem nicht allen Attributen, aus denen sich das komplexe Bündel an potentiellen Standortanforderungen zusammensetzt, tatsächlich eine Entscheidungsrelevanz zukommt, da seine beschränkten kognitiven Fähigkeiten den Entscheider dazu zwingen, die Abwägung zwischen verschiedenen Optionen auf wenige Attribute zu beschränken:

„Individual households, however, do not explicitly consider all of these variables for a given vacancy. MILLER’s (1956) study of individual perception suggests that rarely can objects be discriminated on the basis of more than seven dimensions, and even at this level considerable cognitive stress is experienced.“ (BROWN/MOORE 1970: 5)⁸⁶

Darüber hinaus zeigen psychologische Experimente diverse Anomalien und *biases* auf: Entscheider über- bzw. untergewichten bestimmte Attribute gegenüber einer „objektiven“ Bewertung. Dies betrifft z.B. die Diskontierung der Zukunft: „Akteure tendieren dazu, Handlungswirkungen umso geringer einzustufen, je weiter in der Zukunft deren Eintreten erwartet wird.“ (SCHIMANK 2010: 93) Dies ist durchaus subjektiv rational, da die Gewissheit, dass der Handelnde einen Nutzen tatsächlich realisiert mit zunehmendem zeitlichen Abstand auch aufgrund unsicherer äußerer Rahmenbedingungen sinkt (ebenda). Im Kontext von Wohnstandortentscheidungen kann dies z.B. bedeuten, dass für die Haushalte vorrangig solche Standortanforderungen entscheidungsrelevant sind, die sich auf die aktuellen bzw. kurzfristigen Wohnbedürfnisse des Haushaltes beziehen, während langfristige Folgen der Standortwahl nicht in der Entscheidung berücksichtigt werden.⁸⁷

⁸⁵ Die tatsächliche Wichtigkeit von Attributen ist allerdings empirisch nur schwer zu messen, da die Probanden hierzu häufig keine validen Aussagen treffen. So verschleiern z.B. sozial erwünschte Gewichtungen die tatsächlichen entscheidungsrelevanten Präferenzen (JUNGERMANN/PFISTER/FISCHER 2005: 115).

⁸⁶ Diese Befunde werden auch in neueren Untersuchungen bestätigt. Zwar stehen Menschen heute bei Entscheidungsprozessen generell mehr Informationen zur Verfügung, da diese zunehmend leichter zu beschaffen sind. Dies führt grundsätzlich auch zu besseren Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Entscheidungskriterien, das Problem der beschränkten Informationsaufnahmefähigkeit der Entscheider in komplexen Entscheidungssituationen bleibt aber weiterhin bestehen. (SCHIMANK 2005: 159)

⁸⁷ Zu weiteren bekannten *biases* in Entscheidungssituation s. auch Fußnote 80 auf S. 99.

In direktem Zusammenhang mit der Festlegung und Bewertung der Anforderungen an den neuen Wohnstandort steht die Suche nach einem potenziellen neuen Wohnstandort. Die Entwicklung von Anforderungen und die Bewertung potenzieller neuer Wohnstandorte anhand dieser Standortkriterien erfolgen in einem iterativen Prozess (vgl. Abbildung 23). Der Haushalt befindet sich während der Suche in einem Lernprozess. Bestimmte Anforderungen an den neuen Wohnstandort, die vor der Wohnungssuche noch sehr wichtig erschienen, können sich als unwichtig herausstellen, andere Aspekte wurden zunächst vielleicht vergessen und werden im Laufe der Suche wichtiger. Außerdem findet während des Suchprozesses ein Abgleich der verfügbaren Ressourcen mit den *constraints* des Wohnungsmarktes statt, so dass der Haushalt sein Anspruchsniveau ggf. absenken oder den Ressourceneinsatz (Geld oder auch Zeitressourcen z.B. für den täglichen Arbeitsweg) erhöhen muss. „*Each one of these [constraints] will represent in part a barrier that has to be overcome as part of the decision-making process.*“ (GOLLEDGE/STIMSON 1997: 54)⁸⁸ Die Festlegung und Bewertung von Zielstandortkriterien sowie die Suche nach einer neuen Wohnung werden von einigen Autoren (z.B. ROSSI 1955 oder CLARK 1993) daher auch als eine zusammenhängende Phase des Entscheidungsprozesses angesehen. Auch BROWN und MOORE betrachten sie zwar gemeinsam als Wanderungsentscheidung, halten es aber auch für denkbar, die Bewertung von potentiellen neuen Wohnstandorten und die Wohnungssuche als zwei Phasen zu betrachten: „*The process of search and evaluation are sufficiently distinct to be considered separately, and this approach is taken in discussion. In practice, however, search and evaluation are carried on more or less simultaneously and together constitute the relocation decision.*“ (BROWN/MOORE 1970: 4) In dieser Arbeit erscheint es aus analytischer Sicht sinnvoll, die Bewertung und die Suche in zwei Phasen zu trennen, da auf diese Weise räumliche Aspekte der Suche (Stadt vs. Umland) in den Fokus gerückt werden können.

Kennzeichnend für die Wohnungssuche ist, dass sie unter Zeitdruck getroffen wird, entweder unmittelbar, da bis zu einem bereits feststehenden Zeitpunkt ein neuer Wohnstandort gefunden sein muss, oder zumindest mittelbar, da die Suche nach einer neuen Wohnung mit einem nicht unerheblichen Zeitaufwand verbunden ist. Dies führt, ähnlich der Beschränkung des Anforderungsbündels auf wenige entscheidungsrelevante Kriterien, (s.o.) dazu, dass Haushalte ihren Suchraum von vorne herein räumlich beschränken, z.B. bei intraurbanen Wanderungen manche Stadtteile gar nicht in Erwägung ziehen, da sie unbekannt sind oder der Haushalt meint, dort keine seinen Anforderungen entsprechende Wohnung zu finden, und nur dann ausdehnen, wenn er im ursprünglichen Suchraum nicht fündig wird (BROWN/MOORE 1970: 6ff.). Auch der Suchraum der Haushalte basiert also auf subjektiven Einschätzungen der Haushalte („*mental maps*“) und ist gegenüber den „objektiv“ für ihn in Frage kommenden Wohnstandorten beschränkt.

⁸⁸ Die bei einer Wanderungsentscheidung wirkenden *constraints* lassen sich in interne und externe Faktoren differenzieren. Auf diese Rahmenbedingungen der Wanderungsentscheidungen privater Haushalte wird im nächsten Kapitel ausführlicher eingegangen (Kapitel 3.4).

Zum oben beschriebenen Entscheidungsproblem, zwischen verschiedenen gegebenen Alternativen zu wählen, kommt bei Wohnstandortentscheidungen noch eine weitere Entscheidung hinzu, nämlich die Entscheidung, wann der Haushalt die Suche beendet. Hier greift i.d.R. das in Kapitel 3.3.3 beschriebene Satisfizingprinzip, nach dem ein Entscheider in Situationen, in denen die Optionen nacheinander auftauchen, die Suche beendet, wenn eine Option auftaucht, welche sein Anspruchsniveau erfüllt. Dass sich solch eine Strategie mit der Modellierung von Wanderungsentscheidungen mit einem erweiterten SEU-Modell, welches in der Grundform eine nutzenmaximierende Lösung postuliert, in Einklang bringen lässt, lässt sich mit dem Kosten-Nutzen-Aufwand der weiteren Suche erklären: Eine weitere Suche lohnt sich nur, wenn der erwartete Nutzen die zusätzlichen Suchkosten übersteigt (KALTER 2000: 468).

Die letztendliche Entscheidung für einen neuen Wohnstandort markiert das Ende des Entscheidungsprozesses und stellt eine „Handlungsverwirklichung“ im Sinne des modellhaften Handlungsablaufs nach WERLEN (vgl. Kapitel 3.3.1) dar. Sie stellt die beste Lösung für das Entscheidungsproblem aus Sicht des jeweils Handelnden dar. Erscheint während der Suche die aktuelle Wohnung als der subjektiv beste Standort, bricht der Haushalt die Wohnungssuche ab (BROWN/MOORE 1970 und KALTER 2000: 467).⁸⁹ Da in dieser Arbeit nur tatsächlich realisierte Wanderungen im Fokus des Erkenntnisinteresses stehen, werden hier nur jene Fälle weiter betrachtet, in denen der Handlungsvollzug in einer Wanderung besteht und damit raumwirksam wird (vgl. Abbildung 23). Die Entscheidung für einen neuen Wohnstandort impliziert als „*choice of outcome*“ (CLARK 1993: 229) auch die Handlungsfolgen, sowohl für den Haushalt selbst als auch für das „soziale System“ (vgl. Kapitel 3.3.2). Die Handlungsfolgen werden in Stufenmodellen zur Wanderungsentscheidung i.d.R. nicht als eigenständige Stufe dargestellt. Eine Ausnahme bildet ein Modell von GOLDSCHMIDT (1986), das als letzte Stufe eine „Anpassung- und Evaluationsphase“ ausweist. Der Haushalt selbst trifft seine Wohnstandortentscheidung immer auf der Basis unvollkommener Informationen (s.o.). Somit bleibt für ihn ein „Restrisiko“, dass im Alltag am neuen Wohnstandort Defizite und Probleme auftreten, derer er sich im Vorfeld nicht bewusst war. Eine wesentliche Folge der Wohnstandortentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern für das „soziale System“ ist eine disperse Siedlungsstruktur als nicht-intendierte Handlungsfolge einer Vielzahl an autonomen Einzelentscheidungen.

⁸⁹ Wie die Entscheidung umzuziehen kann dies durch interne oder externe Faktoren bedingt sein, z.B. kann sich die Bewertung entscheidungsrelevanter Kriterien, wie der mit einem Umzug verbundenen sozialen Transaktionskosten, im Laufe der Suche ändern, oder *constraints* am Wohnungsmarkt bedingen, dass der Haushalt keinen seinen Anforderungen entsprechenden neuen Wohnstandort findet.

3.4 Rahmenbedingungen individueller Wanderungsentscheidungen

Wie bereits aus dem im letzten Kapitel dargestellten Prozessmodell der Wohnstandortwahl hervorgeht, haben die privaten Haushalte in ihrer Standortentscheidung keine völlige Handlungsfreiheit, sondern ihr Entscheidungsspielraum ist durch individuelle Ressourcen – insbesondere Geld und Zeit – sowie externe Rahmenbedingungen, die als *constraints* auf das individuelle Handeln wirken, beschränkt. Diese wirken auf der Makroebene des „sozialen Systems“ (handlungstheoretische Sichtweise, vgl. Kapitel 3.3.1) bzw. als „institutioneller Kontext“ (steuerungstheoretische Sichtweise, vgl. Kapitel 3.1) und können bei einer mikroanalytischen Betrachtungsweise, wie sie im Fokus dieser Arbeit steht, nicht völlig unberücksichtigt bleiben.

Wesentliche Ressourcen eines Haushaltes bei der Wohnstandortwahl sind sein regelmäßiges Einkommen und sein Vermögen. Gerade Haushalte mit niedrigem Einkommen sind in ihrer Wohnstandortwahl stark beschränkt, so dass diese kaum durch die eigentlichen Präferenzen der Haushalte als vielmehr durch die Zwänge des Wohnungsangebotes bestimmt ist (KREIBICH 1979).⁹⁰ In Bezug auf Stadt-Umland-Wanderungen stellt auch der Besitz eines Pkws eine Ressource dar. Haushalte, die aus der Kernstadt in das Umland abwandern, weisen einen durchschnittlich höheren Pkw-Besitz als die sesshafte Bevölkerung in der Kernstadt auf (HOLZ-RAU/SCHNEIDER 2005: 70). Der Besitz eines Pkws korreliert zwar hoch mit den finanziellen Ressourcen eines Haushaltes, ist aber auch durch immaterielle Werte und die Sozialisation des Haushaltes geprägt. Dies ist ein Beispiel dafür, dass generell Werte, Einstellungen und die Sozialisation als Ressourcen und *constraints* in Entscheidungssituationen wirken (WEICHHART 2008: 265). Als *constraints* bei nahräumlichen Wanderungen können darüber hinaus die Aktivitätenstandorte des Haushaltes wie der Arbeitsplatz bzw. die Arbeitsplätze der Haushaltsmitglieder oder die Wohnstandorte von Familienangehörigen und Freunden wirken. Diese stellen regelmäßig im Alltag aufgesuchte räumliche Fixpunkte dar.

Als externe Rahmenbedingung der Wohnstandortentscheidung in Stadtregionen wirken zunächst die Gegebenheiten des regionalen Wohnungsmarktes:

„Ermöglichkeiten und Beschränkungen ergeben sich [...] durch das objektive Wohnungsangebot, mit dem man sich in besonderem Maße konfrontiert sieht, wenn man sich auf Wohnungssuche befindet. Dabei zeigt sich, dass nicht allein die Entscheidungen eines Wohnungssuchenden die resultierende Wohnsituation schaffen. Dessen Handeln muss sich an den objektiven Wohnmöglichkeiten mit ihren erdräumlichen Verteilungen orientieren.“ (ODERMATT/VAN WEZEMAEL 2007: 17f.)

⁹⁰ Sehr gut verdeutlichen lässt sich dies an den aktuellen gesetzlichen Regelungen für die Übernahme von Unterkunftskosten für die Bezieher von Arbeitslosengeld II. Diese werden nur im Rahmen kommunal festgelegter Angemessenheitskriterien (Obergrenzen der Wohnungsgröße und/oder der Mietkosten) übernommen (§ 22 SGB II). Diese Angemessenheitskriterien wirken für die Empfänger von Arbeitslosengeld II als *constraint* bei der Wohnstandortwahl.

Die Nachfrager können ihre Präferenzen also nur innerhalb des zum Zeitpunkt der Wohnungssuche verfügbaren Wohnungsangebotes umsetzen. Diese sind sowohl intra- wie auch interregional nicht gleich verteilt:

- Innerhalb einer Stadtregion nehmen idealtypisch sowohl die Preise wie auch die Siedlungsdichte vom Kern zu den Rändern hin ab und der Anteil an Einfamilienhäusern sowie die Verfügbarkeit von Bauland für den individuellen Wohnungsbau zu (vgl. Kapitel 2.1.1).
- Die Stadtregionen insgesamt zeigen deutliche Unterschiede im Hinblick auf den Grad der Angespanntheit der Wohnungsmärkte (BBR 2007b). *Constraints* des Wohnungsangebotes spielen in angespannten Wohnungsmärkten („Anbietermärkte“) eine deutlich höhere Rolle als in entspannten Wohnungsmärkten („Nachfragermärkte“) (FRICK 1996: 217f.).⁹¹

Diesen überwiegend marktgesteuerten intra- wie auch die interregionalen Differenzen am Wohnungsmarkt haben also Auswirkungen auf die Wahlfreiheit der wohnungssuchenden Haushalte in einer bestimmten Stadtregion. Daneben setzt auch die öffentliche Hand dem Handeln der privaten Haushalte Rahmenbedingungen. Direkt profitieren Haushalte, die einen nicht-integrierten Wohnstandort wählen, von der Entfernungspauschale sowie der Förderung des Wohneigentums (derzeit sog. „Wohn-Riester“ bis 2005 „Eigenheimzulage“). Daneben werden auch die in dispersen Siedlungsstrukturen pro Kopf höheren Infrastrukturkosten nur teilweise den Verursachern angelastet. (vgl. Kapitel 2.1.1) Insgesamt lässt sich hinsichtlich der Subventionierung disperser Siedlungsstrukturen und der individuellen Mobilität der privaten Haushalte zusammenfassend festhalten: *„Diese ‚Unwahrheit‘ des Preises ist einer der Gründe, warum die Suburbanisierung gleichwohl attraktiv ist.“* (APEL 2005: 59) Sie ermöglicht es den Haushalten, die Vorteile günstigerer Bodenpreise im Umland sowie einer subventionierten Mobilität zu kombinieren.

Interpretiert man den Makroprozess der Bauland- bzw. Siedlungsentwicklung aus einer Mikroperspektive, stellen GUTSCHE und SCHILLER fest:

„Die Akteure der Baulandentwicklung versuchen ihre jeweiligen Kosten zu minimieren. In der Summe ihrer Entscheidungen führt dies jedoch zu einer sehr kostenaufwändigen regionalen Siedlungsstruktur.“ (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 20)

Sie bezeichnen diesen Widerspruch als „Kostenparadoxon der Baulandentwicklung“ (ebenda).⁹² Die Akteure der Wohnbaulandentwicklung (Flächenanbieter, Mittler und Flächennachfrager, vgl. Kapitel 3.2) folgen in ihren Handlungen, wenn auch nicht ausschließlich, so aber zumindest auch finanziellen Motiven. Jeder Akteur hat dabei einen unterschiedlichen Bilanzierungsrahmen, welche Kosten für ihn relevant sind und im Vergleich zu lebensweltlichen Motiven wahrgenommen werden. Die Einzelentscheidungen der Akteure stehen in wechselseitigen Abhängigkeiten und stellen somit auch wesentliche Rahmenbedingungen für das Handeln der anderen Akteure dar. Auf diese Weise entstehen

⁹¹ KREIBICH und PETRI (1982) zweifeln sogar an, ob in stark angespannten Wohnungsmärkten den Präferenzen der Haushalte überhaupt eine Entscheidungsrelevanz zukommt.

⁹² Zur handlungstheoretischen Erklärung solcher paradoxen Phänomene, die aus der Aggregation individueller Handlungen resultieren, s. Kapitel 3.3.1.

nicht intendierte Kosteneffekte, die das Kostenparadoxon ausmachen. Dabei lassen sich fünf wiederkehrende Grundmuster der Kostenintransparenz ausmachen, auf die das Kostenparadoxon zurückzuführen ist (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 206ff.):

1. Eine verzerrte Kostenwahrnehmung: Bestimmte Kosten werden von den Akteuren nicht hinreichend in der Entscheidung berücksichtigt (z.B. die Mobilitätskosten der Haushalte oder die von den Kommunen zu tragenden Erschließungskosten).
2. Einen fehlenden Verursacherbezug zum Nutzen: Z.B. werden die Kosten der Ver- und Entsorgung nicht räumlich differenziert, obwohl diese erheblich von der Siedlungsdichte abhängig sind.
3. Eine Verschiebung der Kosten auf andere Kostenträger: In der Kostenbilanzierung der Entscheider spielen fast ausschließlich die Kosten, die sie selbst zu tragen haben, eine Rolle (z.B. spielen für die Kommunen Kosten, die die privaten Haushalte und Ver- und Entsorgungsunternehmen an der Erschließung zu tragen haben, keine Rolle).
4. die Überlagerung siedlungsstruktureller Kosteneffekte durch andere Einflüsse: Z.B. überlagert das Bodenpreisgefälle zwischen Baugebieten unterschiedlicher Siedlungsdichte aus Sicht der Haushalte die höheren Erschließungskosten in weniger dicht bebauten Gebieten.
5. die Nichtberücksichtigung von indirekten Kostenträgern an der Entscheidungskette: Die infrastrukturellen Kosten werden von allen Netznutzern oder der Allgemeinheit der Steuerzahler getragen. Diese werden aber kaum in Entscheidungsprozesse zur Siedlungsentwicklung einbezogen.

Als Rahmenbedingung der Wohnstandortentscheidung privater Haushalte interpretiert, impliziert das Kostenparadoxon der Baulandentwicklung: Den Haushalten werden in ihrer Entscheidung extern finanzielle Anreize gesetzt, die zur Wahl eines nicht-integrierten Wohnstandortes beitragen (insbesondere durch die Grundmuster 2 bis 4). Grundmuster 1 lässt sich hingegen mit den beschränkten kognitiven Fähigkeiten des Menschen in Entscheidungssituationen erklären (vgl. Kapitel 3.3.3).

Darüber hinaus stellen auch viele der in Kapitel 2.2.3 auf der Makroebene beschriebenen Einflussfaktoren einer Renaissance der Städte als Wohnstandort bzw. der weiteren Attraktivität suburbaner Wohnstandorte Rahmenbedingungen individueller Wanderungsentscheidungen dar; z.B. wirkt sich der strukturelle Effekt des Rückgangs der Zahl der potenziellen Stadt-Umland-Wanderer dämpfend auf die Wohnungsnachfrage in den Stadtregionen und damit auch auf die Immobilienpreise aus. Daneben werden bereits dort eine Vielzahl an Einflussfaktoren beschrieben, die das Wanderungsverhalten und damit die Summe der individuellen Wanderungsentscheidungen derzeit und voraussichtlich auch zukünftig beeinflussen (vgl. zusammenfassend Abbildung 14 auf S. 36). Diese Veränderungen im „sozialen System“ führen dazu, dass in individuellen Wanderungsentscheidungen urbane Wohnstandorte für die privaten Haushalte tendenziell attraktiver werden, während die Attraktivität suburbaner Wohnstandorte tendenziell zurückgeht.

4 Wanderungsmotivforschung

Die Wanderungsmotivforschung untersucht den Prozess der Suburbanisierung als individuelle Entscheidung der wandernden Haushalte. Sie bedient sich der Methoden der empirischen Sozialforschung und ist Teilbereich einerseits der Wanderungs- und Suburbanisierungsforschung, andererseits aber auch der kommunalen Stadtforschung bzw. Wohnungsmarktbeobachtung und damit anwendungsorientiert bzw. politikberatend ausgerichtet. Ziel von Wanderungsmotivstudien ist es, die soziodemographischen und -ökonomischen Merkmale von in das Umland abwandernden Haushalten sowie deren handlungsleitende Motive zu ergründen.⁹³ Wanderungsmotivstudien untersuchen Suburbanisierungsprozesse also aus der Mikroperspektive, indem sie die individuellen Entscheidungsprozesse der abwandernden Haushalte in den Mittelpunkt stellen. Diese empirischen Untersuchungen, insbesondere die Vielzahl der von den Kernstädten durchgeführten oder in Auftrag gegebenen Wanderungsmotivstudien, dienen als Grundlage zur Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, die Stadt-Umland-Wanderung zu begrenzen. In diesem Kapitel werden zunächst die Entwicklung der Wanderungsmotivforschung in Deutschland sowie ihre wesentlichen inhaltlichen Erkenntnisse kurz umrissen (Kapitel 4.1). Anschließend werden wesentliche Kritikpunkte an den bisher durchgeführten Wanderungsmotivstudien diskutiert (Kapitel 4.2).

⁹³ Im Prinzip sagt der Begriff der Wanderungsmotivforschung zunächst nichts über die Art der betrachteten Wanderungsströme (Fernwanderung, Nahwanderung, Zuzug in oder Fortzug aus der Stadt etc.). In dieser Arbeit wird er, soweit nicht explizit anders dargestellt, nur für solche empirischen Studien verwendet, die auch oder ausschließlich Stadt-Umland-Wanderungen thematisieren.

4.1 Entwicklung der Wanderungsmotivforschung

Wanderungsmotivstudien sind seit den 1970er Jahren ein etabliertes Instrument der kommunalen Stadtforschung (JESSEN et al. 1978: 521f.). Mit der Erarbeitung bzw. Beauftragung von Wanderungsmotivstudien und der Ableitung von Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung aus diesen Studien reagieren die Kommunen vor allem in Zeiten, in denen die Wanderungsverluste der Kernstädte an das Umland besonders hoch sind: So hat eine Recherche von BLECK (2005: 45) für Nordrhein-Westfalen ergeben, dass sich die insgesamt 37 Wanderungsmotivstudien, die zwischen 1967 und 2003 für nordrhein-westfälische Kommunen erstellt wurden, je zur Hälfte auf zwei Forschungsphasen von 1967 bis 1984 und 1997 bis 2003 aufteilen.⁹⁴ Diese Phasen decken sich – mit einem gewissen *timelag* – mit den beiden Hochphasen der Suburbanisierung in den alten Bundesländern (vgl. Kapitel 2.1.3). Mit dem Abflachen der Suburbanisierung seit Beginn der Jahrtausendwende und der parallel aufgekommenen Diskussion um eine Renaissance der Städte (vgl. Kapitel 2.2), ließ auch das Interesse der Kommunen an Wanderungsmotivuntersuchungen nach: Nach eigenen Recherchen im Frühjahr 2010 wurden deutschlandweit anschließend nur drei weitere kommunale Wanderungsmotivstudien veröffentlicht, die sich explizit auf in das Umland abgewanderte Haushalte beziehen.⁹⁵ Die Wanderungsmotivstudien werden entweder von den Kommunen selbst erstellt oder von diesen in Auftrag gegeben. Es handelt sich überwiegend um auf Methoden der quantitativen empirischen Sozialforschung basierende Studien. „Da den Auftraggebern nur repräsentative Ergebnisse für sie relevante Aussagen zu erbringen scheinen“ (MENZL 2007: 22), lässt sich dies auf den politikberatenden Charakter der Studien zurückführen.

Die in der zweiten Forschungsphase erstellten Wanderungsmotivstudien zeigen einen deutlichen räumlichen Schwerpunkt auf die nordrhein-westfälischen Kernstädte. Dies ist neben der Ballung von Großstädten in diesem Bundesland auch darauf zurückzuführen, dass diese Studien hier häufig als ein Modul einer „Kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung“ erarbeitet wurden und den Kommunen über den „Initiativkreis Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung“ (IK KomWoB) sowohl methodische Hilfestellung gegeben

⁹⁴ Deutschlandweit wurden nach eigenen Recherchen seit 1995 gut 35 Wanderungsmotivstudien veröffentlicht. Überwiegend beziehen sich diese auf Großstädte, aber auch einige größere Mittelstädte haben Wanderungsmotivstudien durchgeführt. (vgl. FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 17ff. sowie ergänzende Recherchen im Frühjahr 2010)

⁹⁵ Dies sind Studien der Städte SOLINGEN (2004), LEVERKUSEN (2006) und Mannheim (GANS/SCHMITZ-VELTIN/WEST 2010). Darüber hinaus wurde im Forschungsverbund „Demographischer Wandel und räumliche Mobilität“ eine vergleichende Wanderungsmotivstudie für das Bergische Land und die Region Bonn erarbeitet (DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE 2008a und FÖBKER et al. 2007), die allerdings als Zuzugsbefragung in ausgewählte Gemeinden der Regionen konzipiert war und auch Fernzuzüge in die Stadtregion umfasst.

wie auch die Relevanz von Wanderungsmotivuntersuchungen zur Fundierung kommunaler Handlungsstrategien verdeutlicht wurde.⁹⁶

Abbildung 24: Quervergleich wesentlicher Ergebnisse kommunaler Wanderungsmotivstudien

Die Stadt-Umland-Wanderer

- Familienhaushalte bilden unter den abgewanderten Haushalten nicht die Mehrheit. Familienhaushalte wandern aber überproportional zu ihrem Anteil in den Kernstädten ab.
- Gut die Hälfte der Stadt-Umland-Wanderer ist zwischen 30 und 44 Jahre alt.
- Es wandern überwiegend Haushalte mit einem mittleren Einkommen ab.

Veränderung der Wohnsituation mit dem Umzug

- Die Wohnfläche pro Kopf erhöht sich mit dem Umzug.
- Die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer bezieht kein freistehendes Einfamilienhaus, wohnt nach dem Umzug aber entweder in einem Einfamilien-, Doppel-, oder Reihenhaus.
- Die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer wohnt auch nach dem Umzug zur Miete. Der Anteil der Haushalte, die im Eigentum wohnen, vervielfacht sich aber mit dem Umzug, und der Anstieg der Eigentümerquote ist mit einem Umzug in das Umland größer, als dies bei innerstädtischen Umzügen der Fall ist.

Wanderungsmotive und Wohnstandortsuche

- Als Auslöser der Wanderungsentscheidung dominieren wohnungsbezogene Gründe und persönliche Motive.
- Die Anforderungen an den neuen Wohnstandort setzen sich aus einem komplexen Bündel an „harten“ (z.B. Wohnfläche, Wunsch Wohneigentum zu bilden) und „weichen“ (z.B. passendes Wohnumfeld, Wunsch „im Grünen“ zu wohnen) Standortkriterien zusammen.
- Am Herkunftsort als defizitär empfundene Wohnbedingungen (Push-Faktoren) korrespondieren mit den im Umland gesuchten Wohnstandortbedingungen (Pull-Faktoren).
- Für die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer wäre auch ein Wohnstandort in der Kernstadt in Frage gekommen.

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 15ff.

Wesentliche Erkenntnisse eines qualitativen Quervergleichs vorliegender Wanderungsmotivstudien sind in Abbildung 24 als Überblick dargestellt. Dieser bezieht sich nur auf einige zentrale Inhalte der vorliegenden Studien. Da, wie in Kapitel 4.2 gezeigt werden wird, die Aussagekraft solcher Vergleiche, wie sie auch bereits von anderen Autoren vorgenommen wurden,⁹⁷ allerdings stark eingeschränkt ist, wird auf die Ergebnisse dieses

⁹⁶ Die „Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung“ geht auf einen Modellversuch der Wohnungsbauförderungsanstalt NRW (Wfa) in den Jahren 1997-2001 zurück. Mittlerweile stellt sie im Sinne eines Frühwarnsystems einen zentralen Baustein der Wohnungsmarktpolitik in mehr als 30 nordrhein-westfälischen Groß- und Mittelstädten sowie ca. zehn weiteren Städten im Bundesgebiet dar (FORUM KOMWoB o.J.). Die kommunale Wohnungsmarktbeobachtung zeichnet sich insbesondere durch eine kontinuierliche und zusammenfassende Analyse von amtlichen sowie weiteren wohnungsmarktrelevanten Daten aus, die in regelmäßig erscheinenden Wohnungsmarktberichten dargelegt werden. Diese kontinuierliche Marktbeobachtung wird u.a. durch punktuelle eigene empirische Erhebungen, wie Wanderungsmotivbefragungen, ergänzt. Adressaten der kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung, wie auch der Wanderungsmotivuntersuchungen, sind neben der kommunalen Verwaltung und Politik die weiteren Akteure am kommunalen Wohnungsmarkt (z.B. Wohnungswirtschaft und Interessenvertreter). Sie erhebt daher den Anspruch allgemeinverständlich zu sein und verzichtet aus diesem Grund z.B. auf komplexe statistische Methoden. (KRAUS 2005)

⁹⁷ Für qualitative inhaltliche Quervergleiche der Wanderungsmotivstudien s. ARING 2002: 35ff., ISMAIER 2002, HEITKAMP 2002a und HEITKAMP 2002b. Eine quantitative Metaanalyse der Primärdaten von 37 nordrhein-westfälischen Wanderungsmotivstudien hat BLECK (2005) vorgelegt.

Quervergleichs an dieser Stelle nicht im Detail eingegangen. Zu erwähnen ist aber, dass diese das Klischee von der Familie, die im Umland ein freistehendes Einfamilienhaus baut, in Frage stellen, da die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer weder Familienhaushalte, noch Haushalte, die Eigentum bilden, sind, noch ein freistehendes Einfamilienhaus beziehen. Ein ausführlicher Quervergleich vorliegender Wanderungsmotivstudien (vgl. FOPSPROJEKTKONSORTIUM 2005: 15ff.) war aber eine wesentliche Grundlage für die Konzeption der dieser Arbeit zugrunde liegenden empirischen Erhebungen (vgl. Kapitel 7).

Neben dieser Vielzahl an angewandten, kommunalen Wanderungsmotivstudien, die explizit auf die Formulierung von Strategien und Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ausgerichtet sind, sind seit Ende der 1990er Jahre in begrenztem Umfang auch wissenschaftliche Wanderungsmotivstudien veröffentlicht worden, deren Erkenntnisinteresse über die auf eine Kernstadt und ihr Umland bezogene Erhebung der Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderung sowie die Ableitung von Gegenstrategien hinausgehen.⁹⁸ Diese Studien haben insbesondere Beiträge zur Schließung der folgenden Forschungslücken geleistet:

- *Qualitativ fundierte Wanderungsmotivstudien:* Die Wanderungsmotivforschung wird von quantitativen Studien dominiert. In den letzten Jahren wurden aber mehrere Studien veröffentlicht, die die Entscheidungen von Haushalten für einen Wohnstandort im suburbanen Raum mit Hilfe qualitativer Methoden ergründen: MENZL (2007) untersucht am Beispiel einer Gemeinde im Hamburger Umland die Alltagsarrangements von Stadt-Umland-Wanderern im suburbanen Raum.⁹⁹ Der Forschungsverbund „Demographischer Wandel und Wanderungen in Stadtregionen“ (s. Fußnote 95 auf S. 108) ergänzt quantitative Zuzugsbefragungen mit qualitativen Interviews mit Personen, die innerhalb der Stadtregionen umgezogen sind, um insbesondere die Wanderungsmotive und die Wohnstandortsuche detaillierter zu erfassen, als dies in einer quantitativen Wanderungsmotivuntersuchung möglich ist. (DITTRICH-WESBUER/BRZENCZEK 2007 und FÖBKER et al. 2007)
- *Besonderheiten der Wohnstandortwahl in polyzentralen Städte-Regionen:* BLOTEVOGEL und JESCHKE (2003) untersuchen die Wanderungen aus den neun großen Kernstädten des Ruhrgebietes in das jeweilige, einheitlich abgegrenzte, Umland, welches auch die kleineren Kernstädte der Region umfasst. Sie stellen in ihrer Untersuchung u.a. Unterschiede zwischen Wanderungen zwischen kreisfreien Städten der Region sowie von einer kreisfreien Stadt in eine kreisangehörige Ge-

⁹⁸ Die Grenze zwischen „kommunalen“ und „wissenschaftlichen“ Wanderungsmotivstudien ist insofern fließend, als auch viele der Studien mit erweitertem wissenschaftlichem Erkenntnisinteresse von Kommunen beauftragt wurden (z.B. BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003 und GANS/SCHMITZ-VELTIN/WEST 2010).

⁹⁹ Ähnlich versuchen HAHN und STEINBUSCH (2006) in einer hermeneutischen Arbeit die Bedeutungsgehalt der „Zwischenstadt“ in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main aus der Sicht der Bewohner zu erfassen. Diese Arbeit lässt aber nur indirekte Rückschlüsse auf Suburbanisierungsprozesse zu, da allgemein Bewohner des suburbanen Raumes und nicht explizit Stadt-Umland-Wanderer befragt wurden.

meinde heraus. Nur letztere lassen sich mit Stadt-Umland-Wanderungen in Stadtregionen mit nur einer Kernstadt vergleichen. (vgl. auch Kapitel 2.1.3.3)

- *Interregional vergleichende Wanderungsmotivstudien:* Zum Ende der zweiten Forschungsphase wurde eine Reihe an Beiträgen vorgelegt, die die kommunalen Wanderungsmotivstudien vergleichend auswerten (s. Fußnote 97 auf S. 109). Bisher liegt allerdings noch keine Wanderungsmotivstudie vor, die quantitativ valide regionale Vergleiche zulässt (vgl. Kapitel 4.2).
- *Wohnstandortwahl jenseits administrativer Grenzen:* Der Forschungsverbund „Demographischer Wandel und Wanderungen in Stadtregionen“ leistet darüber hinaus einen Beitrag dazu, die Wohnstandortwahl in Stadtregionen jenseits des üblichen Blickwinkels einer Stadt-Umland-Dichotomie zu erforschen (vgl. Kapitel 2.4.1). Die Analyse erfolgt auf der Grundlage einer kleinräumigen Typisierung von suburbanen, semi-urbanen und urbanen Stadtquartieren und schärft somit den Blick für die räumliche Heterogenisierung innerhalb der Stadtregionen. (DITTRICH-WESBUER/ OSTERHAGE 2008b)
- *Bedeutung von Lebensstilen für die Wohnstandortwahl in Stadtregionen:* Im Forschungsverbund „StadtLeben“ wurde der Einfluss von Lebensstilen auf die Wohnstandortwahl in Stadtregionen untersucht. Diese spielen zwar eine signifikante, aber gegenüber anderen Merkmalen, insbesondere der Lebenslage, aber auch den subjektiven Standortpräferenzen und der Verkehrsmittelverfügbarkeit, untergeordnete Rolle für die Wohnstandortwahl. (BECKMANN et al. 2006 und SCHEINER 2008)

4.2 Kritik an Wanderungsmotivstudien und der Wanderungsmotivforschung

An den quantitativ ausgerichteten Wanderungsmotivstudien wurde von einer Reihe von Autoren Kritik geübt. Diese betrifft methodische Aspekte im Allgemeinen sowie die Erfassung der Wanderungsmotive im Speziellen. Diese Kritikpunkte werden im Folgenden dargestellt und diskutiert. Daneben lässt sich aus wissenschaftlicher Sicht auch Kritik an der inhaltlichen Ausrichtung der Wanderungsmotivforschung insgesamt benennen, die gleichzeitig Lücken der bisherigen Forschung aufzeigt.

Kritik an der Methodik der Wanderungsmotivstudien im Allgemeinen

Zunächst wird an Wanderungsmotivstudien kritisiert, dass über sie nicht-mobile Haushalte nicht erfasst werden. So kann auch bei diesen der Wunsch nach einem Wohnstandort-

wechsel vorliegen, aber unrealisiert bleiben, da z.B. keine entsprechende Wohnung gefunden wird (vgl. auch Kapitel 3.3.5).

„Diskrepanzen zwischen Wohnwunsch und Wohnwirklichkeit, die wegen der Lage auf dem Wohnungsmarkt nicht zu Wanderungsentscheidungen geführt haben, sind systematisch ausgeklammert. Die Beschäftigung nur mit den Wanderungsgefallen impliziert Sesshaftigkeit als eine nicht weiter interessierende Restkategorie, in der erzwungene und freiwillige Nichtwanderung zusammengeworfen werden.“ (JESSEN et al. 1978: 524)

Über Wanderungsmotivuntersuchungen können dementsprechend nur die Motive realisierter Wanderungen erfasst werden (vgl. auch BUCHHOLZ 1970: 32f. und BLECK 2005: 14f.). Dies ist aber insofern unerheblich, als diese Studien nicht das Ziel verfolgen, generell die Wohnstandortwahl zu erklären, sondern die Motive ergründen wollen, die den realisierten Wanderungen zugrunde liegen, um z.B. Gegenstrategien ableiten zu können. WEICHHART (1987: 108) geht sogar noch weiter, indem er argumentiert, dass es in handlungstheoretisch fundierten Untersuchungen zu Wohnstandortpräferenzen zwingend notwendig ist, diese auf Probanden zu beschränken, die sich aktuell mit einem möglichen Wohnstandortwechsel befassen bzw. gerade befasst haben, um valide Ergebnisse zu erzielen.

Eine weitere Kritik an Wanderungsmotivuntersuchungen, die sich ausschließlich auf den Migrationstyp der Stadt-Umland-Wanderer beschränken, besteht darin, dass sie das „Grundrauschen“ des Wanderungsaustausches innerhalb einer Region nicht hinreichend von selektiven Abwanderungsprozessen von der Kernstadt in das Umland trennen können. So ziehen zwar innerhalb einer Region sehr viele Haushalte in eine andere Kommune, die Summe der hieraus resultierenden kumulierten kommunalen Wanderungssalden ist demgegenüber aber recht gering. Jedoch haben nur diese Wanderungssalden raumstrukturelle Auswirkungen, da sie mit einer Umverteilung von Bevölkerungsgewichten innerhalb einer Region verbunden sind, und können daher als selektiv bezeichnet werden. Die Motive dieser selektiven Wanderungen lassen sich nur aus einem Vergleich der Motive Zu- und Fortziehender herausfiltern. (ARING 2002: 35f.) Diese Kritik hat zwar ihre Berechtigung, wenn es darum geht, die Selektivität von Stadt-Umland-Wanderungen gegenüber anderen Wanderungsströmen zu hinterfragen, für die Zielsetzung der kommunalen Wanderungsmotivstudien, Gegenstrategien zu fundieren, sind aber zunächst die Strukturen und Motive der ins Umland abgewanderten Haushalte zentral. Der zusätzliche Erkenntniswert, der durch die Befragung zuziehender Haushalte gewonnen werden könnte, muss gegen den zusätzlichen Realisierungsaufwand abgewogen werden. Außerdem bietet auch ein Vergleich mit der ortsansässigen Bevölkerung in den Kernstädten die Möglichkeit, die Selektivität der Stadt-Umland-Wanderung zu beurteilen.

Auch die Orientierung der Wanderungsmotivstudien an den administrativen Grenzen zwischen Kernstadt und Umland wird kritisiert:

„Das Überschreiten der Gemeindegrenze stellt ein recht willkürliches und häufig wenig befriedigendes Abgrenzungskriterium dar, denn dadurch können ganz ähnlich strukturierte und motivierte Wohnsitzverlagerungen, wie z.B. Umzüge aus der Innenstadt an die Peripherie diesseits oder jenseits der administrativen Stadtgrenze, in einem Fall zu den Wanderungen gerechnet werden, während sie im anderen Fall von vornherein ausgeklammert werden.“ (BÄHR 2004: 249)

Dass der Blickwinkel eines „Stadt-Umland-Gegensatzes“ dennoch für kommunale Wanderungsmotivstudien eine politisch-normativ begründete Berechtigung hat, wurde bereits in Kapitel 2.4.1 ausführlich diskutiert.¹⁰⁰

Bemängelt wird außerdem die Konzeption von Wanderungsmotivstudien als Haushaltsbefragung, bei der i.d.R. ein Haushaltsmitglied stellvertretend Auskunft für den gesamten Haushalt gibt. Dieses Vorgehen ist bei Faktenfragen zur soziodemographischen Struktur des Haushaltes oder der Wohnsituation unproblematisch, stößt aber bei Fragen, bei denen es um die subjektiven Motive und Beweggründe geht, an seine Grenzen:

„Wird aber die einzelne Person mit dem Haushalte gleichgesetzt, im Themenbereich des Handelns, also in den Begriffswelten der Gründe, Motive, Wünsche und Bedürfnisse, entsteht der Eindruck, ja wird suggeriert, es gäbe antwortende und handelnde Haushalte. Damit wird dem Haushalt eine soziale Rolle zugewiesen, die er aus logischen Gründen [...] nicht haben kann.“ (HAHN/STEINBUSCH 2006: 36)

Auch dieser Kritik ist im Grundsatz nichts entgegenzusetzen, eine Vernachlässigung dieses Aspektes im Sinne einer methodischen Vereinfachung lässt sich aber wiederum mit der politisch-normativen Zielsetzung der Wanderungsmotivstudien begründen. Für die Stadtentwicklung sind, wie auch HAHN und STEINBUSCH (2006: 35ff.) selbst anmerken, Haushalte, als die am Wohnungsmarkt agierenden Akteure, die relevante Bezugsgröße. Und zumindest ist davon auszugehen, dass Wohnstandortentscheidungen als weitreichende Entscheidungsprozesse, die mit einem gemeinsamen Umzug der Haushaltsmitglieder enden, auch gemeinsam gefällt werden und damit die Grundlagen, auf denen diese Entscheidung getroffen wurde, zwischen den Haushaltsmitgliedern diskutiert wurden. So erscheint zumindest für das letztendliche Ergebnis des Entscheidungsprozesses die stellvertretende Auskunft eines Haushaltsmitgliedes für den gesamten Haushalt hinreichend, um daraus Rückschlüsse für die Stadtentwicklung ziehen zu können. Ein vertiefender wissenschaftlicher Forschungsbedarf zur Frage der haushaltsinternen Aushandlungs- und Entscheidungsprozesse bei der Wohnstandortwahl bleibt hiervon unbenommen (vgl. hierzu z.B. KALTER 1997, DIELEMAN 2001 oder LEVY/MURPHY/LEE 2008).

Vielen Wanderungsmotivstudien fehlt darüber hinaus der Bezug zur Makroebene des „sozialen Systems“ (vgl. Kapitel 3.3). Wanderungsmotive können nicht losgelöst von den Bedingungen und Handlungszwängen, die sich aus diesem ergeben, interpretiert werden:

„Wenn auch das Bestehen eines Handlungsspielraums postuliert werden kann, so wäre es doch unrealistisch, eine vollkommene Handlungs- und Willensfreiheit vorauszusetzen. Menschliches Handeln vollzieht sich immer in einem Bezugsrahmen und ist durch gesellschaftliche Regelungen und individuelle Situationskonstellationen mitbestimmt. Das voluntaristische Element, das mit der Definition von Motivatoren als ‚Beweggründe des Willens‘ anklingt, kann sich prinzipiell nicht voll entfalten. Die Rolle der Motivationen für Wanderungen, wie sie sich erfragen und erschließen lassen, bleiben daher insofern eine unbestimmte Größe, als ihre vollkommene Verwirklichung nicht der Regelfall ist. Das bedeutet für die Analyse von Wanderungsprozessen, dass die Motivforschung Aspektcharakter hat und keine isolierte Erklärung der Wanderungen aus Motivationen zulässt.“ (BUCHHOLZ 1970: 30)

¹⁰⁰ Für eine Betrachtung von Wohnstandortentscheidungen in Stadtregionen jenseits der administrativen Grenzen aus einer wissenschaftlich-analytischen Perspektive sei noch einmal auf DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE (2008b) verwiesen.

Die Wohnbedürfnisse der Haushalte können somit nicht – bzw. zumindest nicht eins zu eins – aus den tatsächlich im Umland bezogenen Immobilien konstruiert werden, wie dies vielfach in Wanderungsmotivstudien vollzogen wird (HAHN/STEINBUSCH 2006: 46f.). Die realisierte Nachfrage bzw. die *revealed preferences* sagen also nur etwas über die Präferenzen des Haushaltes zwischen gegebenen Alternativen unter gegebenen Rahmenbedingungen aus, nichts aber über seine generellen Wohnwünsche und -bedürfnisse (GOLLEDGE/STIMSON 1997: 54). Auch die von den Haushalten benannten Gründe für die Wahl ihres Wohnstandortes sind vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt zu interpretieren.

Kritik an der Erfassung der Wanderungsmotive

Ein Großteil der Kritik an den bisher durchgeführten Wanderungsmotivstudien bezieht sich auf den Kernbereich dieser Untersuchungen, die Erfassung der Wanderungsmotive der Haushalte. Diese hat einen grundlegend anderen Charakter als die Erfassung der soziodemographischen Merkmale der abgewanderten Haushalte sowie deren Wohnsituation. Während letztere in den Befragungen als objektive Fakten erhoben werden können, basieren die Angaben zu den Wanderungsmotiven auf den subjektiven Einschätzungen und Bewertungen des Haushaltes bzw. des stellvertretend für den Haushalt antwortenden Haushaltsmitgliedes (s.o.). Dies macht es ungleich schwieriger, sie in quantitativen Befragungen angemessen zu erheben.

In den vorliegenden Wanderungsmotivstudien werden die Wanderungsmotive sehr unterschiedlich erhoben, die entsprechenden Fragestellungen weisen eine erhebliche inhaltliche und methodische Bandbreite auf. In einzelnen Studien beschränkt sich die Abfrage der Wanderungsmotive auf wenige Aspekte (z.B. Auslöser des Umzugs und Umzugsgründe STADT DORTMUND 2001), in anderen Studien werden den Probanden sehr umfangreiche *Item*-Listen zu möglichen *Push*- und *Pull*-Faktoren zur Bewertung vorgelegt (z.B. BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003 und LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002). Im Hinblick auf die Art der Fragen können offene Fragestellung, geschlossene Fragestellung mit vorgegebenen Antwortkategorien (mit und ohne Möglichkeit zu Mehrfachnennungen) sowie Fragen, bei denen die Wichtigkeit vorgegebener Motive anhand einer mehrstufigen Skala bewertet wird, unterschieden werden. Inhaltlich unterscheiden sich die Fragestellungen z.B. hinsichtlich:

- des Auslösers der Wanderungsentscheidung bzw. dem Hauptwanderungsmotiv,
- der Anforderungen an den Wohnstandort bzw. den Umzugsmotiven,
- Push- und Pull-Faktoren,
- Fragen nach potenziellen neuen Wohnstandorten,
- oder der Motive, die Kernstadt zu verlassen.

Ein wesentlicher Kritikpunkt bezieht sich auf die Formulierung der Fragen im Hinblick auf die Zielsetzung der kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen. Über diese soll herausgefunden werden, warum Haushalte die Kernstadt verlassen und ins Umland ab-

wandern. Nahezu alle Wanderungsmotivuntersuchungen beantworten diese Frage aber höchstens indirekt, indem ggf. der Anlass des Umzugs sowie die Anforderungen an den neuen Wohnstandort bzw. *Push-* und *Pull-*Faktoren abgefragt werden, nicht hingegen die Motive, warum der Haushalt nicht innerhalb der Kernstadt erneut nach einer Wohnung gesucht hat bzw. dort nicht fündig geworden ist. (BLECK 2005: 67)¹⁰¹ Viele Wanderungsmotivstudien erfüllen damit im Hinblick auf die Erfassung der Wanderungsmotive nicht das Gütekriterium der Validität.

Die Antworten auf Fragen zu den Wanderungsmotiven spiegeln immer die subjektiven Einschätzungen der Haushalte wider. In diesen „Wahrnehmungsfiler“ fließen z.B. unterschiedliche Erfahrungen, Ansprüche, Bewertungsmaßstäbe und Vergleichsmöglichkeiten der Haushalte ein. Die Antworten auf Fragen zu Wanderungsmotiven können verzerrt sein, da sich der Befragte nicht richtig erinnert, sozial erwünschte Antworten gibt oder die Wanderungsentscheidung vor sich selbst rechtfertigt (nachträgliche Rationalisierung von Wanderungsentscheidungen, s. Kapitel 3.3.3). So besteht die Gefahr, dass diejenigen Aspekte, die auf die letztendlich gewählte Wohnung zutreffen, über- und solche Aspekte, die am Beginn der Wohnungssuche wichtig gewesen sind, unterbewertet werden: *„Die retrospektive Erfassung der Wanderungsentscheidung führt zu einer Überbetonung der Gründe, die bei der Entscheidung für die zuletzt genommene Wohnung im Vordergrund standen. Dies können durchaus andere sein als jene zu Beginn der Wohnungssuche.“* (JESSEN et al. 1978: 524) Dies ist allerdings kein Kritikpunkt, der sich auf Wanderungsmotivuntersuchungen im Speziellen bezieht, sondern die *ex-post* Erfassung von Entscheidungsprozessen generell betrifft (Problem der „kognitiven Dissonanz“, vgl. Kapitel 3.3.3).¹⁰²

Es werden über Wanderungsmotivstudien i.d.R. also lediglich der Beginn und das Resultat des Entscheidungs- und Suchprozesses erfasst, nicht aber der Prozess selbst. Wanderungsmotivstudien fassen Wanderungsentscheidungen als „punktuelle Entscheidungen“ (HAHN/STEINBUSCH 2006: 41) auf. *„Suggeriert wird eine fast mechanische Klarheit, die den Prozesscharakter (den langen Weg von der Entscheidung des Haushalts, aus der bisherigen Wohnung auszuziehen, bis hin zur Festlegung des neuen Wohnstandortes) [...] des Wohnsuch- und Entscheidungsprozesses nahezu vollständig ausblendet.“* (MENZL 2007: 23) Dies ist aber kein Problem, das nur Wanderungsmotivstudien betrifft, sondern ein generelles methodisches Problem der Erfassung von menschlichen Handlungen:

„In vielen Fällen ist die Erfassung der Handlungen von Akteuren nicht oder zumindest nicht vollständig möglich. Dies gilt vor allem für die Rekonstruktion subjektiver und kollektiver Reflexionen zur Entscheidungsfindung bei der Zielformulierung und Planung von Handlungsabläufen. Was sich hier tatsächlich im Bewusstsein eines handelnden Subjekts abgespielt hat, lässt sich im

¹⁰¹ Möglichkeiten, dies zu erfassen, bestehen darin, einer Frage nach dem aktuellen Anlass für den Wohnungswechsel eine Frage, weshalb kein Umzug innerhalb der Stadt in Frage kam, nachzuordnen oder zu fragen, unter welchen Umständen ein Verbleib des Haushaltes am alten Wohnort denkbar gewesen wäre. (BLECK 2005: 67, s. auch Kapitel 9.1)

¹⁰² In einigen Wanderungsmotivstudien ergeben sich darüber hinaus Antwortverzerrungen durch die Methode selbst, insbesondere durch unpassende oder unvollständig vorgegebene Antwortkategorien (BLECK 2005: 14ff.). Problempunkte dieser Art lassen sich durch eine intensive Vorbereitung und Tests des Erhebungsinstrumentes sowie gezielte offene Fragestellungen aber weitestgehend vermeiden.

Optimalfall nachträglich vielleicht durch ein ausführliches Tiefeninterview mit diesem Akteur erfassen. Und selbst dann kann bestenfalls eine Post-hoc-Interpretation des Akteurs zu Protokoll gebracht werden, der seine damalige Bewusstseinslage aus dem möglicherweise vollständig veränderten Kontext des Befragungszeitpunkts deutet und sich an vieles vielleicht gar nicht mehr erinnern kann oder will.“ (MEUSBURGER 1999b: 110f.)

Nach WEICHHART ist eine derartig genaue Analyse häufig gar nicht erforderlich, um die vom Handelnden intendierten und nicht intendierten Handlungsfolgen zu erfassen: „Die für Handlungsfolgen entscheidenden Primärmotivationen von Akteuren [...] sind im Kontext von Handlungsabläufen meist so dominant, dass sie von einem Beobachter [...] in vielen Fällen relativ einfach und eindeutig erschlossen werden können.“ (WEICHHART 2008: 332) Für die Ableitung von Gegenstrategien sind gerade die Handlungsfolgen von besonderem Interesse, da diese raumwirksam werden (vgl. auch Kapitel 3.3.5). Diese ergeben sich aus den letztendlich für die Wahl eines bestimmten Wohnstandortes relevanten Standortkriterien und lassen sich auch über eine *ex post*-Erhebung angemessen erfassen.

Diese Ausführungen machen dennoch deutlich, dass quantitative Methoden bei einer nachträglichen Erfassung des Such- und Entscheidungsprozesses von Stadt-Umland-Wanderern bei der Wohnstandortwahl an ihre Grenzen stoßen, da über diese lediglich der Beginn und das Resultat des Entscheidungs- und Suchprozesses erfasst werden kann, nicht aber Veränderungen der entscheidungsrelevanten Kriterien während des Prozesses. Von mehreren Autoren wird daher gefordert, über vertiefende qualitative Untersuchungen die Entscheidungsverläufe der Wandernden zu rekonstruieren (z.B. JESSEN et al. 1978: 528, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002: 85 oder MENZL 2007: 25). Solche können z.B. zu einem tiefergreifenden Verständnis der komplexen Motivbündel der Stadt-Umland-Wanderer oder der Anpassung von Wohnwünschen an die *constraints* des Wohnungsmarktes beitragen.¹⁰³

Kritisiert wird darüber hinaus, dass viele anwendungsorientierte kommunale Wanderungsmotivstudien eine angemessene theoretische Fundierung, insbesondere in Bezug auf die Erfassung der Wanderungsmotive, vermissen lassen. Hierauf deutet vor allem die unscharfe Verwendung von Begriffen wie „Motiv“ in vielen Wanderungsmotivuntersuchungen hin. So kann z.B. eine Trennung vom Partner kein „Motiv“ sein, um in eine bestimmte Stadt zu ziehen, sondern stellt einen „Auslöser“ oder „Anlass“ für einen Umzug dar (HAHN/STEINBUSCH 2006: 69). Gerade diese Unterscheidung zwischen einem Umzugsanlass und den Gründen, aus einer bestimmten Stadt wegzuziehen, sollte in Wanderungsmotivstudien, die auf die Ableitung von Strategien zur Begrenzung von Abwanderungen abzielen, generell vollzogen werden, um Fehlinterpretationen zu vermeiden (BLECK 2005: 67).

¹⁰³ Das Problem der *Post-hoc*-Interpretation des Handlungsverlaufs durch den Befragten kann allerdings auch durch eine solche Herangehensweise nicht gelöst werden. Für eine angemessene Rekonstruktion der Wechselwirkungen zwischen Zielformulierung, Handlungsschritten und Lernprozessen während der Wohnungssuche regt WEICHHART (1987: 112, 118) daher Längsschnittanalysen an, in denen Wohnstandortentscheidungen als „persönliches Projekt“ eines Haushaltes analysiert werden und Haushalte während des Prozesses der Wohnstandortentscheidung über eine teilnehmende Beobachtung begleitet und in Tiefeninterviews mehrfach befragt werden.

Darüber hinaus sollten alle Fragen, die der Erfassung der Wanderungsmotive dienen, auch theoretisch reflektiert werden.

Kritik an der inhaltlichen Ausrichtung der Wanderungsmotivforschung

Neben der dargestellten Kritik an einzelnen Wanderungsmotivstudien wird aus wissenschaftlicher Sicht auch die inhaltliche Ausrichtung der bisherigen Wanderungsmotivforschung insgesamt kritisiert und es werden Lücken der bisherigen Forschung aufgezeigt. Zunächst wird die mangelnde Vergleichbarkeit der vorliegenden Wanderungsmotivuntersuchungen als Schwachstelle der bisherigen Wanderungsmotivforschung herausgestellt. Regionale Gemeinsamkeiten und Besonderheiten der Wohnstandortwahl und Wanderungsentscheidung wurden daher bisher in der Wanderungsmotivforschung kaum untersucht. Dies ist vorrangig darauf zurückzuführen, dass das Erkenntnisinteresse der kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen in der Untersuchung der spezifischen Bedingungen der Stadt-Umland-Wanderung in der jeweiligen Stadtregion liegt. Das Untersuchungsdesign und die Regionsabgrenzung sind darauf ausgerichtet. Die Untersuchungen unterscheiden sich methodisch sowohl im Hinblick auf das Erhebungsdesign insgesamt als auch der methodischen und inhaltlichen Ausgestaltung der Fragestellungen und Antwortkategorien. Die bereits durchgeführten qualitativen Querauswertungen und die einzige quantitative Meta-Analyse vorliegender Wanderungsmotivstudien können sich daher nur auf wenige Aspekte der individuellen Wohnstandortentscheidungen beschränken und bleiben in vielen Punkten inhaltlich sehr allgemein (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 12ff., vgl. Kapitel 4.1). Ihre Aussagekraft ist somit begrenzt. Der Einfluss räumlicher Besonderheiten der einzelnen Regionen, wie deren Siedlungsstruktur, Wohnungsmarktsituation oder Erreichbarkeiten innerhalb der Region, auf die Wohnstandortwahl kann in einem Quervergleich vorliegender Studien nicht berücksichtigt werden, da die Studien zwar alle das Phänomen der Stadt-Umland-Wanderung aus einer Mikroperspektive untersuchen, der räumliche Zuschnitt des Umlandes allerdings erheblich variiert. Er reicht in den jüngeren Wanderungsmotivstudien von 19 Gemeinden im Umland von Münster (STADT MÜNSTER 2000), die überwiegend direkt an die Kernstadt angrenzen, bis zu einem über Kreisgrenzen definierten Umland in München, welches 625 Gemeinden in bis zu 60 km Entfernung umfasst (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002). Es ist offensichtlich, dass hierdurch die Vergleichbarkeit der Studien erheblich eingeschränkt ist. So ist z.B. zu vermuten, dass der Mietwohnungssektor in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten im Umland eine größere Bedeutung hat, als in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten. Gleichzeitig wird die Bedeutung des Mietwohnungssektors im Umland aber mit zunehmender Entfernung zur Kernstadt abnehmen. Den Einfluss dieser beiden Einzelfaktoren aus den Ergebnissen der vorliegenden Wanderungsmotivuntersuchungen herauszufiltern, ist nicht möglich. Um Wanderungsmotive vergleichend für verschiedene Regionen zu untersuchen, be-

darf es also eines einheitlichen Untersuchungsdesigns und einer einheitlichen funktionalen Abgrenzung der Untersuchungsräume.¹⁰⁴

Wanderungsmotivstudien werden i.d.R. durchgeführt, um aus ihnen Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung abzuleiten. Diese Strategien zielen allerdings i.d.R. auf alle Stadt-Umland-Wanderer ab. Es wird versäumt, zunächst eine Zielgruppenanalyse durchzuführen, mit deren Hilfe die grundsätzlich stadtverbundenen Haushalte unter den Stadt-Umland-Wanderern angesprochen werden könnten (HALLENBERG 2002: 142). Die Zielgruppen am Wohnungsmarkt bzw. in diesem Fall das Teilsegment derer, die aus der Stadt in das Umland wandern, zu bestimmen, wird umso notwendiger, da die Wohnungsmärkte durch eine zunehmende Unübersichtlichkeit gekennzeichnet sind. Dies leisten die vorliegenden Wanderungsmotivstudien nicht. (vgl. vertiefend hierzu Kapitel 2.4.2)

¹⁰⁴ Bisher ermöglicht keine der vorliegenden Wanderungsmotivstudien unmittelbare interregionale Vergleiche. Die Fallstudien des Forschungsverbundes „Demographischer Wandel und Wanderungen in Stadtregionen“ (vgl. Fußnote 95 auf S. 111) basieren zwar auf demselben Erhebungsinstrument, die Abgrenzung der Untersuchungsräume deckt sich aber nicht.

5 Zwischenfazit und Forschungslücken

Die bisherigen Ausführungen verdeutlichen, dass aus einer gesamtgesellschaftlichen Makroperspektive eine Begrenzung der Suburbanisierung weiterhin geboten ist und neue Ansatzpunkte hierzu auf einem tiefergreifenden Verständnis der Handlungslogiken der an diesem Prozess beteiligten Akteure aus einer Mikroperspektive aufbauen müssen. Als eine wesentliche Akteursgruppe wurden dabei die Stadt-Umland-Wanderer herausgestellt sowie theoretische Ansätze zur Erklärung der Wanderungsentscheidungen dieser Gruppe dargestellt. In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse der in den vorangegangenen Kapiteln diskutierten Theoriestränge zusammengeführt und hieraus Lücken in der bisherigen Wanderungsmotivforschung abgeleitet, zu deren Schließung der anschließende empirische Teil dieser Arbeit einen Beitrag leisten wird. Im Fokus stehen dabei vor allem jene Aspekte, deren Beantwortung die Kernstädte dabei unterstützen kann, neue Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung zu entwickeln.¹⁰⁵

Suburbanisierungsprozesse waren der vorherrschende Entwicklungstrend der Siedlungsentwicklung in Stadtregionen im 20. Jahrhundert. Dieser war vor allem in der ersten Hochphase der Suburbanisierung in den 1960er Jahren notwendig, um den Nutzungsdruck in den Kernstädten abzumildern, wenige Jahre später haben aber bereits die negativen ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgewirkungen aus gesamtgesellschaftlicher Sicht überwogen. Seit einigen Jahren sind eine Abschwächung der Suburbanisierung sowie eine neue Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort zu beobachten. Ein stabiler

¹⁰⁵ Dies schließt insbesondere jene Forschungslücken aus, deren Schließung vor allem im wissenschaftlichen Interesse liegt, wie z.B. eine von administrativen Grenzen losgelöste Betrachtung von Wanderungsentscheidungen in Stadtregionen oder die haushaltsinternen Entscheidungs- und Aushandlungsprozesse von Stadt-Umland-Wanderern bei der Wohnstandortwahl.

Trend einer quantitativen Reurbanisierung bzw. eine Reurbanisierung „als Selbstläufer“ lassen sich aber aus den derzeitigen Befunden nicht generell ableiten. Gleichzeitig ist eine zunehmende Ausdifferenzierung der regionalen Wohnungsmärkte zu beobachten, insbesondere zwischen Regionen mit wachsenden und schrumpfenden Einwohnerzahlen (bzw. angespannten und entspannten Wohnungsmärkten). Zukünftig werden Suburbanisierungsprozesse in immer mehr Regionen unter Schrumpfungsbedingungen verlaufen. Im Kontext des gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ ebenso wie auch des zweiten in den Planungswissenschaften derzeit am stärksten diskutierten Megatrends, dem Klimawandel, kommen die negativen Folgewirkungen von Suburbanisierungsprozessen bzw. einer Flächenneuanspruchnahme im Allgemeinen noch stärker zum Tragen. Beide Megatrends erfordern kompakte Siedlungsstrukturen, und die Anpassungserfordernisse an diese werden umso einfacher zu bewältigen sein, je eher es gelingt, ein zusätzliches „Aufblähen“ der derzeitigen Siedlungsstrukturen zu begrenzen. (Kapitel 2)

Das klassische Instrumentarium zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen hat allerdings nur begrenzte Wirkung gezeigt. Die Abschwächung der Suburbanisierung sowie die Renaissance der Städte als Wohnstandort sind keine im Wesentlichen durch planerische Intervention induzierten Prozesse, sondern vorrangig auf demographische Struktureffekte zurückzuführen. Auch bei jenen Einflussfaktoren dieser Entwicklungen, die auf das Wanderungsverhalten der privaten Haushalte einwirken, handelt es sich im Wesentlichen um nicht durch die öffentliche Hand gesteuerte externe Rahmenbedingungen wie z.B. die Anforderungen der post-fordistischen Arbeitswelt oder steigende Energie- und Mobilitätskosten. Viele der bisherigen Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung folgen darüber hinaus einem zunehmend in den Planungswissenschaften als nicht mehr angemessenen erachteten Wachstumsparadigma. Als neue Ansatzpunkte zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen wurden einerseits zielgruppenspezifische Strategien und Maßnahmen (→ *Forschungslücke 4*) sowie andererseits Kommunikationsstrategien identifiziert, die auf Informations- und Wahrnehmungslücken von Stadt-Umland-Wanderern bei der Wohnstandortwahl eingehen (→ *Forschungslücke 3*). (Kapitel 2)

Diese beiden neuen Ansatzpunkte zur Begrenzung der Suburbanisierung antizipieren im Gegensatz zu vielen bisher von den Kernstädten eingesetzten Instrumenten bereits, dass effektive Maßnahmen zur Begrenzung der Suburbanisierung an den Entscheidungsprozessen und Handlungslogiken der den Prozess tragenden Akteure, insbesondere der Stadt-Umland-Wanderer, ansetzen sollten. Denn die Suburbanisierung ist als emergenter Prozess nicht das Ergebnis administrativer Planung und Steuerung, sondern „*das Resultat unzähliger rationaler Einzelentscheidungen*“ (SIEVERTS 1997: 15), und deren Folgen sind als negative externe Effekte dieser Entscheidungen zu interpretieren. Aufgrund dieser Folgen werden Suburbanisierungsprozesse von der Fachwelt vorwiegend negativ bewertet, während sie gleichzeitig aus der Sicht vieler Akteure, insbesondere der Stadt-Umland-Wanderer, der Flächeneigentümer und -entwickler sowie der Umlandgemeinden eher

positiv bewertet werden, da sie diesen Akteuren einen individuellen Nutzen stiften.¹⁰⁶ Für die Stadt-Umland-Wanderer ist Suburbia ein beliebter Wohnstandort. Sie können *„einen positiven Nutzen-Kosten-Saldo (Netto-Nutzen) ihrer Standortentscheidung realisieren, wenn sie die einzelwirtschaftlichen Vor- und Nachteile einigermaßen korrekt prognostiziert haben.“* (MÄDING 2004b: 7)

Die Stadt-Umland-Wanderer wurden als eine wesentliche Akteursgruppe in Suburbanisierungsprozessen herausgestellt, da sich insbesondere deren Standortentscheidungen direkt auf die Siedlungsstruktur in einer Stadtregion auswirken. Wohnstandortentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern sind freiwillige Entscheidungen, die der Realisierung der Ziele und Werte dieser Akteursgruppe dienen. Aus handlungstheoretischer Sicht stellen disperse Siedlungsstrukturen unbeabsichtigte und nicht entscheidungsrelevante Handlungsfolgen von individuellen Handlungen, in diesem Falle Wohnstandortentscheidungen, dar. Aus planungstheoretischer Sicht lassen sich die Wohnstandortentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer als „autonomes strategisches Verhalten“ in einem emergenten Prozess, der das gesamtgesellschaftliche Ziel („strategisches Konzept“) der Begrenzung der Suburbanisierung verfolgt, charakterisieren. Emergente Prozesse werden im Wesentlichen durch Faktoren getragen, die nicht durch planerische Intervention im klassischen, linearen Begriffsverständnis zu beeinflussen sind. Eine zentrale Rolle spielt vielmehr das „autonome strategische Verhalten“,¹⁰⁷ welches in WIECHMANN'S (2008) Prozessmodell zur Analyse regionaler Strategiebildung als modellexogen angesehen wird, da es überwiegend durch Faktoren determiniert ist, die außerhalb des Modells liegen. (Kapitel 3)

Für die Entwicklung neuer Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung ist es notwendig, das autonome strategische Verhalten der Stadt-Umland-Wanderer möglichst genau zu verstehen. In Kapitel 3.3 wurden die wesentlichen handlungstheoretischen Grundlagen zur Erklärung der Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern dargelegt, welche als Interpretationsrahmen für den empirischen Teil dieser Arbeit dienen. Sozialgeographische und soziologische Handlungstheorien zeichnen sich dadurch aus, dass sie mit realitätsangemessenen, der Komplexität menschlicher Existenz nahekommenden Menschenbildern operieren (WEICHHART 2008: 274). Dieser Realismus ist aber

¹⁰⁶ Der einzelwirtschaftliche Nutzen von Suburbanisierungsprozessen für die Umlandgemeinden wird wissenschaftlich mittlerweile in Frage gestellt, diese Erkenntnis von den Kommunen aber bisher nicht hinreichend antizipiert. (vgl. GUTSCHE 2004: 6 sowie Kapitel 3.2)

¹⁰⁷ In dieser Arbeit werden die Wohnstandortentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer als wesentlicher Aspekt „autonomen strategischen Verhaltens“ in Suburbanisierungsprozessen interpretiert, so dass im Rahmen dieser Arbeit auch von „autonomen strategischem Handeln“ der Akteure gesprochen werden könnte. Generell hat WIECHMANN in seinem Prozessmodell aber den weiter gefassten Begriff „Verhalten“ bewusst gewählt, da das „autonome strategische Verhalten“ nicht nur das intentionale Verhalten (= Handeln), zu dem auch Wohnstandortentscheidungen zu zählen sind, umfasst, sondern jegliche Aktivitäten und Interaktionen der Akteure, die nicht durch das „strategische Konzept“ veranlasst bzw. motiviert sind. Diese sind nicht zwangsläufig zielgerichtet (vgl. WIECHMANN 2008: 161f.). In dieser Arbeit wird grundsätzlich der auch von WIECHMANN verwendete Begriff „autonomes strategisches Verhalten“ verwendet.

zugleich auch ihre Schwäche: Für die Forschungspraxis sind sie oft zu unhandlich, um empirisch handhabbar zu sein (LAUX 2010: 40). Empirische Anwendungsbeispiele, die auf der handlungsorientierten Sozialgeographie aufbauen, existieren daher bisher kaum (WEICHHART 2008: 274). Auch diese Arbeit strebt daher nicht an, Akteursmodelle, wie den *Attributizer*, das SEU-Modell als theoretisches Werkzeug zur Erklärung von Entscheidungen unter Unsicherheit, oder Entscheidungsregeln wie die MAU-Regel empirisch anzuwenden bzw. zu überprüfen, auch da die Arbeit den Anspruch hat, dass ihre Ergebnisse in der kommunalen Stadtforschung einsetzbar sind. Die dargestellten handlungstheoretischen Grundlagen bilden daher vielmehr ein Denkgerüst, an dem sich die auf das handelnde Subjekt ausgerichtete Empirie dieser Arbeit orientiert und auf welches in der Empirie immer wieder zurückgegriffen werden kann. Wesentlich ist dabei vor allem das in Kapitel 3.3.5 abgeleitete Prozessmodell der Wanderungsentscheidung. Dies dient dazu, die komplexen Entscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer analytisch handhabbar zu machen.

Mit der gesamtgesellschaftlichen und der individuellen Perspektive wurden zwei komplementäre Blickwinkel auf das Phänomen der Suburbanisierung dargestellt. Wechselwirkungen zwischen der Makro- und der Mikroebene werden sowohl in WIECHMANN'S Prozessmodell wie auch in der Handlungstheorie betont (MAYNTZ 2000). Beide legen eine integrative Betrachtung der beiden Ebenen nahe. Diese ist allerdings empirisch kaum umsetzbar, z.B. da Makro- und Mikroanalysen von Wanderungen auf unterschiedlichen Datensätzen beruhen, welche sich nicht direkt verknüpfen lassen (BÄHR 2004: 270f.). Im empirischen Teil dieser Arbeit wird der Fokus auf die Mikroebene gelegt, während auf der Makroebene nur die Rahmenbedingungen dargestellt werden können, unter denen in den untersuchten Fallregionen Wanderungsentscheidungen getroffen werden. Diese werden in die Interpretation regionaler Unterschiede in den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung einbezogen.

Der Überblick über den bisherigen Stand der Wanderungsmotivforschung (Kapitel 4) verdeutlicht, dass sich die vorliegenden Studien der Kernstädte in ihrer Intention, Ansatzpunkte für Gegenstrategien zur Suburbanisierung aufzudecken, ähneln, die Ergebnisse der Studien aber kaum vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere die Kernfragen nach den Motiven der Wohnstandortwahl und liegt auch darin begründet, dass den Studien eine (handlungs-)theoretische Fundierung fehlt. Insbesondere vernachlässigen die vorliegenden Studien i.d.R. den Prozesscharakter von Wanderungsentscheidungen (*→ Forschungslücke 1*). Die regionale Ausdifferenzierung der Wohnungsmärkte führt auch zur regionalen Ausdifferenzierung von Suburbanisierungsprozessen. Es besteht aus diesem Grund ein Forschungsbedarf hinsichtlich einer regional vergleichenden Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung, um regionalspezifische und für Suburbanisierungsprozesse in Deutschland verallgemeinerbare Befunde ableiten zu können (*→ Forschungslücke 2*). Die kritische Reflexion des Standes der Wanderungsmotivforschung zeigt darüber hinaus, dass die i.d.R. zum Einsatz kommenden Methoden der quantitativen empirischen Sozialforschung bei der Erfassung der Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer teilweise an ihre Grenzen stoßen. Hier erscheint eine ergänzende und vertiefende qualitative

Herangehensweise zielführend. Diese betrifft jede der vier identifizierten Forschungslücken, insbesondere aber die Rekonstruktion des Entscheidungsverlaufs (*→ Forschungslücke 1*) sowie die Identifizierung von Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl (*→ Forschungslücke 3*).

Forschungslücke 1: Berücksichtigung des Prozesscharakters von Wanderungsentscheidungen in der Erhebung von Wanderungsmotiven

Wanderungsmotivuntersuchungen sind eine etablierte Form der Primärdatengewinnung in der kommunalen Stadtforschung bzw. Wohnungsmarktbeobachtung und dienen als Entscheidungsgrundlage für die Stadtentwicklungspolitik. Gerade in Bezug auf die Kernfragen jeder Wanderungsmotivuntersuchung, die Fragen nach den Motiven der Wohnstandortwahl, weisen die entsprechenden Fragestellungen eine erhebliche inhaltliche und methodische Bandbreite auf und können nicht immer als valide angesehen werden (Kapitel 4.2). Kaum eine der Studien begründet, warum diese Fragen wie gestellt werden, oder leitet dieses aus den theoretischen Erkenntnissen der Wanderungs- bzw. Handlungstheorien ab. Aufbauend auf den in Kapitel 3.3 zusammengefassten Erklärungsansätzen für Stadt-Umland-Wanderung aus handlungstheoretischer Sicht, werden daher in dieser Arbeit methodische Empfehlungen zur Ausgestaltung der Fragen zu den Motiven der Wohnstandortwahl im Erhebungsinstrument von Wanderungsmotivstudien gegeben. In diesem Kontext wird es als zielführend erachtet, den Entscheidungsprozess der Haushalte in Anlehnung an das in Abbildung 23 auf S. 97 dargestellte Modell des Entscheidungsprozesses bei der Wohnstandortwahl zu modellieren. Dabei wird auch die Frage beantwortet, welche Erkenntnisse aus den einzelnen Stufen des Entscheidungsprozesses für die Entwicklung von Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung abgeleitet werden können. Ferner werden die Potenziale der Ergänzung standardisierter Wanderungsmotivbefragungen durch vertiefende qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern diskutiert. (Kapitel 9.1)

Auch im Hinblick auf weitere Erhebungsfragen in Wanderungsmotivstudien, die über die Abfrage reiner Fakten hinausgehen, werden methodische Empfehlungen für standardisierte Wanderungsmotivbefragungen gegeben, die sich aus den handlungstheoretischen Erklärungsansätzen für Stadt-Umland-Wanderungen ableiten lassen. Dies betrifft z.B. die Erhebung der Zufriedenheit der Stadt-Umland-Wanderer mit der Wohnstandortwahl (Kapitel 10.1). Ein Großteil dieser Empfehlungen konnte bereits in der Empirie des FoPS-Projektes umgesetzt werden, auf denen auch die empirischen Analysen dieser Arbeit beruhen. Nach Abschluss des FoPS-Projektes waren zwar noch ergänzende Auswertungen des empirischen Materials möglich, allerdings keine Änderungen an der methodischen Konzeption des Erhebungsinstrumentes. Da weite Teile der theoretischen Grundlagen dieser Arbeit aber erst nach Abschluss des FoPS-Projektes fertiggestellt werden konnten – das FoPS-Projekt selbst sah eine so umfassende Aufbereitung des theoretischen Forschungsstandes nicht vor – und sich außerdem auch aus den im Rahmen des FoPS-Projektes durchgeführten qualitativen Haushaltsinterviews, welche der standardisierten

Befragung nachgelagert waren, Empfehlungen für standardisierte Wanderungsmotivbefragungen ableiten lassen, können einige der methodischen Empfehlungen nur benannt, nicht aber in dieser Arbeit angewendet werden. Auch an dieser Stelle sei noch einmal erwähnt, dass die vorliegende Arbeit nicht den Anspruch erhebt, theoretische Erklärungsansätze der Handlungstheorie eins zu eins in die kommunale Wanderungsmotivforschung umzusetzen. Dies ist einerseits nur sehr schwer umsetzbar (s.o.) und widerspricht andererseits den Ansprüchen der kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung allgemeinverständlich zu sein (vgl. Kapitel 4). Dennoch bilden die umfangreichen handlungstheoretischen Erkenntnisse zur Erklärung der Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern eine unverzichtbare Hintergrundfolie zur Interpretation der Ergebnisse anwendungsorientierter Wanderungsmotivstudien.

Forschungslücke 2: Regional vergleichende Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung

Das Erkenntnisinteresse der kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen liegt in der Untersuchung der spezifischen Bedingungen der Stadt-Umland-Wanderung in der jeweiligen Stadtregion. Dementsprechend sind das Untersuchungsdesign und die Regionsabgrenzung darauf ausgerichtet. Dies schränkt die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der vorliegenden Studien erheblich ein, so dass bisher keine eindeutigen verallgemeinerbaren Kenntnisse über die Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung vorliegen (Kapitel 4.2). Dies ist aus wissenschaftlicher Sicht als das größte Defizit der bisherigen Wanderungsmotivforschung anzusehen, zumal sich die Wohnungsmärkte und damit vermutlich auch die Stadt-Umland-Wanderung regional immer weiter ausdifferenzieren. Regional-spezifische und für Suburbanisierungsprozesse in Deutschland verallgemeinerbare Befunde herauszustellen, ist aber nicht nur aus wissenschaftlicher Sicht geboten, sondern auch aus kommunaler Sicht notwendig, um an die jeweiligen Rahmenbedingungen des regionalen Wohnungsmarktes angepasste Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung ableiten zu können. Darüber hinaus können die identifizierten generellen Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung auch jenen Kernstädten nutzen, für die keine individuelle Wanderungsmotivstudie vorliegt. Auf der Grundlage der im Rahmen des FoPS-Projektes durchgeführten empirischen Erhebungen – einer vergleichenden standardisierten Wanderungsmotivstudie für vier Regionen sowie vertiefenden qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern und Rückwanderern in zwei Regionen – und Analysen werden die regionsspezifischen und verallgemeinerbaren Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung herausgestellt.

Die regional vergleichende Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung kann auf den Erkenntnissen zu den regional unterschiedlichen Ausprägungen und Entwicklungspfaden von Suburbanisierungsprozessen aufbauen (Kapitel 2.1.3). Suburbanisierungsprozesse sind zu einem gewissen Grad ein Wachstumsphänomen, welches durch einen steigenden Wohnflächenbedarf angetrieben wird. Unter Schrumpfungsbedingungen schwächt sich die Suburbanisierung zwar generell ab, ist aber zumindest als selek-

tiver Prozess für bestimmte Bevölkerungsgruppen bzw. Wohnungsteilmärkte weiterhin von Bedeutung (Kapitel 2.1.3.3). Darüber hinaus kommen die negativen Folgewirkungen von Suburbanisierungsprozessen in der zunehmenden Zahl schrumpfender Regionen noch eindeutiger zum Tragen als in wachsenden Regionen (Kapitel 2.3.1). Ein Großteil der bisherigen Forschungen zu Suburbanisierungsprozessen bezieht sich auf wachsende Regionen. Suburbanisierungsprozesse unter Schrumpfungsbedingungen sind hingegen bisher kaum erforscht (NUISSEL/RINK 2005). Wesentliche Unterschiede zu Suburbanisierungsprozessen in wachsenden Regionen sind, dass diese in schrumpfenden Regionen aufgrund eines fehlenden zusätzlichen Nutzungsdrucks vorrangig angebotsinduziert sind, da trotz rückläufiger Bedarfe weiterhin Wohnbauflächen in der Region ausgewiesen werden (ebenda) und dass diese mit einer wesentlich stärkeren Konkurrenz zwischen den Teilräumen einer Stadtregion einhergehen: „A (...) specific characteristic of urban sprawl in declining urban regions is that it is part of a zero-sum-game in which new areas are developed at the expense of existing urban quarters.“ (COUCH et al. 2005: 118) Erkenntnisse über die Unterschiede in den Mustern und Motiven der Wohnstandortwahl von Stadt-Umland-Wanderern in schrumpfenden und wachsenden Regionen liegen hingegen bisher noch nicht vor. Im empirischen Teil dieser Arbeit sollen diesbezüglich insbesondere folgende Fragen beantwortet werden: Wie unterschieden sich die Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung in schrumpfenden Regionen bzw. Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten von jenen in wachsenden Regionen bzw. Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten? Welche Ursachen lassen sich für diese Unterschiede in den regional unterschiedlichen Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt benennen? Daneben werden im empirischen Teil dieser Arbeit auch die regionalen Unterschiede in Regionen mit „kleiner“ und „großer“ Kernstadt sowie in den alten und in den neuen Bundesländern adressiert. (Kapitel 8 und 9)

Forschungslücke 3: Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Nicht objektive Raumeigenschaften sind für Wanderungsentscheidungen handlungsrelevant, sondern das subjektive Bild über die Realität, welches aufgrund fehlender Informationen, begrenzter Informationsverarbeitungskapazitäten und des Handelns nach einer alltagsweltlichen Logik bzw. subjektiven Rationalität unvollständig und verzerrt ist (vgl. Kapitel 3.3.3). Es besteht daher eine Diskrepanz zwischen den subjektiv von wohnungssuchenden Haushalten wahrgenommen Entscheidungsgrundlagen bei der Wohnstandortwahl und den tatsächlichen Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt. Dies betrifft in erster Linie die Kosten der Wohnstandortwahl. In Kapitel 2.4.2 wurde dargelegt, dass private Haushalte im Allgemeinen die Kosten für den Besitz und die Nutzung eines eigenen Pkws unterschätzen, während sie in Bezug auf die Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen (z.B. den ÖPNV) und vermutlich auch auf die Wohnkosten die vollen Kosten kalkulieren. Letztere sind den Haushalten präsenter, da Nutzung und Kosten zeitlich zusammenfallen. Generell gilt, dass in den Kernstädten die Wohnkosten höher liegen als in ihrem Umland und dies eine wesentliche Triebkraft der Suburbanisierung darstellt (vgl.

Kapitel 2.1.1). Die durchschnittlichen Mobilitätskosten steigen hingegen mit zunehmender Entfernung zur Kernstadt (GERTZ et al. 2009: 40f.). Falls die Kosten für die individuelle Mobilität auch von den Stadt-Umland-Wanderern unterschätzt werden, kann dies dazu führen, dass sich die Haushalte von einer Abwanderung in das Umland Kostenvorteile versprechen, die sie in der Realität aber nicht bzw. zumindest nicht in der wahrgenommenen Höhe realisieren. Sind diese wahrgenommenen Kostenvorteile für die Haushalte entscheidungsrelevant für die Wahl des neuen Wohnstandortes, könnte dies bedeuten, dass sie mit der Wahl eines Wohnstandortes im Umland eine Wohnstandortentscheidung treffen, die ihren eigentlichen, ausdrücklich als entscheidungsrelevant erklärten Zielvorstellungen bei der Wohnstandortwahl widerspricht.

Zwar wurden in jüngster Zeit im Rahmen der REFINA-Forschung auf dem Befund aufbauend, dass die Kosten des MIV von Haushalten bei der Wohnstandortwahl im Allgemeinen unterschätzt werden, eine Reihe an Instrumenten zur Unterstützung der Wohnstandortwahl der privaten Haushalte entwickelt, die darauf abzielen, diese Diskrepanz zwischen den subjektiv wahrgenommenen Entscheidungsgrundlagen und tatsächlichen Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt über die Kommunikations- und Motivationsstrategien zu verringern und so die Wohnstandortwahl der privaten Haushalte vermehrt auf integrierte Standorte zu lenken (vgl. Kapitel 2.4.2). Diesen mangelt es allerdings an einer empirischen Fundierung. Sie bauen lediglich auf den oben benannten generellen, aus psychologischen Erklärungsansätzen und Modellrechnungen auf der Makroebene abgeleiteten Erkenntnissen zu Informations- und Wahrnehmungslücken bei der Wohnstandortwahl auf. Erkenntnisse über die tatsächlichen Informations- und Wahrnehmungslücken lassen sich aber nur aus der Mikroperspektive der privaten Haushalte bestimmen. Hierzu liegen bisher keine Erkenntnisse vor, so dass es ein weiteres Ziel dieser Arbeit ist, Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl aus der Mikroperspektive der privaten Haushalte zu analysieren. Einen Schwerpunkt hierbei bilden die Wahrnehmungslücken in Bezug auf die Wohn- und Mobilitätskosten: Welche Kosten kalkulieren die Stadt-Umland-Wanderer in ihrer Wanderungsentscheidung tatsächlich? Welche Rolle spielen Kostenaspekte im komplexen Entscheidungsprozess der Wohnstandortwahl im Verhältnis zu anderen Standortkriterien? Welche Erkenntnisse über Wahrnehmungslücken in der Kostenkalkulation lassen sich hieraus ableiten? Die Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer beschränken sich vermutlich aber nicht ausschließlich auf Kostenaspekte, sondern betreffen auch andere Aspekte wie Erreichbarkeiten und Zeitaufwände im Verkehr oder die längerfristigen Auswirkungen der Wohnstandortwahl (HOLZ-RAU/SCHNEIDER/SCHWARZE 2010: 27). Die wissenschaftlichen Befunde hierzu sind aber noch begrenzter als jene zur Kostenkalkulation der Haushalte (vgl. Kapitel 2.4.2). Es wird daher außerdem aufgezeigt, welchen weiteren Informations- und Wahrnehmungslücken die Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl unterliegen. Hierzu wird nicht nur auf die Ergebnisse der standardisierten Befragung sowie der vertiefenden Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern zurückgegriffen, sondern darüber hinaus auf qualitative Interviews mit Rückwanderern – Haushalten, die zunächst im Erwachsenenalter aus der Kernstadt in das Umland und später zurück in

die jeweilige Kernstadt gezogen sind – zurückgegriffen. Diese Haushalte waren zumindest auf lange Sicht offensichtlich mit der Abwanderung in das Umland unzufrieden. Aspekte, die zu dieser Unzufriedenheit geführt haben, können auch auf Informations- bzw. Wahrnehmungslücken hindeuten. Die Rückwanderer können außerdem die Vor- und Nachteile von Wohnstandorten in Kernstadt und Umland vergleichend bewerten. Die vertiefenden Erkenntnisse dieser Arbeit zu den Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl können dazu dienen, die in jüngster Zeit entwickelten Informations- und Kommunikationsinstrumente zur Wohnstandortwahl der privaten Haushalte weiter zu qualifizieren. (Kapitel 10)

Forschungslücke 4: Identifizierung der durch städtische Gegenstrategien beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderer

Aufgrund der zunehmenden Ausdifferenzierung der Wohnungsmärkte sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite und aufgrund der zunehmenden Wahlfreiheit der Nachfrager auf den Wohnungsmärkten wird es generell als notwendig erachtet, Angebote sowie Instrumente zur Steuerung der Entwicklungen am Wohnungsmarkt auf Zielgruppen auszurichten. Auch zur Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ist es unerlässlich, die Zielgruppen zu kennen, auf die diese Strategien gerichtet sein sollen. Diese sollten jene Teilgruppe unter den Stadt-Umland-Wanderern ansprechen, die potenziell auch gegenüber einem städtischen Wohnstandort aufgeschlossen sind und die daher in ihrer Wanderungsentscheidung überhaupt bzw. mit vertretbarem Aufwand „von außen“ beeinflussbar sind, und jene Haushalte außen vor lassen, die ganz bewusst den Weg aus der Stadt wählen. (vgl. Kapitel 2.4.2)

Bei der Identifizierung von Zielgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderern steht also die Frage „Wer kann in der Stadt gehalten werden?“ im Mittelpunkt. Bisher liegt kein geeigneter Ansatz zur Bestimmung von Zielgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderern vor, der explizit auf die Beeinflussbarkeit von Wanderungsentscheidungen durch kommunale Strategien und Maßnahmen abzielt (vgl. Kapitel 2.4.2). In dieser Arbeit soll daher ein Typisierungsansatz entwickelt werden, der der Differenzierung von „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern dient. Diese beiden Gruppen sollen ferner anhand ihrer soziodemographischen und -ökonomischen Merkmale charakterisiert werden, wobei hierbei vor allem die für kommunale Gegenstrategien relevante Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer im Mittelpunkt des Erkenntnisinteresses steht.

Neben der inhaltlichen Anforderung, dass der zu entwickelnde Ansatz zur Differenzierung von Stadt-Umland-Wanderern in Zielgruppen, der Identifizierung jener Stadt-Umland-Wanderer dient, die potenziell gegenüber einem städtischen Wohnstandort aufgeschlossen sind, sollte dieser Ansatz geeignet sein, in der kommunalen Wanderungsmotivforschung bzw. Wohnungsmarktbeobachtung einsetzbar zu sein. Hierzu ist es notwendig, dass der Ansatz allgemeinverständlich ist und aus diesem Grund möglichst auf komplexe statistische Methoden, wie multivariate statistische Analysen, verzichtet. Der Aufwand, die Zielgruppen zu identifizieren, sollte möglichst gering sein, damit der Ansatz praktika-

bel in der kommunalen Stadtforschung einsetzbar ist. Dies vereinfacht es auch, Veränderungen in der Zusammensetzung der Zielgruppen im Zeitverlauf, die aufgrund der weiteren gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse zu erwarten sind, zu untersuchen, denn hierzu ist es notwendig, die Primärerhebung, auf der der Typisierungsansatz aufbaut, in regelmäßigen, mehrjährigen Abständen zu wiederholen. Da kommunale Wandermotivstudien überwiegend mit quantitativen Methoden operieren, sollte auch dieser Typisierungsansatz quantifizierbar sein. Dies erlaubt es den Kommunen, ihre Strategien zur Begrenzung der Suburbanisierung auf die quantitativ bedeutendsten Zielgruppen zu fokussieren. Aus wissenschaftlicher Sicht ermöglicht dies darüber hinaus, Vergleiche zwischen mehreren Regionen zu ziehen. (Kapitel 11)

6 Die vier Fallregionen

Um die Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung regional vergleichend analysieren zu können, ist es notwendig, dass die betrachteten Fallregionen einheitlich als funktionale Regionen abgegrenzt werden (Kapitel 6.1). Um regionalspezifische und für Suburbanisierungsprozesse in Deutschland verallgemeinerbare Ergebnisse ableiten zu können, sollten die betrachteten Fallregionen ein möglichst breites Spektrum an unterschiedlichen Entwicklungspfaden der Suburbanisierung und Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt abdecken. Die Darstellung dieser Rahmenbedingungen auf der Makroebene (Kapitel 6.2) dient der Interpretation der regionalen Unterschiede in den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung auf der Mikroebene.

6.1 Auswahl und Abgrenzung der Fallregionen¹⁰⁸

Mit der begründeten Auswahl und Abgrenzung von Fallregionen wird die Basis für die regionalvergleichende Analyse von Stadt-Umland-Wanderungen gelegt. Um dies zu ermöglichen, soll die Auswahl der Fallregionen ein möglichst breites Spektrum siedlungsstrukturell und soziodemographisch unterschiedlich geprägter Räume abdecken. Wesentliche weitere Voraussetzung für eine regional vergleichende Analyse von Stadt-Umland-Wanderungen ist eine vergleichbare funktionale Abgrenzung der Untersuchungsräume (vgl. Kapitel 4.2).

¹⁰⁸ Die Ergebnisse dieses Kapitels beruhen überwiegend auf den gemeinsamen Arbeiten des Projektteams des FoPS-Projektes (vgl. ausführlicher FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 80ff. und FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 26ff.).

Auswahl der Fallregionen

Der Zielsetzung der Arbeit entsprechend, regionsspezifische und verallgemeinerbare Muster der Stadt-Umland-Wanderung herauszuarbeiten, und unter der Restriktion, dass diese nicht flächendeckend für alle deutschen Stadtregionen, sondern aus forschungspraktischen Gründen nur für eine sehr geringe Anzahl an Regionen untersucht werden können, ist es notwendig, mit den empirischen Untersuchungen ein möglichst breites Spektrum an unterschiedlichen räumlichen Entwicklungstendenzen „einzufangen“. Um die Vielfalt an unterschiedlichen Ausprägungen und Intensitätsgraden der Suburbanisierung zu erfassen, wurden daher vier Fallregionen ausgewählt, die unterschiedliche raumstrukturelle und demographische Rahmenbedingungen repräsentieren. Konkret handelt es sich hierbei um die Städte Köln, Leipzig, Magdeburg und Münster mit ihrem jeweiligen Umland.

Bei der Auswahl der Regionen waren die in Kapitel 2.1.3 herausgestellten bisherigen Erkenntnisse zu regionalen Unterschieden von Suburbanisierungsprozessen entscheidungsrelevant:

- alte vs. neue Bundesländer
- schrumpfende vs. wachsende Regionen bzw. Regionen mit entspannten vs. Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten
- Größe der Kernstadt
- Stadtregionen mit einer oder mehreren Kernstädten

Tabelle 4: Raumstrukturelle Einordnung der Fallregionen

	Wachsende Region mit angespanntem Wohnungsmarkt Alte Bundesländer	Schrumpfende Region mit entspanntem Wohnungsmarkt Neue Bundesländer
„Große“ Großstadt	Köln*	Leipzig
„Kleine“ Großstadt	Münster	Magdeburg

* Teil der polyzentrischen Städte-Region Rhein-Ruhr, die übrigen Regionen sind Stadtregionen mit nur einer Kernstadt

Quelle: eigene Darstellung

Merkmalsausprägung abdeckt (vgl. Tabelle 4), kann das Gegensatzpaar „Stadtregionen mit einer oder mehreren Kernstädten“ über die Auswahl nicht berücksichtigt werden. Zwar liegt der Untersuchungsraum Köln innerhalb der polyzentrischen Städte-Region Rhein/Ruhr, diese wurde aber im Rahmen des Forschungsvorhabens insofern als einkernige Region untersucht, als das Umland so abgegrenzt wurde, dass lediglich die funktionalen Verflechtungen der Stadt Köln mit ihrem Umland betrachtet werden (s.u.), während die übrigen intraregionalen Verflechtungen (zwischen den übrigen Kernen der Region, den übrigen Kernen mit ihrem Umland sowie innerhalb des Umlandes) ausge-

Da die Auswahl der Fallregionen aus forschungspragmatischen Gründen¹⁰⁹ auf vier Regionen begrenzt war, konnten nicht allen Kriterien bei der Auswahl der Fallregionen gleichermaßen Rechnung getragen werden. Während die Auswahl die ersten drei Kriterien mit jeweils zwei Regionen je

¹⁰⁹ einer Abwägung zwischen dem Stichprobenumfang je Region und der Anzahl der Regionen bei einem fixen Finanzbudget für die standardisierte Haushaltsbefragung

klammert wurden.¹¹⁰ Bei der Auswertung finden aber die Besonderheiten, die von der polyzentrischen Siedlungsstruktur im funktionalen Umland Kölns ausgehen, Berücksichtigung. Eine polyzentrische Siedlungsstruktur innerhalb des Umlandes ist dabei allerdings kein Phänomen, welches nur auf die – eher seltenen – polyzentrischen Städte-Regionen mit mehreren Kernstädten ähnlicher Bedeutung beschränkt ist, sondern in Folge der funktionalen Anreicherung im Umland im Zuge post-suburbaner Entwicklungen vor allem in den alten Bundesländern ein, wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen, omnipräsentes Phänomen (vgl. Kapitel 2.1.3.1).

Abgrenzung der Fallregionen

Der suburbane Raum um eine Kernstadt bzw. ihr Umland ist keine administrative Raumeinheit. Es wurden eine Vielzahl unterschiedlicher Ansätze zur Abgrenzung von Stadt-Umland-Bereichen entwickelt und empirisch angewendet. Neben pragmatischen Ansätzen, ein Umland anhand der administrativen Grenzen der Umlandkreise oder über Entfernungsradien zu definieren, kommen vor allem Ansätze zur Anwendung, die die funktionalen Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umland abbilden (z.B. über Pendlerverflechtungen, Wanderungsverflechtungen oder Pkw-Fahrzeiten) (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 80f.). Allein die Vielzahl unterschiedlicher Ansätze verdeutlicht, dass es einen „Königsweg“ zur Abgrenzung von Stadt-Umland-Bereichen nicht gibt, sondern ein Ansatz gewählt werden muss, der sich am jeweiligen Erkenntnisinteresse orientiert. Nur auf funktionalen Kriterien beruhende Abgrenzungen gewährleisten dabei, dass unabhängig von den jeweiligen raumstrukturellen Bedingungen (Erreichbarkeiten, administrative Grenzen etc.) für interregionale Vergleiche geeignete Regionen abgegrenzt werden.

Im FoPS-Projekt sollten jene Umlandgemeinden betrachtet werden, die im Untersuchungszeitraum (2001 bis 2003/4) am stärksten von einer Zuwanderung aus der jeweiligen Kernstadt profitiert haben und die funktional intensiv mit dieser verflochten sind.¹¹¹ Auf der Grundlage der vielfältigen möglichen Ansätze zur Abgrenzung von Stadt-Umland-Bereichen, insbesondere dem Stadtregionen-Modell (BOUSTEDT 1953 und BBR o.J. a), wur-

¹¹⁰ Auch diese Beschränkung hatte forschungspragmatische Gründe: Um eine mehrkernige polyzentrische Städte-Region insgesamt betrachten zu können, ist ein um ein Vielfaches höherer Stichprobenumfang als in einer Stadtregion mit nur einem Kern notwendig, um repräsentative Ergebnisse zu erzielen, da nicht nur Abwanderer aus einer, sondern aus mehreren Kernstädten befragt werden müssen. Darüber hinaus bilden polyzentrische Städte-Regionen mit mehreren bedeutenden Kernstädten eher die Ausnahme (vgl. Kapitel 2.1.3.3). Zu den Besonderheiten von Stadt-Umland-Wanderungen bzw. Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Städte-Regionen s. BLOTEVOGEL/JESCHKE (2003), JESCHKE (2007) sowie ein aktuell laufendes DFG-Verbundforschungsprojekt (DANIELZYK/OSTERHAGE 2010).

¹¹¹ Diese Zielsetzung zur Abgrenzung des Umlandes baut auf der generellen Zielsetzung des FoPS-Projektes auf, regional vergleichend die Muster und Motive der Wohnstandortwahl und das daraus resultierende Mobilitätsverhalten der abgewanderten Haushalte zu untersuchen sowie darauf aufbauend Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung zu entwickeln. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 1)

de hierzu ein eigener, mehrstufiger Ansatz entwickelt und angewendet.¹¹² Zunächst wurden die Fallregionen grob über einen Entfernungsradius von 40 km um das Zentrum der Kernstadt eingegrenzt. Dieser Raum deckt den funktionalen Verflechtungsbereich der Kernstädte weitestgehend ab. In allen vier Regionen leben mehr als zwei Drittel aller Pendler in die Kernstadt innerhalb des 40km-Radius (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 82). In einem nächsten Schritt wurden die Pendler- und Wanderungsverflechtungen zwischen der Kernstadt und den Gemeinden innerhalb des 40km-Radius analysiert und darauf aufbauend vier Indikatoren zur Abgrenzung des Umlandes sowie Schwellenwerte für diese Indikatoren abgeleitet (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Indikatoren zur Abgrenzung des Umlands der vier Kernstädte

Auspendlerüberschuss	negativer Pendlersaldo gegenüber der Kernstadt (2002)
Pendelintensität	mindestens 20% der Auspendler und mindestens 15% der Erwerbstätigen bzw. sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln von der jeweiligen Umlandgemeinde in die Kernstadt (2002)
Nahwanderungsgewinn	positiver Wanderungssaldo gegenüber der Kernstadt zwischen 1999 und 2003
Zuzugsintensität	Mindestens 50 Zuzüge aus der Kernstadt je 10.000 Einwohner der Umlandgemeinde und Jahr im Durchschnitt der Jahre 1999 bis 2003

Quelle: eigene Darstellung nach FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 27

Stadt-Umland-Wanderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass die Haushalte zwar ihren Wohnstandort, nicht aber ihren gesamten Aktionsraum verlagern. Insbesondere der Arbeitsplatz wird häufig in der Kernstadt beibehalten. Typischerweise weisen Umlandgemeinden daher einen negativen Pendlersaldo gegenüber der Kernstadt auf. Von diesen Gemeinden sind vorrangig diejenigen von Interesse, deren Pendlerbeziehungen vorrangig auf die Kernstadt ausgerichtet sind und die daher besonders intensive funktionale Verflechtungen mit der Kernstadt aufweisen. Die Schwellenwerte dieser beiden Indikatoren (Auspendlerüberschuss und Pendelintensität) sind an die etablierten Indikatoren des „Stadtregionen-Modells“ des BBR/BBSR angelehnt (BBR o.J. a). Der Schwellenwert des Indikators „Pendelintensität“ orientiert sich am „äußeren Pendlereinzugsbereich“, wurde aber nach unten angepasst, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass hier das Umland einer Kernstadt und nicht eines Kerngebietes abgegrenzt wird.

Ziel der Abgrenzung war es außerdem, jene Umlandgemeinden zu betrachten, die in besonderem Maße von Zuzügen aus der Kernstadt in das Umland profitieren. Neben den Pendlerverflechtungen dienten daher die Wanderungsverflechtungen zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden als Abgrenzungskriterien. Es wurden nur solche Umlandkommunen in die Untersuchung einbezogen, die im Untersuchungszeitraum einen

¹¹² Eins zu eins auf die Stadtregionen-Abgrenzung des BBR zurückzugreifen, kam hingegen nicht in Betracht, da über diese nicht das Umland einer einzelnen Kernstadt, sondern eines sog. „Kerngebietes“ abgegrenzt wird, welches auch hochverdichtete Nachbargemeinden umfasst. Inhaltlich erschien es darüber hinaus plausibel, auch die Wanderungsverflechtungen als Abgrenzungskriterium zu berücksichtigen. Das Begriffsverständnis von „Stadtregion“ ist in dieser Arbeit daher ein leicht anderes als in Arbeiten des BBR/BBSR, das Grundverständnis von einer Stadtregion als dem funktionalen Verflechtungsbereich einer Großstadt ist aber identisch.

positiven Wanderungssaldo gegenüber der Kernstadt verzeichnet haben.¹¹³ Von diesen Kommunen sind insbesondere jene von Interesse, in die im Untersuchungszeitraum tatsächlich eine ausreichende Anzahl an Personen bzw. Haushalten abgewandert ist. Dies wird über den anhand der Einwohnerzahl der Umlandkommunen normierten Indikator der „Zuzugsintensität“ beschrieben. Zur Festlegung des Schwellenwertes für diesen Indikator gibt es keine übertragbaren Beispiele in der Fachliteratur. Die Schwellenwerte dieses Indikators wurden daher aus der Analyse der Wanderungsverflechtungen abgeleitet.

Tabelle 6: Pendler- und Wanderungsverflechtungen der Kernstädte mit ihrem Umland

	Pendlerverflechtungen		Wanderungsverflechtungen	
	<i>Einpendler aus dem Umland in die Kernstadt (2002)</i>	<i>Anteil der Einpendler aus dem Umland an allen Einpendlern in die Kernstadt (2002)</i>	<i>Umlandwanderer (Summe 2001-2003)</i>	<i>Anteil der Fortzüge in das Umland an allen Fortzügen (Durchschnitt 2001-2003)</i>
Köln	133.986	48,8%	36.112	25,8 %
Leipzig	26.012	34,2%	10.801	18,6 %
Münster	41.720	52,5%	8.304	18,7 %
Magdeburg	14.834	33,4%	4.568	16,7%

Quelle: FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 28

Dem Umland einer Kernstadt wurden alle Gemeinden zugeordnet, die innerhalb des 40km-Radius um die Kernstadt liegen und alle vier Abgrenzungskriterien erfüllen. Tabelle 6 verdeutlicht, dass über das so abgegrenzte Umland tatsächlich diejenigen Räume erfasst werden, die im Untersuchungszeitraum starke Zuwanderungsgewinne aus der Kernstadt verzeichnen konnten und intensive funktionale Verflechtungen mit der Kernstadt aufweisen. Über einheitliche Abgrenzungskriterien für alle Fallregionen wird somit der jeweils relevante Einzugsbereich der Kernstadt abgegrenzt, deren Gemeinden gleichzeitig durch eine hohe Attraktivität als Wohnstandort für ehemalige Kernstadtbewohner und eine Abhängigkeit vom Arbeitsplatzangebot in der Kernstadt gekennzeichnet sind. Es handelt sich um jenen räumlichen Wohnungsteilmarkt, in dem für Nahwanderer das Gut Wohnung räumlich substituierbar ist. Auf der Grundlage dieser Raumabgrenzung können die Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung unabhängig von den unterschiedlichen raumstrukturellen Gegebenheiten in den vier Fallregionen vergleichend analysiert werden.

¹¹³ Für die beiden Indikatoren zu den Wanderungsverflechtungen wurde ein längerer Untersuchungszeitraum (1999-2003) als bei der späteren telefonischen Haushaltebefragung (2001-2003/4) zugrunde gelegt. Dies ist notwendig, da es bei der Betrachtung der Wanderungsverflechtungen zwischen einer Kernstadt und einzelnen Umlandgemeinden zu Verzerrungen, beispielsweise durch die Ausweisung größerer Baugebiete, kommen kann, wenn ein zu kurzer Untersuchungszeitraum betrachtet wird. Für die telefonische Haushaltsbefragung kommt es hingegen vor allem darauf an, dass solche Haushalte befragt werden, die erst vor kurzem umgezogen sind und deren Erinnerungen an den Umzug daher noch „frisch“ sind.

Abbildung 25: Die vier Fallregionen



Gebietsstand: 30.6.2004

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-Projekt

Das jeweilige Umland beschränkt sich für alle Regionen auf einen relativ engen Bereich um die Kernstadt (vgl. Abbildung 25). Die auch im Vergleich zu anderen Wanderungsmotivuntersuchungen enge Abgrenzung des Umlandes ergibt sich aus der Zielsetzung, jenen Raum zu betrachten, der in besonderem Maße von Stadt-Umland-Wanderungen profitiert hat. Dies ist generell und insbesondere in Phasen abgeschwächter Suburbanisierungsprozesse, wie sie bereits im Untersuchungszeitraum 2001-2003/04 zu beobachten waren, der engere suburbane Raum (vgl. Kapitel 2.1.3). In Bezug auf die räumliche Ausdehnung des Umlandes weist nur die Stadt Münster das typischerweise mit Suburbanisierungsprozessen assoziierte ringförmige Umland um eine monozentrische Kernstadt auf. Das Umland der Stadt Köln weist eine in West-Ost-Richtung verlaufende bandartige Struktur auf, die darauf zurückzuführen ist, dass viele der nördlich und südlich von Köln liegenden Gemeinden nicht nur mit Köln, sondern auch mit anderen Großstädten des Metropolraums Rhein/Ruhr, insbesondere Bonn und Düsseldorf, eng verflochten sind. Das Leipziger Umland ist durch die wenige Kilometer westlich der Stadtgrenze verlaufende Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt geprägt. Nur wenige sachsen-anhaltische Gemeinden sind der Stadtregion Leipzig zuzurechnen. Das Magdeburger Umland orientiert sich entlang wichtiger Verkehrsachsen (A2 in West-Ost-Richtung sowie B189 im Norden). Die im Vergleich zu den westdeutschen Fallregionen teilweise diffusen Strukturen des Umlandes der ostdeutschen Fallregionen sind einerseits Ausdruck einer deutlicheren Abschwächung der Suburbanisierungsprozesse in den neuen wie in den alten Bundesländern, verbunden mit einem kleinräumig parallelen Nebeneinander an Dis-, Sub- und Reurbanisierungsprozessen in diesen Regionen, aber andererseits auch auf die im Untersuchungszeitraum sehr kleinteilige Gemeindestruktur in den neuen Bundesländern zurückzuführen.¹¹⁴

¹¹⁴ Sowohl in Sachsen-Anhalt wie auch in Sachsen sind die Mitte der 1990er Jahre begonnenen kommunalen Neugliederungen noch nicht abgeschlossen, so dass innerhalb des Untersuchungszeitraums 2001-2003/04 wie auch danach eine Vielzahl an Gebietsveränderungen stattgefunden haben. So ist in Sachsen-Anhalt die Zahl der Gemeinden von 1305 im Jahr 1994 bis 2007 bereits auf 1033 gesunken und soll nach der im Jahr 2007 beschlossenen Gebietsreform zum 1.1.2011 auf 219 Gemeinden sinken (104 Einheitsgemeinden und 115 Mitgliedsgemeinden von 18 Verbandsgemeinden), um die Leistungsfähigkeit der kommunalen Ebene dauerhaft zu sichern (MINISTERIUM DES INNEREN DES LANDES SACHSEN-ANHALT o.J.). In Sachsen wurde die Zahl der Gemeinden bereits zwischen 1994 und 1999 von 1626 auf 546 reduziert. Danach wurden bis 2010 nur noch einzelne Gemeinden eingemeindet (Zahl der Gemeinden in 2010: 485) (STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN o.J.). Die dargestellte Abgrenzung des Umlands basiert auf dem Gebietsstand 30.6.2004. Einige sekundärstatistische Datenanalysen zur Beschreibung der Fallregionen (Kapitel 6.2) beziehen sich hingegen auf spätere Gebietsstände. Welche Auswirkungen die Eingemeindungen auf die Abgrenzung des Umlandes haben, ist in Anhang A dargestellt. Darüber hinaus stellt die durch das föderale Staatssystem bedingte unterschiedliche Gemeindegrößenstruktur ein generelles Hemmnis für bundeslandübergreifende regionale Vergleiche dar. In den Bundesländern, die eine kleinteilige Gemeindestruktur aufweisen, bilden häufig mehrere kleine Gemeinden Verwaltungsgemeinschaften oder Verbandsgemeinden, die von der Größenstruktur her eher mit den Einheitsgemeinden in den Bundesländern mit weniger kleinteiligen Gemeindestrukturen vergleichbar sind. Die Ebene der Verbandsgemeinden wird daher häufig als die geeignete Analyseebene für bundesweite regionale Vergleiche angesehen (BBSR 2010). Da für die verkehrsbezogenen Forschungsfragen des FoPS-Projektes (vgl. FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007) aber eine möglichst kleinräumige Betrachtungsebene notwendig war, wurde generell die Gemeindeebene als räumliche Bezugsebene für die Abgrenzung der Fallregionen gewählt. Diese Abgrenzung musste für die vorliegende Arbeit generell beibehalten werden, da die empirischen Erhebungen auf dieser basieren.

6.2 Beschreibung der Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt in den Fallregionen

In diesem Kapitel werden die vier ausgewählten Fallregionen anhand sekundärstatistischer Daten charakterisiert. Zunächst erfolgt eine kurze Darstellung der Siedlungsstruktur der einzelnen Regionen; anschließend werden vergleichend für alle vier Regionen zunächst der Verlauf der Suburbanisierungsprozesse seit den 1990er Jahren sowie anschließend die wesentlichen Indikatoren zu den Rahmenbedingungen der regionalen Wohnungsmärkte dargestellt. Diese Beschreibung der Fallregionen dient als Interpretationshintergrund für die regional vergleichende Auswertung der empirischen Erhebungen. Die Darstellungen in diesem Kapitel beschränken sich fast ausschließlich auf eine kontrastierende Gegenüberstellung der vier Kernstädte und ihres jeweiligen Umlands. Überwiegend verzichtet wird hingegen auf eine Darstellung von Entwicklungsunterschieden innerhalb des Umlandes (vgl. hierzu FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 105ff.), da auch die standardisierte Haushaltsbefragung aufgrund des begrenzten Stichprobenumfangs von 250 Interviews je Fallregion kaum auf Unterschiede innerhalb des Umlandes eingehen kann.¹¹⁵

6.2.1 Köln

Die Fallregion Köln liegt in Nordrhein-Westfalen im Metropolraum Rhein/Ruhr in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Oberzentren Düsseldorf und Bonn. Die Stadt Köln wird in dieser Arbeit als „große Großstadt in den alten Bundesländern“ betrachtet. Von den 22 ausgewählten Umlandgemeinden besitzen sieben die Funktion eines Unterzentrums und 15 die Funktion eines Mittelzentrums, was den polyzentrischen Charakter der Region unterstreicht. Die fast zwei Millionen Einwohner der Fallregionen verteilen sich etwa je zur Hälfte auf die Stadt Köln und das Umland. Die Umlandgemeinde mit der niedrigsten Einwohnerzahl ist Odenthal mit 15.800 Einwohnern (2009), die höchste Einwohnerzahl hat Bergisch-Gladbach mit 105.700 Einwohnern (2009). Die letzten Eingemeindungen fanden im Jahre 1975 statt. Die Fläche der Stadt vergrößerte sich damals um 60%¹¹⁶ (eigene Berechnung nach STADT KÖLN 2010: 9). Die Autobahnen A1, A3 und A4 bilden einen Ring um Köln, der viele Umlandgemeinden direkt oder indirekt erschließt. Auch die Anbindung an den schienengebundenen ÖV ist in den meisten Umlandgemeinden gegeben. Von den 22 Umlandgemeinden sind nur fünf weder an das Autobahnnetz noch an den schienengebundenen ÖV angeschlossen. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 106)

Während viele deutsche Großstädte in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre Bevölkerungsverluste zu verzeichnen hatten, konnte Köln aufgrund seiner dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung auch weiterhin Bevölkerungsgewinne verzeichnen, die sich ei-

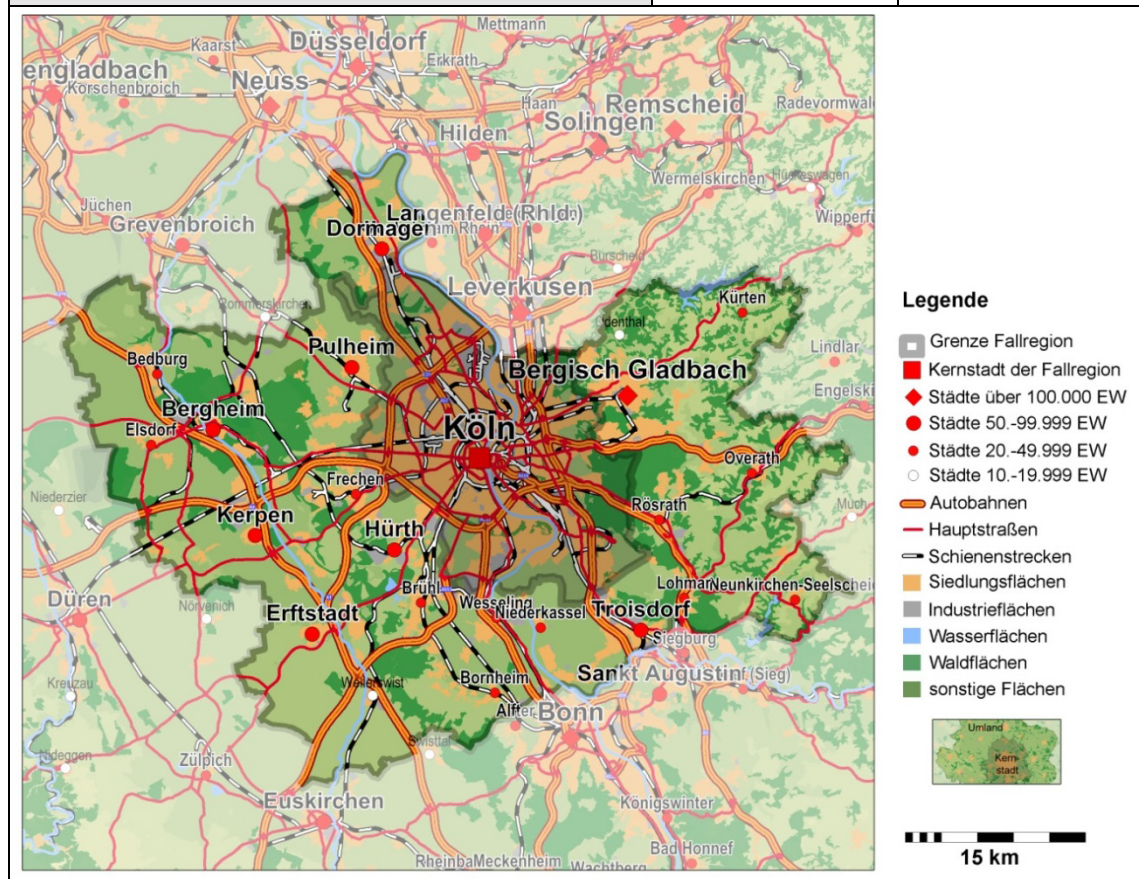
¹¹⁵ Die Darstellungen in diesem Kapitel basieren für die Fallregionen Leipzig und Magdeburg aufgrund von Eingemeindungen (s.o.) teilweise auf einer leicht modifizierten Umlandabgrenzung (vgl. Anhang A).

¹¹⁶ ohne die seit 1976 wieder eigenständige Stadt Wesseling

nerseits aus Erwerbstätigen und andererseits aus jungen Menschen, die in Köln studieren oder eine Ausbildung absolvieren, speisen. In der Folge ist der Kölner Wohnungsmarkt angespannt und weist eines der höchsten Preisniveaus unter den deutschen Großstädten auf. Angebotsengpässe gibt es insbesondere bei familienfreundlichem Wohnraum sowie für einkommensschwächere Haushalte. (STADT KÖLN 2005)

Abbildung 26: Kurzcharakteristik Fallregion Köln

	Köln	Umland
Bundesland	Nordrhein-Westfalen	
Raumstruktur	Polyzentrische Städte-Region	
Anzahl der Umlandgemeinden		22
davon Mittelzentren		15
Bevölkerung (2009)	998.105	951.525
Fläche (2008)	405 km ²	1.442 km ²

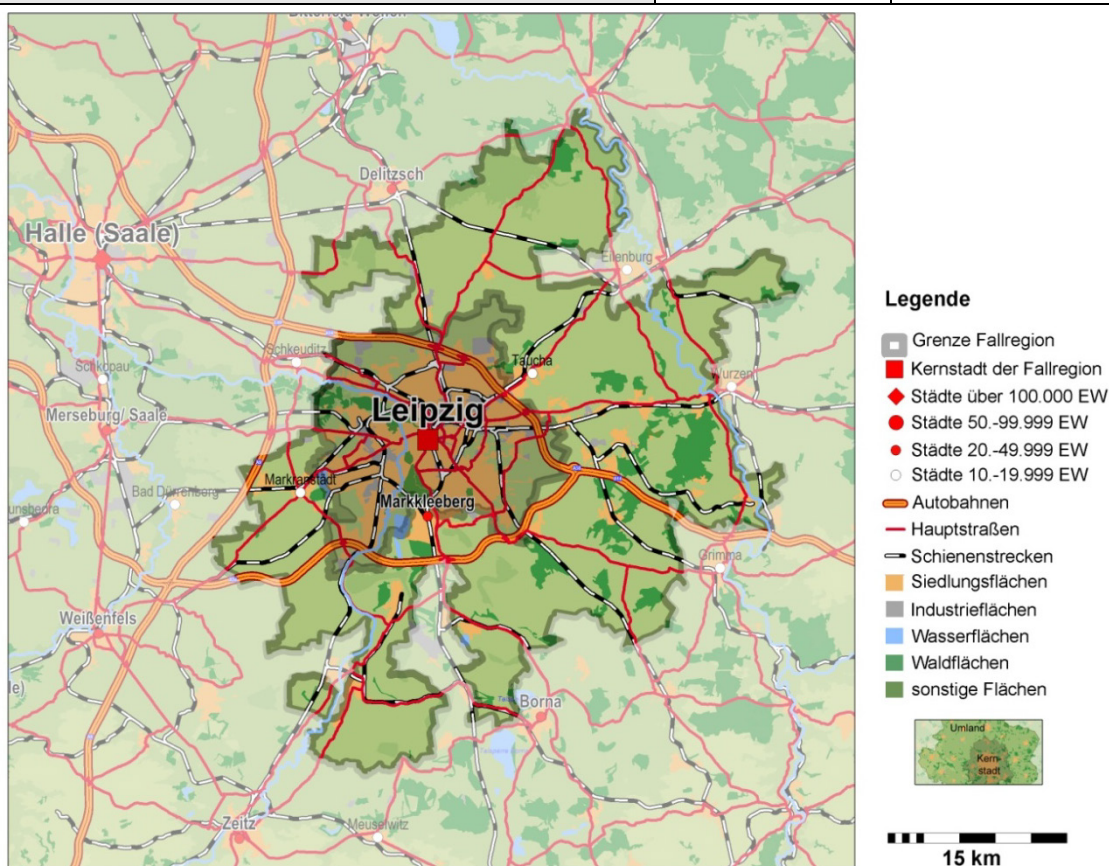


Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW o.J., Kartengrundlage: GFK GEOMARKETING

6.2.2 Leipzig

Abbildung 27: Kurzcharakteristik Fallregion Leipzig

	Leipzig	Umland
Bundesland	Sachsen/Sachsen-Anhalt	
Raumstruktur	Stadtregion mit einer Kernstadt	
Anzahl der Umlandgemeinden (2004/2009)		35/31
davon Mittelzentren (2004/2009)		1
Bevölkerung (2009)	518.862	170.741
Fläche (2008)	298 km ²	1.079 km ²



Gebietsstand: 31.12.2007 (gegenüber Abbildung 25 ohne die eingemeindeten Gemeinden Großbardau, Horburg-Maßlau und Kühren-Burkartshain)

Quelle: eigene Berechnungen nach GENESIS SACHSEN o.J., Kartengrundlage: GFK GEOMARKETING

Die Region Leipzig bildet im Rahmen dieser Arbeit den Typ „große Großstadt in den neuen Bundesländern“ ab. Sie liegt im Nordwesten von Sachsen in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt im Agglomerationsraum Halle/Leipzig. Mit der Stadt Halle (ca. 30km nordwestlich, ca. 230.000 Einwohner) liegt ein weiteres Oberzentrum in relativer Nähe. Von den 35 Umlandgemeinden (2004) des Untersuchungsraums liegen nur fünf in Sachsen-Anhalt, so dass die Landesgrenze eine gewisse Grenze zwischen den Einzugsbereichen von Leipzig und Halle bildet. Ca. drei Viertel der Einwohner des Untersuchungsraumes leben in Leipzig. Die Stadt Leipzig hat zwischen 1993 und 2000 durch Eingemeindungen die Fläche ihres Stadtgebietes verdoppelt (eigene Berechnung nach GENESIS

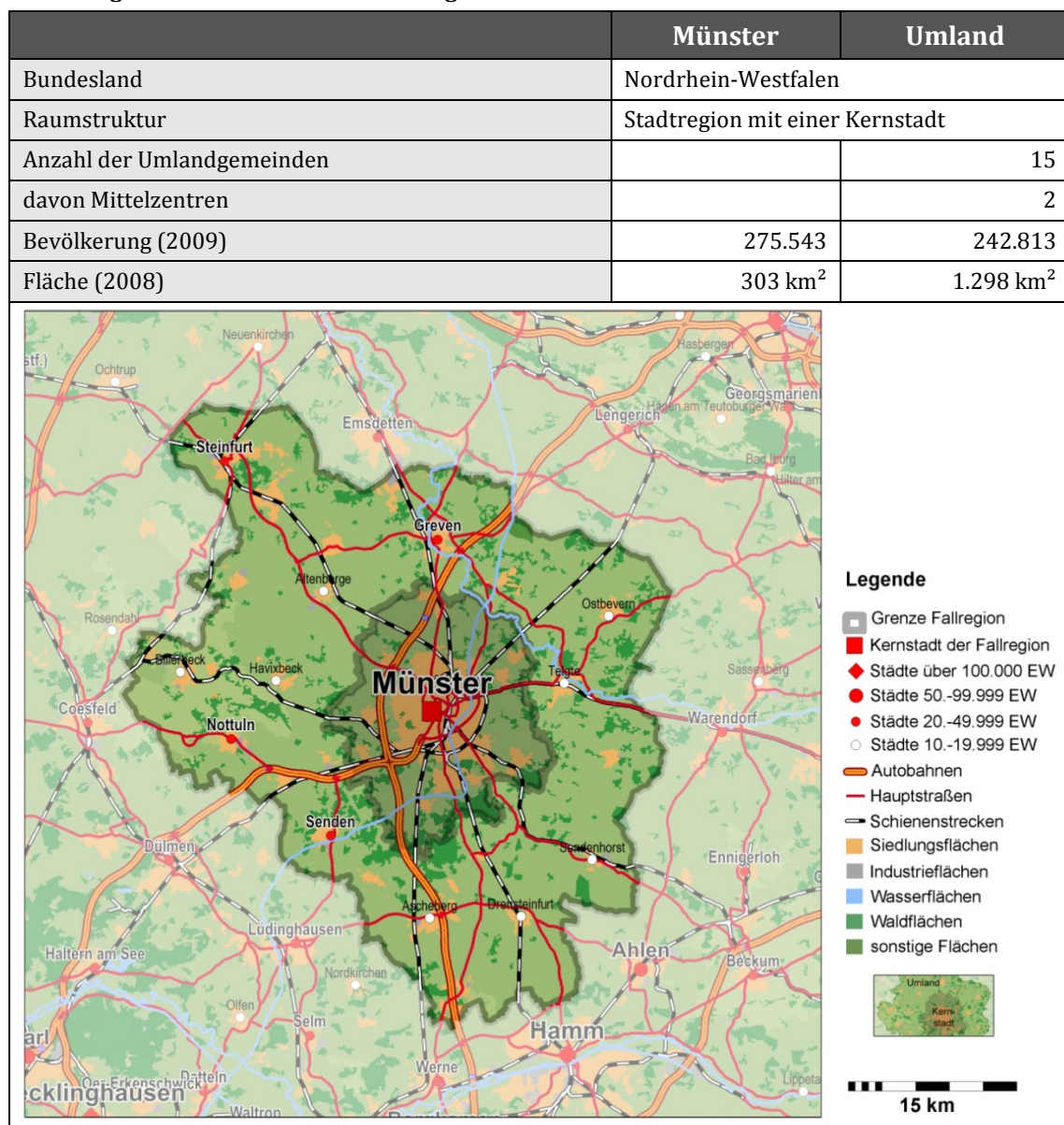
SACHSEN). Viele der Umlandgemeinden, an die die Stadt in der Phase der nachholenden Suburbanisierung in den neuen Bundesländern in den 1990er Jahren Einwohner verloren haben, gehören seitdem zum Leipziger Stadtgebiet. Nach der ursprünglichen Abgrenzung des Umlandes (vgl. Kapitel 6.1) ist die kleinste Umlandgemeinde die Gemeinde Zweimen mit 330 Einwohnern (2004), welche allerdings Ende 2009 nach Leuna eingemeindet wurde. Die größte Umlandgemeinde ist Markkleeberg, das einzige Mittelzentrum der Region, mit 23.600 Einwohnern (2004). In der Region Leipzig bilden drei Autobahnen ein relativ dichtes Autobahnnetz. Trotzdem sind nur sechs der 35 Umlandgemeinden direkt mit einem Autobahnanschluss ausgestattet. Zusätzliche Erschließungsfunktionen nehmen drei Bundesstraßen wahr, die weitere Umlandgemeinden an das Stadtzentrum von Leipzig anbinden. Nur gut die Hälfte aller Umlandgemeinden verfügt über einen schienengebundenen ÖV-Anschluss. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 109)

Nach der politischen Wende war der Leipziger Wohnungsmarkt, wie der Wohnungsmarkt in den neuen Bundesländern generell, durch ein Nebeneinander eines Wohnungsmangels sowie der Unbewohnbarkeit eines Großteils der gründerzeitlichen Altbaubestände geprägt. Seitdem haben sich die Wohnverhältnisse extrem verbessert. Begünstigt durch steuerliche Sonderabschreibemöglichkeiten entwickelte sich bis 1997 ein Neubauboom, im Zuge dessen sowohl in der Stadt Leipzig wie auch im Umland Geschosswohnungen sowie, vorrangig im Umland, zahlreiche Einfamilienhäuser entstanden. Die Sanierung des Altbaubestandes in der Kernstadt wie auch die Sanierung der „Platte“ setzten hingegen erst zeitverzögert ein, sind aber mittlerweile weit vorangeschritten. Auf den Bedarf an Eigenheimen in der Stadt wurde in größerem Umfang erst mit dem „Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung“ (2000) reagiert. 15 Jahre nach der politischen Wende ist der Leipziger Wohnungsmarkt durch ein im Vergleich zu anderen Großstädten geringes Mietpreinsniveau sowie ein attraktives Angebot in allen Marktsegmenten geprägt. Als negative Folgeerscheinung der generellen Entspannung des Wohnungsmarktes kumulieren sich allerdings in einigen Altbauquartieren mit geringem Sanierungsgrad und Großwohnsiedlungen Wohnungsleerstände und soziale Problemlagen. (HEINIG/WIEßNER 2005 und NUISSL/RINK 2005)

Eine landschaftliche Besonderheit des nördlichen und südlichen Leipziger Umlandes ist die Umgestaltung einer ehemals durch Braunkohletagebauten geprägten „Mondlandschaft“. Seit Mitte der 1990er Jahre werden diese Tagebauten zu insgesamt 19 miteinander vernetzte Seen mit einer Gesamtfläche von 70 km², das sog. „Leipziger Neuseenland“, umgestaltet. Dies steigert nicht nur den Freizeitwert der gesamten Region erheblich, sondern ist auch ein „weicher“ Standortfaktor bei der Ansiedlung neuer Wohn- und Gewerbenutzungen. (BERKNER 2005)

6.2.3 Münster

Abbildung 28: Kurzcharakteristik Fallregion Münster



Quelle: eigene Berechnungen nach IT.NRW o.J., Kartengrundlage: GFK GEOMARKETING

Die Stadt Münster ist der Kern des monozentralen Münsterlandes im Norden Nordrhein-Westfalens. Sie repräsentiert in dieser Arbeit den Typ „kleine Großstadt in den alten Bundesländern“. Von den 15 Umlandgemeinden haben zwei (Greven und Steinfurt) die Funktion eines Mittelzentrums. Beide Städte haben ca. 35.000 Einwohner. Die kleinste Umlandkommune ist mit 6.300 Einwohnern die Gemeinde Laer (2009). Die Bevölkerung der Fallregion verteilt sich in etwa je zur Hälfte auf die Kernstadt und das Umland. Bezogen auf die Einwohnerzahl verfügt die Stadt Münster im Vergleich zu den übrigen Fallregionen über ein flächenmäßig sehr großes Stadtgebiet. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Stadt im Zuge der kommunalen Neugliederung in Nordrhein-Westfalen in den 1970er Jahren den gesamten „1. Ring“ von neun Umlandgemeinden eingemeindet hat und seine Ge-

bietsfläche damit von 74 km² auf 303 km² vervierfacht hat (BAEDEKER 1978: 18). Aufgrund dieser Struktur des Stadtgebietes weist das Münsteraner Wohnungsangebot eine Vielfalt an Wohnformen auf, welches von urbanen Quartieren im Zentrum bis hin zu individuellen, freiraumbezogene Wohnformen in den äußeren Stadtteilen reicht (STADT MÜNSTER o.J. a). Im Vergleich zum Umland liegen die Preise – auch in den äußeren Stadtteilen¹¹⁷ – deutlich höher als in den angrenzenden Umlandgemeinden (s.u.).

Nur vier Umlandgemeinden Münsters verfügen über einen Autobahnanschluss. Da auch Münster selbst über keinen zentrumsnahen Autobahnanschluss verfügt, kommt den Autobahnen in dieser Fallregion keine wesentliche intraregionale Erschließungsfunktion zu. Diese erfolgt über die Bundesstraßen B51, B54 und B219. Elf Umlandgemeinden sind über diese an Münster angebunden. Bis auf Everswinkel und Laer verfügen alle Umlandgemeinden über einen Anschluss an den schienengebundenen ÖV. Die nicht angeschlossenen Gemeinden sind jedoch – so wie alle anderen Umlandgemeinden auch – über ein regionales Schnellbussystem direkt an die Kernstadt angebunden. (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 113)

6.2.4 Magdeburg

Die Stadt Magdeburg ist ein solitäres Oberzentrum. Sie gilt im Rahmen dieser Arbeit als „kleine Großstadt in den neuen Bundesländern“. Die Gemeindestruktur im Magdeburger Umland ist sehr kleinteilig. Keiner der Umlandgemeinden ist die raumordnerische Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen, allerdings grenzen mit Burg, Haldensleben und Schönebeck drei Mittelzentren direkt an das Umland an. In der ursprünglichen Abgrenzung (vgl. Kapitel 6.1) ist die zum 1.1.2010 nach Biederitz eingemeindete Gemeinde Königsborn mit 146 Einwohnern (2004) die kleinste Umlandgemeinde. Nur eine Umlandgemeinde, Wolmirstedt, hatte 2004 mit 10.800 Einwohnern eine Einwohnerzahl von mehr als 10.000 Einwohnern. Zur Schaffung zukunftsfähiger gemeindlicher Strukturen wird in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2010 bis 2011 eine Gebietsreform durchgeführt. Die meisten Umlandgemeinden Magdeburgs werden im Zuge dieser Reform zu Einheitsgemeinden mit mindestens 10.000 Einwohnern zusammengefasst. Die Zahl der Umlandgemeinden sinkt von 44 Gemeinden (31.12.2009) auf nur noch 16 Gemeinden (vgl. Anhang A). Von dieser Gebietsreform ist die Landeshauptstadt Magdeburg nicht betroffen. Die letzten kleineren Eingemeindungen nach Magdeburg fanden 1994 und 2001 statt. Insgesamt konnte die Stadt ihre Fläche hierdurch um 17% gegenüber 1993 vergrößern.

Verkehrlich ist die Fallregion über die A14 (Magdeburg - Leipzig) und A2 (Hannover – Berlin) an das Autobahnnetz angeschlossen. Insgesamt verfügen 15 der 63 Umlandgemeinden (2004) über einen Anschluss an das Autobahnnetz. Auch bezogen auf den schienengebundenen Verkehr ist die Fallregion relativ schlecht erschlossen. Nur 20 Umland-

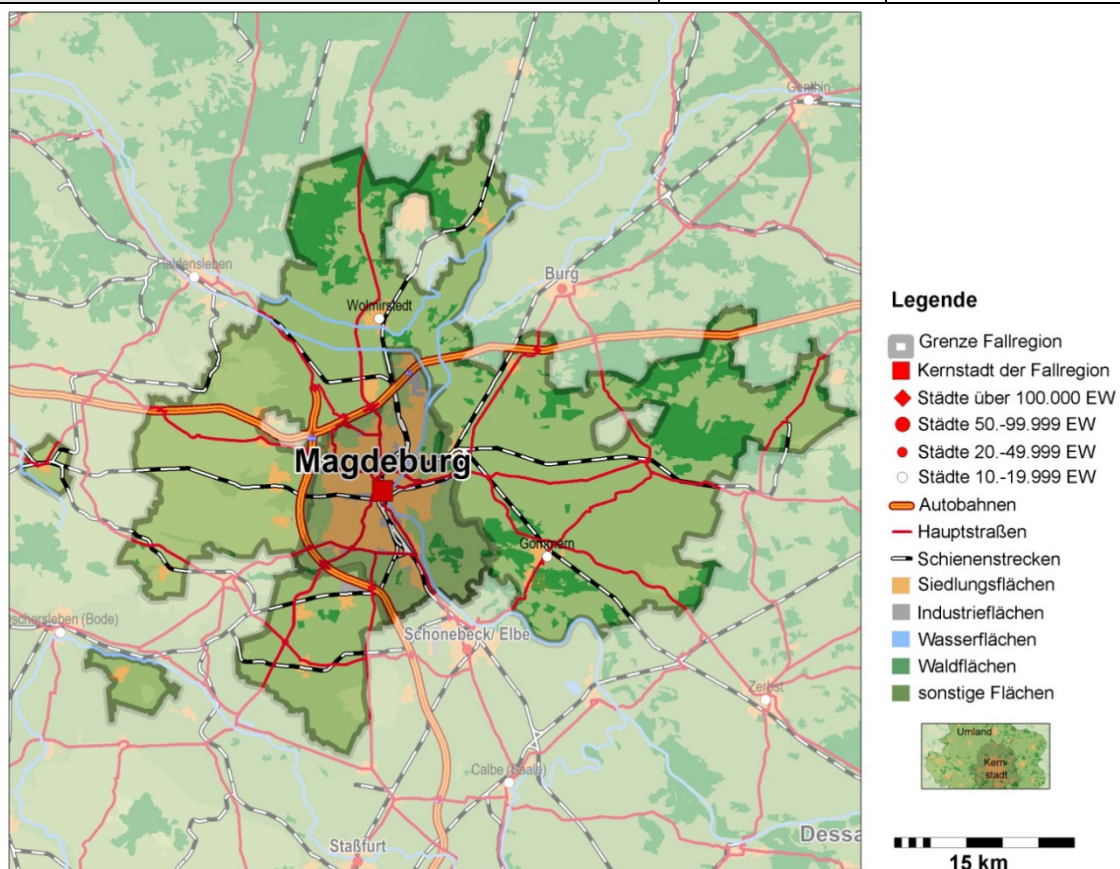
¹¹⁷ eigene Berechnung nach OBERER GUTACHTERAUSSCHUSS FÜR GRUNDSTÜCKSWERTE IM LAND NORDRHEIN-WESTFALEN O.J.

gemeinden verfügen über einen schienengebundenen ÖV-Haltepunkt. (FOPS-PROJEKTKON-SORTIUM 2005: 118)

Der Magdeburger Wohnungsmarkt hat seit der Wende generell eine ähnliche Entwicklung vollzogen wie der Leipziger Wohnungsmarkt (s.o.). Aufgrund der schlechteren wirtschaftlichen Entwicklung und der deutlich höheren Bevölkerungsverluste insbesondere in den 1990er Jahren (s.u.) sind die Wohnungsleerstände im gesamtstädtischen Durchschnitt aber deutlich höher als in Leipzig (vgl. LIEBMANN 2010) und ist das Preisniveau am Wohnungsmarkt etwas geringer (s.u.).

Abbildung 29: Kurzcharakteristik Fallregion Magdeburg

	Magdeburg	Umland
Bundesland	Sachsen-Anhalt	
Raumstruktur	Stadtregion mit einer Kernstadt	
Anzahl der Umlandgemeinden (2004/2009)		56 (44)
davon Mittelzentren (2004/2009)		0
Bevölkerung (2009)	230.456	114.400
Fläche (2004)	201 km ²	1.244 km ²

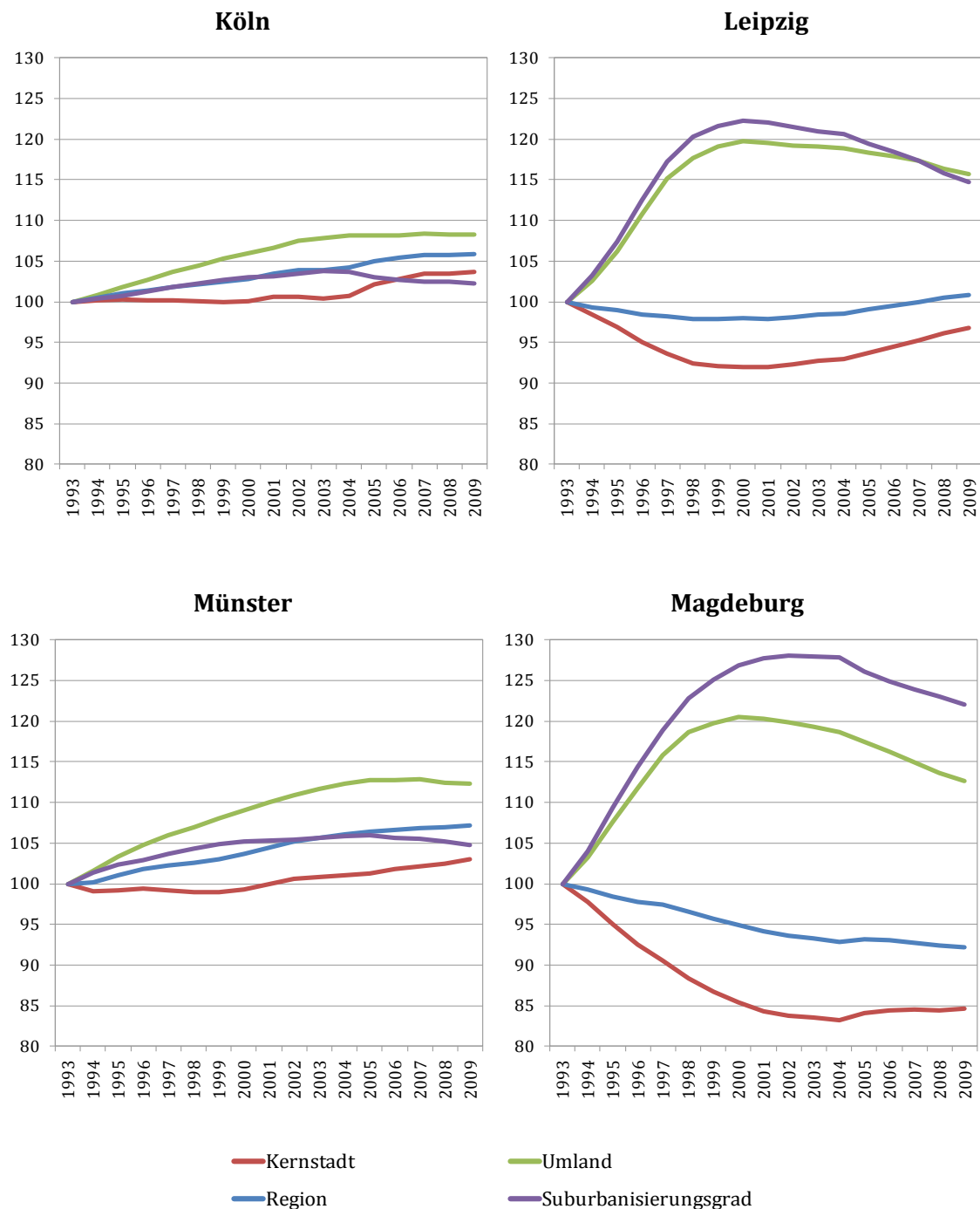


Gebietsstand: 31.12.2007 (gegenüber Abbildung 25 ohne die eingemeindeten Gemeinden Biere, Dolle, Gnadau und Nedlitz)

Quelle: eigene Berechnungen nach STATISTISCHEM LANDESAMTES SACHSEN-ANHALT o.J., Kartengrundlage: GfK GEOMARKETING

6.2.5 Suburbanisierungsprozesse in den vier Fallregionen

Abbildung 30: Entwicklung der Bevölkerung und des Suburbanisierungsgrades* 1993-2009 (Index 1993 = 100)



* Anteil der Umlandbevölkerung an der Bevölkerung der Region insgesamt
Gebietsstand 31.12.2009

Statistische Effekte durch die Einführung von Zweitwohnungssteuern in Köln (1.1.2005), Leipzig (1.1.2006) und Magdeburg (1.1.2005)

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung GENESIS SACHSEN, IT.NRW und STATISTISCHEM LANDESAMT SACHSEN-ANHALT

In allen vier Fallregionen haben in der Vergangenheit in erheblichem Maße Suburbanisierungsprozesse stattgefunden. Im Folgenden wird zunächst die Bevölkerungsentwicklung in den vier Regionen differenziert nach Kernstadt und Umland seit 1993 dargestellt.¹¹⁸ Das Jahr 1993 wurde als Basispunkt der Analyse gewählt, da ab diesem Zeitpunkt in den neuen Bundesländern die sprunghafte Abwanderungswelle in die alten Bundesländer als Folge der politischen Wende abgeschlossen war, Suburbanisierungsprozesse aber noch nicht in nennenswertem Umfang eingesetzt hatten, da die Mietpreisbindung noch nicht aufgehoben und noch kaum neuer Wohnraum im Umland verfügbar war. Vertiefend wird anschließend auf die direkten Wanderungsverluste der Kernstädte an ihr jeweiliges Umland eingegangen. Diese Analyse bezieht für die beiden westdeutschen Fallregionen eine Zeitreihe seit der nordrheinwestfälischen Gebietsreform (1975) ein, so dass hier der wellenförmige Verlauf der Stadt-Umland-Wanderung verdeutlicht werden kann. Für die Fallregionen in den neuen Bundesländern lagen lediglich Daten ab 1999 vor.

Intraregionale Dekonzentrationsprozesse bzw. Suburbanisierungsprozesse im weiteren Sinne sind festzustellen, wenn der Anteil der Umlandbevölkerung an der Gesamtbevölkerung der Region zunimmt. In Abbildung 30 ist zunächst die Bevölkerungsentwicklung in den Fallregionen zwischen 1993 und 2009 differenziert nach Kernstadt und Umland dargestellt. In diesem Zeitraum haben die Regionen Köln und Münster kontinuierlich leichte Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen, die sich bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes auf 6% (Köln) bzw. 7% (Münster) summieren. Sowohl in der Region Köln wie auch in der Region Münster stagniert zu Beginn des Betrachtungszeitraums die Bevölkerung der Kernstadt, während das Umland teils deutliche Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hat. In der zweiten Hälfte des Betrachtungszeitraumes kehrt sich dieses Bild annähernd um, die Bevölkerungsentwicklung im Umland stagniert, während nun die Kernstädte, i.d.R. allerdings nur leichte, Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen haben.

Die ostdeutschen Fallregionen sind zunächst durch eine stark polarisierte Entwicklung zwischen Kernstadt und Umland gekennzeichnet. In beiden Regionen hat das Umland bis ca. 1998 massive Bevölkerungsgewinne (ca. 20% innerhalb von fünf Jahren) zu verzeichnen, während die Kernstädte in dieser Phase deutliche Einwohnerverluste hinnehmen mussten. Zwischen 1998 und 2000 kommen in der Region Leipzig beide Trends zum Stillstand und anschließend ist – auf deutlich niedrigerem Niveau – eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten: Leipzig ist durch eine leicht steigende, das Umland durch eine leicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet, die Region insgesamt verzeichnet seit 2004 leicht steigende Einwohnerzahlen. In der Region Magdeburg ist die Bevölkerungszahl hingegen über den gesamten Betrachtungszeitraum rückläufig. Das Umland

¹¹⁸ Für die Betrachtung der Nachfrage an den regionalen Wohnungsmärkten wäre es wünschenswert, neben der Bevölkerungsentwicklung auch die Entwicklung der Zahl der Haushalte darzustellen, da Haushalte und nicht Einzelpersonen als Nachfrager am Wohnungsmarkt auftreten. Diese Daten werden aber nicht auf der Gemeindeebene erhoben. Da grundsätzlich in Deutschland die durchschnittliche Haushaltsgröße kontinuierlich sinkt (vgl. Kapitel 2.1.1), gilt generell, dass die Zahl der privaten Haushalte einer Raumeinheit schneller steigt als die Bevölkerungszahl bzw. erst mit Zeitverzögerung zu einem Rückgang der Bevölkerungszahl abnimmt.

verzeichnet seit dem Jahr 2000 Bevölkerungsverluste, während die Bevölkerung der Kernstadt seitdem nahezu konstant bleibt.

Außerdem ist in Abbildung 30 der Suburbanisierungsgrad als zusammenfassendes Maß der intraregionalen Dekonzentration bzw. des relativen Bedeutungsverlustes der Kernstadt gegenüber dem Umland dargestellt. Der Suburbanisierungsgrad wird als der Anteil der Bevölkerung des Umlandes an der Bevölkerung der Gesamtregion bezogen auf das Basisjahr (1993) definiert. Der Suburbanisierungsgrad hat in den Regionen Köln und Münster bis 2004 zugenommen und seitdem wieder leicht abgenommen. 2009 liegt er in beiden Regionen aber noch über dem Ausgangswert des Jahres 1993. In Leipzig ist analog zur Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2000 ein erheblicher Anstieg des Suburbanisierungsgrades um mehr als 22 Prozentpunkte gegenüber 1993 zu verzeichnen. Anschließend nimmt der Wert bis 2009 wieder deutlich ab, liegt aber 2009 immer noch 15 Prozentpunkte über dem Ausgangswert des Jahres 1993. Die deutlichsten Dekonzentrationsprozesse hat die Region Magdeburg zu verzeichnen. Der Suburbanisierungsgrad ist hier zwischen 1993 und 2002 um 28 Prozentpunkte gestiegen und in den Folgejahren lediglich leicht zurückgegangen, so dass er im Jahr 2009 immer noch 22 Prozentpunkte über dem Wert des Jahres 1993 liegt. Alle Fallregionen befinden sich also spätestens seit 2004 in einer Phase der Reurbanisierung. In keiner Region kann diese aber bisher die in den 1990er Jahren zu beobachtenden intraregionalen Dekonzentrationsprozesse ausgleichen. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass die positive Bevölkerungsentwicklung in drei der vier Kernstädte durch die Einführung einer Zweitwohnungssteuer (in Köln und Magdeburg zum 1.1.2005, in Leipzig zum 1.1.2006) überhöht ist. Im Jahr der Einführung einer Zweitwohnungssteuer melden viele bisher mit Nebenwohnsitz gemeldete Bewohner diesen in einen Hauptwohnsitz um. Dies erhöht einmalig statistisch die amtliche Bevölkerungszahl (Bevölkerung am Hauptwohnsitz).¹¹⁹ Genaue Angaben zur Höhe dieses statistischen Effektes konnte keines der statistischen Ämter dieser Kernstädte machen, sondern i.d.R. nur zur Entwicklung der Bevölkerung am Haupt- und am Nebenwohnsitz. Die Bevölkerung am Nebenwohnsitz ist im Zuge der Einführung der Zweitwohnungssteuer in Köln und Leipzig um gut die Hälfte, in Magdeburg sogar um fast drei Viertel zurückgegangen (eigene Berechnung nach E-Mail-Auskunft der kommunalen statistischen Ämter).¹²⁰

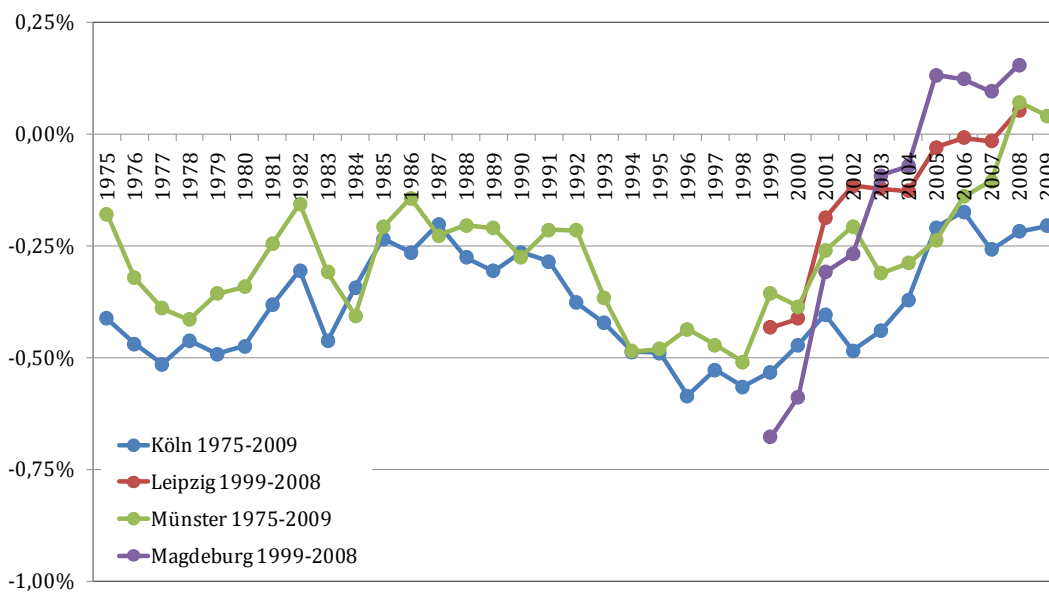
Die dargestellten Prozesse vollziehen sich innerhalb des Umlandes der Fallregionen nicht gleichmäßig. Über den gesamten Betrachtungszeitraum haben im Kölner und im Münsteraner Umland zwar alle Gemeinden Bevölkerungszuwächse, allerdings in unterschiedlich hohem Maße. Betrachtet man die letzten 15 Jahre seit 1994 in Fünfjahresschrit-

¹¹⁹ Neben diesem offensichtlichen statistischen Effekt im Jahr der Einführung einer Zweitwohnungssteuer kommt ein indirekter Effekt hinzu: Es melden wegen der Zweitwohnungssteuer vermehrt Personen beim Zuzug in eine Kernstadt einen Hauptwohnsitz statt eines Nebenwohnsitzes an. Dieser Effekt hält solange an, wie Nebenwohnsitze i.d.R. aufrechterhalten werden (z.B. für die Dauer eines Studiums).

¹²⁰ Für Köln und Magdeburg lässt sich der sprunghafte Bevölkerungsanstieg im Jahr 2005 optisch in Abbildung 30 erkennen. Glättet man die Bevölkerungskurve, indem der Ausreißer in der Kurve durch einen Trendwert ersetzt wird, ergibt sich für beide Kernstädte ein geschätzt um 1 Prozentpunkt niedrigerer Bevölkerungszuwachs. Für Köln ließe sich optisch kaum noch eine Reurbanisierung in der Abbildung ausmachen. (eigene Berechnungen)

ten, zeigt sich aber, dass die Bevölkerungsentwicklung im Umland langsam „kippt“: Hatte die Mehrheit der Umlandgemeinden in diesen beiden Regionen zwischen 1994 und 1999 noch Wachstumsraten von mehr als einem Prozent pro Jahr, gingen diese in den folgenden fünf Jahren deutlich zurück, waren aber bis auf eine Ausnahme je Region, immer noch positiv. In den letzten fünf Jahren (2004-2009) ist hingegen in beiden Regionen ein Nebeneinander von jeweils etwa zur Hälfte schwach wachsenden und schwach schrumpfenden Umlandgemeinden zu beobachten. Im Leipziger und Magdeburger Umland ist die Streuung der Bevölkerungsentwicklung in den Umlandgemeinden – auch aufgrund der kleinteiligeren Gemeindestruktur – deutlich größer. Über den gesamten Untersuchungszeitraum (1994-2009) ist ein Nebeneinander von Gemeinden mit Bevölkerungsgewinnen und Gemeinden mit Bevölkerungsverlusten festzustellen, wobei in beiden Regionen die Zahl der wachsenden Umlandgemeinden überwiegt. Während 1994 bis 1999 die Zahl der wachsenden Gemeinden die deutliche Mehrheit bildete, überwiegt im zweiten Fünfjahresabschnitt bereits die Zahl der schrumpfenden Gemeinden und in den letzten fünf Jahren ging in allen Umlandgemeinden, mit je einer Ausnahme je Region, die Bevölkerungszahl zurück (eigene Berechnung nach Daten der Statistischen Landesämter, ohne Abb.).

Abbildung 31: Wanderungssaldo der Kernstadt gegenüber dem Umland 1975 bzw. 1999 bis 2008/9 in Prozent der Einwohner der Kernstadt



Gebietsstand 31.12.2009, Werte für 1975-1998 und 2009 für Leipzig und Magdeburg nicht verfügbar

Quelle: eigene Darstellung nach Daten der STATISTISCHEN LANDESÄMTER

Im Fokus dieser Arbeit stehen vorrangig die direkten Bevölkerungsverluste der Kernstädte an ihr Umland. Die Fallregionen wurden daher so abgegrenzt, dass alle Umlandgemeinden im Durchschnitt der Jahre 1999 bis 2003 positive Wanderungssalden gegenüber der jeweiligen Kernstadt hatten. Dementsprechend haben die vier Kernstädte in diesem Fünfjahreszeitraum kontinuierlich Einwohner an ihr Umland verloren, aber bereits mit einer sich abschwächenden Tendenz, die sich auch in den Folgejahren fortsetzt. Seit 2005 (Magdeburg) bzw. 2008 (Leipzig und Münster) weisen drei der vier Kernstädte leichte Bevölkerungsgewinne gegenüber dem Umland auf, so dass auch in diesem Sinne von einer

Reurbanisierung bzw. Rückwanderung im weiteren Sinne gesprochen werden kann (vgl. Abbildung 31). Unterschiede in der Entwicklung lassen sich wiederum zwischen den Fallregionen in den alten und in den neuen Bundesländern erkennen. Für die Fallregionen in den alten Bundesländern liegen Daten zur Stadt-Umland-Wanderung seit Mitte der 1970er Jahre vor, die für die Regionen Köln und Münster bis 2007 einen ähnlichen Verlauf zeigen, in der die Stadt-Umland-Wanderung zyklisch verläuft und um 2006 einen ähnlichen „Tiefpunkt“ erreicht wie Ende der 1980er Jahre. Ab 2007 gehen die Entwicklungen in beiden Regionen auseinander. In der Region Köln stagnieren die Stadt-Umland-Wanderungen auf einem aus langer Sicht niedrigen Niveau, während in der Region Münster die Kernstadt 2008 erstmals einen positiven Wanderungssaldo gegenüber dem direkten Umland zu verzeichnen hat. Unter den wachsenden Kernstädten stellt sie damit eine Ausnahme dar (vgl. Abbildung 9 auf S. 26) und es bleibt abzuwarten, ob und inwieweit sich diese Rückwanderung im weiteren Sinne in der Region Münster zu einem Trend entwickelt. Für die neuen Bundesländer liegen nur Zeitreihen zur Stadt-Umland-Wanderung zwischen 1999 und 2008 vor. Diese beginnen damit zu einem Zeitpunkt, zu dem die nachholende Suburbanisierung in den neuen Bundesländern ihren Höhepunkt bereits überschritten hat. Während sich in der Region Leipzig seit 1999 eine Entwicklung vollzieht, die mit der in der Region Münster vergleichbar ist, ist in der Region Magdeburg sowohl der Rückgang der Stadt-Umland-Wanderung zu Beginn des Betrachtungszeitraums wie auch der positive Wanderungssaldo der Kernstadt gegenüber dem Umland in den letzten Jahren des Betrachtungszeitraums deutlich ausgeprägter. Ob es sich bei der Reurbanisierung in den Fallregionen in den neuen Bundesländern überwiegend nur um ein kurzfristiges strukturelles Phänomen handelt oder sich diese Entwicklung als verhaltensinduzierter Trend weiter fortsetzen wird, wird sich zeigen, wenn in den nächsten Jahren, bedingt durch den Geburtenknick in den neuen Bundesländern nach der Wende, die Zahl der jungen Erwachsenen in den neuen Bundesländern massiv zurückgehen wird (vgl. Kapitel 2.2.3.1).

6.2.6 Rahmenbedingungen des Wohnungsmarktes in den vier Fallregionen

Bereits die Kurzbeschreibungen der vier Fallregionen deuten auf wesentliche siedlungsstrukturelle Unterschiede zwischen den vier Fallregionen hin. Unter den vier Fallregionen weist die Region Köln mit fast zwei Millionen Einwohnern eine fast dreimal so hohe Einwohnerzahl wie die nächstgrößere Fallregion (Leipzig) auf. Auch in Bezug auf die Umlandbevölkerung weist Köln mit Abstand den höchsten Wert auf. Während in den beiden westdeutschen Fallregionen im Umland annähernd gleichviele Personen leben wie in der Kernstadt selbst, leben im Magdeburger Umland nur die Hälfte und im Leipziger Umland nur ein Drittel so viele Personen wie in der jeweiligen Kernstadt. Dies zeigt, dass in den beiden ostdeutschen Fallregionen im Vergleich zu den beiden westdeutschen Fallregionen nur ein deutlich engerer Raum um die Kernstadt von Suburbanisierungsprozessen profitiert.

Im Untersuchungszeitraum hatte die kleinste Umlandgemeinde in der Region Köln mehr Einwohner als die größte Umlandgemeinde in der Region Magdeburg sowie insgesamt das betrachtete Umland von Magdeburg nur etwas mehr Einwohner wie Bergisch Gladbach als der (mit Abstand) größten Umlandgemeinde Kölns (s.o.). Durch die jüngsten Eingemeindungen in Sachsen-Anhalt hat sich die durchschnittliche Einwohnerzahl der Umlandgemeinden in der Region Magdeburg zwar derjenigen in der Region Leipzig angenähert, die durchschnittliche Einwohnerzahl der Umlandgemeinden beträgt aber in beiden Regionen dennoch nur gut ein Siebtel der durchschnittlichen Einwohnerzahl der Kölner Umlandgemeinden.

Während sich das jeweilige Umland der vier Fallregionen in Bezug auf die Einwohnerzahl erheblich unterscheidet, ist die Fläche aller vier Umlandbereiche in etwa gleich groß (zwischen 1.089 km² in der Region Leipzig und 1.442 km² in der Region Köln). Dementsprechend weisen die Regionen erhebliche Unterschiede in der Bevölkerungsdichte auf, wie auch ein Vergleich der topographischen Karten der Fallregionen (s.o.) verdeutlicht. Die Bevölkerungsdichte im Kölner Umland ist mehr als sieben Mal so hoch wie im Magdeburger Umland. Auch die Bevölkerungsdichte in den Kernstädten divergiert zwischen den „großen“ und „kleinen“ Großstädten und ist in Münster aufgrund der aufgelockerten Siedlungsstruktur der äußeren Stadtteile (s.o.) besonders gering. Sie beträgt in etwa ein Drittel der Dichte Kölns. In Bezug auf das in allen Regionen zu beobachtende Dichtegefälle zwischen Kernstadt und Umland sind vor allem Unterschiede zwischen den Fallregionen in den alten und in den neuen Bundesländern zu erkennen. Während sich die Bevölkerungsdichte zwischen Kernstadt und Umland in den Fallregionen in den neuen Bundesländern um den Faktor 13 (Magdeburg) bzw. 11 (Leipzig) unterscheiden, betragen sie in der Region Münster nur den Faktor 5 und in der Region Köln sogar nur den Faktor 4. Sowohl das relativ betrachtet geringe Gefälle zwischen Kern und Umland sowie die absolut sehr hohe Bevölkerungsdichte von 660 Einwohnern je km² im Kölner Umland unterstreicht den auch in Abbildung 26 (S. 137) deutlich zu erkennenden polyzentrischen Charakter des Kölner Umlandes. (vgl. Tabelle 7)

Der Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern ist in den Kernstädten deutlich geringer als im jeweiligen Umland. Während in den westdeutschen Fallregionen der Anteil im Umland zwei bis dreimal so hoch ist wie in der Kernstadt, unterscheiden sich die Anteile in den ostdeutschen Fallregionen sehr viel stärker. Die Städte Leipzig und Magdeburg weisen mit 10 bzw. 16% nur einen äußerst geringen Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern auf, während sich dieser im Umland der beiden ostdeutschen Fallregionen nicht von dem in den westdeutschen Fallregionen unterscheidet. Der Wohnungsbestand im Umland der Kernstädte ist aber keineswegs ausschließlich durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Im Umland der Region Köln befinden sich sogar weniger als die Hälfte (43%) der Wohnungen in diesem Gebäudetyp. Den höchsten Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern weist das Umland von Münster mit 71% auf. (vgl. Tabelle 7)

Tabelle 7: Indikatoren zu den regionalen Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt in den Fallregionen

		Köln	Leipzig	Münster	Magdeburg
Bevölkerungsdichte <i>in EW/km²; 2008¹</i>	<i>Kernstadt</i>	2.457	1.733	904	1.145
	<i>Umland</i>	660	159	187	90
Durchschnittliche Einwohnerzahl je Umlandgemeinde	<i>31.12.2004</i>	43.179	5.056	16.180	1.995
	<i>01.01.2010</i>	43.251	6.172	16.188	6.959
Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern <i>2008¹</i>	<i>Kernstadt</i>	18,3%	10,2%	30,5%	15,6%
	<i>Umland</i>	57,5%	52,1%	71,3%	64,9%
Wohnbaulandpreis für baureife Grundstücke 2003 ²	<i>Kernstadt</i>	365€	94€	217€	64€
	<i>Umlandkreise⁹</i>	119€ bis 203€	44€ bis 115€	95€ bis 146€	22€ bis 30€
Angebotsmieten (netto kalt) für freifinanzierte Wohnungen 2004 ³	<i>Kernstadt</i>	8,41€	4,90€	6,9 €	4,69€
	<i>Umlandkreise⁹</i>	6,33€ bis 9,95€	4,65 € bis 4,87€	4,82 € bis 5,17€	4,61 € bis 4,80€
Bezahlbarkeit von Wohneigentum⁷ 2008 ⁴	<i>Kernstadt</i>	+46%	+18%	+ 20%	-5%
	<i>Umlandkreise⁹</i>	-9 % bis +13%	-23% bis -13%	-26% bis -2%	-47% bis -22%
Arbeitslosenquote 2004 ⁵	<i>Kernstadt</i>	11,9%	18,7%	8,3%	19,6%
BBR-Wohnungsmarktregionstyp 2006 ⁶		wachsend	schrumpfend	stark wachsend	stark schrumpfend
Pkw-Dichte <i>Pkw je 1.000 Einwohner, 1.1.2010⁸</i>	<i>Kernstadt</i>	427	370	456	432
	<i>Umland</i>	530	551	535	587

¹ STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2010² BBR Bodenmarktberichtssystem, vgl. FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 133³ BBR Wohnungsmarktbeobachtungssystem, vgl. FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 133⁴ LBS RESEARCH 2008⁵ BBR 2005a⁶ BBR 2007b: 32ff.⁷ = Mindesteinkommen zum Erwerb eines typischen Eigenheims im Verhältnis zum ortsüblichen Durchschnittseinkommen, Annahmen: Ein Eigentumserwerb ist für einen Haushalt möglich, wenn bei einem Eigenkapital in Höhe eines Jahresnettoeinkommens die Finanzierungsbelastung (Annahme: Zinsen + Tilgung = 7,5%/a) nicht mehr als 35% des Haushaltsnettoeinkommens beträgt. (LBS RESEARCH 2008)⁸ KRAFTFAHRTBUNDESAMT⁹ = an die Kernstadt angrenzende Landkreise (zum jeweiligen Gebietsstand)

Quelle: eigene Darstellung

Daten zu den Bauland- und Mietpreisen sind die aussagekräftigsten Indikatoren für das Verhältnis von Angebot und Nachfrage am Wohnungsmarkt, da sich in ihnen wesentliche Marktinformationen verdichten. Auch als Rahmenbedingung von Suburbanisierungsprozessen sind sie von besonderer Bedeutung, da Stadt-Umland-Gefälle der Baulandpreise und Mieten als eine der Hauptursachen der Stadt-Umland-Wanderung angesehen werden (vgl. Kapitel 2.1.1). Allerdings bietet die amtliche Statistik in Deutschland hierzu keine Daten:

„Gemessen an der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Bedeutung des Wohnens und des Immobiliensektors stehen in Deutschland nur wenige Quellen zur Beurteilung der bundesweiten regionalen Marktentwicklung zur Verfügung. Besonders große Lücken gibt es dabei nach wie vor bzgl. Informationen zu Preisen und Mieten.“ (BBR 2007b: 221)

Das BBSR hat daher eine Reihe an nichtamtlichen Datenquellen zur Beobachtung der Preise am Wohnungsmarkt erschlossen, auf denen die folgenden Darstellungen auf der Kreisebene, als kleinsten verfügbaren Analyseeinheit, beruhen.¹²¹ Außer im Landkreis Delitzsch¹²² (Region Leipzig) sind die Preise für Wohnbauland in den Umlandkreisen erwartungsgemäß deutlich niedriger als in der jeweiligen Kernstadt. In der Mehrzahl der betrachteten Umlandkreise ist Wohnbauland in etwa halb so teuer wie in der jeweiligen Kernstadt. Dieser Wert kann auch als Richtgröße für die Fallregionen Köln, Münster und Magdeburg angesehen werden, in Leipzig ist das Gefälle geringer. Interregional ist vor allem ein deutlicher Unterschied zwischen dem Preisniveau in den alten und in den neuen Bundesländern zu erkennen: Die Kölner Wohnbaulandpreise sind fast viermal so hoch wie die Leipziger Preise, die Münsteraner Preise mehr als dreimal so hoch wie die Magdeburger Preise (vgl. Tabelle 7). Diese interregionalen Unterschiede im Bauland- und Mietpreisniveau werden teilweise durch regionale Kaufkraftunterschiede nivelliert. Die relativen Unterschiede zwischen den Fallregionen sind in Bezug auf den Indikator „Bezahlbarkeit von Wohneigentum“ geringer als in Bezug auf die Wohnbaulandpreise, während die intra-regionalen Unterschiede erhalten bleiben. (vgl. Tabelle 7)

Ein Preisgefälle zwischen Stadt und Umland, wie es bei den Wohnbaulandpreisen in allen vier Fallregionen erkennbar ist, ist für das Mietpreisniveau nur für die beiden westdeutschen Fallregionen feststellbar, während in den ostdeutschen Fallregionen das Mietniveau in der Kernstadt und in den Umlandkreisen in etwa gleich ist. In Münster liegt das Mietniveau im Umland gut 20%, in Köln knapp 20% unter dem Preisniveau in der Kernstadt. Das höchste absolute Mietniveau hat die Stadt Köln zu verzeichnen. Hier sind die Mieten fast doppelt so hoch wie in den beiden ostdeutschen Kernstädten. Das Münsteraner Mietniveau liegt in etwa dazwischen. (vgl. Tabelle 7)

Die Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern müssen darüber hinaus vor dem Hintergrund erheblicher Wohnungsleerstände interpretiert werden. Regional

¹²¹ Da die Daten nur eine eingeschränkte intertemporale Vergleichbarkeit aufweisen (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 133), wird auf Daten während des Untersuchungszeitraums und nicht die aktuellsten verfügbaren Daten zurückgegriffen.

¹²² Der Landkreis Delitzsch wurde zum 1.8.2008 aufgelöst. Das Gebiet gehört seitdem zum neu gebildeten Landkreis Nordsachsen.

vergleichbare Daten für den gesamten Wohnungsbestand liegen hierzu nicht vor. Schätzungen für den Mehrfamilienhausbestand auf der Kreisebene deuten darauf hin, dass die Wohnungsleerstände in den Fallregionen in den alten Bundesländern innerhalb der für funktionierende Wohnungsmärkte notwendigen Fluktuationsreserve liegen, während die Fallregionen in den neuen Bundesländern zu den deutschlandweit am stärksten von Wohnungsleerständen betroffenen Regionen zählen. Die intraregionalen Unterschiede sind in allen Fallregionen hingegen gering. (BBR 2007b: 159)

Ein wichtiger Indikator, um die wirtschaftliche Strukturstärke einer Region zu beurteilen, ist die Arbeitslosenquote. Da die Daten einerseits nicht auf der Gemeindeebene vorliegen und andererseits mit der Umlandabgrenzung über die Pendlerverflechtungen ein regionaler Arbeitsmarkt der Kernstadt abgegrenzt wurde, wird auf die Darstellung intraregionaler Unterschiede verzichtet und stellvertretend für die Fallregionen die Arbeitslosenquote der vier Kernstädte dargestellt.¹²³ Auffällig ist vor allem das Ost-West-Gefälle, welches auch für das Bundesgebiet insgesamt zu beobachten ist. (vgl. Tabelle 7)

Eine zusammenfassende Typisierung von Stadtregionen (nach der Abgrenzung des BBSR) im Hinblick auf die kurz- und mittelfristige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im letzten Jahrzehnt stellt die BBR-Wohnungsmarktregionstypisierung dar. Demnach zählen die Fallregionen in den alten Bundesländern zu den (stark) wachsenden, die Fallregionen in den neuen Bundesländern zu den (stark) schrumpfenden Wohnungsmarktregionen. (BBR 2007b: 32f.)

In allen vier Fallregionen deuten die wesentlich höheren Pkw-Dichten im Umland als in den Kernstädten auf eine stärkere Abhängigkeit der Umlandbewohner von der Nutzung des Pkw hin. Die Werte zwischen den Fallregionen schwanken aber erheblich. Im Münsteraner Umland liegt die Pkw-Dichte nur 17% über dem entsprechenden Wert in der Kernstadt, im Magdeburger Umland sind es fast 50%. Über die Ursachen kann nur spekuliert werden (z.B. Unterschiede in der ÖPNV-Anbindung, ökonomisches Potenzial der Bevölkerung).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich in Bezug auf die demographische Entwicklung und weitere wohnungsmarktrelevante Indikatoren größere Unterschiede zwischen den Fallregionen in den alten und in den neuen Bundesländern als zwischen den Fallregionen mit „großer“ bzw. „kleiner“ Großstadt zeigen. Sie bestätigen außerdem, dass für diese Regionen der Gegensatz „alte vs. neue“ Bundesländer deckungsgleich mit den Gegensatzpaaren Fallregionen mit „wachsendem vs. schrumpfendem“ und „angespanntem vs. entspanntem“ Wohnungsmärkten ist.

¹²³ Da die Quoten auch intertemporal aufgrund statistischer Effekte nur eingeschränkt vergleichbar sind, wird auf Arbeitslosenquoten im Untersuchungszeitraum zurückgegriffen.

7 Methodik der empirischen Erhebungen

Übergreifendes Ziel dieser Arbeit ist es, einen Beitrag zum tiefergreifenden Verständnis der Handlungs- und Entscheidungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl beizutragen. Konkret werden hierzu vier Teilfragestellungen bearbeitet: die in Kapitel 5 aufgezeigten Forschungslücken in der Wanderungsmotivforschung. Hierzu ist es notwendig, auf auf diese Fragestellungen zugeschnittene Primärerhebungen zurückzugreifen. Denn verfügbare Datenquellen, insbesondere die Wanderungsstatistik, ermöglichen es zwar, z.B. die Wanderungsverflechtungen zwischen verschiedenen Raumeinheiten auf der Makroebene zu analysieren, für eine Mikroanalyse der Wanderungsentscheidungen sind diese Sekundärdaten aber nicht geeignet, da sie insbesondere keine Angaben zu den Gründen für Wohnungswechsel bzw. den Entscheidungsprozess der Haushalte bei der Wohnstandortwahl erfassen.

„Bei den mikroanalytischen Ansätzen liegt das Interesse der Forschung im Bereich individueller Bewusstseinsinhalte und Werte. Es geht um die Analyse von subjektiven Denkprozessen und Abwägungen. Diese Individualdaten werden dabei nicht indirekt, sondern auf direktem Wege überwiegend mithilfe psychologisch begründeter sozialwissenschaftlicher Erhebungsmethoden erfasst. Im Vordergrund stehen hier das Denken und Fühlen sowie die Wertungsprozesse des Subjekts, das seine oder ihre Auffassung selbst artikuliert. Diese individuellen Auffassungen können natürlich nachträglich problemlos zu gruppenspezifischen oder kulturspezifischen Mustern aggregiert werden.“ (WEICHHART 2008: 109)

Um Mikrodaten über individuelle Wanderungsentscheidungen zu erheben, hat sich in der kommunalen Stadtforschung das Instrument der Wanderungsmotivuntersuchung etabliert. Diese arbeiten i.d.R. mit quantitativen Methoden der empirischen Sozialforschung (vgl. Kapitel 4). Für viele der in dieser Arbeit im Fokus stehenden Aspekte zum Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl stoßen

quantitative Methoden aber an ihre Grenzen, so dass hier ein *mixed methods design* eingesetzt wird, in dem quantitative und qualitative Methoden als zwei komplementäre Wege zur Erkenntnisgewinnung in der empirischen Sozialforschung gemeinsam eingesetzt werden (KELLE 2007: 15). Die wesentlichen Stärken der beiden Herangehensweisen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Quantitative Methoden* dienen der theoriegeleiteten Erklärung von Sachverhalten bzw. der Ableitung statistisch verallgemeinerbarer Befunde. Diese werden aus der Messung von Phänomenen auf der Basis repräsentativer Stichproben mit großen Fallzahlen gewonnen. Quantitative Methoden zeichnen sich durch eine intersubjektive Gültigkeit bzw. Objektivität der Datenerhebung und -auswertung aus (MEIER KRUKER/RAUH 2005: 2 und KELLE 2007: 13). Um quantitative Methoden anwenden zu können, muss bereits ein systematisiertes Wissen zum Forschungsgegenstand vorhanden sein und sich der weitere Informationsbedarf vorab vollständig und präzise beschreiben lassen. Dann ermöglichen sie die Prüfung dieses Wissens für einen speziellen Untersuchungsgegenstand, wie z.B. eine Region oder einen bestimmten Zeitraum, und können dem Vergleich von Sachverhalten dienen. (KROMREY 2006: 34)
- *Qualitative Methoden* arbeiten gegenstandsbezogen und dienen der Exploration kultureller Praktiken und Regeln sowie der genauen und tiefgreifende Analyse und Beschreibung von Einzelfällen. Sie ermöglichen es, Einzelfälle in ihrer Vielschichtigkeit zu betrachten und zu rekonstruieren und die Sinndeutungen und Sinnsetzungsprozesse der Akteure und der ihnen zugrunde liegenden Wissensbestände zu erfassen, wie z.B. von Individuen subjektiv wahrgenommene Rahmenbedingungen, unter denen diese handeln (KELLE 2007: 53). Qualitative Methoden erfordern ein offenes, wenig standardisiertes Vorgehen. Sie haben einen explorativen Charakter und eignen sich dazu, ein noch wenig erforschtes und vorstrukturiertes Thema empirisch zu erschließen (MEIER KRUKER/RAUH 2005: 2).

Qualitative Methoden eignen sich darüber hinaus auch zur Illustration quantitativer Ergebnisse. Sie ausschließlich hierzu einzusetzen, widerspricht jedoch dem unterschiedlichen theoretischen Hintergrund der beiden Ansätze. Werden sie gleichzeitig eingesetzt, sollten qualitative Methoden quantitative nicht nur ergänzen, sondern diese sollten komplementär entsprechend ihrer Stärken für die Beschreibung und Analyse unterschiedlicher Aspekte des zu untersuchenden Phänomens eingesetzt werden. Solch eine Triangulation quantitativer und qualitativer Methoden „versucht, durch den kombinierten Einsatz verschiedener Erhebungstechniken, Auswahlverfahren, Versuchsanordnungen und Messtechniken die spezifischen Schwächen der einen Strategie durch den Einsatz einer anderen, die dort ihre besonderer Stärke hat, zu kompensieren.“ (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 262) Auf diese Weise wird ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn aus der Verknüpfung unterschiedlicher Methoden generiert. So kann ein umfassenderes Bild über den Untersuchungsgegenstand erzeugt werden. Welche Untersuchungsmethode dabei zur Beschreibung, zur Erklärung und zum Verständnis unterschiedlicher Facetten des zu untersuchenden Phänomens

angemessen bzw. am besten geeignet sind, lässt sich aus der „*Natur des zu untersuchenden Phänomens*“ (KELLE 2007: 36) ablesen.

Im Rahmen des FoPS-Projektes wurden daher sowohl eine quantitative als auch eine qualitative empirische Erhebung durchgeführt, deren jeweilige Methodik in diesem Kapitel erläutert wird (Kapitel 7.1 und 7.2, vgl. auch FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 160ff., FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006: 6ff. und 175ff. sowie FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 40ff.). Zum einen wurde eine standardisierte Befragung von in das Umland abgewanderten Haushalten in den vier untersuchten Fallregionen Köln, Leipzig, Magdeburg und Münster durchgeführt, die der vergleichenden Erhebung der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung in diesen Regionen dient. Zum anderen wurden in den Regionen Köln und Magdeburg qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern sowie Rückwanderern (Haushalten, die im Erwachsenenalter aus einer Kernstadt in das jeweilige Umland und einige Jahre später zurück in die Kernstadt gezogen sind) durchgeführt. Die Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern dienten insbesondere der genaueren Erfassung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl, während die Interviews mit den Rückwanderern im FoPS-Projekt einerseits erstmalig Erkenntnisse zu deren Motiven und Erfahrungen bei der Wohnstandortwahl bieten und andererseits Schlussfolgerungen im Hinblick auf Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung ermöglichen sollten, da die Rückwanderer zumindest auf lange Sicht mutmaßlich mit dem Umzug in das Umland unzufrieden waren und die Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte vergleichend bewerten können. Im Rahmen dieser Arbeit werden die Interviews mit den Rückwanderern nur im Hinblick auf den zuletzt dargestellten Aspekt ausgewertet. Sowohl die qualitative wie auch die quantitative Befragung wurden als Haushaltsbefragungen durchgeführt, da Haushalte und nicht einzelne Personen als Nachfrager am Wohnungsmarkt auftreten und somit auch Haushalte und nicht Individuen als handelnde Akteure in Suburbanisierungsprozessen betrachtet werden sollten.

7.1 Methodik der standardisierten Haushaltsbefragung

Die Besonderheit der im Rahmen des FoPS-Projektes durchgeführten standardisierten Wanderungsmotivuntersuchung gegenüber kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen ist, dass sie sich nicht lediglich auf eine Region bezieht, sondern aus vier miteinander vergleichbaren regionalen Teilstichproben zusammensetzt. Sie wurde als telefonische Haushaltsbefragung durchgeführt.

Grundgesamtheit und Stichprobe

Die Grundgesamtheit der standardisierten Haushaltsbefragung bilden die im Untersuchungszeitraum aus den vier Kernstädten in das abgegrenzte Umland (vgl. Kapitel 6.1) fortgezogenen Haushalte (4 Teilgrundgesamtheiten). Als Untersuchungszeitraum wurden zunächst die Jahre 2001 bis 2003 gewählt,¹²⁴ da der Untersuchungszeitraum einerseits möglichst aktuell sein sollte, andererseits befürchtet wurde, dass es bei dem zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung (2005) aktuellsten vollständig verfügbaren Jahrgang (2004) zu Problemen bei der Ermittlung der Telefonnummern kommen könnte, da diese erst zeitverzögert in elektronische Telefonverzeichnisse aufgenommen werden. Für jede Fallregion wurde eine Zufallsstichprobe gezogen, auf deren Grundlage durchschnittlich 250 Haushalte je Fallregion befragt wurden.¹²⁵ Als Datengrundlage für die Stichprobenziehung dienten von den vier Kernstädten zur Verfügung gestellte Auszüge aus den Einwohnermelderegistern, die Informationen zum alten und neuen Wohnstandort aller im Untersuchungszeitraum abgewanderten Personen enthalten, die zum Zeitpunkt des Umzugs mindestens 18 Jahre alt waren.¹²⁶ Die kommunalen Einwohnermelderegister enthalten allerdings ausschließlich Personendaten, die Grundgesamtheit für die Befragung stellen aber Haushalte dar. Zunächst mussten daher aus den Meldedaten aller im entsprechenden Zeitraum in das Umland abgewanderten Personen Haushalte generiert werden, wobei als Haushalt vereinfacht Personengruppen definiert wurden, die sowohl am alten als auch am neuen Wohnstandort unter derselben Adresse gemeldet waren. Anschließend konnte eine Zufallsstichprobe der in das Umland abgewanderten Haushalte gezogen werden. Innerhalb jedes Haushaltes wurde eine Person befragt, die Auskunft über den Umzug geben konnte, da sie selbst mit umgezogen ist, zum Zeitpunkt des Umzugs das 18. Lebensjahr vollendet hatte und ständig im Haushalt lebt. (vgl. ausführlicher zur Stichprobenziehung FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006: 6ff.)

¹²⁴ Für die Region Magdeburg als die Region mit der mit Abstand kleinsten Grundgesamtheit an Stadt-Umland-Wanderern (vgl. Tabelle 6 auf S. 136) wurde der Untersuchungszeitraum um das Jahr 2004 erweitert, um zu gewährleisten, dass die Stichprobe gefüllt werden konnte.

¹²⁵ In der Region Magdeburg konnten aufgrund einer deutlich unterhalb der Erfahrungswerte des beauftragten Erhebungsinstituts liegenden Trefferquote bei der Recherche der Telefonnummern trotz der Ausdehnung des Untersuchungszeitraums nur 207 Interviews realisiert werden. Hinzu kommen 20 verwertbare Interviews des Pretest, die für alle Erhebungsmerkmale, die in der Hauptstudie gegenüber dem Pretest nicht verändert wurden, genutzt werden können. I.d.R. kann daher für die Auswertungen für die Region Magdeburg ein Stichprobenumfang von 227 Haushalten zugrunde gelegt werden. Um in der Hauptstudie insgesamt dennoch mindestens 1.000 Interviews zu realisieren, wurde der Stichprobenumfang in der Region Köln, der Region mit der absolut höchsten Zahl an Stadt-Umland-Wanderungen im Untersuchungszeitraum, auf 300 Haushalte erhöht.

¹²⁶ Die Möglichkeit, Stichproben aus den Einwohnermelderegistern für Fortzugsbefragungen zu ziehen, ist – entgegen anderslautenden Aussagen (FÖBKER et al. 2007: 197) – trotz einer zum 1.1.2007 in Kraft getretenen Änderung des Melderechts weiterhin möglich. Zwar wurde das Melderecht dahingehend geändert, dass die Pflicht der Fortziehenden zur Abmeldung beim Einwohneramt am alten Wohnstandort entfallen ist. Diese wird nun aber durch einen elektronischen Abgleich mit dem Einwohnermeldeamt der Anmeldung, also am neuen Wohnstandort, durchgeführt. Das Einwohnermeldeamt am alten Wohnstandort bekommt in diesem Abgleich adressscharf den neuen Wohnstandort der abwandernden Personen, und somit die für die Stichprobenziehung notwendigen Angaben, übermittelt. (Telefonische Auskunft SCHULTE 21.10.2010)

Das Erhebungsinstrument

Der Fragebogen für die telefonische Haushaltsbefragung wurde in enger Abstimmung zwischen den Projektpartnern im FoPS-Projekt entwickelt¹²⁷ und mit dem Auftraggeber, den Kernstädten sowie der Projektleiterin im beauftragten Erhebungsinstitut, diskutiert. Er basiert für die Fragen zur Wohnsituation und Wohnstandortwahl auf theoretischen Erkenntnissen zu den Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl (vgl. Kapitel 3.3) sowie auf einer Querauswertung vorliegender Wanderungsmotivstudien (FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 8ff.). Zur Optimierung des Erhebungsinstrumentes wurde ein Pretest durchgeführt, nach dem der Fragebogen noch einmal leicht modifiziert und an die angestrebte Befragungszeit von 20 Minuten (ohne *Screening*) angepasst wurde. Der Fragebogen umfasst 46 Fragen zu folgenden Themenkomplexen:¹²⁸

- Wohnsituation vor und nach dem Umzug
- Motive der Wohnstandortwahl und Suchprozess der Haushalte
- Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung vor und nach dem Umzug
- Arbeitsort und Verkehrsmittelwahl zur Arbeit vor und nach dem Umzug
- Verkehrsmittelwahl und Häufigkeit zu weiteren Aktivitätenstandorten sowie Bezüge der Stadt-Umland-Migranten zur Kernstadt
- Bewertung und „Nachkalkulation“ der Wanderungsentscheidung
- soziodemographische und -ökonomische Struktur des Haushaltes.

Der Fragebogen besteht zum überwiegenden Teil aus Faktenfragen, auf die der Befragte direkt antworten kann, da er z.B. genau weiß, wie viele Pkw dem Haushalt zur Verfügung stehen. Die Antworten zu den Motiven der Wohnstandortwahl und zur vergleichenden Bewertung des alten und neuen Wohnstandortes spiegeln hingegen den subjektiven WahrnehmungsfILTER des Befragten wider. Motive von Menschen sind nicht objektiv messbar, es kann nur das erhoben werden, was der Befragte preiszugeben bereit ist (vgl. Kapitel 3.3 und NOELLE-NEUMANN/PETERSEN 2000: 493). Die Fragen sind, wie in standardisierten Befragungen üblich (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 333), überwiegend als geschlossene Fragen formuliert. Nur zwei Fragen, die nach dem Auslöser der Wanderungsentscheidung sowie nach den Abwanderungsmotiven, sind als offene Frage formuliert. Für die Frage zum Auslöser der Wanderungsentscheidung als einleitenden Frage zu den Wanderungsmotiven wurde die offene Form gewählt, um dem Haushalt einen Impuls zu geben, sich unbeeinflusst von Antwortvorgaben an den Umzug und dessen Gründe zu erinnern. Die Abwanderungsmotive der Stadt-Umland-Wanderer wurden in dieser Form in Wanderungsmotivuntersuchungen bisher nicht erhoben. Der Untersuchungsgegenstand ist daher noch nicht soweit erforscht, dass ein abschließender Katalog an Antwortmöglichkeiten ermittelt und vorgegeben werden konnte.

¹²⁷ Die in dieser Arbeit im Fokus stehenden Fragen zur Wohnsituation und Wohnstandortwahl wurden dabei federführend am Fachgebiet RLP erarbeitet, während am ISB die Fragen zu den verkehrlichen Auswirkungen der Wohnstandortwahl entwickelt wurden.

¹²⁸ Für den vollständigen Fragebogen s. Anhang B.

Der Fragebogen wird über automatische Filterführungen ausdifferenziert, so dass in Abhängigkeit von Antworten auf vorherige Fragen unterschiedliche Varianten des Fragebogens zugrunde gelegt werden können. So können z.B. die Fragen zur Erwerbstätigkeit eines zweiten Haushaltsmitgliedes bei Einpersonenhaushalten automatisch aussortiert werden. Die zur Verfügung stehende Befragungszeit kann so effizient genutzt werden. Durch den Aufbau des Fragebogens werden Kontexteffekte (Beeinflussung von Antworten durch vorherige Fragestellungen) vermieden (vgl. JACOB/EIRMBTER 2000: 229). So sind z.B. die Fragen nach der Zufriedenheit am alten und am neuen Wohnstandort nicht miteinander gekoppelt. Dennoch folgt der Fragebogen generell einem logischen Aufbau, um den Befragten die gedankliche Verfolgung der Fragen zu erleichtern. Werden Skalen verwendet, orientieren sich diese überwiegend an einer Schulnotenbewertung von 1 bis 6. Dies hat zum einen den Vorteil, dass diese Skala den meisten Befragten präsent ist (1 wird mit etwas Gutem, 6 mit etwas Schlechtem assoziiert). So werden Fehler vermieden, die sich daraus ergeben, dass der Befragte die vorgelesene Skala unbewusst umdreht und damit falsch antwortet. Zum anderen wird bei einer Skala mit einer geraden Anzahl an Antwortkategorien das Problem umgangen, das Befragte dazu neigen, mit mittlerer Tendenz zu antworten. Bei skalierten Fragestellungen, bei denen der Mittelwert allerdings von Bedeutung ist, z.B. der Beurteilung der Wohnsituation vor und nach dem Umzug (Frage 41), wird eine fünfstufige Skala verwendet.

Durchführung der telefonischen Haushaltsbefragung

Die Haupterhebung wurde als computerunterstützte Telefonbefragung (sog. CATI-Befragung, *Computer Assisted Telephone Interviewing*) im Januar und Februar 2006 vom Sozialwissenschaftlichen Umfragezentrum GmbH (SUZ) in Duisburg durchgeführt. Einige Tage vor dem eigentlichen Interviewtermin wurde die Befragung bei den möglichen Probanden postalisch angekündigt. Dieses Ankündigungsschreiben diente dazu, bereits im Vorfeld den wissenschaftlichen Charakter der Befragung zu verdeutlichen und somit die Teilnahmebereitschaft zu erhöhen sowie das Thema der Befragung zu erörtern, so dass die Probanden im Vorfeld die Gelegenheit hatten, sich innerlich auf das Thema einzustellen. Dies erhöht die Datenqualität (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 369f.).

Die Befragung beginnt mit einem kurzen *Screening*, über das erfasst wird, ob der angerufene Haushalt tatsächlich der Grundgesamtheit zuzuordnen ist. Das *Screening* dient außerdem der Auswahl der Zielpersonen innerhalb des Haushaltes. Konnte zum Zeitpunkt des *Screenings* keine Zielperson im Haushalt erreicht werden, wurden Terminabsprachen für weitere Kontaktversuche getroffen. Insgesamt wurden in der Haupterhebung 1.007 Interviews realisiert.

Das Erhebungsverfahren der telefonischen Haushaltsbefragung hat gegenüber dem bei kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen i.d.R. üblichen Erhebungsverfahren der schriftlichen Haushaltsbefragung drei wesentliche Vorteile. Erstens ist die wesentlich höhere Ausschöpfungsquote zu nennen (vgl. SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 368). Zweitens sind die Kosten telefonischer Befragungen wesentlich geringer, da die Trennung zwischen In-

terview und nachträglicher Dateneingabe entfällt.¹²⁹ Dies führt außerdem zu einer wesentlichen Verkürzung der Feldphase. Drittens können über das Erhebungsinstrument Fehlerquellen, die für schriftliche Befragungen typisch sind, vermieden werden. Es besteht die Möglichkeit, den Fragebogen durch Filterfragen automatisiert auszudifferenzieren. Jeder Proband bekommt somit nur die für ihn relevanten Fragen gestellt und muss sich die Filterführung nicht selbst erschließen. Widersprüche in den Antworten können durch Konsistenzprüfungen vermieden werden (BUCHWALD 2002: 35). Typische Nachteile telefonischer Befragungen gegenüber schriftlichen Befragungen, wie die geringere Auswahl an Fragemodellen (z.B. fehlende Möglichkeit, den Probanden Bilder vorzulegen oder lange offene Fragen zu stellen) oder die Einschränkungen bei der Stichprobenziehung (es sind nur Haushalts- aber keine Personenstichproben möglich), waren für diese Befragung unerheblich. (MEIER KRUKER/RAUH 2005: 105)

Ausschöpfung

Neben den mutmaßlich weitgehend stichprobenneutralen Ausfällen, die in telefonischen Haushaltsbefragungen dadurch entstehen, dass nicht für alle Haushalte der Grundgesamtheit die Telefonnummer ermittelt werden kann, entstehen weitere Ausfälle dadurch, dass Haushalte nicht erreichbar sind. Auch diese werden üblicherweise als stichprobenneutral angesehen, wenn gewährleistet wird, dass auch schwer erreichbare Haushalte bestmöglich in der Erhebung berücksichtigt werden (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 311f.). In der im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführten telefonischen Haushaltsbefragung wurde dies sichergestellt, indem über mindestens fünf Kontaktversuche an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten versucht wurde, die Haushalte zu erreichen. Die Ausschöpfungsquote beträgt bezogen auf die so bereinigte Bruttostichprobe im Durchschnitt der vier Fallregionen 57%. Einschließlich der für nahezu alle Fragestellungen verwertbaren Interviews des Pretests können insgesamt 1.027 Interviews in die Auswertungen einbezogen werden (vgl. Anhang C). Ist in den folgenden Kapiteln nichts anderes angegeben, bezieht sich die jeweilige Auswertung auf diese Anzahl an Interviews sowie die in Anhang C aufgeführten regionalen Fallzahlen. Können die Interviews des Pretest für einzelne Auswertungen nicht zugrunde gelegt werden oder wird, z.B. bei der Auswertung der Filterfragen oder Auswertungen zu bestimmten Teilgruppen (z.B. Haushaltstypen), eine hiervon abweichende Fallzahl („n“) zugrunde gelegt, wird dies in den Tabellen und Abbildungen kenntlich gemacht.

Repräsentativität

Die im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführte telefonische Haushaltsbefragung basiert auf einer Zufallsauswahl. Eine Zufallsstichprobe gewährleistet, dass Rückschlüsse

¹²⁹ Dieser generelle Vorteil kann in kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen teilweise unerheblich sein, wenn innerhalb der Kommunalverwaltung ausreichend Personalressourcen zur Durchführung einer schriftlichen Befragung zur Verfügung stehen, eine telefonische Haushaltsbefragung hingegen extern vergeben werden müsste.

auf die der Stichprobe zugrunde liegende Grundgesamtheit gezogen werden können. Bei der Stichprobe dieser Befragung handelt es sich nicht um eine uneingeschränkte Zufallsstichprobe, da es zu Ausfällen gekommen ist (s.o.). Da über die Adressen der befragten Haushalte vor und nach dem Umzug hinaus keine Daten über die Grundgesamtheit vorliegen, ist es nicht möglich einen „Repräsentativitätsnachweis“ durchzuführen, über den anhand soziodemographischer Merkmale von Stichprobe und Grundgesamtheit überprüft wird, ob die Ausfälle zu einer Verzerrung der Stichprobe gegenüber einer reinen Zufallsauswahl führen (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 306). Einschätzungen zur Repräsentativität der Befragung können daher nur auf der Grundlage der Ausschöpfung erfolgen. Die nichtstichprobenneutralen Ausfälle liegen deutlich unter 50% (s.o.) und damit innerhalb des für telefonische Befragungen üblichen Bereiches. Die Stichprobe kann daher trotz der Ausfälle als repräsentativ angesehen werden.

Gewichtung

Da sich die Interviews nicht proportional über die vier Fallregionen verteilen (s.o.), ist es notwendig, die regionalen Teilstichproben für Gesamtaussagen zu gewichten. Die vier im Rahmen des Forschungsvorhabens betrachteten Fallregionen stehen als typische Fälle stellvertretend für deutsche Großstädte mit ihrem jeweiligen Umland. Gesamtaussagen stellen damit eine Durchschnittsbetrachtung der vier regionalen Fallstudien dar, für die die vier Teilstichproben gewichtet werden (zu den Gewichtungsfaktoren s. Anhang D).¹³⁰

Auswertung

Die Auswertung der standardisierten Haushaltsbefragung erfolgt überwiegend auf der Basis von an dieser Stelle als allgemein bekannt vorausgesetzten deskriptiven statistischen Analysemethoden, wie z.B. Häufigkeitsauszählungen oder Kreuzverknüpfungen (vgl. vertiefend z.B. BORTZ 2005).¹³¹ Hierbei werden in dieser Arbeit im Allgemeinen drei Auswertungskriterien zugrunde gelegt:

- *Regionale Unterschiede:* Im Fokus aller Analysen steht eine nach Fallregionen differenzierte Auswertung, um die aus wissenschaftlicher Sicht wesentliche Forschungslücke, die regionsspezifischen und verallgemeinerbaren Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung herauszustellen, zu schließen. Die Auswertungen erfolgen entweder getrennt nach den vier Fallregionen oder den in Kapitel 6.1 dargestellten Merkmalen, nach denen sich Suburbanisierungsprozesse regional

¹³⁰ Für die Auswertungen, die sich auf die Gesamtzahl der durchgeführten Interviews beziehen, können feste Gewichtungsfaktoren berechnet werden. Bei Auswertungen derjenigen Fragen, die nach vorgeschalteten Filterfragen nicht allen Probanden gestellt wurden, sind die Gewichtungsfaktoren jeweils einzelfallbezogen an die Anzahl der in den vier Regionen befragten Haushalte anzupassen, so dass auch hier die jeweilige regionale Summe der Fälle mit dem Gewicht eines Viertels in das Gesamtergebnis einfließt. (vgl. ausführlicher zur Gewichtung: FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006a: 11f.)

¹³¹ Kommen in den Auswertungen spezielle statistische Analysemethoden zum Einsatz, werden diese im Zusammenhang mit der jeweiligen Auswertung erläutert.

unterscheiden, wobei der Schwerpunkt auf einer nach schrumpfenden und wachsenden Regionen differenzierten Auswertung liegt.

- *Haushaltstypen:* Die Bildung von Haushaltstypen ermöglicht es, die wesentlichen soziodemographischen Merkmale eines Haushaltes zu einer Variable zu verdichten. Dies erlaubt Auswertungen in Anlehnung an das Lebenszyklus- bzw. Lebensverlaufskonzept (vgl. Kapitel 3.3.2).
- *Mieter- und Eigentümerhaushalte:* Haushalte, die im Zuge der Stadt-Umland-Wanderung Eigentum bilden, beabsichtigen i.d.R., mittel- oder langfristig in der neuen Immobilie wohnen zu bleiben, während Mieterhaushalte häufiger umziehen. Über den Erwerb von Wohneigentum wird also eine sehr viel stärkere Bindung an den neuen Wohnstandort eingegangen als beim Bezug einer Mietwohnung.

Übertragbarkeit der Ergebnisse in räumlicher und zeitlicher Hinsicht

Grundsätzlich sind die Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragung lediglich für die der Stichprobe zugrunde liegende Grundgesamtheit, also die im Untersuchungszeitraum 2001-2003/4 aus den vier Kernstädten in das abgegrenzte Umland abgewanderten Haushalte, repräsentativ (s.o.). Dennoch lassen sie sich, wenn auch mit Einschränkungen, in räumlicher Hinsicht auf andere Stadtregionen sowie in zeitlicher Hinsicht auf Stadt-Umland-Wanderungen außerhalb des Untersuchungszeitraums übertragen.

Die regionalen Entwicklungspfade von Suburbanisierungsprozessen hängen erheblich von den regionalen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen ab. Die Auswahl der Fallregionen im FoPS-Projekt erfolgt daher so, dass ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher, und für die deutschen Stadtregionen typischer, Siedlungsstrukturen abgedeckt wird, welche die wesentlichen Unterschiede in den regionalen Entwicklungspfaden von Suburbanisierungsprozessen beschreiben (vgl. Kapitel 6.1). Über die Analyse der Muster und Motive der Suburbanisierung in vier Fallregionen lässt sich zwar keine generelle Übertragbarkeit auf jede beliebige Stadtregion in Deutschland herstellen, dennoch können über den regionalen Vergleich einige Trends, insbesondere jene, die in allen untersuchten Regionen gleichermaßen zu beobachten sind, in der Tendenz verallgemeinert werden. Für die untersuchten Regionen wurden darüber hinaus detaillierte Regionsprofile erstellt, die Hinweise auf jene Einflussfaktoren geben, durch die regionsspezifische Untersuchungsergebnisse bedingt sind (vgl. Kapitel 6.2). Auf Stadtregionen, die ähnlichen Rahmenbedingungen wie eine der untersuchten Regionen unterliegen, lassen sich darüber hinaus tendenziell auch die regionsspezifischen Ergebnisse übertragen.

Wanderungsmotivstudien dienen dazu, aus den Erkenntnissen über die Handlungslogiken in der Vergangenheit in das Umland abgewandelter Haushalte, Handlungsstrategien abzuleiten, um potenzielle zukünftige Stadt-Umland-Wanderer in der Stadt zu halten. Dies ist uneingeschränkt nur so lange möglich, wie sich die Rahmenbedingungen, unter denen die Stadt-Umland-Wanderer ihre Wanderungsentscheidungen treffen, nicht wesentlich verändern. In Kapitel 2.2.3 wurde aber gezeigt, dass eine Reihe von demographischen und

gesellschaftlichen Faktoren dazu führen, dass sich die Einflussfaktoren, die eine Attraktivität urbaner und suburbaner Wohnstandorte und damit auch individuelle Wanderungsentscheidungen beeinflussen, sich in einem stetigen Wandel befinden, der derzeit und voraussichtlich auch zukünftig das Wanderungsverhalten tendenziell zu Gunsten urbaner Wohnstandorte verschiebt (vgl. zusammenfassend Abbildung 14 auf S. 36). Dementsprechend sind einerseits Wanderungsmotivstudien im Abstand von einigen Jahren zu wiederholen, um als Grundlage für politisch-planerische Strategien genutzt werden zu können, andererseits sind ihre Ergebnisse vor dem Hintergrund der sich wandelnden Rahmenbedingungen zu interpretieren.

7.2 Methodik der qualitativen Haushaltsbefragung

Durchführung der qualitativen Haushaltsbefragung

Im Anschluss an die standardisierte Haushaltsbefragung wurden im Rahmen des FoPS-Projektes vertiefende qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern und Rückwanderern geführt. Diese waren auf die beiden Fallregionen Köln und Magdeburg beschränkt. Mit dieser Auswahl konnten dennoch alle der in 6.1 dargelegten Auswahlkriterien, die auch bei der Wahl der vier Fallregionen für die standardisierte Befragung zugrunde lagen, abgedeckt werden. Insgesamt wurden 35 qualitative Interviews je etwa zur Hälfte mit Stadt-Umland-Wanderern und mit Rückwanderern geführt (vgl. Tabelle 8). Bei den Stadt-Umland-Wanderern handelt es sich um Haushalte, die bereits in der telefonischen Befragung interviewt worden waren und sich für die Teilnahme an einem vertiefenden Interview bereit erklärt hatten. Im Gegensatz zu den Stadt-Umland-Wanderern lassen sich die Rückwanderer nicht über die Melderegister der Kernstädte bzw. Umlandgemeinden ermitteln, da die Einwohnermeldeämter nur Informationen über die aktuelle sowie die letzte Adresse einer Person verfügen. Hierüber kann der letzte Umzug, aber keine Kette von zwei Umzügen, wie dies für die Ermittlung von Rückwanderern notwendig wäre, rekonstruiert werden. Daher wurden die Probanden überwiegend über einen Zeitungsaufruf ermittelt. Es wurde ein Zeitungsartikel in der Lokalpresse veröffentlicht, in dem kurz das Projekt sowie der Begriff des „Rückwanderers“ erläutert wurde und potenzielle Probanden aufgefordert wurden, Kontakt mit dem Forschungsteam aufzunehmen. Weitere Probanden konnten über das Schneeballsystem ermittelt werden.¹³²

Tabelle 8: Realisierte qualitative Interviews

	Köln	Magdeburg
<i>Stadt-Umland-Wanderer</i>	10	9
<i>Rückwanderer</i>	10	6

Für eine Kurztypisierung aller befragten Haushalte s. Anhang F.

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-Projekt

¹³² Dennoch war es nicht möglich, in der wesentlich kleineren Fallregion Magdeburg die angestrebte Zahl von zehn Interviews zu realisieren.

Die vertiefenden Interviews wurden als problemzentrierte, leitfadengestützte Haushaltsinterviews durchgeführt. Der wesentliche Vorteil dieser Interviewmethode im Vergleich zu anderen Erhebungsmethoden liegt darin, dass den Probanden genügend Raum gelassen wird, frei zu erzählen, das Gespräch vom Interviewer dennoch immer wieder auf das im Fokus stehende Thema (hier: die Wanderungsentscheidung) gelenkt werden kann und die Ergebnisse der einzelnen Interviews gut vergleichbar sind (BORTZ/DÖRING 2006: 309f.). Die Interviewleitfäden wurden bewusst detailliert gehalten, damit die Interviews von den Interviewern in ähnlicher Weise durchgeführt werden konnten. Sie unterschieden sich für die Stadt-Umland-Wanderer und die Rückwanderer, da die Rückwanderer im Gegensatz zu den Stadt-Umland-Wanderern zwei Umzüge reflektieren müssen und darüber hinaus einige Angaben erhoben werden mussten, die für die Stadt-Umland-Wanderer bereits in der standardisierten Befragung erhoben wurden (vgl. Interviewleitfäden in Anhang E).

Ein wesentliches Ziel der vertiefenden Interviews ist es, den komplexen Entscheidungsprozess und die damit eng verbundenen Motivkonstellationen der Haushalte bei der Wohnstandortwahl im Detail nachzuvollziehen. Generell ist es in qualitativen Interviews möglich, den Bezugsrahmen des Befragten bei der Fragenbeantwortung mitzuerfassen und so Einblicke in die Relevanzstrukturen und die Erfahrungshintergründe des Probanden zu erlangen (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 387). So ist es bei den hier durchgeführten qualitativen Interviews z.B. im Gegensatz zur standardisierten Befragung möglich, die tatsächlich für den Haushalt bei der Wohnstandortwahl entscheidungsrelevanten Kriterien zu ermitteln. Darüber hinaus wurden die positiven wie negativen Erfahrungen der Haushalte am neuen Wohnstandort sowie die Veränderungen der Wohn- und Mobilitätskosten mit dem Umzug detailliert erfasst.¹³³ Der Themenblock „Wohn- und Mobilitätskosten“ wurde von den Interviewern bewusst erst gegen Ende des Interviews angesprochen. So konnte ermittelt werden, ob die Probanden bestimmte Kostenaspekte von sich aus als entscheidungsrelevant für die Wohnstandortwahl benennen.

Die vertiefenden Interviews wurden überwiegend zwischen Juni und September 2006 durchgeführt. Bis auf ein Interview, welches nachträglich telefonisch durchgeführt wurde, wurden die Interviews als *face to face*-Gespräche in der Wohnung der Probanden durchgeführt. Die Interviewer hatten so auch die Gelegenheit, sich einen Eindruck von der Wohnumgebung zu machen. Die Interviews wurden zumindest mit einem,¹³⁴ bei Interviews mit Mehrpersonenhaushalten häufig auch mit zwei erwachsenen Haushaltsmitgliedern geführt. Die Gespräche dauerten zwischen 45 Minuten und 1 ½ Stunden, wurden i.d.R. digital aufgezeichnet und anschließend wörtlich – unter Auslassung von Passagen, in denen die Interviewten vom eigentlichen Thema des Interviews abgeschweift sind, – transkribiert.

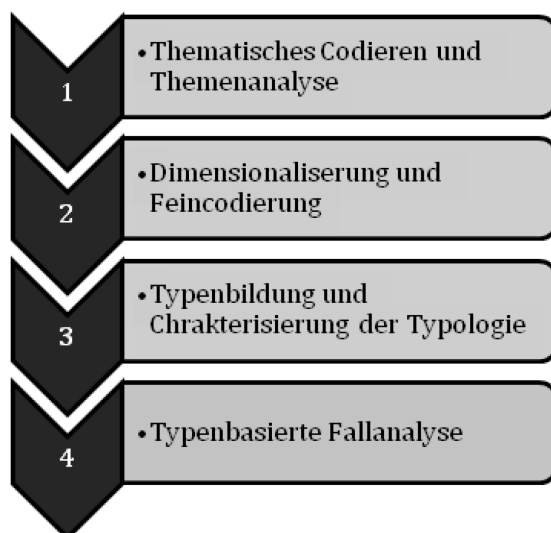
¹³³ Weitere in den Interviews angesprochene Themenkomplexe, auf die im Rahmen dieser Arbeit aber nur am Rande eingegangen werden wird, sind die Veränderung von Zeitaufwänden mit dem Umzug, die Änderung von Aktivitätenstandorten sowie der Einfluss der Infrastrukturausstattung auf die Verkehrsmittelwahl.

¹³⁴ Im Falle der Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern war dies das Haushaltsmitglied, mit dem bereits das telefonische Interview geführt wurde.

Auswertung der qualitativen Haushaltsbefragung

Im Rahmen dieser Arbeit wurden die im FoPS-Projekt durchgeführten qualitativen Interviews nicht vollständig ausgewertet, sondern die Auswertung konzentriert sich auf die Themenblöcke zum Entscheidungsprozess, zu den Erfahrungen am neuen Wohnstandort und zu den Wohn- und Mobilitätskosten. Es geht daher in der Auswertung der Interviews nicht darum, deren Inhalte in ihrer Gänze zu erfassen, sondern das Interviewmaterial wird themenspezifisch unter spezifischen Fragestellungen ausgewertet. Bei der Auswertung der Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern liegt der Fokus auf dem Entscheidungsprozess der Haushalte bei der Wohnstandortwahl sowie auf den Informations- und Wahrnehmungslücken unter besonderer Berücksichtigung der Kostenkalkulation der Haushalte bei der Wohnstandortwahl. Die Interviews mit den Rückwanderern haben im Kontext dieser Arbeit nur ergänzenden Charakter. Der Fokus der Auswertung liegt auf den Vor- und Nachteilen kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte und auf Informations- und Wahrnehmungslücken.

Abbildung 32: Die typologische Analyse



Quelle: eigene Darstellung nach KUCKARTZ 2010: 100

Für solch eine fokussierte Auswertung des Interviewmaterials, die auf einen Vergleich und die Kontrastierung der erhobenen Fälle abzielt, bietet sich eine typologische Analyse an (KELLE/ KLUGE 2010 und KUCKARTZ 2010: 99ff.). Diese ermöglicht eine systematische Strukturierung und Verdichtung des Interviewmaterials. „Durch die Bildung von Typen und Typologien kann deshalb eine komplexe soziale Realität auf eine beschränkte Anzahl von Gruppen bzw. Begriffen reduziert werden, um sie greifbar und damit begreifbar zu machen.“ (KELLE/KLUGE 2010: 11) Unterschiede und Gemeinsamkeiten der erhobenen Fälle werden herausgestellt, indem

die Typen so konstruiert werden, dass sie eine möglichst große interne Homogenität und externe Heterogenität aufweisen. Ein „Fall“ als Grundelement der Typenbildung ist nicht zwangsläufig mit den Fällen der Datenerhebung, also den Interviewten, identisch, es kann sich auch um größere soziale Einheiten, z.B. Haushalte oder ganze Gesellschaften bzw. um Situationen oder Handlungen handeln. Dementsprechend kann auch ein Datenerhebungsfall unterschiedlichen Typen zugeordnet werden, beispielsweise wenn Typen unterschiedlicher Handlungsstrategien gebildet werden und der Fall im Laufe seines Lebens auf bestimmte Handlungserfordernisse unterschiedlich reagiert hat. (KELLE/KLUGE 2010: 85f.)

Eine typologische Analyse besteht idealtypisch aus vier aufeinanderfolgenden Phasen (vgl. Abbildung 32). Zunächst wird in der ersten Phase das vorliegende Datenmaterial thematisch kodiert. Hierzu wird in dieser Arbeit eine deduktive Vorgehensweise gewählt.

Die Fragen, die an das Interviewmaterial gestellt werden sollen, werden vorab in einem System an zunächst allgemein gehaltener Kategorien (z.B. „Standortanforderungen der Haushalte“) festgelegt. Diese Kategorien ergeben sich aus dem theoretischen Vorwissen über den Gegenstandsbereich, den Zielsetzungen, die mit der fokussierten Auswertung des weitaus umfangreicheren Interviewmaterials verbunden sind, sowie ausgewählten Themenblöcken und Fragestellungen des Interviewleitfadens. In einem ersten Durchgang wird das vorliegende Interviewmaterial Fall für Fall anhand dieses groben Kategoriensystems codiert. Die Codierung erfolgt computergestützt in der Software MaxQDA.¹³⁵ Am Ende dieser Analysephase ist das Datenmaterial in eine überschaubare thematische Ordnung gebracht und kann mit Hilfe von MaxQDA für die einzelnen thematischen Kategorien synoptisch gegenübergestellt und analysiert werden. (KUCKARTZ 2010: 100f. und KELLE/KLUGE 2010: 56ff.)

In der zweiten Phase wird das grobe Kategoriensystem der ersten Phase anhand synoptischer Vergleiche weiter ausdifferenziert bzw. aus dem Material „empirisch aufgefüllt“ (KELLE/KLUGE 2010: 71). In einer zweiten Durchsicht des Ausgangsmaterials, die auf die vorcodierten Interviewteile beschränkt bleibt, werden die unterschiedlichen Ausprägungen einer Kategorie induktiv herausgearbeitet und das Material endgültig codiert. Diese Art der Codierung erlaubt es, Ähnlichkeiten und Unterschiede im Datenmaterial herauszustellen (KUCKARTZ 2010: 101f und KELLE/KLUGE 2010: 61, 73ff.). Während die Kodierung bei den meisten Themen nah am Material bleiben kann, ist vor allem für die Identifizierung der Informations- und Wahrnehmungslücken eine das Material deutende Vorgehensweise notwendig: auf der Grundlage des theoretischen Vorverständnisses erfolgt eine hermeneutische Deutung und Paraphrase der hinter den subjektiven Einschätzungen der Probanden liegenden Sinnstrukturen (MAYRING 2002: 111, 125f.). Ist das Datenmaterial zu einem Thema überschaubar, lassen sich bereits in der ersten oder zweiten Phase einer typologischen Analyse „dichte Beschreibungen“ und vergleichende Kontrastierung zu einem Thema verfassen, so dass die Analyse bereits in dieser Phase beendet werden kann (KUCKARTZ 2010: 101f.).

Die dritte Phase dient der Typenbildung und Charakterisierung der Typologie. Eine Typologie setzt sich aus Typen als Grundelementen zusammen, ist aber mehr als die Summe aller Typen, da sie einen Gegenstandsbereich strukturiert (KUCKARTZ 2010: 98). Eine Typologie basiert auf mehreren Merkmalen, die einen n-dimensionalen Merkmalsraum aufspannen. Zunächst erfolgt eine Auswahl der Merkmale, die als relevant für die Typologie errachtet werden. Dies können Merkmale bzw. Kategorien der Datenanalyse sein („künstliche Typologien“) bzw. sie können als „natürliche Typologien“ gebildet werden, indem die Fälle so zu Typen gruppiert werden, dass diese intern möglichst homogen und extern möglichst heterogen sind, wobei die zu einem Typ gehörenden Fälle aber nicht in Bezug

¹³⁵ Bei der ersten Durchsicht des Interviewmaterials wurde jedes Interview Zeile für Zeile gelesen, aber die unterschiedlichen thematischen Teilaspekte unterschiedlich dicht kodiert: Bei den wohnstandortbezogenen Fragestellungen erfolgte eine sehr dichte Kodierung nahezu des vollständigen Transkriptes, in den verkehrsbezogenen Fragestellungen wurden hingegen bereits in dieser Auswertungsphase nur einzelne Textpassagen mit Querbezügen zu den Forschungsfragen kodiert.

auf alle den Merkmalsraum bildenden Merkmale identisch sind. Die einzelnen Typen werden beschrieben und die einzelnen Fälle des Samples den Typen der Typologie zugeordnet. In der vierten Phase werden die einzelnen Typen anhand der Merkmalskombinationen und inhaltlicher Sinnzusammenhänge charakterisiert. Im Mittelpunkt steht eine Textinterpretation ausgewählter Fälle, die stellvertretend für einen Typ stehen. Entweder werden hierzu als „Prototypen“ solche Fälle ausgewählt, die den Typ am besten repräsentieren, oder es wird aus den am besten zur Beschreibung eines Typs geeigneten Textsegmenten ein Modellfall bzw. „Idealtyp“ konstruiert. (KUCKARTZ 2010: 105f. und KELLE/KLUGE 2010: 91f.)

In dieser Arbeit wird nur für ausgewählte Fragestellungen eine vollständige typologische Analyse vollzogen. Für die meisten Untersuchungsaspekte ist es hingegen ausreichend, „dichte Beschreibungen“ des vorliegenden Datenmaterials zu verfassen, um die jeweils im Fokus stehenden Forschungsfragen beantworten zu können.

8 Muster der Stadt-Umland-Wanderung

In diesem Kapitel werden die in der telefonischen Befragung als objektiv vergleichbare Fakten erhobenen Angaben zur soziodemographischen und -ökonomischen Struktur der Haushalte (Kapitel 8.1), der Veränderung der Wohnsituation mit dem Umzug (Kapitel 8.2) ebenso wie die aus der veränderten Wohnsituation resultierenden Auswirkungen auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung analysiert (Kapitel 8.3). Ein wesentlicher Fokus der Darstellung liegt auf den regionalen Unterschieden zwischen den vier Fallregionen.

8.1 Die Stadt-Umland-Wanderer

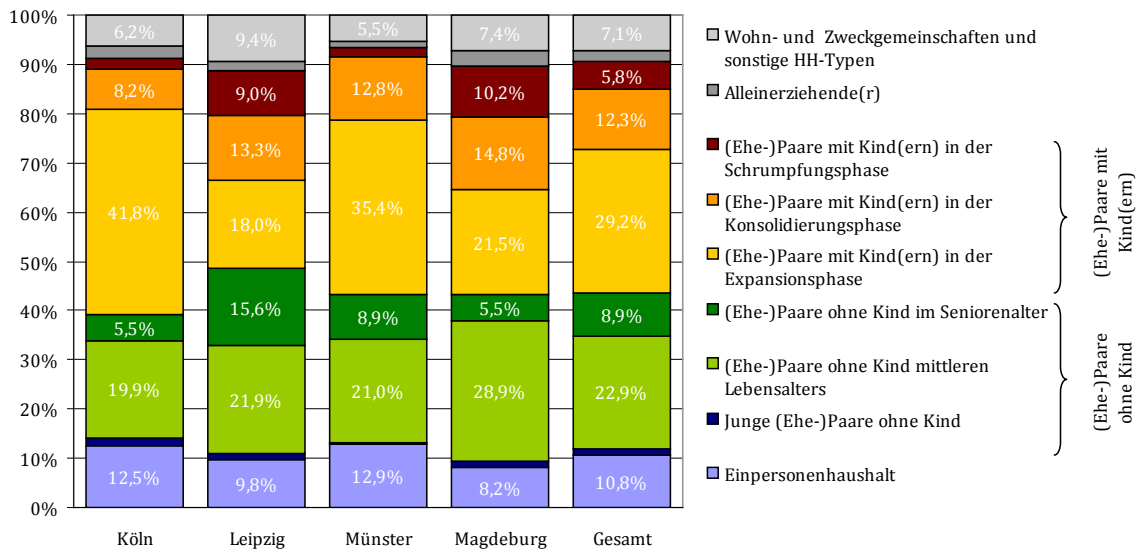
Haushaltstypen und -größe

Die Bildung von Haushaltstypen ermöglicht es, zusammengefasste Aussagen zur soziodemographischen und -strukturellen Zusammensetzung eines Haushaltes zu treffen. Diese Typisierung orientiert sich am Lebenszyklus- bzw. Lebensverlaufskonzept (vgl. Kapitel 3.3.2) und bezieht die Variablen „Haushaltsgröße“, „Alter der Haushaltsmitglieder“ und „Familienstand“ mit ein. Es wurden fünf Haushaltstypen gebildet, die teilweise anhand altersstruktureller Merkmale in Untergruppen unterschieden werden können (vgl. Abbildung 33).¹³⁶

¹³⁶ In Anlehnung an BLOTEVOGEL und JESCHKE (2003: 59ff.) werden die folgenden, nach dem Alter differenzierten, Untergruppen unterschieden, welche sich in Bezug auf die Untergliederung der Familienphase mit einer auf RODGERS (1977) zurückgehenden Differenzierung decken (vgl. Fußnote 72, S. 92):

A) (Ehe-)Paare mit mind. einem Kind: 1. ... in Expansionsphase: jüngstes Kind jünger als 7 Jahre; 2. ... in der Konsolidierungsphase: jüngstes Kind zwischen 7 und 17 Jahren; 3. ... in der Schrumpfungsphase: nur erwachsene Kinder sowie B) (Ehe-)Paare ohne Kind: 1. jüngere (Ehe-)Paare: ältestes Haushaltsmitglied jünger als 30 Jahre; 2. (Ehe-)Paare mittleren Alters: ältestes Haushaltsmitglied zwischen 30 und 64 Jahren; 3. ältere (Ehe-)Paare: ältestes Haushaltsmitglied älter als 64 Jahre.

Abbildung 33: Haushaltstypen nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Nach der Lebenszyklustheorie sind die Haushaltstypen nicht nur hinsichtlich ihrer strukturellen und demographischen Zusammensetzung homogene Gruppen, sondern stellen auch verhaltenshomogene Gruppen dar und zeigen folglich auch Ähnlichkeiten in ihrer Wohnsituation sowie ihren Wohnstandortpräferenzen. Diese gilt es in den nachfolgenden Kapiteln für die Stadt-Umland-Wanderer zu überprüfen. Die Haushaltstypen stellen daher ein wesentliches Auswertungskriterium für die anschließenden Analysen dar, wobei i.d.R. nur die drei am stärksten besetzten Haushaltstypen „Einpersonenhaushalte“, „(Ehe-)Paare ohne Kind“ und „(Ehe-)Paare mit Kindern“ mit einbezogen werden.¹³⁷

Im Mittel der vier Fallregionen bilden die (Ehe-)Paare mit Kind(ern) mit 47,3% die stärkste Gruppe unter den Stadt-Umland-Migranten. Zuzüglich der sehr kleinen Gruppe der Alleinerziehenden (2,2%) handelt es sich damit bei der Hälfte der abgewanderten Haushalte um Haushalte mit Kindern. Die zweitstärkste Gruppe bilden mit knapp einem Drittel der befragten Haushalte die Paarhaushalte. Der Anteil von Einpersonenhaushalten unter den Stadt-Umland-Wanderern ist mit knapp 11% sehr gering, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass Einpersonenhaushalte in den Großstädten mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern ca. 45% und in den Großstädten mit über 500.000 Einwohnern sogar die Hälfte aller Haushalte stellen (Stand: 2005; STATISTISCHES BUNDESAMT 2006b:15).

Innerhalb der Gruppe der (Ehe-)Paare mit mindestens einem Kind¹³⁸ dominieren Familien in der Expansionsphase, in denen also mindestens ein Kind jünger als sieben

¹³⁷ Keine in ihrer strukturellen Zusammensetzung homogene Gruppe bildet lediglich der Haushaltstyp „Wohn- und Zweckgemeinschaften sowie sonstige Haushaltstypen“. Dieser Typ umfasst alle Haushalte, die sich keinem der übrigen Haushaltstypen zuordnen ließen und damit neben typischen Wohn- und Zweckgemeinschaften in etwa gleichaltriger Erwachsener z.B. auch Dreigenerationenhaushalte.

¹³⁸ Anstelle von „(Ehe-)Paaren mit Kind(ern)“ wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit im Folgenden auch von „Familien“ gesprochen, auch wenn der Familienbegriff eigentlich weiter gefasst ist und z.B. auch Alleinerziehende oder Dreigenerationenhaushalte umfasst, die hier anderen Haushaltstypen zugeordnet sind.

Jahre ist. Dieser Typ umfasst insgesamt knapp 30% der befragten Haushalte und gut 60% der Familienhaushalte. Dies deckt sich mit Auswertungen der Wanderungsstatistiken deutscher Großstädte, dass die Fortzugsraten von noch nicht schulpflichtigen Kindern unter 6 Jahren in das Umland doppelt so hoch sind wie die Fortzugsraten von Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren (STURM/MEYER 2008: 239).¹³⁹ Die qualitativen Interviews belegen, dass der Schuleintritt des ältesten Kindes häufig als letzter Zeitpunkt gesehen wird, das angestammte Wohnumfeld aus wohnungsbezogenen Gründen zu verlassen.

„Wir sind zurück Ende 2002. Weil wir dann auch gesagt haben, also unsere Große, die wurde ja Anfang 2003 sechs und schulpflichtig, und wir haben gesagt, wir wollen auf jeden Fall zurück, bevor die zur Schule kommt, nicht dass die da draußen mit der Schule anfängt und die dann nach einem Jahr wechseln muss.“ (K5)¹⁴⁰

Die regionale Verteilung der Haushaltstypen zeigt eine Zweiteilung in die Fallregionen in den neuen und in den alten Bundesländern. So ist in den Fallregionen in den alten Bundesländern die Dominanz der Familienhaushalte unter den Stadt-Umland-Migranten deutlich ausgeprägter als in den Fallregionen in den neuen Bundesländern (51% zu 43%), während in den neuen Bundesländern Paarhaushalte einen deutlich höheren Anteil (43% zu 37%) erreichen. Auch bei den weiter nach Alter differenzierten Haushaltstypen sind die Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern erheblich. Insbesondere legen die sehr viel höheren Anteile von Familien in der Konsolidierungs- und Schrumpfungphase in den ostdeutschen Fallregionen den Schluss nahe, dass die Stadt-Umland-Wanderung in den neuen Bundesländern im Untersuchungszeitraum (2001-2003/4) zum Teil immer noch Nachholbedarfe bedient (vgl. Abbildung 33).

Zu den Haushaltstypen (mit Ausnahme der Einpersonenhaushalte) sind keine Vergleichsdaten zur ortsansässigen Bevölkerung aus Sekundärstatistiken verfügbar. Aussagen zur Selektivität der Stadt-Umland-Wanderung können daher nur anhand der Haushaltsgrößenstruktur getroffen werden. Die mittlere Größe der befragten Haushalte beträgt im Durchschnitt der vier Regionen 2,8 Personen je Haushalt, wobei die durchschnittliche Haushaltsgröße in den westdeutschen Fallregionen etwas größer ist als in den ostdeutschen Fallregionen. Ein Vergleich der Haushaltsgrößen der Stadt-Umland-Migranten und der ortsansässigen Bevölkerung der Kernstädte zeigt, dass die abgewanderten Haushalte im Mittel um die Hälfte größer sind als die ortsansässigen Haushalte in der Kernstadt (vgl. Abbildung 34)¹⁴¹ Es handelt sich bei der Stadt-Umland-Wanderung somit um einen selektiven Abwanderungsprozess größerer Haushalte, zu denen insbesondere Familienhaushalte zählen. Auch im Vergleich zur mittleren Anzahl der Personen je Haushalt im Bundes-

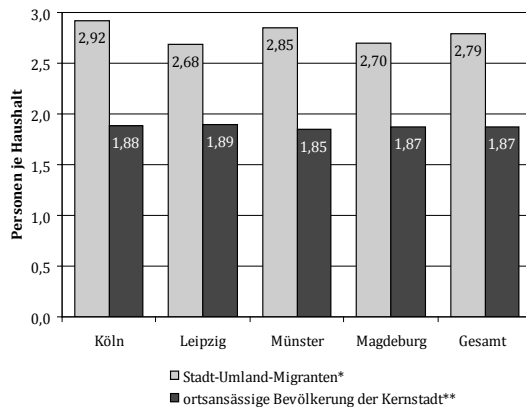
¹³⁹ Die Altersgruppe der unter 18jährigen wird in dieser Auswertung als Referenzgruppe für Familienhaushalte verwendet.

¹⁴⁰ Die Schule der Kinder fassen gleichermaßen Stadt-Umland-Wanderer wie Rückwanderer als *constraint* auf, der gegen einen Umzug spricht. Dieses Zitat bezieht sich auf einen Rückwandererhaushalt, der zurückgezogen ist, bevor das älteste Kind schulpflichtig wurde.

¹⁴¹ Dies ist gleichsam auf einen geringen Anteil an Einpersonenhaushalten wie auf einen hohen Anteil an großen Haushalten mit mindestens drei Personen unter den abgewanderten Haushalten zurückzuführen (ohne Abb.).

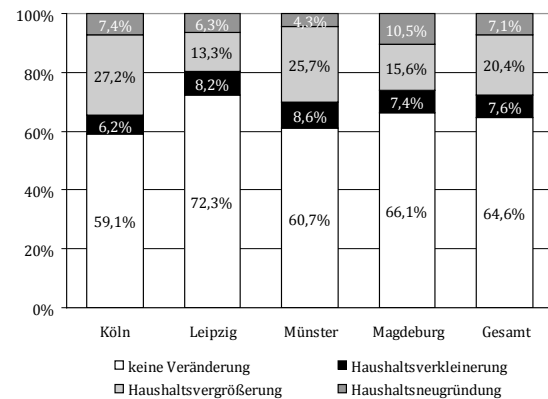
durchschnitt, die 2,1 Personen je Haushalt beträgt (Stand: 2005; STATISTISCHES BUNDESAMT 2006b: 12), weisen die abgewanderten Haushalte eine durchschnittlich deutlich höhere Größe auf.¹⁴²

Abbildung 34: Durchschnittliche Größe der abgewanderten Haushalte im Vergleich zur Bevölkerung der Kernstadt nach Regionen



Quelle: * FoPS-Projekt, ** BBR 2005a, eigene Darstellung

Abbildung 35: Veränderung der Haushaltsgröße im Zuge des Umzugs nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Bei den Betrachtungen zur Haushaltsgröße der Stadt-Umland-Migranten ist allerdings einschränkend hinzuzufügen, dass es sich hierbei um die Größe des Haushaltes nach dem Umzug handelt. Wie Abbildung 35 verdeutlicht, hat gut ein Drittel aller befragten Haushalte im Zuge des Umzugs seine Größe geändert (überwiegend vergrößert). Ggf. haben daher nicht alle Personen eines Haushaltes vorher in der Kernstadt gewohnt und sind tatsächlich mit umgezogen (z.B. wenn eine Personen mit ihrem Partner zusammengezogen ist, welcher bereits im Umland gewohnt hat).¹⁴³ Dass viele Haushalte im Zuge des Umzugs ihre Größe geändert haben, bestätigt, dass Stadt-Umland-Wanderungen häufig mit Einschnitten im Lebensverlauf verbunden sind.

Im Gegensatz zu anderen Wanderungsmotivstudien der letzten Jahre, die gezeigt haben, dass die Stadt-Umland-Wanderung in Folge des gesellschaftlichen Wandels zu kleineren Haushalten nicht mehr mehrheitlich von Familienhaushalten getragen wird (vgl. FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 22f.), zeigen die Ergebnisse dieser Befragung vor allem für die Fallregionen in den alten Bundesländern ein tendenziell anderes Bild. Hier bilden Familien, überwiegend mit jungen Kindern, unter den Abwandernden eine knappe – aber im Gegensatz zu anderen Studien vorhandene – Mehrheit. Und auch in den Fallregionen in den neuen Bundesländern sind Familienhaushalte die bedeutsamste Einzelgruppe unter

¹⁴² Angaben zur durchschnittlichen Haushaltsgröße im Umland der vier Kernstädte liegen nicht vor.

¹⁴³ Da deutlich mehr Haushalte im Zuge des Umzugs neu gegründet wurden oder sich vergrößert haben, als es zu Haushaltsverkleinerungen gekommen ist, sind die Angaben zur durchschnittlichen Haushaltsgröße der abgewanderten Haushalte daher in der Tendenz überschätzt. Da die Unterschiede im Vergleich zur ortsansässigen Bevölkerung der Kernstadt aber sehr deutlich sind, kann dennoch festgestellt werden, dass es sich bei der Stadt-Umland-Wanderung um einen selektiven Abwanderungsprozess größerer Haushalte handelt.

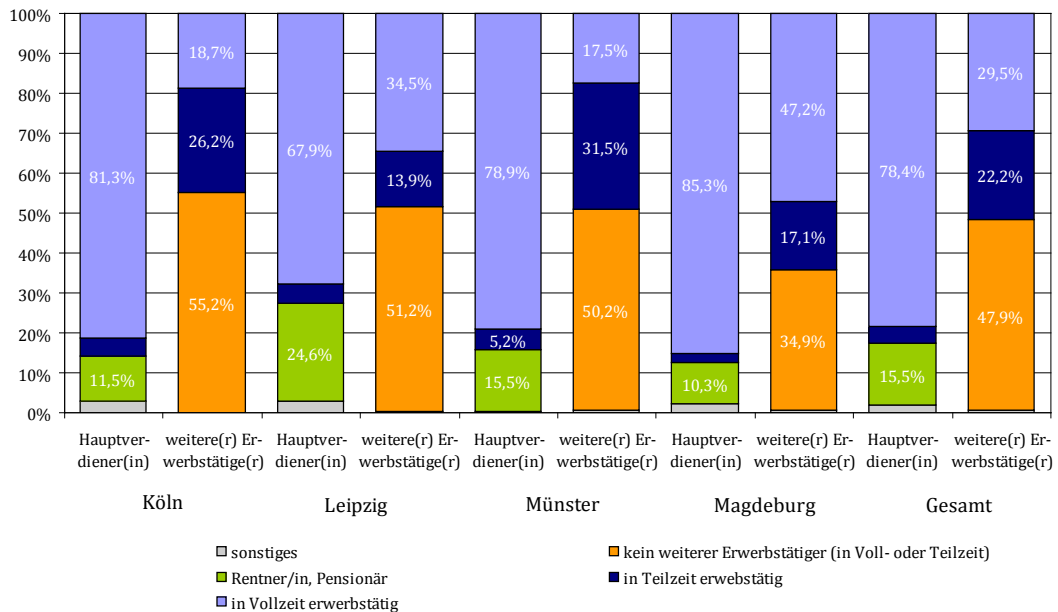
den Stadt-Umland-Migranten. Betrachtet man nicht den Anteil der abgewanderten Haushalte, sondern den der abgewanderten Personen, wird die Dominanz der Familienhaushalte unter den Abwanderern sogar noch deutlicher: Fast zwei Drittel der abgewanderten Personen (64%) leben in Familienhaushalten (ohne Abb.). Auch gegenüber ihrem Anteil in den Kernstädten ist die Abwanderung von Familienhaushalten in das Umland stark selektiv. Darüber hinaus stellt die Abwanderung von Paarhaushalten in das Umland teilweise einen Vorgriff auf eine Familiengründung dar, wie einerseits die qualitativen Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern andeuten (M11, M14) und sich andererseits anhand der Wohnstandortpräferenzen der Paarhaushalte jüngeren und mittleren Alters zeigen lässt (vgl. Kapitel 9.2.2).

Die Ergebnisse der hier durchgeführten Befragung zeigen damit in der Tendenz eine Rückkehr zur „klassischen Suburbanisierung“. So erreicht z.B. in der Region Münster der Anteil der Familien in der Expansions- und Konsolidierungsphase einen Anteil an 48% der Befragten. In einer im Jahr 2000 durchgeführten Wanderungsmotivuntersuchung in dieser Region, in der in den Jahren 1996 bis 1999 abgewanderten Haushalte befragt wurden, lag deren Anteil hingegen nur bei 35% (STADT MÜNSTER 2000: 23).¹⁴⁴ Als Ursache hierfür kommen unter anderem die relative Entspannung der kernstädtischen Wohnungsmärkte gegenüber den 1990er Jahren und der damit verbundene starke Einbruch des Mietwohnungsbaus im Umland in Frage. Im Umland werden in Phasen stark angespannter Wohnungsmärkte in größerem Umfang Mietwohnungen gebaut, um das „Überschwappen“ der Kernstädte aufzufangen (WALTERSBACHER 2002: o.S., vgl. auch Kapitel 2.1.3). Dieser Neubau ist die Voraussetzung dafür, dass vermehrt auch Mieterhaushalte (häufig Ein- und Zweipersonenhaushalte) in das Umland abwandern. Mit der relativen Entspannung der Wohnungsmärkte finden diese Haushalte leichter auch in den Kernstädten adäquaten und bezahlbaren Wohnraum.¹⁴⁵ Aber obwohl der Anteil der Familienhaushalte unter den Stadt-Umland-Wanderern wieder um einige Prozentpunkte gestiegen ist, ist auszuschließen, dass es zu einer Rückkehr einer fast ausschließlich durch Familienhaushalte getragenen Suburbanisierung kommen wird. Dazu hat dieser Haushaltstyp gesamtgesellschaftlich bereits zu sehr an Gewicht verloren und wird auch zukünftig weiter an Gewicht verlieren (vgl. Kapitel 2.2.2). Strategien zur Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort sollten also sowohl bei den „klassischen“ Stadt-Umland-Wanderern, also Familienhaushalten, ansetzen wie auch die Ausdifferenzierung der Gesellschaft und damit der Nachfrage am Wohnungsmarkt im Blick haben.

¹⁴⁴ In der Wanderungsmotivuntersuchung der Stadt Münster ist das Umland etwas weiter abgegrenzt als in der hier durchgeführten Studie (19 statt 15 Umlandgemeinden). Ein direkter Vergleich der Ergebnisse der beiden Studien ist daher zwar nicht möglich, der Unterschied von 13% im Anteil der Familienhaushalte legt jedoch nahe, dass die aus dem Vergleich gezogenen Schlussfolgerungen in der Tendenz dennoch zutreffend sind.

¹⁴⁵ Dies ist gleichzeitig, neben altersstrukturellen Effekten, auch eine Erklärung für das generelle Abflachen der Suburbanisierungsprozesse gegenüber der Hochphase in den 1990er Jahre (vgl. Kapitel 2.1.3).

Erwerbstätigkeit und Einkommen

Abbildung 36: Erwerbstätigkeit des Hauptverdieners und eines weiteren Erwerbstätigen nach Regionen

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

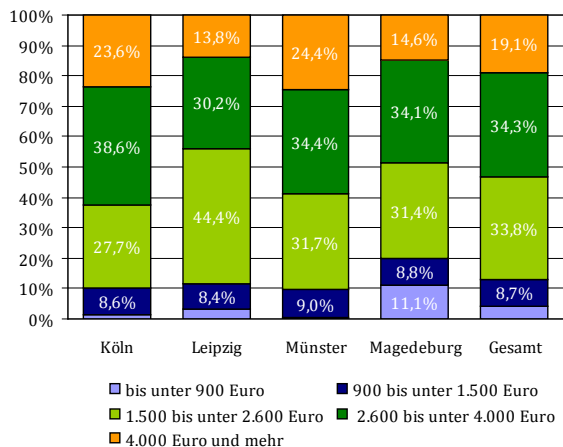
In der telefonischen Haushaltsbefragung wurde für bis zu zwei Personen jedes Haushalts erhoben, ob und in welchem Umfang diese einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Von den von den Befragten als „Hauptverdiener“ des Haushaltes bezeichneten Personen arbeiten mehr als drei Viertel in Vollzeit. Gut 15% sind bereits in Rente (vgl. Abbildung 36). Regionsspezifisch ist der auffälligste Unterschied, dass in der Fallregion Leipzig bereits nahezu ein Viertel der Hauptverdiener in Rente sind. Dies deckt sich mit dem in Abbildung 33 dargestellten überproportionalen Anteil an älteren Stadt-Umland-Wanderern in der Region Leipzig. Für den zweiten Erwerbstätigen im Haushalt wurde nur abgefragt, ob dieser in Voll- oder Teilzeit beschäftigt ist. In etwas mehr als der Hälfte der befragten Haushalte sind (mind.) zwei Personen erwerbstätig, wobei der zweite Erwerbstätige im Vergleich zum Hauptverdiener sehr viel häufiger in Teilzeit beschäftigt ist. Es zeigen sich hier sehr deutliche regionale Unterschiede. Während in der Region Köln in nur 45% der Haushalte zwei Personen einer Erwerbstätigkeit nachgehen, trifft dies in der Region Magdeburg auf fast zwei Drittel der Haushalte (64,3%) zu.

In Abbildung 37 ist die Verteilung des Nettohaushaltseinkommens auf verschiedene Einkommensklassen nach Regionen dargestellt.¹⁴⁶ Diese zeigt, dass in allen Fallregionen

¹⁴⁶ Die Frage nach dem Einkommen einer Person bzw. eines Haushaltes ist die „heikelste Frage im Interview überhaupt“ (JACOB/EIRMBTER 2000: 198). Die Antwort auf diese Frage wird erfahrungsgemäß, insbesondere wenn nach der genauen Höhe des Einkommens gefragt wird, von vielen Befragten verweigert. In der telefonischen Befragung wurde daher ein zweistufiges Verfahren gewählt. Zunächst wurde das Nettohaushaltseinkommen als offene Frage erfasst. Wurde die Antwort zu dieser Frage verweigert, wurden Einkommensklassen vorgegeben, in die sich der Befragte einordnen konnte. Von den 350 Verweigerern der offenen Frage haben so 261 Befragte ihr Einkommen genannt und nur 89 Haushalte die Angabe generell verweigert. Diese werden in den Auswertungen nicht weiter berücksichtigt.

die überwiegende Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer über ein Nettohaushaltseinkommen von 1.500 € bis 4.000 € verfügt.

Abbildung 37: Nettohaushaltseinkommen nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

10%, während nur 27% aller westdeutschen Haushalte, aber 61% der Befragten in den Fallregionen in den alten Bundesländern über ein Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 2.600 € verfügen. Ähnliches gilt für die Fallregionen in den neuen Bundesländern. Allerdings greift die Schlussfolgerung, dass es sich damit bei den Stadt-Umland-Wanderern um besser verdienende Haushalte handelt, zu kurz, da das Haushaltsnettoeinkommen stark mit der Haushaltgröße korreliert. Hierzu liegen keine zur befragten Stichprobe vergleichbaren Daten aus dem Mikrozensus vor. Generell verfügen aber insbesondere Einpersonenhaushalte über ein weit unterdurchschnittliches Haushaltseinkommen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2006a), und diese sind unter den Stadt-Umland-Wanderern deutlich unterrepräsentiert, so dass die dargestellten Ergebnisse zu relativieren sind.

Tabelle 9: Haushaltsnettoeinkommen der befragten Haushalte im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

	Fallregionen in den alten Bundesländern	Mikrozensus alte Bundesländer (2004)	Fallregionen in den neuen Bundesländern	Mikrozensus neue Bundesländer (2004)
bis unter 900 Euro	0,9%	14,7%	7,1%	19,9%
900 bis unter 1.500 Euro	8,8%	24,8%	8,6%	30,7%
1.500 bis unter 2.600 Euro	29,7%	33,1%	37,9%	33,8%
über 2.600*	60,5%	27,4%	46,3%	15,6%

* Eine weitere Differenzierung der höheren Einkommensklassen ist aufgrund unterschiedlicher Klasseneinteilungen nicht möglich. **Ergebnisse des Mikrozensus: ohne Selbständige in der Landwirtschaft und Haushalte, die keine Angaben zum Einkommen gemacht haben

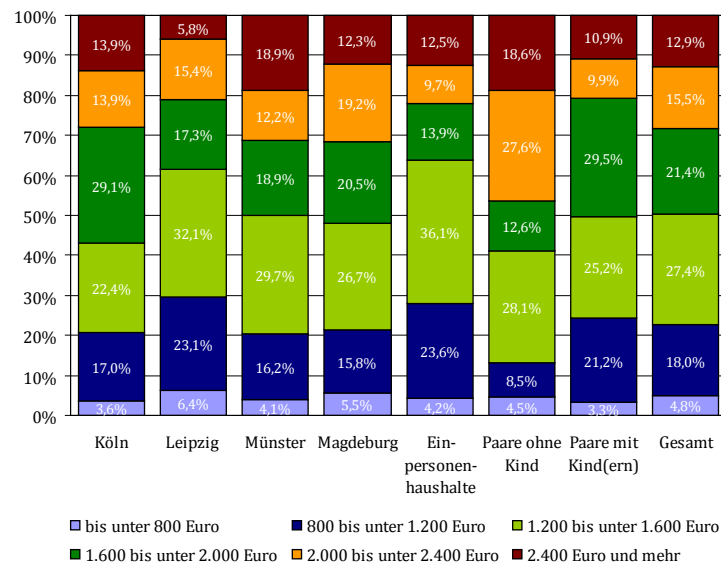
Quelle: eigene Berechnung nach STATISTISCHES BUNDESAMT 2006a: 111

Wesentlich aussagekräftiger ist aber der Vergleich dieser Daten mit dem Bundesdurchschnitt (vgl. Tabelle 9). Dieser verdeutlicht, dass unter den Stadt-Umland-Wanderern Haushalte mit höherem Haushaltsnettoeinkommen deutlich überrepräsentiert sind, während Haushalte mit einem geringen Haushaltsnettoeinkommen deutlich unterrepräsentiert sind. So weisen nach dem Mikrozensus (2004) fast 40% der Haushalte in den alten Bundesländern ein Haushaltsnettoeinkommen unter 1.500 auf, unter den Befragten in den Fallregionen der alten Bundesländer sind es hingegen nur knapp

Absolute Angaben zum Nettohaushaltseinkommen sagen darüber hinaus nichts über das tatsächliche ökonomische Potenzial eines Haushaltes aus. Einerseits sinkt mit der Zahl der Haushaltsmitglieder das verfügbare Einkommen je Haushaltsmitglied, andererseits müssen kleinere Haushalte i.d.R. einen höheren Anteil ihres Einkommens als Fixkosten, z.B. für die Miete oder Haushaltsgeräte, ausgeben als größere Haushalte, die Skaleneffekte nutzen können. Als

Vergleichsgröße für das ökonomische Potenzial eines Haushaltes wird daher ein gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen, das sog. „Äquivalenzeinkommen“ berechnet.¹⁴⁷ In Abbildung 38 ist das Äquivalenzeinkommen nach Fallregionen und Haushaltstypen dargestellt. Dieses ist, ebenso wie das Haushaltsnettoeinkommen, in den Fallregionen in den alten höher als in den Fallregionen in den neuen Bundesländern. Dies ist auf das allgemeine Lohngefälle zwischen Ost- und Westdeutschland zurückzuführen. Paarhaushalte verfügen im Durchschnitt über ein höheres Äquivalenzeinkommen als die anderen Haushaltstypen, da in diesen üblicherweise auch beide Personen erwerbstätig sind (ohne Abb.). Familienhaushalte verfügen hingegen, trotz häufig hohem Haushaltsnettoeinkommen (s.o.), nur über ein vergleichsweise geringes ökonomisches Potenzial. Dieses wirkt für sie als *constraint* bei der Wohnstandortwahl, so dass sie z.B. gezwungen sein können, preissensibel am Wohnungsmarkt zu agieren.

Abbildung 38: Äquivalenzeinkommen nach Fallregionen und nach Haushaltstypen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

¹⁴⁷ Nach der sog. „modifizierten OECD-Skala“ wird das Äquivalenzeinkommen berechnet, indem das Haushaltsnettoeinkommen durch die Summe der Gewichtungsfaktoren der einzelnen Haushaltsmitglieder geteilt wird. Dabei werden die folgenden Gewichtungsfaktoren zugrunde gelegt: Haushaltsvorstand (erste erwachsene Person): 1,0; weitere Mitglieder ab 14 Jahren: 0,5; weitere Mitglieder unter 14 Jahren: 0,3 (DENNIS/GUIO 2004: 10). Die Zahl der Ausfälle ist den Analysen zum Äquivalenzeinkommen deutlich höher als bei den Analysen zum Haushaltsnettoeinkommen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei der Bildung des Äquivalenzeinkommens die 261 Haushalte nicht berücksichtigt werden konnten, die ihr Einkommen nur anhand der vorgegebenen Klasseneinteilung angegeben haben (vgl. Fußnote 146).

8.2 Veränderung der Wohnsituation mit dem Umzug

Im Folgenden werden die Wohnsituation der Stadt-Umland-Wanderer am neuen Wohnstandort anhand objektiv messbarer Indikatoren (Wohnungsgröße, Gebäudetyp, Eigentumsverhältnisse) sowie Veränderungen gegenüber dem alten Wohnstandort in der Kernstadt dargestellt. Die Wohnsituation im Umland beschreibt die realisierte Nachfrage der Haushalte am Wohnungsmarkt bzw. die offenbarten Präferenzen (*revealed preferences*) der Haushalte. Diese wird in den wenigsten Fällen mit den tatsächlichen Wohnwünschen des Haushaltes sowie seinen Standortpräferenzen (vgl. Kapitel 9.2.2) gänzlich übereinstimmen, da die Haushalte bei der Wahl ihres neuen Wohnstandortes nicht völlig frei sind, sondern einerseits nur über begrenzte Ressourcen verfügen, sich ihre Wohnwünsche zu erfüllen, und andererseits den *constraints* auf der Anbieterseite des regionalen Wohnungsmarktes unterliegen.

8.2.1 Wohnungsgröße und Gebäudetyp

Im Lebensverlauf gehen Umzüge regelmäßig (bis auf den Auszug aus dem Elternhaus) mit einer Verbesserung der Wohnsituation des Haushaltes einher, da die Anforderungen eines Haushaltes an die Wohnung steigen und ein einmal erreichter Standard nur selten wieder aufgegeben wird. Dieses Phänomen ist bei Umzügen von der Stadt in das Umland besonders ausgeprägt.

Tabelle 10: Durchschnittliche Wohnfläche vor und nach dem Umzug und Veränderung der Wohnfläche mit dem Umzug nach Regionen und Haushaltstypen

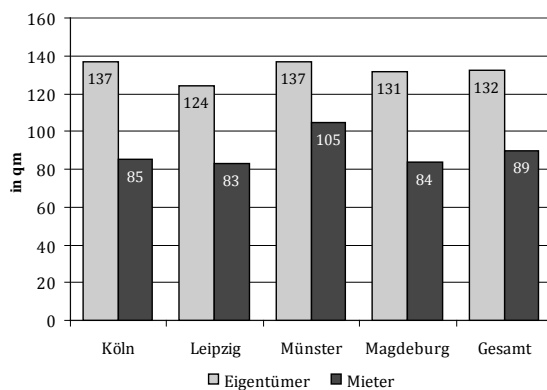
	Durchschnittliche Wohnfläche				Durchschnittliche Veränderung der Wohnfläche**		
	n	vor dem Umzug	nach dem Umzug		n	mit dem Umzug	
		m ² je Haushalt	m ² je Haushalt	m ² je HH-Mitglied		m ² je Haushalt	m ² je HH-Mitglied
Köln	299	80	116	39,8	175	36	12,4
Leipzig	252	76	105	39,2	181	25	9,0
Münster	249	83	116	42,9	149	32	12,6
Magdeburg	207	74	112	41,5	133	38	15,4
Einpersonenhaushalte)	103	-*	72	72,2	73	8	7,7
(Ehe-)Paare ohne Kind	320	-*	103	51,3	259	27	13,7
(Ehe-)Paare mit Kind(ern)	457	-*	126	34,5	263	44	12,5
Gesamt		78	114	40,8		33	12,3

* Haushaltstypen vor dem Umzug nicht bekannt; ** nur Haushalte, die ihre Größe mit dem Umzug nicht verändert haben

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Im Mittel leben die befragten Haushalte nach dem Umzug in einer Wohnung, die fast um die Hälfte (46%) größer ist bzw. über 33m² mehr Wohnfläche verfügt als die zuvor bewohnte Wohnung in der Kernstadt. Bezogen auf die Haushaltstypen sind die im Umland bewohnten Wohnungen erwartungsgemäß umso größer, je größer der Haushalt ist. Bezogen auf die einzelnen Haushaltsmitglieder liegt die Steigerung der Wohnfläche mit dem Umzug bei durchschnittlich 12,3m². Familienhaushalte haben mit 44m² die größten Zuwächse bei der Wohnfläche pro Haushalt, Paarhaushalte mit 13,7m² hingegen die größten Zuwächse pro Kopf zu verzeichnen.¹⁴⁸ Die individuellen Wohnflächenzuwächse bei den Einpersonenhaushalten sind mit 7,7m² deutlich geringer als bei den anderen Haushaltstypen. Diese verfügen aber dennoch nach dem Umzug über die mit Abstand höchste individuelle Wohnfläche. Der Abstand zu den übrigen Haushaltstypen hat sich mit dem Umzug aber deutlich verringert. (vgl. Tabelle 10)

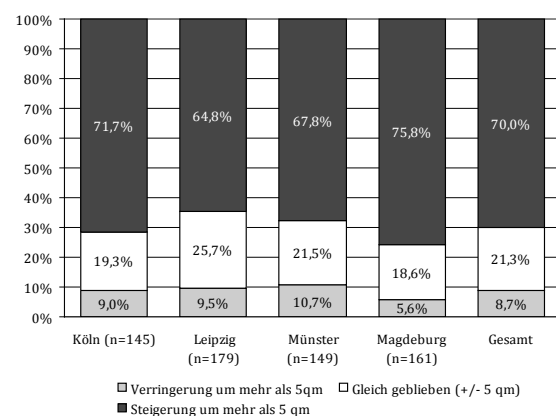
Abbildung 39: Durchschnittliche Wohnfläche von Eigentümer- und Mieterhaushalten nach dem Umzug nach Regionen



n = 1.007

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 40: Individuelle Veränderung der Wohnfläche je Haushaltsmitglied mit dem Umzug nach Regionen



* nur Haushalte, die ihre Größe im Zuge des Umzugs nicht verändert haben

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

In Abbildung 39 ist die durchschnittliche Wohnfläche von Eigentümer- und Mieterhaushalten nach dem Umzug nach Regionen dargestellt. Zum einen zeigt sich, dass Eigentümerhaushalte in allen Regionen über eine deutlich höhere Wohnfläche verfügen als Mieterhaushalte. Zum anderen ist festzustellen, dass kaum regionale Unterschiede zwischen der Wohnfläche der Eigentümer- und der Mieterhaushalte bestehen. Lediglich die Wohnfläche der Mieterhaushalte in der Region Münster liegt mit durchschnittlich 105m² deutlich höher als in den übrigen drei Regionen. Dies ist auf den im Vergleich zu den anderen Fallregionen sehr hohen Anteil an Mieterhaushalten, die nach dem Umzug ein „Haus“ beziehen,¹⁴⁹ im Münsteraner Umland zurückzuführen. Auch bei der Veränderung der Wohn-

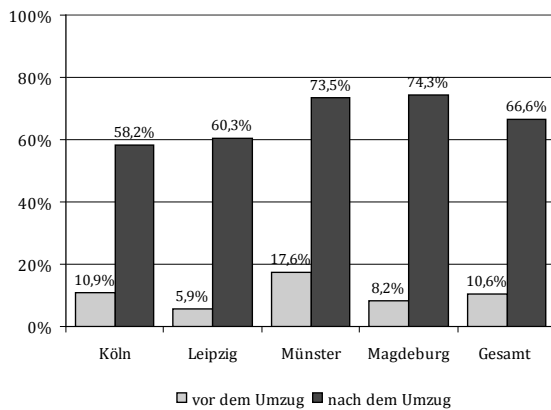
¹⁴⁸ Auch dieser Aspekt deutet darauf hin, dass ein Teil der Paarhaushalte den Umzug in das Umland als Vorgriff auf eine Familiengründung sieht.

¹⁴⁹ Die Einschätzung, ob ein Haushalt in einer „Wohnung“ oder in einem „Haus“ wohnt, wurde von den Befragten selber getroffen (Frage 2 und Frage 6).

fläche je Haushaltsmitglied, wiederum nur auf jene Haushalte bezogen, die ihre Größe im Zuge des Umzugs nicht verändert haben, haben die Eigentümerhaushalte ($15,6\text{m}^2$ je Haushaltsmitglied) erwartungsgemäß sehr viel größere, im Durchschnitt der vier Fallregionen doppelt so große, Zuwächse an Wohnfläche zu verzeichnen als die Mieterhaushalte ($7,4\text{m}^2$ je Haushaltsmitglied) (ohne Abb.). Eine Erklärung für diese Unterschiede liegt darin begründet, dass Entscheidungen für den Erwerb von Wohneigentum langfristige Entscheidungen sind, als die Entscheidungen für den Bezug einer Mietwohnung, so dass Haushalte, die Eigentum erwerben, bei der Entscheidung nicht nur ihre aktuellen Wohnflächenbedarfe berücksichtigen, sondern auch mögliche zusätzliche Bedarfe in der Zukunft.

Die bisherigen Auswertungen zur Wohnfläche basierten auf Durchschnittsbetrachtungen für alle befragten Haushalte oder spezielle Teilgruppen. Diese sagen allerdings nichts über die Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderung auf die Wohnsituation der einzelnen Haushalte aus. Bei einer individuellen Betrachtung zeigt sich, dass für die Mehrheit der abwandernden Haushalte tatsächlich eine Verbesserung der Wohnsituation eintritt. Im Mittel der vier Fallregionen stehen 70% der Haushalte nach dem Umzug mindestens 5m^2 Wohnfläche je Haushaltsmitglied mehr zur Verfügung als vor dem Umzug, während weniger als 10% der Haushalte mit dem Umzug eine deutliche Verringerung der Wohnfläche (von mehr als 5m^2 je Haushaltsmitglied) hinnehmen müssen. Die regionalen Unterschiede hinsichtlich dieses Befundes sind marginal. (vgl. Abbildung 40)

Abbildung 41: Anteil der Haushalte, die in einem Haus wohnen, vor und nach dem Umzug nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

als der Stadt mit dem höchsten Anteil, um das Dreifache höher als in Leipzig, als der Stadt mit dem geringsten Anteil. Nach dem Umzug schwanken die Anteile der „Hausbewohner“ zwischen 58% in Köln und 74% in Münster. In Bezug auf den Anteil der „Hausbewohner“ nach dem Umzug ist eine Zweiteilung der Fallregionen hinsichtlich der Größe der Kernstadt festzustellen. Im Umland der „großen“ Großstädte leben weitaus weniger der Befragten in einem Haus als im Umland der „kleinen“ Großstädte (vgl. Abbildung 41). Dies lässt

Während in der Kernstadt der Anteil der Befragten, die in einer „Wohnung“ wohnen, bei weitem dominiert, steigt mit dem Umzug der Anteil der Haushalte, die in einem „Haus“ (s.o.) wohnen, um mehr als das Sechsfache, so dass nach dem Umzug zwei Drittel aller Befragten in einem Haus wohnen. Hierbei sind allerdings deutliche Unterschiede sowohl hinsichtlich des Anteils der „Hausbewohner“ in Kernstadt und Umland als auch der Steigerung dieses Anteil mit dem Umzug zwischen den vier Fallregionen zu erkennen. So liegt der Anteil der Haushalte, die in der Kernstadt in einem Haus gewohnt haben, in Münster,

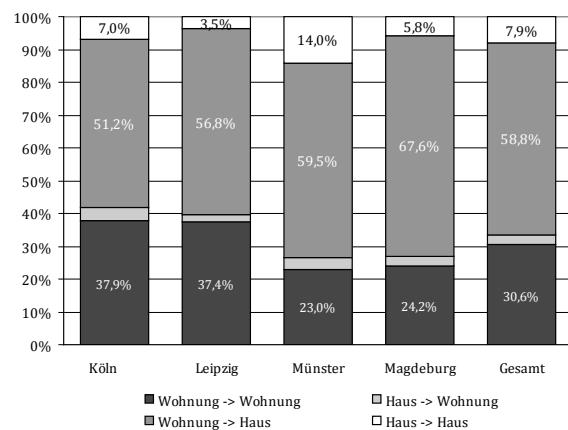
sich durch die regionalen Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt erklären, denn auch der Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern am gesamten Wohnungsbestand ist im Umland der „kleinen“ Großstädte deutlich höher als im Umland der „großen“ Großstädte (vgl. Tabelle 7 auf S. 149). Zwar ist ein direkter Vergleich der Anteilswerte der Wohnungsbestandsstatistik mit denen der eigenen Erhebung nicht möglich, da sie nicht exakt auf derselben Bezugsgröße basieren,¹⁵⁰ dennoch lässt ein Vergleich zumindest die folgende Tendenz erkennen: In allen vier Fallregionen liegt der Anteil der Haushalte, die vor dem Umzug in einem Haus gewohnt haben, deutlich unterhalb des Anteils der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern am Wohnungsbestand, während nach dem Umzug ein umgekehrter Zusammenhang besteht, also der Anteil der Befragten, die in einem Haus wohnen, höher ist als der Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern am Wohnungsbestand im Umland. Die Stadt-Umland-Wanderer verbessern ihre Wohnsituation mit dem Umzug daher tendenziell deutlicher, als auf Grundlage der Wohnungsbestandsdaten zu erwarten gewesen wäre.

Abbildung 42: „Wohnpark“ in Hermsdorf bei Magdeburg



Quelle: eigenes Foto

Abbildung 43: Individuelle Veränderung der Bauform mit dem Umzug nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

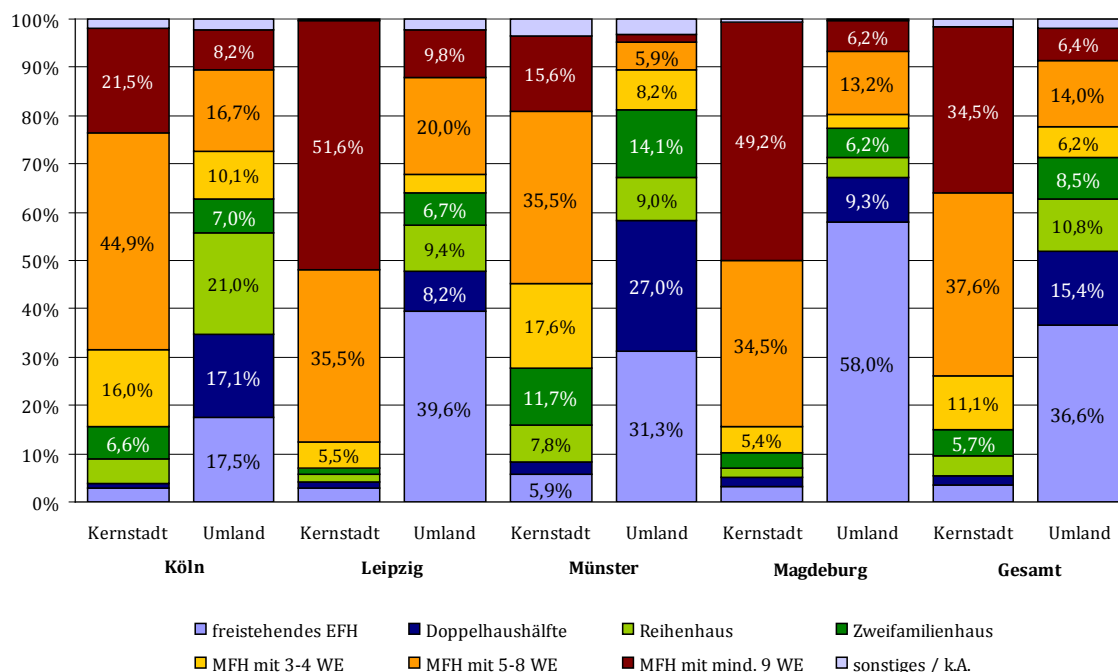
Darüber hinaus zeigt sich, dass sich die Muster der Suburbanisierung in den neuen Bundesländern gegenüber den 1990er Jahren gewandelt haben. Zu Beginn der massiven nachholenden Suburbanisierungswelle in den neuen Bundesländern ab ca. 1992/93 war diese stark durch den Bau und Bezug von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern in sog. „Wohnparks“ im Umland gekennzeichnet (ARING/HERFERT 2001: 52f., vgl. Abbildung 42). Heute zeigt sich ein völlig anderes Bild. Nur noch eine Minderheit der Stadt-Umland-Wanderer in den neuen Bundesländern bezieht im Umland eine Wohnung in einem Mehrfamilienhaus. Die Anteile decken sich dabei in etwa mit denen vergleichbarer Stadtregionen in den alten Bundesländern, so dass sich in Bezug auf den im Umland bezogenen Ge-

¹⁵⁰ Die Wohnungsbestandsstatistik bezieht sich auf Wohnungen in Wohngebäuden mit ein oder zwei Wohnungen, während unter „Häusern“ in dieser Erhebung zusätzlich Reihenhäuser gefasst werden, aber ein Teil der Wohneinheiten in Zweifamilienhäusern nicht erfasst ist, da einige Haushalte, die in einem Zweifamilienhaus wohnen, angegeben haben, in einer „Wohnung“ zu wohnen.

bäudetyp die Suburbanisierungsprozesse in den neuen und den alten Bundesländern mittlerweile angeglichen haben.

Auch bei einer individuellen Betrachtung des Wechsels des Gebäudetyps zeigt sich, dass deutlich mehr als die Hälfte der Haushalte (59%) mit dem Umzug von einer Wohnung in ein Haus wechseln. Immerhin 31% der Haushalte wohnen aber im Umland, ebenso wie zuvor in der Kernstadt, in einer Wohnung (welche aber i.d.R. deutlich größer ist als die Wohnung in der Kernstadt, s.o.). Regionale Unterschiede lassen sich hinsichtlich der Größe der Kernstadt ausmachen. In den Fallregionen mit „kleiner“ Großstadt lebt nur ein Viertel der Haushalte sowohl in der Kernstadt als auch im Umland in einer Wohnung, während es in den Fallregionen mit „großer“ Großstadt deutlich mehr als ein Drittel sind. (vgl. Abbildung 43)

Abbildung 44: Gebäudetyp vor und nach dem Umzug nach Regionen



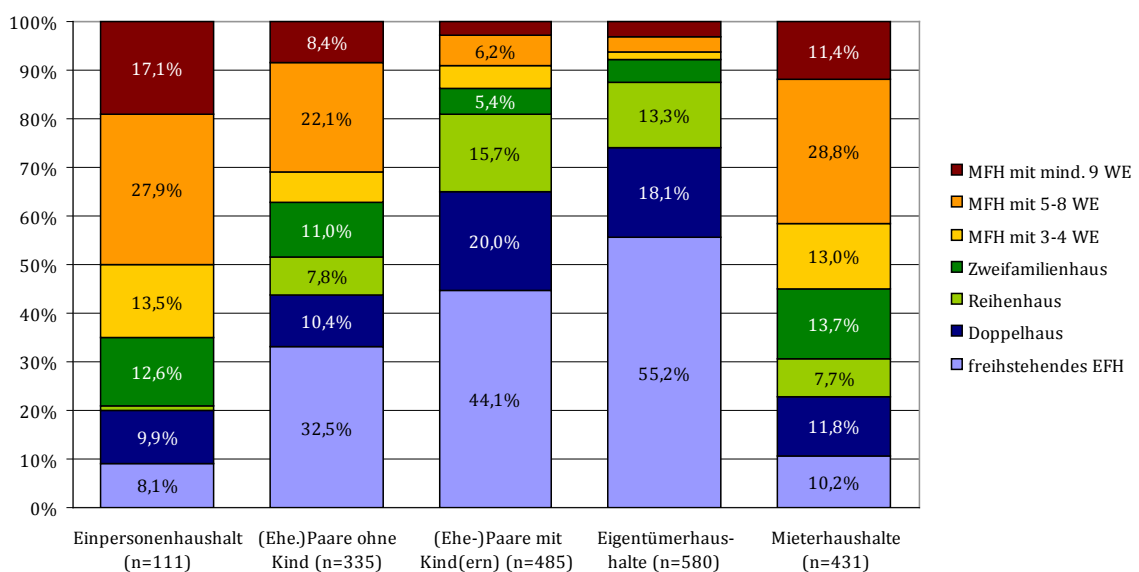
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Eine nach Regionen differenzierte Betrachtung des vor und nach dem Umzug bewohnten Gebäudetyps zeigt, dass die Befragten in allen Fallregionen nach dem Umzug im Mittel in einem siedlungsstrukturell sehr viel aufgelockerten Umfeld wohnen als vor dem Umzug. Vor dem Umzug lebten die meisten Haushalte in Mehrfamilienhäusern mit mindestens fünf Wohnungen.¹⁵¹ Nach dem Umzug ist im Mittel der vier Fallregionen das freistehende Einfamilienhaus mit einem Anteil von 37% der bevorzugt bezogene Gebäudetyp. Es

¹⁵¹ In den westdeutschen Kernstädten dominieren hierbei Gebäude mit fünf bis acht Wohnungen und in den ostdeutschen Kernstädten Gebäude mit mindestens neun Wohnungen. Dieser Unterschied ist auf die unterschiedliche Struktur des Wohnungsbestandes in den alten und den neuen Bundesländern zurückzuführen: Der Wohnungsbestand in den Kernstädten der neuen Bundesländer ist stark durch zu „DDR-Zeiten“ errichtete Großwohnsiedlungen und weitere Gebäude in Plattenbauweise geprägt, während die Kernstädte in den alten Bundesländern demgegenüber nur einen verhältnismäßig geringen Bestand an Wohnungen in großen Mehrfamilienhäusern und Großwohnsiedlungen aufweisen.

lassen sich aber deutliche regionale Unterschiede erkennen. Im Kölner Umland, dem im Vergleich der vier Fallregionen am dichtesten besiedelten Umland (vgl. Kapitel 6.2), bilden Reihenhäuser, die in den anderen Regionen nur eine untergeordnete Rolle spielen, mit 22% den am häufigsten bezogenen Gebäudetyp. Erst an zweiter Stelle folgen mit einem Anteil von lediglich 18% freistehende Einfamilienhäuser. Im Münsteraner Umland beziehen zwar gut 30% der Stadt-Umland-Migranten ein freistehendes Einfamilienhaus, in dieser Region erreichen aber Doppelhäuser, die hier ein gutes Viertel der nach dem Umzug bewohnten Gebäude ausmachen, einen fast ebenso hohen Stellenwert. In den beiden ostdeutschen Fallregionen dominiert der Bezug eines freistehenden Einfamilienhauses im Umland hingegen eindeutig. Im Magdeburger Umland bezieht sogar mehr als die Hälfte der Stadt-Umland-Migranten ein freistehendes Einfamilienhaus, so dass für diese Region das in vielen anderen Wanderungsmotivuntersuchungen widerlegte Klischee, dass die Mehrheit der Abwanderer in ein freistehendes Einfamilienhaus zieht (vgl. Kapitel 4.1), doch zutrifft. (vgl. Abbildung 44) Diese regionalen Unterschiede bezüglich des im Umland bezogenen Gebäudetyps sind auf den unterschiedlichen Verdichtungsgrad sowie die regionalen Preisniveaus am Bodenmarkt und die Verfügbarkeit von Bauland zurückzuführen. So ist das Gefälle zwischen Kernstadt und Umland in der Bevölkerungsdichte in der Region Köln am geringsten, in den ostdeutschen Fallregionen am höchsten (vgl. Kapitel 6.2). Das Preisniveau im Umland der Kernstädte ist in den alten Bundesländern sehr viel höher und Bauland insbesondere im engeren Umland der Kernstadt, welches bereits seit Jahrzehnten kontinuierlich von Stadt-Umland-Wanderungen profitiert, knapper als im Umland der ostdeutschen Kernstädte, wo immer noch erhebliche Reserven an baureifen Wohnbauland vorhanden sind, das in den 1990er Jahren in einer Phase der „Wachstumseuphorie“ ausgewiesen und erschlossen, aber bis heute immer noch nicht vollständig am Markt angenommen wurde (ZUR NEDDEN 2010).

Abbildung 45: Bewohnter Gebäudetyp nach dem Umzug nach ausgewählten Haushaltstypen sowie Eigentümer- und Mieterhaushalten



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die Tendenz zu siedlungsstrukturell weniger verdichteten Bauformen ist bei Eigentümerhaushalten sehr viel ausgeprägter als bei Mieterhaushalten. Wenn jemand im Umland Eigentum erwirbt, dann handelt es sich mehrheitlich auch um ein freistehendes Einfamilienhaus. Mieterhaushalte wohnen am häufigsten in einem Mehrfamilienhaus mit fünf bis acht Wohnungen. Die Auswertung zeigt aber auch, dass im Durchschnitt der vier Regionen ein Drittel aller Mieterhaushalte ein Haus bezieht. Im Münsteraner Umland liegt dieser Anteil sogar bei gut der Hälfte und selbst im verdichteten Umland Kölns noch bei fast einem Viertel der Haushalte. Wenn Mieterhaushalte in ein Haus ziehen, dann überwiegend in ein Doppel- oder Zweifamilienhaus (vgl. Abbildung 45). Anders herum betrachtet bedeutet dies, dass freistehende Einfamilienhäuser zu 85% von Eigentümerhaushalten bewohnt werden. In Doppel- und Reihenhäusern erreicht der Mieteranteil immerhin um die 30%, die zugezogenen Haushalte in Zweifamilienhäusern sind sogar zu zwei Dritteln Mieterhaushalte. In Mehrfamilienhäusern liegt der Anteil der Eigentümerhaushalte hingegen nur bei 16% (ohne Abb.).

Tabelle 11: Im Umland bewohnter Gebäudetyp von (Ehe-)Paaren mit Kindern nach Regionen

	Köln	Leipzig	Münster	Magdeburg	Gesamt
<i>n</i>	155	101	125	106	
freistehendes Einfamilienhaus	19,4%	50,5%	38,4%	72,6%	45,2%
Doppelhaus	23,2%	7,9%	33,6%	12,3%	19,3%
Reihenhaus	29,7%	14,9%	12,8%	3,8%	15,3%
Zwei- oder Mehrfamilienhaus	26,5%	23,8%	14,4%	11,3%	19,0%

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Durchschnitt aller Stadt-Umland-Wanderer), im Magdeburger Umland hingegen 73% der Familien (+15 Prozentpunkte gegenüber dem Durchschnitt) ein freistehendes Einfamilienhaus. Rechnet man die im Umland bezogenen Doppel- und Reihenhäuser hinzu, die im Kölner Umland insgesamt von mehr als 50% der Familienhaushalte bezogen werden, so zeigt sich aber, dass auch im Kölner Umland fast drei Viertel der Familienhaushalte ein Gebäude beziehen, das über einen Garten zur alleinigen Nutzung verfügt (vgl. Tabelle 11). Zumindest für die Familienhaushalte ist daher das mit Suburbanisierungsprozessen in Verbindung gebrachte Klischee vom „Haus im Grünen“ durchaus zutreffend, aber insbesondere in der Region Köln aufgrund von *constraints* nicht unbedingt für alle Familienhaushalte in der gewünschten Bauform zu realisieren. Bemerkenswert ist darüber hinaus, dass auch mehr als die Hälfte der Paarhaushalte in ein Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser ziehen. Der Anteil ist damit zwar deutlich geringer als bei den Familienhaushalten. Offensichtlich ist diese Wohnform aber auch für Paarhaushalte sehr attraktiv (vgl. Abbildung 45). Dies deutet wiederum auf einen Umzug im Vorgriff auf die Familienplanung bei einem Teil der Paarhaushalte hin.

Familienhaushalte leben im Umland nahezu zur Hälfte in freistehenden Einfamilienhäusern. Zwischen den vier Fallregionen sind aber diesbezüglich sehr deutliche Unterschiede zu erkennen. So beziehen im stark verdichteten und teuren Kölner Umland lediglich 19% der Familien (und damit nur 2 Prozentpunkte mehr als der

Abbildung 46: Eindrücke von Wohnstandorten im Kölner und Magdeburger Umland

Kölner Umland



Frechen

Magdeburger Umland



Hermsdorf



Bergheim-Hückelhoven



Glindenberg

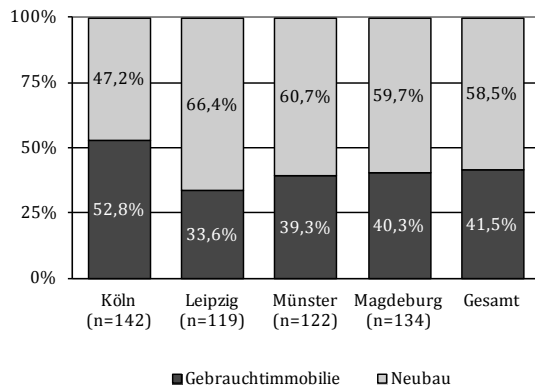
Quelle: Kathrin Driessen und Angelika Münter 2006

Haushalte, die im Umland ein Haus erworben haben, haben Auskunft darüber gegeben, ob es sich bei dem Haus um einen Neubau oder eine Gebrauchtimmoblie handelt. Im Durchschnitt der vier Fallregionen beziehen mit 58,5% mehr als die Hälfte dieser Haushalte einen Neubau. Lediglich in der Region Köln liegt der Anteil knapp unter 50%, während er in Leipzig sogar fast zwei Drittel erreicht (vgl. Abbildung 50).¹⁵² Während in den ostdeutschen Fallregionen im Wohnungsmarktsegment der Häuser überwiegend freistehende Einfamilienhäuser bezogen werden, sind im Münsteraner Umland darüber hinaus auch Doppel- und im Kölner Umland Doppel- und Reihenhäuser von Bedeutung (s.o.). In den beiden letztgenannten Regionen ist der Neubauanteil bei den gekauften Einfamilienhäusern sehr viel geringer als bei den gekauften Doppel- bzw. Doppel- und Reihenhäusern

¹⁵² Es wäre zu erwarten gewesen, dass im Wohnungsmarktsegment der „Häuser“ in den neuen Bundesländern Gebrauchtimmoblie eine deutlich geringere Bedeutung zukommt als in den alten Bundesländern, da in den alten Bundesländern die in der ersten Suburbanisierungswelle in den 1960er und 1970er Jahren gebauten Häuser nun nach und nach wieder auf den Markt kommen. Zumindest in der Region Münster unterscheidet sich der Anteil der Gebrauchtimmoblie aber nicht von dem in den ostdeutschen Fallregionen. Die Gründe hierfür können nur vermutet werden: So kann es sein, dass die vergleichsweise schlechte wirtschaftliche Lage in den neuen Bundesländern Haushalte, die in den 1990er Jahren ein Haus im Umland gekauft haben, häufiger dazu zwingt, berufsbedingt umzuziehen oder ihr Haus aus finanziellen Gründen wieder zu verkaufen, so dass diese Häuser als Gebrauchtimmoblie wieder am Wohnungsmarkt verfügbar sind.

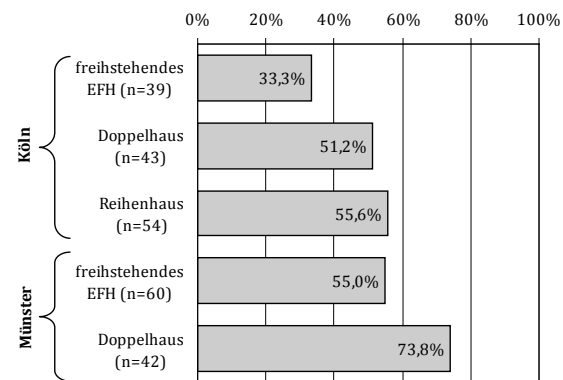
(vgl. Abbildung 48). Offenbar steht in diesen Regionen ein Teil der Eigentum bildenden Haushalte vor der Wahl zwischen einem gebrauchten Einfamilienhaus, welches i.d.R. über eine verhältnismäßig große Wohn- und insbesondere Grundstücksfläche verfügt sowie häufiger in einer integrierten und damit teureren Wohnlage liegt, und einem entsprechend kleiner dimensionierten neu gebauten Doppel- oder Reihenhaus.

Abbildung 47: Anteil von Neubau- und Gebrauchtimmobiliien an den „gekauften Häusern“



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 48: Anteil von Neubauimmobilien an den „gekauften Häusern“ nach ausgewählten Gebäudetypen und Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

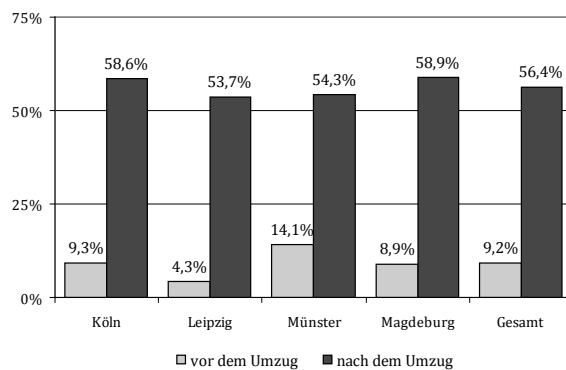
Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Haushalte mit einem Umzug eine – ggf. über Jahre angestaute – Anpassung ihrer Wohnsituation an veränderte, i.d.R. gestiegene, Wohnbedürfnisse vollziehen. Insofern überrascht es nicht, dass Stadt-Umland-Wanderungen mit einer erheblichen Verbesserung der Wohnsituation einhergehen. Die Unterschiede zwischen den Haushaltstypen und Mieter- und Eigentümerhaushalten sind dabei größer als die regionalen Unterschiede. Eine Ausnahme bildet der im Umland bezogene Gebäudetyp, der in Abhängigkeit vom Verdichtungsgrad sowie dem Preisniveau im Umland stark regional variiert.

8.2.2 Eigentumsverhältnisse und Eigentumsbildung

Im gesamtdeutschen Durchschnitt beträgt die Eigentümerquote unter den ortsansässigen Haushalten in den Großstädten über 500.000 Einwohnern 22% und in den Großstädten zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern 28% (Stand: 2003, LBS RESEARCH 2004). Dieser Unterschied zwischen „kleinen“ und „großen“ Kernstädten spiegelt sich auch in den Befragungsergebnissen wider, allerdings liegen die Eigentumsquoten der befragten Haushalte vor dem Umzug in allen vier Fallregionen deutlich unterhalb der Durchschnittswerte (vgl. Abbildung 49). Die Stadt-Umland-Wanderung wird also überproportional von städtischen Mieterhaushalten getragen. Für die Mehrheit der Haushalte (56%) geht diese aber mit dem Bezug von Wohneigentum einher (vgl. Abbildung 49). Von den über die befragten Haushalte erfassten Personen leben im Umland sogar fast zwei Drittel (64%) im Wohneigentum (ohne Abb.). Im Vergleich zum durchschnittlichen Eigentümeranteil privater

Haushalte in Deutschland im Jahr 2003 (43%, STATISTISCHES BUNDESAMT 2003: 35), wohnen die befragten Haushalte im Umland damit überproportional im Eigentum, und auch gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung in „Umlandkreisen“ (50,4%, Stand 2002, BBR 2007b: 213)¹⁵³ ist der Eigentümeranteil unter den Stadt-Umland-Wanderern leicht höher.

Abbildung 49: Eigentümeranteil vor und nach dem Umzug nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die regionalen Unterschiede hinsichtlich des Eigentümeranteils im Umland sind marginal (vgl. Abbildung 49). Dies überrascht insofern, als die Eigentumsquote aller privaten Haushalte in den neuen Bundesländern (32%) im Untersuchungszeitraum noch fast ein Drittel unterhalb der Eigentumsquote in den alten Bundesländern (46%) lag (STATISTISCHES BUNDESAMT 2003: 35). Es besteht im Untersuchungszeitraum damit zwar ein struktureller Unterschied im Niveau

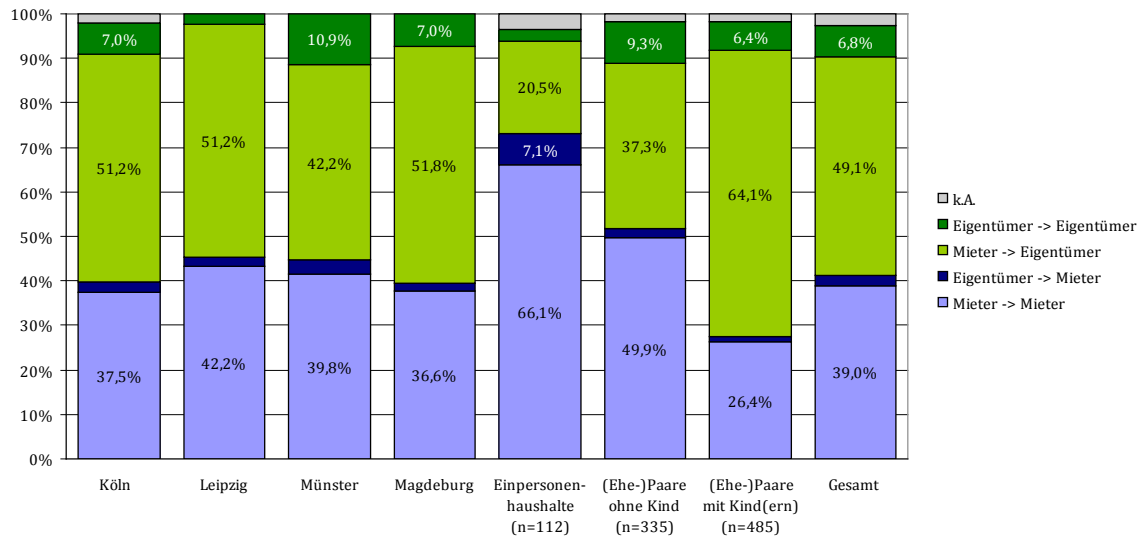
der Eigentumsquote zwischen den alten und den neuen Bundesländern, der sich auch in der Eigentumsquote der abgewanderten Haushalte vor dem Umzug widerspiegelt (s.o.); in ihrem Verhalten, im Zuge einer Stadt-Umland-Wanderung Eigentum zu bilden, unterscheiden sich die Haushalte in den neuen und in den alten Bundesländern aber nicht. Auch hinsichtlich des Eigentümeranteils der einzelnen Haushaltstypen bestehen kaum regionale Unterschiede: So weist dieser z.B. für die Familienhaushalte eine Bandbreite zwischen 67% im Münsteraner und 74% im Magdeburger Umland auf (ohne Abb.).

Eine Betrachtung der individuellen Veränderung der Eigentumsverhältnisse mit dem Umzug bestätigt, dass der überwiegende Teil der Haushalte, die im Umland im Eigentum wohnen, zuvor in der Kernstadt zur Miete gewohnt hat und damit im Zuge des Umzugs – vermutlich i.d.R. erstmalig – Eigentum erworben hat (49% aller abgewanderten Haushalte).¹⁵⁴ Dieser Befund gilt gleichermaßen für alle Fallregionen, es bestehen aber erhebliche Unterschiede zwischen den Haushaltstypen: Während lediglich 20% der Einpersonenhaushalte mit dem Umzug Eigentum bilden, sind es unter den Familienhaushalten fast zwei Drittel (64%). (vgl. Abbildung 50)

¹⁵³ Unter „Umlandkreise“ werden im Wohnungsmarktbeobachtungssystem des BBR die siedlungsstrukturellen Kreistypen hochverdichtete und verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen bzw. verdichteten Räumen zusammengefasst. (BBR 2007b: 30f.)

¹⁵⁴ Diese Haushalte werden im Folgenden als „Haushalte, die Eigentum bilden“, bezeichnet. Zusammen mit den Haushalten, die sowohl in der Kernstadt als auch im Umland im Eigentum wohnen, werden sie als „Eigentümerhaushalte“ bezeichnet.

Abbildung 50: Eigentumsbildung mit dem Umzug nach Fallregionen und ausgewählten Haushaltstypen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Der Eigentümeranteil der Haushalte nach dem Umzug liegt bei Haushalten mit hohem Haushaltsnettoeinkommen erwartungsgemäß höher als bei Haushalten mit geringem Einkommen. Beispielsweise liegt er bei den Haushalten mit den höchsten Haushaltseinkommen (> 4.000 €) mit 71,0% fast dreimal so hoch wie bei den Haushalten in der Einkommensklasse von 900 € bis 1.499 € (24,6%). Bezogen auf das Äquivalenzeinkommen weicht allerdings nur der Eigentümeranteil der Klasse mit dem höchsten Äquivalenzeinkommen (> 2.500 €) (70,9%) signifikant nach oben von der Grundgesamtheit ab (Chi-Quadrat-Test; $\alpha < 0,05$). Die Unterschiede zwischen allen anderen Einkommensklassen sind hingegen eher gering (Spannweite: 40,0% bis 57,3%) und weisen keine statistisch signifikanten Abweichungen von der Grundgesamtheit auf (ohne Abb.). Dies ist darauf zurückzuführen, dass Familienhaushalte über ein vergleichsweise geringes Äquivalenzeinkommen verfügen (vgl. Kapitel 8.1), aber dennoch vergleichsweise häufig Eigentum bilden. Diese zählen daher häufig zu den sog. „Schwellenhaushalten“, die beim Eigentumserwerb äußerst preissensibel agieren.

Tabelle 12: Durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen der Eigentum bildenden Haushalte nach Regionen

	Eigentum bildende Haushalte		alle Stadt-Umland-Wanderer	
	Nettohaushaltseinkommen	n	Nettohaushaltseinkommen	n
Köln	3.752 €	115	3.287 €	192
Leipzig	2.998 €	78	2.689 €	157
Münster	3.450 €	80	3.176 €	147
Magdeburg	2.860 €	83	2.591 €	149

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Haushalte, die Eigentum bilden, verfügen in allen Regionen über ein deutlich höheres Nettohaushaltseinkommen als der Durchschnitt aller abgewanderten Haushalte. Regionale Unterschiede bestehen aber hinsichtlich der absoluten Höhe der Einkommen aller Haushalte und der Einkommen der Eigentum bildenden

Haushalte. So verfügen in den westdeutschen Fallregionen alle Haushalte und die Haushalte, die Eigentum bilden, über ein höheres Nettoeinkommen als in den ostdeutschen Regionen (vgl. Tabelle 12). Die Rangfolge der Regionen mit dem höchsten Einkommen deckt sich dabei mit der Rangfolge der regionalen Bodenpreisniveaus (vgl. Kapitel 6.2). Die relativen regionalen Unterschiede im Bodenpreisniveau sind aber sehr viel ausgeprägter als die Unterschiede im Einkommensniveau. Dies hat zur Folge, dass zwar der Eigentümeranteil im Umland in allen Regionen in etwa gleich hoch ist (s.o.), die Haushalte in den Hochpreisregionen aber einen siedlungsstrukturell verdichteteren Gebäudetyp mit kleinerem Grundstück beziehen, um die nicht über das zusätzliche Einkommen abgedeckte Preisdifferenz zu kompensieren. Im Magdeburger Umland kann man sich ein freistehendes Einfamilienhaus also auch mit einem deutlich geringeren Haushaltsnettoeinkommen leisten als im Kölner Umland.

Unter den Haushalten, die (erstmalig) Eigentum erwerben, dominiert die Altersgruppe der 30 bis 44-jährigen. Wenn man unter der Prämisse, dass Kinder keine eigenständige Nachfrage am Wohnungsmarkt entfalten, in einer personenbezogenen Auswertung nur die erwachsenen Haushaltsmitglieder betrachtet, zeigt sich, dass unter den Haushalten, die Eigentum bilden, 57,3% der erwachsenen Haushaltsmitglieder dieser Altersgruppe zuzurechnen sind, während es unter den Mieterhaushalten nur 38,2% sind. In dieser Phase im Lebenszyklus ist die Neigung zur Eigentumbildung also besonders ausgeprägt.

Die Eigentumbildung stellt somit eine bedeutende Triebkraft der Suburbanisierung dar. Dies spiegelt sich auch im Entscheidungsprozess der Haushalte wider und ist für die Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung von besonderem Interesse. Denn der Erwerb von Wohneigentum ist für die meisten Haushalte die wichtigste und kostspieligste Investition im Leben und der Umzug ins Wohneigentum ist i.d.R. der Endpunkt einer längeren Wanderungskette. Dies zeigt sich auch darin, dass in den qualitativen Interviews mehrere der befragten Mieterhaushalte angeben, dass sie bereits nach wenigen Jahren erneut innerhalb des Umlandes umgezogen sind oder dies in naher Zukunft beabsichtigen (M11, M15, K17), während dies auf keinen der befragten Eigentümerhaushalte zutrifft. Haushalte, die im Zuge der Wohneigentumbildung die Stadt verlassen, gehen den Kernstädten langfristig als Einwohner verloren.

8.3 Auswirkungen der veränderten Wohnsituation auf Verkehrsmittelverfügbarkeit und Mobilitätsverhalten¹⁵⁵

Die Wohnstandortwahl eines Haushaltes, als langfristige räumliche Mobilität, und sein Mobilitätsverhalten im Alltag stehen in einem engen Zusammenhang:

„Durch die Wahl seines Wohnstandortes legt ein Haushalt z.B. die Rahmenbedingungen für die täglichen Entscheidungen über Verkehrsmittelwahl und Wegeziele auf Jahre hinaus fest. Reale Wahlmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln bestehen nur dann, wenn ÖPNV- und Versorgungsangebote in der Nähe des gewählten Wohnstandortes zu finden sind.“ (BAUER et al. 2006: 65)

Die Angebote im ÖV sind im Umland durchschnittlich schlechter als in den Kernstädten und Nahversorgungsangebote, die mit dem NMIV zu erreichen sind, seltener. Die Verkehrsmittelwahl der Haushalte verschiebt sich mit dem Umzug daher häufig zu Gunsten des MIV. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Verfügbarkeit einer für die veränderte Verkehrsmittelwahl ausreichenden Anzahl an Pkw im Haushalt. In das Umland abwandernde Haushalte verfügen einerseits bereits vor dem Umzug gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung in den Kernstädten über einen überdurchschnittlichen Pkw-Besitz, andererseits steigt mit dem Umzug deren Pkw-Besitz noch einmal erheblich an (HOLZRAU/SCHEINER 2005: 70). Im Folgenden wird daher zunächst die Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit mit dem Umzug dargestellt und anschließend auf die Veränderung der Pkw-Nutzung sowie die Veränderung der Verkehrsmittelwahl für zwei wesentliche Wegezwecke im Alltag, den Weg zur Arbeit sowie Versorgungswege, eingegangen.

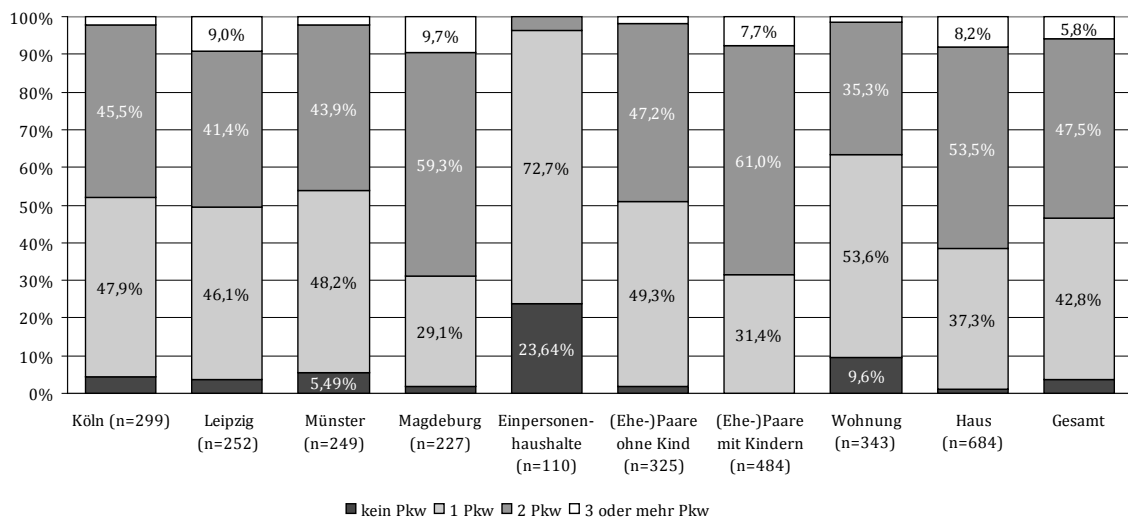
Pkw-Verfügbarkeit

Nach dem Umzug besitzen mehr als 95% der befragten Haushalte mindestens einen Pkw. Bei den Haushalten ohne Pkw handelt es sich nahezu ausschließlich um Einpersonenhaushalte. Einer knappen Mehrheit der Haushalte stehen sogar mindestens zwei Pkw zur Verfügung. Unter den Familienhaushalten verfügen sogar mehr als zwei Drittel über mindestens zwei Pkw. Regional betrachtet ist die Pkw-Verfügbarkeit in der Region Magdeburg als der Region mit der geringsten Bevölkerungsdichte und dem schlechtesten ÖV-Angebot im Umland deutlich höher als in den übrigen Fallregionen (DRIESSEN 2006: 82, vgl. Abbildung 51). Darüber hinaus weisen Haushalte, die in einem Haus wohnen, einen deutlich höheren Pkw-Besitz auf als Haushalte, die in einer Wohnung wohnen (vgl. Abbildung 51). Teilweise ist dies darauf zurückzuführen, dass größere Haushalte, die durchschnittlich

¹⁵⁵ Eine Zielsetzung des FoPS-Projektes war es, den Zusammenhang zwischen der Wohnstandortwahl und dem Mobilitätsverhalten der Stadt-Umland-Wanderer herauszustellen. Die empirischen Analysen hierzu wurden am ISB durchgeführt und sind ausführlich im 3. Zwischenbericht (FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006) sowie im Abschlussbericht (FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007) des Forschungsvorhabens dokumentiert. In dieser Arbeit werden die Ergebnisse dieses Teils des Forschungsvorhabens nur insoweit kurz zusammengefasst, wie sie zur Beantwortung der vier Forschungslücken unabdingbar sind.

auch über einen höheren Pkw-Besitz verfügen, eher ein Haus als eine Wohnung beziehen (vgl. Kapitel 8.2.1). Rechnet man diesen Effekt heraus, indem für jeden der drei Haushaltstypen der Pkw-Besitz nach Gebäudetyp berechnet wird, bleibt der Effekt, dass Haushalte, die in einem Haus wohnen, gegenüber Haushalten, die in einer Wohnung wohnen, einen überproportionalen Pkw-Besitz zeigen in abgeschwächter Form dennoch erhalten (ohne Abb.). Der höhere Pkw-Besitz ist daher zumindest teilweise siedlungsstrukturell zu erklären. Einfamilienhäuser beanspruchen je Wohneinheit durchschnittlich eine größere Siedlungsfläche als Wohnungen. Je aufgelockelter die Siedlungsstruktur desto größer sind aufgrund einer geringeren Nachfrage i.d.R. die Entfernungen zu Nahversorgungsangeboten und Haltestellen des ÖV und desto größer daher die Notwendigkeit, Wege mit dem MIV zurückzulegen.

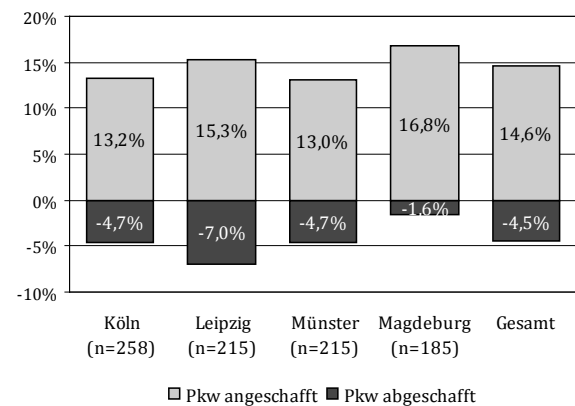
Abbildung 51: Pkw-Besitz nach dem Umzug nach Fallregionen, Haushaltstypen und Gebäudetyp



Quelle: eigene Darstellung nach DRIESSEN 2006: 82 und 91; Gebäudetypen: eigene Berechnung nach FoPS-Projekt

In Abbildung 52 ist die Veränderung der Verkehrsmittelverfügbarkeit mit dem Umzug dargestellt. Bei dieser Auswertung wurden jene Haushalte ausgeschlossen, die sich im Zuge des Umzugs neugegründet haben, da für diese nicht zu ermitteln ist, ob die An- oder Abschaffung eines Pkw auf die Haushaltsgründung oder den Wechsel des Wohnstandortes zurückzuführen ist. Bei mehr als vier Fünfteln aller befragten Haushalte ist die Zahl der Pkw vor und nach dem Umzug gleich, 14,6% haben einen Pkw an-, und 4,5% einen Pkw abgeschafft. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass vielen Haushal-

Abbildung 52: Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit mit dem Umzug nach Regionen



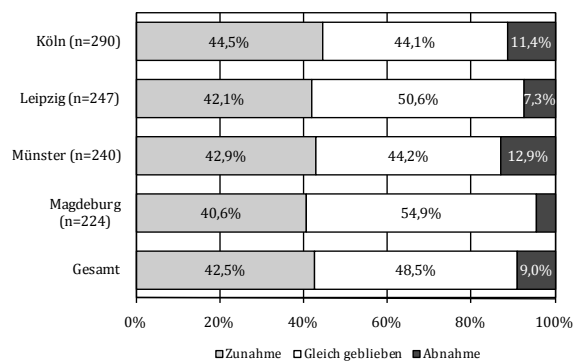
* ohne Haushalteneugründungen

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

ten bereits in der Kernstadt mindestens ein Pkw zur Verfügung stand. Betrachtet man nur die Haushalte, denen in der Kernstadt nur ein Pkw zur Verfügung stand und in denen mindestens zwei Personen leben (wiederum ohne Haushaltsneugründungen, n=419), zeigt sich, dass diese Haushalte mit dem Umzug immerhin zu fast einem Viertel (23,2%) einen zweiten Pkw angeschafft und nur in den seltensten Fällen (1,2%) einen Pkw abgeschafft haben (ohne Abb.). Noch größer ist der Anteil, wenn nur Familienhaushalte betrachtet werden, die in der Kernstadt nur ein Auto besessen haben (n=225). Diese schaffen zu 37,2% im Zuge des Umzugs einen zweiten Pkw an (ohne Abb.). Für Haushalte, die im Zuge des Umzugs einen weiteren Pkw anschaffen, stellt dies einen erheblichen zusätzlichen Kostenfaktor dar. In Kapitel 10.2 wird überprüft, inwieweit dieser Kostenfaktor von den Haushalten wahrgenommen und in der Wohnstandortentscheidung berücksichtigt wird.

Veränderung der Nutzung des Pkw mit dem Umzug¹⁵⁶

Abbildung 53: Veränderung der Pkw-Nutzung mit dem Umzug nach Regionen*



* nur Haushalte, die mind. 1 Pkw besitzen

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

hinterfragen, ob die Veränderungen von den Haushalten vollständig wahrgenommen werden, und zum anderen, ob und inwieweit diese als Kostenfaktor in der Wohnstandortentscheidung berücksichtigt werden.

Lage der Arbeitsplätze der Stadt-Umland-Wanderer und Verkehrsmittelwahl zur Arbeit

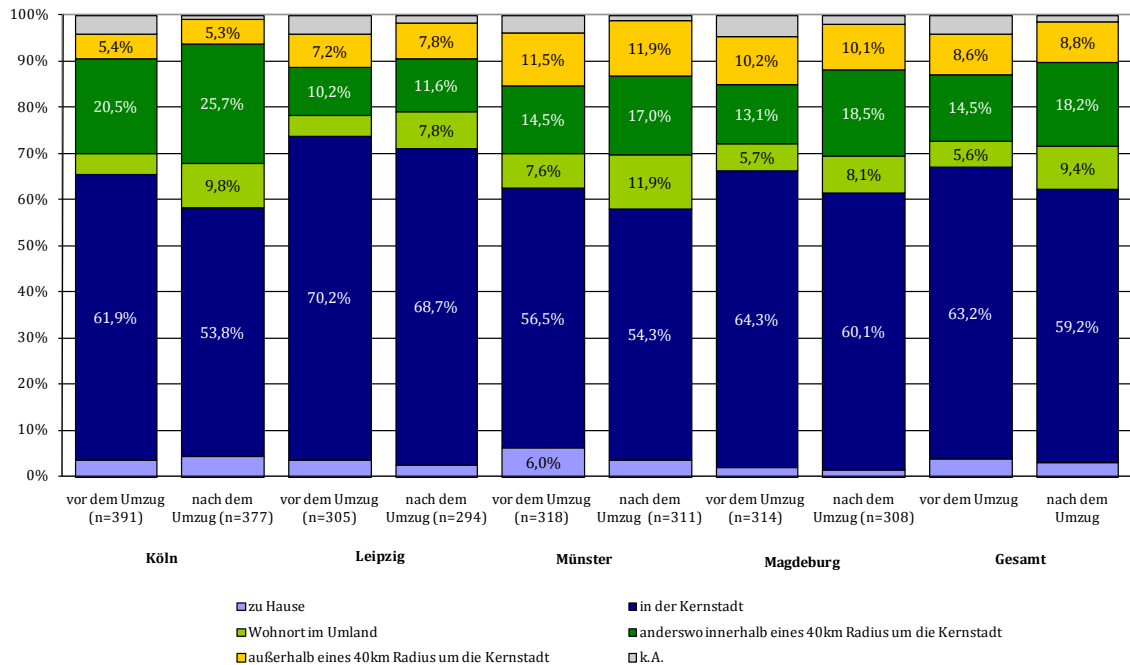
Wesentliche Aktivitätenstandorte, die bei der Wahl des Wohnstandortes eines Haushaltes als *constraint* wirken, sind bei Haushalten mit mindestens einem Erwerbstätigen der Standort des Arbeitsplatzes bzw. die Standorte der Arbeitsplätze der Haushaltsmitglieder. In der telefonischen Haushaltsbefragung wurden die Lage des Arbeitsplatzes und die Ver-

Wie zu erwarten, zeigt sich in Bezug auf die Pkw-Nutzung, dass dieser von den Haushalten nach dem Umzug durchschnittlich deutlich häufiger genutzt wird als vor dem Umzug. Eine Zunahme haben gut 42,5% der Haushalte zu verzeichnen, wobei die regionalen Unterschiede marginal sind, eine Abnahme hingegen nur 9% der Haushalte. Regional fällt diesbezüglich die, vermutlich wiederum siedlungsstrukturell bedingte (s.o.), unterdurchschnittliche Abnahme in der Region Magdeburg auf. Im Hinblick auf die Pkw-Nutzung ist in Kapitel 10.2 zum einen zu

¹⁵⁶ In der Befragung wurde die Zu- und Abnahme der Nutzung auch für verschiedene Verkehrsmittel des ÖV und den NMIV erhoben. Da allerdings aus der Erhebung weder hervor geht, für welche Wegezwecke und wie häufig das Verkehrsmittel überhaupt genutzt wird, haben die Ergebnisse nur eine eingeschränkte Aussagekraft. Auf die Darstellung wird daher verzichtet. In Bezug auf die Pkw-Nutzung kann man hingegen davon ausgehen, dass ein Haushalt der einen Pkw besitzt, diesen zumindest gelegentlich nutzt.

kehrsmittelwahl zur Arbeit für bis zu zwei Erwerbstätige je Haushalt erfasst. Die Analysen in diesem Abschnitt sind daher keine haushaltsbezogenen, sondern personenbezogene Auswertungen, die sich auf alle erfassten Erwerbstätigen beziehen. Abbildung 54 zeigt zunächst, dass vor dem Umzug gut 60% der Erwerbstätigen in der Kernstadt gearbeitet haben. Dieser Anteil verringert sich mit dem Umzug nur leicht. Dies bestätigt damit zunächst die generellen Erkenntnisse zu Suburbanisierungsprozessen als von der Kernstadt ausgehende, aber weiterhin von ihr abhängige Entwicklungsprozesse. Die räumliche Orientierung auf die Kernstadt ist dabei in den Fallregionen in den neuen Bundesländern etwas stärker als in den Fallregionen in den alten Bundesländern. Dies ist vermutlich durch die dort höhere Arbeitsplatzdichte zurückzuführen (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2005: 147). Die Erwerbstätigen, die nicht in der Kernstadt arbeiten, arbeiten nahezu ausschließlich innerhalb der Stadtregion. Der Anteil der Fernpendler liegt hingegen bei nur 8,6%. Die Auswertung verdeutlicht auch, dass ein Teil der Stadt-Umland-Wanderer nach dem Umzug seinen Arbeitsplatz an oder in die Nähe des neuen Wohnortes verlagert. Geht man auf die Analyseebene der Haushalte zurück, zeigt sich ein ähnliches Bild: In knapp der Hälfte der Haushalte (48,3%) geht mindestens eine Person einer Erwerbstätigkeit in der Kernstadt nach. Betrachtet man nur die Haushalte, in denen tatsächlich zumindest eine Person in Voll- oder Teilzeit erwerbstätig ist (n=863), liegt in 57,7% der Fälle der Arbeitsplatz mindestens eines Erwerbstätigen dieser Haushalte in der Kernstadt (ohne Abb.).

Abbildung 54: Lage des Arbeitsplatzes vor und nach dem Umzug



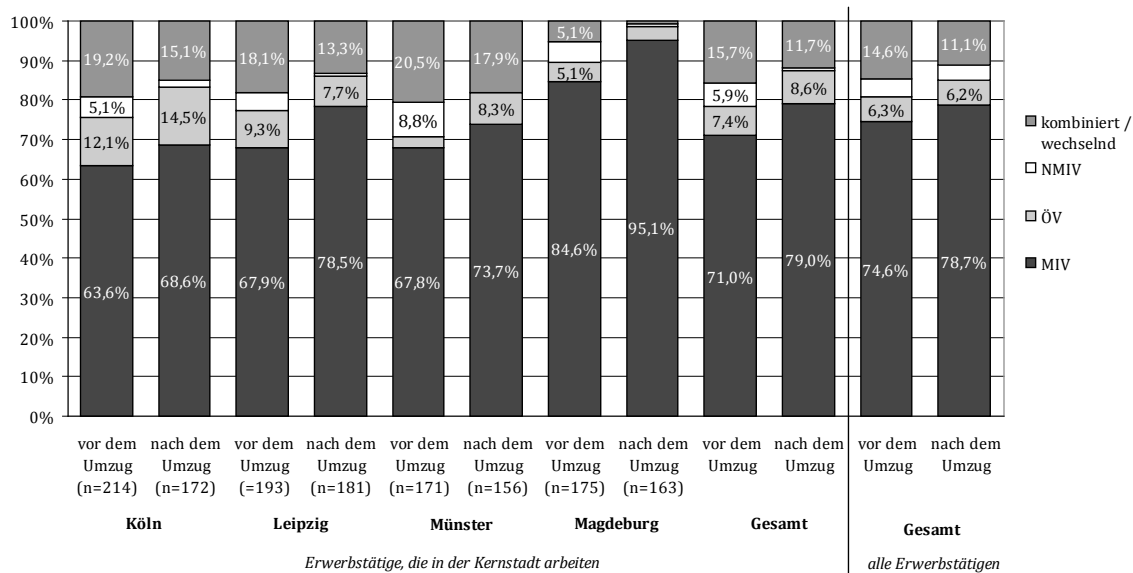
personenbezogene Auswertung

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Im Hinblick auf Kommunikationsstrategien zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl stellen Doppelverdienerhaushalte eine besonders interessante Gruppe dar (n=489), da diese zwei Arbeitsorte als Rahmenbedingung in die Wohnstandortwahl einbe-

ziehen müssen sowie Kosten für zwei Arbeitswege zu tragen haben. Für diese Haushalte relativiert sich das Bild der kernstadtorientierten Suburbanisierung. Lediglich in 38,6% der Fälle arbeiten beide Erwerbstätige in der Kernstadt, während in der Hälfte dieser Haushalte (49,5%) für mindestens einen der Erwerbstätigen der Arbeitsplatz vom Wohnstandort im Umland günstiger zu erreichen ist als aus der Kernstadt (ohne Abb.). Während sich für letztere zusätzliche Mobilitätskosten durch die Wahl eines nicht integrierten Wohnstandortes vermutlich in Grenzen halten, fallen diese bei ersteren hingegen besonderes deutlich ins Gewicht. Doppelverdienerhaushalte, in denen beide Erwerbstätige in der Kernstadt arbeiten, stellen daher eine wesentliche Zielgruppe für Kommunikationsstrategien zur Kostenwahrheit dar.

Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen zur Arbeit vor und nach dem Umzug nach Regionen



kombiniert/wechselnd: Der Erwerbstätige nutzt wechselnde Verkehrsmittel für den Arbeitsweg oder kombiniert für den Arbeitsweg die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel. I.d.R. ist eines dieser Verkehrsmittel der MIV, das oder die anderen der NMIV oder ÖV.

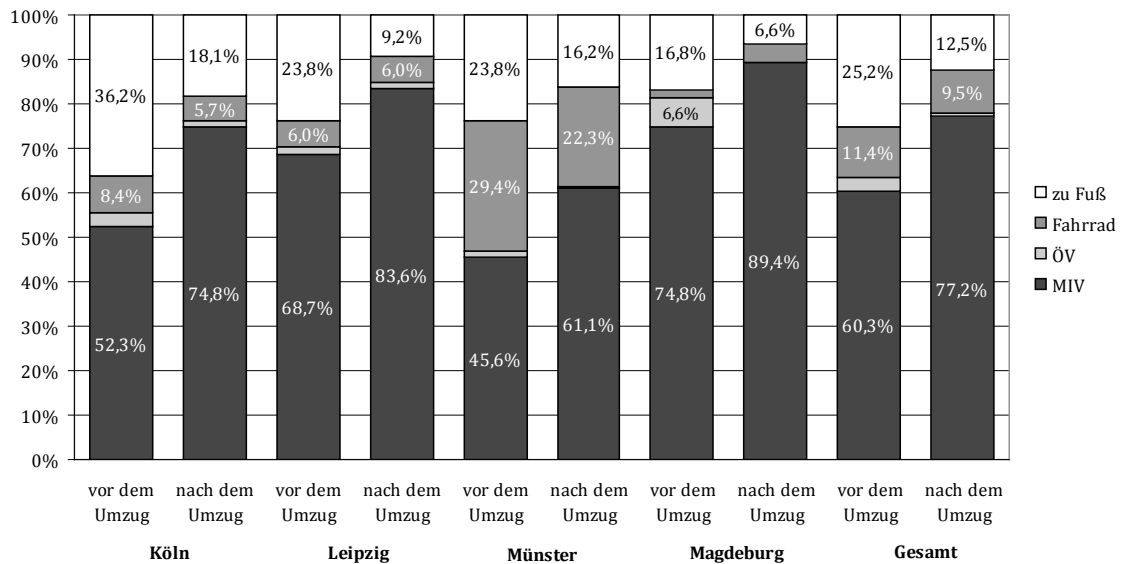
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

In Abbildung 55 ist die Verkehrsmittelnutzung der Erwerbstätigen für den Weg zur Arbeit vor und nach dem Umzug dargestellt. Werden alle Erwerbstätigen unabhängig von ihrem Arbeitsort betrachtet, zeigt sich vor allem, dass bereits vor dem Umzug das Auto das dominierende Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit dargestellt hat. Rund drei Viertel aller Erwerbstätigen haben dieses bereits vor dem Umzug für den Arbeitsweg genutzt, mit dem Umzug nimmt dessen Anteil noch einmal leicht auf 78,7% zu Lasten der wechselnden Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu. Betrachtet man nur die Erwerbstätigen, deren Arbeitsplatz in der Kernstadt liegt, zeigt sich eine zusätzliche Verschiebung vom NMIV zum MIV. Die regionalen Unterschiede bei der Verkehrsmittelnutzung für den Arbeitsweg der in der Kernstadt tätigen Stadt-Umland-Wanderer sind erheblich. Während in der Region Köln zumindest ein knappes Drittel der Erwerbstätigen auch nach dem Umzug

nicht ausschließlich das Auto für den Weg zur Arbeit nutzt, sind dies in der Region Magdeburg bedingt durch die deutlich schlechtere Angebotsqualität im ÖV lediglich 5%.

Verkehrsmittelwahl beim Einkauf von Waren für den täglichen Bedarf

Abbildung 56: Verkehrsmittel beim Einkauf von Waren für den täglichen Bedarf vor und nach dem Umzug nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Eine weitere typische Aktivität, die jeder Haushalt alltäglich „zu erledigen“ hat, ist der Einkauf von Waren für den täglichen Bedarf. Dieser wird im Allgemeinen möglichst in der Nähe des Wohnstandortes oder im Zuge von Wegekettten in der Nähe anderer Aktivitätsstandorte, wie des Arbeitsplatzes, durchgeführt. In Abbildung 56 ist der Modal Split für die Aktivität „Einkauf“ vor und nach dem Umzug nach Regionen dargestellt. Bereits in der Kernstadt wird für den Einkauf von deutlich mehr als der Hälfte der befragten Haushalte der MIV (60,3%) genutzt, die übrigen Haushalte gehen entweder zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Der ÖV spielt hingegen auch in der Kernstadt für diese Aktivität so gut wie keine Rolle (3,1%). Mit dem Umzug sinkt der Anteil der Haushalte, die ihre Einkäufe zu Fuß erledigen, um ca. 50%, während der Anteil derjenigen, die den MIV nutzen, entsprechend ansteigt. Im regionalen Vergleich fällt insbesondere die hohe Bedeutung der Fahrradnutzung in Münster sowohl vor als auch nach dem Umzug auf. Dies ist zum einen auf die generell hohe Bedeutung und Akzeptanz der Fahrradnutzung in dieser Region zurückzuführen und hat zum anderen siedlungsstrukturelle Gründe (vergleichsweise viele kleinere Zentren im Umland). Der zweite Aspekt trifft auch auf das Kölner Umland zu und führt auch dort gegenüber den Fallregionen in den neuen Bundesländern zu einer überproportionalen Nutzung des NMIV nach dem Umzug. Grundsätzlich zeigt sich aber auch in den beiden westdeutschen Fallregionen eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl beim Einkauf vom NMIV zum MIV.

9

Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Im Modell des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl folgen auf den Auslöser der Fortzugsentscheidung drei weitere Phasen, in denen sich der Haushalt für einen neuen Wohnstandort entscheidet (vgl. Abbildung 23 auf S. 97). Idealtypisch definiert er zunächst entsprechend seiner Präferenzen Standortkriterien, denen der neue Wohnstandort entsprechen soll, begibt sich anschließend anhand dieser Kriterien auf die Wohnstandortsuche und entscheidet sich letztendlich für diejenige Alternative, die seinen Präferenzen am besten entspricht bzw. diese zumindest befriedigt. Sein Entscheidungsspielraum wird dabei in allen Phasen durch interne und externe Ressourcen und *constraints* beschränkt, so dass er im Verlauf der Wohnstandortsuche seine Präferenzen an die Realität des Wohnungsmarktes anpassen muss (vgl. Kapitel 3.3.5). Aufbauend auf diesem Prozessmodell werden in diesem Kapitel zunächst methodische Empfehlungen zur Modellierung des Entscheidungsprozesses von Stadt-Umland-Wanderern bei der Wohnstandortwahl in quantitativen Wanderungsmotivstudien gegeben. Quantitative Methoden stoßen bei der Analyse des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer aber an ihre Grenzen, da über diese zwar der Start- und Endpunkt des Entscheidungsprozesses angemessen erhoben werden können, nicht aber der Wandel von Standortanforderungen während der Suche, der z.B. dadurch bedingt sein kann, dass der Haushalt seine Anforderungen an die *constraints* des Wohnungsmarktes anpassen muss. Eine detaillierte Erfassung des Such- und Entscheidungsprozesses der Haushalte ist nur über qualitative Erhebungen möglich. Es wird daher ferner aufgezeigt, welche Potenziale die Ergänzung standardisierter Wanderungsmotivbefragungen durch vertiefende qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern bietet. (Kapitel 9.1)

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden sowohl die Ergebnisse einer quantitativen wie auch einer qualitativen Wanderungsmotivstudie dargestellt, welche diese Empfehlungen überwiegend bereits antizipieren. Aufgrund der unterschiedlichen Logiken, die hinter beiden Erhebungen und damit auch ihrer Auswertung stehen – die Auswertung der quantitativen Befragung orientiert sich an den Phasen des Entscheidungsprozesses, während in der Auswertung der qualitativen Haushaltsbefragung insbesondere die Wechselwirkungen zwischen den Phasen im Fokus stehen – erfolgt die Darstellung der Ergebnisse der beiden Erhebungen getrennt, wobei aber immer wieder Querbezüge hergestellt werden. Auch bei diesen Analysen liegt der Schwerpunkt auf der Herausstellung der regionalen Unterschiede zwischen den vier Fallregionen. (Kapitel 9.2 und 9.3)

9.1 Empfehlungen zur Berücksichtigung des Prozesscharakters von Wanderungsentscheidungen in der Erhebung von Wanderungsmotiven

Die kommunalen Wanderungsmotivstudien unterschieden sich in Bezug auf die Erhebung der Motive der Wohnstandortwahl sowohl inhaltlich wie auch methodisch erheblich. Dies ist im Wesentlichen auf eine mangelnde theoretische Fundierung der Erhebung der Wanderungsmotive in den meisten der vorliegenden Studien zurückzuführen.¹⁵⁷ Eine umfassende theoretische Reflexion der Erhebungsfragen zur Messung von Einstellungen und Motiven in quantitativen Befragungen ist insbesondere deshalb geboten, da über die in quantitativen Befragungen üblichen geschlossenen Fragen nur das gemessen werden kann, was in den vorformulierten Fragen, den „selbst versteckten Ostereiern“ (WIRTH, zitiert nach WEICHHART 2009: 11), steckt. Aufbauend auf den in Kapitel 3.3 zusammengefassten handlungstheoretischen Erklärungsansätzen für Stadt-Umland-Wanderungen, werden in diesem Kapitel Empfehlungen zur Ausgestaltung der Fragen zu den Motiven der Wohnstandortwahl im Erhebungsinstrument von quantitativen Wanderungsmotivstudien gegeben. Diese Empfehlungen orientieren sich an der Zielsetzung der Wanderungsmotivstudien, eine analytische Grundlage für die Ableitung von Strategien und Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung zu bieten. Sie bauen insbesondere auf der Erkenntnis auf, dass sich Wanderungsentscheidungen als mehrstufige Entscheidungsprozesse interpretieren lassen (Kapitel 3.3.5).

Generell zeichnen sich Prozessmodelle dadurch aus, dass über sie das komplexe Phänomen der Wanderungsentscheidung so untergliedert werden kann, dass es analytisch

¹⁵⁷ Dies spiegelt sich zu allererst in der unspezifischen Verwendung bestimmter Begriffe in den Auswertungsberichten wider. So wird z.B. der Begriff „Umzugsgründe“ mal für den Auslöser der Fortzugsentscheidungen, mal für die Kriterien, die der Wahl eines bestimmten neuen Wohnstandortes zugrunde lagen, verwendet. Neben einer theoretischen Fundierung der Fragestellung des Erhebungsinstrumentes sind daher auch eindeutige Begriffsdefinitionen und -verwendungen in den Auswertungsberichten zu fordern.

fassbar ist. Die Phasen eines solchen Prozessmodells sind nicht als streng chronologischer Ablauf zu verstehen, sondern es bestehen zwischen allen Phasen Rückkopplungsschleifen. Der Handelnde kann jederzeit in eine vorangegangene Phase zurückkehren oder eine Phase überspringen. Prozess- bzw. Stufenmodelle der Wanderung stellen momentan den *state of the art* der empirischen Wanderungsforschung dar. Allerdings hat sich zur Untergliederung von Wanderungsentscheidungen nicht ein bestimmtes Prozessmodell der Wanderungsentscheidung etabliert, sondern in verschiedenen Modellen werden unterschiedliche Teilaspekte in den Vordergrund gestellt. Aufbauend auf diesen Modellen wurde für die im Fokus dieser Arbeit stehenden Fragestellungen in Kapitel 3.3.5 ein eigenes Prozessmodell der Wanderungsentscheidung abgeleitet (Abbildung 23 auf S. 97). Dieses theoretische Denkgerüst dient im Folgenden als Grundlage, um Empfehlungen für die konkrete Umsetzung von Fragestellungen, über die der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl in quantitativen Wanderungsmotivstudien abgebildet werden kann, zu geben.¹⁵⁸

¹⁵⁸ Diese Vorgehensweise impliziert, dass sich die Erhebung der Wanderungsmotive ausschließlich auf handlungstheoretisch fundierte Prozessmodelle der Wanderungsentscheidung stützt, während andere theoretischen Erklärungsansätze unberücksichtigt bleiben. Wie in Kapitel 4.2 dargelegt, wird die Erhebung von Wanderungsmotiven bisher in kaum einer Wanderungsmotivstudie aus den theoretischen Erkenntnissen der Wanderungstheorie hergeleitet. In den wenigen Fällen, in denen dies geschieht, basiert die Erhebung auf dem auf LEE (1966) zurückgehenden *Push-* und *Pull-Modell* (z.B. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002 und BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003). Sowohl die empirischen Erfahrungen wie auch theoretische Überlegungen sprechen jedoch gegen die Übertragung dieses Modells auf empirische Wanderungsmotivstudien. Aus empirischer Sicht hat sich gezeigt, dass *Push-* und *Pull-Faktoren*, also jene Faktoren, die für den Fortzug aus der Kernstadt (*Push-Faktoren*) bzw. den Zuzug an den spezifischen Zielstandort im Umland (*Pull-Faktoren*) bestimmend sind, häufig eng miteinander korrespondieren: Den am Herkunftsort als defizitär empfundenen Wohnbedingungen stehen die am neuen Wohnstandort vorgefundenen Wohnbedingungen gegenüber (BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003: 72 und 124). In der Münchener Studie werden die *Push-* und *Pull-Faktoren* aufgrund dieser Konkordanzen als „zwei Seiten eine Medaille“ bezeichnet (LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002: 64). Gleichzeitig ist die Erhebung von *Push-* und *Pull-Faktoren* in einer telefonischen Befragung sehr zeitaufwendig, da ein ähnlicher Kriterienkatalog doppelt abgefragt werden muss. Diesem zusätzlichen Erhebungsaufwand steht aufgrund der beschriebenen Konkordanzen nur eine begrenzte zusätzliche Aussagekraft gegenüber. Wesentlicher sind aber die sich aus den theoretischen Erkenntnissen der Wanderungstheorie ergebenden Einwände gegen die Erfassung der Wanderungsmotive der Stadt-Umland-Wanderer in einem *Push-* und *Pull-Modell*. Stellt man *Push-* und *Pull-Modelle* in den Kontext genereller Prozessmodelle der Wanderungsentscheidung, treten *Push-Faktoren* im Allgemeinen während der *decision to move* auf, während *Pull-Faktoren* in der darauffolgenden Phase der *decision where to move* wichtig werden (POPP 1976: 300). Wie in Kapitel 3.3.5 erläutert, ist in Bezug auf die in dieser Arbeit im Fokus stehende Fragestellung vor allem eine detaillierte Betrachtung der Phase der *decision where to move* von Belang, während in Bezug auf die Phase der *decision to move* vor allem das Ergebnis – der Haushalt entscheidet sich, aus seiner alten Wohnung auszuziehen – von Interesse ist. Als wesentlich in Bezug auf Stadt-Umland-Wanderungen wurde für die *decision to move* herausgestellt, dass diese noch eine unbegrenzte Zahl an möglichen Zielstandorten umfassen kann, eine Entscheidung über einen Umzug in eine andere Gemeinde zu diesem Zeitpunkt also noch nicht getroffen wurde. Bei der Erhebung von *Push-Faktoren* wird aber genau dies unterstellt, nämlich, dass der Haushalt von vornherein geplant hat, die Kernstadt zu verlassen, da bei der Erhebung von *Push-Faktoren* in Wanderungsmotivstudien nach jenen Kriterien gefragt wird, die für den Fortzug aus der Kernstadt eine Rolle gespielt haben (z.B. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002: 64ff.). Eine Erhebung von Wanderungsmotiven anhand von *Push-* und *Pull-Faktoren* in Wanderungsmotivstudien ist daher nicht zu empfehlen. *Pull-Faktoren* spielen in der hier dargestellten alternativen Erhebung anhand eines Prozessmodells der Wanderungsentscheidung aber insofern dennoch eine Rolle, als die von den Haushalten benannten Standortkriterien, die für die Wahl des neuen Wohnstandortes relevant sind, vielfach mit *Pull-Faktoren* korrespondieren.

Abbildung 57: Erhebung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl in der telefonischen Haushaltsbefragung des FoPS-Projekt

<p>1. Auslöser der Wanderungsentscheidung</p> <p>„Welche Gründe waren damals ausschlaggebend für den Umzug?“ (offene Fragestellung)</p>
<p>2. Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort</p> <p>„Ich werde Ihnen nun mögliche Gründe nennen, warum Sie sich für den jetzigen Wohnstandort in [ZIELORT] entschieden haben. Es geht also um die Frage, warum Sie genau an diesen Ort gezogen sind. Sagen Sie mir bitte, wie wichtig der jeweilige Grund für die Entscheidung war, an diesen Wohnort zu ziehen. Nennen Sie eine 1 für „sehr wichtig“ und eine 6 für „überhaupt nicht wichtig“. Mit Werten dazwischen können Sie Ihre Einschätzung abstimmen. Wie wichtig war Ihnen...“</p> <ul style="list-style-type: none"> ... eine angemessene Wohnfläche? ... ein niedriger Kaufpreis/Mietpreis des Hauses/der Wohnung? ... eine ansprechende Ausstattung und der Komfort der Wohnung/des Hauses ? ... an Ihrem neuen Wohnort Eigentum bilden zu können? ... ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis der Wohnung/des Hauses? ... ein eigener Garten oder die Möglichkeit der Gartennutzung? ... gute Umweltbedingungen (z.B. saubere Luft, wenig Lärm, geringe Verkehrsbelastung)? ... ein ansprechendes Wohnumfeld (z.B. viele Grünflächen, reizvolle landschaftliche Umgebung)? ... eine kinderfreundliche Wohnumgebung? ... ein angenehmes soziales Umfeld? ... die Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsort? ... eine gute Anbindung an das Busnetz? ... eine gute Anbindung an schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel? ... eine günstige Verkehrsanbindung für den Pkw (z.B. Anschluss an Autobahn oder Schnellstraße)? ... die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf wie z.B. einem Supermarkt oder Bäcker? ... die Qualität von Schulen und Kindergärten vor Ort? ... , dass der neue Wohnort in der Nähe Ihres alten Stadtteils in [Stadt] liegt? ... eine Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitglieds? ... ein Umzug in die Nähe von Freunden oder Verwandten? <p>„Gibt es weitere sehr wichtige oder wichtige Gründe, warum Sie sich für Ihren jetzigen Wohnstandort entschieden haben, die bisher nicht genannt wurden? Falls ja, welche?“ (offene Fragestellung)</p>
<p>3. Wohnstandortsuche</p> <p>Ich lese Ihnen nun vier Aussagen vor. Bitte sagen Sie mir, welche der vier Aussagen auf Ihre damalige Wohnungssuche am ehesten zutrifft.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ich / Wir haben(n) damals gar nicht nach einer Wohnung gesucht. Diese stand von vornherein fest. (→ Frage 4 wird nicht gestellt) <input type="checkbox"/> Ich / Wir habe(n) gezielt nach einer Wohnung außerhalb von [Stadt] gesucht. (→ Frage 4a wird gestellt) <input type="checkbox"/> Eigentlich wäre(n) ich/wir lieber in [Stadt] wohnen geblieben. (→ Frage 4b wird gestellt) <input type="checkbox"/> Ich / Wir haben sowohl in [Stadt] als auch außerhalb gesucht. (→ Frage 4b wird gestellt)
<p>4. Motive der Haushalte, aus der Kernstadt in das Umland zu wandern</p> <p>a) Warum kam für Sie damals kein Umzug innerhalb von [Stadt] in Frage? (offene Fragestellung) oder: b) Was waren die ausschlaggebenden Gründe dafür, dass Sie bei Ihrer Wohnungssuche damals nicht in [Stadt] fündig geworden sind? (offene Fragestellung)</p>

Quelle: FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 217ff.

Die Umsetzung erfolgt in vier aufeinander aufbauenden Fragestellungen, die sich an den vier in der Abbildung zum Prozessmodell grau hinterlegten Phasen im Entscheidungsprozess orientieren, aus bestimmten Gründen (s.u.) aber nicht eins zu eins mit diesen übereinstimmen (vgl. Abbildung 57). An die Erläuterungen zu diesen vier Fragestellungen anschließend, wird dargestellt, welcher zusätzliche Erkenntnisgewinn über den Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl aus vertiefenden qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern gezogen werden kann.

Auslöser der Wanderungsentscheidung

Im Prozessmodell der Wanderungsentscheidung steht zunächst die Frage im Fokus, was dazu führt, dass der Haushalt die Entscheidung fällt, aus seiner alten Wohnung auszuziehen. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Haushalt gewisse Nachteile bzw. Stressfaktoren an seinem alten Wohnstandort so lange in Kauf nimmt, bis eine Toleranzschwelle der Abweichung seiner realen Wohnsituation von seinen Ansprüchen bzw. Wohnbedürfnissen überschritten wird bzw. er die mit einem Umzug verbundenen monetären und nicht-monetären Kosten geringer einschätzt als den mit einem Umzug zu erzielenden Nutzen. Die Stressfaktoren, die zu dieser Abweichung führen, können haushaltsintern (z.B. ein erhöhter Platzbedarf), aber auch haushaltsextern (z.B. negative Veränderungen im Wohnumfeld) sein. Der Haushalt kann auf den entstehenden Anpassungsdruck reagieren, indem er versucht, die Stressfaktoren abzustellen oder sein Anspruchsniveau zu senken, und in der Konsequenz entscheiden, am alten Wohnstandort zu verbleiben. In Wanderungsmotivstudien, die sich mit tatsächlich realisierten Wanderungen befassen, ist allerdings nur seine dritte Option, die Entscheidung aus der alten Wohnung auszuziehen, von Interesse. Die beiden zuerst genannten Optionen sind daher im hier verwendeten Prozessmodell außerhalb des Entscheidungsprozesses dargestellt.

Die Fortzugsentscheidung des Haushaltes beinhaltet zunächst eine unbegrenzte Zahl an möglichen Zielstandorten. Es steht also zu diesem Zeitpunkt im Allgemeinen noch nicht fest, wo der neue Wohnstandort des Haushaltes liegen wird. Eine Abwanderung in das Umland ist daher zu diesem Zeitpunkt vom Haushalt nicht unbedingt beabsichtigt, vielleicht nicht einmal in Erwägung gezogen worden. Die Fortzugsentscheidung kann in Wanderungsmotivstudien als Frage nach dem „Anlass“ bzw. „Auslöser“ des Umzugs erhoben werden.¹⁵⁹ Wird in den bisher durchgeführten Wanderungsmotivuntersuchungen eine

¹⁵⁹ Eine Frage nach dem Anlass bzw. Auslöser des Umzugs oder dem wichtigsten Umzugsgrund bzw. den -gründen wurde auch in einer Reihe der vorliegenden Wanderungsmotivstudien gestellt. Diese Frage wurde aber i.d.R. nicht sauber von den Gründen für den Fortzug aus der Kernstadt getrennt (BLECK 2005: 67). Dies hat zu einer Reihe von Fehlinterpretationen der vorliegenden Studien geführt. Z.B. wird postuliert, dass Haushalte, die aus persönlichen Gründen umziehen, über kommunale Steuerungsmaßnahmen nicht in der Stadt gehalten werden können (z.B. HEITKAMP 2002a: 16). Dies trifft allerdings nur bedingt zu. So wird ein Haushalt, dessen Wanderung durch persönliche Gründe ausgelöst wird, da er beabsichtigt im Umland zu Verwandten zu ziehen, sicherlich nicht in der Stadt gehalten werden können. Viele andere persönliche Gründe für eine Wanderung, z.B. eine Veränderung der Haushaltsgröße, führen aber zunächst nur dazu, dass der Haushalt eine andere Wohnung sucht. Die im Anschluss an solch eine Wanderungsentscheidung wichtig werdenden Anforderungen an den neuen Wohnstandort, lassen sich durch kommunale Gegenmaßnahmen aber häufig sehr wohl beeinflussen.

Frage nach einem Umzugsanlass gestellt, handelt es sich hierbei i.d.R. um eine geschlossene Frage ohne die Möglichkeit zu Mehrfachnennungen. Dies verkennt, dass auch ein Motivbündel (z.B. die zu kleine Wohnung und geänderte Anforderungen an die Wohnungsbau in der Folge der Geburt eines Kindes) einen Umzug auslösen kann und unterschiedliche Haushalte, die sich in der gleichen Situation befinden, hier unterschiedliche Teilaspekte als Anlass nennen. Dennoch ist der Auslöser der Wanderungsentscheidung i.d.R. weniger komplex als die nachfolgenden Anforderungen an den neuen Wohnstandort (s.u.). Er kann vom befragten Haushalt daher i.d.R. in wenigen Stichworten benannt werden. Hierzu bietet sich eine offene Fragestellung an (vgl. Abbildung 57). Zu empfehlen ist es außerdem, diese Frage im Nachgang zu Faktenfragen zur Wohnsituation am alten Wohnstandort zu stellen, damit dem Befragten auch aus dem Kontext verdeutlicht wird, dass es sich bei dieser Frage um eine Frage nach den Gründen für seine Fortzugsentscheidung handelt.

Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort

Steht der Entschluss umzuziehen erst einmal fest, konkretisiert der Haushalt seine Anforderungen an einen neuen Wohnstandort (bzw. an eine bestimmte Wohnung in einer bestimmten Lage). Wanderungsentscheidungen stellen dabei komplexe Entscheidungssituationen dar, in denen der Handelnde eine Vielzahl an Attributen gegeneinander abwägen muss. In Wohnstandortentscheidungen fließt ein Bündel von Anforderungen an die Wohnungsgröße, den Preis, die Lage und die Ausstattung mit ein, wobei zwischen den einzelnen Standortkriterien ein *trade off* besteht, der dazu führt, dass es keine dominante Lösung für dieses Entscheidungsproblem im Sinne eines Wohnstandortes, der allen anderen in Bezug auf alle Anforderungen des Haushaltes überlegen ist, gibt. Um ein komplexes Entscheidungsproblem zu lösen, muss der Entscheider sein Entscheidungsproblem strukturieren und auf wenige entscheidungsrelevante Kriterien beschränken. Nach welchen Regeln dies im Allgemeinen geschieht, wurde in Kapitel 3.3.5 ausführlich dargelegt. Die dort dargestellten Erklärungsansätze stellen wertvolle Hinweise dar, wie sich Teilaspekte der Abwägung zwischen verschiedenen Standortkriterien erklären lassen. Hierzu zählen z.B. die Aufteilung der Bewertung in eine *Screening*-Phase, in der die Alternativen anhand fundamentaler Attribute bewertet werden, sowie die anschließende Bewertung der verbleibenden Alternativen anhand kompensatorischer Regeln, wie der MAU-Regel, oder die Beschränkung der Zahl der entscheidungsrelevanten Kriterien, zwischen denen ein Haushalt gleichzeitig eine Abwägung treffen kann, auf wenige Kriterien. Offen bleibt jedoch z.B., wie viele und welche Kriterien tatsächlich in die Abwägung einbezogen werden. Aus den dargestellten theoretischen Erklärungsansätzen lässt sich daher nicht eine bestimmte Vorgehensweise ableiten, Standortkriterien in Wanderungsmotivstudien angemessen zu erheben. Die empirische Umsetzung von Teilaspekten, wie z.B. die Analyse multi-attributiver Nutzenmodelle anhand multivariater Regressions-, Diskriminanz- und Pfadanalysen (ROHRMANN/BORCHERDING 1988: 41), eignet sich darüber hinaus nicht für eine empirische Anwendung in der anwendungsorientierten Wanderungsmotivforschung, deren Ergebnisse dem Anspruch der Allgemeinverständlichkeit genügen sollen (vgl. Kapitel 4). Die dargestellten theoretischen Erklärungsansätze bilden daher vielmehr ein Denkgerüst, an dem

sich die Erhebung und Analyse der Anforderungen der Stadt-Umland-Wanderer an ihren neuen Wohnstandort in Wanderungsmotivstudien orientieren kann, ohne diese eins zu eins empirisch umzusetzen.

Aus den vorliegenden Wanderungsmotivstudien lässt sich ableiten, dass sich die Anforderungen der Stadt-Umland-Wanderer an ihren neuen Wohnstandort effektiv über die Bewertung eines Kataloges an potenziell relevanten Standortkriterien erfassen lassen (z.B. BLOTEVOGEL/JESCHKE 2003 und LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN 2002). Dabei ist zunächst sicherzustellen, dass es sich bei den den Probanden vorgelegten Kriterien um einen vollständigen Katalog möglicher Standortanforderungen handelt, da die dargebotenen Kriterien eine aufmerksamkeitsrelevante Wirkung haben. Nicht erwähnte Kriterien werden von Probanden nur selten in einer offenen Kategorie „Sonstiges“ benannt; die Aufmerksamkeit konzentriert sich auf die ausdrücklich erwähnten Kriterien (SELTEN 2000: 131f.). Für die im Rahmen des FoPS-Projektes im Fokus stehenden Fragestellungen hat sich ein Katalog mit 18 Standortkriterien als angemessen erwiesen, der um eine offene Frage zu weiteren möglichen Standortkriterien ergänzt wurde (vgl. Abbildung 57). Um spezifische Forschungsfragen des FoPS-Projektes adressieren zu können, wurden darüber hinaus einzelnen Teilgruppen (z.B. Seniorenhaushalten) über Filterfragen weitere Standortkriterien zur Bewertung vorgelegt (vgl. Fragebogen in Anhang B). Dies ermöglicht es, über die für alle Probanden möglicherweise relevanten Standortkriterien hinaus, Schwerpunkte in der Analyse zu setzen.¹⁶⁰ Der Kriterienkatalog wurde auf der Grundlage der theoretischen Erkenntnisse zu den Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer sowie einer Querauswertung vorliegender Wanderungsmotivstudien entwickelt und nach dem Pretest der telefonischen Haushaltsbefragung leicht modifiziert. Die Vollständigkeit des Kriterienkatalogs wird durch die Hauptstudie der telefonischen Befragung bestätigt. So wurden in der offenen Frage zu weiteren relevanten Entscheidungskriterien zwar immerhin von einem Viertel (26,7%) der Befragten Angaben gemacht. Allerdings beziehen sich diese überwiegend auf Aspekte, die bereits in den geschlossenen Fragen in ähnlicher Form thematisiert wurden (besondere Betonung dieser Aspekte durch den Haushalt). Ansonsten werden lediglich persönliche Gründe (z.B. „Verkäufer bekannt“) oder besondere Anforderungen an Ausstattungsmerkmale der Wohnung (z.B. „behindertengerecht“ oder „Tierhaltung erlaubt“) genannt. In den vertiefenden qualitativen Interviews wurden darüber hinaus Haushalte befragt, die zuvor bereits an der telefonischen Haushaltsbefragung teilgenommen hatten. Vergleicht man die im qualitativen Interview offen erhobenen Standortanforderungen der Haushalte mit der Bewertung des geschlossenen Katalogs an Standortkriterien des standardisierten Interviews, so zeigt sich auch hier, dass die Liste der im telefonischen Interview abgefragten Standortkriterien das Spektrum an möglichen

¹⁶⁰ Auch innerhalb des in Abbildung 57 dargestellten generellen Kriterienkatalogs wurde, der Zielsetzung des FoPS-Projektes entsprechend, ein Schwerpunkt gesetzt, namentlich auf die Bedeutung der Verkehrsanbindungen für die Wohnstandortwahl. In Wanderungsmotivbefragungen mit anderer Schwerpunktsetzung können diese Aspekte weniger differenziert abgefragt werden.

Standortkriterien sehr gut abdeckt, also keine entscheidungsrelevanten Kriterien in dieser Liste fehlen.

Die Bewertung der potenziell für die Standortentscheidung relevanten Kriterien erfolgte, indem den Haushalten in der telefonischen Befragung die Standortkriterien einzeln vorgelesen wurden und diese gebeten wurden, für jedes *item* auf einer Schulnoten-Skala von 1 (sehr wichtig) bis 6 (überhaupt nicht wichtig) zu bewerten, wie wichtig das Kriterium für die Entscheidung war, genau an den im Umland gewählten Wohnstandort zu ziehen.¹⁶¹ Die Ergebnisse der vertiefenden qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern bestätigen, dass die Schulnotenskala sehr gut zur Bewertung der Wichtigkeit der einzelnen Standortkriterien geeignet ist. Die im qualitativen Interview explizit als vorrangig für die Entscheidung relevanten Standortkriterien wurden im telefonischen Interview überwiegend mit „1 = sehr wichtig“ bewertet. Darüber hinaus haben einige Befragte noch weitere Kriterien mit „1“ bewertet, deren Wichtigkeit sich im qualitativen Interview indirekt erschließt. Dies trifft z.B. häufig für das Kriterium „ein eigener Garten oder die Möglichkeit, einen Garten nutzen zu können“ zu. Da das Interview in der Wohnung bzw. dem Haus des Befragten stattfand, wurde dieser offensichtliche Aspekt nicht explizit im Interview angesprochen. Auch mit „2“ wurden häufig Kriterien bewertet, deren Entscheidungsrelevanz sich eher indirekt aus dem qualitativen Interview erschließen (z.B. „gute Umweltbedingungen“). Mit „3“ bis „5“ werden häufig solche Kriterien benannt, die für den Haushalt insofern nicht entscheidungsrelevant waren, als er eine Verschlechterung gegenüber seinem alten Wohnstandort in Kauf nimmt (insbesondere „die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten“ sowie die beiden Kriterien zur Anbindung an den ÖV), die ihn aber dennoch irgendwie betreffen, z.B. indem er nun längere Wege für Versorgungswege zurücklegt. Und schließlich werden mit „6“ = „überhaupt nicht wichtig“ i.d.R. jene Aspekte bewertet, die auf den Haushalt nicht zutreffen (wie die Nähe zum Arbeitsplatz bei Rentnerhaushalten).

Aus einem Vergleich der im qualitativen Interview offen erhobenen Standortanforderungen mit der quantitativen Bewertung der Zielstandortkriterien lassen die Antworten von jenen Haushalten, die gar keinen Suchprozess durchlaufen haben (z.B. K13, K18), z.B. da der Umzug eine „Gelegenheit“ war, zu Freunden zu ziehen (K18), darauf schließen, dass diese Haushalte mit ihren Antworten in der telefonischen Befragung lediglich ihre tatsächliche Wohnsituation nachzeichnen, nicht aber die Standortkriterien tatsächlich in ihrer Wichtigkeit bewerten. In zukünftigen Wanderungsmotivbefragungen sollte die Frage zu den potenziellen Wohnstandorten (Frage 3 in Abbildung 57) daher vor dem Fragenblock zu den Standortkriterien gestellt werden und bei den Haushalten, die angeben „der neue

¹⁶¹ In einer telefonischen Befragung, die auf kurze Fragestellungen angewiesen ist und nicht mit Hilfsmitteln wie Listen arbeiten kann (vgl. Kapitel 7.1), besteht zur Bewertung von einzelnen Standortkriterien durch die Probanden keine Alternative. Diese wird aber auch für schriftliche Befragungen empfohlen, in denen es generell auch möglich wäre, eine andere Form der Bewertung zu wählen, z.B. die Probanden die Standortkriterien nach ihrer Wichtigkeit ordnen zu lassen. Da es sich aber um eine Vielzahl an Kriterien handelt, besteht dabei die Gefahr, dass die Probanden einige Kriterien als gleichwertig erachten und somit willkürlich in eine bestimmte Reihenfolge bringen würden.

Wohnstandort stand von vorne herein fest“, über eine Filterführung auf die Bewertung von Standortkriterien verzichtet werden. Stattdessen könnte in einer offenen Frage abgefragt werden, warum der neue Wohnstandort von Anfang an bereits feststand. Sowohl die Frage nach den Standortkriterien wie auch die Frage zur Wohnstandortsuche sollten im Anschluss an Faktenfragen zur Wohnsituation am neuen Wohnstandort gestellt werden, um dem Befragten aus dem Kontext zu verdeutlichen, dass es nun um Gründe für die Wahl des neuen Wohnstandortes geht.

Wohnstandortsuche

Im Prozessmodell der Wanderungsentscheidung stehen die Anforderungen der Stadt-Umland-Wanderer an ihren neuen Wohnstandort in einem direkten Zusammenhang mit der Wohnstandortsuche. Die Entwicklung von Anforderungen und die Bewertung potenzieller neuer Wohnstandorte anhand dieser Standortkriterien erfolgt in einem iterativen Prozess. Dieser geht einerseits mit Lernprozessen des Haushaltes einher und andererseits findet ein Abgleich der verfügbaren Ressourcen des Haushaltes mit den *constraints* des Wohnungsmarktes statt. Dieser Rückkopplungsprozess kann in einer standardisierten Befragung nicht angemessen erhoben werden, insbesondere da die Haushalte *ex post* nur die letztendlich entscheidungsrelevanten Kriterien benennen können. Vertiefende Erkenntnisse über den Rückkopplungsprozess zwischen Standortkriterien und Wohnstandortsuche können hingegen qualitative Interviews bieten (s.u.). In der standardisierten Befragung stehen im Hinblick auf die Wohnstandortsuche daher vor allem die räumlichen Aspekte dieser Suche (Stadt \Leftrightarrow Umland) im Fokus, indem erhoben wird, wo innerhalb der Stadtregion der Haushalt nach einer neuen Wohnung gesucht hat und ob er dabei eine Präferenz für einen Wohnstandort in der Kernstadt oder im Umland hatte (Frage 3 in Abbildung 57). Wie bereits dargelegt, sollte diese Frage in zukünftigen Wanderungsmotivbefragungen bereits vor der Erhebung der Standortkriterien der Haushalte gestellt werden, um die Antwort „Wohnstandort stand fest“ als Filter nutzen zu können (s.o.).

Die Frage zur Wohnstandortsuche der Stadt-Umland-Wanderer fließt auch als eine von zwei Dimensionen in die Typologie zur Differenzierung durch kommunale Gegenstrategien und -maßnahmen „beeinflussbarer“ und „nicht beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer ein (Forschungslücke 4, vgl. Kapitel 11.1). Hierbei hat sich herausgestellt, dass unter den Haushalten, die bei der Frage zur Wohnstandortwahl angeben, „lieber in der Kernstadt geblieben“ zu sein, ein kleiner Anteil an Haushalten ist, die sich zwar vermutlich in der Kernstadt sehr wohl gefühlt haben und aus diesem Grund lieber dort wohnen geblieben wären, die aber in gewisser Weise gezwungen waren, ins Umland zu ziehen, da sie dort z.B. eine Arbeitsstelle gefunden haben. Die Frage zur Wohnstandortwahl und den potentiellen Wohnstandorten der Haushalte hätte daher im Nachhinein betrachtet etwas anders formuliert werden sollen: Es hätte nicht gefragt werden sollen, ob dieser Haushalt „lieber in der Kernstadt geblieben“ wäre, sondern ob er seine Suche zunächst auf die Kern-

stadt konzentriert hat und erst im Umland gesucht hat, nachdem er in der Kernstadt nicht fündig geworden ist. (vgl. Kapitel 11.1)¹⁶²

Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen

Die letztendliche Entscheidung eines Haushaltes für einen neuen Wohnstandort markiert das Ende des Entscheidungsprozesses. Sie stellt die aus der subjektiven Wahrnehmung des Haushaltes beste Lösung für sein Entscheidungsproblem dar. Dies kann auch einen Verbleib am alten Wohnstandort bedeuten. In Bezug auf die Zielsetzung dieser Arbeit werden aber nur solche Fälle weiter betrachtet, in denen die beste Lösung in einer Wanderung besteht und damit raumwirksam wird. Die Entscheidung für einen neuen Wohnstandort impliziert auch die Handlungsfolgen für den Haushalt selbst und das „soziale System“.¹⁶³

Im Kontext der Entwicklung von Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ist darüber hinaus relevant, dass der Haushalt zu diesem Zeitpunkt des Entscheidungsprozesses in der Lage ist, seine Motive dafür zu benennen, warum er von der Kernstadt in das Umland gezogen ist. Obwohl es Ziel der kommunalen Wanderungsmotivuntersuchungen ist, herauszufinden, warum Haushalte die Kernstadt verlassen und ins Umland abwandern, können nahezu alle vorliegenden Wanderungsmotivuntersuchungen diese Frage höchstens indirekt beantworten, indem ggf. der Anlass des Umzugs sowie die Anforderungen an den neuen Wohnstandort abgefragt werden, nicht hingegen die Motive, warum der Haushalt nicht innerhalb der Kernstadt erneut nach einer Wohnung gesucht hat bzw. dort nicht fündig geworden ist. Möglichkeiten, dies zu erfassen, bestehen darin, einer Frage nach dem aktuellen Anlass für den Wohnungswechsel eine Frage nachzuordnen, weshalb kein Umzug innerhalb der Stadt in Frage kam, oder zu fragen, unter welchen Umständen ein Verbleib des Haushaltes am alten Wohnort denkbar gewesen wäre (BLECK 2005: 67). Solch eine Fragestellung wurde im Erhebungsinstrument des FoPS-Projektes als offene Frage berücksichtigt. Diese wurde als Filterfrage aus der Frage zur Wohnstandortsuche formuliert und auf jene Haushalte beschränkt, die überhaupt explizit nach einem

¹⁶² In der im Rahmen des FoPS-Projektes durchgeführten standardisierten Befragung wurde der Aspekt der Wohnstandortsuche auf den dargelegten räumlichen Aspekt beschränkt. Für Wanderungsmotivstudien, die der Entwicklung von Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl dienen sollen, erscheint es darüber hinaus sinnvoll, zu erheben, über welche Informationskanäle sich der Haushalt informiert hat, sowie ggf. zusätzlich zu erheben, zu welchen Standortkriterien er auf diese Weise Informationen eingeholt hat.

¹⁶³ Wesentliche Handlungsfolgen für den Haushalt selbst wurden in der Befragung erhoben, indem einerseits die Zufriedenheit der Haushalte vor und nach dem Umzug erhoben wurde und die Probanden andererseits gebeten wurden, ausgewählte Aspekte der aktuellen Wohnung sowie der Wohnumgebung im Vergleich zu ihrem letzten Wohnstandort zu bewerten (Frage 41, s. Fragebogen der telefonischen Haushaltsbefragung in Anhang B).

neuen Wohnstandort suchen mussten. Sie wurde so formuliert, dass sie Rückschlüsse auf mögliche Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung erlaubt (vgl. Abbildung 57).¹⁶⁴

Qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern

Vertiefende qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern können dazu beitragen, den komplexen Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl im Detail zu erfassen. Diese können sich den generellen Vorteil qualitativer Erhebungsmethoden zu Nutze machen, den Bezugsrahmen des Befragten bei der Fragenbeantwortung mitzuerfassen und so Einblicke in die Relevanzstrukturen und die Erfahrungshintergründe des Probanden zu erlangen (vgl. Kapitel 7.2). Dies kann z.B. dazu genutzt werden, die für den Haushalt tatsächlich bei der Wohnstandortwahl entscheidungsrelevanten Kriterien zu ermitteln oder die im Prozessmodell der Wanderungsentscheidung dargestellten Rückkopplungsprozesse zwischen den Standortanforderungen und der Wohnstandortsuche zu erfassen, indem nach Veränderung der Wichtigkeit von Standortkriterien während der Wohnungssuche gefragt wird sowie der Einfluss von Ressourcen und *constraints* auf die Wohnstandortwahl erhoben wird. Auch ist es in einem *face to face*-Interview im Gegensatz zu standardisierten Befragungen zumindest ansatzweise möglich, zu erfassen, ob sich der Haushalt seine Entscheidung im Nachhinein „schönredet“ (Problem der nachträglichen Rationalisierung von Entscheidung, vgl. Kapitel 4.2). Hinweise hierauf können z.B. Widersprüche des Probanden im Verlauf des Interviews zur Bedeutung bestimmter Standortkriterien bieten.

Im Rahmen dieser Arbeit wurden die vertiefenden qualitativen Interviews auch genutzt, um die quantitative Typologie zur Differenzierung „beeinflussbarer“ und „nicht-beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer zu stützen (vgl. Kapitel 11.1). Daher wurden bewusst Probanden aus beiden Gruppen auch in den qualitativen Interviews befragt. In kommunalen Wanderungsmotivstudien, die gezielt auf die Entwicklung von Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung ausgerichtet sein sollen, können die qualitativen Interviews hingegen aus Effizienzgründen auf die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer beschränkt werden. Eine Differenzierung „beeinflussbarer“ und „nicht beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer in einer standardisierten Wanderungsmotivbefragung kann hierbei als Grundlage für die Auswahl von „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern für vertiefende qualitative Interviews genutzt werden.

¹⁶⁴ Ein wesentlicher Vorteil der offenen Formulierung der Frage zu den Abwanderungsmotiven des Haushaltes ist es, dass so nur die tatsächlich entscheidungsrelevanten Aspekte erfasst werden. Dem steht als Nachteil gegenüber, dass die Erhebung keine Aussagen darüber erlaubt, worin konkret bestimmte Defizite der Kernstadt bestehen, da die Antworten der Probanden teilweise sehr allgemein bleiben („keine passende Wohnung in der Kernstadt gefunden“). Solche Aspekte könnten in anderen Wanderungsmotivbefragungen ggf. über eine zusätzliche Frage nach den Vorteilen und Defiziten kernstädtischer Wohnstandorte erfasst werden.

9.2 Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragung

Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl wurde in der telefonischen Haushaltsbefragung anhand der in Abbildung 57 (S. 195) dargestellten vier aufeinander aufbauenden Fragestellungen erhoben, welche aus dem in Kapitel 3.3.5 dargestellten theoretischen Prozessmodell zur Erklärung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl abgeleitet wurden. Auch der Aufbau dieses Kapitels orientiert sich an diesen Phasen des Entscheidungsprozesses. Der Fokus der Auswertung in dieser Arbeit liegt – wie bereits bei den in Kapitel 8 dargestellten Mustern der Stadt-Umland-Wanderung – auf den regionalen Unterschieden zwischen den vier Fallregionen.

9.2.1 Auslöser der Wanderungsentscheidung

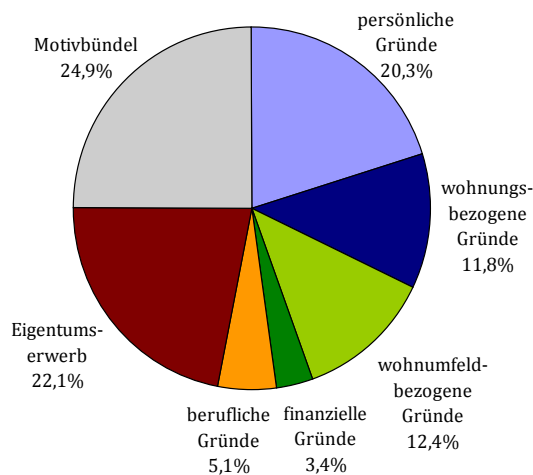
Eine Wanderungsentscheidung ist eine langfristige Entscheidung, die für den Haushalt mit hohen Transaktionskosten verbunden ist. Hierzu zählen, neben den direkten umzugsbedingten Kosten, die Kosten- und Zeitaufwände, die im Rahmen der Wohnungssuche entstehen sowie Nachteile, die der Umzug z.B. im Hinblick auf den Kontakt zu Freunden und Verwandten am alten Wohnort und auf das „Eingewöhnen“ am neuen Wohnort hat. Dies führt dazu, dass Haushalte gewisse Nachteile bzw. Stressfaktoren des alten Wohnstandortes in Kauf nehmen, solange sie diese geringer einschätzen als den mit dem Umzug verbundenen Nutzen. Treten im Laufe der Zeit weitere Stressfaktoren auf, kumulieren sich diese bis sie irgendwann die „innere Waage“ des Haushaltes zu Gunsten eines Umzugs zum Kippen bringen. Aber auch ein einzelnes Ereignis, wie der Zusammenzug mit dem Partner oder die Geburt eines Kindes, kann die Entscheidung, aus der alten Wohnung auszuziehen, auslösen. I.d.R. steht zum Zeitpunkt des Entschlusses umzuziehen noch nicht fest, wo der neue Wohnstandort des Haushaltes liegen wird.¹⁶⁵ Bezogen auf Stadt-Umland-Wanderungen bedeutet dies, dass zu diesem Zeitpunkt eine Abwanderung in das Umland vom Haushalt nicht unbedingt beabsichtigt, vielleicht nicht einmal in Erwägung gezogen wird.

Der Auslöser der Wanderungsentscheidung wurde in der telefonischen Haushaltsbefragung als offene Frage formuliert (*„Welche Gründe waren damals ausschlaggebend für den Umzug?“*) und für die Auswertung codiert. Hierzu wurden sechs inhaltliche Hauptkategorien gebildet, die jeweils in zwei bis neun Einzelmotive untergliedert wurden. Ungefähr drei Viertel der Haushalte konnte einen spezifischen Auslöser für den Umzug nennen,

¹⁶⁵ Eine Ausnahme bildet z.B. der Zuzug in die Wohnung des Partners.

bei den restlichen Haushalten setzt sich der Auslöser aus einem Bündel von bis zu vier Einzelmotiven zusammen (vgl. Abbildung 58).

Abbildung 58: Auslöser der Wanderungsentscheidung (ohne Mehrfachnennungen)



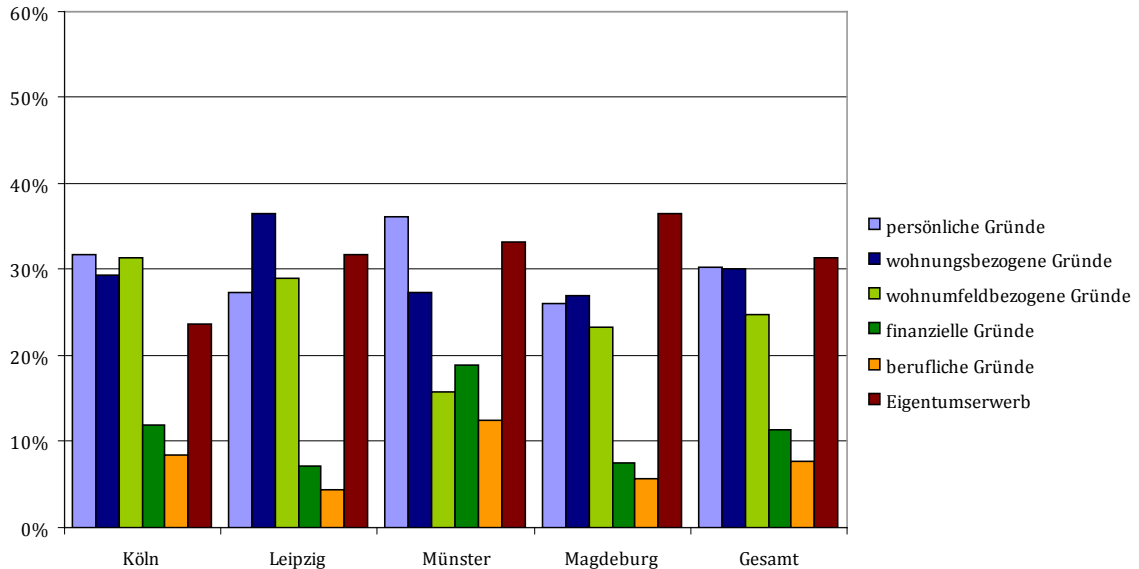
Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Betrachtet man zunächst nur die sechs Hauptkategorien (mit Mehrfachnennungen), so sind der Eigentumserwerb sowie persönliche und wohnungsbezogene Gründe, die jeweils von ca. 30% der Haushalte genannt wurden, als Auslöser einer Wanderungsentscheidung in etwa gleichbedeutend. Die Eigentumsbildung kann damit, entgegen der öffentlichen Wahrnehmung (vgl. Kapitel 4.1), *nicht* als der Hauptauslöser für Stadt-Umland-Wanderungen bezeichnet werden. Dennoch ist der Eigentumserwerb ein sehr wichtiger Auslöser unter mehreren. Die hohe Bedeutung persönlicher Motive steht in einem engen Zusammenhang damit, dass ca. ein Drittel der

Haushalte im Zuge des Umzugs ihre Zusammensetzung ändern (vgl. Kapitel 8.1). Während die Eigentumsbildung und persönliche Gründe häufig als alleiniger Auslöser einer Wanderungsentscheidung stehen, spielen wohnungsbezogene Auslöser zwar in der Summe für sehr viele Haushalte als Auslöser eine Rolle, werden dabei aber i.d.R. nicht als einziger Auslöser, sondern in Kombination mit anderen Motiven genannt. Dasselbe gilt für wohnumfeldbezogene Motive, die unter allen Auslösern (mit Mehrfachnennungen) einen Anteil von 25% erreichen, als alleiniger Auslöser aber, ebenso wie die wohnungsbezogenen Gründe, nur einen Anteil von 12% erreichen (vgl. Abbildung 58 und Abbildung 59). Finanzielle Motive spielen als Auslöser einer Wanderungsentscheidung kaum eine Rolle. Selbst unter den Antworten mit Mehrfachnennungen erreichen sie nur einen Anteil von gut 10%. Dies ist dadurch zu erklären, dass über den Auslöser der Wanderungsentscheidung zunächst nur eine Notwendigkeit festgestellt wird, umziehen zu wollen oder zu müssen, aber noch keine Entscheidung über einen möglichen Zielstandort getroffen wird. Finanzielle Motive spielen daher lediglich in dem Sinne eine untergeordnete Rolle, als dass die Haushalte nur selten umziehen, da sie ihre alte Wohnung in der Kernstadt finanziell nicht mehr tragen können bzw. als zu teuer empfinden. Als Standortkriterium bei der Wahl des Zielstandortes und als Motiv, aus der Kernstadt in das Umland zu ziehen, sind sie hingegen häufig ausschlaggebend (vgl. Kapitel 9.2.2 und 9.2.4). Die sehr geringe Bedeutung beruflicher Gründe als Auslöser einer Stadt-Umland-Wanderung deckt sich mit der theoretischen Abgrenzung zwischen Nah- und Fernwanderungen. Nahwanderungen werden demnach als wohnungsmarktbedingte Wanderungen definiert, bei denen der Haushalt lediglich seinen Wohnstandort verändert, seine übrigen Aktivitätenstandorte aber überwiegend beibehält, während mit einer Fernwanderung die vollständige Verlagerung aller räumli-

cher Aktivitäten verbunden ist, was häufig auf den Wechsel eines Arbeits- oder Ausbildungsplatzes zurückzuführen ist (KULS/KEMPER 2000: 247f.).

Abbildung 59: Auslöser der Wanderungsentscheidung: Kategorien nach Regionen



Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die Bedeutung der einzelnen Motivgruppen als Auslöser einer Stadt-Umland-Wanderung weist regionale Besonderheiten auf:

- *Köln:* In dieser Region sticht die überproportionale Bedeutung wohnumfeldbezogener Motive hervor, während das Motiv Eigentumserwerb deutlich seltener genannt wird als in den anderen Regionen.
- *Leipzig:* Wohnungsbezogene Gründe haben eine überproportionale Bedeutung.
- *Münster:* Wohnumfeldbezogene Motive spielen in dieser Region als Auslöser der Wanderungsentscheidung nur eine untergeordnete Rolle. Persönliche und insbesondere finanzielle Motive werden hingegen überproportional genannt. Letzteres spiegelt sich im gesamten Entscheidungsprozess des Haushaltes wider.
- *Magdeburg:* Die Eigentumsbildung ist in dieser Region der mit Abstand häufigste Auslöser für Stadt-Umland-Wanderungen. Alle übrigen Motive werden hingegen seltener genannt als in den übrigen Regionen.

Bei einer nach Einzelmotiven differenzierten Betrachtung der Auslöser der Wanderungsentscheidung tritt der Wunsch nach Wohneigentum in allen Regionen deutlich als bedeutsamstes Einzelmotiv hervor (vgl. Tabelle 13). In den westdeutschen Fallregionen folgen – häufig in Kombination – die zu kleine Wohnung und die Geburt eines Kindes bzw. der gestiegene Platzbedarf durch Kinder. Dieser Befund deckt sich mit dem in den westdeutschen gegenüber den ostdeutschen Fallregionen überproportionalen Anteil an Familienhaushalten unter der Stadt-Umland-Wanderern (vgl. Kapitel 8.1). Die aus Münster abwandernden Haushalte nennen zusätzlich das schlechte Preis-Leistungs-Verhältnis (11,6%). In den ostdeutschen Fallregionen wird überproportional häufig der schlechte

Sanierungszustand der Wohnung genannt (Leipzig: 8,3%; Magdeburg 5,7%). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die nach der Wende eingesetzte umfassende Modernisierung des Wohnungsbestandes in den neuen Bundesländern im Untersuchungszeitraum noch nicht für alle Wohnungsbestände abgeschlossen war. Vor allem von ehemaligen Leipziger Haushalten wird als weiterer Auslöser vergleichsweise häufig der „Stadtumbau“ (Abriss des Gebäudes, anstehende grundlegende Sanierung oder hoher Wohnungsleerstand im Gebäude) bzw. eine Kündigung durch den Vermieter allgemein genannt (7,5%). Differenziert man die Auslöser der Stadt-Umland-Wanderung nach internen und externen Stressoren (vgl. Kapitel 3.3.5), so zeigt sich, dass als Auslöser der Wanderungsentscheidungen überwiegend haushaltsinterne Stressoren, also sich wandelnde Ansprüche der Haushalte, stehen, während externe Stressoren, wie eine Kündigung der Wohnung oder ein sich änderndes Wohnumfeld deutlich seltener genannt werden.

Eine detaillierte Betrachtung der persönlichen Auslöser einer Wanderungsentscheidung zeigt, dass sich hierunter nur zum Teil Motive verbergen, die nicht seitens der Kommunen zu beeinflussen sind (z.B. Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden). Andere, z.B. die Geburt eines Kindes, bedingen hingegen zunächst nur, dass der Haushalt eine neue Wohnung sucht. Es sind also nicht, wie in der Literatur teilweise unterstellt (vgl. Fußnote 159 auf S. 196), alle durch persönliche Gründe ausgelösten Stadt-Umland-Wanderungen grundsätzlich nicht durch kommunale Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderung zu beeinflussen. Dies verdeutlicht noch einmal die Wichtigkeit sowohl einer theoretisch fundierten Erhebung der Wanderungsmotive wie auch von präzisen Begriffsverwendungen in der Analyse. Die wohnumfeldbezogenen Auslöser setzen sich aus einer Vielzahl an Einzelmotiven zusammen, von denen lediglich das Motiv „Lärm oder andere Umweltbeeinträchtigungen“, als einziges „hartes“ Motiv innerhalb dieser Motivgruppe, für sich genommen einen Anteil von mehr als 5% erreicht (vgl. Tabelle 13). Haushalte, deren Abwanderung vom Anfang des Entscheidungsprozesses an eine „Stadtflucht“ darstellt, die also als Auslöser das Motiv „aufs Land ziehen“ nennen, machen mit 4% nur einen verschwindend geringen Anteil der Stadt-Umland-Wanderungen aus.

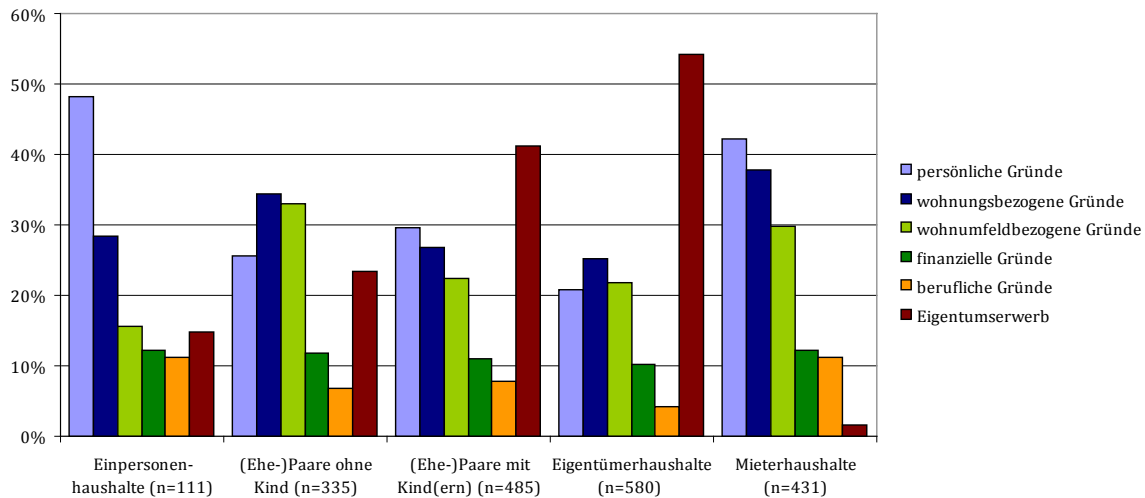
Tabelle 13: Auslöser der Wanderungsentscheidung (Einzel motive)

		Köln	Leipzig	Münster	Magdeburg	Gesamt
persönliche Gründe	Haushaltsvergrößerung: Zusammenzug mit dem Partner	6,7%	4,8%	6,8%	6,6%	6,2%
	Haushaltsvergrößerung: Kind(er)	12,0%	4,8%	14,5%	3,5%	8,7%
	Haushaltsverkleinerung	3,0%	4,4%	3,6%	2,6%	3,4%
	Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden	3,7%	7,1%	4,4%	5,3%	5,1%
	gesundheitliche Gründe	0,7%	2,4%	3,6%	1,8%	2,1%
	sonstige persönliche Gründe	5,7%	4,0%	3,2%	6,2%	4,8%
wohnungsbezogene Gründe	Wohnung zu klein	14,7%	8,7%	14,5%	7,0%	11,2%
	Wohnung unzureichend saniert	2,0%	8,3%	2,0%	5,7%	4,5%
	Probleme mit dem Vermieter	2,0%	2,8%	2,8%	2,6%	2,6%
	unpassende Wohnungsausstattung	3,7%	5,2%	1,6%	2,6%	3,3%
	Wunsch nach Garten	2,7%	0,8%	2,0%	2,6%	2,0%
	Wohnung zu groß	1,3%	2,0%	2,8%	1,8%	2,0%
	Kündigung (Stadtumbaumaßnahmen bzw. durch Vermieter)	1,7%	7,5%	0,8%	3,1%	3,3%
	sonstige wohnungsbezogene Gründe	1,3%	1,2%	0,8%	0,4%	0,9%
wohnumfeldbezogene Gründe	fehlende Grünflächen	2,7%	1,6%	0,8%	2,6%	1,9%
	Lärm oder andere Umweltbeeinträchtigungen	6,4%	6,7%	2,0%	6,2%	5,3%
	schlechtes soziales Umfeld	4,7%	6,7%	1,2%	2,2%	3,7%
	Wohnumgebung nicht kindgerecht	4,0%	0,8%	1,6%	1,3%	1,9%
	schlechte Versorgungssituation	0,7%	0,0%	3,6%	0,0%	1,1%
	unattraktive Wohnumgebung	4,0%	3,2%	0,4%	2,2%	2,5%
	Probleme mit den Nachbarn	1,3%	2,8%	2,4%	1,8%	2,1%
	"aufs Land ziehen"	5,4%	4,4%	2,4%	4,4%	4,2%
	sonstige wohnumfeldbezogene Gründe	2,3%	2,8%	1,2%	2,6%	2,2%
finanzielle Gründe	Wohnung zu teuer	5,0%	3,6%	4,4%	2,2%	3,8%
	schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis	5,4%	1,6%	11,6%	1,3%	5,0%
	gestiegene Wohnkosten	1,0%	1,6%	1,6%	1,3%	1,4%
	sonstige finanzielle Gründe	0,7%	0,8%	1,2%	2,2%	1,2%
berufliche Gründe	Arbeitsplatzwechsel	2,3%	1,6%	0,8%	1,3%	1,5%
	Entfernung zum Arbeitsplatz	3,0%	1,2%	6,4%	3,1%	3,4%
	sonstige berufliche Gründe	3,0%	1,6%	5,2%	1,3%	2,8%
Eigentumserwerb	Wunsch nach Wohneigentum	22,4%	28,6%	31,7%	31,7%	28,6%
	Erbe/Schenkung	1,3%	3,2%	1,6%	4,8%	2,7%

Mehrfachnennungen möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 60: Auslöser nach Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen



Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die einzelnen Haushaltstypen nennen unterschiedliche Auslöser für ihre Wanderungsentscheidung. Die Wanderungen der Einzelpersonenhaushalte sind zu fast der Hälfte persönlich motiviert. Als die bedeutsamsten Einzelmotive werden vor allem ein Umzug in die Nähe von Freunden und Verwandten sowie Haushaltsverkleinerungen genannt. Der „Wunsch nach Wohneigentum“, welcher insgesamt das bei weitem am häufigsten genannte Einzelmotiv ist (s.o.), rangiert bei den Einzelpersonenhaushalten erst an vierter Stelle. Bei den Paarhaushalten ist in Bezug auf die in Kategorien eingeteilten Auslöser kein eindeutiges Hauptmotiv auszumachen. Persönliche, wohnungsbezogene und wohnumfeldbezogene Gründe sowie die Eigentumsbildungen erreichen alle einen Anteil in der Größenordnung zwischen 24% und 34%. Die von den Familienhaushalten genannten Auslöser spiegeln das wider, was man unter den „klassischen“ Motiven der Suburbanisierung zusammenfassen kann: ein „Wunsch nach Wohneigentum“, die Geburt von Kinder sowie – häufig in Folge davon – eine zu kleine Wohnung. Bei den Eigentümerhaushalten ist die Eigentumsbildung zwar klar der meistgenannte Auslöser, er wird aber „nur“ von etwas mehr als der Hälfte der Haushalte genannt. Eine Eigentumsbildung stand daher am Anfang des Entscheidungsprozesses längst nicht für alle Haushalte, die später im Umland im Eigentum wohnen, als „Muss“ zur Debatte. Häufig war für diese Haushalte auch ein steigender Platzbedarf ausschlaggebend. Mieterhaushalte nennen als Auslöser der Wanderungsentscheidung überwiegend persönliche Gründe. Gleichbedeutend werden dabei eine Haushaltsvergrößerung durch die Geburt von Kindern, der Zusammenzug mit dem Partner sowie ein Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden angegeben. (vgl. Abbildung 60 und Tabelle 14).

Tabelle 14: Auslöser der Wanderungsentscheidung: die fünf wichtigsten Einzelmotive nach Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen

Rang	Einpersonenhaushalt (n=111)	(Ehe-)Paare ohne Kind (n=335)	(Ehe-)Paare mit Kind(ern) (n=485)	Eigentümerhaushalte (n=580)	Mieterhaushalte (n=431)	Gesamt
1	Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden (13,6%)	Wunsch nach Wohneigentum (20,4%)	Wunsch nach Wohneigentum (38,9%)	Wunsch nach Wohneigentum (49,7%)	Wohnung zu klein (12,8%)	Wunsch nach Wohneigentum (28,6%)
2	Haushaltsverkleinerung (12,2%)	Lärm oder andere Umweltbeeinträchtigungen (9,8%)	Haushaltsvergrößerung: Kind(er) (17,8%)	Wohnung zu klein (10,4%)	Haushaltsvergrößerung: Kind(er)	Wohnung zu klein (11,4%)
3	sonstige persönliche Gründe (12,1%)	Wohnung zu klein (8,4%)	Wohnung zu klein (15,2%)	Haushaltsvergrößerung: Kind(er) (9,3%)	Haushaltsvergrößerung: Zusammenzug mit dem Partner	Haushaltsvergrößerung: Kind(er) (8,7%)
4	Wunsch nach Wohneigentum (11,7%)	Wohnung unzureichend saniert (7,4%)	Haushaltsvergrößerung: Zusammenzug mit dem Partner (7,0%)	schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis (6,2%)	Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden (je 8,3%)	Haushaltsvergrößerung: Zusammenzug mit dem Partner (6,2%)
5	gesundheitliche Gründe (5,7%)	Haushaltsvergrößerung: Zusammenzug mit dem Partner (7,1%)	schlechtes Preis-/Leistungsverhältnis (6,3%)	Erbe/ Schenkung (4,5%)	sonstige persönliche Gründe (7,7%)	Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden (5,9%)

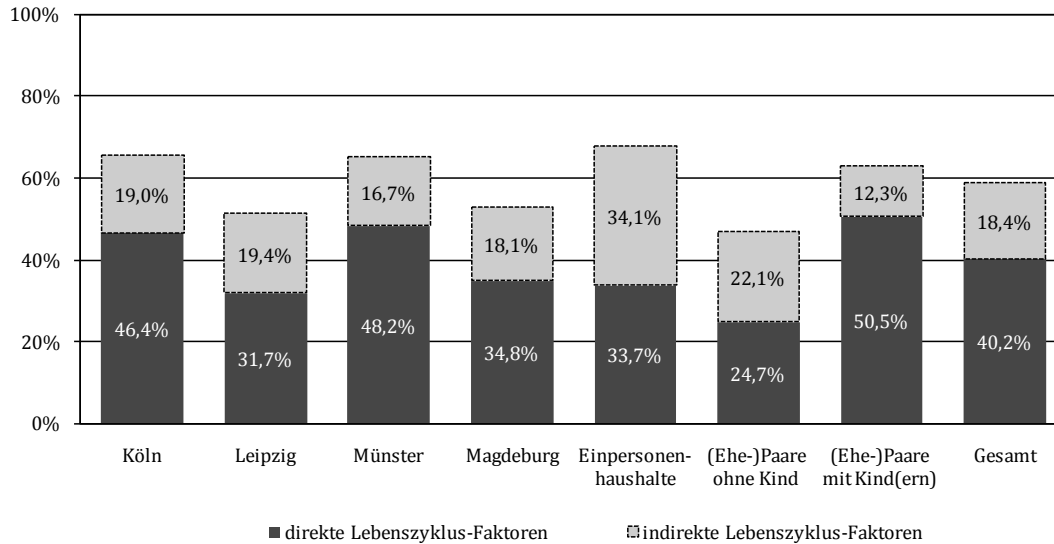
* Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die bisher dargestellten empirischen Erkenntnisse zum Auslöser von Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer deuten bereits darauf hin, dass diese häufig in Phasen des Umbruchs im Lebensverlauf getroffen werden, und bestätigen damit das Lebenszyklus- bzw. Lebensverlaufskonzept als bedeutendes theoretisches Konzept zur Erklärung von nähräumlichen Wanderungen (vgl. Kapitel 3.3.2). Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass bei zumindest 40% der Haushalte ein Umbruch im Lebensverlauf Anlass des Umzuges ist, da sie entweder angeben, dass sich die Zusammensetzung des Haushaltes mit dem Umland geändert hat bzw. diese Haushaltsveränderungen als Anlass des Umzuges nennen (direkte Lebenszyklus-Faktoren). Nimmt man die Faktoren hinzu, die indirekt auf Umbrüche im Lebensverlauf hindeuten, wie der Wunsch nach einer kindergerechten Wohnumgebung oder größeren Wohnung, spielen Umbrüche im Lebensverlauf für fast 60% der Haushalte eine Rolle, wobei der Anteil bei Einpersonnen- und Familienhaushalten

(nach dem Umzug) deutlich höher ist als bei Paarhaushalten und in den westdeutschen Fallregionen höher ist als in den ostdeutschen Fallregionen (vgl. Abbildung 61).¹⁶⁶

Abbildung 61: Bedeutung von Umbrüchen im Lebensverlauf als Umzugsanlass



direkte Lebenszyklusfaktoren: Frage 4: persönliche Gründe: Haushaltsveränderungen bzw. Frage 43: Veränderungen der Haushaltgröße / Haushaltszusammensetzung mit dem Umzug

indirekte Lebenszyklusfaktoren: Frage 4: persönliche Gründe: Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden, gesundheitliche Gründe bzw. sonstige persönliche Gründe; wohnungsbezogene Gründe: Wohnung zu klein, Wohnungsausstattung unzureichend, Wunsch nach Garten bzw. Wohnung zu groß; wohnumfeldbezogene Gründe: Wohnumgebung nicht kindgerecht

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

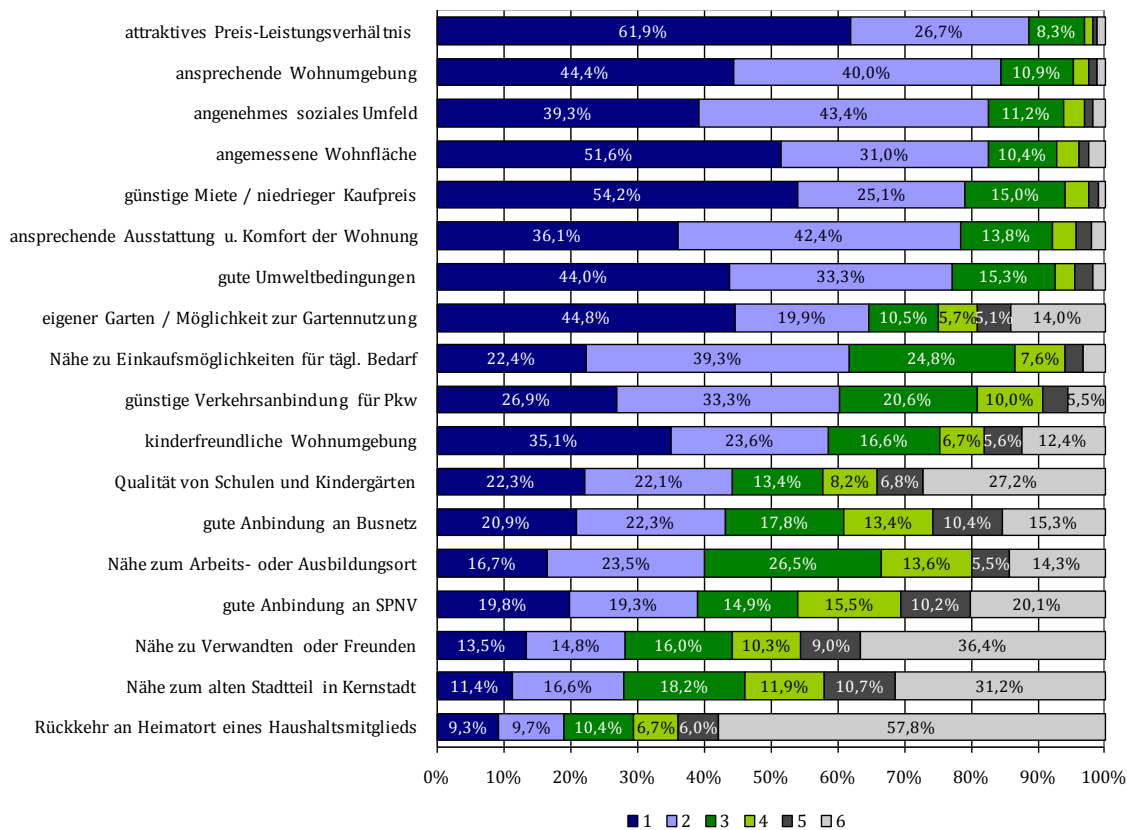
9.2.2 Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort

Steht der Entschluss eines Haushaltes umzuziehen erst einmal fest, überlegt er in einem nächsten Schritt, welche Anforderungen er an die Wahl des konkreten Wohnstandortes (bzw. an die Wahl einer bestimmten Wohnung in einer bestimmten Umgebung und Lage) stellt. Dieser Anforderungskatalog setzt sich aus einer Vielzahl an „harten“ und „weichen“ Einzelaspekten zusammen. Dies führt dazu, dass die Entscheidung für den neuen Wohnstandort ein komplexes Entscheidungsproblem darstellt. Zwischen den einzelnen Anforderungen des Haushalts bestehen Zielkonflikte, z.B. zwischen den Anforderungen „große Wohnfläche“ und „geringer Preis“. Außerdem ist es einem Haushalt aufgrund der beschränkten kognitiven Fähigkeiten des Menschen kaum möglich, eine Abwägung zwischen

¹⁶⁶ Es ist davon auszugehen, dass die direkten Lebenszyklus-Faktoren die Bedeutung von Umbrüchen im Lebensverlauf als Umzugsauslöser unterschätzen, während die indirekten Faktoren diese überschätzen. So werden z.B. bei ersteren Umzüge von älteren Alleinstehenden, die einige Jahre nach dem Tod des Ehepartners in die Nähe ihrer Kinder ziehen oder Umzüge von Paaren im Hinblick auf eine geplante Familiengründung nicht erfasst, während die unter den indirekten Lebenszyklus-Faktoren subsummierten Gründe zwar häufig, aber nicht zwangsläufig auf einen Umbruch im Lebensverlauf hindeuten.

allen für ihn potenziell relevanten Standortanforderungen zu treffen, so dass nicht allen seinen Anforderungen tatsächlich eine Entscheidungsrelevanz zukommt (vgl. Kapitel 3.3.5). In der telefonischen Haushaltsbefragung wurden die Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort über einen Katalog an potenziell relevanten Standortkriterien erhoben, welche von den Haushalten auf einer Schulnotenskala bewertet wurden (vgl. Kapitel 9.1). Für ca. ein Sechstel der Stadt-Umland-Wanderer stand mit der Entscheidung umziehen zu wollen, bereits der neue Wohnstandort fest (s.u., Kapitel 9.2.3). Diese Haushalte haben keinen Entscheidungs- und Suchprozess bei der Wohnstandortwahl durchlaufen und reflektieren bei der Frage nach den Anforderungen an ihren neuen Wohnstandort daher vermutlich vorrangig die tatsächlich an ihrem neuen Wohnstandort vorgefundenen Ausstattungsmerkmale (vgl. Kapitel 9.1). Die Haushalte, deren neuer Wohnstandort von vornherein feststand, werden daher in den Auswertungen in diesem Kapitel nicht weiter berücksichtigt.

Abbildung 62: Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort



Bewertung der Standortkriterien auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig; n=827

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Fasst man die Anteile der Haushalte zusammen, die ein bestimmtes Standortkriterium mit 1 oder 2, also dem oberen Drittel der Bewertungsskala, bewerten, zeigt sich, dass einer Vielzahl von Aspekten eine hohe Wichtigkeit für die Wahl eines bestimmten Wohnstandortes im Umland zukommt. Die wichtigsten sieben Kriterien erreichen alle einen Wert zwischen 77% und 89% und sind damit in etwa gleichwertig. Diese sieben Kriterien be-

ziehen sich alle auf die Wohnung, deren Preis bzw. Wohnfläche, oder das direkte Wohnumfeld. Erst danach werden Aspekte des weiteren Wohnumfeldes und der Infrastrukturausstattung genannt. Dem sozialen Umfeld wird überproportional häufig die Wichtigkeit „2“ zugesprochen, so dass es bei der Zusammenfassung der oberen beiden Prioritäten insgesamt einen sehr hohen Wert erreicht.

Betrachtet man nur die Standortkriterien, die von den Haushalten als „sehr wichtig“ bewertet wurden und denen nach den Ergebnissen der qualitativen Interviews eine besondere Entscheidungsrelevanz zukommt (vgl. Kapitel 9.1), ist das Bild noch stärker auf die Wohnung konzentriert. Die drei Standortkriterien, die jeweils von mehr als der Hälfte der Befragten mit der Wichtigkeit „1“ bewertet wurden, sind:

- das Preis-Leistungs-Verhältnis
- eine günstige Miete bzw. ein günstiger Kaufpreis
- eine angemessene Wohnfläche.

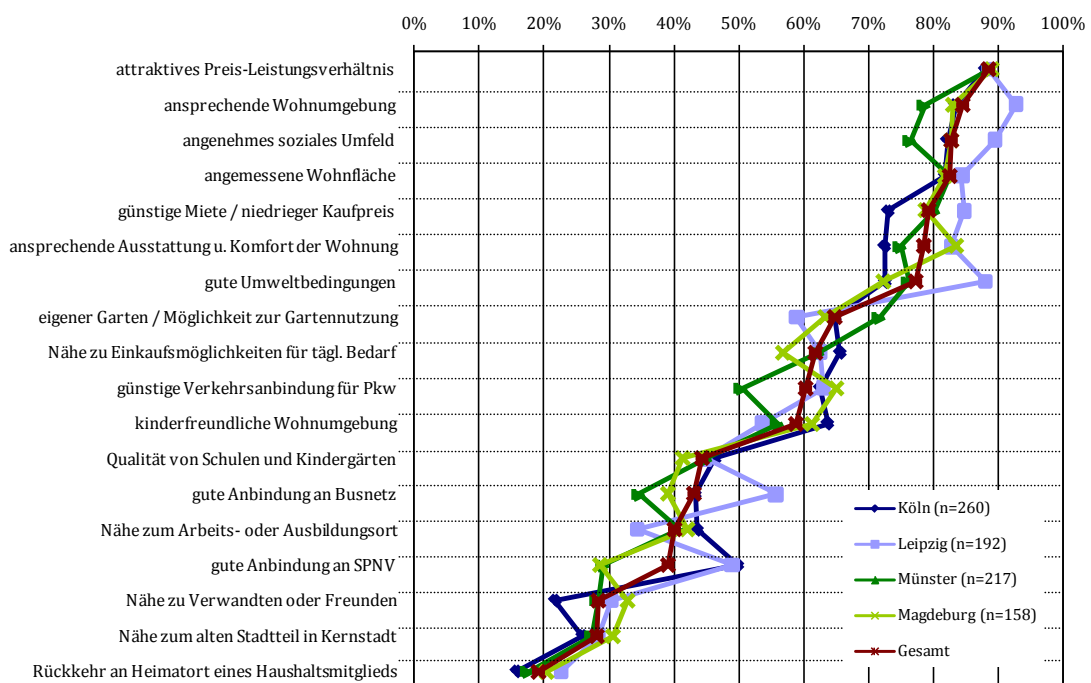
Der Infrastrukturausstattung und der Anbindung des neuen Wohnstandortes an den ÖV wird von vergleichsweise vielen Haushalten eine mittlere Wichtigkeit (Bewertung mit „3“ oder „4“) beigemessen. Aus den qualitativen Interviews lässt sich ableiten, dass diese Bewertung vorrangig für solche Kriterien verwendet wird, denen die Haushalte zwar eine gewisse Bedeutung beimessen, die für den Haushalt aber insofern nicht entscheidungsrelevant waren, als er eine Verschlechterung gegenüber seinem alten Wohnstandort in der Kernstadt in Kauf nimmt. Während finanzielle Aspekte als Auslöser der Wanderungsentscheidung nur eine untergeordnete Bedeutung haben (vgl. Kapitel 9.2.1), kommt ihnen in dieser zweiten Phase des Entscheidungsprozesses bereits eine Schlüsselrolle zu: Nachdem die Entscheidung umzuziehen einmal getroffen wurde, optimiert der Haushalt seinen neuen Wohnstandort vorrangig unter der Restriktion seines verfügbaren Wohnkostenbudgets bzw. des Preis-Leistungs-Verhältnisses. Er sucht also einen neuen Wohnstandort, an dem er für sein Budget möglichst viele seiner übrigen Anforderungen an die Wohnung, das Wohnumfeld und die Lage erfüllt sieht.

Die regionalen Unterschiede zwischen den Anforderungen, die die Haushalte an ihren neuen Wohnstandort stellen, sind relativ schwach ausgeprägt (vgl. Abbildung 63). Folgende regionale Besonderheiten sind zu beobachten:

- Eine „gute Anbindung an den SPNV“ hat im Umland der „großen“ Großstädte, also dort, wo auch die bessere SPNV-Ausstattung vorhanden ist, eine überproportionale Bedeutung. Dies deutet darauf hin, dass ein Teil der Stadt-Umland-Wanderer seine Wohnstandortentscheidung in dieser Hinsicht nachträglich rationalisiert und ein Standortkriterium, welches ihm sein neuer Wohnstandort nicht bieten kann, im Nachhinein als weniger wichtig einschätzt. Es kann aber auch bedeuten, dass Haushalte, für die eine gute SPNV-Anbindung entscheidungsrelevant ist, in Regionen mit einem gut ausgebauten SPNV im Umland eher dazu neigen, in das Umland zu ziehen, als in Regionen mit einem schlecht ausgebauten SPNV.

- Eine „ansprechende Wohnungsausstattung und der Komfort der Wohnung“ wird in den Regionen in den neuen Bundesländern häufiger als in den alten Bundesländern genannt, wie auch bereits spiegelbildlich als Auslöser der Wanderungsentscheidung in den neuen Bundesländern häufiger ein „unzureichender Sanierungsstand“ genannt wurde (vgl. Kapitel 9.2.1). Eine vollständige Ausstattung und ein guter Sanierungsstand sind in den alten Bundesländern seit mehreren Jahrzehnten in nahezu allen Wohnungen gegeben, in den neuen Bundesländern ist dies erst nach der Wende nach und nach zum Standard geworden. Die höhere Bedeutung dieses Kriteriums in den neuen Bundesländern spiegelt daher auch eine andere Wahrnehmung bzw. Erfahrung wider, was „schlecht ausgestattet“ bedeuten kann.
- In Leipzig wird als wichtigstes Standortkriterium – noch vor dem „Preis-Leistungs-Verhältnis“ und einer „angemessenen Wohnfläche“ – eine „ansprechende Wohnumgebung“ genannt. Auch die anderen wohnumfeldbezogenen Kriterien haben in dieser Region eine überproportionale Bedeutung. Es besteht eine Konkordanz mit der in dieser Region überproportionalen Bedeutung wohnumfeldbezogener Motive als Auslöser der Wanderungsentscheidung. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass es in Leipzig selbst nicht an großen und bezahlbaren Wohnungen mangelt, sich diese aber häufig im dicht bebauten Geschosswohnungsbestand befinden.

Abbildung 63: Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort nach Regionen



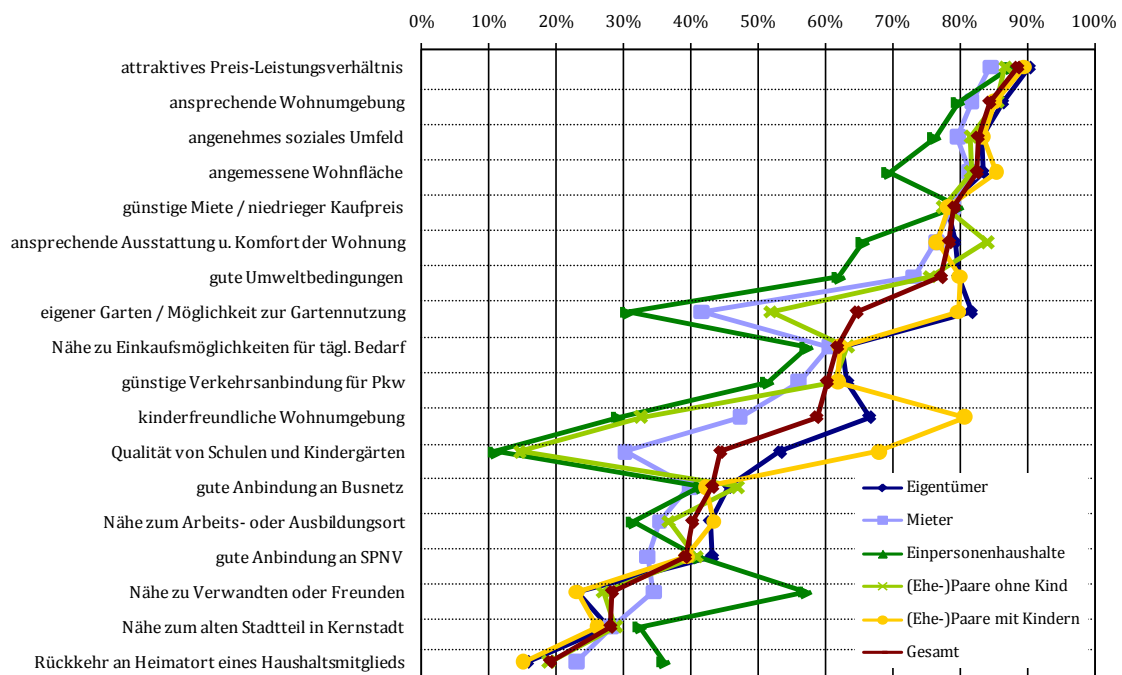
Anteil der Haushalte, die ein Standortkriterium auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig mit 1 oder 2 bewerten

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die Unterschiede in der Bedeutung der Standortkriterien zwischen den Eigentümer- und Mieterhaushalten sind größer als die regionalen Unterschiede. Die Eigentümerhaushalte messen dem Kriterienkatalog insgesamt eine leicht höhere Bedeutung zu als die Mieterhaushalte. Dies deutet darauf hin, dass die Entscheidung für ein bestimmtes Objekt in einer bestimmten Lage von Eigentümerhaushalten bedächtiger vorgenommen wird als von Mieterhaushalten, was durch die langfristige Bindung von Eigentümerhaushalten an den neuen Wohnstandort zu erklären ist. In Bezug auf einzelne Standortkriterien bestehen deutliche Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen einerseits bei den kinderbezogenen Standortkriterien (Garten, kinderfreundliche Wohnumgebung, Qualität von Schulen und Kindergärten). Diesen wird von den Eigentümerhaushalten eine deutlich höhere Bedeutung beigemessen. Dies deckt sich damit, dass unter den Eigentümerhaushalten überproportional Haushalte mit Kindern vertreten sind. Andererseits haben für die Mieterhaushalte persönliche Aspekte (Nähe zu Verwandten oder Freunden, Rückkehr an den Heimatort) eine überproportionale Bedeutung, was sich wiederum mit der höheren Bedeutung persönlicher Motive als Auslöser der Wanderungsentscheidung von Mieterhaushalten deckt. (vgl. Abbildung 64)

Die deutlichsten Unterschiede zwischen verschiedenen Teilgruppen zeigen sich bei einer nach Haushaltstypen differenzierten Analyse der Standortkriterien. Mit der Größe des Haushaltes steigt die Bedeutung des Anforderungskatalogs insgesamt, da bei der Wahl des Wohnstandortes die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Haushaltsmitglieder berücksichtigt werden müssen und es sich bei den größeren Haushalten gleichzeitig häufig um Eigentümerhaushalte handelt, die insgesamt höhere Anforderungen an ihren neuen Wohnstandort stellen als Mieterhaushalte (s.o.). Bei den Grundanforderungen an die Wohnung und das direkte Wohnumfeld, die die obersten Ränge im Anforderungskatalog belegen, sind die Anforderungen aller Haushaltstypen in etwa gleich. Deutliche Unterschiede zeigen sich aber in den weiteren Anforderungen. So messen die Einpersonenhaushalte dem Kriterium „Nähe zu Freunden und Verwandten“ ungefähr doppelt so häufig eine hohe Wichtigkeit bei, wie die anderen beiden Haushaltstypen, während kinderbezogene Anforderungen für diese Haushalte so gut wie keine Rolle spielen. Auch für die Paarhaushalte spielen die kinderbezogenen Anforderungen generell nur eine untergeordnete Rolle. Für die Familienhaushalte ist die Bedeutung der Standortkriterien „eigener Garten bzw. Möglichkeit zur Gartennutzung“, „kinderfreundliche Wohnumgebung“ und „Qualität der Schulen und Kindergärten“ erwartungsgemäß deutlich größer als für die gesamte Stichprobe. Die Stadt-Umland-Wanderer wählen damit einen an ihre derzeitige Lebenssituation bzw. Stellung im Lebenszyklus angepassten Wohnstandort. (vgl. Abbildung 64)

Abbildung 64: Anforderungen von Eigentümer- und Mieterhaushalten sowie ausgewählten Haushaltstypen an ihren neuen Wohnstandort

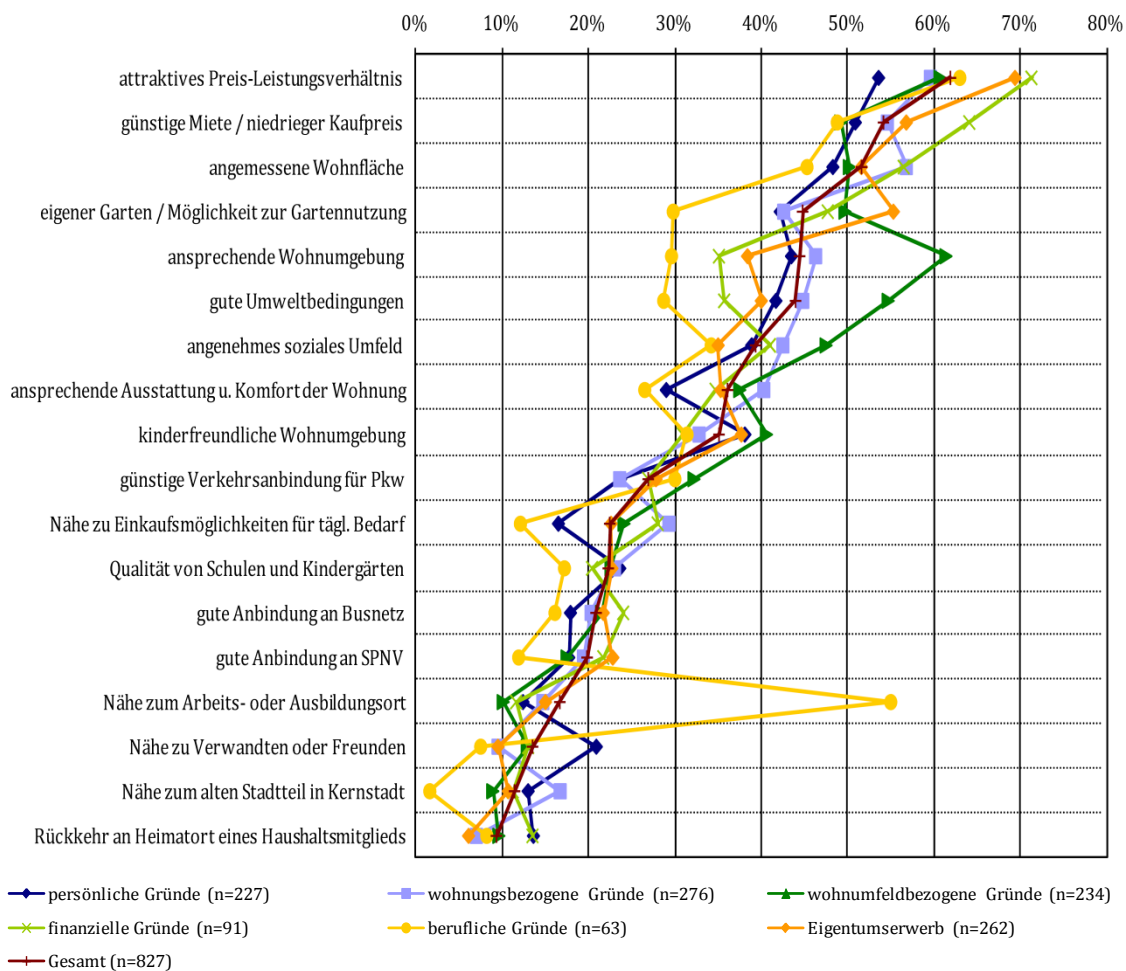


Anteil der Haushalte, die ein Standortkriterium auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig mit 1 oder 2 bewerten

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

In den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort spiegelt sich auch der Auslöser der Wanderungsentscheidung des Haushaltes wider. Hierzu werden in Abbildung 65, abweichend von den übrigen Auswertungen, nur mit der Wichtigkeit „1“ bewertete Standortkriterium berücksichtigt, da sich gerade in den als „sehr wichtig“ bewerteten und vorrangig entscheidungsrelevanten Standortkriterien Unterschiede zeigen, die durch eine Zusammenfassung der Skalenwerte 1 und 2 teilweise nivelliert werden. Die Auswertung zeigt, dass die Haushalte den am kernstädtischen Wohnstandort als defizitär angesehenen Aspekten, welche die Wanderungsentscheidung ausgelöst haben, bei der Wahl des neuen Wohnstandortes eine im Vergleich zu allen Abwandernden überproportionale Bedeutung beimessen. So sind z.B. den Haushalten, deren Umzug durch wohnumfeldbezogene Gründe ausgelöst wurde, am neuen Wohnstandort eine ansprechende Wohnumgebung und gute Umweltbedingungen besonders wichtig. Am deutlichsten wird dieses Phänomen bei den Haushalten, die aus berufsbedingten Gründen abgewandert sind. Diese messen dem Anforderungskatalog insgesamt eine deutlich geringere Bedeutung zu als die übrigen Haushalte, die Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz stufen sie aber mehr als dreimal so häufig wie der Durchschnitt der Haushalte als sehr wichtige Anforderung an den neuen Wohnstandort ein. (vgl. Abbildung 65)

Abbildung 65: Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort in Abhängigkeit vom Auslöser der Wanderungsentscheidung



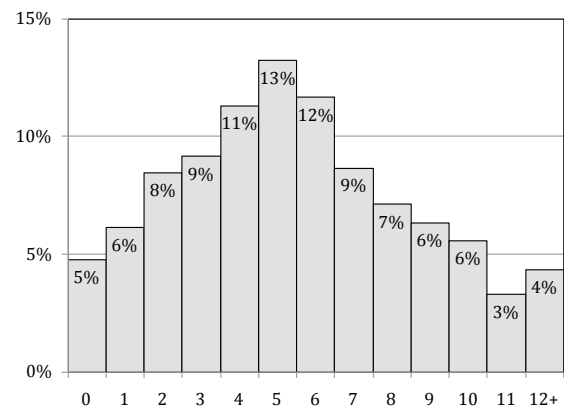
Anteil der Haushalte, die ein Standortkriterium auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig mit 1 bewerten; Auslöser der Wanderungsentscheidung: Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Wie in Kapitel 3.3.5 dargelegt, ist eine Person aufgrund ihrer begrenzten kognitiven Fähigkeiten nicht in der Lage, eine größere Anzahl an Kriterien gleichzeitig bei der Bewertung einer Wohnung zu berücksichtigen. In einem *screening* sortiert er daher zunächst alle Optionen aus, die einem oder mehreren seiner fundamentalen Kriterien nicht entsprechen (z.B. alle Alternativen, die eine bestimmte Größe unter- oder einen bestimmten Preis überschreiten). Dennoch ist die nach dem *screening* verbleibende Anzahl an für den Haushalt relevanten Standortkriterien vermutlich immer noch größer, als er in der Lage ist, in seinem Entscheidungsproblem zu berücksichtigen, so dass er gezwungen ist, die eigentliche Entscheidung auf wenige entscheidungsrelevante Kriterien zu beschränken. MILLER (1956) weist nach, dass eine Person maximal in der Lage ist, sieben Kriterien gleichzeitig in einer Entscheidung gegeneinander abzuwägen (vgl. Kapitel 3.3.5). Die qualitativen Interviews deuten darauf hin, dass vorrangig den mit der Wichtigkeit „1“ bewerteten Standortkriterien eine Entscheidungsrelevanz zukommt.

In diesem Kontext zeigt Abbildung 66, dass die Mehrheit der Haushalte drei bis sieben Kriterien als „sehr wichtig“ einstuft und drei Viertel der Haushalte nicht mehr als sieben Standortkriterien als sehr wichtig einstufen. Dies deutet auf die Zahl der Dimensionen hin, die die Haushalte für eine Wohnstandortalternative gleichzeitig bewerten. Vertiefende Erkenntnisse darüber, wie die Haushalte bei der Wohnstandortsuche eine Abwägung zwischen ihren Standortanforderungen vollziehen und welchen Kriterien dabei eine Entscheidungsrelevanz zukommt, zeigt die Auswertung der qualitativen Interviews (vgl. Kapitel 9.3.2).

Abbildung 66: Anzahl der als „sehr wichtig“ bezeichneten Standortkriterien je Haushalt



Anzahl der Standortkriterien, die ein Haushalt auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig mit 1 bewerten

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Verdichtung der Standortanforderungen zu Kriterienbündeln – Ergebnisse einer Hauptkomponentenanalyse

Viele der von den Haushalten bewerteten Standortkriterien korrelieren hoch miteinander, so dass zu vermuten ist, dass hinter den Standortkriterien als direkt beobachtbaren Messgrößen nicht direkt zu beobachtende latente Merkmale stehen. Um die Zusammenhänge zwischen den Variablen zu erklären, eignen sich Faktorenanalysen, in deren Ergebnis wechselseitig voneinander unabhängige Faktoren stehen (BORTZ 2005: 513). Die Anzahl der Variablen und damit die Komplexität des Kriterienkatalogs insgesamt werden durch solch eine Analyse reduziert.

„Grob gesprochen stellen Faktorenanalysen eine Reihe von statistischen Verfahren dar, mit denen versucht wird, eine große Zahl von Untersuchungsvariablen durch eine weit kleinere Zahl an Faktoren zu ‚erklären‘. Die Faktoren werden als unbeobachtete Hintergrundgrößen aufgefasst, die die Zusammenhänge zwischen den beobachteten Variablen hervorrufen.“ (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 162)

Von den unterschiedlichen Vorgehensweisen bei Faktorenanalysen wird hier auf das deskriptive Verfahren der Hauptkomponentenanalyse zurückgegriffen, deren Ziel eine möglichst umfassende Reproduktion der Datenstruktur durch möglichst wenige Faktoren ist. Lassen sich diese sachlogisch interpretieren, können sie als Grundlage für weitere Analysen dienen (BACKHAUS et al. 2003: 292f.).¹⁶⁷ Für die Hauptkomponentenanalyse werden die Variablen zunächst über eine z-Transformation standardisiert. Die Analyse wird, ebenso wie die übrigen Auswertungen zu den Standortkriterien, auf die Fälle beschränkt, die überhaupt einen Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl durchlaufen haben. Außerdem wird die Variable „Nähe zum alten Stadtteil“ ausgeschlossen, da diese nur

¹⁶⁷ Zur Methodik von Faktorenanalysen siehe weiterführend BACKHAUS et al. (2003) und BORTZ (2005): 511ff.

schwach mit den übrigen Standortkriterien korreliert. Unter Ausschluss dieser Variable ist der Kriterienkatalog nicht nur aus der Logik der Sache heraus, sondern auch nach formalen Prüfkriterien für eine Faktorenanalyse geeignet. Übliches Kriterium, die Eignung eines Variablensets für eine Faktorenanalyse zu testen, ist das „Kaiser-Meyer-Olkin-Kriterium“ (KMK). Das KMK prüft die partiellen Korrelationen zwischen den Ausgangsvariablen und kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen, wobei die Eignung der Variablen umso besser ist, je größer der Wert ist. Die Korrelationsmatrix der 17 verbleibenden Variablen weist ein KMK von 0,743 auf und ist dementsprechend „ziemlich gut“ (BACKHAUS et al. 2003: 276) für eine Faktorenanalyse geeignet.¹⁶⁸

Die anschließende Extraktion der Hauptkomponenten dient der Zusammenfassung der hoch korrelierenden Indikatoren zu latenten Variablen (Hauptkomponenten). Der Eigenwert einer Hauptkomponente gibt an, wie viel von der Gesamtvarianz aller Variablen durch diese Hauptkomponente erklärt wird (BORTZ 2005: 520). Er bringt damit die Bedeutung einer Hauptkomponente zum Ausdruck und gibt einen Hinweis darauf, wie viele Hauptkomponenten in einer bestimmten Analyse gebildet werden können. Hauptkomponenten mit einem Eigenwert kleiner als 1 können nicht zur Datenreduktion beitragen, da sie einen geringeren Anteil der Gesamtvarianz erklären als eine einzelne Variable, deren Beitrag zur Erklärung der Gesamtvarianz aufgrund der z-Standardisierung per Definition gleich 1 ist (BORTZ 2005: 520). Es werden daher in die Interpretation einer Hauptkomponentenanalyse höchstens jene Hauptkomponenten einbezogen, deren Eigenwert größer als 1 ist (Kaiser-Guttman-Kriterium) (BORTZ 2005: 544). Als weiteres Kriterium, welches zur Bestimmung der Anzahl der Komponenten herangezogen wird, dient die graphische Darstellung der Eigenwerte der Hauptkomponenten in einem *screeplot*. Nach Augenschein werden jene Faktoren in die Analyse einbezogen, deren Eigenwerte links des Knickes liegen, ab dem die Eigenwerte der folgenden Hauptkomponenten annähernd konstant bleiben (sog. „*Elbow-Kriterium*“) (BORTZ 2005: 544). In der hier durchgeführten Hauptkomponentenanalyse eignen sich nach beiden Kriterien sechs Faktoren für die weitere Analyse, die insgesamt 64,2% der Gesamtvarianz des Datensatzes aufklären.

¹⁶⁸ Eine weitere Anforderung an die Variablen ist, dass diese zumindest intervallskaliert sind. *Ratings*, zu denen auch die Bewertung der Standortkriterien anhand einer Schulnotenskala zählen (wie auch die Bewertung der Zufriedenheit, Fragen 3 und 40, sowie die vergleichende Beurteilung des alten und des neuen Wohnstandortes, Frage 41), sind strenggenommen ordinalskaliert, da nicht bewiesen werden kann, dass die Skalenabstände gleich sind. Es ist aber in der sozialwissenschaftlicher Forschungspraxis üblich, diese dennoch intervallskaliert zu interpretieren, indem angenommen wird, dass die Skalenabstände gleich sind (BACKHAUS et al. 2003: 5 und SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 147). Die Voraussetzung eines zumindest intervallskalierten Skalenniveaus betrifft im Übrigen nicht nur multivariate statistische Analysen, sondern auch grundlegende deskriptiv statistische Methoden, wie die Bildung eines Durchschnitts. Auch in dieser Arbeit wird daher angenommen, dass *ratings* intervallskaliert sind.

Tabelle 15: Ergebnisse der Hauptkomponentenanalyse zur Bündelung der Standortkriterien

	Kommunalitäten der Variablen	Faktorladungen der Variablen auf die Komponenten					
		1	2	3	4	5	6
		Kinder	Wohnumfeld	ÖPNV	Wohnung	Soziale Kontakte	Kosten
erklärte Varianz durch den Faktor		12,5%	12,4%	11,4%	9,5%	9,2%	9,2%
angemessene Wohnfläche	,574		,170		,715		,172
ansprechende Ausstattung u. Komfort der Wohnung	,628	-,152	,246		,726		
attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis	,796				,256		,798
günstige Miete / niedriger Kaufpreis	,729		,112				,880
eigener Garten / Möglichkeit zur Gartennutzung	,463	,516	,370			-,167	,174
gute Umweltbedingungen	,727	,108	,818	,113	,170		
ansprechende Wohnumgebung	,696		,807	,116	,139		
kinderfreundliche Wohnumgebung	,738	,802	,280				
angenehmes soziales Umfeld	,460	,199	,555	,190		,177	,194
Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsort	,555	,533	-,300	,172	,376		
gute Anbindung an Busnetz	,761		,181	,852			
gute Anbindung an SPNV	,767			,871			
günstige Verkehrsanbindung für Pkw	,348	,336		,124	,457		
Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für tägl. Bedarf	,490	,127	,131	,563	,317	,122	,159
Qualität von Schulen und Kindergärten	,716	,837	,106				
Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltmitgliedes	,732					,855	
Nähe zu Verwandten oder Freunden	,737					,853	

Anmerkung: Faktorladungen zwischen -0,1 und 0,1 sind nicht dargestellt

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die Hauptkomponenten werden in einer Hauptkomponenten nach rein mathematischen Kriterien bestimmt. Selten ist gewährleistet, dass die aus der Analyse resultierenden Faktoren auf Anhiob auch inhaltlich sinnvoll interpretiert werden können, da verfahrensbedingt auf die erste Hauptkomponente viele Variablen hoch laden, während die weiteren Hauptkomponenten durch viele mittlere bzw. niedrige Ladungen gekennzeichnet sind. Zur besseren Interpretation der Hauptkomponenten wird eine Faktoren-Rotation durchgeführt. Diese dient dazu, Einfachstrukturen der Faktoren herzustellen, so dass die einzelnen

Faktoren auf einigen Variablen möglichst hoch, auf anderen möglichst niedrig laden. Hierzu wird in dieser Analyse das gebräuchliche Varimax-Verfahren angewendet.¹⁶⁹ Dies ermöglicht es, eine sachlogisch plausibel interpretierbare Struktur der sechs Faktoren zu finden (BORTZ 2005: 247). Durch die Rotation verteilt sich die aufgeklärte Gesamtvarianz annähernd gleichmäßig auf die sechs Hauptkomponenten (zwischen 12,5% und 9,2% je Komponente, vgl. Tabelle 15).

Am Ende der Hauptkomponentenanalyse steht die sog. „Faktortaufe“, die inhaltliche Interpretation der Hauptkomponenten. Die Hauptkomponentenanalyse selbst *„liefert [...] keinerlei Anhaltspunkte dafür, was das Gemeinsame dieser Fragen [Variablen] ist, sondern lediglich, dass die untersuchte Stichprobe diese Fragen sehr ähnlich beantwortet hat.“* (BORTZ 2005: 513) Die inhaltliche Interpretation der Hauptkomponenten erfolgt aufgrund der Vorkenntnisse des Forschers zum Untersuchungsgegenstand. Hinweise zur Interpretation der Hauptkomponenten ergeben sich darüber hinaus aus der Analyse selbst: aus den „Faktorladungen“ der Variablen. Die Faktorladung einer Variable auf einen Faktor entspricht der Korrelation zwischen einer Variable und einem Faktor (BORTZ 2005: 519). Diese weist einen Wert zwischen -1 und 1 auf, wobei eine hohe positive bzw. negative Ladung einen hohen positiven bzw. negativen Zusammenhang beschreibt. Bei der Interpretation der Faktoren dient vor allem die Variable mit der höchsten Ladung auf einen Faktor als „Markiervariable“ (BORTZ 2005: 522).

Die sechs auf diese Weise extrahierten Hauptkomponenten lassen sich inhaltlich sehr gut interpretieren (vgl. Tabelle 15):

- *„Kinder“*: Diese Komponente lädt am höchsten auf die kinderbezogenen Variablen. Markiervariablen sind eine „kinderfreundliche Wohnumgebung“ und die „Qualität von Kindergärten und Schulen“. Darüber hinaus lädt sie hoch auf die Variable „eigener Garten / Möglichkeit zur Gartennutzung“ sowie „Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsort“. Während die ersten drei Variablen inhaltlich eng zusammenhängende Aspekte einer für Kinder geeigneten Wohnumgebung umfassen, ist die hohe Ladung der letzten Variable auf diesen Faktor nicht sachlogisch zu erklären.¹⁷⁰
- *„Wohnumfeld“*: Diese Komponente fasst die wohnumfeldbezogenen Standortkriterien zusammen. Markiervariablen sind eine „ansprechende Wohnumgebung“ und „gute Umweltbedingungen“. Sie lädt außerdem auf die Variable „angenehmes soziales Umfeld“ hoch.
- *„ÖPNV“*: Markiervariablen dieser Komponente sind eine gute Anbindung an den SPNV sowie an das Busnetz. Darüber hinaus fließt noch die „Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf“ in diese Komponente mit ein. Dies deutet darauf hin, dass Haushalte, denen eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig ist, generell Wert auf „kurze Wege“ bzw. die Unabhängigkeit von der Nutzung des Pkw legen.

¹⁶⁹ Die Hauptkomponenten werden im Varimax-Verfahren so rotiert, dass *„die Varianz der quadrierten Ladungen pro Faktor maximiert wird.“* (BORTZ 2005: 248)

¹⁷⁰ Diese Variable weist allerdings auch insgesamt eine vergleichsweise niedrige „Kommunalität“ (Ausmaß der Varianz einer Variable, die durch die Faktoren aufgeklärt wird) (BORTZ 2005: 520) auf. Sie wird also generell nur vergleichsweise schlecht durch die sechs Hauptkomponenten erklärt. (vgl. Tabelle 15)

- „*Wohnung*“: In dieser Komponente werden die beiden die neue Wohnung an sich betreffenden Standortkriterien („angemessene Wohnfläche“ sowie „ansprechende Ausstattung“ der Wohnung) zusammengefasst.
- „*Soziale Kontakte*“: Diese Komponente bündelt jene Standortkriterien, die auf die Relevanz sozialer Kontakte für die Wohnstandortentscheidung schließen lassen. Dies sind die „Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitgliedes“ sowie die „Nähe zu Verwandten oder Freunden“.
- „*Kosten*“: Diese Komponenten umfasst die kostenbezogenen Standortkriterien, den günstigen Preis der Wohnung bzw. des Hauses sowie ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis.

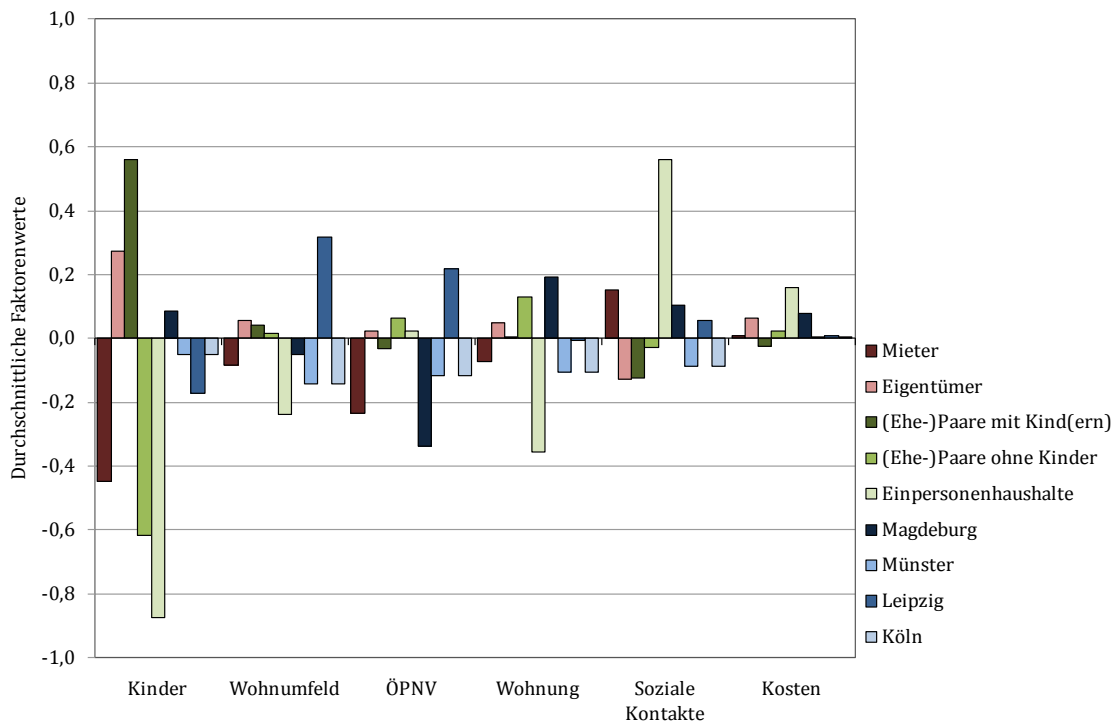
Die Ergebnisse der Hauptkomponentenanalyse zeigen damit auf, auf welche Dimension bzw. welches Kriterienbündel sich das Entscheidungsproblem „Wahl eines neuen Wohnstandortes“ reduzieren lässt. Die Analyse dient damit der Informationsverdichtung und Komplexitätsreduktion. Gleichzeitig ist sie aber auch mit einem Informationsverlust verbunden, da zwar noch Abweichungen in der relativen Wichtigkeit der Hauptkomponenten für die Standortentscheidungen von Teilgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderung herausgestellt werden können (s.u.), nicht aber die absolute Wichtigkeit der einzelnen Komponenten für eine Wohnstandortentscheidung (z.B. wie wichtig den Stadt-Umland-Wanderern die Komponente „Kosten“ in der Standortentscheidung im Vergleich zur Komponente „Wohnumfeld“ ist). Insofern haben die Ergebnisse der Hauptkomponentenanalyse in dieser Arbeit eine die Auswertung der einzelnen Standortkriterien ergänzende Funktion.

Um Abweichungen in der relativen Bedeutung der Hauptkomponenten für die Standortentscheidungen unterschiedlicher Teilgruppen zu berechnen, ist es zunächst notwendig, den Merkmalsträgern, also den Stadt-Umland-Wanderern, für die sechs Hauptkomponenten „Faktorenwerte“ zuzuordnen. Diese kennzeichnen die Position eines Merkmalsträgers auf einer Hauptkomponente und informieren darüber, wie stark die in einer Komponente zusammengefassten Merkmale bei einem Merkmalsträger ausgeprägt sind. Die Faktorenwerte werden üblicherweise über regressionsanalytische Schätzungen berechnet und sind standardisierte Werte, die über alle Probanden einen Mittelwert von 0 und eine Varianz von 1 aufweisen. (BORTZ 2005: 519)

Die Analyse der relativen Bedeutung der sechs Hauptkomponenten nach Regionen, Haushaltstypen sowie Mieter- und Eigentümerhaushalten zeigt, dass die größten Unterschiede zwischen den Haushaltstypen zu beobachten sind. Wie aus der Auswertung der einzelnen Standortkriterien zu erwarten (s.o.), hat die Komponente „Kinder“ für Familienhaushalte eine stark überdurchschnittliche, für die übrigen Haushaltstypen hingegen nur eine unterdurchschnittliche Bedeutung. Einpersonenhaushalten sind hingegen „soziale Kontakte“ überproportional wichtig. In Folge der erheblichen Schnittmenge zwischen Eigentümerhaushalten und Familienhaushalten sowie zwischen Mieterhaushalten und Einpersonenhaushalten zeigen sich für diese Gruppen in abgeschwächter Form dieselben Befunde. Darüber hinaus ist den Eigentümerhaushalten die Komponente „ÖPNV“ deutlich weniger wichtig als den Mieterhaushalten. Die regionalen Unterschiede sind hingegen nur

schwach ausgeprägt. Es zeigen sich vor allem die bereits aus den Auswertungen der einzelnen Standortkriterien bekannten Befunde, dass die Stadt-Umland-Wanderer in der Region Leipzig dem Wohnumfeld eine überproportionale und die Stadt-Umland-Wanderer in der Region Magdeburg dem ÖPNV eine unterproportionale Bedeutung beimessen. (vgl. Abbildung 67)

Abbildung 67: Relative Bedeutung der sechs Hauptkomponenten nach Regionen, Haushaltstypen sowie Mieter- und Eigentümerhaushalten



Anmerkung: Die Faktorenwerte sind standardisierte Werte, die bezogen auf alle Probanden für jede Hauptkomponente einen Mittelwert von 0 und eine Varianz von 1 aufweisen.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

9.2.3 Wohnstandortsuche

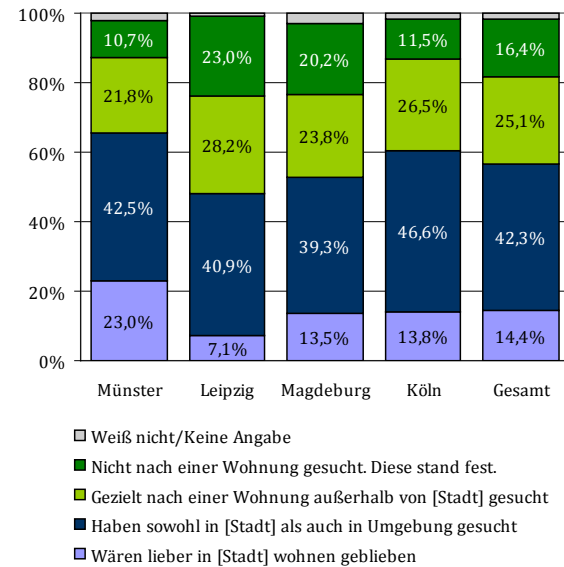
Die Wohnstandortsuche eines Haushaltes bzw. die potenziell für den Haushalt in Frage kommenden Wohnstandorte innerhalb der Region sind eng mit den Anforderungen des Haushaltes an seinen neuen Wohnstandort verbunden. Die Entwicklung der Standortkriterien und die Bewertung potenzieller neuer Wohnstandorte erfolgt in einem iterativen Prozess. Dieser wird vertiefend anhand der Ergebnisse der qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern beschrieben (Kapitel 9.3.2). In diesem Kapitel stehen im Hinblick auf die Wohnstandortsuche vor allem die räumlichen Aspekte der Wohnstandortsuche im Fokus. Es wird analysiert, wo innerhalb der Stadtregion der Haushalt nach einer neuen Wohnung gesucht hat und ob er dabei eine Präferenz für einen Wohnstandort in der Kernstadt oder im Umland hatte. Hierzu wurden vier Kategorien gebildet, in die sich die Haushalte entsprechend ihrem Suchprozess eingeordnet haben (vgl. Abbildung 57 auf

195). Über diese Fragestellung ist es möglich, sowohl die Wohnstandortsuche wie auch die räumlichen Wohnstandortpräferenzen eines Haushaltes zu erfassen.

Für 16% der Haushalte stand bereits mit der Entscheidung umzuziehen auch die neue Wohnung sofort fest. Diese Haushalte sind dem „Grundrauschen“ (ARING 2002: 35) des Wanderungsaustausches zwischen Stadt und Umland zuzuordnen und umfassen z.B. bestimmte persönlich motivierte Umzüge (z.B. Zuzug zum Partner im Umland), auf die die Kernstädte nicht steuernd einwirken können, von denen sie bei gegenläufigen Wanderungsströmen vom Umland in die Stadt aber ebenso häufig profitieren. 14% der Haushalte wären lieber in der Kernstadt wohnen geblieben und weitere 42% haben auch in der Kernstadt nach einer neuen Wohnung gesucht. Für mehr als die Hälfte der Haushalte wäre damit prinzipiell auch ein Verbleib innerhalb der Stadt in Frage gekommen. Für diese Haushalte stand, als die Entscheidung umzuziehen getroffen wurde, noch nicht fest, dass dieser Umzug mit einer Abwanderung in das Umland verbunden sein würde. Diese Haushalte reagieren während des Suchprozesses auf die Angebote am regionalen Wohnungsmarkt bzw. sehen ihre Präferenzen und Anforderungen für ihr verfügbares Wohnkostenbudget im Umland besser verwirklicht.

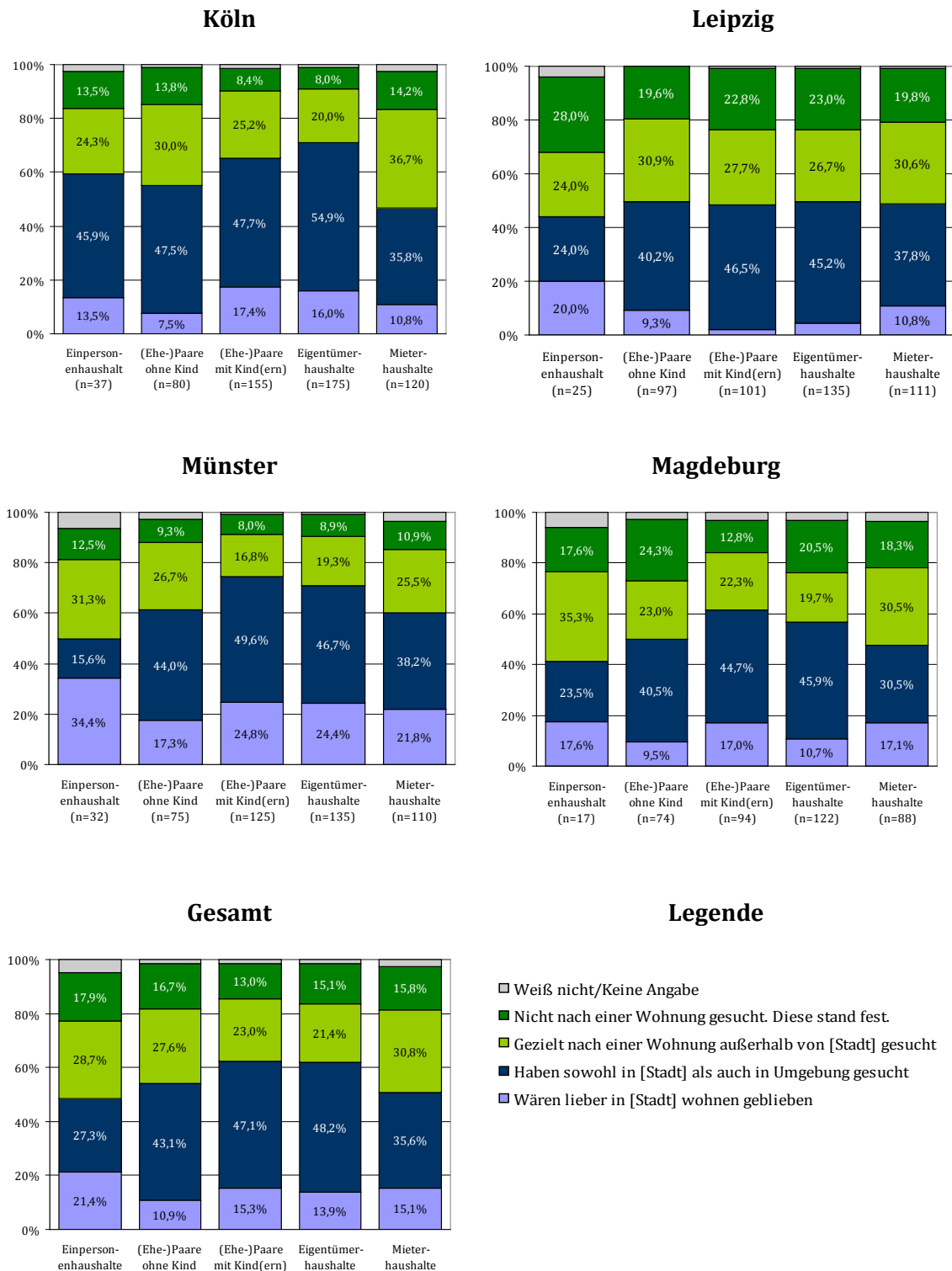
Beim Anteil der Haushalte, die lieber in der Kernstadt geblieben wären, besteht eine erhebliche Spannweite zwischen den vier Fallregionen. Ihr Anteil liegt in der Region Münster mehr als dreimal so hoch wie in der Region Leipzig. Das restliche Viertel der Stadt-Umland-Migranten hat hingegen bereits von Beginn des Suchprozesses an seine Suche ausschließlich auf das Umland beschränkt und damit eine „Stadtflucht“ begangen (vgl. Abbildung 68). Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Suburbanisierungsprozesse in den ostdeutschen Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten weniger durch ein „Überlaufen“ der Kernstädte bzw. eine „Vertreibung“ von Haushalten aus der Kernstadt geprägt ist als in den westdeutschen Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten. Haushalte, die in der Kernstadt eine Wohnung suchen, werden in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten häufiger auch dort fündig und werden daher erst gar nicht zu Stadt-Umland-Wanderern. Dies spiegelt sich auch in der derzeit sehr geringen Dynamik der Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern wider (vgl. Kapitel 2.1.3.3).

Abbildung 68: Wohnstandortsuche der Haushalte nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 69: Wohnstandortsuche der Haushalte nach ausgewählten Haushaltstypen sowie Eigentümer- und Mieterhaushalten nach Regionen

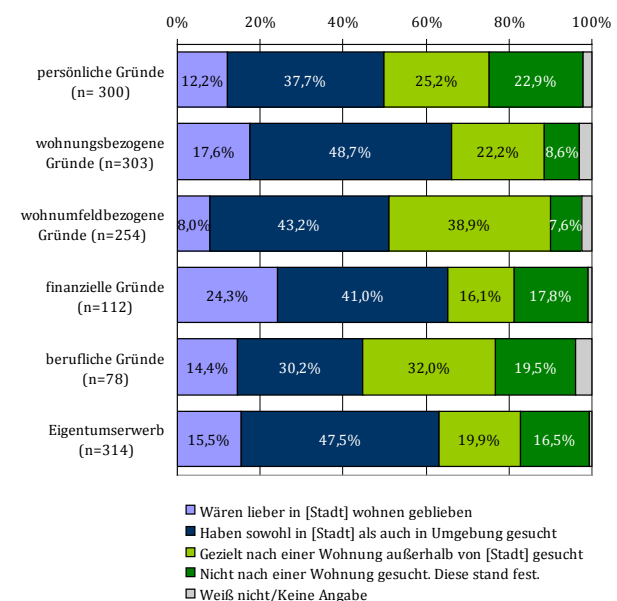


Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

In Abbildung 69 ist die Wohnstandortsuche der Haushalte, differenziert nach ausgewählten Haushaltstypen sowie Eigentümer- und Mieterhaushalten, dargestellt. Einpersonenhaushalte wären einerseits häufiger lieber in der Kernstadt wohnen geblieben, andererseits finden sich in diesem Haushaltstyp mit einem Anteil von nur einem Viertel vergleichsweise wenige Haushalte, die sowohl in der Kernstadt als auch im Umland gesucht haben. Einpersonenhaushalte scheinen damit in ihrer Entscheidung für oder gegen die Kernstadt gefestigter zu sein als die übrigen Haushaltstypen. Familienhaushalte wären überproportional häufig lieber in der Kernstadt wohnen geblieben, wobei die Region Leipzig diesbezüglich eine Ausnahme darstellt. Hier ist der Anteil der Familienhaushalte, die lieber in der Kernstadt wohnen geblieben wären, äußerst gering. Familienhaushalte suchen in allen Fallregionen darüber hinaus überproportional häufig sowohl in der Kernstadt als auch im Umland nach einer neuen Wohnung. In den ostdeutschen Fallregionen sind es eher Mieterhaushalte, die lieber in der Kernstadt verblieben wären, während in den westdeutschen Fallregionen tendenziell eher die Eigentümerhaushalte lieber in der Kernstadt verblieben wären. In allen Regionen ist hingegen der Anteil der Haushalte, die gezielt im Umland gesucht haben, bei den Mieterhaushalten sehr viel höher als bei den Eigentümerhaushalten, welche überproportional sowohl in der Kernstadt als auch im Umland suchen. Dies ist damit zu begründen, dass die Eigentümerhaushalte ein höheres Anspruchsniveau aufweisen – am neuen Wohnstandort soll alles passen – und daher einen intensiveren Such- und Entscheidungsprozess durchlaufen als Mieterhaushalte. Mit einem Eigentumserwerb sind darüber hinaus höhere Transaktionskosten verbunden als mit dem Wechsel einer Mietwohnung. Dies schlägt sich auch in der Dauer der Suche nieder (CLARK 1993: 307).

Der Wohnstandort von Haushalten, die aus persönlichen Gründen umziehen, stand überproportional häufig schon sofort fest. Da hierunter viele Haushalte fallen, die mit dem Umzug mit einem anderen Haushalt zusammenziehen, der evtl. vorher bereits im Umland gewohnt hat, überrascht dies nicht. Haushalte, die wohnumfeldbezogene Auslöser für ihre Wanderungsentscheidung nennen, suchen sehr häufig gezielt nach einem Wohnstandort im Umland und wären nur sehr selten lieber in der Kernstadt wohnen geblieben. Offenbar führen bei diesen Haushalten die am alten Wohnstandort gemachten negativen Erfahrungen – die von den Stadt-Umland-Wanderern genannten wohnumfeldbezogenen

Abbildung 70: Zusammenhang zwischen der Wohnstandortsuche und dem Auslöser der Wanderungsentscheidung



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Auslöser betreffen überwiegend Aspekte, in denen die Kernstädte Defizite gegenüber dem Umland aufweisen (*Pull-Faktoren* wie Lärm oder fehlende Grünflächen) – dazu, dass der Haushalt „großstadtmüde“ wird und bewusst ins Umland zieht, wo er sich höhere Wohnumfeldqualitäten verspricht als in der Kernstadt. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass über die Behebung von Mängeln im städtischen Wohnumfeld Haushalte in der Stadt gehalten werden können. Darüber hinaus sollten diesen Haushalten auch städtische Wohnumfeldqualitäten, wie die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten, die ihnen mit dem Umzug in das Umland verloren gehen, verdeutlicht werden. Haushalte, die hingegen wohnungsbezogene oder finanzielle Gründe als Auslöser der Wanderungsentscheidung nennen, haben zu zwei Dritteln auch in der Kernstadt gesucht oder wären sogar lieber dort wohnen geblieben. Anscheinend werden diese Haushalte teilweise aus der Großstadt „hinausgedrängt“, da es innerhalb der Stadt an einem für sie bezahlbaren attraktiven Wohnungsangebot mangelt. (vgl. Abbildung 70)

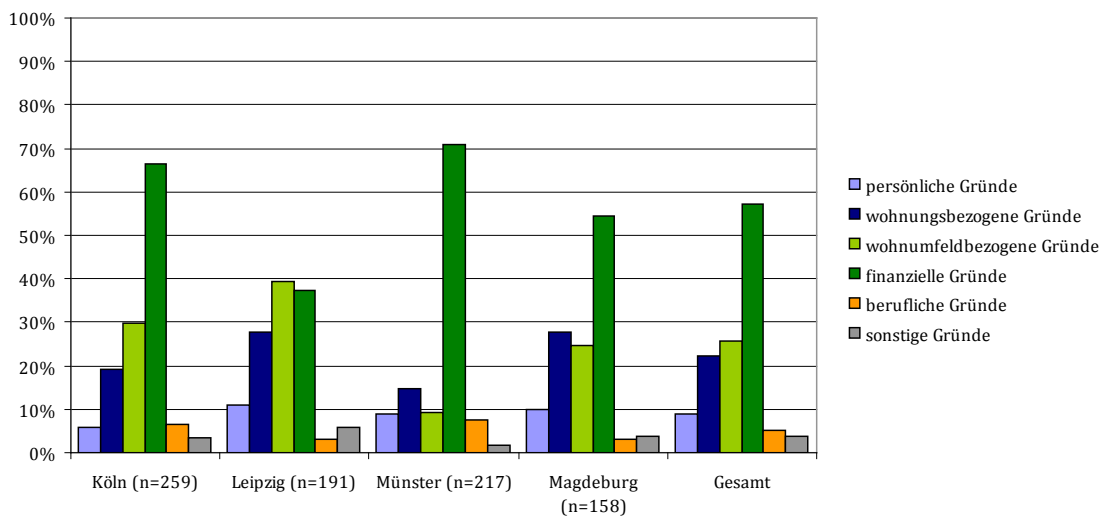
Ein Vergleich der Anforderungen der Haushalte mit unterschiedlichem Suchverhalten an ihren neuen Wohnstandort zeigt zwar nur wenige signifikante, aber sehr aufschlussreiche Abweichungen von der Gesamtheit aller Haushalte, deren neuer Wohnstandort noch nicht zu Beginn des Entscheidungsprozesses feststand. So würden Haushalte, die lieber in der Kernstadt wohnen geblieben wären, einerseits Abstriche beim Wohnumfeld in Kauf nehmen, andererseits suchen diese weiterhin die Nähe an ihr altes Umfeld, indem sie überproportional häufig einen Wohnstandort in der Nähe ihres alten Stadtteils in der Kernstadt bevorzugen. Eine Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitgliedes ist hingegen für Haushalte, die gezielt im Umland gesucht haben, von überdurchschnittlicher Bedeutung. (ohne Abb.)

9.2.4 Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen

Vorrangiges Ziel jeder Wanderungsmotivuntersuchung ist es, aus den Motivkonstellationen der abgewanderten Haushalte Ansatzpunkte zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung abzuleiten. Hierzu ist es notwendig zu wissen, aus welchen Gründen die Haushalte die Kernstadt letztendlich verlassen haben und sich für einen Wohnstandort im Umland entschieden haben. Diese Frage wurde in den meisten bisher durchgeführten Wanderungsmotivuntersuchungen allerdings nur indirekt beantwortet (vgl. Kapitel 4.2). In dieser Erhebung wurden die Abwanderungsmotive der Haushalte hingegen explizit über eine offene Filterfrage erfasst. Haushalten, die auch in der Kernstadt nach einer neuen Wohnung gesucht haben, wurde die Frage gestellt, was die ausschlaggebenden Gründe dafür waren, dass der Haushalt bei seiner Wohnungssuche nicht in der Kernstadt fündig geworden ist. Haushalte, die ihre Suche von vornherein nur auf das Umland konzentriert haben, wurden hingegen gefragt, warum für den Haushalt kein Umzug innerhalb der Kernstadt in Frage gekommen ist. Die Erhebung der Abwanderungsmotive beschränkt sich damit auf jene Haushalte, die überhaupt einen Entscheidungs- und Suchprozess bei der Wohn-

standortwahl durchlaufen haben (vgl. Kapitel 9.1).¹⁷¹ Bei der Codierung der Antworten zu dieser Fragstellung wurden ähnliche Kategorien wie bei der Codierung der offenen Frage zum Auslöser der Wanderungsentscheidung zugrunde gelegt (vgl. Kapitel 9.2.1).¹⁷² Mit den folgenden Analysen zu den Abwanderungsmotiven der Haushalte kann ein für das Verständnis der Beweggründe und Triebkräfte von Haushalten, aus der Kernstadt in das Umland abzuwandern, und für die Formulierung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sehr wichtiger, aber bisher nur unzureichend erforschter Aspekt der Wanderungsmotivforschung empirisch erschlossen werden.

Abbildung 71: Abwanderungsmotive nach Regionen (Kategorien)



Mehrfachnennungen möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Als vorrangiges Motiv der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, dominieren eindeutig finanzielle Gründe, die im Mittel der vier Fallregionen von fast 60% der Haushalte genannt werden (vgl. Abbildung 71). Zwischen den vier Fallregionen bestehen aber erhebliche Unterschiede in der Bedeutung dieses Motivs. Von den Münsteraner Abwanderern wird es mit gut 70% doppelt so häufig genannt wie von Haushalten, die in das Leipziger Umland gezogen sind. Es ist in den westdeutschen Regionen als Hochpreisregionen sehr viel bedeutender als in den ostdeutschen Fallregionen, die zum einen absolut ein geringeres Preisniveau als die westdeutschen Fallregionen aufweisen und wo zum anderen im Mietwohnungssektor kein für Stadt-Umland-Beziehungen typisches Kernstadt-Umland-Gefälle hinsichtlich der Preise besteht (vgl. Kapitel 6.2). Dies bestätigt, dass ein Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland, wenn es denn vorhanden ist, Stadt-Umland-Wanderungen erheblich begünstigt. Betrachtet man zusätzlich das Niveau der

¹⁷¹ Auch die Auswertungen in diesem Kapitel beziehen sich daher nur auf jene Haushalte, deren neuer Wohnstandort zum Zeitpunkt der Umzugsentscheidung noch nicht feststand.

¹⁷² Ebenso wie als Auslöser der Wanderungsentscheidung ist bei einigen Haushalten nicht ein einzelnes Motiv ausschlaggebend dafür, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, sondern ein Bündel an Motiven. Dies trifft hinsichtlich der Abwanderungsmotive auf knapp ein Fünftel der Haushalte zu (17,5%). Die beiden wichtigsten Motivbündel setzen sich aus finanziellen und wohnungsbezogenen bzw. finanziellen und wohnumfeldbezogenen Motiven zusammen. (ohne Abb.)

Stadt-Umland-Wanderung, welche – gemessen im Nahwanderungssaldo der Kernstadt gegenüber dem abgegrenzten Umland, bezogen auf die Zahl der Einwohner der Kernstadt – im Untersuchungszeitraum in den ostdeutschen Fallregionen leicht unterhalb des Niveaus in der Region Münster und weit unterhalb des Niveaus in der Region Köln lag (vgl. Kapitel 6.2), lässt sich zusätzlich der Schluss ziehen, dass Unterschiede im Preisniveau und bzw. oder sehr hohe absolute Mieten und Grundstückspreise in den Kernstädten sich auch im Niveau der Stadt-Umland-Wanderung niederschlagen (vgl. hierzu auch die Analysen von HIRSCHLE/SCHÜRT 2010, s. Kapitel 2.1.3.3).

An zweiter und dritter Stelle werden wohnumfeld- und wohnungsbezogene Abwanderungsgründe genannt. Mit 26% bzw. 22% reichen diese aber auch zusammengenommen nicht an die Bedeutung finanzieller Abwanderungsmotive heran. Es zeigen sich aber wiederum erhebliche regionale Unterschiede, insbesondere bei den wohnumfeldbezogenen Abwanderungsmotiven. Während diese in der Region Münster mit weniger als 10% nur eine untergeordnete Rolle spielen, erreichen sie im Leipziger Umland mit knapp 40% sogar eine leicht höhere Bedeutung als die finanziellen Motive (vgl. Abbildung 71). Die Ursachen für diese regionalen Unterschiede können nur vermutet werden: Die Stadt Münster ist durch eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte, insbesondere in den äußeren Stadtteilen, geprägt (vgl. Kapitel 6.2) und zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität aus.¹⁷³ Gleichzeitig weist sie ein hohes Preisniveau am Wohnungsmarkt sowie ein starkes Preisgefälle gegenüber dem Umland auf (vgl. Kapitel 6.2). Auf dem entspannten Leipziger Wohnungsmarkt ist es hingegen vergleichsweise einfach, eine große und dennoch bezahlbare Wohnung zu finden. Dieses befinden sich aber häufig im verdichteten Geschosswohnungsbestand und sind daher vorrangig für Haushalte attraktiv, die ein städtisches Wohnumfeld suchen oder sich mit diesem zumindest arrangieren können. Zu Stadt-Umland-Wanderern werden hingegen häufig jene Haushalte, die ein ländliches Umfeld suchen.

Unterschiede zwischen den Fallregionen im Hinblick auf die Abwanderungsmotive lassen sich also vor allem durch die Preisunterschiede bzw. Unterschiede in der „Angepanntheit“ der regionalen Wohnungsmärkte erklären (s.o.). Für die einzelnen Fallregionen lassen sich die Motivkonstellationen, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, wie folgt zusammenfassen:

- *Köln*: In der Region Köln kommt finanziellen und abgeschwächt auch wohnumfeldbezogenen Motiven eine im regionalen Vergleich hohe Bedeutung zu. Der Einfluss finanzieller Abwanderungsmotive auf die Stadt-Umland-Wanderung ist genauso groß wie der kumulierte Einfluss aller anderen Abwanderungsmotive.
- *Leipzig*: In Bezug auf die finanziellen und wohnumfeldbezogenen Motive stellt diese Region eine Ausnahme dar. Es ist die einzige Region, in der die finanziellen Abwanderungsmotive nicht eindeutig dominieren. Ihnen kommt mit 37% sogar nur

¹⁷³ Die Stadt Münster wurde 2006 als erste deutsche Großstadt im vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und der Internationalen Vereinigung der Gartenbauamtsleiter (IFPRA) global ausgeschriebenen LivCom-Award „Lebenswerteste Stadt der Welt“ mit dem ersten Platz in der Kategorie der Städte mit 200.000 bis 750.000 Einwohnern ausgezeichnet. (STADT MÜNSTER o.J. b)

eine leicht geringere Bedeutung als wohnumfeldbezogenen Motiven (knapp 40%) zu.

- *Münster*: In Münster wird die Abwanderung von der Kernstadt in das Umland von den Haushalten fast ausschließlich mit finanziellen Motiven begründet.
- *Magdeburg*: Die Abwanderungsmotive der Magdeburger Haushalte weisen im Vergleich zum Durchschnitt der vier Fallregionen keine Besonderheiten auf.

In Tabelle 16 sind die Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, nach Einzelmotiven differenziert aufgelistet. Innerhalb der Kategorie „persönliche Gründe“ spielt nur das Motiv „Umzug in die Nähe von Freunden und Verwandten“ als eigenständiges Abwanderungsmotiv mit 9% aller Nennungen eine Rolle. Die Kategorie „wohnungsbezogene Gründe“ wird hauptsächlich von Fällen besetzt, in denen der Haushalt allgemein keine passende Wohnung in der Kernstadt bzw. eine passende Wohnung im Umland gefunden hat.¹⁷⁴ Die weiteren wohnungsbezogenen Einzelmotive betreffen spezielle Ausstattungsmerkmale, wobei als Einzelmotiv nur die mangelnde Verfügbarkeit von ausreichend großen Grundstücken in Magdeburg, die hier von 6% der Haushalte als Abwanderungsmotiv genannt wurde, von quantitativer Bedeutung ist. Bei den Antworten zu den wohnumfeldbezogenen Abwanderungsmotiven nennen die Haushalte hingegen konkrete Mängel der Kernstädte bzw. Anforderungen, die sie im Umland besser erfüllt sehen. Das wichtigste Einzelmotiv in dieser Gruppe ist der Wunsch bzw. die Absicht „aufs Land zu ziehen“, die von ca. 10% aller Befragten als Abwanderungsmotiv angegeben wurde. Regional auffällig bezüglich dieses Abwanderungsmotivs ist der sehr geringe Anteil an Nennungen in der Region Münster (<3%). Auch eine ruhige Wohnlage, die insgesamt von 5% der Haushalte als Abwanderungsmotiv genannt wird, spielt in der Region Münster als Abwanderungsmotiv nahezu keine Rolle (<1%). Die finanziellen Abwanderungsmotive, als quantitativ bedeutsamste Kategorie an Abwanderungsmotiven, lassen sich in das Preis-Leistungs-Verhältnis sowie die in der Wahrnehmung der Haushalte zu hohen Preise in der Kernstadt unterteilen, wobei der zweite Aspekt mit einem Anteil von mehr als 40% mehr als dreimal so häufig genannt wurde wie der erste Aspekt. Allerdings zeigen die qualitativen Interviews, dass die Haushalte die zu hohen Preise in der Kernstadt nicht unbedingt absolut bewerten, sondern häufig im Verhältnis zu ihrem Anspruchsniveau, bezogen auf andere Standortanforderungen (z.B. eine grüne Wohnumgebung oder eine bestimmte Grundstücksgröße). Insofern sind die beiden Kategorien „Preis-Leistungs-Verhältnis“ und „zu hohe Preise in der Kernstadt“ nicht trennscharf (vgl. Kapitel 9.3.3). Beide Aspekte werden in den westdeutschen Fallregionen, die durch angespannte Wohnungsmärkte ge-

¹⁷⁴ Leider sind die Aussagen vieler Befragter in diesem Punkt sehr allgemein gehalten. Interessant wäre es zu wissen, was konkret diese Haushalte am kernstädtischen Wohnungsangebot gegenüber dem Wohnungsangebot im Umland zu bemängeln haben. Typische Antworten auf diese Fragen waren „Wir haben in [Stadt] nichts Passendes gefunden“ oder „Die Wohnung hier gefiel uns am besten“. Auch die vertiefenden qualitativen Interviews bleiben in diesem Punkt leider sehr allgemein. Aus diesen lässt sich aber ableiten, dass die Haushalte ein unpassendes Angebot im Zusammenhang mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis potenzieller Wohnstandorte bewerten: Sie haben in der Kernstadt kein Angebot gefunden, welches innerhalb ihrer Preisvorstellungen lag und auch möglichst viele ihrer weiteren Standortkriterien erfüllt hat (vgl. Kapitel 9.3.3).

prägt sind, deutlich häufiger genannt als in den ostdeutschen Fallregionen, die durch entspannte Wohnungsmärkte gekennzeichnet sind.

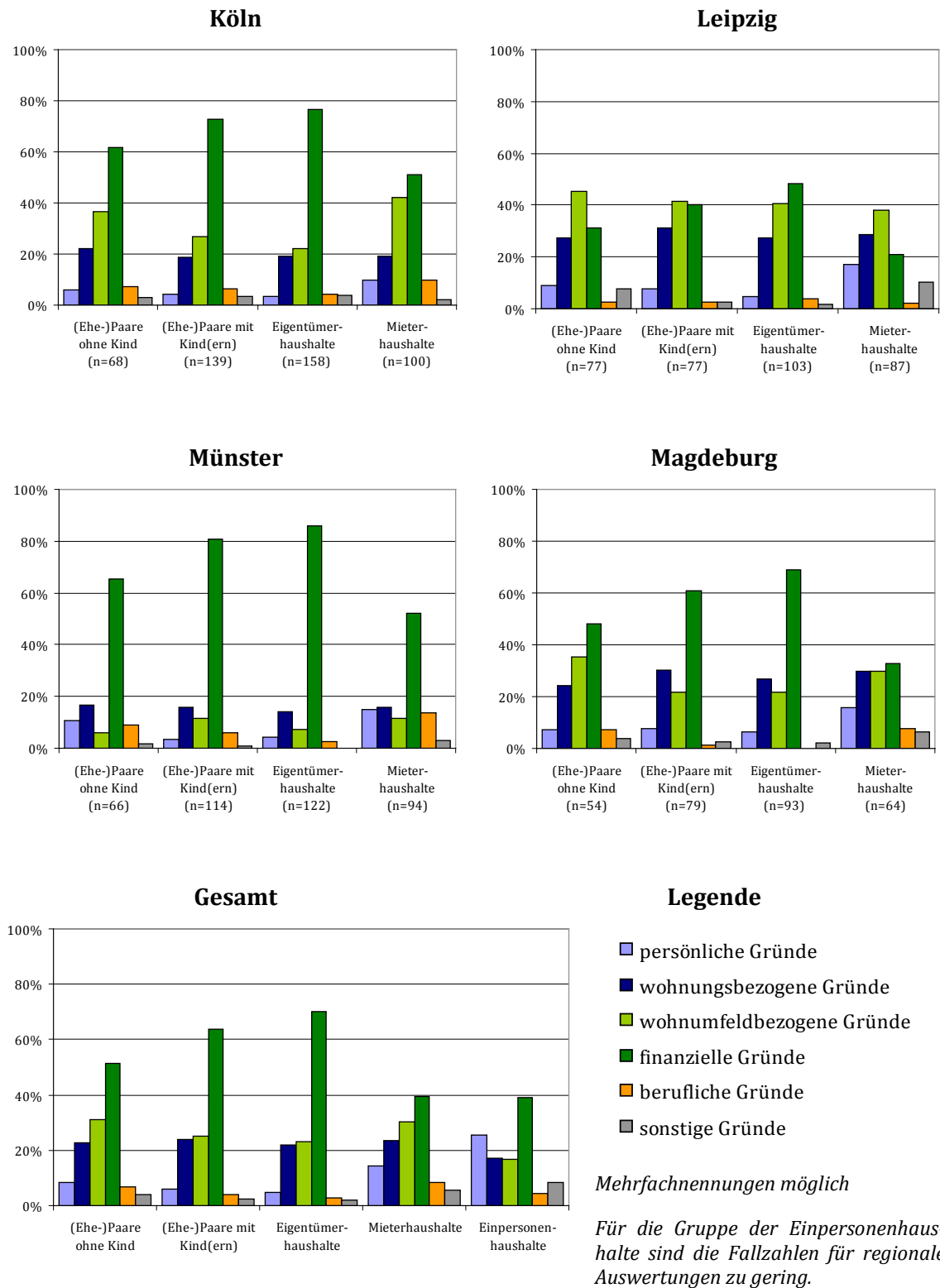
Tabelle 16: Abwanderungsmotive nach Regionen (Einzelmotive)

	Köln (n=259)	Leipzig (n=191)	Münster (n=217)	Magde- burg (n=158)	Gesamt
persönliche Gründe	5,8%	11,0%	8,7%	10,1%	8,9%
<i>davon:</i>					
Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden	3,5%	6,3%	6,0%	8,2%	6,0%
Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitgliedes	0,8%	2,6%	1,8%	1,9%	1,8%
sonstige persönliche Gründe	1,5%	2,1%	0,9%	0,0%	1,1%
wohnungsbezogene Gründe	19,3%	27,7%	14,8%	27,9%	22,4%
<i>davon:</i>					
Wohnungsangebot allgemein	13,9%	21,5%	9,7%	16,5%	15,4%
Grundstücksgröße	1,2%	2,1%	2,8%	5,7%	3,0%
Wohnungsausstattung	1,5%	2,6%	0,5%	1,9%	1,6%
Wohnung mit Garten	2,3%	1,0%	0,9%	1,3%	1,4%
sonstige wohnungsbezogene Gründe	0,4%	0,5%	0,9%	2,5%	1,1%
wohnumfeldbezogene Gründe	29,8%	39,2%	9,3%	24,7%	25,8%
<i>davon:</i>					
Grünflächen / gepflegtes Wohnumfeld	3,1%	3,7%	0,5%	0,6%	2,0%
ruhige Wohnlage	6,2%	8,4%	0,9%	5,1%	5,2%
soziales Umfeld	1,2%	3,1%	0,5%	0,6%	1,4%
kinderfreundliche Wohnumgebung	2,3%	0,5%	0,9%	0,0%	0,9%
Nähe zu Infrastruktureinrichtungen	1,2%	1,0%	0,5%	0,0%	0,7%
„aufs Land ziehen“	10,8%	14,1%	2,8%	12,7%	10,1%
sonstige wohnumfeldbezogene Gründe	5,0%	8,4%	3,2%	5,7%	5,6%
finanzielle Gründe	66,4%	39,2%	71,0%	52,4%	57,3%
<i>davon:</i>					
Preis-Leistungs-Verhältnis	13,5%	8,4%	16,6%	12,0%	12,6%
Kernstadt zu teuer	49,4%	28,3%	52,1%	39,9%	42,4%
sonstige finanzielle Gründe	3,5%	2,5%	2,3%	0,5%	2,2%
berufliche Gründe	6,5%	3,1%	3,2%	7,3%	5,0%
<i>davon:</i>					
Nähe zum Arbeitsplatz (im Umland)	5,0%	3,1%	3,2%	3,2%	3,6%
sonstige berufliche Gründe	1,5%	0,0%	0,0%	4,1%	1,4%
sonstige Gründe (kein besonderer Grund / spontane Entscheidung /sonstiges)	3,1%	4,7%	1,4%	3,2%	2,9%

Anteil der Haushalte, die ein Zielstandortkriterium auf einer Skala von 1 bis 6 mit 1 oder 2 bewerten;
Mehrfachnennungen möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 72: Abwanderungsmotive nach ausgewählten Haushaltstypen, Eigentümer- und Mieterhaushalten und Regionen (Kategorien)



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Während sich die verschiedenen Haushaltstypen sowie Mieter- und Eigentümerhaushalte hinsichtlich ihrer Wohnsituation nach dem Umzug, aber auch hinsichtlich der Auslöser der Wanderungsentscheidung teilweise deutlich unterscheiden bzw. diese Unterschiede deutlicher sind als die regionalen Unterschiede, zeigen sich in Bezug auf die Abwanderungsmotive nur vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen den Teilgruppen. Einzig bei den finanziellen Abwanderungsmotiven zeigen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen. In allen Regionen spielen diese für Paarhaushalte sowie für Mieterhaushalte eine unter- und für Familienhaushalte sowie für Eigentümerhaushalte eine überproportionale Rolle. Trotz dieser Unterschiede sind finanzielle Abwanderungsmotive aber das von allen Teilgruppen in allen Regionen außer Leipzig, wo dies lediglich auf die Eigentümerhaushalte zutrifft, am häufigsten genannte Abwanderungsmotiv. Betrachtet man innerhalb der Regionen das Verhältnis zwischen der Bedeutung, die Mieterhaushalte finanziellen Motiven beimessen, und der Bedeutung, die Eigentümerhaushalte diesen beimessen, zeigt sich einerseits, dass in den ostdeutschen Fallregionen Eigentümerhaushalte den finanziellen Abwanderungsmotiven eine mehr als doppelt so hohe Bedeutung beimessen wie Mieterhaushalte. In den westdeutschen Fallregionen ist dieses Verhältnis geringer (vgl. Abbildung 72). Dies deckt sich mit der Erkenntnis, dass in den ostdeutschen Fallregionen zwar ein Boden-, aber kein Mietpreisgefälle zwischen den Kernstädten und ihrem Umland besteht (vgl. Kapitel 6.2). Andererseits deutet die Tatsache, dass zumindest in der Region Magdeburg finanzielle Motive dennoch das wichtigste Abwanderungsmotiv für die abgewanderten Mieterhaushalte sind, darauf hin, dass trotz eines generell ausgeglichen Preisniveaus zwischen der Kernstadt und dem Umland in speziellen Teilmärkten (z.B. bei großen Wohnungen), das Umland dennoch ein geringeres Preisniveau als die Kernstadt aufweist. Eine andere Erklärung könnte sein, dass das Bild vom Preisunterschied zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden so in den Köpfen der abwandernden Haushalte verankert ist, dass diese ebenso günstige Angebote in der Kernstadt während der Wohnungssuche gar nicht wahrnehmen.

Wie zwischen dem Auslöser der Wanderungsentscheidung und den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort (vgl. Kapitel 9.2.2) bestehen auch Zusammenhänge zwischen den Motiven der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, und den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort. Wiederum schlagen sich jeweils die Kriterien, die während des Entscheidungsverlaufes besonders wichtig waren, auch in den *ex post* benennbaren Abwanderungsmotiven nieder. So nennen z.B. Haushalte, die aus finanziellen Gründen abwandern, überproportional häufig ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis und eine absolut günstige Miete bzw. einen absolut günstigen Kaufpreis als (sehr) wichtige Anforderung an ihren neuen Wohnstandort oder Haushalte, die aus wohnumfeldbezogenen Gründen abwandern, die *Pull*-Faktoren „ansprechende Wohnumgebung“ und „gute Umweltbedingungen“. Besonders deutlich wird dies bei Haushalten, die aus persönlichen Gründen die Kernstadt verlassen. Bei diesen erreicht das Kriterium „Nähe zu Verwandten und Freunden“ mit 77,7% den vierten Rang (von insgesamt 18 Standortkriterien), während es im Durchschnitt aller Befragten auf dem drittletzten Platz rangiert (vgl. Tabelle 17).

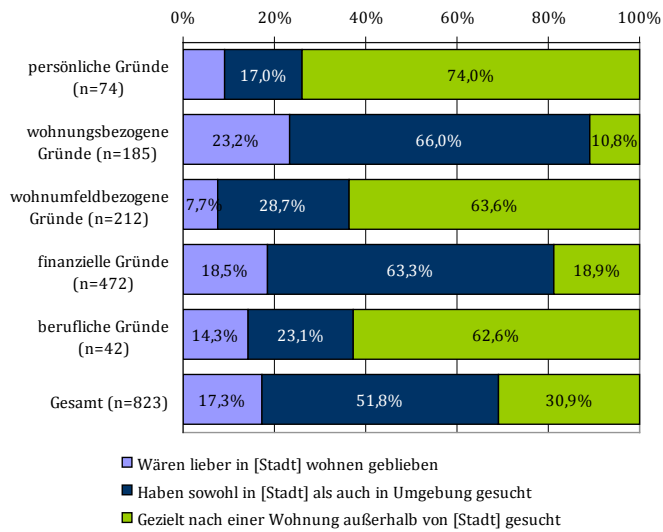
Tabelle 17: Zusammenhang zwischen den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort und ihren Abwanderungsmotiven

	persönliche Gründe (n=74)	wohnungsbezogene Gründe (n=185)	wohnungsfeldbezogene Gründe (n=212)	finanzielle Gründe (n=472)	berufliche Gründe (n=42)	Gesamt
attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis	85,7%	81,6%	84,7%	92,4%	83,6%	85,1%
ansprechende Wohnumgebung	87,1%	84,1%	90,8%	82,3%	64,1%	81,3%
angenehmes soziales Umfeld	85,6%	75,4%	83,4%	83,6%	74,9%	79,3%
angemessene Wohnfläche	75,7%	88,7%	77,4%	84,0%	79,0%	78,6%
günstige Miete / niedriger Kaufpreis	73,3%	70,9%	72,0%	83,9%	72,9%	76,3%
gute Umweltbedingungen	67,7%	74,5%	87,2%	76,3%	72,5%	75,7%
ansprechende Ausstattung u. Komfort der Wohnung	71,3%	83,7%	81,5%	74,3%	81,9%	75,1%
eigener Garten / Möglichkeit zur Gartennutzung	44,1%	59,9%	63,8%	74,0%	57,3%	63,1%
Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für tägl. Bedarf	53,1%	57,7%	60,7%	63,7%	78,9%	60,5%
günstige Verkehrsanbindung für Pkw	45,8%	60,5%	58,5%	61,5%	66,6%	58,9%
kinderfreundliche Wohnumgebung	53,3%	46,8%	58,4%	65,0%	46,7%	56,8%
Qualität von Schulen und Kindergärten	43,3%	33,8%	39,3%	49,9%	35,2%	42,7%
gute Anbindung an Busnetz	40,8%	41,5%	43,3%	44,3%	46,0%	42,5%
Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsort	26,8%	34,9%	38,0%	43,6%	89,0%	38,9%
gute Anbindung an SPNV	36,2%	39,8%	36,4%	41,6%	41,8%	38,8%
Nähe zu Verwandten oder Freunden	77,7%	24,5%	21,6%	25,2%	23,3%	30,6%
Nähe zum alten Stadtteil in Kernstadt	18,8%	28,4%	26,7%	29,7%	21,6%	26,7%
Rückkehr an Heimatort eines Haushaltsmitglieds	50,8%	16,3%	17,7%	16,0%	12,5%	21,1%

Anteil der Haushalte, die ein Zielstandortkriterium auf einer Skala von 1 bis 6 mit 1 oder 2 bewerten; nur Haushalte, deren neuer Wohnstandort nicht von vornherein feststand

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 73: Zusammenhang zwischen dem Suchprozess der Haushalte und den Abwanderungsmotiven



Mehrfachnennungen möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

mindest auch in der Kernstadt nach einer neuen Wohnung gesucht. Insbesondere Haushalte, die aus wohnungsbezogenen Gründen abwandern, wären überproportional häufig lieber in der Kernstadt wohnen geblieben oder haben zumindest auch dort gesucht. Die Entscheidung für das Umland ist bei diesen Haushalten vermutlich häufig erst gefallen, nachdem der Haushalt in der Kernstadt keine passende Wohnung bzw. kein passendes Haus gefunden hat („*Second-Best-Lösung*“). Diese Haushalte werden also eher aufgrund eines mangelnden Wohnungsangebotes in bestimmten Teilssegmenten des Wohnungsmarktes aus der Stadt hinausgedrängt, als dass sie eine bewusste Entscheidung gegen das Leben in der Kernstadt treffen. Ähnliches gilt für Haushalte, die aus finanziellen Gründen abwandern. Es ist zu vermuten, dass diese Haushalte versuchen, ihren neuen Wohnstandort unter der Restriktion eines begrenzten Wohnkostenbudgets zu optimieren und dabei dann im Umland „landen“, da sie dort für ihr Budget ihre übrigen Anforderungen an den neuen Wohnstandort besser erfüllt sehen als in der Kernstadt. (vgl. Abbildung 73)

Haushalte mit unterschiedlichen Motiven, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, zeigen auch Unterschiede in ihrem Suchverhalten innerhalb der Region, wobei die generellen Muster in den vier Fallregionen identisch sind. Wer aus persönlichen, wohnumfeldbezogenen oder beruflichen Gründen abwandert, tut dies i.d.R. gezielt, ohne zuvor in der Kernstadt nach einem neuen Wohnstandort zu suchen. Wer hingegen aus wohnungsbezogenen oder finanziellen Gründen abwandert, hat i.d.R. zu-

9.3 Der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der qualitativen Interviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der vertiefenden qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern im Hinblick auf den Entscheidungsprozess dieser Haushalte bei der Wohnstandortwahl dargestellt. Diese Analyse orientiert sich im Gegensatz zur Darstellung der Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragung im vorangegangenen Kapi-

tel nur zum Teil an den Phasen des Prozessmodells der Wanderungsentscheidung. Der Start und Endpunkt des Entscheidungsprozesses, also der Auslöser der Wanderungsentscheidung sowie die *ex post* von den Haushalten benannten Motive, warum sie aus der Kernstadt in das Umland gezogen sind, werden auch in dieser Auswertung einzeln dargestellt (Kapitel 9.3.1 und 9.3.3). Die beiden dazwischen liegenden Phasen, die Festlegungen von Anforderungen an den neuen Wohnstandort sowie die Wohnstandortsuche, werden hingegen in dieser Auswertung als Abwägung zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten integriert betrachtet, um die Rückkopplungsprozesse zwischen diesen beiden analytisch getrennten Phasen der Wohnstandortentscheidungen analysieren zu können (Kapitel 9.3.2).

9.3.1 Auslöser der Wanderungsentscheidung

In Bezug auf den Auslöser der Wanderungsentscheidung bestätigen die qualitativen Interviews im Wesentlichen die Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung. Aus den qualitativen Interviews wird deutlich, dass für die meisten Befragten als Auslöser eine Veränderung in der Zusammensetzung des Haushaltes (Familiengründung oder das Zusammenziehen mit dem Partner), eine zu geringe Wohnfläche oder der Wunsch nach Wohneigentum als Anlass für den Umzug im Vordergrund stehen. Diese Auslöser werden auch in den qualitativen Interviews häufig in Kombination genannt.

Die in den qualitativen Interviews befragten Haushalte hatten zuvor bereits an der telefonischen Haushaltsbefragung teilgenommen. Ein Abgleich der von ihnen im telefonischen Interview genannten Auslöser der Wanderungsentscheidung mit der vertieften Beschreibung im qualitativen Interview zeigt, dass die ausschlaggebenden Aspekte in der quantitativen Befragung sehr gut erfasst werden. Lediglich Aspekte, die den Haushalt an seinem alten Wohnstandort latent gestört haben, wie z.B. eine Lärmbelästigung, werden in der quantitativen Befragung häufig nicht als Auslöser genannt. Aus den qualitativen Interviews ergibt sich, dass solche latent vom Haushalt wahrgenommenen Stressoren zwar für sich genommen nicht die Umzugsentscheidung auslösen, aber in Kombination mit anderen Faktoren zu diesem Entschluss beitragen. Sie werden häufig gleichzeitig zu wichtigen Anforderungen an den neuen Wohnstandort und werden als solche sowohl in der quantitativen wie auch in der qualitativen Befragung benannt. Stört einen Haushalt also z.B. am alten Wohnstandort der Umgebungslärm oder das soziale Umfeld, achtet er bei der Wahl seines neuen Wohnstandortes in besonderem Maße auf eine ruhige Wohnumgebung bzw. das soziale Umfeld.

9.3.2 Abwägung zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten

In diesem Kapitel werden die Rückkopplungsprozesse zwischen den Anforderungen der Stadt-Umland-Wanderer an ihren neuen Wohnstandort sowie der Bewertung potenzieller neuer Wohnstandortorte anhand dieser Standortkriterien analysiert. Zunächst werden dabei die Standortanforderungen der Haushalte benannt und dabei auch darauf eingegan-

gen, welche für die Entscheidung für die letztendlich gewählte Alternative ausschlaggebend bzw. besonders relevant waren (Kapitel 9.3.2.1). Die relevanten Standortkriterien werden im Verlauf der Suche modifiziert, mit den Ressourcen des Haushaltes sowie den *constraints* des Wohnungsmarktes abgeglichen sowie Kompromisse zwischen sich widersprechenden Standortanforderungen entwickelt (Kapitel 9.3.2.2). Die qualitativen Interviews zeigen darüber hinaus, dass die Stadt-Umland-Wanderer während der Wohnstandortsuche auch eine Abwägung zwischen dem Verbleib in der Kernstadt und einem Umzug in das Umland vollziehen (Kapitel 9.3.2.3).

9.3.2.1 Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort

Die qualitativen Interviews zeigen, dass die Stadt-Umland-Wanderer weniger einzelne Standortkriterien direkt bewerten, sondern ihr Entscheidungsproblem zunächst vorstrukturieren, indem sie sich Gedanken zu bestimmten Oberkategorien an Standortkriterien (wie Wohnung oder Wohnumfeld) machen. Sie definieren zunächst innerhalb dieser Kategorien ihre Anforderungen. Diese sind für einige Kategorien sehr allgemein gehalten, während sie für andere detailliert festgelegt werden. Die Oberkategorien decken sich in etwa mit den latent hinter den in der telefonischen Haushaltsbefragung bewerteten Standortkriterien stehenden Kriterienbündeln, die über eine Hauptkomponentenanalyse aufgedeckt wurden (vgl. Kapitel 9.2.2).

Wohnform

Für alle befragten Haushalte stand direkt zu Beginn der Wohnungssuche fest, ob sie nach einem Miet- oder Eigentumsobjekt suchen, und sie haben die Auswahl von Alternativen auf die entsprechende Wohnform beschränkt. Bei Haushalten, die nach Wohneigentum suchen, ist zwischen denjenigen zu unterscheiden, bei denen die Eigentumsbildung bereits der Auslöser des Umzugs war, und den Haushalten, die aus anderen Gründen, z.B. da sie mit ihrem Partner zusammenziehen möchten, umziehen. Auch letztere legen sich aber bereits vor der eigentlichen Wohnungssuche auf eine Wohnform fest und suchen gezielt danach. Die Entscheidung, Eigentum zu erwerben, fällt bei mehreren Haushalten, die zuvor zur Miete gewohnt haben und ihre Wohnfläche, teils erheblich, vergrößern möchten, dadurch, dass sie feststellen, dass sie ohne oder mit einem nur geringen finanziellen Mehraufwand gegenüber einem größeren Objekt zur Miete auch den Erwerb von Wohneigentum finanzieren können.

„Wir brauchten eine größere Wohnung und da die Mieten ja in Köln Sülz – das ist ein sehr schöner Stadtteil, aber das ist sehr, sehr teuer – und da [...] fingen viele aus dem Bekanntenkreis an zu überlegen, da kann man sich ja was für kaufen. Und dann sind wir so quasi auf die Idee gekommen, wir schauen mal, was man denn so kaufen kann.“ (K15)

Art der Immobilie

Auch ob der Haushalt nach einer Wohnung oder einem Haus sucht, steht bei den meisten Haushalten bereits vor Beginn der eigentlichen Wohnstandortsuche fest, nur bei wenigen

war dieser Aspekt Bestandteil einer Abwägung zwischen verschiedenen Standortkriterien (s.u.). Die Entscheidung für die Suche nach einer Wohnung oder einem Haus ist i.d.R. mit der Überlegung verknüpft, ob der Haushalt über einen eigenen Garten verfügen möchte. In Einzelfällen geben aber auch andere Aspekte den Ausschlag für diese Entscheidung, z.B. benennt ein Haushalt als Grund dafür, dass er sich für ein freistehendes Einfamilienhaus entschieden hat, dass seine alte Wohnung sehr hellhörig war und sie dies am neuen Wohnstandort auf jeden Fall vermeiden wollten (M18). Bei den Haushalten, die nach einem Haus gesucht haben, lassen sich zwei Gruppen unterscheiden: zum einen die Haushalte, die gezielt nach einem bestimmten Haustyp, i.d.R. einem freistehenden Einfamilienhaus, gesucht haben, und diejenigen, bei denen die Bauform des Hauses der Abwägung zugänglich war. Dasselbe gilt für die Suche nach einem Neubau oder einer Gebrauchtimmoblie. Auch hier lassen sich zwei Gruppen unterscheiden: zum einen diejenigen, die sich bewusst vor der eigentlichen Wohnungssuche für das Eine oder das Andere entscheiden, und zum anderen diejenigen, die beide Alternativen unter Kosten-Nutzen-Aspekten in Betracht ziehen.

Kosten

Wesentliches Standortkriterium, das von fast allen befragten Haushalten in irgendeiner Weise thematisiert wird, sind die Kosten, entweder als absoluter Preis, den man bereit bzw. finanziell in der Lage ist für eine Immobilie zu bezahlen, oder als Preis-Leistungs-Verhältnis zwischen verschiedenen Alternativen. Zunächst einmal definieren fast alle befragten Haushalte zu Beginn der Suche ein maximales Budget, welches sie bereit bzw. in der Lage sind, für das Wohnen auszugeben.

„Also wir hatten ein Preislimit und haben einfach geguckt, was gibt es für den Preis.“ (K 15)

Verfügbare Wohnungsangebote werden nur in die engere Wahl genommen bzw. überhaupt besichtigt, wenn sie innerhalb des finanziellen Handlungsspielraums der Haushalte liegen. Dieser ist bei Mietangeboten oder Neubauten einfacher vorab festzustellen als bei Gebrauchtimmobliien, deren Erwerb i.d.R. noch Kosten für Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen nach sich zieht, so dass hier das Spektrum an Immobilien, die ein Haushalt in die Suche einbezieht, größer ist.

Bei der eigentlichen Wohnungssuche bzw. Entscheidung zwischen verschiedenen in die engere Wahl genommenen Alternativen ist dann nicht so sehr der absolute Preis der Immobilie relevant, sondern der Haushalt wägt ab, in welchem Maße ähnlich teure Immobilien die weiteren Standortanforderungen des Haushaltes abdecken. Kostenaspekte haben darüber hinaus teilweise einen Einfluss darauf, nach was für einer Art an Immobilie ein Haushalt sucht. So hat sich z.B. ein Haushalt bewusst gegen den zunächst präferierten Erwerb einer Eigentumswohnung und für den Erwerb eines Einfamilienhauses entschieden, da ihm die teils hohen Rücklagen, die in Eigentümergemeinschaften gebildet werden, zu Beginn der Finanzierung an anderen Stellen gefehlt hätten, während er beim Erwerb eines Einfamilienhauses selbst entscheiden kann, wann und in welcher Höhe Rücklagen gebildet

werden. Auch die Wohnnebenkosten in einer Eigentumswohnung (z.B. für Aufzug oder Pflege von Grünanlagen) schätzte er höher ein als bei einem Einfamilienhaus (K12).

Wohnung

Als Anforderung an die Wohnung bzw. das Haus selbst nennen die Haushalte in erster Linie eine passende Wohnfläche und einen passenden Grundriss. Die ungefähre bzw. Mindestwohnfläche und Zahl der Zimmer steht dabei meist schon vor der eigentlichen Wohnstandortsuche fest. Bei den meisten der befragten Haushalte geht der Umzug mit einer Anpassung der Wohnfläche an geänderte Bedürfnisse einher. Diese soll z.B. aufgrund einer Familiengründung vergrößert werden oder der Haushalt gründet sich im Zuge des Umzugs neu und benötigt eine seinen Bedürfnissen entsprechende neue Wohnung. Die Anforderungen an einen „passenden“ Grundriss, der von den meisten Befragten als entscheidungsrelevantes Kriterium genannt wird, sind sehr heterogen. Als besondere Anforderungen an den Grundriss werden in mehreren Interviews das Vorhandensein eines großzügigen Wohnzimmers, eines Arbeitszimmers oder eines Kellers genannt. Daneben wurden von einzelnen Haushalten sehr spezielle Anforderungen an den Grundriss gestellt, wie z.B. zwei räumlich separate Wohnbereiche (K11). Generell wird außerdem deutlich, dass die Haushalte mit dem Umzug überwiegend ihren Wohnstandard qualitativ verbessern. Dies spiegelt sich auch in verschiedenen Standortanforderungen, wie dem generellen Wunsch nach einem „guten“ baulichen Zustand der Wohnung oder einer „gehoben“ Ausstattung, wie auch in speziellen Ausstattungswünschen (z.B. einem Kamin) wider. Darüber hinaus zeigt sich, dass die meisten Haushalte explizit nach Wohnungen bzw. Häusern jüngeren Baujahres suchen. So haben in der Region Magdeburg mit einer Ausnahme alle befragten Haushalte einen Neubau oder eine Immobilie bezogen, die nach 1989 errichtet wurde. Von fast allen älteren Haushalten wird darüber hinaus als Standortpräferenz eine barrierearme Wohnung ohne Treppen genannt, wobei dieses Kriterium allerdings nicht für alle älteren Haushalte letztendlich entscheidungsrelevant war (s.u.). Haushalte, die ein Haus beziehen, nennen darüber hinaus i.d.R. Anforderungen an das Grundstück. Am häufigsten genannt wird der Wunsch nach einem großen Grundstück, der sich finanziell aufgrund eines Preisgefälles zwischen Stadt und Umland für viele nur im Umland realisieren lässt (s.u.). Von einzelnen Haushalten werden noch weitere Anforderungen an die Lage des Grundstückes genannt (z.B. in einem gewachsenen Wohngebiet, M13, oder in unverbaubarer Randlage, M14, K12).

„Also als wir zur Miete gewohnt haben, da war uns das ja relativ egal, ob wir jetzt einen Garten haben oder einen Balkon oder eine Terrasse. Aber bei einem eigenen Haus wollten wir auf jeden Fall auch einen großen Garten haben.“ (K17)

„Was für uns primär war, wir wollten [...] nicht in so eine Eigenheimsiedlung. Also wir wollten wirklich ein Lückengrundstück und auf keinen Fall [...] irgendwo, wo man dem anderen auf den Teller gucken kann oder so.“ (M13)

Wohnumgebung

Während bestimmte Anforderungen an die Wohnung und deren Preis für alle befragten Haushalte entscheidungsrelevant sind, werden Anforderungen an die direkte Wohnumgebung zwar von der großen Mehrheit, aber nicht von allen Befragten, benannt. Sie werden darüber hinaus von einigen Befragten gegenüber den Anforderungen an die Wohnung als nur sekundär relevant bezeichnet (z.B. M15). Wesentliche Anforderung in diesem Zusammenhang ist der Wunsch nach einer ruhigen Wohnlage. Diese impliziert insbesondere, dass die Wohnlage frei von Straßenlärm und anderen Umgebungsgeräuschen sein soll. Generell achten insbesondere jene Haushalte, die sich am alten Wohnstandort von Lärm gestört fühlten, bei der Wahl ihres neuen Wohnstandortes auf eine ruhige Wohnlage. Eng mit dem Wunsch nach einer ruhigen Wohnlage verbunden, ist häufig der Wunsch nach einem attraktiven landschaftlichen Umfeld. Was die Befragten unter einem landschaftlich attraktiven Umfeld verstehen, divergiert allerdings erheblich. Vielen geht es dabei generell nur um das Vorhandensein vieler Freiflächen, ein „dörfliches“ Umfeld bzw. eine aufgelockerte Siedlungsstruktur, während einige Haushalte spezielle landschaftliche Merkmale der Wohnumgebung als entscheidungsrelevant benennen (z.B. größere Waldgebiete, die Nähe zur Elbe im Magdeburger Umland oder die Nähe zum „Bergischen“ im rechtsrheinischen Kölner Umland). Von mehreren Haushalten wird dabei betont, dass ihnen dies für die Naherholung wichtig sei. Hierbei handelt es sich vorrangig um ältere Haushalte¹⁷⁵ sowie um Haushalte, die Hunde (M12, M13) oder Pferde (M16) besitzen.

„Das ist ein alteingesessener Ausflugsort hier. [...] Wir haben natürlich auch unheimlich viel Attraktivität zum Laufen und zum Erholen hier, die Elbe, das Wasserstraßenkreuz und diese Dinge.“ (M12)

Das soziale Umfeld wird nur von zwei Haushalten als entscheidungsrelevant für die Wahl des neuen Wohnstandortes benannt. Beide Haushalte haben in der Kernstadt in einem schwierigen sozialen Umfeld gewohnt und geben an, bei der Wohnstandortentscheidung sehr darauf geachtet zu haben, dass der neue Wohnstandort in einer sozial unproblematischen Gegend liegt (K16 und K17). Dass nur zwei Haushalte das soziale Umfeld als Standortanforderung benennen, überrascht insofern, als diesem Kriterium in der telefonischen Haushaltsbefragung eine vergleichsweise hohe Bedeutung beigemessen wurde. So zeigt dann auch ein Abgleich der Ergebnisse beider Befragungen für die Haushalte, die vertiefend interviewt wurden, dass im Gegensatz zum Katalog der Standortkriterien generell (vgl. Kapitel 9.2.2), beim Kriterium „ein angenehmes soziales Umfeld“ die Ergebnisse von quantitativem und qualitativen Interview häufig auseinandergehen. Obwohl nur von zwei Haushalten im qualitativen Interview thematisiert, wurde „ein angenehmes soziales

¹⁷⁵ Entgegen der in Kapitel 2.2.3 beschriebenen und auch für die Interviews mit den Rückwanderern bestätigten These, dass ein Teil der „junge Alten“ nach dem Renteneintritt seine Wohnsituation überdenkt und insbesondere gegenüber städtischen Wohnstandorten aufgeschlossen ist, zeigen die Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern, dass durchaus auch der gegenteilige Fall anzutreffen ist, nämlich dass „junge Alte“, die während ihres Arbeitslebens in einer Wohnung in der Stadt gewohnt haben, nach dem Renteneintritt über einen Garten verfügen wollen, da sie nun mehr Zeit zu Hause verbringen oder ein attraktives landschaftliches Umfeld zur Freizeitgestaltung suchen (M12, M18 und K11).

Umfeld“ von allen bis auf zwei Haushalten im Telefoninterview als sehr wichtig („1“) oder wichtig („2“) für die Wahl des neuen Wohnstandortes bewertet. Dies könnte einerseits darauf zurückzuführen sein, dass das Kriterium im Telefoninterview so formuliert wurde, dass diesem jeder zustimmen kann, auch wenn er sich beim Umzug vielleicht gar keine bewussten Gedanken zu diesem Aspekt gemacht hat, zum anderen könnte dies aber auch darauf hindeuten, dass die Haushalte im anonymen Telefoninterview dieses Kriterium benennen, dies aber in der *face-to-face* Interviewsituation verschweigen, da sie z.B. nicht als fremdenfeindlich missverstanden werden möchten, wenn ihnen eine sozial homogene Wohnumgebung wichtig ist (sozial erwünschtes Antwortverhalten).

Darüber hinaus werden von mehreren Haushalten gute Parkmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld als entscheidungsrelevante Standortanforderung benannt. Dieses Kriterium ist vorrangig für Haushalte wichtig, die an ihrem alten Wohnstandort Probleme mit der Parksituation hatten bzw. dies für alternative Wohnstandorte innerhalb der Kernstadt befürchten.

Infrastruktur

In Bezug auf die gewünschte infrastrukturelle Ausstattung des neuen Wohnortes werden von den Befragten Anforderungen an die Nahversorgung, die medizinische Versorgung, das Angebot an Kindergärten und Schulen sowie die Verkehrsinfrastruktur genannt. In allen vier Bereichen gehen die Anforderungen der befragten Haushalte stark auseinander.

In Hinblick auf die Anforderungen an Nahversorgungsmöglichkeiten lassen sich drei Gruppen unterscheiden:

- Für zwei Haushalte in der Region Köln, die aufgrund ihrer polyzentralen Struktur auch im Umland eine Vielzahl an integrierten Wohnstandorten aufweist, ist ein umfassendes Nahversorgungsangebot bzw. der Ortskern in fußläufiger Erreichbarkeit entscheidungsrelevant (K14 und K16).

„... und das man auch mal zu Fuß in den Ortskern kann um einzukaufen. [...] Hier kann man auch abends sagen, wenn man mal in die Kneipe geht, man kann das Auto stehen lassen, und zu Fuß gehen.“ (K14)

- Für fünf weitere Haushalte ist entscheidungsrelevant, ob im Ort bzw. Ortsteil, die Möglichkeit besteht, im Bedarfsfall kleinere Einkäufe zu erledigen. Dieses Angebot muss aber nicht unbedingt fußläufig erreichbar sein und wird von den Befragten auch nicht unbedingt regelmäßig genutzt.

„Wir haben so bestimmte Punkte eben abgeklopft. Also gibt es hier Einkaufsmöglichkeiten, gibt es für den Notfall bestimmte Ärzte, so was, so infrastrukturell haben wir halt geguckt, ob das geht.“ (M14)

- Mehr als die Hälfte der Befragten benennt hingegen keinerlei Standortanforderungen hinsichtlich des Nahversorgungsangebotes. Dies wird i.d.R. damit begründet, dass dem Haushalt ein oder mehrere Pkw zur Verfügung stehen bzw. andere Standortkriterien dem Haushalt wichtiger sind.

„Also angesichts, dass wir hier nun schön wohnen, was Schönes haben hier draußen im Grünen, ist es immer noch akzeptabel. [...] Auch wenn wir jetzt weitere Wege haben, das ist klar, aber Wolmirstedt, die Kreisstadt, ist hier 5km entfernt und da ist auch ein großes Einkaufszentrum, das ist ausreichend. Ja, und wenn man dann mal ein bisschen größer Shoppen will, dann kann man auch nach Magdeburg mal reinfahren.“ (M19)

Ähnliche Ergebnisse zeigen sich für die Anforderungen an die medizinische Versorgung, nur dass dieser Aspekt von weniger Haushalten als entscheidungsrelevant benannt wird als die Anforderungen an das Nahversorgungsangebot. Anforderungen an das Angebot an Kindergärten und Schulen wurden erwartungsgemäß nur von Haushalten thematisiert, in denen zum Zeitpunkt des Interviews Kinder leben. Von diesen Haushalten wird i.d.R. angegeben, dass Kindergarten und Grundschule im selben Ortsteil vorhanden sein sollen. Teilweise wurden diese auch vorab besichtigt, um sich einen Eindruck über die Qualität zu verschaffen. Zwei Haushalte (K14 und K15) haben darüber hinaus darauf geachtet, dass am neuen Wohnort auch alle weiterführenden Schulen vorhanden sind.¹⁷⁶

In Bezug auf die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des neuen Wohnstandortes lassen sich Unterschiede zwischen einer Anbindung an das Autobahn- und Schnellstraßennetz sowie den Anforderungen an die ÖV-Anbindung feststellen. Eine Anbindung an das Autobahn- und Schnellstraßennetz ist insbesondere für jene Haushalte relevant, die in der Kernstadt oder als Fernpendler außerhalb der Region arbeiten. In der Region Köln wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass nicht lediglich das Vorhandensein einer Anbindung an die Autobahn relevant für die Standortentscheidung war, sondern auch, dass bekannte Stauschwerpunkte auf dem Kölner Ring oder den Rheinbrücken auf dem Arbeitsweg vermieden werden können.

„Deswegen sind z.B. so Orte wie Bergheim völlig für uns ausgeschieden. Weil die A1 ist ja immer zu und das war uns viel zu weit dann. Man kann über Land fahren, aber das ist für uns dann völlig indiskutabel gewesen.“ (K 17)

Eine gute (bzw. akzeptable) ÖV-Anbindung ist nur für sehr wenige Haushalte entscheidungsrelevant. Dies sind vor allem Haushalte, die auf den ÖV angewiesen sind, entweder da ein erwachsenes Haushaltsmitglied diesen für den Arbeitsweg nutzt (M17, K12), die Anschaffung eines Zweitwagens finanziell nicht tragbar wäre (K12) oder da diese für den Schulweg bzw. generell die Mobilität der Kinder als wichtig erachtet wird (K14, M13). Darüber hinaus war eine sehr gute ÖV-Anbindung noch für einen jungen Seniorenhaushalt entscheidungsrelevant, um bei möglichen gesundheitlichen Einschränkungen im höheren Alter die Möglichkeit zu haben, ohne Auto mobil zu sein (K16).

¹⁷⁶ Ein Befragter, der sich über den schlechten baulichen Zustand der Schule seines Sohnes in Magdeburg geärgert hat, hat explizit nicht nur auf die Erreichbarkeit und die Qualität, sondern auch den baulichen Zustand der Schule am neuen Wohnstandort geachtet (M13).

„Aber wie gesagt, direkt Anschluss. Hier ist die 18, die Straßenbahn, die fährt praktisch von Köln nach Bonn. [...] Deswegen ist es schon optimal mit der Anbindung hier. Und das war ausschlaggebend, weil ich wollte keinen zweiten Wagen kaufen. Wir dachten, mit dem Haus sind wir wahrscheinlich erst mal so pleite, dass wir uns keinen zweiten Wagen leisten können. Und da wollte ich, ich habe im Zentrum von Köln gearbeitet, dass einer von uns wenigstens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren kann.“ (K12)

„Ich wollte halt nur nicht so weit raus ziehen, dass ich immer Taxi für meine Kinder spielen muss. Das war für mich halt entscheidend. Also die haben jetzt eine [Straßenbahn-]Haltestelle. Damit können die dann später nach Köln rein fahren [...] und auch zum Gymnasium fahren.“ (K14)

Für die übrigen Haushalte war die ÖV-Anbindung hingegen höchstens nachrangig relevant (z.B. M14, K17), von der Mehrheit wird eine ÖV-Anbindung gar nicht als Standortanforderung benannt. Viele dieser Haushalte geben an, den ÖV auch am alten Wohnstandort in der Kernstadt kaum genutzt haben (z.B. M16).

„Also letztendlich es war mir wichtig, dass man hier zur Not mal mit dem Bus oder mit dem Zug fahren kann, aber ausschlaggebend war das nicht, weil wir von jeher zwei Pkws in der Familie hatten und wir waren nicht drauf angewiesen. [...] Ich könnte auch wirklich schlecht von hier aus morgens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren. Das ging praktisch gar nicht. Da würde ich bestimmt zwei Stunden brauchen oder so.“ (K17)

Erreichbarkeit von Aktivitätenstandorten

Hinsichtlich der großräumigen Lage des neuen Wohnstandortes benennen einige Haushalte zunächst die Nähe zu Verwandten bzw. Freunden als wichtig. Für zwei Haushalte war die Nähe zur Familie des Sohnes (M18) bzw. zu den Schwiegereltern (K13) sogar ausschlaggebend für die Wahl des neuen Wohnstandortes, auch damit die Großeltern in die Betreuung ihrer Enkel eingebunden werden können. Ein weiterer Haushalt ist bewusst von einem Stadtteil am Rand von Magdeburg in einen benachbarten Ortsteil im Umland gezogen, um weiterhin kurze Wege zu Verwandten zu haben, welche zum Teil am ehemaligen und zum Teil am neuen Wohnstandort wohnen (M17). Für zwei weitere Haushalte war darüber hinaus die Nähe zu Freunden wichtig, da sie entweder mit diesen gemeinsam eine Immobilie im Umland umgebaut haben bzw. Freunde bereits vorher an den neuen Wohnstandort gezogen sind (M19). Einigen anderen Haushalten war die Nähe zu ihrem alten Wohnstandort in der Kernstadt insofern wichtig, als sie ihre Suche auf Teilbereiche des Umlandes in relativer Nähe zum alten Wohnstandort beschränkt haben.

„Und als wir Eigentum gesucht haben, haben wir auch gesagt, wir wollen nicht in die Kölner Innenstadt oder auf die andere Rheinseite [...], sondern wenn möglich in das Gebiet, wo wir bisher wohnen. Sprich in der Nähe des Königsforstes. Und der Königsforst, der ist nun mal Köln und auch Bergisch-Gladbach.“ (K14)

Darüber hinaus haben die Haushalte mit erwerbstätigen Haushaltsmitgliedern darauf geachtet, dass die Arbeitsplätze der Haushaltsmitglieder gut erreichbar sind. Diese liegen häufig in der Kernstadt, in einigen Fällen aber auch im Umland oder außerhalb der Region. Ein Familienhaushalt hat sich explizit für einen Wohnstandort zwischen den Arbeitsplätzen der beiden erwachsenen Haushaltsmitglieder, die in Köln und im weiteren Umland liegen, entschieden (K17).

Bewertung von potentiellen neuen Wohnstandorten in einem zweistufigen Prozess

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Haushalte bei der Suche nach und der Bewertung von Wohnstandortalternativen zweistufig vorgehen. Vor der detaillierten Abwägung einer Vielzahl an Standortkriterien, schließen die Haushalte über wenige grundlegende Anforderungen an den neuen Wohnstandort bereits eine Vielzahl potentieller Alternativen aus, die gar nicht in die weitere Bewertung einfließen. Wesentliche Kriterien sind i.d.R. der maximale Preis, die minimale Quadratmeterzahl sowie die Zahl der Zimmer und die Frage, ob es sich um ein Miet- oder Eigentumsobjekt sowie eine Wohnung in einem Mehrfamilienhaus oder um ein Einfamilienhaus handeln soll.

„Ja, wir hatten gesagt von ... bis die Quadratmeterzahl und ein separates Büro, so und die Quadratmeterzahl, die sagt man ja so in etwa. [...] Und die Miete, ja das Finanzielle, das muss man ja auch mit bedenken“. (M15)

In der zweiten Phase, der Abwägungsphase, werden die verbleibenden Alternativen anhand einer Vielzahl weiterer Standortkriterien bewertet, die aber am letztendlich gewählten Wohnstandort nicht gänzlich erfüllt sein müssen, sondern gegeneinander abgewogen werden. Zentral hierbei ist das Preis-Leistungs-Verhältnis einer Immobilie. In dieses spielen neben objektiven Kriterien wie dem Preis im Verhältnis zur Wohn- und ggf. Grundstücksfläche auch eine Vielzahl an Kriterien hinein, die jeder Haushalt subjektiv unterschiedlich bewertet. Dies können bestimmte Merkmale der Immobilie selbst sein, wie ein „passender“ Grundriss, Merkmale des Wohnumfeldes oder der Infrastrukturausstattung. Während sich der Haushalt über seine Grundanforderungen an die Wohnung vorab Gedanken macht, entwickeln sich gerade die weiteren Kriterien häufig erst im Laufe der Suche aus dem Vergleich verschiedener Wohnungsangebote. Diese zweistufige Vorgehensweise bei der Abwägung zwischen verschiedenen Wohnstandortalternativen deckt sich damit mit den Befunden CLARKS (1993), dass Haushalte in einem *screening* zunächst die für eine detaillierte Bewertung relevanten Wohnstandortalternativen über non-kompensatorische Entscheidungsregeln auswählen und diese anschließend in einer zweiten Phase mit Hilfe kompensatorischer Entscheidungsregeln gegeneinander abwägen (vgl. Kapitel 3.3.5).

Darüber hinaus zeigt sich, dass sich die Haushalte in der Abwägungsphase zwar über eine Vielzahl an Standortanforderungen Gedanken machen bzw. diese für wünschenswert erachten, viele dieser Kriterien aber in der letztendlichen Entscheidung für einen neuen Wohnstandortort nur eine sekundäre Bedeutung haben und damit nicht entscheidungsrelevant sind. Die eigentliche Abwägung wird wiederum auf vergleichsweise wenige Anforderungen beschränkt, die sich aber im Gegensatz zu den Grundanforderungen des *screenings* von Haushalt zu Haushalt unterscheiden. Für alle Haushalte relevant ist lediglich der „passende“ Grundriss und die Ausstattung des Hauses bzw. der Wohnung. Wie diese konkret beschaffen sein müssen, legen die Haushalte dabei i.d.R. nicht im Detail vor der Wohnstandortsuche fest, sondern sie bewerten bei jedem besichtigten Objekt neu, ob sie sich vorstellen können, darin zu leben. Zu den Kriterien, die hingegen nur von einigen

Haushalten in die Abwägung einbezogen werden, zählen vor allem Aspekte der Wohnumgebung und der Infrastrukturausstattung.

9.3.2.2 Ressourcen, *constraints* und Kompromisse bei der Wohnstandortwahl

Wie in Kapitel 3.3.5 ausführlich dargelegt, treffen die Haushalte bei der Wohnstandortwahl keine völlig freie Entscheidung, sondern unterliegen haushaltsinternen und -externen Rahmenbedingungen, die sich fördernd oder hemmend auf die Wohnstandortwahl auswirken und sich in einer Diskrepanz zwischen Wohnwünschen und der tatsächlichen Wohnstandortwahl niederschlagen bzw. in einer Abwägung, bei welchen Standortanforderungen der Haushalt bereit ist, gegenüber seinen Wohnwünschen Abstriche bzw. Kompromisse zu machen.

Ressourcen und constraints

Wesentlicher haushaltsinterner *constraint* sind die finanziellen Mittel, die ein Haushalt für das Wohnen ausgeben kann oder auszugeben bereit ist. Dieser *constraint* wird gleichermaßen von nahezu allen Haushalten in der hochpreisigen Region Köln wie auch in der niedrigpreisigen Region Magdeburg benannt. Dies ist insofern nicht überraschend, als Haushalte befragt wurden, die tatsächlich in das Umland gewandert sind. Die relative Bedeutung dieses *constraint* spiegelt sich eher im Niveau der Stadt-Umland-Wanderung wider, das in der Region Köln deutlich über der Region Magdeburg liegt (vgl. Kapitel 6.2).

„Nun, wir haben auch hin und her gerechnet, ob das geht. Dadurch, dass ich ja arbeitslos war zu der Zeit. Und es klappt.“ (M17)

„Und da hat sich dann P. herauskristallisiert. Und da haben wir dann natürlich festgestellt, P. ist jetzt gar nicht wirklich günstig, aber wir kriegen hier für unser Geld mehr Wohnraum. [...] Wenn man das dann sieht, auch so als Vergleich, dann kann man dann doch feststellen, wo so die Marke, die Grenze liegt des Finanzierbaren.“ (K17)

Finanzielle *constraints* sind für Familienhaushalte und jüngere Haushalte beim Erwerb von Wohneigentum bedeutender als für ältere Haushalte. Während erstere ihre Entscheidung i.d.R. davon abhängig machen müssen, was sie sich leisten können, stehen bei älteren Haushalten die absolute Höhe der Wohnkosten in der Entscheidung für einen neuen Wohnstandort weniger im Vordergrund (M18, K16). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass ältere Haushalte über den Lebenszyklus häufig ein sehr viel höheres Eigenkapital angespart haben, als jüngeren Haushalten dies bis zum Zeitpunkt der Wanderungsentscheidung möglich war.

Als wesentliche *constraints*, die den Suchradius der Haushalte beschränken, wirken die Aktivitätenstandorte der Haushaltsmitglieder, in erster Linie der Arbeitsort bzw. die Arbeitsorte. Dies spiegelt sich darin wider, dass die Haushalte zumindest die relative Nähe zu ihrem Arbeitsplatz suchen bzw. bei einigen Befragten ein Arbeitsplatz im Umland oder außerhalb der Region sogar den Ausschlag gab, ins Umland zu ziehen. Der Renteneintritt kann in diesem Sinne als „Ressource“ gewertet werden, seinen Wohnstandort unabhängig vom Arbeitsort zu überdenken.

Sie: „Es wäre für uns sicher nicht aktuell gewesen, hier herzuziehen, wenn ich noch arbeiten würde.“ Er: „Nee, dann würden wir in Magdeburg wohnen.“ Sie: „Also solange wären wir nicht umgezogen. Also dass wir dann den Weg dann... – glaub' ich nicht.“ (M18)

Als zweite wesentliche Gruppe von Aktivitätenstandorten beeinflussen die Wohnstandorte von Verwandten oder Freunden den Suchradius der Haushalte (s.o.).

„Der Südhalkreis um Köln, praktisch. In dem Einzugsbereich wollten wir bleiben, weil wir hier auch eine ganze Menge Freunde und Bekannte haben. Wir wollten ja nicht zu weit weg von denen sein.“ (K11)

Bei den Stadt-Umland-Wanderern spielen in der letztendlichen Abwägung die Aktivitätenstandorte von Kindern, die i.d.R. nahräumlich auf die Wohnumgebung am alten Wohnstandort beschränkt waren und mit dem Umzug komplett verlagert werden (s.u.), keine entscheidungsrelevante Rolle. Allerdings wurden im Rahmen dieser Arbeit nur Haushalte befragt, die tatsächlich in das Umland abgewandert sind. Die generelle Wanderungsneigung von Haushalten mit Kindern aus der Stadt in das Umland nimmt hingegen auch aus diesem Grund mit dem Beginn der Schulpflichtigkeit des ältesten Kindes erheblich ab (STURM/MEYER 2008: 239).

Bei der Wohnstandortsuche steht den Haushalten nur ein sehr geringer Teil des Wohnungsbestandes zur Auswahl, nämlich die aktuell freien bzw. in absehbarer Zeit frei werdenden Wohnungen sowie aktuell am Markt angebotene Grundstücke und Neubauimmobilien. Dementsprechend wirkt eine mangelnde Verfügbarkeit an freiem Wohnraum in Regionen mit angespanntem Wohnungsmarkt generell als haushaltsexterner *constraint* bei der Wohnstandortwahl, tritt aber darüber hinaus in allen Stadtregionen in bestimmten Wohnungsmarktsegmenten oder Stadtquartieren auf. Die mangelnde Verfügbarkeit von passenden Wohnungsangeboten in der Kernstadt wird von den in der Region Köln befragten Haushalten dementsprechend häufiger genannt als von den in der Region Magdeburg befragten Haushalten. Darüber hinaus ist eine mangelnde Verfügbarkeit von passenden Angeboten als *constraint* umso bedeutsamer, je spezieller die Anforderungen des Haushaltes an die Wohnung oder deren Lage sind.

„Und es war auch eben nicht viel im Angebot. Bei solchen Stadtteilen wie Riehl zum Beispiel. Riehl ist auch sehr schön, da wäre ich sofort hingezogen, [...] aber da kriegt man praktisch nur was, wenn man den Eigentümer vorher umgebracht hat sozusagen, jetzt als Scherz. Aber es ist wirklich so, dass man dort auch sehr wenige Angebote hat. Und wo viele Angebote waren, dann so Chorweiler, Ehrenfeld, das kam für uns nicht in Frage. Dahin wollten wir nicht hin. So ist dann letztendlich diese Geschichte hier mit P. zustande gekommen. Weil hier geht schon wieder was. Hier ziehen Leute in Häuser, dann werden Wohnungen frei [...]. Hier war einfach mehr Bewegung auch auf dem Wohnungsmarkt.“ (K17)

In engem Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von passenden Angeboten am Wohnungsmarkt stehen zeitliche *constraints*. Der Haushalt bewertet die angebotenen Wohnstandortalternativen generell nacheinander. Er setzt seine Suche solange fort, bis er glaubt, den passenden Wohnstandort gefunden zu haben. Nur selten kann er sich dabei zwischen Alternativen entscheiden, vielmehr muss er abwägen, ob er glaubt, unter den gegebenen zeitlichen *constraints* (Opportunitätskosten, ggf. Notwendigkeit, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt umgezogen sein zu müssen) noch eine bessere Alternative finden

zu können. In diesem Zusammenhang bestätigen die qualitativen Interviews, dass Stadt-Umland-Wanderer eher dem Akteursmodell des *satisfizers* als des *maximizers* entsprechen (vgl. Kapitel 3.3.3).

„Als wir diese Wohnung genommen haben, das ist Hals über Kopf gegangen. Wir haben an für sich nur einmal in die Zeitung geguckt. Haben diese Annonce gesehen, haben hier in diesem Ort zwei Wohnungen angesehen und haben dann gesagt, diese gefällt uns eigentlich [...]. Von daher haben wir das relativ schnell gefunden [...]. Meiner Frau ist das ein bisschen zu schnell gegangen, aber ich hab gesagt, du musst dich jetzt entscheiden, denn jede weitere Wohnung wirst du an dieser hier messen. Und wenn wir das dann abschließend nicht finden, dann wird man der Wohnung immer nachtrauern.“ (K16)

Muss die Wohnstandortentscheidung unter Zeitdruck getroffen werden, kann dies dazu führen, dass die Haushalte ihren Suchradius, z.B. von der Stadt auf das Umland, ausdehnen (z.B. M17) bzw. Haushalte, denen es von vornherein egal ist, ob sie innerhalb der Kernstadt verbleiben oder in das Umland ziehen, zum Suchzeitpunkt eine passende Immobilie eher zufällig im Umland finden.¹⁷⁷

„Ich hab jetzt z.B. ein Haus in Magdeburg im Angebot gesehen. Das soll 750 € kosten [...]. Genau die gleiche Größe. Also es gibt so etwas auch, wenn man sich da mehr Zeit genommen hätte, dann hätten wir da auch was gefunden.“ (M12)

Kompromisse bei der Wohnstandortentscheidung und Inkaufnahme von Nachteilen des neuen gegenüber dem alten Wohnstandort

Während der Wohnstandortsuche wägen die Haushalte ihre verschiedenen, i.d.R. nicht komplett miteinander zu vereinbarenden, Standortanforderungen gegeneinander ab. Dementsprechend müssen sie in Bezug auf einige Standortortkriterien Kompromisse eingehen bzw. gewisse Nachteile des neuen Wohnstandortes in Kauf nehmen.

„Man macht immer Abstriche. [...] Wir haben schönere Häuser gesehen, ja, aber nicht schöner gelegen. Also uns war auch das Wohnumfeld sehr wichtig.“ (M12)

Kompromisse werden dabei vor allem im Sinne einer Kosten-Nutzen-Abwägung eingegangen. Diesbezüglich lassen sich vier Gruppen unterscheiden. Die erste Gruppe macht Abstriche gegenüber ihren zunächst definierten Standortanforderungen, um innerhalb ihres zu Beginn des Suchprozesses gesetzten Wohnkostenbudgets eine Immobilie zu finden. In Bezug auf die Art der Immobilie kann dies z.B. dazu führen, dass, insbesondere in der Hochpreisregion Köln, sich ein Haushalt dazu entscheidet, anstelle eines freistehenden Einfamilienhauses, welches seine erste Wahl im Hinblick auf die Wohnform gewesen wäre, eine Doppelhaushälfte oder ein Reihenhaus zu beziehen, da dieses nicht zuletzt aufgrund der geringeren Grundstücksfläche günstiger ist.

¹⁷⁷ Auch die Entscheidung, ob ein Haushalt eine Gebrauchtimmobilie erwirbt oder nach seinen eigenen Vorstellungen neu baut, kann von der zeitlichen Verfügbarkeit einer passenden Gebrauchtimmobilie abhängen (z.B. M14).

„Also wenn es nach mir ginge, hätte ich eher ein freistehendes Haus kaufen wollen. Weil ich find immer Reihenhäuser haben mehr oder weniger – kommt natürlich drauf an, wie die Nachbarschaft so ist – hat man doch je nachdem mal so Differenzen (...). Bei einem freistehenden Haus hat man dann einfach drum herum frei. Aber das ist einfach nicht bezahlbar.“ (K14, haben Reihenhäuser gekauft)

Die zweite Gruppe umfasst jene Haushalte, die für ihr am Anfang des Entscheidungsprozesses gesetztes Kostenlimit keinen passenden Wohnstandort finden, an dem ihre übrigen entscheidungsrelevanten Kriterien erfüllt werden, und die letztendlich im Verlauf des Entscheidungsprozesses ihr eigentlich geplantes Wohnkostenbudget erhöhen.

„Also die Ansprüche, die wir hatten, die hatten wir wie gesagt schon vorher definiert, und wir sind eigentlich auch, sag ich mal, schwer bereit gewesen, Abstriche zu machen. Meine Frau wollte also auf keinen Fall in ein Bebauungsgebiet, und eigentlich sind wir von unseren Ansprüchen nicht abgewichen. [...] Wir sind abgewichen, in dem Punkt, dass wir den Grundstückspreis nicht so hoch angesetzt hatten. [...] Eigentlich wollten wir so ein teures Grundstück wie hier nicht kaufen.“ (M13)

Die dritte, vergleichsweise große, Gruppe an Haushalten hat offenbar bereits zu Beginn ihrer Wohnstandortsuche sehr genaue Vorstellung sowohl über ihre Anforderungen wie auch die Angebote und Preise am regionalen Wohnungsmarkt, so dass sie ihren Wohnstandort wählen, ohne während der Wohnstandortsuche wesentliche Abstriche in ihren Standortanforderungen machen zu müssen. Es bleibt allerdings offen, ob diese Haushalte tatsächlich keine Abstriche gegenüber ihrer „Traumimmobilie“ machen mussten, ob sie bereits bei der Definition ihrer Standortanforderungen Abstriche gemacht haben, da sie sich ihres Handlungsspielraumes sehr bewusst waren, oder ob sie ihre Standortanforderungen im Nachhinein an die am neuen Wohnstandort vorgefundene Wohnsituation angepasst haben (nachträgliche Rationalisierung der Standortentscheidung, vgl. Kapitel 3.3.3).

Als vierte und letzte, eher kleine Gruppe, lassen sich jene Haushalte benennen, die während der Wohnstandortsuche feststellen, dass sie sich für ihr Wohnkostenbudget eine ihre zunächst definierten Anforderungen übertreffende Immobilie leisten können. Dies trifft vor allem auf Haushalte zu, die zunächst in der Kernstadt wohnen bleiben wollten, aber im Laufe der Wohnstandortsuche auch Angebote im Umland mit in die Entscheidung einbezogen haben.

„Wir hatten ja erst gesagt ab 80qm und auf jeden Fall vier Zimmer sollten es vielleicht schon sein und irgendwie haben wir dann gedacht, hier kann man sich vielleicht auch einen Garten leisten.“ (K17)

„Am Anfang haben wir angefangen mit Doppelhaushälften und Reihenhäuser. Da haben wir in Köln und Umgebung geguckt. Dann haben wir, also mein Lebensgefährte, der hat dann gleich gesagt: ‚Also das ist mir hier alles zu eng, da kann ich gleich in einer Wohnung bleiben, wenn ich mich schon verschulde, dann möchte ich auch ein richtiges Haus haben, wo ich drum herum gehen kann und ein großes Grundstück.‘ So sind wir eigentlich zum freistehenden Haus gekommen. Aber das war jetzt nicht das erste vorrangige Ziel. Wir haben uns auch schon so ein paar Reihenhäuschen angesehen.“ (K15)

Unter den befragten Stadt-Umland-Wanderern waren vier Haushalte im „jungen“ Seniorenalter. Drei dieser Haushalte thematisieren, dass sie ihren Wohnstandort explizit so gewählt haben, dass sie möglichst lange dort wohnen bleiben können. Dennoch haben alle

drei Haushalte nur einen Teil dessen, was einen altengerechten Wohnstandort ausmacht, in der Entscheidung berücksichtigt. Ein Haushalt wohnt nun zwar im Zentrum einer Kölner Umlandgemeinde und kann daher fußläufig ein umfassendes Nahversorgungsangebot und ein hochwertiges ÖV-Angebot erreichen, hat sich aber für eine Eigentumswohnung im zweiten Stock eines Mehrfamilienhauses ohne Aufzug entschieden (K16), die anderen beiden Haushalte haben sich zwar für kleinere ebenerdig gebaute Einfamilienhäuser entschieden, sind aber für jegliche Versorgungswege auf den Pkw angewiesen (M12, M18). Dies deutet darauf hin, dass die Haushalte bei der Wohnstandortwahl zwar einen auch im hohen Alter geeigneten Wohnstandort „im Hinterkopf“ hatten, letztendlich aber andere Kriterien den Ausschlag gegeben haben, sich für eine bestimmte Immobilie zu entscheiden.

I: „Sind sie bei der Wahl dieser Wohnung Kompromisse eingegangen?“ K16 Sie: „Kein Fahrstuhl drin.“ Er: „Den mussten wir beide eingehen.“ Sie: „Wenn man älter wird, wenn man vielleicht irgendwann Beschwerden hat, dann ist das sicherlich mal irgendwann beschwerlich, zwei Etagen zu laufen. Aber noch geht es. Hoffen wir mal, dass das ein bisschen dauert.“ (K16)

Ein weiterer Kompromiss, der von einigen Haushalten explizit als solcher thematisiert wurde, ist die Inkaufnahme von höheren Entfernungen zu den gewohnten Aktivitätenstandorten wie dem Arbeitsplatz.

I: „Sind sie mit der Wahl ihres Wohnstandortes irgendwelche Kompromisse eingegangen?“ K15: „Die Berufstätigen alleine von der ganzen Anfahrt. Deutlich länger. Deutlich höhere Fahrtkosten. Das Kind halt dadurch, dass er aus seiner gewohnten Umgebung, Kindergarten, Schule raus musste.“ (K15)

Weitere Wege zu Aktivitätenstandorten hat aber nicht nur dieser Haushalt, sondern hat die Mehrheit der Befragten nach dem Umzug zurückzulegen (vgl. Kapitel 10.2.2). Für die übrigen Haushalte stellt dies aber keinen Kompromiss da, den sie während der Abwägung zwischen verschiedenen Wohnstandortalternativen eingehen mussten, sondern sie haben diesen Nachteil ihres neuen gegenüber dem alten Wohnstandort bewusst in Kauf genommen, ohne dass sie diesen als Einschränkung im subjektiven Nutzen des neuen Wohnstandortes wahrnehmen. Diese Nachteile sind für die Haushalte daher im Gegensatz zu den explizit genannten Kompromissen nicht für die Wohnstandortentscheidung relevant. Neben weiteren Wegen zu Aktivitätenstandorten betrifft dies häufig auch die Infrastrukturausstattung. Entweder spielt diese für die Entscheidung gar keine Rolle (in Bezug auf das Nahversorgungsangebot z.B., da der Haushalt über einen Pkw verfügt, s.o.) oder aber das Vorhandensein bestimmter Infrastrukturen wird vom Haushalt zwar schon als wichtig erachtet, er nimmt aber gegenüber dem alten Wohnstandort eine deutlich schlechtere Ausstattungsqualität bewusst in Kauf (z.B. bei der ÖV-Anbindung).

„Die Entfernungen hier sind ja nicht groß, aber man muss sie eben mit dem Auto zurücklegen.“ (M18)

9.3.2.3 Abwägung zwischen Stadt und Umland

In nahezu allen Interviews wurde eine Abwägung zwischen der Wahl eines Wohnstandortes in der Kernstadt bzw. im Umland thematisiert, nur die wenigsten Haushalte waren bei

der Wohnstandortsuche von vornherein auf einen Wohnstandort im Umland festgelegt. Generell lassen sich dabei dieselben vier Typen unterscheiden, die in der standardisierten Haushaltsbefragung vorab definiert wurden, um Unterschiede in Bezug auf die Wohnstandortsuche und die Wohnstandortpräferenzen der Stadt-Umland-Wanderer zu erfassen.

- *Haushalte, deren neuer Wohnstandort von vornherein feststand:* Ebenso wie in der standardisierten Befragung umfasst dieser Typ nach den qualitativen Interviews Haushalte, deren neuer Wohnstandort mit der Entscheidung umzuziehen bereits feststand. Bei diesem Typ hat daher keine Abwägung zwischen verschiedenen Wohnstandorten stattgefunden. Nur ein in den qualitativen Interviews befragter Haushalt ist diesem Typ zuzuordnen (K18). Dieser Haushalt ist von einer befreundeten Familie gefragt worden, ob sie sich am Umbau eines alten Bauernhofs zu mehreren Wohnungen beteiligen möchte.
- *Haushalte, die lieber in der Stadt wohnen bleiben wollten:* Dieser Typ umfasst stadt-affine Haushalte, die ihre Wohnungssuche zunächst innerhalb der Kernstadt begonnen haben, aber aufgrund eines mangelnden Angebotes an passenden Immobilien oder zu hoher Preise bzw. eines schlechteren Preis-Leistungs-Verhältnisses sich letztendlich für einen Wohnstandort im Umland entschieden haben. Haushalte, die zunächst in der Stadt bleiben wollten, suchen darüber hinaus häufig auch im Umland nach einem integrierten Wohnstandort.

„Rothensee war nix. [...] Und hier haben wir dann letztendlich was gefunden. Und wie gesagt, wäre damals die Dreiraumwohnung in Rothensee da gewesen, dann wären wir in Rothensee geblieben.“ (M17)

„Wir wären auch in den Norden von Magdeburg gezogen, aber wir haben das hier bekommen und das ist vom Preis-Leistungs-Verhältnis ist es günstiger als Magdeburg. Ja, wir haben die Wohnung halt nicht so gefunden, wie hier. Also wir haben viel gesucht, aber wir haben einfach das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht gefunden. Weil die Stadt ja wirklich teuer ist [...] Und deswegen halt diese Wohnung, weil die vom Preis-Leistungs-Verhältnis top ist und das in Magdeburg nicht aufzufinden war.“ (M11)

- *Haushalte, die sowohl in der Kernstadt als auch im Umland gesucht haben:* Diese Gruppe umfasst nach den Ergebnissen der qualitativen Interviews zwei Untergruppen. Dies sind zunächst Haushalte, die von Beginn an gleichermaßen in der Kernstadt und im Umland gesucht haben und sich häufig eher zufällig für einen Wohnstandort im Umland entschieden haben. Für einen Wohnstandort innerhalb der Kernstadt hätten diese Haushalte teilweise gewisse Abstriche bei einigen ihrer Standortanforderungen, z.B. bei der Grundstücksfläche, gemacht (z.B. M13).

„Also wir haben schon glaub ich zwei Jahre gesucht. Wir wollten dann ja auch nach Dellbrück ziehen. Das wäre in Köln gewesen. Dann wären wir ja gar nicht weggezogen.“ (K14)

„Es gibt in Magdeburg auch Wohngebiete wo Einfamilienhäuser ein bisschen im gewachsenen Umfeld schon stehen, aber das haben wir nicht gefunden.“ (M12)

Die zweite Teilgruppe sind Haushalte, die zunächst in der Stadt wohnen bleiben wollten, ihre Suche aber sehr schnell auch auf das Umland ausgedehnt haben, da sie festgestellt haben, dass sie sich dort für ihr Wohnkostenbudget eine ihre zunächst definierten Anforderungen übertreffende Immobilie leisten können (s.o.).

„Und dann sind wir so quasi auf die Idee gekommen, wir schauen mal, was man denn so kaufen kann. Ja, und dann haben wir relativ schnell entdeckt, dass hier draußen einfach die Immobilienpreise sehr, sehr viel günstiger sind als in Köln. Die Häuser größer, die Grundstücke größer...“ (K15)

- *Haushalte, die bewusst in das Umland gezogen sind:* Unter diese Gruppe fallen einerseits Haushalte, die aufgrund ihrer Wohnpräferenzen für einen eher ländlichen Wohnstandort bewusst ihre Wohnstandortsuche auf das Umland konzentriert haben (z.B. da sie ausreichend Platz und Möglichkeiten zum Ausreiten mit ihren Pferden gesucht haben, M16). Andererseits umfasst diese Gruppe aber auch Haushalte, die sich prinzipiell auch hätten vorstellen können, weiterhin innerhalb der Stadt zu wohnen, die aber unabhängig von einer Kosten-Nutzen-Abwägung bestimmte *constraints* bei der Wohnstandortwahl zu berücksichtigen hatten. So war z.B. für einen Haushalt von vornherein klar, dass sie bei einem Umzug einen Wohnstandort zwischen den beiden Arbeitsplätzen der Haushaltsmitglieder, von denen einer in Köln und einer im weiteren Umland liegt, suchen werden (K20).

Unabhängig von der Abwägung zwischen einem Wohnstandort in der Stadt oder im Umland treffen sowohl die Haushalte, die auch gegenüber einem städtischen Wohnstandort aufgeschlossen waren, wie auch die Haushalte, die bewusst in das Umland gezogen sind, eine Entscheidung, wie weit sie bereit sind, in das Umland hinauszuziehen. Dies betrifft zum einen die tatsächliche Entfernung zur Kernstadt, da diese i.d.R. ein wichtiger räumlicher Bezugspunkt bleibt, und zum anderen raumstrukturelle Gegebenheiten: Wie „ländlich“ möchte der Haushalt wohnen? Beide Faktoren führen dazu, dass für die meisten der befragten Haushalte ein Umzug in das entferntere Umland der Kernstadt nicht in Frage gekommen wäre.¹⁷⁸

„Also ich sag mal, noch zwei Dörfer weiter so ein Haus hätten wir dann denke ich auch nicht genommen. (...) Also nicht irgendwo in der Pampa, sag ich jetzt mal hart.“ (M14)

„Wir haben am Anfang in Köln gesucht. [...] wir haben uns auch in Porz welche angeguckt, dann in Bensberg [...] und dann ging's immer weiter [...]. Liblar, da waren dann die Häuser schon wirklich mitten im Feld, wo wir dann gedacht haben, nee das ist schon zu viel...“ (K12)

Kompromisse gehen die Haushalte bei der Abwägung, wie weit sie bereit sind, von der Kernstadt entfernt zu wohnen, häufig bei der Entfernung bzw. der notwendigen Verlagerung von Aktivitätenstandorten ein. Während es für die erwachsenen Haushaltsmitglieder i.d.R. möglich ist, unter der Inkaufnahme längerer Wege gewohnte Aktivitätenstandorte beizubehalten, ist ein Umzug in das Umland für Kinder i.d.R. mit einem Wechsel von Kin-

¹⁷⁸ Gleichzeitig wird aus den qualitativen Interviews auch deutlich, dass für die Stadt-Umland-Wanderer, die potenziell auch innerhalb der Stadt umgezogen wären, i.d.R. nur ein Wohnstandort am Stadtrand, nicht aber in der Innenstadt oder am Innenstadtrand in Frage gekommen wäre.

dergarten oder Schule verbunden. Dies wird von manchen Haushalten zwar als Hemmnis gesehen, aus dem bisherigen Wohnquartier fortzuziehen, kann sich aber bei den befragten Haushalten letztendlich in der Wohnstandortentscheidung nicht als entscheidungsrelevant durchsetzen (s. auch Kapitel 9.3.2.3).

„Wir waren geneigt drüben zu suchen, also in Köln, aber nur weil unser Sohn halt im Kindergarten war und die ganzen Kinder, der ganze Kreis waren Kölner. Und da wussten wir irgendwann, dass wenn die auf eine Kölner Schule gehen werden und er auf eine Bergisch-Gladbacher dann sehen die sich nicht mehr. Und dann hat irgendwie jeder gesagt, die Eltern würden sich da mehr Gedanken machen als die Kinder. Die Kinder finden so schnell neue Freunde und dann haben wir gesagt, nee, wir haben lang genug gesucht auf beiden Seiten.“ (K14)

9.3.3 Motive der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen

Betrachtet man die Abwägung der Haushalte zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten vor der Fragestellung, warum sich die Haushalte für einen Wohnstandort im Umland entschieden haben, so benennen alle Haushalte, die auch Objekte innerhalb der Kernstadt in ihre Wohnstandortsuche einbezogen haben, die günstigeren Immobilienpreise im Umland als ursächlich dafür, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis im Umland als attraktiver eingeschätzt wird. In die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses beziehen die Haushalte aber überwiegend nur die objektiv messbaren Kriterien ein, neben dem Preis insbesondere die Wohnfläche und die Grundstücksfläche. Viele weitere Standortanforderungen wie z.B. das Wohnumfeld fließen eher indirekt bzw. als Restgröße in die Preis-Leistungsbewertung mit ein („Kann ich mir vorstellen an einem bestimmten Standort zu leben?“). Andere Aspekte, die sich auch auf das Preis-Leistungs-Verhältnis einer Immobilie auswirken, insbesondere die an nicht-integrierten Wohnstandorten häufig höheren Mobilitätskosten (s. Kapitel 10.2), werden von den meisten Haushalten gar nicht als Standortkriterien wahrgenommen und dementsprechend auch nicht in der subjektiven Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses eines Wohnstandortes berücksichtigt.

„Aber es ist halt wirklich so, wenn man die Wahl hat, dann halt 10 Minuten länger zu fahren und dafür hat man dann vielleicht einen Garten und muss nicht so viel für die Wohnung bezahlen. Dann würde ich immer wieder weg ziehen aus Köln.“ (K17)

„Wir wären auch in den Norden von Magdeburg gezogen, aber wir haben das hier bekommen und das ist vom Preis-Leistungs-Verhältnis ist es günstiger als Magdeburg. [...] In Magdeburg haben wir für den Preis nichts bekommen. Also in der neuen Wohnung zahlen wir 5€, und dafür haben wir in Magdeburg nichts gefunden für den Preis. Oder 5 €, aber dann in einer Lage, die uns nicht gefallen hätte.“ (M11)

Für die Region Magdeburg merken allerdings einige Eigentümerhaushalte an, dass sich das Preisgefälle in den ca. 5 Jahren zwischen der Zeit, als sie die Suche nach Wohneigentum begonnen haben, und dem Zeitpunkt des *face-to-face*-Interviews im Sommer 2006 deutlich abgeflacht hat, da die Preise in der Kernstadt deutlich gesunken sind (z.B. M18). Für die Region Köln wird hingegen nicht nur das Preisgefälle zwischen Stadt und Umland, sondern auch das absolute Immobilienpreisniveau in der Kernstadt, welches vielfach als „unbezahlbar“ erachtet wird, als Grund genannt, in das Umland zu ziehen (z.B. K12). Ein

Preisgefälle wird selbst zwischen Stadtteilen am Kölner Stadtrand und direkt angrenzenden Stadtteilen im Umland wahrgenommen, auch wenn diese eine ähnliche Siedlungsstruktur und infrastrukturelle Ausstattung aufweisen (z.B. K14) (vgl. hierzu auch Kapitel 10.2).

„Aber vor allen Dingen der Preis war auch ausschlaggebend, dass in Köln die Wohnungen praktisch unbezahlbar waren.“ (K12)

„Wir wollten ein ausreichendes Grundstück, also einen Garten haben. Und es sollte bezahlbar sein und deswegen sind wir von der Stadt weggezogen also hier raus praktisch. Weil ein Grundstück in dieser Größe in Stadtnähe das ist fast unbezahlbar inzwischen.“ (K11)

Nur zwei Haushalte benennen nicht das bessere subjektive Preis-Leistungs-Verhältnis im Umland als Abwanderungsmotiv, sondern die explizite Absicht, aus der Großstadt hinausziehen zu wollen (M16 und K19). Begründet wird dies mit dem Wunsch nach einer ländlichen Wohnumgebung bzw. dem Wunsch der Hektik der Großstadt entfliehen zu wollen.

„Und dann wegen der Pferde. Das war der Hauptgrund [...] Naja, und eigentlich wollten wir schon immer aufs Land...“ (M16)

10 Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Nicht objektive Raumeigenschaften sind für die Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer handlungsrelevant, sondern deren subjektives Bild über die Realität, welches aufgrund fehlender Informationen, begrenzter Informationsverarbeitungskapazitäten und des Handelns nach einer „alltagsweltlichen Logik“ bzw. subjektiven Rationalität unvollständig und verzerrt ist (Akteursmodell des *Attributizer*, vgl. Kapitel 3.3.3). Es ist daher bekannt, dass eine Diskrepanz zwischen den subjektiv von wohnungssuchenden Haushalten wahrgenommenen Entscheidungsgrundlagen bei der Wohnstandortwahl und den tatsächlichen Rahmenbedingungen am regionalen Wohnungsmarkt besteht (vgl. Kapitel 2.4.2). Diese wurden bisher allerdings nur aus Makrodaten abgeleitet, Erkenntnisse über die tatsächlichen Informations- und Wahrnehmungslücken aus einer Mikroperspektive der wandernden Haushalte liegen bisher nicht vor (vgl. Kapitel 5). Dieses Kapitel soll einen Beitrag zur Schließung dieser Forschungslücke leisten. Unter „Informationslücken“ werden dabei jene Aspekte gefasst, bei denen ein Haushalt seine Entscheidung auf der Grundlage unvollständiger Informationen trifft bzw. treffen muss, während als „Wahrnehmungslücken“ solche Aspekte bezeichnet werden, zu denen dem Haushalt zwar generell Informationen zur Verfügung stehen, die aber nicht im Entscheidungsprozess „verarbeitet“ werden und damit keine Entscheidungsrelevanz entfalten. Sowohl Informations- wie auch Wahrnehmungslücken im Entscheidungsprozess können dazu führen, dass ein Haushalt eine Wohnstandortentscheidung trifft, die seinen eigentlichen, ausdrücklich er-

klärten Zielvorstellungen bei der Wohnstandortwahl widerspricht. Die Analyse der Informations- und Wahrnehmungslücken bei der Wohnstandortwahl basiert nicht nur auf den Ergebnissen der standardisierten Befragung sowie den vertiefenden Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern, sondern darüber hinaus auf den qualitativen Interviews mit den Rückwandererhaushalten (vgl. Kapitel 7). Diese Haushalte waren zumindest auf lange Sicht offensichtlich mit der Abwanderung in das Umland unzufrieden. Aspekte, die zu dieser Unzufriedenheit geführt haben, können auch auf Informations- bzw. Wahrnehmungslücken hindeuten. Die Rückwanderer können darüber hinaus die Vor- und Nachteile von Wohnstandorten in Kernstadt und Umland vergleichend bewerten.

Im Folgenden wird zunächst die Veränderung der Lebensbedingungen und der Zufriedenheit der Stadt-Umland-Wanderer mit dem Umzug dargestellt. Diese bieten auf der Grundlage der telefonischen Haushaltsbefragung erste indirekte Hinweise auf die Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte sowie Informations- und Wahrnehmungslücken (Kapitel 10.1). Den Schwerpunkt der Auswertungen bildet das darauffolgende Kapitel zu den Kosten der Wohnstandortwahl, welches auf beiden empirischen Erhebungen basiert (Kapitel 10.2). Wahrnehmungslücken in Bezug auf die Kosten der Wohnstandortwahl sind einerseits die Wahrnehmungslücke, die auf der Makroebene bisher am intensivsten diskutiert wurde, und andererseits stellt das im Umland als besser wahrgenommene Preis-Leistungs-Verhältnis das wesentliche Motiv der Haushalte dar, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen. Anschließend wird auf Grundlage der qualitativen Interviews aufgezeigt, welchen weiteren Informations- und Wahrnehmungslücken die Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl unterliegen (Kapitel 10.3), sowie zusammengefasst, welche Vor- und Nachteile kernstädtische und suburbane Wohnstandorte aus Sicht der Stadt-Umland-Wanderer und der Rückwanderer aufweisen (Kapitel 10.4).

10.1 Veränderung der Lebensbedingungen und der Zufriedenheit der Stadt-Umland-Wanderer mit dem Umzug

Um eine allgemeine Einschätzung darüber zu bekommen, wie die Stadt-Umland-Wanderer ihre Wanderungsentscheidung im Nachhinein bewerten, wurde ihnen zu Beginn des telefonischen Interviews die Frage gestellt, wie zufrieden sie „alles in allem“ mit ihrem alten Wohnstandort waren, und am Ende des Interviews die Frage, wie zufrieden sie „alles in allem“ mit ihrem neuen Wohnstandort sind. Aussagen zur Zufriedenheit mit dem Wohnstandort sind allerdings vor dem Hintergrund zu interpretieren, dass Haushalte tendenziell auch dazu neigen, ihre Wanderungsentscheidung, die für sie häufig mit erheblichen Kosten und Mühen verbunden war, vor sich selbst zu rechtfertigen und daher ihre Zufrie-

denheit tendenziell überzubewerten (Phänomen der „kognitiven Dissonanz“, vgl. Kapitel 3.3.3).

„Eine bestehende kognitive Dissonanz beeinflusst die Beantwortung der Frage zur Wohnzufriedenheit [...]. Nutzer eines Einfamilienhauses in ländlicher Gegend werden selbst dann ihre Wohnsituation als positiv werten, wenn sich im Verlaufe der Nutzung wesentliche Nachteile aufgrund langer Wege, mangelnder Infrastruktur oder Fahrdienste für die Kinder als zeit- und kostenintensiv erweisen. Die Umbewertung der Nachteile erfolgt dann möglicherweise durch die Betonung der ländlichen Stille und Abgeschiedenheit. Bei einer Befragung würde in beiden Fällen die Wohnsituation positiver beschrieben werden, als sie tatsächlich empfunden wird. Das Ziel ist schließlich, zu kognitiver Konsistenz zu gelangen, d.h. zu einer widerspruchsfreien harmonischen Sicht der Welt und damit auch zu einer harmonischen Sicht der Wohnumwelt.“ (BRAUER 2007: 191)

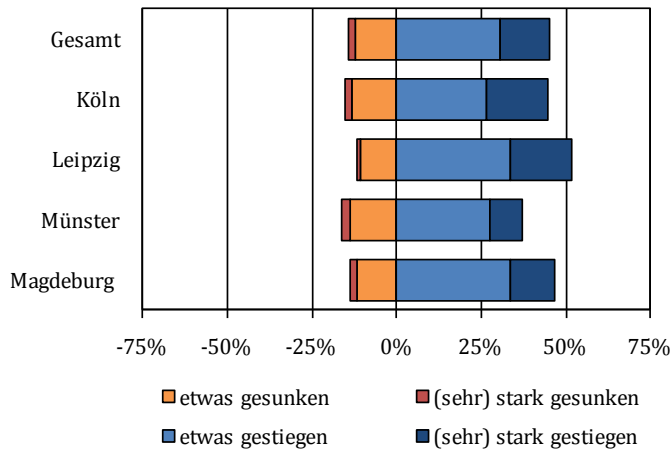
Absolute Bewertungsskalen spiegeln daher nicht die tatsächliche (Un-)Zufriedenheit wider und selbst kleine Abweichungen von der Höchstbewertung stellen bereits einen Anhaltspunkt für eine Unzufriedenheit mit dem Wohnstandort dar. Aussagen zur Zufriedenheit der Haushalte mit ihrem Wohnstandort sind daher immer anhand eines Vergleichsmaßstabes zu treffen (KÖPPEN 2005a: 45f.). Hierzu können insbesondere unterschiedliche Einschätzungen zur Zufriedenheit vor und nach dem Umzug dienen. Erhöht sich die Zufriedenheit mit dem Umzug oder ändert sich diese zumindest nicht, ist davon auszugehen, dass sich der Umzug für den Haushalt gelohnt hat. Sind Haushalte hingegen nach dem Umzug unzufriedener mit ihrem Wohnstandort als vorher, deutet dies darauf hin, dass diese Haushalte zumindest in bestimmten Punkten unerwartete Nachteile an ihrem neuen Wohnstandort in Kauf nehmen müssen. Dies deutet auf Informations- und Wahrnehmungslücken bei der Wohnstandortwahl hin.¹⁷⁹

Erwartungsgemäß sind die befragten Haushalte nach dem Umzug fast alle sehr oder eher zufrieden, aber auch vor dem Umzug waren bereits vier Fünftel der Haushalte mit ihrem Wohnstandort zufrieden. Je geringer die Zufriedenheit eines Haushaltes in der Kernstadt war, desto häufiger kehrt er ihr bewusst den Rücken. Von den Haushalten, die in der Kernstadt sehr zufrieden waren, suchen nur 18% gezielt im Umland nach einer Wohnung, bei den Haushalten, die am alten Wohnstandort sehr unzufrieden waren, sind dies die Hälfte der Haushalte. Eine (Un-)Zufriedenheit am alten Wohnstandort in der Kernstadt spiegelt sich auch im Auslöser der Wanderungsentscheidung wider: Haushalte, deren Umzug durch Gründe ausgelöst wurde, die nichts mit dem alten Wohnstandort an sich zu tun hatten (persönliche Gründe, berufliche Gründe, Eigentumserwerb), waren an ihrem alten

¹⁷⁹ In der Literatur wird außerdem angemerkt, dass solch eine generelle Erhebung der Wohnzufriedenheit wenig aussagekräftig sei, da „die Wahrnehmung der Umwelteinheit Wohnen [...] immer durch die Wahrnehmung von Einzelmerkmalen [erfolgt]. Die Wohnzufriedenheit ergibt sich über die Zufriedenheit mit einzelnen Merkmalen der Wohnung und des Wohnumfeldes. Somit resultiert Wohnzufriedenheit aus einer Vielzahl von Teilzufriedenheiten.“ (BRAUER 2007: 188) Es wird daher als notwendig erachtet, auch die Zufriedenheit differenziert nach den Merkmalen des Wohnstandortes zu erfassen (ebenda). Diese Kritik ist generell berechtigt, ist an dieser Stelle aber weniger relevant, da hier eine andere Fragestellung, nämlich die Veränderung der allgemeinen Zufriedenheit mit dem Umzug, als Anhaltspunkt dafür dient, ob die Haushalte tatsächlich eine ihren Zielvorstellungen entsprechende Entscheidung getroffen haben.

Wohnstandort nahezu alle zumindest eher zufrieden. Lag der Auslöser aber im Wohnumfeld, waren die Haushalte fast zur Hälfte (45%) eher oder sehr unzufrieden. (ohne Abb.)

Abbildung 74: Veränderung der Zufriedenheit mit dem Umzug



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

der Haushalte ein. Regionale Unterschiede zeigen sich dahingehend, dass die Steigerung der Zufriedenheit in der Region Leipzig etwas höher und in der Region Münster etwas geringer ausfällt als im Durchschnitt der vier Fallregionen (vgl. Abbildung 74). Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass in Münster die Zufriedenheit vor dem Umzug bereits überproportional hoch war und in der Region Leipzig wohnumfeldbedingte Auslöser der Wanderungsentscheidung eine größere Bedeutung haben als in den übrigen Fallregionen.

Wie bereits dargelegt, könnten die Motivkonstellationen der Haushalte, deren Zufriedenheit sich mit dem Umzug verringert hat, möglicherweise Hinweise auf Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl geben. Es zeigt sich zum einen, dass Haushalte, die im Umland unzufriedener sind als in der Kernstadt, deutlich seltener gezielt in das Umland abgewandert sind und sehr viel häufiger lieber in der Kernstadt wohnen geblieben wären als Haushalte, deren Zufriedenheit mit dem Umzug gleich geblieben oder gestiegen ist. Dies deckt sich mit Auswertungen zum Suchverhalten der Haushalte, die in der Kernstadt sehr zufrieden waren (ohne Abb.). Zum anderen wird die Veränderung der Lebensbedingungen mit dem Umzug – definiert als die Bewertung bestimmter Aspekte der jetzigen Wohnung und Wohnumgebung im Vergleich zum vorherigen Wohnstandort – von den Haushalten, deren Zufriedenheit sich mit dem Umzug verschlechtert hat, sehr viel weniger positiv eingeschätzt als vom Durchschnitt aller abgewanderten Haushalte. Bezüglich der Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche und der ÖPNV-Anbindung sehen diese Haushalte eine deutlich stärkere Verschlechterung als der Durchschnitt aller abgewanderten Haushalte. Hinsichtlich der finanziellen Belastungen werden steigende Wohnkosten zwar geringer als im Durchschnitt der Befragten, steigende Mobilitätskosten aber überproportional benannt (vgl. Abbildung 75). Diese Aspekte deuten auf Informations- und Wahrnehmungslücken dieser Haushalte bei der Wohn-

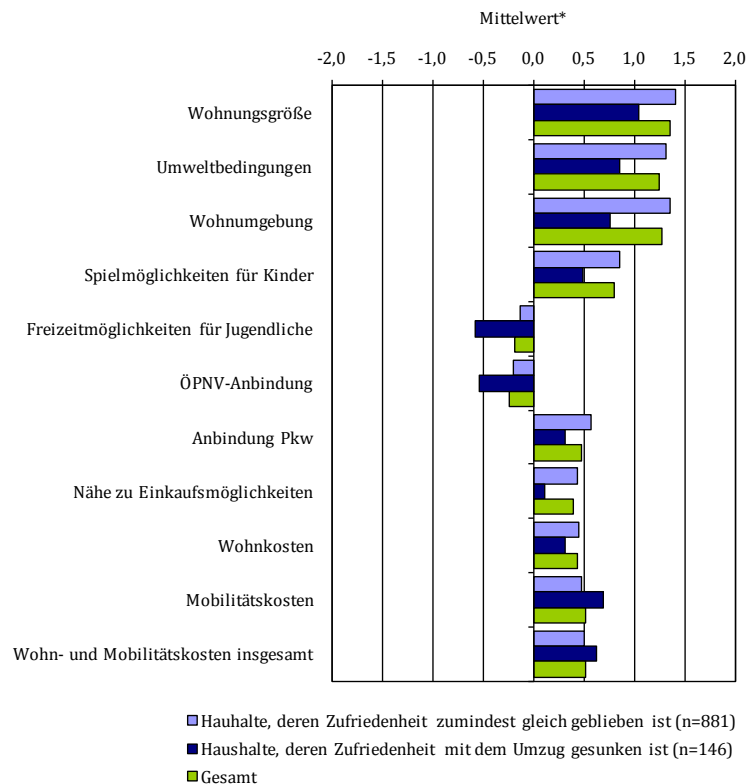
Da vier Fünftel der Stadt-Umland-Wanderer bereits am alten Wohnstandort zumindest eher zufrieden waren, sind die Steigerungen in der Zufriedenheit für die meisten Haushalte vergleichsweise gering. Bei 15% der Haushalte steigt die Zufriedenheit mit dem Umzug (sehr) stark, bei weiteren 30% etwas. Eine Verringerung der Zufriedenheit mit dem Umzug tritt nur für 14%

standortwahl hin. Diese werden in den nachfolgenden Kapiteln vertiefend auf der Grundlage der qualitativen Erhebung analysiert.

Auch die generellen Ergebnisse zur Veränderung der Lebensbedingungen mit dem Umzug deuten auf Nachteile suburbaner gegenüber urbanen Wohnstandorten hin. Auch diese sind vor dem Hintergrund zu interpretieren, dass Haushalte kurz nach einem Umzug dazu neigen, Verschlechterungen tendenziell unter- und Verbesserungen tendenziell überzubewerten, um eine evtl. nicht unter allen Gesichtspunkten optimale Entscheidung vor sich selbst zu rechtfertigen („kognitive Dissonanz“, s.o.). Auch von einem vergleichsweise geringen Anteil an Haushalten als Verschlechterung wahrgenommene Veränderungen deuten damit bereits auf die Nachteile suburbaner Wohnstandorte hin (vgl. Abbildung 75, zu den Vor-

und Nachteilen urbaner und suburbaner Wohnstandorte s. vertiefend auch Kapitel 10.4). Die deutlichsten Verschlechterungen werden im ÖPNV-Angebot wahrgenommen. Gut 40% der Haushalte sehen hier eine Verschlechterung im Vergleich zum ÖPNV-Angebot in der Kernstadt. Diese werden allerdings häufig von den Haushalten bewusst in Kauf genommen (vgl. Kapitel 9.3.2.2). Hinsichtlich ihrer Wohnung, des Wohnumfeldes und der Umweltbedingungen haben sich die Haushalte zu mehr als 80% (stark) verbessert. Verschlechterungen werden bei diesen drei Faktoren kaum genannt. Im Hinblick auf die Wohnungsgröße deckt sich dieses Ergebnis mit dem Vergleich der tatsächlichen Wohnungsgröße vor und nach dem Umzug (vgl. Kapitel 8.2.1). Auch die Spielmöglichkeiten für Kinder werden von einer deutlichen Mehrheit nach dem Umzug als besser eingeschätzt. Anders sieht es hingegen mit den Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche aus. Hier sehen nur 18% eine Verbes-

Abbildung 75: Veränderung der Lebensbedingungen und der Kostenbelastungen mit dem Umzug in Abhängigkeit von der Veränderung der Zufriedenheit mit dem Umzug



* Die Haushalte haben die Veränderung ihrer Lebensbedingungen auf einer fünfstufigen Skala von stark verschlechtert über gleich geblieben bis stark verbessert sowie ihre Wohn- und Mobilitätskosten auf einer fünfstufigen Skala von stark gesunken über gleich geblieben bis stark gestiegen bewertet. Ein Mittelwert größer Null bedeutet hier, dass mehr Haushalte eine Verbesserung als eine Verschlechterung sehen. Dieser Mittelwert kann maximal einen Wert von +/- 2 erreichen, falls alle Haushalte eine starke Verbesserung bzw. Verschlechterung wahrnehmen.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

serung, während ein Drittel eine Verschlechterung wahrnimmt. Von den Haushalten, in denen Jugendliche im Alter von 14 bis 17 Jahren leben, sehen sogar 48% eine Verschlechterung bei den Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche, von Haushalten, in denen nur Kinder unter 13 Jahren leben, hingegen lediglich 29%. Eine Abwanderung in das Umland erfolgt häufig vor dem Hintergrund, dass die Haushalte im Umland bessere Entfaltungsmöglichkeiten für ihre Kinder sehen – und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem die Kinder noch vergleichsweise jung sind. Die sich wandelnden Bedürfnisse der älter werdenden Kinder werden dabei zum Zeitpunkt des Umzugs nur unzureichend berücksichtigt. Dies deutet darauf hin, dass die Stadt-Umland-Wanderer in ihrer Entscheidung vorrangig ihre aktuellen Wohnbedürfnisse im Blick haben, während den langfristigen Auswirkungen ihrer (zumindest bei Eigentümerhaushalten) i.d.R. langfristigen Entscheidung keine Entscheidungsrelevanz zukommt (vgl. zu den langfristigen Auswirkungen der Wohnstandortwahl vertiefend Kapitel 10.3.3).

10.2 Kosten der Wohnstandortwahl

Die Analyse des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl hat gezeigt, dass im Verlauf der Entscheidung finanzielle Motive für den Haushalt immer wichtiger werden. Diese wurden, wenn auch mit deutlichen Unterschieden zwischen den Regionen mit entspanntem bzw. angespanntem Wohnungsmarkt, als das zentrale Motiv der Haushalte, die Kernstadt zu verlassen, herausgestellt. Ebenso wie der Entscheidungsprozess generell durch eine subjektive Nutzenbewertung geprägt ist, werden auch die Kosten der Wohnstandortwahl vom Haushalt subjektiv unterschiedlich wahrgenommen und bewertet. In Kapitel 2.4.2 wurde dargelegt, dass private Haushalte im Allgemeinen die Kosten für den Besitz und die Nutzung eines eigenen Pkws unterschätzen, während sie in Bezug auf die Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen (z.B. ÖPNV) und vermutlich auch die Wohnkosten die vollen Kosten kalkulieren. Generell gilt, dass in den Kernstädten die Wohnkosten höher liegen als in ihrem Umland (vgl. für Deutschland BBR 2007a, für die untersuchten Fallregionen Kapitel 6.2), während die Mobilitätskosten mit zunehmender Entfernung zur Kernstadt steigen (vgl. für Deutschland GERTZ et al. 2009: 40f.). Falls die Kosten für die individuelle Mobilität auch von den Stadt-Umland-Wanderern unterschätzt werden, könnte dies dazu führen, dass die Haushalte entgegen ihrer eigentlichen, ausdrücklich erklärten Absicht handeln, das Preis-Leistungs-Verhältnis ihres neuen Wohnstandortes zu optimieren, da in die letztendliche Entscheidung nicht alle relevanten Kosten einbezogen werden. Diese mögliche Wahrnehmungslücke der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl wird im Folgenden auf der Grundlage sowohl der quantitativen wie auch der qualitativen empirischen Erhebung analysiert (Kapitel 10.2.1). Darüber hinaus wird dargestellt, inwieweit die Haushalte im Umland ggf. höhere Zeitaufwände als nicht-monetäre Kosten der Wohnstandortwahl in ihre Wanderungsentscheidung miteinbeziehen (Kapitel 10.2.2).

10.2.1 Wohn- und Mobilitätskosten

In der telefonischen Haushaltsbefragung wurde die Veränderung der Wohn- und Mobilitätskosten mit dem Umzug lediglich anhand grober Einschätzungen (fünfstufige Skala von ‚stark gesunken‘ über ‚gleich geblieben‘ bis hin zu ‚stark gestiegen‘) erfasst. Diese Vorgehensweise wurde anstelle der Abfrage der tatsächlichen Wohn- und Mobilitätskosten vor und nach dem Umzug gewählt, da Kosten zum einen ein sehr sensibles Thema in Befragungen sind (JACOB/EIRMBTER 2000: 198).¹⁸⁰ Zum anderen ist davon auszugehen, dass Fragen zur tatsächlichen Kostenhöhe von den Befragten im telefonischen Interview nicht spontan valide beantwortet werden können, da ihnen die entsprechenden Zahlen nicht „auf Knopfdruck“ präsent sind. Dies gilt insbesondere für die Mobilitätskosten, die sich aus einer Vielzahl an fixen und variablen Kosten zusammensetzen. In den qualitativen Interviews wurde das Thema „Wohn- und Mobilitätskosten“ vertiefend behandelt.

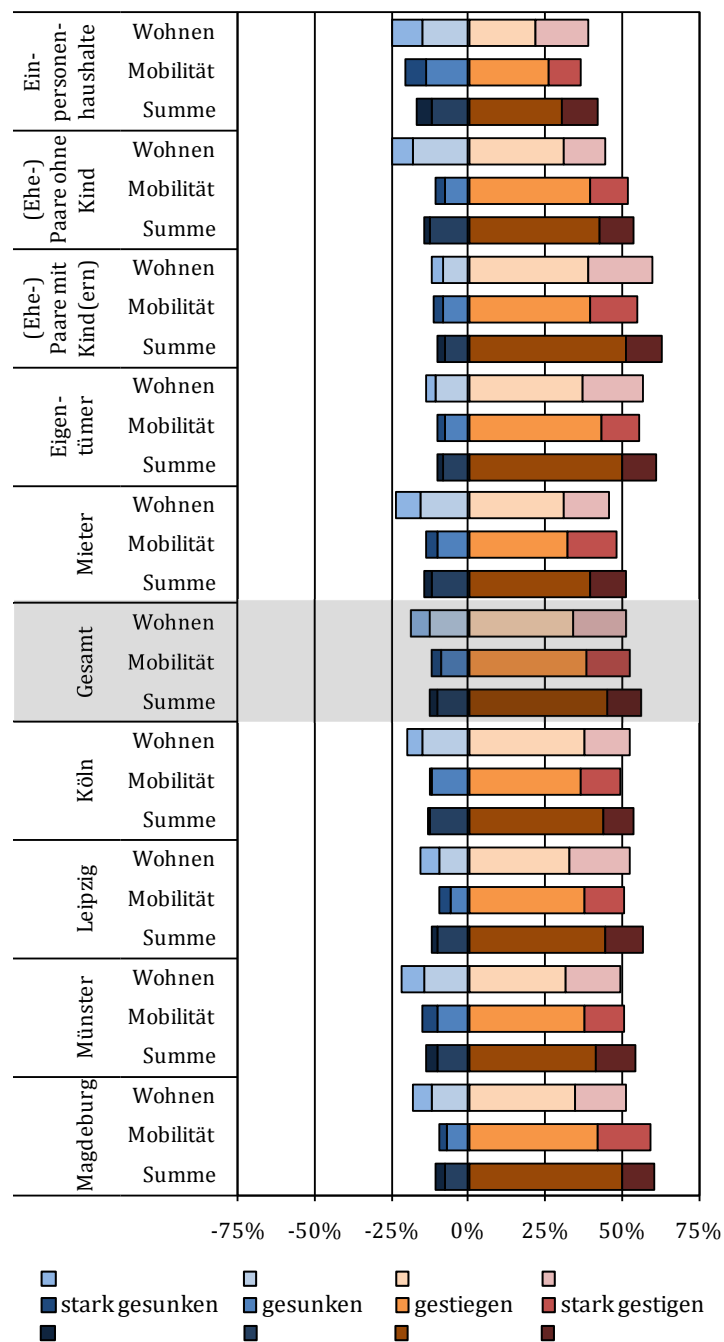
Wohnkosten

Trotz der Dominanz finanzieller Aspekte als Grund, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, verringert weniger als ein Fünftel der Haushalte mit dem Umzug seine Wohnkosten, während gut die Hälfte höhere Wohnkosten als vor dem Umzug zu tragen hat. Dieses Phänomen ist in seinem grundlegenden Muster über alle Regionen und Teilgruppen zu beobachten. Bei Eigentümer- und Familienhaushalten ist es ausgeprägter als bei den übrigen Gruppen (vgl. Abbildung 76). Den Wohnkostensteigerungen stehen allerdings deutliche Zunahmen der individuellen Wohnfläche sowie des Wohnkomforts (Umzug von einer Wohnung in ein Haus) gegenüber (vgl. Kapitel 8.2.1), die vom Haushalt aufgrund eines steigenden Platzbedarfes, z.B. nach der Geburt eines Kindes, oder gesteigener Ansprüche benötigt wird.¹⁸¹ Auch dies bestätigt, dass die Haushalte mit dem Umzug weniger einen absoluten Preisvorteil im Blick haben, sondern dass sie sich vor dem Umzug ein Wohnkostenbudget setzen, welches durchaus höher sein kann als die Wohnkosten, die in der Kernstadt zu tragen waren, und für dieses Budget einen neuen Wohnstandort suchen, der ihren weiteren Standortanforderungen am besten gerecht wird.

¹⁸⁰ Die Antworten auf die Fragen zur Veränderung der Wohn- und Mobilitätskosten wurden hingegen nahezu von allen Haushalten beantwortet. Die Verweigerungsrate lag lediglich bei 1%.

¹⁸¹ Ein Vergleich mit den Kosten der alten Wohnung ist darüber hinaus insofern schwierig, als nicht bekannt ist, wie lange der Haushalt zuvor in dieser gewohnt hat. Da Neuvertragsmieten i.d.R. deutlich oberhalb der Bestandsmieten liegen, ist eine Wohnung im Vergleich zu ähnlichen Wohnungen innerhalb derselben Stadt umso günstiger, je länger ein Haushalt bereits in dieser wohnt.

Abbildung 76: Veränderung der Wohn- und Mobilitätskosten mit dem Umzug nach ausgewählten Haushaltstypen, Mieter- und Eigentümerhaushalten und Regionen



Wohnen = Wohnkosten; Mobilität = Mobilitätskosten; Summe = Wohn- und Mobilitätskosten insgesamt; Differenz zu 100% = Die Kosten sind gleich geblieben.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Dies wird auch durch die Aussagen der qualitativen Interviews gestützt. Die Befragten geben i.d.R. an, dass ihre Wohnkosten gestiegen sind, in einigen Fällen sogar auf das Doppelte, sie dafür aber beispielsweise über eine größere Wohnfläche oder einen Garten verfügen. Häufig wird die Kostensteigerung als Investition in den Eigentumserwerb gesehen (z.B. als Altersvorsorge).¹⁸²

„Wir haben einen Kredit zurückzuzahlen, einen Bausparvertrag zu tilgen und unsere alte Wohnung hatte 68qm und hier haben wir 170. Also über den Daumen gepeilt gesagt, die Wohnkosten haben sich in etwa verdoppelt. Aber dafür ist der Vorteil, dass es irgendwann mal meins ist.“ (M13)

Generell zeigen die Ergebnisse der qualitativen Interviews somit, dass die Stadt-Umland-Wanderer zumindest ihre kalten Wohnkosten relativ genau und eindeutig beziffern können. Trotz der teils erheblichen Kostensteigerungen handeln die Haushalte darüber hinaus insofern kostensensibel, als sie darauf achten, dass die Kostensteigerungen vom Haushalt tragbar sind. Die Haushalte machen sich daher vor allem

¹⁸² Kostensenkungen wurden in den qualitativen Interviews hingegen nur von Haushalten genannt, die im Zuge des Umzugs neu gegründet wurden und daher vor dem Umzug mehrere Wohnungen unterhalten haben (z.B. M19, K11), oder von älteren Haushalten, die ohne die Aufnahme eines Kredites Eigentum erworben haben, welches sie über mehrere Jahrzehnte angespart haben (M18) bzw. den Erwerb aus dem Verkauf einer größeren Immobilie am alten Wohnstandort finanziert haben (K16).

Gedanken über eine Kostenobergrenze, die sie tragen können ohne sich bei anderen für den Haushalt wichtigen Ausgabenposten (wie z.B. Urlaubsreisen, M11) einschränken zu müssen. Auch der vorübergehende Wegfall des Gehaltes eines Partners nach der Geburt eines Kindes wird von den Haushalten, die als Paarhaushalt kurz vor der Familiengründung in das Umland ziehen, in dieser Kalkulation berücksichtigt (z.B. K13, M14).

„Und dann ist ja auch noch die Frage, wie viel will man denn dafür überhaupt ausgeben. Klar wir hätten dafür auch noch mehr zahlen können, aber dann hätten wir irgendwo anders sparen müssen.“ (M14)

Auch die Wohnnebenkosten steigen häufig mit dem Umzug, da sich die Wohnfläche vergrößert hat. Allerdings besteht hierbei nicht unbedingt ein linearer Zusammenhang. Ein wesentlicher Nebenkostenposten sind die Heizkosten. Diese steigen beim Umzug von einer Wohnung in ein Haus häufig überproportional zur Wohnfläche, da der Wärmeverlust über die Außenwände bei einem Einfamilienhaus i.d.R. größer ist als bei einer Wohnung gleicher Wohnfläche. Wird allerdings im Umland ein Neubau bezogen, sinken die Energiekosten des Haushaltes häufig gegenüber einer nicht energetisch sanierten Wohnung (z.B. M18). Von einigen Haushalten wurde eine Veränderung der Energiekosten mit dem Umzug zwar *ex post* festgestellt (K16, K14, K12, M15), zuvor in die Wanderungsentscheidung einbezogen wurde dieser Aspekt aber von keinem der befragten Haushalte, so dass in Bezug auf diesen Aspekt bei einigen Haushalten eine Wahrnehmungslücke vorliegt. Diese wird aufgrund der stetig steigenden Energiekosten eine zunehmende Relevanz für zukünftige Wanderungsentscheidungen entfalten und sollte daher in Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl adressiert werden.¹⁸³

Die Einschätzungen zu den im Umland gezahlten Wohnkosten im Vergleich zu den Kosten für ein ähnliches Objekt in der Kernstadt divergieren zwischen den Befragten in der Region Köln und in der Region Magdeburg. Zwar geben in beiden Regionen die Befragten an, dass die Kosten in der Kernstadt höher lägen, während die Befragten in der Region Magdeburg im Umland aber nur einen eher geringen, aber in der Abwägung mit anderen Standortkriterien dennoch entscheidenden Preisvorteil gegenüber der Kernstadt sehen,¹⁸⁴

¹⁸³ Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die befragten Haushalte spätestens im Jahr 2004 umgezogen sind und im Jahr 2006 befragt wurden. Die Pflicht bei der Vermietung oder dem Verkauf einer Immobilie einen Energieausweis vorzulegen wurde erst ab 1.8.2008 stufenweise wirksam (BMVBS o.J. b). Dieses zur Sensibilisierung für und Transparenz über die Energiekosten bei Wohnstandortentscheidung beitragende Instrument zeigt zwischenzeitlich ebenso bereits Wirkung wie die in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Heizenergiekosten, so dass die Energieeffizienz einer Immobilie als Kriterium bei der Wohnstandortwahl zunehmend an Bedeutung gewinnt (VDW BAYERN 2010). Es ist daher zu vermuten, dass zukünftig ein größerer Anteil potenzieller Stadt-Umland-Wanderer ihre Wohnnebenkosten auch „von sich aus“ in ihrer Wanderungsentscheidung berücksichtigen wird.

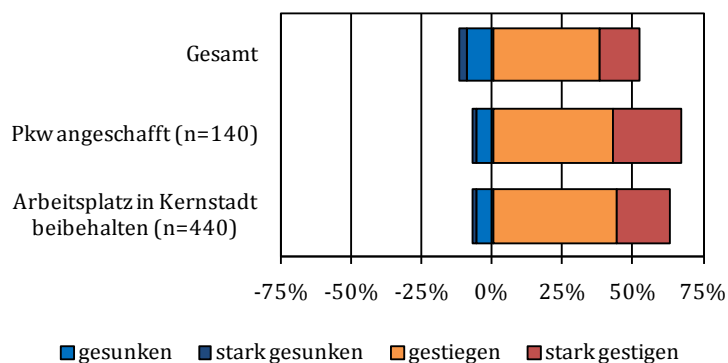
¹⁸⁴ Zwei Haushalte geben sogar an, dass man in der Kernstadt bei längerer Suche auch etwas zu einem vergleichbaren Preis gefunden hätte (M12 und M17).

werden in Köln insbesondere Einfamilienhäuser mehrfach als „einfach nicht bezahlbar“ (K12) beschrieben.¹⁸⁵

Mobilitätskosten

Ebenso wie gut die Hälfte der Befragten in der telefonischen Befragung angibt, nach dem Umzug höhere Wohnkosten als vor dem Umzug zu tragen zu haben, haben auch gut die Hälfte der Befragten nach dem Umzug höhere Mobilitätskosten als vor dem Umzug zu tragen. Einen Rückgang können hingegen nur 12% der Haushalte verzeichnen. Wiederum haben Eigentümer- und Familienhaushalte am häufigsten eine Kostensteigerung zu verzeichnen. Während bei der Steigerung der Wohnkosten kaum regionale Unterschiede zu beobachten sind, geben in der Region Magdeburg ca. 10% mehr Haushalte an, dass ihre Mobilitätskosten gestiegen sind, als in den übrigen Fallregionen (ohne Abb.). Dies ist vermutlich auf die gegenüber den anderen Fallregionen überproportionale Anschaffung von Zweit-Pkws mit dem Umzug in der Region Magdeburg zurückzuführen (vgl. Kapitel 8.3).

Abbildung 77: Veränderung der Mobilitätskosten ausgewählter Gruppen mit dem Umzug



Differenz zu 100% = Die Kosten sind gleich geblieben.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

(53,4%), wobei 13,9% der Befragten im Zuge des Umzugs einen weiteren Pkw angeschafft haben. Letztere haben ebenso wie Haushalte, in denen der Hauptverdiener vor und nach dem Umzug in der Kernstadt arbeitet (und damit nach dem Umzug i.d.R. einen längeren Arbeitsweg zurückzulegen hat), einen gegenüber allen Befragten überproportionalen Anstieg der Mobilitätskosten zu verzeichnen. (vgl. Abbildung 77)

Die qualitativen Interviews bestätigen, dass die Haushalte überwiegend eine Steigerung der Mobilitätskosten mit dem Umzug wahrgenommen haben und dass dies vor allem Haushalte betrifft, die weiterhin die Kernstadt als wesentlichen räumlichen Bezugspunkt haben, für den Arbeitsweg vom NMIV oder ÖV auf den MIV gewechselt sind oder einen Pkw angeschafft haben. Die Ergebnisse der qualitativen Interviews zeigen aber auch, dass

Steigende Mobilitätskosten mit dem Umzug lassen sich im Wesentlichen auf zwei Aspekte zurückführen: Die Anschaffung eines weiteren Pkws mit dem Umzug und bzw. oder die Notwendigkeit, längere Wege, insbesondere mit dem eigenen Auto, zurückzulegen. Mehr als die Hälfte aller Haushalte verfügt nach dem Umzug über mindestens zwei Pkw

¹⁸⁵ Darüber hinaus geben mehrere in den qualitativen Interviews befragte Stadt-Umland-Wanderer- wie auch Rückwanderer-Haushalte in der Region Magdeburg an, dass das Preisgefälle zwischen Magdeburg und seinem Umland in den Jahren vor dem Zeitpunkt der qualitativen Erhebung im Jahr 2006 deutlich abgeflacht ist, da die Preise in der Kernstadt deutlich gesunken sind (z.B. M4, M13, M16).

die generelle Tendenz, dass im Zuge einer Stadt-Umland-Wanderung die Mobilitätskosten eines Haushaltes steigen, für Haushalte, die nicht diesem klassischen Klischee vom Stadt-Umland-Wanderer entsprechen, häufig nicht zutrifft. So geben mehrere Haushalte an, dass ihre Mobilitätskosten sich nicht geändert haben oder wohnstandortbedingte Mehrkosten kaum ins Gewicht fallen, da z.B. der Umzug nur über eine sehr kurze Distanz in einen angrenzenden Stadtteil vollzogen wurde, ein Haushaltsmitglied in der Nähe des neuen Wohnstandortes bzw. weit außerhalb der Region arbeitet oder der Haushalt den neuen Wohnstandort bewusst zwischen zwei weit voneinander entfernt liegenden Arbeitsplätzen gewählt hat (z.B. M11, M12, K13, K20). Auch bei Rentnerhaushalten fällt eine Steigerung der Mobilitätskosten durch längere Wege, wie z.B. längere Versorgungswege, kaum ins Gewicht, da diese Haushalte i.d.R. insgesamt deutlich weniger Wege zurücklegen als in der Vergangenheit.

Insbesondere in Familienhaushalten verfügt häufig jedes erwachsene Haushaltsmitglied über einen eigenen Pkw. Die meisten dieser Haushalte hatten bereits vor dem Umzug zwei Autos, mehrere Haushalte haben einen Pkw angeschafft, um die Mobilität, insbesondere zum Arbeitsplatz, zu gewährleisten. Bei den Haushalten, die aus Kostengründen darauf verzichtet haben, ein zweites Auto anzuschaffen, bzw. sogar ein Auto abgeschafft haben, führt dies häufig zu einer aufwändigen Organisation des Alltags (vgl. Kapitel 10.3.1).

„Und dann hatten wir hier auch erst wieder zwei, weil so für den Notfall und wenn mein Mann dann dienstlich unterwegs ist.“ (M14)

Zwar wird von einigen Haushalten eine durch die Wahl des Wohnstandortes bedingte Steigerung der Mobilitätskosten wahrgenommen, diese wird von allen befragten Haushalten aber als eher unbedeutend und dementsprechend nicht für die Wohnstandortwahl relevant eingeschätzt. Häufig nehmen die Haushalte nur wahr und geben an, dass sie häufiger tanken müssen als vorher, ohne die Kostensteigerung genau beziffern zu können.

„Also es war schon klar, man braucht ein zweites Auto, aber was so an Benzinkosten auf einen zukommt... Also man hat das jetzt nicht haarklein ausgerechnet vorher.“ (K15)

Auffällig ist außerdem, dass mehrere Haushalte den gestiegenen Kraftstoffkosten im Vergleich hierzu eher marginale Einsparungen bei den Mobilitätskosten gegenrechnen, z.B. über günstigere Regionalklassen bei der Kfz-Versicherung im Umland (M12). Ein anderer Haushalt rechnet dem Unterhalt eines weiteren Pkw die Einsparungen für eine ÖV-Zeitkarte gegen, ist sich aber bewusst, dass die Kosten dennoch gestiegen sind, kann diese aber nicht konkret beziffern (M14).

Die Ergebnisse der qualitativen Interviews bestätigen damit die Vermutung, dass die Stadt-Umland-Wanderer die Höhe ihrer Mobilitätskosten sowie deren Veränderung mit dem Umzug unterschätzen. Wahrgenommen werden vorrangig die laufenden Kosten. Dementsprechend unterschätzen die Haushalte auch in der telefonischen Haushaltsbefragung den tatsächlichen Kostenanstieg, so dass die oben dargestellten Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung vor diesem Hintergrund zu interpretieren sind.

Zusammenhang zwischen Wohn- und Mobilitätskosten

Da die getrennten Einschätzungen der Haushalte zu den relativen Veränderungen ihrer Wohn- und Mobilitätskosten in der telefonischen Haushaltsbefragung keine Aussagen über die Gesamtveränderung der Wohn- und Mobilitätskosten ermöglichen, wurden die Haushalte zusätzlich gebeten, die umzugsbedingten Veränderungen ihrer Wohn- und Mobilitätskosten insgesamt einzuschätzen. Dieser Wert gibt eine Einschätzung darüber, welche Auswirkungen der Umzug auf das monatlich frei verfügbare Finanzbudget der Haushalte hat. Gut die Hälfte aller Haushalte benennt steigende Kosten, der Wert liegt damit leicht über den Werten für die beiden Einzelposten, wobei wiederum Familienhaushalte und Eigentümerhaushalte am häufigsten angeben, dass ihre Kosten mit dem Umzug gestiegen sind (vgl. Abbildung 76 auf S. 260). Die Angaben zu den Kosten insgesamt zeigen einen mittleren statistischen Zusammenhang zu den beiden einzelnen Posten, wobei die Gesamtkosten etwas höher mit den Wohnkosten (Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman = 0,581) als mit den Mobilitätskosten (0,526) korrelieren; von den Haushalten, die angeben, dass ihre Kosten insgesamt stark gestiegen sind (11,5%), benennen 63,2% auch stark gestiegene Wohnkosten und 57,9% stark gestiegene Mobilitätskosten (ohne Abb.).

Die qualitativen Interviews zeigen, dass auch von den Haushalten, die steigende Mobilitätskosten mit dem Umzug wahrgenommen haben, keiner diese überhaupt in die subjektive Beurteilung des Preis-Leistungs-Verhältnisses des neuen Wohnstandortes einbezogen hat, wie exemplarisch folgender typischer Interviewausschnitt zu den Mobilitätskosten eines Haushaltes, der einen Eigentumserwerb in der Stadt als zu teuer erachtet hat, zeigt:

M14: „Wir haben das so kalkuliert, dass man das auch tragen kann, wenn ich eine Weile nicht arbeite. [...] Dann guckt man ja erst einmal. Was kostet das denn überhaupt so. Und dann ist ja auch noch die Frage, wie viel will man denn dafür überhaupt ausgeben. Klar wir hätten dafür auch noch mehr zahlen können, aber dann hätten wir irgendwo anders sparen müssen.“ [...] I: „Haben sich Ihre Mobilitätskosten mit dem Umzug geändert?“ M14: „Ja, gestiegen. Man müsste natürlich auch rechnen, hab keine Monatskarte mehr. Aber man muss natürlich die Fixkosten rechnen. Versicherung. Also ich denk mal es wird höher sein.“ [...] I: „Haben Sie dies bei Ihrer Umzugsentscheidung mit einbezogen, dass die Mobilitätskosten steigen könnten?“ M14: „Ja, aber richtig realistisch glaube ich nicht. Also es war schon klar, man braucht ein zweites Auto, aber was so an Benzinkosten auf einen zukommt... Also man hat das jetzt nicht haarklein ausgerechnet vorher. (...) Also wir haben eigentlich erst mal nur die Wohnkosten (...). Da haben wir gesagt, das geht dann schon. (...) Das war uns dann klar, dass wir dann wieder das zweite Auto aktivieren müssen, aber das war eben dann klar, dass das finanziell kein Problem sein würde. Deswegen haben wir uns nicht hingersetzt und haben es wirklich verglichen.“

Ähnliche Aussagen finden sich in vielen weiteren Interviews. Lediglich für einen Haushalt sind die Mobilitätskosten entscheidungsrelevant, aber auch dieser hat die möglichen Kosteneinsparungen an einem integrierten gegenüber einem nicht-integrierten Wohnstandort nicht exakt berechnet:

„Es ist schon optimal mit der [Straßenbahn]-Anbindung hier. Und das war ausschlaggebend, weil ich wollte keinen zweiten Wagen kaufen. Wir dachten, mit dem Haus sind wir wahrscheinlich erst mal so pleite, dass wir uns keinen zweiten Wagen leisten können. Und da wollte ich, ich habe im Zentrum von Köln gearbeitet, dass einer von uns wenigstens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren kann.“ (K12)

Selbst die zusätzlichen Kosten eines Zweitwagens werden von den Haushalten kaum erkannt und mit der Wahl ihres Wohnstandortes in Verbindung gesetzt. Lediglich ein Haushalt bezeichnet diese, sowie die längeren und damit teureren Wege, die sie nun zurücklegen müssen, als Kompromiss, den sie eingehen mussten, um sich ein freistehendes Einfamilienhaus leisten zu können. Dass ein zweiter Pkw angeschafft werden musste, war dem Haushalt vor dem Umzug bewusst, dies ist aber nicht in die Kostenkalkulation mit eingeflossen (K15). Ein Haushalt, der vor dem Umzug bereits über zwei Autos verfügt hat, merkt zwar an, dass man in der Stadt durchaus auch auf ein zweites Auto hätte verzichten können, am jetzigen Wohnstandort aber „*definitiv zwei Autos braucht*“ (M19). In der Entscheidung für den Wohnstandort hat dies aber keine Rolle gespielt, da der Haushalt bereits über zwei Pkws verfügte.

Der idealtypische Zusammenhang, dass für ähnliche Immobilien die Wohnkosten im Umland geringer als in der Stadt sind, die Mobilitätskosten im Umland hingegen höher sind, trifft auch auf viele der befragten Haushalte zu. Dieser Zusammenhang wird aber von den Haushalten entweder gar nicht erkannt oder zumindest als nicht entscheidungsrelevant eingestuft. In das für die Haushalte häufig entscheidungsrelevante Preis-Leistungs-Verhältnis eines Wohnstandortes werden auf der Kostenseite im Allgemeinen nur die Wohnkosten mit einbezogen.

Langfristige finanzielle Effekte

Nach derzeitigem Erkenntnisstand werden die Energiekosten und damit auch die Mobilitätskosten der privaten Haushalte weiterhin stärker steigen als die allgemeinen Lebenshaltungskosten. In der Folge könnte dies zu sinkenden Immobilienpreisen an nicht-integrierten Wohnstandorten führen (vgl. Kapitel 2.2.3). Während eine umzugsbedingte Steigerung der Mobilitätskosten zwar für die Stadt-Umland-Wanderer nicht entscheidungsrelevant ist, aber dennoch von einigen Haushalten bereits vor dem Umzug zumindest erkannt wurde, wurde die zukünftige Entwicklung der Mobilitätskosten aufgrund steigender Kraftstoffpreise von keinem Haushalt vor dem Umzug bedacht. Die Betroffenheit der Haushalte ist an nicht-integrierten Wohnstandorten höher als an integrierten Wohnstandorten, da z.B. die Haushalte an nicht-integrierten Wohnstandorten kaum die Möglichkeit haben, auf die Kostensteigerungen zu reagieren, z.B. indem sie häufiger den ÖV anstelle des MIV nutzen (vgl. auch GERTZ et al. 2009). Auch die möglicherweise unterschiedliche Wertentwicklung von Immobilien in Kernstadt und Umland wurde im Vorfeld von keinem der Haushalte, die im Umland Eigentum gebildet haben, in der Entscheidung mit einbezogen. Im Vordergrund standen vielmehr die anfängliche Kostenbelastung durch Zinsen und Tilgung des Immobiliendarlehns.

Kosten der Wohnstandortwahl aus der Sicht von Rückwanderern

In Bezug auf die mit der Wanderungsentscheidung verbundenen finanziellen Kalkulationen unterscheiden sich die späteren Rückwandererhaushalte bei ihrem ersten Umzug von der Stadt in das Umland nicht von Stadt-Umland-Wanderern im Allgemeinen. Eine deutli-

che Steigerung des Wohnstandards wird mit höheren Wohnkosten „erkauft“. Diesen hätten sich die Haushalte innerhalb der Stadt i.d.R. nicht leisten können. Auch die Mobilitätskosten der Haushalte steigen mit dem Umzug in das Umland an. Dies wurde auch von den späteren Rückwanderern beim Umzug in das Umland nicht in der Wanderungsentscheidung berücksichtigt und auch von diesen im Umland erst einmal „hingenommen“. Die Ausgangsvermutung im FoPS-Projekt, dass die Nichtberücksichtigung von zusätzlichen Mobilitätskosten im Umland für die Haushalte ein Grund ist, zurück in die Stadt zu ziehen (FoPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 126), kann in der Befragung aber nur für einen Haushalt direkt bestätigt werden, für den die zusätzlichen Kosten, die durch die notwendige Anschaffung eines Zweitwagens mit dem Umzug entstanden sind, einer von mehreren Gründen dafür war, zurück in die Stadt zu ziehen (M3). Indirekt spielten für einzelne weitere Haushalte, die sich im Umland ein zweites Auto nicht hätten leisten können, zusätzliche Mobilitätskosten insofern eine Rolle, als bei diesen die aufwändige Alltagsorganisation mit nur einem Pkw zu einer erheblichen Unzufriedenheit mit dem Wohnstandort im Umland führte (z.B. K5).

Mit dem Umzug zurück in die Stadt haben die Rückwanderer deutlich höhere Wohnkosten pro Quadratmeter zu tragen. Da aber bis auf eine Ausnahme für alle Haushalte der Umzug zurück in die Stadt mit einer lebenszyklusbedingten Verringerung der Wohnfläche einherging, können die Haushalte ihre absoluten „kalten“ Wohnkosten i.d.R. in etwa konstant halten oder sogar leicht senken.

„Das Haus, das kam 500 € [Miete] und wir sind jetzt hier auch bei 550 € durch die Finanzierung. Also dadurch, dass wir uns hier extrem verkleinert haben – das macht auch nicht jeder – von 160 m² sind wir jetzt auf 80.“ (K2)

Deutliche Einsparungen können die Haushalte häufig bei den Wohnnebenkosten erzielen. Neben der Verringerung der Wohnfläche ist dies zum einen darauf zurückzuführen, dass viele Haushalte von einem Einfamilienhaus in eine Wohnung wechseln, deren Energiekosten pro Quadratmeter i.d.R. geringer sind als bei einem Haus (s.o.), und zum anderen in der Stadt häufig ein Neubau oder saniertes Objekt bezogen wird (z.B. K2, K5). Dieser finanzielle Vorteil war den Haushalten allerdings vor dem Umzug nicht bewusst und wurde erst *ex post* erkannt.

Aus den Interviews mit den Rückwanderern in der Region Magdeburg wird deutlich, dass Haushalte, die dort in der Hochphase der Suburbanisierung in den 1990er Jahren in das Umland gezogen ist, bereit sein müssen, den Wertverlust, den Immobilien im Umland dort seitdem erfahren haben, mit dem Umzug zu realisieren. Allerdings ist nicht zu erwarten, dass die Immobilienpreise vor dem Hintergrund der absehbaren demographischen Entwicklung dort in Zukunft wieder ansteigen werden. Somit ist der finanzielle Verlust nicht durch die Rückwanderung in die Stadt bedingt, sondern nur der Zeitpunkt, an dem

der Verlust realisiert wird. Würde der Haushalt im Umland wohnen bleiben, würde diese nur zeitlich verschoben.¹⁸⁶

Mit dem Umzug zurück in die Stadt können einige Haushalte ihre Mobilitätskosten deutlich reduzieren, insbesondere indem sie einen Pkw abschaffen. Bis auf einen Haushalt, bei dem dies ein Auslöser der Rückwanderung war, wird aber auch dies nicht im Vorfeld kalkuliert, sondern es stellt sich erst nach dem Umzug das Bewusstsein dafür ein, dass der Zweitwagen eigentlich nicht mehr benötigt wird. Ein Haushalt hat einige Zeit nach dem Umzug zurück sogar das einzige Auto abgeschafft und nutzt nun ein Car-Sharing-Angebot. Dieser Haushalt ist der einzige, der die Veränderung seiner Mobilitätskosten durch die Rückwanderung sowie den Umstieg auf das Car-Sharing komplett, also inkl. Fix- und Wartungskosten, kalkuliert hat und benennen kann (K5).

Nahezu alle Rückwanderer geben, zumindest auf Nachfrage zur Veränderung ihrer Mobilitätskosten, an, dass sich ihre Pkw-Fahrleistung zum Teil deutlich verringert hat und sie dadurch Kosten einsparen. Allerdings kalkuliert auch hierbei nur ein Haushalt (M6) die Fixkosten (Verringerung der Reparaturen, seltenere Neuanschaffung notwendig), ohne diese allerdings genau beziffern zu können. Die übrigen Haushalte unterschätzen hingegen die tatsächlichen Einsparungen, die sie überwiegend nur in „Tankfüllungen“ oder überschlägigen Schätzungen der Ausgaben für Kraftstoff angeben können.

„Mein Mann arbeitet in Magdeburg. Für den ist das jetzt natürlich viel näher als von L. Er braucht nur einmal im Monat zu tanken. Früher musste er viermal im Monat tanken. Ja, das ist auch Geld jetzt.“ (M3)

Während bei keinem der befragten Stadt-Umland-Wanderer eine Sensibilität für steigende Energie- und Mobilitätskosten besteht, lässt sich diese zumindest bei einigen der befragten Rückwanderer erkennen. Im Umland hätten sich insbesondere in den Jahren vor dem Umzug eine Steigerung der Wohnnebenkosten, insbesondere der Heizkosten, aber auch der Kraftstoffkosten im Finanzbudget des Haushaltes bemerkbar gemacht. Diese Kostensteigerungen seien am neuen Wohnstandort zwar auch noch spürbar, belasten aber das freie Finanzbudget des Haushaltes nicht mehr so sehr (M5, M6, K2, K5).

¹⁸⁶ Psychologische Studien weisen darauf hin, dass Haushalte in Entscheidungsprozessen aufgrund kognitiver Verzerrungen Verluste mehr fürchten als sie Gewinne begrüßen und aus diesem Grund z.B. verlustträchtige Wertpapiere zu spät und gewinnbringende Wertpapiere zu früh verkaufen (*Prospect Theory* nach KAHNEMANN/TVERSKY 1979). Übertragen auf die Realisierung des Wertverlustes einer Immobilie mit dem Umzug zurück in die Stadt, bedeutet dies, dass, um den Wertverlust in Kauf zu nehmen, für die Haushalte an ihrem alten Wohnstandort deutlich stärkere Stressoren für einen Umzug wirken müssen, als dies bei einem Umzug, der nicht mit einem finanziellen Verlust einhergeht, der Fall wäre. So benennen die Haushalte im Magdeburger Umland, die ihre Immobilie nur mit einem finanziellen Verlust verkaufen konnten, als Auslöser in zwei Fällen eine Trennung, die das Halten der noch nicht abbezahlten Immobilie im Umland nur unter erheblichen Einschränkungen in anderen Bereichen erlaubt hätte (M4, M6), oder gravierende *Push*-Faktoren im Wohnumfeld (Autobahnbau und damit verbundene Lärmbelastigungen, M1).

Zusammenfassende Bewertung

Die Auswertungen zur Wahrnehmung und Kalkulation der Wohn- und Mobilitätskosten der Stadt-Umland-Wanderer in der Wohnstandortentscheidung bestätigen, dass die Haushalte ihre kalten Wohnkosten relativ genau einschätzen können, die Kosten für ihre individuelle Mobilität aber unterschätzen. Spätere Rückwanderer weisen bei ihrem Umzug in das Umland dieselben Wahrnehmungslücken auf wie die Stadt-Umland-Wanderer im Allgemeinen. Auch in der Entscheidung für den Umzug zurück in die Stadt werden Mobilitätskosten nur von den wenigsten Rückwanderern einbezogen, so dass die Wahrnehmungslücke bei den Mobilitätskosten nicht nur steigende, sondern auch sinkende Kosten betrifft. Die Wahrnehmungslücke bei den Mobilitätskosten ist auch dadurch bedingt, dass die Haushalte ihre Mobilitätskosten, im Gegensatz zu ihren Wohnkosten, die regelmäßig komplett am Monatsanfang bezahlt werden, „häppchenweise“ für unterschiedliche Posten (Anschaffung und Wartung, Steuern und Versicherung, Kraftstoffkosten, Fahrten mit dem ÖV etc.), von verschiedenen Haushaltsmitgliedern und in monatlich schwankender Höhe gezahlt werden, so dass es – wie die Interviews zeigen – für die Haushalte kaum möglich ist, alle relevanten Teilaspekte der Mobilitätskosten zu reflektieren.

Kommunikations- und Motivationsstrategien, die diese Wahrnehmungslücke adressieren, können daher dazu beitragen, dass die Haushalte in die subjektive Kalkulation des Preis-Leistungs-Verhältnis ihres neuen Wohnstandortes auch diesen Kostenaspekt stärker miteinbeziehen und somit einerseits die Standortentscheidungen des einzelnen Haushaltes näher an das erklärte Ziel der Haushalte, das Preis-Leistungs-Verhältnis des neuen Wohnstandortes zu optimieren, heranrücken würde¹⁸⁷ und sich andererseits das Wohnstandortverhalten der Haushalte insgesamt tendenziell zu Gunsten integrierter Wohnstandorte verschieben würde.

Weitere Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer in Bezug auf die Kosten der Wohnstandortwahl betreffen vor allem die langfristigen Auswirkungen der Wohnstandortwahl:

- *Die Wertentwicklung der Immobilie:* Die Haushalte beziehen in ihre Wohnstandortentscheidung vorrangig die kurzfristigen Kosten des Immobilienerwerbs mit ein („Was für eine Immobilie kann ich mir aktuell leisten?“), während die langfristige Wertentwicklung der Immobilie, auch im Hinblick auf die Altersvorsorge, kaum berücksichtigt wird.

¹⁸⁷ Dies gilt allerdings nur für Haushalte, die ihre Mobilitätskosten fast ausschließlich auf der Kosten-, nicht aber auf der Nutzen-Seite der Kalkulation des Preis-Leistungs-Verhältnisses des Wohnstandortes verbuchen. Dies lässt sich am besten anhand eines Beispiels verdeutlichen: Für Haushalte, die gegenüber dem Besitz eines Pkws eine eher pragmatische Einstellung haben (notwendiger Gebrauchsgegenstand), stellt die Anschaffung eines Zweit-Pkws mit dem Umzug vor allem einen Kostenfaktor dar. Für Haushalte, die einen Zweit-Pkw aber auch als Status-Symbol betrachten, stiftet dieser zusätzlich zu den Kosten auch einen Nutzen, der in die Berechnung des Preis-Leistungs-Verhältnisses eines Wohnstandortes einfließt. Für letztere stellt auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mobilitätskosten die Wahl eines in Bezug auf die Wohnkosten günstigeren nicht-integrierten Wohnstandortes ggf. eine subjektiv rationale Entscheidung dar. Diese Haushalte sind für entsprechende Kommunikationsstrategien nicht zugänglich.

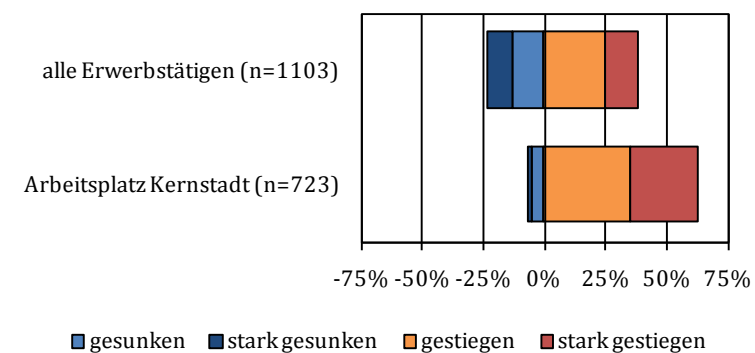
- *Die langfristige Entwicklung der Energie- und Mobilitätskosten:* Im Gegensatz zur Vergangenheit steigen seit einigen Jahren die Energie- und Mobilitätskosten der Haushalte schneller an als ihre Wohnkosten (vgl. Kapitel 2.2.3). Diese Trendwende bei der Entwicklung der Wohn- und Mobilitätskosten wird von keinem der befragten Stadt-Umland-Wanderer in die Wanderungsentscheidung mit einbezogen.

10.2.2 Zeitaufwände als nicht-monetäre Kosten der Wohnstandortwahl

In der Folge der Wahl eines neuen Wohnstandortes verändern sich nicht nur die monetären Belastungen der Haushalte in Form der Wohn- und Mobilitätskosten, sondern auch die Zeitaufwände, um Aktivitätenstandorte zu erreichen, die bei Nahwanderungen zumindest teilweise beibehalten werden. Zusätzliche, durch die Wahl des Wohnstandortes bedingte, Zeitaufwände stellen nicht-monetäre Kosten der Wanderungsentscheidung dar.

In der telefonischen Haushaltsbefragung wurde die Änderung der Zeitaufwände für die Arbeitswege von bis zu zwei Erwerbstätigen je Haushalt erfasst. Bezogen auf alle Erwerbstätigen geben ca. 15% mehr Haushalte an, dass ihr Zeitaufwand für den Arbeitsweg gestiegen ist, als dass dieser gesunken ist (vgl. Abbildung 78). Dieser im Durchschnitt eher moderate Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass viele Erwerbstätige mit dem Umzug auf ein schnelleres Verkehrsmittel, z.B. vom ÖV auf den Pkw, wechseln und hierdurch einen Zeitverlust kompensieren können (DRIESSEN 2007: 104)¹⁸⁸ sowie die Entfernung zum Arbeitsplatz durchaus auch im Entscheidungsprozess eine Rolle gespielt hat, indem entweder die Nähe zu einem Arbeitsplatz im Umland gesucht wurde oder darauf geachtet wurde, dass die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes auch nach dem Umzug gewährleistet bleibt (vgl. Kapitel 9.3.2.2). Die qualitative Erhebung zeigt außerdem, dass sich trotz größerer Entfernungen der Zeitaufwand für den Arbeitsweg für einige Haushalte nicht verändert hat, da nun weite Teile der Strecke auf Schnellstraßen statt im langsameren Stadtver-

Abbildung 78: Veränderung des Zeitaufwandes für den Weg zur Arbeit



Arbeitsplatz Kernstadt = alle Erwerbstätigen, die ihren Arbeitsplatz vor und nach dem Umzug in der Kernstadt hatten

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

¹⁸⁸ Dies gilt nicht nur in Bezug auf den Arbeitsweg, sondern auch für Versorgungs- und Freizeitwege. Auch in Bezug auf diese Aktivitäten weisen in den qualitativen Interviews mehrere Haushalte darauf hin, dass sich die Zeitaufwände nicht geändert hätten, da man für viele Wege vom NMIV oder ÖV auf den MIV umgestiegen sei (z.B. M14, M18).

kehr zurückgelegt werden (M3, M17, K17). Wird allerdings nur die Gruppe der „klassischen“ Stadt-Umland-Wanderer betrachtet, also jene Erwerbstätigen, die mit dem Umzug ihren Arbeitsplatz in der Kernstadt beibehalten haben, zeigt sich – ähnlich wie in Bezug auf die Veränderung der Mobilitätskosten dieser Gruppe (vgl. Abbildung 77 auf S. 262) –, dass nur für einen sehr geringen Anteil dieser Personen der Zeitaufwand für den Arbeitsweg gesunken ist, während er für knapp zwei Drittel der in der Kernstadt Erwerbstätigen gestiegen bzw. sogar deutlich gestiegen ist (vgl. Abbildung 78, s. auch DRIESSEN 2007: 105). Die erwerbstätigen Rückwanderer arbeiten überwiegend in der Kernstadt. Diese berichten i.d.R. von einer Verringerung der Zeitaufwände für den Arbeitsweg oder dem Umstieg vom Auto auf ein langsames Verkehrsmittel.

Darüber hinaus wurde in der telefonischen Haushaltsbefragung auch die Veränderung des Zeitaufwandes für die Begleitung von Kindern erhoben. Die Ergebnisse deuten auf eine leichte Zunahme des Zeitaufwandes hierfür hin (DRIESSEN 2007: 104). Rückschlüsse, ob diese Erhöhung durch die Wahl des Wohnstandortes oder andere Gründe, insbesondere das nun höhere Alter der Kinder als vor dem Umzug, bedingt ist, sind leider nicht möglich. In den qualitativen Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern wird die Begleitung von Kindern, die unter den befragten Haushalten selten das Grundschulalter bereits verlassen haben, nicht als wesentlicher Zeitfaktor oder Nachteil eines suburbanen Wohnstandortes beschrieben, während dies von den Rückwandererhaushalten mit Kindern, in denen diese i.d.R. bereits älter sind, durchaus als sehr zeitaufwändig beschrieben wird, insbesondere ab dem Alter der Kinder, ab dem diese an einem integrierten Wohnstandort bereits selbstständig mobil sein können (s.u., Kapitel 10.3.3).

Aus den qualitativen Interviews ergibt sich außerdem, dass sich die Zeitaufwände für Versorgungswege mit dem Umzug entweder erhöhen oder die Haushalte die Versorgungswege im Voraus detaillierter planen müssen, indem sie diese als Wegekettchen (z.B. auf dem Arbeitsweg) erledigen. Die Zeitaufwände für Freizeitwege haben sich vor allem bei Haushalten erhöht, die ihre Freizeitaktivitäten weiterhin stark auf die Kernstadt ausrichten, z.B. da sich der Freundeskreis überwiegend weiterhin dort befindet. Viele Stadt-Umland-Wanderer haben ihre Freizeitaktivitäten aber überwiegend in das Umland verlagert.

„Man fährt dann halt bis nach Köln. Wenn man zum FC zum Fußball geht, dann fährt man direkt nach Köln. Familie, Freunde sind zum großen Teil in Köln. Das ist schon weiter. Das ist so.“ (K15)

„Wir gehen schon ins Kino oder mal irgendwo anders hin. Ja, gut, da erhöht sich der Zeitaufwand natürlich schon, aber das ist aufgrund dessen, dass man es eh nicht so oft macht, auch akzeptabel. Also das ist jetzt nichts, was mich so eng bindet an die Stadt, dass ich da jetzt einmal pro Woche hin müsste.“ (M19)

Von sehr hohen Zeitaufwänden für den Weg in die Kernstadt berichten außerdem Haushalte, die aus dem Umland den ÖV in die Kernstadt nutzen. Dies sei weniger auf die tatsächliche Fahrtzeit, sondern vor allem auf die Taktung und damit verbundene Wartezeiten zurückzuführen und betreffe vor allem die Abendstunden (z.B. K12). An nicht direkt an den SPNV angebundenen Standorten im Umland sei die Nutzung des ÖPNV aufgrund der gegenüber dem Pkw erheblich höheren Zeitaufwände kaum praktikabel.

„Wenn ich von hier nach Köln fahre oder selbst wenn ich nur nach Siegburg fahre, da laufe ich 10 Minuten zu Fuß bis zur Bushaltestelle. Der Bus fährt nach Siegburg, ich glaube, 35 Minuten und dann brauche ich noch mal eine halbe, dreiviertel Stunde bis nach Köln. Also mit öffentlichen Verkehrsmitteln, also nur mit denen ist nicht wirklich praktikabel. Was geht, ist eine Kombination erst Auto das erste Stück und dann öffentliche Verkehrsmittel oder gleich mit dem Auto.“ (K15)

Die Rückwanderer berichten für den Umzug zurück in die Stadt für die Versorgungs- und Freizeitwege ebenso wie für den Zeitaufwand für die Nutzung des ÖV von einem gegenteiligen Effekt, also einer Verringerung der Zeitaufwände. Im Gegensatz zu den Stadt-Umland-Wanderern, die ihre Freizeitaktivitäten häufig überwiegend in das Umland verlagert haben, haben die meisten Rückwanderer, auch während sie im Umland gewohnt haben, ihre Freizeitaktivitäten auf die Kernstadt ausgerichtet. Nach dem Umzug zurück in die Stadt suchen sie hingegen nur noch selten ihren alten Wohnstandort im Umland für Freizeitaktivitäten auf.

Zusammenfassende Bewertung

Bei der Wohnstandortwahl nehmen die Haushalte subjektiv nicht nur die Veränderung der Kosten, sondern auch der Zeitaufwände gegenüber den tatsächlichen Veränderungen nur eingeschränkt wahr. Die Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern und den Rückwanderern deuten im Vergleich darauf hin, dass die Haushalte eine Erhöhung der Zeitaufwände mit dem Umzug tendenziell unter- und eine Verringerung der Zeitaufwände überschätzen. Während die Stadt-Umland-Wanderer i.d.R. davon sprechen, dass sich der Zeitaufwand zwar erhöht hat, dies aber mit schwachen Formulierungen wie „ein bisschen mehr“ (M14) oder „unwesentlich, ein paar Minuten länger“ (M19) umschreiben, weisen die Rückwanderer auf deutliche Zeiteinsparungen hin („Ich brauche jetzt 10 Minuten in den Betrieb und nach S. raus später in den Stoßzeiten mehr als eine $\frac{3}{4}$ Stunde.“ K10 oder „Also ich spar jetzt morgens eine halbe Stunde, auf jeden Fall.“ K1).

Betrachtet man die Wahrnehmungslücken in Bezug auf die Mobilitätskosten sowie die Zeitaufwände zusammenfassend, zeigt sich allerdings auch, dass diese längst nicht alle Stadt-Umland-Wanderer betreffen. Sie lassen sich vor allem für „klassische Suburbaniten“ (Familien, die Eigentum erwerben, aber weiterhin die Kernstadt als wesentlichen räumlichen Bezugspunkt haben) beobachten. Nicht wenige Stadt-Umland-Wanderer hatten aber bereits wesentliche räumliche Bezugspunkte, insbesondere den Arbeitsplatz, auch vor dem Umzug schon im Umland oder außerhalb der Region. Für diese sind nicht nur die Wohnkosten im Umland im Vergleich zur Kernstadt günstiger, sondern häufig auch die Mobilitätskosten und die Zeitaufwände geringer bzw. ändern sich zumindest mit dem Umzug nicht.

10.3 Weitere Informations- und Wahrnehmungslücken

Neben den Wahrnehmungslücken im Hinblick auf die monetären und nicht-monetären Kosten der Wohnstandortwahl konnten auf Basis der qualitativen Erhebung weitere Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl identifiziert werden, die sich auf die generelle Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkws an nicht-integrierten Wohnstandorten (Kapitel 10.3.1), die Unterschätzung der Infrastrukturangebote am neuen Wohnstandort (Kapitel 10.3.2) sowie langfristige Auswirkungen der Wohnstandortwahl beziehen (Kapitel 10.3.3). Für jede Informations- bzw. Wahrnehmungslücke werden zunächst die Erkenntnisse aus den Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern sowie mit den Rückwanderern getrennt voneinander dargestellt und anschließend zusammenfassend bewertet.

10.3.1 Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkw

Stadt-Umland-Wanderer

Alle Stadt-Umland-Wanderer, bis auf die wenigen Haushalte für die eine sehr gute ÖV-Anbindung am neuen Wohnstandort entscheidungsrelevant war (vgl. Kapitel 9.3.2), sind am neuen Wohnstandort für die meisten Wege auf die Nutzung des Pkw angewiesen. Nur in einzelnen Fällen können manche Aktivitätenstandorte, wie z.B. Nahversorgungsangebote, zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Auch für den Arbeitsweg wird i.d.R. ein Pkw benötigt. Dies wird von den meisten Haushalten aber nicht als problematisch angesehen, da sie bereits vor dem Umzug automobilorientiert lebten.¹⁸⁹

„Ich bin auch vorher immer mit dem Auto unterwegs gewesen, mein Mann auch. Da hat sich nichts verändert. Ich hab in Magdeburg auch alles mit dem Auto gemacht.“ (M12)

Nur wenige Haushalte benennen die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkw als Nachteil des neuen Wohnstandortes. Am deutlichsten wird dies in einem Interview, in dem die Befragte angibt, dass sie sich am neuen Wohnstandort *„etwas abgeschnitten“* fühlt, da man für alle Wege auf das Auto angewiesen sei und der Haushalt mit dem Umzug ein Auto abschaffen musste, da sich die Familie nach der Eigentumsbildung und mit nur noch einem Gehalt nach der Geburt eines Kindes ein zweites Auto nicht mehr leisten konnte (K13). Für zwei Haushalte (M14 und K15), die in der Stadt für viele Wege den ÖV genutzt haben, bedeutete der Umzug eine Umstellung ihrer alltäglichen Mobilitätsroutinen, ein weiterer Haushalt merkt eine eingeschränkte Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl an:

¹⁸⁹ Diese Aussage charakterisiert einen generell für die Verkehrsmittelwahl charakteristischen Gewöhnungseffekt an die Nutzung des Pkw. Steht einer Person ein Pkw erst einmal dauerhaft zur Verfügung, entwickelt sich die Pkw-Nutzung für Alltagswege häufig zur Routine und wird nicht in Frage gestellt, auch wenn gleichwertige Alternativen zur Verfügung stehen. (vgl. PETERSEN 2003: 10)

„Ich hab ihn [den ÖVNV] relativ selten genutzt. Also gut, den Zug hab ich schon mal genutzt, aber sonst habe ich es relativ selten genutzt. Aber es ist trotzdem immer ein gutes Gefühl, wenn man weiß, dass man könnte, wenn man wollte. Hier kann man es eben nicht. Hier hat man keine Alternative. Hier braucht man wirklich das Auto.“ (M19)

Auch für diese Haushalte stellt die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws aber grundsätzlich kein nicht zu lösendes Problem dar. Bei Haushalten, die aus finanziellen Gründen nur über einen Pkw verfügen, mündet die Abhängigkeit von dessen Nutzung aber nicht selten in einer umständlichen Organisation des Alltags. Z.B. fährt in einem Familienhaushalt der Mann mehrmals in der Woche mit dem Fahrrad zur 15 Kilometer entfernten Arbeitsstelle in der Kernstadt, damit die Frau auf das Auto zurückgreifen kann (K19). Auch die notwendige Begleitung von Kindern mit dem Auto kann zu einem erhöhten Aufwand im Alltag führen. So muss in einem anderen Haushalt das Kind täglich von der weiterführenden Schule abgeholt werden, da kein passender Schulbus fährt (K15). Auch weitere Haushalte merken an, dass die Schulbusverbindungen nicht optimal sind (M18, M19). Dennoch wird auch die umständliche Alltagsorganisation nicht als ein Problem angesehen, welches die Haushalte insofern betreffen würde, als es ihre Zufriedenheit am neuen Wohnstandort beeinträchtigen würde.

K15: „Ich fahre den mit dem Auto zur Schule und hole den wieder ab, weil der auf einer offenen Ganztagschule ist und wenn die Schulzeiten, also wenn der nachmittags schulfrei hat, dann fährt kein Schulbus mehr. Sonst ließe ich den mit dem Schulbus fahren. Morgens ginge es, aber nachmittags ginge das nicht.“ [...], I: „Wenn sie heute nach einer Wohnung suchen würden, was würden sie dann bei der Wohnungssuche anders machen?“ K15: „Ich würde mir vielleicht schon so ein bisschen mehr Gedanken machen über die öffentliche Verkehrsanbindung. Das mal ein bisschen hinterfragen. Aber eigentlich sind wir hier sehr zufrieden.“

Aus den Interviews mit älteren Stadt-Umland-Wanderern, die einen autoorientierten Wohnstandort gewählt haben, wird außerdem ersichtlich, dass diese sich keine Gedanken darüber gemacht haben, wie sie ihren Alltag organisieren könnten, falls sie das Autofahren aufgeben müssen (K11, M12). Nur ein älteres Ehepaar benennt dies explizit als Problem. Dieses ist nach dem Renteneintritt in die Nähe der Familie ihres Sohnes gezogen, möchte aber im höheren Alter nicht darauf angewiesen sein, von diesem gefahren zu werden, und würde daher in die Stadt zurückziehen, falls sie irgendwann nicht mehr selbst in der Lage wären, Auto zu fahren (M18).

„Also wenn ich jetzt hier, wenn ich bedenke, was wäre... Gut, ich fahre Auto, aber ich fahre selten. Ich müsste das dann [...], die Einkaufsmöglichkeiten sind gar nicht hier. [...] Wir haben ja keine öffentlichen Verkehrsmittel. Hier ist ja, hier fährt ein Bus 1x in der Stunde und dann nur zu bestimmten Zeiten... [...] Das ist zu wenig im Grunde für die, die jetzt darauf angewiesen sind. [...] Es fehlt eben die Infrastruktur.“ (M18)

Rückwanderer

Von den Rückwanderern wird die Angewiesenheit auf den Pkw im Umland hingegen als wesentlicher Nachteil eines Wohnstandortes im Umland benannt. Zwar war allen Rückwanderern vor dem Umzug bewusst, dass sie sich im Hinblick auf die ÖV-Anbindung verschlechtern, einigen Haushalten war aber im Vorfeld nicht klar, dass alltägliche Wege im Umland i.d.R. nur schwer ohne Pkw zurückzulegen sind.

M3: „Das einzige, was eben nicht schön war, ich musste mir dann noch ein Zweitauto zulegen. Weil der Personennahverkehr so schlecht war, dass ich nicht weggekommen bin.“, I: „Und hatten Sie das so erwartet?“, M3: „Nein. Darauf sind wir erst gar nicht gekommen. Das kam dann erst später. Als wir da gelebt haben. Was weiß ich, im ersten drei viertel Jahr. Dass das so eben nicht geht.“, I: „Sie haben es also erst mit dem Nahverkehr versucht?“, M3: „Ja, wir haben es versucht und dann gemerkt, das geht nicht. Ich kann nicht morgens schon nach Magdeburg rein fahren und warten müssen bis abends 18 Uhr bis dann wieder ein Bus zurück fährt. Weil die Zeit hatte man nicht und wollte man auch nicht so verkleckern.“ [...], I: „Haben sie sich damals vor dem Umzug über das Nahverkehrsangebot in L. informiert?“, M3: „Ja, ich habe zwar gesehen, dass da eine Bushaltestelle ist, aber ich habe mich nicht mit dem Fahrplan beschäftigt. Ich hatte gehofft, dass er eben besser fährt. Weil von Magdeburg bis L. ist es ein Katzensprung. Über die Autobahn sind sie in 10 Minuten in Magdeburg. Und da hatte ich gedacht, dass die Busse öfters fahren.“

Die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkw wurde von vielen Rückwanderern häufig zunächst in Kauf genommen, führte aber nach und nach zu einer gewissen Unzufriedenheit mit dem Wohnstandort im Umland.

„Ok, wir haben zwei Autos, aber sie müssen auch für jeden Gang, für jeden Weg das Auto nehmen“ (K5)

Allerdings war die Angewiesenheit auf den Pkw in keinem Fall der direkte Auslöser, zurück in die Stadt zu ziehen. Diese spielt aber für Haushalte, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, da sie aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr Auto fahren können, oder die im Hinblick auf ihr zunehmendes Alter darin ein Problem sehen, eine wesentliche Rolle im Entscheidungsprozess (z.B. M2, K4, K10). Die Angewiesenheit auf den Pkw im Umland führt, insbesondere bei älteren Haushalten, zu dem Wunsch nach einer besseren Anbindung an den ÖV.

„Mein Mann ist in seiner Orientierung seitdem stark eingeschränkt und musste dadurch das Autofahren aufgeben, und ich hatte nie einen Führerschein. [...] Und dann waren wir eben auf nachbarliche Hilfe angewiesen. Mal zum Arzt zu fahren ins Nachbardorf oder zu Ärzten nach Magdeburg. [...] Und zum Einkaufen. Die Nachbarn sagten zwar: ‚Ja, wir machen das für Sie, wir nehmen Sie mit‘. Na ja, das macht man mal eine Weile, aber wenn man die nächsten Jahre darauf einstellen will, dann ist das auch für die Nachbarn belastend.“ (M2)

In einem Fall war die Unzufriedenheit über den großen Zeitaufwand der Kinder für den Schulweg zur weiterführenden Schule in der Kernstadt, der vor allem durch eine ungünstige Taktung der Schulbusse bedingt war, sowie der Aufwand für die Begleitung ihrer fast erwachsenen Kinder mit dem Auto neben anderen Aspekten ein wesentlicher Grund für eine Alleinerziehende, zurück in die Kernstadt zu ziehen (M4).

„Und jetzt sind die Kinder so alt, dass die Infrastruktur, [...] denen nicht mehr ausreicht. Der letzte Zug fährt Viertel nach zehn, der Bus kommt schon um acht Uhr über die Dörfer, und ein achtzehnjähriger Sohn möchte nicht um Viertel nach zehn seine Zelte dort abbrechen. Der hat andere Vorstellungen von Zeit. Und dann war ich immer alleine und musste Fahrdienst machen und konnte gar nichts mehr teilen. Und mit den Anforderungen der Schule fand ich das auch schwierig. Wenn beispielsweise die A. fünf nach eins Schule aus hat, dann fährt der nächste Bus erst um 14 Uhr 15 [...] und dann ist die erst 3 Uhr zu Hause. [...] und dann hat sie noch mal Lust, eine Freundin zu treffen [...]. Die Freunde sind auch aus anderen Dörfern oder aus der Stadt und dann habe ich irgendwann gesagt, ‚Die Kinder sind überfordert und ich bin überfordert.‘ [...] Ich bin dann abends manchmal eingeschlafen, hab mir auf 12 Uhr den Wecker gestellt, Mitternacht, und bin dann noch mal raus, um die Kinder abzuholen. Und das war mir so anstrengend, dass ich gesagt habe ‚Nee.‘“ (M4)

Auch andere Rückwandererhaushalte mit Kindern sehen die Angewiesenheit der Kinder auf den Schulbus sowie die Notwendigkeit, diese zu nahezu allen anderen Aktivitäten mit dem Auto begleiten zu müssen, häufig als Problem. Nach dem Umzug können ältere Kinder bzw. Jugendliche die meisten Wege hingegen selbstständig mit dem ÖV oder Fahrrad zurücklegen (z.B. M6, K2, K5).

„Ja, also z.B. auch diese langen Wege. Also unsere Große, die kommt nächstens Jahr zur weiterführenden Schule. [...] Wir hätten das irgendwie blöd gefunden mit dem Schulbus, und dann fährt der vielleicht mal gerade nicht, oder dann ist dies oder dann ist das und dann will sie vielleicht zu einer Freundin nach... Man ist dort wirklich ein Taxiunternehmen.“ (K5)

Als Problem wird die Angewiesenheit auf den Pkw im Umland auch von Haushalten gesehen, die sich aus finanziellen Gründen keinen zweiten Pkw leisten konnten und aus diesem Grund ihren Alltag sehr umständlich organisieren mussten (K5).

„Aber das war eben so, dass ich gesagt habe, wenn ich jetzt da draußen wohne mit kleinem Kind wo man dann ja auch mit Einkauferei und [...] diesen ganzen kleinen Kinderaktionen, die man hat, mit Turnen und Spielgruppe, da wollte ich halt möglichst gerne das Auto da haben und da ist mein Mann eben S-Bahn gefahren. Und das ist uns vorher, da haben wir wirklich nicht weiter drüber nachgedacht, ob das jetzt geht oder nicht. [...] Dann habe ich ihn meistens dahin gebracht und ab und zu ist er auch mit dem Bus gefahren. [...] Aber zum Bus von uns [...] ist man aber auch so 15 Minuten wohl gegangen. Aber meistens habe ich ihn tatsächlich gefahren zur S-Bahn.“ (K5)

Nach dem Umzug in die Stadt nutzen die meisten Rückwanderer den ÖV häufiger und legen mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Auch wenn für viele Haushalte das Auto dennoch das Hauptfortbewegungsmittel bleibt, schätzen es die Haushalte, in ihrer Verkehrsmittelwahl flexibler zu sein als im Umland. So wird z.B. von mehreren Haushalten thematisiert, dass sie es schätzen, bei abendlichen Freizeitaktivitäten nicht mehr auf das Auto angewiesen zu sein. Mehrere Befragte geben darüber hinaus an, das städtische Freizeit- und Kulturangebot nun sehr viel häufiger zu nutzen als vor dem Umzug, da die Tatsache „sich erst noch mal wieder ins Auto setzen zu müssen“ (K6), insbesondere an Werktagen eine Barriere dargestellt hat, noch einmal in die Stadt zu fahren, um z.B. Freunde in einer Kneipe zu treffen oder ins Kino zu gehen. Auch die Freizeitangebote für ältere Menschen werden in der Stadt als attraktiver wahrgenommen (z.B. M4, K4, K1).

„Ja, ich kann hier zu Fuß gehen. Ich sag mal, wenn ich jetzt viel einkaufe, also Sprudel oder so was, da fahre ich da mit dem Auto rum. Was soll ich das schleppen. Aber ich könnte alles zu Fuß machen. Und das war auch eine wichtige Überlegung für mich, dass ich das könnte.“ (K4)

„Man denkt immer es wäre nur ein Katzensprung, aber die Fahrerei ist doch schon eine ganz schöne Belastung“ (M6)

„Und dann war es für mich halt immer sehr, sehr schwierig mit der Fahrerei. Das hat mich ganz schön, also das war immer ganz schön nervig. Und wenn man abends noch mal was unternehmen wollte [...], war ich also immer auf ein Auto angewiesen [...] und das ist dann immer sehr schwierig, wenn man abends noch mal wohin gehen möchte. Möchte vielleicht mal was trinken, möchte ohne Auto sein.“ (K1)

Zudem eröffnen „kurze Wege“ und die Möglichkeit, in der Stadt ohne Auto mobil sein zu können, Teilhabechancen, beispielsweise zur Ausübung eines Teilzeit- oder Nebenjobs, der vom Umland nur mit einem kaum vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand zu

erreichen war (K5), oder erleichtern das Fernpendeln, da ein Bahnhof des Hochgeschwindigkeitsnetzes schnell zu erreichen ist (K1).

„Wir sind eigentlich wegen des Jobs meines Mannes wieder zurückgezogen. Damit der eine günstigere Verkehrsanbindung hat. Der arbeitet in Frankfurt und fährt jeden Tag mit dem ICE nach Frankfurt. Und es ist für ihn halt einfacher. Er ist immer mit dem Auto (...) bis nach Deutz gefahren, hat sein Auto abgestellt und ist zum Zug. Und er spart sich jetzt 1 ½ bis 2 Stunden am Tag durch diese Pendelei vom Umland eben in die Stadt zum Zug. Das ist schon ein großer Gewinn. Er geht jetzt zu Fuß zum Bahnhof. Das ist natürlich optimal.“ (K1)

Viele Befragte schätzen außerdem das vielfältige Nahversorgungsangebot in der Kernstadt und die damit verbundene Flexibilität, „mal eben“ kleinere Einkäufe erledigen zu können (z.B. K1, K2, M5).

„Die Wege sind in der Stadt kürzer. Auch für die Versorgung.“ (K8)

Sowohl Stadt-Umland-Wanderer wie auch Rückwanderer haben sich vor dem Umzug in das Umland i.d.R. nicht im Detail über das ÖV-Angebot informiert. Einige Haushalte haben zwar auf das Vorhandensein einer Haltestelle geachtet, sich aber nicht im Detail mit möglichen Verbindungen oder der Taktung auseinandergesetzt (Informationslücke). Beim Umzug zurück in die Stadt ist den Rückwanderern die ÖV-Anbindung hingegen häufig wichtig und die Befragten informieren sich besser über die Angebote als bei ihrem Umzug in das Umland.

Zusammenfassende Bewertung

„Also man braucht definitiv zwei Autos. Also in der Stadt, da hätte man vielleicht ein gemeinsames.“ (M19)

In der heutigen Gesellschaft dominiert der Pkw den Modal Split. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass dieser die gesellschaftlichen Anforderungen an Mobilität, wie Flexibilität, Zeitautonomie, Verfügbarkeit oder Privatheit, am besten erfüllt (RAMMLER 2004: 14). Konkurrenzfähige Alternativen hierzu im NMIV und ÖV sind nur an wenigen integrierten Standorten, insbesondere innerhalb der Kernstädte, gegeben. An nicht-integrierten Standorten gehört das Auto hingegen zur „Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitglieds“ (ebenda: 14). Während für die Stadt-Umland-Wanderer die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws für nahezu alle Wege kein Problem darstellt, welches Einfluss auf die Wanderungsentscheidung oder die Bewertung der Wanderungsentscheidung hat, und sich dies auch für die späteren Rückwanderhaushalte – bis auf wenige Ausnahmen – für die Zeit unmittelbar nach dem Umzug in das Umland feststellen lässt, so zeigen die Interviews mit den Rückwanderern auch, dass sich die Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkws für viele Haushalte schleichend zu einem immer größer werdenden Problem entwickelt. Die Wahrnehmungslücke betrifft dabei weniger die Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkws generell, sondern diese ist von weiteren äußeren Bedingungen abhängig:

- einer aufwendigen Alltagsorganisation, falls nicht jedes erwachsene Mitglied eines Haushaltes über einen eigenen Pkw verfügen kann

- zusätzliche Aufwände für die Begleitung von Kindern ungefähr ab dem Alter, in dem diese eine weiterführende Schule besuchen
- die Aufgabe der Nutzung des Pkws aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen

Bei den meisten dieser Punkte handelt es sich also um Aspekte, die für die „klassischen Suburbaniten“ zum Zeitpunkt des Umzugs keine Rolle spielen, sondern erst später im Lebenszyklus relevant werden.

10.3.2 Infrastrukturausstattung des neuen Wohnstandortes

Stadt-Umland-Wanderer

Gegenüber dem alten Wohnstandort in der Kernstadt weist der neue Wohnstandort der Stadt-Umland-Wanderer im Umland häufig ein geringeres Angebot an Infrastrukturen und Versorgungsangeboten auf. Auch dieser Aspekt wird von den Stadt-Umland-Wanderern vor dem Umzug häufig nur eingeschränkt wahrgenommen.

Familien in der Expansionsphase und Paare, die ihren Wohnstandort im Hinblick auf eine mögliche Familiengründung wählen, achten beim Umzug i.d.R. zwar darauf, ob vor Ort ein Kindergarten vorhanden ist. Allerdings besteht vor Ort häufig keine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Einrichtungen und damit hinsichtlich des pädagogischen Konzeptes. Außerdem ist nicht gewährleistet, dass die Kinder in der dem Wohnstandort am nächsten gelegenen Einrichtung einen Platz erhalten, so dass ggf. weitere Wege in Kauf genommen werden müssen, als im Vorfeld angenommen wurde (z.B. M11, M14). Auch das Angebot an Kinderbetreuungsmöglichkeiten für unter dreijährige Kinder ist im Umland teilweise eingeschränkt bzw. nicht in direkter Nähe des Wohnstandortes vorhanden. Eine Befragte muss z.B. auf dem Weg zu ihrer Arbeitsstelle in einer anderen Umlandgemeinde ihr Kind in eine Kindertagesstätte in der Magdeburger Innenstadt bringen und hierfür einen erheblichen Umweg in Kauf nehmen (M11). Eine Befragte aus dem Kölner Umland weist darüber hinaus darauf hin, dass die Öffnungszeiten der Kindergärten in Köln flexibler bzw. länger sind (K17).

„Eine Sache gibt es noch, die in Köln besser ist als hier. Die Öffnungszeiten der Kindergärten. Hier ist nämlich um vier Uhr Schicht. Weil die meisten Mütter hier nicht arbeiten gehen. Und in Köln, da hat man flexiblere Öffnungszeiten. Das ist was, das ist in Köln besser. Weil hier musste ich dann für sie eine Abholung organisieren, die das dann gemacht hat. [...] und ich find das schon schwierig, weil ich denke, von 8 bis 16 Uhr ist eine völlig normale Arbeitszeit.“ (K17)

Grundschulen sind insbesondere im Magdeburger Umland zwar meistens, aber nicht in allen Fällen am Wohnort (Ortsteil) vorhanden, so dass die Kinder teilweise schon zur Grundschule auf die Nutzung eines Schulbusses angewiesen sind.¹⁹⁰ Für den Schulweg zu weiterführenden Schulen muss im Umland i.d.R. der Schulbus genutzt werden. Im Magde-

¹⁹⁰ Vor dem Hintergrund weiterhin rückläufiger Schülerzahlen werden die Schulstandorte zukünftig weiter räumlich konzentriert werden, so dass zunehmend mehr Stadt-Umland-Wanderer hiervon betroffen sein werden.

burger Umland wird sowohl von den Stadt-Umland-Wanderern wie auch den Rückwanderern angemerkt, dass die Schüler eine weiterführende Schule innerhalb desselben Landkreises besuchen müssen und nicht die Wahl haben, stattdessen eine Schule in der Kernstadt zu besuchen, die ggf. über den regelmäßig verkehrenden ÖV besser angebunden ist als die nächste Schule im Umland, die häufig nur über den Schulbus zu erreichen ist (M4, M6, M18). Als Nachteil wird darüber hinaus die fehlende Auswahlmöglichkeit bei der Wahl der weiterführenden Schulen angemerkt, da i.d.R. nur eine Schule je Schulform in angemessener Zeit erreicht werden kann (K15). Auch kann die Teilhabechance von Kindern an Sportvereinen oder ähnlichen Freizeitangeboten eingeschränkt sein, wenn beide Elternteile berufstätig sind, die Kinder aber für den Weg dorthin auf eine Begleitung mit dem Pkw angewiesen sind (M19).

„Und zum anderen ist schwierig auch die Teilnahme an, ich sag mal an Sportvereinen. Weil wenn beide berufstätig sind, ist es natürlich schwierig, das entsprechend zu steuern, wegen der Verkehrsverbindungen nach Wolmirstedt, um das dann entsprechend wahrzunehmen. Die sind ein bisschen unselbstständig in dem Alter noch, da erhöht sich schon der Aufwand. Nee, also wenn man jetzt beispielsweise in Magdeburg wäre, der Sportverein wäre dann da in der Nähe, dann wäre das dann schon besser.“ (M19)

Zwei ältere Haushalte weisen darauf hin, dass sich die Angebote von kleinen Sportvereinen im Umland häufig auf Angebote für Kinder und Jugendliche beschränken, aber keine Angebote für Senioren bieten würden (K11, M18). Einer dieser Haushalte würde sich auch mehr kulturelle Angebote vor Ort wünschen (M18). Andere Haushalte berichten von einer Veränderung ihres Freizeitverhaltens: typische urbane Aktivitäten, wie „in die Kneipe gehen“, würden sie nun seltener unternehmen (z.B. K17). Dies wird von den Haushalten allerdings nicht als Folge der Wohnstandortwahl angesehen, sondern als Folge einer Veränderung der Prioritäten nach der Geburt des ersten Kindes (lebenszyklusbedingte Veränderung des Freizeitverhaltens).

Die Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten hat sich für die meisten Befragten durch den Umzug deutlich verschlechtert. Ein Haushalt weist außerdem darauf hin, dass die dem Wohnstandort am nächsten gelegenen kleineren Supermärkte nur ein eingeschränktes Sortiment aufweisen (M14). Größere Entfernungen zu Nahversorgungsangeboten machen es einerseits notwendig, diese mit dem Pkw zurückzulegen, andererseits sind die Haushalte darauf angewiesen, ihre Einkäufe besser zu organisieren. Häufiger als vor dem Umzug werden diese als „Wochenendeinkäufe“ erledigt, während spontane kleinere Einkäufe weniger werden (z.B. M14).¹⁹¹ In Bezug auf die ärztliche Versorgung beschränkt sich das Angebot im Umland häufig auf einen Allgemeinmediziner, während Fachärzte an anderen Orten aufgesucht werden müssen. Familienhaushalte vermissen insbesondere einen Kinderarzt vor Ort (z.B. M14).

Ebenso wie die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws wird das gegenüber der Kernstadt geringere Infrastruktur- und Versorgungsangebot im Umland aber von den

¹⁹¹ Für die Zukunft ist auch zu erwarten, dass das Nahversorgungsangebot im Umland aufgrund der Zentralisierungstendenzen im Einzelhandel weiter zurückgehen wird. In schrumpfenden Regionen kommen Ladenschließungen in der Folge von Bevölkerungsrückgängen hinzu.

Stadt-Umland-Wanderern nicht als ein Nachteil gesehen, der einen Einfluss auf die Wanderungsentscheidung oder die Bewertung der Wanderungsentscheidung unmittelbar nach dem Umzug hat. Außerdem wäre es verkürzt zu sagen, dass die Infrastrukturausstattung in der Kernstadt generell besser ist als im Umland. Insbesondere in der polyzentrischen Region Köln verfügen viele Wohnstandorte im Umland über ein umfassendes Nahversorgungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit, während dies an Wohnstandorten innerhalb der Kernstädte zwar i.d.R., aber nicht in jedem Fall vorhanden ist. Einige Haushalte haben sich mit dem Umzug diesbezüglich daher nicht verschlechtert, wenn nicht sogar deutlich verbessert (K16, K17). Auch die Anbindung an den ÖV hat sich für einige Haushalte im Kölner Umland zumindest nicht verschlechtert (K12, K16, K17). Dennoch hat ein Großteil der Haushalte mit dem Umzug Verschlechterungen in der wohnstandortbezogenen Infrastruktur hinzunehmen.

Rückwanderer

Die Rückwanderer benennen grundsätzlich dieselben Defizite der Infrastrukturausstattung des Umlandes im Vergleich zur Kernstadt wie die Stadt-Umland-Wanderer, bemessen diesen aber subjektiv ein höheres Gewicht bei. Bestimmte fehlende Infrastrukturen im Umland, auf die ein Haushalt in besonderem Maße angewiesen ist, wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität des Haushaltes im Umland aus. Dies betrifft z.B. eine schlechte ÖV-Anbindung generell (z.B. M2, M3) bzw. die schlechte Erreichbarkeit weiterführender Schulen mit dem ÖV im Speziellen (M4, M6), fehlende Nahversorgungsangebote oder eine fehlende (fach-)ärztliche Versorgung (M2, M3, K5), mangelnde Auswahlmöglichkeiten bei der Wahl des Kindergartens oder von Schulen (M1, M6). Einige dieser Aspekte, insbesondere was die Auswahl weiterführender Schulen sowie den Weg zu weiterführenden Schulen betrifft, sind auf Informationslücken der Haushalte zurückzuführen. Über diese Aspekte informieren sich Haushalte, die mit Kleinkindern oder Kindern im Grundschulalter umziehen, i.d.R. nicht.

Zusammenfassende Bewertung

Sowohl die Stadt-Umland-Wanderer wie auch die Rückwanderer zeigen in Bezug auf die Infrastrukturausstattung ihres neuen Wohnstandortes erhebliche Informationslücken, die zumindest bei den späteren Rückwanderern zu einer latenten Unzufriedenheit am Wohnstandort im Umland geführt haben. Wohnstandortentscheidungen sind dadurch gekennzeichnet, dass ein Haushalt sie i.d.R. nur wenige Male in seinem Leben trifft. Es handelt sich also um seltene und langfristige Entscheidungen. Wohnstandortentscheidungen sind außerdem teure Entscheidungen, da sie langfristig das Wohnbudget des Haushaltes und damit einen erheblichen Teil des Haushaltseinkommens binden und sie mit sehr hohen Transaktionskosten verbunden sind. Die psychologische Entscheidungstheorie geht daher davon aus, dass ein Haushalt solche komplexen und nicht-routinierten Entscheidungs-

probleme besonders gründlich und bewusst trifft (JUNGERMANN 2005: 72).¹⁹² In Bezug auf Wohnstandortentscheidungen bedeutet dies, dass der Haushalt nach dem in Kapitel 3.3.5 dargestellten idealtypischen Modell des Entscheidungsprozesses bei der Wohnstandortwahl zunächst seine Anforderungen an den neuen Wohnstandort definiert, diese untereinander gewichtet und für potenziell in Frage kommende Wohnstandortalternativen möglichst umfassende Informationen, die alle Standortkriterien abdecken, beschafft und auf dieser Grundlage zu einer Entscheidung für einen Wohnstandort kommt.

Die qualitativen Interviews verdeutlichen aber, dass viele Haushalte ihre Wohnstandortentscheidung nur eingeschränkt nach diesem idealtypischen Muster treffen. Informationen holen sie nur für die Kriterien ein, die ihnen besonders wichtig sind, während sie sich bei den nachrangig entscheidungsrelevanten Kriterien auf ihren ersten Eindruck von der Wohnungsbesichtigung verlassen. Detailliert informieren sich die Haushalte lediglich über die Immobilie an sich, während sie zum Wohnumfeld und der Infrastrukturausstattung häufig nur über vage und unvollständige Informationen verfügen. Dass sich die Haushalte intensiv mit dem Immobilienangebot auseinandersetzen, verdeutlicht vor allem die Suchdauer. Nahezu alle Haushalte, die mit dem Umzug in das Umland Eigentum erworben haben, haben mindestens ein halbes Jahr nach einer Immobilie gesucht, viele auch länger als ein Jahr.¹⁹³ In dieser Zeit haben sie den Immobilienmarkt intensiv beobachtet, eine Vielzahl an Immobilien bzw. Grundstücken besichtigt und anhand ihres Preis-Leistungsverhältnisses verglichen. Über das Wohnumfeld und die Infrastrukturausstattung haben sie sich hingegen teilweise sogar gar nicht informiert (z.B. M11, M15, M16). Umfassend auch über das Wohnumfeld informiert sind nur jene Haushalte, die ihren neuen Wohnort schon vor dem Umzug kannten, da z.B. zumindest ein Haushaltsmitglied bereits einmal in dem Ort gewohnt hat (K13, K14) oder Verwandte am neuen Wohnort wohnen bzw. gewohnt haben (M13, M17, M18). Die übrigen Haushalte holen nur sehr selektiv Informationen über das Wohnumfeld und die Infrastruktur am potenziellen neuen Wohnstandort ein. Nur drei Haushalte (M14, K16, K17) geben an, dass sie sich detailliert zu Fuß und/oder mit dem Pkw das Wohnumfeld angesehen haben, bevor sie sich entschieden haben, eine bestimmte Immobilie zu erwerben. Ein Haushalt (K16) hat zusätzlich mit potenziellen neuen Nachbarn gesprochen, einige andere Haushalte haben sich bei Kollegen oder Bekannten oder das Internetangebot der Gemeinde über den neuen Wohnort an sich oder bestimmte Aspekte, wie das Angebot an und die Qualität von Schulen, informiert (z.B. M14, K15, K17).

Besonders deutlich wird die Diskrepanz zwischen den genannten Standortkriterien und den eingeholten Informationen am Beispiel der Anbindungsqualität im ÖV. So war

¹⁹² Ein geringeres Maß an Reflexion wenden Menschen hingegen bei stereotypen Entscheidungen wie der Wahl eines Essens in einem Restaurant an. Die meisten alltäglichen Entscheidungen, wie etwa bei Autofahrten auf häufig zurückgelegten Strecken, werden sogar ohne jegliche Reflexion intuitiv getroffen. (ebenda)

¹⁹³ Die Haushalte, die ein Mietobjekt gesucht haben, haben sich hingegen i.d.R. innerhalb eines halben Jahres für einen neuen Wohnstandort entschieden. Dies ist dadurch zu erklären, dass die Entscheidung für ein Mietobjekt eine weniger langfristige Entscheidung ist als die Entscheidung für Wohneigentum.

unter den Stadt-Umland-Wanderern eine der Befragten, die bewusst einen Wohnstandort in der Nähe eines SPNV-Haltepunktes gewählt hat, überrascht, dass die Straßenbahn außerhalb der Kernstadt anstelle eines 10-Minuten-Taktes nur einen 20-Minuten-Takt aufweist (K12). Auch die späteren Rückwander, denen eine Anbindung an den ÖV im Umland wichtig war, informierten sich nicht weiter über die Anbindungsqualität (z.B. die Taktung oder die erreichbaren Ziele, M3, M4, M6), sondern gingen, z.B. aufgrund der Nähe zur Kernstadt (M3, vgl. Kapitel 10.3.1), von einem ausreichenden Angebot aus.

10.3.3 Langfristige Auswirkungen der Wohnstandortwahl

Insbesondere Haushalte, die Eigentum erwerben, beabsichtigen zwar, langfristig an ihrem Wohnstandort zu verbleiben, die Ausführungen in den beiden vorangegangenen Kapiteln sowie zum Entscheidungsprozess der Haushalte (Kapitel 9.3.2) verdeutlichen aber, dass sich die Haushalte für einen Wohnstandort entscheiden, der ihrer aktuellen Lebenssituation angepasst ist, während ein möglicher Wandel der Standortanforderungen im weiteren Lebensverlauf in der Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland unberücksichtigt bleibt.

Eine Ausnahme hiervon bilden lediglich kurzfristige und bereits absehbare Veränderungen, die sich bei Paarhaushalten jüngeren und mittleren Alters sowie Familien in der Expansionsphase während der Familiengründungsphase ergeben. Diese berücksichtigen beim Eigentumserwerb üblicherweise nicht nur ihre aktuellen Wohnbedürfnisse, sondern den maximalen Bedarf an Wohnfläche bzw. Zimmern nach Abschluss der Familiengründungsphase sowie zum Teil kinderbezogene Infrastrukturen (Kindergarten und Grundschule) in ihrer Standortentscheidung (z.B. K13, M13, M14). Nicht berücksichtigt werden hingegen i.d.R. die spezifischen Standortanforderungen von Seniorenhaushalten sowie von Jugendlichen.

Nur in wenigen Interviews haben die älteren Befragten unter den Stadt-Umland-Wanderern von sich aus langfristige Auswirkungen der Wohnstandortwahl thematisiert. Ein älterer Haushalt hat bewusst vorsorglich einen ÖV-orientierten Wohnstandort gewählt, ein anderer merkt an, dass die Angewiesenheit auf einen Pkw später einmal zum Problem werden könnte (M18, s.o.). Aus allen übrigen Interviews mit Seniorenhaushalten unter den Stadt-Umland-Wanderern wird hingegen ersichtlich, dass sich die Haushalte nicht damit beschäftigt haben, inwiefern ihr neuer Wohnstandort auch für das höhere Alter geeignet ist (s.o.). Unter den Rückwanderern sind hingegen eine Vielzahl an vorwiegend jüngeren Seniorenhaushalten, die festgestellt haben, dass ein städtischer Wohnstandort gegenüber einem Wohnstandort im Umland im Alter ebenso Vorteile bietet wie eine barrierearme Wohnung gegenüber einem Einfamilienhaus. Bei einer Familie in der Schrumpfungsphase wurde der Entschluss, zurück in die Stadt zu ziehen, dadurch bestärkt, dass sie bei ihren eigenen Eltern beobachtet haben, mit welchen Nachteilen das Leben im Einfamilienhaus bzw. im Umland im Alter verbunden sein kann (K2).

„Also der Vater meiner Frau hat ein Reihenhaus in Moers, ein großes Haus mit Garten. Er ist jetzt 80, kann das nicht mehr pflegen. Wir fahren jedes Wochenende hin, müssen den Vater pflegen, müssen den Rasen mähen. Und der wohnt auch ziemlich ländlich, und da gab's keine Infrastruktur. Also war schon immer klar, dass wir zurück nach Köln werden ziehen wollen.“ (K2)

Aus der standardisierten Befragung wird ersichtlich, dass die Stadt-Umland-Wanderer die Freizeitangebote für Jugendliche im Umland als schlechter bewerten als in der Kernstadt und sich dies auf die Zufriedenheit am neuen Wohnstandort im Vergleich zum alten Wohnstandort niederschlägt. Dies betrifft aber vorrangig Haushalte, in denen Jugendliche leben (vgl. Kapitel 10.1) und nicht Haushalte mit jüngeren Kindern, die eine wesentliche Teilgruppe unter den Stadt-Umland-Wanderern ausmachen (vgl. Kapitel 8.1). Unter den Familienhaushalten mit jüngeren Kindern merkt in den vertiefenden Interviews nur ein Haushalt an, dass der neue Wohnstandort für die Kinder im jetzigen Alter ideal sei, es aber zu Problemen kommen könnte, wenn diese älter werden, da das Freizeitangebot für Jugendliche im Umland sehr begrenzt sei (M19). Ein älterer Befragter gibt sogar an, dass vor Ort gar keine Angebote für Jugendliche gemacht würden:

„Wissen Sie, was hier im Ort angeboten wird? Gar nichts. [...] Wissen Sie, wo die Jugendlichen sich hinsetzen? Die suchen sich irgendwo eine Wartehalle. Die haben keine Möglichkeit sich zurück-zuziehen. Nur an der Wartehalle. Die haben hier gar nichts. [...] Die stehen an der Bushaltestelle. Im Buswartehäuschen. Da treffen die sich.“ (M18)

Rückwandererhaushalte mit älteren Kindern (K2, M4, M6) betonen hingegen generell, dass ein Wohnstandort „im Grünen“ zwar gerade in der Lebensphase mit kleinen Kindern sehr viele Vorteile bietet, mit zunehmendem Alter den Kindern die nahräumlichen Angebote aber nicht mehr ausreichen würden. Dies wird durch eine Begleitung der Kinder zu ihren Aktivitäten mit dem Pkw gelöst (vgl. Kapitel 10.3.1). Für die Eltern wird diese umso mehr zur Belastung, je älter die Kinder werden. In der Stadt ist es aufgrund der hohen Verkehrsdichte zwar für kleinere Kinder gefährlicher, man kann sie dort aber langsam daran gewöhnen, sich selbstständig sicher im Verkehr zu bewegen (K5). Im jugendlichen Alter haben Kinder in der Stadt mehr Freizeitangebote, die sie selbstständig erreichen können. Dieser Wandel der Standortanforderungen ihrer Kinder betrifft Haushalte, die als junge Familien in das Umland ziehen, bereits zehn Jahre nach dem Umzug.

10.4 Vor- und Nachteile kernstädtischer und sub-urbaner Wohnstandorte

Sowohl die Stadt-Umland-Wanderer wie auch die Rückwanderer wurden explizit zu den Vor- und Nachteilen ihres derzeitigen Wohnstandortes gegenüber ihrem ehemaligen Wohnstandort befragt. Darüber hinaus lassen sich aus den Interviews indirekt weitere Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte ableiten. Die Ergebnisse sind zusammenfassend in Tabelle 18 dargestellt. Die in den vorangegangenen Kapiteln identifizierten Wahrnehmungslücken sind im Wesentlichen auf diese Aspekte zurückzuführen. Von den Stadt-Umland-Wanderern und den Rückwanderern werden grundsätz-

lich dieselben Aspekte als Vor- bzw. Nachteile urbaner und suburbaner Wohnstandorte benannt, diesen aber eine unterschiedliche Wichtigkeit für die subjektive Lebensqualität an einem Wohnstandort beigemessen sowie unterschiedliche Schlussfolgerungen daraus gezogen.

Vorteile kernstädtischer Wohnstandorte

Wesentliche Vorteile eines urbanen Wohnstandortes sind „kurze Wege“ zu den unterschiedlichsten Aktivitätenstandorten (Arbeitsplatz, Nahversorgung, Infrastruktureinrichtungen etc.) und die Möglichkeit, neben dem Pkw flexibel auch auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen zu können oder mehr Wege als im Umland zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Daneben verweisen insbesondere die Rückwanderer, aber auch einzelne Stadt-Umland-Wanderer, auf das vielfältige städtische Freizeit-, Kultur- sowie Gastronomieangebot, das zwar auch gelegentlich vom Wohnstandort im Umland aus aufgesucht wurde, aber nun, da es vor der Tür liegt, häufiger genutzt wird.

„Ich habe hier einfach viel mehr Freizeitangebot. Also ich sag mal richtig Angebot. Was man alles machen kann. (...). Also wenn man will, kann man sich hier den ganzen Tag beschäftigen. (...) Und da nehme ich auch vieles wahr. (...) Früher war das sehr selten. Weil, man hat immer die Strecke zu fahren.“ (K4)

Auch Jugendliche, die mit ihren Eltern zurück in die Stadt gezogen sind, empfinden die städtischen Angebote als deutliche Bereicherung:

„Ja, die waren begeistert. Die fanden das [...] doof, wenn die Mama dann da stand am Ende der Party. Das ist ja nur peinlich in dem Alter, wenn man von der Mutter abgeholt wird. Aber das ließ sich ja nicht anders machen [...]. Und diese Vorstellung, wir haben andere Freiheiten, unsere Freunde zu besuchen, und wir sind mobiler, wir können auch eben mal für eine Stunde nach Magdeburg rein fahren. Ansonsten hieß das immer: ‚Mama, können wir heute mal nach der Schule noch zwei Stunden in der Stadt bleiben oder fährst du uns mal Samstag rein, damit wir mal einkaufen gehen können‘ Und das fällt alles weg.“ (M4)

Einige Haushalte mit Kindern weisen auf das bessere Angebot an Kinderbetreuungs-möglichkeiten und Schulen in der Kernstadt hin. Dies betrifft einerseits die räumliche Nähe und andererseits Auswahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Einrichtungen und pädagogischen Konzepten.

Nachteile kernstädtischer Wohnstandorte

Als wesentlichen Nachteil kernstädtischer Wohnstandorte benennen sowohl die Stadt-Umland-Wanderer wie auch die Rückwanderer die hohen Wohnkosten, insbesondere für Familien oder Haushalte, die Eigentum erwerben wollen. Innerhalb der Stadt können es sich die meisten Haushalte finanziell nicht leisten, über eine Immobilie mit eigenem Garten zu verfügen. Daneben nehmen beide Gruppen Defizite im städtischen Wohnumfeld wahr. Diese werden allerdings von den Stadt-Umland-Wanderern häufiger thematisiert und als entscheidungsrelevant für die Wahl eines bestimmten Wohnstandortes angesehen, als von den Rückwanderern. Genannt werden insbesondere die auch in der Literatur zur

Tabelle 18: Vor- und Nachteile kernstädtischer und suburbaner Wohnstandorte

<i>aus der Sicht der Stadt-Umland-Wanderer</i>		
	<i>urbaner Wohnstandort / Kernstadt</i>	<i>suburbaner Wohnstandort / Umland</i>
<i>Vorteile</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Verkehrsmittel • „Kurze Wege“ • größere Auswahl an Schulen und Kinderbetreuungsangeboten • vielfältiges Kultur-, Freizeit-, und Gastronomieangebot* • Freizeitangebote für Jugendliche* 	<ul style="list-style-type: none"> • gutes Preis-Leistungs-Verhältnis • ruhige und grüne Wohnumgebung, gute Luft, landschaftliche Schönheit und Naherholungsangebote • kinderfreundliche Wohnumgebung • homogene Bevölkerungsstruktur*
<i>Nachteile</i>	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Wohnkosten insb. für Familien bzw. beim Erwerb eines Einfamilienhauses • Defizite im Wohnumfeld (Lärm, Luftverschmutzung, fehlende Parkplätze, Verkehrsbelastung, mangelnde Sauberkeit des öffentlichen Raums) • heterogene Bevölkerungsstruktur und mangelnde Sicherheit in manchen Stadtteilen* 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechte Erreichbarkeiten im ÖV • größere Entfernungen insb. zu Nahversorgungsangeboten • weiterführende Schulen (schlechte Erreichbarkeit, geringere Auswahlmöglichkeiten) • Kinderbetreuungsangebote (geringere Auswahl, kürzere Öffnungszeiten) • Aufwand für die Begleitung von Kindern*
<i>Fazit</i>	→ <i>in der derzeitigen Lebensphase überwiegen die Nachteile urbaner Wohnstandorte gegenüber den Vorteilen</i>	→ <i>ein suburbaner Wohnstandort verbindet ländliche Standortqualitäten mit der Möglichkeit, bei Bedarf auf Angebote der Kernstadt zurückgreifen zu können</i>
<i>aus der Sicht der Rückwanderer</i>		
	<i>urbaner Wohnstandort / Kernstadt</i>	<i>suburbaner Wohnstandort / Umland</i>
<i>Vorteile</i>	<ul style="list-style-type: none"> • gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und Möglichkeit, viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen • „Kurze Wege“ • vielfältiges Kultur-, Freizeit-, und Gastronomieangebot • Freizeitangebote für Jugendliche • größere Auswahl an Schulen und Kinderbetreuungsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • große Wohnfläche und eigener Garten zu bezahlbarem Preis • kinderfreundliche Wohnumgebung • Wohnumfeld bietet Ruhe und Naherholungsmöglichkeiten
<i>Nachteile</i>	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Wohnkosten insb. für Familien bzw. beim Eigentumserwerb • Defizite im Wohnumfeld (Lärm, fehlende Parkplätze, Verkehrsbelastung mangelnde Sauberkeit des öffentlichen Raums) • mangelnde Sicherheit in manchen Stadtteilen* 	<ul style="list-style-type: none"> • Angewiesenheit auf die Nutzung eines Pkw • schlechte Erreichbarkeiten im ÖV • Defizite in der Nahversorgung • weiterführende Schulen (schlechte Erreichbarkeit, geringere Auswahlmöglichkeiten) • Kinderbetreuungsangebote (geringere Auswahl, kürzere Öffnungszeiten) • fehlende Freizeitangebote für Jugendliche
<i>Fazit</i>	→ <i>geeigneter Wohnstandort für (fast) alle Lebensphasen</i>	→ <i>geeigneter Wohnstandort für die Lebensphase mit kleinen Kindern</i>

* Einzelnennungen

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-Projekt

Suburbanisierung regelmäßig thematisierten *Push*-Faktoren des städtischen Umfeldes wie z.B. Umgebungslärm, Luftverschmutzung, Verkehrsbelastung und fehlende Parkplätze (vgl. Kapitel 2.1.1). Für einige Haushalte ist zumindest das subjektive Sicherheitsempfinden innerhalb der Stadt geringer als im Umland (K1, K2). Unter den Stadt-Umland-Wanderern wird dies vor allem von Haushalten thematisiert, die zuvor in einem Stadtteil mit einer heterogenen Bevölkerungsstruktur gelebt haben (K16, K17). Für Hundebesitzer unter den Magdeburger Stadt-Umland-Wanderer stellt darüber hinaus die Anleinpflcht für Hunde in Magdeburg einen *Push*-Faktor dar (M12, M13).

Vorteile suburbaner Wohnstandorte

Der wesentliche Vorteil suburbaner Wohnstandorte liegt im gegenüber der Kernstadt günstigeren Immobilienpreisniveau. Während die Stadt-Umland-Wanderer ein generell besseres Preis-Leistungs-Verhältnis im Umland ansprechen, steht aus der Sicht der Rückwanderer eher die Bezahlbarkeit von familienfreundlichem Wohnraum im Fokus. Die späteren Rückwanderer konnten sich in der Lebensphase mit (kleinen) Kindern im Umland einen Wohnstandard leisten, der für sie in der Kernstadt nicht finanzierbar gewesen wäre. Beide Gruppen sprechen an, dass ein suburbanes Wohnumfeld insbesondere für kleine Kinder optimale „Entfaltungsmöglichkeiten“ und auch für Erwachsene „Ruhe und Erholung“ bietet. Einige Stadt-Umland-Wanderer werden bei der Beschreibung der Qualitäten des Wohnumfeldes an ihrem neuen Wohnstandort noch differenzierter, indem sie z.B. die gute Luft, landschaftliche Schönheit oder Naherholungsangebote benennen.

„Also die Lebensqualität für meine Kinder war sicherlich hoch. Davon bin ich überzeugt. Die hatten Freiheit und konnten ohne sehr viel Reglement von mir ihre Freizeit dort verbringen, ohne, dass ich sofort in Panik geraten bin. Da waren viele Kinder in deren Alter in diesem Neubaugebiet, in dem wir gewohnt haben, und das fand ich sehr gut.“ (M4)

Nachteile suburbaner Wohnstandorte

Der wesentliche Unterschied zwischen den Rückwanderern und den Stadt-Umland-Wanderern in der Beschreibung der Standortqualitäten urbaner und suburbaner Wohnstandorte liegt in der Wahrnehmung der Nachteile suburbaner Wohnstandorte. Unter den Rückwanderern benennen fast alle Befragten die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws für nahezu alle Wege als Hauptnachteil des Wohnens im Umland. Dieser hat für viele zumindest eine gewisse Rolle für die Entscheidung gespielt, zurück in die Stadt zu ziehen (s.o.). Die Stadt-Umland-Wanderer fühlen sich von der Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkws hingegen kaum betroffen und thematisieren diese nicht als Nachteil (s.o.), sondern eher die im Vergleich zur Kernstadt schlechtere Anbindung an den ÖPNV, die aber höchstens im Zusammenhang mit dem Schulweg der Kinder zum Problem wird (s.o.). Darüber hinaus werden insbesondere von den Rückwanderern weitere Entfernungen zu Nahversorgungsangeboten sowie Fachärzten und ein erhöhter Aufwand für die Begleitung von Kindern als Nachteile suburbaner Wohnstandort thematisiert. Auch werden die geringeren Auswahlmöglichkeiten bei Schulen und Kindergärten hinsichtlich des pädagogischen Konzeptes sowie die schlechtere Erreichbarkeit und eingeschränkte Öffnungszeiten

von Kinderbetreuungseinrichtungen im Umland als Nachteil angesehen. Während alle Befragten mit ihrem Wohnstandort im Umland im Hinblick auf die Spiel- und Entfaltungsmöglichkeiten kleinerer Kinder sehr zufrieden sind, zeigen sich aus der Sicht einiger Rückwanderer vielfach Defizite, wenn die Kinder älter werden. Dies betrifft einerseits die weitere Entfernung zu Schulen und andererseits die eingeschränkten Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung für Jugendliche in suburbanen Gemeinden (s.o.). Von einigen Befragten wird indirekt auf eine schlechtere Vereinbarkeit der Betreuung von Kindern und der Berufstätigkeit von Eltern, insbesondere der Mütter, verwiesen. Neben den teilweise schlechteren Kinderbetreuungsmöglichkeiten im Umland (s.o.) ist dies vor allem darauf zurückzuführen, dass, insbesondere spezialisierte, Arbeitsstellen häufig in der Kernstadt liegen und damit nur mit einem gewissen Zeitaufwand zu erreichen sind (K4, K5, K15), der sich kaum oder gar nicht (K4) mit der Betreuung von Kindern vereinbaren lässt.

Zusammenfassende Bewertung

Übereinstimmend benennen Stadt-Umland-Wanderer und Rückwanderer ähnliche Vor- und Nachteile urbaner und suburbaner Wohnstandorte. Insbesondere die Nachteile suburbaner Wohnstandorte werden von den Rückwanderern aber pointierter herausgestellt. Auch sind die einzelnen Aspekte für die beiden Gruppen in unterschiedlichem Maße entscheidungsrelevant. Zusammenfassend kommen die Stadt-Umland-Wanderer zur Einschätzung, dass in ihrer derzeitigen Lebensphase die Nachteile urbaner Wohnstandorte deren Vorteile überwiegen. An einem suburbanen Wohnstandort lassen sich ländliche Standortqualitäten mit der Möglichkeit, bei Bedarf auf Angebote der Kernstadt zurückgreifen zu können, verbinden. Die Rückwanderer geben hingegen an, dass ihnen zum Zeitpunkt der Abwanderung in das Umland einige Nachteile suburbaner Wohnstandorte nicht oder zumindest nicht in ihrer Tragweite bewusst waren. *Ex post* geben die Rückwanderer an, dass ein Wohnstandort im Umland in der Lebensphase mit kleinen Kindern gegenüber der Kernstadt Vorteile aufweist, in allen anderen Lebensphasen aber die Vorteile kernstädtischer Wohnstandorte überwiegen. (vgl. Tabelle 18)

Relativierend ist allerdings auch in Bezug auf die Vor- und Nachteile von Wohnstandorten in Kernstadt und Umland hinzuzufügen, dass die qualitativen Interviews zeigen, dass eine pauschale Gegenüberstellung von „Kernstadt“ und „Umland“ häufig nicht angemessen ist, da in den Interviews immer wieder auch dem Umland Nachteile zugeschrieben werden, die im Allgemeinen überwiegend der Kernstadt zugeschrieben werden (z.B. Lärmbelastung) oder umgekehrt auch im Umland integrierte Wohnstandorte vorhanden sind, die ein ähnliches Potenzial haben, kurze Wege zu ermöglichen, wie integrierte Wohnstandorte innerhalb der Kernstadt.

11 Wer kann in der Stadt gehalten werden?

„Wer es dörfllich haben will, zieht halt nicht in die Stadt.“ (M11)

Um Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung bzw. Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort zu formulieren, ist es zunächst notwendig, jene Stadt-Umland-Wanderer herauszufiltern, die unter bestimmten Umständen in der Stadt wohnen geblieben wären. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage „Wem kann die Stadt etwas bieten bzw. wer lässt sich von seiner Wohnstandortentscheidung überhaupt ‚von außen‘ beeinflussen?“ Zwar wurde bereits eine Reihe an Ansätzen zur Typisierung von Stadt-Umland-Wanderern entwickelt, bisher fehlt aber ein Ansatz, der genau auf die Fragestellung der Beeinflussbarkeit von Wanderungsentscheidungen zugeschnitten ist und auf dessen Grundlage die Zielgruppe bzw. die Zielgruppen an Stadt-Umland-Wanderern, die durch städtische Gegenstrategien in ihrer Wanderungsentscheidung potenziell beeinflussbar sind, quantifiziert und beschrieben werden kann bzw. können (vgl. Kapitel 2.4.2). In diesem Kapitel wird zunächst ein Ansatz zur Identifizierung der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer methodisch konzipiert (Kapitel 11.1) und anschließend die Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer im Vergleich zu den „nicht-beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern beschrieben (Kapitel 11.2). Insbesondere die Ergebnisse dieses Kapitels legen damit ein analytisches Grundgerüst zur Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung.

11.1 Typisierung der Stadt-Umland-Wanderer nach dem Grad der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung

Der Grad der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern durch kommunale Gegenstrategien und -maßnahmen kann nicht eins zu eins in empirischen Erhebungen abgefragt werden, sondern es handelt sich um ein mehrdimensionales Phänomen, welches sachlogisch aus den Ergebnissen einer Erhebung hergeleitet werden muss. In Kapitel 5 wurden bereits vier grundlegende Anforderungen dargelegt, die an solch einen Typisierungsansatz aus Sicht der kommunalen Stadtforschung und Wohnungsmarktbeobachtung zu stellen sind. Diese sind:

- *Allgemeinverständlichkeit:* Um in der kommunalen Wanderungsmotivforschung bzw. Wohnungsmarktbeobachtung einsetzbar zu sein, sollte der Ansatz dem Anspruch der Allgemeinverständlichkeit genügen und daher möglichst auf komplexe statistische Methoden verzichten.
- *Geringer Erhebungsaufwand:* Der Aufwand, die Zielgruppen zu identifizieren, sollte möglichst gering sein, damit der Ansatz praktikabel in den Kommunen einsetzbar ist. Dies vereinfacht es auch, Veränderungen in der Zusammensetzung der Zielgruppen im Zeitverlauf, die aufgrund der weiteren gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse zu erwarten sind, zu untersuchen. Denn hierzu ist es notwendig, die Primärerhebung, auf welcher der Typisierungsansatz aufbaut, in regelmäßigen, mehrjährigen Abständen zu wiederholen.
- *Quantifizierbarkeit:* Da kommunale Wanderungsmotivstudien überwiegend mit quantitativen Methoden operieren, sollte auch dieser Typisierungsansatz quantifizierbar sein. Dies erlaubt es den Kommunen, ihre Strategien zur Begrenzung der Suburbanisierung auf die quantitativ bedeutendsten Zielgruppen zu fokussieren. Aus wissenschaftlicher Sicht ermöglicht dies darüber hinaus, Vergleiche zwischen mehreren Regionen zu ziehen.
- *Inhaltliche Ausrichtung:* Aus inhaltlicher Sicht soll der Ansatz der Identifizierung jener Stadt-Umland-Wanderer dienen, die potenziell gegenüber einem städtischen Wohnstandort aufgeschlossen sind.

Bisher liegt in der Literatur noch kein Ansatz zur Typisierung von Stadt-Umland-Wanderern vor, der allen vier Anforderungen genügt. Am nächsten kommt diesen ein Ansatz zur Differenzierung von „Umzugstypen“ für die Region Hamburg (EMPIRICA 2000, vgl. Kapitel 2.4.2). Dieser untergliedert auf der Grundlage einer quantitativen Wanderungsmotivbefragung jene Haushalte, die innerhalb Hamburgs umgezogen oder in das Umland abgewandert sind, anhand der potenziellen Wohnstandorte, welche die Haushalte in ihre Wohnungssuche einbezogen haben, in vier Gruppen („Hamburg-Orientierte“, „Umland-Orientierte“, „Hamburg-Verlorene“ und „Hamburg-Gehaltene“). Diese Gruppen wer-

den anschließend anhand ihrer soziodemographischen und -ökonomischen Merkmale sowie ihrer Wandermotive beschrieben (vgl. Kapitel 2.4.2). Dieser Ansatz erfüllt einerseits die drei methodischen Anforderungen an eine Allgemeinverständlichkeit, einen geringen Erhebungsaufwand¹⁹⁴ und eine Quantifizierbarkeit. Die inhaltliche Frage nach der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung kann über diesen Ansatz aber nur bedingt beantwortet werden, da über den Suchprozess der Haushalte zwar deren Aufgeschlossenheit gegenüber einem städtischen Wohnstandort abgebildet werden, nicht aber der Aufwand abgeschätzt werden kann, mit dem die Haushalte in der Stadt gehalten werden könnten. Dennoch zeigt dieser Ansatz, dass die Aufgeschlossenheit der Stadt-Umland-Wanderer gegenüber einem städtischen Wohnstandort ein geeignetes Merkmal zur Identifizierung von Haushalten ist, die potenziell in der Stadt gehalten werden können, dieses aber nicht das einzige Merkmal in der Typisierung sein sollte.¹⁹⁵ Im Folgenden wird daher ein eigener Ansatz zur Typisierung von Stadt-Umland-Wanderern vorgestellt, welcher passgenau auf die Fragestellung der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung zugeschnitten ist und der gleichzeitig die drei methodischen Anforderungen erfüllt.

Dieser Typisierungsansatz wurde in einem zweistufigen Verfahren entwickelt. Zunächst wurden anhand eines zweidimensionalen Indexes zehn Wandertypen gebildet, die mehr oder weniger sensibel auf Gegenstrategien und -maßnahmen der Kernstädte zur Stadt-Umland-Wanderung reagieren. Um die einzelnen Wandertypen quantifizieren zu können, wurden zur Konstruktion dieses Indexes die Daten der telefonischen Haushaltsbefragung zugrunde gelegt.

¹⁹⁴ Hierbei ist allerdings einschränkend anzumerken, dass für die Frage nach der Beeinflussbarkeit von Stadt-Umland-Wanderern lediglich zwei der identifizierten Typen, die „Umland-Orientierten“ und die „Hamburg-Verlorenen“, die zusammen lediglich 14% der Befragten ausmachen (EMPIRICA 2000: 12), von Interesse sind. Für die hier thematisierte Fragestellung wäre daher ein Erhebungsdesign ausreichend, welches auf Stadt-Umland-Wanderer beschränkt ist. Dies würde den Erhebungsaufwand gegenüber der Hamburger Studie deutlich verringern.

¹⁹⁵ Neben dem Typisierungsansatz der „Umzugstypen“ wurde die Eignung weiterer Ansätze zur Differenzierung von Stadt-Umland-Wanderern für die Fragestellung der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern geprüft, insbesondere das Lebenszykluskonzept (vgl. Kapitel 3.3.2) sowie Lebensstilkonzepte (vgl. Fußnote 73 auf S. 93). Es zeigt sich, dass auf dem Lebenszykluskonzept, einem wesentlichen Erklärungsansatz für räumliche Mobilität im Allgemeinen, aufbauende Typisierungen, welche die Stadt-Umland-Wanderer in verschiedene Haushaltstypen segmentieren, geeignet sind, pointiert gruppenspezifische Anforderungen der Stadt-Umland-Wanderer an ihren Wohnstandort sowie deren Wandermotive herauszustellen (vgl. Kapitel 8 und 9). Dieses Konzept erfüllt dabei die Anforderungen der Allgemeinverständlichkeit, des geringen Erhebungsaufwandes und der Quantifizierbarkeit. Allerdings kann auch auf der Basis dieses Konzeptes die Frage der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung nicht erfasst werden. Ein solcher Ansatz kann aber zur weiteren Differenzierung der beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderer genutzt werden. Lebensstilkonzepte haben generell im Hinblick auf die Stadt-Umland-Wanderung nur einen ergänzenden Erklärungsgehalt. Sie erscheinen von den gewählten Begrifflichkeiten zunächst allgemeinverständlich (typische Bezeichnungen für die Lebensstile sind z.B. „Bürgerliche Mitte“ (Sinus-Milieus, vgl. JOST/PODDING 2008) oder „Hochkulturell interessierte, sozial Engagierte“ (vgl. SCHNEIDER/SPELLERBERG 1999), da aber eine Vielzahl an unterschiedlichen Lebensstilkonzepten nebeneinander existiert, deren Methodik i.d.R. nicht offen gelegt wird, wird die Interpretation der Ergebnisse erschwert (BRAUER 2007: 108). Der Erhebungsaufwand ist darüber hinaus so hoch, dass eine Anwendbarkeit von Lebensstilkonzepten in der kommunalen Planungspraxis nicht praktikabel erscheint.

„Die Bestimmung der Dimensionen, die in den Index eingehen sollen, ist eine rein theoretische Arbeit. Es gibt keine objektiven Gütekriterien, die eine Beurteilung erlauben würden, ob alle relevanten Dimensionen eines Begriffs berücksichtigt wurden bzw. ob die berücksichtigten Dimensionen tatsächlich relevant sind. Lediglich die theoretische Fruchtbarkeit einer solchen Analyse lässt sich manchmal beurteilen.“ (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 169)

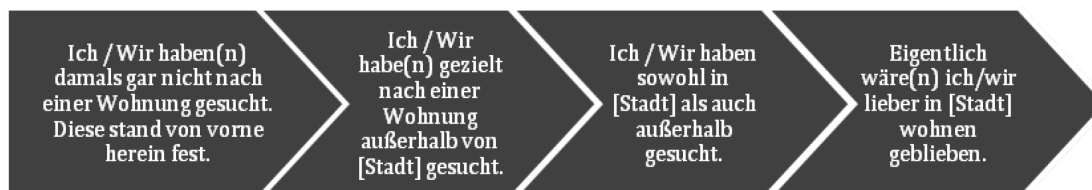
In diesem Fall ergeben sich die Dimensionen, die in den Index einfließen, aus den vier Stufen des Entscheidungsprozesses der Haushalte bei der Wohnstandortwahl (vgl. Kapitel 3.3.5 und 1). Während der Auslöser der Wanderungsentscheidung und die Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort nur indirekt Auskunft über deren Beeinflussbarkeit geben können,¹⁹⁶ lassen sich aus der Wohnstandortsuche der Haushalte und deren Abwanderungsmotiven direkte Rückschlüsse auf eine mögliche Beeinflussbarkeit seitens der Kommunen ziehen. Zur Bildung der Wanderungstypen wird der Grad der Beeinflussbarkeit der Wanderungsentscheidung der Stadt-Umland-Wanderer durch kommunale Gegenstrategien und -maßnahmen daher in zwei Dimensionen beschrieben:

- der Suche der Stadt-Umland-Wanderer nach einem potenziellen neuen Wohnstandort in der Kernstadt und/oder im Umland
- der Beeinflussbarkeit der Motive der Stadt-Umland-Wanderer, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen.

In der ersten Dimension, der Wohnstandortsuche der Haushalte bzw. deren potenziellen Wohnstandorten, zeigt sich die Beeinflussbarkeit darin, inwieweit die Haushalte prinzipiell während der Wohnstandortsuche gegenüber einem Wohnstandort innerhalb der Kernstadt aufgeschlossen waren. Die Einstufung der Merkmalsausprägungen, inwieweit der Suchprozess eines Haushaltes seitens der Kommunen beeinflussbar ist, ergibt sich in dieser Dimension direkt aus der Formulierung der entsprechenden Frage des Fragebogens (Abbildung 79, vgl. auch Abbildung 57 auf S. 195).

Abbildung 79: 1. Dimension: die Suche nach potenziellen neuen Wohnstandorten in Kernstadt und Umland

Ich lese Ihnen nun vier Aussagen vor. Bitte sagen Sie mir, welche der vier Aussagen auf Ihre damalige Wohnungssuche am ehesten zutrifft.



Quelle: eigene Darstellung

Die zweite Dimension wird durch die Abwanderungsmotive der Stadt-Umland-Wanderer beschrieben. Nach dem Umzug in das Umland sind die Haushalte in der Lage, Auskunft darüber zu geben, welches die Gründe dafür waren, aus der Kernstadt in das

¹⁹⁶ Der Auslöser der Wanderungsentscheidung beschreibt lediglich die Gründe dafür, warum der Haushalt umziehen will, und ist seitens der Kommunen nur in Einzelfällen überhaupt zu beeinflussen. Die Standortanforderungen der Haushalte sind zum einen sehr komplex und zeigen zum anderen nur an, welche Vorstellungen der Haushalt von seinem neuen Wohnstandort hat, nicht aber, in welchem Maße er diese am gewählten Wohnstandort tatsächlich realisieren konnte. (vgl. Kapitel 9)

Umland zu ziehen. Die Abwanderungsmotive der Haushalte wurden in der telefonischen Haushaltsbefragung in einer offenen Fragestellung erhoben (*Warum kam für Sie damals kein Umzug innerhalb von [Stadt] in Frage? bzw. Was waren die ausschlaggebenden Gründe dafür, dass Sie bei Ihrer Wohnungssuche damals nicht in [Stadt] fündig geworden sind?*, vgl. Abbildung 57 auf S. 195). Im Gegensatz zur ersten Dimension des Indexes ist die Zahl der Merkmalsausprägungen in der zweiten Dimension nicht natürlich vorgegeben, sondern besteht zunächst aus der Vielzahl der von den Probanden genannten Abwanderungsmotive (vgl. Kapitel 9.2.4). Es ist daher notwendig, diesen Merkmalsraum zu reduzieren, indem die verschiedenen Merkmalsausprägungen zu Klassen zusammengefasst werden (vgl. SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 169). Ebenso wie für die Auswahl der Dimensionen gibt es hierfür keine objektiven Gütekriterien, sondern diese sind sachlogisch zu bilden (s.o.).

Tabelle 19: Beeinflussbarkeit der Abwanderungsmotive durch kommunale Gegenstrategien und -maßnahmen

keine Beeinflussbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> keine Wohnungssuche, da neue Wohnung bereits feststand
sehr geringe Beeinflussbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Persönliche Gründe: Umzug in die Nähe von Verwandten und Freunden, Rückkehr an den Heimatort wohnumfeldbezogene Gründe: „aufs Land ziehen“ berufliche Gründe: Nähe des neuen Wohnstandortes zum Arbeitsplatz (im Umland bzw. außerhalb der Region) kaum zu beeinflussendes Bündel an Abwanderungsmotiven*
gewisse Beeinflussbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> wohnungsbezogene Gründe: zu geringes bzw. unpassendes Wohnungs- und Grundstücksangebot im Wohnungsbestand und Geschosswohnungsneubau wohnumfeldbezogene Gründe: soziales Umfeld finanzielle Gründe: Preis-Leistungs-Verhältnis, zu hohes Preisniveau in der Kernstadt in gewisser Weise zu beeinflussende Bündel an Abwanderungsmotiven*
gute Beeinflussbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> wohnungsbezogene Gründe: zu geringes bzw. unpassendes Wohnungs- und Grundstücksangebot für den individuellen Wohnungsneubau wohnumfeldbezogene Gründe: Grünflächen, ruhige Wohnlage, kinderfreundliche Wohnumgebung gut beeinflussbare Bündel an Abwanderungsmotiven*

* Die Probanden, die mehrere Abwanderungsmotive genannt haben, wurden der Kategorie „Motivbündel“ zugeordnet. Die Zuordnung zum Grad der Beeinflussbarkeit richtet sich dabei jeweils nach dem am wenigsten zu beeinflussenden Abwanderungsmotiv.

Quelle: eigene Darstellung

Es wurden wiederum vier Klassen an Merkmalsausprägungen gebildet. Die Klassifizierung der einzelnen Abwanderungsmotive nach dem Grad ihrer Beeinflussbarkeit durch Gegenstrategien und -maßnahmen zur Stadt-Umland-Wanderung seitens der Kernstädte erfolgte auf Basis der theoretischen Erkenntnisse zu Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern sowie den Ergebnissen der qualitativen Haushaltsinterviews (vgl. Tabelle 19). So wurde z.B. dem Abwanderungsmotiv „besseres Preis-Leistungs-Verhältnis im Umland“ eine „gewisse Beeinflussbarkeit“ zugesprochen, da, wie in Kapitel 10.2.1 dargelegt, von den abwandernden Haushalten die Kostenvorteile im Umland deutlich überschätzt werden, da zusätzliche Mobilitätskosten nur unzureichend in die Wande-

rungsentscheidung einbezogen werden und somit ein Ansatzpunkt zur Beeinflussung über entsprechende Informations- und Beratungsangebote gegeben ist. Weitere Maßnahmen zur Beeinflussung dieses Abwanderungsmotives liegen in der Subventionierung städtischen Wohnens – sowohl im Bestand als auch im Neubau. Dennoch werden – bezogen auf die reinen Wohnkosten – Wohnstandorte im Umland für Haushalte, die Wert auf einen eigenen Garten, ein großes Grundstück oder ein grünes Wohnumfeld legen, auch weiterhin ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis aufweisen, so dass davon abgesehen wurde, diesem Abwanderungsmotiv eine „gute Beeinflussbarkeit“ zuzuschreiben.¹⁹⁷ Diese zweite Dimension schätzt also den Aufwand ab, mit dem potenzielle Stadt-Umland-Wanderer in der Stadt gehalten werden können, indem analysiert wird, inwiefern die Kernstädte einem bestimmten Abwanderungsmotiv etwas entgegenzusetzen haben.

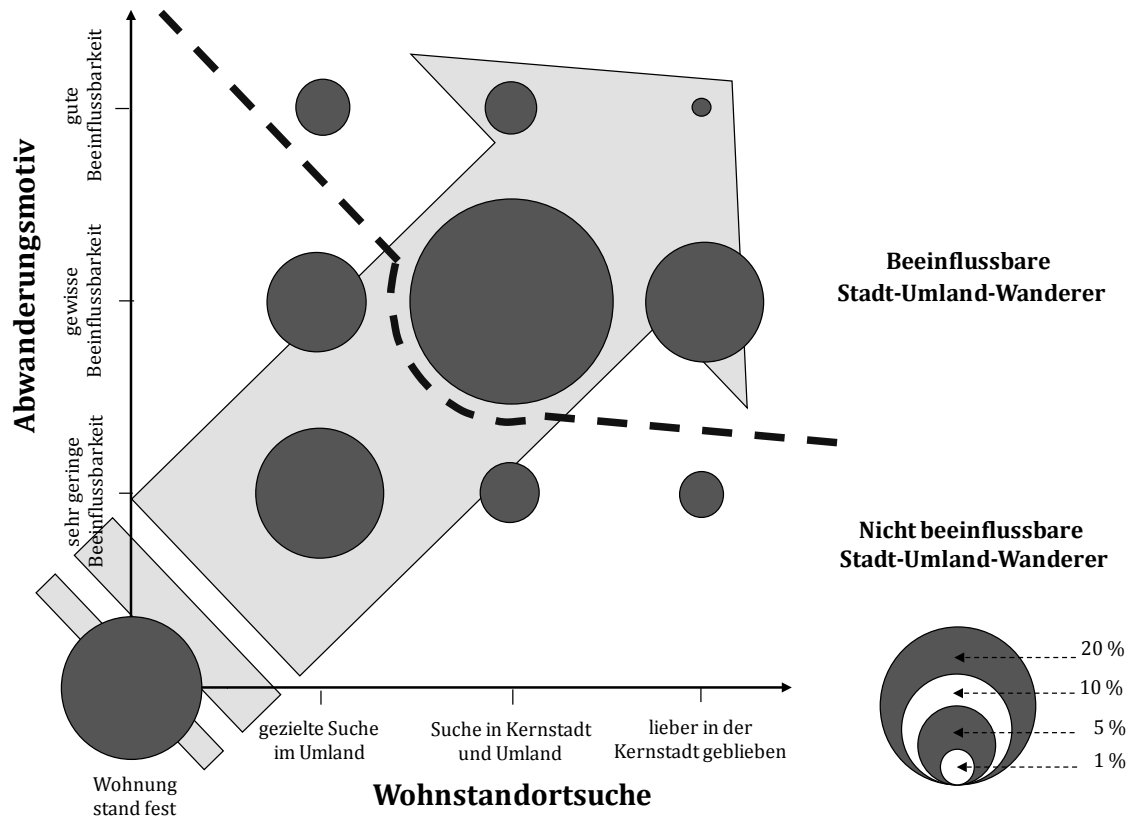
Die so gebildeten Dimensionen „Wohnstandortsuche“ und „Abwanderungsmotive“ sind ordinal skalierte Variablen. Durch sie kann ein zweidimensionaler Merkmalsraum aufgespannt werden, der sich in einer Matrix bzw. als Typologie (Gesamtheit aller möglichen Kombinationen der Merkmalsausprägungen der Dimensionen, vgl. SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 168) darstellen lässt. Voraussetzung für die Bildung solch einer Typologie ist es, dass die Ausprägungen auf der einen Variable, die den Merkmalsraum aufspannt, keinen Einfluss auf die Ausprägung auf der anderen Variable haben, die Dimensionen also statistisch unabhängig voneinander sind (SCHNELL/HILL/ESSER 2005: 166ff.). Der für ordinal skalierte Variablen geeignete Rangkorrelationskoeffizient Kendalls Tau (τ) zeigt, dass nur ein sehr schwacher positiver Zusammenhang ($\tau = 0,303^{**}$) zwischen den beiden Dimensionen besteht und diese daher für den Typisierungsansatz geeignet sind.¹⁹⁸

Die zehn möglichen Kombinationen an Merkmalsausprägungen der beiden Dimensionen („gute Beeinflussbarkeit“ / „gezielte Suche im Umland“, „gute Beeinflussbarkeit“ / „Suche in Kernstadt und Umland“ etc.), die die Typologie bilden, werden als Wanderungstypen bezeichnet. Diese Wanderungstypen lassen sich anhand der Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung quantifizieren (vgl. Abbildung 80). Je näher ein Wanderungstyp der oberen rechten Ecke der Matrix liegt, desto besser ist er seitens der Kernstädte in seiner Wohnstandortwahl zu beeinflussen. Kommunale Gegenstrategien sollten sich vorrangig auf die Wanderungstypen mit hoher bis mittlerer Beeinflussbarkeit konzentrieren, da hier mit vergleichsweise geringem Aufwand vergleichsweise hohe Erfolge zu erwarten sind.

¹⁹⁷ Die detaillierte Begründung der Zuordnung der einzelnen Abwanderungsmotive zu den Stufen der Beeinflussbarkeitsskala ist in Anhang G dargelegt.

¹⁹⁸ Die Merkmalsausprägung „Wohnung stand fest“ wurde in der Korrelationsanalyse nicht berücksichtigt, da diese für beide Dimensionen den Nullpunkt der Matrix darstellt und somit für diese Merkmalsausprägungen notwendigerweise eine Korrelation von $\tau = 1$ besteht.

Abbildung 80: Differenzierung von „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die empirische Verteilung der Wanderungstypen mit einzelnen sehr stark besetzten und vielen nur mit sehr wenigen Fällen besetzten Wanderungstypen lässt keine Auswertungen für einzelne Wanderungstypen zu. Daher wurde in einem nächsten Schritt eine Zweiteilung in die Gruppe der seitens der Kernstädte „beeinflussbaren“ und der seitens der Kernstädte „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer vollzogen. Hierzu wurde jeweils die Hälfte der Wanderungstypen zu einer Gruppe zusammengefasst. Für empirische Erhebungen mit einem größeren Stichprobenumfang wäre es auch denkbar, Auswertungen für die einzelnen Wanderungstypen durchzuführen oder die Wanderungstypen mit Hilfe statistischer Verfahren (z.B. Clusteranalysen) weiter zusammenzufassen. Die Abgrenzung der beiden Gruppen erfolgt entlang der gestrichelten Linie. Die Linie ist nicht diagonal gezogen worden, sondern macht einen Knick, da der sehr gering besetzte Wanderungstyp in der unteren rechten Ecke der Matrix, der sich hinsichtlich der Abwanderungsmotive durch eine sehr geringe und hinsichtlich der Wohnstandortsuche durch eine gute Beeinflussbarkeit auszeichnet, einen Sonderfall darstellt: Eine genaue Analyse der Abwanderungsmotive dieser Haushalte hat ergeben, dass dieser Wanderungstyp vor allem Haushalte umfasst, die sich zwar in der entsprechenden Kernstadt vermutlich sehr wohl gefühlt haben und die daher angeben, dass sie „lieber in der Kernstadt geblieben“ wären,

die aber in gewisser Weise gezwungen waren, ins Umland zu ziehen, da sie dort z.B. eine Arbeitsstelle gefunden haben.¹⁹⁹

Wie jede quantitative Klassifikation erhebt die Differenzierung der Stadt-Umland-Wanderer in zwei annähernd gleich große Gruppen, die „beeinflussbaren“ sowie die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer, nicht den Anspruch, trennscharf jeden Stadt-Umland-Wanderer einer der beiden Gruppen zuzuordnen.²⁰⁰ Sprachlich genauer sollte daher von der Gruppe der seitens der Kernstädte „eher beeinflussbaren“ und der seitens der Kernstädte „eher nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer gesprochen werden. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird dennoch von „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern gesprochen. Darüber hinaus sei noch einmal erwähnt, dass es im Hinblick auf kommunale Strategien und Instrumente, welche die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer adressieren, nicht darum geht, bereits in das Umland abgewanderte Haushalte zurück in die Stadt zu holen, sondern, ebenso wie bei der Analyse der Muster und Motive der in der Vergangenheit in das Umland abgewanderten Haushalte in Wanderungsmotivstudien generell, darum, Handlungsansätze abzuleiten, welche auf potenzielle zukünftige Stadt-Umland-Abwanderer abzielen. Es geht also darum, bereits in den Kernstädten lebende Haushalte, die vor einer Wanderungsentscheidung mit intraregionaler Reichweite stehen, an einen Wohnstandort innerhalb der Kernstädte zu binden. Und obwohl die Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer jenen Teil der Stadt-Umland-Wanderer umfasst, auf die kommunale Gegenstrategien abzielen sollen, ergeben sich für die Kommunen handhabbare Zielgruppen für spezifische Maßnahmen erst aus der weiteren Differenzierung dieser Gruppe nach ihren soziodemographischen und -ökonomischen Merkmalen und ihren offenbarten Präferenzen (*revealed preferences*) bezüglich ihrer Wohnsituation (vgl. Kapitel 11.2).

¹⁹⁹ Im Nachhinein betrachtet, hätte daher die Frage zum Suchprozess und zu den potentiellen Wohnstandorten der Haushalte (vgl. Abbildung 79) etwas anders formuliert werden sollen (vgl. Kapitel 9.1).

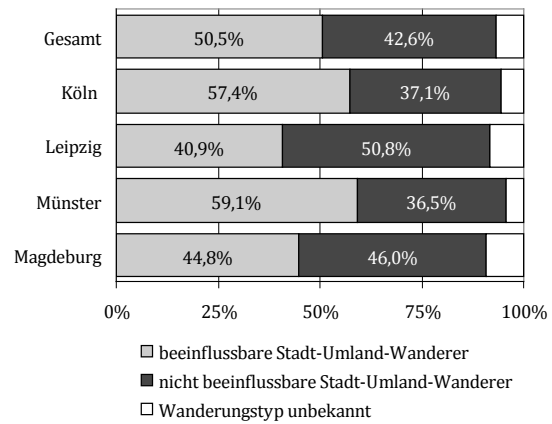
²⁰⁰ Dies zeigen auch die Ergebnisse der qualitativen Interviews. Diese bestätigen, dass die der Typisierung zugrunde liegenden Dimensionen geeignet sind, eine angemessene Typisierung in „beeinflussbare“ und „nicht beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer zu vollziehen. Dennoch hat sich die standardisierte Typisierung in Einzelfällen als falsch erwiesen. Dabei handelt es sich entweder um Fälle, in denen der Haushalt im qualitativen Interview andere Angaben gemacht hat als im Telefoninterview (3 Fälle), oder um Grenzfälle, deren Einstufung nach einer detaillierten Analyse des Entscheidungsprozesses zwar möglich ist, dennoch aber einige Interviewpassagen im qualitativen Interview für die Einnordung in die andere Kategorie sprechen.

11.2 Die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer

Weitere Differenzierung der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer in Zielgruppen für kommunale Handlungsstrategien

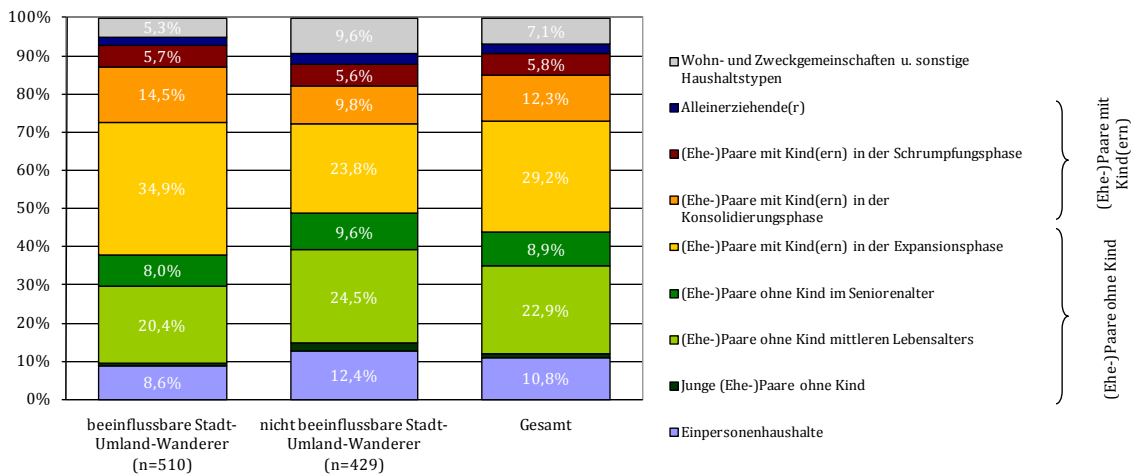
Im Durchschnitt der vier Fallregionen ist die Hälfte der abgewanderten Haushalte seitens der Kommunen beeinflussbar, wobei in den westdeutschen Fallregionen der Anteil mit 59% (Münster) bzw. 57% (Köln) deutlich höher ist als in den ostdeutschen Fallregionen (Leipzig 41%, Magdeburg 45%) (vgl. Abbildung 81). Wie die regionalen Unterschiede zwischen den ost- und den westdeutschen Fallregionen generell (vgl. Kapitel 8 und 9) ist dies im Zusammenhang damit zu interpretieren, dass das absolute Niveau der Stadt-Umland-Wanderung in den ostdeutschen Fallregionen mit entspannten Wohnungsmärkten deutlich niedriger ist als in den westdeutschen Fallregionen mit angespannten Wohnungsmärkten (vgl. Kapitel 6.2). Haushalte, die in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten dennoch in das Umland abwandern, tun dies offenbar bewusster als in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten.

Abbildung 81: „Beeinflussbare“ und „nicht beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer nach Regionen



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 82: Haushaltstypen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer im Vergleich



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern sind Familienhaushalte überrepräsentiert. Sie machen hier einen Anteil von 55% gegenüber 47% an allen abgewanderten Haushalten aus (vgl. Abbildung 82). Dies zeigt sich vor allem in einem höheren Anteil an Familien in der Expansions- sowie der Konsolidierungsphase. Die regionalen Unterschiede hinsichtlich dieses Befunds decken sich mit den generell zwischen den west- und den ostdeutschen Regionen zu beobachtenden Unterschieden im Besitz der einzelnen Haushaltstypen (ohne Abb., vgl. Kapitel 8.1). Sowohl das Nettohaushalts- als auch das Äquivalenzeinkommen der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer liegt deutlich höher als jenes der „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer (vgl. Tabelle 20). Dies ist vermutlich auf den höheren Anteil an Einpersonenhaushalten sowie an Mieterhaushalten unter den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern zurückzuführen.

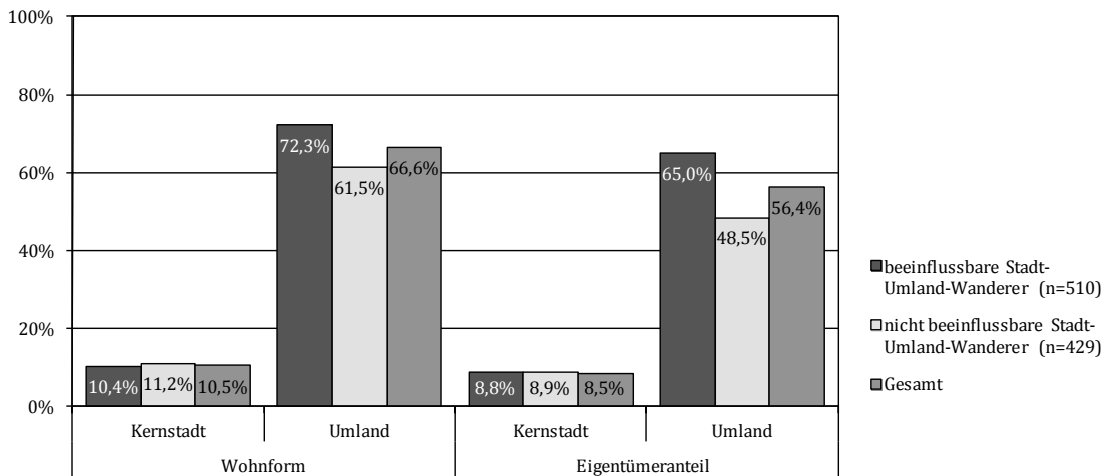
Tabelle 20: Durchschnittliches Haushalts- sowie Äquivalenzeinkommen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer

	Ø Nettohaushalts- einkommen	Ø Äquivalenz- einkommen	n
beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer	3.284 €	1.841 €	319
nicht beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer	2.764 €	1.657 €	264
Gesamt	3.041 €	1.760 €	622

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Vor dem Umzug unterscheidet sich die Wohnsituation der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer nicht. So sind z.B. jeweils knapp 9% dieser Haushalte bereits in der Kernstadt Eigentümerhaushalte und jeweils 10% wohnen in einem „Haus“. Mit dem Umzug verbessern alle Stadt-Umland-Wanderer ihren Wohnstandard erheblich (vgl. Kapitel 8.2). Für die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer fällt die Steigerung des Wohnstandards aber deutlich höher aus als für die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer: So liegt der Anteil der Haushalte, die nach dem Umzug im Umland in einem „Haus“ wohnen, unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern bei 72%, während er unter den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern nur bei 62% liegt (vgl. Abbildung 83). Regionale Unterschiede hinsichtlich des von den beiden Gruppen im Umland bezogenen Gebäudetyps zeigen dasselbe Muster wie die regionalen Unterschiede hinsichtlich des bezogenen Gebäudetyps allgemein und sind auf eine regional unterschiedliche Siedlungsstruktur im Umland zurückzuführen (ohne Abb., vgl. Kapitel 8.2). Von den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern beziehen darüber hinaus knapp zwei Drittel im Umland Wohneigentum, während es unter den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern nur knapp die Hälfte ist (vgl. Abbildung 83). Zwischen Familien- und Eigentümerhaushalten besteht darüber hinaus eine erhebliche Schnittmenge (s.u.).

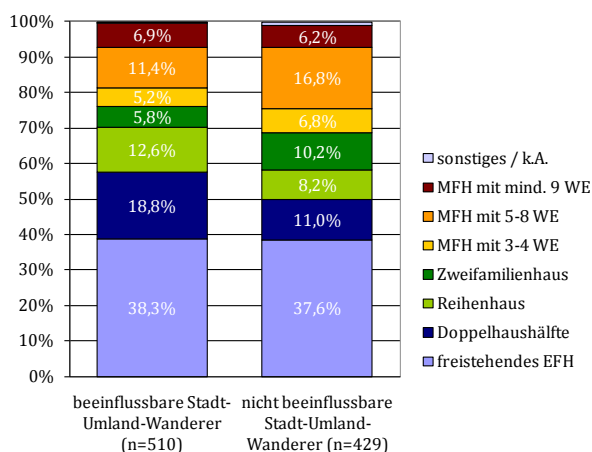
Abbildung 83: Wohnsituation und Eigentumsverhältnisse der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer vor und nach dem Umzug



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Betrachtet man den im Umland von den Stadt-Umland-Wanderern bezogenen Gebäudetyp differenzierter, zeigt sich, dass die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer häufiger als die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer ein Doppel- oder ein Reihenhäuser beziehen, während der Anteil beim Bezug eines freistehenden Einfamilienhauses in etwa gleich ist (Abbildung 84). Dies deutet darauf hin, dass für die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer der Gebäudetyp häufiger einer Abwägung zugänglich ist, während sich die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer von vorne herein überproportional auf ein freistehendes Einfamilienhaus festlegen.

Abbildung 84: Von den „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern im Umland bezogener Gebäudetyp



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Miet- bzw. Eigentumsobjektes) kombiniert. Sowohl die Entscheidung „Haus“ vs. „Wohnung“ wie „Miete“ vs. „Eigentum“ wird von den meisten Stadt-Umland-Wanderern bereits vor Beginn der eigentlichen Wohnungssuche getroffen und steht damit mehr oder weniger

In Abbildung 85 werden die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer, also jene Haushalte, die die Kernstädte potenziell überhaupt erreichen können, weiter in Zielgruppen differenziert. Diese stellen für die Kernstädte sowie die Wohnungswirtschaft „handhabbare“ Zielgruppen dar, auf die konkrete Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ausgerichtet sein können. Für die Bestimmung der Zielgruppen wurden die Haushaltstypen mit den offenbarten Präferenzen (*revealed preferences*) der Haushalte im Hinblick auf ihre Wohnsituation (Bezug eines Hauses bzw. einer Wohnung sowie eines

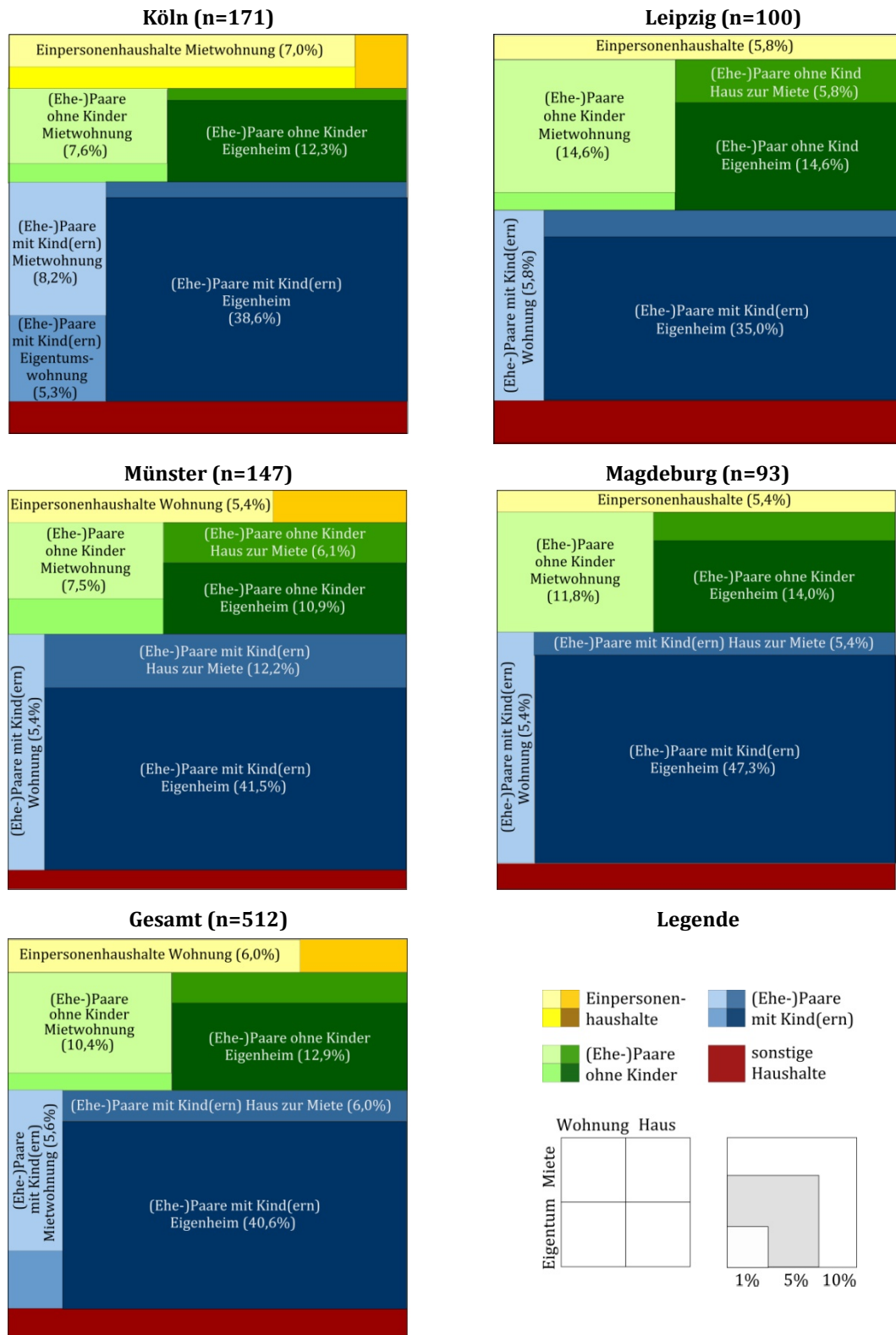
unverrückbar als Standortanforderung fest (vgl. Kapitel 9.3.2.1). Aus dem Differenzierungsmerkmal „Haus“ vs. „Wohnung“ lässt sich zumindest eine Präferenz eines Haushaltes für einen eigenen Garten ablesen. Auf eine weitere Differenzierung nach Gebäudeformen wurde hingegen verzichtet, da sich aus den vorliegenden Daten nicht ermitteln lässt, ob die Haushalte bei einem Umzug innerhalb der Kernstadt in diesem Punkt Abstriche gemacht hätten (z.B. ein Doppel- statt eines Einfamilienhauses bezogen hätten). Die qualitativen Interviews zeigen in diesem Punkt, dass diese Standortanforderung für viele Stadt-Umland-Wanderer einer Abwägung zugänglich war (ebenda).

Wie die einzelnen Analysen zu den Haushaltstypen und zur Wohnsituation der Stadt-Umland-Wanderer bereits andeuten, können als die mit Abstand wichtigste Zielgruppe unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern Familienhaushalte, die ein Eigenheim erwerben, ausgemacht werden. Vier von zehn „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern gehören dieser Zielgruppe an. Darüber hinaus erscheinen nur sehr wenige weitere Zielgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderern für städtische Gegenmaßnahmen zur Stadt-Umland-Wanderung relevant und diese sind wesentlich geringer besetzt als die zuerst genannte Gruppe. Mehr als 5% der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer lassen sich folgenden Gruppen zuordnen:

- Paarhaushalte ohne Kinder, die ein Eigenheim erwerben (13%)
- Paarhaushalte ohne Kinder, die eine Mietwohnung beziehen (10%)
- Familienhaushalte, die ein Haus mieten (6%)
- Einpersonenhaushalte, die eine Wohnung mieten (6%)
- Familienhaushalte, die eine Wohnung mieten (6%).

Die regionalen Unterschiede zwischen den Zielgruppen sind eher gering. Die am stärksten besetzte Zielgruppe der Familienhaushalte, die ein Eigenheim erwerben, umfasst in allen Regionen mindestens 35% der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer und keine andere Zielgruppe ist größer als 15%. Als Einzelbefunde auffällig sind lediglich der hohe Anteil an Familienhaushalten, die im Kölner Umland eine Eigentumswohnung erwerben (8%), sowie an Familienhaushalten, die im Münsteraner Umland ein Haus mieten (12%). Beide Befunde decken sich mit den generellen Mustern der Stadt-Umland-Wanderung in diesen Fallregionen (vgl. Kapitel 8.2). Zusammenfassend zeigt diese Auswertung zu den Zielgruppen im Vergleich zu den in dieser Arbeit dargestellten generellen Mustern der Stadt-Umland-Wanderung, dass die „beeinflussbaren“ überproportional den „klassischen“ Mustern der Suburbanisierung folgen, während die Gruppe der „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer heterogener ist und sich überproportional neuen Suburbanisierungsmustern zuordnen lässt, die im Zuge der gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse neben die klassische Suburbanisierung getreten sind.

Abbildung 85: Differenzierung der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer in Zielgruppen nach Regionen

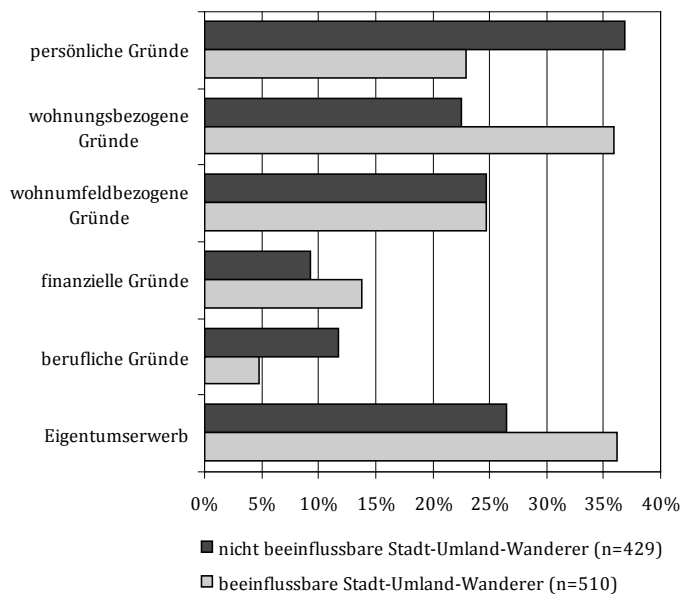


Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Der Entscheidungsprozess der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der standardisierten Haushaltsbefragung

Die Gruppen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich ihrer soziodemographischen und -ökonomischen Struktur und ihrer Wohnsituation nach dem Umzug, sondern auch hinsichtlich ihrer Wanderungsmotive. Die Darstellung orientiert sich wiederum am Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl (vgl. Kapitel 9.2). Allerdings können an dieser Stelle nur die ersten beiden Stufen des Entscheidungsprozesses – der Auslöser der Wanderungsentscheidung sowie die Anforderungen der Haushalte an ihren Wohnstandort im Umland – dargestellt werden, da die letzten beiden Stufen – der Suchprozess der Haushalte sowie deren Motive von der Kernstadt in das Umland zu ziehen – bei der Bildung der Wanderungstypen zugrunde gelegt wurden (vgl. Kapitel 11.1) und Unterschiede daher methodisch determiniert wären. Darüber hinaus können die regionalen Unterschiede in den Abwanderungsmotiven der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer wertvolle empirische Hinweise im Hinblick auf die Ableitung regionsspezifischer Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung geben.

Abbildung 86: Auslöser der Wanderungsentscheidung nach „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern



Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

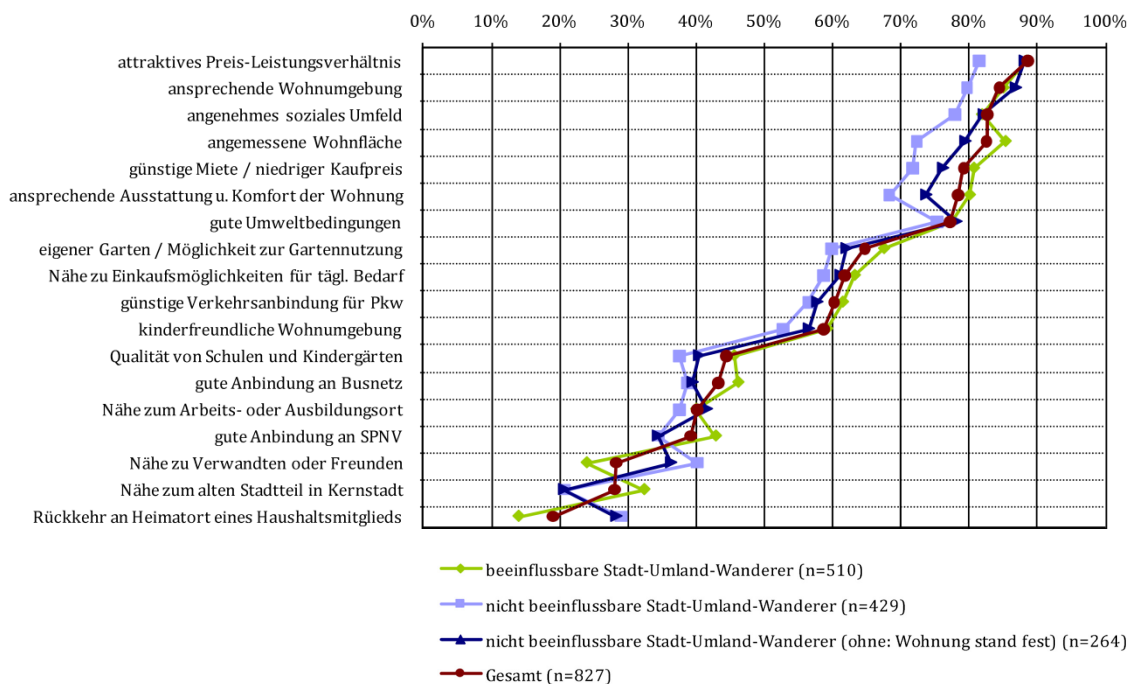
gegenüber den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern spielen für diese darüber hinaus berufliche Gründe eine überproportionale Rolle (vgl. Abbildung 86).

Lässt man, wie bereits in den Auswertungen zu den Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort allgemein (vgl. Kapitel 9.2.2), jene Haushalte außen vor, deren neue Wohnung von vornherein feststand, so zeigen die „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer nur geringe Unterschiede in ihren Anforderungen

Als Auslöser der Wanderungsentscheidung spielen für die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer der Eigentumserwerb sowie wohnungsbezogene Gründe eine wesentliche Rolle. Sie werden jeweils von gut einem Drittel der Haushalte genannt. Dies spiegelt sich darin wider, dass diese Haushalte mit dem Umzug auch tatsächlich überproportional Wohneigentum erwerben (s.o.). Die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer nennen hingegen zu mehr als einem Drittel persönliche Gründe als Auslöser der Wanderungsentscheidung. Ge-

an den neuen Wohnstandort. Den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern sind lediglich die „Nähe zu Verwandten oder Freunden“ sowie die „Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitgliedes“ deutlich wichtiger als den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern, während die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer allen anderen Aspekten, insbesondere jenen, die direkt auf die Wohnung bezogen sind (z.B. angemessene Wohnfläche und Ausstattung), eine etwas höhere Priorität beigemessen.

Abbildung 87: Anforderungen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer an ihren Wohnstandort



Anteil der Haushalte, die ein Standortkriterium auf einer „Schulnotenskala“ von 1 = sehr wichtig bis 6 = überhaupt nicht wichtig mit 1 oder 2 bewerten

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Die Abwanderungsmotive der Haushalte sind eine der beiden Dimensionen, die bei der Bildung der Wanderungstypen zugrunde gelegt wurden. Es ist daher nicht sinnvoll, die Abwanderungsmotive der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ zu vergleichen (s.o.). Zulässig ist aber ein Vergleich der regionalen Unterschiede der Abwanderungsmotive der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer. Diese beschränken sich, den zur Differenzierung der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer zugrunde gelegten Kriterien entsprechend, für die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer auf die von den Kommunen als in „gewisser Weise“ oder „gut“ beeinflussbar eingestuften Abwanderungsmotive (vgl. Tabelle 19, S. 291). Diese sind für die Formulierung regionsspezifischer Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung von besonderem Interesse. In allen Fallregionen nennen die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer am häufigsten finanzielle Abwanderungsmotive (75% im Durchschnitt der vier Fallregionen, vgl. Tabelle 21). Maßnahmen zur Dämpfung des Preisgefälles bzw. der Bereitstellung kostengünstiger Wohnungsangebote in der Stadt sowie Kommuni-

kations- und Motivationsstrategien, die finanzielle Aspekte der Wohnstandortwahl adressieren, stellen demnach in allen Fallregionen eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung dar. Dennoch zeigen sich hinsichtlich der Bedeutung einzelner Abwanderungsmotive deutliche regionale Unterschiede. In der Region Münster nennen sogar fast 87% der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer finanzielle Abwanderungsmotive. Wohnungsbezogene und insbesondere wohnumfeldbezogene Abwanderungsmotive sind in dieser Region hingegen kaum von Bedeutung und daher auch für die Ableitung von Gegenstrategien weniger relevant. In Leipzig – aber auch in Magdeburg – ist die Dominanz finanzieller Abwanderungsmotive hingegen weniger stark ausgeprägt. Hier sollten kommunale Gegenstrategien verstärkt auch die Schaffung nachfragegerechter Wohnungsangebote ins Visier nehmen. (vgl. Tabelle 21)

Tabelle 21: Abwanderungsmotive der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer nach Regionen

	Köln (n=171)	Leipzig (n=103)	Münster (n=147)	Magdeburg (n=93)	Gesamt
wohnungsbezogene Gründe	24,6%	46,6%	19,7%	37,6%	30,5%
davon:					
<i>Wohnungsangebot allgemein</i>	19,3%	36,9%	13,6%	25,8%	23,9%
<i>Grundstücksgröße</i>	1,2%	2,9%	4,1%	7,5%	3,9%
<i>sonstige wohnungsbezogene Gründe</i>	4,1%	6,8%	2,0%	4,3%	4,3%
wohnumfeldbezogene Gründe	20,5%	20,4%	4,8%	11,8%	13,9%
davon:					
<i>ruhige Wohnlage</i>	7,0%	9,7%	0,7%	5,4%	5,7%
<i>sonstige wohnumfeldbezogene Gründe</i>	13,5%	10,7%	4,1%	4,3%	7,5%
finanzielle Gründe	81,3%	52,4%	87,1%	68,8%	74,4%
davon:					
<i>Preis-Leistungs-Verhältnis</i>	20,5%	13,6%	20,4%	17,2%	17,9%
<i>Kernstadt zu teuer</i>	56,7%	38,8%	63,3%	49,5%	52,1%
<i>sonstige finanzielle Gründe</i>	4,1%	0,0%	3,4%	2,2%	2,4%

Mehrfachantworten möglich

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Der Entscheidungsprozess der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl – Ergebnisse der qualitativen Interviews

Zunächst einmal bestätigt ein Abgleich zwischen der standardisierten Typisierung der „beeinflussbaren“ und „nicht-beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer mit den Ergebnissen der qualitativen Interviews, dass die entwickelte Typologie geeignet ist, auf einfache Weise in einer standardisierten Befragung zu differenzieren, auf welche Stadt-Umland-Wanderer städtische Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung abzielen sollten (vgl. auch Kapitel 11.1). Typische Beispiele für den Entscheidungsprozess „beeinflussbarer“ und „nicht-beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer auf der Grundlage der

qualitativen Interviews sind in Tabelle 22 dargestellt. Diese verdeutlichen anschaulich die wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Gruppen. Bei den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern handelt es sich um Haushalte, die bestimmte, i.d.R. persönliche, Gründe dafür haben, dass für sie kein Wohnstandort in der Kernstadt in Frage kommt, bzw. die eine generelle Präferenz für eher „ländliches“ Wohnen haben. Die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer sind hingegen generell auch dafür offen, innerhalb der Kernstädte zu leben.

Tabelle 22: Typische Beispiele für den Entscheidungsprozess „beeinflussbarer“ und „nicht-beeinflussbarer“ Stadt-Umland-Wanderer auf der Grundlage der qualitativen Interviews

beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer	nicht-beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer
<ul style="list-style-type: none"> • K12: Der Haushalt hat zunächst in Köln gesucht, aber im Verlauf der Wohnstandortsuche festgestellt, dass die Immobilienpreise im Umland günstiger bzw. für sie überhaupt bezahlbar sind. Entscheidungsrelevant war ein gut an den ÖV angebundener Wohnstandort. • M14: Der Haushalt wollte über eine größere Wohnfläche verfügen und Eigentum zur Altersvorsorge bilden. Eigentlich wollten sie in Magdeburg bleiben, haben während der Suche aber festgestellt, dass das Umland günstiger ist und ähnliche Qualitäten bietet wie die Magdeburger Randbezirke. • M17: In unmittelbarer Nähe ihrer alten Wohnung wurde ein 24h-Fitnessstudio eröffnet, so dass es dort abends und nachts oft laut war. Sie wollten eigentlich innerhalb ihres Stadtteils in Magdeburg umziehen, haben dort aber keine passende Wohnung gefunden. Nun wohnen sie wenige Kilometer weiter im Umland. 	<ul style="list-style-type: none"> • K13: Die Familie hat nach der Geburt des ersten Kindes am Heimatort des Mannes, in dessen Nähe auch seine Arbeitsstelle liegt, Eigentum erworben. Sie haben ihre Wohnungssuche auf diesen Ort beschränkt. • K19: Die Familie wollte Eigentum bilden und die Großstadt dabei gezielt verlassen, da ihnen das Leben in einer Großstadt generell nicht zusagt. • M16: Das Ehepaar besitzt zwei Pferde und sie hatten mit der Unterbringung an ihrem alten Wohnstandort in Magdeburg Probleme. Sie haben schon seit langem geplant, aufs Land zu ziehen.

Quelle: eigene Darstellung

Ergänzend zu den generellen Erkenntnissen zum Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl (vgl. Kapitel 9.3) zeigt der Fokus auf die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer, dass diese ihre Suche häufig in der Kernstadt beginnen und Standorte im Umland erst im Laufe des Suchprozesses in die Überlegungen mit einbeziehen. Während des Entscheidungsprozesses findet eine unvoreingenommene Abwägung statt: Was bekomme ich in der Stadt für mein Geld, was im Umland? Ausschlaggebend für die Wahl des letztendlichen Wohnstandortes im Umland ist dann i.d.R. entweder das im Umland als besser empfundene Preis-Leistungs-Verhältnis oder die Tatsache, dass der Haushalt in der Kernstadt keinen seinen Anforderungen entsprechenden Wohnstandort gefunden hat. Die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer zeigen auch insofern eine Aufgeschlossenheit gegenüber städtischen Wohnstandorten, als Mieterhaushalte, die erneut umzuziehen planen, wiederum auch Wohnstandorte innerhalb der Kernstadt in die Suche miteinbeziehen werden (M11, M15) oder Eigentümerhaushalte sich vorstellen können, im Alter zurück in die Stadt zu ziehen (M14, M18, K12).

Zusammenfassend lassen sich auf der Grundlage der qualitativen Interviews unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern, ergänzend zur Differenzierung der Zielgruppen auf der Grundlage der Ergebnisse der telefonischen Haushaltsbefragung (s.o.), zwei Untergruppen differenzieren, die unterschiedlich auf Gegenmaßnahmen zur Stadt-Umland-Wanderung seitens der Kernstädte reagieren:

- *Die „Kompromisslosen“*: Diese Haushalte haben zuvor häufig in innenstadtnahen Quartieren gewohnt. Sie sehen in einem „Standardreihenhaus am Stadtrand“ weder eine Alternative zu einem freistehenden Haus im Umland noch zu einem urbanen Wohnstandort. Eine Alternative zum Wohnen im Umland würden für diese Haushalte Angebote bieten, die insbesondere auf städtische Qualitäten wie ein urbanes Umfeld setzen, aber dennoch eine ausreichend große Wohnfläche und uneinsehbare private Freiflächen bieten. Häufig legen diese Haushalte außerdem Wert auf eine gewachsene Wohnumgebung. (M13, M14, M19, K15)
- *Die „Stadtrandmenschen“*: Diese Haushalte haben zuvor i.d.R. bereits am Stadtrand innerhalb der Kernstadt gewohnt und sehen in Quartieren im engeren Umland eine gleichwertige, aber kostengünstigere Alternative. Sie könnten sich nicht vorstellen, innenstadtnah zu wohnen. Diese Haushalte sind einerseits über Maßnahmen zur Kostendämpfung und Subventionierung von Grundstücken in der Kernstadt und andererseits durch Kommunikationsstrategien zur realistischen Kostenkalkulation bei der Wohnstandortwahl zu beeinflussen. (M11, M17, K14, K17)

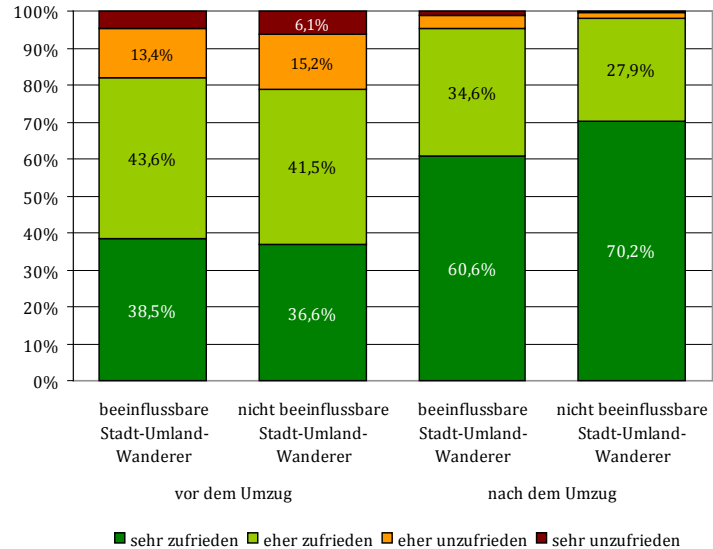
Die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer waren hingegen häufig von Beginn des Suchprozesses an auf einen Wohnstandort im Umland fixiert, sei es aus persönlichen Gründen (z.B. Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitgliedes), schlechten Erfahrungen am alten Wohnstandort, einer generellen Abneigung gegenüber dem Großstadtleben oder da ihnen von vornherein bewusst war, dass sie Anforderungen an ihren Wohnstandort haben, die für sie in der Stadt nicht bezahlbar sind (z.B. sehr großer Garten). Eine Abwägung zwischen Stadt und Umland findet bei den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern i.d.R. nicht statt. Findet sie doch statt, spielen in der Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses spezifische ländliche Qualitäten der Wohnumgebung i.d.R. eine ausschlaggebende Rolle für die Wahl des Wohnstandortes.

Ex post-Bewertung der Wanderungsentscheidung

Während sich die „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer hinsichtlich ihrer Zufriedenheit mit ihrem alten Wohnstandort in der Kernstadt kaum unterscheiden, sind die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer an ihrem heutigen Wohnstandort im Umland zufriedener als die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer. Zwar ist auch unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern die Mehrheit mit dem neuen Wohnstandort sehr zufrieden und nur ein minimaler Anteil nach

dem Umzug eher oder sehr unzufrieden, es sind aber insofern Unterschiede festzustellen, als die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer überproportional angeben, „eher“ zufrieden zu sein, während die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer überproportional angeben, „sehr zufrieden“ mit ihrem neuen Wohnstandort zu sein. Vor dem Hintergrund, dass Haushalte dazu neigen, ihre Wanderungsentscheidung im Nachhinein vor sich selbst zu rechtfertigen, und ihre Zufriedenheit daher tendenziell überbewerten (vgl. Kapitel 10.1), sind aber selbst diese zunächst gering erscheinenden Unterschiede zwischen den beiden Gruppen dahingehend zu interpretieren, dass die beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderer an ihrem neuen Wohnstandort Dinge vermissen, die ihnen ein Wohnstandort in der Kernstadt ggf. geboten hätte. Dies deutet auf ein Potenzial für Kommunikations- und Informationsstrategien hin, welche mögliche Nachteile eines suburbanen gegenüber den Nachteilen eines urbanen Wohnstandortes adressieren.

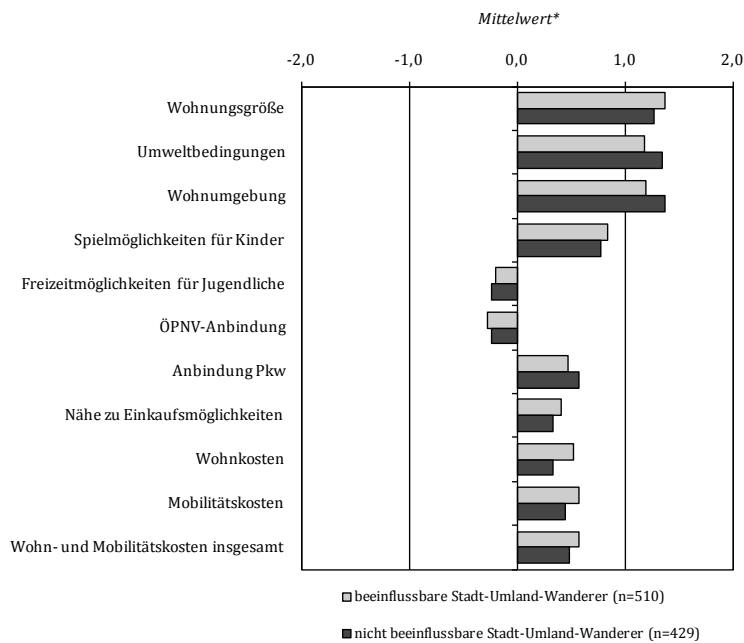
Abbildung 88: Zufriedenheit der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer mit ihrem damaligen und ihrem heutigen Wohnstandort



beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer: n=510; nicht beeinflussbare Stadt-Umland-Wanderer: n=429

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

Abbildung 89: Veränderung der „Lebensbedingungen“ und Kostenbelastungen der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer mit dem Umzug



Die Haushalte haben die Veränderung ihrer „Lebensbedingungen“ auf einer fünfstufigen Skala von stark verschlechtert über gleich geblieben bis stark verbessert sowie ihre Wohn- und Mobilitätskosten auf einer fünfstufigen Skala von stark gesunken über gleich geblieben bis stark gestiegen bewertet. Ein Mittelwert größer Null bedeutet hier, dass mehr Haushalte eine Verbesserung als eine Verschlechterung sehen. Dieser Mittelwert kann maximal einen Wert von +/- 2 erreichen, wenn alle Haushalte eine starke Verbesserung bzw. Verschlechterung sehen.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach FoPS-Projekt

eigentum bilden als die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer. Auch diese Befunde deuten auf ein Potenzial für Beratungs- und Informationsstrategien seitens der Kernstädte hin, da – wie Kapitel 10.2.1 zeigt – die Kostenvorteile im Umland von den Haushalten überschätzt werden. Darüber hinaus wird die Verbesserung der Umweltbedingungen und des Wohnumfeldes von den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern als weniger erheblich eingestuft als von den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern. Dies deutet darauf hin, dass die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer diesen eine geringere Wichtigkeit für die Wohnstandortentscheidung beimessen als die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer.

Hinsichtlich der von den Haushalten wahrgenommenen Veränderung der Lebensbedingungen und Kostenbelastungen mit dem Umzug zeigen sich die auffälligsten Unterschiede zwischen den „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern bei der Kostenbelastung. Die „beeinflussbaren“

Stadt-Umland-Wanderer haben eine deutlich höhere Steigerung ihrer Kosten, insbesondere der Wohnkosten, mit dem Umzug hinzunehmen als die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer (vgl. Abbildung 89). Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer häufiger Wohn-

12 Schlussfolgerungen und Ausblick

Suburbanisierung ist der Prozess, der die Stadtentwicklung in Deutschland im 20. Jahrhundert dominiert hat. Auch wenn in den letzten Jahren eine Abschwächung der Suburbanisierung bei gleichzeitiger neuer Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort zu beobachten ist, zeigt sich, dass sich die mit Suburbanisierungsprozessen verbundenen planerischen Herausforderungen damit keineswegs von selbst lösen. Denn auch Suburbanisierungsprozesse (bzw. eine Flächenneuanspruchnahme im Allgemeinen) auf einem deutlich niedrigeren Niveau als in der Vergangenheit sind aus gesamtgesellschaftlicher Sicht als problematisch zu werten, insbesondere wenn man sie im Zusammenhang mit den aktuell diskutierten gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ betrachtet, da diese die negativen ökologischen und ökonomischen Folgewirkungen einer dispersen Siedlungsentwicklung noch deutlicher hervortreten lassen als in der Vergangenheit (vgl. Kapitel 2). Insofern besteht auch weiterhin ein Forschungsbedarf bei der Entwicklung von Ansätzen zur Begrenzung der Suburbanisierung. In dieser wissenschaftlichen Arbeit geht es aber nicht darum, konkrete Handlungsempfehlungen zur Begrenzung von Suburbanisierungsprozessen zu entwickeln, auch da es hierzu – wie die Arbeit zeigt – keine „Patentrezepte“ geben kann. Diese müssen stattdessen, an die jeweiligen räumlichen Rahmenbedingungen und Akteurskonstellationen in einer Stadtregion angepasst, „vor Ort“ erarbeitet werden.

Diese Arbeit setzt vielmehr an den Ursachen des Problems an. Kernanliegen ist es, zu einem tiefgreifenden Verständnis der Entscheidungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl beizutragen, indem diese aus einer handlungstheoretischen Mikroperspektive analysiert werden. Diese Perspektive wird als fruchtbar angesehen, da die Suburbanisierung als emergenter Prozess nicht das Ergebnis administrativer

Planung und Steuerung ist, sondern das Resultat unzähliger Einzelentscheidungen einer Vielzahl an Akteuren, die in einem komplexen Wirkungszusammenhang stehen, aber in ihrer Gänze von niemandem bewusst gesteuert werden. Ansätze zur Begrenzung der Suburbanisierung bzw. Steuerung der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen müssen daher an den Entscheidungslogiken der handelnden Akteure ansetzen. Als eine wesentliche Akteursgruppe wurden in dieser Arbeit die abwandernden Haushalte, also die Stadt-Umland-Wanderer, herausgestellt. (Kapitel 3) Auf der Grundlage der bisherigen theoretischen und empirischen Erkenntnisse zu den Entscheidungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl wurden vier wesentliche Forschungslücken der bisherigen Wanderungsmotivforschung identifiziert, zu deren Schließung diese Arbeit einen empirischen Beitrag leistet. Die Arbeit stellt damit eine analytische Grundlage dar, auf der die Entwicklung neuer Strategien zur Begrenzung der Suburbanisierung im Allgemeinen bzw. der Stadt-Umland-Wanderung im Speziellen aufbauen kann.

In diesem abschließenden Kapitel werden zunächst die empirischen Erkenntnisse zu den vier Forschungslücken zusammengefasst (Kapitel 12.1). Der Schwerpunkt dabei liegt auf den Erkenntnissen zu den regionsspezifischen und verallgemeinerbaren Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung (Forschungslücke 2), da es sich hierbei um ein Querschnittsthema handelt, welches sich durch sämtliche Analysen im empirischen Teil dieser Arbeit zieht. Anschließend wird kurz umrissen, welche politisch-planerischen Schlussfolgerungen aus diesen empirischen Befunden zu ziehen sind (Kapitel 12.2), sowie ein Ausblick auf den weiteren Forschungsbedarf im Themenfeld der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen gegeben (Kapitel 12.3). Dieses abschließende Kapitel geht damit vorrangig auf die empirischen Ergebnisse dieser Arbeit ein. Die diesen Analysen zugrunde liegenden Erkenntnisse zu Suburbanisierungsprozessen aus einer Makro- und einer Mikroperspektive sowie zur Wanderungsmotivforschung wurden bereits in Kapitel 5 zusammengeführt, um die Lücken in der bisherigen Wanderungsmotivforschung benennen zu können, die der empirische Teil dieser Arbeit adressiert.

12.1 Zusammenfassung der empirischen Erkenntnisse

Forschungslücke 1: Berücksichtigung des Prozesscharakters von Wanderungsentscheidungen in der Erhebung von Wanderungsmotiven

Den meisten kommunalen Wanderungsmotivstudien mangelt es an einer theoretischen Fundierung der Erhebung der Wanderungsmotive. Dies führt dazu, dass die Studien einerseits teilweise im Hinblick auf die Erfassung der Wanderungsmotive gegen das Gütekriterium der Validität verstoßen und sich andererseits die Ergebnisse dieser Studien kaum vergleichen lassen. Aufbauend auf der Erkenntnis, dass sich Wanderungsentscheidungen als mehrstufiger Entscheidungsprozess interpretieren lassen, wurden in dieser Arbeit

methodische Empfehlungen gegeben, wie sich der Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl in standardisierten Wanderungsmotivstudien in vier aufeinander aufbauenden Fragestellungen angemessen erheben lässt (Kapitel 9.1). Jede einzelne dieser Erhebungsfragen wurde, aufbauend auf den im Grundlagenteil der Arbeit dargestellten handlungstheoretischen Erkenntnissen zu Wanderungsentscheidungen privater Haushalte, begründet.

Diese methodischen Empfehlungen konnten überwiegend in der vorliegenden Arbeit bereits angewendet werden. Die Auswertungen bestätigen, dass diese vier Fragestellungen zusammengenommen ein umfassendes Bild über den Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl bieten können. Insbesondere mit den Analysen zur letzten Phase des Entscheidungsprozesses, den Motiven der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, die auch als einzelne Fragestellung in dieser Form bisher in Wanderungsmotivstudien nicht erhoben wurde, kann ein für das Verständnis der Beweggründe der Stadt-Umland-Wanderer aus den Kernstädten abzuwandern und zur Ableitung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sehr wichtiger, aber bisher nur unzureichend erforschter Aspekt der Wanderungsmotivforschung empirisch erschlossen werden. Die Umsetzung dieser Empfehlungen in kommunale Wanderungsmotivstudien kann nicht nur zur theoretischen Fundierung und damit einer Verbesserung der Validität der kommunalen Studien führen, sondern auch dazu beitragen, eine Vergleichbarkeit zwischen unabhängig voneinander durchgeführten Wanderungsmotivstudien zu gewährleisten, so dass sich diese auch für interregional vergleichende Studien (Meta-Analysen) eignen. Dies kann einerseits den Kommunen helfen, die Besonderheiten von Stadt-Umland-Wanderungen in der eigenen Region besser einzuschätzen und dient andererseits dem wissenschaftlichen Erkenntnisinteresse an diesen Studien.²⁰¹

Mit der Ergänzung der standardisierten Haushaltsbefragung um qualitative Haushaltsinterviews können die interregional vergleichbaren quantitativen Daten nicht nur veranschaulicht werden, sondern es können vertiefende Erkenntnisse zu bestimmten Facetten des Entscheidungsprozesses gewonnen werden. Dies betrifft insbesondere die gedankliche Untergliederung der Bewertung von bzw. Abwägung zwischen potenziellen Wohnstandortalternativen in einem zweistufigen Verfahren (*Screening*-Phase und Abwägungs-Phase) sowie die Beschränkung der eigentlichen Abwägung auf wenige entscheidungsrelevante Kriterien, die sich zwar von Haushalt zu Haushalt unterscheiden, sich aber bei allen Befragten in einer Kosten-Nutzen-Bewertung äußern. In diese fließen auf der Kostenseite lediglich die Wohnkosten ein, in Bezug auf die Nutzenseite machen sich die Haushalte zwar Gedanken über eine Vielzahl an wünschenswerten Standortkriterien, bewerten die besichtigten Alternativen aber nicht anhand dieses Kriterienkatalogs, sondern entscheiden vielmehr bei jeder besichtigten Immobilie neu, ob sie sich vorstellen können, darin zu leben.

²⁰¹ Eine weitere Voraussetzung, die hierzu zu erfüllen ist, ist eine auf denselben funktionalen Kriterien beruhende Abgrenzung der Untersuchungsräume.

Forschungslücke 2: Regional vergleichende Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung

Bisher liegen keine eindeutigen Erkenntnisse über verallgemeinerbare und regionsspezifische Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung vor, da die vorliegenden Wandermotivstudien aufgrund ihres unterschiedlichen Untersuchungsdesigns kaum vergleichbar sind (s.o.). Die dieser Arbeit zugrunde liegenden empirischen Erhebungen erlauben hingegen solch einen regionalen Vergleich. Die über den gesamten empirischen Teil der Arbeit verstreut dargestellten Analysen zu den regionalen Unterschieden in den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung werden im Folgenden zusammengefasst sowie die Einflussfaktoren benannt, welche diese bedingen. Der Schwerpunkt wird dabei auf die Unterschiede zwischen schrumpfenden und wachsenden Regionen bzw. Regionen mit entspanntem bzw. angespanntem Wohnungsmarkt gelegt, da sich einerseits aus dem Grundlagenteil der Arbeit ein Forschungsbedarfs hinsichtlich Suburbanisierungsprozessen unter Schrumpfungsbedingungen ableiten lässt (vgl. Kapitel 5) und sich andererseits auch in der Analyse, insbesondere im Hinblick auf die Motive der Wohnstandortwahl, die wesentlichen regionalen Unterschiede zwischen den schrumpfenden und den wachsenden Fallregionen zeigen.

Wesentliche Voraussetzung für die Verallgemeinerung der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung in dieser Arbeit ist, dass die Auswahl der vier untersuchten Fallregionen so erfolgte, dass ein breites Spektrum unterschiedlicher und für die deutschen Stadtregionen typischer Siedlungsstrukturen abgedeckt wird, welche die wesentlichen Unterschiede in den regionalen Entwicklungspfaden von Suburbanisierungsprozessen beschreiben. Darüber hinaus sollte ein regionaler Vergleich der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderungen auf einer vergleichbaren, auf funktionalen Kriterien beruhenden Abgrenzung der Stadtregionen beruhen und auch einen Vergleich der Rahmenbedingungen der regionalen Wohnungsmärkte auf der Makroebene, unter denen sich die Suburbanisierungsprozesse in den einzelnen Regionen vollziehen, umfassen, um die Mikrodaten vergleichend interpretieren zu können. Zusammengefasst erlaubt dies, die in allen vier Regionen gleichermaßen zu beobachtenden Befunde zumindest in der Tendenz zu verallgemeinern. Die wesentlichen verallgemeinerbaren Befunde sind in Tabelle 23, die wesentlichen regionsspezifischen Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung in Tabelle 24 zusammengefasst.

Tabelle 23: Zusammenfassung der verallgemeinerbaren Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung

Die Stadt Umland-Wanderer	
<i>Haushaltstypen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • selektive Abwanderung von Familienhaushalten
<i>„Beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Familienhaushalte, die beabsichtigen, ein Eigenheim zu erwerben, sind die wesentliche Zielgruppe für Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung
Veränderung der Wohnsituation mit dem Umzug	
<i>Wohnungsgröße und Gebäudetyp</i>	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Steigerung der je Haushaltsmitglied zur Verfügung stehenden Wohnfläche, insb. bei Haushalten, die im Umland Wohneigentum beziehen • Eigentümer- und Familienhaushalte beziehen im Umland überwiegend ein „Haus“, Mieter- und Einpersonenhaushalte eine „Wohnung“ • die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer wechselt mit dem Umzug in das Umland von einer „Wohnung“ in ein „Haus“
<i>Eigentumsbildung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • selektive Abwanderung städtischer Mieterhaushalter • Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer bezieht im Umland Wohneigentum
Auswirkungen der veränderten Wohnsituation auf das Mobilitätsverhalten	
<i>Pkw-Verfügbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • bereits sehr hoher Pkw-Besitz vor dem Umzug, dieser steigt mit dem Umzug noch einmal an (insb. Zunahme der Zweit-Pkw)
<i>Pkw-Nutzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme der Pkw-Nutzung mit dem Umzug (wobei dieser bereits vor dem Umzug das dominierende Verkehrsmittel war)
Monetäre und nicht-monetäre Kosten der Wohnstandortwahl	
<i>Wohn- und Mobilitätskosten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • die Haushalte nehmen subjektiv sowohl eine Steigerung der Wohnkosten wie auch der Mobilitätskosten mit dem Umzug wahr • die tatsächliche Zunahme der Mobilitätskosten wird aber unterschätzt*
<i>Zeitaufwände</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme der Zeitaufwände für Wege zu Aktivitätenstandorten, insb. für Arbeitswege in die Kernstadt
Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl	
<i>Auslöser der Wanderungsentscheidung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Bedeutung persönlicher Motive, wohnungsbezogener Motive und des Eigentumserwerbs, finanzielle Motive haben hingegen nur untergeordnete Bedeutung
<i>Standortanforderungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des neuen Wohnstandortes unter Preis-Leistungs-Aspekten: wichtig sind zunächst die Wohnung, dann deren Umfeld und erst nachrangig Lage und Infrastrukturausstattung
<i>Wohnstandort-suche</i>	<ul style="list-style-type: none"> • für die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer wäre prinzipiell auch ein Verbleib innerhalb der Kernstadt in Frage gekommen
<i>Abwägung zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten*</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung von Wohnstandortalternativen in einem zweistufigen Prozess: <ol style="list-style-type: none"> 1. Screening anhand grundlegender Anforderungen (i.d.R. max. Preis, min. Größe, Zahl der Zimmer, Miet- bzw. Eigentumsobjekt, Wohnung bzw. Haus) 2. vergleichende Bewertung der verbleibenden Alternativen anhand des Preis-Leistungs-Verhältnisses (beschränkt auf wenige, von Haushalt zu Haushalt verschiedene, Kriterien) • Haushalte wägen ab, wie weit sie bereit sind, von der Kernstadt entfernt zu wohnen
<i>Motive, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • dominierendes Abwanderungsmotiv sind finanzielle Gründe; dieses Motiv ist bei Eigentümer- und Familienhaushalten ausgeprägter als bei Mieterhaushalten und kleinen Haushalten

* Ergebnisse der qualitativen Interviews; Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 24: Zusammenfassung der wesentlichen regionsspezifischen Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung

	<i>Regionale Unterschiede</i>	<i>Einflussfaktoren</i>
Schrumpfende und wachsende Regionen bzw. Regionen mit angespanntem oder entspanntem Wohnungsmarkt		
<i>Niveau der Stadt-Umland-Wanderung**</i>	<ul style="list-style-type: none"> in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten höher als in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten 	Angebotsknappheiten in der Kernstadt sowie ausgeprägteres Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland in Regionen mit angespanntem Wohnungsmarkt
<i>im Umland bezogener Gebäudetyp</i>	<ul style="list-style-type: none"> in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten wird im Umland eher ein freistehendes Einfamilienhaus bezogen als in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten 	regionales Preisniveau (weiterer Einflussfaktor: Siedlungsstruktur und -dichte im Umland)
<i>„Beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anteil der beeinflussbaren Stadt-Umland-Wanderer ist in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten geringer als in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten 	ist im Zusammenhang mit geringerem Niveau der Stadt-Umland-Wanderung in diesen Regionen zu interpretieren: Haushalte, die in diesen Regionen dennoch abwandern, entscheiden sich häufiger bewusst für einen Wohnstandort im Umland
<i>Wohnstandortsuche</i>	<ul style="list-style-type: none"> in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten höherer Anteil an Haushalten, für die prinzipiell auch ein Verbleib innerhalb der Kernstadt in Frage gekommen wäre 	
<i>Abwägung zwischen potenziellen neuen Wohnstandorten</i>	<ul style="list-style-type: none"> finanzielle Ressourcen der Haushalte und Angebotsknappheiten wirken in Region Köln (angespannter Wohnungsmarkt) stärker als in der Region Magdeburg (entspannter Wohnungsmarkt) als constraint bei der Wohnstandortwahl* 	Angebotsknappheiten und hohes absolutes Preisniveau in Köln
<i>Motive, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Dominanz finanzieller Abwanderungsmotive ist in wachsenden Regionen ausgeprägter als in schrumpfenden Regionen; dies gilt insb. für die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer in schrumpfenden Regionen sind auch wohnungs- und wohnumfeldbezogene Abwanderungsmotive relevant in der Region Köln ist eher die Bezahlbarkeit von Wohnraum, in der Region Magdeburg eher das im Umland als besser empfundene Preis-Leistungs-Verhältnis das ausschlaggebende Abwanderungsmotiv* 	Angebotsknappheiten in der Kernstadt sowie ausgeprägteres Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland in Regionen mit angespanntem Wohnungsmarkt
Fallregionen in den alten sowie in den neuen Bundesländern		
<i>Haushaltstypen</i>	<ul style="list-style-type: none"> deutlichere Dominanz von Familienhaushalten, insb. in der Expansionsphase, in den alten als in den neuen Bundesländern 	nachholende Suburbanisierungsprozesse in den neuen Bundesländern
sonstige regionale Besonderheiten		
<i>Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> deutlich höhere Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung im Magdeburger Umland 	geringe Bevölkerungsdichte und schlechte Angebotsqualität im ÖV im Umland

* Ergebnisse der qualitativen Interviews; ** Rahmenbedingungen auf der Makroebene (vgl. Kapitel 6.2)

Quelle: eigene Darstellung

Die grundlegenden Muster der Stadt-Umland-Wanderung sind in allen vier Fallregionen dieselben. Die Stadt-Umland-Wanderung wird von Familienhaushalten, Mieterhaushalten sowie Haushalten mit einem gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung in der Kernstadt überproportionalen Besitz an Pkw getragen. Sie ist damit ein gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung in den Kernstädten selektiver Prozess. Die Abwanderung in das Umland geht für einen Großteil der Stadt-Umland-Wanderer mit einer erheblichen Verbesserung der Wohnsituation und für die Mehrheit mit der Bildung von Wohneigentum einher. Das traditionelle, aber mittlerweile in einer Vielzahl von Wanderungsmotivuntersuchungen der letzten Jahre in Frage gestellte Klischee von der Familie, die im Umland ein freistehendes Einfamilienhaus baut (vgl. Kapitel 4.1), wird auch in dieser Untersuchung nur von 12% der Haushalte erfüllt (Spannweite: 3% in Köln bis 22% in Magdeburg), aber

- etwas mehr als die Hälfte der befragten Haushalte sind Haushalte mit Kindern; bezogen auf die über die befragten Haushalte erfassten Personen leben nach dem Umzug sogar fast zwei Drittel der Personen in Haushalten mit Kindern;
- mehr als die Hälfte der Stadt-Umland-Wanderer wohnt nach dem Umzug im Eigentum, unter den Familienhaushalten sind es sogar 70%;
- zwei Drittel der Stadt-Umland-Wanderer wohnen nach dem Umzug in einem „Haus“ (d.h. freistehendes Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser), unter den Familienhaushalten sind es sogar vier von fünf; ein freistehendes Einfamilienhaus wird dabei immerhin von mehr als einem Drittel aller Haushalte und mehr als der Hälfte der Eigentümerhaushalte bezogen;
- mehr als die Hälfte der im Umland von Eigentümern bewohnten Häuser sind Neubauten.

Damit ist die Stadt-Umland-Wanderung in den vier Fallregionen in den Jahren 2001 bis 2003/4 – also einer Phase bereits abgeflachter Dynamik der Bevölkerungssuburbanisierung – stärker durch eine „klassische“ Suburbanisierung geprägt, als vor dem Hintergrund der vorliegenden Wanderungsmotivstudien zu erwarten war. Dieses grundlegende Muster der Stadt-Umland-Wanderung tritt umso deutlicher hervor, wenn nur die durch städtische Gegenstrategien potenziell „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer betrachtet werden. Unter ihnen ist sowohl der Anteil der Familienhaushalte wie auch der Eigentümerhaushalte und der Haushalte, die ein Haus beziehen, noch höher als unter allen befragten Haushalten bzw. den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern. Dennoch ist natürlich auch unter den hier befragten Stadt-Umland-Wanderern ein erheblicher Anteil an Haushalten, der sich nicht unter dieses klassische Suburbanisierungsmuster fassen lässt (Paarhaushalte, Einpersonenhaushalte, Mieterhaushalte etc.). In Folge der Pluralisierung und Individualisierung der Gesellschaft ist, wie in anderen Gesellschaftsbereichen auch, eine Ausdifferenzierung der Entwicklungsprozesse zu beobachten. Neben dem klassischen, fordistischen Muster der Suburbanisierung sind neue Muster der Suburbanisierung zu beobachten, die allerdings wesentlich heterogener und damit auch weniger dominant in den analytischen Befunden sind.

Zwar lassen sich in Bezug auf die Muster der Suburbanisierung ausgeprägte Unterschiede zwischen den Haushaltstypen sowie zwischen Mieter- und Eigentümerhaushalten feststellen (z.B. verbessern Eigentümerhaushalte und Familienhaushalte ihre Wohnsituation mit dem Umzug wesentlich stärker als die übrigen Gruppen), in den vier Fallregionen sind die grundlegenden Muster der Stadt-Umland-Wanderung aber annähernd gleich. Regionale Unterschiede zeigen sich nur in Bezug auf den im Umland bezogenen Gebäudetyp. Zwar ist eine Stadt-Umland-Wanderung in allen Regionen durchschnittlich mit einem Umzug in ein weniger dicht besiedeltes Wohngebiet verbunden. Ob die Stadt-Umland-Wanderer aber ein freistehendes Einfamilien-, Doppel-, oder Reihenhäuser beziehen, hängt vom Verdichtungsgrad des Umlandes und dem dortigen Preisniveau ab. In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten wird eher ein freistehendes Einfamilienhaus bezogen als in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten. Hierbei handelt es sich allerdings lediglich um die Muster der Stadt-Umland-Wanderung, die jene Haushalte zeigen, die tatsächlich in das Umland abgewandert sind. Das Niveau der Stadt-Umland-Wanderung war hingegen im Untersuchungszeitraum in den Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten deutlich geringer als in den Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten. In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten konnte also offenbar ein größerer Anteil an Haushalten auch innerhalb der Kernstadt einen seinen Anforderungen entsprechenden Wohnstandort finden.

Während sich also die Muster der Stadt-Umland-Wanderung grundsätzlich verallgemeinern lassen, zeigen sich in Bezug auf die Motive teilweise deutliche Unterschiede zwischen schrumpfenden und wachsenden Regionen. Für alle Regionen gleichermaßen zeigt sich zunächst, dass für die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer prinzipiell auch ein Verbleib innerhalb der Kernstadt in Frage gekommen wäre und die Bevölkerungssuburbanisierung nur zu einem geringen Anteil dadurch bedingt ist, dass die Haushalte den Wunsch verspüren, der Kernstadt den Rücken zu kehren, um „aufs Land zu ziehen“. Angebotsmängel und Defizite im Wohnumfeld in den Kernstädten haben zwar einen gewissen Einfluss auf die Stadt-Umland-Wanderung, als Hauptursache sind aber finanzielle Gründe zu nennen, die auf ein Boden- und Mietpreisgefälle zwischen der Kernstadt und dem Umland zurückzuführen sind. Finanzielle Aspekte spielen als Auslöser einer Wanderungsentscheidung zwar nur eine untergeordnete Rolle (selbst unter den Antworten mit Mehrfachnennungen erreichen diese nur einen Anteil von gut 10%), doch werden im Verlauf des Entscheidungsprozesses die finanziellen Motive für die abwandernden Haushalte immer wichtiger. Unter den vielfältigen Anforderungen der Haushalte an den neuen Wohnstandort ist das Preis-Leistungs-Verhältnis das wichtigste Kriterium, wobei die Haushalte aber mehreren anderen, insbesondere wohnungsbezogenen, Kriterien eine ähnlich hohe Bedeutung beimessen. Als Motiv, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, sind finanzielle Gründe für die Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer letztendlich ausschlaggebend. In Bezug auf die Bedeutung finanzieller Aspekte für die Wanderungsentscheidung zeigen sich aber auch die wesentlichen regionalen Unterschiede: Die qualitativen Interviews zeigen, dass die für das Wohnen verfügbaren finanziellen Ressourcen der Haushalte sowie Angebotsknappheiten in der Kernstadt in der Region Köln als wesentlich stärkere

constraints bei der Wohnstandortwahl wirken als in der Region Magdeburg. Während in der Region Köln als ausschlaggebendes Motiv, einen Wohnstandort im Umland zu wählen, eher angegeben wird, dass den Bedürfnissen des Haushaltes entsprechender Wohnraum innerhalb der Kernstadt für den Haushalt unbezahlbar sei, ist in der Region Magdeburg eher das im Umland als subjektiv besser empfundene Preis-Leistungs-Verhältnis ausschlaggebend für die Wahl eines Wohnstandortes im Umland. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der telefonischen Haushaltsbefragung wider. Diese zeigen, dass in den Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten finanzielle Abwanderungsmotive eindeutig dominieren. In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten sind diese zwar auch das bedeutendste Abwanderungsmotiv, wohnumfeldbezogene und wohnungsbezogene Abwanderungsmotive erreichen aber, insbesondere in der Region Leipzig, eine ähnlich hohe Bedeutung.

Darüber hinaus zeigt sich, dass der Anteil der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer in den Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten höher liegt als in den Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten. Dies ist wiederum im Zusammenhang mit dem deutlich niedrigeren Niveau der Suburbanisierungsprozesse in den Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten im Untersuchungszeitraum zu interpretieren. Die Stadt-Umland-Wanderung in diesen Fallregionen ist weniger durch ein „Überlaufen“ der Kernstädte aufgrund von Angebotsknappheiten bzw. eine „Vertreibung“ von Haushalten aufgrund zu hoher Preis aus der Kernstadt geprägt als in den Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten, in denen diese wesentlichen Triebkräfte der Suburbanisierung weiterhin wirken.

Forschungslücke 3: Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Informations- wie auch Wahrnehmungslücken im Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl können dazu führen, dass ein Haushalt eine Wohnstandortentscheidung trifft, die seinen eigentlichen, ausdrücklich erklärten Zielvorstellungen bei der Wohnstandortwahl widerspricht. In dieser Arbeit wurden die Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl erstmals aus einer Mikroperspektive analysiert und ihre Bedeutung im Entscheidungsprozess der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl herausgearbeitet. Diese werden in Tabelle 25 noch einmal zusammengefasst.

Die wesentliche Wahrnehmungslücke der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl betrifft die monetären Kosten der Wohnstandortwahl. Die Stadt-Umland-Wanderer benennen das im Umland als besser empfundene Preis-Leistungs-Verhältnis als entscheidendes Motiv für die Entscheidung, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen. In die subjektive Bewertung der Kosten werden aber nur die aktuellen kalten Wohnkosten, nicht aber die Mobilitätskosten sowie die langfristigen finanziellen Effekte der Wohnstandortwahl in ihrer tatsächlichen Höhe einbezogen. Dies führt – ohne dass die Haushalte dies im Nachhinein so empfinden – zu der paradoxen Situation, dass die Haushalte entge-

gen ihrer als entscheidungsrelevant erklärten Absicht handeln, das Preis-Leistungs-Verhältnis ihres Wohnstandortes zu optimieren. Die wesentliche Ursache für die Unterschätzung der Mobilitätskosten liegt darin, dass es den Haushalten kaum möglich ist, alle relevanten Teilposten ihrer Mobilitätskosten zu überblicken und mit der Wahl des Wohnstandortes in Verbindung zu setzen. Kommunikationsstrategien, die diese, wie auch die weiteren Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl adressieren, erscheinen daher als eine Erfolg versprechende Strategie, Stadt-Umland-Wanderungen zu begrenzen (s.u.).

Tabelle 25: Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Kosten der Wohnstandortwahl

- Berücksichtigung der „kalten Wohnkosten“ in tatsächlicher Höhe in Wohnstandortentscheidung
- Wahrnehmungslücken in Bezug auf
 - die aktuellen Mobilitätskosten (Unterschätzung)
 - langfristige finanzielle Wirkung der Wohnstandortwahl (insb. Nichtberücksichtigung der relativen Wertentwicklung von Immobilien in integrierten und nicht-integrierten Lagen sowie Steigerung der Energie- und Mobilitätskosten)
 - nicht-monetäre Kosten der Wohnstandortwahl: Unterschätzung der Zunahme von Zeitaufwänden für Wege zu Aktivitätenstandorten

Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkw

- Angewiesenheit auf Nutzung des Pkw ist für Stadt-Umland-Wanderer in aktuellen Lebenssituation unproblematisch und damit weder entscheidungsrelevant für Wahl des Wohnstandortes noch wird sie als Nachteil eines suburbanen Wohnstandortes angesehen
- Diese kann sich jedoch schleichend zu einer Belastung entwickeln, wenn eine der folgenden Rahmenbedingungen auftritt:
 - Nicht jedes erwachsenen Haushaltsmitglied kann über einen eigenen Pkw verfügen; hieraus resultiert häufig eine aufwendige Organisation des Alltags.
 - Zusätzliche Aufwände für die Begleitung von Kindern entstehen (häufig ab dem Alter, in dem diese eine weiterführende Schule besuchen).
 - Die Nutzung des Pkw aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen aufgegeben werden muss.

Langfristige Auswirkungen der Wohnstandortwahl

- Berücksichtigung der aktuellen Standortanforderungen in Wohnstandortentscheidung
- Wahrnehmungslücken in Bezug auf möglichen Wandel der Standortanforderungen im Lebensverlauf (insb. spezifische Standortanforderungen von Jugendlichen sowie von Senioren)

Informationslücken im Hinblick auf die Infrastrukturausstattung des neuen Wohnstandortes

- Stadt-Umland-Wanderer sind lediglich über potenziell in Frage kommende Immobilien sowie deren direktes Wohnumfeld informiert
- Informationslücken in Bezug auf das weitere Umfeld und die Infrastruktur am potentiellen neuen Wohnstandort (selbst wenn bestimmten Infrastrukturen, bspw. der ÖV-Anbindung, eine Entscheidungsrelevanz in der Wohnstandortentscheidung zukommt)

Quelle: eigene Darstellung

Die übrigen in Tabelle 25 dargestellten Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl sind eng miteinander verknüpft und auf die typischen Nachteile eines suburbanen Wohnstandortes gegenüber denen eines urbanen Wohnstandortes zurückzuführen. Wesentliche Erkenntnis, die sich diesbezüglich aus den Interviews mit den Rückwanderern ableiten lässt, ist, dass Haushalte an (nicht-

integrierten) suburbanen Wohnstandorten für nahezu alle Wege auf die Nutzung des Pkw angewiesen sind. Dies wird von den Haushalten nicht in der Wanderungsentscheidung berücksichtigt und wird sowohl von den Stadt-Umland-Wanderern wie auch den späteren Rückwanderern zunächst als unproblematisch und damit nicht als Nachteil eines suburbanen Wohnstandortes angesehen. Aus den Interviews mit den Rückwanderern wird aber ersichtlich, dass sich die Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkw schleichend zu einem wesentlichen Nachteil eines suburbanen Wohnstandortes entwickeln kann, entweder da sie mit einer aufwendigen Organisation des Alltags verbunden ist, falls nicht jedem erwachsenen Haushaltsmitglied ein Pkw zu alleiniger Nutzung zur Verfügung steht, oder da sich die Standortanforderungen der Haushaltsmitglieder im Lebensverlauf ändern. Hier sind insbesondere zusätzliche Aufwände für die Begleitung von Kindern und Jugendlichen zu nennen, die entstehen, wenn sich deren Aktionsraum mit steigendem Alter erweitert. Dieser Wandel der Standortanforderungen ihrer Kinder betrifft Haushalte, die als junge Familien in das Umland ziehen, bereits zehn Jahre nach dem Umzug. Zum Teil ist die schleichende Zunahme der Unzufriedenheit der späteren Rückwanderer mit der Angewiesenheit auf die Nutzung des Pkw einerseits und einer „nicht alltagstauglichen“ Infrastrukturausstattung am Wohnort andererseits aber auch darauf zurückzuführen, dass sich die Haushalte vor der Wahl eines neuen Wohnstandortes zwar über die Immobilie selbst und deren direktes Wohnumfeld informieren, häufig aber keine Informationen über die Infrastruktur, z.B. die Anbindungsqualität an den ÖV, einholen, selbst wenn sie diese als entscheidungsrelevante Standortanforderung benennen.

Forschungslücke 4: Identifizierung durch städtische Gegenstrategien beeinflussbarer Stadt-Umland-Wanderer

Die Gesellschaft generell und in der Folge auch die Wohnungsmärkte werden zunehmend heterogener und differenzieren sich immer weiter aus. Es wird daher im Allgemeinen als notwendig erachtet, Angebote sowie Instrumente zur Steuerung der Entwicklungen am Wohnungsmarkt auf Zielgruppen auszurichten. Auch zur Entwicklung von Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ist es unerlässlich, die Zielgruppen zu kennen, auf die diese Strategien gerichtet sein sollen. In den bisher durchgeführten Wanderungsmotivstudien wurde nicht hinreichend berücksichtigt, dass sich die Stadt-Umland-Wanderer tendenziell in zwei Gruppen untergliedern lassen. Dies sind einerseits diejenigen, die der Stadt bewusst den Rücken kehren, sei es aus persönlichen Gründen oder weil sie ländliche Wohnstandortqualitäten bevorzugen, und andererseits jene Stadt-Umland-Wanderer, die dem städtischen Wohnen gegenüber tendenziell aufgeschlossen sind, aber aus den verschiedensten Gründen aus der Stadt hinausgedrängt werden, z.B. da sie keine passende Wohnung innerhalb der Stadtgrenzen finden, sie sich Angebote innerhalb der Kernstadt finanziell nicht leisten können oder ihnen diese im Vergleich zum Umland zu teuer erscheinen. Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sollten von vornherein nur auf die zweite Gruppe abzielen, da so mit vergleichsweise geringem Aufwand vergleichsweise hohe Erfolge zu erwarten sind. In dieser Arbeit wurde ein einfacher Ansatz vorgestellt, das Erhebungsdesign und damit die Aus-

wertungsmöglichkeiten von Wanderungsmotivstudien so zu modifizieren, dass die für kommunale Gegenstrategien relevante Gruppe, die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer, aus allen Befragten herausgefiltert werden können. Dieser Ansatz ermöglicht es, differenziertere und passgenauere stadtentwicklungspolitische Schlussfolgerungen aus Wanderungsmotivstudien zu ziehen.

Die Untergliederung der Stadt-Umland-Wanderer in lediglich zwei Gruppen weist zwar einen großen Abstraktionsgrad auf und ermöglicht auf der Mikroebene keine trennscharfe Zuordnung der einzelnen Stadt-Umland-Wanderer. Dies ist aber bei einem quantitativen Typisierungsansatz auch gar nicht beabsichtigt. Auf der aggregierten Ebene verdeutlichen die Unterschiede zwischen den beiden Gruppe hingegen, dass dieser Ansatz eine sinnvolle Untergliederung darstellt und dass nicht alle Stadt-Umland-Wanderer gleichermaßen in kommunale Gegenstrategien einbezogen werden sollten. Fruchtbare Analyseergebnisse zeigen sich vor allem dann, wenn die Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer weiter nach sozioökonomischen Merkmalen und ihren *revealed preferences* bezüglich ihrer Wohnsituation differenziert werden. Erst so erhält man tatsächlich Zielgruppen, die für die lokalen Akteure der Stadtentwicklung und am Wohnungsmarkt handhabbar sind.

Die Analysen zu den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern zeigen zunächst, dass in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten ein deutlich höherer Anteil an Haushalten in ihrer Wanderungsentscheidung beeinflussbar ist als in den Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten. Die Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer stellen in diesen Regionen häufig eine bewusste Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland dar (Wahlfreiheit in Nachfragermärkten). Dies spiegelt sich auch darin wider, dass die Suburbanisierungsprozesse in diesen Regionen im Untersuchungszeitraum auf einem deutlich niedrigeren Niveau lagen als in den Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten (s.o.). Die Befunde, dass die Stadt-Umland-Wanderung ein selektiver Abwanderungsprozess von Familienhaushalten ist, i.d.R. mit einer deutlichen Steigerung des Wohnstandards und häufig mit der Bildung von Wohneigentum und dem Bezug eines Einfamilienhauses einhergeht, die in der regional vergleichenden Analyse der Muster der Stadt-Umland-Wanderung als verallgemeinerbare Muster herausgestellt wurden (s.o.), treten besonders deutlich hervor, wenn man nur die „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer betrachtet (s.o.). Die Gruppe der „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer ist hingegen heterogener und lässt sich überproportional den neuen Suburbanisierungsmustern zuzuordnen, die im Zuge der gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse neben das klassische Suburbanisierungsmuster getreten sind. Im Moment sollten Strategien und Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung daher vorrangig Familien, die beabsichtigen, ein Einfamilienhaus zu kaufen, in den Blick nehmen (s.u.).

12.2 Politisch-planerische Konsequenzen

Diese Arbeit bietet vorrangig umfangreiche analytische Grundlagen, auf denen neue Strategien Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung aufbauen können. Einen endgültigen, d.h. eins zu eins anwendbaren, Charakter haben lediglich die methodischen Handlungsempfehlungen für die Modellierung des Entscheidungsprozesses der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl. Über diese methodischen Empfehlungen für kommunale Wanderungsmotivuntersuchungen hinaus werden keine konkreten Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung erarbeitet, da – so zeigen bereits die Ergebnisse des FoPS-Projektes und auch die analytischen Ergebnisse dieser Arbeit – diese zu sehr von den örtlichen und regionalen Rahmenbedingungen und Akteurskonstellationen abhängig sind.²⁰² In diesem Kapitel wird aber zusammenfassend dargelegt, worauf bei der Entwicklung von Gegenstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung „vor Ort“ nach den analytischen Erkenntnissen dieser Arbeit zu achten ist.

Zunächst ist in diesem Kontext noch einmal zu betonen, dass eine Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung nicht mit einer direkten Reglementierung gleichzusetzen ist, sondern dass es bei der Steuerung emergenter Prozesse vielmehr um ein graduelles Justieren am Prozess und die Initiierung kollektiver Lernprozesse geht, die zu einer Veränderung etablierter Verhaltensmuster und Routinen beitragen. In diesem Prozess haben absichtsvolle planerische Strategien nur einen begrenzten Einfluss auf die realisierte, sich in räumlichen Entwicklungsprozessen manifestierende Strategie (WIECHMANN 2008: 44, 77). „Planung“, in diesem Sinne verstanden, ist der Beitrag der öffentlichen Akteure zur räumlichen Entwicklung (SELLE 2005). Es geht darüber hinaus nicht darum, die Haushalte in ihrer freien Entscheidung über ihren Wohnstandort oder die Nutzung eines Pkw über Ge- oder Verbote zu beschränken, sondern potentiellen Stadt-Umland-Wanderern Anreize zu setzen, sich für einen integrierten Wohnstandort zu entscheiden, und vor allem diesem entgegenlaufende Anreizstrukturen zu erkennen und abzubauen sowie die negativen externe Effekte von Suburbanisierungsprozessen zu internalisieren (MÄDING 2004b: 10). Auch die durch Suburbanisierungsprozesse in der Vergangenheit geschaffenen Strukturen („Suburbia“) werden langfristig Bestand haben. Eine Begrenzung der Suburbanisierung seitens der Kernstädte zielt in erster Linie darauf ab, potenzielle Stadt-Umland-Wanderer innerhalb der administrativen Grenzen der Kernstadt zu halten. Aus einer überörtlichen

²⁰² Im FoPS-Projekt war es ein wesentliches Ziel, neue Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung aufzuzeigen. Diese wurden als „Werkzeugkoffer“ konzipiert, der eine breite Palette möglicher Strategien zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt sowie an Informations- und Beratungsstrategien aufzeigt (FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2007: 143ff.). Dieser Werkzeugkoffer bietet den Akteuren in den Kernstädten nach einer eingehenden Analyse der Rahmenbedingungen, unter denen in einer Region Suburbanisierungsprozesse verlaufen, vielfältige Anregungen dafür, wie eine an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasste Kombination an Strategien und Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung ausgestaltet werden kann. Vielfältige Hinweise auf die Umsetzung von Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl bieten darüber hinaus verschiedene Projekte der REFINA-Forschung (BOCK/HINZEN/LIBBE 2009a).

normativen Perspektive, die der Anpassung an die aufgezeigten räumlichen Herausforderungen der gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ gilt, impliziert sie aber vor allem die Verhinderung einer Flächenneuanspruchnahme nicht nur im Umland, sondern auch innerhalb der Kernstädte und damit die Lenkung der stadtreionalen Wohnungsnachfrage auf den Siedlungsbestand. Die Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort stellt einen wesentlichen Baustein dar, auf diese Anpassungserfordernisse zu reagieren, daneben ist aber auch eine integrierte stadtreionale Perspektive auf die Wohnsiedlungsentwicklung notwendig (s.u.).

Die Erkenntnisse dieser Arbeit im Hinblick auf die Entwicklung von Gegenstrategien zur Stadt-Umland-Wanderungen lassen sich im Wesentlichen in drei Aspekten zusammenfassen:

- bei der Strategieentwicklung sind die regionalen Unterschiede in den Motivkonstellationen der Stadt-Umland-Wanderer zu berücksichtigen;
- diese sind auf Zielgruppen auszurichten;
- die identifizierten Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl sind in Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl zu adressieren.

Für alle drei Aspekte gilt, dass die politisch-planerischen Schlussfolgerungen, die hier gezogen werden, auf einer Analyse von Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern basieren, die unter den vor wenigen Jahren herrschenden Rahmenbedingungen am jeweiligen stadtreionalen Wohnungsmarkt verlaufen sind. Wanderungsmotivstudien als *ex post*-Studien dienen generell dazu, aus den Erkenntnissen über in der Vergangenheit vollzogene Wanderungsentscheidungen Handlungsstrategien abzuleiten, um potenzielle zukünftige Stadt-Umland-Wanderer in der Stadt zu halten. Dies ist uneingeschränkt nur solange möglich, wie sich die Rahmenbedingungen, unter denen die Stadt-Umland-Wanderer ihre Wanderungsentscheidungen treffen, nicht wesentlich verändern. Insbesondere die Ausführungen in Kapitel 2.2.3 dieser Arbeit zeigen aber, dass sich diese Rahmenbedingungen in einem zwar eher schleichenden, aber stetigen Wandel befinden. Wanderungsmotivstudien sind daher nicht nur vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen zu interpretieren, sondern darüber hinaus auch regelmäßig zu wiederholen, um als analytische Grundlage für die Ableitung politisch-planerischer Empfehlungen dienen zu können.

Außerdem stellt die Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung nur einen Baustein innerhalb eines komplexeren städtischen Zielsystems zur Stärkung der Kernstadt als Wohnstandort dar. Weitere Bausteine können z.B. das „Wohnen im Alter“, „Strategien zur Stabilisierung benachteiligter Stadtteile“ oder – insbesondere in schrumpfenden Regionen – der „Stadtumbau“ sein. Die Kernstädte sollten ihrer Wohnungspolitik ein Gesamtprofil geben, indem sie in einem strategischen Konzept die ortsspezifisch relevanten Handlungsfelder, zukünftige Herausforderungen sowie Lösungsmöglichkeiten und deren Umsetzung benennen. Hierbei sind auch Wechselwirkungen und Synergieeffekte zwischen den ver-

schiedenen wohnungspolitischen Zielsetzungen aufzuzeigen und sowohl die gesamtstädtische wie auch eine quartiersbezogene Perspektive zu berücksichtigen.

Regionale Unterschiede in den Motivkonstellationen der Stadt-Umland-Wanderer bei der Strategieentwicklung berücksichtigen

Die Zusammenfassung der verallgemeinerbaren und regionsspezifischen Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung zeigt, dass sich die grundlegenden Muster der Stadt-Umland-Wanderung tendenziell verallgemeinern lassen, während sich in Bezug auf das Niveau der Stadt-Umland-Wanderung sowie die Motive der Stadt-Umland-Wanderer deutliche Unterschiede zeigen, die vorrangig auf die unterschiedliche Wirkung von Angebotsknappheiten und den begrenzten finanziellen Ressourcen der Haushalte als *constraints* bei der Wohnstandortwahl in Regionen mit angespannten bzw. entspannten Wohnungsmärkten zurückzuführen sind. Diese manifestieren sich insbesondere in der unterschiedlichen regionalen Bedeutung finanzieller Abwanderungsmotive (s.o.). In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten (bzw. schrumpfenden Regionen) sind Stadt-Umland-Wanderungen häufiger eine bewusste Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland, während sie in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten (bzw. wachsenden Regionen) immer noch eher auf ein quantitatives Versorgungsdefizit in bestimmten Teilsegmenten des Wohnungsmarktes zurückzuführen sind.

Generell sind daher vor allem in Regionen mit angespannten und entspannten Wohnungsmärkten unterschiedliche Herangehensweisen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung notwendig. In Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten ist weiterhin eine Ausdehnung des Wohnungsangebotes notwendig, insbesondere in jenen Teilsegmenten, in denen das kernstädtische Angebot von den Stadt-Umland-Wanderern als besonders knapp und teuer empfunden wird. Legt man die offenbarten Präferenzen der Stadt-Umland-Wanderer zugrunde, betrifft dies vor allem Einfamilienhäuser im Eigentumssegment. Eine Ausdehnung des Angebotes in den Kernstädten dient dabei auch der Dämpfung des in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten besonders ausgeprägten Preisgefälles zwischen Kernstadt und Umland. Hierzu eignen sich zunächst die seit langem etablierten Strategien der Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt, z.B. die Ausweisung von Bauland, verknüpft mit einer an soziale Kriterien gebundene Subventionierung des Eigentumserwerbs innerhalb der Kernstädte (vgl. Kapitel 2.4.2). Die Subventionierung des Eigentumserwerbs in der Stadt sollte dabei nicht auf den Erwerb von Bauland beschränkt werden, sondern z.B. auch den Eigentumserwerb im Bestand fördern (z.B. über die das Gebäudesanierungsprogramm der Bundesregierung (BMVBS o.J. c) ergänzende kommunale Programme zur energetischen Gebäudesanierung). Auch in wachsenden Regionen – bzw. angesichts der absehbaren demographischen Entwicklung vielfach treffender „noch wachsenden“ Regionen – sind diese einem planerischen Wachstumsparadigma (MÜLLER/SIEDENTOP 2004) zuzuordnenden Maßnahmen allerdings behutsam einzusetzen. So sollten die Kommunen insbesondere die mittel- und langfristigen Folgekosten einer

Siedlungserweiterung im Blick behalten sowie den Wohnungsneubau möglichst auf den Siedlungsbestand (Brachflächen) lenken.

Trotz solcher preisdämpfenden Maßnahmen können in Stadtregionen mit angespannten Wohnungsmärkten städtische Wohnstandorte häufig nicht mit Wohnstandorten im Umland konkurrieren, da sie – vor allem bezogen auf die reinen Wohnkosten –, immer noch teurer sind als vergleichbare Standorte im Umland. Über die rein quantitative Ausdehnung des Angebotes an Einfamilienhäusern in den Städten hinaus sind daher neue Lösungen zu entwickeln, die den finanziellen Restriktionen potenzieller Stadt-Umland-Wanderer Rechnung tragen. Hierbei erscheint es besonders wichtig, nicht nur auf Gegenstrategien zu setzen, die suburbane Wohnqualitäten in der Stadt kopieren und subventionieren. Dass solche Strategien nur bedingt erfolgreich sein können, zeigt sich insbesondere darin, dass für viele „beeinflussbare“ Stadt-Umland-Wanderer das „Standardreihenhaus am Stadtrand“ weder eine Alternative zu einem freistehenden Haus im Umland noch zu einem urbanen Wohnstandort darstellt (vgl. Kapitel 11.2). Eine Alternative zum Wohnen im Umland würden für diese Haushalte eher Angebote bieten, die typisch urbane Qualitäten mit einer ausreichend großen Wohnfläche und uneinsehbaren privaten bzw. halböffentlichen Freiräumen verbinden ohne dass es sich hierbei um ein großes und damit teures Grundstück handeln muss. Kommunikations- und Motivationsstrategien, denen in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten ein besonderes Potenzial zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung zugesprochen werden kann (s.u.), haben in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten hingegen nur einen ergänzenden Charakter, da sie einerseits bestehenden Knappheiten im Wohnungsangebot der Kernstädte in den von den potenziellen Stadt-Umland-Wanderern nachgefragten Marktsegmenten nichts entgegenzusetzen haben und andererseits ihre Wirksamkeit umso geringer ist, je höher das Bodenpreisgefälle in einer Region ist.

In Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten besteht mittlerweile auch innerhalb der Kernstädte in nahezu allen Wohnungsmarktsegmenten ein ausreichendes quantitatives Angebot, auch wenn dieses von den in das Umland abwandernden Haushalten häufig als zu teuer oder zu wenig attraktiv angesehen wird. Zwar ist in diesen Regionen der Anteil der Stadt-Umland-Wanderer, der seitens der Kernstädte potenziell „beeinflussbar“ ist, geringer, dafür erscheint es in diesen Regionen bereits mit vergleichsweise einfachen und für die Kernstädte kostengünstigen Mitteln möglich, potenzielle Stadt-Umland-Wanderer von einem Verbleib innerhalb der Kernstadt zu überzeugen. Da die Preisdifferenz zwischen Kernstadt und Umland in diesen Regionen häufig nur gering ist, kann Kommunikations- und Motivationsstrategien, welche die Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer im Hinblick auf die Kosten der Wohnstandortwahl adressieren, in diesen Regionen ein besonderes Erfolgspotenzial zugesprochen werden, da in diesen Regionen Preisunterschiede zwischen Kernstadt und Umland durch eine verbesserte Kostentransparenz nicht nur abgemildert, sondern häufig tatsächlich ausgeglichen werden können.

Neben finanziellen Motiven, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, haben in Regionen mit entspannten Wohnungsmärkten auch wohnumfeld- und wohnungsbezogene

Abwanderungsmotive einen vergleichsweise hohen Stellenwert (s.o.). Trotz eines generell entspannten Wohnungsmarktes in diesen Regionen besteht häufig ein *mismatch* zwischen dem städtischen Wohnungsbestand und den von wohnungssuchenden Haushalten nachgefragten Ausstattungs- und Wohnumfeldqualitäten. Wie in Kapitel 9.1 dargelegt, erlauben die empirischen Erkenntnisse dieser Arbeit leider kaum Aussagen darüber, worin die von den Stadt-Umland-Wanderern wahrgenommen Defizite im Wohnungsangebot und im Wohnumfeld der Kernstadt konkret bestehen (vgl. Fußnote 164 auf S. 202). Hierzu ist eine detailliertere Nachfrageanalyse notwendig. Die empirischen Erkenntnisse deuten aber zumindest an, dass in Bezug auf das Wohnungsangebot ein Mangel an großen Wohnungen bzw. Einfamilienhäusern mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis sowie in Bezug auf das Wohnumfeld, insbesondere in Leipzig, ein Mangel an ruhigen Wohnlagen besteht. Weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Wohnungsbestände und des Wohnumfeldes in diesen Regionen sollten diesen Aspekten Rechnung tragen. Die Einflussmöglichkeiten der Kommunen, Maßnahmen zur Aufwertung der Wohnungsbestände zu initiieren, sind allerdings begrenzt, da sie nicht Eigentümer der Bestände sind. In diesem Handlungsfeld kommt es daher darauf an, eine Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft zu initiieren, indem z.B. kombinierte Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes seitens der Kommunen und zur Aufwertung der Wohnungsbestände seitens der Wohnungswirtschaft durchgeführt werden. In Bezug auf das Wohnumfeld erscheinen vor allem Maßnahmen vielversprechend, die einer Reduzierung des Verkehrs- und Umgebungslärms dienen, beispielsweise Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Vermeidung von Durchgangsverkehr oder zum gezielten Lärmschutz an bekannten Lärmquellen.²⁰³

Gegenstrategien und -maßnahmen zur Stadt-Umland-Wanderung auf Zielgruppen ausgerichtet

Die Erkenntnisse dieser Arbeit zur Gruppe der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer zeigen, dass die wesentliche Zielgruppe, auf die Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderer ausgerichtet sein sollten, weiterhin Familienhaushalte sind, die ein Einfamilienhaus erwerben möchten. Aus Sicht der Kernstädte ist eine selektive Abwanderung dieser Gruppe auch als problematisch zu werten, da es sich bei Familien um eine Gruppe handelt, deren im Vergleich zu anderen städtischen Bevölkerungsgruppen hohes Sozialkapital (z.B. in Form sozialer Werte und kleinräumiger sozialer Netzwerke) eine wichtige Ressource für die Stadtentwicklung darstellt (SCHNUR 2008: 140). Außerdem binden sich Haushalte, die im Zuge einer Stadt-Umland-Wanderung Eigentum erwerben, langfristig an ihren neuen Wohnstandort im Umland. Gelingt es hingegen, diese von der Wahl

²⁰³ Diese Maßnahmen können auch dazu beitragen, dass bei einigen Haushalten gar nicht erst ein Umzugswunsch entsteht (Vermeidung externer Stressoren). So verdeutlichen die qualitativen Interviews, dass Haushalte, die Umgebungslärm als Umzugsauslöser benennen, einerseits ohne diese Lärmquelle gar nicht erst den Entschluss umzuziehen gefasst hätten und andererseits bei der Wohnstandortsuche besonders sensibel auf potenzielle Lärmquellen reagieren (z.B. M1, M17).

eines städtischen Wohnstandortes zu überzeugen, können diese langfristig an die Kernstadt gebunden werden.

Aus den empirischen Erhebungen lassen sich die wesentlichen Anforderungen von Familienhaushalten, die Eigentum erwerben, an ihren Wohnstandort ableiten:

- eine große Wohnfläche zu einem günstigen Preis
- eine Wohnung bzw. ein Haus mit einem privat nutzbaren Freiraum
- ein geschütztes und kinderfreundliches Wohnumfeld.

Diese finden sich einerseits in suburbanen Einfamilienhausquartieren bzw. ihrem Pendant am Stadtrand. Die Städte sollten darüber hinaus aber versuchen, urbane Alternativen hierzu auch im Geschosswohnungsbestand umzusetzen und mit typischen urbanen Qualitäten zu verknüpfen, da das Reihenhaus am Stadtrand gegenüber dem freistehenden Einfamilienhaus im Umland für viele Stadt-Umland-Wanderer weniger attraktiv zu sein scheint (s.o.).

Innerhalb der Gruppe der Familienhaushalte sind unter den Stadt-Umland-Wanderern vor allem Familien in der Expansionsphase, in denen das jüngste Kind maximal sechs Jahre alt ist. Gerade diesen Haushalten bieten nicht nur aus der Sicht der Stadt-Umland-Wanderer, sondern auch aus der Sicht der späteren Rückwanderer, suburbane Wohnstandorte gegenüber urbanen Wohnstandorten Vorteile. Diese Vorteile lassen aber mit zunehmenden Alter der Kinder nach bzw. sind in späteren Lebensphasen häufig sogar gar nicht mehr gegeben. Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl sollten daher die Standortanforderungen der Haushalte in einer Lebenszyklusbetrachtung für die vom Haushalt geplante Nutzungsdauer der Immobilie thematisieren. Dies kann dazu beitragen, dass die Haushalte den Erwerb von Wohneigentum in der familiären Expansionsphase nicht nur an den Standortanforderungen für diese gefühlte „Hauptlebensphase“ des Zusammenlebens als Familie orientieren, sondern den möglichen bzw. teilweise zum Zeitpunkt der Wanderungsentscheidung bereits absehbaren Wandel der Standortanforderungen im Lebensverlauf mitberücksichtigen, und kann auch implizieren, den Haushalten zu bedenken zu geben, die Entscheidung für die Wahl eines familiengerechten Wohnstandortes von der Entscheidung, Wohneigentum zu bilden, zu trennen, also z.B. zunächst für die Lebensphase mit kleinen Kindern zur Miete in das Umland zu ziehen und erst später Wohneigentum zu erwerben, welches andere Standortanforderungen erfüllt.

Maßnahmen zum „familienfreundlichen Wohnen“ sollten außerdem in eine städtische Gesamtstrategie zur „kinder- und familienfreundlichen Stadt“ eingebunden werden. Hierzu zählen z.B. ein attraktives Angebot an Kinderbetreuungsplätzen und ein qualitativ hochwertiges Bildungsangebot. Auch wenn es im Moment ratsam ist, kommunale Strategien und Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung auf Familienhaushalte auszurichten, ist zu bedenken, dass nichtsdestotrotz in der Hälfte der „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer-Haushalte keine Kinder leben. In den nächsten Jahren wird der Anteil der Familienhaushalte im Zuge der Alterung der Gesellschaft sowie der gesellschaftlichen Individualisierungs- und Heterogenisierungsprozesse in den Kernstädten und auch

unter den Stadt-Umland-Wanderern weiter abnehmen. Strategien zur Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort sollten daher nicht ausschließlich auf die Standortanforderungen von Familien zugeschnitten werden. Vielmehr müssen die Ansprüche dieser Zielgruppe im Kontext der Standortanforderungen aller relevanten Zielgruppen am städtischen Wohnungsmarkt, wie jener Haushalte, die immer schon eine Affinität zu städtischen Wohnstandorten aufweisen (z.B. Haushalten in der Ausbildung oder Berufsanfänger), oder der zunehmend bedeutender werdenden Gruppe der älterer Haushalte (bzw. genauer: der verschiedenen Zielgruppen unter älteren Haushalten), betrachtet werden. Um einen möglichen Wandel der Zielgruppen unter den Stadt-Umland-Wanderern vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Ausdifferenzierungsprozesse in der Strategieformulierung berücksichtigen zu können, ist es darüber hinaus notwendig, Wanderungsmotivstudien nach einigen Jahren zu wiederholen.

Adressierung der Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer in Kommunikations- und Motivationsstrategien

Kommunikations- und Motivationsstrategien tragen der begrenzten Rationalität der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl Rechnung, die sich in deren Informations- und Wahrnehmungslücken bei der Wohnstandortwahl widerspiegeln. Sie tragen dazu bei, die Informationsbasis der Haushalte auszuweiten und unterstützen sie in der Entscheidungsfindung. Letzteres trägt den begrenzten kognitiven Fähigkeiten des Menschen zur Informationsverarbeitung in komplexen Entscheidungssituationen Rechnung. Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl dienen damit der Objektivierung der Wohnstandortwahl der Haushalte. Sie können, ähnlich wie geänderte Anreizstrukturen (z.B. durch Subventionen), dazu beitragen, dass die potenziellen Stadt-Umland-Wanderer innerhalb der gegebenen Strukturen des regionalen Wohnungsmarktes anders handeln.²⁰⁴

Nach den empirischen Erkenntnissen dieser Arbeit erscheinen insbesondere Kommunikations- und Motivationsstrategien, welche die Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer im Hinblick auf die Kosten der Wohnstandortwahl adressieren, erfolgversprechend, da finanzielle Aspekte als das wesentliche Motiv der Haushalte, von der Kernstadt in das Umland zu ziehen, herausgestellt wurden. In die subjektive Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses einer Wohnstandortalternative, welches von den Stadt-Umland-Wanderern häufig als entscheidungsrelevant für die Wahl des neuen Wohnstandortes herausgestellt wird, werden von den Haushalten aber nicht alle wohnstandortbedingten Veränderungen ihrer Kosten mit einbezogen. Insbesondere eine Erhöhung der Mobilitätskosten bei einem Umzug von einem integrierten an einen nicht-integrierten Wohnstandort wird von den Haushalten deutlich unterschätzt (s.o.). Kommunikations-

²⁰⁴ Auch im Hinblick auf Kommunikations- und Motivationsstrategien geht es in dieser Arbeit nicht darum, konkrete Instrumente zu entwickeln, sondern aus den empirischen Erkenntnissen dieser Arbeit Rückschlüsse für die Entwicklung solcher Instrumente zu ziehen. Diese können z.B. genutzt werden, um die im Rahmen der REFINA-Forschung erarbeiteten Kommunikationsstrategien zur Wohnstandortwahl (s. diverse Beiträge in BOCK/HINZEN/LIBBE 2009) weiterzuentwickeln.

und Motivationsstrategien, die diese Wahrnehmungslücke adressieren, können dazu beitragen, dass die Haushalte in die subjektive Kalkulation des Preis-Leistungs-Verhältnisses ihres neuen Wohnstandortes ihre Mobilitätskosten stärker miteinbeziehen. Einerseits kann so die Standortentscheidungen des einzelnen Haushaltes näher an das erklärte Ziel der Haushalte, das Preis-Leistungs-Verhältnis des neuen Wohnstandortes zu optimieren, heranrücken, andererseits trägt dies dazu bei, dass sich das Wohnstandortverhalten der Haushalte insgesamt tendenziell zu Gunsten integrierter Wohnstandorte verschiebt.

Im Hinblick auf die Wirksamkeit von Kommunikations- und Motivationsstrategien, welche die Kosten der Wohnstandortwahl adressieren, sind vier Aspekte zu beachten. Erstens wirken diese nicht bei allen Haushalten, die das Preis-Leistungs-Verhältnis als entscheidungsrelevant für die Wahl ihres neuen Wohnstandortes benennen; denn dieses wird nicht nur auf der Kosten-, sondern gerade auch auf der Nutzen-Seite von den Haushalten subjektiv, einer alltagsweltlichen Logik folgend, bewertet. Zum einen sind insbesondere unter den „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern viele Haushalte, die typisch ländlichen bzw. suburbanen Qualitäten, wie z.B. einem sehr großen Grundstück oder bestimmten landschaftlichen Qualitäten, einen so hohen Stellenwert (Nutzen) beimessen, dass kaum ein städtischer Wohnstandort für diese überhaupt in Frage kommt. Zum anderen, und dies ist in diesem Kontext der entscheidendere Aspekt, verbuchen viele Haushalte ihre Mobilitätskosten nicht nur auf der Kosten-, sondern auch auf der Nutzen-Seite der Kalkulation des Preis-Leistungs-Verhältnisses des Wohnstandortes. Für Haushalte, die gegenüber dem Besitz eines Pkw eine eher pragmatische Einstellung haben (notwendiger Gebrauchsgegenstand), stellt die Anschaffung eines Zweit-Pkw mit dem Umzug vor allem einen Kostenfaktor dar. Für Haushalte, die einen Zweit-Pkw aber auch als Status-Symbol betrachten oder unabhängig von den Mobilitätsalternativen, die ihnen ihr Wohnstandort bietet, jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen können wollen, stiftet dieser zusätzlich zu den Kosten auch einen Nutzen, der in die Berechnung des Preis-Leistungs-Verhältnisses eines Wohnstandortes mit einem bestimmten Wert einfließt. Für letztere stellt auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mobilitätskosten die Wahl eines in Bezug auf die Wohnkosten günstigeren nicht-integrierten Wohnstandortes ggf. eine subjektiv rationale Entscheidung dar. Diese Haushalte sind für entsprechende Kommunikationsstrategien nicht zugänglich. Die qualitativen Interviews zeigen diesbezüglich, dass gerade unter den Rückwanderern viele Haushalte sind, die ein Auto eher als notwendigen Gebrauchsgegenstand bewerten, während unter den befragten Stadt-Umland-Wanderern, unabhängig davon, ob sie als „beeinflussbar“ oder „nicht beeinflussbar“ angesehen werden, beide Gruppen vertreten sind. Auch zeigen die Ergebnisse der qualitativen Interviews mit den Stadt-Umland-Wanderern, dass eine tatsächliche Kostensteigerung bei den Mobilitätskosten im Zuge des Umzugs vor allem Haushalte betrifft, die als „klassische“ Stadt-Umland-Wanderer weiterhin die Kernstadt als wesentlichen räumlichen Bezugspunkt haben, während für andere Haushalte Kostensteigerungen bei den Mobilitätskosten gegenüber dem alten Wohnstandort kaum ins Gewicht fallen. Insofern kann Kommunikations- und Motivationsstrategien nicht grundsätzlich eine Wirksamkeit im Hinblick auf alle Stadt-Umland-Wanderer, welche aus Kostengründen in das Umland ziehen, zugesprochen

werden, sondern diese sprechen eher bestimmte Zielgruppen bzw. Nischen unter den „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderern an.

Zweitens kann ihre Wirksamkeit als umso höher eingeschätzt werden, je geringer die Preisdifferenz zwischen Kernstadt und Umland ist. Die bisher auf der Makroebene durchgeführten Modellrechnungen zur integrierten Betrachtung von Wohn- und Mobilitätskosten wurden für Regionen mit einem hohen Immobilienpreisniveau und ausgeprägten Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland durchgeführt. Selbst für diese Regionen zeigen die Modellrechnungen, dass die Wohnkostenvorteile im Umland durch zusätzliche Mobilitätskosten an nicht-integrierten Wohnstandorten zumindest erheblich nivelliert werden. In niedrigpreisigen Regionen mit geringerem Preisgefälle wird der Effekt, dass Wohnkostenvorteile im Umland durch höhere Mobilitätskosten „aufgezehrt“ werden, noch ausgeprägter sein (ALBRECHT/KAISER/MARGGRAF 2008: 97). Betrachtet man die Wirksamkeit von Kommunikations- und Motivationsstrategien im Kontext der sich ändernden Rahmenbedingungen, unter denen Sub- und Reurbanisierungsprozesse in Stadtregionen verlaufen, so wird ihr Wirkpotenzial zukünftig in allen Regionen weiter steigen: Hierfür sprechen vor allem die gegenüber den allgemeinen Lebenshaltungskosten deutlich überproportional steigenden Mobilitäts- und Energiekosten (vgl. Kapitel 2.2.3).²⁰⁵

Drittens können sie insofern nur einen ergänzenden Charakter zu anderen Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung haben, als sie nur auf der Nachfrageseite des Wohnungsmarktes wirken. Aus den empirischen Erhebungen wird deutlich, dass in allen Regionen zumindest in Teilssegmenten des Wohnungsmarktes Knappheiten im Wohnungsangebot in den Kernstädten bestehen. Kommunikationsstrategien können zwar dazu beitragen, dass die Haushalte bereit sind, zugunsten eines integrierten Wohnstandortes mehr Geld, welches sie an anderer Stelle einsparen (Mobilitätskosten), für das Wohnen ausgeben, als sie es ohne solch ein Instrument getan hätten; übersteigt aber im Marktsegment, in dem sie suchen, die Nachfrage das Angebot, werden einige Haushalte dennoch gezwungen sein, auf einen Wohnstandort im Umland auszuweichen.

Viertens entstehen den Haushalten unabhängig von ihren Wahrnehmungslücken in Bezug auf die Kosten der Wohnstandortwahl an nicht-integrierten Wohnstandorten tatsächliche Kostenvorteile gegenüber einem integrierten Wohnstandort, die auf falsche staatliche Anreizstrukturen (z.B. Entfernungspauschale) sowie eine mangelnde Internalisierung der externen Kosten einer dispersen Siedlungsentwicklung zurückzuführen sind. In Bezug auf die Wohnkosten werden beispielsweise die Infrastrukturfolgekosten einer dispersen Siedlungsentwicklung nicht den Haushalten, die einen nicht-integrierten Wohnstandort wählen, angelastet, sondern von der Allgemeinheit der Steuerzahler bzw. Nutzern der Infrastrukturnetze getragen (SCHILLER/GUTSCHE 2009: 206ff.; vgl. ausführlich Kapitel 3.4),

²⁰⁵ Generell handelt es sich hierbei um einen schleichenden Anstieg. Dieser weist aber zeitweise eine hohe Volatilität auf, so dass immer wieder Preissprünge zu beobachten sind (besonders ausgeprägt z.B. im Sommer 2008 oder im Winter 2010/11), in denen das Thema „Benzinpreise“ auch eine verstärkte Aufmerksamkeit in den Medien erfährt. Diese Zeitfenster sind im besonderen Maße geeignet, Kommunikations- und Motivationsstrategien zur Wohnstandortwahl bzw. generelle Kampagnen zur Bewusstseinsbildung für die Kosten der Wohnstandortwahl zu lancieren.

und auch die externen Kosten der Pkw-Nutzung werden nicht dem einzelnen Autofahrer angerechnet, sondern an die Allgemeinheit und spätere Generationen externalisiert (SCHLAG/SCHADE 2007: 28). Insofern fallen die individuelle und kollektive Kosten-Nutzen-Betrachtung der Wahl eines nicht-integrierten Wohnstandortes auch „objektiv“ auseinander. Diesem ist nur durch den Abbau dieser falschen Anreizstrukturen, nicht aber durch Kommunikations- und Motivationsstrategien entgegenzuwirken.

Neben den Wahrnehmungslücken in Bezug auf die Veränderung der Mobilitätskosten sollten Kommunikations- und Motivationsstrategien auch die übrigen im Rahmen dieser Arbeit identifizierten Informations- und Wahrnehmungslücken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl adressieren (s.o.). Weitere Inhalte solcher Instrumente sollten beispielsweise sein:

- *Lebenszyklusbetrachtung der Kosten und Nutzen eines Wohnstandortes:* Diese trägt der Tatsache Rechnung, dass es sich bei Wohnstandortentscheidungen i.d.R. um langfristige Entscheidungen handelt. Sie implizieren neben einer Kalkulation der kurzfristig mit dem Umzug wirksam werdenden Veränderung der Wohn- und Mobilitätskosten auch eine Betrachtung der langfristig mit der Wahl eines Wohnstandortes verbundenen Kosten und des Nutzens über den vom Haushalt geplanten Nutzungszeitraum der Immobilie. In Bezug auf die Kosten sollte diese z.B. die Wertentwicklung von Immobilien in unterschiedlichen Lagen sowie die Tatsache, dass sich bei einem Eigentumserwerb die gezahlten Wohnkosten zum Teil in einer Akkumulation von Kapital niederschlagen, während es sich bei den gezahlten Mobilitätskosten um laufende Kosten handelt, thematisieren. Auf der Nutzenseite ist vor allem der mögliche Wandel der Standortanforderungen der Haushaltsmitglieder im Lebensverlauf (s.o.) zu adressieren.
- *Vermittlung der Vorteile urbaner Wohnstandorte:* In Wohnstandortentscheidungen sind i.d.R. vorrangig die Anforderungen der Haushalte an die Wohnung sowie deren direktes Wohnumfeld entscheidungsrelevant. Nur unzureichend berücksichtigt werden hingegen die generellen Vor- und Nachteile urbaner und suburbaner Wohnstandorte. Dies sollten in den Kommunikations- und Motivationsstrategien adressiert werden. So erleichtern urbane Wohnstandorte aufgrund „kurzer Wege“ und flexiblerer Betreuungsangebote häufig die Vereinbarkeit von Familie und Beruf (vgl. Kapitel 2.2.3.2). Generell bieten sie den Haushalten die Möglichkeit, flexibler auf absehbare Änderungen von Standortanforderungen (s.o.) sowie unvorhersehbare Ereignisse, wie z.B. den notwendigen Wechsel eines Arbeitsplatzes, zu reagieren, indem sie Alternativen ermöglichen (z.B. einen Umstieg vom Pkw auf den ÖV im Alter oder bei steigenden Energiepreisen).

12.3 Weiterer Forschungsbedarf

Die empirischen Analysen dieser Arbeit konnten dazu beitragen, einige Forschungslücken in Bezug auf die Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern zu schließen. Im Verlauf der Bearbeitung hat sich aber auch ein weiterer Forschungsbedarf sowie ein politisch-planerischer Handlungsbedarf im Themenfeld der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen im Allgemeinen sowie in Bezug auf die Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer im Speziellen gezeigt. Die wesentlichen Aspekte werden im Folgenden kurz umrissen.

Planungstheoretische Perspektive auf die Steuerung der Flächenneuanspruchnahme in Stadtregionen

Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sind aus einer politisch-normativen Perspektive als ein Bestandteil einer Strategie zur aus gesamtgesellschaftlicher Sicht notwendigen Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme anzusehen. In den letzten Jahren wurden in zahlreichen anwendungsorientierten Forschungsprojekten, insbesondere im Rahmen der REFINA-Forschung (vgl. PROJEKTÜBERGREIFENDE BEGLEITUNG REFINA o.J. a), neue Instrumente zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme entwickelt und in Modellvorhaben geprüft und umgesetzt. Diese adressieren jeweils spezifische Teilaspekte des Prozesses der Siedlungsentwicklung. Bisher liegen allerdings nur wenige Arbeiten vor, die sich einer Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme aus einer planungstheoretischen Perspektive nähern²⁰⁶ und die geeignet sind, ein umfassendes Bild davon zu zeichnen, wie der emergente Prozess der Wohnsiedlungsentwicklung in Stadtregionen in der Summe „funktioniert“ und welches es auch erlaubt, die möglichen Wirkungsweisen von Instrumenten zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme im Zusammenhang zu betrachten.

Mit dem Fokus dieser Arbeit auf Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung einerseits und der Analyse der Handlungslogiken der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl andererseits konnte ein kleiner, wenn auch wesentlicher, Teilausschnitt der Prozesselemente einer regionalen Strategiebildung (WIECHMANN 2008, vgl. Kapitel 3.1.2) umfassend aus einer Mikroperspektive analysiert werden. Der Fokus lag damit auf der Analyse der Handlungslogiken einer Akteursgruppe, die ein „autonomes strategisches Verhalten“, welches dem „strategischen Konzept“ einer Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung bzw. – weiter gefasst – einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme entgegenläuft. Dieser Blick auf die Siedlungsentwicklung in Stadtregionen ist zu erweitern. Es ist notwendig, auch die Handlungslogiken der weiteren Akteure, welche mit unterschiedlichen Zielen und einer unterschiedlichen Handlungsmacht ein auto-

²⁰⁶ Zu nennen sind insbesondere die Arbeiten von SCHILLER und GUTSCHE (2009) zum Kostenparadoxon der Baulandentwicklung (vgl. Kapitel 3.4) sowie von KLEMM (2009) zum Steuerungsverständnis der öffentlichen Akteure in Bezug auf die Siedlungsentwicklung unter den Bedingungen des Demographischen Wandels.

nomes strategisches Verhalten im Hinblick auf den Prozess der Wohnsiedlungsentwicklung zeigen, ebenso wie die weiteren Prozesselemente der Strategiebildung sowie deren wechselseitige Einflüsse und Interdependenzen empirisch zu erfassen.²⁰⁷ So können die wesentlichen Stellschrauben für politisch-planerische Eingriffsmöglichkeiten in den Prozess der Wohnsiedlungsentwicklung benannt werden. Dies kann der Beurteilung der Effizienz und Effektivität der derzeit diskutierten Instrumente zur Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme dienen und Möglichkeiten zu deren Justierung und Bündelung aufzeigen.

Ausdifferenzierung der räumlichen und demographischen Entwicklungsprozesse in Stadtregionen

Während sich in der Vergangenheit mit der Suburbanisierung, dem bedeutendsten Trend einer fordistischen Stadtentwicklung (FRANK 2010), ein vorherrschender räumlicher Entwicklungstrend innerhalb der Stadtregionen ausmachen ließ, ist die Situation seit einigen Jahren wesentlich vielschichtiger und damit unübersichtlich. Dementsprechend kontrovers werden die sich derzeit in den Stadtregionen vollziehenden Entwicklungsprozesse in den Planungswissenschaften diskutiert. Nach derzeitigem Erkenntnisstand führen die vielfältigen Einflussfaktoren, welche eine Attraktivität urbaner bzw. suburbaner Wohnstandorte bedingen, in der Summe zu einer weiteren Abschwächung der Stadt-Umland-Wanderung bei gleichzeitiger neuer Attraktivität der Kernstädte als Wohnstandort – nicht aber zu einer Reurbanisierung „als Selbstläufer“ (vgl. Kapitel 2.2). Jenseits dieser Erkenntnisse zeigen die Ausführungen dieser Arbeit aber einen weiteren Forschungsbedarf im Hinblick auf die Ausdifferenzierung der räumlichen und demographischen Entwicklungsprozesse in Stadtregionen auf. Dieser betrifft insbesondere neue theoretische Erklärungsansätze zur Siedlungsentwicklung in Stadtregionen: In der Vergangenheit ließen sich die demographischen und siedlungsstrukturellen Entwicklungsprozesse in Stadtregionen angemessen mit dem Phasenmodell der Stadtentwicklung nach VAN DEN BERG et al. (1982, vgl. Abbildung 2 auf S. 9) erklären. Verschiedene Befunde deuten darauf hin, dass dieses Modell jedoch kein geeigneter Erklärungsansatz für die derzeit zu beobachtenden Entwicklungsprozesse in den Stadtregionen ist. Insbesondere die Heterogenität der Entwicklungen in den Stadtregionen bzw. die Gleichzeitigkeit von Suburbanisierungs- und Reurbanisierungsprozessen wie auch ein kleinräumiges Nebeneinander von Wachstums- und Schrumpfungprozessen innerhalb der Stadtregion lassen sich nicht im Einklang mit diesem Modell erklären, da dieses von nacheinander verlaufenden Entwicklungsphasen ausgeht bzw. eine Gleichzeitigkeit mehrerer Entwicklungsphasen sogar ausschließt, da die beschriebenen Phasen aus dem Verhältnis von Bevölkerungsentwicklung in Kern und Umland im Zeitverlauf resultieren (BURDACK/HESSE 2006: 391). Neue theoretische Erklärungsansätze zur Siedlungsentwicklung in Stadtregionen müssen der Vielschichtigkeit des post-fordistischen Phänomens der „Renaissance der Städte“ gerecht werden. Sie müssen

²⁰⁷ Dies muss, um empirisch umsetzbar zu sein, notwendigerweise auf einer abstrakteren Ebene geschehen als der sehr detaillierte Blick auf einen Teil eines Prozesselementes in dieser Arbeit.

ein kleinräumiges Nebeneinander von teils widersprüchlichen Entwicklungstendenzen adressieren und die Wirkmechanismen hinter den verschiedenen Teilprozessen hinterfragen, um der räumlichen Planung eine Grundlage bieten zu können, flexibel auf die verschiedenen Entwicklungsprozesse innerhalb der Stadtregionen reagieren zu können.

Veränderungen der Standortanforderungen der Stadt-Umland-Wanderer während des Entscheidungsprozesses

Das politische Erkenntnisinteresse an Wanderungsmotivstudien liegt in den raumwirksamen Handlungsfolgen der Wanderungsentscheidungen der Stadt-Umland-Wanderer. Diese ergeben sich aus den letztendlich für die Wahl eines bestimmten Wohnstandortes relevanten Standortkriterien, die sich angemessen über eine *ex post*-Befragung erheben lassen (Kapitel 4.2). Aus wissenschaftlicher Sicht weist die *ex post*-Erhebung des Entscheidungsprozesses von Haushalten bei der Wohnstandortwahl, selbst wenn diese über qualitative Tiefeninterviews erfolgt, aber eine wesentliche Einschränkung auf. Über diese ist es nur in Ansätzen möglich, den Wandel von Standortanforderungen während der Wohnstandortsuche zu erfassen, da einerseits die Haushalte schon bei der Definition der Anforderungen, die sie an den neuen Wohnstandort stellen, Ressourcen und *constraints* in gewissen Umfang antizipieren (z.B. werden Wohnalternativen die außerhalb des finanziell Erreichbaren liegen, gar nicht erst als Präferenz benannt) sowie andererseits häufig die Kriterien, die die letztendlich gewählte Alternative in besonderem Maße erfüllt, über- und zunächst wichtige Kriterien, die diese vielleicht nicht erfüllt, unterbewerten (Phänomen der nachträglichen Rationalisierung, vgl. Kapitel 3.3.3 und Kapitel 9.3.2). Um zu erheben, wie sich die Standortanforderungen der Haushalte während der Wohnstandortsuche tatsächlich verändern, wäre ein gänzlich anderes Untersuchungsdesign notwendig, bei dem die Haushalte während der Wohnstandortsuche in einer Längsschnittuntersuchung begleitet werden (WEICHHART 1987: 193). Da es nicht möglich ist, die Grundgesamtheit jener Haushalte zu bestimmen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einer Stadtregion nach einem neuen Wohnstandort suchen, ist es nicht möglich, diese Gruppe in einer repräsentativen Panel-Erhebung zu befragen. Es ist aber möglich, einzelne Probanden über Wohnungsmakler oder einen Aufruf in der Lokalpresse zu akquirieren und über ein qualitatives Erhebungsdesign (teilnehmende Beobachtung sowie regelmäßig problemzentrierte Interviews zu den Standortanforderungen während der Wohnstandortsuche) zu befragen. Solch ein Untersuchungsdesign, in dem die Wohnstandortentscheidung als „persönliches Projekt“ eines Haushaltes analysiert wird, erlaubt eine angemessene Rekonstruktion der Wechselwirkungen zwischen Zielformulierung, Handlungsschritten und Lernprozessen während der Wohnstandortsuche (ebenda: 112, 118).

Stadtregionale Perspektive auf Suburbanisierungsprozesse

Wohnungssuchende orientieren sich nicht nur am Wohnungsangebot einer Stadt, sondern am Wohnungsangebot einer gesamten Region. Die Stadtregion als Aktionsraum der Bevölkerung deckt sich nicht mit den an administrativen Grenzen orientierten politischen Ent-

scheidungsräumen. Aus der Perspektive der Kernstädte, die bei der Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung vor allem darauf abzielen, ihre Einwohnerzahl und damit auch ihre Einnahmen, insbesondere aus der Einkommenssteuer und den Schlüsselzuweisungen des kommunalen Finanzausgleich, zu beeinflussen, bleiben die administrativen Grenzen bzw. der „Stadt-Umland-Gegensatz“ der zweckmäßige räumliche Bezugspunkt. Aus einer analytisch-wissenschaftlichen Perspektive erscheint es hingegen erforderlich, Wanderungsströme und die dahinterliegenden Entscheidungsprozesse der umziehenden Haushalte losgelöst von den administrativen Grenzen, orientiert an raumstrukturellen Gegebenheiten, zu erforschen (DITTRICH-WESBUER/OSTERHAGE 2008b, vgl. Kapitel 2.4.1). Dies ist auch notwendig, da aus einer gesamtgesellschaftlichen Perspektive eine Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung als ein Bestandteil einer Strategie zur Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme anzusehen ist (s.o.). In deren Fokus steht weniger der Wanderungssaldo zwischen den Gemeinden einer Stadtregion, sondern diese zielt darauf, überall in der Stadtregion, auch in den Kernstädten, die Wohnungsnachfrage auf den Siedlungsbestand zu lenken (Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung). Nicht nur die Analyse der Muster und Motive der Wanderungen innerhalb einer Stadtregion sollte daher losgelöst von den administrativen Grenzen erfolgen, sondern auch Steuerungsansätze zur Wohnsiedlungsentwicklung in der Stadtregion sollten interkommunal abgestimmt werden und sich am regionalen Bedarf an Wohnraum und Wohnfolgeinfrastrukturen orientieren. Dies ist insbesondere in schrumpfenden Regionen geboten, da eine am Wachstumsparadigma orientierte Politik, welche nur die kurzfristigen Interessen der eigenen Kommune – welche sich häufig immer noch im Ziel, die Einwohnerzahl zumindest konstant zu halten, manifestieren – in den Blick nimmt, nur zu Lasten der Nachbargemeinden erfolgreich sein und in einer insgesamt schrumpfenden Region leicht in einer ruinösen Konkurrenz endet, die allen Beteiligten schadet (BLOTEVOGEL/MÜNTER 2010).

Eine stadtregionale Perspektive auf die Wohnsiedlungsentwicklung schließt auch ein, sich mit den durch die Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte geschaffenen Strukturen auseinanderzusetzen. Ein Forschungs- und Handlungsbedarf besteht insbesondere darin, die Raumstrukturen in Suburbia an die Herausforderungen der gesellschaftlichen Megatrends „Demographischer Wandel“ und „Klimawandel“ anzupassen. Beispielsweise haben die Bezieher der in der ersten Hochphase der Suburbanisierung errichteten suburbanen Einfamilienhausquartiere mittlerweile das Seniorenalter erreicht. Die planerischen Herausforderungen, die mit der kollektiven Alterung in suburbanen Einfamilienhausgebieten verbunden sind, entstehen vor allem aus der Diskrepanz zwischen den Wohnbedürfnissen älterer Menschen und ihrer Wohnsituation in suburbanen Einfamilienhausgebieten, welche sowohl im Wohnungsbestand wie auch im Wohnumfeld zahlreiche Defizite hinsichtlich einer altersgerechten Gestaltung aufweisen.

Quellenverzeichnis

- ad hoc AK „Kommunal Finanzen“ – Gemeinsamer ad-hoc Arbeitskreis „Kommunal Finanzen“ von ARL und DASL (Hrsg.) (2010): *Empfehlungen zur Reform der Gemeindefinanzen*. http://www.arl-net.de/pdf/forschung/AAK_KommunalFinanzen/Empfehlungen_ARL_DASL_KommunalFinanzen.pdf (Zugriff am 03.10.2010).
- Albrecht, Martin; Kaiser, Andreas; Marggraf, Ulrike (2008): *Wohnstandortwahl, Mobilitätskosten und Klimawandel. Empirische Ergebnisse aus dem REFINA-Forschungsprojekt „Kostentransparenz“*. In: *RaumPlanung*, 137, 93-98.
- Albrecht, Martin; Krüger, Thomas; Marggraf, Ulrike (2009): „Einmal im Leben...“ *Informationen für private Haushalte über die Folgekosten neuer Wohnstandorte mit Hilfe des WoMo-Rechners*. In Bock, S.; Hinzen, A.; Libbe, J. (Hrsg.): *Nachhaltiges Flächenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Ansätze und Beispiele aus dem Förderschwerpunkt REFINA*. Berlin, 145-154. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band IV.
- Albrecht, Susanne; Klagge, Britta (2008): *Arbeitsmärkte im Umbruch – Erosion der Erwerbsgesellschaft*. In: *Geographische Zeitschrift* 96, 1+2, 1-20.
- Allmendinger, Philip (2009): *Planning theory*. Basingstoke.
- Alonso, William (1964): *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge/Massachusetts.
- Altrock, Uwe (2008): *Strategieorientierte Planung in Zeiten des Attraktivitätsparadigmas*. In: Hamedinger, A.; Breidfuss, A.; Dangschat, J.S.; Frey, O. (Hrsg.): *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Wiesbaden, 61-86.
- Apel, Dieter (2005): *Wege aus der staatlich subventionierten Suburbanisierung – Zum politischen Umgang mit automobilorientierten Siedlungsstrukturen*. In: *RaumPlanung*, 119, 57–60.
- Arbeitsgemeinschaft „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ (Hrsg.) (2008): *Siedlungsentwicklung und Mobilität*. München. <http://www.pv-muenchen.de/aktuell/sum.htm> (Zugriff am 22.12.2008).
- Aring, Jürgen (1999): *Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die regionale Planung und Steuerung*. Hannover. = Arbeitsmaterial der ARL, 262.
- Aring, Jürgen (2002): *Ausmaß und Folgen der Suburbanisierung – Stadt-Umland-Wanderung in Nordrhein-Westfalen. Gutachten im Auftrag der Enquetekommission „Zukunft der Städte in NRW“ des Landtags Nordrhein-Westfalen*. Bonn. http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/GB_I/1.1/EK/EKALT/13_EK1/EKZukunftStadteNRW_Empirica_Suburbanisierung_2002.pdf (Zugriff am 06.07.2005).
- Aring, Jürgen (2005): *Bodenpreise und Raumentwicklung*. In: *Geographische Rundschau* 57, 3, 28-34.
- Aring, Jürgen; Herfert, Günter (2001): *Neue Muster der Wohnsuburbanisierung*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, 43-56.
- Aring, Jürgen; Reuther, Iris (Hrsg.) (2008): *Regiopolen. Die kleinen Großstädte in Zeiten der Globalisierung*. Berlin.
- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1999): *Die Region ist die Stadt*. Hannover. = Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, 206.
- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2009): *Klimawandel als Aufgabe der Regionalplanung*. Hannover. = Positionspapiere der ARL, 81.
- Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Plinke, Wulff; Weiber, Rolf (2003): *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin.
- Baedeker, Karl (Hrsg.) (1978): *Münster. Stadtführer*. Freiburg/Breisgau.

- Bähr, Jürgen (2004): *Bevölkerungsgeographie*. Stuttgart.
- Bathelt, Harald; Glückler, Johannes (2003): *Wirtschaftsgeographie. Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive*. Stuttgart.
- Bauer, Uta; et al. (2006): *Spezifische Entscheidungsprozesse bei den Akteuren*. In Gutsche, J.-M.; Kutter, E. (Hrsg.): *Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume*. Berlin, 63-87.
- Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim; Schwarze, Björn; Wohltmann, Heike (2009): *Wohnstandortwahl privater Haushalte: Flächensparen durch bessere Informationen?* In Bock, S.; Hinzen, A.; Libbe, J. (Hrsg.): *Nachhaltiges Flächenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Ansätze und Beispiele aus dem Förderschwerpunkt REFINA*. Berlin, 121-132. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band IV.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2005a): *INKAR 2004 - Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung*. Elektronische Ressource. Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2005b): *Raumordnungsbericht 2005*. Bonn. = Berichte, 21.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007a): *Baulandpreise 2005*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 65, 3, o.S. (Zeitschriftenrücken).
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007b): *Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006*. Bonn = Berichte, 27.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2008): *Raumordnungsprognose 2025*. BBR-Berichte KOMPAKT. Bonn. = BBR-Berichte KOMPAKT, 2/2008.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (o.J. a): *Stadtregionen*. <http://www.bbr.bund.de/index.html?raumordnung/stadtregionen/stadtregionen.htm> (Zugriff am 05.08.2005).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009a): *INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung*. Elektronische Ressource. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009b): *Raumordnungsprognose 2025/2050. Bevölkerung, private Haushalte, Erwerbspersonen*. Bonn. = Berichte, 29.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2010): *Gebietsreformen – politische Entscheidungen und Folgen für die Statistik*. Bonn. = BBSR-Berichte KOMPAKT, 6/2010.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (o.J.): *Laufende Raumbearbeitung – Raumabgrenzungen: Siedlungsstrukturelle Kreistypen*. http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbearbeitung/Werkzeuge/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 25.01.2011).
- Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hrsg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden.
- Benz, Arthur; Lütz, Susanne; Schimank, Uwe; Simonis, Georg (Hrsg.) (2007): *Handbuch Governance. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendungsfelder*. Wiesbaden.
- Benz, Arthur; Dose, Nicolai (Hrsg.) (2010): *Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Eine Einführung*. Wiesbaden.
- Berkner, Andreas (2005): *Leipzig im Zentrum der „neuen Wasserlandschaft Mitteldeutschlands“*. In: Schmidt, H.; Kühne, A. (Hrsg.): *Der Leipzig-Atlas. Unterwegs in einer weltoffenen Stadt am Knotenpunkt zwischen West- und Osteuropa*. Köln, 142-143.
- BiB – Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg.) (2008): *Bevölkerung. Daten, Fakten, Trends zum demographischen Wandel in Deutschland*. Wiesbaden. http://www.bib-demographie.de/cln_050/nn_749852/SharedDocs/Publikationen/DE/Download/Broschueren/bev3_2008,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/bev3_2008.pdf (Zugriff am 09.05.2008).

- Bleck, Markus (2005): *Stadt-Umland-Wanderungen in Nordrhein-Westfalen. Eine Meta-Analyse*. Magisterarbeit, Universität Köln. <http://www.demografie-und-raum.nrw.de/download/magisterarbeit-bleck.pdf> (Zugriff am 08.06.2008).
- Blotevogel, Hans H.; Münter, Angelika (2010): *Demographischer Wandel im Ruhrgebiet: Reurbani-sierung unter Schrumpfungsbedingungen*. In: Fehlemann, K.; Reiff, B.; Roters, W.; Wolters-Krebs, L. (Hrsg.): Charta Ruhr. Denkanstöße und Empfehlungen für polyzentrale Metropolen. Essen, o.S. (auf CD-Rom).
- Blotevogel, Hans H.; Jeschke, Markus A. (2003): *Stadt-Umland-Wanderung im Ruhrgebiet. Abschluss-bericht zu dem Forschungsprojekt gefördert durch den Kommunalverband Ruhrgebiet*. Duisburg. <http://www.rvr-online.de/import/wirtschaft/Endbericht.pdf> (Zugriff 23.05.2005).
- Blotevogel, Hans H.; Schulze, Kati (2009): *Zum Problem der Quantifizierung der Metropolfunktionen deutscher Metropolräume*. In: Knieling, J. (Hrsg.): Metropolregionen – Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Hannover, 30-58. = Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3.
- BMF – Bundesministerium der Finanzen (Hrsg.) (o.J.): *Fragen und Antworten zum Wohn-Riester. Mit dem Eigenheim für das Alter vorsorgen*. http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_55118/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Alter_und_Vorsorge/Altersvorsorge/113_Wohnriester_FA_Q.html?_nnn=true (Zugriff am 22.01.2011).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (o.J. a): *Das For-schungsprogramm Stadtverkehr*. <http://www.fops.de/index.shtml> (Zugriff am 04.08.2009).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (o.J. b): *Energieaus-weise – Wärmeschutz beim Wohnungsbau wird transparenter*. http://www.bmvbs.de/DE/Bauen_Und_Wohnen/EnergieeffizienteGebaeude/Energieausweis/energieausweis_node (Zugriff am 16.12.2010).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (o.J. c): *CO2-Gebäudesanierung - Energieeffizient Bauen und Sanieren*. http://www.bmvbs.de/DE/BauenUndWohnen/EnergieeffizienteGebaeude/Gebaeudesanierung/gebaeudesanierung_node.html (Zugriff am 16.02.2009).
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2008): *Stadtentwick-lungsbericht 2008. Neue urbane Lebens- und Handlungsräume*. Berlin.
- BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (o.J.): *Der Weg zur eigenen Wohnung mit Hilfe der Eigenheimzulage (Stand 1. Juli 2002)*. www.bmvbw.de (Zugriff am 17.06.2003).
- Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens (2009b): *Nachhaltiges Flächenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Einleitung*. In: Bock, S.; Hinzen, A.; Libbe, J. (Hrsg.): Nachhaltiges Flä-chenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Ansätze und Beispiele aus dem Förderschwerpunkt REFINA. Berlin, 11-26. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band IV.
- Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens (Hrsg.) (2009a): *Nachhaltiges Flächenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Ansätze und Beispiele aus dem Förderschwerpunkt REFINA*. Berlin. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band IV.
- Bodenschatz, Harald (2001): *Himmel und Hölle: Suburbia in Deutschland*. Vortrag in der Reihe Oetken-Dialog am 20.06.2001 in Oldenburg. Oldenburg. http://www.oetken.de/Aktuelles/Dialog/himmel_hoelle_vortrag.pdf (Zugriff am 07.02.2006).
- Borcherding, Katrin; Rohrmann, Bernd (1992): *Urteils- und Entscheidungsprozesse zur Wohnum-welt*. In: Pawlik, K.; Stapf, K.H. (Hrsg.): Umwelt und Verhalten. Perspektiven und Ergebnisse ökopsychologischer Forschung. Bern, 217-244.
- Bortz, Jürgen (2005): *Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler*. Heidelberg.
- Bortz, Jürgen; Döring, Nicola (2006): *Forschungsmethoden und Evaluation. Für Human- und Sozial-wissenschaftler*. Heidelberg.
- Boudon, Raymond (1979): *Widersprüche sozialen Handelns*. Darmstadt.

- Boustedt, Olaf (1953): *Die Stadtregion. Ein Beitrag zur Abgrenzung städtischer Agglomerationen*. In: Allgemeines statistisches Archiv 37, 13-26.
- Boyle, Paul J.; Halfacree, Keith; Robinson, Vaughan (1998): *Exploring Contemporary Migration*. Harlow/Essex.
- Brake, Klaus (2001): *Neue Akzente der Suburbanisierung – Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, 15-26.
- Brake, Klaus (2005): *Der suburbane Raum als Standorttyp*. In: Sieverts, T.; Brake, K.; Einacker, I.; Mäding, H. (Hrsg.): *Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt*. Wuppertal, 9-44. = *Zwischenstadt*, 3.
- Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (2001a): *Suburbanisierung in Deutschland – Aktuelle Tendenzen*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, 7-14.
- Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter (Hrsg.) (2001b): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen.
- Brauer, Kerry U. (2007): *Wohnen, Wohnformen, Wohnbedürfnisse. Soziologische und psychologische Aspekte in der Planung und Vermarktung von Wohnimmobilien*. Wiesbaden.
- Braun, Dietmar (1995): *Handlungstheorien*. In: Nohlen, D.; Schultze, R.-O. (Hrsg.): *Politische Theorien*. München, 168-173.
- Brown, L.; Moore, E. (1970): *The intra-urban migration process. A perspective*. In: *Geografiska Annaler*, 52B, 1-13.
- Brückner, Christof; Lüke, Carolin (2002): *Nachhaltige Siedlungsentwicklung – raumverträglich und kooperativ. Ausgewählte Aktionsbereiche, Gestaltungsmöglichkeiten, Praxisbeispiele*. Dortmund. = ILS-Schriften, 184.
- Brühl, Hasso (2005): *Wiederentdeckung innenstadtnahen Wohnens*. In: *PlanerIn*, 1, 9-11.
- Buchholz, Ernst W. (1970): *Methodische Probleme der Erforschung von Wanderungsmotiven*. In: Boustedt, O. (Hrsg.): *Beiträge zur Frage der räumlichen Bevölkerungsbewegung*. Hannover, 29-36. = *Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL*, 55.
- Buchwald, Christina (2002): *Das CATI-System*. In: *Zur Leistungsfähigkeit telefonischer Befragungen. Das Methodenprojekt des SFB 580 – zwischen Methodenentwicklung und Dienstleistung*. Halle/Saale, 35-42. = SFB 580 „Gesellschaftliche Entwicklungen nach dem Systembruch“ Mitteilungen.
- Burdack, Joachim; Herfert, Günter (1998): *Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte. Ein Überblick*. In: *Europa Regional* 6, 2, 26-44.
- Burdack, Joachim; Hesse, Markus (2006): *Reife, Stagnation oder Wende? Perspektiven zu Suburbanisierung, Post-Suburbia und Zwischenstadt: Ein Überblick zum Stand der Forschung*. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde*, 3, 381-399.
- Buzar, Stefan.; Ogden, Philip; Hall, Ray; Haase, Annegret; Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annett (2007): *Splintering urban populations: Emergent landscapes of reurbanisation in four european cities*. In: *Urban Studies* 44, 4, 651-677.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2004): *Resümee*. In: *Projektgruppe Mobilität (Hrsg.): Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos*. Berlin, 121-129.
- Chemers, Martin M.; Ayman, Roya; Werner, Carol (1978): *Expectancy theory analysis of migration*. In: *Journal of population* 1, 1, 42-56.
- Clark, William A.V. (1993): *Search and choice in urban housing markets*. In: Gärling, T.; Golledge, R.G. (Hrsg.): *Behavior and Environment. Psychological and Geographical Approaches*. Amsterdam, 298-316.
- Couch, Chris; Karecha, Jay; Nuissl, Henning; Rink, Dieter (2005): *Decline and sprawl: An evolving type of urban development – observed in Liverpool and Leipzig*. In: *European Planning Studies* 13, 1, 117-136.

- Dangschat, Jens S. (2005): *Lebensstile*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 600-602.
- Danielzyk, Rainer; Osterhage, Frank (2010): *DFG-Projekt gestartet: Wohnstandortentscheidungen in Stadtregionen*. In: ILS Journal, 2, 4.
- Danielzyk, Rainer; Priebes, Axel (2001): *Suburbia und stadtregionale Kooperation*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, 261-272.
- De Jong, Gordon F.; Fawcett, James T. (1981): *Motivations for migration: An assessment and a value-expectancy research model*. In: De Jong, G.F.; Gardner, R.W. (Hrsg.): Migration Decision Making. Multidisciplinary Approaches to Microlevel Studies in Developed and Developing Countries. New York u.a., 13-58.
- Deilmann, Clemens (2009): *Auf dem Effizienzpfad? Die Flächen- und Rohstoffintensität der deutschen Siedlungsentwicklung*. In: Weber, G. (Hrsg.): Verbaute Zukunft? Wien, 21-30. = Wissenschaft & Umwelt: Interdisziplinär, 12.
- Dennis, Ian; Guio, Anna-Catherine (2004): *Monetäre Armut in den neuen Mitgliedstaaten und den Bewerberländern*. Luxemburg.
- DfK (2004): *Demographischer Wandel in Kommunen. Themenheft*. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), 1.
- Dieleman, Frans M. (2001): *Modelling residential mobility. A review of recent trends in research*. In: Journal of Housing and the Built Environment 16, 3-4, 249-265.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Brzenczek, Katharina (2007): *Wanderungsentscheidungen von Haushalten im Bergischen Land: Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung*. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Demographischer Wandel in Nordrhein-Westfalen. Dortmund, 34-48. = ILS NRW Schriften, 203.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Knapp, Wolfgang; Osterhage, Frank (Hrsg.) (2010): *Postsuburbanisierung und die Renaissance der (Innen-)städte. Neue Entwicklungen in der Stadtregion*. Detmold. = Reihe Metropolis und Region des Stadt- und regionalwissenschaftlichen Forschungsnetzwerks Ruhr (SURF), 6.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (2008a): *Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion. Das Beispiel „Bergisches Land“*. In: ILS trends, 2, 1-8.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (2008b): *Wohnstandortwahl jenseits administrativer Grenzen – Wanderungsentscheidungen von Familien mit Kindern im Bergischen Land*. In: Schmitt, G.; Selle, K. (Hrsg.): Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt. Dortmund, 135-152.
- Dosch, Fabian; Porsche, Lars (2009): *Ressourcenschonende Stadtentwicklung. Nachhaltige Siedlungsstrukturen durch Energiekonzepte, Klimaschutz und Flächeneffizienz*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 3/4., 255-271.
- Dransfeld, Egbert; Osterhage, Frank (2002): *Einwohnerveränderungen und Gemeindefinanzen*. Expertise. Dortmund.
- Dransfeld, Egbert; Pfeiffer, Petra (2004): *Strategien des Baulandmanagements zur Entwicklung des Innenbereichs – Grundlagen für ein Baulandmanagement unter veränderten Rahmenbedingungen*. In: Forum Baulandmanagement NRW (Hrsg.): Baulandmanagement auf neuen Wegen: strategisch – kooperativ – finanzierbar. Dortmund, 1-173.
- Driessen, Kathrin (2006): *Verkehrsverhalten vor und nach dem Umzug*. In: FoPS-Projektconsortium: Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. 3. Zwischenbericht (überarbeitete Fassung). Unveröffentlichtes Manuskript, 81-114.
- Driessen, Kathrin (2007): *Gestiegener Zeitaufwand für Verkehrswege*. In: FoPS-Projektconsortium: Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. Berlin; Bonn, 104-106. = BBR-Online-Publikationen, 21/2007.

- Dubner, Stephan J. (2009): *Wie werden Amerikas Städte in 40 Jahren aussehen? Eine Umfrage des New York Times Magazine*. In: StadtBauwelt, 181 / 12-2009, 12-19.
- Eck, Florian; Stark, Sarah (2009): *Mobil sein um jeden Preis? Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers*. In: Internationales Verkehrswesen 80, 7+8, 264-267.
- Edwards, Ward (1954): *The theory of decision making*. In: Psychological Bulletin, 4, 380-417.
- Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich (2005): *Kräfte im Suburbanisierungsprozess*. In: Sieverts, T.; Brake, K.; Einacker, I.; Mäding, H. (Hrsg.): *Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt*. Wuppertal, 69-101. = Zwischenstadt, 3.
- Einig, Klaus (2005): *Regulierung des Siedlungsflächenwachstums als Herausforderung des Raumordnungsrechts*. In: disP, 160, 48-57.
- Eizenhöfer, Rebecca; Sinning, Heidi (2009): *Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl – Entscheidungshilfe als Steuerungsinstrument für nachhaltige Siedlungsentwicklung*. In: Bock, S.; Hinzen, A.; Libbe, J. (Hrsg.): *Nachhaltiges Flächenmanagement – in der Praxis erfolgreich kommunizieren. Ansätze und Beispiele aus dem Förderschwerpunkt REFINA*. Berlin, 133-144. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band IV.
- Eizenhöfer, Rebecca; Zimmermann, Birgitt (2010): *Innovative und zielgruppenspezifische Wohnformen*. In: Röber, M.; Sinning, H. (Hrsg.): *Wohnen im Bestand. Nachfrageorientierung als Perspektive. Anforderungen, Konzepte und Good Practices für Wohnungswirtschaft und Stadtentwicklung*. Detmold, 29-76.
- empirica – Qualitative Marktforschung, Stadt- und Strukturforchung GmbH (Hrsg.) (2000): *Stadtentwicklungspolitik und Demographie in Hamburg. Möglichkeiten der Strukturbeeinflussung durch Städtebau und Wohnungsbau*. Bonn.
- Erpenbach, Jörg (2006): *Zielgruppenorientiertes Marketing in der Immobilienwirtschaft – nur wer das Ziel kennt, wird auch verstanden*. In: vdw magazin, 3, 28–33.
- Esser, Hartmut (1993): *Soziologie. Allgemeine Grundlagen*. Frankfurt/Main u.a.
- Esser, Hartmut (1999): *Soziologie. Spezielle Grundlagen, Band 1: Situationslogik und Handeln*. Frankfurt u.a.
- EStG – Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2010 (BGBl. I S. 386) geändert worden ist.
- Evers, Gerard H.M. (1989): *Simultaneous models for migration and commuting: macro and micro economic approaches*. In van Dijk, J.; et al. (Hrsg.): *Migration and Labor Market Adjustment*. Dordrecht, 239–250.
- F+B GmbH (1999): *Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs*. Hamburg. <http://www.lbs.de/hamburg/immobilien/studien/pendlerstudie-1999> (Zugriff am 06.08.2006)
- Feldmann, Lothar; Klemme, Marion; Selle, Klaus (2007): *Kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse in der Siedlungsflächenentwicklung. Ein Teilprojekt. Ergebnisse im Überblick über sechs Modellkommunen*. Aachen. = Lean² – Kommunale Finanzen und nachhaltiges Flächenmanagement – Arbeitspapier, 1.
- Ferber, Uwe (2006): *Grundstücksfonds zur Mobilisierung von Flächenpotenzialen*. In: ExWoSt-Informationen, 25/4, 14.
- Festinger, Leon (1957): *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford.
- Fina, Stefan; Siedentop, Stefan (2009): *The riddled city – where demographic change adds to the woes of urban sprawl*. In: Schrenk, M.; Popovich, V.V.; Engelke, D.; Elisei, P. (Hrsg.): *REAL CORP 2009 Tagungsband*, 22-25 April 2009, Sitges. 507-517.
- Floeting, Holger; Preuß, Thomas (2009): *Folgekosten der Siedlungsentwicklung – Bewertungsansätze, Modelle und Werkzeuge der Kosten-Nutzen-Betrachtung*. Berlin. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band III.
- Flyvbjerg, Bent (1998): *Rationality and Power: Democracy in Practice*. Chicago.

- Föbker, Stefanie; Leister, Nina; Temme, Daniela; Wiegandt, Claus-Christian (2007): *Zuzug, Fortzug, Umzug – die Stadtregion Bonn in Bewegung*. In: Raumforschung und Raumordnung 65, 3, 195-212.
- FoPS-Projektkonsortium – Beckmann, Klaus J.; Blotevogel, Hans H.; Driessen, Kathrin; Münter, Angelika; Witte, Andreas (2005): *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. 2. Zwischenbericht (überarbeitete Fassung)*. Unveröffentlichtes Manuskript.
- FoPS-Projektkonsortium – Beckmann, Klaus J.; Blotevogel, Hans H.; Driessen, Kathrin; Münter, Angelika; Witte, Andreas (2006): *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. 3. Zwischenbericht (überarbeitete Fassung)*. Unveröffentlichtes Manuskript.
- FoPS-Projektkonsortium – Beckmann, Klaus J.; Blotevogel, Hans H.; Driessen, Kathrin; Münter, Angelika; Witte, Andreas (2007): *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs - Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten*. Berlin; Bonn. = BBR-Online-Publikationen, 21/2007.
- Forum KomWoB (Hrsg.) (o.J.): *Forum Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung*. <http://www.komwob.de> (Zugriff am 13.10.2010).
- Frank, Susanne (2010): *Gentrifizierung und Suburbanisierung im Fokus der Urban Gender Studies*. In: Bauriedl, S. (Hrsg.): *Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundungen von Vielfalt und Differenz im spatial turn*. Münster, 26-43.
- Freckmann, Jennifer (2002): *Baulandbereitstellung – Innovative Organisationsmodelle. Arbeitshilfe*. Dortmund.
- Frey, Oliver (2008): *Regulierte Selbststeuerung und Selbstorganisation in der Raumplanung*. In: Hamedinger, A.; Breitfuss, A.; Dangschat, J.S.; Frey, O. (Hrsg.): *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Wiesbaden, 224–249
- Frick, Joachim (1996): *Lebenslagen im Wandel. Determinanten kleinräumlicher Mobilität in Westdeutschland*. Frankfurt/Main.
- Friedrichs, Jürgen (2005): *Stadtentwicklung*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 1059-1066.
- Fuchte, Karsten (2006): *Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl*. Dortmund. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung: Verkehr, 5.
- Fürst, Dietrich (2005): *Entwicklung und Stand des Steuerungsverständnisses in der Raumplanung*. In: *disP*, 163, 16-27.
- Fürst, Dietrich (2007): *Urban Governance. Einblicke in die Diskussion*. In: *Magazin Städte im Umbruch*, 4, 5-10.
- Gaebe, Wolf (2004): *Urbane Räume*. Stuttgart.
- Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar; West, Christina (2010): *Wohnstandortentscheidungen von Haushalten am Beispiel Mannheim*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 68, 1, 49–59.
- Gatzweiler, Hans-Peter; Milbert, Antonia (2009): *Schrumpfende Städte wachsen und wachsende Städte schrumpfen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 7, 443-455.
- Gebhardt, Dirk (2008a): *Feine und große Unterschiede – Lebensstile und Handlungslogiken der Wohnmobilität in Berlin*. Berlin.
- Gebhardt, Dirk (2008b): *Lebensstile in der Quartiersforschung*. In: Schnur, O. (Hrsg.): *Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis*. Wiesbaden, 87-106.
- GENESIS Online (o.J.): *Datenbank GENESIS Online*. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> (Zugriff am 12.02.2009)
- GENESIS Regional (o.J.): *Regionaldatenbank Deutschland*. <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Statistik/en/Regionales/GenesisOnlineRegional.psml> (Zugriff am 12.1.2010)

- GENESIS Sachsen (o.J.): *Datenbank GENESIS Statistik Sachsen*.
<http://www.statistik.sachsen.de/genonline/online/logon> (Zugriff am 14.10.2010)
- Gertz, Carsten; Altenburg, Sven; Hertel, Christof; Bohnet, Max (2009): *Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der post-fossilen Mobilität*. Bonn. = BBSR-Online-Publikation, 6/2009.
- Giddens, Anthony (1988): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt.
- Glatter, Jan; Siedhoff, Mathias (2008): *Reurbanisation: Inflationary use of an insufficiently defined term? Comments on the definition of a key concept of urban geography with selected findings for the city of dresden*. In: *Die Erde* 139, 4, 289-308.
- Glick, Paul C (1947): *The family cycle*. In: *American Journal of Sociology*, 164-174.
- Goldschmidt, Armin M.F. (1986): *Migration und Umwelt. Ein Beitrag zur ökopsychologischen Betrachtung der Land-Stadt- und Stadt-Land-Wanderung*. Berlin.
- Golledge, Reginald G.; Stimson, Robert J. (1997): *Spatial Behavior. A Geographic Perspective*. New York.
- Growe, Anna; Münter, Angelika (2010): *Die Renaissance der großen Städte*. In: *Geographische Rundschau* 62, 11, 54-59.
- Gutsche, Jens-Martin (2004): *Verkehrserzeugende Wirkungen des kommunalen Finanzsystems*. Berlin.
- Gutsche, Jens-Martin (2007): *Die Kosten der Zersiedlung und ihre Mitfinanzierung durch die Allgemeinheit*. In: Dieterich, H.; Löhr, D.; Tomerius, S. (Hrsg.): *Jahrbuch für Bodenpolitik 2006/2007. Flächenneuanspruchnahme, demographische Entwicklung und kommunale Finanzen. Auswege aus der Leerkostenfalle?* Berlin, 125-142.
- Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard (2006): *Vorwort*. In Gutsche, J.-M.; Kutter, E. (Hrsg.): *Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume*. Berlin, 9-11.
- Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard; Stein, Axel (2006): *Problemstellung „Verkehrseffiziente Stadtregionen“*. In: Gutsche, J.-M.; Kutter, E. (Hrsg.): *Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume*. Berlin, 13-32.
- Haase, Annegret; Herfert, Günter; Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annett (2010): *Reurbanisierung in ostdeutschen Großstädten. Regionale, städtische und Quartiersanalysen unter besonderer Berücksichtigung demographischer Prozesse*. In: *disP*, 180, 24-35.
- Haase, Annegret; Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annett (2005): *Reurbanisierung – eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete?* In: Altrock, U.; Kunze, R.; Petz, U. von; Schubert, D. (Hrsg.): *Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05. Stadtumbau*. Berlin, 77-94.
- Hahn, Achim; Steinbusch, Michael (2006): *Zwischen Möglichkeit und Grenze. Zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt*. Wuppertal. = *Zwischenstadt*, 7.
- Hallenberg, Bernd (2002): *Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Stadt-Umland-Wanderung unter besonderer Berücksichtigung der Wohneigentumsbildung*. In: *vhw – Forum Wohneigentum*, 3, 133-142.
- Hauptausschuss der MKRO (Hrsg.) (2009): *Bericht des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung - Handlungskonzept der Raumordnung zu Vermeidungs-, Minderungs- und Anpassungsstrategien in Hinblick auf die räumlichen Konsequenzen des Klimawandels*. Berlin.
- Haus, Michael (2005): *Einleitung: Lokale Institutionenpolitik in Deutschland zwischen strategischen Entscheidungen und kulturellen Deutungsprozessen – Versuch einer konzeptionellen Annäherung*. In: Haus, M. (Hrsg.): *Institutionenwandel lokaler Politik in Deutschland. Zwischen Innovation und Beharrung*. Wiesbaden, 7-55.
- Häußermann, Hartmut (2009): *Der Suburbanisierung geht das Personal aus. Eine Stadtsoziologische Zwischenbilanz*. In: *StadtBauwelt*, 181 / 12-2009, 52-57.
- Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter (2008): *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main.

- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1987): *Neue Urbanität*. Frankfurt am Main.
- Hayek, Friedrich A. von (1980): *Recht, Gesetzgebung und Freiheit: eine neue Darstellung der liberalen Prinzipien der Gerechtigkeit und der politischen Ökonomie*. München.
- Heinig, Stefan; Wießner, Reinhard (2005): *Wohnen in Leipzig – Von grauen Stadtvierteln zu lebendigen Wohnquartieren*. In: Schmidt, H.; Kühne, A. (Hrsg.): *Der Leipzig-Atlas. Unterwegs in einer weltoffenen Stadt am Knotenpunkt zwischen West- und Osteuropa*. Köln, 104-107.
- Heinz, Werner (2008): *Der große Umbruch. Deutsche Städte und Globalisierung*. Berlin.
- Heinz, Werner (Hrsg.) (2000): *Stadt & Region, Kooperation oder Koordination? Ein internationaler Vergleich*. Stuttgart.
- Heitkamp, Thorsten (2002a): *Motive und Strukturen der Stadt-Umland-Wanderungen im interkommunalen Vergleich*. In: vhw - Forum Wohneigentum, 1, 9-14.
- Heitkamp, Thorsten (2002b): *Motivlagen der Stadt-Umland-Wanderung und Tendenzen der zukünftigen Wohnungsnachfrage*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 3, 163-171.
- Henckel, Dietrich (2006): *Einige Thesen zur Zukunft der Stadt*. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): *Brennpunkt Stadt. Lebens- und Wirtschaftsraum, gebaute Umwelt, politische Einheit. Festschrift für Heinrich Mäding zum 65. Geburtstag*. Berlin, 121-134.
- Hentschel, Armin (2008): *Zurück in die Innenstadt? Datenkritische Auseinandersetzung mit einem Trend*. Potsdam. http://www.ifss-potsdam.de/pdf_projekte/21.pdf (Zugriff am 15.10.2008)
- Herfert, Günter (2002): *Disurbanisierung und Reurbanisierung: Polarisierende Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpflandschaft*. In: Raumforschung und Raumordnung, 5/6, 334-344.
- Herfert, Günter (2004): *Die ostdeutsche Schrumpflandschaft. Schrumpfende und stabile Regionen, Städte und Wohnquartiere*. In: Geographische Rundschau 56, 2, 57-62.
- Herfert, Günter; Röhl, Dietmar (2001): *Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, 151-162.
- Hesse, Markus (2001): *Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext*. In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen, 97-108.
- Hesse, Markus (2004): *Mitten am Rand. Vorstadt, Suburbia, Zwischenstadt*. In: Kommune, 5, 70-74.
- Hesse, Markus (2008): *Reurbanisierung? Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptuelle Konfusion*. In: Raumforschung und Raumordnung 66, 5, 415-428.
- Hesse, Markus (2009): *Mobilität im Zwischenraum*. In: BMBVS (Hrsg.): *Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis*. Bremerhaven, 449-471.
- Hesse, Markus (2010): *Reurbanisierung oder Metropolisierung? Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster zum aktuellen Wandel der Großstadregionen*. In: disP, 180, 36-45.
- Hirschle, Michaela; Schürt, Alexander (2008): *Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht? Intraregionale Wanderungen und Wohnungsmärkte*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 3/4, 211-227.
- Hirschle, Michaela; Schürt, Alexander (2010): *Wanderungstrends in Stadregionen – Neben Suburbanisierung auch Reurbanisierung?* In: Dittrich-Wesbuer, A.; Knapp, W.; Osterhage, F. (Hrsg.): *Postsuburbanisierung und die Renaissance der (Innen-)städte. Neue Entwicklungen in der Stadregion*. Detmold, 27-43. = Reihe Metropolis und Region des Stadt- und regionalwissenschaftlichen Forschungsnetzwerks Ruhr (SURF), 6.
- Holz-Rau, Christian (2005): *Motorisierter Individualverkehr*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 674-678.
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2005): *Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung?* In: RaumPlanung, 119, 67-70.
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim; Schwarze, Björn (2010): *Wohnstandortinformationen für private Haushalte: Grundlagen und Erfahrungen aus zwei Modellstädten*. Dortmund. = Dortmund Beiträge zur Raumplanung: Verkehr, 9.

- ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Landesarbeitsgemeinschaft NRW; Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Landesgruppe NRW; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH (Hrsg.) (2010): *Klimaschutz und Klimaanpassung. Herausforderungen – Strategien – Beispiele für Stadt und Region. Dokumentation der 15. Konferenz für Planerinnen und Planer NRW am 5. März 2010 in Wuppertal*. Dortmund
- ISL – Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe (2003): *Innenentwicklung vor Außenentwicklung – warum?* <http://www.isl-projekte.uni-karlsruhe.de/innenentwicklung/plattform/index.htm> (Zugriff am 10.03.2009).
- Ismaier, Florian (2002): *Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderung. Trends in westdeutschen Verdichtungsräumen*. In: Schröter, F. (Hrsg.): *Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderung – Trends in westdeutschen Verdichtungsräumen*. Dortmund, 19-29. = *RaumPlanung spezial* 4.
- IT.NRW – Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (o.J.): *Landesdatenbank*. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/logon> (Zugriff am 31.10.2010)
- Jacob, Rüdiger; Eirnbter, Willy H. (2000): *Allgemeine Bevölkerungsumfragen. Einführung in die Methoden der Umfrageforschung mit Hilfen zur Erstellung von Fragebögen*. München.
- Jekel, Gregor; Fröhlich von Bodelschwingh, Franciska (2008): *Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt. Wohnungsangebot, Anbieterstrukturen und die Bedeutung neuer Wohnformen für die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt*. In: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* 47, 1, 13-35.
- Jekel, Gregor; Fröhlich von Bodelschwingh, Franciska; Brühl, Hasso; Echter, Claus-Peter (2010): *Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt*. Berlin.
- Jentsch, Christoph (2001): *Stadt-Umland-Wanderungsmodelle und das Familienzykluskonzept. Dargestellt am Beispiel der Stadt Ludwigshafen*. In: Schraut, S. (Hrsg.): *Stadt und Land. Bilder, Inszenierungen und Visionen in Geschichte und Gegenwart*. Wolfgang von Hippel zum 65. Geburtstag. Stuttgart, 461-471.
- Jeschke, Markus A. (2007): *Stadt und Umland im Ruhrgebiet. Muster und Prozesse der Bevölkerungsentwicklung und politisch-planerische Reaktionen*. Dissertation, Universität Dortmund. <https://eldorado.uni-dortmund.de/handle/2003/24398>. (Zugriff am 11.09.2007)
- Jessen, Johann; Meinecke, Bernd; Siebel, Walter; Walther, Uwe-Jens (1978): *Untersuchungen zur Mobilität der Wohnbevölkerung in Stadtregionen. Eine Kritik anwendungsorientierter Sozialforschung*. In: *Leviathan*, 4, 519-535.
- Jessen, Johann; Siedentop, Stefan (2010): *Gast-Editorial. Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit*. In: *disP*, 180, 16-23.
- Jost, Frank; Podding, Benjamin (2008): *Wissen wer wo wohnt – Qualitative Nachfrageanalyse als neues Instrument für Wohnungswirtschaft und Stadtentwicklung*. In: Schmitt, G.; Selle, K. (Hrsg.): *Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt*. Dortmund, 106-123.
- Jungermann, Helmut (2005): *Entscheiden*. In: Frey, D.; Rosenstiel, L. von; Hoyos, C.; (Hrsg.): *Wirtschaftspsychologie. Handbuch*. Weinheim, 72-78.
- Jungermann, Helmut; Pfister, Hans-Rüdiger; Fischer, Katrin (2005): *Die Psychologie der Entscheidung. Eine Einführung*. Heidelberg.
- Jürgens, Ulrich (2008): *The "concept" of reurbanisation? Discussion of a many-faceted term and its variations*. In: *Die Erde* 139, 4, 281-288.
- Kahnemann, D.; Tversky, Amos (1979): *Prospect theory: An analysis of decision under risk*. In: *Econometrica* 47, 263-291.
- Kalter, Frank (1997): *Wohnortwechsel in Deutschland. Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen*. Opladen.
- Kalter, Frank (2000): *Theorien der Migration*. In: Müller, U. (Hrsg.): *Handbuch der Demographie 1. Modelle und Methoden*. Berlin, 438-475.

- Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim (2004): *Wohnmobilität und Standortwahl als Ausdruck lebensstil-spezifischer Wohnbedürfnisse – Ergebnisse einer Fallstudie in drei Kölner Stadtquartieren*. In: vhw – Forum Wohneigentum, 1, 24-29.
- Kecskes, Robert (1994): *Abwanderung, Widerspruch, Passivität. Oder: Wer zieht wann um?* In: Zeitschrift für Soziologie, 2, 129-144.
- Kelle, Udo (2007): *Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung: Theoretische Grundlagen und methodologische Konzepte*. Wiesbaden
- Kelle, Udo; Kluge, Susann (2010): *Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung*. Wiesbaden.
- Kemper, Franz-Josef (1985): *Die Bedeutung des Lebenszyklus-Konzepts für die Analyse intraregionaler Wanderungen*. In: Kemper, F.-J.; Laux, H.-D.; Thieme, G. (Hrsg.): *Geographie als Sozialwissenschaft. Wolfgang Kuls zum 65. Geburtstag*. Bonn, 180-212.
- Kiepe, Folkert (1996): *Die Stadt und ihr Umland. Zur Notwendigkeit der Bildung von Stadtregionen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 4/5, 307-316.
- Klee, Andreas; Knieling, Jörg; Scholich, Dietmar; Weiland, Ulrike (Hrsg.) (2008): *Städte und Regionen im Klimawandel*. Hannover. = E-Paper der ARL, Nr. 5.
- Klemme, Marion (2009): *Stadtentwicklung ohne Wachstum: zur Praxis kommunaler Siedlungsflächenentwicklung. Empirische Befunde und Folgerungen zu Steuerungsverständnissen und -formen öffentlicher Akteure*. Dissertation. RWTH Aachen. urn:nbn:de:hbz:82-opus-29014 (Zugriff am 27.10.2009)
- Klemme, Marion; Selle, Klaus (Hrsg.) (2010): *Siedlungsflächen entwickeln. Akteure. Interdependenzen. Optionen*. Detmold.
- Kley, Stefanie (2009): *Migration im Lebensverlauf. Der Einfluss von Lebensbedingungen und Lebenslaufereignissen auf den Wohnortwechsel*. Wiesbaden.
- Klupp, Matthias; Schweiger, Florian (2006): *Mobilitätskosten beim Eigenheimerwerb im Hamburger Umland*. www.analyse-konzepte.de/pdf/A&K-Expertise%20Mobilitaetskosten.pdf (Zugriff am 24.07.2007).
- Köppen, Bernhard (2005a): *Stadtentwicklung zwischen Schrumpfung und Sprawl. Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderungen im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau*. Tönning.
- Köppen, Bernhard (2005b): *Zurück in die Stadt oder Schrumpfung überall? Reurbanisierung und Schrumpfung in ostdeutschen Städten*. In: *Magazin Städte im Umbruch*, 3, 31-36.
- Kraftfahrtbundesamt (o.J.): *Statistiken*. http://www.kba.de/nn_124588/DE/Statistik/statistik_node.html?_nnn=true (Zugriff am 12.02.2009)
- Kramer, Caroline; Pfaffenbach, Carmella (2007): *Alt werden und jung bleiben – Die Region München als Lebensmittelpunkt zukünftiger Senioren*. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 5, 393-406.
- Kraus, Ulrich (2005): *Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung. Ein zentraler Baustein der Wohnungspolitik*. In: *RaumPlanung*, 122, 177-181.
- Kreibich, Volker (1979): *Zum Zwangscharakter räumlicher Mobilität*. In: Jüngst, P.; Döpp, W. (Hrsg.): *Stadt und Gesellschaft. Sozioökonomische Aspekte von Stadtentwicklung*. Kassel, 153-210.
- Kreibich, Volker (1981): *Stadtflucht – Zur Kritik der Erklärungsansätze und politischen Leitbilder*. In: Ahrens, P.P.; Kreibich, V.; Schneider, R. (Hrsg.): *Stadt-Umland-Wanderung und Betriebsverlagerung in Verdichtungsräumen*. Dortmund, 1-17. = *Dortmunder Beiträge zur Raumplanung: Blaue Reihe*, 23.
- Kreibich, Volker; Petri, Andrea (1982): *Locational behaviour of households in a constrained housing market*. In: *Environment and Planning A* 14, 9, 1195-1210.
- Kromrey, Helmut (2006): *Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung*. Stuttgart.
- Kuckartz, Udo (2010): *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. Wiesbaden.

- Kuhn, Gerd (2002): *Suburbanisierung: Das Ende des suburbanen Zeitalters?* In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2, 5-12.
- Kühn, Manfred (2001): *Regionalisierung der Städte: Eine Analyse von Stadt-Umland-Diskursen räumlicher Forschung und Planung.* In: Raumforschung und Raumordnung 59, 5/6, 402-411.
- Kujath, Hans J. (1988): *Reurbanisierung? – Zur Organisation von Wohnen und Leben am Ende des städtischen Wachstums.* In: Leviathan, 1, 23-43.
- Kuls, Wolfgang; Kemper, Franz-Josef (2000): *Bevölkerungsgeographie. Eine Einführung.* Stuttgart u.a.
- Landeshauptstadt München (Hrsg.) (2002): *Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive von Fortzügen aus München in das Umland 1998-2000.* München.
- Lange, Bastian (2008): *Camouflage der Kreativszenen – Modi der Berliner Kreativökonomien.* In: Zeitschrift für Kulturwissenschaft 1, 109-111.
- Läpple, Dieter (2003): *Die Auflösung städtischer Strukturen und die Neuerfindung des Städtischen.* In: Oswald, F.; Baccini, P. (Hrsg.): *Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft.* Zürich.
- Läpple, Dieter (2005): *Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt.* In: Berking, H.; Löw, M. (Hrsg.): *Die Wirklichkeit der Städte.* Baden-Baden, 397-413. = Soziale Welt Sonderband, 16.
- Läpple, Dieter (2006): *Städtische Arbeitswelten im Umbruch – zwischen Wissensökonomie und Bildungsarmut.* In: Eichstädt-Bohlig, F. (Hrsg.): *Das neue Gesicht der Stadt. Strategien für die urbane Zukunft im 21. Jahrhundert.* Berlin, 19-35.
- Laux, Henning (2010): *In Memoriam: Rationalität (+).* In: Behnke, J. (Hrsg.): *Jahrbuch für Handlungs- und Entscheidungstheorie. Schwerpunkt Neuere Entwicklungen des Konzepts der Rationalität und ihre Anwendungen.* Wiesbaden, 13-46.
- LBS – Bundesgeschäftsstelle Landesbausparkassen (Hrsg.) (2006): *Die Generation über 50 – Wohnsituation, Potenziale und Perspektiven.* <http://www.lbs.de/lbs/pics/upload/tfmedia1/HBUAAa5a003.pdf> (Zugriff am 25.05.2008).
- LBS research (2004): *Größte Fortschritte für Wohneigentum in den Städten.* <http://www.lbs.de/microsite-presse/lbs-research/fortschritte> (Zugriff am 21.01.2008).
- LBS research (2008): *Schwelle zum Wohneigentum – eine Frage der Region.* <http://www.lbs.de/microsite-presse/lbs-research/schwelle> (Zugriff am 07.04.2008).
- LBS research (2010): *2010 ist Jahr des günstigen Hauskaufs* <http://www.lbs.de/presse/infodienste/wohnungsmarkt/hauskaufs> (Zugriff am 08.12.2010)
- LEAN² Projektkonsortium (2009): *LEAN² – Kommunale Finanzen und nachhaltiges Flächenmanagement. Abschlussbericht.* Dortmund. http://www.lean2.de/fileadmin/user_upload/lean2/Abschlussbericht_LEAN2.pdf (Zugriff am 24.09.2009)
- Lee, Everett S. (1966): *A theory of migration.* In: Demography, 3, 47-57.
- Leinberger, C. (2009): *Höchste Zeit für den neuen Amerikanischen Traum. Gedanken zu einem zukunftsfähigen Immobilienmarkt.* In: StadtBauwelt, 181 / 12-2009, 34-40.
- Levy, Deborah; Murphy, Laurence; Lee, Christina K.C. (2008): *Influences and emotions: exploring family decision-making processes when buying a house.* In: Housing Studies, 2, 271-289.
- Liebmann, Heike (2010): *Qualität trotz Schrumpfung – erfolgreiche Stadtentwicklung unter erschwerten Bedingungen.* Lichtenwalde.
- Lindenberg, Siegwart (1985): *An assessment of the new political economy: its potenzial for the social sciences and for sociology in particular.* In: Sociological Theory 3, 1, 99-114.
- Luckmann, Thomas (1992): *Theorie des sozialen Handelns.* Berlin.
- Mädling, Heinrich (2001): *Suburbanisierung und kommunale Finanzen.* In: Brake, K.; Dangschat, J.S.; Herfert, G. (Hrsg.): *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen.* Opladen, 109-120.
- Mädling, Heinrich (2004a): *Demographischer Wandel und Kommunalfinanzen – Einige Trends und Erwartungen.* In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 43, 1, 84-102.

- Mädling, Heinrich (2004b): *Raus aus der Stadt? Zur Erklärung und Beurteilung der Suburbanisierung*. In: Aktuelle Informationen (difu), 1-12.
- Maier, Gunther; Tödtling, Franz (2001): *Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur*. Wien.
- Maretzke, Steffen (Hrsg.) (2008): *Städte im Demographischen Wandel. Wesentliche Strukturen und Trends des Demographischen Wandels in den Städten Deutschlands. Dezentertagung des Arbeitskreises Städte und Regionen der Deutschen Gesellschaft für Demographie (DGD) in Kooperation mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) vom 6. – 7. Dezember 2007 in Berlin*. Wiesbaden. = Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, 126.
- Mayntz, Renate (2000): *Individuelles Handeln und gesellschaftliche Ereignisse. Zur Mikro-Makro-Problematik in den Sozialwissenschaften*. In: Plehn, G. (Hrsg.): *Wie entstehen neue Qualitäten in komplexen Systemen? 50 Jahre Max-Planck-Gesellschaft, 1948 – 1998. Dokumentation des Symposiums zum 50jährigen Gründungsjubiläum der Max-Planck-Gesellschaft am 18. Dezember 1998 in Berlin*. Göttingen, 95-104.
- Mayntz, Renate (2009): *Kausale Rekonstruktion: Theoretische Aussagen im akteurszentrierten Institutionalismus (2002)*. In: Mayntz, R. (Hrsg.): *Sozialwissenschaftliches Erklären. Probleme der Theoriebildung und Methodologie*. Frankfurt/Main, 83-95.
- Mayntz, Renate; Scharpf, Fritz W. (1995): *Der Ansatz des akteurszentrierten Institutionalismus*. In: Mayntz, R.; Scharpf, F.W. (Hrsg.): *Gesellschaftliche Selbstregulung und politische Steuerung*. Frankfurt u.a., 39-72.
- Mayring, Philipp (2002): *Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken*. Weinheim.
- Meier Kruker, Verena; Rauh, Jürgen (2005): *Arbeitsmethoden der Humangeographie*. Darmstadt.
- Menzl, Marcus (2006): *Alltag in Suburbia – Betrachtungen zu einer Schlüsselkategorie in der Konkurrenz um junge Familien*. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 80, 3, 433-451.
- Menzl, Marcus (2007): *Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg*. Frankfurt.
- Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2009): *Mittendrin ist in! Muster-Präsentation. REFINA-Projekt „Zukunft Fläche“ – Bewusstseinswandel zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme*. http://refina.segeberg.de/media/custom/1862_270_1.PDF (Zugriff am 27.01.2011)
- Meusburger, Peter (Hrsg.) (1999a): *Handlungszentrierte Sozialgeographie. Benno Werlens Entwurf in kritischer Diskussion*. Stuttgart.
- Meusburger, Peter (1999b): *Subjekt - Organisation - Region. Fragen an die subjektzentrierte Handlungstheorie*. In: Meusburger, P. (Hrsg.): *Handlungszentrierte Sozialgeographie. Benno Werlens Entwurf in kritischer Diskussion*. Stuttgart, 95-132.
- Michels, Winfried (2006): *Wohnungsversorgung und Wohnungsmarktentwicklung*. In: Michels, W.; Mester, K.-H.; Beermann, F. (Hrsg.): *Wohnungsmarkt, Wohneigentum, kostengünstiges Bauen. Informationen zum Stand der Forschung*. Münster, 1-75. = Materialien zum Siedlungs- und Wohnungswesen, 41.
- Miller, George A. (1956): *The magical number seven, plus or minus two: some limits on our capacity for processing information*. In: *Psychological Review* 63, 2, 81-97.
- Ministerium des Inneren des Landes Sachsen-Anhalt (o.J.): *Die Gemeindegebietsreform kompakt*. <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=43179> (Zugriff am 24.10.2010).
- Mintzberg, Henry; Ahlstrand, Bruce; Lampel, Joseph (1999): *Strategy-Safari. Eine Reise durch die Wildnis des strategischen Managements*. Wien.
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung (2009): *Raumordnung und Klimawandel. Beschluss der 36. Ministerkonferenz für Raumordnung am 10. Juni 2009 in Berlin*. Berlin.
- Mönnich, Ernst (2005): *Ruinöse Einwohnerkonkurrenz. Eine Analyse von Suburbanisierungsproblemen am Beispiel der Region Bremen*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 63, 1, 32-46.

- Müller, Bernhard; Siedentop, Stefan (2004): *Wachstum und Schrumpfung in Deutschland – Trends. Perspektiven und Herausforderungen für die räumliche Planung und Entwicklung*. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 1, 14-32.
- Naßmacher, Hiltrud; Naßmacher, Karl-Heinz (1999): *Kommunalpolitik in Deutschland*. Wiesbaden
- Noelle-Neumann, Elisabeth; Petersen, Thomas (2000): *Alle, nicht jeder. Einführung in die Methoden der Demoskopie*. Berlin u. a.
- Nuissl, Henning; Rink, Dieter (2003): *Urban Sprawl and Post-socialist Transformation: The case of Leipzig (Germany)*. Leipzig. = UFZ-Berichte, 4/2003.
- Nuissl, Henning; Rink, Dieter (2005): *Suburbanisierung und Flächeninanspruchnahme (Urban Sprawl) unter Schrumpfungsbedingungen: Das Beispiel Leipzig*. In: Altrock, U.; Kunze, R.; Petz, U. von; Schubert, D. (Hrsg.): *Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05*. Stadtumbau. Berlin, 95-111.
- Oberer Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land Nordrhein-Westfalen (o.J.): *Amtliche Informationen zum Immobilienmarkt*. www.boris.nrw.de (Zugriff am 31.10.2010).
- Odermatt, André (1997): *Eigentümerstrukturen des Wohnungsmarktes. Ein handlungstheoretischer Beitrag zur Erklärung der räumlich-sozialen Wohnstandortverteilung am Fallbeispiel Schweiz*. Münster.
- Odermatt, André; van Wezemael, Joris E. (2007): *Geographische Wohnforschung. Handlungstheoretische Konzeptualisierung und empirische Umsetzung*. In: Werlen, B. (Hrsg.): *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 3: Ausgangspunkte und Befunde empirischer Forschung*. Stuttgart.
- Pacione, Michael (2001): *Urban Geography. A Global Perspective*. London.
- Peters, Deike (2004): *Zum Stand der deutschsprachigen Planungstheorie*. In: Altrock, U.; Peters, D. (Hrsg.): *Perspektiven der Planungstheorie*. Berlin, 5-18.
- Peters, Deike (2008): *PlanerInnen als „deliberative practioniers“*. In: Hamedinger, A.; Breitfuss, A.; Dangschat, J.S.; Frey, O. (Hrsg.): *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Wiesbaden.
- Peters, Deike (2009): *Rezension: Wiechmann, Thorsten (2008.): Planung und Adaption. Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken*. Dortmund. In: *Raumforschung und Raumordnung* 67, 1, 79-80.
- Petersen, Markus (2003): *Multimodale Mobilisations und Privat-Pkw. Ein Vergleich auf Basis von Transaktions- und monetären Kosten*. Bericht 4 der choice-Forschung. = Discussion Paper SP III 2003-108. <http://skylla.wzb.eu/pdf/2003/iii03-108.pdf> (Zugriff am 11.03.2008).
- Petschel-Held, Gerhard; et al. (2005): *Urban Sprawl: European Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development*. URBS PANDENS Final Report. Potsdam. <http://www.pik-potsdam.de/urbs/projekt/DetailedReport.pdf> (Zugriff am 17.08.2009).
- Pfeiffer, Ulrich; Braun, Reiner (2001): *Erben in Deutschland. Die quantitativen Grundlagen. Studie im Auftrag des Deutschen Instituts für Altersvorsorge*. Bonn. <http://www.empirica-institut.de/kufa/erben-2.pdf> (Zugriff am 16.02.2007).
- Popp, Herbert (1976): *The residential location decision process: some theoretical and empirical considerations*. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 5, 300-306.
- Preuß, Thomas (2009): *Folgekosten: Herausforderungen und Chancen einer zukunftsfähigen Siedlungsentwicklung*. In: *Folgekosten der Siedlungsentwicklung – Bewertungsansätze, Modelle und Werkzeuge der Kosten-Nutzen-Betrachtung*. Berlin, 1129. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, Reihe REFINA Band III.
- Priebs, Axel (2004): *Vom Stadt-Umland-Gegensatz zur vernetzten Stadtregion*. In: Gestring, N.; Glasauer, H.; Hannemann, Ch.; Petrowsky, W.; Pohlan, J. (Hrsg.): *Jahrbuch Stadtregion 2003*. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen, 17-41.
- Priebs, Axel (2005): *Stadt-Umland-Problematik*. In: *Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 1097-1103.

- Projektübergreifende Begleitung REFINA (o.J. a): *Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)*. <http://www.refina-info.de/de/index.phtml> (Zugriff am 06.03.2011).
- Projektübergreifende Begleitung REFINA (o.J. b): *REFINA Querschnittsthema „Kommunikation und Akteure“*. <http://www.refina-info.de/de/querschnittsthemen/kommunikation/index.phtml> (Zugriff am 20.01.2011).
- Rammler, Stephan (2004): *Exkurs: Das Leitbild Automobilität*. In: Projektgruppe Mobilität (Hrsg.): *Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos*. Berlin, 14-20.
- Raschke, Joachim; Tils, Ralf (2010a): *Ausgangspunkte der Analyse politischer Strategie*. In: Raschke, J.; Tils, R. (Hrsg.): *Strategie in der Politikwissenschaft. Konturen eines neuen Forschungsfelds*. Wiesbaden, 11-18.
- Raschke, Joachim; Tils, Ralf (2010b): *Positionen einer politischen Strategiebericht*. In: Raschke, J.; Tils, R. (Hrsg.): *Strategie in der Politikwissenschaft. Konturen eines neuen Forschungsfelds*. Wiesbaden, 351-388.
- Rat für nachhaltige Entwicklung (2004): *Mehr Wert für die Fläche: Das „Ziel-30-ha“ für die Nachhaltigkeit in Stadt und Land. Empfehlung des Rates für Nachhaltige Entwicklung an die Bundesregierung*. Berlin.
- Reidenbach, Michael (2007): *Neue Baugebiete Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse? Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und Gewerbegebieten*. Berlin.
- Rodgers, R.H. (1977): *The family life cycle concept: past, present and future*. In: Cuisenier, J.; Segalen, M. (Hrsg.): *The Family Life Cycle in European Societies*. Den Haag, 39-57.
- Roetheli, Chris (2003): *Die Qual der Wahl – Entscheidungen rechtzeitig treffen*. In: *Psychologie heute*, Juni, 32-37.
- Rohrmann, Bernd (1993): *Entscheidungsprozesse bei der Wohnungswahl*. In: Harloff, H.J. (Hrsg.): *Psychologie des Wohnungs- und Siedlungsbaus. Psychologie im Dienste von Architektur und Stadtplanung*. Göttingen, 139-148.
- Rohrmann, Bernd; Borchering, Katrin (1988): *Der Stellenwert der Umweltqualität bei Wohnentscheidungen. Forschungsbericht über eine Längsschnitt-Feldstudie*. Darmstadt. = Berichte des Instituts für Psychologie der TH Darmstadt.
- Roseman, Curtis C. (1983): *A framework for the study of migration destination selection*. In: *Population and Environment* 3, 3, 151-165.
- Rossi, Peter H. (1955): *Why Families Move. A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*. Glencoe/Illinois.
- Ruckes, Anke; Heyn, Timo; Lennartz, Gottfried; Schwede, Philipp (2009): *Regionales Siedlungsmanagement auf Basis monetarisierter Bewertung ökologischer, infrastruktureller und privatwirtschaftlicher Dimensionen potenzieller Entwicklungsflächen*. In: *Folgekosten der Siedlungsentwicklung – Bewertungsansätze, Modelle und Werkzeuge der Kosten-Nutzen-Betrachtung*. Berlin, 146-156. = Beiträge aus der REFINA-Forschung, REFINA Band III.
- Sailer-Fliege, Ulrike (1998): *Die Suburbanisierung der Bevölkerung als Element raumstruktureller Dynamik in Mittelthüringen – Das Beispiel Erfurt*. In: *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 42, 2, 97-116.
- Sauermann, Heinz; Selten, Reinhard (1962): *Anspruchsanpassungstheorie der Unternehmung*. In: *Zeitschrift für die Gesamte Staatswissenschaft*, 118, 577-597.
- Scharpf, Fritz W. (1993): *Positive und negative Koordination in Verhandlungssystemen*. In: Windhoff-Héritier, A. (Hrsg.): *Policy-Analyse. Krise und Neuorientierung*. Opladen, 57-83.
- Scharpf, Fritz W. (2000): *Interaktionsformen. Akteurzentrierter Institutionalismus in der Politikforschung*. Wiesbaden.
- Scheiner, Joachim (2008): *Lebensstile in der Innenstadt – Lebensstile am Stadtrand: Wohnstandortwahl in der Stadtregion*. In: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* 47, 1, 47-62.

- Schiller, Georg; Gutsche, Jens-Martin (2009): *Von der Außen- zur Innenentwicklung in Städten und Gemeinden. Das Kostenparadoxon der Baulandentwicklung*. Dessau. = UBA-Texte 31/2009.
- Schimank, Uwe (2005): *Die Entscheidungsgesellschaft. Komplexität und Rationalität der Moderne*. Wiesbaden.
- Schimank, Uwe (2010): *Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurstheoretische Soziologie*. Weinheim.
- Schlag, Bernhard; Schade, Jens (2007): *Psychologie des Mobilitätsverhaltens*. In: Aus Politik und Zeitgeschichte – Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“, 29-30, 27-32.
- Schmitt, Gisela; Selle, Klaus (Hrsg.) (2008): *Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt*. Dortmund.
- Schmitz, Gottfried (2005): *Regionalplanung*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 963-973.
- Schneider, Nicole; Spellerberg, Annette (1999): *Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität*. Opladen.
- Schnell, Rainer; Hill, Paul B.; Esser, Elke (2005): *Methoden der empirischen Sozialforschung*. München.
- Schnur, Olaf (2008): *Gute Beziehungen, schlechte Beziehungen: Lokales Sozialkapital und soziale Integration von Migranten im Quartier*. In: vhw – Forum Wohneigentum, 3, 138-144.
- Schubert, Herbert (1996): *Stadt-Umland-Beziehungen und Segregationsprozesse*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 4/5, 277-297.
- Schuler, Martin (1985): *Periurbanisierung und Definition des statistischen Stadtrandes. Zur Abgrenzung der Agglomerationen in der Schweiz*. In: disP, 80/81, 60-65.
- Selle, Klaus (2005): *Planen, Steuern, Entwickeln. Über den Beitrag öffentlicher Akteure zur Entwicklung von Stadt und Land*. Dortmund.
- Selle, Klaus (2006): *Vorwort*. In: Selle, K. (Hrsg.): *Zur räumlichen Entwicklung beitragen. Konzepte, Theorien, Impulse*. Dortmund, 11-24.
- Selle, Klaus (2010): *Neu denken! Warum die alte Planungstheorie ein „Motorrad“ ist*. In: PNDonline, 1, 8 S.
- Selten, Reinhard (2000): *Eingeschränkte Rationalität und ökonomische Motivation*. In: Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften / Beiheft Nr. 9, 129-157.
- SGB II – Zweites Buch Sozialgesetzbuch – Grundsicherung für Arbeitsuchende – (Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Dezember 2003, BGBl. I S. 2954) zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 3.8.2010 I 1112. SGB II.
- Siebel, Walter (2000): *Wesen und Zukunft der europäischen Stadt*. In: disP 141, 28-34.
- Siebel, Walter (2004): *Einleitung: Die europäische Stadt*. In: Siebel, W. (Hrsg.): *Die europäische Stadt*. Frankfurt am Main, 11-50.
- Siebel, Walter (2005): *Suburbanisierung*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 1135-1140.
- Siedentop, Stefan (2004): *Die „Tyrannei kleiner Entscheidungen“ – zum Dilemma kumulativer Wirkungen der räumlichen Umweltvorsorge*. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 36, 11, 341-346.
- Siedentop, Stefan (2008): *Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 3/4, 193-210.
- Siedentop, Stefan; Kausch, Steffen; Einig, Klaus; Gössel, J. (2003): *Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume*. Bonn. = Forschungen / Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 114.
- Sieverts, Thomas (1997): *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig u.a. = Bauwelt Fundamente, 118.

- Sieverts, Thomas; Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich (Hrsg.) (2005a): *Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt*. Wuppertal. = Zwischenstadt, 3.
- Sieverts, Thomas; Koch, Michael; Stein, Ursula; Steinbusch, Michael (2005b): *Zwischenstadt – in zwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern*. Wuppertal. = Querschnittsband Zwischenstadt
- Simon, Herbert A. (1947): *Administrative Behavior. A Study of Decision-making Processes in Administrative Organizations*. New York u.a.
- Simon, Herbert A. (1993): *Homo rationalis. Die Vernunft im menschlichen Leben*. Frankfurt/Main.
- Sinning, Heidi (2003): *Kommunikative Planung. Leistungsfähigkeit und Grenzen am Beispiel nachhaltiger Freiraumpolitik in Stadtregionen*. Opladen.
- Sinning, Heidi; Eizenhöfer, Rebecca; Fischer, J.; Füllsack, K.; Günther, K.; Hahne, U.; Günther, M. (2009): *Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl. Strategien zur Kosten-Nutzen-Transparenz für nachhaltige Wohnstandortentscheidungen in Mittelthüringen*. Erfurt. = ISP Schriftenreihe, Band 1.
- Sommer, Hanna (2005): *Schrumpfende Stadt Gotha – Kommunalplanung und Akteure am Wohnungsmarkt*. In: Geographie und Schule 27, 155, 9-18.
- Speare, Alden; Goldstein, Sidney; Frey, William H. (1975): *Residential Mobility, Migration and Metropolitan Change*. Cambridge/Massachusetts.
- Stadt Dortmund (Hrsg.) (2001): *Themenheft Bevölkerungsbewegung: Wanderungen - Umzugsmotive - Generatives Verhalten – Regionale Bezüge. Ein Diskussionsbeitrag*. Dortmund. = Dortmunder Statistik, Nr. 156.
- Stadt Köln (Hrsg.) (2005): *Wohnungsgesamtplan. Ratsbeschluss, 20. Juli 2004*. Köln.
- Stadt Köln (Hrsg.) (2010): *2010: Köln ist Millionenstadt*. Köln. = Pegel Köln, 4/2010.
- Stadt Leipzig (Hrsg.) (2000): *Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung*. Leipzig. = Beiträge zur Stadtentwicklung, 30
- Stadt Leverkusen (Hrsg.) (2006): *Ursachen und Folgen des Wanderungsverhaltens zwischen Leverkusen und der Umlandregion 2004*. Leverkusen. = Berichte zur Stadtforschung (Leverkusen), 64.
- Stadt Münster (Hrsg.) (2000): *Wanderungsumfrage*. Münster. = Beiträge zur Statistik, 75.
- Stadt Münster (Hrsg.) (o.J. a): *Wohnen in der Stadt – für junge und alte Menschen*. <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/raum-wohnen.html> (Zugriff am 28.10.2010).
- Stadt Münster (Hrsg.) (o.J. b): *Münster ist die lebenswerteste Stadt der Welt*. <http://www.muenster.de/stadt/livcom/> (Zugriff am 16.02.2011).
- Stadt Solingen (Hrsg.) (2004): *Wanderungsmotivuntersuchung 2003. Fortzüge*. Solingen. = Beiträge zur Stadtforschung, 100.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) (2010): *Statistik Lokal 2010. Elektronische Ressource*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2003): *Ausstattung und Wohnsituation privater Haushalte - Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2003. Presseexemplar*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2006a): *Datenreport 2006. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland*. Bonn.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2006b): *Leben in Deutschland – Haushalte, Familien und Gesundheit. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 - Presseexemplar*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2007): *Entwicklung der Privathaushalte bis 2025. Ergebnisse der Haushaltsvorausberechnung 2007*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (o.J.): *Wanderungsstatistik*. <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Wanderungen/Aktuell,templateId=renderPrint.psml> (Zugriff am 17.08.2007).
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (o.J.): *Verwaltungsgliederung*. <http://www.statistik.sachsen.de/html/400.htm> (Zugriff am 24.10.2010).

- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (o.J.): *Daten und Fakten*. http://www.stala.sachsen-anhalt.de/Internet/Home/Daten_und_Fakten/index.html (Zugriff am 31.10.2010).
- Stöglehner, Gernot; Grossauer, Franz (2009): *Raumordnung und Klima. Die Bedeutung der Raumordnung für Klimaschutz und Energiewende*. In: Weber, G. (Hrsg.): *Verbaute Zukunft?* Wien, 137-142. = *Wissenschaft & Umwelt: Interdisziplinär*, 12.
- Sturm, Gabriele; Meyer, Katrin (2008): „Hin und her“ oder „hin und weg“ – zur Ausdifferenzierung großstädtischer Wohnsuburbanisierung. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, 3/4, 229-243.
- Sydow, Manfred; Kofner, Stefan.; Sander, C. (2005): *Wohnungsmarkt, Wohnungspolitik und Wohnungswirtschaft in den neuen Bundesländern*. In: Kühne-Büning, L.; Nordalm, V.; Steveling, L. (Hrsg.): *Grundlagen der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft*. Frankfurt am Main, 317-341.
- Szameitat, Renate (2008): *Den Wohnwünschen auf der Spur. Wohnansprüche einer differenzierten Gesellschaft*. In: *PlanerIn*, 2, 37-39.
- Thaler, Richard H.; Sunstein, Cass R. (2009): *Nudge. Wie man kluge Entscheidungen anstößt*. Berlin.
- Thiel, Fabian (2004): *Das Erbbaurecht – Ein verkanntes Instrument zur Steuerung der kommunalen Flächennutzung*. Leipzig. = *UFZ-Diskussionspapiere* 4/2004.
- Trost, J. (1977): *The family life cycle. A problematic concept*. In: Cuisenier, J.; Segalen, M. (Hrsg.): *The Family Life Cycle in European Societies*. Den Haag, 467-481.
- van den Berg, Leo; et al. (1982): *A Study of Growth and Decline*. Oxford.
- vdw Bayern – Verband der bayrischen Wohnungsunternehmen e.V. (2010): *Mietwohn-Trends 2020: Günstige Mieten noch wichtiger. Repräsentative Umfrage des VdW Bayern*. Pressemitteilung vom 05.10.2010. München.
- Vogenauer, Thorsten; Schulz, Marlies (1998): *Untersuchung der demographischen Suburbanisierung in der Stadtregion Berlin*. Berlin. = *Arbeitsberichte des Geographischen Instituts der Humboldt Universität zu Berlin*, 28.
- Waltersbacher, Matthias (2002): *Wohnungsbau und Bedarf – Wohnungspolitik vor neuen Herausforderungen. Anhörung im Deutschen Bundestag; Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 24. April 2002*. http://www.bbr.bund.de/wohnungswesen/wohnungsmarkt/stellungnahme_waltersbacher.htm (Zugriff am 07.07.2005).
- Weber, Max (1922/2002): *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. Tübingen.
- Wegener, Michael (2009): *Energie, Raum und Verkehr. Auswirkungen hoher Energiepreise auf Stadtentwicklung und Mobilität*. In: Weber, G. (Hrsg.): *Verbaute Zukunft?* Wien, 67-75. = *Wissenschaft & Umwelt: Interdisziplinär*, 12.
- Weichhart, Peter (1987): *Wohnsitzpräferenzen im Raum Salzburg. Subjektive Dimensionen der Wohnqualität und die Topographie der Standortbewertung – Ein mikroanalytischer Beitrag zur Propädeutik der Wanderungstheorie*. Salzburg.
- Weichhart, Peter (2008): *Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen*. Stuttgart.
- Weichhart, Peter (2009): *Einführung in die empirische Sozialforschung für Geographen. Das Interview: Die Lehre von der Frage, Teil 2. Vorlesungsskript*. Wien. <http://homepage.univie.ac.at/~weichhp3/LVs/EESf/EESG0402.ppt> (Zugriff am 12.12.2010)
- Werlen, Benno (1995): *Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum*. Stuttgart. = *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen*, Bd. 1.
- Werlen, Benno (1997a): *Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie*. Stuttgart.
- Werlen, Benno (1997b): *Globalisierung, Region und Regionalisierung*. Stuttgart. = *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen*, Bd. 2.
- Werlen, Benno (2008): *Sozialgeographie. Eine Einführung*. Bern.

- Werlen, Benno (Hrsg.) (2007): *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 3: Ausgangspunkte und Befunde empirischer Forschung*. Stuttgart.
- Wfa – Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2001): *Städte zu Dörfern – Dörfer zu Städten*. Düsseldorf.
- Wiechmann, Thorsten (2008): *Planung und Adaption. Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken*. Dortmund.
- Willekens, Frans (1987): *Migration and development: a micro-perspective*. In: Journal of Institute of Economic Research, 2, 51-68.
- Winkel, Rainer (2001): *Weg vom Rand? Zur Endlichkeit der Suburbanisierung*. In: PlanerIn, 3/2001, 15-17.
- Wolpert, Julian (1965): *Behavioral aspects of the decision to migrate*. In: Papers of the Regional Science Association 15, 159–169.
- Würdemann, Gerd; Held, Martin (2009): *Das hochwertige Gut Mobilität und die kostbare Ressource Öl. Perspektiven der postfossilen Mobilität*. In: Informationen zur Raumentwicklung, 12, 751-764.
- zur Nedden, Martin (2010): *Leipzig – eine wachsende Stadt in einem schrumpfenden Umland*. In: disP 46,81, 95-99.

Auskünfte per E-Mail und Telefon

Telefonat mit Herrn Bernd Schulte, Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Dortmund am
21.10.2010

E-Mail von Frau Bettina Nottebrock, Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln am
02.11.2010

Email von Frau Sonja Ständel, Amt für Statistik der Landeshauptstadt Magdeburg vom 01.11.2010

Email von Frau Maria Gelfert, Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig vom 02.11.2010

Anhang

A) Eingemeindungen in den Fallregionen Leipzig und Magdeburg 2001-2010.....	II
B) Fragebogen der telefonischen Haushaltsbefragung.....	V
C) Ausschöpfung der telefonischen Haushaltsbefragung.....	XII
D) Gewichtung der vier regionalen Teilstichproben.....	XIII
E) Leitfäden der qualitativen Interviews.....	XIV
F) Kurztypisierungen der in den qualitativen Interviews befragten Haushalte	XXIII
G) Beeinflussbarkeit der Abwanderungsmotive durch kommunale Gegenmaßnahmen und -strategien.....	XXIX

A) Eingemeindungen in den Fallregionen Leipzig und Magdeburg 2001-2010

Eingemeindungen Leipzig

Beginn Untersuchungszeitraum (01.01.2001)	Gebietsstand Umlandabgrenzung (30.06.2004)	01.07.2004- 31.12.2009	Gebietsstand Beschreibung Fallregionen (31.12.2009)	2010
	Großbardau	Grimma		
	Kühren-Burkartshain	Wurzen		
	Jesewitz		Jesewitz	
	Krostitz		Krostitz	
Zschortau	Rackwitz		Rackwitz	
	Schönwölkau		Schönwölkau	
	Taucha		Taucha	
	Zschemplín		Zschemplín	
	Zwochau		Zwochau	
	Elstertrebnitz		Elstertrebnitz	
	Espenhain		Espenhain	
	Groitzsch		Groitzsch	
	Großpösna		Großpösna	
	Kitzen		Kitzen	
	Lobstädt	Neukieritzsch	Neukieritzsch	
	Markkleeberg		Markkleeberg	
	Markranstädt		Markranstädt	
	Großlehna	Markranstädt	Markranstädt	
	Rötha		Rötha	
	Zwenkau		Zwenkau	
	Belgershain		Belgershain	
	Bennewitz		Bennewitz	
	Borsdorf		Borsdorf	
	Brandis		Brandis	
	Machern		Machern	
	Naunhof		Naunhof	
	Otterwisch		Otterwisch	
	Parthenstein		Parthenstein	
	Thallwitz		Thallwitz	
	Trebsen/Mulde		Trebsen/Mulde	
	Großgörschen		Großgörschen	Lützen
	Lützen		Lützen	
	Starsiedel		Starsiedel	
	Horburg-Maßlau			
	Zweimen	Leuna		

Legende

	Gemeinde fällt aus abgegrenztem Umland heraus (da aufnehmende Gemeinde deutlich mehr Einwohner aufweist)
	Eingemeindung in andere Umlandgemeinde
	aufnehmende Gemeinde wird in Umlandabgrenzung aufgenommen (da aufnehmende Gemeinde geringere oder ähnliche Einwohnerzahl aufweist)

Quelle: eigene Darstellung

Eingemeindungen Magdeburg

Beginn Untersuchungszeitraum (01.01.2001)	Gebietsstand Um-landabgrenzung (30.06.2004)	01.07.2004-31.12.2009	Gebietsstand Beschreibung Fallregionen (31.12.2009)	2010
	Dolle		Dolle	Burgstall
	Nedlitz		Nedlitz	Zebst/Anhalt
	Angern		Angern	
	Ebendorf	Barleben	Barleben	
	Meizendorf			
	Colbitz		Colbitz	
	Rogätz		Rogätz	
	Heinrichsberg		Heinrichsberg	Loitsche-Heinrichsberg
	Farsleben	Wolmirstedt	Wolmirstedt	
	Wolmirstedt			
	Glindenberg			
	Schermen		Schermen	Möser
	Möser		Möser	
	Hohenwarthe		Hohenwarthe	
	Körbelitz		Körbelitz	
	Lostau		Lostau	
Hohenziatz	Möckern	Möckern	Möckern	Möckern
Büden				
Ziepel				
Lübars				
Friedensau				
Steglitz				
Wörmnitz				
	Wallwitz			
	Zeddenick			
	Drewitz		Drewitz	
	Drackenstedt		Drackenstedt	Eilsleben
	Eilsleben		Eilsleben	
	Wahlitz	Gommern		
	Menz		Gommern	
	Karith			
	Dannigkow			
Altenweddingen	Sülzetal		Sülzetal	
Bahrendorf				
Dodendorf				
Langenweddingen				
Osterweddingen				
Schwaneberg				
Sülldorf				
	Borne		Borne	

Dahlenwarsleben	Niedere Börde	Niedere Börde	
Groß Ammersleben			
Gutenswegen			
Jersleben			
Klein Ammersleben			
Meseberg			
Samswegen			
Vahldorf			
	Bottmersdorf	Bottmersdorf	Wanzleben-Börde
	Domersleben	Domersleben	
	Groß Rodensleben	Groß Rodensleben	
	Hohendodeleben	Hohendodeleben	
	Klein Rodensleben	Klein Rodensleben	
	Klein Wanzleben	Klein Wanzleben	
Remkersleben	Biederitz	Biederitz	Biederitz
	Gerwisch	Gerwisch	
	Gübs	Gübs	
	Königsborn	Königsborn	
	Woltersdorf	Woltersdorf	
	Ackendorf	Ackendorf	
	Bornstedt	Bornstedt	Hohe Börde
	Eichenbarleben	Eichenbarleben	
	Groß Santersleben	Groß Santersleben	
	Hermsdorf	Hermsdorf	
	Irxleben	Irxleben	
	Niederndodeleben	Niederndodeleben	
	Ochtmersleben	Ochtmersleben	
	Schackensleben	Schackensleben	
	Wellen	Wellen	
	Gnadau	Gnadau	
	Hadmersleben	Hadmersleben	Oschersleben
	Plötzky	Schönebeck	
	Pretzien		
	Ranies		
	Biere	Bördeland	

Legende

- Gemeinde fällt aus abgegrenztem Umland heraus (da aufnehmende Gemeinde deutlich mehr Einwohner aufweist)
- Eingemeindung in andere Umlandgemeinde
- aufnehmende Gemeinde wird in Umlandabgrenzung aufgenommen (da aufnehmende Gemeinde geringere oder ähnliche Einwohnerzahl aufweist)

Quelle: eigene Darstellung

B) Fragebogen der telefonischen Haushaltsbefragung

Die hier dargestellte Fassung des Fragebogens weicht leicht von der vollständigen, für das telefonische Interview im CATI-System programmierten, Fassung ab. Die Lesbarkeit des Fragebogens würde erheblich eingeschränkt, wenn alle Filterführungen dargestellt würden. Daher wird hier auf die Darstellung jener Filterführungen verzichtet, über die lediglich der Wortlaut einzelner Fragestellungen an vorherige Antworten angepasst wird (z.B. entfällt bei Einpersonenhaushalten in einigen Fragen der Zusatz „oder weitere Haushaltsmitglieder“). Außerdem ist der hier dargestellte Fragebogen um einige Intervieweranweisungen („Antwortkategorien bitte vorlesen“) und die Antwortkategorien „weiß nicht“ und „keine Angabe“ gekürzt. Die Antwortkategorien zur Verkehrsmittelnutzung sind in dieser Fassung nur einmal, in Frage 21, angegeben. Diese sind für alle Fragen zur Verkehrsmittelnutzung gleich, lediglich bei den Arbeits- und Einkaufswegen wird die Kategorie „Pkw“ in die Antwortmöglichkeiten „Selbstfahrer“ und „Mitfahrer“ untergliedert.

„Guten Tag. Mein Name ist [...]. Wie wir Ihnen in den letzten Tagen bereits schriftlich angekündigt haben, führen zurzeit im Auftrag der Universitäten Aachen und Dortmund eine freiwillige Umfrage durch, die Gründe für Wohnortwechsel untersucht. Ihre Angaben werden selbstverständlich anonym ausgewertet.

Laut Melderegister der [Stadt] ist ihr Haushalt zwischen 2001 und 2003 von [Stadt] nach [Zielort] umgezogen.

Falls dies zutreffend ist, würde ich gerne mit einer Person sprechen, die das 18. Lebensjahr vollendet hat, damals mit umgezogen ist und ständig in diesem Haushalt lebt.“

(1) Haben Sie vor dem Umzug in [Stadt] als Mieter oder Eigentümer gewohnt?

- Mieter
 Eigentümer
 sonstiges

(2) Haben Sie damals in [Stadt] in einer (Eigentums-)wohnung oder einem Haus gewohnt?

- in einer (Eigentums-)Wohnung → weiter mit (2a) und (2b)
 in einem Haus → weiter mit (2c)

(2a) In was für einem Gebäude lag diese Wohnung?

- in einem Zweifamilienhaus
 in einem Mehrfamilienhaus mit 3-4 Wohnungen
 in einem Mehrfamilienhaus mit 5-8 Wohnungen
 in einem Mehrfamilienhaus mit 9 oder mehr Wohnungen
 in einem Wohnheim oder einer Seniorenwohnanlage
 in einem anderem Typ, und zwar ____

(2b) Um was für einen Gebäudetyp hat es sich dabei gehandelt?

(Frage wird nur in ostdeutschen Fallregionen gestellt)

- einen Altbau, der vor 1949 errichtet wurde
 einen Plattenbau
 ein nach 1990 errichtetes Gebäude?
 sonstiges

(2c) Um was für ein Haus hat es sich dabei gehandelt?

- ein freistehendes Einfamilienhaus
 ein Doppelhaus
 ein Reihenhäuser
 ein Zweifamilienhaus

(2d) Wie viele Quadratmeter Wohnfläche standen Ihnen damals zur Verfügung?

(3) Wie zufrieden waren Sie damals alles in allem mit ihrem Wohnstandort?

- sehr zufrieden
 eher zufrieden
 eher unzufrieden
 sehr unzufrieden

(4) Welche Gründe waren damals ausschlaggebend für den Umzug?

(offene Fragestellung)

(5) Wohnen Sie heute in [Zielort] als Mieter oder Eigentümer?

- Mieter
 Eigentümer
 sonstiges

- (6) Wohnen Sie heute in einer (Eigentums-)wohnung oder einem Haus?**
 in einer (Eigentums-)Wohnung → weiter mit (6a) und (6b)
 in einem Haus → weiter mit (6c) und (6d)
- (6a) In was für einem Gebäude liegt diese Wohnung?**
 in einem Zweifamilienhaus
 in einem Mehrfamilienhaus mit 3-4 Wohnungen
 in einem Mehrfamilienhaus mit 5-8 Wohnungen
 in einem Mehrfamilienhaus mit 9 oder mehr Wohnungen
 in einem Wohnheim / einer Seniorenwohnanlage
 in einem anderem Typ, und zwar _____
- (6b) Um was für einen Gebäudetyp handelt es sich dabei?**
Frage wird nur in ostdeutschen Fallregionen gestellt
 einen Altbau, der vor 1949 errichtet wurde
 eine Plattenbauwohnung
 eine nach 1990 errichtete Wohnung?
 weiß nicht / sonstiges
- (6c) Um was für ein Haus handelt es sich dabei?**
 ein freistehendes Einfamilienhaus
 ein Doppelhaus
 ein Reihenhaushaus
 ein Zweifamilienhaus
- (6d) Handelt es sich bei dem Eigentum um eine Gebrauchtimmoblie oder um ein neu gebautes Haus?**
 eine Gebrauchtimmoblie
 ein neu gebautes Haus
- (6e) Haben sie das Haus/die Wohnung geerbt oder geschenkt bekommen?**
 ja
 nein
- (6f) Wie viele Quadratmeter Wohnfläche stehen Ihnen heute zur Verfügung?**
- (7) Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, sie selbst eingeschlossen? Denken Sie dabei auch bitte an alle im Haushalt lebenden Kinder. (freie Eingabe)**
- (8) Würden Sie mir bitte sagen, wie alt Sie sind?**
- (9) Kommen wir zum Alter der anderen Haushaltsmitglieder. Wie viele dieser Personen – ausgenommen Sie selbst – sind ...?**
 ... bis einschließlich 6 Jahre alt
 ... zwischen 7 und 13 Jahre alt
 ... zwischen 14 und 17 Jahre alt
 ... zwischen 18 und 29:
 ... zwischen 30 und 44
 ... zwischen 45 und 64
 ... 65 Jahre und älter
 → wenn keine weitere Person älter als 18 weiter mit (12)
- (10) Welchen Familienstand haben Sie? Sind Sie...?**
 verheiratet und leben mit Ihrem Partner / Ihrer Partnerin zusammen → weiter mit (12)
 verheiratet und leben von Ihrem Partner / Ihrer Partnerin getrennt
 ledig
 geschieden
 oder verwitwet
- (11) Leben Sie mit einem Partner zusammen?**
 ja
 nein
- (12) Ich werde Ihnen nun mögliche Gründe nennen, warum Sie sich für den jetzigen Wohnstandort in [ZIELORT] entschieden haben. Es geht also um die Frage, warum Sie genau an diesen Ort gezogen sind. Sagen Sie mir bitte, wie wichtig der jeweilige Grund für die Entscheidung war, an diesen Wohnort zu ziehen. Nennen Sie eine 1 für „sehr wichtig“ und eine 6 für „überhaupt nicht wichtig“. Mit Werten dazwischen können Sie Ihre Einschätzung abstufen. Wie wichtig war Ihnen...**

- A) ... eine angemessene Wohnfläche?
- B) ... eine ansprechende Ausstattung und der Komfort der *Wohnung/des Hauses* ?
- C) ... an Ihrem neuen Wohnort Eigentum bilden zu können?
- D) ... ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis *der Wohnung/des Hauses*?
- E) ... ein eigener Garten oder die Möglichkeit der Gartennutzung?
- F) ... gute Umweltbedingungen (z.B. saubere Luft, wenig Lärm, geringe Verkehrsbelastung)?
- G) ... ein ansprechendes Wohnumfeld (z.B. viele Grünflächen, reizvolle landschaftliche Umgebung)?
- H) ... eine kinderfreundliche Wohnumgebung?
- I) ... ein angenehmes soziales Umfeld?
- J) ... die Nähe zum Arbeits- oder Ausbildungsort?
- K) ... eine gute Anbindung an das Busnetz?
- L) ... eine gute Anbindung an schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel? (*→ Frage 13 wird gestellt bei Antworten 1, 2 oder 3*)
- M) ... eine günstige Verkehrsanbindung für den Pkw (z.B. Anschluss an Autobahn oder Schnellstraße)? (*→ Frage 14 wird gestellt bei Antworten 1, 2 oder 3*)
- N) ... die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf wie z.B. einem Supermarkt oder Bäcker?
- O) ... die Qualität von Schulen und Kindergärten vor Ort?
- P) ..., dass der neue Wohnort in der Nähe Ihres alten Stadtteils in [Stadt] liegt?
- Q) ... eine Rückkehr an den Heimatort eines Haushaltsmitglieds?
- R) ... ein Umzug in die Nähe von Freunden oder Verwandten?
- Z) Gibt es weitere sehr wichtige oder wichtige Gründe, warum Sie sich für Ihren jetzigen Wohnstandort entschieden haben, die bisher nicht genannt wurden? Falls ja, welche:**
—
- *Eigentümer eines Hauses:*
- HB) ... ein angemessen großes Grundstück?
- *Eigentümer einer Gebrauchtimmoblie (Haus)*
- HA) ... ein niedrige Kaufpreis?
- GA) ... die Lage des Hauses (z.B. im gewünschten Wohnquartier oder einer „gewachsenen“ Wohnumgebung)?
- GB) .. geringere Kosten im Vergleich zum Neubau eines Hauses
- GC) ... eine Zeitersparnis gegenüber dem Bezug eines Neubaus?
- *Eigentümer eines Neubaus (Haus)*
- HA) ... niedrige Grundstücks- und Baukosten?
- NA) ... die Möglichkeit Einfluss auf die Gestaltung des Hauses zu nehmen?
- NB) ... eine moderne Ausstattung des Hauses?
- NC) ... eine höhere Eigenheimzulage im Vergleich zu einer Gebrauchtimmoblie?
- *Eigentümer einer Eigentumswohnung*
- EA) ... ein niedriger Kaufpreis?
- *Mieter*
- MA) ... eine günstige Miete?
- *Ostdeutschland*
- OA) ... eine Wohngegend mit geringem Wohnungsleerstand?
- OB) ..., dass die Wohnung keine Plattenbauwohnung ist? (*→ Filter für Mieter bzw. Eigentümer einer Wohnung*)
- OC) ..., dass die Wohnung oder das Gebäude vollständig saniert war? (*→ Filter für Mieter bzw. Eigentümer einer Wohnung*)
- *Seniorenhaushalte (55 und älter)*
- SA) ... eine altengerechte Ausstattung der Wohnung?
- SB) ... die Nähe zu Betreuungs- oder Pflegeeinrichtungen für ältere Menschen?
- (13) Sie sagten, die Nähe zu einem schienengebundenen ÖV-Haltepunkt spielte bei Ihrer Wohnungssuche eine Rolle! Wie viele Minuten zu Fuß sollte die neue Wohnung maximal von der Haltestelle entfernt liegen (Gehzeit)?**

Weitere Zielstandortkriterien werden nur von den folgenden Personen bewertet:

- (14) Sie sagten, die Nähe zu einem Autobahnanschluss/ Schnellstraße spielte bei Ihrer Wohnungssuche eine Rolle! Innerhalb welcher Fahrzeit sollte die Anschlussstelle von *ihrer neuen Wohnung/ ihrem neuen Haus* erreichbar sein?
- (15) Ich lese Ihnen nun vier Aussagen vor. Bitte sagen Sie mir, welche der drei Aussagen auf Ihre damalige Wohnungssuche am ehesten zutrifft.
- Ich / Wir haben(n) damals gar nicht nach einer Wohnung gesucht. Diese stand von vorne herein fest. → *direkt weiter mit Frage 17*
- Ich / Wir habe(n) gezielt nach einer Wohnung außerhalb von [Stadt] gesucht. → *Frage 16a*
- Eigentlich wäre(n) ich/wir lieber in [Stadt] wohnen geblieben. → *Frage 16b*
- Ich / Wir haben sowohl in [Stadt] als auch außerhalb gesucht. → *Frage 16b*
- (16a) Warum kam für Sie damals kein Umzug innerhalb von [Stadt] in Frage? (*offene Frage*)
→ *weiter mit 17*
- (16b) Was waren die ausschlaggebenden Gründe dafür, dass Sie bei Ihrer Wohnungssuche damals nicht in [Stadt] fündig geworden sind? (*offene Frage*)
- (17) Wie viele Personen in Ihrem Haushalt besitzen einen Pkw-Führerschein?
- (18) Wie viele Personen in Ihrem Haushalt besitzen eine ÖV-Zeitkarte (wie z.B. Wochen-, Monats- oder Jahresticket)?
- (19a) Wie viele Pkws stehen dem Haushalt zur Verfügung?
- (19b) Wurde in Folge Ihres Umzugs ein Pkw im Haushalt...?
- angeschafft
- abgeschafft
- Pkw-Anzahl ist gleich geblieben
- (20) Wurde in Folge Ihres Umzugs eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr im Haushalt...?
- angeschafft
- abgeschafft
- Anzahl der Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr ist gleich geblieben
- (21) Inwieweit hat sich nach Ihrem Umzug die Verkehrsmittelnutzung des Haushalts geändert? Geben Sie bitte immer an, ob die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels zu- oder abgenommen hat bzw. gleich geblieben ist. (*bei A, B und F zusätzlich: „besitze ich nicht“*)
- A) Pkw
- B) Motorrad und Moped
- C) Bahn und S-Bahn (→ *Filter*)
- D) Schnellbus, Straßenbahn und U-Bahn (→ *Filter*)
- E) Bus
- F) Fahrrad
- G) Zu Fuß
- *Filter Köln: Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und U-Bahn*
- *Filter Leipzig Magdeburg: Bahn und S-Bahn*
- *Filter Münster: Bahn und Schnellbus*
- Wir stellen Ihnen nun eine Reihe weiterer Fragen zur Nutzung von Verkehrsmitteln, also z.B. Auto oder Bus, für unterschiedliche Zwecke. Bitte geben sie als Antwort auf die Frage jeweils das Verkehrsmittel an, das sie i.d.R. für den jeweiligen Zweck benutzen.
- (22a) Welches Verkehrsmittel nutzen Sie oder andere Haushaltsmitglieder um die nächste Haltestelle der Bahn, S-Bahn, U-Bahn oder Straßenbahn/Tram/Schnellbus (→ *Filter siehe Frage 21*) zu erreichen?
- (22b) Und wie viele Minuten brauchen Sie für den Weg zur Haltestelle?
- (23a) Haben Sie eine eventuelle Zunahme von Benzinpreisen bzw. einen eventuellen Wegfall der Pendlerpauschale bei Ihrer Umzugsentscheidung berücksichtigt?
- ja
- nein

- (23b) Wären Sie in [Stadt] wohnen geblieben, wenn die Benzinpreise damals schon so hoch gewesen wären wie heute?
- ja
 nein
- (24) Wie viele Personen tragen zum Einkommen Ihres Haushalts bei? Denken Sie nicht nur an Arbeitseinkommen, sondern auch an Renten, Pensionen und andere Einkommen?
- (25) Der- oder diejenige, die Sie von diesen Personen als Hauptverdiener bezeichnen würden, ist der- oder diejenige derzeit...
- in Vollzeit erwerbstätig → weiter mit (27)
 in Teilzeit erwerbstätig → weiter mit (27)
 geringfügig beschäftigt → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Rentner/in, Pensionär/in → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Hausmann/Hausfrau → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Wehr-/Zivildienstleistender → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 arbeitslos → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
- (26) Wo befand sich die Arbeitsstätte des Hauptverdieners vor dem Umzug?
- Zu Hause → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Am jetzigen Wohnort
 In [Stadt]
 Anderswo, und zwar: _____
- (27) Wo befindet sich die derzeitige Arbeitsstätte des Hauptverdieners?
- Zu Hause → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 Am jetzigen Wohnort
 In [Stadt]
 Anderswo, und zwar: _____
- (28) Welches Verkehrsmittel benutzt der Hauptverdiener derzeit i.d.R. für seinen Arbeitsweg?
- (29) Ist dies das einzige Verkehrsmittel, das der Hauptverdiener für den Weg zur Arbeit nutzt?
- ja → weiter mit (30)
 nein
Falls nein, welche weiteren Verkehrsmittel nutzt er oder sie?
- (30) Hat der Hauptverdiener vor dem Umzug ein anderes Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit genutzt?
- ja
 nein → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
Falls ja, welches weitere Verkehrsmittel hat er oder sie genutzt?
- (31) War dies das einzige Verkehrsmittel, das der Hauptverdiener für den Weg zur Arbeit genutzt hat?
- ja → weiter mit Filter für 2. Erwerbstätigen
 nein
Falls nein, welche weiteren Verkehrsmittel nutzt er oder sie?
- (32) Hat sich insgesamt der Zeitaufwand für den zurückgelegten Weg zum Arbeitsplatz geändert? Bitte bewerten Sie die Änderung auf einer Skala von 1 bis 5, von 1 = stark gesunken bis 5 = stark gestiegen.
- Filter „2. Erwerbstätige“

Gibt es eine weitere Person in Ihrem Haushalt, die in Vollzeit oder in Teilzeit erwerbstätig ist?

Ja, in Vollzeit → weiter mit (26)
 Ja, in Teilzeit → weiter mit (26)
 Nein → weiter mit (33)
- (nach 2. Erwerbstätigen weiter mit (33))
- (33) Welches Verkehrsmittel nutzen Sie derzeit i.d.R. für den Einkauf von Waren für den täglichen Bedarf?
- (34) Haben Sie vor dem Umzug i.d.R. ein anderes Verkehrsmittel für den täglichen Einkauf genutzt?
- ja
 nein → weiter mit (35)
Falls ja, welches?

- (35) Können Sie mir sagen, was Sie oder andere Haushaltsmitglieder heute noch in [Stadt] tun und wie häufig (Skala 1 bis 5, sehr oft / oft / manchmal/ selten /nie)?
- A) Freunde, Verwandte besuchen
 B) auswärts Essen gehen, Kaffeetrinken, Kneipenbesuch
 C) Einkaufen, Schaufensterbummel
 D) Kultur- und Freizeitangebote nutzen
 E) aktiv Sporttreiben
 F) Sportveranstaltungen besuchen
 G) medizinische Versorgung
 H) Schule oder Ausbildung
 → Filter, für alle Aktivitäten, die mindestens „manchmal“ noch in der Kernstadt stattfinden
- Und mit welchem Verkehrsmittel gelangen Sie oder das Haushaltsmitglied i.d.R. zur [Aktivität]?**

→ Fragen (35) bis (38) nur an Haushalte mit Kindern unter 18 Jahre

- (36) Begleiten bzw. bringen Sie Ihre Kinder zu Aktivitäten? Gemeint sind hierbei Aktivitäten, die ihr Kind mindestens einmal pro Woche macht.
- Ja
 nein (→ Filter, keine Frage mehr zu Aktivitäten)
- Falls ja, zu welchen Aktivitäten bringen Sie Ihre Kinder?**
- A) Krabbelgruppe/Kindergarten/Schule
 → Frage (36) für diese Aktivität
 B) Hobbys → Frage (36) für diese Aktivität
 C) Besuch von Freunden → Frage (36) für diese Aktivität
- (37) Mit welchem Verkehrsmittel begleiten bzw. bringen Sie derzeit Ihre Kinder zu [Aktivität]?
- (38) Haben Sie vor dem Umzug i.d.R. ein anderes Verkehrsmittel genutzt, um Ihre Kinder zu begleiten?
- ja
 nein
- Falls ja, welches?**

- (39) Hat sich insgesamt der Zeitaufwand für die Begleitung ihrer Kinder mit dem Umzug verändert? Bitte bewerten Sie ihre Einschätzung auf einer Skala von 1 bis 5, wobei 1 „stark gesunken“ und 5 „stark gestiegen“ bedeutet. Mit Werten dazwischen können Sie ihre Einschätzung abstufen.
- (40) Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit ihrem heutigen Wohnstandort?
- ... sehr zufrieden
 ... eher zufrieden
 ... eher unzufrieden
 ... sehr unzufrieden
- (41) Wie beurteilen Sie Ihre jetzige Wohnung und ihre Wohnumgebung im Vergleich zu Ihrem letzten Wohnstandort? Bitte beurteilen Sie die folgenden Aspekte anhand einer Skala von 1 – 5, 1 bedeutet stark verbessert, 5 stark verschlechtert?
- A) die Wohnungsgröße
 B) die Umweltbedingungen (z.B. Luft, Lärm, Verkehrsbelastung)
 C) die Wohnumgebung (z.B. Grünflächen, landschaftliche Umgebung)
 D) Spielmöglichkeiten für Kinder
 E) Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche
 F) die Verkehrsverbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
 G) die Verkehrsverbindungen mit dem Auto
 H) die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf wie z.B. einem Bäcker oder Supermarkt
- Haben sich die finanziellen Belastungen ihres Haushaltes mit dem Umzug geändert. Bitte beschreiben sie die Veränderungen durch den Umzug anhand einer Skala von 1–5, 1 bedeutet stark gesunken, 5 stark gestiegen**
- I) Ihre Wohnkosten, also Ihre Miete oder die finanziellen Belastungen für ihr Wohneigentum
 J) Ihre Mobilitätskosten, also die Kosten für Fahrten mit dem Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln
 K) Ihre Wohn- und Mobilitätskosten insgesamt

(42) Hat sich die Haushaltsgröße bzw. die Zusammensetzung Ihres Haushalts mit dem Umzug verändert?

- Ja
 Nein

Falls ja, inwiefern?

- Bestehender Haushalt hat sich vergrößert (z.B. Nachwuchs)
 Bestehender Haushalt hat sich verkleinert (z.B. Auszug von Kindern, Todesfall)
 Neugründung eines Haushalts (z.B. Zusammenzug mit dem (Ehe-) Partner, Auszug bei den Eltern)

(43) Wie hoch ist das gesamte monatliche Netto-Einkommen des Haushalts? (Mit Einkommen ist die Summe gemeint, die sich aus Lohn, Gehalt, Einkünften aus selbstständiger Tätigkeit, Rente oder Pension nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge ergibt. Zum Einkommen zählen auch Einkünfte aus öffentlichen Beihilfen, aus Vermietung, Verpachtung, Wohngeld, Kindergeld und sonstige Einkünfte. Falls das Einkommen aus selbstständiger Arbeit hervorgeht, wie hoch ist das durchschnittliche monatliche Nettoeinkommen, abzüglich der Betriebsausgaben?)**Bei Antwortverweigerung:**

Ihre Angabe wird selbstverständlich vollständig anonym gehalten, so dass keinerlei Rückschlüsse auf Sie selbst oder ihren Haushalt möglich sind. Die Ergebnisse der Umfrage sollen u.a. nach dem Einkommen der Haushalte ausgewertet werden. Dabei genügen Einkommensgruppen. Es würde uns helfen, wenn Sie die Einkommensgruppe nennen könnten, zu der Ihr Haushalt gehört.

Bitte sagen Sie mir einfach, welcher Buchstabe von der Liste, die ich Ihnen gleich vorlesen werde, auf das Netto-Einkommen Ihres Haushalts zutrifft:

- A bis 900 €
 B 900 bis 1.500 €
 C 1.500 bis 2.600 €
 D 2.600 bis 4.000 €
 E mehr als 4.000 €
 F Antwortverweigerung

(44) Im Rahmen des Forschungsprojektes sollen im Frühjahr oder Sommer 2006 vertiefende mündliche Interviews von rund einstündiger Dauer mit ausgewählten Haushalten durchgeführt werden. Dürfen wir deswegen ggf. erneut auf Sie zukommen?

- Ja
 Nein → weiter mit (46)

(45) Da die Interviewpartner auf Grundlage der Ergebnisse der heutigen Befragung ausgewählt werden sollen, muss im Falle ihres Interesses an einem vertiefenden Interview ihre Adresse mit dem Fragebogen gespeichert werden. Die Auswertung der Befragung erfolgt aber selbstverständlich dennoch anonym. Würden Sie mir dann bitte ihren Namen nennen?**(46) Geschlecht Zielperson**

(Wird nicht erfragt, sondern vom Interviewer eingetragen)

- männlich
 weiblich

Damit sind wir am Ende des Interviews angelangt. Ich bedanke mich ganz herzlich für Ihre Mitarbeit.

C) Ausschöpfung der telefonischen Haushaltsbefragung

	Köln		Leipzig		Münster		Magdeburg		Gesamt	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl (unge- wicht- tet)	in % (ge- wicht- tet)
Grundgesamtheit aller ins Umland Fortgezogenen	k.A.*	100%	4.250	100%	4.484	100%	3.797	100%	k.A.	k.A.
ermittelte Tele- fonnummern	4.881	k.A.	1.007	23,7%	1.380	30,8%	794	20,9%	7.947	k.A.
Stichprobe (ge- wählte Telefun- nummern)	1.171	100%	1.007	100%	776	100%	617 **	100%	3.571	100%
stichprobenneu- trale Ausfälle während der Befragung	638	54,5%	507	50,3%	381	49,1%	252	40,8%	1.778	48,7%
bereinigte Brut- tostichprobe	533	100%	500	100%	395	100%	365	100%	1.793	100%
nicht- Stichproben- neutrale Ausfälle	233	43,7%	248	49,6%	143	36,2%	156	42,7%	1.013	43,1%
realisierte Inter- views / Aus- schöpfungsquote	300	56,3%	252	50,4%	252	63,8%	209	57,3%	1.013	57,0%
nicht verwertba- re Interviews	1		0		3		2		6	
verwertbare Interviews („n“) / Nettostichprobe	299		252		249		207 + 20 ***		1.007 + 20 ***	

* keine Angabe möglich, da ein gegenüber den übrigen Regionen abweichendes Verfahren zur Generierung der Haushalte aus dem personenbezogenen Auszug aus dem Einwohnermelderegister angewendet werden musste

** zzgl. 177 gewählten Telefonnummern im Pretest (fließen nicht in die Berechnung der Ausschöpfungsquote ein)

*** verwertbare Interviews des Pretests

Quelle: FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006: 8 (verändert)

D) Gewichtung der vier regionalen Teilstichproben

			Köln	Leipzig	Münster	Magdeburg	Gesamt
alle Fälle (mit Pretest)	unge-wichtet	Häufigkeit	299	252	249	227	1.027
		in %	29,1%	24,5%	24,2%	22,1%	100%
	gewichtet	Gewichtungs-faktor	0,86	1,02	1,03	1,13	
		Häufigkeit	257	257	257	257	1.027
		in %	25%	25%	25%	25%	100%
alle Fälle (ohne Pretest)	unge-wichtet	Häufigkeit	299	252	249	207	1.007
		in %	29,7%	25,0%	24,7%	20,6%	100%
	gewichtet	Gewichtungs-faktor	0,84	1,00	1,01	1,22	
		Häufigkeit	252	252	252	252	1.007
		in %	25%	25%	25%	25%	100%
beliebige Anzahl an Fällen	unge-wichtet	Häufigkeit	n ₁	n ₂	n ₃	n ₄	n _g
		in %	n ₁ /n _g	n ₂ /n _g	n ₃ /n _g	n ₄ /n _g	100%
	gewichtet	Gewichtungs-faktor	$\frac{1}{4} \cdot \frac{n_g}{n_1}$	$\frac{1}{4} \cdot \frac{n_g}{n_2}$	$\frac{1}{4} \cdot \frac{n_g}{n_3}$	$\frac{1}{4} \cdot \frac{n_g}{n_4}$	
		Häufigkeit	n _g /4	n _g /4	n _g /4	n _g /4	n _g
		in %	25%	25%	25%	25%	100%

Quelle: FOPS-PROJEKTKONSORTIUM 2006: 12 (verändert)

E) Leitfäden der qualitativen Interviews

Anmerkung: Anweisungen und Merkpunkte für Interviewer sind in kursiver Schrift dargestellt.

Stadt-Umland-Wanderer

Einleitung

- kurze Vorstellung des Interviewers und des Projektes: bei „Stadt-Umland-Wanderern“: nur auf diesen Teilbereich des Projektes zugeschnitten; keine Erwähnung von Mobilitäts- und Kostenaspekten
- Dauer des Gesprächs; Ablauf des Interviews (Gespräch, „offene Fragen“); Bitte um ausführliche Antworten
- Bitte um Erlaubnis, das Interview mitzuschneiden → Auswertung erfolgt anonymisiert

Themenblock A: Der Umzug von der Stadt ins Umland

1. Wann sind Sie aus Magdeburg fortgezogen?
2. Wie lange haben Sie zuvor in Magdeburg gewohnt?
3. Was war der Anlass für diesen Umzug?
4. Wonach haben Sie damals gesucht?
 - Miete ⇔ Eigentum
 - Haus ⇔ Wohnung
 - Neubau ⇔ Gebrauchtimmoblie
5. Für was für eine Wohnung haben Sie sich letztendlich entschieden?
 - Miete ⇔ Eigentum
 - Haus ⇔ Wohnung
 - Neubau ⇔ Gebrauchtimmoblie
6. Kannten Sie Ihren neuen Wohnort vorher?
7. *Such- und Entscheidungsprozess*
 - a) Welche Anforderungen hatten Sie damals an ihre neue Wohnung und Ihren neuen Wohnort?
 - b) Haben Sie damals auch in Magdeburg nach einer Wohnung gesucht?
 - c) Was gab den Ausschlag, genau nach [Umlandgemeinde] zu ziehen?
 - d) Wie lange haben Sie damals nach einer neuen Wohnung gesucht?
 - e) Haben sich im Laufe der Suche Ihre Erwartungen bzw. Ansprüche an die neue Wohnung und den neuen Wohnort verändert / Haben Sie dabei Abstriche bei Ihren Anforderungen machen müssen? Wenn ja, inwiefern?
 - f) Bestanden Alternativen (von der Lage innerhalb der Region; zwischen verschiedenen Wohnungen in der Umgebung)?
 - g) Unter welchen Umständen wären Sie damals innerhalb von Magdeburg umgezogen? Hätten Sie dafür Abstriche bei Ihren Anforderungen gemacht? Wenn ja, inwiefern?
8. Mussten damals Kompromisse zwischen den Anforderungen der einzelnen Haushaltsmitglieder an die neue Wohnung bzw. den neuen Wohnort gemacht werden? Wenn ja: inwiefern und warum?
9. Haben sich im Nachhinein betrachtet Ihre Erwartungen erfüllt, die Sie an Ihre neue Wohnung und Ihren neuen Wohnort hatten? Gab es positive oder negative „Überraschungen“? Welche besonderen Vor- und Nachteile hat [Umlandgemeinde] als Wohnort gegenüber Magdeburg?
 - *(Änderung der Mobilitätskosten)*
 - *Nachkalkulation (Verhältnis Wohnkosten zu Mobilitätskosten)*
 - *höhere Zeitaufwände*

Themenblock B: Zeitaufwände

1. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeit verändert?
2. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für Freizeitaktivitäten verändert?
3. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für Versorgungswege verändert?

4. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für die Begleitmobilität von Kindern verändert?
5. Haben sich Ihre Aktivitätenstandorte (Standort/Einrichtungen, die Sie in Ihrem Alltag und Ihrer Freizeit aufsuchen) aus Magdeburg in [Umlandgemeinde] verlagert oder waren und sind Ihre Aktivitätenstandorte immer in Magdeburg?
 - a) Haben Sie Ihren Arbeitsort die ganze Zeit über beibehalten?
 - b) Inwieweit hat sich dabei auch Ihre Verkehrsmittelwahl geändert?
 - c) Welche Aktivitätenstandorte (Standort/Einrichtungen, die Sie in Ihrem Alltag und Ihrer Freizeit aufsuchen) haben sich nach Ihrem Umzug nicht geändert und welche haben sich geändert (*Angabe von Standorten, Gemeindenamen oder Ortsteilen*)?
 - d) Üben Sie bestimmte Aktivitäten auch in Nachbargemeinden bzw. anderen Umlandgemeinden aus? Wenn ja, welche Aktivitäten, mit welchem Verkehrsmittel und in welcher Umlandgemeinde?

Themenblock C: Verkehrsanbindungen und Infrastrukturausstattung

1. Inwieweit waren das Vorhandensein von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs (Bahnhaltestelle, Taktung etc.) ausschlaggebend bei der Wohnungssuche? Inwieweit spielte eine Autobahn- bzw. Schnellstraßenanbindung eine Rolle?
2. Wie beurteilen Sie die Verkehrsanbindungen in [Umlandgemeinde] im Vergleich zu Magdeburg?
3. Wie beurteilen Sie die Infrastrukturausstattung (Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, ...) Ihres jetzigen Wohnortes im Vergleich zu [Stadt]?
4. Hat sich auf Grund der Verkehrsanbindungen und/oder der Infrastrukturausstattung Ihre Verkehrsmittelwahl nach dem Umzug nach Magdeburg geändert?
 - a) Wenn ja, zu welchen Wegzwecken (Arbeit, Einkauf, Freizeit etc.) hat sie sich geändert?
 - b) Legen Sie jetzt mehr oder weniger Wege mit dem Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) zurück?
 - c) Nutzen Sie am jetzigen Wohnstandort den öffentlichen Personennahverkehr mehr oder weniger als in Magdeburg?
 - d) Gehen Sie häufiger zu Fuß oder nutzen Sie häufiger das Fahrrad?
 - e) Haben Sie einen Pkw oder eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr angeschafft oder abgeschafft? Wenn ja, warum? (*erster Teil dieser Frage wurde bereits in tel. Befragung abgefragt, kann man also schon wissen*)

spontane Zwischenfragen zur Überprüfung, inwieweit der Haushalt über Infos zum ÖPNV-Angebot verfügt: Wo ist die nächste Haltestelle? Was kostet eine Fahrkarte bis in die Innenstadt von Magdeburg? Bei welcher Gelegenheit haben Sie zum letzten Mal den Bus oder die Bahn benutzt?

Themenblock D: Wohn- und Mobilitätskosten

1. Wie haben sich Ihre Wohnkosten mit dem Umzug von Magdeburg nach [Umlandgemeinde] geändert?
2. a) absolute Veränderung der Wohnkosten bzw. Veränderung der Wohnkosten je Quadratmeter

<u>In Magdeburg</u>	<u>In [Umlandgemeinde]</u>
Kaltmiete bzw. monatliche Belastung durch Zinsen und Tilgung?	Kaltmiete bzw. monatliche Belastung durch Zinsen und Tilgung?
_____ €	_____ €
Nebenkosten	Nebenkosten
_____ €	_____ €

- b) Einschätzung der Kosten im Vergleich zu einer ähnlichen Wohnung in Magdeburg
3. Wie hoch schätzen Sie die monatlichen Ausgaben Ihres Haushaltes für den Verkehr ein? Was gehört zu diesen Kosten?
 - *Kosten für Pkw(s): Anschaffung/Abschreibung, Benzin, Steuern und Versicherungen*
 - *Kosten für ÖPNV: Kosten für Einzelfahrscheine bzw. Zeitkarten*
 - *Anschaffung eines weiteren Autos*
 - *Anschaffung einer ÖV-Zeitkarte*

4. Wenn Sie die Wohn- und Mobilitätskosten nun einmal zusammen betrachten: Wie haben sich da Ihre monatlichen Aufwendungen geändert? Haben Sie die Kosten vor dem Umzug so kalkuliert? Haben Sie hier „Überraschungen“ erlebt?
5. Hat sich Ihr Wohnstandard verändert (verbessert/ verschlechtert) aufgrund gleich gebliebener Wohnkosten und veränderten Mobilitätskosten?

(Wird Zusammenhang von Wohn- und Mobilitätskosten vom Haushalt erkannt?)

Themenblock E: Informationen (und Gegen- und Kommunikationsstrategien)

1. In welcher Hinsicht haben Sie sich vor Ihrem Umzug über Ihren neuen Wohnstandort informiert?
 - a) Grundstückspreise bzw. Mietniveau
 - b) Einkaufsmöglichkeiten
 - c) Schulen etc.
 - d) Entfernung der Wohnung zum nächsten Bahnhof
 - e) Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle
 - f) Fahrzeit mit dem öffentlichen Nahverkehr zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - g) Fahrzeit mit dem Auto zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - h) Kosten für ÖPNV
 - i) Kosten MIV
2. Wie haben Sie sich informiert? Wo fehlten Ihnen damals Informationen? Wo hätten Sie sich im Nachhinein bessere Informationen gewünscht?
3. Unter welchen Umständen wären Sie bereits bei Ihrer ersten Wohnungssuche in Magdeburg wohnen geblieben?
4. Sind Sie der Meinung, dass die Stadt/Stadtpolitik/Stadtverwaltung von Magdeburg genug dafür tut, wohnungssuchende Haushalte in Magdeburg zu halten? In welchen Bereichen sehen Sie Defizite?
5. Was könnte verstärkt werden? Was könnte zusätzlich getan werden?
6. Könnten Sie sich vorstellen, zurück nach Magdeburg zu ziehen?

Themenblock F: Ausblick

1. Beabsichtigen Sie in den nächsten (5) Jahren erneut umzuziehen? Wenn ja: Wohin (gleiche Gemeinde, Kernstadt, andere Gemeinde der Region, andere Region), Gebäudeform? Eigentum ⇔ Miete
2. Was würden Sie dann bei der Wohnungssuche anders machen?
3. Im Rahmen unserer Studie wollen wir außerdem Haushalte befragen, die zwischen 1990 und 2000 als Erwachsene aus Magdeburg ins Umland gezogen sind und in den letzten Jahren (von 2001 bis heute) wieder zurück in die Stadt Magdeburg gezogen sind. Leider lassen sich diese Haushalte nicht über die kommunalen Melderegister identifizieren und auch die Resonanz auf einen Presseartikel in der Magdeburger Volksstimme war geringer, als wir erhofft hatten. → Fallen Ihnen aus Ihrem Bekannten- oder Kollegenkreis Haushalte ein, die zunächst aus Magdeburg rausgezogen sind und später wieder zurück? Falls ja: Können Sie für uns einen Kontakt zu diesen Personen herstellen?

weitere interessante Fragestellungen

- *Wie haben Sie in ihrer Kindheit gewohnt? Wohn- und Mobilitätsbiographie?*
- *Veränderung der Lebensumstände (z.B. mehr „häusliche“ Tätigkeiten im Umland)*
- *Zufriedenheit mit Wohnstandort*
- *Generelle Einstellung zur Stadt als Wohnstandort*

Erhebung durch Interviewer: Wohnsituation heute (Wohnung und Wohnumfeld)

Rückwanderer

Einleitung

- kurze Vorstellung des Interviewers und des Projektes: bei „Rückwanderern“: nur auf diesen Teilbereich des Projektes zugeschnitten; keine Erwähnung von Mobilitäts- und Kostenaspekten
- Dauer des Gesprächs; Ablauf des Interviews (Gespräch, „offene Fragen“); Bitte um ausführliche Antworten
- Bitte um Erlaubnis, das Interview mitzuschneiden → Auswertung erfolgt anonymisiert

Themenblock A: Der Umzug von der Stadt ins Umland

Wir haben sie für ein Interview ausgewählt, da sie in den letzten Jahren zunächst von Magdeburg in das Umland und später wieder zurück nach Magdeburg gezogen sind. Zunächst kurz einige Daten zu Ihren Umzügen:

- In welchem Jahr sind Sie von Magdeburg in das Umland gezogen?
- In welchem Ort im Umland haben Sie damals gewohnt?
- In welchem Jahr sind Sie vom Umland zurück nach Magdeburg gezogen?

Kommen wir zunächst zum Umzug von Magdeburg in das Umland.

1. Wann sind Sie aus Magdeburg fortgezogen?
2. Was war der Anlass für diesen Umzug?
3. Wohin sind Sie damals gezogen? Charakterisieren Sie bitte kurz Ihren damaligen Wohnort. Kannten Sie Ihren neuen Wohnort vorher?
4. Wonach haben Sie damals gesucht?
 - Miete ⇔ Eigentum
 - Haus ⇔ Wohnung
 - Neubau ⇔ Gebrauchtimmoblie
5. Für was für eine Wohnung haben Sie sich letztendlich entschieden?
 - Miete ⇔ Eigentum
 - Haus ⇔ Wohnung
 - Neubau ⇔ Gebrauchtimmoblie
6. Such- und Entscheidungsprozess
 - a) Welche Anforderungen hatten Sie damals an Ihre neue Wohnung und Ihren neuen Wohnort?
 - b) Haben Sie damals auch in Magdeburg nach einer Wohnung gesucht?
 - c) Was gab den Ausschlag genau nach [Umlandgemeinde] zu ziehen?
 - d) Wie lange haben Sie damals nach einer neuen Wohnung gesucht?
 - e) Haben sich im Laufe der Suche Ihre Erwartungen bzw. Ansprüche an die neue Wohnung und den neuen Wohnort verändert / Haben Sie dabei Abstriche bei Ihren Anforderungen machen müssen? Wenn ja, inwiefern?
 - f) Bestanden Alternativen (von der Lage innerhalb der Region; zwischen verschiedenen Wohnungen in der Umgebung)?
 - g) Unter welchen Umständen wären Sie bereits damals innerhalb von Magdeburg umgezogen? Hätten Sie dafür Abstriche bei Ihren Anforderungen gemacht? Wenn ja, inwiefern?
7. Mussten damals Kompromisse zwischen den Anforderungen der einzelnen Haushaltsmitglieder an die neue Wohnung bzw. den neuen Wohnort gemacht werden? Wenn ja: inwiefern und warum?
8. Haben sich im Nachhinein betrachtet Ihre Erwartungen erfüllt, die Sie an Ihre neue Wohnung und Ihren neuen Wohnort hatten? Gab es positive oder negative „Überraschungen“? Welche besonderen Vor- und Nachteile hatte [Umlandgemeinde] als Wohnort gegenüber Magdeburg?
 - (Änderung der Mobilitätskosten)
 - Nachkalkulation (Verhältnis Wohnkosten zu Mobilitätskosten)
 - höhere Zeitaufwände)

Nun zu ihrem letzten Umzug.

Themenblock B: Der Umzug vom Umland zurück in die Stadt

1. Wann sind Sie zurück nach Magdeburg gezogen?
2. Was war der Anlass für diesen Umzug?
3. Wonach haben Sie gesucht?
 - Miete ⇔ Eigentum
 - Haus ⇔ Wohnung
 - Neubau ⇔ Gebrauchtimmoblie
4. *Such- und Entscheidungsprozess*
 - a) Welche Anforderungen hatten Sie an ihre neue Wohnung und Ihr Wohnumfeld?
 - b) Haben Sie ihre Suche auf Magdeburg beschränkt oder wäre auch ein Umzug innerhalb von [Umland-gemeinde] bzw. in eine andere Umlandgemeinde in Frage gekommen?
 - c) Was gab den Ausschlag zurück nach Magdeburg zu ziehen?
 - d) Wie lange haben Sie damals nach einer Wohnung gesucht?
 - e) Haben sich im Laufe der Suche Ihre Erwartungen bzw. Ansprüche an die neue Wohnung und den neuen Wohnort verändert / Haben Sie dabei Abstriche bei Ihren Anforderungen machen müssen? Wenn ja, inwiefern?
 - f) Bestanden Alternativen (vom Stadtviertel; zwischen verschiedenen Wohnungen in diesem Viertel)?
5. Mussten damals Kompromisse zwischen den Anforderungen der einzelnen Haushaltsmitglieder an die neue Wohnung bzw. den neuen Wohnort gemacht werden? Wenn ja: inwiefern und warum?
6. Haben sich im Nachhinein betrachtet Ihre Erwartungen erfüllt, die sie daran hatten, zurück nach Magdeburg zu ziehen? Gab es positive oder negative Überraschungen? Welche besonderen Vor- und Nachteile hat Magdeburg als Wohnort gegenüber [Umlandgemeinde] bzw. dem Umland allgemein?

Themenblock C: Zeitaufwände bezogen auf Umland-Stadt-Wanderung

6. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeit verändert?
7. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für Freizeitaktivitäten verändert?
8. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für Versorgungswege verändert?
9. Inwieweit hat sich der Zeitaufwand für die Begleitmobilität von Kindern verändert?
10. Haben sich Ihre Aktivitätenstandorte (Standort/Einrichtungen, die Sie in Ihrem Alltag und Ihrer Freizeit aufsuchen) aus dem Umland in Magdeburg verlagert oder waren Ihre Aktivitätenstandorte immer in Magdeburg?
 - a) Welche Aktivitätenstandorte (Standort/Einrichtungen, die Sie in Ihrem Alltag und Ihrer Freizeit aufsuchen) haben sich bei Ihren Umzügen nicht geändert und welche haben sich geändert (Angabe von Standorten, Gemeinamen oder Ortsteilen)?
 - b) Haben Sie Ihren Arbeitsort die ganze Zeit über beibehalten?
 - c) Inwieweit hat sich dabei auch Ihre Verkehrsmittelwahl geändert?

Themenblock D: Verkehrsanbindungen und Infrastrukturausstattung

→ erst an diesem Punkt im Interview wird der thematische Schwerpunkt „Verkehr“ explizit erwähnt

5. *Bedeutung der Verkehrsanbindung für die Wohnstandortwahl*
 - a) Inwieweit waren das Vorhandensein von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs (Bahnhalt-stelle, Taktung etc.) ausschlaggebend bei der Wohnungssuche? Inwieweit spielte eine Autobahn-bzw. Schnellstraßenanbindung eine Rolle?
 - b) Inwieweit war die Möglichkeit, mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können und weniger den Pkw zu nutzen, ausschlaggebend für die Umzugsentscheidung?
(wird für Stadt-Umland-Wanderung und Rückwanderung abgefragt)
6. Wie beurteilen Sie die Verkehrsanbindungen und die Infrastrukturausstattung von Magde-burg/Ihres Wohnviertels im Vergleich zu [Umlandgemeinde]?
7. Hat sich auf Grund der Verkehrsanbindungen und/oder der Infrastrukturausstattung Ihre Ver-kehrsmittelverfügbarkeit nach dem Umzug nach [Umlandgemeinde] geändert?
 - a) Anschaffung/Abschaffung eines Pkw

- b) Anschaffung/ Abschaffung einer ÖV-Zeitkarte
8. Hat sich auf Grund der Verkehrsanbindungen und/oder der Infrastrukturausstattung Ihre Verkehrsmittelverfügbarkeit nach dem Umzug nach Magdeburg geändert?
- a) Anschaffung/Abschaffung eines Pkw
b) Anschaffung/ Abschaffung einer ÖV-Zeitkarte
9. Hat sich auf Grund der Verkehrsanbindungen und/oder der Infrastrukturausstattung Ihre Verkehrsmittelwahl nach dem Umzug nach Magdeburg geändert?
- a) Wenn ja, zu welchen Wegzwecken (Arbeit, Einkauf, Freizeit etc.) hat sie sich geändert?
b) Legen Sie jetzt mehr oder weniger Wege mit dem Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) zurück?
c) Nutzen Sie hier in Magdeburg den öffentlichen Personennahverkehr mehr oder weniger als in [Umlandgemeinde]?
d) Gehen Sie häufiger zu Fuß oder nutzen Sie häufiger das Fahrrad?

spontane Zwischenfragen zur Überprüfung, inwieweit der Haushalt über Infos zum ÖPNV-Angebot verfügt: Wo ist die nächste Haltestelle? Was kostet eine Fahrkarte bis in die Innenstadt von Magdeburg? Bei welcher Gelegenheit haben Sie zum letzten Mal den Bus oder die Bahn benutzt?

Themenblock E: Wohn- und Mobilitätskosten

Stadt-Umland-Wanderung

6. Wie haben sich Ihre Wohnkosten mit dem Umzug von Magdeburg nach [Umlandgemeinde] geändert?
- a) absolute Veränderung der Wohnkosten bzw. Veränderung der Wohnkosten je Quadratmeter
b) Einschätzung der Kosten im Vergleich zu einer ähnlichen Wohnung in der Kernstadt / im Umland
7. Wie hoch schätzen Sie die monatlichen Ausgaben ihres Haushaltes nach dem Umzug nach [Umlandgemeinde] für den Verkehr ein? Was gehört zu diesen Kosten?
- *Kosten für Pkw(s): Anschaffung/Abschreibung, Benzin, Steuern und Versicherungen*
 - *Kosten für ÖPNV: Kosten für Einzelfahrscheine bzw. Zeitkarten*
 - *Anschaffung eines weiteren Autos*
 - *Anschaffung einer ÖV-Zeitkarte*
8. Wenn Sie die Wohn- und Mobilitätskosten nun einmal zusammen betrachten: Wie haben sich da Ihre monatlichen Aufwendungen geändert? Haben Sie die Kosten vor dem Umzug so kalkuliert? Haben Sie hier „Überraschungen“ erlebt?
9. Hat sich Ihr Wohnstandard verändert (verbessert/ verschlechtert) aufgrund gleich gebliebener Wohnkosten und veränderten Mobilitätskosten?

Rückwanderung

10. Wie haben sich ihre Wohnkosten mit dem Umzug von [Umlandgemeinde] zurück nach Magdeburg geändert?
- a) absolute Veränderung der Wohnkosten bzw. Veränderung der Wohnkosten je Quadratmeter
11. Wie hoch schätzen Sie die monatlichen Ausgaben Ihres Haushaltes nach dem Umzug in Magdeburg für den Verkehr ein? Was gehört zu diesen Kosten?
- *Kosten für Pkw(s): Anschaffung/Abschreibung, Benzin, Steuern und Versicherungen*
 - *Kosten für ÖPNV. Kosten für Einzelfahrscheine bzw. Zeitkarten*
 - *Anschaffung eines weiteren Autos*
 - *Anschaffung einer ÖV-Zeitkarte*
 - *Abschaffung eines Pkw?*
12. Wenn Sie die Wohn- und Mobilitätskosten nun einmal zusammen betrachten: Wie haben sich da Ihre monatlichen Aufwendungen geändert? Haben Sie die Kosten vor dem Umzug so kalkuliert? Haben Sie hier „Überraschungen“ erlebt?
13. Hat sich Ihr Wohnstandard verändert (verbessert/ verschlechtert) aufgrund gleich gebliebener Wohnkosten und veränderten Mobilitätskosten?
- (Wird Zusammenhang von Wohn- und Mobilitätskosten vom Haushalt erkannt?)*

Themenblock F: Informationen (und Gegen- und Kommunikationsstrategien)

Umzug von Magdeburg nach [Umlandgemeinde]

7. In welcher Hinsicht haben Sie sich vor ihrem Umzug über Ihren neuen Wohnstandort informiert?
 - a) Grundstückspreise bzw. Mietniveau
 - b) Einkaufsmöglichkeiten
 - c) Schulen etc.
 - d) Entfernung der Wohnung zum nächsten Bahnhof
 - e) Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle
 - f) Fahrzeit mit dem öffentlich Nahverkehr zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - g) Fahrzeit mit dem Auto zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - h) Kosten für ÖPNV
 - i) Kosten MIV
8. Wie haben Sie sich informiert? Wo fehlten Ihnen damals Informationen? Wo hätten Sie sich im Nachhinein bessere Informationen gewünscht?

Umzug von [Umlandgemeinde] zurück nach Magdeburg

9. In welcher Hinsicht haben Sie sich vor Ihrem Umzug über Ihren neuen Wohnstandort informiert?
 - a) Grundstückspreise bzw. Mietniveau
 - b) Einkaufsmöglichkeiten
 - c) Schulen etc.
 - d) Entfernung der Wohnung zum nächsten Bahnhof
 - e) Entfernung der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle
 - f) Fahrzeit mit dem öffentlich Nahverkehr zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - g) Fahrzeit mit dem Auto zu den Arbeitsstellen der Haushaltsmitglieder
 - h) Kosten für ÖPNV
 - i) Kosten MIV
10. Wie haben Sie sich informiert? Wo fehlten Ihnen damals Informationen? Wo hätten Sie sich im Nachhinein bessere Informationen gewünscht?
11. Unter welchen Umständen wären Sie bereits bei Ihrer ersten Wohnungssuche in Magdeburg wohnen geblieben?
12. Sind Sie der Meinung, dass die Stadt/Stadtpolitik/Stadtverwaltung von Magdeburg damals genug dafür getan hat, wohnungssuchende Haushalte in Magdeburg zu halten? In welchen Bereichen haben Sie damals Defizite gesehen? Hat sich das bis heute geändert?

Frage nach weiteren Interviewpartnern

Leider konnten wir über unseren Presseartikel in der Magdeburger Volksstimme weniger „Umland-Rückkehrer“ erreichen, als wir uns erhofft hatten. Fallen Ihnen aus Ihrem Bekannten- oder Kollegenkreis noch weitere Haushalte ein, die zu unserer Zielgruppe gehören. also Haushalte, die zwischen 1990 und 2000 als Erwachsene aus Magdeburg ins Umland gezogen sind und in den letzten Jahren (von 2001 bis heute) wieder zurück in die Stadt Magdeburg gezogen sind? Falls ja: Können Sie uns deren Telefonnummer geben oder für uns einen Kontakt herstellen?

weitere interessante Fragen

- *Wie haben Sie in Ihrer Kindheit gewohnt? Wohn- und Mobilitätsbiographie?*
- *Veränderung der Lebensumstände mit der Rückwanderung (mehr „städtische“ Tätigkeiten)*
- *Zufriedenheit mit Wohnstandort*
- *Generelle Einstellung zur Stadt als Wohnstandort*

Erhebung durch Interviewer: Wohnsituation heute (Wohnung und Wohnumfeld)

Haushaltsfragebogen „Rückwanderer“

	Magdeburg „damals“	Umlandgemeinde	Magdeburg „heute“
1. In was für einem Gebäude haben Sie gewohnt / wohnen Sie heute?	<input type="checkbox"/> freistehendes Einfamilienhaus <input type="checkbox"/> Doppelhaus <input type="checkbox"/> Reihenhaushaus <input type="checkbox"/> Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 3-4 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 5-8 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 9 oder mehr Wohnungen <input type="checkbox"/> sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> freistehendes Einfamilienhaus <input type="checkbox"/> Doppelhaus <input type="checkbox"/> Reihenhaushaus <input type="checkbox"/> Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 3-4 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 5-8 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 9 oder mehr Wohnungen <input type="checkbox"/> sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> freistehendes Einfamilienhaus <input type="checkbox"/> Doppelhaus <input type="checkbox"/> Reihenhaushaus <input type="checkbox"/> Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 3-4 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 5-8 Wohnungen <input type="checkbox"/> Mehrfamilienhaus mit 9 oder mehr Wohnungen <input type="checkbox"/> sonstiges: _____
2. Waren / sind Sie Mieter oder Eigentümer Ihrer Wohnung / Ihres Hauses?	<input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> sonstiges	<input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> sonstiges	<input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> sonstiges
3. Wie viele Personen leben / lebten in ihrem Haushalt?	_____ Personen	_____ Personen	_____ Personen
4. Wie alt sind diese Personen heute?			Person 1: _____ Person 2: _____ Person 3: _____ Person 4: _____ Person 5: _____
5. Zu welchem Typ zählte / zählt Ihr Haushalt?	<input type="checkbox"/> Einpersonenhaushalt <input type="checkbox"/> Alleinerziehende(r) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar ohne Kind(er) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar mit Kind(er) <input type="checkbox"/> sonstiger Haushaltstyp	<input type="checkbox"/> Einpersonenhaushalt <input type="checkbox"/> Alleinerziehende(r) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar ohne Kind(er) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar mit Kind(er) <input type="checkbox"/> sonstiger Haushaltstyp	<input type="checkbox"/> Einpersonenhaushalt <input type="checkbox"/> Alleinerziehende(r) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar ohne Kind(er) <input type="checkbox"/> (Ehe-)Paar mit Kind(er) <input type="checkbox"/> sonstiger Haushaltstyp

	Magdeburg „damals“	Umlandgemeinde	Magdeburg „heute“
6. Wie viele Pkws standen/ stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____
7. Wie viele ÖV-Zeitkarten standen/ stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> mehr _____
8. Haben Sie bei einem oder beiden Umzügen einen Pkw angeschafft oder abgeschafft?	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Pkw-Anzahl ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Pkw-Anzahl ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Pkw-Anzahl ist gleich geblieben
9. Haben Sie bei einem oder beiden Umzügen eine ÖV-Zeitkarte angeschafft oder abgeschafft?	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Anzahl der Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Anzahl der Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr ist gleich geblieben	<input type="checkbox"/> angeschafft <input type="checkbox"/> abgeschafft <input type="checkbox"/> Anzahl der Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr ist gleich geblieben
10. Wie hoch waren / sind Ihre Wohnkosten?	Kaltmiete bzw. monatliche Belastung durch Zinsen und Tilgung? _____ € Nebenkosten _____ €	Kaltmiete bzw. monatliche Belastung durch Zinsen und Tilgung? _____ € Nebenkosten _____ €	Kaltmiete bzw. monatliche Belastung durch Zinsen und Tilgung? _____ € Nebenkosten _____ €
11. Wie hoch ist das gesamte monatliche Netto-Einkommen des Haushalts? (also Lohn, Gehalt, Rente, Kindergeld oder andere Einkünfte nach Abzug der Steuern und Sozialversicherung)			_____ € oder: <input type="checkbox"/> bis 900 € <input type="checkbox"/> 900 bis 1.500 € <input type="checkbox"/> 1.500 bis 2.600 € <input type="checkbox"/> 2.600 bis 4.000 € <input type="checkbox"/> mehr als 4.000 € <input type="checkbox"/> keine Angabe

Vielen Dank!

F) Kurztypisierungen der in den qualitativen Interviews befragten Haushalte

Köln: Rückwanderer

K1) Kinderloses Ehepaar (Anfang 40): Das Paar lebt in einer grundsanierten Eigentumswohnung mit Blick auf den Rhein. Die Befragte ist in Köln aufgewachsen und vor ca. 20 Jahren berufsbedingt ins Kölner Umland gezogen, ihr Mann ist im Umland aufgewachsen. Seit einigen Jahren arbeitet ihr Mann in Frankfurt und pendelt täglich mit dem ICE. Durch den Umzug an einen Wohnstandort, von dem der Kölner Hauptbahnhof in 10 min. zu Fuß erreichen ist, spart er täglich ca. 1 ½ Stunden Zeit. Das Paar plant das Zweitauto abzuschaffen.

K2) Familie in der Schrumpfungsphase (zwei erwachsene Kinder, Tochter (21) ist im Zuge der Rückwanderung in eigene Wohnung gezogen, Sohn (18) wohnt noch mit in der Wohnung): Sie sind mit der Geburt des ersten Kindes in das Umland gezogen (gemietetes Einfamilienhaus) und konnten sich zur damaligen Zeit nicht vorstellen, mit Kindern in der Stadt zu wohnen, und außerdem konnte man im Umland günstiger wohnen. Sie hatten immer schon die Absicht, spätestens dann zurück nach Köln zu ziehen, wenn die Kinder aus dem Haus sind. Anlass für die Rückwanderung war eine kleine Erbschaft, die als Eigenkapital zum Erwerb einer Eigentumswohnung eingesetzt wurde. Ihre Wohnfläche hat sich mit der Rückwanderung halbiert. Sie haben bei der Wohnungssuche vor allem Wert auf die Lage gelegt. Diese sollte vor allem über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügen, aber dennoch ruhig und grün sein.

K3) Ehepaar im „jungen“ Seniorenalter: Bereits Mitte der 1990er hat das Paar, welches als junge Familie in den 1970er Jahren Eigentum im Umland erworben hatte, eine Wohnung in zentraler Lage in Köln gekauft, um einige Jahre nach dem Rentenbeginn („also noch so früh, dass man sich problemlos in der neuen Umgebung eingewöhnen kann“) dort einziehen zu können. Der Rentenbeginn und die Kündigung des Mieters der Wohnung fielen zeitlich zusammen. Daraufhin hat das Paar die Pläne einige Jahre eher verwirklicht als eigentlich geplant.

K4) Alleinstehende im „jungen“ Seniorenalter: Die Frau ist in den 1970er Jahren mit ihrem Mann in das weitere Umland Kölns gezogen, da dieser dort einen Arbeitsplatz gefunden hat. Sie haben dort mit drei Kindern in einem Einfamilienhaus gewohnt. Es bestand immer die Absicht im Alter nach Köln zurückzuziehen. Ihr Mann ist vor dreizehn Jahren gestorben. Die Befragte ist, direkt nachdem die Kinder aus dem Haus waren und sie selbst in Rente gegangen ist, nach Köln in eine Wohnung gezogen, die sie bereits vor einigen Jahren aus einer Erbschaft gekauft hat und die zunächst das älteste Kind bewohnt hat.

K5) Familie in der Expansionsphase (Zwei Kinder im Grundschulalter): Als das erste Kind geboren wurde, hatte die Familie die Vorstellung, dass man mit Kindern auf dem Land wohnen muss. Es ergab sich die Möglichkeit, mit der Schwiegermutter die Eigentumswohnung in der Stadt gegen ein Einfamilienhaus im Umland zu tauschen. Kurz nach der Geburt des zweiten Kindes stellte sich aber, insbesondere durch die Angewiesenheit auf die Nutzung des Autos, eine so große Unzufriedenheit über den Wohnstandort im Umland ein, dass die Familie zurück in die Stadt ziehen wollte. Sie sind wieder in ihre alte Wohnung eingezogen und haben diese mit einem kleineren angrenzenden Apartment, das Ihnen auch schon immer gehörte, zusammengelegt. Da die Wohnung dennoch ein Kinderzimmer zu wenig hat, beabsichtigen sie in der nächsten Zeit ein weiteres Appartement im selben Haus dazuzukaufen oder zu mieten. Ihr Auto haben sie mittlerweile komplett abgeschafft und nutzen ein Car-Sharing-Angebot.

K6) Kinderloses Ehepaar (um die 40): Das Ehepaar wollte vor einigen Jahren ein Haus kaufen. Dieses war in Köln nicht zu finanzieren, daher wurde ein Wohnstandort im Umland gewählt. Sie fühlten sich allerdings schnell von ihrem Freundeskreis in Köln abge-

schnitten. („Man ist da Abends nicht noch mal eben hingefahren. Das konzentrierte sich alles nur noch auf das Wochenende.“) Da beide berufstätig sind, wurde Ihnen die Haus- und Gartenarbeit außerdem bald zu viel. Sie haben das Haus verkauft und stattdessen eine Eigentumswohnung in Köln gekauft.

K7) Alleinstehende im „jungen“ Seniorenalter: In der Familiengründungsphase hat der Haushalt eine Doppelhaushälfte im Umland erworben. Sie wären bereits damals lieber in Köln geblieben, konnten sich dort aber den Erwerb eines Hauses nicht leisten. Die Befragte hat immer mit dem Gedanken gespielt, später zurück nach Köln zu ziehen und dies nach dem Auszug der Kinder und dem Tod ihres Mannes kurz vor dem Renteneintritt verwirklicht. Wichtigste Anforderungen an die Eigentumswohnung, die sie sich in Köln gekauft hat, waren eine gut an den ÖPNV angebundene Wohnlage im Kölner Westen sowie eine Wohnung mit einem großen Balkon bzw. einer Dachterrasse in der obersten Etage.

K8) Alleinstehende im „jungen“ Seniorenalter: Die Befragte ist erst im Alter von 50 Jahren ins Umland gezogen. Anlass war der Wunsch nach Wohneigentum in einer grünen Wohnumgebung. Der Eigentumserwerb wurde aus preislichen Gründen im Umland verwirklicht. Im Alter wollte sie unabhängig von der Nutzung eines Pkw sein und daher spätestens mit dem Renteneintritt zurück nach Köln ziehen. Aus privaten Gründen hat sie dies schon zwei Jahre vorher verwirklicht. Sie wohnt nun in einer Mietwohnung, von der aus Einkaufsmöglichkeiten fußläufig erreichbar sind und die gut an den ÖPNV angebunden ist.

K9) Ältere Alleinstehende (79 Jahre): Die Befragte ist in den 1970ern mit ihrem Mann ins Umland gezogen, da der Arbeitgeber des Ehepaars günstige Immobilien zum Kauf angeboten hat (Werkssiedlung). Nachdem ihr Mann verstorben ist und sie selbst gesundheitliche Probleme bekommen hat, ist sie nach Köln in ein „Betreutes Wohnen“ gezogen. Für Köln hat sie sich vor allem entschieden, da sie dort ein Seniorenstudium absolviert und das kulturelle Angebot schätzt. Ihr Auto hat sie mit dem Umzug nach Köln abgeschafft.

K10) Ehepaar im „jungen“ Seniorenalter: Sie haben in der Phase der Familiengründung in den 1970er Jahren im Umland eine Eigentumswohnung „im Grünen“ erworben. Dies wäre in Köln nicht zu finanzieren gewesen. Sie haben dies aber immer nur als Zwischenstation gesehen. Konkreter Anlass, zurück nach Köln zu ziehen, waren gesundheitliche Probleme des Mannes, die dazu führen, dass er nicht mehr Auto fahren kann. Sie wohnen nun in einer Mietwohnung.

Köln: Stadt-Umland-Wanderer

K11) Paar im „jungen“ Seniorenalter: Das Paar wollte zusammenziehen. Wichtigste Anforderung war ein sehr großer Garten. Solch ein Grundstück wäre in Köln, wenn es denn dort so ein Grundstück gäbe, unbezahlbar gewesen. Keine Gedanken hat sich das Paar hingegen darüber gemacht, ob dieser Wohnstandort für sie auch im Alter geeignet wäre (keine Nahversorgung vor Ort, Haus mit vielen Treppen). *(nicht beeinflussbar)*²⁰⁸

K12) Ehepaar in der Expansionsphase (1 Kind im Säuglingsalter, dessen Geburt zum Zeitpunkt des Umzugs allerdings nicht mehr erwartet wurde): Das Paar wollte Eigentum erwerben. Der Arbeitsort des Mannes (St. Augustin im weiteren Kölner Umland) und der Frau (Köln) sollten gut erreichbar sein. Ein Eigentumserwerb direkt in Köln wäre zu teuer gewesen, sie haben daher einen Standort im Umland gesucht, der über einen Straßenbahnanschluss verfügt, da sie sich kein zweites Auto hätten leisten können. Im Nachhinein haben sie aber festgestellt, dass die Anbindung an Köln etwas schlechter als erwartet ist und sie häufiger, z.B. zum Einkaufen, auf das Auto angewiesen sind. *(beeinflussbar)*

²⁰⁸ Die Einschätzungen zur Beeinflussbarkeit der Haushalte beziehen sich auf die qualitativen Interviews.

K13) Ehepaar in der Expansionsphase (1 Kleinkind): Der ehemalige Arbeitsplatz der Frau lag in Köln, der des Mannes am neuen Wohnort. Mit der Geburt des Kindes wurde die Kölner Wohnung zu klein und da die Frau zunächst aufgehört hat zu arbeiten, wurde der neue Wohnort am Arbeits- und Heimatort des Mannes gewählt. Aus Kostengründen, im Umland wurde ein Haus erworben, wurde im Zuge des Umzugs der zweite Pkw abgeschafft. Da man am neuen Wohnort sehr auf das Auto angewiesen ist, fühlt sich die Befragte dort manchmal „etwas abgeschnitten“. (*nicht beeinflussbar*)

K14) Familie in der Konsolidierungsphase (zwei Kinder im Grundschulalter): Der Haushalt ist von der Stadtgrenze Kölns in einen benachbarten Stadtteil in Bergisch Gladbach gezogen, in dem sie auch früher schon einmal für einige Jahre gewohnt haben. Sie wollten Eigentum bilden, was dort günstiger war. Von der ÖPNV-Anbindung her haben sie sich, was ihnen wichtig war, mit dem Umzug verbessert. (*beeinflussbar*)

K15) Familie in der Konsolidierungsphase (ein Kind im Grundschulalter): Als ihre Wohnung in Köln zu klein wurde, haben sie festgestellt, dass sie sich für die Miete einer größeren Wohnung in ihrem alten Stadtteil in der Kernstadt im Umland ein freistehendes Einfamilienhaus leisten können. Dafür nehmen sie es in Kauf, jetzt weite Wege mit dem Pkw zurücklegen zu müssen. (*beeinflussbar*)

K16) Ehepaar im „jungen“ Seniorenalter: Sie haben die Pensionierung zum Anlass genommen, ihr Reihenhaus zu verkaufen, und nach einer Eigentumswohnung gesucht, die günstig an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist und von der aus Nahversorgungsangebote fußläufig erreichbar sind. Außerdem sollte das soziale Umfeld stimmen, da sich dieses in dem Stadtteil, in dem sie zuvor in Köln gewohnt haben, im Lauf der Jahre sehr zum Negativen verändert hat. (*beeinflussbar*)

K17) Familie in der Expansionsphase (ein Kind im Kindergartenalter): In ihrem alten Stadtteil in Köln war es ihnen zu laut und das soziale Umfeld passte ihnen nicht. Bei der Suche nach einem neuen Mietobjekt haben sie festgestellt, dass sie sich im Umland auch eine Wohnung mit Garten leisten können. Wichtig war ihnen außerdem die schnelle Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Pkw. Nach kurzer Zeit haben sie in derselben Umlandgemeinde ein Reihenhaus erworben. (*beeinflussbar*)

K18) Familie in der Konsolidierungsphase (drei jugendliche Kinder): Der Umzug ins Umland war eine Gelegenheit. Eine befreundete Familie hat einen alten Bauernhof entdeckt, der sich in drei Wohnungen umbauen ließ und die Familie gefragt, ob sie sich beteiligen möchte. Ansonsten wäre der alte Wohnstandort am Stadtrand von Köln beibehalten worden. (*nicht beeinflussbar*)

K19) Familie in der Konsolidierungsphase (2 Kinder): Die Familie wollte Eigentum bilden und die Großstadt dabei gezielt verlassen, da ihnen das Leben in einer Großstadt generell nicht zusagt. Sie hätten im Umland auch eine Eigentumswohnung bezogen, haben aber während der Suche festgestellt, dass ein Reihenhaus mit kleinem Garten nicht mehr kostet. (*nicht beeinflussbar*)

K20) Familie in der Expansionsphase (2 Kleinkinder): Die Familie benötigte nach der Geburt von Zwillingen eine größere Wohnung und wollte Eigentum bilden. Dies wäre in Köln sehr viel teurer gewesen, also wurde ein Standort gesucht, der zwischen den Arbeitsorten der beiden Haushaltsmitglieder (Köln und Mönchengladbach) liegt. (*beeinflussbar*)

Magdeburg: Rückwanderer

M1) Familie in der Expansionsphase (2 Kinder, 5 und 10 Jahre): Der Haushalt wollte Mitte der 1990er Jahre Wohneigentum (Haus mit Garten) erwerben. Günstige Angebote gab es zur damaligen Zeit zur im Umland. Auslöser für die Rückwanderung waren vor allem die Lärmbelästigung durch eine neugebaute Autobahn in unmittelbarer Nähe des

Wohnstandortes der Befragten sowie die Schließung der Schule im Dorf. Der neue Wohnstandort wurde dann bewusst im Südosten von Magdeburg gesucht, da die Eltern der Befragten, die häufig auf die Kinder aufpassen, auch dort wohnen. Ein Umzug innerhalb des Umlandes wäre für den Haushalt nicht in Frage gekommen.

M2) Ehepaar im Seniorenalter: Das Paar hat bis 1994 in einer unsanierten Altbauwohnung in Magdeburg gewohnt. Aus gesundheitlichen Gründen – die Wohnung lag sehr hoch und dem Mann fiel das Treppensteigen zunehmend schwerer – wollten sie umziehen und haben sich für eine Mietwohnung in einem Wohnpark in der Nähe ihres Gartens im Umland entschieden, auch da es in Magdeburg selbst noch keine entsprechenden Angebote gab. Nach einigen Jahren hat sich der Gesundheitszustand des Mannes weiter verschlechtert, so dass er nicht mehr Autofahren konnte. Seine Frau hatte nie einen Führerschein. Zum Einkaufen und für Arztbesuche in Magdeburg waren sie nun auf Hilfe angewiesen und haben sich aus diesem Grund entschlossen, zurück nach Magdeburg zu ziehen. Sie wohnen nun sehr zentral in der Magdeburger Innenstadt.

M3) Ehepaar mittleren Alters (Ende 50): Mitte der 1990er Jahre sind sie aus einer unrenovierten Plattenbauwohnung ausgezogen und haben ein Haus im Umland gemietet. Dieses wurde ihnen irgendwie aber einfach „zu viel“, sowohl zeitlich, da der Garten, in dem das Ehepaar den Sommer verbringt, in Magdeburg liegt, als auch finanziell, da nach dem Umzug ein zweites Auto angeschafft werden musste, was vor dem Umzug nicht bedacht wurde. Außerdem hatte die Befragte erste Probleme beim Treppensteigen. Die Rückwanderung erfolgte in den gleichen Stadtteil, in dem das Ehepaar vorher gewohnt hatte und in dem die Befragte aufgewachsen ist, allerdings in eine sanierte 50er Jahre Wohnung und keinen Plattenbau.

M4) Alleinerziehende (zwei Jugendliche, 16 und 18 Jahre). Die Familie ist Mitte der 1990er Jahren „wegen der Kinder“ ins Umland gezogen. Nach der Trennung von ihrem Mann vor drei Jahren wurden der Frau der zeitliche Aufwand für die und die Notwendigkeit zur Begleitung ihrer fast erwachsenen Kinder zu viel. Durch den Verkauf des Hauses sank außerdem die finanzielle Abhängigkeit von den unregelmäßigen Unterhaltszahlungen des Vaters der Kinder.

M5) Familie in der Konsolidierungsphase (eine Jugendliche, 16 Jahre). Die Familie wollte Mitte der 1990er Jahre ein Haus bauen und Grundstücke waren zu dieser Zeit nur im Umland zu haben. Als ein zusätzliches Zimmer als Arbeitszimmer benötigt wurde, haben sie ihre Wohnstandortwahl überdacht und festgestellt, dass sie in Magdeburg mehr Lebensqualität zu den gleichen oder sogar geringeren Kosten geboten bekommen. Sie wohnen derzeit in einer Mietwohnung, die über eine deutlich größere Wohnfläche verfügt als das Haus im Umland, und werden demnächst ein Haus in Magdeburg in innenstadtnaher Lage bauen.

M6) Alleinerziehende (Sohn (14) wohnt bei ihr, Tochter (18) wohnt bei ihrem Vater): Die Familie ist 1998 ins Umland gezogen, da die alte Wohnung zu klein wurde und man für die Miete einer großen Wohnung in Magdeburg im Umland ein Haus kaufen konnte. Sie hat die ganze Zeit über in Magdeburg gearbeitet und die Kinder gingen auch dort zur Schule. Die Frau hat sich im Umland nie sehr wohl gefühlt. Nach der Trennung von ihrem Mann war das Haus finanziell nicht mehr zu halten und sie ist zurück nach Magdeburg in eine Mietwohnung in einen grünen, aber gut an die Straßenbahn angebundenen Stadtteil gezogen.

Magdeburg: Stadt-Umland-Wanderer

M11) Familie in der Expansionsphase (ein Kleinkind): Der Haushalt hat eine Mietwohnung mit besserer Anbindung an die A2 gesucht, da der Mann täglich nach Wolfsburg pendelt. Sie haben sowohl im Norden von Magdeburg wie auch im Umland gesucht und im

Umland das bessere Preis-Leistungs-Verhältnis gesehen. Sie werden in naher Zukunft erneut umziehen, da sie an ihrem Wohnort keinen Betreuungsplatz für ihr Kind bekommen haben und dieses nun täglich nach Magdeburg in den Kindergarten gebracht werden muss. Für den erneuten Umzug haben sie vorrangig in Magdeburg gesucht, sich auf Grund der geringeren Mietpreise und da sie, nachdem sie nun das dörfliche Leben gewohnt sind, auch in Magdeburg nur eine sehr ruhige Lage genommen hätten, letztendlich aber wieder für eine Wohnung im Umland entschieden. *(beeinflussbar)*

M12) Paar im „jungen“ Seniorenalter: Das Paar wollte zusammenziehen. Sie haben sowohl in Magdeburg wie auch im Umland gesucht. Entscheidungsrelevant für die Wohnstandortwahl war ein passendes, nicht zu großes und ebenerdiges Haus, eine grüne Wohnumgebung und die schnelle Erreichbarkeit Magdeburgs mit dem Auto. Das passende Objekt lag eher zufällig im Umland. *(beeinflussbar)*

M13) Familie in der Expansionsphase (2 Kinder im Kindergarten- bzw. Grundschulalter): Die Familie wollte Eigentum bilden. Sie hat sowohl in der Stadt als auch dem Umland gesucht. Für das Grundstück im Umland haben sie sich entschieden, da es in einer gewachsenen Umgebung lag und individuell bebaut werden konnte. Außerdem erschienen ihnen die Schulen dort in einem besseren Zustand. Ihnen war, auch wenn sie selten genutzt wird, eine Bahnanbindung nach Magdeburg wichtig. Noch weiter hinaus in das Umland wären sie nicht gezogen. *(beeinflussbar)*

M14) Familie in der Expansionsphase (ein Baby): Sie wollten sich vergrößern und Eigentum zur Altersvorsorge bilden. Eigentlich wollten sie in Magdeburg bleiben, haben während der Suche aber festgestellt, dass das Umland günstiger ist und ähnliche Qualitäten bietet wie die Magdeburger Randbezirke. Ins weitere Umland wären sie nicht gezogen. *(beeinflussbar)*

M15) Familie in der Schrumpfungsphase (erwachsene Tochter zieht bald aus). Der Haushalt benötigte eine größere Wohnfläche, um Wohnen und Arbeit verbinden zu können. Sie haben sowohl in Magdeburg als auch den Umland über eine aufgegebene Zeitungsannonce gesucht und sind eher zufällig im Umland gelandet, da bei dem Angebot Wohnfläche, Miete und die Anbindung an Magdeburg mit dem Pkw stimmte. Sie wollen, nachdem die Tochter ausgezogen ist, in ein Haus mit geringerer Wohnfläche ziehen. Ob dieses in Magdeburg oder mit guter Anbindung an Magdeburg liegt, ist ihnen egal. *(beeinflussbar)*

M16) Ehepaar Mitte 50 (Kinder aus dem Haus). Das Ehepaar besitzt zwei Pferde und sie hatten mit der Unterbringung an ihrem alten Wohnstandort in Magdeburg Probleme. Sie haben schon seit längerem beabsichtigt, aufs Land zu ziehen. Sie haben im Umland ein freistehendes Einfamilienhaus mit Stallungen erworben. Ihre Wohnfläche hat sich deutlich verkleinert, was sie aber als Vorteil empfinden, da ihre Kinder nicht mehr mit im Haus wohnen. *(nicht beeinflussbar)*

M17) Familie in der Schrumpfungsphase (eins der zwei Kinder wohnt noch zu Hause): In unmittelbarer Nähe ihrer alten Wohnung wurde ein 24h-Fitnessstudio eröffnet, so dass es dort abends und nachts oft laut war. Sie wollten eigentlich innerhalb ihres alten Stadtteils in Magdeburg umziehen, haben dort aber keine passende Wohnung gefunden. Nun wohnen sie wenige Kilometer weiter im Umland. Von der Wohnung und der Nahversorgung her haben sie sich mit dem Umzug verbessert. *(beeinflussbar)*

M18) Ehepaar im „jungen“ Seniorenalter: Sie haben den Renteneintritt als Anlass genommen, ihre Wohnsituation zu überdenken. Die alte Wohnung, eine renovierte Plattenbauwohnung, in die sie gezogen waren, nachdem die Kinder ausgezogen sind, war ihnen zu klein und zu laut (schlecht schallisoliert). Sie wären auch innerhalb Magdeburgs umgezogen, haben sich aber letztendlich für ein Grundstück im Umland in unmittelbarer Nähe des Hauses ihres Sohnes entschieden und neu gebaut. Sie könnten sich vorstellen, im Alter

zurück nach Magdeburg zu ziehen, da ihnen im Nachhinein die schlechte Nahversorgung an ihrem Wohnort und die damit verbundene Angewiesenheit auf das Auto missfallen. *(beeinflussbar)*

M19) Familie in der Expansionsphase (1 Grundschulkind, Frau ist schwanger): Der Anlass für den Umzug war, dass das Paar zusammenziehen wollte. Wichtig waren ihnen ein Wohnstandort in ruhiger Wohnumgebung, eine große Wohnfläche, ein Garten und eine gute Anbindung für den Pkw. Standorte innerhalb Magdeburgs wurden in der Suche sehr schnell ausgeschlossen. Im Nachhinein erachteten sie es im Umland als problematisch, dass das Kind mit dem Bus zur Schule fahren muss und hierbei lange Fahr- und Wartezeiten hat. *(nicht beeinflussbar)*

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-Projekt

G) Beeinflussbarkeit der Abwanderungsmotive durch kommunale Gegenmaßnahmen und -strategien

Abwanderungsmotiv	Anteil*	Begründung
Wohnung stand vorher fest		
	16,4%	Eine Gegensteuerung seitens der kommunalen Wohnungsmarkt- und Siedlungspolitik ist nicht möglich. Ähnlich begründete Umzüge treten aber ebenso bei gegenläufigen Wanderungsbewegungen (Zuwanderung in die Kernstädte) auf, so dass sich die Effekte in der Tendenz aufheben.
sehr geringe Beeinflussbarkeit		
100: Persönliche Gründe <i>davon:</i>		Eine Gegensteuerung seitens der kommunalen Wohnungsmarkt- und Siedlungspolitik ist nicht möglich. Ähnlich gelagerte Motivstrukturen treten aber ebenso bei gegenläufigen Wanderungsbewegungen (Zuwanderung in die Kernstädte) auf, so dass sich die Effekte in der Tendenz aufheben.
101 = Umzug in die Nähe von Verwandten oder Freunden	3,0%	
102 = Rückkehr an den Heimatort	1,0%	
199 = sonstige persönliche Gründe	0,8%	
300: Wohnumfeldbezogene Abwanderungsmotive <i>davon:</i>		Diese Haushalte kehren der Großstadt bewusst den Rücken. Eine Gegensteuerung seitens der Kommunen ist nur schwerlich möglich. Auch hier gilt, dass ebenso gegenläufige Wanderungsströme existieren.
306 = „aufs Land ziehen“	5,2%	
311 = nicht beeinflussbares Bündel an wohnumfeldbezogenen Abwanderungsgründen	1,2 %	
500: Berufliche Gründe <i>davon:</i>		Eine Gegensteuerung seitens der kommunalen Wohnungsmarkt- und Siedlungspolitik ist nicht möglich. Ähnlich gelagerte Motivstrukturen treten aber ebenso bei gegenläufigen Wanderungsbewegungen (Zuwanderung in die Kernstädte) auf, so dass sich die Effekte tendenziell aufheben.
501 = Nähe des neuen Wohnstandorts zum Arbeitsplatz	1,6%	
599 = sonstige berufliche Gründe	1,1%	
701 = nicht / gering beeinflussbares Motivbündel*	4,8%	

gewisse Beeinflussbarkeit		
200: Wohnungs- und Grundstücksangebot <i>davon:</i>		
201 = zu geringes bzw. unpassendes Wohnungs- und Grundstücksangebot	7,5% davon: gewisse Beeinflussbarkeit 5,9 % <i>[gute Beeinflussbarkeit:]</i> 1,6 %	Das Grundstücksangebot ist durch kommunale Wohnbaulandausweisungen direkt beeinflussbar. Das Wohnungsangebot ist durch Baulandausweisungen hingegen nur indirekt beeinflussbar, indem die Voraussetzung für den Bau nachfragegerechten Wohnraums geschaffen wird. → Es erfolgt eine Differenzierung anhand der Variable „Neubau von Eigenheimen“ / „sonstige Immobilien“. Dem Neubau wird eine gute, den sonstigen Immobilien eine gewisse Beeinflussbarkeit zugeschrieben.
202 = Verfügbarkeit eines ausreichend großen	0,7% gewisse Beeinflussbarkeit: 0,2 % <i>[gute Beeinflussbarkeit:]</i> 0,5 %]	
203 = Wohnungsausstattung	0,6%	Auch diese Abwanderungsmotive sind lediglich indirekt über die Bereitstellung von Bauland zu beeinflussen.
204 = Verfügbarkeit einer Wohnung mit Garten	0,4%	
299 = sonstige wohnungsbezogene Gründe (auch Bündel an wohnungsbezogenen Abwanderungsgründen)	0,5%	Hier ist der Grad der Beeinflussbarkeit unklar. Es wird daher die geringste, für die Oberkategorie „wohnungsbezogene Abwanderungsmotive“ festgestellte, Beeinflussbarkeit angenommen („gewisse“ Beeinflussbarkeit)

300: wohnumfeldbezogene Gründe davon:		
303 = soziale Umfeld: besseres soziales Umfeld / weniger Kriminalität / verwahrlostes Wohnumfeld	0,5%	Die Kommunen haben zwar keinen Einfluss auf ihre Bewohnerstruktur, können aber durch bauliche und informatorische Maßnahmen Einfluss auf das Image der Stadt als Wohnstandort nehmen.
305 = Nähe zu Infrastrukturen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, ...)	0,2%	Dies ist ein Zielstandortkriterium, bei dem eigentlich städtische Wohnstandorte gegenüber dem Umland Vorteile haben. Dennoch gibt es auch in den Kernstädten Stadtteile, die infrastrukturell deutlich schlechter versorgt sind als z.B. die Orts- und Ortsteilkerne der Umlandgemeinden. Eine mögliche Gegenmaßnahme wäre es, Wohnungssuchende über infrastrukturell gut ausgestattete Stadtteile zu informieren.
312 = in gewisser Weise zu beeinflussendes Bündel an wohnumfeldbezogenen Abwanderungsgründen	0,3%	
400: finanzielle Gründe davon:		Generell können die Kernstädte durch Baulandausweisungen / die Subventionierung von Bauland nur bedingt etwas zur Angleichung des Boden- und Mietpreinsniveaus in Kernstadt und Umland tun. Ein weiterer Ansatzpunkt liegt in Kommunikations- und Motivationsstrategien zu den tatsächlichen Gesamtkosten des Wohnens (inkl. Mobilitätskosten) in Stadt und Umland.
401 = Preis-Leistungs-Verhältnis	8,4%	
402 = zu hohe Preise in der Kernstadt	26,5%	
499 = sonstige finanzielle Gründe / finanzielle Gründe allgemein	1,2%	
702 = in gewisser Weise zu beeinflussendes Motivbündel*	9,0%	

gute Beeinflussbarkeit		
<p>200: Wohnungs- und Grundstücksangebot davon:</p> <p>201 = zu geringes bzw. unpassendes Wohnungs- und Grundstücksangebot</p> <p>202 = Verfügbarkeit eines ausreichend großen Grundstücks</p>	<p>7,5% davon: [gewisse Beeinflussbarkeit 5,9 %] gute Beeinflussbarkeit: 1,6 %</p> <p>0,7% davon: [gewisse Beeinflussbarkeit: 0,2 %] gute Beeinflussbarkeit: 0,5 %</p>	<p>Das Grundstücksangebot ist durch kommunale Wohnbaulandausweisungen direkt beeinflussbar. Das Wohnungsangebot ist durch Baulandausweisungen hingegen nur indirekt beeinflussbar, indem die Voraussetzung für den Bau nachfragegerechten Wohnraums geschaffen wird.</p> <p>→ Es erfolgt eine Differenzierung anhand der Variablen „Neubau von Eigenheimen“ / „sonstige Immobilien“. Dem Neubau wird eine gute, den sonstigen Immobilien eine gewisse Beeinflussbarkeit zugeschrieben.</p>
<p>300: wohnumfeldbezogene Gründe davon:</p> <p>301 = Grünflächen / gepflegtes Wohnumfeld</p> <p>302 = ruhige Wohnlage (weniger Lärm, bessere Umweltbedingungen, bessere Luft)</p> <p>304 = kinderfreundliche Wohnumgebung</p> <p>313 = gut zu beeinflussendes Bündel an wohnumfeldbezogenen Abwanderungsgründen</p>	<p>0,2%</p> <p>1,6 %</p> <p>0,3%</p> <p>0,8%</p>	<p>Ein gepflegtes Wohnumfeld ist von den Kommunen gänzlich zu beeinflussen. Bei den Grünflächen geht es den Abwanderern hingegen vermutlich vorrangig um fußläufig zu erreichende Grünflächen im eigenen Stadtteil. Flächenengpässe in diesen Stadtteilen schränken die Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen in diesem Bereich ein. Dennoch wird dieses Abwanderungsmotiv den tendenziell gut beeinflussbaren Abwanderungsmotiven zugeordnet.</p> <p>Ruhige und unbelastete Wohnlagen sind sicherlich nicht überall in eine Großstadt zu verwirklichen. Dennoch haben die Kommunen hier in vielen Quartieren Eingriffsmöglichkeiten durch bauliche Maßnahmen. Darüber hinaus können sie über ruhige Wohnlagen innerhalb der Stadt informieren.</p> <p>Auch eine kinderfreundliche Wohnumgebung können die Kommunen zumindest teilträumlich verwirklichen und darüber informieren.</p>

Beeinflussbarkeit unklar		
900: Sonstiges <i>davon:</i> 901 = keine bewusste Entscheidung: Zufall (Stadtgrenze) / spontane Entscheidung / „nächstbeste“ Wohnung genommen“ 902 = sonstiges allgemein 999 = <i>missing</i>	6,9%	Restgröße, bei der Maß und Art der Beeinflussbarkeit nicht eindeutig zu bestimmen sind
300 wohnumfeldbezogene Gründe <i>davon:</i> 399 = sonstige wohnumfeldbezogene Gründe: Wohnumfeld allgemein / Wohnumfeld sonstiges / ungünstige Lage		

* Anteil an allen Abwanderungsmotiven

** Die Probanden, die mehrere Abwanderungsmotive genannt haben, wurden der Kategorie „Motivbündel“ zugeordnet. Die Zuordnung zum Grad der Beeinflussbarkeit richtet sich dabei jeweils nach dem am wenigsten zu beeinflussenden Einzelmotiv.

Quelle: eigene Darstellung nach FoPS-Projekt