

STADTSTRUKTUR, WOHNSTANDORTWAHL UND ALLTAGSMOBILITÄT

Ergebnisse einer Mixed-Methods-Panelbefragung und von Querschnittsbefragungen in ausgewählten Quartieren in Berlin, München und im Ruhrgebiet (Projekt STAWAL)

VON SUSANNE FRANK, VERENA GERWINAT, JOACHIM SCHEINER, KATJA SCHIMOHR und ANNIKA WISMER

DOI: <http://dx.doi.org/10.17877/DE290R-24342>



Fotos: Katja Schimohr, Verena Gerwinat (Berlin-Mein Falkenberg und Köpenick)

Inhalt

1	DAS PROJEKT STAWAL	2
2	METHODISCHES VORGEHEN	3
2.1	Panelbefragung von Haushalten vor und nach dem Umzug.....	3
2.2	Querschnitterhebungen in Quartieren mit und ohne Mobilitätskonzept	4
3	ERGEBNISSE DER PANELBEFRAGUNGEN	4
3.1	Wohnstandortwünsche und die Rolle von Mobilität und Erreichbarkeit	5
3.1.1	Wohnung und Lagekriterien	5
3.1.2	Mobilitätsbezogene Kriterien	7
3.1.3	Bedeutung und Nutzung von Sharing-Angeboten	8
3.1.4	Auswirkungen des Homeoffice	8
3.1.5	Regionale Auffälligkeiten	9
3.1.6	(Mobilitätsbezogene) Restriktionen bei der Wohnstandortwahl	9
3.1.7	Besonders von Einschränkungen betroffene Gruppen	11
3.1.8	Umgang mit nicht erfüllten mobilitätsbezogenen Standortkriterien	11
3.1.9	Zwischenfazit I: Die Wohnung steht im Zentrum, der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätsanforderungen	12
3.2	Auswirkungen der Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten	12
3.2.1	Verkehrsmittelbesitz.....	12
3.2.2	Verkehrsmittelwahl	13
3.2.3	Das Verhaltensänderungspotential der "Unbestimmten"	16
3.2.4	Zwischenfazit II: Raumstruktur ist wichtig!	17
3.3	Mobilitätseinstellungen und Wohnstandortentscheidung	18
3.3.1	Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf die Standortkriterien	18
3.3.2	Mobilitätseinstellungen vor und nach dem Umzug	18
3.3.3	Regionale Auffälligkeiten	18
3.3.4	Zwischenfazit III: Mobilitätseinstellungen sind stabil und spielen eine zentrale Rolle	19
3.4	Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten	19
3.4.1	Zwischenfazit IV: Enges Wechselverhältnis von Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten	20
3.5	Lebensstil und Lebenslage	20
3.5.1	Lebenslage	20
3.5.2	Lebensstil	22
3.5.3	Zwischenfazit V: Lebenslage und Lebensstil wirken sich stark auf die Wohnstandortwahl aus	22
3.6	Resümee aus der Panelbefragung	22
4	ERGEBNISSE AUS DEN UNTERSUCHUNGSGEBIETEN MIT MOBILITÄTSKONZEPT DER QUERSCHNITTSERHEBUNG	23
4.1	Mein Falkenberg (Berlin).....	24
4.2	kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing (München)	25
4.3	Flüssesiedlung (Bochum)	26
4.4	Relevanz des Mobilitätskonzepts für die Wohnstandortentscheidung	27
4.5	Fazit	27
5	AUSBLICK	28
6	QUELLEN	28

Prof. Dr. Susanne Frank
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie
August-Schmidt-Str. 10, 44221 Dortmund
Telefon: +49 231 755-2244
E-Mail: susanne.frank@tu-dortmund.de
ORCID: 0000-0001-7801-0485

Verena Gerwinat
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie
August-Schmidt-Str. 10, 44221 Dortmund
Telefon: +49 231 755 6485
E-Mail: verena.gerwinat@tu-dortmund.de
ORCID: 0000-0002-8335-292X

Prof. Dr. Joachim Scheiner
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadtentwicklung
August-Schmidt-Str. 6, 44221 Dortmund
Telefon: ++49 231 755 4822
E-Mail: joachim.scheiner@tu-dortmund.de
ORCID: 0000-0002-6157-437X

Katja Schimohr
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadtentwicklung
August-Schmidt-Str. 6, 44221 Dortmund
Telefon: ++49 231 755 4815
E-Mail: katja.schimohr@tu-dortmund.de
ORCID: 0000-0001-8198-4897

Annika Wismer
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie
August-Schmidt-Str. 10, 44221 Dortmund
E-Mail: annika.wismer@tu-dortmund.de

Bevorzugter Zitationsstil: Frank, Susanne; Gerwinat, Verena; Scheiner, Joachim; Schimohr, Katja; Wismer, Annika (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Ergebnisse einer Mixed-Methods-Panelbefragung und von Querschnittsbefragungen in ausgewählten Quartieren in Berlin, München und im Ruhrgebiet (Projekt STAWAL). Arbeitspapiere des Fachgebiets Stadtentwicklung der Fakultät Raumplanung 3. Dortmund: Technische Universität. DOI: <http://dx.doi.org/10.17877/DE290R-24342>

Die Arbeit an diesem Arbeitspapier wurde gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Fördermaßnahme MobilitätsZukunftsLabor2050. FKZ: 01UV2082A. Projekttitle: Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität (STAWAL). Laufzeit: 1.11.2020 – 30.4.2024.



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



FONA
Sozial-ökologische
Forschung
BMBF

Projektpartner

Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung,
Prof. Dr. Joachim Scheiner
Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie,
Prof. Dr. Susanne Frank
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Forschungsbereich Mobilität, Uta Bauer

Projektkoordination: Prof. Dr. Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund

Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Ergebnisse einer Mixed-Methods-Panelbefragung und von Querschnittsbefragungen in ausgewählten Quartieren in Berlin, München und im Ruhrgebiet (Projekt STAWAL)

SUSANNE FRANK, VERENA GERWINAT, JOACHIM SCHEINER, KATJA SCHIMOHR und ANNIKA WISMER

Zusammenfassung: Die Raum- und Siedlungsstruktur von Stadtregionen und die Alltagsmobilität ihrer Bevölkerung sind auf vielfältige Weise miteinander verknüpft. Die bisherige Forschung legt nahe, dass der Blick auf die Mobilität vor und nach einer Veränderung des Wohnstandortes einen hervorragenden Zugang zur Untersuchung dieser Zusammenhänge bietet. Im Projekt STAWAL wurde hierzu eine Panelbefragung mit Haushalten durchgeführt, und zwar vor und nach dem Umzug. Dieses methodische Vorgehen vermied eine rückblickende Verfälschung der wohnstandorts- und mobilitätsbezogenen Erwägungen und Aushandlungsprozesse. Somit konnten wohn- und mobilitätsbezogene Wünsche und Wirklichkeiten sowie antizipiertes und tatsächliches Verhalten verglichen werden. Die Panelbefragung erfolgte quantitativ und qualitativ. Darüber hinaus wurden in sechs ausgewählten Untersuchungsgebieten mit und ohne Mobilitätskonzept Querschnittsbefragungen durchgeführt. Dieses Arbeitspapier berichtet wesentliche empirische Ergebnisse beider Erhebungen.

Summary: The spatial and settlement structure of urban regions and the daily travel behaviour of their respective population are linked in various ways. Previous research suggests that studying mobility before and after a residential relocation offers an excellent approach to investigating these links. In the project STAWAL, a panel survey among households was conducted with households before and after a move. This methodological design served to avoid a common bias in the retrospective recording of considerations and negotiation processes relating to residential location and mobility. This permitted us to compare housing- and mobility-related wishes and realities, anticipated and realised behaviour. The panel survey was conducted using both quantitative and qualitative methods. Additionally, cross-sectional surveys were carried out in six selected study areas with or without a neighbourhood mobility concept. This working paper reports the main empirical results of both surveys.

1 Das Projekt Stawal

Die Raum- und Siedlungsstruktur von Stadtregionen und die Alltagsmobilität ihrer Bevölkerung sind auf vielfältige Weise miteinander verknüpft. Im Zentrum dieses Beziehungsgeflechts stehen die Wohnstandorte der Haushalte: Sie sind in aller Regel Ausgangs- und Endpunkt alltäglicher Aktivitäten. Die Entwicklung des Verkehrs in einer Stadtregion ist deshalb eng mit den Entscheidungen ihrer Bevölkerung für Wohnstandorte in bestimmten räumlichen Lagen verknüpft. Wie sich diese Zusammenhänge gestalten (lassen), hat wiederum großen Einfluss auf eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung: Auf die Realisierung der erforderlichen Verkehrswende, eine flächensparende Siedlungs- und Wohnungspolitik, klimarelevante Emissionen etc.

Im Projekt "STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität" haben wir daher die Wechselwirkungen von Alltagsmobilität und Wohnstandortwahl mit Blick auf die jeweiligen raumstrukturellen Gegebenheiten untersucht (vgl. zu den Grundlagen Bauer et al. 2022). Die zentralen Fragen lauteten:

- Welche Rolle spielt die Alltagsmobilität bei der Wohnstandortwahl? Welche Mobilitätsanforderungen und -wünsche prägen Wohnstandortentscheidungen? Welche Bedeutung haben dabei konventionelle und alternative Mobilitätsangebote?
- Wie wirkt sich eine Veränderung der Raumstruktur durch den Umzug (urban \rightleftharpoons weniger urban \rightleftharpoons nicht urban) auf das Mobilitätsverhalten aus? Wie verändern sich Verkehrsmittelwahl und -besitz?
- Welchen Einfluss haben subjektive Mobilitätseinstellungen auf die Wohnstandortentscheidung? Passen sich die Einstellungen den Gegebenheiten am neuen Wohnort an?
- Welchen Einfluss haben Mobilitätseinstellungen auf das Mobilitätsverhalten? Welchen Einfluss hat anders herum das Mobilitätsverhalten auf die -einstellungen?
- Welchen Einfluss haben Lebensstil und Lebenslage auf die Alltagsmobilität und die Wohnstandortentscheidung?

Dieses Arbeitspapier stellt Ergebnisse einer Mixed-Methods-Panelbefragung unter umziehenden Haushalten vor. Diese wurden sowohl vor als auch nach dem Umzug mit standardisierten Fragebögen befragt. Mit einem Teil von ihnen wurden (ebenfalls vor und nach dem Umzug) qualitative, leitfadengestützte Interviews geführt. Darüber hinaus stellen wir Ergebnisse von Querschnittsbefragungen in drei ausgewählten Untersuchungsgebieten vor, in denen quartiersbezogene Mobilitätskonzepte umgesetzt wurden.

2 Methodisches Vorgehen

Für unsere Untersuchung haben wir drei Metropolregionen mit sehr unterschiedlichen räumlichen und soziodemographischen Charakteristika und auch unterschiedlich angespannten Wohnungsmärkten ausgewählt: Berlin, München und das Ruhrgebiet.

2.1 Panelbefragung von Haushalten vor und nach dem Umzug

Das Besondere des Forschungsprojekts STAWAL lag in der Erprobung eines neuen methodischen Ansatzes zur Ermittlung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen von Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Der Stand der bisherigen Forschung legt nahe, dass die Untersuchung der Mobilität vor und nach einer Veränderung des Wohnstandortes hierfür einen hervorragenden Zugang bietet (Stanbridge et al. 2004, Bamberg 2006, Foster et al. 2016, Lin et al. 2018, Van de Coevering et al. 2018). Wir setzten dabei am methodisch wunden Punkt bisheriger Untersuchungen an, dass nämlich Befragungen von Haushalten zu ihren Entscheidungen bisher stets retrospektiv erfolgten. Dabei rekonstruieren die Befragten ihre Motive und Kriterien sowie die Veränderungen ihrer Alltagsmobilität nach dem erfolgten Umzug. Im Unterschied dazu führten wir eine Panelbefragung mit Haushalten durch, und zwar vor und nach dem Umzug. Auf diese Weise vermieden wir eine rückblickende Verfälschung der wohnstandorts- und mobilitätsbezogenen Erwägungen und Aushandlungsprozesse und konnten Wünsche und Wirklichkeiten, antizipiertes und tatsächliches Verhalten vergleichen. Die Panelbefragungen erfolgten quantitativ und qualitativ im Zeitraum Juni 2021 bis April 2024 (s. Abbildung 1). Für den Feldzugang war das Projekt auf eine Vielzahl von Kooperationen mit insgesamt 25 Praxispartnern angewiesen. Der Feldzugang erfolgte schließlich über Immobiliengesellschaften, -genossenschaften und -entwickler sowie regionale und bundesweite Immobilienportale. Es handelt sich also um eine bundesweite Stichprobe, allerdings mit Schwerpunkten in den drei Untersuchungsregionen. Die besonderen Herausforderungen, mit denen dieses Methodenkonzept konfrontiert war, beschreiben wir ausführlich in Scheiner et al. (2024).

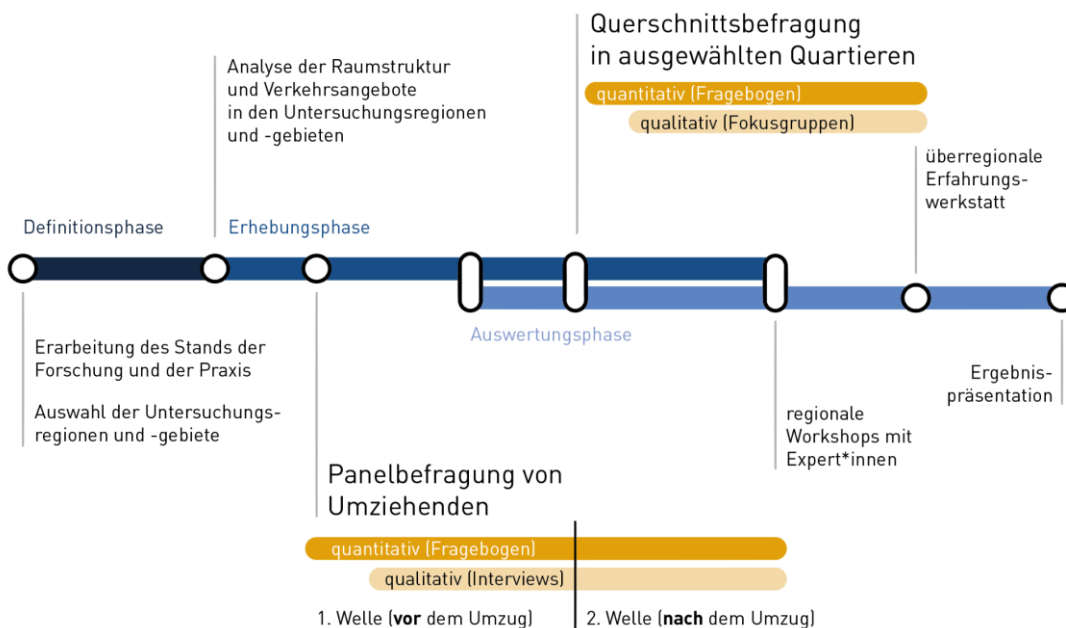


Abbildung 1: Stawal Forschungsdesign

Quellen: Projekt STAWAL

Zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Arbeitspapiers haben an der Panelbefragung $n = 4.769$ Personen vor dem Umzug und $n = 698$ Personen nach dem Umzug teilgenommen (s. Abbildung 2). Der Datensatz der Nachherbefragung wächst kontinuierlich weiter, wird aber immer deutlich kleiner bleiben als die Vorherbefragung, weil viele Befragte die Wohnungssuche abbrechen und nicht alle Befragten der ersten Welle ein zweites Mal teilnehmen. Die meisten Befragten waren zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch auf Wohnungssuche, wussten also noch nicht, wohin sie ziehen würden. Qualitative Interviews wurden mit insgesamt 91 Haushalten, die vor einem Umzug standen oder auf Wohnungssuche waren, geführt. Von diesen konnten 50 nach ihrem Umzug erneut interviewt werden.

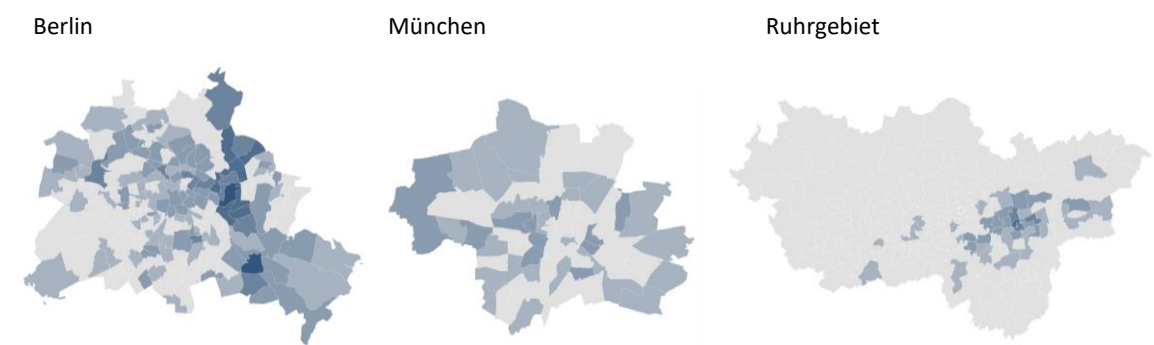


Abbildung 2: Räumliche Verteilung der Wohnorte der Befragten in der Panelbefragung (2. Welle, nach dem Umzug) in den Untersuchungsregionen

Quellen: Projekt STAWAL, OpenStreetMap und Mitwirkende (ODbL).

2.2 Querschnitterhebungen in Quartieren mit und ohne Mobilitätskonzept

In den drei Untersuchungsregionen haben wir außerdem in sechs Quartieren Querschnitterhebungen durchgeführt. Hierzu wurden jeweils drei Quartiere mit Mobilitätskonzept und drei Quartiere ohne Mobilitätskonzept ausgewählt. Auch hier haben wir quantitative und qualitative Instrumente kombiniert: Standardisierte Befragungen der Quartiersbevölkerung wurden um Fokusgruppensitzungen mit Bewohner*innen ergänzt. Methodisch hat sich die Vorgehensweise bewährt: Die Fokusgruppenteilnehmer*innen konnten wertvolle Hinweise sowohl zu den empirischen Befunden als auch zu den Mobilitätskonzepten geben.

Unser ursprüngliches Vorhaben, in jeder Region ein Modellquartier mit ambitioniertem Mobilitätskonzept und ein Kontrollquartier ohne Mobilitätskonzept auszuwählen und auf diese Weise die Wirkungen der Mobilitätskonzepte zu evaluieren, hat sich allerdings nicht realisieren lassen. Zum einen war es – außer in München – schwierig, Quartiere mit expliziten Mobilitätskonzepten zu finden. Zum anderen haben wir zu den dann pragmatisch ausgewählten Quartieren mit „Mobilitätskonzept“ keine passenden, also ausreichend ähnlichen Vergleichsquartiere gefunden. Somit können wir, anders als geplant, zu den Wirkungen von Mobilitätskonzepten – also z.B. zur Frage, ob sie als Pull-Faktoren für den Zuzug von Personen wirken oder ob sie das Mobilitätsverhalten ansässiger oder zugezogener Personen beeinflussen können, leider keine belastbaren Aussagen machen.

Nichtsdestoweniger geben die in den sechs Untersuchungsquartieren durchgeführten Querschnitterhebungen wichtige Einblicke in Themenkomplexe wie Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten und deren regionale Unterschiede. Unsere Schlussfolgerungen diskutierten wir im Rahmen einer Erfahrungswerkstatt mit Expert*innen aus Wissenschaft und Praxis (vgl. hierzu Frank et al. 2024; Gies und Bauer 2024).

3 Ergebnisse der Panelbefragungen

Zur Auswertung der im Rahmen des Panels erhobenen Daten nutzen wir zwei zentrale Analysekategorien. Die **räumlichen Gegebenheiten** unterteilen wir in die zwei Kategorien *urban* und *weniger urban*. Dazu wurden die Postleitzahlgebiete, in denen die Befragten leben, anhand der Indikatoren Nähe zum Stadtzentrum, Dichte an Geschäften und Dienstleistungsangeboten und Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) als urban oder weniger urban charakterisiert. Große Teile unserer großstädtischen Untersuchungsräume sind dementsprechend urban, während sich die weniger urbanen Stadtteile meist am Rand befinden. Nicht urbane, also ländlich geprägte, Räume treten in der Befragung nur selten auf und werden daher im Weiteren mit den weniger urbanen Räumen zusammengefasst.

Diesen räumlichen Kategorien entsprechend haben wir außerdem die **räumliche Orientierung** der Befragten kategorisiert. Basierend auf den Präferenzen, Werthaltungen und Einstellungen gegenüber Wohnorten und Verkehrsmitteln, die die Befragten in der quantitativen und der qualitativen Befragung angegeben bzw. formuliert haben, konnten wir auf der einen Seite stärker urban orientierte und auf der anderen eher weniger urban orientierte Personen bestimmen. Diese einstellungsbezogenen Kategorien sind weniger eindeutig definiert als die räumlichen, bieten aber ebenfalls eine hilfreiche Grundlage bei der Datenauswertung und -interpretation.

3.1 Wohnstandortwünsche und die Rolle von Mobilität und Erreichbarkeit

3.1.1 Wohnung und Lagekriterien

Grundsätzlich stellen die wohnungsbezogenen Aspekte (Wohnkosten, Größe/Schnitt der Wohnung, Ausstattung/baulicher Zustand) bei den Befragten die wichtigsten Kriterien bei der Suche nach einer neuen Wohnung dar (s. Abbildung 3 bis Abbildung 6). Diese Erkenntnisse bestätigen den allgemeinen Forschungsstand zu den Kriterien der Wohnstandortwahl (Fuchte 2006; Schirmer et al. 2014). In den Interviews werden insbesondere die Größe der Wohnung und der Wunsch nach einem Balkon als privatem Freiraum hervorgehoben.

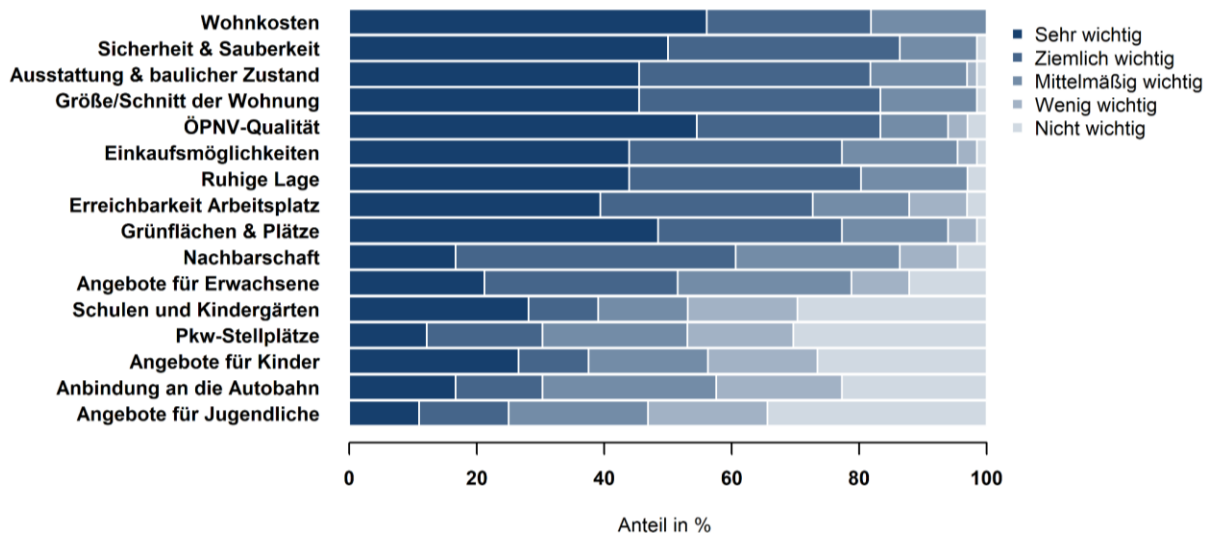


Abbildung 3: Wichtigkeit von Kriterien bei der Wohnungssuche unter Haushalten, die vom urbanen in den weniger urbanen Raum umziehen

Quellen: Projekt STAWAL

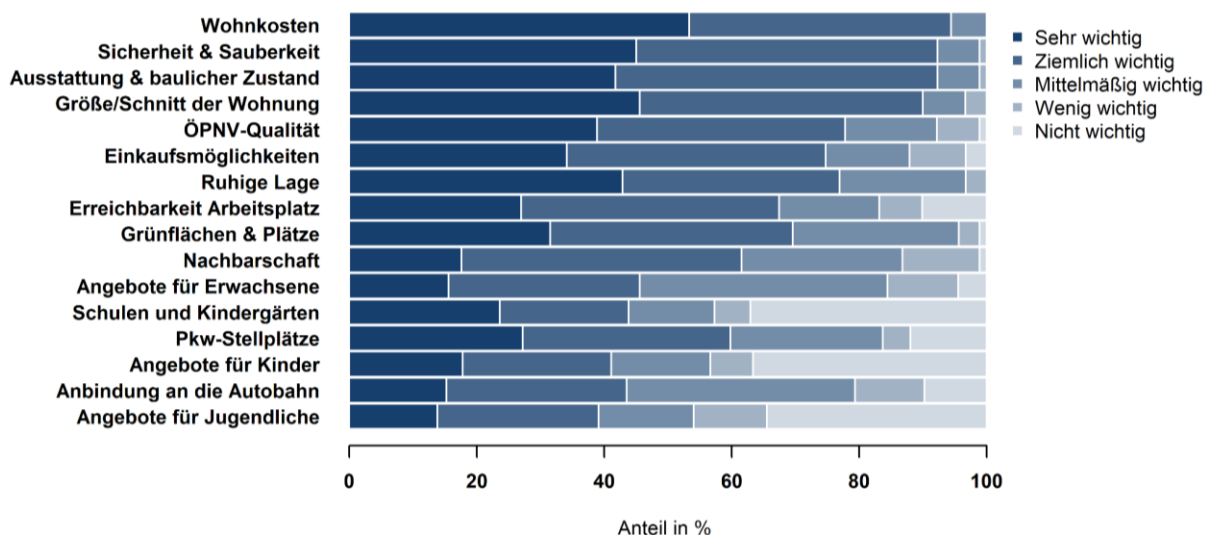


Abbildung 4: Wichtigkeit von Kriterien bei der Wohnungssuche unter Haushalten, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen

Quellen: Projekt STAWAL

Auch quartiersbezogene Qualitäten (Sicherheit und Sauberkeit, Grünflächen und Plätze, ruhige Lage) nehmen bei der Wohnungssuche einen hohen Stellenwert ein. Die Sicherheit und Sauberkeit im Wohnumfeld sind, unabhängig von der Umzugsrichtung, von hoher Bedeutung, während eine ruhige Lage insbesondere Umzügler*innen in weniger urbane Lagen wichtig ist. Personen, die in urbane Lagen ziehen möchten, suchen innerhalb dieses Raums meist nach

Vierteln, die zur aktuellen Lebenslage passen. So suchen Familien explizit nach einem kinderfreundlichen Quartier und der Nähe zu Familie und Freunden oder Studierende nach einem Quartier mit einer jungen Altersstruktur.

“Also [ich suche] im Süden von Berlin. Um ehrlich zu sein, man möchte auch eine schöne Atmosphäre fürs Kind haben.” (B-IP¹ 4, alleinerziehend, wohnt außerhalb von Berlin, möchte nach Berlin ziehen)

“Ja, ich will nicht hier irgendwie in Mitte leben, weil es hier toll ist, sondern weil hier mein soziales Umfeld ist und ich das einfach mit Kind brauche. Also, wir hatten Situationen, wo wir beide Termine hatten und dann ist eben mein Vater eingesprungen und hat den Kleinen ein paar Stunden genommen. Und das ist für mich als Freiberufler elementar. Also, weil sonst kann ich einfach manche Jobs nicht annehmen. Und das ist einfach ein Problem.” (B-IP 7, wohnt mit seiner Familie in Berlin-Mitte, möchte in der Nähe wohnen bleiben)

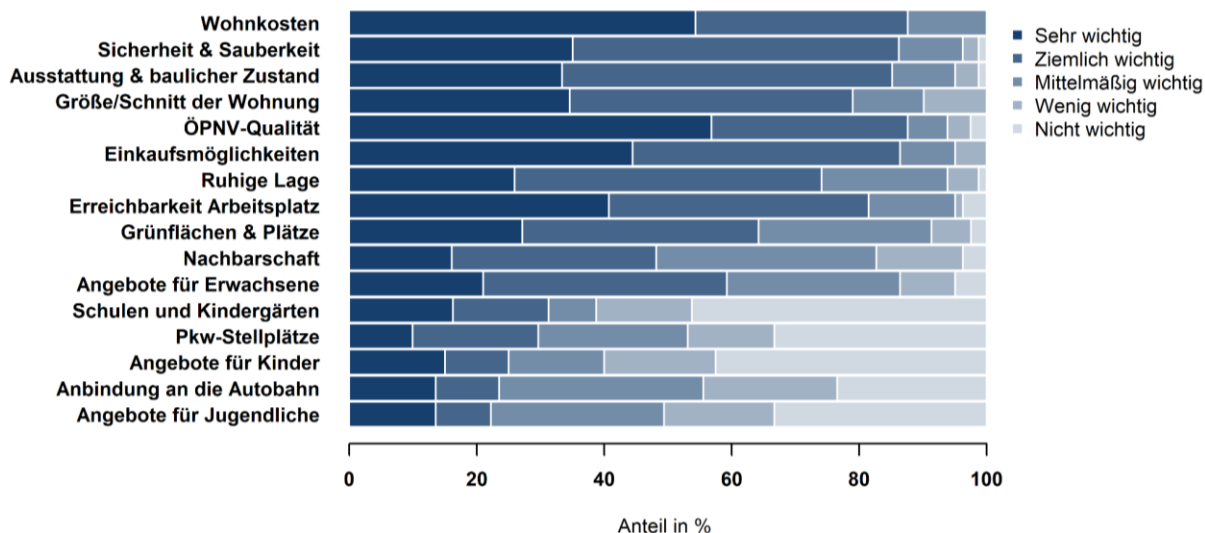


Abbildung 5: Wichtigkeit von Kriterien bei der Wohnungssuche unter Haushalten, die vom weniger urbanen in den urbanen Raum umziehen

Quellen: Projekt STAWAL

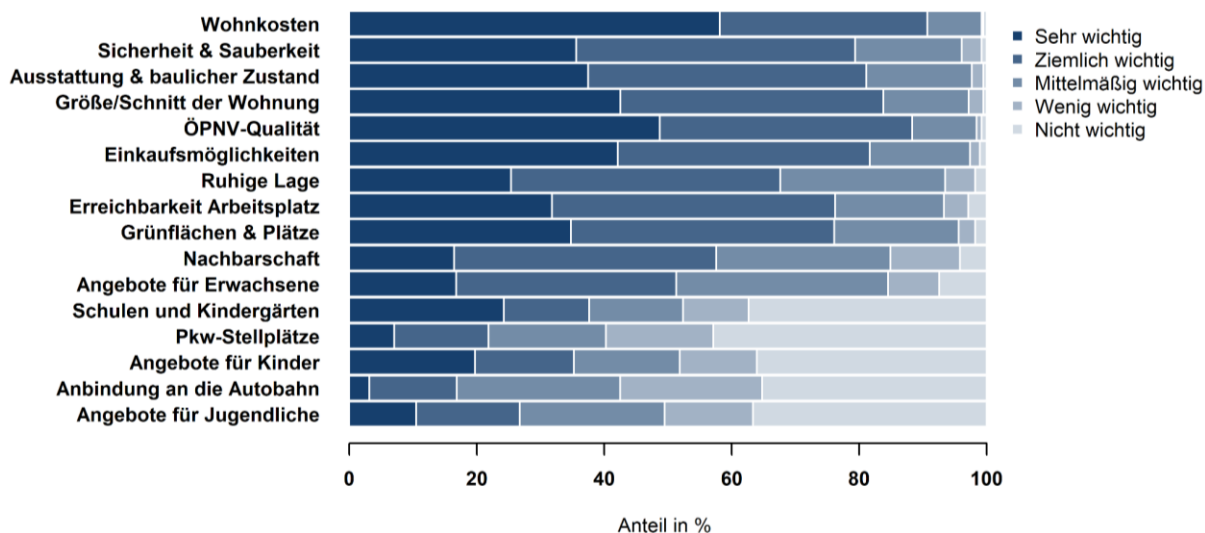


Abbildung 6: Wichtigkeit von Kriterien bei der Wohnungssuche unter Haushalten, die innerhalb des urbanen Raums umziehen

Quellen: Projekt STAWAL

¹ Das Kürzel B/M/R steht jeweils für die untersuchte Region (Berlin/München/Ruhrgebiet), “IP” steht für Interviewte Person

Urban orientierte Haushalte wünschen sich meist eine zentrale Wohnlage, die nichtsdestoweniger ruhig und grün ist, etwa in Seitenstraßen. Zudem suchen sie häufig in beliebten Stadtvierteln, haben teilweise bevorzugte Kieze. Bereits urban lebende Haushalte schätzen die soziale Mischung in den Quartieren und wünschen sich, dass die neue Wohnung ebenfalls in einer durchmischten Nachbarschaft liegt. Gleichzeitig betonen sie aber, dass sie nicht in 'Brennpunkten' leben wollen.

3.1.2 Mobilitätsbezogene Kriterien

Die Qualität des ÖPNV stellt das wichtigste mobilitätsbezogene Kriterium für die Befragten dar. In gewissem Maß ist dieses Ergebnis sicherlich auch auf die urban geprägte Stichprobe mit Schwerpunkt in Berlin zurückzuführen. Dennoch wird die hohe Bedeutung dieses Lagekriteriums über alle Regionen und Umzugsrichtungen hinweg deutlich. Ebenfalls wichtig ist die Erreichbarkeit von Zielorten des alltäglichen Lebens wie Einkaufsmöglichkeiten oder dem Arbeits-/Ausbildungsplatz. Die Pkw-Infrastruktur (Angebot an Stellplätzen, Anbindung an die Autobahn) ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Diese Beobachtung wurde auch in anderen Studien, etwa in Hamburg, gemacht (Bruns und Matthes 2019). Ein gewisses Angebot an Pkw-Infrastruktur wird jedoch vermutlich von vielen, unabhängig vom Viertel, als gegeben vorausgesetzt.

Urban lebende Personen, die in einem urbanen Umfeld bleiben wollen und dies auch umsetzen können, haben oftmals sehr konkrete lage- und mobilitätsbezogene Kriterien. So wünschen sie sich gastronomische Angebote sowie Einzelhandel für den täglichen Bedarf in fußläufiger Nähe. Zusätzlich nennen sie beispielsweise bestimmte U-Bahn-Linien, an denen sie sich bei der Suche orientieren oder schließen eine Lage, die nur über ein bestimmtes Verkehrsmittel wie den Bus angebunden ist, bei der Suche aus. Sind sie Fahrrad-affin, betonen sie in den Interviews die Relevanz der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte wie den Arbeitsplatz mit dem Fahrrad. Ein Gesprächspartner beschreibt seine Kriterien folgendermaßen:

"Ich habe dann die aktuelle Wohnung und die Arbeitsadresse eingegeben und guck dann immer wie die Distanzen sind. Und meine Daumenregel ist eigentlich so um die halbe Stunde mit dem Fahrrad, um die halbe Stunde mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, das ist für mich okay." (B-IP 10, berufstätig, wohnt urban in Berlin und sucht im gleichen oder benachbarten Viertel)

Haushalte, die schon länger (teilweise sogar jahrelang) oder mit einer besonderen Dringlichkeit suchen, sehen sich dazu gezwungen, die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele gegen das Finden einer Wohnung abzuwägen. Bei diesen Haushalten fällt auf, dass sie ihre mobilitätsbezogenen Kriterien bereits wesentlich aufgeweicht haben, da sie davon ausgehen, dass verkehrlich gut angebundene Wohnstandorte kaum bezahlbar sind.

"Aber bei der Wohnungssuche ist mir dann erstmal aufgefallen (lacht), wie schwierig die Wohnungssuch-situation ist. Und dann habe ich die Kriterien Stück für Stück aufgeweicht. Ursprünglich war ein Ziel, innerhalb des Rings in Berlin, also des S-Bahn-Rings, eine Wohnung zu finden. Aber das hat dann nicht geklappt." (B-IP 15, studiert, wohnt mit seinem Partner urban und zieht in eine urbane Lage in Berlin)

Befragte, die vom weniger urbanen in den urbanen Raum ziehen, legen einen besonders hohen Wert auf die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes. Personen in der qualitativen Stichprobe mit dieser Umzugsrichtung haben den urbanen Standort explizit gewählt, um den Stadtrand zu verlassen. Der Wohnstandort am Stadtrand war oftmals das einzige Angebot, das beim vorherigen Zuzug in die Stadtregion kurzfristig verfügbar war, sollte aber keine Dauerlösung werden.

"Wir wohnen jetzt in Berlin und wir hatten das Privileg, in der Pandemiezeit zuzuziehen. Und das heißt viele Möglichkeiten, die man hat, wenn man vor Ort ist, 'Können Sie morgen Nachmittag vorbeikommen?', die hat man eben nicht. Und deswegen sind wir froh, dass wir jemanden gefunden haben, der uns mit relativ viel Entgegenkommen die Wohnung gegeben hat. Und unter diesen Bedingungen, [...], da fanden wir dann, wir haben keine andere Wahl, als hier zuzusagen. [...] Und wir möchten natürlich zentraler wohnen, denn weiter weg als hier geht auch gar nicht von der Stadt." (B-IP 3, berufstätig, zieht mit der Familie von einem weniger urbanen in einen urbanen Standort in Berlin)

Unter Personen, die innerhalb des weniger urbanen Raumes umziehen, werden die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten und der ÖPNV als etwas weniger relevant bewertet als unter den übrigen Befragten. Beide Kriterien sind aber nach wie vor wichtig. Im Vergleich legen diese Befragten höheren Wert auf das Angebot an Stellplätzen und die Anbindung an die Autobahn als andere Befragte. Eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsortes hat weiterhin eine hohe Bedeutung, ist aber für Befragte, die im Homeoffice arbeiten können, teilweise vernachlässigbar.

3.1.3 Bedeutung und Nutzung von Sharing-Angeboten

Das Angebot an Sharing-Angeboten im Wohnviertel ist für die meisten Befragten bei der Wohnungssuche eher unerheblich - gerade im Vergleich zum ÖPNV (s. Abbildung 7). Carsharing ist unter den abgefragten Angeboten am relevantesten für die Befragten, doch auch hier beläuft sich der Anteil der Befragten, denen das Angebot zumindest mittelmäßig wichtig ist, auf knapp 23%. Die geringe Bedeutung von Sharing-Angeboten wird vermutlich von den niedrigen Nutzerzahlen bedingt: vor dem Umzug nutzen jeweils weniger als 10% die Sharing-Angebote mindestens 1x im Monat (s. Abbildung 8). Das Angebot an Sharing-Angeboten im Quartier hat in Anbetracht der generell niedrigen Nutzerzahlen jedoch eine gewisse Auswirkung auf die Nutzung: Ein Umzug von einem Viertel ohne in ein Viertel mit Sharing-Angebot fördert die Nutzung der entsprechenden Sharing-Option – wenn auch nur in geringem Maße. So beginnen 1,5% der entsprechenden Umzügler damit, Carsharing zu nutzen, 5,1% Bike-/Scooter-/Motorroller-Sharing und 2,6% leihen Lastenräder oder Anhänger mindestens einmal im Monat.

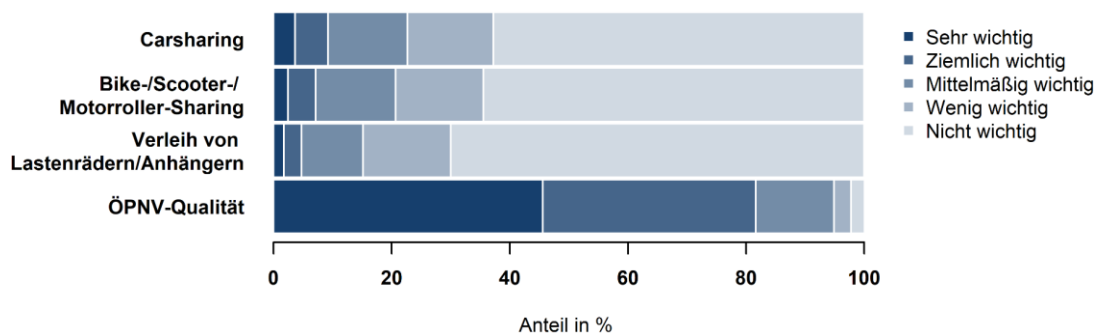


Abbildung 7: Wichtigkeit von Sharing-Angeboten/der Qualität des ÖPNV bei der Wohnungssuche

Quellen: Projekt STAWAL

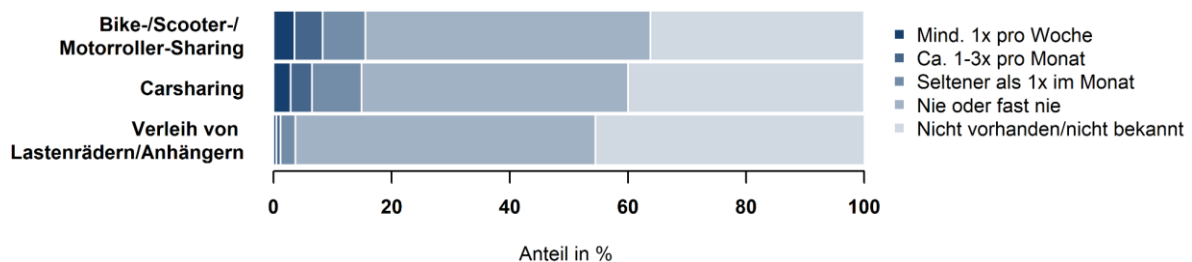


Abbildung 8: Nutzung von Sharing-Angeboten vor dem Umzug

Quellen: Projekt STAWAL

Gründe für die geringen Nutzungszahlen liegen etwa darin, dass die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten für die meisten Haushalte ohne eigenen Pkw nur in wenigen Situationen in Betracht kommt. So etwa im Rahmen des Umzugs selbst zur Ausleihe des Umzugswagens, oder wenn z. B. ein Möbeleinkauf erledigt werden muss, und nur, wenn das Angebot in nächster Nähe des Wohnortes verfügbar ist. Bike-Sharing kommt eher zur Gestaltung der alltäglichen Mobilität in Frage, weil das Angebot meist kostengünstig und in ausreichender Menge vorhanden ist. Personen, die ein festes ÖPNV-Abo haben, nutzen eher seltener Sharing-Angebote als Personen ohne ÖPNV-Abo. Ein Hindernis für die Nutzung von Sharing-Angeboten ist die Erfordernis eines online-fähigen Zahlungsmittels – Personen, die z. B. über keine Kreditkarte verfügen, können diese nicht nutzen.

3.1.4 Auswirkungen des Homeoffice

Die seit der Corona-Pandemie vermehrt bestehende Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, führt zur Stärkung der Rolle von urbanen oder suburbanen Orientierungen für die Wohnstandortwahl: Für weniger urban orientierte Haushalte ist das Homeoffice eine Gelegenheit, den Wegzug aus der Stadt zu erwägen und die Wohnungssuche auf den suburbanen und teilweise sogar ländlichen Raum auszuweiten, meist, weil sie sich dort ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis für Wohnraum versprechen. Dabei eröffnet die Arbeit im Homeoffice die Möglichkeit, auch Wohnangebote in weiter Entfernungen zum Arbeitsort in Betracht zu ziehen. Für urban orientierte Haushalte spielt das Homeoffice hingegen bei den Lagekriterien kaum eine Rolle, dafür umso mehr hinsichtlich der Wohnungsgröße, da sie sich häufig ein Arbeitszimmer wünschen. Insgesamt können durch die Möglichkeit des Arbeitens im Home-

office zwar Wege eingespart werden; die Entkopplung von Wohnort und Arbeitsplatz führt aber gleichzeitig zu einer Verlängerung der Pendeldistanzen nach dem Umzug (zur Vertiefung der Bedeutung des Homeoffice vgl. Gerwinat und Wismer 2023, Scheiner et al. 2023).

3.1.5 Regionale Auffälligkeiten

Im Ruhrgebiet beeinflusst auch die polyzentrale, insgesamt wenig urbane Raumstruktur die Wohnstandortwahl. Haushalte, die Wert auf einen urbanen Wohnstandort legen, haben hier aufgrund vergleichsweise kleiner innerstädtischer Kernbereiche einen geringeren Suchradius. Die regionalen Verflechtungen zeigen sich bei vielen auch in ihren Alltagszielen, d. h. dass Arbeitsplätze häufig in einer anderen Stadt liegen. Aufgrund dessen ist für ÖPNV-affine Haushalte im Ruhrgebiet die Nähe zum Hauptbahnhof von höherer Relevanz als in anderen Untersuchungsregionen.

In Berlin dagegen ist die Nähe zum Hauptbahnhof ein nur selten genanntes Kriterium der Wohnstandortwahl. Urban orientierte Haushalte wünschen sich häufig einen Wohnstandort innerhalb des S-Bahn-Rings. Durch die innere Polyzentralität und die gute ÖPNV-Abdeckung Berlins ist die Auswahl an zentrumsnahen und gut mit dem ÖPNV angebotenen Quartieren zwar größer, aufgrund des flächenmäßig großen Stadtgebiets sind alltägliche Ziele wie der Arbeitsplatz aber häufig weit vom Wohnort entfernt. Bei der Wohnungssuche zeigt sich eine größere Entfernungstoleranz der Berliner*innen im Vergleich zum Ruhrgebiet.

München als Region mit einer sehr zentralen Raumstruktur und großen Stadt-Umland-Disparitäten bietet urban orientierten Haushalten kaum Ausweichmöglichkeiten zum angespannten Wohnungsmarkt. Durch die S-Bahn sind zwar auch Umlandgemeinden gut an das Zentrum angeschlossen, das Netz ist aber an seiner Kapazitätsgrenze und wird als sehr störanfällig wahrgenommen.

3.1.6 (Mobilitätsbezogene) Restriktionen bei der Wohnstandortwahl

Die zentralen Restriktionen bei der Wohnstandortwahl ergeben sich aus den angespannten Wohnungsmärkten in München, Berlin und dem Ruhrgebiet. Münchener und Berliner Haushalte, insbesondere einkommensschwächere, sind hierbei besonders betroffen und schränken ihre Bedarfe und Wünsche für die Wahl eines neuen Wohnstandortes schon zu Beginn der Suche ein:

“Wir haben nicht so viele Ansprüche, weil der Wohnungsmarkt in Berlin das überhaupt nicht zulässt. Also, man muss halt einfach gucken, dass man überhaupt eine Wohnung findet.” (B-IP 27, berufstätig, alleinerziehend, sucht mit ihrem Sohn eine neue Wohnung in einer urbanen Lage in Berlin)

Viele suchen im gesamten Stadtraum und im Umland. Befragte berichten, dass sie nur Angebote erhalten würden, die sie nicht bezahlen könnten/wollten, wenn sie ihre Suche auf die Bezirke beschränken würden, die sie wirklich interessieren. In Berlin und München berichten zahlreiche Haushalte von monatelangen, wenn nicht jahrelangen Wohnungssuchen. Im Ruhrgebiet betonen ebenfalls viele Haushalte, dass die Wohnungssuche schwieriger als gedacht ist, letztlich werden die meisten aber nach einem bis drei Monaten fündig. Bei dringendem Wohnraumbedarf wird der Devise "Hauptsache irgendwas" gefolgt. Nicht unbedingt notwendige Ansprüche werden komplett zurückgestellt. Dies kann in der Folge zu Einschränkungen im Alltag führen. Suchende Haushalte in prekären Wohnsituationen und/oder mit Zeitdruck bei der Wohnungssuche berichten von psychischen Belastungen.

Urban lebende Personen, die in eine urbane Lage ziehen, nehmen in Kauf, dass sich ihre Wege zu bisherigen alltäglichen Zielen trotz urbaner Wohnlage merklich verlängern. Auffällig ist, dass sie Kompromisse bei ihren Kriterien machen müssen - finden sie eine Wohnung, die eher den Lagekriterien entspricht, müssen sie bei den wohnungsbezogenen Kriterien Abstriche machen. Diese Haushalte äußern überdies, dass sie aufgrund von angespannten Wohnungsmärkten in urbanen Lagen nach einer langen Suche bereit wären, fast jede Wohnung zu nehmen, die ihnen angeboten wird. Der Mietpreis ist und bleibt hier ein wichtiges Kriterium. Haushalte suchen bewusst bei Genossenschaften und städtischen bzw. landeseigenen Wohnungsgesellschaften, weil sie sich hier eine bezahlbare Miete erhoffen.

Urban lebende Haushalte, die ursprünglich in der Nähe ihres aktuellen Bezirks bleiben wollten, sich durch den angespannten Wohnungsmarkt aber gezwungen sahen, in weniger urbane Gebiete ziehen, müssen die größten Abstriche machen. Dies führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele. So sind einige Haushalte zu der Erkenntnis gelangt, dass insbesondere der Wunsch nach einer größeren Wohnung im Rahmen ihres Budgets nicht im urbanen Umfeld umgesetzt werden kann. Diese Haushalte sind bereit, einen bis zu 60-minütigen oder längeren Arbeitsweg auf sich zu nehmen. Umweltverbund-affine Haushalte sowie Haushalte, die kein Auto besitzen, suchen dann gezielt nach einem Standort mit einer guten ÖPNV-Anbindung in die Stadt. Es gibt auch Befragte, die Angst haben, ihre Jobs aufgrund einer zu weiten Entfernung vom neuen Wohnstandort aufgeben zu müssen.

Die Veränderung der Zufriedenheit mit Eigenschaften der Wohnung und des Viertels kann zusätzliche Hinweise darauf geben, welche Kriterien bei der Wohnungssuche zurückstehen mussten, obwohl sie in der Wohnungssuche als wichtig bewertet wurden (s. Abbildung 9, Abbildung 10): Bei Umzügen mit einem Wechsel der Raumstruktur ist bei Befragten, die in den urbanen Raum ziehen, oftmals eine Verbesserung der Zufriedenheit mit mobilitäts- und erreichbarkeitsbezogenen Eigenschaften der Wohnlage zu beobachten. Befragte, die in ein weniger urbanes Viertel ziehen, verbessern die Zufriedenheit mit den Wohnungskriterien meist deutlich, während die Zufriedenheit mit Mobilität und mit der Erreichbarkeit von alltäglichen Zielorten abnimmt. Somit scheint bei diesen Haushalten die Priorität bei der Wohnung als solche zu liegen, während bei den Eigenschaften des Quartiers eine Kompromisslösung gefunden wird. Das beobachtete Umzugsverhalten in diesen beiden Gruppen deckt sich mit Erkenntnissen aus anderen Studien (Wolday et al. 2019).

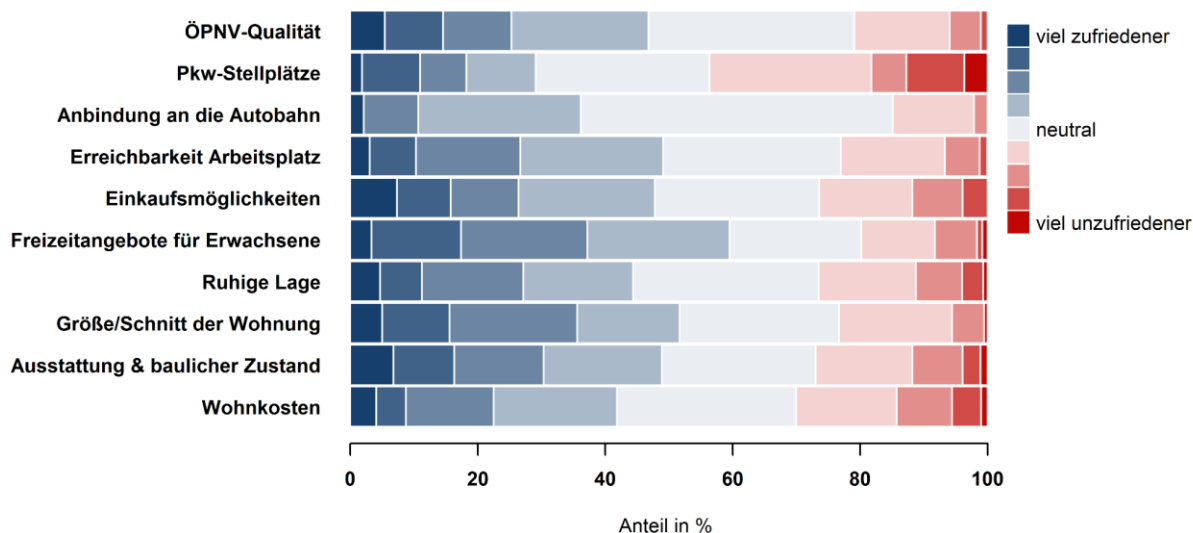


Abbildung 9: Veränderung der Zufriedenheit mit wichtigen Kriterien bei der Wohnungssuche nach dem Umzug in ein urbaneres Viertel
 Quellen: Projekt STAWAL

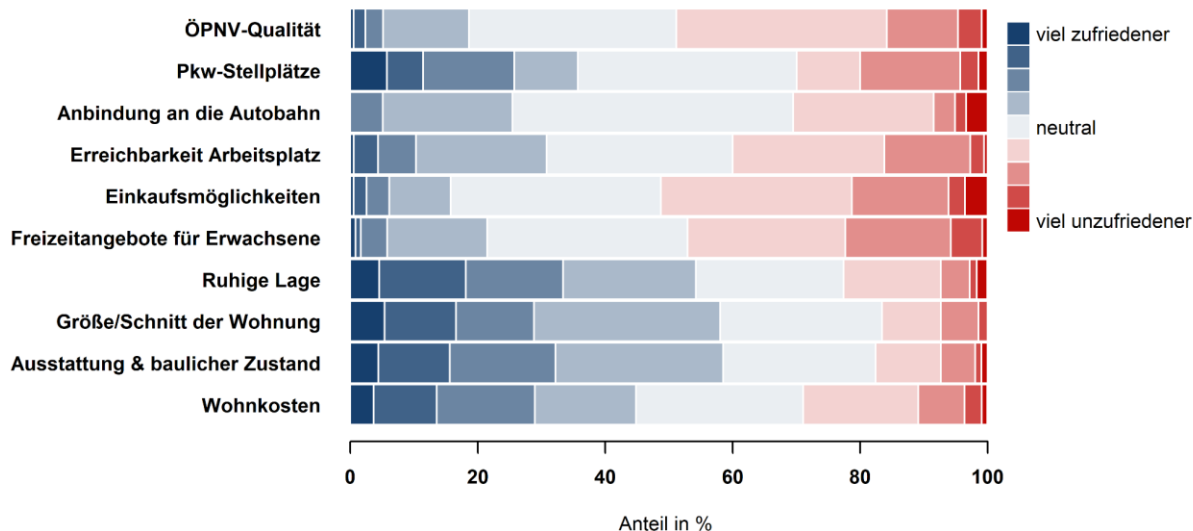


Abbildung 10: Veränderung der Zufriedenheit mit wichtigen Kriterien bei der Wohnungssuche nach dem Umzug in ein weniger urbanes Viertel
 Quellen: Projekt STAWAL

3.1.7 Besonders von Einschränkungen betroffene Gruppen

Einkommensschwächere und größtenteils auch einkommensstärkere Haushalte reflektieren gleich zu Beginn ihrer Suche ihre Position auf dem Wohnungsmarkt und gehen von starken Restriktionen aus. Die Kriterien für die Wohnungssuche werden direkt an diese Restriktionen angepasst und Wünsche und Erwartungen eingeschränkt. Einkommensschwächere Haushalte nehmen häufig, "was sie kriegen können". Deshalb ziehen solche Haushalte nur um, wenn sie müssen, z. B. bei akutem Platzmangel durch Familienzuwachs, Trennung, Eigenbedarfskündigung, Mieterhöhung, Jobwechsel. Wohnungssuchen, die nicht akut sind, laufen meist schon lange - Monate oder sogar Jahre. Im Grunde aussichtslos ist die Suche für Haushalte, die auf barrierefreien Wohnraum angewiesen sind. Hier dauert die Suche meist schon mehrere Jahre.

Für eine nicht unerhebliche Anzahl befragter Haushalte gehen die Einschränkungen so weit, dass sie überhaupt keinen Wohnstandortwechsel vornehmen können. Im qualitativen Sample ist dies etwa ein Viertel aller Haushalte. Dies deckt sich auffallend gut mit der quantitativen Erhebung: Unter den Befragten, die den zweiten Teil der Panelbefragung ohne Umzug ausgefüllt haben, geben 23% an, die Suche aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes abgebrochen zu haben. Zu den (ungefragt per Mail) genannten Gründen zählen das Fehlen von barrierefreiem Wohnraum, zu hohe Maklerkosten und insgesamt zu hohe Mietpreise. Betroffen sind vor allem Haushalte, die nach barrierefreiem Wohnraum suchen, sowie Migrant*innen, Alleinerziehende und Einkommensschwächere.

3.1.8 Umgang mit nicht erfüllten mobilitätsbezogenen Standortkriterien

Wenn durch den Umzug lage- und mobilitätsbezogene Standortkriterien nicht erfüllt werden konnten und Wege sich dadurch verlängern oder verkomplizieren, werden nach dem Umzug die meisten Einschränkungen bei Freizeitwegen gemacht. So auch bei B-IP 9. Ihm war es als Student sehr wichtig, ein rund um die Uhr geöffnetes Fitnessstudio zu besuchen, um seinen Alltag flexibel organisieren zu können. Nach seinem Umzug zeigt er sich frustriert über seine langen Alltagswege und besucht nun überhaupt kein Fitnessstudio mehr:

"No, unfortunately, I wasn't able to get a gym at all because the one that opened 24/7 is a half an hour train ride from here." (B-IP 9, studiert, wohnt nach seinem Umzug weniger urban in Berlin).

Eine Gesprächspartnerin berichtet nach ihrem Umzug in ein urbanes Gebiet davon, dass sie sich nun stark dadurch eingeschränkt fühlt, aufgrund der starken Lärmbelastung ihre alltäglichen Ziele nicht mehr wie am alten Wohnort zu Fuß erreichen zu können:

"Ja, wegen dem Lärm. Also, ich habe hier so zehn Minuten entfernt ein paar Lebensmittelgeschäfte und eine Drogerie. Aber ich gehe da gar nicht so gerne hin, weil es nur an lauten Straßen lang geht. Ich wollte am Anfang auch zur Arbeit laufen. Das wäre so eine Dreiviertelstunde gewesen. (...) Die Dreiviertelstunde hätte mir nichts ausgemacht. Aber die Straßen sind so laut, dass ich das gar nicht aushalte." (B-IP 24, berufstätig, ist von einer weniger urbanen in eine urbane Lage nach Berlin gezogen).

Durch diese Einschränkungen in ihrer alltäglichen Mobilität isoliert sie sich zunehmend in ihrer Wohnung und ist auf Lieferservices für den Einkauf umgestiegen. Sie berichtet davon, dass sie die Situation belastet.

"Ich merke, dass ich gar nicht so glücklich bin, weil die Situation, die ich in Baden-Württemberg hatte, die habe ich halt komplett aufgegeben. Also ich kann hier kaum was zu Fuß machen zum Beispiel." (B-IP 24)

Die Isolation lässt sich ebenfalls bei einem Gesprächspartner beobachten, der durch Luxussanierung seine zentrale Wohnlage aufgeben und in eine Stadtrandlage ziehen musste. Für seinen Minijob muss der Frührentner nun an das andere Ende der Stadt fahren, sodass seine Mobilität zu einem erheblichen Kostenfaktor geworden ist. Er berichtet, dass er mit dem Umzug auch soziale Kontakte verloren habe:

"Jetzt ist da dieses Spontane, auch dieses Lockere, das man hatte, nicht mehr. Jetzt ist es wirklich, 'wir kommen zu Besuch'. [...] Ja, also es fühlt sich halt anders an als dieses Spontane, 'man klopft mal so auf dem Weg nach unten'. Das war sonst früher im Haus so. [...] Das ist hier halt nicht so und das ist schon schade. Klar, man sagt ja immer, Freundschaften müssen sich auch wehren in solchen Zeiten, aber dazu gehört auch eine wirkliche Nähe. Und jetzt bin ich eben wie in einer anderen Stadt." (B-IP 26, ist von einer urbanen in eine weniger urbane Lage in Berlin gezogen)

Auch B-IP 29 sieht sich durch seinen weniger urbanen Wohnstandort im Kontakt zu Freunden und Bekannten eingeschränkt. Zwar habe der neue Wohnort viele Vorteile, was die Freizeitgestaltung betrifft (mehr Ausflüge mit dem Kind ins Grüne), zugleich aber werden spontane Zusammenkünfte mit Freund*innen durch längere Wege erschwert. So wird auch mehr Zeit in der Wohnung (z. B. durch Homeoffice und Wegfall von Einkaufswegen) verbracht:

"Die Wege sind länger geworden zur Arbeit oder auch zur Kita. Aber selbst Spazierengehen oder so was ist

weniger geworden. Ich habe jetzt so einen Hometrainer zu Hause, auch eine Neuerung. Aber sich mit Freunden auf einen Spaziergang treffen oder eine Runde laufen gehen, mit Freunden joggen gehen, das ist weggefallen. (...) Ich würde sagen, im Vergleich ist [die Mobilität] anstrengender geworden, weil es einfach weniger Möglichkeiten gibt. Wir haben ja wirklich sehr zentral gewohnt. Es gab Straßenbahnen, gab mehrere U-Bahnstationen direkt um die Ecke, also wirklich in alle Himmelsrichtungen. Der Freundeskreis war auch in der Nähe gewesen. Von daher würde ich sagen, es ist schon anstrengender und komplizierter geworden. Aber das war keine Überraschung, sondern war auch kalkuliert gewesen.“ (B-IP 29, berufstätig, ist mit einer Familie von einer urbanen Lage in Berlin gezielt in eine weniger urbane gezogen)

3.1.9 Zwischenfazit I: Die Wohnung steht im Zentrum, der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätsanforderungen

Bei der Wohnungssuche legen die Haushalte besonderen Wert auf wohnungsbezogene Kriterien sowie auf generelle Qualitäten des Wohnviertels. Nichtsdestoweniger gehen auch mobilitätsbezogene Kriterien wesentlich in die Suche ein, insbesondere die ÖPNV-Qualität. Haushalte, die es sich (finanziell) leisten können, orientieren sich bei der Suche im urbanen Raum stark an bestimmten Verkehrsmitteln oder Verkehrsknotenpunkten. Auch die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielorten spielt eine große Rolle bei der Wohnungssuche (Arbeits- oder Ausbildungsplatz, Einkaufsmöglichkeiten). Dabei sind Unterschiede je nach Umzugsrichtung zu beobachten: bei Umzügen in den weniger urbanen Raum werden Erreichbarkeiten als weniger wichtig erachtet, Pkw-Infrastrukturen gewinnen dafür an Bedeutung. Sharing-Angebote haben grundsätzlich nur einen marginalen Einfluss in der Wohnungssuche.

Die Nutzung des Homeoffice geht mit höheren Pendeldistanzen einher, da die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als Standortkriterium an Bedeutung verliert. Der erweiterte Spielraum stärkt die Relevanz von urbanen und suburbanen Orientierungen bei der Wohnstandortwahl. Die unterschiedlichen Raumstrukturen in den Untersuchungsregionen haben einen Einfluss auf das Wohnungsangebot sowie die räumliche Verteilung alltäglicher Zielorte und somit auch auf die bei der Wohnungssuche angelegten Kriterien.

Die Wohnungsmärkte in München und Berlin sind sehr stark angespannt, was zu langen Suchzeiten führt, während im Ruhrgebiet die Suche zwar auch als schwierig wahrgenommen, in der Regel aber innerhalb weniger Monate abgeschlossen wird. Die Situation in Berlin und München zwingt Haushalte dazu, ihre mobilitätsbezogenen Kriterien einzuschränken, was bei dringendem Wohnraumbedarf zur Bereitschaft führt, jede verfügbare Wohnung zu nehmen. Die größten Abstriche müssen diejenigen Haushalte machen, die aus der Perspektive einer nachhaltigen Stadtentwicklung besonders wünschenswerte Wohn- und Mobilitätsvorstellungen haben: Haushalte, die nach urbanen, verdichteten Lagen mit hervorragender ÖPNV-Erschließung suchen, aber diese Lagen nicht finden und unfreiwillig in periphere Gebiete abwandern. Für autoreduzierte Stadtplanung gibt es deutlich mehr Nachfrage als Angebote.

Etwa ein Viertel der befragten Haushalte kann aufgrund verschiedener Restriktionen, darunter das Fehlen von barrierefreiem Wohnraum und zu hohen Mietpreisen, keinen Wohnstandortwechsel vornehmen. Die nicht erfüllten Mobilitätskriterien zeigen sich in Einschränkungen bei Freizeitwegen und Besuchen von Familie und Freund*innen.

3.2 Auswirkungen der Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten

3.2.1 Verkehrsmittelbesitz

Beim Verkehrsmittelbesitz ist ein starker Zusammenhang mit der Raumstruktur zu beobachten: So sind der Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte oder einer Carsharing-Mitgliedschaft klar dem Wohnen im urbanen Raum zuzuordnen, der Pkw dem weniger urbanen Raum. Der Fahrradbesitz ist unter allen Gruppen ungefähr gleich und scheint kaum mit der Raumstruktur zusammenzuhängen (Abbildung 11). Bei den anderen drei Verkehrsmitteln gibt es jedoch je nach Umzugsrichtung Unterschiede bereits vor dem Umzug: Personen, die innerhalb des urbanen Raums umgezogen sind, haben vor wie nach dem Umzug eine niedrige Pkw-Verfügbarkeit und stattdessen einen hohen Anteil an Carsharing-Nutzer*innen. Der Anteil an Personen, die innerhalb des weniger urbanen Raums umgezogen sind und über einen Pkw verfügen, ist hingegen sehr hoch und der an ÖPNV-Zeitkarten Besitzer*innen und Carsharing Nutzer*innen auffallend niedrig. Personen, die zwischen Raumkategorien wechseln, weisen ähnliche Besitzquoten auf. Der Besitz von Carsharing-Mitgliedschaften steigt nach einem Wechsel in den urbanen Raum tendenziell und sinkt bei einem Wechsel in den weniger urbanen Raum. Auffallend ist jedoch, dass die Pkw-Verfügbarkeit unabhängig von der Umzugsrichtung nach dem Umzug tendenziell(leicht) abnimmt.

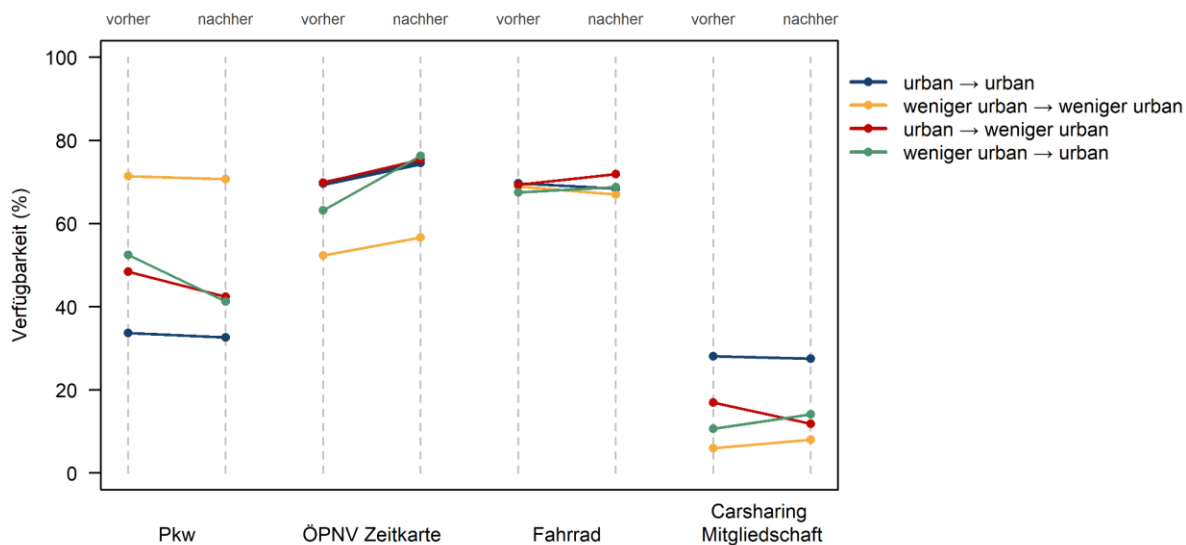


Abbildung 11: Verkehrsmittelbesitz vor und nach dem Umzug
 Quellen: Projekt STAWAL

3.2.2 Verkehrsmittelwahl

Bei **Umzügen mit einem Wechsel der Raumstruktur vom weniger urbanen in den urbanen Raum** steigt erwartungsgemäß der ÖPNV-Anteil deutlich zu Lasten des Pkw (s. Abbildung 12). Der Anteil aktiver Modi bleibt jedoch auf einem ähnlichen Niveau. Nach Umzügen von weniger urbanen in urbane Viertel verkürzen sich im Median die Pendel-, Einkaufs- sowie Freizeitwege. Auch in den qualitativen Interviews betonen die betroffenen Personen die Vorteile der urbanen Struktur und Angebotsdichte. Sie berichten, dass sie deutlich Zeit bei der Alltagsmobilität einsparen, da die alltäglichen Ziele näher am Wohnort sind. Ein Beispiel hierfür ist B-IP 38, der das Auto seit seinem Umzug seltener nutzt, da die Arbeit sowohl für ihn als auch für seine Freundin nun sehr nah ist. Das Auto wird nur noch für große Einkäufe und Familienbesuche genutzt. Es ist mehr Spontaneität bei Erledigungen im Alltag möglich, auch durch die Nähe von Supermärkten. Von den Befragten geschätzt wird auch die höhere Taktung des ÖPNV im Vergleich zum vorher weniger urbanen Wohnstandort, wodurch Haushalte flexibler bei der Gestaltung des Alltags sind. Vor allem Personen ohne eindeutige Pkw-Affinität nutzen den Pkw seltener und den ÖPNV und das Fahrrad häufiger. Durch die Verfügbarkeit von Sharing-Autos in der Stadt hat deren Nutzung für ausgewählte Zwecke zugenommen, allerdings spricht keiner der Interviewten von einer Nutzung für alltägliche Fahrten.

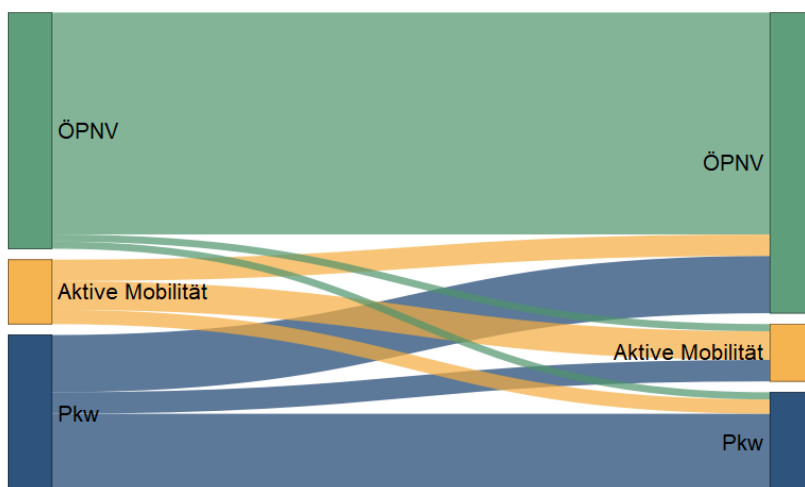


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug bei Umzugsrichtung weniger urban → urban
 Quellen: Projekt STAWAL

Ein weiterer typischer Fall ist R-IP 7, die aus ihrem Elternhaus in einer Kleinstadt aus- und nach Dortmund gezogen ist. Vor ihrem Umzug hat sie häufig das Auto ihrer Eltern benutzt, da der ÖPNV in ihrer Heimat-Kleinstadt nicht gut ausgebaut ist. In Dortmund nutzt sie kein Auto mehr, sondern überwiegend den ÖPNV und ihr Fahrrad. Entscheidend dafür sind die geringen Kosten (Semesterticket) und das gute ÖPNV-Netz. Auch sind Personen, die in den urbanen Raum gezogen sind, deutlich häufiger zu Fuß unterwegs, z.B. um die Stadt zu erkunden:

“Was sich geändert hat, seitdem ich in Berlin bin, ich laufe viel mehr. Okay, ja, ich weiß schon, in meinem Studium hat einer gesagt, in Berlin läuft man Strecken, die würde man in dem Ort, wo man herkommt, nie zu Fuß laufen. Und das ist auch so und macht auch Spaß.” (B-IP 19, berufstätig, ist von außerhalb nach Berlin in eine urbane Lage zurückgezogen)

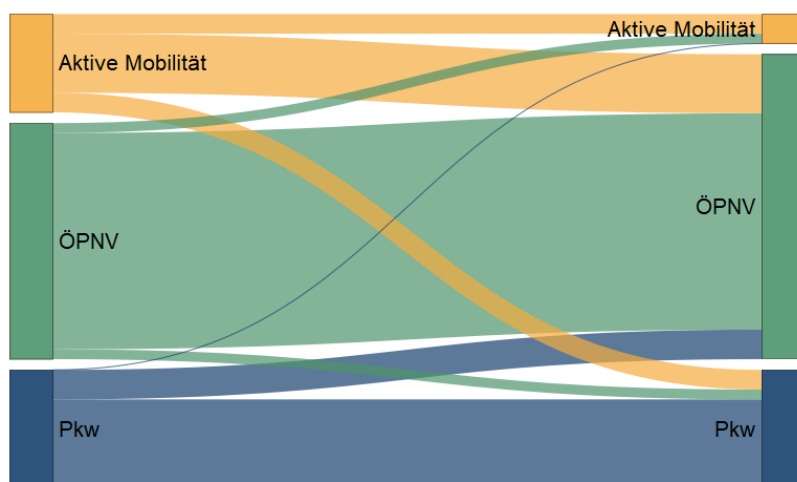


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug bei Umzugsrichtung urban → weniger urban

Quellen: Projekt STAWAL

Bei **Umzügen mit einem Wechsel vom urbanen in den weniger urbanen Raum** verlängern sich meist die Distanzen zu alltäglichen (gleich geliebten) Zielen wie dem Arbeitsplatz oder der Kita. Auch die Einkaufswege werden länger. Einige Befragte berichten, dass die Distanz zu alltäglichen Zielen sich so stark vergrößert, dass die Ziele im Alltag nicht mehr aufgesucht werden (z. B. Fitnessstudio). Insgesamt sinkt bei den Personen, die vom urbanen in den weniger urbanen Raum ziehen, insbesondere der Anteil aktiver Modi (s. Abbildung 13). Auf den ersten Blick überraschend nimmt der Anteil des ÖPNV deutlich zu, während die Pkw-Nutzung auf einem vergleichbaren Niveau bleibt. Viele der Befragten besitzen zum Zeitpunkt der zweiten Befragung keinen Pkw. Da die Befragung meist kurz nach dem Umzug stattfand und die Anschaffung eines Pkw eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, besteht die Möglichkeit, dass nach der Befragung weitere Änderungen im Pkw-Besitz stattgefunden haben. Somit ist denkbar, dass der Anteil des Pkw unter Umzüglern vom urbanen in den weniger urbanen Raum nach der Befragung noch gestiegen ist. Auch unter den Interviewpartner*innen zeigt sich, dass die Haushalte, die vorher kein Auto besessen haben und von einem urbanen in ein weniger urbanes Quartier ziehen, sich nicht unbedingt sofort eines anschaffen. Rad- und ÖPNV-affine Haushalte erwägen eher die Anschaffung eines E-Bikes, eines Fahrradanhängers für Kinder oder eines Lastenrads. Hier zeigt sich die große Bedeutung der persönlichen Haltung und Werte für die Verkehrsmittelwahl nach einem Umzug.

“Also ich denke, an unserer Grundhaltung, dass wir weiter versuchen werden, möglichst sowohl energie-sparend als auch CO2-sparend unterwegs zu sein, wird sich jetzt nichts wesentlich ändern, sondern wir werden weiter darauf achten.” (M-IP 7, berufstätig, Familie mit zwei Kindern, ziehen aus einem urbanen Quartier in München in ein Stadtrandquartier)

Befragte, die dagegen bereits vor ihrem Umzug ein Auto besessen haben, nutzen dieses nun deutlich häufiger. Ein Beispiel aus den Interviews, das die Verwobenheit von Mobilitätseinstellungen, Verhalten und Raumstruktur verdeutlicht: R-IP 24 wohnt vor ihrem Umzug mit ihrem Mann im urbanen Dortmunder Kreuzviertel, schätzt die vielen Kneipen in der Gegend, ist aber genervt von der schwierigen Parksituation. Diese bestimmt die Verkehrsmittelwahl:

“Wenn es mit dem Auto ist, dann überlegen wir tatsächlich, um wieviel Uhr kommen wir nach Hause? Weil man merkt schon, ab 17 Uhr werden es sehr viele Autos hier um die Ecke und man muss da ein bisschen lauern, wo wer rausfährt und wo man noch legal stehen kann. Wenn der BVB spielt, dann umso mehr. Dann bleibt das Auto, wenn es sehr gut steht, tatsächlich einfach stehen. Und dann müssen wir gucken, wie wir

uns orientieren.“ (R-IP 24, berufstätig, ist von einer urbanen in eine weniger urbane Lage in Dortmund gezogen)

Um der Parkplatzsuche zu den Stoßzeiten zu entgehen, geht sie auch längere Strecken häufiger zu Fuß und nimmt ab und zu den ÖPNV. Nach dem (sich eher zufällig ergebenden) Umzug in ein weniger urbanes Quartier im Dortmunder Norden verfügen sie und ihr Mann über einen privaten Pkw-Stellplatz vor dem Haus und rechnen damit, den Pkw nun hauptsächlich zu nutzen:

“Und auf das Auto sind wir auf jeden Fall eher angewiesen als [vorher]. [...] Apotheke, Lebensmittel und solche Sachen müssen wir mit dem Auto erledigen.“ (R-IP 24)

Ihr Mann, der zuvor keinen Führerschein hatte und mit dem ÖPNV zur Arbeit gefahren ist, bereitet sich nun auf die Fahrprüfung vor, um am neuen Wohnort flexibler in seiner Mobilität zu sein. Obwohl R-IP 24 bereits vor ihrem Umzug dem Pkw gegenüber recht positiv eingestellt war, sieht sie selbst die vermehrte Nutzung als eine Anpassung an die Nachbarschaft, die “eher auf das Auto eingestellt ist”. Obwohl sie und ihr Mann vor ihrem Umzug eher “Fuß- oder Fahrrad-Typen” waren, würden sie nun auch eher auf das Auto umsteigen (R-IP 24).

Insgesamt behalten überzeugte Pkw-Nutzer*innen, die in den weniger urbanen Raum gezogen sind, ihre Verkehrsmittelwahl bei, während vorherige Gelegenheits-Nutzer*innen des Pkw diesen jetzt verstärkt nutzen. Doch viele Befragte behalten auch nach einem Umzug in den weniger urbanen Raum die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bei, insbesondere des ÖPNV. Ein Grund könnte die Persistenz urbaner Präferenzen trotz Umzug in weniger urbane Lagen sein. Überzeugte Fahrrad- Nutzer*innen bleiben ihrem Verkehrsmittel treu und haben kein Interesse daran, dies zu ändern. Bei anderen findet eine Verlagerung der Nutzung statt, die allerdings innerhalb des Umweltverbundes verbleibt: Wenn nach dem Umzug eine direkte Nähe zu einer U- oder S-Bahn Haltestelle besteht, tendieren die Haushalte eher dazu, diese häufiger zu nutzen, weil sie die zu überwindenden Distanzen mit dem Rad als zu lang empfinden oder die Fahrt in die Stadt mit dem Fahrrad nicht mehr komfortabel ist (wenn z. B. Gleisanlagen oder Autobahnen überwunden werden müssen):

“Also es liegt zum Teil an den Entfernungen, aber es liegt tatsächlich auch an den Radstrecken, weil [...] zwischen hier und der Innenstadt liegt [...] hier gleich benachbart die Autobahn. Dann müssen wir über den Ostbahnhof irgendwie drüber kommen. [...] Also ich glaube, es würde schwierig werden, einen wirklich guten Fahrradweg zu finden. Und das, was wir vorher hatten, wo man so in der Viertelstunde auch mal in ein benachbartes Stadtviertel fahren konnte oder auch mal abends ins Kino, es dann nicht so weit war und man das durchaus mit dem Fahrrad machen konnte, das wird jetzt schon hier sehr mühsam.“ (M-IP 7, berufstätig, Familie mit zwei Kindern, ziehen aus einem urbanen Quartier in München in ein Stadtrandquartier)

Die betroffenen Personen versuchen, bei Fahrten in die Stadt verschiedene Ziele auf ihren Routen zu verbinden, damit sich die Fahrt finanziell und zeitlich lohnt. Einige nehmen dabei die Fahrt in die Stadt teilweise als regelrecht als “Reise” wahr. Folgendes betrifft Haushalte, die grundsätzlich eine Tendenz zum Rad/Umweltverbund aufweisen: Wurde der Wohnstandort aufgrund des Familienzuwachses geändert und erreicht der Nachwuchs ein entsprechendes Alter, nimmt die Nutzung des Fahrrads für familiäre Wochenendausflüge zu, da die Kinder dann in einem Kindersitz mitfahren können. Findet ein Umzug in ein Quartier mit gut ausgebauter Radinfrastruktur statt, bietet es sich für die Haushalte eher an, die Wege mit den Kindern auf dem Rad zu überwinden. Für Fahrten in die Stadt muss aber weiterhin der ÖPNV genutzt werden. Durch die weitere Entfernung vom Einzelhandel und dem damit verbundenen Mehraufwand für die Mobilität wird häufiger auf Einkäufe verzichtet und die Haushalte lassen sich beliefern. Die Spontaneität in der Gestaltung der Mobilität entfällt, sie muss zunehmend geplant werden, auch weil die Taktung des ÖPNV im weniger urbanen schlechter als im urbanen Raum ist. Es lässt sich eine zunehmende Homeoffice-Nutzung beobachten, wodurch der Arbeitsweg eingespart wird. Die Entwicklung von Mobilitätsroutinen fällt den Haushalten nach einem Umzug in den weniger urbanen Raum schwerer.

Umzüge innerhalb eines Raumtyps (urban/weniger urban) führen deutlich seltener zu einem Wechsel zwischen Verkehrsmitteln als Umzüge zwischen den Raumtypen, insbesondere zwischen dem Pkw und dem Umweltverbund (s. Abbildung 14). Unter Umzüglern, die vorher wie nachher im urbanen Raum leben, ist der Pkw-Anteil jeweils gering, ein Wechsel findet größtenteils zwischen den aktiven Modi und dem ÖPNV statt. Diese Personen weisen eine starke Abhängigkeit von Angeboten des ÖPNV auf. Teilweise wird weniger Zeit im ÖPNV verbracht, weil die Wege nach dem Umzug noch kürzer geworden sind. Wenn Stadtbewohner*innen die Verkehrsmittel innerhalb des Umweltverbundes durch den Umzug wechseln müssen, nehmen sie dies in manchen Fällen als Belastung wahr. Die Nutzung des Pkws wird mit noch besserer Anbindung reduziert. Bei zunehmender Zentralität findet bei vielen Gelegenheitsfahrer*innen eine Verlagerung auf das Fahrrad statt, weil die Strecken deutlich kürzer und damit komfortabler geworden sind. Ebenfalls nimmt die Anzahl der Fußwege zu. Sharing-Angebote werden genutzt, wenn sie wohnungsnah vorhanden sind und so praktisch in den Alltag integriert werden können. Bei einem Wegzug aus dem Geschäftsgebiet nimmt die Nutzung entsprechend ab.

Befragte, die im urbanen Raum leben, legen außerdem kürzere Wege zum Ausbildungs-/Arbeitsplatz sowie zum Einkaufen zurück als Befragte im weniger urbanen Raum. Bei Umzügen innerhalb der Raumkategorie ändern sich auch die mittleren Wegelängen nicht. Bei einigen Haushalten ist mit dem Umzug eine Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele eingetreten, sodass sich die Gestaltung des Alltags zusätzlich vereinfacht. Bei anderen Personen hat sich jedoch die räumliche Distanz zum Arbeitsplatz vergrößert, weshalb das Homeoffice zusätzlich an Relevanz gewinnt. In Berlin besteht eine starke Ausrichtung auf den Kiez. Insbesondere ist dort häufig auch das soziale Netz der Umzügler*innen verortet, sodass sich bei einem Wegzug die Wege zu Freund*innen oder Familie verlängern.

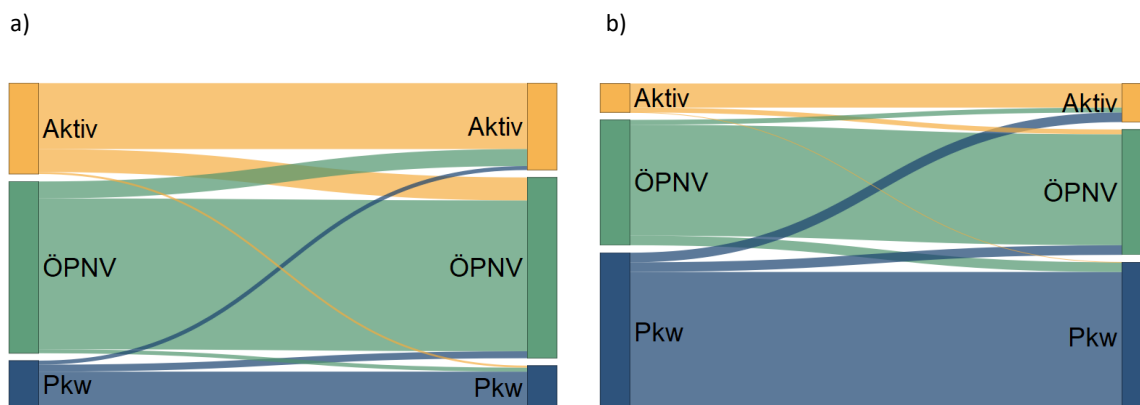


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug
(a) bei Umzugsrichtung urban → urban (b) bei Umzugsrichtung weniger urban → weniger urban

Quellen: Projekt STAWAL

Alltägliche Ziele, insbesondere Einkaufsmöglichkeiten, werden nach dem Umzug meist so ausgewählt, dass sie in der Nähe des Wohnortes und fußläufig erreichbar sind. Einige Befragte suchen trotz großer Distanz aber immer noch die alten Zielorte wie Arztpraxen oder Bäckereien am alten Wohnort auf und nehmen die längere Anreisezeit in Kauf. Hierzu führen Gründe der Vertrautheit mit alten Zielorten wie Apotheken oder Ärzt*innen oder auch der Wunsch nach bestimmten Qualitäten bei Lebensmitteln, die nur im altvertrauten Quartier von sehr ausgesuchten Geschäften angeboten werden.

Unter den Haushalten, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen, ist die Pkw-Nutzung von allen Gruppen gleicher Umzugsrichtung am höchsten. Diese Gruppe von Befragten wechselt ebenfalls weniger häufig das Verkehrsmittel als solche, die zwischen verschiedenen Raumstrukturen umziehen. Nichtsdestotrotz ist unter den Haushalten, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen, ein leicht sinkender Anteil an Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, zu beobachten. Gründe hierfür könnten einerseits darin liegen, dass nach dem Umzug einige Wege, für die vorher der Pkw genutzt wurde, nun komfortabler mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können oder so kurz sind, dass aktive Modi gewählt werden. Andererseits ist ein Wechsel auf den Pkw nicht so schnell möglich, falls im Haushalt zur Zeit der Befragung noch kein Pkw vorhanden war. Dies schließt aber nicht aus, dass zusätzliche Pkw nach der Befragung angeschafft wurden und es zu weiteren Änderungen in der Verkehrsmittelwahl kam.

Nicht vernachlässigt werden sollte neben der Raumstruktur des Wohnorts aber auch die an den alltäglichen Zielorten, vor allem dem Arbeitsort. Vor allem Beschäftigte in Sektoren wie der Industrie und der Logistik müssen zu Arbeitsplätzen außerhalb oder am Rand der Stadt und arbeiten zusätzlich häufig im Schichtdienst. Daher sind sie auf das Auto als Verkehrsmittel angewiesen:

“Ja, ich kann, ich muss mit dem Auto zur Arbeit fahren, weil mit den Öffentlichen ist es zu umständlich, dort hinzukommen. [...] Weil ich in Schichten arbeite und wenn ich dann um 6 Uhr in der Früh anfangen zu arbeiten, dann müsste ich schon um 3 Uhr, also 3.30 Uhr, aufstehen, um dann noch alle Anbindungen zu bekommen und dann bei meiner Arbeit zu erscheinen.” (M-IP 9, berufstätig, zieht mit seiner Familie von einer urbanen in eine weniger urbane Lage)

3.2.3 Das Verhaltensänderungspotential der “Unbestimmten”

Multimodale Personen bzw. solche, die weder eine eindeutige Affinität zum Pkw noch zum Umweltverbund haben, ändern ihr Mobilitätsverhalten am ehesten und passen es dem Umfeld und seinen Mobilitätsangeboten an. Befragte, die ein Auto besitzen, vorher urban gewohnt haben und in ein weniger urbanes Quartier ziehen, benutzen das Auto nach dem Umzug deutlich häufiger. Es lässt sich beobachten, dass sich Befragte dem im Viertel gängigen Verkehrsmittel beziehungsweise sich dem vorherrschenden Mobilitätsverhalten ihrer neuen Nachbar*innen anpassen. So

etwa die bereits erwähnte R-IP 24, die von einer zentralen Lage in Dortmund in ein weniger urbanes Quartier gezogen ist. Auch für M-IP 3, die aus einem Quartier in der Nähe des Münchener Hauptbahnhofs in den Münchner Nordwesten nach Allach-Untermenzing gezogen ist, ist das Auto, das sie zuvor nur für Ausflüge und größere Einkäufe genutzt hat, zum Hauptverkehrsmittel geworden:

“Also, ich muss tatsächlich sagen, dass das hier auf jeden Fall zugenommen hat. Bei der anderen [Wohnung] stand mein Auto häufig so lange rum, dass die Batterie dann ausgegangen ist, dass ich es gar nicht benutzen konnte. [...] Also, ich nutze jetzt hauptsächlich das Auto, wenn ich irgendwohin muss. [...] Ja und sonst, wir haben hier eine S-Bahn, aber zur Arbeit ist das tatsächlich nichts, also [...] wenn ich weit raus muss, ist das völliger Murks. Wenn ich zum Hauptbahnhof müsste, was durchaus auch vorkommen kann, dann werde ich die S-Bahn nehmen, weil da kann ich nicht parken. Oder eben das Fahrrad, aber so fürs Einkaufen und so nehme ich halt einfach das Auto.“ (M-IP 3, berufstätig, ist von einer urbanen in eine weniger urbane Lage in München gezogen)

Bei Umzügen in zentralere und/oder urbanere Viertel reduzieren die “Unbestimmten” ihre Pkw-Nutzung dagegen. So wie B-IP 37, der mit seiner Familie von einem Neubauquartier in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs in ein Bestandsquartier in Lichtenberg gezogen ist, das zwar “eigentlich weiter draußen” ist, aber “es gibt viel mehr Sachen in Reichweite” (B-IP 37). Das neue Viertel sei “abwechslungsreicher, (...) was die Läden und so angeht, also dass man auch eben zum Café geht und abwechselnd zu verschiedenen Supermärkten” (ebd.).

“Ja, weil das Auto lassen wir komplett stehen, oder wir haben es immer komplett stehen gelassen, bis wir rausgefunden haben, dass der Akku leer ist. Jetzt probieren wir es immer einmal die Woche, wenn wir Besuch haben (schmunzelt). Damit es nicht komplett kaputt geht.“ (B-IP 37)

Ein weiteres Beispiel ist R-IP 5, der sowohl eine Wohnung in einer kleinen Gemeinde im Emsland als auch eine in Dortmund bewohnt. Seine Mobilität ist bewusst zweigeteilt - im Emsland bewegt er sich mit dem Auto fort, in der Stadt nutzt er den ÖPNV und geht zu Fuß. Auf die Frage, wie er sich an seinem neuen Wohnstandort in einem Stadtteil im Dortmunder Westen fortbewegt, sagt er:

“Zu Fuß erstmal. Und wenn ich in Dortmund bin, in der Innenstadt, dann natürlich da mit der Bahn und auch nicht mit dem Auto. Das mache ich alles ganz strikt mit der Bahn.“ (R-IP 5, Rentner, ist von einer weniger urbanen Lage in eine urbanere Lage in Dortmund gezogen)

Ein anderer Faktor sind die Kosten für ein Verkehrsmittel. Neben den vielen Befragten, die den ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket deutlich häufiger als zuvor (und danach) genutzt haben, haben M-IP 8 und ihre Familie das Auto mit ihrem Umzug in einem Münchener Vorort “unfreiwillig abgeschafft”, da der Dienstwagen wegen ihrer Elternzeit wegfiel. Sie würden sich weiterhin, trotz ihres nun weniger urbanen Wohnstandortes, kein eigenes Auto anschaffen, können aber mit der baldigen Rückkehr des Dienstwagens rechnen. Zusätzlich haben durch die Pandemie einige Gelegenheitsnutzer*innen des ÖPNVs auf das Fahrrad/Auto gewechselt und sind dabei geblieben.

3.2.4 Zwischenfazit II: Raumstruktur ist wichtig!

Verkehrsmittelbesitz und -wahl ändern sich bei einem Umzug zwischen den Raumkategorien (weniger urbanen \rightleftharpoons urban) stärker als beim Umzug innerhalb einer Raumkategorie. Die Raumstruktur hat also einen beobachtbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, und zwar auf die auf Grundlage zahlreicher anderer Untersuchungen erwartete Weise: Umzüge vom weniger urbanen in den urbanen Raum führen zur Abnahme der Pkw-Nutzung und zu einem steigenden Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Cao et al. 2007; Scheiner und Holz-Rau 2007; Zhou und Kockelman 2008; Ewing und Cervero 2010; Scheiner und Holz-Rau 2013a; De Vos 2015; Stevens 2017; Næss et al. 2018).

Überraschend ist, dass die durchschnittliche Pkw-Nutzung für Pendelwege und die Pkw-Verfügbarkeit bei allen Umzugsrichtungen, egal ob zwischen verschiedenen oder innerhalb der gleichen Raumstrukturen, abnimmt bzw. auf einem ähnlichen Niveau bleibt, während die ÖPNV-Nutzung eher zunimmt. Das zeigt, dass persönliche Mobilitätseinstellungen, Haltungen und Werte häufig noch einflussreicher als die Raumstruktur sind. Dies bestätigt sich auch durch unsere qualitativen Interviews. Überzeugte Rad-/Pkw-Nutzer*innen bleiben normalerweise ungeachtet der Wegedistanzen ihrem Lieblingsverkehrsmittel treu oder wechseln zum ÖPNV, wenn alltägliche Wege zu weit zum zu Fuß gehen oder Radfahren geworden sind. Einen Wechsel zum oder weg vom Pkw konnten wir nur bei einer vergleichsweise kleinen Gruppe von Personen beobachten, die schon vor ihrem Umzug multimodal unterwegs waren oder keine eindeutigen Verkehrsmittelpräferenzen haben. Während sich das Mobilitätsverhalten bei Personen mit festen Mobilitätseinstellungen also recht stabil zeigt, ändern multimodale Personen bzw. solche, die weder eine eindeutige Affinität zum Pkw noch zum Umweltverbund haben, ihr Mobilitätsverhalten am ehesten und passen es dem Umfeld und seinen Mobilitätsangeboten an.

3.3 Mobilitätseinstellungen und Wohnstandortentscheidung

3.3.1 Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf die Standortkriterien

Der Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf die Entscheidung für einen Wohnstandort ist auf Grundlage unserer Erhebung als groß einzuschätzen. Die lage- und mobilitätsbezogenen Kriterien bei der Wohnungssuche sind stark vom bevorzugten Verkehrsmittel abhängig.

“Ich gucke dann immer bei Google Maps: Wo ist die nächste S-Bahn Haltestelle? Wie weit ist die weg? Weil wenn da bloß ein Bus fährt, dann bringt mir das nichts (...) Und dann würde ich lieber wahrscheinlich planen, dass ich mir so ein Klapprad hole oder ein altes Fahrrad und bis zum Bahnhof fahre, irgendwie so. Die [S-Bahn] muss schon in der Nähe sein.” (B-IP 20, wohnt mit ihrer Familie zentral in Berlin)

Die interviewten Personen äußern explizit, dass sie ihren gewohnten Verkehrsmodus beibehalten wollen. In manchen Fällen nehmen diese mobilitätsbezogenen Kriterien eine so wichtige Position ein, dass Standorte, die nicht in das Raster passen, direkt aus der Suche ausscheiden. Das bedeutet bei ÖPNV-affinen Personen, dass sie besonders viel Wert auf einen – meist urbanen – Standort mit hoher ÖPNV-Qualität legen und weniger auf das Vorhandensein von Pkw-Infrastrukturen (Stellplätze und Autobahnanbindung). Fahrrad-affine Befragte achten auf überwindbare Entfernungen zu Alltagszielen mit dem Rad sowie Abstellmöglichkeiten für die Räder (von denen sie meist mehrere besitzen). Zusätzlich ist die Qualität von Grünflächen und Plätzen Befragten mit einer Präferenz für aktive Modi am wichtigsten. Hier wird deutlich, dass die Qualität der Umgebung einen Effekt auf die Attraktivität aktiver Modi hat (Yang et al. 2019). Pkw-affine Befragte legen erwartungsgemäß mehr Wert auf Pkw-Infrastrukturen und weniger auf die Anbindung an den ÖPNV oder die Nähe zum Stadtzentrum. Sie orientieren sich bei der Lage eher an alltäglichen Zielorten wie dem Arbeitsplatz und der Familie. Dennoch ist der direkte Einfluss von Mobilitätseinstellungen auf die konkrete Entscheidung für einen Wohnstandort in angespannten Wohnungsmärkten nicht eindeutig zu ermitteln (siehe 4.1). In den Fällen, bei denen entsprechende Präferenzen in der Wohnungssuche realisiert werden können, ist mobilitätsbezogene residenzielle Selbstselektion zu beobachten.

3.3.2 Mobilitätseinstellungen vor und nach dem Umzug

Befragte, die vor dem Umzug in urbanen Räumen leben, sehen den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV besonders positiv, den Pkw eher negativ (s. Abbildung 15). Befragte, die vor dem Umzug in nicht urbanen Räumen leben, haben entsprechend positivere Einstellungen gegenüber dem Pkw. Insgesamt sind die Einstellungen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Pkw, Fahrrad, Fußverkehr) in der Panelerhebung nach dem Umzug auffallend stabil, auch im Vergleich zu bisherigen Untersuchungen, die sich mit Einstellungen im Kontext von Umzügen befassen (Ramezani et al. 2021; De Vos et al. 2021). Innerhalb des Zeitraums der Befragung reagieren nur die Einstellungen gegenüber dem Fußverkehr unmittelbar und signifikant auf Änderungen in der Raumstruktur durch einen Umzug: Ein Umzug in eine urbanere Lage im Vergleich zum vorigen Wohnsitz führt im Durchschnitt zu einer Verbesserung der Einstellungen. Ein Umzug in eine weniger urbane Lage führt tendenziell zu einer Verschlechterung. Die Einstellungen gegenüber anderen Verkehrsmitteln werden nur wenig durch einen Umzug in eine andere räumliche Lage beeinflusst. Es ist jedoch denkbar, dass Änderungen mit längerer Wohndauer auftreten. Die Ergebnisse sprechen somit dafür, dass nur die Einstellung zum Fußverkehr von der Wohnumgebung abhängt, während für die anderen Verkehrsmittel persönliche Haltungen eine langfristige Bedeutung haben. Es zeigt sich auch, dass Befragte, die aus urbanen in nicht urbane Räume ziehen, bereits vor dem Umzug eine deutlich negativere Einstellung zum ÖPNV und eine deutlich positivere zum Pkw haben. Dies deutet auf den Einfluss mobilitätsbezogener residenzielle Selbstselektion hin. Andersrum haben Befragte, die vom nicht urbanen in den urbanen Raum ziehen, eine auffallend positive Einstellung gegenüber dem ÖPNV im Vergleich zu denen, die im nicht urbanen Raum bleiben. Insgesamt ist außerdem insgesamt eine Zunahme positiver Einstellungen dem Pkw gegenüber zu beobachten. Dies lässt sich möglicherweise mit einer allgemein positiveren Wahrnehmung von Verkehrsmitteln des Individualverkehrs in Pandemiezeiten erklären.

3.3.3 Regionale Auffälligkeiten

Sowohl in der quantitativen als auch in der qualitativen Stichprobe zeigen sich regionale Unterschiede der Mobilitätseinstellungen. Die meisten interviewten Berliner*innen sind Rad-/Fußverkehrs-/ÖPNV-affin, wenige sind Pkw-affin und ein paar sind nicht klar zuzuordnen bzw. “multimodal”, haben also alle Verkehrsmittel zur Auswahl und nutzen diese nach Bedarf. Dieses Bild ist sicherlich zu einem gewissen Teil der Selbstselektion der Interviewpartner*innen zuzuschreiben, entspricht aber auch dem vorherrschenden Mobilitätsverhalten und den dominanten sozialen Milieus in Berlin. Die Pkw-affinen Haushalte der qualitativen Stichprobe wohnen überwiegend in München und im Ruhrgebiet.

Dies lässt sich auch anhand der quantitativen Daten belegen, nach denen die in Berlin befragten Personen im Durchschnitt dem ÖPNV positiv gegenüberstehen, ebenso wie die Befragten in München. Befragte im Ruhrgebiet sind auffallend kritischer. Den Pkw bewerten die Befragten im Ruhrgebiet am positivsten, gefolgt von denen in München, während die Befragten in Berlin eher negative Einstellungen aufweisen. Der Fußverkehr wird in allen drei Regionen positiv bewertet. Dennoch gibt es auch hier Unterschiede: Die Einstellungen zum Fußverkehr sind in Berlin am positivsten, gefolgt von München und als Schlusslicht das Ruhrgebiet. Hinsichtlich des Radverkehrs gibt es keine erkennbaren Unterschiede zwischen den Regionen.

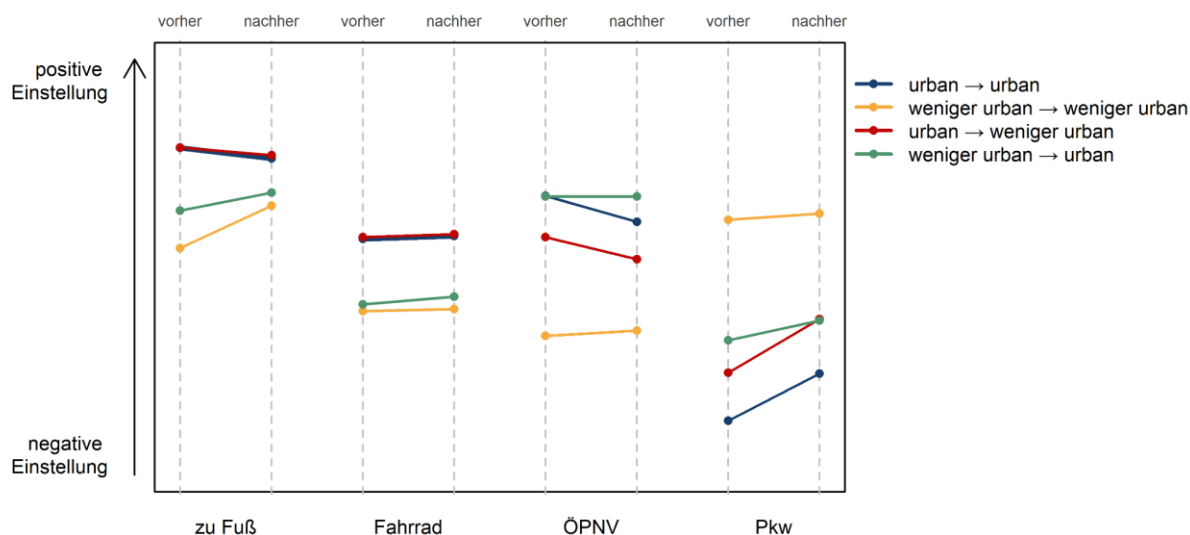


Abbildung 15: Einstellung gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln vor und nach dem Umzug nach Umzugsrichtung

Quellen: Projekt STAWAL

3.3.4 Zwischenfazit III: Mobilitätseinstellungen sind stabil und spielen eine zentrale Rolle

Mobilitätseinstellungen üben einen entscheidenden Einfluss auf die in der Wohnungssuche angelegten Kriterien aus. In den Fällen, in denen ein Wohnstandort gefunden werden kann, der den Kriterien entspricht, führt dies zu mobilitätsbezogener residenzieller Selbstselektion. Es sind auch regionale Unterschiede in den Mobilitätseinstellungen zu beobachten: Im Ruhrgebiet zeigen die Befragten eine kritischere Einstellung zum ÖPNV, eine höhere Affinität zum Pkw und die negativste Einstellung zum Fußverkehr im Vergleich zu anderen Regionen. Diese Erkenntnisse verdeutlichen, dass individuelle Mobilitätseinstellungen, die teils auch regional geprägt sind, maßgeblichen Einfluss auf die Kriterien bei der Wohnungssuche und damit auf den neuen Wohnstandort ausüben. Umgekehrt sind hingegen kaum Änderungen in den Mobilitätseinstellungen nach dem Umzug zu beobachten: lediglich die Einstellung zum Fußverkehr reagiert positiv auf Umzüge in urbanere Lagen. Mobilitätseinstellungen scheinen demnach von langfristiger Bedeutung zu sein und sich (zumindest kurzfristig) nur wenig an das Umfeld anzupassen.

3.4 Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten

Verkehrsmittelnutzung und -einstellungen sind, wie erwartet, eng miteinander verknüpft: Personen, die ein Verkehrsmittel auf Wegen zu mindestens einem Ziel (Arbeit/Ausbildung, Einkauf, Freizeit) hauptsächlich nutzen, sind diesem Verkehrsmittel gegenüber am positivsten eingestellt - sowohl im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln als auch mit anderen Nutzergruppen. Eine Ausnahme bildet hier der ÖPNV. Nutzer*innen dieses Verkehrsmittels haben positive Einstellungen gegenüber dem ÖPNV, sind aber dem Fußverkehr gegenüber noch positiver eingestellt. Viele dieser Personen sind vermutlich aufgrund längerer Wegedistanzen auf den ÖPNV angewiesen. Zudem werden beide Modi häufig kombiniert.

Ebenso gilt: Personen, die einem Verkehrsmittel gegenüber sehr positiv eingestellt sind, nutzen es durchschnittlich, über alle Wegezwecke betrachtet, auch am häufigsten. Interviewte Personen berichten außerdem, dass sie die Zeit, die sie im präferierten Verkehrsmittel verbringen, als weniger lang und anstrengend wahrnehmen.

Fahrrad-affine Personen fahren nicht nur häufiger Fahrrad, sondern sind auch bereit, längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, selbst wenn nach einem Umzug Nähe zum ÖPNV besteht. Dies kann auch anhand der quanti-

tativen Daten belegt werden: Personen mit positiven Einstellungen gegenüber dem Fahrrad fahren nicht nur häufig Fahrrad, sondern legen durchschnittlich auch längere Strecken mit dem Fahrrad zurück. Unter den Personen mit sehr positiven Einstellungen gegenüber dem Fahrrad, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, legen 46 % mehr als 5 km für eine Strecke zurück, knapp 14 % sogar mehr als 10 km. Unter den Personen mit negativeren Einstellungen gegenüber dem Fahrrad wird das Verkehrsmittel eher für kürzere Wege genutzt. Bei den Radfahrer*innen ist auch die Art der Route wichtig: Routen, die durch Grünräume verlaufen, gefallen den Befragten besser und werden eher genutzt, selbst bei einer Verlängerung der Strecke. Fahrrad-affine Befragte bezeichnen das Fahrrad oftmals als das schnellste Verkehrsmittel, das die meiste Flexibilität sowie die Unabhängigkeit von Staus oder Taktungen des ÖPNVs erlaubt.

Die Nutzung des Pkws ist bei allgemein Pkw-affinen Personen dagegen meist Gewohnheit und wird kaum in Frage gestellt oder mit Alternativen verglichen. Geschätzt wird die Privatsphäre bei der Mobilität. Die Unterhaltskosten eines Pkws fallen für die meisten Haushalte, die einen besitzen, so wenig ins Gewicht, dass eine Abschaffung selbst dann nicht in Erwägung gezogen wird, wenn der Pkw kaum genutzt wird.

Multimodale Personen, die verschiedene Verkehrsmittel zur Auswahl haben, planen ihre täglichen Wege jeweils nach verschiedenen Faktoren neu, wie zum Beispiel Wetter, Fahrtzeit und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese Flexibilität bleibt auch am neuen Wohnort erhalten, es stellt sich weniger schnell eine Routine ein. Damit ergibt sich Gelegenheit zur Änderung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere bei Veränderungen in der Raumstruktur und im Mobilitätsangebot.

Bei verschiedenen Mobilitätseinstellungen in einem Haushalt unterscheidet sich die individuelle Mobilität der Haushaltsmitglieder, wenn z. B. eine Person täglich den Pkw, die andere das Fahrrad nutzt:

“Ja, persönlich betrachtet würde ich das Auto am wenigsten nutzen. Aber dadurch, dass wir jetzt ja der Familienverbund sind, ist es natürlich schon so, dass wir darüber sprechen. Und dann nehmen wir manchmal die Öffis und manchmal das Auto und dann bin ich d’accord. Aber wenn ich jetzt auf etwas verzichten könnte, wäre es auf jeden Fall in der Stadt das Individualverkehrsfahrzeug.” (M-IP 21, berufstätig, ist mit seiner Familie von einer urbanen in eine urbane Lage in München gezogen)

Wenn sie dann zusammen unterwegs sind, müssen Kompromisse eingegangen werden. Meist bedeutet das, dass für gemeinsame Wege das Auto genommen wird. Wenn ein Auto im Haushalt vorhanden ist, wird es auch ab und zu von der Person genutzt, die Autofahren eigentlich ablehnt.

In der quantitativen wie auch in der qualitativen Erhebung wird eine hohe Stabilität der Mobilitätseinstellungen deutlich: Die vor wie auch nach dem Umzug erfragten Einstellungen gegenüber dem Pkw, Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr ändern sich kaum. Auch eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl nach dem Umzug – die ohnehin seltener zu beobachten ist als das Beibehalten der Mobilitätsroutinen – hat darauf wenig Einfluss. All dies spricht für eine langfristige Bedeutung von Mobilitätseinstellungen, die höchstens langsam auf veränderte Rahmenbedingungen, wie eine aufgrund der neuen Raumstruktur angepasste Mobilität, reagieren.

3.4.1 Zwischenfazit IV: Enges Wechselverhältnis von Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten

Der Zusammenhang zwischen Mobilitätseinstellungen und -verhalten erweist sich als besonders eng und stabil (vgl. Van de Coevering et al. 2018, Hunecke und Schweer 2006, S. 150 ff.). Nutzer*innen eines Verkehrsmittels stehen diesem im Allgemeinen positiv gegenüber; dies führt wiederum zu einer regelmäßigen/ intensiveren Nutzung eines Verkehrsmittels.

Die Mobilitätseinstellungen bleiben über einen längeren Zeitraum bestehen und zeigen sich als resistent gegenüber kurzfristigen Veränderungen. Auch nach einem Umzug oder einer Modifikation im Mobilitätsverhalten bleiben sie stabil. Diese Ergebnisse verdeutlichen die tiefe Verankerung der Mobilitätseinstellungen in den individuellen Verhaltensweisen und ihre langfristige Bedeutung für das Mobilitätsverhalten.

3.5 Lebensstil und Lebenslage

3.5.1 Lebenslage

Für junge Erwachsene sind die Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes sowie die ÖPNV-Qualität von überdurchschnittlicher Bedeutung, während etwa die Pkw-Infrastruktur, die Leute in der Nachbarschaft, die Qualität von Grünflächen und Plätzen sowie eine ruhige Lage im Vergleich zu anderen Befragten weniger wichtig sind (s. Abbildung 16). All dies unterstreicht die Bedeutung einer zentralen, gut an die alltäglichen Ziele angebundene Wohnlage für viele Befragte in diesem Lebensabschnitt.

Paare zwischen 30 und 64 sowie Senior*innen legen hingegen einen vergleichsweise hohen Wert auf Pkw-Infrastruktur, eine ruhige Lage und auf Größe/Schnitt und Ausstattung der Wohnung. Senioren bewerten zusätzlich das fußläufige Angebot an Einkaufsmöglichkeiten als besonders wichtig, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wird erwartungsgemäß seltener als wichtig bewertet.

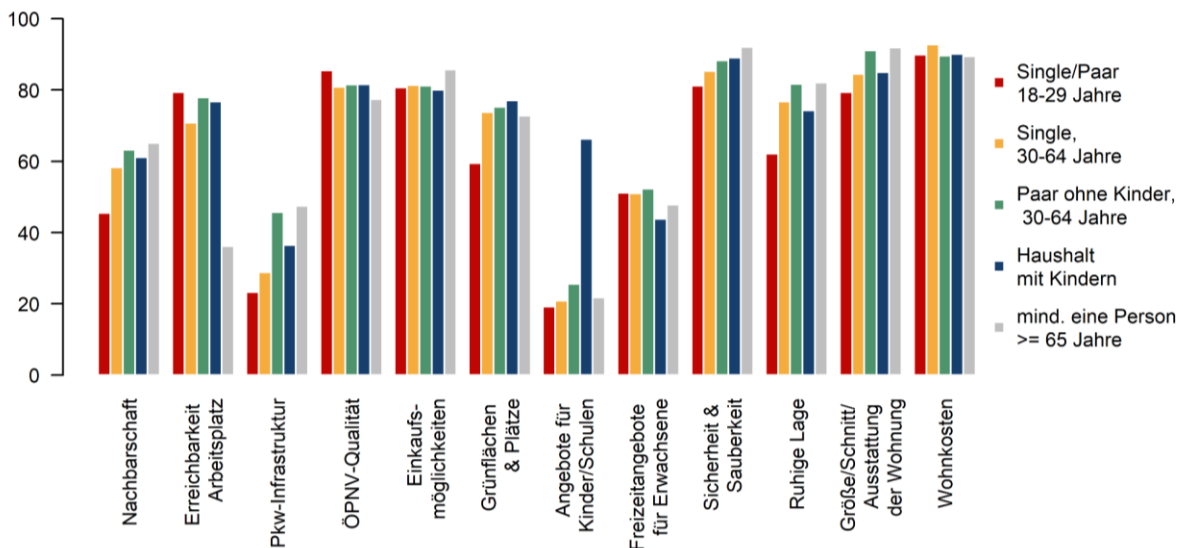


Abbildung 16: Wichtige Kriterien bei der Wohnungssuche (ziemlich/sehr wichtig) nach Haushaltstyp und Alter

Quellen: Projekt STAWAL

Für Familien gewinnt erwartungsgemäß die Nähe zu Einrichtungen wie Kindergarten, Schule, Spielplätzen und Angeboten für Jugendliche an Bedeutung bei der Standortentscheidung. Auch die Qualität der im Viertel gelegenen Schulen spielt eine wichtige Rolle. In den qualitativen Interviews wird zusätzlich die Bedeutung der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten betont. Bei älteren Kindern wird häufig in der Nähe des aktuellen Wohnorts gesucht, damit diese ihre sozialen Kontakte behalten können, bei jüngeren Kindern ist die Nähe zur erweiterten Familie wichtig. Das soziale Umfeld spielt außerdem dahingehend eine große Rolle, dass sich Familien eine 'gute Nachbarschaft' wünschen - was darunter verstanden wird, variiert mitunter stark. Ausgeschlossen werden 'Brennpunkte', vor allem wenn eine Schulwahl ansteht:

"Also, abgesehen davon gibt es auch Bezirke, die jetzt für mich auch so nicht in Frage kommen würden, so etwas wie Marzahn oder so. Einfach, weil dort das Umfeld nicht das ist, wo ich möchte, dass mein Kind aufwächst." (B-IP 7, berufstätig, zieht von einer urbaner in eine urbane Lage in Berlin)

Gleichzeitig (und in gewisser Spannung zum vorher Gesagten) geben viele Befragte an, dass ihnen ein sozial gemischter Stadtteil wichtig ist, ebenso die Nähe zu anderen Familien in der Nachbarschaft. Einigen urban lebenden jungen Familien ist eine urbane Lage im Vergleich zu einer größeren Wohnung weniger wichtig, da Ausgehmöglichkeiten nun sowieso nicht mehr so häufig genutzt werden. Nach ihrem Umzug an einen weniger urbanen Standort vermissen sie aber die Spaziergänge durch den Kiez und die fußläufige Gastronomie und würden bei einem nächsten Umzug gern wieder in eine zentralere Lage ziehen.

In der Region München ist der Wohnungsmarkt insbesondere für Familien so restriktiv, dass auch für gut verdienende Familien der Umzug in ein Haus kaum möglich ist. Die Alternative stellen Etagenwohnungen in Siedlungen am Stadtrand oder in angrenzenden Gemeinden mit S-Bahn-Anschluss dar. Viele spielen mit dem Gedanken, die Region zu verlassen, sind jedoch durch ihren Arbeitsplatz an München bzw. die nähere Umgebung gebunden. Dafür werden nach dem Umzug teilweise einstündige Arbeitswege mit dem ÖPNV in Kauf genommen.

Neben der Wohnstandortwahl kann die Lebenslage auch die Alltagsmobilität beeinflussen: Ein Beispiel hierfür ist B-IP 37, der nach seinem Umzug das Auto viel seltener beziehungsweise nur noch nutzt, damit sich die Batterie nicht entlädt. B-IP 37 und seine Frau sind vor kurzem Eltern geworden, und in der Elternzeit fährt seine Frau nicht zur Arbeit. Andere Wege, die sie vorher mit dem Auto gemacht haben, sind weggefallen oder werden momentan nicht gemacht.

Wenn Paare Eltern werden, ändert sich ihre Mobilität in Bezug auf Verkehrsmittel- und Routenwahl sowie Wegehäufigkeit, jedoch bedeutet eine Familiengründung nicht per se eine Verlagerung der Alltagsmobilität zugunsten des Pkws. Familien, die bereits einen Pkw besitzen, ihn im Alltag aber selten nutzen, nutzen diesen vor allem für Ausflüge

und Familienbesuche. Alleinerziehende ohne Pkw, die am Stadtrand bzw. außerhalb der Stadt wohnen, wünschen sich einen solchen dagegen, um den Alltag mit Kindern zu erleichtern. Fahrrad-affine Eltern nutzen häufiger den ÖPNV, solange der Nachwuchs noch nicht auf dem Fahrrad transportiert werden kann. Die Anschaffung eines Pkws kommt für die meisten Familien mit grundsätzlicher Affinität zum Umweltverbund nicht in Frage. Insgesamt scheint damit der Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf das Mobilitätsverhalten den Einfluss der Lebenslage zu überwiegen, nicht jedoch den Einfluss auf die Wohnstandortwahl.

3.5.2 Lebensstil

Bei der Wahl ihres Wohnstandortes ist es für die meisten Haushalte explizit oder implizit wichtig, dass das neue Viertel zu ihrer Lebenslage, ihrem Lebensstil und ihren persönlichen Einstellungen passt. So begründet der Lebensstil den Wunsch, in bestimmten, besonders 'hippen' Innenstadtquartieren zu wohnen:

“Es gibt natürlich auch die Positivkriterien. Also, für Stadtteile, dass ich sage, hey, da genieße ich, dass die eher progressiv ticken. [...] Also, wenn ich mit meiner Freundin zum Beispiel mal am Wochenende durch so kleine Läden tingel, dann gibt es da welche, die uns interessieren, mit nachhaltigen Produkten.” (B-IP 10, berufstätig, wohnt mit seiner Partnerin in Prenzlauer Berg und sucht im gleichen Viertel nach einer neuen Wohnung)

Andere Haushalte wollen sich durch ihre Wohnstandortwahl 'nach oben' oder auch 'von der Norm' abgrenzen:

“Ich habe tatsächlich auch nur im Norden eigentlich geschaut. Also so Lindenhorst, Eving, Holthausen, Brechten so die Richtung. Und eigentlich war klar, dass es nicht mehr Innenstadt sein wird und alles, was nördlich davon liegt, in Frage kommt. [...] Zum einen, weil ich im Norden irgendwie die Landschaft lieber mag. [...] Man ist recht schnell im Grünen, ohne viel Aufwand. [...] Und irgendwie finde ich den Norden attraktiver, weil ich immer das Gefühl hab, [...] im Süden wohnen immer eher reichere Menschen und Kleinfamilien mit Auto und Kind, [...] und da sehe ich mich nicht so, deshalb.” (R-IP 23, berufstätig, zieht mit Partner aus der Nordstadt nach Lindenhorst, in ein gemeinsames Haus mit Freund*innen)

Das Zusammenleben mit Nachbar*innen mit einem ähnlichen sozioökonomischen Hintergrund wünschen sich sowohl einkommensschwächere als auch -stärkere Haushalte. Natürlich spielt dabei auch eine Rolle, welchen Wohnstandort sich Haushalte überhaupt finanziell leisten können.

“Also, ich würde vielleicht nicht gerne in so einem Nobelviertel wohnen, ich bin Sozialarbeiterin von Beruf, und wo ich dann so ganz unten bin und alle anderen stehen so über mir und haben Villen und was weiß ich. [...] Also, ich möchte lieber in einem Viertel wie jetzt [wohnen], wo ich eher zu den Reichen gehöre. Also, man vergleicht sich ja schon eher mit seinen Nachbarn. Da muss ich schon zugeben, das fühlt sich schon besser an, sich mit armen Nachbarn zu vergleichen als mit reichen.” (R-IP 9, berufstätig, wohnt im Dortmunder Hafenviertel und möchte ins Unionviertel ziehen)

3.5.3 Zwischenfazit V: Lebenslage und Lebensstil wirken sich stark auf die Wohnstandortwahl aus

Der Lebensstil bestimmt bei vielen Haushalten das Suchgebiet ihrer Wohnungssuche. Dabei suchen sie nach Quartieren mit einer sozialen Zusammensetzung und den entsprechenden Infrastrukturen, die zu ihrem eigenen Lebensstil passen. Hier sind die finanziellen Möglichkeiten eines Haushalts die größte Einschränkung (vgl. Van Acker et al. 2010, S. 227; Rössel und Hoelscher 2012). Die Lebenslage hat wie erwartet einen großen Einfluss auf die Wohnstandortwahl (vgl. Beckmann et al. 2006, S. 253; Scheiner und Holz-Rau 2013b). Die Familiengründung, die lange als klassischer Umzugsgrund in den suburbanen Raum galt, geht heute mit sehr individuellen Anforderungen einher, die für viele Befragte auch in der Stadt erfüllt werden können. Dass die Wohnstandortoptionen für Familien sehr viel breiter geworden sind, zeigen auch andere Studien (Tintemann 2015; Frank 2018; Werner 2022). Auf das Mobilitätsverhalten hat die Lebenslage dagegen weniger Einfluss als die individuellen Haltungen und Werte und die damit verbundenen Mobilitätseinstellungen.

3.6 Resümee aus der Panelbefragung

Unsere Panelerhebung verknüpft eine standardisierte Befragung mit qualitativen Interviews. Die dabei entstandenen Daten sind so reichhaltig, dass ein Resümee der Ergebnisse zwangsläufig oberflächlich ausfallen muss. Besonders wichtig erscheinen uns jedoch folgende Befunde, die in Abbildung 17 modellhaft dargestellt sind:

Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten sind eng miteinander verknüpft. Gemeinsam prägen sie die Wohnstandortentscheidungen privater Haushalte. Entsprechende Präferenzen können jedoch, zumal auf angespannten

Wohnungsmärkten, häufig nicht realisiert werden. Dies betrifft am stärksten Haushalte, die nach innerstädtischen, gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lagen suchen. Wohlhabenden Haushalten ist die Realisierung dieser Mobilitätspräferenzen jedoch (mit Einschränkungen) möglich ("residenzielle Selbstselektion").

Die Wohnstandortverlagerung, sofern sie nicht im nahräumlichen Umfeld erfolgt, führt zu einer Veränderung des räumlichen Umfelds. Dies ermöglicht die Untersuchung von Veränderungen der Mobilitätseinstellungen und der realisierten Mobilität. Unsere Daten zeigen, dass eine veränderte Raumstruktur Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten hat. Tendenziell werden Wege bei Umzügen in urbanere Räume kürzer, die Nutzung aktiver Modi (zu Fuß, Fahrrad) und des ÖPNV nimmt zu. Bei Wegzügen aus urbanen Lagen werden die Wege länger; teilweise führt dies sogar zum Verzicht auf Aktivitäten. Änderungen der Mobilitätseinstellungen konnten wir – anders als frühere Studien – aber nicht nachweisen, im Gegenteil: Diese erweisen sich als persistent. Dies spricht dafür, dass sich Mobilitätseinstellungen allenfalls langfristig ändern. Eine entsprechende Untersuchung würde jedoch einen deutlich längeren Untersuchungszeitraum erfordern.

Die dargestellten Zusammenhänge sind eingebettet in die Lebenslage der Haushalte: Einkommen, Haushaltsstruktur und Erwerbstätigkeit stellen wichtige Rahmenbedingungen für Wohnstandortentscheidungen, Mobilitätsverhalten und Mobilitätseinstellungen gleichermaßen dar.

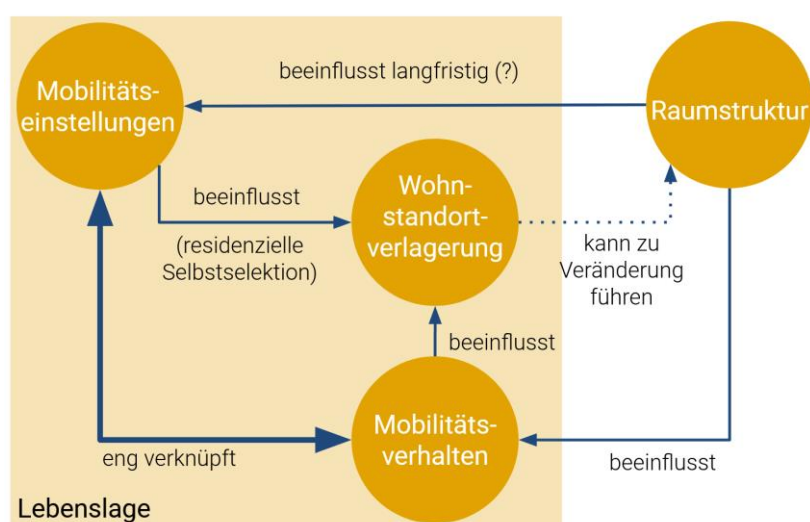


Abbildung 17: Wechselwirkungen zwischen den Forschungsfeldern

Quellen: Projekt STAWAL

4 Ergebnisse aus den Untersuchungsgebieten mit Mobilitätskonzept der Querschnittserhebung

Wohngebietsbezogene Mobilitätskonzepte bieten einen planerischen Ansatz für eine nachhaltigere Mobilität, indem sie den Kfz-Stellplatzbedarf und die Verkehrsnachfrage reduzieren. Dies erfolgt durch restriktiven Umgang mit Stellplätzen und Kfz-Verkehrsflächen sowie die Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel. In einigen Städten sind solche Konzepte bereits Bestandteil von Baugenehmigungen im Wohnungsbau, aber bisher liegen erst sehr wenige wissenschaftliche Evaluationen zu deren Effekten auf das Mobilitätsverhalten und die Attraktivität von Quartieren vor (Team Red 2020; Selzer 2021; Klein et al. 2021; Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat 2023).

Unsere Untersuchung fokussiert sich auf drei ausgewählte Quartiere in Berlin, München und dem Ruhrgebiet. Wir haben die Bewohner*innen standardisiert zu ihrem Mobilitätsverhalten, Mobilitätseinstellungen, Wohnzufriedenheit und Meinungen zu den Mobilitätskonzepten befragt. Zusätzlich fanden Fokusgruppeninterviews statt, die weitere Einblicke lieferten. Die Ergebnisse wurden in einer Erfahrungswerkstatt mit Fachleuten aus Wissenschaft und Praxis diskutiert. Qualitative Interviews aus der Panelbefragung mit Haushalten in Quartieren mit Mobilitätskonzepten, vorwiegend in München, ergänzen die Analyse.

4.1 Mein Falkenberg (Berlin)



Abbildung 18: Mein Falkenberg

Quellen: Google Maps, 2021, Projekt STAWAL

Stadtrandlage

Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Falkenberg

Neubauprojekt der Kommunalen Wohnungsbaugesellschaft
GEWOBAG (folgende Baufelder von HOWOGE & GESOBAU)
1240 WE (GEWOBAG 607) zur Miete
davon 2/3 Mehrfamilienhäuser, 1/3 Reihenhäuser

Erweiterung der bereits bestehenden Wohnfläche
Offene Schmalblockbebauung, geschlossene Blockrandbebauung und
Reihenhäuser

Mix aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie und
Arbeiten

Familien

Mobilitätskonzept:

Stellplatzschlüssel ca. 0,7

Stationäres Carsharing (bisher 2 E-Kleinwagen)

In Mein Falkenberg wohnen überwiegend junge Familien und Paare. In der Fokusgruppe wird deutlich, dass insbesondere Berliner*innen, die aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes keine Wohnung in einer zentraleren Lage gefunden haben, in das Quartier gezogen sind. In diesen Fällen war der gute/ nahe ÖPNV-Anschluss ein wichtiges Auswahlkriterium. Einige der schriftlich Befragten zeigen jedoch auch eine auffallende Affinität zum Pkw und stehen dem ÖPNV vergleichsweise negativ gegenüber. In der Fokusgruppe wird aber deutlich, dass der Pkw oft nicht grundsätzlich bevorzugt wird, sondern aufgrund der Lage des Quartiers meist die komfortabelste und schnellste Option darstellt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten besitzt, trotz Carsharing-Angebot, einen privaten Pkw und nutzt diesen häufig. Obgleich die Mehrheit der Befragten mit der ÖPNV-Anbindung zufrieden ist, hat bei vielen Befragten nach dem Umzug in das Quartier eine Zunahme der Pkw-Nutzung stattgefunden. Das Carsharing-Angebot in Mein Falkenberg wird nur von wenigen befragten Bewohner*innen in Anspruch genommen. Als ein Grund dafür werden in der Fokusgruppe die hohen Nutzungskosten und insbesondere die zu zahlende Grundgebühr genannt. Von vielen Pkw-Besitzer*innen wird die Höhe der Stellplatzmiete beklagt. Da sich in der Umgebung von Mein Falkenberg unbewirtschaftete Stellplätze befinden, werden diese stark nachgefragt, während Stellplätze im Quartier überwiegend leer bleiben.

4.2 kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing (München)

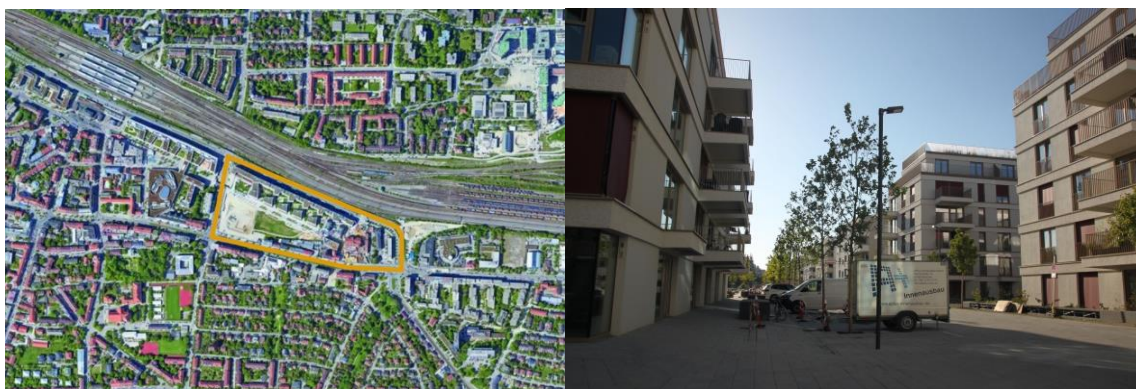


Abbildung 19: kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing

Quellen: Google Maps, 2021, Projekt STAWAL

Stadtrandlage

Bezirk Pasing-Obermenzing, Bezirksteil Am Westbad

Neubauprojekt der Bauwerk Capital GmbH
167 Eigentumswohnungen
gehobenes Preissegment, Einzug ab Ende 2021

Ehemalige Brachfläche entlang der Schienen
Halbgeschlossene Blockrandbebauung
Polygonale Wohnhöfe mit Freiflächen dazwischen

Mix aus Arbeiten und Wohnen

Paare, Singles, Familien

Mobilitätskonzept:

Stellplatzschlüssel (0,8)
E-Sharing-Angebote, Lastenräder-Sharing,
Bike Storage, Fahrradwerkstatt,
ÖPNV-Mieterticket (übertragbare MVG IsarCard)

Die befragten Bewohner*innen des kupa-Quartiers sind auffällig jung (unter 35 Jahren), darunter überwiegend Paare ohne Kinder sowie Single-Haushalte. Im Kontrast zu den anderen Quartieren scheint das Mobilitätskonzept mit seinen Angeboten für viele ein Grund gewesen zu sein, in das Viertel zu ziehen. Auch die Teilnehmer*innen der Fokusgruppe betonten dies. Die Befragten stehen dem Pkw auffallend negativ gegenüber und präferieren den ÖPNV, das Fahrrad oder den Fußverkehr. Dementsprechend ist auch die Pkw-Besitzquote unter den Bewohner*innen niedrig, die überwiegende Mehrheit besitzt hingegen eine ÖPNV-Zeitkarte und bewegt sich viel mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort. Auch die im kupa-Quartier angebotenen Sharing-Angebote sind für einige Befragte ein wichtiger Bestandteil ihrer täglichen Mobilität: Insbesondere die E-Bikes wurden von der Hälfte der Befragten regelmäßig genutzt. Nichtsdestoweniger mussten diese aufgrund von Schwierigkeiten im Betrieb sowie hoher Betriebskosten bereits nach weniger als einem Jahr abgeschafft werden. Die Lastenräder sowie die Carsharing-Autos werden von einem kleineren Teil der Befragten genutzt, aber in den Fokusgruppen als beliebte Verkehrsmittel hervorgehoben. Allerdings gibt es auch hier Schwierigkeiten im Betrieb: Von den ursprünglich geplanten vier Carsharing-Autos wird ein Jahr nach Fertigstellung nur eines angeboten. Damit ist die Nutzung laut der Bewohner*innen (noch) nicht so zuverlässig planbar, dass das Carsharing-Angebot den eigenen Pkw überflüssig machen könnte. Auch bei den E-

Tretrollern gibt es technische Probleme. Ein zentrales organisatorisches Problem besteht darin, dass die Verantwortung für die Verwaltung der Sharing-Angebote sowie für die Anschaffung von Miettickets nun der Eigentümergemeinschaft obliegt. Dies war jedoch vielen Haushalten beim Einzug nicht bewusst. Die Zuziehenden gingen davon aus, dass diese Aufgabe weiterhin und langfristig vom Bauträger übernommen würde. Insgesamt ermöglicht das Quartier den Befragten jedoch, insbesondere auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen: So ist bei vielen Befragten der Anteil der Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder Sharing-Fahrzeugen angeboten zurückgelegt werden, nach dem Zuzug ins Quartier gestiegen, während sich die Pkw-Nutzung verringert hat.

4.3 Flussesiedlung (Bochum)



Abbildung 20: Flussesiedlung

Quellen: Google Maps, 2021, VBW Bochum

Nord-östliche Stadtrandlage

Bezirk Bochum-Mitte, OT Grumme

Wohnungsunternehmen VBW Bochum

Bestehende Wohnbebauung sowie Neubau von

11 Einfamilienhäusern und 8 Mehrfamilienhäusern

1.188 WE (Mix aus frei finanzierten und öffentlichen Mietwohnungen sowie Eigentum)

Offene und geschlossene Zeilenbebauung und

Reihenhäuser

Etablierte Infrastruktur

Überwiegend Wohnbebauung, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten fußläufig erreichbar

Bisherige Bevölkerung sowie Zuziehende aller Generationen

Mobilitätskonzept:

E-Mobilitätsstation mit 2 E-Autos, 2 E-Bikes und 2 E-Lastenrädern seit Juli 2020

Die Altersstruktur der Befragten in der Flüßesiedlung ist heterogen und umfasst alle Altersgruppen. Paare ohne Kinder und Singlehaushalte machen die Mehrheit der Haushalte aus, doch auch Familien sind im Quartier vertreten. Im Unterschied zu den beiden anderen untersuchten Quartieren lebt ein großer Teil der Befragten bereits seit mehr als 10 Jahren in der Flüßesiedlung, ein geringer Teil ist kürzlich dorthin gezogen. Die überwiegende Mehrheit der Bewohner*innen des Viertels steht dem Pkw positiv gegenüber, während der ÖPNV mehrheitlich kritischer bewertet wird. Diese Pkw-Affinität gilt als typisch für das Ruhrgebiet, gerade im Vergleich mit den anderen beiden Untersuchungsgebieten. Die Pkw-Besitzquote ist denn auch die höchste unter allen Quartieren. Die Neigung zum Pkw ist ein wesentlicher Grund dafür, dass das Mobilitätskonzept keine Bevölkerungsgruppen anziehen konnte, welche sich ernsthaft für Alternativen zum Pkw interessieren.

Auch die Fokusgruppe unterstreicht, dass das Mobilitätskonzept für die Teilnehmer*innen keine Rolle bei der Wohnstandortwahl gespielt hat. Die Flüßesiedlung hat unmittelbaren Anschluss an zwei Autobahnen, jedoch wird auch die Anbindung an den ÖPNV von den Befragten mehrheitlich als gut bewertet. Bei der Verkehrsmittelwahl kommen jedoch vor allem die Einstellungen der Befragten zum Tragen: Auf Alltagswegen wird deutlich überwiegend der private Pkw genutzt. Die im Quartier angebotenen Sharing-Optionen werden unter den Befragten kaum in Anspruch genommen. Hierbei könnte auch eine Rolle spielen, dass einige Bewohner*innen angeben, dass sie Schwierigkeiten dabei haben, den Ausleihprozess der Sharing-Angebote nachzuvollziehen.

4.4 Relevanz des Mobilitätskonzepts für die Wohnstandortentscheidung

In der Panelbefragung zeigen sich weitere Gründe für den Umzug in Quartiere mit Mobilitätskonzepten, darunter barrierefreie Neubauwohnungen, Eigentumserwerb im Innenstadtbereich und der Wunsch nach gemeinschaftlichem Wohnen:

“Es hatte schon eine ziemliche Bedeutung für uns, jetzt nicht in so einen anonymen Wohnblock zu ziehen, sondern da schon so ein Konzept zu haben, in dem eine Gemeinschaft schon vorgesehen ist.” (M-IP 7, berufstätig, Familie mit zwei Kindern, ziehen aus einem urbanen Quartier in München in ein Stadtrandquartier)

Das Mobilitätskonzept ist zwar ein Pluspunkt, jedoch kein ausschlaggebender Grund für einen Zuzug. In München, wo fast alle Neubauquartiere Mobilitätskonzepte haben, fungieren diese als zusätzlicher Anreiz für urban orientierte Haushalte mit Affinität zum Umweltverbund, die an den Stadtrand ziehen. Obwohl sie lieber in der Innenstadt wohnen würden, können sie sich dort keine Wohnung leisten. Dies ermöglicht, zumindest teilweise, das Halten dieser Gruppe innerhalb der Stadt.

Befragte Haushalte, die gezielt in Quartiere mit Mobilitätskonzepten ziehen, besitzen in der Regel keinen Pkw und legen Wert auf nachhaltige Mobilität. Haushalte, denen die Mobilitätskonzepte gleichgültig sind, ziehen in diese Quartiere, weil sie öffentlich geförderten Wohnraum bieten. Wenn solche Konzepte zum Standard würden, könnte die residenzielle Selbstselektion auf angespannten Wohnungsmärkten reduziert werden. Es ist jedoch entscheidend, Zuzugswillige und Zuziehende umfassend zu informieren und Mobilitätsangebote zugänglich zu gestalten.

4.5 Fazit

In den betrachteten Quartieren lassen sich unterschiedliche Grade der Ausgestaltung bzw. unterschiedliche Qualitäten der Mobilitätskonzepte erkennen. Der Fokus liegt dabei überall auf Sharing-Angeboten, die die vorhandene Anbindung an den ÖPNV ergänzen. In den Neubauquartieren wurden zudem reduzierte Stellplatzschlüssel und eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt. Weit mehr als die Angebote des Mobilitätskonzeptes spielt aber die Lage der Quartiere eine wichtige Rolle für die Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen. Ein umfassendes Mobilitätskonzept, verbunden mit einer guten Lage, zieht, wie im kupa-Quartier, (wohlhabende) Personen an, die an alternativen Mobilitätsangeboten interessiert sind. Hier lassen sich Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl tatsächlich feststellen. Quartiere mit Mobilitätskonzept sind somit eine Möglichkeit, neuen Wohnraum zu schaffen, der urban orientierten Haushalten auf angespannten Wohnungsmärkten im innerstädtischen Bereich die Möglichkeit gibt, sich trotz weniger zentraler Lage weiterhin ohne Pkw fortbewegen zu können.

Unsere Untersuchung zeigt aber auch, dass im Detail häufig Verbesserungsbedarf besteht. So ist der langfristige Betrieb der Mobilitätsangebote nicht immer eindeutig geregelt und für Eigentümer*innen mit viel Aufwand verbunden. Außerdem müssen Sharing-Angebote bedarfsgerecht abgestimmt sein und die Ausleihprozesse verständlich kommuniziert werden. Von hoher Relevanz sind ebenfalls niedrigschwellige und umfassende Informationen zum Mobilitätskonzept, sodass die zukünftigen Bewohner*innen frühzeitig von dem Angebot erfahren und ihre Mobilität am neuen Wohnstandort entsprechend planen können.

5 Ausblick

Aus den Ergebnissen unserer Untersuchungen haben wir in den vorangegangenen Kapiteln jeweils kurze Fazits gezogen, die wir an dieser Stelle nicht wiederholen. Wichtig erscheinen uns jedoch einige methodische Schlussfolgerungen:

1. Unsere Panelbefragung setzte am methodisch wunden Punkt bisheriger Untersuchungen zu den Auswirkungen von Veränderungen des räumlichen Umfelds auf die Mobilität an, dass nämlich Befragungen von Haushalten zu ihren Entscheidungen bisher in den allermeisten Fällen retrospektiv erfolgten (Ausnahmen sind Bamberg 2006, Foster et al. 2016, Lin et al. 2018, Van de Coevering et al. 2018). Dabei rekonstruieren die Befragten ihre Motive und Kriterien für die Wohnstandortentscheidung sowie die Veränderungen ihrer Alltagsmobilität nach dem erfolgten Umzug. Durch die Befragung bereits vor dem Umzug vermieden wir eine rückblickende Verfälschung der wohnstandorts- und mobilitätsbezogenen Erwägungen und Aushandlungsprozesse und konnten Wünsche und Wirklichkeiten, antizipiertes und tatsächliches Verhalten vergleichen. Dieses Design ist allerdings aufgrund des schwierigen Zugangs zu Haushalten vor dem Umzug mit sehr hohem Aufwand verbunden (Scheiner et al. 2024). Zudem kann auch diese Methode das Problem der "residenziellen Selbstselektion" der Haushalte nicht völlig umgehen, denn die Haushalte befinden sich ja zum Zeitpunkt der Befragung bereits auf der Wohnungssuche und haben ihre Wünsche und Erwartungen potenziell bereits an die Realitäten des Wohnungsmarktes angepasst.

2. Die Kombination von quantitativ-standardisierten Befragungen und qualitativen Leitfadenterviews erlaubte es, statistische Daten und die "Innenperspektive" der interviewten Personen wechselseitig zueinander in Beziehung zu setzen. Dies erscheint uns als eine äußerst fruchtbare Methode, um den Kausalitäten zwischen Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität weiter auf die Spur zu kommen (Naess 2015, Naess et al. 2018). Besonders zu betonen ist dabei die Möglichkeit der wechselseitigen Bezugnahme zwischen den Kriterien der Kausalität, wie sie auch in der quantitativen Forschung verwendet werden (statistischer Zusammenhang/ Korrelation; zeitliches Vorgehen der Ursache; keine Konfundierung durch alternative Ursachen; theoretischer Mechanismus), und einem eher akteurstheoretischen Verständnis von Kausalität, in dem den handelnden Personen zugestanden wird, selbst Gründe für ihr Handeln zu haben und diese auch benennen und reflektieren zu können (Scheiner 2005).

3. Die auf die einzelnen Untersuchungsgebiete bezogenen Querschnittsbefragungen haben in STAWAL weniger Ertrag erbracht als erwartet. Dies liegt an Konzeptionsfehlern bzw. im Vorfeld getroffenen Einschätzungen, die sich als nicht realistisch erwiesen haben. So war ursprünglich geplant, die Querschnittserhebungen ergänzend zur Panelbefragung von zuziehenden Haushalten in denselben Quartieren durchzuführen. Dies hätte Untersuchungsquartiere erfordert, die während der Projektlaufzeit in der Entwicklung begriffen, zugleich aber schon teilweise besiedelt gewesen wären. Solche Quartiere waren kaum zu finden, was uns auf häufig sehr kleine Maßnahmen mit nicht ausreichenden Stichprobengrößen verwies. Zum anderen aber zeigte es sich – wie auch in anderen Projekten, die in der realen Welt (nicht in einem Labor) operieren –, dass eine wirksame Kontrolle von Rahmenbedingungen kaum möglich ist. Zwei Gebiete zu finden, die sich vor allem (und möglichst nur) durch das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein eines Mobilitätskonzepts unterscheiden, während sie gleichzeitig durch größtmögliche Gemeinsamkeiten in den sonstigen Verkehrsangeboten sowie in ihrer räumlichen Lage, nahräumlichen Ausstattung und sozioökonomischen und -demographischen Struktur der Bevölkerung gekennzeichnet sind, hat sich als praktisch unmöglich erwiesen.

6 Quellen

Bamberg, S. (2006): Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. In: *Environment and Behavior* 38(6), 820-840.

Bauer, U., Frank, S., Gerwinat, V., Huber, O., Scheiner, J., Schimohr, K., Stein, T. & Wismer, A. (Hrsg.) (2022): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Difu Sonderveröffentlichung. Berlin.

Beckmann, K. J., Hesse, M., Holz-Rau, C. & Hunecke, M. (Hrsg.). (2006). *StadtLeben: Wohnen, Mobilität und Lebensstil neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag.

Bruns, A. & Matthes, G. (2019): Moving into and within cities – Interactions of residential change and the travel behavior and implications for integrated land use and transport planning strategies. In: *Travel Behaviour and Society* 17, 46-61.

Cao, X., Mokhtarian, P. L. & Handy, S. L. (2007). Do changes in neighborhood characteristics lead to changes in travel behavior? A structural equations modeling approach. In: *Transportation*, 34 (5), 535-556.

- De Vos, J. (2015). The influence of land use and mobility policy on travel behavior: A comparative case study of Flanders and the Netherlands. In: *Journal of Transport and Land Use*, 8 (1), 171.
- De Vos, J., Cheng, L. & Witlox, F. (2021): Do changes in the residential location lead to changes in travel attitudes? A structural equation modeling approach. In: *Transportation* 48 (4), 2011–2034.
- Ewing, R. & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. In: *Journal of the American Planning Association*, 76 (3), 265–294.
- Foster, S., Hooper, P., Knuiman, M., Christian, H., Bull, F. & Giles-Corti, B. (2016): Safe RESIDENTIAL Environments? A longitudinal analysis of the influence of crime-related safety on walking. In: *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 13, 22.
- Frank, S. (2018): Inner-city suburbanization – no contradiction in terms: middle-class family enclaves are spreading in the cities. In: *Raumforschung und Raumordnung* 76(2), 123–132.
- Frank, S.; Gerwinat, V.; Schimohr, K.; Wismer, A.; Bauer, U.; Lohaus, J.; Scheiner, J. (2024): Thesen zu Mobilitätskonzepten in großstädtischen Quartieren. Ausgewählte Ergebnisse des Projekts STAWAL. In: *BeNaMo-Sammelband (im Erscheinen)*.
- Fuchte, K. (2006): Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl. Dortmund: Rohn (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung: V, Verkehr, 5).
- Gerwinat, V. & Wismer, A. (2023): Homeoffice und Wohnstandortwahl in Großstädten: Neue Perspektiven. In: *vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 15(6), 320-324.
- Gies, J. & Bauer, U. (2024): Nachhaltige Mobilität beginnt an der Wohnung – was Wohnungswirtschaft und Kommunen gemeinsam tun können. In: *Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung*. Berlin (im Erscheinen).
- Klein, M., Klinger, T. & Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Frankfurt a.M.
- Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat (2023): Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau. Von notwendigen Stellplätzen und alternativen Mobilitätsbausteinen. München.
- Lin, T., Wang, D. & Zhou, M. (2018): Residential relocation and changes in travel behavior: what is the role of social context change? In: *Transportation Research Part A* 111, 360-374.
- Naess, P. (2015): Built environment, causality and travel. In: *Transport Reviews* 35(3), 275-291.
- Næss, P., Peters, S., Stefansdottir, H. & Strand, A. (2018). Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behavior across metropolitan contexts. *Journal of Transport Geography*, 181–195.
- Ramezani, S., Hasanzadeh, K., Rinne, T., Kajosaari, A. & Kyttä, M. (2021): Residential relocation and travel behavior change: Investigating the effects of changes in the built environment, activity space dispersion, car and bike ownership, and travel attitudes. In: *Transportation Research Part A* 147, 28–48.
- Rössel, J. & Hoelscher, M. (2012). Lebensstile und Wohnstandortwahl. In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 64 (2), 303–327.
- Scheiner, J. (2005): Daily mobility in Berlin: On 'inner unity' and the explanation of travel behaviour. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 5(3), 159-186.
- Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (2007). Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? *Transportation*, 34 (4), 487–511.
- Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (2013a). Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies. *Transportation*, 40 (2), 431–458.
- Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (2013b). A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. *Transportation Research Part A* 47, 167–181.
- Scheiner, J., Frank, S., Gerwinat, V., Schimohr, K. & Wismer, A. (2023): Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende. Qualitative und quantitative Befunde. In: *vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 15(3), 156-162.

- Scheiner, J., Frank, S., Gerwinat, V., Huber, O., Naess, P., Schimohr, K., van Acker, V. & Wismer, A. (2024): In search of causality in the relationship between the built environment and travel behaviour. On the challenges of planning and realising an ambitious mixed-methods panel travel survey among relocating households in Germany. In: *Progress in Planning* 182, 100820.
- Schirmer, Patrick M.; van Eggermond, Michael A.B. & Axhausen, K.W. (2014): The role of location in residential location choice models: a review of literature. In: *Journal of Transport and Land Use* 7(2), 3–21.
- Selzer, S. (2021): Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies. In: *Journal of Transport Geography* 96, 103126.
- Stevens, M. R. (2017). Does Compact Development Make People Drive Less? In: *Journal of the American Planning Association* 83 (1), 7–18.
- Team Red (2020): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte. Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. Bericht. Berlin.
- Tintemann, I. (2015): City oder Suburb - Wohnoptionen für Familien im gesellschaftlichen Wandel. Untersucht in Düsseldorf-Innenstadt und Neuss-Allerheiligen. Dissertation. Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung, RWTH Aachen.
- Van Acker, V., Van Wee, B. & Witlox, F. (2010): When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. In: *Transport Reviews* 30(2), 219–240.
- Van de Coevering, P., Maat, K. & Van Wee, B. (2018): Residential self-selection, reverse causality and residential dissonance. A latent class transition model of interactions between the built environment, travel attitudes and travel behavior. In: *Transportation Research Part A* 118, 466–479.
- Werner, S.M. (2022): Wo zieht es die Familien hin? Haushaltsbewegungen und Wohnsegmente von Familien in Freiburg 2010-2020. In: *Stadtforschung + Statistik* (1), 60–66.
- Wolday, F., Næss, P. & Cao, X. (2019): Travel-based residential self-selection: A qualitatively improved understanding from Norway. In: *Cities* 87, 87–102.
- Yang, Y., Wu, X., Zhou, P., Gou, Z. & Lu, Y. (2019): Towards a cycling-friendly city: An updated review of the associations between built environment and cycling behaviors (2007–2017). In: *Journal of Transport & Health* 14, 100613.
- Zhou, B. & Kockelman, K. M. (2008). Self-Selection in Home Choice: Use of Treatment Effects in Evaluating the Relationship Between the Built Environment and Travel Behaviour. In: *Transportation Research Record* 2077 (1), 54–61.