

Reurbanisierung und Verkehr

Vom Promotionsausschuss der
Technischen Universität Hamburg-Harburg

zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor-Ingenieurin (Dr.-Ing.)
genehmigte Dissertation

von
Gesa Matthes

aus
Hamburg

2016

urn:nbn:de:gbv:830-88215621

Gutachter:
Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée

Tag der mündlichen Prüfung:
21.06.2016

Gesa Matthes
»Reurbanisierung und Verkehr«

© 2016 Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Alle Rechte vorbehalten
Satz: Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Umschlag: Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Herstellung: readbox unipress
in der readbox publishing GmbH
Am Hawerkamp 31
48155 Münster
<http://unipress.readbox.net>
Münsterscher Verlag für Wissenschaft

Druck und Bindung
CCC Druck und Medien GmbH, Münster

ISSN 2510-2192
ISBN 978-3-96163-030-1

Die Arbeit wurde am 17. September 2016 mit dem ersten Preis des Werner-Ernst-Preises 2016 ausgezeichnet, der vom Förderkreis für Raum- und Umweltforschung (FRU) – Vereinigung von Freunden der Akademie für Raumforschung und Landesplanung – e.V. ausgeschrieben wird.

Band 17
Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik

Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik
Technische Universität Hamburg
herausgegeben von
Heike Flämig und Carsten Gertz

Vorwort

Reurbanisierung ist derzeit ein aktuelles Thema für eine Vielzahl von Disziplinen. Mit der Reurbanisierung ist die Erwartung verbunden, dass eine neue Phase der Stadtentwicklung den jahrzehntelang dominierenden Trend der Suburbanisierung beendet. Mittlerweile besteht kein Zweifel, dass ein Reurbanisierungseffekt existiert. Ausmaß und genaue Bestimmungsgrößen sind jedoch weitgehend unklar, zumal noch kein einheitliches Messkonzept vorhanden ist.

Aus der Perspektive der Verkehrsplanung stellt sich die Frage, ob Reurbanisierung dazu führt, dass sich nach einem Umzug in die Großstadt ein umweltverträglicheres Verkehrsverhalten in Hinblick auf Verkehrsmittelentscheidungen und Entfernungen einstellt als vor dem Umzug. Bislang gab es nur eine geringe Beschäftigung der Mobilitätsforschung mit der Reurbanisierung. Eine zentrale Frage ist dabei, inwieweit Unterschiede im Verkehrsverhalten durch die raumstrukturellen Rahmenbedingungen erklärt werden und inwieweit die Mobilitätspräferenzen bei der Wohnstandortwahl von Bedeutung sind.

Der derzeitige Forschungsstand erfordert damit sowohl eine Analyse der eigentlichen Reurbanisierungsprozesse, also der Wanderungsbewegungen als auch eine Analyse des veränderten Verkehrsverhaltens nach einem erfolgten Umzug. Die Arbeit von Gesa Matthes verbindet beide Perspektiven und zielt somit auf eine Forschungslücke und auf ein aktuelles Thema. Die Dissertation basiert auf einem Forschungsvorhaben, das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördert wurde.

Die Betrachtung von Hamburg und Leipzig zeigt, dass die Reurbanisierung geprägt ist von einem Zuzug in die Region von außen sowie von einer größeren Sesshaftigkeit der Familien in den Großstädten. Bei der Betrachtung der Verkehrseffekte hat sich gezeigt, dass ein verkehrersparsames Potenzial des Reurbanisierungsprozesses vorhanden ist.

Die Arbeit von Gesa Matthes liefert nicht nur wichtige Grundlagen zum Verstehen des veränderten Verkehrsverhaltens nach einem Standortwechsel, sondern gibt zusätzlich wertvolle Einsichten zu Fortzugsentscheidung, Suchprozess und Wohnstandortentscheidung. Damit werden die in Forschungsarbeiten überwiegend separat betrachteten Themenfelder Verkehrsverhalten und Umzugsentscheidung hier einer sinnvollen gemeinsamen Betrachtung unterzogen, die zahlreiche neue Erkenntnisse für die Planungspraxis liefert.

Hamburg, im Dezember 2016

Carsten Gertz

Danksagung

Die vorliegende Arbeit ist am Institut für Verkehrsplanung und Logistik im Rahmen meiner Tätigkeit als Wissenschaftliche Mitarbeiterin entstanden. Am guten Gelingen waren mehrere Menschen beteiligt, mein besonderer Dank gilt:

- Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz für die Begleitung der Arbeit von Anfang an. Er hat für bestmögliche Rahmenbedingungen gesorgt, war bei Fragen immer für mich da, hat mir wertvolle Anregungen gegeben und mich immer unterstützt. Besonders danke ich ihm für das Vertrauen, mich selbständig arbeiten zu lassen.
- Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée für die ausführliche Rückmeldung und die guten Ratschläge.
- Meinen Kolleginnen und Kollegen am Institut für die entspannte und produktive Arbeitsatmosphäre. Ganz besonders möchte ich dabei Max Bohnet, Sonja Löwa und Jacqueline Maaß erwähnen, die mir zuhörten, halfen und zu offenen Fragen motivierende Diskussionen ermöglichten. Matthias Winkler danke ich für die Idee, zur Reurbanisierung zu forschen, Gesine Holst und Charlotte Pusch für die Unterstützung beim Endspurt.
- Nadia Nabaoui-Engelhard für ihre Hilfe und unendliche Geduld bei der Gestaltung von Abbildungen und Layout.
- Meiner Familie für den Rückhalt und die Unterstützung über die lange Zeit.

Zusammenfassung

Das Erkenntnisinteresse der vorliegenden Arbeit richtet sich auf das raumstrukturelle Entwicklungsmuster Reurbanisierung und seine Wirkung auf den Verkehr. Die in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion wegen möglicher Wirkungen überwiegend positive Bewertung von Reurbanisierung wird auf der Grundlage empirischer Analysen hinterfragt, um aus verkehrsplanerischem Blickwinkel Schlussfolgerungen für die planerische Gestaltung dieses Prozesses zu ziehen.

Reurbanisierung birgt nach dem aktuellen Stand der Forschung das Potenzial, zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele einer Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf verträgliche Verkehrsmittel beizutragen. Ob dieses Potenzial bereits realisiert wird, hängt von zwei Bedingungen ab. Zum einen muss Reurbanisierung ein Prozess sein, der eine stabile (Re)Konzentration von Bevölkerung in verkehrssparsamen, also u. a. funktionsgemischten und gut an den ÖV angebundenen Räumen beiträgt. Zum anderen müssen die raumstrukturellen Rahmenbedingungen der verkehrssparsamen Räume von den Trägern der Prozesse für ein verträgliches Verkehrshandeln genutzt werden. Die Arbeit gliedert sich in zwei methodisch verschiedene Analysen, die diese Bedingungen untersuchen.

Die erste Analyse behandelt die quantitative Ausprägung von Reurbanisierung. Hier werden bevölkerungsstrukturelle Veränderungsprozesse im Zeitraum 1993 – 2010 räumlich und soziodemographisch differenziert anhand von Daten der amtlichen Statistik zweier Fallbeispiele – den Regionen Hamburg und Leipzig – betrachtet. Die rein deskriptive Analyse hat dabei einen explorativen Ansatz; es soll verdeutlicht werden, welche Prozesse sich hinter den üblichen Kennzahlen und Messkonzepten von Reurbanisierung verbergen und wie diese Prozesse im Hinblick auf ihre verkehrliche Wirkung interpretiert werden müssen.

In der zweiten Analyse wird das Verkehrshandeln ausgewählter Reurbanisierungsträger beleuchtet und der raumstrukturelle Einfluss auf ihr kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln herausgearbeitet. Zudem werden Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wohnstandortentscheidung und ihre Bedeutung als Ursache von Reurbanisierung diskutiert. Dabei wird auch auf das Thema einer Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen eingegangen. Die Arbeit verwendet hierbei ein qualitatives Forschungsdesign, das darauf abzielt, empirisch fundierte Hypothesen zu Wirkungen und Wechselwirkungen abzuleiten.

Im Ergebnis wird gezeigt, dass in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraumes eine innerregionale Bevölkerungskonzentration in den verkehrssparsamen Räumen der betrachteten Stadtregionen erkennbar ist und vorwiegend dadurch entsteht, dass die Stadtbewohner seltener ins Umland ziehen. Die Ursache für diesen Konzentrationsprozess sind veränderte Wanderungswahrscheinlichkeiten von Personen über 30 und unter 18 Jahren sowie Kohorteneffekte der Über-45-Jährigen. Das ebenfalls zu beobachtende Bevölkerungswachstum der verkehrssparsamen Räume speist sich auch aus überregionalen Zuwanderungen, wobei primär 18 – 29-Jährige aus anderen Städten Deutschlands Träger dieses überregionalen Austausches sind. Ob die identifizierten überregionalen Prozesse ebenfalls zu einer Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen auf gesamtdeutscher Ebene führen, wäre anhand entsprechender Daten zu klären.

Die innerregional in die Stadt wandernden Haushalte aller Altersstufen erzeugen am städtischen Wohnstandort weniger motorisierte Personenkilometer als an ihrem Umland-Wohnort, solange nicht alle Haushaltsmitglieder ihren Arbeitsplatz in einer Umland-Gemeinde haben – das gilt unabhängig von ihrer Mobilitätsorientierung oder der Haushaltsstruktur. Nach den Auswertungen ist davon auszugehen, dass dieses Ergebnis auf bereits lange in der Stadt wohnende Haushalte übertragbar ist, vermutlich gilt es auch für das innerregionale Verkehrshandeln der überregional Zugewanderten. Somit ist nach den Ergebnissen dieser Arbeit eine aus verkehrswissenschaftlicher Sicht positive Bewertung und planerische Unterstützung von Reurbanisierung gerechtfertigt, wenn Reurbanisierung einen innerregionalen Konzentrationsprozess bezeichnet.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungen	12
Tabellen	14
Abkürzungen	15
Anmerkungen	17
1 EINLEITUNG	19
2 GRUNDLAGEN	27
2.1 Einordnung zentraler Begriffe	27
2.2 Theoretische Grundlagen	37
2.2.1 Sozioökonomische Handlungstheorie: Nutzen und Präferenzen	38
2.2.2 Psychologische Handlungstheorie: Einstellung und Wahrnehmung	43
2.2.3 Soziologische Handlungstheorie: Handlungsrouninen	48
2.2.4 Handeln als Prozess	50
2.2.5 Zeitgeographie und Aktionsraumforschung: Raumzeitliche Restriktionen	53
2.2.6 Ursachen, Gründe, Hintergründe und Präferenzen	55
2.2.7 Zwischenfazit	57
2.3 Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln	59
2.3.1 Kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln	59
2.3.2 Wanderungsentscheidungen als langfristiges Verkehrshandeln	72
2.4 Reurbanisierung	87
2.4.1 Rahmenbedingungen und Vorgeschichte der Reurbanisierung	88
2.4.2 Quantifizierung von Reurbanisierung	91
2.4.3 Ursachen von Reurbanisierung	97
2.4.4 Träger von Reurbanisierung	100
2.5 Folgerungen für die Analyse	104
2.5.1 Forschungsfrage 1: Reurbanisierung als Bevölkerungskonzentration	104
2.5.2 Forschungsfrage 2: Verkehrshandeln der Reurbanisierungsträger	107
2.5.3 Forschungsfrage 3: Ursachen von Reurbanisierung mit Mobilitätsbezug und Selbstselektion	109
2.5.4 Aufbau und Einordnung der empirischen Analysen	113

3	DIE UNTERSUCHUNGSRÄUME.....	116
3.1	Auswahl und Abgrenzung.....	116
3.2	Vorstellung der Untersuchungsräume.....	119
	3.2.1 Wohnungsmarktregion Hamburg	119
	3.2.2 Wohnungsmarktregion Leipzig	123
3.3	Bildung von Raumtypen innerhalb der Untersuchungsräume.....	127
4	REURBANISIERUNG IN DEN UNTERSUCHUNGSRÄUMEN	136
4.1	Datengrundlagen und Auswertungsmethodik.....	136
4.2	Reurbanisierung als „Wachsende Stadt“	140
4.3	Reurbanisierung als „Günstigere Entwicklung der Stadt“	144
4.4	Reurbanisierung als „Wanderungsgewinn der Stadt“	153
4.5	Wanderungsgewinne als Resultat von Zu- und Fortzügen.....	162
4.6	Wandererzahlen und Fortzugsraten nach Altersklassen	171
4.7	Zwischenfazit: Neue Wandlungsmuster zugunsten verkehrssparsamer Räume	180
5	VERKEHRSHANDELN IM KONTEXT VON REURBANISIERUNG	188
5.1	Eingrenzung und Konkretisierung der Forschungsfragen	188
5.2	Untersuchungsdesign	191
	5.2.1 Auswahl der Stichprobe	192
	5.2.2 Konzeption der Interviews	198
	5.2.3 Auswertungsmethodik	204
	5.2.4 Erläuterung der Darstellungsformen	207
	5.2.5 Einschätzung der Verallgemeinerbarkeit	209
5.3	Kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln am Stadt- und Umland-Wohnort.....	210
	5.3.1 Mobilitätsorientierungen	212
	5.3.2 Alltägliches Verkehrshandeln	219
	5.3.3 Raumstrukturelle Ursachen für Veränderungen des Verkehrshandelns	225
	5.3.4 Mobilitätskosten und das Verkehrshandeln am Stadt- Wohnort	234
	5.3.5 Ursachen für weite Freizeitwege: Ausflüge, Besuche und Urlaube	235
	5.3.6 Ursachen für Unterschiede bei der Anpassung des Verkehrshandelns an den neuen Wohnort	242
	5.3.7 Zwischenfazit: Raumstruktureller Einfluss auf das Verkehrshandeln	254

5.4	Mobilitätsbezüge der Wanderungsentscheidung	257
5.4.1	Biographische Vorerfahrung	261
5.4.2	Fortzugsentscheidung	262
5.4.3	Suchprozess und Wohnstandortentscheidung	284
5.4.4	Zwischenfazit: Ursachen von Reurbanisierung und Mechanismen der Selbstselektion	308
6	SCHLUSS	319
6.1	Zusammenfassung und Einschätzung der Analyseergebnisse.....	319
6.1.1	Verkehrsplanerische Hoffnungen in Bezug auf Reurbanisierung	319
6.1.2	Ursachen von Reurbanisierung mit Mobilitätsbezug	328
6.1.3	Reurbanisierung und Selbstselektion nach Faktoren mit Mobilitätsbezug	331
6.2	Schlussfolgerungen für die Planung	336
6.2.1	Förderung von Reurbanisierung	336
6.2.2	Förderung verträglichen Verkehrshandelns in der Stadt	340
6.3	Forschungsbedarf	341
7	LITERATURVERZEICHNIS	344
ANHANG		370

Abbildungen

Abbildung 1:	Aufbau der Arbeit	26
Abbildung 2:	Abgrenzung der Begriffe Mobilität, wahrgenommene Mobilität, Erreichbarkeit und Raumstruktur in der vorliegenden Arbeit	31
Abbildung 3:	Die Theorie des geplanten Verhaltens und die Rolle von Hintergrundfaktoren	45
Abbildung 4:	Handlungsphasen der Wanderungsentscheidung	52
Abbildung 5:	Tortenstückwanderung – schematische Darstellung	74
Abbildung 6:	Fortzugsgründe nach Altersstufen im Zeitraum 2000 – 2009 in Deutschland	78
Abbildung 7:	Zeitprisma idealtypischer Wanderungsbewegungen	82
Abbildung 8:	Phasenmodell von VAN DEN BERG ET AL.: Bevölkerungswachstum von Stadt, Umland und Stadtregion in verschiedenen Stadien der urbanen Entwicklung	93
Abbildung 9:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wachsende Stadt“	95
Abbildung 10:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“	95
Abbildung 11:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wanderungsgewinne der Stadt“	96
Abbildung 12:	Reurbanisierung als zunehmende Wohnstandortpräferenz für die Stadt	103
Abbildung 13:	Innerregionale und überregionale Wanderungen im Verständnis dieser Arbeit	106
Abbildung 14:	Gemeindetypen außerhalb der Untersuchungsregionen	118
Abbildung 15:	Untersuchungsregion Hamburg – Ausschnitt	120
Abbildung 16:	Geforderte Mieten bei Neuvermietung in Hamburg 2012	122
Abbildung 17:	Untersuchungsregion Leipzig	124
Abbildung 18:	Geforderte Mieten bei Neuvermietung in Leipzig 2011	125
Abbildung 19:	Raumtypen des Untersuchungsraumes: Einteilung der Wohnungsmarktregionen Hamburg und Leipzig in städtische und weniger städtische Stadtteile und Gemeinden	135
Abbildung 20:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wachsende Stadt“	140
Abbildung 21:	Bevölkerungsentwicklung auf Hamburger und Leipziger Stadtgebiet	141
Abbildung 22:	Bevölkerungsentwicklung der innerstädtischen Raumtypen in Hamburg und Leipzig	142
Abbildung 23:	Veränderung der Anzahl von Wohnungen auf Hamburger Stadtgebiet nach Raumtypen in Bezug auf das Jahr 1990	143
Abbildung 24:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“	144
Abbildung 25:	Wachstumsraten der Bevölkerung, Zuordnung der Phasen stadtregionaler Entwicklung nach VAN DEN BERG ET AL. (1982)	145
Abbildung 26:	Bevölkerungswachstumsraten der Familienaltersklassen: Unter-18- und 30 – 44-Jährige	146
Abbildung 27:	Bevölkerungswachstumsraten der Bildungswanderer und Berufseinsteiger: 18 – 24- und 25 – 29-Jährige	148
Abbildung 28:	Bevölkerungswachstumsraten: 45 – 59- und Über-60-Jährige	149
Abbildung 29:	Entwicklung der Bevölkerungsanteile der innerstädtischen Raumtypen und Umland-Raumtypen nach Altersklassen, Region Leipzig	150
Abbildung 30:	Entwicklung der Bevölkerungsanteile der innerstädtischen Raumtypen und Umland-Raumtypen nach Altersklassen, Region Hamburg	152
Abbildung 31:	Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wanderungsgewinne der Stadt“	153

Abbildung 32:	Räumliche Verteilung der Wanderungsgewinne 2008 – 2010 und ihre Veränderung im Vergleich zu 2000 – 2002, Region Hamburg	155
Abbildung 33:	Räumliche Verteilung der Wanderungsgewinne 2008 – 2010 und ihre Veränderung im Vergleich zu 2000 – 2002, Region Leipzig	158
Abbildung 34:	Entwicklung innerregionaler Wanderungssalden der städtischen Raumtypen	160
Abbildung 35:	Entwicklung der Wandererzahl beispielhafter Wanderungsbeziehungen	164
Abbildung 36:	Trends der Wandererzahlen zwischen 2000 und 2010 in der Region Hamburg	166
Abbildung 37:	Trends der Wandererzahlen zwischen 2000 und 2010 in der Region Leipzig	168
Abbildung 38:	Reurbanisierung als zunehmende Wohnstandortpräferenz für die Stadt	171
Abbildung 39:	Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten innerregionaler Wanderungen zwischen 2000 und 2010 in den Wohnungsmarktregionen Hamburg und Leipzig	172
Abbildung 40:	Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten überregionaler Wanderungen zwischen 2000 und 2010 in der Wohnungsmarktregion Hamburg	179
Abbildung 41:	Für die Stichprobe angestrebte Kombinationen von Wanderungsquell- und -zielort	194
Abbildung 42:	Quell- und Zielorte der befragten Wanderer im Untersuchungsraum	195
Abbildung 43:	Lesehilfe für die Code-Matrix	208
Abbildung 44:	Ausgeübte oder geplante Aktivitäten der Befragten nach der Wanderung	214
Abbildung 45:	Veränderung der Aktivitätshäufigkeit vor und nach der Umland-Stadt-Wanderung	220
Abbildung 46:	Durchschnittlicher Verkehrsaufwand eines Haushaltsmitglieds vor und nach der Wanderung aus dem Umland in die Stadt	222
Abbildung 47:	Kategorien zur Nutzung raumstruktureller Möglichkeiten	226
Abbildung 48:	Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei der Aktivität <i>Einkauf</i>	232
Abbildung 49:	Von den Befragten unternommene Ausflüge	239
Abbildung 50:	Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wanderungsentscheidung	259
Abbildung 51:	Wohnbiographische Vorerfahrung der befragten Haushalte	261
Abbildung 52:	Struktur der Fortzugsentscheidung – Übersicht	263
Abbildung 53:	Bildung des Fortzugswunsches	264
Abbildung 54:	Ursachen für den Fortzug	265
Abbildung 55:	Auslöser des Fortzugs	271
Abbildung 56:	Auffassungen über den idealen Wohnort für Kinder	277
Abbildung 57:	Identifizierte Hintergrundfaktoren in der Fortzugsentscheidung	283
Abbildung 58:	Struktur der Wohnstandortentscheidung – Übersicht	285
Abbildung 59:	Entscheidungskriterien mit Bezug zum Wohnobjekt	286
Abbildung 60:	Entscheidungskriterien mit Bezug zum Raum	289
Abbildung 61:	Vorauswahl eines Raumes	293
Abbildung 62:	Vorauswahl des Suchraumes nach Arbeitsweg und persönlichem Bezug zu Stadtteilen – schematische Darstellung	296
Abbildung 63:	Besichtigte und abgelehnte Wohnungen	302
Abbildung 64:	Hintergrundfaktoren der Wohnstandortentscheidung	306
Abbildung 65:	Auswahl eines Wohnstandortes	307

Tabellen

Tabelle 1:	Kenngroßen des Verkehrshandelns	33
Tabelle 2:	Fristigkeit des Verkehrshandelns	36
Tabelle 3:	Raumstrukturelle Eigenschaften und ihre Wirkung auf das Verkehrshandeln	130
Tabelle 4:	Verkehrssparsamkeitshierarchie der Raumtypen und Beschreibung ihrer Merkmale	134
Tabelle 5:	Datengrundlagen der quantitativen Analyse	137
Tabelle 6:	Verwendete Kennzahlen	140
Tabelle 7:	Räumliche Verteilung des städtischen Bevölkerungsgewinns der Jahre 2000 – 2010 in den Untersuchungsräumen	142
Tabelle 8:	Stärke der Veränderungen der Wanderungssalden zwischen den Jahren 2000 und 2010	161
Tabelle 9:	Übersicht der Ergebnisse zur Auswertung der Wandererzahlen und Fortzugsraten in Hamburg und Leipzig	177
Tabelle 10:	Realisierte Interviews nach Stichprobenplan	196
Tabelle 11:	Einkommensverteilung in der Stichprobe	197
Tabelle 12:	Maßstäbe und Regeln zur Generierung und Bewertung von Aussagen in den Interviews	203
Tabelle 13:	Verteilung der Verkehrsmittelorientierungen in der Stichprobe	218

Abkürzungen

MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
NMV	Nichtmotorisierter (Individual-)Verkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
UVB	Umweltverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

Anmerkungen

Die vorliegende Arbeit basiert in Teilen auf Arbeiten aus dem Forschungsprojekt „Stadtregionale Reurbanisierungstendenzen und ihre Wirkungen auf den Verkehr“ (GE 1080/2-1, 2011-2014). Das Forschungsprojekt wurde von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) im Rahmen einer Sachbeihilfe gefördert, Antragssteller war Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, die Autorin die einzige Bearbeiterin. Sie war bereits in die Phase der Antragstellung des Forschungsprojektes involviert und entwickelte und testete Teile des Untersuchungsdesigns im Vorfeld der Antragstellung im Rahmen ihrer Diplomarbeit (vgl. Matthes 2010).

Die vorliegende Arbeit basiert auf den Datengrundlagen des genannten Forschungsprojektes. Dabei wurden die ausgewerteten (qualitativen) Primärdaten von der Autorin erhoben und aufbereitet, die (quantitativen) Sekundärdaten der Wanderungs- und Bevölkerungsstatistik wurden ebenfalls von ihr aufbereitet. Teile der Dissertation wurden in wissenschaftlichen Artikeln und in einem Working Paper vorab veröffentlicht:

- Teile aus den Kapiteln 2 und 3 in: Matthes, Gesa; Gertz, Carsten 2014: *Raumtypen für Fragestellungen der handlungstheoretisch orientierten Personenverkehrsforschung*. Technische Universität Hamburg-Harburg: Institut für Verkehrsplanung und Logistik (ECTL Working Paper, 45).
- Teile aus Kapitel 4 in: Matthes, Gesa 2014: *Zur Quantifizierung von Reurbanisierungstendenzen*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 72 (4), S. 323–336.
- Teile aus Kapitel 5.3 in: Matthes, Gesa 2015: *Veränderungen des Verkehrshandelns nach einer Wanderung in Richtung Stadt*. Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: Joachim Scheiner und Christian Holz-Rau (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*. Wiesbaden: Springer VS, S. 133–150.

Die Artikel und die Darstellung der theoretischen Grundlagen im Working Paper sind Zusammenfassungen bzw. Kurzfassungen von Inhalten der Dissertation und sind in der vorliegenden Arbeit folglich umfangreicher gefasst (Kapitel 2, 4, und 5). Das Working Paper beschreibt demgegenüber im Detail die Vorgehensweise bei der Generierung der Raumtypen, die auch dieser Dissertation zugrunde liegen (Kapitel 3). Diese Beschreibung ist in der vorliegenden Arbeit zusammenfassend, also kürzer als im Working Paper, dargestellt.

1 Einleitung

Die wissenschaftliche Diskussion um empirisch quantifizierbare Trends zu einer Reurbanisierung oder einer Renaissance der Stadt (*Re-urbanism* oder *Urban Renaissance* im englischen Sprachraum)¹ wird noch immer kontrovers geführt. Die in Deutschland wohl bekannteste These wurde vor zehn Jahren von BRÜHL (2005) formuliert, die – gestützt auf eine Betrachtung zweier innenstadtnaher Räume in Leipzig und München – nach einem Jahrzehnte dominierenden Trend der Suburbanisierung Anzeichen für den Beginn einer neuen Phase der Stadtentwicklung erkannten, in der die Stadt als Wohnort für breite Bevölkerungssegmente an Bedeutung gewinnt (vgl. Brühl 2005: 11).

Erste Studien, die versuchten, Reurbanisierung empirisch-quantitativ, beispielsweise nach einer Definition von VAN DEN BERG ET AL. (1982: 36) als Konzentrationsprozess zugunsten von Großstädten innerhalb von Agglomerationsräumen nachzuweisen, kamen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Spätestens seit Veröffentlichungen vergleichender Analysen aus den Jahren 2011 und 2012, welche die Existenz einer Reurbanisierung in vielen deutschen Städten nach verschiedenen Messkonzepten nachweisen konnten (vgl. Osterhage 2011: 27 f.; BBSR 2011; Herfert, Osterhage 2012: 107), geht es nicht mehr so sehr um die Frage, ob es Entwicklungen gibt, die als Reurbanisierung bezeichnet werden können, sondern um eine differenzierte Analyse der beobachtbaren Veränderungsprozesse und ihrer Ursachen (vgl. Jessen, Siedentop et al. 2012: 198).

Die Ursachen von Reurbanisierung werden in „komplexen sozio-ökonomischen Restrukturierungsprozessen großstädtisch geprägter Regionen“ (Jessen, Siedentop et al. 2012: 198) gesehen. Stadtsoziologen führen an, dass sich Lebensmodelle verbreiten, bei denen kein Haushaltsmitglied mehr ausschließlich für die Organisation des Familienalltags zuständig sein will, so dass ein suburbaner Wohnstandort aus organisatorischen Gründen nicht in Frage kommt (z. B. Häußermann 2009: 55). Stadtökonomien ergänzen, dass die sich wandelnde Arbeitswelt der Wissensgesellschaft eine Flexibilität verlangt, die eine „städtische Rückbettung“ des (Arbeits-) Lebens erfordert (z. B. Läßle 2004: 75). Nach

1 Der Begriff Reurbanisierung wird in der aktuellen wissenschaftlichen Debatte teilweise explizit von der unschärferen Bezeichnung „Renaissance der Stadt“ abgegrenzt, zuweilen aber auch synonym genutzt (z. B. in BMVBS 2012: 9). In der englischsprachigen Literatur ist die Vielfalt der Bezeichnungen noch größer (z. B. bei Storper, Manville 2006; Glatter, Siedhoff 2008: 291; Shaw, Porter 2009).

diesen Thesen ist eine zunehmende Wahl innerstädtischer Wohnstandorte eine Konsequenz der Verbreitung neuer Lebensmodelle, die – je nach Ausprägung – ein stark funktionsgemischtes Umfeld erfordern. In diesem Umfeld muss u. a. wenig Zeit für Alltagsmobilität aufgewendet werden, die Nähe zu überörtlichen Verkehrsknoten ist gegeben, spontane berufliche und private Kontakte sind häufig, lange Ladenöffnungszeiten oder Kinderbetreuungsangebote gewährleisten zeitliche Flexibilität und erleichtern die Doppelerwerbstätigkeit (vgl. Pohl 2010a: 61 ff.). Eine weitere prominente These besagt, dass Personen kurz vor dem oder gerade im Rentenalter, als sogenannte *Empty-Nester* nach dem Auszug ihres letzten Kindes oder als unternehmungslustige *junge Alte* oder *Best-Ager*, zurück in die Stadt ziehen, um dort das kulturelle Angebot und perspektivisch auch die Infrastruktur des Gesundheitswesens besser erreichen zu können (vgl. Brake, Urbanczyk 2012: 41; Rabe, Hohn 2015: 254). Es wird also angenommen, dass sich bei bestimmten Alterssegmenten der Bevölkerung die Vorlieben für bestimmte Eigenschaften des Wohnumfeldes verändern, so dass die Wohnstandortsentscheidung neuerdings zunehmend zugunsten städtischer Wohnorte ausfällt. Reurbanisierung wäre damit eine Folge sich wandelnder Wohnstandortpräferenzen. Dabei geht diese These zunehmender Stadtaffinität der Bevölkerung von einer hohen Bedeutung der nahräumlichen funktionalen Ausstattung des Wohnortes aus. Es wird vermutet, dass „die ‚Renaissance der Städte‘ nicht nur als ‚Renaissance der Innenstädte‘, sondern auch als ‚Renaissance nahräumlicher Erreichbarkeit‘ gewertet werden kann“ (BMVBS 2012: 135).

Die Erreichbarkeit von Räumen ist ein zentrales verkehrswissenschaftliches Thema und spielt offenbar im Ursachenkomplex von Reurbanisierung eine Rolle. Doch dies ist nicht der einzige Grund, warum die Reurbanisierung auch für die Verkehrswissenschaft von Interesse ist. Eine Reurbanisierung als Konzentrationsprozess von Menschen in städtischen Räumen ist verkehrswissenschaftlich relevant, weil sie möglicherweise erheblich zur Verbreitung verkehrssparsamer, also u. a. umweltverträglicher Handlungsweisen beiträgt. Damit könnte dieser Prozess dazu beitragen, den verkehrspolitischen Zielen einer Vermeidung oder Verlagerung von Verkehr auf verträgliche Verkehrsmittel (s. u.) näher zu kommen. Städtische Räume haben zumeist eine hohe Dichte, sind funktionsgemischt und gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossen. Sie ermöglichen ihren Bewohnern, den Alltag weitgehend mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (Fuß, Fahrrad, ÖV) zu bewältigen und den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur wenig zu nutzen. Im Umland ist dies selten dauerhaft für alle Haushaltsmitglieder möglich, denn dort erfordert die geringere Gelegenheitsdichte häufig weite Wege, die weder zu Fuß noch mit dem Fahrrad zurückgelegt wer-

den können. Wegen fehlender Verbindungen können viele dieser Wege auch nicht mit dem ÖV zurückgelegt werden. Doch gerade dort war in der jüngeren Vergangenheit eine starke Bevölkerungszunahme zu beobachten, die Teil der Prozesse war, die als Sub- und Desurbanisierung bezeichnet werden. In der planerischen Diskussion war von „Stadtflucht“, „Auflösung“ und „Amerikanisierung“ der Stadt die Rede (vgl. Hesse 2008: 419 ff.; Jürgens 2008: 281). Als Folge dieser Prozesse wurde und wird zunehmend Fläche besiedelt und versiegelt, der hohe MIV-Aufwand² der Bewohner des städtischen Umlandes und besonders der Stadt-Umland-Wanderer stellt beispielsweise als Pendlerverkehr ein wesentliches stadregionales Problem dar (vgl. Holz-Rau, Kutter 1995: 3; Wegener, Fürst 1999: 3; Geier, Holz-Rau et al. 2001: 23 f.). Insofern besteht in der Verkehrsplanung die Hoffnung, dass eine der Suburbanisierung entgegengesetzte Entwicklung wie die Reurbanisierung Wirkungen nach sich zieht, die entstandene und entstehende Probleme umkehren, mildern oder zumindest nicht weiter verstärken (vgl. Klaassen, Bourdrez et al. 1981: 39; Jürgens 2008: 285; Holz-Rau 2009: 798; Holz-Rau, Sicks 2013:16). Neben den geschilderten Verkehrsproblemen haben die Sub- und Desurbanisierungsprozesse durch die selektiven Bevölkerungsverluste der Städte auch in anderen Bereichen Probleme hervorgerufen; wie sinkende Steuereinnahmen, über- oder unterausgelastete Infrastruktureinrichtungen und soziale Entmischung (vgl. Dangschat 2010: 190). So wird eine Reurbanisierung in der Fachliteratur als erstrebenswertes stadtpolitisches Ziel gesehen, die räumliche Bevölkerungsentwicklung soll entsprechend beeinflusst werden (vgl. z. B. Shaw, Porter 2009; Jessen, Mayer 2010: 27, Altröck 2012: 180; FHH 2014: 14ff.). Inwieweit die derzeit diskutierte Reurbanisierung hinsichtlich der verkehrlichen Probleme dieser Hoffnung entspricht, hängt von verschiedenen Faktoren ab.

Zunächst ist unklar, in welchem Maß Bevölkerungsverschiebungen tatsächlich aus dem *verkehrsaufwendigen* Umland in die *verkehrssparsame* Stadt stattfinden. Dann bestehen Zweifel im Hinblick auf die Frage, inwieweit die verbesserte ÖPNV-Anbindung oder nahe zum Wohnort gelegene Angebote am städtischen Wohnstandort tatsächlich genutzt werden. Bei signifikanten Unterschieden im Verkehrshandeln und im Zuschnitt alltäglicher Aktionsräume von Stadt- und Umland-Bewohnern ist nicht eindeutig geklärt, inwieweit die Unterschiede im Verkehrshandeln von den verschiedenen raumstrukturellen Rahmenbedingungen in Stadt und Umland verursacht werden und somit als unmittelbare Folge von Reurbanisierung gewertet werden können. Die Stärke des Einflusses der Raum-

2 MIV-Aufwand: Mit dem motorisierten Individualverkehr erzeugte Personenkilometer.

struktur auf das Verkehrshandeln wird immer wieder in Frage gestellt und derzeit unter dem Schlagwort „Selbstselektion“³ diskutiert. Das bedeutet, nur wenn Reurbanisierung eine Bevölkerungskonzentration zugunsten verkehrssparsamer Räume ist *und* zusätzlich die Eigenschaften dieser Räume zu einem verträglichen Verkehrshandeln der Träger der Prozesse beitragen, lässt sich die hohe strategische Bedeutung, die der Reurbanisierung im Bereich des Ressourcen- und Klimaschutzes aktuell beigemessen wird, als These unverändert aufrechterhalten.

Aus dieser Rolle von Reurbanisierung in der Diskussion um stadtplanerische oder auch verkehrsplanerische Ziele ergibt sich das Anliegen dieser Arbeit. Die mehrheitlich positive Bewertung von möglichen Wirkungen der Reurbanisierung soll anhand empirischer Ergebnisse geprüft werden, um Schlussfolgerungen für die planerische Gestaltung von Reurbanisierung ziehen zu können. Die Arbeit beschränkt sich auf die Untersuchung der Wirkungen auf den Verkehr, also auf einen wichtigen Bereich neben sozialen oder ökonomischen Effekten. Dabei steht die Hoffnung auf eine Verminderung des MIV-Aufwands im Vordergrund. Das heißt, die Arbeit ist im Hinblick auf die Bewertung der Wirkungen auf den Verkehr normativ. Als Orientierung für die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen dienen die gängigen verkehrsplanerischen Ziele (vgl. FGSV 1995). Die Frage ist also, ob Reurbanisierung dazu beiträgt,

- dass Wege überflüssig oder kürzer werden (Verkehrsvermeidung),
- dass möglichst verträgliche Verkehrsmittel gewählt werden (Verkehrsverlagerung),
- dass die Handelnden im Hinblick auf die Ausübung von Aktivitäten nicht eingeschränkt werden.

Für die Verfolgung dieses Forschungsziels ist es zunächst erforderlich, die allgemein als Reurbanisierung bezeichneten Prozesse zeitlich und soziodemographisch differenziert und aus einem verkehrswissenschaftlichen Blickwinkel zu betrachten, um ihre quantitative Bedeutung im Zeitverlauf einschätzen, ihre Träger identifizieren und mögliche Wirkungen präzisieren zu können. Anders als beispielsweise bei einer soziologischen oder sozio-ökonomischen Betrachtungsweise sind dabei in der Analyse bevölkerungsstruktureller Veränderungsprozesse die verkehrsrelevanten Eigenschaften der Räume von besonderer Bedeutung, in denen die Veränderungsprozesse stattfinden.

3 Erläuterung im Folgenden und 2.3.1.3.

Daraus ergibt sich die erste forschungsleitende Frage:

1. Inwieweit führt Reurbanisierung zu einer neuen langfristigen Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen und wer sind die Träger der Prozesse?

Eine deskriptive Analyse der bevölkerungsstrukturellen Veränderungsprozesse allein ist jedoch nicht ausreichend um zu klären, welches Wirkungspotenzial von einer Reurbanisierung im Hinblick auf verkehrssparsames Handeln zu erwarten ist. Das gilt insbesondere dann, wenn Entwicklungen planerisch begleitet, gelenkt oder auch nur prognostiziert werden sollen. Ein tieferes Verständnis von Ursachen und Wechselwirkungen ist auch deshalb unerlässlich, um den Einfluss des Wohnortes auf das Verkehrshandeln unter Berücksichtigung einer Selbstselektion (s. u.) beurteilen zu können. Die Voraussetzung solch einer vertieften Untersuchung ist jedoch auch eine Systematisierung und Definition der als Reurbanisierung bezeichneten Prozesse, die im Rahmen einer deskriptiven Analyse zur Forschungsfrage 1 geleistet werden kann.

Wenn die Erreichbarkeit eines Wohnortes eine wichtige Ursache für die Wohnstandortentscheidung der Träger der Reurbanisierung sein sollte, besteht nicht nur die Möglichkeit, dass Reurbanisierung verkehrliche Wirkungen hat, sondern dass Faktoren, die das kurzfristige Verkehrshandeln beeinflussen, auch eine wichtige Rolle im Ursachenkomplex von Reurbanisierung spielen. Es ist von einer Wechselwirkung zwischen Wohnstandortwahl und Verkehrshandeln auszugehen. An diese Überlegung knüpft das in der Verkehrswissenschaft diskutierte Phänomen einer Selbstselektion an, die dem skizzierten Themenfeld „Einfluss der Raumstruktur auf das Verkehrshandeln“ zuzuordnen ist und zu dem in Bezug auf das Phänomen Reurbanisierung vor Kurzem die Dissertation von BRUNS (2013) erschienen ist. Nach der Selbstselektionshypothese wählen Personen ihren Wohnort passend zu einer Mobilitätsorientierung, die auch das Verkehrshandeln stark beeinflusst. Es wird also davon ausgegangen, dass die Mobilitätsorientierung maßgeblich die Wohnstandortwahl bestimmt. Folglich wäre das Verkehrshandeln dieser Personen weniger von den raumstrukturellen Eigenschaften der Wohnstandorte beeinflusst, vielmehr wäre die Mobilitätsorientierung der handelnden Personen der entscheidende Einflussfaktor (vgl. 2.3.1.3). Hätte der Effekt der Selbstselektion eine große Bedeutung, wäre der Einfluss der Verkehrs- und Stadtplanung auf das Verkehrshandeln eher klein (vgl. Kitamura, Mokhtarian et al. 1997:156). Falls verkehrliche Faktoren die bereits angedeutete Relevanz als Triebkraft der Reurbanisierung hätten, wäre es für die Erklärung

(und Prognose) von Reurbanisierung wichtig zu wissen, inwieweit nur ein endlicher *Pool* an Personen mit entsprechender Mobilitätsorientierung als Träger der Prozesse zur Verfügung steht. Außerdem wäre es von Interesse, wie die Mobilitätsorientierung entsteht und unter welchen Bedingungen sie veränderlich ist.

Aus diesen Überlegungen heraus ergeben sich zwei weitere, ineinandergreifende Forschungsfragen:

2. Welche Bedeutung hat der Stadt-Wohnort für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln der Träger der Reurbanisierung?
3. Welche Bedeutung haben mobilitätsbezogene Faktoren als Ursache oder Hemmnis von Reurbanisierung und welche Rolle spielen Mechanismen der Selbstselektion dabei?

Die Diskussion um den Einfluss der raumstrukturellen Rahmenbedingungen des Wohnortes auf das Verkehrshandeln wird primär in der Verkehrswissenschaft geführt. Die Diskussion um die Ursachen von Reurbanisierung ist in der Stadtsoziologie oder Geographie zu verorten, obwohl der Faktor Erreichbarkeit eine zentrale Rolle in den Thesen zur Erklärung von Reurbanisierung spielt. Für das skizzierte Thema dieser Arbeit sind also die Diskussionen verschiedener wissenschaftlicher Disziplinen relevant. Das Anliegen dieser Arbeit ist es, an der Schnittstelle der Disziplinen die Verzahnung der verschiedenen ineinandergreifenden Mechanismen zu untersuchen. Es werden bestehende Theorien auf den Fall von Reurbanisierung angewendet, Erkenntnisse hinterfragt, verfeinert und mit Blick auf Ursachen und innere Zusammenhänge ergänzt. Dabei wird vorrangig aus verkehrs- bzw. ingenieurwissenschaftlicher Perspektive argumentiert; die Ergebnisse sollen dafür geeignet sein, Schlussfolgerungen für die Planungspraxis zu ziehen. Neben dieser Verwertungsmöglichkeit der Ergebnisse kann das generierte Wissen um (Wechsel)-Wirkungen und Einflussfaktoren der untersuchten Prozesse für Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen Verwendung finden (wie z. B. bei Geier, Holz-Rau et al. 2001: 24), auch weil grundsätzliche Probleme berührt werden, die über die unmittelbare Bedeutung für die Untersuchung von Reurbanisierung hinausgehen. Im Hinblick auf die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Arbeit in mehreren Richtungen eingegrenzt ist:

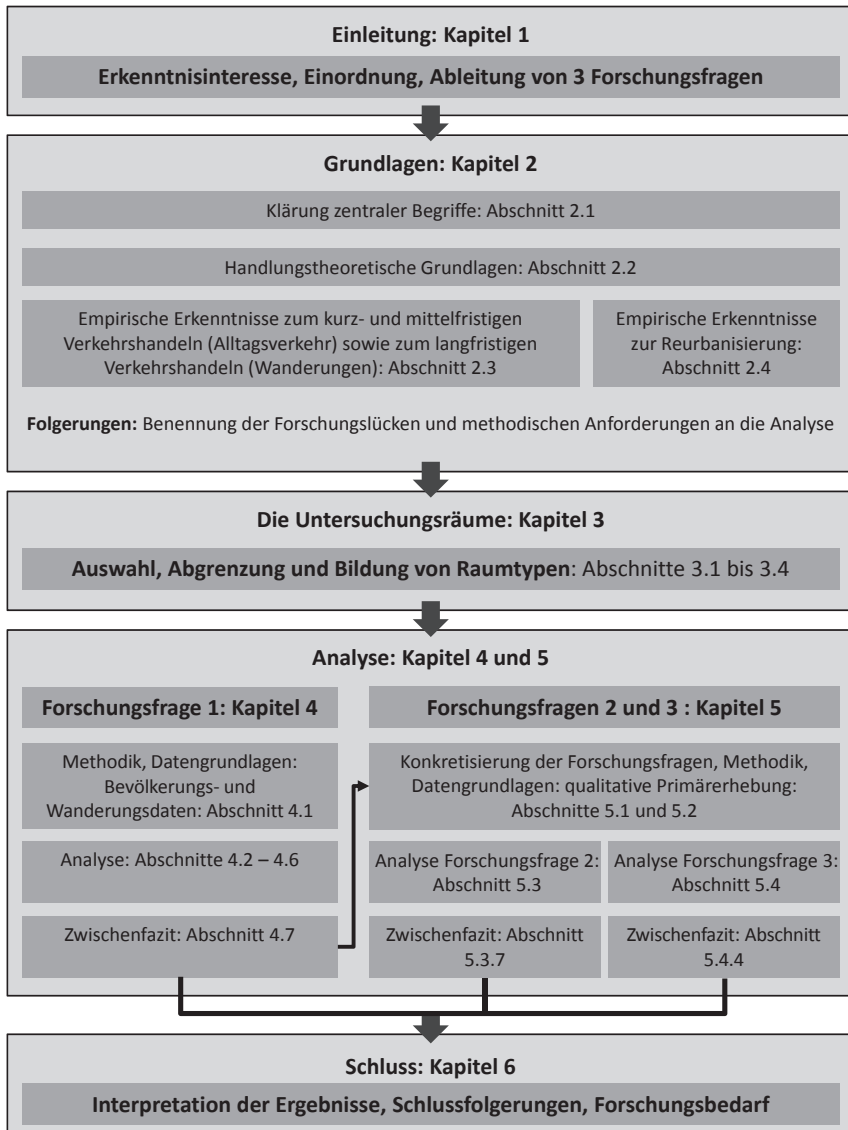
- Sie beschränkt sich auf empirische Analysen des individuellen Verkehrshandelns. In weiteren Schritten könnten Daten zur Modellierung des

Handelns generiert werden, so dass eine Simulation und präzisere Quantifizierung unter Berücksichtigung verschiedenster Effekte und dem Zusammenspiel von Makro- und Mikroebene möglich wird. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit.

- Aufgrund des Arbeitsumfangs, den die Aufbereitung der Daten erfordert (siehe Kapitel 3 – 5), muss ein fallstudienbasiertes Vorgehen gewählt werden. Die Fallstudien beschränken sich auf monozentrische deutsche Großstadtreionen. Es wäre vermessen, mithilfe der gebotenen Anzahl der Fälle ein Bild der internationalen Entwicklungen repräsentieren zu wollen. Es ist bekannt, dass sich die als Reurbanisierung bezeichneten Prozesse in verschiedenen Ländern u. a. wegen unterschiedlicher Ausgangsbedingungen deutlich unterscheiden (Jessen, Mayer 2010: 30, 39) und zeitlich versetzt stattfinden (Dangschat 2010: 190). Auch in Deutschland können die untersuchten Fallbeispiele nicht für alle Stadtreionen stehen (vgl. 3.1). Die quantitativen Analysen beschränken sich auf zwei Fallbeispiele für derzeit wachsende, monozentrische Großstadtreionen.
- Reurbanisierung wird in der vorliegenden Arbeit als Bedeutungsgewinn der Stadt für das Wohnen im Zeitverlauf untersucht, die Perspektive des Bedeutungsgewinns der Stadt als Arbeitsort wird ausgeklammert. Ebenso wird auf die Schnittstelle zwischen Reurbanisierung und Gentrifizierung nicht eingegangen (vgl. 2.4.1).

Abbildung 1 gibt einen Überblick über den Aufbau der Arbeit. Im ersten Schritt werden die für die Analyse der drei Forschungsfragen relevanten Begriffe, Theorien und empirischen Erkenntnisse aufgearbeitet. Diese Aufbereitung ermöglicht es, die Forschungslücken genauer zu fassen. In Abschnitt 2.5 werden aus diesen Erkenntnissen zum Forschungsstand Konsequenzen für die Ausgestaltung und das methodische Vorgehen der Analyse gezogen. Eine dieser Folgerungen ist die Auswahl, Abgrenzung und Untergliederung der beiden Untersuchungsregionen, die in Kapitel 3 vorgenommen wird. In den darauffolgenden Kapiteln erfolgen die Analysen zu den drei Forschungsfragen. Dabei wird aufgrund der sich unterscheidenden Datengrundlage und Analysemethodik die erste Forschungsfrage in einem separaten Kapitel behandelt. Zu jeder Forschungsfrage gibt es ein ausführliches Zwischenfazit (4.7, 5.3.7, 5.4.4), bevor abschließend übergreifende Schlussfolgerungen gezogen werden (Kapitel 6).

Abbildung 1: Aufbau der Arbeit



Eigene Darstellung.

2 Grundlagen

In diesem Kapitel geht es darum, die Zusammenhänge zwischen Verkehr, Verkehrshandeln und Raumstruktur sowie zwischen Wanderungen und Reurbanisierung anhand des aktuellen Forschungsstands von verschiedenen Seiten zu beleuchten. Diese Zusammenhänge bilden den Kern der vorliegenden Arbeit. Die Forschungsfragen leiten sich daraus ab und die Konzeption der Analysen baut darauf auf.

Es gilt, einen Überblick über die Grundzüge der theoretischen Ansätze zu geben, der dazu dient, empirische Befunde einzuordnen und einzuschätzen. Dabei wird weitgehend darauf verzichtet, ihre Entstehungsgeschichte oder die zeitliche Reihenfolge von Erkenntnisgewinnen zu betrachten, auch wenn manche Aspekte deutlicher hervortreten, wenn man einen Blick auf ihre Entwicklung wirft. Ziel ist es vielmehr, aus den theoretischen Ansätzen verschiedener Disziplinen die für das vorliegende Thema relevanten Erkenntnisse zu ziehen. Daher greift die Arbeit bei der Darstellung der theoretischen Ansätze häufig auf Sekundärliteratur zurück und prüft bzw. verifiziert diese eher punktuell und gezielt anhand häufig zitierter Grundlagenarbeiten. Wegen der Fülle an empirischen Studien zu Einzelthemen wird, dort wo es möglich ist, ebenfalls auf bestehende systematische Aufbereitungen des Forschungsstands zurückgegriffen.

Die teilweise unscharfe Verwendung von Begriffen in der Literatur macht es notwendig, zuvor das dieser Arbeit zugrundeliegende Begriffsverständnis darzulegen.

2.1 Einordnung zentraler Begriffe

Der Zugang zur Frage nach dem raumstrukturellen Einfluss auf das Verkehrshandeln orientiert sich hier an sozialökonomischen und aktionsräumlichen Erklärungsansätzen und greift auch auf psychologische Erkenntnisse zurück (vgl. 2.2). Diese Ansätze stellen das handelnde Individuum ins Zentrum ihrer Analysen. Dabei gibt es zwar viele theoretische und empirische Arbeiten zum Thema *Handeln*, denn dies ist ein zentraler Forschungsgegenstand der Soziologie und Psychologie (vgl. Lerch, Rausch 2001; Bonß, Dimbath et al. 2013), jedoch wird je nach Disziplin und Theorie der Begriff *Handlung* unterschiedlich definiert. Die einzelnen fachspezifischen Diskussionspfade sind für die vorliegende

disziplinübergreifende Arbeit nicht relevant. Wie auch in anderen verkehrswissenschaftlichen Arbeiten (z. B. Scheiner 2000: 75 ff.) wird im Folgenden der „kleinste gemeinsame Nenner“ soziologischer Handlungsdefinition verwendet:

„Allen soziologischen Theorien gemein ist die Annahme, dass individuelles Handeln weder instinkthaft oder völlig determiniert, noch rein zufällig ist. Handeln wird [...] als intentional im Sinne eines absichtsvollen Handelns verstanden, was sowohl ein bewusst rationales, als auch ein gewohnheitsmäßiges Handeln sein kann. [...] Handeln wird durch Entscheidungsfähigkeiten und Entscheidungsmöglichkeiten der Handelnden bestimmt und im Hinblick auf seine sozialen Effekte betrachtet.“
(Bonß, Dimbath et al. 2013: 7)

In Abgrenzung zum von außen beschreibbaren **Verhalten**, das auch einen eher mechanischen, auf Reize reagierenden Charakter haben kann, besitzt eine **Handlung** einen Sinn, der „eng an Begriffe wie Grund, Intention, Motiv, Absicht geknüpft [ist]“ (Scheiner 2000: 76; vgl. auch Lumer 1999: 535). Der Handelnde kann diesen Sinn selbstdeutend mitteilen, so dass es dem Forscher möglich ist, die Handlung deutend zu verstehen und einen allgemein geltenden Sinnzusammenhang zu formulieren (vgl. Miebach 2010: 20). In der Soziologie wird eine Handlung somit als Spezialfall des Verhaltens gesehen (Weber 1972 zitiert nach Miebach 2010: 20), in der Psychologie ist die Vielfalt verwendeter Abgrenzungen größer (vgl. Lerch, Rausch 2001: 22). In verkehrswissenschaftlichen Arbeiten psychologischer Ausrichtung wird eher von einem **Verkehrsverhalten** gesprochen (z. B. Flade, Bamberg 2001; Bamberg, Davidov et al. 2008; Hunecke 2015), in soziologisch geprägten Arbeiten eher von einem **Verkehrshandeln** (z. B. Scheiner 2000). Für die Verwendung der Begriffe Verkehrshandeln und Verkehrsverhalten lassen sich jeweils Argumente finden, die auch mit der Betrachtungsweise des Forschungsgegenstands zu tun haben. Für den in dieser Arbeit verfolgten methodischen Ansatz (vgl. 2.5) trifft die Bezeichnung **Verkehrshandeln** den Forschungsgegenstand besser, weil unterstellt wird, dass die Personen Gründe und Absichten für ihr Verkehrshandeln haben und mitteilen können.

Anstelle von **Handlung** sind auch die Bezeichnungen **Entscheidung** oder auch (*Aus-*) **Wahl** (*engl.: choice*) üblich, die stärker auf die Handlungsalternativen oder das Handlungsergebnis gerichtet sind als auf den Prozess des Handelns. So heißt es im Allgemeinen **Verkehrsmittelwahl**, **Wohnstandortwahl**, aber auch **Wohnstandortentscheidung**. Diese Bezeichnungen werden in dieser Arbeit syno-

nym und entsprechend ihrer in der Literatur gängigen Nutzung verwendet, denn alle beschreiben eine Handlung, der ein Handlungsergebnis folgt. Wichtig ist ferner, dass nicht nur Individuen handeln können, sondern auch Gruppen von Menschen, d. h. unter anderem, dass auch Haushalte als handelnde Akteure aufgefasst werden können (vgl. Büschges, Abraham et al. 1998: 126; Brühl 2010: 49; Schimank 2010: 45). Diese Feststellung ist insbesondere bei der Untersuchung von Wohnstandortentscheidungen relevant, weil diese auch von Haushalten mit mehr als einem Haushaltsmitglied getroffen werden (vgl. Weichhart 1987: 115).

Nach soziologischer Auffassung können gesellschaftliche Phänomene auf individuelle Handlungen zurückgeführt werden (vgl. Miebach 2010: 29). In diesem Sinne wird der aggregiert zu beobachtende Personenverkehr als das Ergebnis unzähliger individueller Handlungen bzw. Einzelentscheidungen aufgefasst. Das wiederum macht die Betrachtung von Einzelentscheidungen für die Verkehrswissenschaft so interessant, denn der Handelnde kann zwischen verschiedenen Handlungsalternativen wählen. Je nachdem wie er sich entscheidet, trägt er mehr oder weniger zum allgemeinen Verkehr in der Stadt und den Verkehrsfolgen bei (vgl. Gather, Kagermeier et al. 2008: 25). Negative Folgen können dabei nach sozialer oder die Umwelt betreffender Unverträglichkeit unterschieden werden:

„Sozialunverträglich bedeutet, andere in ihrer Mobilität einzuengen und zu gefährden, umweltunverträglich bedeutet Luftverschmutzung, Lärm, Flächen- und Energieverbrauch sowie ästhetische Einbußen.“ (Flade 2013: 14)

Nach diesen Kriterien kann das Verkehrshandeln Einzelner nach seiner Verträglichkeit eingeordnet werden, die entsprechende Spanne reicht von verträglichem Verkehrshandeln zu unverträglichem Verkehrshandeln. Ein *verträgliches Verkehrshandeln* bedeutet in dieser Arbeit,⁴ dass möglichst kurze Wege zurückgelegt werden (Verkehrsvermeidung), und dass notwendige Wege möglichst nicht mit dem *motorisierten Individualverkehr* (MIV), sondern mit dem *Umweltverbund* (UVB) zurückgelegt werden (Wahl verträglicher Verkehrsmittel). Dieser

4 Die Bezeichnung *verträglich* ist primär aus den verkehrsplanerischen Zielen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung (auf verträgliche Verkehrsmittel) und verträgliche Abwicklung bekannt. Sie bezieht sich dabei eher auf die Angebotsseite, die dieser Zielsetzung entsprechende Rahmenbedingungen schaffen soll (vgl. z. B. Gather, Kagermeier et al. 2008: 64). Die Bezeichnung wird aber auch – wenn auch seltener – im Zusammenhang mit einer explizit vom Handelnden ausgehenden Sichtweise genutzt (z. B. im angeführten Zitat von FLADE (2013) und dort auch mit den messbaren Eigenschaften des verträglichen Verkehrs aus den genannten verkehrsplanerischen Zielen kombiniert (z. B. bei Flade 2013: 145).

umfasst den *öffentlichen Verkehr* (ÖV) und den *nicht-motorisierten Individualverkehr* (NMV), der wiederum das Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen bezeichnet. Innerhalb des Umweltverbunds ist der NMV verträglicher als der ÖV. Verträgliches Verkehrshandeln bedeutet nicht, die Ausübung notwendiger Aktivitäten einzuschränken. Im Ergebnis ist das verträgliche Verkehrshandeln einer Person besonders daran zu erkennen, dass unter Berücksichtigung individueller Rahmenbedingungen wenig Personenkilometer mit dem MIV erzeugt werden.

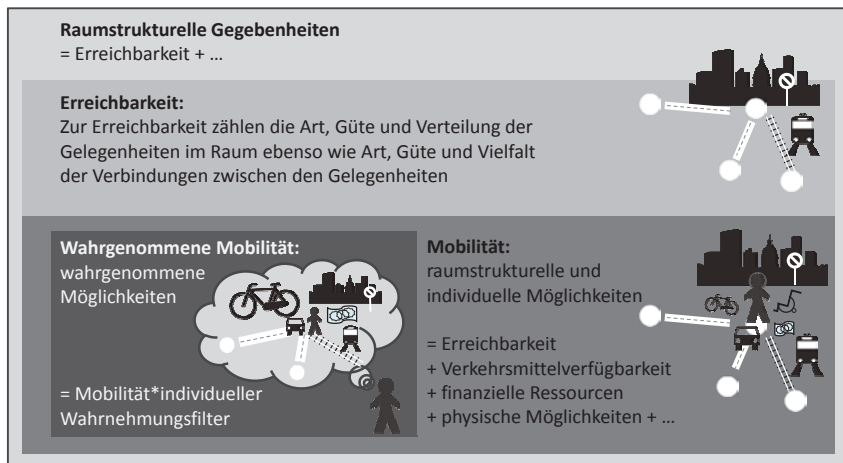
Als *Aktivität* werden alle Tätigkeiten von Personen bezeichnet, „die sie ausüben wollen oder müssen. Solche Aktivitäten sind: Schlafen, Essen, Sich-Vergnügen, Arbeiten, Sport treiben, Sich-Bilden usw.“ (Bamberg 2001: 120). Bei der Reduktion von Verkehr soll es lediglich um die Vermeidung von Unverträglichkeiten bei der Raumüberwindung, nicht aber um den Verzicht auf Aktivitäten gehen. Um diesen Unterschied deutlich zu machen, ist in der Verkehrswissenschaft die begriffliche Trennung von Mobilität und Verkehr üblich: Mobilität ist zu gewährleisten, unverträglicher Verkehr zu reduzieren.

Unter *Mobilität* wird die „antizipierte, potenzielle Ortsveränderung (Beweglichkeit) von Personen“ (Ahrend, Daubitz et al. 2013: 2) verstanden, sie bezeichnet den „individuellen Möglichkeitsraum“, der neben äußeren Gegebenheiten des Verkehrshandelns auch die individuellen Grenzen und Möglichkeiten umfasst (vgl. Holz-Rau 2009: 797). Die individuellen Grenzen und Möglichkeiten können physischer oder ökonomischer Natur sein, sich aber auch aus der subjektiven Wahrnehmung und Bewertung der Wahlmöglichkeiten sowie Nutzungskompetenzen ergeben. So kann es sein, dass sich die erreichbaren Zielorte zweier Personen derselben Wohnung unterscheiden, weil die eine einen Führerschein besitzt und einen Pkw zur Verfügung hat, die andere Person nicht. Deshalb kann Letztere – bei gleichem verfügbarem Zeitbudget – bestimmte Ziele nicht erreichen. Diese Einschränkung der Wahlmöglichkeit im Alltagsverkehr kann selbst gewählt sein, z. B. durch bewussten Verzicht auf einen Pkw, sie kann aber auch außerhalb des Gestaltungsspielraums der Einzelperson liegen z. B. bei physischen oder ökonomischen Einschränkungen.

Um den Begriff Mobilität für den Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit fassen zu können, ist es notwendig zu präzisieren, welche Rolle die subjektive Wahrnehmung der räumlichen Rahmenbedingungen und individuellen Möglichkeiten spielt. In der vorliegenden Arbeit wird davon ausgegangen, dass die handelnde Person grundsätzlich die Möglichkeit hat, sich über gängige Fortbewegungsarten und verschiedene Orte bzw. *Gelegenheiten* (s. u.), die zur Ausübung der beabsichtigten Aktivität geeignet sind, zu informieren. Außerdem hat sie die Möglichkeit,

im Rahmen ihrer physischen und ökonomischen Grenzen Nutzungskompetenz für diese Gegebenheiten zu entwickeln. Das bedeutet, alle objektiv gegebenen individuellen Möglichkeiten gehören zur Mobilität. Ein Teil dieser Mobilität wird in der vorliegenden Arbeit als **wahrgenommene Mobilität** genannt. Sie bezeichnet die zu einem konkreten Zeitpunkt subjektiv gefilterten individuellen Möglichkeiten. Diese Unterscheidung ist in der vorliegenden Untersuchung notwendig, weil es möglich ist, dass Entscheidungen auf Grundlage einer wahrgenommenen Mobilität getroffen werden, die deutlich von der (objektiven) Mobilität der handelnden Person abweichen. In Abbildung 2 wird das Verhältnis der Begriffe zueinander und ihre gegenseitige Abgrenzung dargestellt.

Abbildung 2: Abgrenzung der Begriffe Mobilität, wahrgenommene Mobilität, Erreichbarkeit und Raumstruktur in der vorliegenden Arbeit



Eigene Darstellung.

Die **Raumstruktur** umfasst im Verständnis dieser Arbeit neben baulichen Gegebenheiten insbesondere auch das Verkehrssystem und die Gelegenheiten in einem Raum. In der Literatur werden zur Raumstruktur auch weitere Eigenschaften gezählt, zum Beispiel lokale soziale Normen wie eine Fahrradkultur (z. B. bei Næss 2006: 81), teilweise wird die Bezeichnung **Siedlungsstruktur** synonym verwendet. Eine **Gelegenheit** bezeichnet eine Einrichtung oder einen Ort, in der oder an dem eine oder mehrere Aktivitäten ausgeübt werden können (vgl. Bamberg 2001: 120), gebräuchlich ist auch die Bezeichnung **Aktivitätenort**. Hierzu zählen beispielsweise Unternehmen, in denen gearbeitet wird oder

Läden, in denen gearbeitet oder eingekauft wird, aber auch Wohnungen, in denen Personen besucht werden können. Dabei gibt es

„keine eindeutige Zuordnung von Aktivitäten und Gelegenheiten in dem Sinn, dass eine Aktivität nur in einer Gelegenheit ausgeübt werden kann. Eine Aktivität lässt sich in mehreren Gelegenheiten ausüben. [...] In einer Gelegenheit können [jedoch] mehrere Aktivitäten ausgeübt werden, z. B. in einem Einkaufszentrum oder in der Wohnung.“
(Bamberg 2001: 121)

Der raumstrukturelle Rahmen der Mobilität wird auch **Erreichbarkeit** (engl.: **accessibility**) genannt. Die Erreichbarkeit ist eine Raumeigenschaft und wird anhand der Merkmale Anzahl, Art, Qualität und Verteilung von Gelegenheiten sowie den Möglichkeiten, diese Gelegenheiten zu erreichen, gemessen (vgl. Geurs, van Wee 2004: 128 f.). Die Erreichbarkeit eines Raumes wird also nicht nur von der Qualität des Verkehrssystems bestimmt, sondern ebenfalls von den Eigenschaften erreichbarer Gelegenheiten und ihrer Struktur. Zur Beschreibung der Qualität des Verkehrssystems dienen differenzierte Kenngrößen wie Reisezeit oder -distanz, Reisekosten oder Bequemlichkeit, die auch als **Raumwiderstand** oder **Verbindungsqualität** zusammengefasst werden.⁵ Nach dieser Definition umfasst die Erreichbarkeit eines Raumes einen großen Teil der für das Verkehrshandeln relevanten Eigenschaften der Raumstruktur.

Verkehr ist im Gegensatz zur Mobilität die tatsächliche Ortsveränderung. Er wird vor allem mit folgenden Kenngrößen beschrieben:

- Verkehrsaufwand (auch Verkehrsleistung: zurückgelegte Kilometer)
- Verkehrsaufkommen (Anzahl der Wege)
- Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel (Modal Split)
- Reisezeit
- Energieverbrauch
- CO₂-Emissionen

5 Der verkehrswissenschaftliche Begriff *Erreichbarkeit* weicht von der alltagssprachlichen Bedeutung „*Erreichbar-Sein*, zu jemandem/etwas hinkommen, gelangen“ (Duden.de 2014) ab. Während die Erreichbarkeit im Alltag eher in Bezug auf ein konkretes Wegeziel verwendet wird und somit eher die Verbindungsqualität beschreibt, bezeichnet die wissenschaftliche Verwendung des Begriffs eine allgemeine raumstrukturelle Eigenschaft im Sinne der Summe der Verbindungsqualitäten zu allen potenziellen Wegezielen.

Dabei wird jeweils bezogen auf eine Untersuchungseinheit (z. B. Person, Haushalt, Einwohner einer Gemeinde) innerhalb einer Zeiteinheit (Tage, Wochen) und häufig auch nach Wegezweck differenziert. Die zentrale Kenngröße, die die Verträglichkeit des Verkehrshandelns einer Person charakterisiert, ist der Verkehrsaufwand, differenziert nach Verkehrsmittel. Der Energieverbrauch bzw. die CO₂-Emission steht in engem Zusammenhang mit dem Verkehrsaufwand. Zur Orientierung seien zu diesen Kenngrößen hier einige Zahlen genannt (Tabelle 1).

Tabelle 1: Kenngrößen des Verkehrshandelns

Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) 2008				
	Mittelwert	Kernstadt	Verdichtete Kreise	Ländliche Kreise
Mittlere Wegelänge (km)	11,5	10,6*	11,8*	12,4*
Mittlere Wegelänge (km) als...				
... MIV-Fahrer	14,7	14,4	14,4	15,3
.... Fahrradfahrer	3,2	Ohne Auswertung der Primärdaten nicht verfügbar		
.... Fußgänger	1,4			
Tagesstrecke je Person (km)	39	36	40	42
Mittlere Wegelänge (km)...				
... zum Arbeitsplatz	15,2**	Ohne Auswertung der Primärdaten nicht verfügbar		
... zur Ausbildung	6,6**			
... zum Einkauf	5,2**			
... zu Freizeitaktivitäten	14,0**			
Wege pro Person und Tag (Anzahl Wege)	3,4	3,4	3,4	3,4
Unterwegszeit pro Person und Tag (min)	79	84	77	75
CO ₂ -Emission pro Person und Tag (kg)	4,5	4,0	4,6	4,9
<i>*eigene Berechnung nach Angaben MID 2008; ** MID 2002</i>				

Quelle: Matthes, Gertz 2014: 13, bearbeitet. Zusammenstellung nach BMVBS 2010: MID 2008: 28, 42, 89, 90, 157, 161, BMVBS 2004: MID 2002: 93.

Den Kennzahlen ist zu entnehmen, dass Strecken, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, deutlich kürzer sind als die mit dem MIV zurückgelegten Strecken. Die mittleren Wegelängen des nicht-motorisierten Verkehrs deuten an, ab welcher Wegelänge damit zu rechnen ist, dass ein Weg motorisiert zurückgelegt wird. Die mittlere Wegelänge nach verschiedenen Wegezwecken zeigt, dass für Arbeits- und Freizeitwege deutlich längere Strecken zurückgelegt werden als für Einkaufs- oder Ausbildungswege. Zwischen Raumtypen sind Unterschiede der mittleren Wegelängen, Tagesstrecken, CO₂-Emissionen und Unterwegszeiten erkennbar, wobei einzig die Unterwegszeit in Räumen mit städtischem Charakter größer ist als in anderen Räumen. Trotz dieser Unterschiede ist die durchschnittliche Anzahl von Wegen in allen Raumtypen gleich. Insgesamt ist die Entwicklungstendenz des Verkehrsaufwands und der Pkw-Anzahl je Haushalt und je Einwohner in Deutschland zunehmend (BMVBS 2010: 57, 87).

Zwischen der Mobilität einer Person und ihrem tatsächlich erzeugten Verkehr steht eine Reihe von Handlungen bzw. Entscheidungen. Im Alltagsverkehr sind dies zum Beispiel die Wahl der Routen, der Verkehrsmittel und in gewissem Rahmen auch die Wahl der Ziele der Wege. Dieses Handeln wird hier als **Verkehrshandeln** bezeichnet (vgl. Ahrend, Daubitz et al. 2013: 4). Dem Verkehrshandeln vorgelagert sind mittel- oder langfristige Entscheidungen hinsichtlich einer individuellen Anpassung der Mobilität, beispielsweise der Erwerb eines Pkw, die Anmeldung bei einem Carsharing-Anbieter, der Erwerb einer ÖV-Zeitkarte oder auch eine Verlagerung des Wohnortes oder Arbeitsplatzes. Bei diesen Entscheidungen werden zukünftige Ortsveränderungen antizipiert, die Mobilität wird für die individuell notwendigen Zwecke konfiguriert. Lang- und mittelfristige Entscheidungen sowie das Verkehrshandeln im Alltag (kurzfristige Entscheidungen) sind Teile einer Entscheidungskette, deren Einzelentscheidungen mehr oder weniger hierarchisch geordnet und untereinander rückgekoppelt sind (vgl. McFadden, Domencich 1975: 43). Welche Entscheidung welcher Fristigkeit zugeordnet werden muss, ist hierbei nicht immer klar, denn die Zuordnung wird in der Literatur unterschiedlich vorgenommen. In der vorliegenden Arbeit werden insbesondere bei der Zielwahl verschiedene Fristigkeiten unterschieden, denn die bindende Verpflichtung, einen speziellen Ort (wie z. B. den Arbeitsplatz) zu erreichen, betrifft nicht ausschließlich den dafür erforderlichen Weg, sondern wirkt langfristig restriktiv auf die Möglichkeit andere Gelegenheiten zu erreichen, indem eine bestimmte Zeit für die langfristig festgelegte und wiederkehrende Ortsveränderung reserviert werden muss (vgl. 2.2.5).

Streng genommen müssten nach der beschriebenen Logik die mittel- und langfristigen Entscheidungen *Mobilitätshandeln* und die kurzfristigen Entscheidungen *Verkehrshandeln* genannt werden, weil erstere den individuellen Möglichkeitsraum verändern, innerhalb dessen die unmittelbar verkehrserzeugende Entscheidung getroffen wird und letztere das ausgeführte, sichtbare Handeln betreffen. Diese Unterscheidung ist in verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen jedoch nicht üblich,⁶ vielmehr wird entweder von Mobilitäts- oder von Verkehrshandeln gesprochen und jeweils das kurz-, mittel- und langfristige Handeln gemeint. Somit ist es für die Verständlichkeit der Ausführungen geboten, sich für eine Variante zu entscheiden. Weil es in dieser Arbeit auch bei der Analyse von mittel- und langfristigen Entscheidungen letztlich immer um Wirkung auf die Ausprägung des kurzfristigen Verkehrshandelns geht, wird der Begriff Verkehrshandeln gewählt. Der Begriff Mobilität wird dennoch dort verwendet, wo es um Einflussfaktoren geht, die einen expliziten Bezug zur antizipierten, potenziellen Ortsveränderung bzw. zum Möglichkeitsraum haben (z. B. in Forschungsfrage 3). Die dieser Arbeit zugrunde liegende Auffassung über die Fristigkeit von Verkehrshandeln ist in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2 zeigt auch, dass eine Wanderung bzw. die Wohnstandortwahl in dieser Arbeit als langfristiges Verkehrshandeln aufgefasst wird. Die mitunter über Jahre nachwirkende Entscheidung für einen Wohnstandort definiert langfristig die Erreichbarkeit des Haushalts. Die Wohnstandortwahl kann als Teil der *Wanderungsentscheidung* aufgefasst werden: Mit der Wohnstandortwahl entscheidet ein Haushalt, in eine Wohnung an einem bestimmten Wohnstandort einzuziehen oder am bestehenden Wohnstandort zu bleiben. Dabei ist die Wohnstandortentscheidung vom positiven Ausgang der vorangehenden Fortzugsentscheidung abhängig, in der ein Haushalt beschließt, seine aktuelle Wohnung zu verlassen (vgl. 2.2.4). Eine *Wanderung* bezeichnet dabei im Allgemeinen einen Umzug bzw. Wohnortwechsel von einem Raum in einen anderen Raum. Die räumliche Abgrenzung dieser Quell- und Zielräume kann je nach Forschungsgegenstand variieren. So wird beispielsweise zwischen internationalen, überregionalen oder innerregionalen Wanderungen unterschieden – je nachdem, welche Grenze bei der Wanderung überschritten wird (vgl. Szëll 1972: 43 ff.). Andere Ansätze klassifizieren Wanderungen danach, welche Distanz zwischen altem und neuem Wohnort liegt (vgl. Schlömer 2009: 50 ff.). Die für die Analysen dieser

6 Dieses Verständnis von Mobilitätshandeln weicht beispielsweise auch von dem bis hierher gefolgten „Begriffskanon“ von AHREND ET AL. ab. Sie geben als Beispiel für Mobilitätshandeln die „geplante Reise zu Bekannten“ (2013: 5) an, also kein ausgeführtes Handeln, sondern eine Handlungssintention.

Arbeit vorgenommene Abgrenzung wird in Abschnitt 2.5.1 erläutert. In Zusammenhängen, die sich weniger mit der Distanz oder Lage zwischen altem und neuem Wohnort beschäftigen, sondern mit dem Wohnungswechsel an sich, ist die Bezeichnung „Umzug“ gebräuchlicher.

Tabelle 2: Fristigkeit des Verkehrshandelns

		Entscheidungshierarchie	Beispiel	Raumbezug
Mittel- und langfristiges Verkehrshandeln	Mobilitätshandeln	Langfristiger Planungshorizont: mehrere Jahre	Wanderung, Wohnstandortwahl	Entscheidung für einen Raum
		Mittelfristiger Planungshorizont: Monat, Jahr	Wahl von Gelegenheiten für bestimmte Wegezwecke (insbes. Arbeit) Erwerb motorisierter Verkehrsmittel und deren Nutzungsberechtigungen (Führerschein, Pkw-Erwerb) Erwerb von Verkehrsmitteln, Zugangsberechtigungen (ÖV-Zeitkarte, Fahrrad) Wahl von Gelegenheiten für bestimmte Wegezwecke, z. B. Ausbildung, Freizeit (Sportverein), Urlaubsziele	Entscheidung innerhalb eines gegebenen Raumes: Anpassung des Rahmens für das tägliche Verkehrshandeln (notwendige Ziele, unmittelbar zur Wahl stehende Verkehrsmittel werden festgelegt)
(alltägliches, kurzfristiges) Verkehrshandeln		Kurzfristiger Planungshorizont: Woche, Tag	Verkehrsmittelwahl Wahl von Gelegenheiten bei Wegezwecken wie Einkauf oder Ausflug	Die Entscheidung innerhalb des gegebenen Rahmens führt unmittelbar zum sichtbar ausgeprägten Verkehr.
		Auf dem Weg / unmittelbares Verkehrshandeln	Routenwahl	Das gewählte Ziel, das Verkehrsmittel und die verfügbare Zeit bestimmen die Auswahl möglicher Routen.

Eigene Darstellung.

Im Diskurs um Reurbanisierung geht es nicht nur um Wanderungen zwischen verschiedenen Räumen, sondern um spezielle Wanderungsrichtungen und auch generell um die Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Umland. Weil die Abgrenzung dieser Räume unterschiedlich sein kann, ist es erforderlich für diese Arbeit zu definieren, welche Räume zur Stadt oder zum Umland gezählt werden.

Die entsprechende Einteilung wird in Kapitel 3 erläutert, dennoch soll an dieser Stelle Grundsätzliches vorweggenommen werden.

Die vorliegende Arbeit folgt einem verkehrswissenschaftlichen Verständnis von Raumstrukturen, das sich besonders an der Arbeit von HOLZ-RAU und KUTTER (1995) und deren Ansatz zur Unterscheidung verkehrssparsamer und verkehrsaufwendiger Strukturen orientiert (vgl. Holz-Rau, Kutter 1995: 67 ff.). In Kapitel 1 wurde formuliert, dass Reurbanisierung nur dann das Potenzial birgt, verträgliches Verkehrshandeln zu verbreiten, wenn sie einen Konzentrationsprozess der Bevölkerung zugunsten verkehrssparsamer Räume ist. Zur Identifizierung verkehrssparsamer bzw. verkehrsaufwendiger Raumstrukturen leiten HOLZ-RAU und KUTTER die relevanten raumstrukturellen Eigenschaften aus dem Verkehrshandeln der Bewohner unterschiedlicher Strukturen her (ebd.). Aus den Ergebnissen dieser (und anderer) vergleichender Analysen kann auf raumstrukturelle Eigenschaften geschlossen werden, die ein verträgliches Verkehrshandeln ermöglichen oder behindern. Wesentliche Eigenschaften verkehrssparsamer Räume wie Dichte, Funktionsmischung und ÖV-Erreichbarkeit ähneln den Eigenschaften städtischer Strukturen wie sie in Abgrenzung zu Eigenschaften des Umlands oder ländlichen Raumes beispielsweise in der Geographie, Stadtsoziologie oder Stadtökonomie beschrieben werden (z. B. von Häußermann, Läßle et al. 2008: 39 f.). Dort kommen jedoch auch städtische Eigenschaften vor, die bei der Identifikation verkehrssparsamer Räume bisher keine Rolle spielen, wie beispielsweise Urbanität als „städtische Lebensweise“ (Siebel 2000: 264). Für die Stadtökonomie kann die administrative Zugehörigkeit für eine Abgrenzung von Stadt und Umland relevant sein, in anderen Fällen spielen beispielsweise historische Kriterien eine Rolle. Insofern ist an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass *Stadt* und *Umland* in dieser Arbeit verkehrswissenschaftlich nach den Eigenschaften verkehrssparsamer bzw. verkehrsaufwendiger Räume definierte Raumstrukturen sind. Die Bezeichnungen *städtisch* und *verkehrsspar-sam* werden somit synonym verwendet. Eine Wanderung in einen verkehrsspar-sameren Raumtyp ist damit eine *Umland-Stadt-Wanderung*, eine Wanderung in einen verkehrsaufwendigeren Raumtyp eine *Stadt-Umland-Wanderung*.

2.2 Theoretische Grundlagen

Im Abschnitt 2.1 wurde verdeutlicht, dass eine Reihe von Entscheidungen verschiedener Fristigkeit zur Ausprägung des individuell erzeugten Verkehrs führen. Handlungstheoretische Erklärungsmodelle versuchen Antworten auf die Frage zu finden, warum sich eine Person in einer bestimmten Situation für eine

bestimmte Handlungsalternative entscheidet und in der Konsequenz (und Summe) mehr oder weniger unverträglichen Verkehr erzeugt.

In der Handlungstheorie wird zwischen einer Makro- und einer Mikroebene unterschieden. Zur Makroebene gehören übergeordnete Entwicklungstrends oder Faktoren wie Wohnungs-, Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot, also Gegebenheiten, die vom Einzelnen allein nicht unmittelbar beeinflusst werden können, aber den Rahmen der Handlung bestimmen. Auf der Mikroebene geht es um das individuelle Handeln. Die Summe der individuellen Handlungen aller beeinflusst wiederum die auf der Makroebene zu beobachtende Entwicklung (wie beispielsweise die Entwicklung des Wohnungsangebots), die wiederum zum Handlungsrahmen des Einzelnen gehört. In diesem Sinne beeinflussen sich das Handeln und die rahmengebenden Strukturen des Handelns gegenseitig (vgl. Giddens 1988 nach Werlen 2012: 159 ff.; Miebach 2010: 35 f; Schimank 2010: 16 ff.).

Verschiedene Forschungsdisziplinen nutzen verschiedene handlungstheoretische Modelle. Auch innerhalb einer Disziplin gibt es eine Vielfalt an Modellen. Bereits die Diskussion über handlungstheoretische Erklärungsmodelle einer Disziplin ist sehr komplex und aufwendig. Insofern wird hier keinesfalls der Anspruch erhoben, einen vollständigen Überblick zu geben. Ebenso wenig wird das Ziel verfolgt, eine eigene Systematisierung der Modelle vorzunehmen oder eine ausgewählte Theorie ausführlich vorzustellen, um sie später empirisch zu überprüfen. Die nachfolgende Diskussion handlungstheoretischer Modellansätze ist pragmatisch auf die konkrete Verwendung bei der Beantwortung der formulierten Forschungsfragen zugeschnitten. Die Diskussion hat erstens den Zweck, den begrifflichen Rahmen der hier interessierenden Forschungsthemen weiter zu erschließen. Zweitens ist die Erläuterung des Grundgerüsts relevanter theoretischer Ansätze notwendig, um Erkenntnisse der empirischen Literatur einordnen zu können. Drittens geben die Theorien Anhaltspunkte für die Konzeption, Durchführung und Kontrolle der eigenen Analysen und Ergebnisse.

2.2.1 Sozioökonomische Handlungstheorie: Nutzen und Präferenzen

In der Verkehrsforschung sind handlungstheoretische Erklärungsmodelle verbreitet, die auf dem Grundgedanken der Rational-Choice-Theorie basieren (vgl. Harms, Lanzendorf et al. 2007: 736; Bamberg, Davidov et al. 2008; Adjei, Behrens 2012: 65). Wegen des Variantenreichtums dieser Theorie und der teilweise verschwimmenden Begriffe wird hier zunächst der Grundgedanke vorgestellt,

bevor sein Bezug zu den Themen der vorliegenden Arbeit herausgestellt werden kann:⁷ Die Rational-Choice-Theorie geht davon aus, dass einem Akteur eine begrenzte Zahl an Handlungsmöglichkeiten offenstehen, zwischen denen er wählen kann. Sie sind durch (äußere) Restriktionen bestimmt, beispielsweise durch soziale Regeln oder Gesetze, aber auch durch die zur Verfügung stehenden Ressourcen wie finanzielle Mittel, verfügbare Zeit oder Kapazität für die Informationsverarbeitung. Die Handlungsalternativen schließen dabei die Möglichkeit ein, auf die Ausführung eines aufgestellten Handlungsziels zu verzichten. Der Akteur erwartet von einer Handlungsmöglichkeit bestimmte Handlungsfolgen, die er einzeln bewertet, gewichtet und deren Eintrittswahrscheinlichkeit er abschätzt. Wie die Bewertung der einzelnen Handlungsfolgen ausfällt, hängt ab von:

- den Eigenschaften der Handlungsalternativen
- dem (begrenzten) Wissen und den kognitiven Fähigkeiten des Akteurs entscheidungsrelevante Faktoren zu bestimmen, Handlungsfolgen vorherzusehen und einzuschätzen⁸
- den individuellen Präferenzen des Akteurs, die sich „aus den individuellen Wert- bzw. Bedürfnis-Prädispositionen“ (Haller 2012: 15) zusammensetzen. Sie sind unabhängig von den tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten, widerspruchsfrei und innerhalb des Betrachtungszeitraumes stabil (vgl. Haller 2012: 15 f.).⁹

Das Ergebnis der Bewertung einer Handlungsfolge wird *Nutzen* genannt. Er kann positiv oder – im Falle in Kauf genommener Handlungsfolgen – negativ sein. Weil die Handlungsfolgen in der Zukunft liegen und somit eine gewisse Unsicherheit bezüglich ihres Eintritts besteht, kann der jeweilige Nutzen nur abgeschätzt werden, so dass von *subjektiv erwartetem Nutzen* (*subjective expected utility*) gesprochen wird. Die Summe des Nutzens aller Handlungsfolgen einer Handlungsmöglichkeit ergibt ihren (Gesamt-)Nutzen. Die einzelnen

7 Die Zusammenfassung basiert im Wesentlichen auf folgenden Veröffentlichungen: Büschges, Abraham et al. 1998: 121 ff.; Mikl-Horke 2008: 99 f.; Bamberg, Davidov et al. 2008; Miebach 2010: 29; Haller 2012: 14 ff.

8 Die Einbeziehung der Annahme eines begrenzten Wissens sowie beschränkter kognitiver Fähigkeiten wurde als Konzept der bounded rationality von SIMON (1963) formuliert (vgl. Wolpert 1965: 162; Haller 2012: 19).

9 Die an zweiter und dritter Stelle genannten Aspekte sind Erweiterungen des Standardmodells der Rational-Choice-Theorie. Sie werden hier erwähnt, weil sie das Modell wesentlich realitätsnäher gemacht haben (Mikl-Horke 2008: 99 f.; Haller 2012: 44) und weil sie in der empirischen Anwendung der Theorie häufig als implizite Annahmen anzutreffen sind.

Handlungsmöglichkeiten werden nach ihrem Nutzenwert in eine Rangfolge gebracht. Dabei setzen unverzichtbare Kriterien (Ausschlusskriterien) den Nutzenwert der betroffenen Alternative gleich „0“. Im Ergebnis wird die Möglichkeit gewählt, die den höchsten Nutzen für den Handelnden selbst hat (*Eigennutzenmaximierung*) bzw. einen befriedigenden Nutzenwert erreicht (*Satisficing*).

In einer engen Auslegung der Rational-Choice-Theorie orientiert sich die „Berechnung“ des Nutzens ausschließlich am eigenen Wohlergehen, das zumeist mit objektivierbaren Größen (monetäre Kosten, Zeitkosten) ausgedrückt wird. Dem Handelnden wird zugetraut, einen weitreichenden Überblick über Handlungsmöglichkeiten, Handlungsfolgen und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten zu haben. Die These, dass der Nutzen von allen Menschen ähnlich „berechnet“ wird, beruht auf der Annahme, dass sowohl die Bewertung der von außen wirkenden Restriktionen als auch die hinter der Bewertung des Nutzens stehenden Präferenzen bei allen Menschen zu jeder Zeit ähnlich sind (vgl. Büschges, Abraham et al. 1998: 121 f.; Bamberg, Davidov et al. 2008: 144). Der Nutzen kann also von einem außenstehenden Forscher „objektiv“ bewertet werden. Ein nach diesen Kriterien nutzenmaximierendes Handeln wird daher als *objektiv rational* bezeichnet, ein davon abweichendes Handeln dagegen als *objektiv irrational* (vgl. Schülein, Mikl-Horke et al. 2006: 66). Weil die Präferenzen stabil sind, ergeben sich Veränderungen des individuellen Handelns aus Veränderungen von Rahmenbedingungen (vgl. Haller 2012: 16). Im Umkehrschluss heißt das, Handeln kann gezielt beeinflusst werden, wenn die Nutzenfunktion bekannt ist und Rahmenbedingungen entsprechend verändert werden.

In einer weiten Auslegung der Theorie lassen sich Elemente anderer theoretischer Ansätze in die Nutzenfunktion integrieren, hierzu gehören insbesondere nicht-monetäre Einflussfaktoren, wie individuelle Überzeugungen. Außerdem wird angenommen, dass die Bewertung dessen, was positiven und negativen Nutzen bringt, individuell variiert. Auch kann sich die Bewertung mit der Zeit ändern. In diesem Sinne variiert der Nutzen äußerlich gleicher Handlungsalternativen für verschiedene Individuen zu verschiedenen Zeitpunkten erheblich (vgl. Bamberg, Davidov et al. 2008: 144). Gleiche Handlungsfolgen werden darüber hinaus unterschiedlich bewertet, je nachdem, wann mit ihrem Eintreten gerechnet wird, wie wahrscheinlich ihr Eintreten ist, wie dringlich ein Handlungsziel ist oder welche Alternativen infolge der Handlung nicht gewählt werden können (sog. Opportunitätskosten) (vgl. Schimank 2010: 90 ff.). Eine extrem weite Auslegung führt dazu, dass jedes Handeln subjektiv gesehen als „rational“ aufgefasst werden kann (vgl. Schülein, Mikl-Horke et al. 2006: 66). Wenn jedoch alle Einflussfak-

toren für jedes Individuum in jeder Situation variabel sind, wird eine Vorhersage des Handelns schwierig, die Theorie verliert an Erklärungsqualität. Eine solche, extrem weite Auslegung der Theorie ist also weder sinnvoll noch praktikabel. Daher wird in der empirischen Forschung zumeist versucht, „von den individuellen Handlungsgründen zu abstrahieren und sich auf die Handlungsgründe zu beschränken, die für viele Akteure eines Typus zumindest tendenziell gelten“ (Büschges, Abraham et al. 1998: 142). Methodisch heißt das: Die Annahme der Stabilität von Präferenzen wird beibehalten, der Gültigkeitsanspruch wird jedoch für verschiedene Bevölkerungssegmente differenziert und die Nutzenfunktion wird im Vergleich zur engen Auslegung der Theorie inhaltlich erweitert. In der empirischen Forschung ist es üblich, die Häufigkeit gewählter Handlungsalternativen eines Bevölkerungssegments zu Wahlwahrscheinlichkeiten umzudeuten und anhand dieser auf individuelle Präferenzen zu schließen (z. B. bei Bruns 2013: 135).

Zur Anwendung dieser Theorie auf das Verkehrshandeln hat McFADDEN 1975 in einer grundlegenden Arbeit die enge Auslegung der Rational-Choice-Theorie auf die Einzelentscheidungen des Verkehrshandelns mehrerer Stufen in der Entscheidungshierarchie¹⁰ (vgl. 2.1) übertragen, um die Verkehrsmittelwahl zu erklären. Kurz gefasst ergibt sich bei der Verwendung der Rational-Choice-Theorie zur Erklärung des Verkehrshandelns nach dem heutigen Stand der Forschung folgendes Bild:

- Der negative Nutzen der Überwindung des Raumwiderstands steht dem positiven Nutzen der Ortsveränderung gegenüber.
- Der negative Nutzen der Raumüberwindung kann je nach Verkehrsmittel, Route oder Zeitpunkt des Weges variieren. Jüngere Arbeiten berücksichtigen im Sinne einer weiten Auslegung auch Aspekte wie Umweltwissen oder Umweltbewusstsein (z. B. Bamberg, Davidov et al. 2008: 147).
- Der positive Nutzen der Ortsveränderung ergibt sich aus der Bedeutung der am Zielort auszuübenden Aktivität. Diese Bedeutung hängt wiederum davon ab, inwieweit eine Aktivität notwendig ist, um bestimmte Grundbedürfnisse zu befriedigen (vgl. McFadden, Domencich 1975: 35).

Für den Nutzen der Ortsveränderung spielen außerdem die Qualität der zur Auswahl stehenden Gelegenheiten eine Rolle: Beispielsweise kann beim Einkauf

10 „1) Locations of residence and job; 2) Sales of Labor and purchases of commodities, including vehicles; 3) Frequency of work, shopping, recreation, and other trips; 4) Destination of trips; 5) Time of day of travel; 6) Mode of travel.“ (McFadden, Domencich 1975: 35).

von Gemüse zwischen dem nahe gelegenen Supermarkt oder dem weit entfernten Hofladen gewählt werden. Möglicherweise rechtfertigt die höher bewertete Qualität der Waren des Hofladens die Überwindung des größeren Raumwiderstands.

Jede Einzelentscheidung über Ziel, Verkehrsmittel und Route, aber auch über den Wohnort wird auf Basis separater Nutzenwerte getroffen, die sich allerdings addieren lassen. So ist es theoretisch möglich, die genannten Entscheidungen mithilfe dieser Theorie einzeln oder als Gesamtentscheidung zu fassen (vgl. McFadden, Domencich 1975: 46). Unabhängig von diesen Überlegungen wurde die Rational-Choice-Theorie bereits in den 1960er Jahren für die Erklärung von Wanderungsentscheidungen genutzt. WOLPERT verwendete dafür in den 1960er Jahren den noch heute üblichen Begriff *Wohnnutzen* (*place utility*, Wolpert 1965: 161). Ergänzt um das sogenannte Anspruchsniveau bzw. die Nutzenschwelle (*aspiration level*, ebd.) lässt sich auch der Zeitpunkt einer Wanderung theoretisch erklären. Unter Einbeziehung auch späterer Arbeiten ergibt sich – kurz gefasst – folgendes Bild für Wanderungen bzw. langfristiges Verkehrshandeln:¹¹ Ein Haushalt entscheidet sich dafür, eine neue Wohnung zu suchen (und die aktuelle zu verlassen), wenn der aktuelle Wohnnutzen unter ein individuelles Anspruchsniveau (*aspiration level*) fällt und es dem Haushalt weder durch eine Veränderung der Wohnung noch durch eine Veränderung seiner Ansprüche an die Wohnung oder den Wohnort gelingt, einen Zustand zu erreichen, in dem der Wohnnutzen wieder über dem Anspruchsniveau liegt. Der Haushalt zieht um, wenn er eine neue Wohnung findet, deren Wohnnutzen einschließlich Transaktions- bzw. Umzugskosten über dem Anspruchsniveau liegt, also wenn es zu einer deutlichen Verbesserung der aktuellen Wohnsituation kommt. Dies ist nur möglich, wenn auf dem Wohnungsmarkt entsprechende Angebote verfügbar sind. Dabei sind sowohl der Wohnnutzen als auch das Anspruchsniveau variabel.

Es ist nicht leicht, genau zuzuordnen, wie sich das Anspruchsniveau in Abgrenzung zum Wohnnutzen zusammensetzt. Aspekte, die scheinbar eindeutig zur Definition des Anspruchsniveaus hinzugezogen werden (wie beispielsweise Vorlieben), können gleichzeitig als Gewichtungsfaktoren in den Wohnnutzen einfließen. Ähnliches gilt für Eigenschaften von Wohnungen, die am Wohnungsmarkt angeboten werden. Ein Marktüberblick beeinflusst möglicherweise die eigenen Bewertungsmaßstäbe (also das Anspruchsniveau), nicht gewählte Alternativen können aber auch als Opportunitätskosten (also als

11 Die Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den Arbeiten von Wolpert 1965; Wolpert 1968; Brown, Moore 1970; Speare 1974; Cadwallader 1992; Kalter 1997: 45 ff.; Kley 2009: 32 ff.; Schlömer 2009: 9 ff.

verpasste Möglichkeiten) direkt in den Wohnnutzen einfließen. Gleichwohl hilft die Vorstellung eines Anspruchsniveaus dabei, die Wanderungsentscheidung konzeptionell zu fassen und plausibel zu machen, dass Menschen an unterschiedlichen Wohnorten leben. Für die Beschreibung von Faktoren der Wohnnutzenfunktion (und des Anspruchsniveaus) ist es hilfreich, die ebenfalls aus den 1960er Jahren stammende Unterscheidung von *Push-* und *Pull-Faktoren* nach LEE (1966) heranzuziehen, insbesondere wenn es um die Erklärung der Wahl konkreter Wohnstandorte bzw. selektiver Wanderungen geht.¹² So ist zu unterscheiden zwischen „*Factors associated with the area of origin*“ (Lee 1966: 50), die dazu beitragen, dass Haushalte am aktuellen Wohnort bleiben (*pull*) und andere, die sie dazu bringen, einen Fortzug zu wünschen (*push*). Daneben gibt es „*Factors associated with the area of destination*“ (ebd.), die Haushalte zu einem potenziellen Wanderungsziel ziehen (*pull*) oder von ihm abstoßen (*push*) (vgl. Kalter 1997: 42). Entscheidend ist dabei, dass viele dieser Faktoren nicht universell gelten, sondern erst in Verbindung mit den Eigenschaften des Haushaltes wirksam werden. So kann die Qualität von Schulen beispielsweise für Haushalte mit Kindern ein Push- oder Pull-Faktor sein, für Haushalte ohne Kinder jedoch eine entgegengesetzte oder keine Wirkung haben (vgl. Lee 1966: 50). Auch wenn LEE vor allem lage- bzw. umfeldbezogene Eigenschaften nennt, lässt sich diese Vorstellung auch auf wohnungsbezogene Faktoren übertragen. So ist beispielsweise eine Wohnungsgröße von 60 m² für einen Ein-Personen-Haushalt groß, für einen Fünf-Personen-Haushalt klein. Bestimmte Wohnkosten sind für einen Haushalt unbezahlbar, für einen anderen eher günstig.

2.2.2 Psychologische Handlungstheorie: Einstellung und Wahrnehmung

Psychologisch ausgerichtete Theorien zur Erklärung von Handeln gehen über die enge Rational-Choice-Theorie hinaus, indem sie sich auch mit der Frage beschäftigen, warum Personen unterschiedlich handeln, obwohl aufgrund ähn-

12 LEE selbst stellt jedoch keinen Bezug zur Rational-Choice-Theorie her und verwendet auch den Begriff Nutzen nicht. Wegen der Parallelen zur Rational-Choice-Theorie wird seine Theorie dennoch an dieser Stelle eingefügt. LEES Betonung der unterschiedlichen Wirkung von Faktoren auf unterschiedliche Menschen und seine Unterscheidung von objektiven Faktoren und ihrer Wahrnehmung (vgl. 1966: 51) zeigen aber auch eine Nähe zu den nachfolgend vorgestellten theoretischen Ansätzen. In den Arbeiten, die sich stärker mit der Entwicklungsgeschichte von Wanderungstheorien beschäftigen, wird die Theorie von LEE meist einzeln abgehandelt (z. B. bei Kalter 1997: 42; Kley 2009: 32), zumal sie fast zeitgleich mit WOLPERTS Überlegungen erschienen ist (1965).

licher soziodemographischer Eigenschaften und Handlungsbedingungen nach dem engeren Verständnis der Rational-Choice-Theorie ähnliches Handeln anzunehmen wäre (vgl. Hunecke, Schubert et al. 2005: 26). Insofern fokussieren die psychologischen Ansätze auf die individuellen Ausprägungen von Präferenzen, Bewertungen und Gewichtungen, die letztlich auch Bestandteil des *Anspruchsniveaus* der Wanderungstheorie von WOLPERT (1965, vgl. 2.2.1) sein könnten. Im Gegensatz zur engen Auslegung der Rational-Choice-Theorie wird angenommen, dass nicht die objektiven Eigenschaften der Handlungsalternativen und Handlungsrestriktionen entscheidungsrelevant sind, sondern ihre subjektive Wahrnehmung. Unter den psychologischen Erklärungsansätzen ist die Theorie des geplanten Verhaltens (*Theory of planned behavior*) nach AJZEN (1985) hervorzuheben (vgl. Ajzen 2005: 117),¹³ die in der Sozialforschung ein verbreiteter und bewährter Erklärungsansatz für Handlungen ist (vgl. Armitage, Conner nach Hunecke, Schubert et al. 2005: 27) und auch psychologisch ausgerichteten Arbeiten zum Verkehrshandeln einschließlich Wanderungsentscheidung zugrunde liegt (z. B. Kalter 1997: 196; Bohte, Maat et al. 2009: 329; Hunecke, Haustein et al. 2010: 4 f.; Adjei, Behrens 2012: 65).

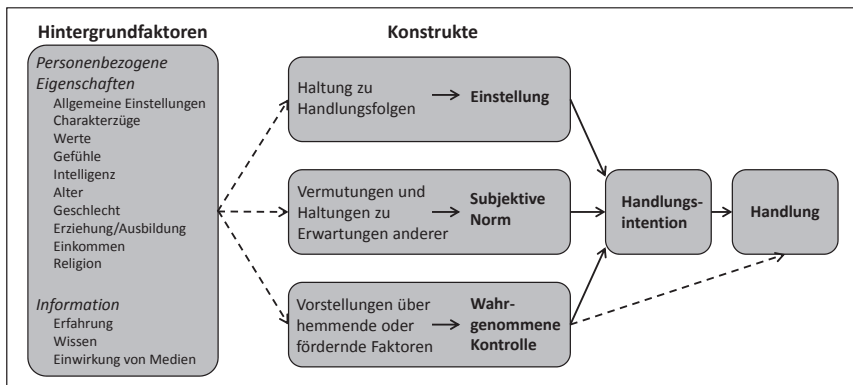
Die Theorie des geplanten Verhaltens geht davon aus, dass Handeln wesentlich von der Handlungsintention bestimmt wird, die sich wiederum aus drei Konstrukten ergibt (vgl. Ajzen 2005: 135; Harms, Lanzendorf et al. 2007: 740; Haustein, Hunecke 2007: 1857):

- *Einstellungen / behavioral beliefs*:
Einstellungen gegenüber dem konkreten Handeln entwickeln sich aus der Haltung zu wahrscheinlichen Handlungsfolgen.
- *Subjektive Normen / normative beliefs*:
Subjektive Normen werden aus Vermutungen und Haltungen zu normativen Erwartungen wichtiger anderer Personen gebildet.
- *Wahrgenommene Kontrolle / control beliefs*:
Die wahrgenommene Kontrolle ergibt sich aus Vorstellungen zu hemmenden oder fördernden Faktoren einer Handlung.

Diese Konstrukte werden wiederum von Hintergrundfaktoren beeinflusst, die von allgemeinerer und langfristiger Bedeutung sind und auch soziodemographische Merkmale des Handelns einschließen (vgl. Abbildung 3).

13 Sie baut auf die *Theory of reasoned action* von AJZEN und FISHBEIN (1978) auf (vgl. Ajzen 2005: 117).

Abbildung 3: Die Theorie des geplanten Verhaltens und die Rolle von Hintergrundfaktoren



Quelle: Ajzen 2005: 135, übersetzt und leicht verändert durch d. Verf.

Welche Bedeutung die einzelnen Konstrukte für die Handlungsintention haben, hängt vom Untersuchungsgegenstand ab (vgl. Ajzen 2005: 118). Weil die Ausprägungen der Konstrukte von verschiedenen Hintergrundfaktoren bestimmt werden, ist es möglich, dass generelle Einstellungen die Wahrnehmung der Handlungsfolgen „verzerren“ und damit das Handeln beeinflussen (vgl. Ajzen 2005: 135). Generell wirken (allgemeine) Einstellungen umso stärker auf das Handeln, je müheloser die entsprechende Handlungsmöglichkeit umzusetzen ist (wenige hemmende, viele erleichternde Faktoren) und je weniger sozialer Druck in entgegengesetzter Richtung wirkt (vgl. Bamberg 2001: 130, Steding, Kraemer et al. 2003: 20). Die psychologischen Konstrukte entziehen sich dabei jedoch der direkten Beobachtung, deshalb ist es mitunter schwierig, sie empirisch zu fassen. Bei der *wahrgenommenen Kontrolle* wirken interne und externe Handlungsrestriktionen wie die Ressourcen Geld, Zeit und Information oder mit dem Handlungsziel verbundene Erfordernisse (z. B. Arbeitsbeginn) durch den Filter der subjektiven Wahrnehmung. Die *wahrgenommene Kontrolle* erfordert ein Wahrnehmen und Abwägen relevanter Faktoren und hängt damit unter anderem auch von den kognitiven Fähigkeiten des Handelnden ab. Auf die

subjektive Norm wirken nicht nur tatsächliche, sondern auch vermutete Erwartungen Anderer. Ihre Wirkung ist außerdem davon abhängig, wie stark sich eine Person von (vermuteten) Meinungen Anderer leiten lässt. Die in der Verkehrswissenschaft besonders häufig anzutreffenden *Einstellungen* werden als

„*summarische Bewertungen von Gegenständen, Personen, sozialen Gruppen oder abstrakten Konstrukten verstanden. Sie umfassen affektive, kognitive und eventuell verhaltensbezogene Komponenten.*“
(Wänke, Reutner et al. 2011: 212, vgl. auch Meinefeld 1977: 49)

Die Bewertung lässt sich in den Dimensionen „pro und contra“ oder „angenehm und unangenehm“ ausdrücken. Kognitive Komponenten einer Einstellung sind Meinungen und Überzeugungen im Hinblick auf bestimmte Eigenschaften des Untersuchungsgegenstands (vgl. Ajzen 2005: 3 f.). Beim Verkehrshandeln wären Aussagen wie: „Die städtischen Straßen sind immer verstopft.“, „Busfahrer sind hilfsbereit.“ oder „Wohnen im Stadtteil X ist zu teuer.“ verbal geäußerte kognitive Einstellungskomponenten (vgl. Bohte, Maat et al. 2009: 328). Affektive Komponenten haben mit Bewertungen und Empfindungen gegenüber dem Untersuchungsgegenstand zu tun. Sie können verbal ausgedrückt werden als Bewunderung, Abscheu, Würdigung oder Missachtung (vgl. Ajzen 2005: 5). Beispiele aus dem hier interessierenden Themenfeld wären Äußerungen wie: „Beim Fahrradfahren fühle ich mich unsicher.“, „Wenn ich mit dem ÖV unterwegs bin, stresst mich der Fahrplan.“ oder „In einem Mehrfamilienhaus ist mir die Nähe zu Nachbarn unangenehm“. Verhaltens- bzw. *handlungsbezogene, konativ* oder *behavioral* genannte Elemente der Einstellung sind Neigungen, Absichten und Festlegungen im Hinblick auf das Einstellungsobjekt. Hierzu gehören Dinge, die Personen zu tun angeben, planen oder unter bestimmten Umständen tun werden (vgl. ebd.). Beispiele können Äußerungen sein wie: „Wenn meine Arbeit später anfinke, würde ich mit dem ÖV zur Arbeit fahren.“, „Im Sommer möchte ich wieder häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.“ oder „Wenn ich Kinder bekomme, ziehe ich in ein Haus mit Garten.“ In der Verkehrsforschung werden die psychologischen Konstrukte mit Bezug zum Verkehrshandeln auch unter der Bezeichnung *Mobilitätsorientierung* zusammengefasst (vgl. Lanzendorf 2001: 24; Dangschat, Segert 2011: 63)

Die Theorie des geplanten Verhaltens hat einige Analogien zur Rational-Choice-Theorie (vgl. Ajzen 2005: 123). Beispielsweise entspricht die *wahrgenommene Kontrolle* den subjektiv gefilterten *Handlungsrestriktionen*. Die *subjektiven Normen* können als Teil der *Präferenzen* interpretiert werden, welche in der

Rational-Choice-Theorie ein wichtiger Faktor der Nutzenfunktion sind. Den *Präferenzen* noch ähnlicher sind die *Einstellungen* der psychologischen Handlungstheorie. Bei im Grundsatz ähnlichen Definitionen¹⁴ gibt es jedoch einen wichtigen Unterschied: Während die Präferenzen in der Ökonomie (und auch in der Verkehrsforschung) häufig als eine unveränderliche *Black Box* (vgl. Harms, Lanzendorf et al. 2007: 743) behandelt werden, versteht die psychologische Forschung Einstellungen als veränderlich, sie können zwischen Menschen und bei einem Menschen zu verschiedenen Zeiten variieren (vgl. Wänke, Reutner et al. 2011: 214). Eine Ursache für die Unterschiedlichkeit und die Veränderlichkeit von Einstellungen ist dabei die Abhängigkeit einer Einstellung von ihrem veränderlichen bzw. jeweils spezifischen Kontext:

„Die Anfälligkeit für situative Merkmale während oder vor der Einstellungsmessung widerspricht der Annahme, Einstellungen seien - wenn sie einmal gebildet sind - stabile, im Gedächtnis gespeicherte Konstrukte. Dieses Modell von Einstellungen als temporären Konstruktionen kann nicht nur die Kontextabhängigkeit von Einstellungen erklären, sondern auch deren Stabilität, wenn man bedenkt, dass in unterschiedlichen Situationen oft ähnliche Informationen zur Konstruktion herangezogen werden können.“ (Wänke, Reutner et al. 2011: 214)

Bei Veränderungen von Kontextbedingungen ändern sich also nicht nur die Handlungsrestriktionen, sondern es sind auch Einstellungsänderungen zu erwarten. Das gilt besonders dann, wenn sich die Kontextbedingungen ändern, die zu einem bestimmten Verhalten geführt haben (vgl. Mummendey 1995: 30). Veränderungen von Einstellungen sind bei einer Veränderung der Lebensumstände möglich und sogar wahrscheinlich, beispielsweise beim Übergang zwischen verschiedenen Lebensphasen, in denen verschiedene Eigenschaften eines Raumes als besonders wichtig erachtet werden. Gleiches gilt bei Veränderungen der räumlichen Einbettung des Lebens – sei es, weil sich der Raum verändert oder weil ein Raum mit anderen Eigenschaften gewählt worden ist. Diese Annahme der Veränderlichkeit von Einstellungen ist für die Einschätzung des Phänomens der Selbstselektion relevant, auf die im Abschnitt 2.3.1.3 ausführlicher eingegangen wird.

¹⁴ Eine Präferenz ist „im Sinn der Nutzentheorie ein Ausdruck der *relativen subjektiven Bewertung* zweier Güterbündel A gegenüber B durch den nachfragenden Haushalt im Hinblick auf ihre jeweilige erwartete Bedürfnisbefriedigung“ (Piekenbrock 2008, Herv. d. Verf.). Sowohl Einstellungen als auch Präferenzen haben also mit subjektiven Bewertungen zu tun.

2.2.3 Soziologische Handlungstheorie: Handlungsrouninen

Die Berücksichtigung von subjektiven Normen oder subjektiver Wahrnehmung bei der Erklärung von Handlungen findet sich auch in der soziologischen Handlungstheorie wieder. Sie unterscheidet neben dem oben dargestellten zweckrationalen Handlungstyp, von dem auch die Rational-Choice-Theorie ausgeht, die *wertrationalen*, *affektuellen* und *traditionalen* Handlungstypen (vgl. Schüle, Mikl-Horke et al. 2006: 65 f., Miebach 2010: 31; Bonß, Dimbath et al. 2013: 65):

„2. wertrational: durch bewußten Glauben an den – ethischen, ästhetischen, religiösen oder wie immer sonst zu deutenden – unbedingten Eigenwert eines bestimmten Sichverhaltens rein als solchen und unabhängig vom Erfolg, – 3. affektiv, insbesondere emotional: durch aktuelle Affekte und Gefühlslagen, – 4. traditional: durch eingelebte Gewohnheit.“ (Weber, Winkelmann 1972: 12, Original 1922 vgl. Bonß, Dimbath et al. 2013: 65)

Die in der Soziologie unterschiedenen Handlungstypen kommen empirisch selten in Reinform vor (vgl. Kelle, Kluge 2010: 83 ff.), außerdem ist zu beachten, dass nicht eine bestimmte Person einem bestimmten Handlungstyp zuzuordnen ist, sondern verschiedene Handlungen einer Person verschieden typisiert werden können. Die Konzepte der soziologischen Handlungstypen sind auch in Untersuchungen zu den hier betrachteten Entscheidungen des Verkehrshandelns erkennbar, wenn auch selten explizit auf sie Bezug genommen wird. Die Vorstellung des wertrationalen und affektuellen Handelns kann der Ausgangspunkt von Untersuchungen sein, die versuchen, das Verkehrshandeln mit Einstellungen zu erklären. Die traditionale Handlung wird in der Verkehrswissenschaft unter der Bezeichnung *Handlungsroutine* diskutiert und spielt eine sehr wichtige Rolle in der Erklärung kurzfristigen Verkehrshandelns.

Handlungsroutinen entstehen dadurch, dass der oben skizzierte Entscheidungsprozess nicht täglich für jede verkehrsrelevante Entscheidung in vollem Umfang abläuft (vgl. Steding, Kraemer et al. 2003: 23). Um geistige Anstrengungen zu vermeiden, wird die bekannte, erprobte und zu einem vergangenen Zeitpunkt für gut befundene Handlungsweise ausgeführt (vgl. Zemlin 2005: 134). Dies kann selbst dann der Fall sein, wenn sich die individuellen Rahmenbedingungen so verändert haben, dass die aus Gewohnheit gewählte Alternative nicht (mehr) die beste Wahl ist und möglicherweise bei einem neuen vollständigen Entscheidungsprozess anders ausfiele (vgl. Adjei, Behrens 2012: 58).

Routinen sind im Hinblick auf das Verkehrshandeln auf verschiedenen Ebenen vorstellbar, wie z. B.:

- *Generelle Verkehrsmittelwahl*: Ein Verkehrsmittel wird (fast) immer gewählt, ohne dass Überlegungen zu der konkret für einen Weg anzunehmenden Verbindungsqualität angestellt werden.
- *Generelle Wahl der Gelegenheit*: Eine Gelegenheit wird aufgesucht, obwohl eine andere, günstiger zu erreichende Gelegenheit den Bedarf ebenfalls oder besser erfüllen könnte.
- *Zweck-, raum- oder aktivitäten-spezifische Verkehrsmittel- oder Routenwahl*: Ein Wechseln des Verkehrsmittels oder der Route erfolgt zwar täglich, aber bei der jeweils wiederkehrenden Aktivität oder dem avisierten Zielraum immer gleich. Eine solche Routine könnte beispielsweise so aussehen, dass für den Arbeitsweg immer der ÖPNV genutzt wird, obwohl das Fahrrad an schönen Tagen eine ebenso günstige Möglichkeit wäre. Für Fahrten zu Freizeitaktivitäten im Umland wird immer der Pkw genutzt – auch wenn es im Einzelfall möglicherweise eine günstige ÖV-Verbindung gibt.
- *Routinierte Entscheidung*: Bei der Entscheidung wird nur eine reduzierte Auswahl abzuwägender Variablen eingestellt, z. B. das Wetter bei der Fahrradnutzung.
- Bei Wanderungen kann das *Wohnenbleiben*, also die Sesshaftigkeit, als Routine bezeichnet werden (vgl. Kalter 1997: 76 ff.), die sich auch dann nicht sofort ändert, wenn beispielsweise durch einen Arbeitsortwechsel der Arbeitsweg länger wird.

Die Ausbildung von Routinen ist „umso wahrscheinlicher, je häufiger die betreffende Person in der Vergangenheit genauso entschieden hat, je stärker sie unter Zeitdruck steht und je geringer die Wichtigkeit des Entschlusses für sie ist.“ (Harms, Lanzendorf et al. 2007: 744), wobei die individuelle Bedeutung der Routine von einem „mehr oder weniger stark ausgeprägten Bedürfnis nach Vereinfachung der alltäglichen Lebensführung, dem Wunsch nach Vertrautheit usw. abhängt.“ (Zemlin 2005: 136). Sind Routinen gebildet, werden sie „in aller Regel erst dann aufgegeben, wenn sie keine hinreichend zufriedenstellende Problemlösung mehr bieten“ (Steding, Kraemer et al. 2003: 23; vgl. auch Schäfer, Jaeger-Erben et al. 2012: 66), denn es ist ein vergleichsweise hoher Aufwand, sich neue Handlungsmuster zu überlegen und diese zu erproben. Es ist also davon auszugehen, dass die anhand der ökonomischen oder psychologischen Entscheidungsmodelle beschriebenen Entscheidungsprozesse nur unter

bestimmten Voraussetzungen in Gang gesetzt werden (Schäfer, Jaeger-Erben et al. 2012: 67). Dies können beispielsweise besondere Ereignisse sein, in Bezug auf das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln auch deutliche Veränderungen der (räumlichen) Handlungsrestriktionen infolge einer Wanderung. Aus diesem Grund gelten Wanderungen in der Verkehrsforschung als *Trigger* für die Neuausrichtung des Verkehrshandelns (vgl. Bamberg 2007: 1780) und haben eine entsprechende Bedeutung für die Hypothese dieser Arbeit, die der Reurbanisierung Potenzial zuspricht, verträgliches Verkehrshandeln zu fördern.

2.2.4 Handeln als Prozess

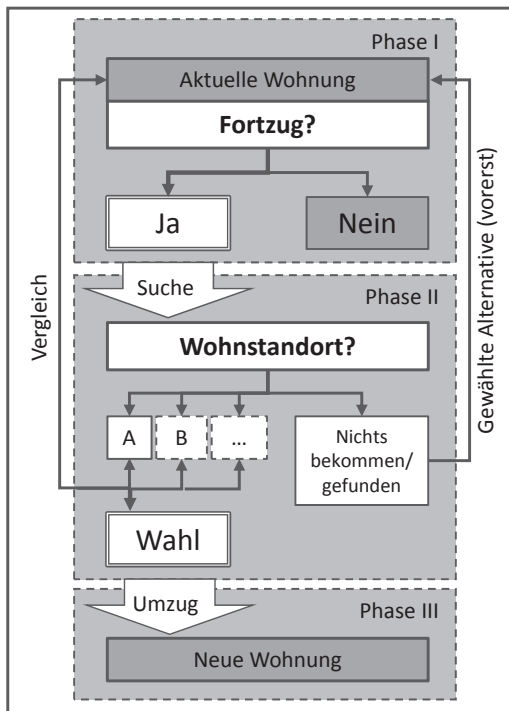
Die vorgestellten handlungstheoretischen Erklärungsmodelle versuchen zu klären, welche Faktoren das Handeln bestimmen. Einen anderen Blickwinkel nehmen theoretische Modelle ein, die sich primär damit beschäftigen, wie der Entscheidungsprozess abläuft. Das heißt, hier werden Handlungsphasen abgegrenzt, denen die mithilfe anderer Modelle identifizierten Einflussfaktoren zugeordnet werden können. Diese Prozessbetrachtung ist besonders für die Wanderungsentscheidung hilfreich, weil die einzelnen Entscheidungsphasen oder stufen häufig innerhalb eines vergleichsweise langen Zeitraums ablaufen (vgl. Rossi 1980: 149 ff.; Kalter 1997: 66) und weil sie die Besonderheit aufweisen, dass der Vergleich der Handlungsalternativen im Sinne angebotener Wohnungen eher sequenziell als gleichzeitig erfolgt (Weichhart 1987: 193). Besonders in angespannten Wohnungsmärkten steht beispielsweise eine nach dem Besichtigungstermin verworfene Alternative nur selten zu einem späteren Zeitpunkt noch immer zur Verfügung. Der Handelnde wählt also nicht zwischen seiner aktuellen Wohnung und drei oder vier anderen Wohnungen, sondern zwischen seiner aktuellen Wohnung, einer konkret angebotenen Wohnung und der Option, später möglicherweise bessere Alternativen angeboten zu bekommen. Daher ist von iterativen Phasen in einem Handlungsprozess auszugehen. Auch zur Erklärung des kurzfristigen Verkehrshandelns finden solche Prozessbetrachtungen Verwendung (z. B. Liebl 1978 nach Zemlin 2005 52; Bamberg 2007: 1761; Dorsch 2009: 95 ff.). Ohne hier im Detail auf verschiedene Phasenmodelle eingehen zu können, soll festgehalten werden, dass sich bei einer Handlung folgende Phasen unterscheiden lassen (vgl. Weichhart 2008: 261 f.; Achtziger, Gollwitzer 2010: 310 ff.; Adjei, Behrens 2012: 61):

- I. *Bilden von Handlungszielen, Motivationen*: In dieser Phase werden die eigenen Wünsche reflektiert, es wird abgewogen, ob bzw. inwieweit sie sich realisieren lassen. Ergebnis dieses Prozesses ist eine Handlungsintention.
- II. *Planen der Handlung*: In dieser Phase geht es darum, gesetzte Handlungsziele planerisch zu verfolgen. Dazu werden zunächst konkrete Handlungsmöglichkeiten einschließlich ihrer Durchführungsmöglichkeiten gegeneinander abgewogen. Im Ergebnis wird eine Durchführungsintention gefasst, die bei passender Gelegenheit in die Tat umgesetzt wird.
- III. *Durchführen der Handlung*: In dieser Phase wird der gefasste Plan in die Tat umgesetzt.
- IV. *Bewertung*: Nachdem die Handlung durchgeführt wurde, bewertet der Handelnde, inwieweit er seine Ziele erreicht hat. Besonders wichtig für die empirische Forschung ist hierbei, dass der Handelnde psychische Strategien anwendet, um mit dem Ergebnis zurecht zu kommen, auch wenn er mit dem Ergebnis nicht ganz zufrieden ist: „*The new behaviour then alters personal norms and the temptation to relapse to past undesired behaviour becomes minimal*“ (Adjei, Behrens 2012: 61).
- V. *Aufrechterhaltung*: Falls die Handlungssituation erneut eintritt, setzt eine Habitualisierung ein, das heißt die einmal abgewogene und ausgeführte Handlung wird zur Routine.

Bei der Anwendung dieses oder ähnlicher Prozessmodelle auf Wanderungsentscheidungen ist essentiell, was genau mit Phase III „Durchführen der Handlung“ bezeichnet wird. Die Durchführung könnte beispielsweise den Entschluss bezeichnen, ernsthaft Wohnungen zu suchen, der sich im Lesen von Anzeigen oder Besichtigung von Wohnungen ausdrückt. Es ist aber auch möglich, das Unterschreiben des neuen Mietvertrags als „Durchführen der Handlung“ zu sehen. Ebenso spricht einiges dafür, erst den physischen Wohnortwechsel als Handlungsdurchführung anzuführen. Nach philosophischem Verständnis einer Handlung schließen sich diese verschiedenen Optionen nicht aus, weil „kleinere Handlungen [...] durch übergeordnete Absichten zu größeren Handlungen zusammengefasst werden“ können (Lumer 1999: 538). Pragmatische, in der Literatur zu findende Handlungsphasen bzw. Entscheidungsstufen der Wanderungsentscheidung variieren hinsichtlich ihrer Zahl und ihres Zuschnitts (z. B. bei Kalter 1997: 68; Kley 2009: 38). Insofern ist eine zwar nicht unstrittige, aber pragmatische und häufig anzutreffende Lösung, den Wanderungsprozess in eine Fortzugsentscheidung und eine Wohnstandortentscheidung mit zwischengeschalteter

Suche zu unterteilen (Abbildung 4, Phasen I und II).¹⁵ Die Fortzugsentscheidung und die Wohnstandortentscheidung sind dabei gleichzeitig sowohl Phasen einer Handlung als auch Entscheidungen, die zwar für sich betrachtet werden können, aber aufeinander aufbauen. Im ersten Fall ist die Handlungsintention „Fortzug“ das Handlungsergebnis (Phase I). Die Wohnungssuche ist Teil der Handlungsplanung im Sinne einer Abwägung verschiedener Durchführungsmöglichkeiten mit dem Festlegen auf die Alternative „Wanderung in Wohnung X“ als Handlungsergebnis. Die Durchführungsphase umfasst dann den konkreten Umzugsprozess (Phase III). Wie Abbildung 4 zeigt, kann es sich bei dieser Abfolge um einen iterativen Prozess handeln.

Abbildung 4: Handlungsphasen der Wanderungsentscheidung



Eigene Darstellung, basierend auf Rossi 1980: 222.

15 Vgl. Unterscheidungen aus der Literatur: *Decision to seek a new residence – relocation decision* (Brown, Moore 1970: 2 f.), *Question of why someone moves – question of where they move* (Spear 1974: 173), *Wanderungsgedanke – Wanderungsplan – tatsächliche Wanderung* (Kalter 1997: 67).

2.2.5 Zeitgeographie und Aktionsraumforschung: Raumzeitliche Restriktionen

Während sich die ökonomisch, psychologisch und soziologisch ausgerichteten Erklärungsansätze vornehmlich mit dem Handelnden, seinen Handlungsmöglichkeiten, Präferenzen und Routinen beschäftigen, gibt es Erklärungsansätze der Zeitgeographie (insbes. Hägerstrand 1970; Chapin 1974; Cullen, Godson 1975) und Aktionsraumforschung (insbes. Horton, Reynolds 1971), die die sogenannte *raumzeitliche* Einbettung des Handels und die zugehörigen Handlungsrestriktionen ins Zentrum der Analysen stellen. Ausgangspunkt dieser Ansätze ist die Auffassung, dass raumzeitliches Handeln von gesellschaftlich geprägten, zeitlichen und räumlichen Strukturen (*constraints*) geprägt wird, indem sie die zur Verfügung stehenden Handlungsalternativen determinieren. Außerdem beeinflussen (erwartete) raumzeitliche Handlungsfolgen einer Entscheidung die Entscheidungen in anderen Situationen. Zwar werden weder die Zeitgeographie noch die Aktionsraumforschung in der Literatur unmittelbar den Handlungstheorien zugeordnet, gleichwohl zielen sie darauf ab, einen Rahmen für die Erklärung von Verkehrshandeln zu bieten und verwenden ähnliche Begriffe. Die aktionsräumlichen Ansätze lassen sich daher mit handlungstheoretischen Ansätzen zur Erklärung des kurz- und mittelfristigen Verkehrshandeln verbinden (vgl. Michelson 1977: 25; Dangschat, Droth et al. 1982: 145; Grundmann, Hölscher 1989: 19 ff.; Scheiner 2000: 127 ff.; Bamberg 2001: 129). Sie wurden bereits zur Erklärung von Wanderungsentscheidungen (Lloyd 1976) und von Veränderungen des Verkehrshandeln nach Wanderungen (Michelson 1977: 222 ff.) angewandt. Als abhängige (zu erklärende) Variablen stehen bei empirischen aktionsräumlichen Arbeiten zum kurz- und mittelfristigen Verkehrshandeln zwei Variablen im Vordergrund:

- der *Aktionsraum* als Summe genutzter und räumlich verorteter Gelegenheiten
- die *Aktivitätenhäufigkeit* und *-reihenfolge* als Ausprägungen des Verkehrshandeln

Als Einflussfaktoren des raumzeitlichen Handelns unterscheidet die Aktionsraumforschung einen *objektiven Raum*, einen *subjektiven Raum* und einen *Aktionsraum* (vgl. Horton, Reynolds 1971: 37; Grundmann, Hölscher 1989: 5). Diese Räume werden ähnlich wie die oben erläuterten Begriffe *Erreichbarkeit*, *Mobilität* und *Verkehr* abgegrenzt (vgl. 2.1):

- Der *objektive Raum* wird mit Charakteristika der raumzeitlichen Umwelt des Wohnortes und der Verfügbarkeit bzw. Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln, insbesondere privaten Pkw beschrieben (vgl. Horton, Reynolds 1971: 37; Ettema, Schwanen et al. 2007: 90) und liegt damit zwischen den oben erläuterten Begriffen *Erreichbarkeit* und *Mobilität*¹⁶. Teilweise kann er als objektivierte Handlungsrestriktion in das Modell der Rational-Choice-Theorie aufgenommen werden.
- Der *subjektive Raum* beinhaltet als wahrgenommener objektiver Raum Aspekte des Begriffs *wahrgenommene Mobilität* und Aspekte des sozialpsychologischen Konstrukts *wahrgenommene Kontrolle* (s. o.). Der subjektive Raum wird in der Zeitgeographie als der eigentlich handlungsrelevante Raum aufgefasst. Auf einer subjektiven Landkarte sind die zur Auswahl stehenden Gelegenheiten eingetragen. Dabei kann die subjektive Landkarte im Vergleich zum objektiven Raum unvollständig, verzerrt oder fehlerhaft sein.¹⁷ Gelegenheiten, die objektiv bestehen, aber nicht wahrgenommen werden, können auch nicht für Aktivitäten genutzt werden (vgl. Grundmann, Hölscher 1989: 5).
- Der *Aktionsraum* umfasst schließlich „den Teil des Wahrnehmungsraumes, in dem Aktivitäten tatsächlich ausgeführt werden“ (Grundmann, Hölscher 1989: 6). Der Aktionsraum grenzt damit den Raum ab, in dem *Verkehr* als ausgeführtes Verkehrshandeln stattfindet und beobachtbar ist.

Dem Handelnden steht nach der Aktionsraumtheorie bzw. Zeitgeographie neben anderen begrenzten Ressourcen (z. B. Geld) nur eine begrenzte Zeitmenge zur Verfügung, um Aktivitäten auszuüben und die dafür erforderlichen Gelegenheiten zu erreichen. Gelegenheiten sind nur zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten verfügbar, einige sind nur unter bestimmten Bedingungen (z. B. nach dem Erwerb einer Eintrittskarte) nutzbar, einige Aktivitäten erfordern die Präsenz anderer Personen. Das Ausüben einer bestimmten Aktivität belegt eine in Abhängigkeit von den Eigenschaften des Raumes variierende Menge der natürlich begrenzten Zeit, so dass für andere Aktivitäten entsprechend weniger Zeit zur Verfügung steht. Die Reihenfolge von Aktivitäten ergibt sich aus der unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen (In-)Flexibilität der Gelegenheiten.

16 Mobilität beinhaltet die individuellen Möglichkeiten im Sinne der Verkehrsmittelverfügbarkeit, Erreichbarkeit beinhaltet diese dagegen nicht dagegen nicht (vgl. 2.1). Mobilität beinhaltet jedoch auch individuelle physische Möglichkeiten und umfasst damit mehr als der objektive Raum nach der genannten Definition.

17 Vgl. zur subjektiven Raumwahrnehmung und kognitiven Karten z. B. Lynch 1968, Downs, Stea et al. 1982.

Je größer die zeitliche oder räumliche Flexibilität einer Aktivität und je geringer ihre Priorität, desto eher wird sie um weniger flexible und wichtigere Aktivitäten herum organisiert (vgl. Cullen, Godson 1975: 9).

2.2.6 Ursachen, Gründe, Hintergründe und Präferenzen

Für die Anwendung der verschiedenen theoretischen Erklärungsansätze in der empirischen Analyse ist die theoretische Debatte um kausale Wirkungen und die Erklärungskraft von Gründen für das Handeln relevant (vgl. Ritsert 1975: 1; Keil 2000: 13 ff.; Horn, Löhner 2010: 7 ff.). In dieser Debatte geht es um Begriffe wie Ursache, Grund und Hintergrund. Sie sind für die geplanten Analysen mit den vorgestellten Konstrukten der Handlungstheorien, also u. a. Präferenzen, Handlungsintentionen oder Einstellungen zusammen zu bringen, abzugrenzen und zu definieren. Die theoretische Debatte ist dabei zu umfangreich, als dass sie hier auch nur skizziert werden könnte, vielmehr soll die praktische Bedeutung für die Konzeption der eigenen Analysen und die Verwendung der Begriffe in dieser Arbeit geklärt werden.

Ein **Grund** ist im Verständnis dieser Arbeit eine „grundangebende Erklärung“ (Ritsert 1975: 26), die vom Handelnden gegeben oder von einem Beobachter des Handelnden interpretiert wird (vgl. Beck 1975: 167). Dabei ist es durchaus möglich, dass dem Handelnden seine Gründe nicht unmittelbar präsent sind und er sie erst herausarbeiten muss (vgl. Beck 1975: 168; Helfferich 2011: 43). Bei dieser Erklärung kann es beispielsweise um Vorlieben, Wünsche und Hoffnungen, aber auch um Reaktionen auf Zustände oder Ereignisse gehen, die dem ausgeführten Handeln einen Sinn geben. Oder es werden Ziele genannt, die mit dem Handeln erreicht werden sollen. Individuelle Handlungsgründe lassen sich demnach nur erfragen oder unmittelbar beobachten.

Eine **Präferenz** bezeichnet in dieser Arbeit nicht die individuell formulierte Vorliebe für etwas, sondern ausschließlich die Wahrscheinlichkeit eines Handlungsergebnisses bzw. die Wahrscheinlichkeit der Wahl einer bestimmten Handlungsalternative. Das entspricht der Verwendung des Begriffs in der empirischen Forschung auf Basis der Rational-Choice-Theorie (vgl. 2.2.1). Dabei ist es möglich, aus Präferenzen Hypothesen über individuelle Handlungsgründe abzuleiten.

Als **Ursache** wird im Verständnis dieser Arbeit ein Zustand bezeichnet, der im Allgemeinen ein bestimmtes Handeln bewirkt, wenn nicht andere, intervenierende Ursachen oder Handlungshintergründe die individuelle Ausprägung des Handelns in eine andere Richtung lenken. Das Gegenteil einer Ursache ist in

diesem Sinne ein Hemmnis. In der psychologischen Diskussion werden die Handlungsursache und der Handlungsgrund zuweilen gleichgesetzt (vgl. Horn, Löhner 2010: 10). Dies ist in der vorliegenden Arbeit nicht zielführend, weil es nicht um den psychologischen Prozess des Handelns geht, sondern um die Beziehung zwischen der (im besten Fall planerisch beeinflussbaren) Umwelt und dem Menschen. Hier interessiert, inwieweit Ursachen als externe Bedingungen Handlungen bewirken und inwieweit Personen Gründe aufgrund von diesen Bedingungen entwickeln, aus denen sie handeln. Dabei müssen die Handelnden die Ursache dafür, dass sie einen Handlungsgrund entwickelt haben, nicht unbedingt selbst erfassen. Ursachen können Situationen sein, die eine unreflektierte Reaktion eher im Sinne eines Verhaltens hervorrufen (vgl. 2.1), sie können Eigenschaften einer sozialen oder räumlichen Umgebung sein oder andere persönliche Rahmenbedingungen umfassen. Wenn ein Handelnder beispielsweise als Grund für die Abschaffung seines Pkw angibt, die Betriebskosten seien zu hoch, können beispielsweise Ursachen für das Handeln eine Veränderung seines Einkommens oder gestiegene Benzinpreise sein. Selbstverständlich ist es auch möglich, dass der Handelnde die Ursache selbst benennt.

Ursache-Wirkungs-Beziehungen lassen sich in Bezug auf Handlungen selten in Reinform beobachten, eine Ursache hat nur selten immer eine bestimmte Handlung zur Folge. Es geht bei der Erforschung dieser Beziehungen immer um die Wahrscheinlichkeit, dass eine Ursache eine bestimmte Wirkung hat. Diese Wahrscheinlichkeit kann mithilfe multivariater Statistik als statistischer Zusammenhang beschrieben werden. Es lassen sich aber auch argumentativ Hypothesen zu Ursache-Wirkungs-Beziehungen herleiten, indem von Handelnden angegebene Gründe ausgewertet und Muster herausgearbeitet werden, die sich verallgemeinern lassen.

Neben Handlungsgründen und Handlungsursachen wird in dieser Arbeit von **Handlungshintergründen** gesprochen. Ein Hintergrund beinhaltet zwar das Wort *Grund*, ist aber unabhängig von der genannten Definition des Handlungsgrundes zu verstehen und auch von den Handlungsursachen abzugrenzen. Im Englischen sind die Bezeichnungen *background* und *reason* einfacher auseinander zu halten. Der Hintergrund einer Handlung bezeichnet die individuellen Rahmenbedingungen der Handlung im Sinne der Hintergrundfaktoren der Theorie des geplanten Verhaltens. Sie umfassen die persönlichen Eigenschaften wie allgemeine Einstellungen, Intelligenz und Erfahrungen, aber auch soziodemographische Merkmale wie Geschlecht oder Alter (vgl. 2.2.2, Abbildung 3). Für die Diskussion um Selbstselektion sind hierbei explizit die Mobilitätsorientierungen

als Hintergrundfaktoren im Sinne allgemeiner Einstellungen zu ergänzen (vgl. Kapitel 1 und 2.3.1.3). Handlungshintergründe sind relevant für die Erklärung der Handlung, weil sie beispielsweise offenlegen, warum im individuellen Fall eine bestimmte Bedingung als individuelle Handlungsursache eine Handlung bewirkt und in einem anderen Fall nicht. So wird beispielsweise die Veränderung des ÖV-Angebotes am Wohnort einer MIV-affinen Person, die sich in öffentlichen Verkehrsmitteln unwohl fühlt, kaum Auswirkungen auf deren Verkehrshandeln haben und kann deswegen auch nicht als Ursache von evtl. beobachteten Handlungsveränderungen angeführt werden, insbesondere dann nicht, wenn die Person die Veränderung nicht als Grund für eine Handlung anführt. Dagegen kann diese Veränderung bei ÖV-Routinenutzern durchaus Ursache für Handlungsveränderungen sein. Für die Verallgemeinerung der Wirkung von Handlungshintergründen lassen sich wie bei Handlungsursachen statistische Zusammenhänge heranziehen oder die Wirkungen können im Vergleich der Ausprägungen von Ursache-Wirkungs-Beziehungen argumentativ herausgearbeitet werden.

2.2.7 Zwischenfazit

Vergleicht man die dargestellten theoretischen Ansätze zur Erklärung des Verkehrshandelns, so wird deutlich, dass sie sich nicht grundsätzlich widersprechen. Vielmehr fokussiert jede der Theorien auf einen anderen Aspekt des Verkehrshandelns und erklärt diesen besonders gründlich. Teilweise ziehen die Autoren der Theorien selbst Parallelen zur Theorie der jeweils anderen Disziplin (z. B. Giddens 1997: 161 ff. und 166 f.; Ajzen 2005: 123) andere versuchen, die Theorien zu integrieren (z. B. Bamberg, Schmidt 1999, Bamberg 2001). Die wohl größten Unstimmigkeiten betreffen die Annahmen zur Veränderlichkeit und interpersonellen Variabilität von Einstellungen bzw. Präferenzen. Sie lassen sich pragmatisch auflösen, indem jeweils deutlich gemacht wird, für welchen Zeitraum bzw. für welche Situation eine Stabilität der Präferenzen angenommen wird bzw. für welche Gruppen bestimmte Präferenzen in der Tendenz gelten. Es ist also nicht notwendig, ausschließlich einem der Ansätze zu folgen (vgl. hierzu auch Schimank 2010: 184).

Die Annahme, dass eine Reurbanisierung verkehrsreduzierend wirken kann, fußt auf der Vermutung, dass die städtische Raumstruktur, die neuerdings für das Wohnen an Bedeutung gewinnt, verkehrsreduzierend auf das Verkehrshandeln ihrer Träger wirkt (vgl. Kapitel 1). Weil das Verkehrshandeln jedoch nur begrenzt von Eigennutzenmaximierung, dafür aber von Routinen und persönlichen Einstellungen geleitet wird und in einem subjektiven Raum stattfindet,

sind die Möglichkeiten einer Vorhersage des Verkehrshandelns von Bewohnern je nach den Eigenschaften der von ihnen bewohnten Räume begrenzt. Die einzelnen Räume können nur nach messbaren, beobachtbaren Eigenschaften beschrieben werden, so dass offen bleiben muss, ob die verträglichen Möglichkeiten des Verkehrshandelns für einen Bewohner des Raumes auch als solche wahrgenommen werden und damit überhaupt Faktoren in der Wanderungsentscheidung sein können. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, bleibt offen, ob ein Bewohner die verträglichsten Handlungsalternativen beim kurz- und mittelfristigen Verkehrshandeln wählt. Es muss davon ausgegangen werden, dass in seiner Entscheidung das Handlungsziel, wenig unverträglichen Verkehr zu erzeugen, eine untergeordnete Bedeutung hat, weil viele andere, subjektiv wichtigere Faktoren gleichzeitig das Handeln bestimmen. Selbst wenn die verträglichste Handlungsmöglichkeit die Beste nach „objektiven“ Kriterien wie Reisezeit und -kosten oder CO₂-Bilanz wäre, wird sie unter Umständen nicht gewählt, weil das Handeln eben auch von Routinen und Einstellungen bestimmt wird, die möglicherweise verhindern, dass eine an sich eigennützige und gleichzeitig verträgliche Handlungsmöglichkeit gewählt wird. Sicher ist lediglich das Selbstverständliche: fehlende Handlungsmöglichkeiten können in jedem Fall weder wahrgenommen noch gewählt werden. So ist es beispielsweise bei einem Wohnort in der Nähe eines Schienenhaltepunktes sowohl möglich, den ÖV zu nutzen, als auch mit dem eigenen Pkw zu fahren. Bei einem Wohnort ohne Schienenhaltepunkt besteht die erste Option nicht. Allgemein ausgedrückt ist es zwar möglich, sein Verkehrshandeln in einem verkehrersparsamen Raum sowohl verträglich als auch unverträglich zu gestalten, in einem extrem verkehrsaufwendigen Raum besteht dagegen nicht die Möglichkeit, verkehrersparsam zu handeln (vgl. Holz-Rau 1997: 12).

Die Bedeutung von Wanderungen für die Neuausrichtung von Routinen des Verkehrshandelns ist von zentralem Interesse für die Hypothese dieser Arbeit. Wenn durch eine Wanderung die Rahmenbedingungen des Verkehrshandelns so stark verändert werden, dass bestimmte Routinen nicht aufrechterhalten werden können (und sei es nur die Route des Arbeitswegs), entfaltet sich möglicherweise das Potenzial der Reurbanisierung, verträgliches Verkehrshandeln zu bewirken. Insofern lässt sich aus diesem Befund eine für die vorliegende Arbeit sinnvolle Definition einer Wanderung ableiten: Eine Wanderung ist eine Verlagerung des Wohnortes zwischen zwei Räumen, die so deutlich unterscheidbare Rahmenbedingungen für das Verkehrshandeln bieten, dass davon auszugehen ist, dass sich im Zuge der Wanderung wesentliche Handlungsroutinen verändern.

2.3 Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln

Im vorangegangenen Abschnitt wurden die theoretischen Grundlagen erläutert, auf denen empirische Untersuchungen zum Verkehrshandeln einschließlich der Wanderungsentscheidung aufbauen. In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse empirischer Untersuchungen im Überblick vorgestellt. Die ausgewerteten Untersuchungen behandeln mitunter sehr spezielle Einflussfaktoren und Aspekte des Verkehrshandelns. Im folgenden Überblick geht es nicht um diese speziellen Faktoren. Vielmehr interessiert, wie sich verschiedene Kategorien von Einflussfaktoren zueinander verhalten und welche Faktoren welche Ausprägung des Handelns besonders beeinflussen.

Die Darstellung ist nach der Fristigkeit der Entscheidungen des Verkehrshandelns gegliedert, u. a. weil sich diese Differenzierung auch in der Literatur wiederfindet. Während kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln meist in verkehrswissenschaftlichen Arbeiten erforscht wird, haben empirische Arbeiten zu Wanderungsentscheidungen zumeist einen soziologischen, geographischen oder stadtplanerischen Hintergrund. Entsprechend unterscheiden sich die Datengrundlagen, die Erkenntnisziele und der Aufbau der Analysen deutlich.

Bei der Durchsicht empirischer Arbeiten zu Einflussfaktoren auf das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln fiel auf, dass bei den Ansätzen mit quantitativer Methodik die Gefahr besteht, dass bei der Interpretation nicht nur die Einzelentscheidungen der Handlungskette (Wohnstandortwahl, Wahl des Aktivitätsortes, Verkehrsmittelwahl, Routenwahl) vermischt werden, sondern auch Motivation und äußere Handlungsrestriktion. Das gilt besonders, wenn Regelmäßigkeiten zwischen bestimmten soziodemographischen Eigenschaften und den gewählten Handlungsalternativen gesucht werden, aber auch bei der Analyse von Einstellungen oder Mobilitätsstilen. So ist es nicht immer einfach, die Einflüsse voneinander zu trennen, und umso wichtiger, die vermuteten kausalen Zusammenhänge zu reflektieren.

2.3.1 Kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln

Die empirischen Arbeiten zu Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln unterscheiden personenbezogene und raumstrukturelle Einflussfaktoren. Gegliedert nach dieser Klassifizierung werden die Ergebnisse im Folgenden vorgestellt. Anschließend wird auf das Zusammenspiel dieser beiden Faktorenkategorien eingegangen.

2.3.1.1 Personenbezogene Einflussfaktoren

Empirische Analysen zu personenbezogenen Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln beschränken sich häufig darauf, empirische Regelmäßigkeiten zwischen bestimmten soziodemographischen Eigenschaften der Handelnden – zumeist einzelnen Personen – und ihren gewählten Handlungsalternativen festzustellen. Die hinter diesem Vorgehen stehende Idee ist, dass sich Handlungsrestriktionen, Handlungsziele und Präferenzen weitgehend aus der speziellen Situation des Handelnden ergeben und dass diese Situation mithilfe soziodemographischer und ökonomischer Merkmale einer Person abgebildet werden kann (vgl. Grundmann, Hölscher 1989: 23; van Acker, van Wee et al. 2010: 222). Einige dieser Merkmale werden als *klassische Einflussfaktoren* des Verkehrshandeln bezeichnet, denn sie finden sich mit leichten Abwandlungen in fast jeder empirischen Arbeit mit entsprechender Fragestellung wieder. Sie liefern in multivariaten Analysen relativ gute Erklärungswerte für verschiedene Kennzahlen des Verkehrshandeln, insbesondere wenn nach Wegezwecken differenziert wird. Auch bei deskriptiven Auswertungen nach einem oder zwei dieser Kriterien lassen sich deutliche Unterschiede der untersuchten Kennzahlen des Verkehrshandeln feststellen (z. B. BMVBS 2010). Nach diesen Faktoren eingeteilte „verhaltenshomogene Gruppen“ (vgl. Kutter 1972) haben große Bedeutung in der Verkehrsmodellierung (vgl. Gather, Kagermeier et al. 2008: 167).

Zu den *klassischen* Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln zählen:

- Alter
- Einkommen
- Geschlecht
- Erwerbstätigkeit
- Haushaltsstruktur
- Bildung
- Pkw-Besitz

Die Faktoren haben Einfluss auf:

- die Art bzw. den Ort von Aktivitäten und beeinflussen damit den *Verkehrsaufwand*. Beispielsweise hat ein Rentner keinen Arbeitsweg mehr, eine Person mit höherem Einkommen kann es sich leisten, entferntere Freizeitziele aufzusuchen oder häufiger kostenaufwendige Freizeitaktivitäten zu unternehmen, der Bildungsgrad wirkt möglicherweise auf die Ausprägungen von Interessen.

- die Häufigkeit von Aktivitäten und beeinflussen damit das *Verkehrsaufkommen*. Beispielsweise hat eine erwerbstätige Person weniger Zeit für Freizeitaktivitäten. In einem Haushalt mit Kindern fallen häufig Bring- und Holwege an.
- die zur Wahl stehenden *Verkehrsmittel* und die Variationsmöglichkeit von Verkehrsmitteln. Insbesondere die Wahlmöglichkeit „Pkw“ wird besonders durch Alter und Einkommen beschränkt und von der Haushaltsstruktur beeinflusst: Das Alter bestimmt über den Führerscheinbesitz oder die physische Möglichkeit, ob ein Pkw gefahren werden kann, das Einkommen entscheidet über den Besitz eines Pkw und die Häufigkeit seiner Nutzung, die Haushaltsstruktur bedingt Absprachen beim Teilen der Pkw-Nutzung oder erfordert das Bringen oder Holen von Kindern.

Der Pkw-Besitz wird als Schlüsselgröße unter den individuellen Eigenschaften zur Erklärung des Verkehrshandelns bewertet (vgl. Dieleman, Dijst et al. 2002: 524; Näss 2006: 175). Er nimmt unter den diskutierten Einflussfaktoren eine Sonderrolle ein, weil er nicht nur als Variable mit hohem Erklärungswert, sondern auch als Maßzahl für das Verkehrshandeln genutzt wird (z. B. bei Kenworthy, Laube 1996: 286) und in hohem Maße abhängig von den anderen genannten Faktoren ist. Eine weitere Besonderheit ist, dass die Wahrscheinlichkeit, einen Pkw zu besitzen, nicht nur von persönlichen Merkmalen, sondern auch von raumstrukturellen Merkmalen abhängt. Der Pkw-Besitz wird daher als *mediating link* bezeichnet, der Raumstruktur und Verkehrshandeln verbindet (vgl. Cao, Mokhtarian et al. 2007: 538). Hierzu passt der offensichtliche Zusammenhang zwischen der Häufigkeit des Motivs, kein Auto nötig zu haben, mit der (groben) Raumstruktur des Wohnortes von Personen ohne eigenen Pkw in der MID (BMVBS 2010: 59). Ein Pkw wird dann überflüssig, wenn die raumstrukturellen Gegebenheiten ein Leben ohne Pkw erlauben bzw. fördern. Insofern ist die Frage, unter welchen Bedingungen ein Leben ohne Pkw zu realisieren ist, von zentraler Bedeutung für die Frage nach raumstrukturellem Einfluss auf das Verkehrshandeln.

Ausgehend von diesen klassischen Eigenschaften und Zusammenhängen werden in verkehrswissenschaftlichen Studien sowohl die Eigenschaften der Handelnden als auch die Kennzahlen des Verkehrshandelns zunehmend differenzierter untersucht. Einerseits wird das Spektrum der Wegezwecke um differenzierte Freizeit- und Einkaufswege oder auch Fernreisen erweitert (z. B. Zängler, Karg 2002; BMVBS 2011; Holz-Rau, Sicks 2013; Bhat, Gossen 2004), andererseits rücken vormals weniger beachtete Bevölkerungsgruppen in den Fokus, wie zum

Beispiel alte und/oder mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinder, Migranten (z. B. Kohler 2002; Kasper, Reutter et al. 2007; Conrad, Welsch 2013). Die Aufmerksamkeit richtet sich darüber hinaus in jüngster Zeit auf die Mobilitätsbiographie und -sozialisation (Scheiner, Holz-Rau 2015) und – auch aufgrund zunehmender Angebote im Bereich Car- und Bike-Sharing – auf Inter- und Multimodalität unter Einbeziehung dieser neuen Verkehrsmittelangebote. Weil die Sharing-Angebote primär in Städten angeboten werden, richtet sich dabei das Interesse auch auf das Verkehrshandeln in städtischen Räumen.

Ein weiterer Ansatz, personenbezogene Einflüsse auf das Verkehrshandeln zu untersuchen, besteht darin, nicht nur die Situation der Handelnden mithilfe soziodemographischer Charakteristika abzubilden, sondern auch psychographische Merkmale der Handelnden zur Erklärung des Verkehrshandelns heranzuziehen. Dabei sind im Wesentlichen zwei Vorgehensweisen zu unterscheiden:

Eine verbreitete Möglichkeit ist es, Mobilitätsorientierungen oder auch einzelne Einstellungen (z. B. Umweltbewusstsein oder Verkehrsmittelorientierung) in die Nutzenfunktion einzubeziehen (vgl. Bamberg, Schmidt 1999: 483; Bruns 2013: 95 f.). Hypothesen sind beispielsweise, dass jemand, der gerne Auto fährt, dieses auch häufiger nutzt als jemand, der beim Autofahren ängstlich ist, oder dass jemand, der die Umwelt schützen möchte, häufiger das Fahrrad nutzt als jemand, dem Umweltschutz gleichgültig ist. Die empirischen Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen Einstellung und Handeln zeigen jedoch uneinheitliche Befunde (vgl. Jaufmann 1996: 7 f.; Bohte, Maat et al. 2009: 353; Wänke, Reutner et al. 2011: 226). Hierfür werden folgende Gründe genannt (vgl. ebd.):

- Es gibt konkurrierende handlungsrelevante Einstellungen. Beispielsweise könnte eine Person, die Spaß am Autofahren hat, gleichzeitig Interesse am Umweltschutz haben.
- Einstellungskonforme Handlungsweisen sind dem Handelnden unbekannt, auch weil die längerfristigen Konsequenzen des eigenen Handelns nicht überblickt werden. Beispiel hierfür wäre die Wahl einer Wohnung mit geringer Miete an einem Standort mit schlechter Erreichbarkeit mit der Absicht Kosten zu sparen, ohne die höheren finanziellen Aufwendungen für Mobilität einzukalkulieren.
- Adäquate Handlungsmöglichkeiten sind nicht verfügbar bzw. die Kompetenz sie zu nutzen fehlt.
- Einstellung und Handlungsweise haben einen ungleichen Spezifikationsgrad, z. B. wenn allgemeine Einstellungen wie Interesse am Umweltschutz

spezielle Handlungsweisen, z. B. die Verkehrsmittelwahl an einem konkreten Tag erklären sollen (Korrespondenzprinzip).

- Wahrnehmungen und Handlungsroutinen überlagern Einstellungen.

Darüber hinaus gibt es bei empirischen Arbeiten zum Einfluss von Einstellungen auf das Verkehrshandeln ein methodisches Problem, denn Einstellungen sind veränderlich (vgl. 2.2.2). Welche Einstellung gemessen wird, hängt damit vom Zeitpunkt der Messung ab und muss dementsprechend nicht mit der Einstellung zum Zeitpunkt der interessierenden Handlung übereinstimmen.

Die andere verbreitete Herangehensweise ist, die Ausprägungen von Mobilitätsorientierungen auszuwerten und daraus gemeinsam mit anderen Merkmalen Lebens- oder Mobilitätsstile abzuleiten (vgl. Götz 2007: 770). Das Verkehrshandeln wird dann anstelle von soziodemographisch gebildeten Klassen oder einzelnen sozialpsychologischen Konstrukten nach dieser Mobilitätsstil-Segmentierung beschrieben (z. B. bei Hunecke 2000: 105 ff.; Lanzendorf, Scheiner 2004: 25 ff.; Götz 2007: 770 ff.; Hammer, Scheiner 2006: 22). Bei den Ergebnissen fallen Regelmäßigkeiten zwischen Lebensstil, Lebenslage¹⁸ und Lebensphase auf. Beispielsweise gehören zur Gruppe der „traditionell Häuslichen [...] überdurchschnittlich viele Rentner/innen und Hausfrauen“ (Götz 2007: 771), das Cluster der „risikoorientierten Autofans [...] weist mit 90 % den höchsten Männeranteil auf“ (ebd. vgl. auch Hammer, Scheiner 2006: 17). Bei der Erklärung von Verkehrshandeln haben Lebensstile die höchste Relevanz in den Bereichen, „die stark durch alltagsästhetische und freizeitbezogene Präferenzen bestimmt werden“ (Hunecke 2015: 62). Dies rührt daher, dass Einstellungen besonders stark wirken, wenn einstellungskonformes Handeln mühelos umgesetzt werden kann (vgl. 2.2.2).

Zu beachten ist, dass die soziologische Auffassung eines Lebensstils ausdrücklich das sichtbare Handeln von Personen als „expressives Verhalten“ (Klee 2001: 57) in die Konstruktion des Lebensstils einbezieht (vgl. Götz 2007: 770; Klee 2001: 25; 59; Hammer, Scheiner 2006: 16). In diesem Sinne müsste das mit Kennzahlen beschreibbare Verkehrshandeln zur Konstruktion der Lebens- und Mobilitätsstile herangezogen werden – in den zitierten Arbeiten werden die Mobilitätsstile jedoch konsequent ohne diese Ausprägungen gebildet, weil sich das Forschungsinteresse darauf richtet, das ausgeprägte Verkehrshandeln mithil-

18 SCHEINER definiert Lebenslagen als „objektive, strukturelle Ungleichheiten [...], die mittels sozioökonomischer und demographischer Merkmale“ (2008a: 1) beschrieben werden können und grenzt sie damit vom Lebensstil ab (vgl. ebd.: 8 f., auch Dangschat 2007: 5).

fe der Mobilitätsstile zu erklären. Insofern wäre die Bezeichnung *einstellungsbasierte Mobilitätstypen* (*Attitude-based target groups*, Hunecke, Hausteiner et al. 2010: 18; Hunecke 2015: 65) treffender für diese Art von Analysen.

2.3.1.2 Raumstrukturelle Einflussfaktoren

Nach den theoretischen Überlegungen der Zeitgeographie- und Aktionsraumforschung beeinflussen die „Eigenschaften der raumzeitlichen Umwelt“ und die „Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln“ das Verkehrshandeln als unmittelbar der Raumstruktur zuzuordnende Eigenschaften (vgl. 2.2.5). Bei der Untersuchung dieser raumstrukturellen Eigenschaften als Einflussfaktoren des Verkehrshandelns ist zu beachten, dass diese Faktoren den Rahmen für das Handeln bilden, also indirekt auf das Handeln wirken, indem sie bestimmte Handlungsweisen vereinfachen oder erschweren. Empirisch ist also zu untersuchen, inwieweit verträgliche Verkehrshandlungsmöglichkeiten von den Bewohnern eines Raumes als solche wahrgenommen und genutzt werden. Hierzu gibt es viele empirische Arbeiten, die unterschiedliche Operationalisierungen der raumstrukturellen Einflussfaktoren vornehmen und auch unterschiedliche Kennzahlen zur Beschreibung des Verkehrshandelns wählen. Kurz gefasst setzen die raumstrukturellen Einflussfaktoren (vgl. 2.1, Abbildung 2) für die Handelnden den Rahmen für:¹⁹

- die Entscheidung für eine *Gelegenheit* (und damit den Ort der Aktivität), der unmittelbar verbunden ist mit der zu überwindenden Entfernung und der dafür zu reservierenden Zeit
- die *Anzahl ausführbarer Aktivitäten*, die durch die für weitere Aktivitäten und Raumüberwindung zur Verfügung stehende Zeit begrenzt wird
- die tägliche Entscheidung für ein *Verkehrsmittel*, weil die Verbindungsqualität unterschiedlich ist und unter Umständen nur wenige Verkehrsmittel zur Verfügung stehen
- den *Erwerb von Verkehrsmitteln oder Zugangsberechtigungen*, wobei sich der „objektive“ Nutzen dieses Erwerbs aus dem vorhandenen Angebot (z. B. ÖPNV, Fahrradwege, Parkplätze), den zu überwindenden Entfernungen, der dafür verfügbaren Zeit sowie der Häufigkeit der entfernt stattfindenden Aktivitäten ergibt

19 Die Zusammenstellung basiert im Wesentlichen auf folgenden Veröffentlichungen: Wegener, Fürst 1999: 30 ff.; Næss 2006: 60 ff., 220; Cao, Mokhtarian et al. 2007: 538; Cao, Mokhtarian et al. 2009: 363 ff.

- die Entscheidung für eine Route, die beispielsweise die Verkettung unterschiedlicher Aktivitäten und dadurch eine Zeit- oder Wege(längen)-Ersparnis mit sich bringen kann

In den empirischen Arbeiten zu diesem Thema werden zumeist Kennzahlen des täglichen Verkehrshandelns (Verkehrsmittelwahl, Wegezahl, seltener: Verkehrsaufwand) verwendet. Häufig werden einzelne Wegezwecke (Arbeitswege) oder einzelne Kennzahlen (Modal Split oder Wegefrequenz) ausgewertet. Seltener sind umfassende Studien raumstruktureller Einflüsse, die das Verkehrshandeln gleichzeitig über Verkehrsaufwand, Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelwahl messen, mittelfristige Entscheidungen wie den Pkw-Besitz einbeziehen und verschiedene Wegezwecke betrachten. Einige Studien gehen Zusammenhängen zwischen Wohnort und weiten Freizeitwegen (also Fernreisen und Ausflügen) nach: Der sogenannten Kompensations- oder Fluchthypothese (*compensation/escape hypothesis*) folgend wird vermutet, dass Ausflüge eine Reaktion von Städtern auf fehlenden Naturkontakt oder auf städtische Umweltwirkungen sind (vgl. Næss 2006: 202 f.). Im Hinblick auf private Fernreisen (Urlaube) wird angenommen, dass der „schnellere Zugang zu Fernverkehrsinfrastruktur in Großstädten“ (Holz-Rau, Sicks 2013: 18) Fernreisen erleichtert und wahrscheinlicher macht, dass großstädtische Unternehmen (und damit auch ihre Beschäftigten) großräumlicher orientiert sind und dass „zum urbanen Lebensstil auch Kurztrips in andere Städte oder Erholungsräume gehören“ (ebd.), wobei in dieser Hinsicht Effekte einer Selbstselektion nach Lebensstilen wirken.

Das Spektrum der in den empirischen Arbeiten untersuchten raumstrukturellen Eigenschaften reicht von der Bauform, Beleuchtung und der Gestaltung des öffentlichen Raumes als Qualitätsmerkmal fußläufiger Verbindungen über die Bebauungsstruktur, Straßenführung, Dichte, Funktionsmischung (Wohnen, Arbeiten, Versorgung) und Erreichbarkeit von Stadtzentren oder Arbeitsplätzen auf Quartiers- oder Stadtteilebene bis hin zur Frage nach Polyzentralität und Siedlungsgröße.²⁰ Bei einigen der untersuchten Merkmale kann nur ein sehr indirekter kausaler Zusammenhang zum Verkehrshandeln vermutet werden. So ist es schwierig, die direkte Wirkung der Siedlungsgröße auf das Verkehrshandeln zu benennen, vielmehr steht Siedlungsgröße beispielsweise für funktionale Vielfalt, Angebot des ÖV oder auch für Bevölkerungsdichte, die selbst mehr oder weniger direkten Einfluss auf das Verkehrshandeln haben (vgl. 3.3, auch Næss 2006:

20 z. B. die Arbeiten von Holz-Rau 1997; Miller, Ibrahim 1998; Krizek 2003; Beckmann, Hesse et al. 2006; Gutsche 2003; Builing, Kanaroglu 2006 oder die Literaturübersichten bei Wegener, Fürst 1999; Stead, Marshall 2001: 114; Ewing, Cervero 2001; Cao, Mokhtarian et al. 2009.

32). Außerdem sind methodische Studien selten, die versuchen, einen vermuteten kausalen Zusammenhang mit verschiedenen operationalisierten Variablen zu messen und die Aussagekraft der Variablen vergleichen. Ein Beispiel für dieses Vorgehen ist bei NÆSS zu finden, der das Verhalten der Variable *Zentrenerreichbarkeit* mit der Summe einzelner Erreichbarkeitsvariablen vergleicht (vgl. ebd.: 121 ff.).

Die einzelnen raumstrukturellen Eigenschaften sind in Analysen schwer voneinander zu trennen, weil sie sich gegenseitig stark bedingen. Allgemeingültige Aussagen zum konkreten Einfluss einzelner raumstruktureller Merkmale sind damit schwer zu treffen, zumal der vermutete kausale Zusammenhang selten auf der Wirkung einzelner Ausprägungen beruht, sondern auf deren Kombination (vgl. Handy 1996: 153; Chen, Gong et al. 2008: 298). Ihr Einfluss auf das Verkehrshandeln wird methodisch über einfache Vergleiche der aggregierten Kennziffern des Verkehrshandelns der Bevölkerung verschiedenartiger Räume beschrieben oder er wird mithilfe von Entscheidungsmodellen, die sich handlungstheoretisch herleiten lassen, ermittelt. Während bei einfachen univariaten Vergleichen nur sehr grob herausgearbeitet werden kann, welche Eigenschaft welches Handeln beeinflusst, erlauben die Entscheidungsmodelle eine bessere Kontrolle personenbezogener Einflüsse. Vor allem aber entspricht dieses Vorgehen eher einem Testen kausaler Zusammenhänge (vgl. Handy 1996: 159).

Einige Studien versuchen, die raumstrukturelle Wirkung von Stadt und (Um-)land-Wohnorten auf den Verkehrsaufwand der Bewohner anhand sehr einfacher raumstruktureller Eigenschaften präzise zu quantifizieren. Auch wenn sich die Untersuchungsdesigns der Studien und Größen der untersuchten Stadtregionen unterscheiden und die Ergebnisse folglich nur begrenzt verallgemeinerbar und vergleichbar sind, sollen hier zwei Werte zur Orientierung genannt werden:

- HOLZ-RAU und SICKS quantifizieren die Stärke des raumstrukturellen Einflusses bei Alltagswegen als Unterschied des Verkehrsaufwandes verschiedener Gemeindegrößenklassen in Deutschland (vgl. Holz-Rau, Sicks 2013: 26). Demnach ist der größte Unterschied zwischen Bewohnern von sehr kleinen (unter 5.000 Einw.) und sehr großen Gemeinden (über eine Million Einw.) zu erkennen, er beträgt knapp 13 km je Person und Tag²¹.
- NÆSS quantifiziert die Stärke des raumstrukturellen Einflusses bei Alltagswegen als Unterschied des MIV-Aufwandes der Bewohner eines Stadtzentrums und Wohnorten in 15-25 km Entfernung vom Stadtzentrum

21 Im Original auf Jahresbasis: 4.740 km je Person und Jahr.

(vgl. Næss 2012: 34). Er stellt für vier verschiedene skandinavische Stadtregionen fest, dass es in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Wohnort und Stadtzentrum je nach Region Unterschiede zwischen 10 und 30 MIV-km²² je Person und Tag gibt.

2.3.1.3 Zusammenspiel der Einflussfaktoren: Selbstselektion

Zwar wird bereits seit längerem nicht mehr in Frage gestellt, *dass* die raumstrukturellen Gegebenheiten Einfluss auf das Verkehrshandeln haben. Die Frage, ob personenbezogene oder raumstrukturelle Eigenschaften den größeren Einfluss auf das Verkehrshandeln haben, wird aktuell unter dem Schlagwort **Selbstselektion** diskutiert. Nach der Selbstselektionshypothese wählen Personen ihren Wohnort passend zu Hintergrundfaktoren (vgl. 2.2.2, 2.2.6), die auch das Verkehrshandeln beeinflussen:

„It is unclear, whether residential location choice decisions are exogenous to the relationship between urban form and travel behaviour. They [im vorangehenden Satz zitierte Autoren, Anm. d. Verf.] argue that a household with a predisposition towards a certain type of travel chooses a residential location enabling the pursuit of the preferred type of travel. For example, a household whose members prefer to travel by public transit chooses to reside for that very reason in a location providing easy access to transit infrastructure.“ (Schwanen, Mokhtarian 2003: 2)

Zu diesen Hintergrundfaktoren gehören soziodemographische Eigenschaften oder Mobilitätsorientierungen, denkbar sind aber auch allgemeinere Einstellungen (vgl. Bohte, Maat et al. 2009: 332). Die Selbstselektion führt dazu, dass eine Person, deren Hintergrundfaktor in einer Richtung ausgeprägt ist, einen bestimmten Raum mit einer anderen Wahrscheinlichkeit wählt als eine Person, die eine andere Ausprägung aufweist. Somit entsteht eine räumliche Ungleichverteilung von Personen mit verschiedenen Ausprägungen des jeweiligen Faktors. Das bedeutet, gemessene Unterschiede des Verkehrshandelns von Bewohnern ver-

22 Die Spannweiten werden bei NÆSS in einer Graphik dargestellt: Mittlerer motorisierter Verkehrsaufwand je Person und Tag bei Wohnung im Stadtzentrum: Oslo: ca. 13 km; Kopenhagen: ca. 26 km; Aalborg ca. 22 km; bei Wohnort in 15-25 km Entfernung zum Stadtzentrum: Oslo: ca. 42 km; Kopenhagen: ca. 44 km; Aalborg: ca. 32 km (vgl. 2012: 34). D. h. die maximale Differenz zwischen den Wohnorten in Oslo beträgt 29 MIV-km, in Kopenhagen 18 MIV-km und in Aalborg 10 MIV-km je Person und Tag.

schiedener Räume können nicht alleine auf die raumstrukturellen Eigenschaften zurückgeführt werden, sondern ergeben sich auch aus den Einflüssen der genannten Hintergrundfaktoren (vgl. Schwanen, Mokhtarian 2003: 2).

In der verkehrswissenschaftlichen Diskussion geht es beim Thema Selbstselektion primär um die Frage, inwieweit die Ergebnisse bisheriger Studien zum Einfluss der Raumstruktur auf das Verkehrshandeln verzerrt sind, weil sie die selektierende Wirkung des Wohnortwechsels als langfristige Verkehrsentscheidung vernachlässigen. Je nachdem, welche Bedeutung dem Einfluss der Raumstruktur oder dem Effekt Selbstselektion beigemessen wird, muss unterschiedlich beurteilt werden, welchen Einfluss Verkehrs- und Stadtplanung auf das Verkehrshandeln haben können (vgl. Kitamura, Mokhtarian et al. 1997:156; Schwanen, Mokhtarian 2003: 1):

„Suppose the effect of the built environment on travel behavior is primarily due to attitudinal predispositions. Then if a ‚car-lover‘ lands in an urban neighborhood for other reasons (e. g. financial policy incentives), s/he may still drive like the typical suburban dweller. If so, then policies promoting denser, more diverse land use patterns may not have the effect expected on the basis of studies that did not correct for self-selection.“ (Mokhtarian, van Herick 2014: 4)

Konkret wird angenommen, dass Studien ohne Berücksichtigung von Selbstselektionseffekten den raumstrukturellen Einfluss überschätzen, weil eine Selbstselektion der Bewohner vorliegt (vgl. Kitamura, Mokhtarian et al. 1997: 125; Cao, Mokhtarian et al. 2009: 360; Næss 2009: 321; Holz-Rau, Sicks 2013: 28). Es ist also notwendig, auf die Bedeutung der oben dargelegten Zusammenhänge ausführlicher einzugehen.

In Bezug auf die vergleichsweise übersichtliche Zahl klassischer soziodemographischer und -ökonomischer Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln ist der Selbstselektionseffekt in einer Analyse relativ einfach zu kontrollieren, zumal diese Faktoren – mit Ausnahme des PKW-Besitzes – selbst nicht vom ausgeführten Verkehrshandeln beeinflusst werden. Die Einbeziehung dieser Faktoren in entsprechende Untersuchungen ist bereits seit den 1990er Jahren üblich. Schwieriger wird es, wenn davon ausgegangen wird, dass es eine Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen gibt, die das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln stark beeinflussen und die von der wahrgenommenen Mobilität möglicherweise selbst beeinflusst werden. So stellt sich die Frage, wie stark der beschriebene Vergleich des Verkehrshandelns von Bewohnern verschiedener Räume durch

Mobilitätsorientierungen verzerrt ist (vgl. Cao, Mokhtarian et al. 2009: 360). In den letzten Jahren versuchten zahlreiche (vor allem US-amerikanische) Studien Mobilitätsorientierungen einzubeziehen (vgl. Cao, Mokhtarian et al. 2009; Næss 2009: 298; Bohte 2010; Bruns 2013). Einer der methodischen Ansätze ist dabei auch, nicht nur Mobilitätsorientierungen, sondern auch Wohnstandortorientierungen zu berücksichtigen (z. B. Schwanen, Mokhtarian 2003: 3 ff.; Bruns 2013: 53). Hierbei werden Unterschiede im Verkehrshandeln nachgewiesen, je nachdem, wie ein Haushalt Wohnstandortwahlkriterien bewertet, die typisch für ländliche oder städtische Räume sind (vgl. Schwanen, Mokhtarian 2003: 14; Bruns 2013: 171, 181). Unterschieden wird dabei in sogenannte *dissonante* Bewohner, die in einem Raum wohnen, der nicht den gemessenen Wohnstandortorientierungen entspricht, und *konsonante* Bewohner, die im passenden Raum wohnen (*dissonant – mismatched* und *konsonant – true urbanites / suburbanites*, vgl. Schwanen, Mokhtarian 2003: 3). BRUNS weist beispielsweise nach, dass Personen, denen in der Wohnstandortentscheidung eine gute nahräumliche Erreichbarkeit als Standortfaktor wichtig war und die in einer entsprechenden Raumstruktur wohnen (also konsonanten Bewohnern des Raumes), das Fahrrad oder den ÖV häufiger nutzen als Personen mit anderen Wohnstandortorientierungen (vgl. Bruns 2013: 131, auch 176 ff. und Mokhtarian, van Herick 2014: 7). In einem systematischen Überblick der Literatur mit verschiedenen Stichproben und methodischen Ansätzen verglichen MOKHTARIAN und VAN HERICK (2016 2016: 6 f.) Angaben über den Anteil des *reinen* raumstrukturellen Einflusses auf das Verkehrshandeln (*built environment proportion*) am Einfluss der Raumstruktur, der ohne Kontrolle von Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen gemessen wird. Dieser rein raumstrukturelle Einfluss wird in den Studien mit Werten zwischen 34% und 98% quantifiziert, so dass wegen dieser großen Spannweite weiterer Forschungsbedarf besteht (vgl. ebd.: 21).

An Studien mit Kontrolle der Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen wird kritisiert, dass sie den Einfluss raumstruktureller Faktoren unterschätzen (vgl. Næss 2009: 321). Dies ist schon aufgrund der in Abschnitt 2.2.2 ausgeführten Kontextabhängigkeit von Einstellungen plausibel, die in den genannten Studien selten berücksichtigt wird. Geht man davon aus, dass Einstellungen mindestens zu einem gewissen Grad veränderbar sind, ist es möglich, dass eine Person nicht nur ihr Verkehrshandeln dem neuen Wohnort anpasst, sondern auch ihre Einstellungen ändert, weil sie die Vorteile der anderen Verkehrsträger kennen und schätzen lernt (vgl. ebd.: 313). In einer Erhebung würde diese Person dann nach der Wanderung weniger MIV-Affinität als vor der Wohnstandortwahl zeigen. Umgekehrt können NMV-affine Haushalte ihre Vorlieben im Alltag nicht

umsetzen und bewerten möglicherweise den NMV unter den vom unpassenden Wohnstandort vorgegebenen Bedingungen weniger positiv und gewöhnen sich in den auf den MIV ausgelegten Strukturen die NMV-Nutzung einschließlich ihrer ehemaligen Vorlieben ab. Darüber hinaus setzt die Annahme einer Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen voraus, dass die Wohnstandortentscheidung stark von der Handlungsintention beeinflusst wird, mit einer Wanderung den passenden Rahmen für das Verwirklichen dieser Mobilitätsorientierung im Alltag zu schaffen (vgl. ebd.: 302). Für die Einordnung der Selbstselektionshypothese in Bezug auf ihre Bedeutung für die Reurbanisierung und das Verkehrshandeln der Reurbanisierungsträger ist es somit essentiell zu wissen, welche Bedeutung Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wohnstandortwahl haben:

“The claim that self-selection represents a problem raising serious doubt about the influence of urban structure on travel rests with the assumption that many people actually choose their place of residence based upon the opportunities and needs for travel by different modes provided in the chosen location.” (Næss 2009: 302)

Die Bedeutung von Mobilitätsorientierungen in der Wohnstandortentscheidung muss daher anhand der Ergebnisse von Erhebungen zu Wohnstandortentscheidungen geprüft werden. Aus ihnen ist bekannt, dass zu den wichtigsten Faktoren in jedem Falle die Wohnungsgröße, die Wohnkosten oder auch die Sozialstruktur am neuen Wohnort gehören (vgl. 2.3.2), so dass der Selbstselektionsprozess nach Kriterien, die auch das Verkehrshandeln beeinflussen, in jedem Fall durch andere Mechanismen überlagert wird. Die Möglichkeit, dass ein Haushalt bewusst einen Wohnort wählt, der beispielsweise schlecht zu den Mobilitätsorientierungen passt, ist also theoretisch gegeben und umso wahrscheinlicher, je mehr konkurrierende Faktoren (Einstellungen, Handlungsrahmen) eine Rolle in der Wohnstandortentscheidung spielen. Insbesondere an Orten, die Voraussetzungen für verschiedene Mobilitätsstile bieten, ist eine gemischte Bevölkerung zu erwarten (vgl. Holz-Rau 2001: 268). Es ist also möglich, dass ein Pkw-affiner Haushalt in einen Stadtteil mit starker Parkraumrestriktion zieht.

Trotz dieser Diskussion um Selbstselektionseffekte besteht heute Einigkeit darüber, dass raumstrukturelle Eigenschaften eine wesentliche Rolle für die Ausprägung des Verkehrshandelns spielen, denn ihr Einfluss ist auch dann empirisch nachweisbar, wenn Aspekte der Selbstselektion methodisch kontrolliert werden (vgl. Næss 2006: 219 ff.; Cao, Mokhtarian et al. 2009: 389 f.; Mokhtarian, van

Herick 2016: 1). Darüber hinaus variiert der Einfluss raumstruktureller Eigenschaften auf das Verkehrshandeln, je nachdem:

- welcher raumstrukturelle Kontext betrachtet wird:

„Verkehrssparsame Siedlungsstrukturen [können] durchaus verkehrsaufwendig genutzt werden. Eine verkehrsaufwendige Siedlungsstruktur schließt dagegen Tagesabläufe mit geringem Verkehrsaufwand von vornherein aus.“ (Holz-Rau 1997: 12, vgl. für eine Studie, die Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen berücksichtigt: Schwannen, Mokhtarian 2005: 150)

- welcher Wegezweck betrachtet wird:

„The two sets of factors [sociodemographic and residential environment, d. Verf.] are of about equal importance for modal choice and distance travelled, although trip purpose modifies these relationships considerably.“ (Dieleman, Dijst et al. 2002: 524, vgl. auch Mokhtarian, Cao 2008: 225)

- welche Verkehrsindikatoren betrachtet werden:

„Trip frequencies appear to be primarily a function of the socioeconomic characteristics of travelers and secondarily a function of the built environment, trip lengths are primarily a function of the built environment and secondarily a function of socioeconomic characteristics, and mode choices depend on both (although they probably depend more on socioeconomics).“ (Ewing, Cervero 2001: 100 f.)

- welche soziodemographischen Eigenschaften die Verkehrsteilnehmer haben:

„The location of the residence relative to central Copenhagen influences the amount of transportation most strongly among men, workforce participants and persons with high income. Among women, non-participants of the workforce and low-income groups, the amount of transportation is mainly influenced by more local urban structural conditions (the distances from the residence to the closest second-order urban centre, the closest urban railway station and the local area density).“ (Næss 2009: 199, vgl. Mokhtarian, Cao 2008: 225)

- welche raumstrukturellen Eigenschaften bei der Wohnstandortwahl wichtig waren:

„Suburban dwellers who considered nearby stores important walked more often than traditional neighborhood residents who didn't.“
(Mokhtarian, van Herick 2014: 7, vgl. auch Bruns 2013: 131, 180)

Die in der vorliegenden Arbeit interessierenden Kenngrößen Wegelänge und Verkehrsmittelwahl sind also primär oder wenigstens teilweise abhängig von raumstrukturellen Gegebenheiten.

2.3.2 Wanderungsentscheidungen als langfristiges Verkehrshandeln

Wie beim mittel- und kurzfristigen Verkehrshandeln werden auch bei Wanderungen Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Eigenschaften, insbesondere dem Alter, dem Haushaltstyp, mitunter auch dem Einkommen oder Bildungsindikatoren und dem ausgeprägten Handeln hergestellt (vgl. Speare 1974: 173; Rossi 1980: 4; Föbker, Leister et al. 2007: 200 ff.). Neben diesen soziodemographischen Eigenschaften beeinflussen bestimmte Ereignisse, die Aktionsräume der Haushaltsmitglieder sowie die Eigenschaften der alten und der neuen Wohnung bzw. des alten und des neuen Wohnorts das Handeln. Als erklärende Ausprägungen des Handelns bei Wanderungen gelten insbesondere:

- die *Wahrscheinlichkeit* einer Wanderung und damit die Wanderungsfrequenz
- die *Wanderungsdistanz*, mit deren Hilfe beispielsweise Nah- und Fernwanderungen unterschieden werden
- die *Wanderungsrichtung*, beispielsweise Ost-West, Nord-Süd, Umland-Stadt oder Stadt-Umland

Im Gegensatz zum kurz- und mittelfristigen Verkehrshandeln werden Wanderungsentscheidungen in der Regel von Haushalten getragen, das heißt, dass in vielen Fällen mehrere Personen beteiligt sind.

Die Verfügbarkeit aktueller und umfassender multivariater Analysen zu Wanderungen unter Einbeziehung der Fortzugs- und Zuzugsentscheidung ist relativ gering, unter anderem, weil umfassende Datensätze mit vergleichbar detaillierten Informationen zu alter und neuer Wohnung, altem und neuem Wohnort sowie nicht-wandernden Haushalten rar sind und ihre Erhebung aufwendig ist.²³

23 Eine Ausnahme bildet in Bezug auf Deutschland beispielsweise das Sozio-oekonomische Panel (SOEP), bei dem bislang allerdings detaillierte bzw. objektivierte Rauminformationen fehlen.

Erkenntnisse zur Wanderungsentscheidung werden daher vorwiegend aus (quantitativen) Befragungen gewanderter Haushalte sowie deskriptiver sekundärstatistischer Analysen von Wanderungen mit Informationen zur Wanderungsrichtung und zum Alter gewanderter Personen gewonnen. Dabei werden immer wieder einige Regelmäßigkeiten festgestellt: junge Menschen wandern häufiger als alte, Mieter häufiger als Eigentümer, die Wahrscheinlichkeit erneut zu wandern ist bei Haushalten mit geringerer Wohndauer höher als bei Haushalten mit längerer Wohndauer (vgl. Föbker 2008: 15). Die Einflussfaktoren auf die oben genannten Ausprägungen von Wanderungen können dabei wie folgt eingeteilt werden:²⁴

- *Eigenschaften des Haushaltes bzw. seiner Mitglieder* einschließlich der Aktionsräume und subjektiven Ansprüche: Wohnfläche pro Kopf, Wohnkosten in Relation zum Einkommen, Alter, Pkw-Besitz, spezifische Gelegenheiten wie der Arbeitsplatz, aber auch soziale oder emotionale Beziehungen zur Wohnung, zum Haus oder Wohnort
- *Eigenschaften der Wohnung*, Wohnungsgröße, Wohnstatus (Eigentum oder Miete), Wohnkosten (in Abhängigkeit von Bodenpreisen)
- *Eigenschaften des Wohnumfeldes*, z. B. Freiraumqualität (Sauberkeit und Sicherheit im Stadtteil, Umweltwirkungen durch Verkehr, Nähe zu Grünflächen), fußläufig erreichbare Gelegenheiten im Stadtteil (Familieninfrastruktur wie Kita oder Schule, Einkaufsgelegenheiten, Freizeitgelegenheiten wie kulturelle Angebote, Cafés, Sozialstruktur des Stadtteils)
- *Eigenschaften der (großräumlichen) Lage*, z. B. die Pkw- und ÖV-Erreichbarkeit der Wohnung oder die Verbindungsqualität zu einem oder mehreren Arbeitsplätzen

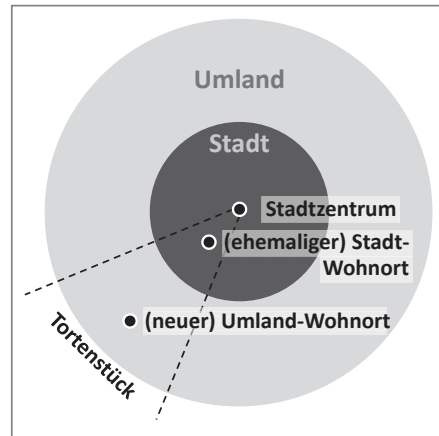
Die sozialen und emotionalen Bindungen werden dabei zur Erklärung der empirisch feststellbaren Abhängigkeit der Wanderungswahrscheinlichkeit von der Wohndauer angeführt. Wanderer versuchen dabei, die emotionalen Kosten, die eine Veränderung des sozialen und aktionsräumlichen Umfeldes mit sich bringt, gering zu halten (vgl. Föbker, Leister et al. 2007: 199). Entsprechend variieren auch die von Wanderern angeführten Gründe für eine Wanderung in Abhängigkeit von der Wanderungsdistanz: Bei Wanderungen von unter 20 km dominieren Fortzugsgründe im Zusammenhang mit der Wohnung bzw. der unmittelbaren Wohnumgebung, während ab einer Entfernung von 20 km Fortzugsgründe im

24 Die Zusammenstellung basiert im Wesentlichen auf folgenden Veröffentlichungen: Speare 1974: 180 ff.; Bauer, Holz-Rau et al. 2005: 273; BMVBS/BBR 2007: 65; Föbker, Leister et al. 2007: 205; Kley 2009: 228; Frank 2011: 295; Matthes 2013: 238 ff.

Bereich Beruf und Ausbildung, bei größeren Entfernungen auch „Familie, sonst. Lebensverhältnisse“ die wichtigste bzw. eine wichtige Rolle spielen (vgl. Kalter 1997: 145);²⁵ man verlässt nicht gleich die Region, nur weil einem die Wohnung zu klein oder die Wohnumgebung zu unsicher ist, wohl aber, wenn dort ein Arbeitsplatz fehlt.

Diese Zusammenhänge spiegeln sich auch in beobachteten Wanderungsmustern wieder. So finden Wanderungen über eine kurze Distanz – vielfach innerhalb von Stadtteilen oder Lagetypen – am häufigsten statt (vgl. Breckner, Gonzales et al. 1999: 25; Stadt Köln 2003: 49; Leopold, Geißler et al. 2011: 22). Der am zweithäufigsten gewählte Zielort ist „der jeweils außen angrenzende Lagetyp“ (Stadt Köln 2003: 49). Das Phänomen der schrittweisen Wanderungsbewegung nach außen wird *Kaskadenwanderung* genannt. Das Bild der Kaskade steht dafür, dass jeder Siedlungsring mit dem jeweils innen liegenden Raumtyp einen positiven Wanderungssaldo hat, aber an den jeweils weiter außen liegenden Siedlungsring Einwohner verliert. Wanderungen in entferntere Gebiete, die mitunter als zweiter oder dritter suburbaner Siedlungsring bezeichnet werden (z. B. Aring 1999: 3), sind also infolge der Wanderungskaskaden nicht unmittelbar auf Wanderungen aus der Kernstadt zurückzuführen (vgl. Breckner, Gonzales et al. 1999: 11). Neben Kaskaden über die konzentrischen Siedlungsringe der Stadt werden auch Kaskaden entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie beobachtet (Oberzentrum → Mittelzentrum → nicht-zentrale Orte) (vgl. ebd.: 25; Aring, Herfert 2001: 46; Stadt Köln 2003: 48 ff.). Bei diesen Wanderungen stadtauswärts ist außerdem festzustellen, dass der „bisherige Wohnstandort die Wanderungsrichtung in das Umland bestimmt“ (Stadt Köln 2003: 49), so dass auch von einer *Tortenstückwanderung* gesprochen wird (Breckner, Gonzales et al. 1999: 103, vgl. Abbildung 5). Sowohl die Kaskadenwanderung im Sinne

Abbildung 5: Tortenstückwanderung – schematische Darstellung



Eigene Darstellung.

25 In der zitierten Studie wurden Wanderungen im Jahr 1993 in Westdeutschland untersucht.

einer stufenweisen Näherung über kleinere Zentren in eine bestimmte Richtung, als auch die Wanderung in angrenzende Siedlungsringe wurde bereits Mitte des 20. Jahrhunderts und früher beobachtet, allerdings unter umgekehrten Vorzeichen, also in Richtung Stadt (vgl. Ravenstein 1885 nach Kalter 1997: 23 f.; Pfeil 1972: 134, 136).

Anders als beim mittel- und kurzfristigen Verkehrshandeln ist in analytischen Arbeiten eine vergleichbar strenge Trennung der Einflussfaktoren auf die Wanderungsentscheidung in personenbezogene und raumstrukturelle bzw. wohnungsbezogene Einflussfaktoren nicht üblich. Vielmehr ist es üblich und sinnvoll, die Wirkungsrichtungen der Faktoren getrennt nach den verschiedenen Phasen bzw. nach den voneinander abhängigen Einzelentscheidungen zu behandeln (vgl. 2.2.4, Abbildung 4), denn die oben genannten Einflussfaktoren haben in diesen Einzelentscheidungen unterschiedliche Bedeutungen und Wirkungen.

2.3.2.1 Fortzugsentscheidung

Für die Fortzugsentscheidung ist mit den Worten der Rational-Choice-Theorie zu klären, wann und warum der Wohnnutzen des aktuellen Wohnortes unter das Anspruchsniveau fällt oder das Anspruchsniveau über den Wohnnutzen steigt und die zu erwartenden Transaktionskosten diese Differenz nicht ausfüllen (vgl. 2.2.1). Nach der Theorie muss der Wohnnutzen zum Zeitpunkt des Einzugs in die aktuelle Wohnung oberhalb des Anspruchsniveaus gelegen haben, sonst wäre der Haushalt dort nicht eingezogen (vgl. Matthes 2013: 237). Theoretisch sind verschiedene Prozesse denkbar, die zu einer Veränderung des Verhältnisses zwischen Wohnnutzen und Anspruchsniveau führen:

- a. Der Haushalt oder wichtige Rahmenbedingungen seines Alltags verändern sich, so dass sich der haushaltsspezifische Wohnnutzen verändert. Beispiele hierfür sind der Auszug eines Kindes oder eines Partners (Pro-Kopf-Wohnkosten erhöhen sich), die Geburt eines Kindes (Pro-Kopf-Wohnfläche verringert sich), der Verlust eines Arbeitsplatzes (relative Wohnkosten erhöhen sich) oder der Wechsel des Arbeitsplatzes (Arbeitsweg ist binnen kurzer Zeit länger und teurer). Häufig markieren mehrere dieser Ereignisse in kurzer Zeit eine so große Veränderung, dass von einem Wechsel zwischen Lebensphasen gesprochen werden kann.
- b. Werte, Bewertungsmaßstäbe, Lebensstandards, Wohnvorstellungen, Leitbilder oder andere Einstellungen verändern sich.

- c. Die aktuelle Wohnung oder der aktuelle Wohnort verändert sich. Beispiele hierfür sind ein Anstieg der Mieten, der Verfall eines Stadtteils, zunehmender Fluglärm, aber auch eine Kündigung durch den Vermieter.
- d. Das (bekannt gemachte) Wohnungsangebot verändert sich. Es werden besonders attraktive Wohnungen angeboten/gebaut/beworben, ein anderer Wohnort wird besonders attraktiv, beispielsweise durch eine neue Erschließung mit dem ÖV.

Empirisch wird die Bedeutung der unter Punkt a) genannten Veränderungen am häufigsten anhand von Ereignissen nachgewiesen (z. B. bei Rossi 1980: 223; Brühl 2005: 205, 217; Münter 2011: 207; Matthes 2013: 241). Besonders großen Einfluss haben dabei Ereignisse, die eine Veränderung des Aktionsraumes nach sich ziehen und Ereignisse, die zu einer Veränderung der Haushaltsgröße führen, wobei eine Haushaltsvergrößerung einen Fortzug am wahrscheinlichsten macht (vgl. Matthes 2013: 241). Die Ereignisse sind nicht immer Vorfälle oder Geschehnisse, die dem Haushalt ohne sein Zutun zufällig passieren, sondern häufig Folgen wichtiger persönlicher Entscheidungen. Weil Ereignisse die Haushaltseigenschaften plötzlich verändern, bewirken sie eine deutlich spürbare Veränderung des haushaltsspezifischen Wohnnutzens. Ereignisse wirken damit nicht nur generell auf die Höhe des Wohnnutzens, sondern besonders stark auf den konkreten Zeitpunkt eines Fortzugs. Im Extremfall hat ein Ereignis zur Folge, dass ein Bleiben in der aktuellen Wohnung unmöglich wird. Hier verliert die aktuelle Wohnung durch das Ereignis ihren Nutzen. Sogenannte erzwungene Umzüge (*forced moves*, vgl. Rossi 1980: 178 ff.) folgen zwingend auf Kündigungen, aber auch andere Ereignisse lassen sich darunter fassen.²⁶ Falls Ereignisse nicht unmittelbar zu einem Fortzug führen, ist davon auszugehen, dass sie dennoch das Verhältnis von Wohnnutzen und Anspruchsniveau langfristig beeinflussen, ihre positive und negative Wirkung kumuliert im Laufe der Zeit. So verringert sich beispielsweise die Wohnfläche pro Kopf in der Familiengründungsphase mit jedem geborenen Kind und führt möglicherweise erst beim dritten Kind zur Unterschreitung des Anspruchsniveaus.

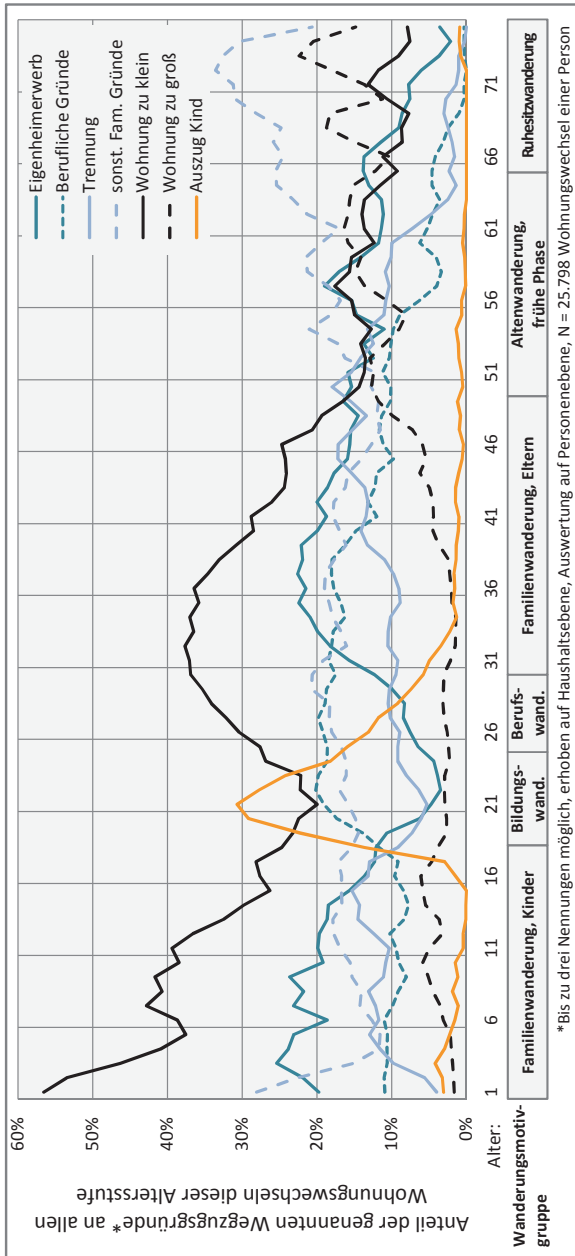
²⁶ Wie *forced moves* abgegrenzt werden, ist vom Erkenntnisinteresse einer Analyse und vor allem von den zeitlich und räumlich variierenden gesellschaftlichen Bedingungen abhängig. Heute können beispielsweise folgende Wanderungen als *forced moves* klassifiziert werden: Kündigung der Wohnung, Trennung vom Partner, Auszug aus dem Haushalt der Eltern. Auch Fernwanderungen können als *forced move* interpretiert werden, weil die Entscheidung, den gesamten Aktionsraum zu verlagern, um beispielsweise beim Lebenspartner zu leben oder einen bestimmten Job anzunehmen, ein Wohnbleiben ausschließt.

Die Bewertungsmaßstäbe des Haushalts (Punkt b) sind eng mit seinen Eigenschaften (Punkt a) verbunden. So kann sich beispielsweise das Anspruchsniveau infolge eines steigenden Einkommens oder der Geburt eines Kindes verändern. Eine Veränderung der Wohnvorstellungen ist auch infolge eines breiteren Marktüberblicks denkbar. Beispielsweise basiert das Modellvorhaben der Nationalen Stadtentwicklungspolitik „Probewohnen“ (IOER 2008/2009; BMUB 2013) auf der Annahme, dass die Kenntnis und die (Wohn-)Erfahrungen anderer Wohnungen oder Stadträume die eigenen Wohnwünsche – also letztlich einen Teil des Anspruchsniveaus – prägen. Darüber hinaus gibt es aber auch Vorstellungen, die unabhängig von den Eigenschaften oder der Lebensphase eines Haushaltes sind und eher mit gesellschaftlichem Wandel oder einem allgemeinen Wandel von Wohnleitbildern zu tun haben (vgl. 2.4.3). Empirisch als besonders bedeutend nachgewiesen ist ein Fortzug infolge des Wunsches nach Wohneigentum (vgl. BMVBS/BBR 2007: 63). Der Besitz von Wohneigentum kann ein rein „rationaler“ Grund im Sinne einer monetären Kosten-Nutzen-Optimierung sein, aber auch mit Wohnvorstellungen allgemein oder Wohnvorstellungen in einer bestimmten Lebensphase zusammenhängen.

Weil ein kausaler Zusammenhang zwischen typischen Ereignissen bestimmter Lebensphasen und Fortzügen besteht, lassen sich empirisch Regelmäßigkeiten zwischen Lebensphasen und Fortzügen beobachten (vgl. Rossi 1980: 223). Der sogenannte *Lebensphasen- oder Lebenszyklusansatz* untergliedert eine „Normalbiographie“ in Phasen, die ein idealtypischer Haushalt im Laufe seines Lebens nacheinander und jeweils in einer bestimmten Altersstufe durchläuft (vgl. Bootsma 1999: 22; Kley 2009: 48). In der Wanderungsforschung ist eine Unterscheidung von folgenden Phasen üblich (vgl. Mobiplan-Projektconsortium 2002: 42; BMVBS/BBR 2007: 46; Schlömer 2009: 11, 13; Kley 2009: 49 f.; Münter 2011: 89):

1. bei den Eltern lebend
2. alleine lebend
3. junges Paar
4. Familie, untergliedert in wachsende, konsolidierte und schrumpfende Familie
5. älteres Paar
6. ältere Alleinlebende

Abbildung 6: Fortzugsgründe nach Altersstufen im Zeitraum 2000 – 2009 in Deutschland



Daten: SOEP aus den Jahren 2000 – 2009,
 Untersuchungseinheit: Personjahre, für die gesamtdeutsche Bevölkerung gewichtet, Linten über drei Jahre geglättet,
 Wanderungsmotivgruppen nach Schläömer 2009: 13.

Diese Lebensphasen werden durch die Ereignisse eingeleitet, die im Zusammenhang mit der eigenen Familie stehen. Parallel dazu werden verschiedene Phasen der Bildungs- und Erwerbsbiographie durchlaufen, deren Ereignisse ebenfalls den Wohnnutzen und letztlich die Wanderungswahrscheinlichkeit beeinflussen. Entsprechend dieser Abfolge lassen sich ausgewählte Fortzugs- bzw. Wanderungsgründe nicht nur den für sie typischen Lebensphasen, sondern auch den für diese Lebensphasen typischen Altersklassen zuordnen (Schlömer 2009: 12). Diese Zuordnung ist in der empirischen Verteilung von Fortzugsgründen und der Fortzugshäufigkeit nach Alter wiederzuerkennen (vgl. Abbildung 6). Unterschiede werden:

- Familienwanderungen (Kinder und Eltern)
- Bildungswanderungen (Auszug bei den Eltern und Zuzug am Ausbildungsort)
- Berufseinsteiger (Wanderungen zum Berufseinstieg oder Arbeitsplatzwechsel)
- Altenwanderungen, frühe Phase (Empty-Nester, junge Alte)
- Ruhesitzwanderungen

Generell wird ein Wohnungswechsel oder eine Wanderung nach erfolgter Bildungs- oder Berufswanderung deutlich unwahrscheinlicher (vgl. z. B. Schlömer 2009: 13).

2.3.3.2 Wohnungssuche

Hat sich ein Haushalt für einen Fortzug entschieden, folgt die Suche nach konkret wählbaren Alternativen. Über den genauen Ablauf der Suche gibt es wenig differenzierte empirische Erkenntnisse. Es gibt Erkenntnisse darüber, wie die Suche *nicht* abläuft: Die Wohnungssuche ist „im Allgemeinen nicht systematisch, nicht effizient und alles andere als intensiv“ (Weichhart 1987: 194; vgl. auch Mobiplan-Projektconsortium 2002: 117). Bekannt ist dennoch, dass sich der fortzugswillige Haushalt einen Marktüberblick verschafft oder ihn erweitert (vgl. Rossi 1980: 223; Weichhart 1987: 194, 200 ff.). Wie dies erfolgt, ist je nach sozialer Schicht unterschiedlich (vgl. Weichhart 1987: 196). Verschiedene empirische Ergebnisse deuten darauf hin, dass bereits in einem frühen Stadium der Suche eine (unbewusste) Vorauswahl mit folgenden rahmengebenden Restriktionen getroffen wird (vgl. Barret 1973 nach Short 1978: 440; Weichhart 1987: 197):

- Maximalentfernung zu Gelegenheiten für spezifische Aktivitäten der Haushaltsmitglieder (z. B. Arbeitsplatz, Verwandte)
- Anzahl der Haushaltsmitglieder, die in der neuen Wohnung wohnen können/müssen (Mindestgröße der Wohnung, Fläche oder Raumzahl)
- Angebotsseitig bedingte Restriktionen wie maximale Wohnkosten in Abhängigkeit von den finanziellen Ressourcen des Haushaltes oder Vorgaben von Hausbesitzern oder Vermietern (z. B. „ohne Tiere“, „Nichtraucher“)

In empirischen Studien wird zudem regelmäßig festgestellt, dass die Suche innerhalb von bekannten Räumen dominiert (vgl. Brown, Moore 1970: 7 ff.; Short 1978: 439; Brühl 2005: 206) oder dass ein konkreter Stadtteil bzw. ein sehr kleiner Raum bereits zu Beginn der Suche festgelegt ist (vgl. Rossi 1980: 223; BMVBS 2012: 74; Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2014: 3). Es gibt auch Räume, die von vornherein ausgeschlossen werden (vgl. Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2014: 3). Dieses Ausschließen von Räumen ist zwar keine äußere Restriktion im eigentlichen Sinn, fügt sich aber dennoch in die handlungstheoretische Erklärung von Wanderungen ein. So reduziert eine Suche in bekannten Räumen beispielsweise den Aufwand, Neues kennenzulernen. Die Komplexität der Handlung wird reduziert wie bei Handlungsrouitinen in anderen Kontexten. Im Gegensatz zu den jeweils nur für kurze Zeit zur Wahl stehenden Wohnungen ist die Entscheidung zwischen verschiedenen Räumen vom konkreten Angebot zunächst unabhängig und kann vor einer detaillierten Suche getroffen werden. Diese Vorauswahl geht sozusagen als *freiwillige räumliche Restriktion* in die Suche nach einzelnen Wohnungen ein. Diese Erklärung reicht jedoch nicht für die Beobachtung aus, dass diejenigen, die in einem größerem Raum suchen, mit größerer Wahrscheinlichkeit einen Wohnstandort im Umland wählen, während diejenigen, die nur in einem innerstädtischen Stadtteil suchen, einen Wohnort in der Innenstadt finden (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2014: 3). Der Suchprozess ist ferner gekennzeichnet durch die Intensität der Suche (z. B. Aufwand für Informationsbeschaffung, Grad der Systematik und Effizienz der Suche, Frequenz besichtigter Wohnungen) und das Zeitfenster, das für die Suche zur Verfügung steht bzw. genutzt wird und in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren mehr oder weniger elastisch ist (vgl. Weichhart 1987: 194 f.; Mobiplan-Projekt konsortium 2002: 38).

2.3.2.3 Wohnstandortentscheidung

Von besonderer Relevanz für das Thema Reurbanisierung ist die Wohnstandortentscheidung, also die Frage, warum sich Haushalte bei ihrer Wohnstandortwahl für oder gegen bestimmte Räume innerhalb einer Region entscheiden. Auch hier lassen sich empirisch Regelmäßigkeiten zwischen Wanderungsrichtung und Lebensphase beobachten. Gleichwohl sind die Ursachen für diese Zusammenhänge weniger bei den die Lebensphase einleitenden Ereignissen zu suchen als bei (Wunsch-) Vorstellungen hinsichtlich des Wohnens, die mit lebensphasenspezifischen Haushaltstypen und Lebensformen zusammenhängen. Lange Zeit galt hierbei die Abfolge von zwei Schritten als raumwirksames Standardmodell der Wohnstandortwahl (vgl. Hülser 2002: 38; Häußermann 2009: 53):

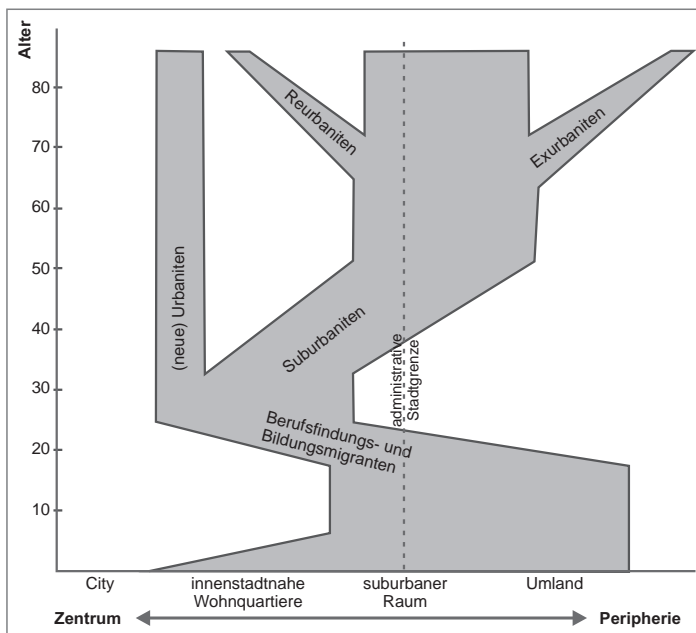
1. Einstieg in die Ausbildung oder ins Beschäftigtenverhältnis und Bleiben in der oder Zuwandern in die Stadt
2. Eheschließung und Abwanderung ins Einfamilienhaus im Umland, um dort Kinder aufzuziehen

Nach diesem Modell verbleiben Haushalte in der Stadt, die sich den zu ihrer Lebensphase passenden Standardwohnstandort nicht leisten können oder die den idealtypischen Fortzug in jungen Jahren verpasst haben und in der Stadt alt geworden sind. Außerdem gibt es die freiwilligen Stadtbewohner, die (noch) nicht die Standardlebensphasen durchlaufen wie Singles oder Personen mit alternativen Lebensmodellen. Diese leben in der Stadt, weil sie die Nähe zu kulturellen Einrichtungen und Urbanität suchen und in ihrer aktuellen Lebensphase (noch) schätzen (vgl. Gans 1974: 70 ff.). Obwohl das hinter diesem Modell stehende „fordistische Lebensmodell“²⁷ und die zugehörige Abfolge der Lebensphasen bereits in den 1990er Jahren lediglich ein Modell unter mehreren war (vgl. Klee 2001: 17 ff.; Häußermann 2009: 56), belegen auch jüngere Studien, dass Personen in der Berufsausbildungs- oder Berufseinstiegsphase (18–30-Jährige) das bedeutendste Bevölkerungssegment mit positivem Wanderungssaldo in der Stadt ausmachen (z. B. Sturm, Meyer 2008: 240). Der Haushaltstyp Familie (30–45-Jährige) stellt dagegen noch immer den bedeutendsten bzw. einen sehr bedeutenden Teil der Stadt-Umland-Wanderungen, wenn auch mit abnehmender Tendenz (vgl. Aring, Herfert 2001: 50; BMVBS/BBR 2007: 5; 46, 111; Sturm, Meyer 2008: 239; Sander 2014: 243). Außerdem ist mit einer Wanderung ins Umland auch in jüngster Vergangenheit noch häufig die Bildung von Wohn-

27 „Hausfrau, die die Konsumtätigkeit organisiert und [...] erwerbstätiger Ehemann, der dafür die materiellen Mittel beschafft“ (Häußermann 2009: 53).

eigentum verbunden (vgl. BMVBS/BBR 2007: 53). Dennoch werden die nicht in das oben skizzierte Modell passenden Bevölkerungssegmente größer. POHL (2010a) schlägt daher eine differenziertere Abfolge der räumlichen Zuordnung von Wanderungen und Lebensalter vor (vgl. Abbildung 7). Die von ihm empfohlene sprachliche Unterscheidung von (*neuen*) *Urbaniten* als nicht-abwandernde Berufsfindungsmigranten und *Reurbaniten* als zurückwandernde Haushalte im bzw. nach dem Renteneintrittsalter hat sich in der Literatur bislang allerdings nicht durchgesetzt.

Abbildung 7: Zeitprisma idealtypischer Wanderungsbewegungen



Quelle: Pohl 2010b: 198.

Empirisch festgestellte Regelmäßigkeiten zwischen Bevölkerungssegmenten in bestimmten Lebensphasen und Ausprägungen der Wohnstandortwahl bzw. Wanderungssalden belegen zwar, dass es Zusammenhänge gibt. Die Erklärungskraft dieser Zusammenhänge für die Frage, warum sich diese Regelmäßigkeiten ausbilden und wodurch sie beeinflusst werden, ist jedoch gering, zumal ein Wanderungssaldo ja nicht ausschließt, dass es eine beträchtliche Anzahl an Wanderungen aus demselben Bevölkerungssegment in entgegengesetzter Richtung gibt (vgl. 2.4.2).

Wanderungsmotivbefragungen ermöglichen es, präziser zu beschreiben, welche Faktoren bei der Ermittlung des Wohnnutzens in welcher Weise gegeneinander abgewogen werden und im Ergebnis zu einer höheren Wahlwahrscheinlichkeit eines bestimmten Raumes führen. Neben den Stadt-Umland-Wanderungen fanden andere innerregionale Wanderungsrichtungen (z. B. Stadt-Stadt, Umland-Stadt, Umland-Umland) erst im Kontext der Diskussion um eine Reurbanisierung Beachtung in Wanderungsmotivbefragungen (z. B. bei Bauer, Holz-Rau et al. 2005; Brühl 2005; Beckmann, Hesse et al. 2006; Föbker, Leister et al. 2007; BMVBS/BBR 2007; Menzl 2010; Matthes 2010; BMVBS 2012; Bruns 2013: 146 ff.) Nicht alle dieser Arbeiten differenzieren zwischen verschiedenen Haushaltstypen oder Altersgruppen. Einige (qualitative) Erhebungen beschränken sich auf einzelne Segmente der Umland-Stadt-Wanderer (BMVBS/BBR 2007; Matthes 2010; Menzl 2010; Oostendorp 2014). Die genannten Untersuchungen zeigen im Wesentlichen, dass Umland-Stadt-Wanderer im Gegensatz zu Stadt-Umland-Wanderern häufiger Wert auf eine gute Infrastrukturausstattung und ÖV-Erreichbarkeit legen und seltener auf einen eigenen Garten oder eine ruhige und „sichere“ Wohnlage. Als Gründe, das Umland zu verlassen, werden unter anderem die aufwendige Alltagsorganisation (Stichwort „Elterntaxi“) oder die nicht mehr zu bewältigende Pflege des Gartens genannt. Gleichzeitig besteht der Wunsch nach größerer Nähe zu kulturellen Einrichtungen, zu den Arbeitsplätzen aller Haushaltsmitglieder oder nach einem Leben innerhalb bestimmter städtischer Sozialstrukturen. Insgesamt spielen Mobilitätsaspekte als Anforderungen an den neuen Wohnort bei Umland-Stadt-Wanderern offenbar eine bedeutendere Rolle als bei Stadt-Umland-Wanderern; sie werden in den Untersuchungen jedoch nur recht allgemein behandelt. Beispielsweise bleibt offen, welche Erreichbarkeiten zu welchen Infrastrukturausstattungen besonders wichtig sind: ob beispielsweise mit „Nähe zu“ eine fußläufige Entfernung gemeint ist oder ob „kulturelle Einrichtungen“ eher große Museen, Theater oder ein lokales Kino bezeichnen.

Eine weitere Erkenntnis aus den jüngeren Wanderungsmotivbefragungen ist, dass Kosten – zum Teil in Verbindung mit einer unvollständigen Kostenkalkulation – ein wesentlicher Grund für die Abwanderungen aus der Stadt ins Umland sind und viele Haushalte zuerst in der Stadt gesucht haben bzw. explizit lieber in der Stadt geblieben wären (vgl. Bauer, Holz-Rau et al. 2005: 272). Der typische *Trade-off* einer Randwanderung wird wie folgt beschrieben:

„Die Qualität der Infrastruktur wird getauscht gegen ruhiges und sicheres Wohnen zu günstigen Preisen bei guter Pkw-Erreichbarkeit.“
(Bauer, Holz-Rau et al. 2005: 274).

Familien ziehen demgemäß deshalb so häufig aus der Stadt ins Umland, weil sie den Wohnflächenzuwachs und die Bildung von Wohneigentum besonders hoch werten, diesen Wunsch in der Stadt aber nicht finanzieren können (vgl. BMVBS/BBR 2007: 71, 111). Als wesentliche Ursachen für innerregionale, räumlich selektive Wanderung aus der Stadt ins Umland werden somit auch „das Bauland- und Mietpreisgefälle zwischen Kernstadt und Umland sowie fehlende Angebote am Wohnungsmarkt bzw. in einzelnen Wohnungsmarktsegmenten in der Kernstadt identifiziert“ (ebd.: 198). Dies widerspricht der impliziten Annahme des fordistischen Standardmodells der Wohnstandortwahl, die selektive Abwanderung sei eine vollständig freiwillige Entscheidung von Familien, die entsprechend ihrer Wunschvorstellungen nach einem Einfamilienhaus im Grünen mit einem (vermeintlich) kinderfreundlichen Umfeld handeln, *weil sie es sich leisten können*. Nach den genannten Erkenntnissen erfolgen die Fortzüge aus der Stadt eher unfreiwillig, weil sich Familien *nur im Umland bei niedrigeren Bodenpreisen adäquaten Wohnraum leisten können*. Diese These besagt also das genaue Gegenteil der erstgenannten. Bekannt ist jedoch auch, dass viele Stadt-Umland-Wanderer, die aus finanziellen Gründen die Stadt verlassen, die Folgekosten dieser „Optimierung“ – also vor allem die Mobilitätskosten – vor der Wanderung nicht kalkuliert haben und diese nachträglich akzeptieren müssen (vgl. ebd.: 72, 112). Diese nicht berücksichtigten, zusätzlichen Mobilitätskosten im Zuge einer Randwanderung können mit 200 € bis 400 € monatlich für einen Haushalt mit zwei erwerbstätigen Erwachsenen angesetzt werden (vgl. Scheiner 2008b: 60). Ungeachtet dessen kommen empirische Analysen aus den 1990er Jahren zu dem Ergebnis, dass für über die Hälfte der (West-)Deutschen das Wohnen im Ein- oder Zweifamilienhaus als ideale Wohnform ansehen (vgl. Klee 2001: 147).

Insgesamt geben die bis hier vorgestellten Erkenntnisse jedoch keine befriedigende Antwort auf die Frage, welche Faktoren dazu führen, dass Standortwahlmotive innerhalb eines Bevölkerungssegments unterschiedlich sind oder zumindest so unterschiedlich gewichtet werden, dass sich einige Haushalte für eine Wohnung in der Stadt, andere für eine Wohnung im Umland entscheiden. Einen möglichen Ansatzpunkt zur Beantwortung dieser Frage geben zwei Studien, die herausgearbeitet haben, dass die Eigenschaften der zu verlassenden Wohnung offenbar direkt auf die Wohnstandortwahl wirken. Als besonders dominant werden defizitär empfundene Eigenschaften der aktuellen Wohnung oder des aktuellen Wohnorts identifiziert, die den Eigenschaften des neuen Wohnorts direkt gegenüberstehen (vgl. Scheiner 2005: 17 f.; BMVBS/BBR 2007: 9). Dieser Zusammenhang könnte sich beispielsweise darin äußern, dass der Wunsch, künftig einen wesentlich verbesserten Zugang zu Grünflächen z. B. in Form eines

eigenen Gartens zu haben, bei den Haushalten ein besonders hohes Gewicht erhält, wenn die aktuelle Wohnung keinen Zugang zu Grünflächen hat – dies ist in innerstädtischen Siedlungsräumen wahrscheinlicher als im Umland. Erweist sich dieses dem Garten zugemessene Gewicht im Nachhinein als zu hoch, kann der Haushalt wieder wegziehen, solange die Transaktionskosten dies nicht verhindern. Dies ist zumindest ein möglicher Erklärungsansatz für Wanderungen in verschiedene Richtungen. Fraglich bleibt, welche Wohnungseigenschaften warum und in welcher Situation als besonders defizitär empfunden werden.

Es wurde versucht nachzuweisen, dass die Auswahl und Gewichtung von Standortwahlkriterien auch von differenzierten soziodemographischen Eigenschaften oder Mobilitätsorientierungen abhängen (vgl. Mobiplan-Projektconsortium 2002: 116; Bruns 2013: 97 f.). BRUNS kann belegen, dass soziodemographische Eigenschaften und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln durchaus zu erwartende Einflüsse auf die Standortwahlkriterien haben, außerdem hat die Gewichtung dieser Kriterien Auswirkungen auf die Wahl zwischen einem Wohnstandort in der inneren Stadt oder am Stadtrand (vgl. Bruns 2013: 97 f.). So beeinflusst beispielsweise der Haushaltstyp das Ausprägen des Wunsches nach einer „familiengerechten“ Wohnumgebung, die Verkehrsmittelnutzung vor der Wanderung beeinflusst das Ausprägen der Wünsche bestimmter Erreichbarkeiten eines neuen Wohnortes (vgl. ebd.). Haushalte, die sich bestimmte, eher in der Stadt anzutreffende Eigenschaften wünschen, wählen dann auch tatsächlich eher die Innenstadt (vgl. ebd.: 104). Ein besonders großer direkter Einfluss der soziodemographischen Faktoren auf die tatsächliche Wahl eines Wohnortes in der Innenstadt oder am Stadtrand kann jedoch nicht nachgewiesen werden, lediglich schwache Zusammenhänge sind mit verkehrsmittelspezifischen Nutzungsroutinen vor der Wanderung zu erkennen (vgl. ebd.: 102). Zwei andere Studien weisen Zusammenhänge zwischen der Wohnstandortwahl und erwerbsbezogenen Lebensmodellen oder besonderen Ausprägungen „spätmoderner Arbeitswelten“ nach (Pohl 2010a: 62 ff.; Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2014: 6).

Ein weiterer Ansatz ist es, Lebensstile für die Erklärung der räumlichen Ausdifferenzierung von Wanderungen heranzuziehen (vgl. 2.3.1.1). Ausgangspunkt dieses Ansatzes ist die Beobachtung, dass Personen mit bestimmten Lebensstilen in städtischen und ländlichen Räumen unterschiedlich häufig vorkommen (vgl. Short 1978: 436; Klee 2001: 139; Brühl 2005: 56 ff.; Scheiner 2005: 27; Dangschat 2010: 200; Mitterer 2013: 53; Spellerberg 2014). Als besonders häufig in der Stadt anzutreffende Lebensstile werden – je nach Operationalisierung – genannt: „postmaterielle Hedonisten“, „junge erlebnis- und freizeitorientierte Cluster“, „moderne Performer“ und „Experimentalisten“, die „extrem indivi-

dualistische neue Bohème“, aber auch „interessierte Kleinbürger“ und „familienorientierte Materialistische“ sowie „außerhäuslich Gesellige“ (Klee 2001: 138; Brühl 2005: 56 f.; Scheiner 2005: 23; Dangschat 2010: 200). Seltener in der Stadt sind dagegen Segmente mit „geringerem sozio-ökonomischen Status, passiven Freizeitmustern und traditionellen Wertvorstellungen wie die Materialistischen Passiven und Zurückgezogenen Desinteressierten“ (Klee 2001: 138). In Bezug auf die Stadt und ihren Rand sind die Unterschiede nicht in gleicher Deutlichkeit ausgeprägt wie zwischen Stadt und ländlichen Räumen, gleichzeitig ist die Variation der Anteile zwischen verschiedenen Stadtteilen innerhalb des Stadtrands und verschiedenen Stadtteilen der inneren Stadt mitunter beträchtlich (vgl. ebd.: 39). Offenbar spielen beim räumlichen Muster von Lebensstilen nicht nur Stadtteile, sondern auch noch kleinräumigere, beispielsweise anhand der Bauform abzugrenzende Gebiete, eine Rolle (vgl. ebd.: 140 f.). Je nach Lebensstil werden verschiedene Ansprüche an den Raum gestellt: den Ersten ist die architektonische Gestaltung wichtig, den Zweiten die funktionale Ausstattung in Bezug auf eine Lebensphase mit Kindern, den Dritten die besondere Qualität der funktionalen Ausstattung usw. (vgl. ebd.: 149 ff.). Ebenso variieren die Wunschvorstellungen von der idealen Wohnung (vgl. ebd.: 146). Insofern liegt es nahe zu vermuten, dass in Abhängigkeit vom Lebensstil die Gewichtungsfaktoren in der Nutzenfunktion variieren, so dass es zu einer räumlichen Ausdifferenzierung bei der Wohnstandortwahl kommt, die dann wiederum die räumlich nicht gleichmäßige Verteilung der Lebensstile erklärt.

Der Einfluss von Lebensstilen auf die Wohnstandortwahl lässt sich empirisch jedoch nicht so einfach nachweisen. Beispielsweise stellt SCHEINER fest, dass Lebensstile im Vergleich zur Lebenslage (vgl. Fußnote 18) nur einen sehr geringen zusätzlichen Erklärungswert für die Wohnstandortwahl haben (vgl. Scheiner 2005: 23, 28). Eine Ursache dieser Befunde könnte sein, dass Lebensstile – wie Einstellungen – nur teilweise über Zeit und Raum stabil sind und in Wechselwirkung mit den räumlichen Gegebenheiten stehen:

„Unterschiedliche Räume bieten unterschiedliche Möglichkeiten der Freizeitgestaltung; Konsumangebote, Vorbilder und Normen sind unterschiedlich geformt. [...] Umgekehrt gestalten Menschen Räume durch ihre Verhaltensweisen und Vorlieben. Freizeitstile, Konsumorte, ästhetische Präsentationen der Wohnung und des Wohnumfeldes sind strukturbildend für Räume, sie prägen deren Wahrnehmung und Image. Lebensstile sind damit einerseits abhängig von räumlichen Gegebenheiten, zugleich sind sie für die Produktion von Räumen von Bedeutung“ (Spellerberg 2014: 200)

In der Literatur wird auch von einer Vermischung städtischer und ländlicher Lebensstile gesprochen (vgl. Siebel 2000: 264), in diesem Zusammenhang wird beispielsweise eine „Reurbanisierung als innere Suburbanisierung“ (Frank 2012) festgestellt. In dem Maße, wie Lebensstile von räumlichen Gegebenheiten direkt beeinflusst werden oder aber raumunabhängig bei einer Wanderung mitgenommen werden, verlieren sie an Erklärungswert für die Herausbildung von Wohnstandortvorlieben. Darüber hinaus haben die Lebensstile der in einem potenziellen Zielraum lebenden Bevölkerung bei der Wohnstandortwahl möglicherweise eine vergleichbare Funktion wie andere Eigenschaften des Raumes. So könnte die von Lebensstilen geprägte Gestalt des Raumes – also der Raum einschließlich seiner sozialen Dimension – als Pull-Faktor von Bedeutung sein. Nach dieser Argumentation würden die Lebensstile der in einem potenziellen Zielraum lebenden Bevölkerung zu der oben beschriebenen räumlichen Vorauswahl bei der Wohnstandortsuche beitragen.

Um räumlich selektive Wanderungen bestimmter Bevölkerungssegmente handlungstheoretisch ausreichend zu erklären, sind nach dem Stand der Forschung weder soziodemographische Eigenschaften von Haushalten noch Lebensstile Einflussfaktoren, die befriedigende Antworten geben. Eine Ausnahme stellen Bildungswanderungen in Richtung Stadt im entsprechenden Alter dar. Plausibel sind dagegen die Hypothesen zur Wirkung von Kosten im Zusammenhang mit dem Bodenpreisgefälle, wobei die Wirkungen hier ganz unterschiedlich sein können: Entweder wandern Haushalte ins Umland, weil sie sich einen Wohnort in der Stadt nicht leisten *können*, oder Haushalte verwirklichen ihr Wohnideal im Umland, weil sie es sich leisten *wollen*. Plausibel scheint weiterhin der Ansatz, eine Selektion nach erwerbsbezogenen Lebensmodellen anzunehmen. Dabei besteht allerdings das Problem, dass die Ausprägung dieser Modelle – ähnlich wie bei der Ausprägung der Lebensstile – auch Folge der örtlichen Rahmenbedingungen sein können.

2.4 Reurbanisierung

Reurbanisierung wird in der aktuellen wissenschaftlichen Debatte unterschiedlich definiert, obwohl sie als „Schlüsselkonzept der Stadtgeographie“ (Glatter, Siedhoff 2008: 289) bezeichnet wird. Die Verwendung des Begriffs erfolgt normativ oder analytisch, in qualitativer oder quantitativer Dimension und auch räumlich auf unterschiedlichen Ebenen (vgl. Haase, Kabisch et al. 2006: 169; Glatter, Siedhoff 2008: 290; Osterhage 2011: 23; Brake, Urbanczyk 2012: 35 f.).

Einigkeit besteht heute²⁸ im Wesentlichen darin, dass es sich um eine neue Phase der Stadtentwicklung handelt, in der die Stadt als Wohnort an Bedeutung gewinnt bzw. gewinnen soll. Allerdings wird dieser Bedeutungsgewinn unterschiedlich gemessen. Dabei wird mitunter auch Bezug auf Beschäftigte und Arbeitsplätze genommen (z. B. Guth, Holz-Rau et al. 2010: 286), auf diese Erweiterung des Begriffs wird in der vorliegenden Arbeit jedoch nicht eingegangen.

In den folgenden Abschnitten wird zunächst der Hintergrund bevölkerungsstruktureller Veränderungen in Deutschland skizziert, innerhalb derer die Reurbanisierung abzugrenzen sein muss, falls es sich um ein *neues* Phänomen handelt, das mithilfe eines quantitativ-analytischen Forschungsansatzes identifiziert werden kann. Darauf aufbauend beschäftigt sich das Kapitel mit verschiedenen quantitativen Definitionen von Reurbanisierung und den zugehörigen Messkonzepten. Im Anschluss an die quantitativen Definitionen wird auf in der Literatur angeführte Ursachen für die gemessenen Entwicklungen eingegangen. Den Abschluss bilden Überlegungen zum Problem der Identifikation von Trägern der Reurbanisierung im Hinblick auf die Forschungsfragen dieser Arbeit.

2.4.1 Rahmenbedingungen und Vorgeschichte der Reurbanisierung

Die Bevölkerungszahl Gesamtdeutschlands ist in den 1990er Jahren erkennbar gestiegen, seit dem Jahr 2003 jedoch wieder rückläufig (vgl. Statistisches Bundesamt 2013a: 10). Zum Bevölkerungswachstum der 1990er Jahre trugen ausschließlich Wanderungsgewinne aus dem Ausland bei, die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist bereits seit den 1970er Jahren rückläufig (vgl. ebd.: 11). Gleichzeitig veränderte sich die Altersstruktur der Bevölkerung dahingehend, dass der Anteil der älteren Bevölkerung zunahm, wohingegen der Anteil der jüngeren Bevölkerung abnahm (vgl. ebd.: 14). Diese noch immer anhaltenden Veränderungen der Altersstruktur – und häufig auch die natürliche Bevölkerungsentwicklung – werden unter dem Begriff *demographischer Wandel* zusammengefasst: Die Einwohnerzahl in Deutschland schrumpft und der Altersdurchschnitt steigt.

28 Der Begriff Reurbanisierung ist auch in der Literatur der 1960er Jahre zu finden, allerdings mit einer von der heutigen Verwendung abweichenden Bedeutung: „Ländliche und städtische Räume gehen ineinander über, verzahnen sich, damit nähern sich auch die Lebensformen an; die Amerikaner haben dafür den Begriff Reurbanization geprägt.“ (Pfeil 1972: 114, vgl. auch Haase, Kabisch et al. 2006: 168).

Während in den USA bereits in den 1990er Jahren Reurbanisierungstendenzen festgestellt wurden (vgl. Geppert 1996: 169; Siedentop 2008: 197; Dangschat 2010: 190), hebt sich in Deutschland die Bevölkerungsentwicklung von Großstädten erst nach dem Jahr 2000 positiv von der Entwicklung anderer Räume ab (vgl. BBSR 2011: 3). In den 1990er Jahren waren in Deutschland verschiedene kleinräumlich ausgeprägte Prozesse zu beobachten. Sie werden im Raumordnungsbericht 2005 als „erhebliche und vielfältige Turbulenzen“ (BBR 2005: 29) infolge der Wiedervereinigung charakterisiert. In Westdeutschland herrschte „ein ubiquitäres, räumlich diffuses Wachstum“ vor (Siedentop 2008: 52), wobei vor allem ländliche Gemeinden, sogenannte Landstädte und Kleinstädte, von diesem Wachstum profitierten (vgl. BBSR 2011: 3). Ostdeutschland unterlag dagegen einer „ubiquitäreren Schrumpfung“ (Siedentop 2008: 52), eine Ausnahme bildeten einige als „Stabilitätsinseln“ bezeichnete Städte (Herfert 2002: 334), in denen die negative Bevölkerungsentwicklung nicht oder weniger stark ausgeprägt war. Auch innerregional war das Bevölkerungswachstum in den 1990er Jahren räumlich ungleich verteilt:

So „zeigte sich in westdeutschen Agglomerationen eine nahezu kontinuierliche Bevölkerungssuburbanisierung [...]. In den 90er-Jahren verzeichneten die westdeutschen Kernstädte einen jährlichen Anteilsverlust um durchschnittlich etwa 0,2 Prozentpunkte an der Gesamtbevölkerung des Agglomerationsraumes.“ (Siedentop 2008: 39).

Wenn Teile der Kernstädte in den 1990er Jahren wuchsen, waren es die Stadtränder und nicht die Zentren (vgl. BBR 2006: 12). Die Bevölkerungssuburbanisierung wurde als Normalität betrachtet und im Jahr 2002 beispielsweise wie folgt beschrieben:

„In vielerlei Hinsicht ist diese Entwicklung bekannt und seit vielen Jahrzehnten Normalität: preiswerter Wohnraum in qualitativ guter Umgebung zog und zieht die wirtschaftlich starke Stadtbevölkerung in das Umland [...]. Mit dem quantitativen Bevölkerungsverlust sind weitgehende qualitative Veränderungen verbunden. Es ist nämlich eine lebenszyklische und sozioökonomische Entmischung [...] zwischen den Städten und ihrem Umland in vielen Städten bereits eingetreten. [...] Die Bevölkerung vom Stadtzentrum zum Stadtrand und von dort zum Umland [ist] immer jünger, wohlhabender, deutscher und weniger konfliktbehaftet“ (Hülser 2002: 38).

Vor dem Hintergrund anhaltend rückläufiger natürlicher Bevölkerungsentwicklung in Deutschland haben innerdeutsche Wanderungen besonderes Gewicht, wenn es um räumlich begrenztes Bevölkerungswachstum geht (vgl. Aring, Herfert 2001: 45 f.). So resultiert „das Bevölkerungswachstum der Städte [...] vornehmlich aus Wanderungsgewinnen“ (Bucher, Schlömer 2012: 66). Das bedeutet auch, der Bevölkerungsgewinn eines Raumes ist der Bevölkerungsverlust eines anderen Raumes – dies gilt besonders hinsichtlich schrumpfender Bevölkerungssegmente. Wie bei anderen „Ressourcen“ kann diese Tatsache gesellschaftliche Brisanz entwickeln, wenn die Prozesse aufgefasst werden, als würde ein Raum einem anderen Raum Bevölkerung „wegnehmen“ bzw. verantwortlich für die Alterssegregation im anderen Raum sein. Das gilt umso mehr, wenn der demographische Wandel durch altersklassenspezifische Wanderungen lokal beschleunigt wird. Zur Zeit der Suburbanisierung waren es die Städte, die diesbezüglich als Verlierer beklagt wurden (z. B. bei Hülser 2002: 38). Im Zuge der Veränderungsprozesse wird bereits eine ähnliche Befürchtung hinsichtlich der Reurbanisierung formuliert:

„In den Reurbanisierungsquartieren [...] stellt die Verjüngung der Bewohnerschaft einen Sonderfall des allgemeinen demographischen Trends dar. Ein Umkehrschluss dieser statistischen Relation legt nahe, dass die als Reurbanisierung beschriebenen Bevölkerungsbewegungen in anderen Teilen der Städte die Vergreisung von Wohnquartieren verstärken.“ (Holm 2012: 244).

Bei den Entwicklungen Reurbanisierung / Suburbanisierung geht es also nicht nur um allgemeine Bevölkerungsgewinne und -verluste, sondern durchaus auch um die Bevölkerungsstruktur und die Konsequenzen für die betreffenden Räume. In der Diskussion um die Konsequenzen der Reurbanisierung wird bisweilen auch die *Gentrifizierung* mit Reurbanisierung gleichgesetzt. Betrachtet man als Minimaldefinition, dass Gentrifizierung eine Zuwanderung von Bevölkerung mit soziokulturell oder sozioökonomisch höherem Status in Gebiete und / oder bestehende Nachbarschaften mit niedrigerem Status ist (vgl. Glatter, Siedhoff 2008: 302), so kann Gentrifizierung eine Folge von Reurbanisierung sein (vgl. Brake, Urbanczyk 2012: 42):

„Gentrification and reurbanisation are not identical processes [...]. Gentrification may be a variant or a result of reurbanisation. [...] Gentrification, however, can also take place without being connected to a reurbanisation of the [...] entire core city or agglomeration.“ (Glatter, Siedhoff 2008: 302 f.)

Weil der Fokus der vorliegenden Arbeit auf den Prozessen der Reurbanisierung in Verbindung mit dem Thema Verkehr liegt, wird auf die Gentrifizierung, die in Verbindung mit Reurbanisierung eher von stadtsoziologischem Interesse ist, nicht weiter eingegangen.

2.4.2 Quantifizierung von Reurbanisierung

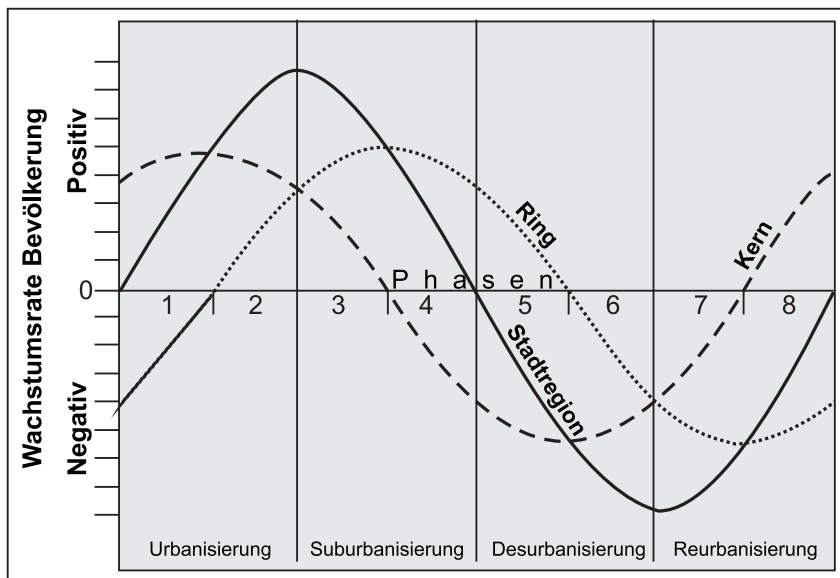
In Deutschland haben in jüngerer Zeit verschiedene Studien versucht, Reurbanisierung empirisch-quantitativ nachzuweisen und kamen für den Zeitraum der ersten fünf Jahre nach dem Jahr 2000 zu unterschiedlichen Ergebnissen. Einige konnten eine Reurbanisierung in mehreren Großstädten Deutschlands zumindest ansatzweise identifizieren (z. B. Schlömer 2009: 74), andere kamen zu vorsichtigeren Interpretationen (vgl. Hirschle, Schürt 2008: 215), außerdem wurden regionale Unterschiede festgestellt: Während sich Konzentrationsprozesse in einigen ostdeutschen Oberzentren zeigen (vgl. Herfert 2004: 57), ist in Westdeutschland zwar eine neue Wertschätzung und veränderte Wahrnehmung des Städtischen in bestimmten metropolitanen Räumen erkennbar, ohne dass sich dies schon quantitativ als Konzentrationsprozess niederschlägt (vgl. Hesse 2008). Gleichzeitig verlieren Städte mit wirtschaftlichen Strukturproblemen, unterdurchschnittlicher Erreichbarkeit oder negativem Image anhaltend Bevölkerung (vgl. Siedentop 2008: 194; BBSR 2011: 9 f.). HESSE zog aus der Debatte die Schlussfolgerung, dass die Renaissance der Städte eher diskursiv konstruiert als empirisch vorhanden sei (vgl. Hesse 2008: 423). Mittlerweile jedoch stützen breit angelegte empirische Studien vermehrt die Reurbanisierungshypothese, wobei die Auffassung bestehen bleibt, dass Reurbanisierung eher ein großstädtisches Phänomen ist (vgl. Beckord 2009: 161; Schlömer 2009: 81 f.; Adam, Sturm 2012: 8). In vergleichenden deutschlandweiten Analysen weist OSTERHAGE nach, dass eine Reurbanisierung in vielen ost- und westdeutschen Städten mit über 80.000 Einwohner erkennbar ist (vgl. Osterhage 2011: 31; auch Herfert, Osterhage 2012: 107). Es wird jedoch weiterhin vermutet, dass Reurbanisierung nur ein temporäres Phänomen ist, das auf demographische Mengeneffekte zurückgeführt werden muss, die in absehbarer Zeit wieder verebben werden (Bucher, Schlömer 2012: 72). Insofern geht es in der Diskussion nicht mehr so sehr darum, ob es Entwicklungen gibt, die als Reurbanisierung bezeichnet werden können (vgl. Jessen, Siedentop et al. 2012: 201), sondern um eine räumlich und soziodemographisch differenzierte Analyse der Veränderungsprozesse, ihrer Ursachen, Dauerhaftigkeit und Neuartigkeit.

Den zitierten Studien ist ein quantitativ-analytisches Verständnis von Reurbanisierung gemein, das sich auf das Phasenmodell von VAN DEN BERG ET AL. (1982) stützt (Abbildung 8). Dieses vielzitierte Phasenmodell benennt den steigenden Bevölkerungsanteil der Kernstädte an der Bevölkerung der zugehörigen Stadtregion (*functional Urban Region*) – also einen Konzentrationsprozess – als zentrales Kriterium für eine Reurbanisierung. Diese Veränderung der Bevölkerungsanteile wird entweder dadurch verursacht, dass die Bevölkerungszahl der Kernstadt im Gegensatz zum Umland steigt (*absolute concentration*) oder stärker steigt bzw. schwächer sinkt (*relative concentration*) als die Bevölkerungszahl im Umland (vgl. ebd.). VAN DEN BERG ET AL. gehen in der Phase der Reurbanisierung von einer insgesamt schrumpfenden Region aus (*total decline*). Die der Reurbanisierung vorangehende Phase der Desurbanisierung wird ebenfalls durch einen Schrumpfungsprozess charakterisiert, der sich allerdings verstärkt und damit von der Reurbanisierungsphase deutlich unterscheidet. Unter der Annahme einer großräumlich stabilen natürlichen Bevölkerungsentwicklung liegt in der Desurbanisierungsphase also ein überregionaler Dekonzentrationsprozess vor, weil die gesamte Stadtregion stärker schrumpft als andere Räume. Gleichzeitig wird die Desurbanisierung von einer innerregionalen Dekonzentration geprägt, die bereits für die vorangehende Suburbanisierungsphase charakteristisch und ebenfalls wesentliches Unterscheidungskriterium zur Reurbanisierungsphase ist.

Das Phasenmodell ist Resultat einer vergleichenden Analyse der Bevölkerungsentwicklung europäischer Stadträume zwischen 1950 und 1975 (vgl. van den Berg, Drewett et al. 1982: 79). Die Phase der Reurbanisierung wurde dabei allerdings nicht empirisch festgestellt, sondern nur als möglicher Entwicklungstrend erwogen, falls entsprechende politische und planerische Maßnahmen umgesetzt werden (vgl. ebd.: 40). Entsprechende Aufwertungsprozesse der Innenstädte wurden und werden auch in Deutschland diskutiert (z. B. bei Hülser 2002: 39 ff.; Glatter, Siedhoff 2008: 290).

Für die einleitend dargestellte Bandbreite an Forschungsergebnissen, Interpretationsansätzen und Thesen zur quantitativ nachweisbaren Existenz von Reurbanisierung gibt es im Wesentlichen zwei Ursachen: Zum einen werden trotz des klar definierten Phasenmodells von VAN DEN BERG ET AL. (s. o.) unterschiedliche Begriffsdefinitionen verwendet, die zu variierenden Messkonzepten führen (vgl. Glatter, Siedhoff 2008: 292 ff.; Osterhage 2011: 31). Zum anderen wird diese Vielfalt an Messkonzepten von uneinheitlichen räumlichen oder zeitlichen Bezügen überlagert. Im Folgenden wird die Bedeutung dieser Faktoren für die quantitative Beschreibung von Reurbanisierung ausgeführt.

Abbildung 8: Phasenmodell von VAN DEN BERG ET AL.: Bevölkerungswachstum von Stadt, Umland und Stadtregion in verschiedenen Stadien der urbanen Entwicklung



Quelle: van den Berg, Drewett et al. 1982: 36, eigene Übersetzung.

Die Länge der untersuchten Zeitspanne ist bei der Messung von Reurbanisierung entscheidend, denn kurzfristige Wanderungsgewinne oder ein kurzfristiges Bevölkerungswachstum kompensieren möglicherweise nur unmittelbar vorher erfolgte Bevölkerungsverluste. So bleibt große Unsicherheit im Hinblick auf die Frage bestehen, ob die Beobachtung der kurzen Zeitspanne als *Trend* und als *neue Phase* zu bezeichnen ist.

Beim räumlichen Bezug spielt die äußere Abgrenzung der Stadtregion eine Rolle, weil sich großstädtische Wanderungsgewinne auch aus weiteren, überregionalen Wanderungen speisen (Beckord 2009:161; Schlömer 2009: 81 f.). So muss definiert werden, welche Wanderungen *überregional* sind. Essentiell für eine vertiefende Analyse aktueller Tendenzen von Reurbanisierung ist allerdings die differenzierte innerregionale Untergliederung, da Stadtregionen zunehmend mehrkernig organisiert sind (vgl. zusammenfassend: Guth, Holz-Rau et al. 2010: 284) und ein enges Nebeneinander von wachsenden, stagnierenden und schrumpfenden Gemeinden bzw. Stadtteilen besteht (vgl. Herfert 2002; Winkler 2007):

„Für eine vertiefende Analyse [intraregionaler Wanderungsmuster, Anm. d. Verf.] ist die schlichte Dichotomie ‚Kernstadt – Umland‘ [...] nicht ausreichend. Sie verdeckt nämlich das Bild von kleinteiligen Wanderungsprozessen, deren Nettoströme den Mustern ‚Zentrum – Peripherie‘, ‚Achse – Achsenzweischenraum‘, und ‚abwärts der zentralörtlichen Gliederung‘ folgen“ (Aring, Herfert 2001: 46)

Jüngere Veröffentlichungen fordern aus diesem Grund eine zusätzliche innerstädtische Differenzierung (vgl. Beckord 2009: 157, BMVBS 2012: 44). Eine von HIRSCHLE und SCHÜRT vorgeschlagene Untergliederung der Städte in „Innenstadt“ und „Stadtrand“ (vgl. Hirschle, Schürt 2008: 226) ist zwar dank der Raumbbeobachtung des BBSR normiert (vgl. BBSR 2015). Wenn es darum geht, Reurbanisierung zu erklären, ist die Gliederung nach diesen innerstädtischen Lagetypen des BBSR jedoch noch nicht ausreichend, weil sie die für die Wohnstandortwahl nach aktuellem Kenntnisstand relevante Erreichbarkeit kaum abbildet (vgl. Kapitel 1). Festzuhalten bleibt, dass eine Definition von Reurbanisierung eine Definition von Stadt und Umland voraussetzt, die sich nicht ausschließlich an den administrativen Grenzen orientiert, sondern vielmehr im Sinne des jeweiligen Erkenntnisinteresses zu treffen ist. Im Falle dieser Arbeit also nach verkehrswissenschaftlichen Kriterien (vgl. 2.1).

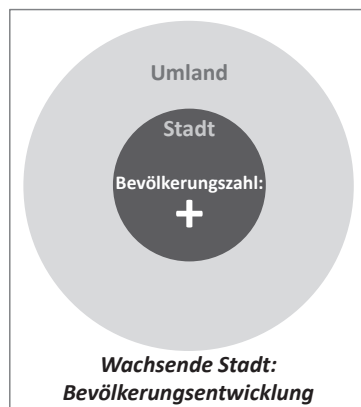
Unter den variierenden Messkonzepten für Reurbanisierung hat die aufgrund der Bezeichnung *Reurbanisierung* naheliegende, aber sehr enge Definition von Reurbanisierung als tatsächliche *Rückwanderung* ehemals abgewanderter Haushalte in die Städte in nur sehr wenigen Veröffentlichungen Bedeutung (z. B. bei BMVBS/BBR 2007: 19; Glatter, Siedhoff 2008: 296, vgl. auch Brake, Urbanczyk 2012: 45), zumal diese Rückwanderungen nur über breite Haushaltsbefragungen identifiziert werden können. Die nachfolgend dargestellten drei Messkonzepte sind dagegen besonders häufig anzutreffen (vgl. Glatter, Siedhoff 2008: 296 ff.; Osterhage 2011: 24). In mehreren deutschen Städten wurde eine Reurbanisierung nach diesen Messkonzepten beschrieben (Osterhage 2011: 31):

1. Wachsende Stadt
2. Günstigere Entwicklung der Stadt
3. Wanderungsgewinne der Stadt

Nach dem Konzept *Wachsende Stadt* wird Reurbanisierung an der Bevölkerungsentwicklung einer Stadt festgemacht: Die Stadt gewinnt (wieder) Einwohner (Abbildung 9). Das Bevölkerungswachstum ergibt sich aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und aus Wanderungen. Wanderungen können je nach Quell- und Zielort regional, überregional und sogar international sein. Es ist möglich, dass sich überregionale Zuwanderer zwar kurzfristig in der Stadt „stauen“, aber bald nach ihrer Ankunft ins Umland ziehen und damit zu einem Wachstum der gesamten Region und nicht nur der Stadt beitragen. Dieser Prozess wird vom Messkonzept *Wachsende Stadt* jedoch nicht erfasst, besonders dann nicht, wenn ein Zeitfenster von nur wenigen Jahren betrachtet wird.

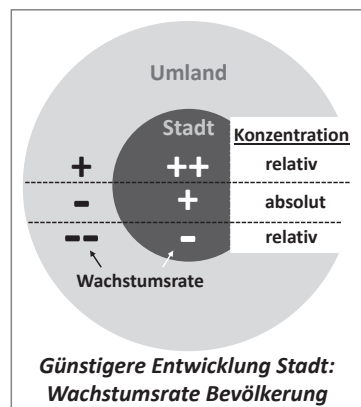
Das Messkonzept *Günstigere Entwicklung der Stadt* misst Reurbanisierung mithilfe eines Vergleichs der Bevölkerungswachstumsraten (Abbildung 10). Eine Reurbanisierung gilt dann als nachgewiesen, wenn die Wachstumsrate der Stadt (wieder) größer ist als diejenige des Umlands. Das Messkonzept entspricht also der von VAN DEN BERG ET AL. verwendeten Definition (vgl. 2.4.1), die von einem absoluten oder relativen Konzentrationsprozess der Bevölkerung in der Reurbanisierungsphase ausgeht. Durch die Einbeziehung der Entwicklung im Umland wird das Stadtwachstum regional eingebettet betrachtet. Überregionale Zuzüge sind zwar auch hier nicht separat ausgewiesen, ein Bevölkerungswachstum der Stadt aufgrund überregionaler Zuzüge würde – anders als im Konzept Bevölkerungswachstum – jedoch nur dann als Reurbanisierung bezeichnet werden, wenn ein bestimmter Anteil der Zugezogenen tatsächlich in der Stadt bleibt.

Abbildung 9: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wachsende Stadt“



Eigene Darstellung.

Abbildung 10: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“

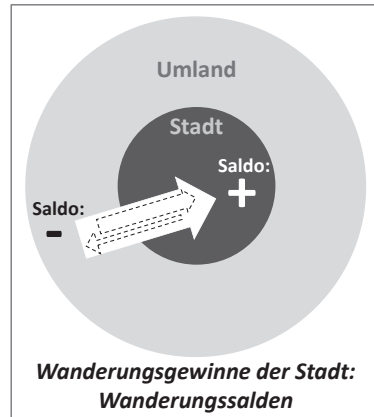


Eigene Darstellung.

Im Messkonzept *Wanderungsgewinne der Stadt* werden positive Wanderungssalden der Stadt gegenüber dem Umland als Reurbanisierung bezeichnet (Abbildung 11). Hier wird zwar ausgeschlossen, dass ein als Reurbanisierung bezeichneter Bevölkerungszuwachs die Folge überregionaler Wanderungen ist, dennoch ist ein Wanderungssaldo nur eine Kennzahl von vielen, die Wanderungsprozesse beschreiben können (vgl. Schlömer 2009: 37). Ein Saldo zeigt an, dass eine Wanderungsbeziehung asymmetrisch ist. Welche Prozesse sich hinter diesem Saldo verbergen, bleibt unerkannt. Beispielsweise kann ein jährlich wachsender Wanderungsgewinn der Stadt in Bezug auf ihr Umland dadurch entstehen, dass sich mehr Menschen im Umland für eine Wanderung in die Stadt entscheiden als im Vorjahr oder dadurch, dass sich mehr Menschen gegen eine Wanderung ins Umland entscheiden und in der Stadt bleiben.

Im Hinblick auf das Erkenntnisziel dieser Arbeit soll Reurbanisierung den Prozess einer Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen zulasten verkehrsaufwendiger Räume beschreiben, außerdem sind die Träger des Prozesses zu bestimmen. Über das stadtreional begrenzte Messkonzept *Günstigere Entwicklung der Stadt* hinausgehend erfordert diese Fragestellung zu wissen, wo genau Wanderer herkommen; d. h. beispielsweise, ob Wanderer neuerdings auch überregional häufiger aus verkehrsaufwendigen Räumen in verkehrssparame Räume wandern. Auch das Messkonzept *Wanderungsgewinne der Stadt* ist zur Beantwortung der Forschungsfrage alleine nicht ausreichend, selbst wenn nach innerregionalen und überregionalen Wanderungsgewinnen unterschieden und eine Zeitreihe betrachtet wird. Die Fragestellung erfordert im Hinblick auf Träger von Reurbanisierung eine Auseinandersetzung mit veränderten Salden infolge vermehrter Zuwanderungen in die Stadt oder verminderter Abwanderungen aus der Stadt. Außerdem ist nach Ursachen der Veränderungen zu suchen. Zusätzlich stellt sich die Frage, ob die veränderten Wandererzahlen Folge kleinräumiger Kohorteneffekte oder Folge veränderter Wohnwünsche sind.

Abbildung 11: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wanderungsgewinne der Stadt“



Eigene Darstellung.

2.4.3 Ursachen von Reurbanisierung

In der Literatur werden ökonomische, demographische und gesellschaftliche Veränderungen angeführt, die sich auf die Wohnstandortwahl auswirken. Auch politischen und stadtplanerischen Entscheidungen werden Einflüsse zugeschrieben (vgl. Bootsma 1999: 14 f.). Anzunehmen ist, dass diese, einer Makroebene zuzuordnenden Entwicklungen, den Rahmen für Einzelentscheidungen bilden und die Einzelentscheidungen dann im Aggregat zu Bevölkerungswachstum oder Wanderungsgewinnen einzelner Räume führen.

Die hier angeführten Ursachen haben den Charakter von Hypothesen. Zwar sind die beschriebenen Entwicklungen für sich erforscht, ihr Zusammenhang mit einer mehr oder weniger ausgeprägten Reurbanisierung in einer Region ist jedoch selten empirisch belegt. Hinweise auf Wirkungszusammenhänge gibt es allenfalls für einzelne Ausschnitte. Die empirische Erforschung des Wirkungszusammenhangs ist u. a. deshalb so schwierig, weil es nicht um die Frage geht, warum ein Haushalt die Stadt als Wohnort wählt, sondern um die Frage, warum heute mehr Haushalte als früher die Stadt als Wohnort wählen – diese Frage kann ein einzelner befragter Haushalt und auch eine einzelne Querschnittserhebung nicht beantworten.²⁹ Hier wären Zeitreihenerhebungen notwendig, die es in der erforderlichen Detaillierung und methodischen Vergleichbarkeit nicht gibt.

Generell lassen sich für die Reurbanisierung als neue Entwicklung drei theoretisch ableitbare Ursachenbereiche unterscheiden, die im Folgenden ausgeführt werden:

- Die Wohnwünsche der Bevölkerung haben sich verändert,
 - weil sich Einstellungen oder Werte und damit die Vorstellungen vom „idealen Wohnen“ verändert haben, oder
 - weil sich die Haushalte bzw. die Lebensformen der Haushaltsmitglieder und damit die Wohnbedürfnisse verändert haben.
- Es gibt Mengeneffekte, die dadurch entstehen, dass sich die Bevölkerungszahl im Ausgangsraum der betrachteten Wanderungen verändert.
- Die räumlichen oder gesetzlichen Rahmenbedingungen der Entscheidungen haben sich verändert, so dass gleiche Wohnwünsche und Ansprüche zu einer anderen Raumauswahl führen als früher.

²⁹ Eine methodisch interessante Studie, die versucht, einen Wandel der Wanderungsgründe im Themenfeld Suburbanisierung zu klären, ist eine Metastudie verschiedener Befragungen aus Nordrhein-Westfalen (Bleck, Wagner 2006).

Im Hinblick auf *veränderte Wohnwünsche* wird ein Zusammenhang mit dem ökonomischen Strukturwandel gesehen (vgl. Dangschat 2010: 198): Er bringt eine Wissensökonomie mit veränderten internationalen Arbeitsteilungen und Arbeitsformen mit sich, die räumliche Nähe für direkte persönliche Kontakte erfordere und mit einer Verflechtung des beruflichen, sozialen und privaten Lebens einhergingen (vgl. Läßle 2004; Siedentop 2008: 201). Soziologen argumentieren, dass ein Rückgang der Suburbanisierung logische Folge von gesellschaftlichen Veränderungen sei: HÄUBERMANN formuliert, dass der Suburbanisierung „das Personal“ ausgehe; weil sich das fordistische Lebensmodell immer weiter auflöse, verringere auch das mit diesem Lebensmodell verknüpfte Standardmodell der Wahl des Wohnstandortes seine quantitative Relevanz (vgl. Häußermann 2009: 56). Der „Personalmangel“ rühre daher, dass immer weniger Frauen den „Vollzeitjob“ der Organisation des Familienalltags an einem suburbanen Wohnstandort übernehmen wollten (vgl. ebd.: 55). Eine annähernd gleichberechtigte Erwerbstätigkeit beider Partner erfordere beispielsweise ein entsprechendes Infrastrukturangebot, das sich zu großen Teilen nur in der Stadt vorhalten ließe. Dazu gehören lange Ladenöffnungszeiten oder Kinderbetreuungsangebote (vgl. Pohl 2010a: 61). Kinderlose Doppelverdiener-Haushalte, Singles oder Familien mit nur einem Kind haben andere Wohnbedürfnisse als die *fordistische Kleinfamilie* (vgl. Fußnote 27). Eine weitere These geht von Wanderungen im (Früh-)Rentenalter bzw. nach dem Auszug des letzten Kindes aus. Sogenannte *Empty-Nester* oder *junge Alte (Best-Ager)*³⁰ zögen als unternehmungslustige Personen, die von den Erfordernissen des Familienlebens mit Kindern im Haushalt entbunden sind, zurück in die Stadt, um dort das kulturelle Angebot und perspektivisch auch die Infrastruktur des Gesundheitswesens besser erreichen zu können (vgl. Glasze, Graze et al. 2010; Pohl 2010b; Brake, Urbanczyk 2012: 41). Aber auch jenseits dieser eher pragmatischen, sich aus der Entscheidung für ein Lebensmodell ergebenden Wohnwünsche könnte es einen „kulturellen Wandel“ (Altrock 2012: 182) gegeben haben, der zu neuen individuellen Vorstellungen vom Wohnen führt:

Die „Stigmatisierung [der Großstadt, Anm. d. Verf.] ging einher mit der Glorifizierung, weit reichenden Etablierung und dauerhaften Stabilisierung einer suburbanen Lebensweise. Nicht zuletzt deren Defizite und nur selektiv nutzbaren Vorzüge haben aber schließlich die Durchsetzung von ‚urbanen‘ Alternativen hervorgebracht.“ (Altrock 2012: 182)

30 Personen ab einem Alter von etwa 50 Jahren (vgl. Brachat-Schwarz 2008: 8 f.; Rabe, Hohn 2015: 245).

Die Vermutung von *Mengeneffekten* ähnelt den Thesen zu veränderten Wohnwünschen, wenn mit der Anzahl von Vertretern bestimmter Lebensformen argumentiert wird: Es sei eine logische Folge, dass die Stadtbevölkerung wachse, wenn die Zahl traditionell stadtaffiner Haushaltstypen,³¹ beispielsweise Ein-Personen-Haushalte, zunehme. Darüber hinaus wird jedoch vermutet, der kurzfristige Zustrom von Wanderern sei rein demographisch bedingt, also ein Kohorteneffekt (z. B. bei Blotevogel, Münter 2008: 51; Growe, Münter 2010: 55; Bucher, Schlömer 2012: 72). Nach dieser These setzten sich die geburtenstarken Jahrgänge in der nächsten Generation fort, so dass aktuell besonders viele Kinder von Eltern aus der suburbanisierten Baby-Boomer-Generation in das Alter kommen, in dem sie als Bildungs- oder Berufswanderer in die Städte zögen. So gäbe es also keine Veränderung von Wohnwünschen, sondern lediglich eine Veränderung der Zahl von Vertretern der Altersklasse „Studien- oder Berufsanfänger“, die auch in den Hochphasen der Suburbanisierung städtische Wohnorte gewählt haben. In eine ähnliche Richtung gehen auch die Thesen, dass es sich bei den beobachteten Bevölkerungsgewinnen um eine Kompensation sehr kurzfristiger zwischenzeitlicher Turbulenzen infolge der Wiedervereinigung handele (z. B. bei Schlömer 2009: 80 ff.; BBSR 2011: 4). Von den außergewöhnlich vielen Haushalten, die während dieser Turbulenzen einen „falschen“ Wohnort gewählt hätten, korrigierten nun einige ihre Entscheidung. Mit Ausnahme der Annahme von einer zunehmenden Zahl stadtaffiner Haushaltstypen ist diesen Hypothesen die Prognose gemein, dass der beobachtete Bevölkerungs- oder Wanderungsgewinn von Städten in absehbarer Zeit wieder verebben wird.

Der dritte Ursachenbereich umfasst den Wandel der Rahmenbedingungen innerhalb derer Wanderungsentscheidungen getroffen werden. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der ökonomische Strukturwandel nicht nur gesellschaftliche Implikationen hat, er wirkt auch auf die Räume selbst. So ist eine feinkörnige Funktionsmischung von Wohnen mit Einrichtungen des Dienstleistungssektors aufgrund der geringeren Emissionen besser verträglich als eine Mischung von Wohnen und produzierendem Gewerbe. Außerdem werden gut erreichbare Industrie- und Produktionsflächen in teilweise sehr attraktiven Lagen frei, die für das Wohnen (und Arbeiten im tertiären Sektor) genutzt werden können und auch wohlhabenden Nutzern „Distinktionsmöglichkeiten“ an städtischen Standorten bieten (vgl. Altrock 2012: 181). Zusätzlich haben Maßnahmen der Stadtentwicklung (z. B. Aufwertung des öffentlichen Raumes der innerstädt-

31 Vgl. 2.3.2 zu Haushaltstypen, die schon unter Bedingungen der Suburbanisierung als stadtaffin galten.

tischen Stadtteile und Verkehrsberuhigung) und Umweltauflagen die Stadt als Wohnort attraktiver gemacht, so dass einer schlechten Lebensqualität als Push-Faktor immer geringere Bedeutung zukommt (vgl. Adam, Driessen 2008: 399). Hinzu kommen der Wegfall finanzieller Vergünstigungen (z. B. Eigenheimzulage) und steigende Mobilitätskosten (vgl. Albrecht, Kaiser et al. 2008; Scheiner 2008b; Gertz 2013: 351). So ist heute ein Umland-Wohnort auch in angespannten Wohnungsmärkten nicht unbedingt kostengünstiger als ein städtischer Wohnort, wenn Kosten für die erforderliche Mobilität mit einbezogen werden (vgl. für München: Albrecht, Fink et al. 2012: 36).

2.4.4 Träger von Reurbanisierung

Als Träger der Reurbanisierung werden in der quantitativ-analytischen Literatur verschiedene Bevölkerungssegmente benannt. In Ermangelung differenzierter quantitativ flächendeckend erfasster Eigenschaften wird zumeist das Alter zur Segmentierung der Bevölkerung herangezogen (vgl. 2.3.2.1). Am häufigsten werden die sogenannten Bildungswanderer und Berufsanfänger (Personen zwischen 18 und 30 Jahren)³² als Träger der Entwicklung identifiziert (vgl. Brachat-Schwarz 2008: 8 f.; Haase 2008: 317; Bucher, Schlömer 2012: 70; Sander 2014: 238). In einigen Untersuchungen werden auch Personen im Alter von 30 bis 49 bzw. bis 65 Jahren als Träger benannt, weil in diesen Alterssegmenten die Wanderungsverluste der Stadt zurückgehen (z. B. bei Brachat-Schwarz 2008: 8 f.; Sander 2014: 238). Das Bevölkerungswachstum speist sich also aus Veränderungen der Wanderungsbilanzen bestimmter Altersklassen: Der positive Wanderungssaldo der Jungen wird deutlicher, der negative Wanderungssaldo der Älteren (Familienaltersklassen, junge Alte) verliert an Bedeutung. Für die Hypothese der *Empty-Nester* oder *jungen Alten* als tatsächlich zurück in die Stadt wandernde Altersklassen (vgl. 2.4.3) gibt es dagegen in den quantitativen empirischen Analysen keinen Beleg (vgl. Urbanczyk 2006: 98 ff.; Glasze, Graze et al. 2010: 472; Jessen, Mayer 2010: 34).

Dass verschiedene Altersklassen zu den Trägern der Reurbanisierung gezählt werden, die letztlich jedes Alter zwischen 18 und 65 Jahren abdecken, ist eine Folge der variierenden Definitionen und Messkonzepte von Reurbanisierung (vgl. 2.4.2):

32 Die zitierten Veröffentlichungen geben die Obergrenze bei 30 oder 35 Jahren an. Wenn Bildungswanderer und Berufseinsteiger voneinander abgegrenzt werden, liegt die Grenze bei etwa 25 Jahren.

- *Messkonzept Wachsende Stadt*: Ist Reurbanisierung ein einfaches Bevölkerungswachstum, so können die Bevölkerungssegmente als Träger der Prozesse bezeichnet werden, die am stärksten zum Bevölkerungswachstum beitragen. Dies können beispielsweise die Segmente mit dem deutlichsten Bevölkerungswachstum in absoluten Zahlen in einem bestimmten Zeitraum oder die Segmente mit den höchsten Wachstumsraten sein. Es liegt auf der Hand, dass diese Ergebnisse auch vom demographischen Wandel stark beeinflusst werden.
- *Messkonzept Günstigere Entwicklung der Stadt*: Ist Reurbanisierung ein Prozess relativer Bevölkerungskonzentration infolge einer günstigeren Entwicklung der Stadt, so sind diejenigen Altersklassen als Reurbanisierungsträger anzusehen, bei denen sich ein entsprechender Konzentrationsprozess abzeichnet. Eine relative Bevölkerungskonzentration ist die Folge von innerregionalen und überregionalen Wanderungsgewinnen sowie der natürlichen Bevölkerungsentwicklung einschließlich der strukturellen Veränderung des demographischen Wandels. Daher können sich die nach diesem Messkonzept identifizierten Träger der Reurbanisierung durchaus von denen unterscheiden, die die größten städtischen Wachstums- oder Wanderungsgewinne stellen.
- *Messkonzept Wanderungsgewinne der Stadt*: Mit dem städtischen Bevölkerungswachstum eng verknüpft sind Wanderungsgewinne, also positive Wanderungssalden. Nach diesem Messkonzept müssen die Bildungs- und Berufswanderer als Träger der Prozesse bezeichnet werden, weil Städte in diesem Bevölkerungssegment die größten Wanderungsgewinne verzeichnen und diese Wanderungsgewinne in den vergangenen zehn Jahren besonders stark zugenommen haben (vgl. z. B. Bucher, Schlömer 2012: 70). Familien und die ältere Bevölkerung erzeugen in den Städten hingegen Wanderungsverluste; somit gehören sie bei einer statischen Betrachtung der Wanderungsgewinne nicht zu den Trägern der Reurbanisierung (vgl. z. B. Bucher, Schlömer 2012: 70). Nur wenn die *Entwicklung* der Salden einbezogen wird, können die 30- bis 65-Jährigen als Reurbanisierungsträger nach diesem Messkonzept bezeichnet werden. Weil ihre Wanderungsverluste im Zeitverlauf geringer geworden sind, bleiben im Ergebnis Jahr für Jahr mehr Personen dieser Altersklasse in der Stadt. Tatsächlich tragen sie damit auch zu dem aggregiert zu beobachtenden Bevölkerungswachstum der Städte bei und wirken auf die räumliche Verteilung von Alterssegmenten. Dieses Beispiel zeigt, dass es Gründe dafür gibt, die *Entwicklung der Wanderungsgewinne* ebenfalls zur Identifikation der Reurbanisierungsträger heranzuziehen (vgl. Glatter, Siedhoff 2008: 303).

Den aus den quantitativ analytischen Messkonzepten abgeleiteten Ansätzen zur Identifikation von Trägern der Reurbanisierung ist gemein, dass sie Kennzahlen nutzen, die besonders aussagekräftig für die Wirkung der Veränderungsprozesse auf die betroffenen Räume sind. So führen jährlich wiederkehrende Wanderungsgewinne eines Alterssegments langfristig zu einer veränderten Alterszusammensetzung der Bevölkerung des betroffenen Raumes mit den jeweiligen Konsequenzen beispielsweise für die Wohnungsnachfrage (in Abhängigkeit von Haushaltstypen) oder auch die Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Altenversorgung). Die Kennzahlen sagen jedoch nur wenig über die Einzelentscheidungen der Handelnden aus. So kann ein bestimmter Saldo dadurch entstehen, dass besonders wenige Personen aus einem Raum wegziehen oder besonders viele Personen zuziehen. Der Wert bezeichnet nicht mehr als die Unausgewogenheit der Wanderungsströme oberhalb des „Grundrauschens“ der Wanderungsbewegungen vieler Einzelner (vgl. Rogers 1990: 284, 299). Möglicherweise ist diese Fokussierung auf Zahlen, die primär die Raumwirkung der Prozesse anzeigen, der Grund dafür, dass quantitative Arbeiten die in Abschnitt 2.4.3 vorgestellten Ursachen zu einer Reurbanisierung infolge eines (Wohn-)Wertewandels bislang nicht deutlich belegen. Nach den dort vorgestellten Hypothesen zu Ursachen von Reurbanisierung müssten Familien mit bestimmten Lebensmodellen, Doppelverdiender-Haushalte und ältere Bevölkerungssegmente Träger der Veränderungen sein.

Um die Veränderungsprozesse besser zu verstehen, ist es also notwendig, die Einzelentscheidungen genauer zu untersuchen und auch quantitativ zu beschreiben. Kennzahlen, die auf die einzelnen wandernden Personen fokussieren, sind Zuzugs- und Fortzugszahlen sowie Fortzugsraten (*out-migration rate*):

„The out-migration rate is defined as a true rate (or probability) because it divides the number of times that an event, out-migration, occurred during a year, say, by the number of persons exposed to the risk of experiencing that event.“ (Rogers 1990: 284)

Die Auswertung der Zu- und Fortzugszahlen in einer Zeitreihe gibt Antworten auf die Frage, ob es mehr Menschen eines Bevölkerungssegments in einem definierten Raum gibt als früher, die sich für eine Wanderung in die Stadt entscheiden. Die Fortzugsrate ist wie folgt definiert:

$$\text{Fortzugsrate } [t_0-t_1] = \frac{\text{Anzahl Fortzüge aus Raum A im Zeitraum } [t_0 - t_1]}{\text{Anzahl Bewohner in Raum A zum Zeitpunkt } [t_0]}$$

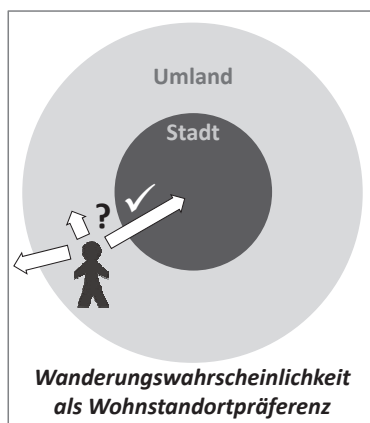
Sie lässt sich probabilistisch, also als Fortzugswahrscheinlichkeit interpretieren:

Fortzugsraten „sind relative Häufigkeiten, die der Wahrscheinlichkeit entsprechen, mit der ein bestimmtes Ereignis, konkret: eine bestimmte Wanderung, zu erwarten ist oder bereits stattgefunden hat. [Sie kommen] dem Ziel, ein durchschnittliches Verhalten zu beschreiben, durchaus recht nahe“ (Schlömer 2009: 39, Hervorh. d. Verf.).

Die Fortzugsrate erlaubt es zu unterscheiden, ob eine Veränderung von Fortzugszahlen auf einen Mengeneffekt (z. B. Kohorteneffekt) zurückgeführt werden muss oder auf ein verändertes Handeln der Individuen des betrachteten Bevölkerungssegments im betrachteten Raum (Abbildung 12). Ein Mengeneffekt liegt vor, wenn eine veränderte Wandererzahl Folge einer veränderten Bevölkerungszahl der betrachteten Altersklasse im Ausgangsraum des betrachteten Wanderungsstromes ist. Auf veränderte Werte, Einstellungen, Lebensformen oder individuelle Handlungsrestriktionen der Personen einer Altersklasse ist zu schließen, wenn sich Handelnde mit einer größeren Wahrscheinlichkeit für die untersuchte Handlungsalternative, beispielsweise für eine Wanderung in die Stadt, entscheiden als zu früheren Zeitpunkten. Im Sinne der Rational-Choice-Theorie würde hier von veränderten Präferenzen gesprochen werden (vgl. 2.2.1, 2.2.6).

In diesem Sinne wären die Träger der Reurbanisierung die Bevölkerungssegmente in den Räumen, deren Wanderungswahrscheinlichkeit im Zeitverlauf wächst. Weil es aber auch möglich ist, dass sich die allgemeine Wanderungsbereitschaft verändert, ist es notwendig, eine wachsende Wanderungswahrscheinlichkeit im betrachteten Bevölkerungssegment mit anderen Entwicklungen zu vergleichen. Sinnvolle Vergleiche sind hier die Änderung der Wanderungswahrscheinlichkeit der gleichen Altersklasse in verschiedenen Räumen (besonders wenn diese andere Eigenschaften haben als der betrachtete Raum) und die Änderung der Wanderungswahrscheinlichkeit verschiedener Alterssegmente im gleichen Raum.

Abbildung 12: Reurbanisierung als zunehmende Wohnstandortpräferenz für die Stadt



Eigene Darstellung.

2.5 Folgerungen für die Analyse

Mit Blick auf das Erkenntnisziel dieser Arbeit, die überwiegend positive Bewertung möglicher Wirkungen der Reurbanisierung auf den stadtreionalen Verkehr anhand empirischer Daten zu prüfen, um daraus Schlussfolgerungen für die planerische Gestaltung der Reurbanisierungsprozesse zu ziehen, wurden in Kapitel 1 drei Forschungsfragen herausgestellt. Im Folgenden werden die bestehenden Erkenntnisse, methodischen Besonderheiten und Forschungslücken zu diesen Forschungsfragen als Grundlagen für die eigene Untersuchung zusammengefasst.

2.5.1 Forschungsfrage 1: Reurbanisierung als Bevölkerungskonzentration

Inwieweit führt Reurbanisierung zu einer neuen langfristigen Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen und wer sind die Träger der Prozesse?

Unabhängig von der Frage, welche Bedeutung der raumstrukturelle Einfluss bei der Ausgestaltung des individuellen Verkehrshandelns hat, ist eine positive Wirkung von Reurbanisierung im Hinblick auf eine Verbreitung eines verträglichen Verkehrshandelns nur dann möglich, wenn Reurbanisierung tatsächlich einen Konzentrationsprozess der Bevölkerung in verkehrssparsamen Räumen bezeichnet. Ob dies so ist, kann den vorliegenden quantitativ-analytischen Untersuchungen zur Reurbanisierung nicht entnommen werden (vgl. 2.4.2). Die Unterteilung der Analyseräume ist dort nicht kleinteilig genug und orientiert sich nicht ausreichend an Kriterien, die zur Identifizierung einer verkehrssparsamen Raumstruktur unerlässlich sind. Beispielsweise werden kleinere Zentren oder (ÖV-)Verkehrs-Achsen nicht vom Umland getrennt, schlecht versorgte Gebiete auf administrativem Stadtgebiet werden häufig der Stadt zugerechnet.

→ Die Beantwortung der Forschungsfrage erfordert eine räumlich kleinteilig differenzierte Analyse der bevölkerungsstrukturellen Veränderungsprozesse. Die Räume sind dabei nach ihrer Verkehrssparsamkeit zu differenzieren.

In Anbetracht einer allgemein schrumpfenden Bevölkerung in Deutschland haben Wanderungen eine besonders große Bedeutung für das kleinteilig differenzierte Bevölkerungswachstum, das letztlich auch zum interessierenden Konzentrationsprozess bzw. zum Dekonzentrationsprozess der Bevölkerung führt. Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht ist es bei der Untersuchung von Wanderungen im Zusammenhang mit Reurbanisierung von besonderem Interesse zu klären, woher die Wanderer kommen, d. h. ob sie vor ihrer Wanderung an einem verkehrsaufwendigeren, verkehrssparsameren oder an einem mit dem aktuellen Wohnort vergleichbaren Ort gelebt haben und ob bei einer Gesamtbetrachtung im Zeitverlauf Veränderungen der Präferenzen zugunsten verkehrssparsamer Räume feststellbar sind. Dies würde zum einen dazu beitragen, in der Literatur formulierte, deduktiv hergeleitete Thesen zu Ursachen von Reurbanisierung (vgl. 2.4.3) quantitativ-empirisch zu stützen. Zum anderen wären Veränderungen von Präferenzen ein Indiz dafür, dass Reurbanisierung nicht Folge kurzfristiger Mengeneffekte starker Alterskohorten ist, sondern dass sich Handlungsmuster langfristig ändern. Damit sind Veränderungen von Präferenzen ein Indiz dafür, dass es sich um langfristig stabile Veränderungsprozesse handelt. Als in diesem Kontext sinnvoller Maßstab zur Unterscheidung von Kurz- und Langfristigkeit kann die Ausdehnung der Wellenbewegungen von Geburtenzahlen infolge der geburtenstarken Jahrgänge der 1960er Jahre herangezogen werden. Diese umfassen in Deutschland jeweils weniger als eine Dekade (vgl. BIB 2013: 6 f.), somit ist ein kurzfristiger, infolge dieser Wellenbewegung eintretende Effekt ebenfalls weniger als eine Dekade lang zu beobachten, ein langfristiger Effekt dauert dagegen mehr als eine Dekade an. Auch im Hinblick auf die allgemeine Geschwindigkeit von Stadtentwicklungsprozessen, die den Rahmen für Reurbanisierungsprozesse bilden, erscheint diese Größenordnung zur Bestimmung von Kurzfristigkeit angemessen.

Weil Wanderungsmuster eine hohe Altersselektivität hinsichtlich Wanderungsrichtung und Wanderungshäufigkeit aufweisen, ist es darüber hinaus unerlässlich, die Analyse nach Alterssegmenten zu differenzieren – zumindest wenn Erklärungen für die Phänomene handlungstheoretisch fundiert werden sollen.

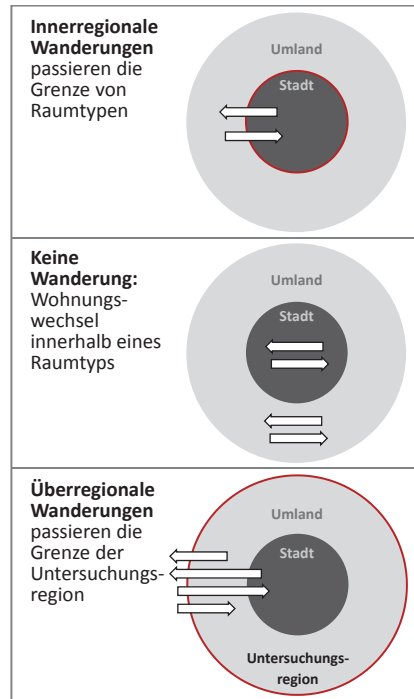
→ Die räumlich differenzierte Analyse der Bevölkerungsentwicklung ist nach Altersklassen zu trennen und um eine Analyse von Wanderungen zu ergänzen, die nach Quell- und Zielorten differenziert ist.

Aus dem Interesse an den Eigenschaften der Quell- und Zielorte von Wanderungen lässt sich eine Abgrenzung von Wanderungen ableiten, die für das Erkenntnisinteresse der Arbeit zweckmäßig ist (Abbildung 13). Hier soll eine *innerregionale Wanderung* ein Wechsel zwischen zwei Wohnorten innerhalb einer Stadtregion sein, die sich hinsichtlich der Erreichbarkeit, die sie ihren Bewohnern bieten, wesentlich unterscheiden. Ein Verbleiben innerhalb eines Wohnortes gleichen Typs wird auch dann *nicht* als Wanderung bezeichnet, wenn die Wohnung gewechselt wird (*keine Wanderung*). Dieses Vorgehen entspricht der Abgrenzung von Wanderungen nach Gemeindegrenzen der gängigen Statistik, denn auch in der Wanderungsstatistik werden lediglich Wanderungen über bestimmte Grenzen – in dem Fall Verwaltungseinheiten – erfasst. Haushalte, die ihre Wohnung wechseln, aber die Verwaltungseinheit nicht verlassen und Haushalte, die ihre Wohnung nicht wechseln, werden dort gleichgesetzt. Demgegenüber ist eine *überregionale Wanderung* ein Wohnortwechsel zwischen Wohnorten außerhalb und innerhalb einer noch einzugrenzenden Untersuchungsregion.

→ Je nach Quell- und Zielort eines Wohnungswechsels wird zwischen überregionalen und innerregionalen Wanderungen sowie Wohnungswechseln innerhalb eines Raumtyps unterschieden. Dies erfordert eine Eingrenzung und Einteilung des Untersuchungsraumes.

In der Diskussion um Reurbanisierung geht es auch um die Frage, ab wann Reurbanisierung als *neuer* Trend bezeichnet werden kann und z. B. eine der Suburbanisierung gleichrangige Phase in VAN DEN BERGS Modell (vgl. 2.4.1) darstellt

Abbildung 13: Innerregionale und überregionale Wanderungen im Verständnis dieser Arbeit



Eigene Darstellung.

(vgl. Matthes 2010: 12; Osterhage 2011: 24). Es ist dabei sinnvoll, einzelne Prozesse zu betrachten und ggf. als *neu* zu qualifizieren, wenn sie sich deutlich von vorangegangenen Prozessen unterscheiden. Zudem sollte die begründete Annahme bestehen, dass diese stabil und kein kurzfristiges Phänomen sind. Neben der Identifikation von Trendbrüchen in den Ganglinien von Kennzahlen der Bevölkerungsentwicklung ist es auch hierbei unabdingbar, die Veränderung der bevölkerungsstrukturellen Zusammensetzung der bestehenden oder zuwandernden städtischen Bevölkerung im zeitlichen Verlauf einzubeziehen. Der Beginn von Reurbanisierungsprozessen in Deutschland wird in der Literatur um das Jahr 2000 datiert, das lag zum Beginn der vorliegenden Untersuchung etwa eine Dekade zurück. Zur Einordnung der Prozesse sollte ein mindestens ebenso langer Zeitraum vor Einsetzen der Reurbanisierungsprozesse untersucht werden.

→ Die betrachtete Zeitspanne sollte möglichst viele Jahre vor Einsetzen der ersten messbaren Reurbanisierungsprozesse umfassen, um Veränderungen hinsichtlich ihrer Fristigkeit, Bedeutung und Stabilität einordnen zu können.

2.5.2 Forschungsfrage 2: Verkehrshandeln der Reurbanisierungsträger

Welche Bedeutung hat der Stadt-Wohnort für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln der Träger der Reurbanisierung?

Es gibt zahlreiche Studien, die versuchen, den Einfluss raumstruktureller Faktoren auf das Verkehrshandeln zu klären. Zwar besteht Einigkeit darüber, dass die für das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit besonders relevanten Kenngrößen Wegelänge und Verkehrsmittelwahl zumindest teilweise von raumstrukturellen Gegebenheiten abhängig sind. Dennoch divergieren die vorliegenden Ergebnisse noch immer sehr stark, so dass Unsicherheit hinsichtlich der verträglichen Wirkung städtischer Raumstruktur auf das Verkehrshandeln der Reurbanisierungsträger besteht, insbesondere wenn weite Freizeitwege im Sinne der Kompensation oder Fluchthythese einbezogen werden (vgl. 2.3.1).

Der Nachteil quantitativer Studien ist, dass es selten gelingt, umfassende und ausreichend kleinteilig operationalisierte Indikatoren für raumstrukturelle Eigenschaften zu bilden, gemeinsam mit umfassenden Kennzahlen zum Verkehrshandeln zu untersuchen und zugleich Selbstselektionseffekte als Panel oder Pseudo-Panel zu berücksichtigen. Ein Beispiel für ein diesbezüglich sehr umfassendes

Datenmaterial ist das Projekt MOBIPLAN (Mobiplan-Projektkonsortium 2002), das auch für die vorliegende Arbeit einige methodische Anregungen geliefert hat. Hier wurde in einem Paneldesign die Veränderung des Verkehrshandelns nach Wohnstandortwechseln erhoben. Dabei ging es vorwiegend um innerstädtische Umzüge, so dass nur wenige Aussagen zur Selbstselektion für den Stadt-Umland-Bezug der Reurbanisierung vorhanden sind. Eine Untersuchung von Umland-Stadt-Wanderern in ähnlicher Detaillierung der Beschreibung des Verkehrshandelns liegt nicht vor.

→ Ein Erkenntnisgewinn zum Einfluss raumstruktureller Faktoren auf das Verkehrshandeln und zum Problem der Selbstselektion ist vor allem dann zu erwarten, wenn in einem Panel, mindestens aber in einem Pseudo-Panel, umfassende Angaben zu raumstrukturellen Eigenschaften und zum Verkehrshandeln berücksichtigt werden.

Um die komplexen Wechselwirkungen zwischen Wanderungen und kurz- und mittelfristigem Verkehrshandeln zu untersuchen und den genannten Anforderungen gerecht zu werden, erscheint es zweckmäßig, einen alternativen methodischen Zugang zu suchen und ein qualitatives Forschungsdesign aufzubauen. Qualitative Forschungsansätze sind besonders geeignet, Problemstellungen mit komplexen Wechselwirkungen von Wünschen, Einstellungen, Umwelteinflüssen und subjektiven Zwängen zu untersuchen. Dieser methodische Zugang erlaubt es auch, Erkenntnisse zu dem Problem zu sammeln, dass die Wohnstandortwahl von einem Haushalt – also häufig mehreren Personen – entschieden wird, während das mittel- und vor allem das kurzfristige Verkehrshandeln eher auf Entscheidungen von Einzelpersonen beruht. Ohne hier im Detail auf die Aushandlungsprozesse innerhalb eines Haushaltes eingehen zu können (wie z. B. Abraham, Schönholzer 2009), hat dieses langfristige Verkehrshandeln auf Haushaltsebene direkte Implikationen für das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln von Einzelpersonen, denn die Wohnlage eines Mehrpersonenhaushalts ist ein Kompromiss zwischen den Aktionsräumen mehrerer Haushaltsmitglieder insbesondere im Hinblick auf Arbeits- und Ausbildungswege.

Für das zentrale Anliegen dieser Forschungsfrage, den raumstrukturellen Einfluss auf das Verkehrshandeln zu untersuchen und dafür einen intrapersonalen Vergleich zu nutzen, eignet sich ein qualitatives Vorgehen besonders gut, weil das Verkehrshandeln zum ersten Messzeitpunkt retrospektiv in einem Pseudo-Panel-Design erhoben werden muss (vgl. 5.2.2). Im Vergleich zu einer quantitativen Erhebung lässt sich mit einem qualitativen Verfahren das vergangene

Handeln vergleichsweise genau und zuverlässig rekonstruieren. Informationslücken lassen sich leichter erkennen und plausibler schließen, außerdem können die Ursachen außergewöhnlicher Handlungsausprägungen benannt werden.

→ Die vielfältigen Anforderungen an eine Analyse, die neue Erkenntnisse zu dieser Forschungsfrage bringen soll, legen die Wahl eines qualitativen Forschungsdesigns nahe.

2.5.3 Forschungsfrage 3: Ursachen von Reurbanisierung mit Mobilitätsbezug und Selbstselektion

Welche Rolle spielen mobilitätsbezogene Faktoren als Ursachen oder Hemmnisse von Reurbanisierung und welche Bedeutung haben Mechanismen der Selbstselektion dabei?

Die Hypothesen zu den Ursachen von Reurbanisierung sind vielfältig, schon weil Reurbanisierung als Folge dieser Ursachen unterschiedlich definiert wird. Die nach verschiedenen Messkonzepten zu erfassenden, quantitativen Ausprägungen der Reurbanisierungsprozesse sind dabei das Ergebnis vieler einzelner Entscheidungen für einen Wohnstandort in der Stadt. Diese Entscheidungen hat es sämtlich bereits in anderen Phasen urbaner Entwicklung – also zur Zeit der Sub- und Desurbanisierung – gegeben, denn es haben immer Personen in der Stadt gewohnt. Falls Reurbanisierung nicht allein Folge von Mengeneffekten ist, muss sich die Wahrscheinlichkeit verändert haben, mit der die Haushalte eher einen städtischen Wohnstandort wählen. In Abschnitt 2.4.3 wurden neben den Mengeneffekten zwei weitere mögliche Ursachen für eine Veränderung dieser Wahlwahrscheinlichkeiten herausgearbeitet: die Veränderung der Rahmenbedingungen der Wohnstandortwahl, insbesondere der Raumeigenschaften potenzieller Quell- und Zielräume von Wanderungen und die Veränderung der Wohnwünsche infolge veränderter Wohnvorstellungen, Leitbilder oder veränderter individueller Wohnbedürfnisse. Diese können wiederum mit allgemeineren gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen ursächlich zusammenhängen, wie im Abschnitt 2.4.3 beschrieben wurde. Im Hinblick auf die Veränderung der Wohnwünsche wurde die konkrete Vermutung zitiert, dass Reurbanisierung auch eine Folge eines Bedeutungsgewinns nahräumlicher Erreichbarkeit sei (vgl.

Kapitel 1). Um diese Hypothesen empirisch zu prüfen, sind zwei methodische Ansätze denkbar:

- Eine vergleichende Studie von Regionen mit unterschiedlichem Maß an Reurbanisierung, bei der u. a. raumstrukturelle Rahmenbedingungen und Gründe der Wohnstandortwahl differenziert analysiert und verglichen werden.
- Ein Panel oder eine Metastudie, mit deren Hilfe Veränderungen von Wohnvorstellungen und Gründen der Wohnstandortwahl in der Bevölkerung im Zeitverlauf und unter verschiedenen Bedingungen nachgezeichnet werden können.

Beide Forschungsansätze erfordern jedoch Datengrundlagen, die nicht zur Verfügung stehen und aufwendig erhoben werden müssten, so dass in der vorliegenden Arbeit keiner von beiden verfolgt werden kann. Zur Identifizierung von Ursachen der Suburbanisierung wurden zumeist auch nicht diese Ansätze verfolgt, sondern es wurden Forschungsansätze gewählt, die auf die Gründe der Stadt-Umland-Wanderung zu einem bestimmten Zeitpunkt zielten (vgl. 2.3.2). Die vorliegende Arbeit steht in dieser Tradition und verfolgt ebenfalls einen Forschungsansatz, der die individuelle Entscheidung für einen städtischen Wohnstandort genauer zu beleuchten sucht. Aus der Kenntnis individueller Handlungsgründe können Hypothesen über Ursachen für das Handeln vieler abgeleitet werden. Unter Einbeziehung allgemeiner gesellschaftlicher Entwicklungen ist es möglich, auf dieser Basis Schlussfolgerungen zu Ursachen von Reurbanisierung zu ziehen. Diese empirisch fundierten Schlussfolgerungen ergänzen und differenzieren damit die in Abschnitt 2.4.3 vorgestellten, vorwiegend deduktiv hergeleiteten Hypothesen zu Ursachen von Reurbanisierung mit besonderem Fokus auf Ursachen, die im Zusammenhang mit dem Verkehrshandeln stehen.

→ Es wäre sehr aufwendig, die Hypothesen zu Ursachen von Reurbanisierung mit einer angemessenen Methodik empirisch zu prüfen. Deshalb wird im Rahmen der vorliegenden Arbeit ein alternativer Forschungsansatz verfolgt, der zunächst darauf abzielt, die Ursachen für die Wahl eines Wohnstandortes in der Stadt zu benennen. Daraus können dann Schlussfolgerungen über Ursachen von Reurbanisierung mit besonderem Fokus auf verkehrliche Aspekte abgeleitet werden.

Vorliegende Studien zu Wohnstandortwahlmotiven berücksichtigen verkehrliche Aspekte der Entscheidung nur recht allgemein, Befragungen von Wanderern mit dem Wanderungsziel *Stadt* sind darüber hinaus selten. Insbesondere fehlen dif-

ferenzierte Informationen zur Bedeutung der hohen Erreichbarkeitsqualität als Eigenschaft des Stadtwohnortes bei der Wohnstandortwahl in Abgrenzung zur Bedeutung von Verbindungsqualitäten zu einzelnen, individuell wichtigen Gelegenheiten. Die Determinanten der räumlichen Suche sind weitgehend ungeklärt. Die Identifizierung von Ursachen für die Ausprägung verschiedener Suchmuster steht noch aus, wie zum Beispiel im Hinblick auf die Beobachtung, dass Haushalte, die auf größerem Raum gesucht haben, mit größerer Wahrscheinlichkeit einen Wohnstandort im Umland wählen als diejenigen, die nur in einem innerstädtischen Stadtteil suchten (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2014: 3). Hierzu gehören auch Erklärungen dafür, warum Haushalte eines Bevölkerungssegments bestimmte Eigenschaften bei der Wohnstandortwahl unterschiedlich gewichten. Es besteht also Forschungsbedarf im Hinblick auf die Ursachen von Wanderungen in Richtung Stadt und in Besonderen im Hinblick auf Hintergrundfaktoren der Wohnstandortwahl: Warum wünschen sich einige Haushalte den einen, andere Haushalte den anderen Wohnstandort?

→ Um die Entscheidung für einen Wohnstandort in der Stadt verstehen und einordnen zu können, fehlen Erkenntnisse zur Rolle der Erreichbarkeit der Stadträume in der Entscheidung, zum Ablauf und zu Determinanten des Suchprozesses sowie zu Hintergrundfaktoren der Wanderungsentscheidung.

Die Frage nach den Hintergrundfaktoren ist nicht nur wichtig, wenn es darum geht, die Dauerhaftigkeit bestimmter Prozesse zu beurteilen. Vielmehr knüpft sie an das Problem der Selbstselektion an, wenn Hintergrundfaktoren bei der Wanderungsentscheidung eine Rolle spielen, die auch das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln beeinflussen. Für die Auswertung quantitativer Daten zum Verkehrshandeln ist die Selbstselektion relevant, weil sie im Hintergrund verzerrend auf das räumlich differenziert gemessene Verkehrshandeln wirkt. In Bezug auf Reurbanisierung interessiert, ob nur ein bestimmtes Bevölkerungssegment mit entsprechenden Mobilitätsorientierungen Reurbanisierungsträger ist. Um zu verstehen, wie Selbstselektion genau funktioniert und um ihre Wirkungsweise besser einschätzen zu können, ist im Hinblick auf die Wohnstandort- und Wanderungsentscheidung von Interesse, welche Faktoren mit Mobilitätsbezug die Wahl eines städtischen Wohnstandortes oder die Wanderungswahrscheinlichkeit einer Umland-Stadt-Wanderung bestimmen. Während die Wirkung soziodemographischer Merkmale weitgehend erforscht ist, fehlen differenzierte Erkenntnisse zu anderen Hintergrundfaktoren, besonders Mobilitätsorientierungen.

Um die Untersuchung von Selbstselektion nicht von vornherein zu stark einzuzengen, ist es sinnvoll, nicht allein eine Selbstselektion nach Mobilitätsorientierungen zu untersuchen, sondern auch andere potenzielle Faktoren der Wanderungsentscheidung, die möglicherweise in Wechselwirkung mit dem mittel- und kurzfristigen Verkehrshandeln stehen, einzubeziehen. So wird im Folgenden von einer Selbstselektion nach Hintergrundfaktoren mit Mobilitätsbezug gesprochen. Damit sind sowohl Mobilitätsorientierungen gemeint als auch formulierte Ansprüche an den Wohnstandort mit Bezug zur Mobilität oder andere Zusammenhänge der Wanderungsentscheidung mit raumstrukturellen Eigenschaften, die den Rahmen für das Verkehrshandeln setzen.

→ Um Mechanismen von Selbstselektion zu verstehen, ist die Wirkung von Faktoren mit Mobilitätsbezug in verschiedenen Phasen der Wanderungsentscheidung zu untersuchen und ihre Wirkung auf die Wanderungswahrscheinlichkeit insgesamt zu bestimmen. Forschungsbedarf besteht besonders im Hinblick auf Mobilitätsorientierungen als Hintergrundfaktoren.

Es mag verwundern, dass trotz der bisherigen Verwendung von „Verkehrshandeln“ in dieser Forschungsfrage von „Mobilität“ gesprochen wird. Die Verwendung des Begriffs „Mobilität“ hat folgenden Grund: In der über einen verhältnismäßig großen Zeitraum ausgedehnten Wanderungsentscheidung (vgl. 2.2.4) können vor allem Erfahrungen aus vergangenem Verkehrshandeln als Hintergrundfaktoren wirken. Als Entscheidungsfaktor in Bezug auf das Beibehalten oder Ändern des zukünftigen Wohnortes kann nur das antizipierte Verkehrshandeln am aktuellen Wohnort oder das antizipierte Verkehrshandeln an einem potenziellen neuen Wohnstandort einbezogen werden. Es geht somit vorwiegend um antizipierte oder potenzielle Ortsveränderungen, die „Mobilität“ genannt werden (vgl. 2.1).

Wie gezeigt wurde, geht es in Bezug auf Forschungsfrage 3 primär darum, das Wissen um Handlungsmotive und den Entscheidungsprozess über die klassischen quantitativen Wanderungsmotivbefragungen hinaus zu vertiefen. Handlungshintergründe der komplexen Wanderungsentscheidung, die vielleicht auch den Handelnden nicht vollständig bewusst sind, weil sie beispielsweise unbewusste Vor-Auswahlen beinhalten, sollen aufgedeckt und im Zusammenhang mit dem vorherigen und aktuellen mittel- und kurzfristigen Verkehrshandeln interpretiert werden. Schon die Unkenntnis über die gegenseitigen Abhängigkeiten der Entscheidungen legt es nahe, sich dem Untersuchungsgegenstand ebenfalls mit einem qualitativen, Hypothesen generierenden Vorgehen zu nähern. Dies

hat zwar zur Folge, dass keine statistischen Wanderungswahrscheinlichkeiten in Abhängigkeit von mobilitätsbezogenen Faktoren für die Untersuchung von Selbstselektion bestimmt werden können. Ein qualitatives Vorgehen erlaubt es jedoch, differenziert Faktoren in der Wanderungsentscheidung zu beschreiben und aus dem Datenmaterial Hypothesen darüber zu entwickeln, wovon diese Faktoren beeinflusst werden und inwieweit sie selektiv wirken.

→ Für die Beantwortung dieser Forschungsfrage ist ein qualitatives Forschungsdesign erforderlich, um das komplexe Geflecht von gegenseitigen Abhängigkeiten der Einflussfaktoren offen zu legen.

2.5.4 Aufbau und Einordnung der empirischen Analysen

Die Forschungsfragen und die identifizierten Forschungslücken führen in dieser Arbeit zu einem zweigeteilten Forschungsdesign, das eine quantitative Analyse von Reurbanisierungsprozessen in einer Zeitreihe und eine qualitative Primärstudie zum Verkehrshandeln und dessen Gründen umfasst.

Die Forschungsfrage 1 wird anhand zweier Fallstudien – den Stadtregionen Hamburg und Leipzig – behandelt (vgl. Kapitel 3). Anhand von Daten der statistischen Ämter für den Zeitraum 1993 – 2010 wird das Wanderungsgeschehen kleinteilig nachvollzogen. Die Beschränkung auf Fallstudien ergibt sich aus der Notwendigkeit, eine eigene Einteilung der Untersuchungsräume nach verkehrswissenschaftlichen Kriterien vorzunehmen, sowie aus der teilweise aufwendigen Aufbereitung der Wanderungsdaten.

Die Einteilung der Räume nach verkehrswissenschaftlichen Kriterien ist dabei eine eigene, umfangreiche und in sich abgeschlossene Analyse, die das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit nur mittelbar betrifft und hier daher nicht umfassend beschrieben wird. Für eine ausführliche Dokumentation sei an dieser Stelle auf das Working-Paper „Raumtypen für Fragestellungen der handlungstheoretisch orientierten Personenverkehrsforschung“ (Matthes, Gertz 2014) verwiesen. Das Ergebnis der dort erarbeiteten Raumanalysen liegt den empirischen Analysen dieser Arbeit zugrunde und wird in Kapitel 3.2 zusammengefasst dargestellt.

Mit Bearbeitung von Forschungsfrage 1 ergänzt die vorliegende Arbeit andere, vergleichende empirische Arbeiten (vgl. 2.4.2, z. B. BBSR 2011; Osterhage 2011; Jessen, Siedentop et al. 2012) um eine Detailanalyse. Dabei folgt die Analyse einem explorativen Ansatz. Nicht die empirische Überprüfung einer theoretischen Definition steht im Vordergrund; vielmehr soll verdeutlicht werden,

welche Prozesse sich hinter den Kennzahlen der in Abschnitt 2.4.2 vorgestellten Messkonzepte verbergen und wie diese Prozesse im Hinblick auf ihre Stabilität und verkehrliche Wirkung interpretiert werden müssen.

Für die Behandlung der Forschungsfragen 2 und 3 wird eine qualitative Primärerhebung in Form von Interviews mit Reurbanisierungsträgern durchgeführt. Wie noch gezeigt wird, war es bei der Erhebung geboten, zwischen soziodemographischen Merkmalen der Bevölkerung zu unterscheiden, von denen bekannt ist, dass sie das Verkehrshandeln stark beeinflussen. Zudem verlangt das Erkenntnisziel, dass zwischen unterschiedlichen Charakteristika der Wanderungszielräume differenziert wird. Da die aufwendige qualitative Erhebungsmethodik eine Beschränkung der Interviewzahl notwendig macht, erfolgt die Erhebung in nur einer der beiden Untersuchungsregionen, jedoch unter tiefgehender soziodemographischer Differenzierung (vgl. 5.2.1).

Die Antworten zu den Forschungsfragen 2 und 3 können neben den zu ziehenden Schlussfolgerungen zur verkehrlichen Wirkung von Reurbanisierung neue Erkenntnisse zu zwei Diskussionssträngen in der Verkehrswissenschaft beitragen:

- Einfluss von Raumstruktur auf das Verkehrshandeln im Allgemeinen
- Rolle von Selbstselektion nach Faktoren mit Mobilitätsbezug, insbesondere Mobilitätsorientierungen

In diesem Zusammenhang ist die Beziehung dieser Arbeit zu der Dissertation von ANDRÉ BRUNS („Reurbanisierung und residenzielle Selbstselektion – Determinanten der Standort- und Verkehrsmittelwahl Bewusster Innenstadtbewohner“, 2013) hervorzuheben. Die etwa zeitgleich mit der vorliegenden Arbeit konzipierte Dissertation verfolgt ein verwandtes Erkenntnisinteresse und zieht ebenfalls Hamburg und Leipzig als Fallstudienstädte heran. Die vorliegende Arbeit baut auf einzelnen Ergebnissen und Herangehensweisen von BRUNS auf, sie wurden in der Auseinandersetzung mit dem Forschungsstand in Kapitel 2 zitiert. Im Übrigen unterscheidet sich die vorliegende Arbeit grundlegend nicht nur hinsichtlich der Methodik (quantitative Analyse) und des verwendeten Datenmaterials (quantitative Befragung), sondern auch darin, dass sie andere Ausschnitte der übergeordneten Thematik beleuchtet. So wählt BRUNS beispielsweise als Indikator für verträgliches Verkehrshandeln die Verkehrsmittelwahl (vgl. Bruns 2013: 109). Während er Selbstselektionseffekte nach ausgewählten Hintergrundfaktoren nachweist (vgl. ebd.: 65 ff.), konzentriert sich die vorliegende Arbeit nicht auf die Frage, ob es messbare Selbstselektionseffekte gibt, sondern wie

die Selbstselektion in der Wanderungsentscheidung funktioniert (vgl. 2.5.3), und ob es weitere, für eine Selbstselektion relevante Hintergrundfaktoren gibt, die bislang in quantitativen Analysen keine Berücksichtigung finden. Dadurch ist die vorliegende Arbeit zu der Arbeit von BRUNS komplementär.

Das Untersuchungsdesign und die Methodik der in dieser Arbeit durchgeführten Analysen werden jeweils in den zugehörigen Untersuchungsteilen, also in den Kapiteln 4 und 5, erläutert. Zuvor ist es jedoch notwendig, die Untersuchungsräume und deren räumliche Gliederung vorzustellen.

3 Die Untersuchungsräume

Wie in Abschnitt 2.5 erläutert, gibt es vielfältige Ansprüche an die Analysen, die eine Bearbeitung der Forschungsfragen als Fallstudie anhand ausgewählter Untersuchungsregionen nahe legen. Im Besonderen ist es für die Bearbeitung der Forschungsfragen notwendig, Raumtypen innerhalb dieser Untersuchungsregionen zu bilden. Diese besonders für die quantitative Analyse in Kapitel 4 relevanten Raumtypen werden im letzten Abschnitt dieses Kapitels erläutert. Zuvor werden die Kriterien für die Auswahl der Räume genannt, außerdem werden die Regionen vorgestellt.

3.1 Auswahl und Abgrenzung

Das Erkenntnisinteresse der Arbeit gebietet, Stadtregionen, in denen Reurbanisierungsprozesse nach mindestens einem Messkonzept feststellbar sind, für Fallstudien auszuwählen, denn es soll nicht um das *Ob* einer Reurbanisierung gehen, sondern um das *Wie* (vgl. Kapitel 1). Schon deshalb war es sinnvoll, Großstädte als Grundgesamtheit der potenziellen Fallstudien festzulegen, weil Reurbanisierung vor allem in Großstädten beobachtet wird (vgl. 2.4.2). Je größer die Großstadt, desto eher ist ein breites, räumlich differenziertes Spektrum sozialer, demographischer und raumstruktureller Ausprägungen vorhanden, so dass eine differenzierte Analyse der räumlichen Veränderungsprozesse möglich ist. Für die Auswahl des Untersuchungsraumes Hamburg sprachen pragmatische Gründe, unter anderem die Verfügbarkeit detaillierter Raum- und Erreichbarkeitsinformationen sowie kleinräumige Wanderungsdaten. Hamburg steht als Fallbeispiel für monozentrisch geprägte westdeutsche Stadtregionen mit angespanntem Wohnungsmarkt (vgl. BBSR 2008).

Um die Ergebnisse einordnen zu können, wurde ein weiterer Untersuchungsraum herangezogen, der sich in Bezug auf Rahmenbedingungen für Wanderungen in wichtigen Eigenschaften von Hamburg deutlich unterscheidet. Als Kriterien dienten:

- der stadtrationale Entwicklungspfad nach der Wende, das heißt, es sollte eine Stadtregion in Ostdeutschland gewählt werden
- die Bedingungen des Wohnungsmarktes, das heißt, es sollte eine Region mit einem entspannten Wohnungsmarkt gewählt werden

Im Hinblick auf das Kriterium Wohnungsmarkt wurde die Typisierung von Wohnungsmarktregionen des BBSR (2008) herangezogen. Für die Wahl der Stadtregion Leipzig als zweites Fallbeispiel sprachen ihre Eigenschaft, eine *große Großstadt* (über 500.000 Einwohner) zu sein, die Klassifizierung ihres Wohnungsmarktes als *schrumpfend* (vgl. ebd.) und die dort zu beobachtenden Reurbanisierungsprozesse, die sich sogar als Prozess einer *absoluten Konzentration* (vgl. 2.4.2, Abbildung 8) qualifizieren lassen (BBSR 2011: 7). Darüber hinaus konnte Leipzig kleinteilige Wanderungsdaten liefern und verfügt ferner über ein Verkehrsmodell, das zur Generierung von Erreichbarkeitsindikatoren notwendig ist.

Die äußere Abgrenzung der Untersuchungsräume erfolgte in Anlehnung an die vom BBSR deutschlandweit einheitlich definierten Wohnungsmarktregionen, die u. a. auf der Grundlage von Pendlerverflechtungen abgegrenzt werden.³³ Sie repräsentieren Räume „innerhalb derer Kernstadt- oder Kerngebiet-orientierte Haushalte ihren Wohnort suchen und finden“ (Schürt, Sigismund 2007: 2).

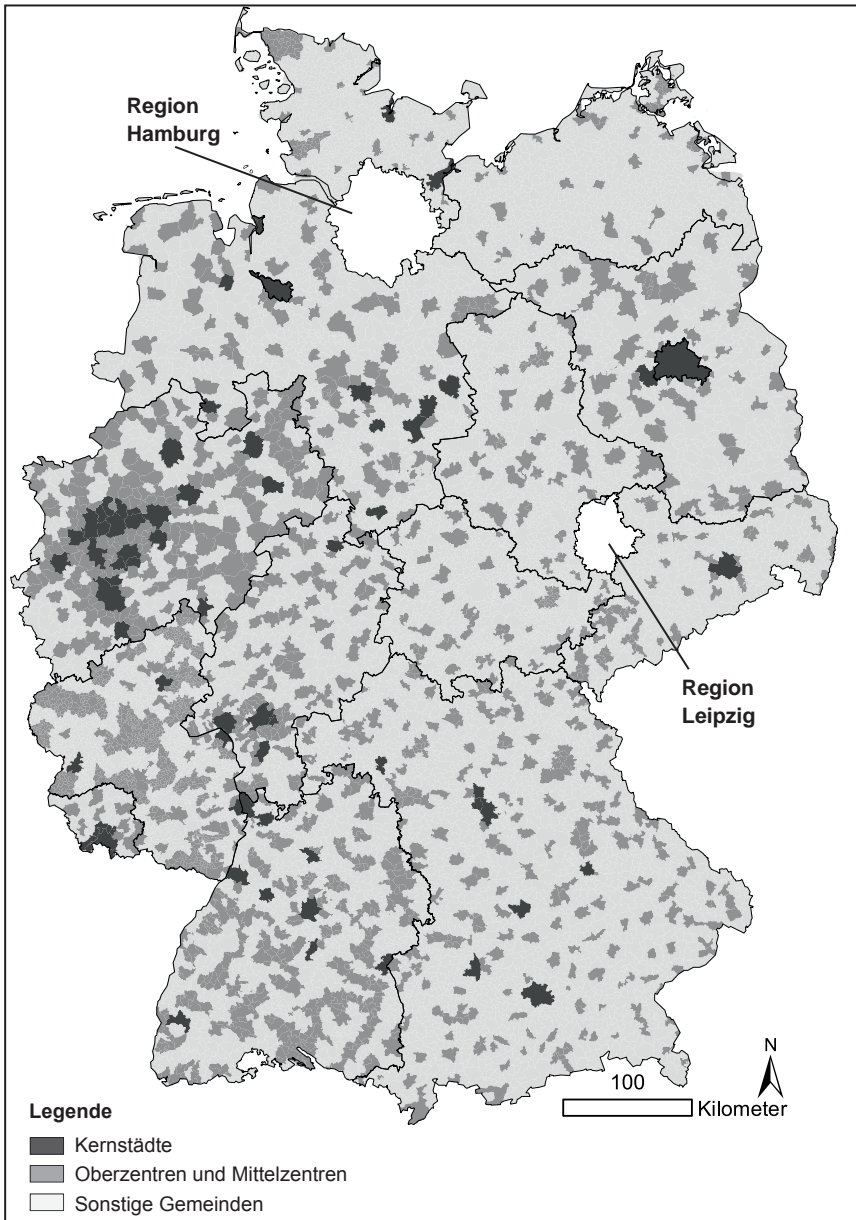
Die Wohnungsmarktregionen basieren also auf aktionsräumlichen Kriterien und entsprechen damit den an anderer Stelle geforderten Abgrenzungskriterien von Regionen im Themenbereich innerregionaler und überregionaler Wanderungen:

Eine Region ist „jener Raum, innerhalb dessen Grenzen sich Aktionsfelder der wandernden (oder eben nicht wandernden) Menschen befinden. Dieser Raum sieht natürlich für jeden Menschen anders aus. Erst wenn sich die Aktionsfelder eines relativ großen Teiles der Bevölkerung ähnlich sind, kann daraus eine gemeinsame Region abgeleitet werden.“ (Schlömer 2009: 10)

Außerhalb der Wohnungsmarktregion gelegene Gemeinden werden in der vorliegenden Arbeit aus forschungspragmatischen Gründen nur nach ihrer zentralörtlichen Funktion charakterisiert. Die Zuordnung ist den *siedlungsstrukturellen Gemeindetypen* (vgl. BBSR 2009) entnommen (vgl. Abbildung 14):

33 Kriterien für die Abgrenzung der Wohnungsmarktregionen sind ein Verflechtungsindikator (Auspendler in das Kerngebiet) und zwei Lageindikatoren (vgl. Schürt, Sigismund 2007: 18). Eine Plausibilitätsprüfung und ein Vergleich mit anderen, auf einzelne Regionen bezogene Abgrenzungen wurde von SCHÜRT und SIGISMUND vorgenommen (vgl. ebd.: 12 ff.).

Abbildung 14: Gemeindetypen außerhalb der Untersuchungsregionen



Daten: Siedlungsstrukturelle Gemeindetypen (BBSR 2009), Gebiete: Geo-Basis-DE/BKG: 2009.

- „*Sonstige*“ *Gemeinden*³⁴: Zentralitätsgrad geringer als *Mittelzentren*
- *Oberzentren* und *Mittelzentren*
- *Kernstädte*³⁵: Oberzentren, die gleichzeitig Bezugszentrum eines Agglomerationsraumes oder verstärkten Raumes sind

Bei der Region Hamburg wird diese Differenzierung von einer weiteren Einteilung überlagert. Hier wird zusätzlich unterschieden zwischen:

- Gemeinden, die zwar nicht zur Wohnungsmarktregion gehören, aber innerhalb der Metropolregion Hamburg³⁶ liegen
- deutschen Gemeinden außerhalb der Metropolregion
- Orten im Ausland

3.2 Vorstellung der Untersuchungsräume

Im Folgenden werden die im Zusammenhang mit der Analyse wichtigsten Eigenarten der Untersuchungsregionen skizziert.

3.2.1 Wohnungsmarktregion Hamburg

Die Wohnungsmarktregion Hamburg erstreckt sich mit einem Radius von bis zu 50 Kilometern um das Stadtzentrum. Die Elbe teilt die Region als naturräumliche Barriere in eine Nord- und Südhälfte, sie markiert im Hamburger Umland außerdem die administrative Grenze zwischen dem schleswig-holsteinischen Teil im Norden und dem niedersächsischen Teil im Süden.

Die Region Hamburg ist auf der Ebene von Oberzentren monozentrisch strukturiert. Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Lüneburg in 50 km und Lübeck in 75 km Entfernung. Sie sind mit rund 70.000 (Lüneburg) und 200.000 Einwohnern (Lübeck) bedeutend kleiner als Hamburg. Um das Hamburger Stadtgebiet gruppieren sich Mittelzentren (Abbildung 15), von denen einige unmittelbar an den administrativen Stadtgrenzen liegen. Die meisten von

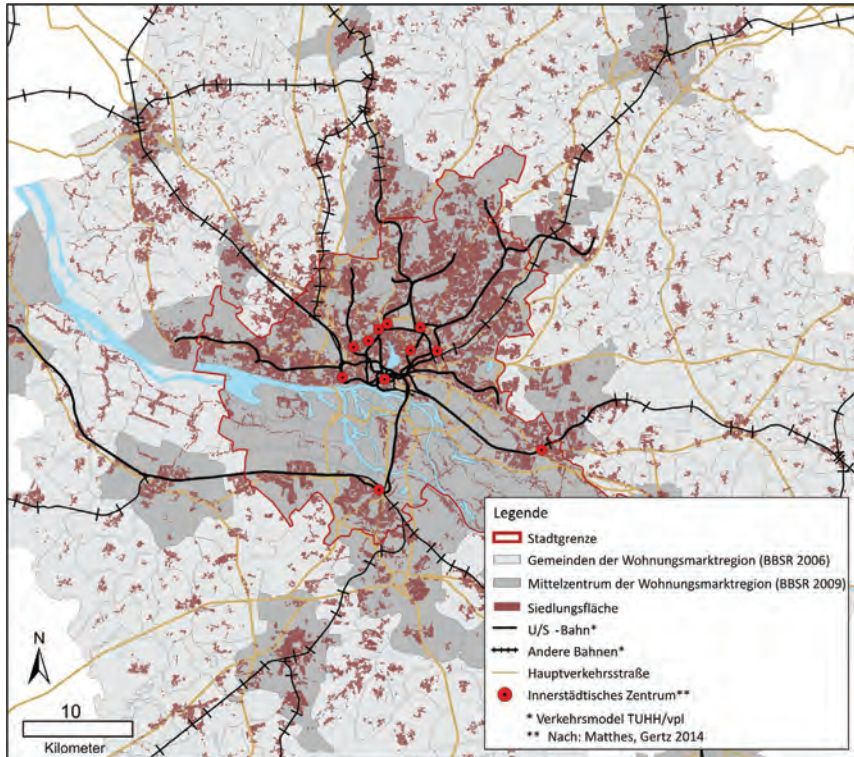
34 Diese Namensgebung entspricht der BBSR-Kategorie „sonstige Gemeinden“. Die Bezeichnung ist nicht besonders glücklich, daher werden hier Anführungsstriche gesetzt. Eine Alternative, die gleichzeitig genau und flüssig lesbar wäre, wurde nicht gefunden.

35 Bei der Einteilung des BBSR werden unter *Kernstädten* „größere Kernstädte“ und „Kernstädte in Agglomerationsräumen“ geführt, sowie „Kernstädte in verstärkten Räumen“ (vgl. BBSR 2009).

36 Abgrenzung nach METROPOLREGION HAMBURG (2013), erweitert um den ehemaligen Landkreis Parchim.

Ihnen sind direkt mit dem dicht getakteten hamburgischen U- oder S-Bahnnetz erschlossen³⁷.

Abbildung 15: Untersuchungsregion Hamburg – Ausschnitt



Daten: Innerstädtische Zentren: eigene Klassifizierung (vgl. Matthes, Gertz 2014:51 f.), Siedlungsflächen: Urban Atlas (EEA 2011), ÖV: Verkehrsmodell TUHH/vpl, Gebiete und Straßen: Geo-Basis-DE/BKG: 2009/2014.

Die anderen, am Rand der Wohnungsmarktregion gelegenen Zentren sind über Bahnlinien oder Hauptverkehrsstraßen sternförmig mit dem Regionszentrum verbunden. Diese Achsen spiegeln sich ansatzweise auch in der Siedlungsdichte von Stadt und Region wider. Nördlich der Elbe sind diese Achsen auf dem Stadtgebiet über drei etwa halbkreisförmige Ringstraßen untereinander verbunden,

³⁷ Im Stadtgebiet verkehren die Linien zur Hauptverkehrszeit im Allgemeinen im 5 bis 10-Minuten-Takt, die mit der S- und U-Bahn erreichbaren Mittelzentren sind im 10 bis 20-Minuten-Takt angebunden (vgl. HVV 2016).

als Autobahnring ausgeprägte Tangentialverbindungen gibt es nicht. Auch der SPNV bietet nur einen zentrumsnahen Ring.

Das Zentrum der Stadt Hamburg liegt nördlich der Elbe. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden die Städte Altona, Wandsbek und Harburg als Bezirkszentren eingemeindet, heute bilden sie mit anderen innerstädtischen Zentren eine auf dieser Ebene ausgeprägt polyzentrische innerstädtische Raumstruktur. Mit dem Stadtentwicklungsprojekt *Hafencity* der letzten Jahre wuchs und wächst die Innenstadt weiter an die Elbe heran (vgl. HafenCity 2016). Eine raumstrukturelle Besonderheit Hamburgs ist die im Zentrum gelegene, aufgestaute Alster. Sie fungiert einerseits als innerstädtisches Naherholungsgebiet, andererseits teilt sie den nördlich der Elbe gelegenen Teil der Stadt deutlich in eine westliche und östliche Hälfte, wobei sie die Verbindungsqualität zwischen diesen Bereichen sowohl mit dem ÖV als auch mit dem MIV stark beeinträchtigt.

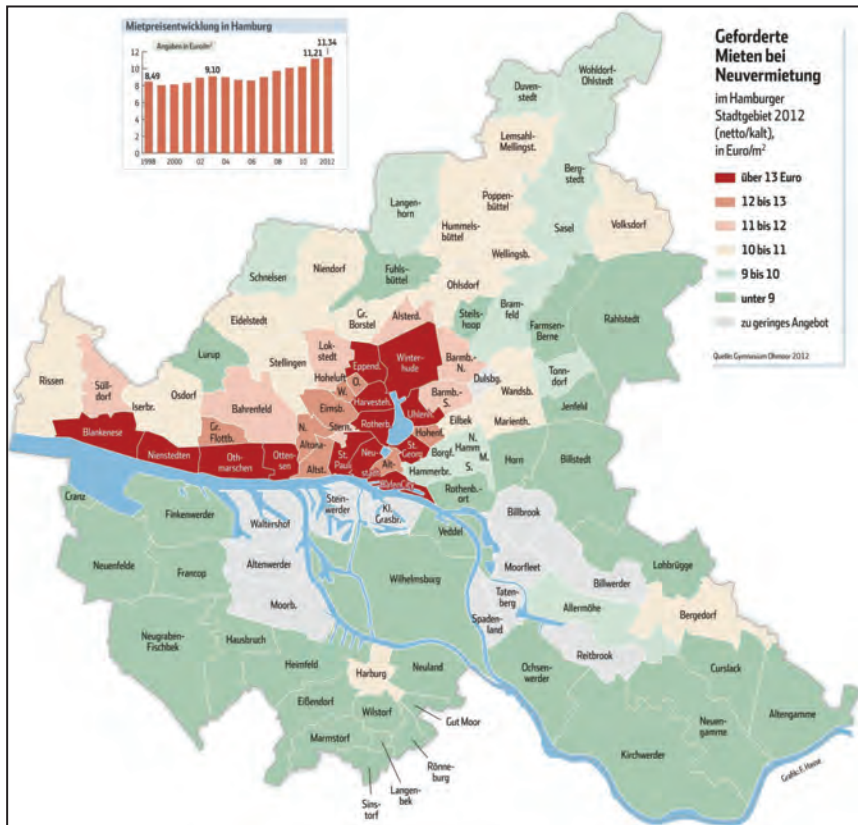
Zwischen dem Stadtzentrum und dem südlichen Bezirkszentrum Harburg liegt die Elbinsel Wilhelmsburg, über die der Norden und Süden Hamburgs miteinander verbunden sind. Hier wurde in den letzten Jahren mit der IBA 2013 das zweite große Stadtentwicklungsprojekt durchgeführt (vgl. IBA Hamburg 2016). Allerdings ging es hierbei im Gegensatz zur neu errichteten Hafencity eher um die Erneuerung und Aufwertung im Bestand eines Stadtteils und um ein Zusammenwachsen Hamburgs (Stichwort: Sprung über die Elbe, vgl. FHH 2016).

Der Wohnungsmarkt in Hamburg wird im deutschlandweiten Vergleich als angespannt charakterisiert (vgl. 3.1). Wie in Abbildung 16 zu erkennen ist, gibt es bei den Wohnkosten – hier sind stellvertretend die Neuvermietungskosten abgebildet – deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen. Am höchsten sind die Wohnkosten in den innenstädtischen Lagen rund um die Alster, westlich von ihr oder vom Zentrum aus entlang des Nordufers der Elbe nach Westen. Dies sind hinsichtlich ihrer Baustruktur überwiegend gründerzeitlich geprägte Stadtteile und die moderne Hafencity. Im Süden und Osten Hamburgs sind die Wohnkosten auch in zentralen Lagen deutlich günstiger, denn die jüngste Entwicklung der Miet- und Kaufpreise in den einzelnen Stadtteilen verlief unterschiedlich (vgl. HWWI 2011: 13.). Die stärksten Preisanstiege gab es primär in den bereits genannten Wohnlagen, die ohnehin ein hohes Mietniveau bei Neuvermietungen aufweisen (vgl. HWWI 2011: 14).

Von der Stadt Hamburg aus in ihr Umland gibt es ein deutliches Gefälle der Wohnkosten. So kostet in den Hamburger Stadtteilen, in denen die Neuvermietungskosten bei mehr als 12 €/je Quadratmeter liegen (Abbildung 16), ein Quadratmeter Eigentumswohnung im Baubestand mehr als 3000 €(vgl. LBS 2012:

13). Im Umland liegt dieser Wert bei maximal 1750 €/je Quadratmeter Eigentumswohnung (vgl. LBS 2012: 13), die durchschnittlichen Quadratmeterkosten beim Erwerb einer Eigentumswohnung sind im Umland also deutlich niedriger als in den teuren Hamburger Stadtteilen. Mit zunehmender Entfernung zu Hamburg nehmen die Preise weiter ab.

Abbildung 16: Geforderte Mieten bei Neuvermietung in Hamburg 2012



Quelle: Hamburger Abendblatt 2012.

3.2.2 Wohnungsmarktregion Leipzig

Die Wohnungsmarktregion Leipzig liegt im Bundesland Sachsen im Osten Deutschlands an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Sie erstreckt sich mit einem Radius von etwa 30 Kilometern um das Stadtzentrum bis in die Landkreise Nordsachsen und Leipzig hinein. Die von Süden in einer Biegung nahe dem Leipziger Zentrum nach Westen verlaufende Elsteraue gliedert die Region naturräumlich in zwei Bereiche.

In 40 Kilometern Entfernung von Leipzig liegt die Stadt Halle (Saale), die mit 230.000 Einwohnern knapp halb so groß ist wie Leipzig. Die Wohnungsmarktregionen Halle und Leipzig überschneiden sich weniger als diejenigen von Lüneburg und Hamburg (vgl. BBSR 2008), so kann auch die Region Leipzig auf der Ebene von Oberzentren bei der Betrachtung der Wohnungsmarktregionen als monozentrisch charakterisiert werden.³⁸

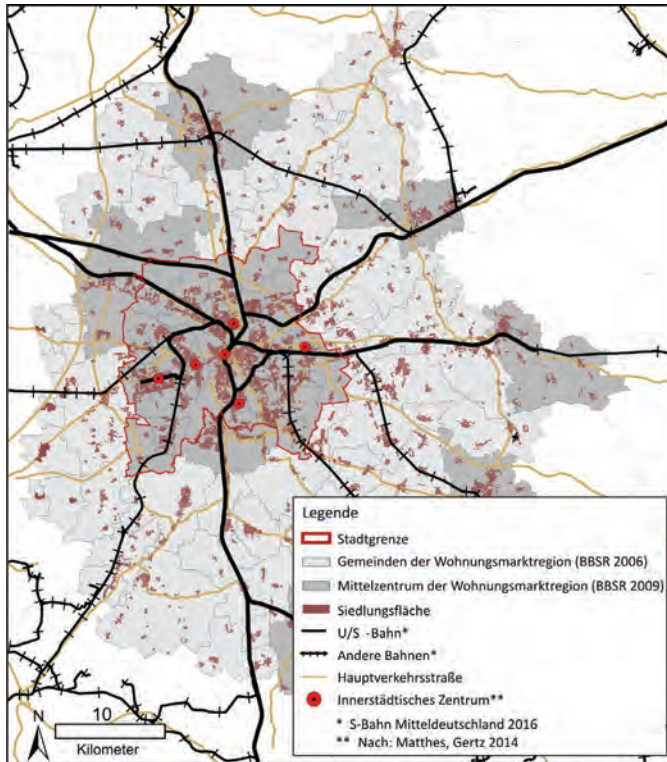
Zwischen den Jahren 1990 und 2000 erfolgten eine Reihe von Eingemeindungen, wodurch sich die Fläche des Leipziger Stadtgebiets verdoppelte (vgl. Stadt Leipzig 2012b: 8). Unmittelbar vor den heute gültigen Stadtgrenzen liegen zwei Mittelzentren, weitere Mittelzentren liegen am Rand der Wohnungsmarktregion (Abbildung 17). Sie sind über Hauptstraßen tangential miteinander und sternförmig mit dem Regionszentrum verbunden, S-Bahnlinien binden das Umland halbstündlich bis stündlich an die Stadt an (vgl. S-Bahn Mitteldeutschland 2016).

Ausgehend von Leipzigs Zentrum wird die Stadt von Bahnlinien, großflächigen Gewerbegebieten und der Elsteraue als Naherholungsgebiet in Achsen gegliedert (in Abbildung 17 anhand der zentrumsnahen Bereiche ohne Siedlungsfläche erkennbar). Über diese Achsen ist das Stadtgebiet mit Straßenbahnen und Bussen erschlossen. Die Bebauungsstruktur dieser Räume ist in Zentrumsnähe gründerzeitlich geprägt, im Westen und Osten gibt es Großwohnsiedlungen aus der DDR-Zeit, die sich jeweils um ein innerstädtisches Zentrum gruppieren. Darüber hinaus wurden seit 1989 eine Reihe von Einkaufszentren in dezentraler Lage neu errichtet (Herfert, Röhl 2001: 154), in den letzten Jahren bemüht sich die Stadt jedoch durch planerische Einflussnahme, innerstädtische, integrierte Einzelhandelslagen zu fördern (vgl. Stadt Leipzig 2008). Ein in diesem Zusammenhang für die Stadtstruktur bedeutsames Projekt war dabei die Umgestaltung des Leipziger Hauptbahnhofs zum innerstädtischen Einkaufszentrum (Eröffnung 1997). Im

³⁸ Je nach Betrachtungsweise wird Leipzig gemeinsam mit Halle auch als polyzentrische Region interpretiert (z. B. bei Danielzyk, Lenz et al. 2009-2012).

Norden und Nordwesten Leipzigs liegen mit dem Flughafen Halle-Leipzig und der Leipziger Messe wichtige Wirtschaftsflächen. Die dortige Ansiedlung großer Arbeitgeber war für die wirtschaftliche Entwicklung Ende der 1990er Jahre prägend (vgl. Heinig, Herfert 2012: 331).

Abbildung 17: Untersuchungsregion Leipzig

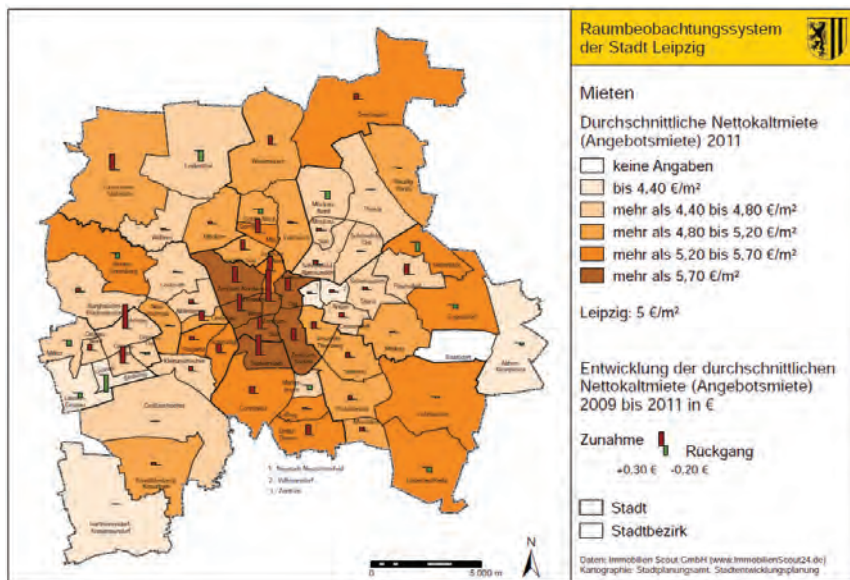


Daten: Innerstädtische Zentren: eigene Klassifizierung (vgl. Matthes, Gertz 2014: 51 f., Siedlungsflächen: Urban Atlas (EEA 2011), Gebiete, Straßen, Bahnen: Geo-Basis-DE/BKG: 2009/2014 und S-Bahn Mitteldeutschland 2016.

Das Wohnungsangebot in Leipzig war in den 1990er Jahren von ungeklärten Eigentumsverhältnissen und stark verfallender innerstädtischer Bausubstanz beeinträchtigt. Im Jahr 2000 standen etwa 69.000 Wohnungen leer (Stadt Leipzig 2012a: 19), darunter auch zentrumsnah gelegene sanierte gründerzeitliche Wohnungen (vgl. Heinig, Herfert 2012: 327). Mittlerweile hat sich der Wohnungsmarkt erholt, die Mieten bei Neuvermietungen sind im Vergleich zu Ham-

burg (vgl. Abbildung 16) und anderen Großstädten Deutschlands (vgl. BBSR 2012: 8) moderat. Dennoch gibt es einen innerstädtisch leicht ausdifferenzierten Wohnungsmarkt, in dem die Preise in den zentrumsnah gelegenen Stadtteilen am höchsten und in den Großwohnsiedlungen am Stadtrand (Grünau und Paunsdorf) am niedrigsten sind (Abbildung 18).

Abbildung 18: Geforderte Mieten bei Neuvermietung in Leipzig 2011



Quelle: Stadt Leipzig 2012a: 35.

In der Literatur zum Thema Reurbanisierung wird Leipzig als „Extrembeispiel der ostdeutschen Stadtentwicklung“ (Steinführer, Haase et al. 2009: 189) herausgestellt:

„Erstens blickt die Stadt auf eine jahrzehntelange Schrumpfungsgeschichte zurück [...]. Zweitens befand sich Leipzig zur Zeit der Wende 1989 in einem Zustand von Verfall, Verschmutzung und Vernachlässigung, wie er selbst in der DDR nur in wenigen anderen Großstädten vorzufinden war. Drittens ist das ostdeutsche Stadtentwicklungsparadoxon – die Gegenläufigkeit von ökonomischer Situation und städtebaulicher Erneuerung – in Leipzig besonders augenfällig: Hier kontrastieren Deindustrialisierung, Massenentlassungen und massive Abwanderung

mit spektakulären Großprojekten und einer erfolgreichen Imagepolitik nach außen. Am Ende des ersten Transformationsjahrzehnts stand ein quantitativ gewachsenes, qualitativ höherwertiges und zugleich stärker differenziertes Wohnungsangebot einer stark gesunkenen Nachfrage gegenüber und erzeugte, erneut in extremer Form, einen Wohnungsleerstand.“ (Steinführer, Haase et al. 2009: 189)

Leipzig hatte damit – im Gegensatz zu westlichen Großstädten wie Hamburg mit begrenzten Wohnungsbeständen der Gründerzeit und dort teilweise extrem angespannten Wohnungsmärkten – vergleichsweise gute Voraussetzungen für Reurbanisierungsprozesse, denn der Wunsch nach innerstädtischem Wohnen konnte mit vergleichsweise geringen Einschnitten hinsichtlich Wohnfläche, Wohnungsgröße oder Wohnungsqualität umgesetzt werden. Außerdem bestand dieser Wunsch bei einer großen Zahl der in den 1990er Jahren eher unfreiwillig ins Umland Gewanderten ohnehin:

„Die Menschen flüchteten nicht aus der Stadt ins Grüne, sie wurden wegen fehlender Alternativen regelrecht ins Umland abgesogen [...]. Fast die Hälfte der Leipziger Stadt-Umland-Wanderer verlagerten ihren Wohnsitz, obwohl sie lieber – zu ähnlichen Bedingungen – in der Stadt geblieben wären, auch die Eigenheimbesitzer“ (Herfert, Röhl 2001: 154)

Somit kann Leipzig als Extrembeispiel angesehen werden, bei dem sich die als Reurbanisierung bezeichneten Prozesse wegen einiger besonderer Rahmenbedingungen besonders deutlich zeigen. So ist die Reurbanisierung in Leipzig Untersuchungsgegenstand mehrerer öffentlich geförderter Forschungsprojekte der letzten Jahre (Stadt Leipzig 2002–2005; Brühl 2005; Danielzyk, Lenz et al. 2009–2012; BMVBS 2012). Die Region Leipzig eignet sich als Fallbeispiel damit besonders gut für die Betrachtung aus einem anderen – verkehrswissenschaftlichen – Blickwinkel und als kontrastierender (Extrem-)Fall zur Einschätzung der Prozesse in Hamburg.

3.3 Bildung von Raumtypen innerhalb der Untersuchungsräume

Die innerregionale Untergliederung der Untersuchungsräume folgt dem verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisinteresse der vorliegenden Arbeit und definiert Stadt, Umland und Zwischenkategorien nach dem Grad der Verkehrssparsamkeit ihrer Raumstruktur. In dieser Logik ist ein Raum umso städtischer, je leichter seine Bewohner ihren Alltag verkehrssparsam, also verträglich, bewältigen können. Wie in Abschnitt 2.1 ausgeführt, zeichnet sich verträgliches Verkehrshandeln durch einen möglichst geringen durchschnittlichen Verkehrsaufwand – besonders im Hinblick auf motorisiert zurückgelegte Personenkilometer – und die möglichst häufige Wahl von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds für die zurückgelegten Wege aus. Im Einzelnen werden folgende Ansprüche an die innerregionalen Raumtypen gestellt:

- Die Raumtypen sollen anzeigen, welche Rahmenbedingungen die jeweilige Raumstruktur ihren Bewohnern für ihr mittel- und kurzfristiges Verkehrshandeln bietet. Für die Raumeinteilung sind besonders die raumstrukturellen Einflussfaktoren relevant, die in kausalem Zusammenhang mit der durchschnittlichen individuellen Wegedistanz, dem Zugang zu Pkw und alternativen Verkehrsmitteln stehen.
- Die Raumtypen sollen sich in eine Hierarchie bringen lassen, die von den Extremen „Raumtyp bietet schlechte Voraussetzungen für verträgliches Verkehrshandeln“ bis „Raumtyp bietet ideale Bedingungen für verträgliches Verkehrshandeln“ reicht. Das bedeutet, die Raumtypisierung ist in der Hinsicht normativ, indem aus ihr abgeleitet werden kann, wie Räume aussehen *sollten*, um verträgliches Handeln zu ermöglichen. Diese Bewertung muss daher strikt auf den Erkenntnissen zum Verkehrshandeln basieren und den eingangs dargelegten, allgemein anerkannten verkehrsplanerischen Zielen der Verkehrsvermeidung und Verlagerung ohne Einschränkung des Einzelnen im Hinblick auf die Ausübung von Aktivitäten entsprechen.
- Die Raumtypen sollen auf Grundlage einheitlicher Daten für die gesamte Region gebildet werden, um ihre Vergleichbarkeit innerhalb der Region zu gewährleisten. Außerdem sollen für beide Untersuchungsräume vergleichbare Datengrundlagen genutzt werden, um auch hier die Vergleichbarkeit sicherzustellen. Das bedeutet, es müssen raumstrukturelle Einflussfaktoren gefunden werden, die mit Sekundärdaten des gesamten Untersuchungsraumes abgebildet werden können. Von Primärerhebungen muss aus forschungsökonomischen Gründen abgesehen werden.

- Die Typisierung soll auf der Ebene von Stadtteilen und Gemeinden erfolgen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus der Verfügbarkeit von Wanderungsdaten auf Gemeinde- und Stadtteilebene. Sie ist aber auch generell sinnvoll, weil auf dieser Ebene viele Strukturdaten vorliegen. Bei der Wahl dieser Raumeinheiten als Einteilungsbasis ist allerdings zu beachten, dass bestimmte raumstrukturelle Eigenschaften wie z. B. die Funktionsmischung innerhalb der Gemeinden und Stadtteile sehr heterogen verteilt sein können, so dass eine große Spannweite der Ausprägungen relevanter Kriterien innerhalb dieser Raumeinheiten vorhanden ist. Es gilt also Maßzahlen zu finden, die trotz dieser Heterogenität aussagekräftig sind.

In Abschnitt 2.3.1.2 wurde dargestellt, dass raumstrukturelle Faktoren über bestehende bzw. nicht bestehende Handlungsmöglichkeiten das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln beeinflussen. Die größte Schwierigkeit für die Raumtypisierung besteht darin zu beurteilen, ob eine Möglichkeit tatsächlich, nicht oder nur scheinbar gegeben ist. Letzteres ist der Fall, wenn eine Möglichkeit zwar vorhanden ist, aber für den Alltag eines Handelnden mit durchschnittlichen Eigenschaften keine alltagstaugliche Handlungsmöglichkeit darstellt. Beispielsweise gibt es in fast jedem Dorf eine Bushaltestelle, die aber möglicherweise nur zweimal täglich bedient wird, so dass trotz Haltestelle der Anschluss an das ÖV-Netz nur bedingt gegeben ist. Theoretisch könnte man zum Einkaufen auch drei Kilometer zu Fuß zurücklegen, fraglich ist nur, wie viele der Personen, die ohnehin täglich auf einen Pkw zugreifen müssen, dies tun. Es gilt also, für die Einteilung der Räume Schwellen zu definieren, die ein bestimmtes Handeln *wahrscheinlicher* machen. In den Worten der Rational-Choice-Theorie wird ein Raum *verkehrssparsamer*, wenn sich die von vielen verschiedenen Personengruppen „berechnete“ Nutzendifferenz zwischen verträglichen und unverträglichen Wahlmöglichkeiten für viele verschiedene Wegezwecke zugunsten der verträglichen Wahlmöglichkeiten verschiebt.

Zur Identifizierung relevanter Indikatoren wurde auf die in Abschnitt 2.2 dargestellten theoretischen Zusammenhänge und auf anerkannte empirische Ergebnisse zu raumstrukturellen Einflüssen auf das Verkehrshandeln zurückgegriffen. Die Vielfalt empirischer Untersuchungen erforderte dabei eine Auswahl der Studien. Um möglichst anerkannte empirische Erkenntnisse zu verwenden, wurden primär Literaturübersichten ausgewertet (Wegener, Fürst 1999; Stead, Marshall 2001; Ewing, Cervero 2001; Ewing 2008; Cao, Mokhtarian et al. 2009). Sie entstammen verschiedenen Sprachräumen, so dass der internationale Forschungsstand berücksichtigt werden konnte. Um bei einigen Aspekten in die Tiefe gehen zu

können, wurden darüber hinaus die Ergebnisse von Einzelstudien herangezogen, die zwar regionsspezifisch sind, dafür aber das Verkehrshandeln ganzheitlich und nicht nur ausschnittsweise betrachten (Holz-Rau, Kutter 1995; Kenworthy, Laube 1996; Holz-Rau 1997; Kagermeier 1997; Motzkus 2002; Gutsche 2003; Näss 2006). Anhand dieser Literaturoswertung wurde eine Vorauswahl von raumstrukturellen Eigenschaften getroffen, die in der Literatur als relevant eingestuft werden. Diese Eigenschaften wurden anhand von Erkenntnissen aus der Stadtforschung geprüft, so dass die Ursache-Wirkungs-Beziehungen klarer gefasst und mit konkreten raumstrukturellen Eigenschaften verknüpft werden konnten. Um Schwellenwerte oder Wirkungsrichtungen genauer beschreiben zu können, wurden gezielt empirische Ergebnisse (auch aus Einzelstudien) herangezogen.³⁹ Das Ergebnis dieses Vorgehens ist in Tabelle 3 dargestellt:

Auf die explizite Berücksichtigung der häufig in Analysen des Verkehrshandelns zu findenden raumstrukturellen Eigenschaft *Gemeindegrößenklasse* wurde verzichtet. Der empirisch beobachtete Zusammenhang von Verkehrshandeln und Gemeindegröße wird in der Literatur als Annäherung an die Gesamtwirkung der besseren Ausstattung größerer Gemeinden mit Versorgungseinrichtungen, öffentlichem Verkehr und für Restriktionen des MIV interpretiert (vgl. z. B. Holz-Rau, Sicks 2013: 28; Oeltze, Bracher et al. 2007: 51). Die Einbeziehung der Gemeindegrößenklasse als Stellvertreter für diese Indikatoren wäre nur dann sinnvoll, wenn die genannten raumstrukturellen Eigenschaften nicht als selbstständige Indikatoren in die Analyse eingehen könnten.

39 Parallel zu dieser Arbeit wurde von SIEDENTOP ET AL. (2013) eine methodische Konzeption zur kleinräumigen Darstellung von raumstrukturell bedingter Autoabhängigkeit erarbeitet. Die räumliche Auflösung dieses Ansatzes (Raster) ist noch kleinteiliger als die Raumeinteilung dieser Arbeit auf Stadtteil- und Gemeindeebene. Der Ansatz von SIEDENTOP ET AL. enthält zwar einen Indikator zur ÖV-Vernetzung, aber keinen Indikator zur Siedlungsdichte (vgl. ebd.: 334).

Tabelle 3: Raumstrukturelle Eigenschaften und ihre Wirkung auf das Verkehrshandeln

	Raumstrukturelle Eigenschaft	Wirkung	Steht gleichzeitig für Teilaspekte anderer Merkmale
Wird in der vorliegenden Arbeit für die Bildung von Raumtypen verwendet	hohe Siedlungsdichte	wirkt vorwiegend indirekt als Voraussetzung für andere Merkmale, insbesondere Funktionsmischung, Haltestellendichte	Bebauungsform im Sinne der Möglichkeit straßenbegleitender Geschäfte, Belebtheit des öffentlichen Raumes, Parkdruck
	hohe Versorgungsdichte (täglicher Bedarf)	reduziert Distanzen von Versorgungswegen (täglicher Bedarf), erhöht die Wahrscheinlichkeit, nicht-motorisierte Verkehrsmittel für diese Wege zu nutzen	Beide Eigenschaften überschneiden sich in der Weise, dass Gelegenheiten der Versorgung (einschließlich Gelegenheiten für Pflichtaktivitäten von Kindern wie Schulen oder Kitas) gleichzeitig Arbeitsgelegenheiten sind. Umgekehrt gilt dies nicht immer.
	(räumliche) Arbeitsplatzdichte	erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass ein Bewohner einen Arbeitsplatz mit kurzem Arbeitsweg findet	
	Arbeitsplatzereichbarkeit (Umweltverbund)	erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass ein Bewohner seinen Arbeitsplatz mit dem Umweltverbund erreicht	steht auch für die Erreichbarkeit von Gelegenheiten allgemein
	Erreichbarkeit des funktionalen Oberzentrums mit dem ÖV	ermöglicht zentralörtliche Funktionen erster Ordnung verträglich zu erreichen, sichert Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr (Bahn, Bus)	Erreichbarkeit anderer Orte in der Stadtregion z. B. auch entfernte Nahholungsmöglichkeiten, spezialisierte Arbeitsplätze
	Erreichbarkeit eines lokalen Zentrums mit dem ÖV	ermöglicht zentralörtliche Funktionen mittlerer Ordnung verträglich und in allen Lebenslagen (Alter, Krankheit) zu erreichen	steht auch für den Anschluss an das ÖV-System allgemein
	Erreichbarkeit eines lokalen Zentrums mit dem Fahrrad	ermöglicht einen kurzen und günstigen Weg zu zentralörtlichen Funktionen mittlerer Ordnung	
	Erreichbarkeit großer Naherholungsgelegenheiten (Umweltverbund, MIV)	erhöht die Wahrscheinlichkeit, für die Freizeitgestaltung an erwerbsarbeitsfreien Tagen den Umweltverbund zu nutzen oder wenig MIV-Kilometer zurückzulegen	
	Dichte von Freiflächen (täglicher Bedarf: Gärten, kleine Plätze)	mindert die Zahl weiterer Freizeitwege, weil die Möglichkeit der Erholung nahräumlich gegeben ist	
	linienförmiger Freiraum	fördert die Fortbewegung mit dem nicht-motorisierten Verkehr	

Quelle: Matthes, Gertz 2014: 37, bearbeitet.

Für die Erreichbarkeit lokaler Zentren wurden zwei Verkehrsmittel unterschieden. Für die Zweiteilung spricht, dass der ÖV im Umland oft nicht alltagstauglich ausgestaltet ist, die räumliche Nähe zum Zentrum aber durchaus eine Rolle für den erzeugten Verkehrsaufwand spielt und daher in einer Raumtypisierung berücksichtigt werden sollte. Fahrraderreichbarkeit in den Indikator ÖV-Verbindungsqualität zu integrieren war keine Option, weil das Fahrrad nur für ausgewählte Nutzergruppen den ÖV ersetzen kann. Für Kinder, Alte und Kranke ist das Fahrrad nicht immer eine Wahlmöglichkeit. Die Lösung, Fahrraderreichbarkeit als eigenen Indikator zu berücksichtigen, sollte dazu führen, dass Nachbargemeinden von Zentren trotz ihres möglicherweise schlechten ÖV-Anschlusses als verkehrssparsamer eingestuft werden als Gemeinden, von denen aus jedes Ziel weit entfernt ist. Durch die Verwendung von zwei Merkmalen erhielt die Erreichbarkeit lokaler Zentren ein höheres Gewicht und glich damit aus, dass sich die Erreichbarkeit des Oberzentrums deutlich in zwei Merkmalen wiederfindet: Erreichbarkeit des Oberzentrums und Arbeitsplatzereichbarkeit.

Bis auf die Qualität des linienförmigen und nahräumlichen Freiraums eignen sich alle genannten Merkmale dazu, auf der Maßstabsebene Stadtteil / Gemeinde abgebildet zu werden. Für diese beiden Ausnahmen hätten Primärdaten generiert werden müssen. Darüber hinaus ist es gerade in Bezug auf die Freiraumqualität besonders schwierig, von beobachtbaren Kriterien auf den subjektiven, handlungsbeeinflussenden Raum zu schließen (vgl. Ewing, Handy 2009). In der in Kapitel 5 dargestellten qualitativen Erhebung zum Verkehrshandeln berichten beispielsweise viele Befragte von besonderen nahräumlichen Freiraumqualitäten dort, wo sie von der Interviewerin nie vermutet worden wären, etwa im „Abstandsgrün“ einer in Zeilenbauweise errichteten Siedlung, in dem viele Vögel zu beobachten wären – unmittelbar hinter einer Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen. Die Qualität des linienförmigen Freiraums ist zwar bei der Wahl des NMV relevant, noch wichtiger aber sind hierfür kurze Distanzen, die die NMV-Nutzung überhaupt erst ermöglichen. Diese sind in den anderen, einbezogenen Merkmalen enthalten.

Bei der Erreichbarkeit großer Freizeitgelegenheiten stellte sich die Frage, welche Gelegenheiten relevant sind, sich ggf. ersetzen und ob sich eine entsprechende Erreichbarkeit überhaupt dazu eignet, die Raumtypen zu differenzieren. Um an einem erwerbsarbeitsfreien Tag einen Ausflug zu machen, sind in Hamburg beispielsweise die Alster, der Stadtpark, das Elbufer oder die Fischbeker Heide von überall her über relativ kurze MIV-Distanzen und auch komfortabel mit dem ÖV zu erreichen. Bei Gemeinden im Umland ist zumindest die ÖV-Erreichbarkeit

weniger gegeben. Stattdessen liegen dort Freiräume in Form von landwirtschaftlich genutzten Flächen direkt neben den Siedlungen, außerdem haben viele Wohnungen private Gärten. Ab wann ersetzen diese wohnungsnah gelegenen Freiflächen nun einen Naturpark oder andere Freizeitgelegenheiten im Sinne der oben beschriebenen städtischen Freiflächen? Nach den vorliegenden Daten bzw. dem aktuellen Stand der Forschung war es nicht möglich, fundiert Indikatoren zur Wirkung von Freiraumqualitäten auf Stadtteil- oder Gemeindeebene zu entwickeln, ohne zusätzliche, umfangreiche Analysen durchzuführen. Daher wurde auf die Einbeziehung dieser Merkmale verzichtet. Im Falle der Erreichbarkeit großer Freizeitgelegenheiten an erwerbsarbeitsfreien Tagen betrifft dies ohnehin einen im Vergleich zu Arbeitswegen oder Wegen zu Freunden oder Verwandten selteneren Wegezweck.

Die in Tabelle 3 dargestellten raumstrukturellen Eigenschaften wurden als Kriterien für die Einteilung der einzelnen Raumeinheiten (Stadtteile und Gemeinden) zu Raumtypen genutzt. Ziel der Gruppierung war, dass sich die Gruppen deutlich voneinander unterscheiden. Zugleich sollten die Unterschiede innerhalb eines Raumtyps möglichst gering sein. Als ein diese Anforderungen erfüllendes typenbildendes Verfahren wurde die Clusteranalyse gewählt. Die Gruppeneinteilung erfolgt in der Clusteranalyse induktiv auf Grundlage der empirischen Struktur der Daten. Dies war bei der hier vorzunehmenden Raumeinteilung notwendig, da in Bezug auf die meisten identifizierten Merkmale exakte Kennwerte fehlten, um eine deduktive Definition und Zuordnung von Raumtypen vornehmen zu können. Eine Clusteranalyse erlaubt es außerdem, alle als relevant identifizierten und messbaren Eigenschaften der Untersuchungsobjekte *gleichzeitig* bei der Gruppenbildung zu berücksichtigen (Backhaus, Erichson et al. 2008: 391). Die Gruppenbildung erfolgt also nicht linear entlang einer festgelegten Hierarchie der Eigenschaften, die der ersten klassifizierenden Eigenschaft unweigerlich das höchste Gewicht zuweisen würde. Diese Verfahrenseigenschaft war im vorliegenden Problemfeld besonders wichtig, weil gute Werte bestimmter Eigenschaften schlechte Werte anderer Eigenschaften ausgleichen konnten. So kann beispielsweise eine geringe Dichte bei sehr guter Nahversorgungs- und Erreichbarkeitsqualität durchaus verkehrssparsam sein, eine gute Fahrraderreichbarkeit von Zentren kann in gewissem Maß eine schlechte ÖV-Erreichbarkeit ausgleichen.

Eine Clusteranalyse ist ein statistisches Verfahren, das metrisch skalierte Variablen verarbeiten kann. Normalerweise ist der Grund für die Wahl eines solchen Verfahrens, subjektive Einflüsse bei der Klassifizierung weitgehend auszuschließen. In der Clusteranalyse sind vom Forschenden jedoch eine Reihe von

Entscheidungen zu treffen, die nicht eindeutig durch das Verfahren vorgegeben werden und somit subjektiv beeinflusst oder zufällig sein können. Diese Entscheidungen betreffen die Wahl des Clusteralgorithmus und des Distanzmaßes sowie die Auswahl, Aufbereitung und die damit einhergehende Gewichtung der Variablen (vgl. Schendera 2010: 11 ff.). Auf eine ausführliche Erläuterung der Indikatoren und der einzelnen Durchführungsschritte wird an dieser Stelle verzichtet, weil es sich bei der Raumeinteilung nur um einen Zwischenschritt zum Erkenntnisziel der vorliegenden Arbeit handelt. Das Vorgehen ist in einem *Working Paper* ausführlich dokumentiert (Matthes, Gertz 2014). Der Ablauf der Clusteranalyse ist in Anhang I nachzulesen, ebenso wie nähere Informationen zu den Indikatoren (Anhang II).

Das Ergebnis der Clusteranalyse bildet eine Raumstruktur ab, die sich aus sieben Variablen ergibt (vgl. Tabelle 3):

- ÖV-Erreichbarkeit des Stadtzentrums (ÖV-Reisezeit)
- ÖV-Erreichbarkeit des lokalen Zentrums (ÖV-Reisezeit)
- Fahrraderreichbarkeit des lokalen Zentrums (Straßenkilometer)
- Arbeitsplatzreichbarkeit (ÖV)
- Arbeitsplatzdichte (Arbeitsplätze je ha Siedlungs- und Gewerbefläche)
- nahräumliche Versorgung (Anteil von Siedlungsfläche in fußläufiger Entfernung zu Einzelhandel)
- Siedlungsdichte (Einwohner je ha Siedlungsfläche)

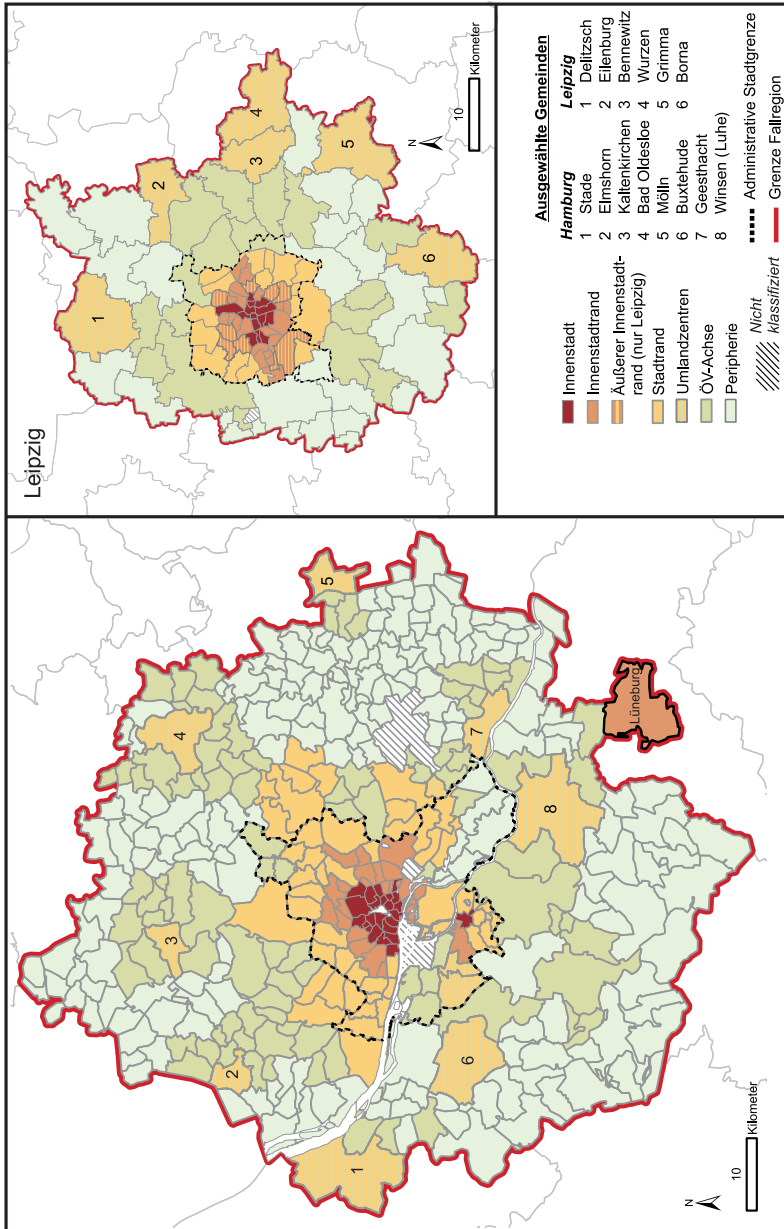
Sie ähnelt einem von Achsen und dezentralen Zentren überlagerten konzentrischen Stadtmodell (Abbildung 19). Die Raumtypen lassen sich von wenig städtisch/verkehrsaufwendig bis sehr städtisch/verkehrssparsam ordnen (Tabelle 4). Der Einfachheit halber werden Wanderungen in einen städtischeren Raumtyp als Wanderung *stadteinwärts* (und analog *stadtauswärts*) bezeichnet, auch wenn dies rein geometrisch nicht immer richtig ist (z. B. bei Wanderungen aus ÖV-Achsen in Umlandzentren). Um in der Darstellung der Analyse die Möglichkeit zu haben, Informationen zusammenfassend zu beschreiben, werden hiermit die beiden zusammenfassenden Bezeichnungen *Umland-Raumtypen* und *innerstädtische Raumtypen* eingeführt.

Tabelle 4: Verkehrssparsamkeitshierarchie der Raumtypen und Beschreibung ihrer Merkmale

Hierarchie	Raumtypname		Beschreibung
verkehrs- aufwendig	Umland- Raumtypen	Peripherie	Die <i>Peripherie</i> ist durch eine sehr geringe Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte, fehlende nahräumliche Versorgung sowie schlechte ÖV-Erreichbarkeit von Zentren und Arbeitsplätzen gekennzeichnet. Den Alltag ohne eigenen Pkw zu gestalten ist hier sehr aufwendig bis nicht möglich.
		ÖV-Achse	Die ÖV-Achsen unterscheiden sich von der <i>Peripherie</i> insbesondere im Hinblick auf die ÖV- und Fahrrad-Erreichbarkeit von Versorgungszentren und Arbeitsplätzen. Die Alltagsgestaltung ohne oder mit nur einem Pkw je Mehrpersonenhaushalt ist hier zwar nicht bequem, aber denkbar.
Wanderungsrichtung ↓ stadteinwärts ↑ stadtauswärts ↓ stadteinwärts ↑ stadtauswärts	Umlandzentrum, Stadttrand		Die <i>Umlandzentren</i> und der <i>Stadttrand</i> sind vergleichsweise heterogene Räume. Es gibt kleine Bereiche unterhalb der Gemeinde und Stadtteilebene, die an die nahräumliche Versorgung des <i>Innenstadttrands</i> heranreichen. Gleichzeitig gibt es große Bereiche, die nur leicht höhere Werte der genannten Indikatoren als die <i>ÖV-Achsen</i> aufweisen. Eine Alltagsgestaltung mit möglichst wenig Pkw-Fahrten ist zwar recht gut möglich, insbesondere in Verknüpfung mit dem Fahrrad, sie drängt sich in diesen Raumtypen aber auch nicht auf, auch weil Pkw-Restriktionen fehlen (wie Parkplatzknappheit).
	verkehrs- sparsam	innerstädtische Raumtypen	Äußerer Innenstadttrand*
Innenstadttrand			
Innenstadt			
*nur Leipzig			

Quelle: Matthes, Gertz 2014: 61, bearbeitet.

Abbildung 19: Raumtypen des Untersuchungsraumes: Einteilung der Wohnungsmarktregionen Hamburg und Leipzig in städtische und weniger städtische Stadtteile und Gemeinden



Quelle: Matthes, Gertz 2014: 62.

4 Reurbanisierung in den Untersuchungsräumen

Im Folgenden wird der in Kapitel 1 und Abschnitt 2.5.1 vorgestellten ersten Forschungsfrage nachgegangen, inwieweit Reurbanisierung ein neuer Prozess langfristiger Bevölkerungskonzentration in Räumen ist, die nach verkehrswissenschaftlichen Kriterien *städtisch* sind, und wer als Träger dieses Prozesses bezeichnet werden kann. Ausgehend von den in Abschnitt 2.4.2 vorgestellten Messkonzepten werden die zu beobachtenden räumlich-demographischen Veränderungen in den Wohnungsmarktreregionen Hamburg und Leipzig anhand der in Kapitel 3 erläuterten Raumtypen untersucht. Mit der einfachsten Darstellung der Bevölkerungsentwicklung beginnend, werden die Prozesse Schritt für Schritt differenzierter beschrieben.

4.1 Datengrundlagen und Auswertungsmethodik

Der Analyse liegen Daten der amtlichen Statistik zugrunde. Es wurden Wanderungs- und Bevölkerungsdaten aus den Melderegistern sowie Daten der Bevölkerungsfortschreibung verwendet (Tabelle 5). Die Daten umfassen den Zeitraum 1993 – 2010, weisen teilweise aber Lücken oder räumliche Besonderheiten auf, die der Auswertung Grenzen setzten. Bei der Datenaufbereitung wurden variierende Gebietsstände und unterschiedliche räumliche Bezüge so bearbeitet, dass die Auswertung auf Grundlage eines vereinheitlichten Gebietsstandes für den gesamten Untersuchungszeitraum erfolgen konnte.

Tabelle 5: Datengrundlagen der quantitativen Analyse

Im Folgenden verwendeter Datenname	Quelle	Besonderheiten
Bevölkerungsdaten Leipzig	<i>Bevölkerungsfortschreibung:</i> Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen und Amt für Statistik und Wahlen Leipzig	Bevölkerungszahlen des Raumtyps Stadtrand vor dem Jahr 2000 unvollständig aufgrund von Eingemeindungen und verwendetem Gebietsstand
Bevölkerungsdaten Hamburg	<i>Bis 1999 Melderegisterdaten, ab 2000 Bevölkerungsfortschreibung:</i> Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord), Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN)	Wechsel von Melderegisterdaten zur Bevölkerungsfortschreibung innerhalb der Zeitreihe
Wanderungsdaten Leipzig	<i>Melderegisterdaten:</i> Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen und Amt für Statistik und Wahlen Leipzig	<i>Zuzüge nach Leipzig:</i> Postleitzahl des Wohnortes außerhalb Leipzigs, Stadt-Wohnort nach Ortsteil differenziert <i>Fortzüge aus der Stadt Leipzig:</i> Stadt-Wohnort nicht räumlich differenziert, Wohnort außerhalb Leipzigs nach Gemeinden differenziert, nur Gemeinden der Landkreise Leipzig und Nordsachsen
Wanderungsdaten Hamburg	<i>Melderegisterdaten:</i> Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord), Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN)	Bei Wanderungen innerhalb Hamburgs fehlen die Daten der Jahre 1995 und 1996. Altersdifferenzierung und Zahlen für überregionale Zuwanderungen erst ab dem Jahr 2000

Eigene Darstellung, differenzierte Übersicht im Anhang III.

Für die Stadtteile von Hamburg wurde der Gebietsstand von 2007 verwendet, für alle Gemeinden der Stadtregion Hamburg der Stand des Jahres 2009. In der Region Leipzig bildete der Gebietsstand von 2012 die Bearbeitungsgrundlage, es wurden jedoch zahlreiche Anpassungen vorgenommen, um eine möglichst kleinräumige Analyse durchführen zu können. Um die Daten der einzelnen Jahre auf den jeweils verwendeten Gebietsstand zu bringen, wurden im Falle von Teilabsplungen Annahmen zur Verteilung von Bevölkerung und Wanderungen auf

die jeweiligen Teilgebiete getroffen. Die einzelnen Umverteilungen sind in ihrer Summe jedoch so gering, dass sie keine Auswirkungen auf die dargestellten Ergebnisse haben. Ein größeres Problem für die Aufarbeitung stellten allerdings die Eingemeindungen von Leipzig in den 1990er Jahren dar. Aufgrund der Eingemeindungen sind die Bevölkerungsdaten des Raumtyps Stadtrand vor dem Jahr 2000 im verwendeten Datensatz unvollständig, so dass der Stadtrand Leipzigs bei den entsprechenden Analysen nicht berücksichtigt werden konnte. Generell wurden für die Region Leipzig wesentlich mehr Anpassungen vorgenommen als für die Region Hamburg, weil die Daten dort nicht einheitlich auf Gemeinde- bzw. Ortsteilebene vorlagen und es deutlich mehr Gebietsstandsänderungen gegeben hat.

Für die Jahre 2000 – 2010 enthalten alle Daten eine Differenzierung nach Alter. Die Altersklassen sind so gewählt, dass sie eine Verknüpfung der Fortzugs- und Zuzugsgründe auf Individualebene mit den Aggregatdaten ermöglichen (vgl. Schlömer 2009: 12). Folgende Altersklassen werden aufgrund ihrer typischen, lebensphasenspezifischen Motivbündel für Wohnungswechsel unterschieden (vgl. 2.3.2.1):

- 0 – 17 Jahre: *Kinder, Referenz für Familien*: Haushaltsvergrößerungen und Eigenheimerwerb
- 18 – 24 Jahre: *Bildungswanderer*: Auszug bei Eltern, Zuzug zur Ausbildungsstelle
- 25 – 29 Jahre: *Berufseinsteiger*: berufliche und familiäre Wanderungsgründe
- 30 – 44 Jahre: *Familiengründung, Konsolidierung in Beruf und Familie*: Eigenheimerwerb, berufliche und familiäre Umzugsgründe
- 45 – 59 Jahre: *Frühe Altenwanderung*: gemischte Umzugsgründe, z. B. Trennung, Eigenheimerwerb, Haushaltsverkleinerung nach Auszug eines Kindes (frühe *Empty-Nester, junge Alte*)
- 60 – 74 Jahre: *Ruheitzwanderung*: Wanderungen in Erwartung des Rentenalters, familiäre Wanderungsgründe, Haushaltsverkleinerung nach Auszug des letzten Kindes (*Empty-Nester*)
- 75+ Jahre: *Senioren*: vorwiegend familiäre Wanderungsgründe

Die Auswertung erfolgt größtenteils unter Verwendung der Methoden deskriptiver Statistik. Tabelle 6 stellt die verwendeten Kennzahlen dar, ihre Bedeutung wird jeweils in dem Abschnitt erläutert, in dem sie verwendet werden. Die deskriptive Statistik stößt bei der Analyse einer Zeitreihe an ihre Grenzen, wenn

nach sechs bzw. sieben Raumtypen und sieben Altersklassen differenziert werden soll. Daher war es für die Analyse der Entwicklung der Wandererzahlen notwendig, die Information zu verdichten. Hierfür wurden die Entwicklungen mithilfe globaler Trendmodelle untersucht. In einem Trendmodell beschreibt eine lineare Funktion, die in einem Regressionsmodell angepasst wird, die chronologisch geordneten Beobachtungswerte. Eine Trendbestimmung dieser Art ist ein Methodenteil der klassischen Zeitreihenzerlegung (vgl. Burkschat, Cramer et al. 2012: 344 ff.). Die Zeitreihenzerlegung beruht auf der Annahme, dass der Verlauf der Messwerte einer Zeitreihe in eine Trendkomponente, eine Zufallskomponente und ggf. in eine zyklische Komponente aufgeteilt werden kann (vgl. ebd.: 344 ff.). Der Trend ist dabei definiert als „langfristige, systematische Veränderung des mittleren Niveaus der Zeitreihe“ (Schlittgen, Streitberg 1994: XI). Wird ein Trendmodell deskriptiv interpretiert, gibt die Steigung der Trendgeraden die durchschnittliche Veränderung der Beobachtungswerte je Zeiteinheit im untersuchten Zeitraum an (vgl. Schmitz 1989: 21). Ein Trend liegt demnach vor, wenn sich das mittlere Niveau der Zeitreihe verändert (Steigung ungleich 0), ein Trend liegt hingegen nicht vor, wenn sich das mittlere Niveau der Zeitreihe nicht verändert (Steigung = 0). Ein Trend ist nicht erkennbar, wenn die Beobachtungswerte je Zeiteinheit zu stark streuen oder sich zyklisch entwickeln, dass nicht erkannt werden kann, ob sich das mittlere Niveau der Zeitreihe im Betrachtungszeitraum verändert. In den Regressionsmodellen wird die Nicht-Erkennbarkeit eines Trends mithilfe von Gütemaßen bestimmt. Je stärker die Streuung, desto kleiner wird das Bestimmtheitsmaß R^2 und umso weniger ist eine lineare Gerade geeignet, den Verlauf der Beobachtungswerte darzustellen.⁴⁰

40 Bei der Analyse wurden weitere Gütemaße herangezogen. So zeigt der Durbin-Watson-Koeffizient Autokorrelation an. Liegt eine Autokorrelation vor, so ist der Verlauf der Messwerte nicht linear, sondern zyklisch. In diesen Fällen stimmt zwar die Richtung der Trendgeraden für den Untersuchungszeitraum, die Steigung wird jedoch stark davon beeinflusst, wie der Untersuchungszeitraum gewählt ist. Die Signifikanz (*p-value*) der Regressionskoeffizienten zeigt normalerweise an, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein Fehler begangen wird, wenn der in einer Zufallsstichprobe vorgefundene Zusammenhang für eine Grundgesamtheit angenommen wird. In der vorliegenden Analyse werden keine Stichproben untersucht, sondern die Grundgesamtheit aller gewanderten Personen einer Region, so dass Signifikanztests formal nicht notwendig sind. Dennoch hilft das Signifikanzniveau bei der Beschreibung der Entwicklungstrends, weil die Zeitreihe neben dem Trend auch aus einer Zufallskomponente besteht. Das bedeutet, die gemessenen Abweichungen von der geschätzten Trendgeraden sind das Ergebnis von Zufällen, auch wenn sie aus anderen Gründen auftreten als bei einer Stichprobenziehung. So hilft die Signifikanz, den „wahren“ Trend hinter diesen Messwerten zu erkennen. Die Ergebnisse mit auffälligen Werten wurden gesondert geprüft (optisch und hinsichtlich der Sensitivität auf eine Verschiebung des Untersuchungszeitraumes); sie widersprechen den in 4.6 dargestellten Entwicklungsrichtungen nicht.

Tabelle 6: Verwendete Kennzahlen

Kennzahl	Definition
Bevölkerungswachstumsrate des Zeitpunktes t_1	$\text{Wachstumsrate}_{t1} = \frac{\text{Bev}_{t1} - \text{Bev}_{t0}}{\text{Bev}_{t0}}$
Wanderungssaldo des Raumtyps i in Bezug auf Raumtyp j	$\text{Wandererzahl}_{ji} - \text{Wandererzahl}_{ij} = \text{Zuzüge}_{j \text{ nach } i} - \text{Fortzüge}_{i \text{ nach } j}$
Fortzugsrate von Fortzügen aus Raumtyp i nach Raumtyp j	$\text{Fortzugsrate}_{ij} = \frac{\text{Wandererzahl}_{ij}}{\text{Bev}_i}$
Indexierte Wandererzahl	$\text{indexierte Wandererzahl}_{tx} = \frac{\text{Wandererzahl}_{tx}}{\text{Wandererzahl}_{t0}} \times 100$
	Bev = Bevölkerung

Eigene Darstellung.

4.2 Reurbanisierung als „Wachsende Stadt“

Nach dem Messkonzept *Wachsende Stadt* (Abbildung 20, vgl. auch 2.4.2) ist innerhalb der administrativen Grenzen beider Fallstudienstädte eine Reurbanisierung erkennbar (Abbildung 21).

In Hamburg ist die Bevölkerung seit Mitte der 1980er Jahre in fast jedem Jahr gewachsen, zwischen 1985 und 2011 von 1,58 Mio. auf 1,8 Mio. Einwohner, also um knapp 14 %. Hiernach ist Reurbanisierung in Hamburg also nicht als *neu* zu bezeichnen, sondern als ein seit längerer Zeit vorherrschender Trend.

In Leipzig war ein steiler, aber sehr kurzer Anstieg der Bevölkerungszahl zwischen 1998 und 1999 zu beobachten, der primär durch eine Reihe von Eingemeindungen verursacht wurde (vgl. Anhang IV). Zwischen den Jahren 1999 und

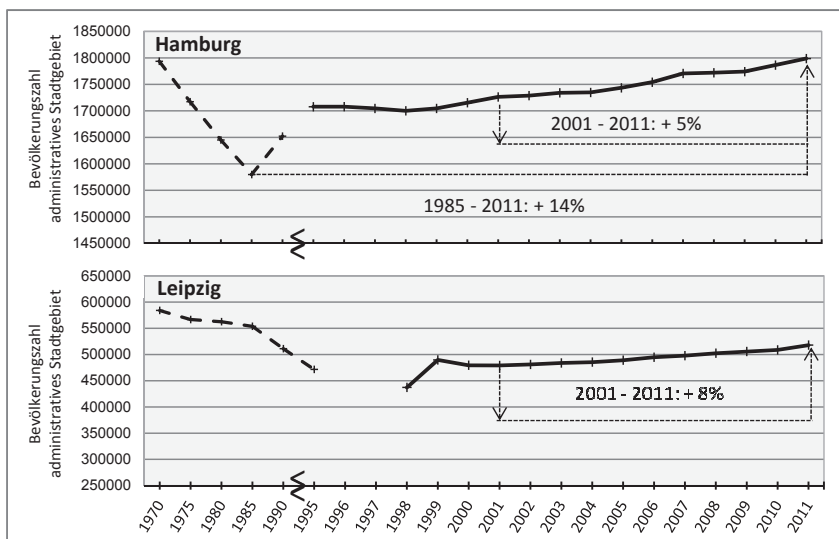
Abbildung 20: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wachsende Stadt“



Eigene Darstellung (= Abbildung 9).

2001 nahm die Bevölkerungszahl Leipzigs ab, so dass der Beginn des Bevölkerungswachstums innerhalb der administrativen Stadtgrenzen auf das Jahr 2001 zu datieren ist. Zwischen 2001 und 2011 ist die Bevölkerung Leipzigs um 8 % gewachsen. Hamburg verzeichnete im selben Zeitraum ein Bevölkerungswachstum von nur 5 %. Das Bevölkerungswachstum dauert in Leipzig zwar noch nicht so lange an wie in Hamburg, ist aber stärker ausgeprägt.

Abbildung 21: Bevölkerungsentwicklung auf Hamburger und Leipziger Stadtgebiet



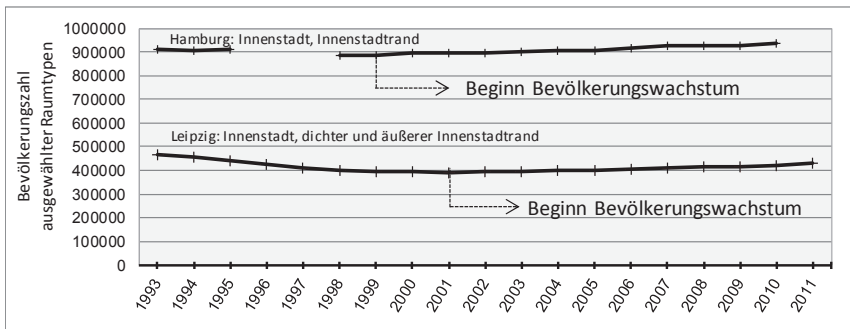
Daten: Statistisches Jahrbuch Hamburg 2010/2011, 2007/2008, Statistisches Jahrbuch Leipzig 2014.

Das Bevölkerungswachstum der innerstädtischen Raumtypen Hamburgs setzte bereits 1998/1999 ein, während es in Leipzig zwei Jahre später zeitgleich mit dem gesamtstädtischen Bevölkerungswachstum Leipzigs begann (Abbildung 22). Beachtlich ist, dass mehr als die Hälfte des gesamtstädtischen Bevölkerungszuwachses Hamburgs aus dem Zeitraum 2000 – 2010 in den innerstädtischen Raumtypen stattfand, die nur rund 30 % der Siedlungsfläche⁴¹ Hamburgs ausmachen (Tabelle 7). In Leipzig ist das seit 2001 festzustellende Bevölkerungswachstum sogar fast vollständig in den innerstädtischen Stadtteilen zu verorten, deren Siedlungsfläche mit rund 40 % wie in Hamburg den kleineren Teil

41 Zur Berechnung der hier verwendeten Siedlungsfläche vgl. Anhang II.

der Siedlungsfläche des Stadtgebiets ausmacht (Tabelle 7). Noch kleinteiliger betrachtet: In beiden Untersuchungsräumen weisen die Innenstädte den größeren Teil des Bevölkerungszuwachses auf. Weil die innerstädtischen Raumtypen in den vorangegangenen Jahren kontinuierlich Bevölkerung verloren hatten, ist diese kleinräumige Verschiebung des städtischen Wachstums auf die verkehrssparmeren innerstädtischen Gebiete des Stadtgebiets somit als *neu* zu bezeichnen.

Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung der innerstädtischen Raumtypen in Hamburg und Leipzig



Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig.

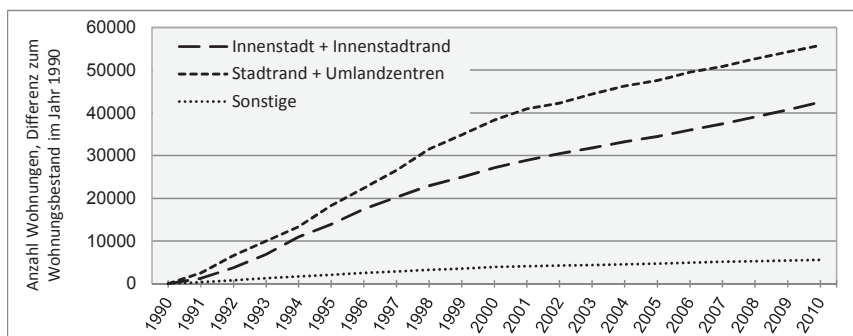
Tabelle 7: Räumliche Verteilung des städtischen Bevölkerungsgewinns der Jahre 2000 – 2010 in den Untersuchungsräumen

	Bevölkerungsgewinn 2000 – 2010 <i>Einwohnerdifferenz zwischen den Jahren 2000 und 2010</i>		
	administratives Stadtgebiet	Innerstädtische Raumtypen	
		Innenstadt	Innenstadtrand + äußerer Innenstadtrand
Hamburg	+71.056 Einwohner (100 %)	+41.964 Einwohner (= 59 %)	
		+23.471 Einwohner (= 33 %)	+18.493 Einwohner (= 26 %)
Leipzig	+29.278 Einwohner (100 %)	+26.949 Einwohner (= 92 %)	
		+23.881 Einwohner (= 82 %)	+3.068 Einwohner (= 10 %)

Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig.

Als ein wichtiger Grund für die Verschiebung des Wachstums in die innerstädtischen Raumtypen nach dem Jahr 2000 könnte angenommen werden, dass dort wesentlich mehr Wohnungen gebaut worden seien als im Raumtyp Stadtrand. Vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarktes hätten sich die Bewohner Hamburgs entsprechend dem zusätzlich geschaffenen Wohnungsangebot verteilt, so dass die räumliche Verschiebung des Wachstums letztlich auf eine räumlich unausgewogene Wohnungs(bau)politik zurückzuführen wäre. Beispielsweise wuchs in den 1990er Jahren zur Zeit des Bevölkerungsverlustes innerstädtischer Raumtypen die Zahl der Wohnungen der dem Stadtrand zugeordneten Stadtteile Hamburgs deutlich stärker als in den innerstädtischen Raumtypen (Abbildung 23). Ein Blick auf die Veränderungen in der Zeit nach dem Jahr 2000 zeigt jedoch deutlich, dass die Zahl der Wohnungen in den innerstädtischen Raumtypen auch in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraums nicht stärker wuchs als die Zahl der Wohnungen am Stadtrand, außerdem stieg die Zahl der Wohnungen in Hamburg seit 2000 insgesamt deutlich weniger an als in den 1990er Jahren. Ohne dieses Thema hier weiter vertiefen zu können, zeigen die Zahlen, dass dieses neue, räumlich ungleich verteilte Wachstum in der Region Hamburg offenbar nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Wohnungsneubau oder der Wohnungszahlentwicklung in den jeweiligen Raumtypen steht. Wenn es Zusammenhänge der räumlichen Verteilung des Bevölkerungswachstums mit dem Wohnungsmarkt gibt, müssen diese eher bei Veränderungen der Eigenschaften der (neu gebauten) Wohnungen oder ihrer Belegung gesucht werden als in der Wohnungszahl.

Abbildung 23: Veränderung der Anzahl von Wohnungen auf Hamburger Stadtgebiet nach Raumtypen in Bezug auf das Jahr 1990



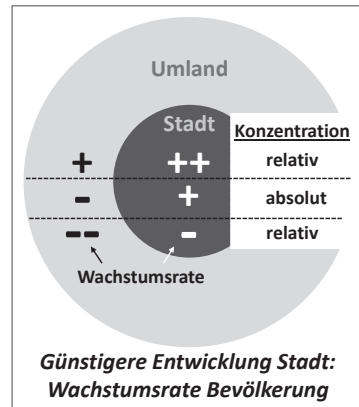
Daten: Wohnungen auf Hamburger Stadtgebiet, Statistikamt Nord (1987–2011).

4.3 Reurbanisierung als „Günstigere Entwicklung der Stadt“

Nach dem Messkonzept *Günstigere Entwicklung der Stadt* wird Reurbanisierung als Prozess relativer oder absoluter Konzentration der Bevölkerung in städtischen Raumtypen definiert (Abbildung 24, vgl. auch 2.4.2). In beiden untersuchten Regionen fand in den letzten Jahren des Untersuchungszeitraumes eine Reurbanisierung als Prozess relativer Konzentration von Einwohnern in den innerstädtischen Raumtypen statt. Das ist daran erkennbar, dass die Bevölkerungszahlen in den innerstädtischen Raumtypen stärker wuchsen als in den Umland-Raumtypen und auch stärker als im Stadtrand oder in den Umlandzentren (Abbildung 25). Die Veränderungen der Bevölkerungswachstumsraten des Umlands und der innerstädtischen Raumtypen vor Einsetzen der Reurbanisierungsphase entsprachen dabei weitgehend den idealtypischen Charakteristika der Phasen des Modells von VAN DEN BERG (vgl. 2.4.2). In Abbildung 25 sind diese Phasen markiert.

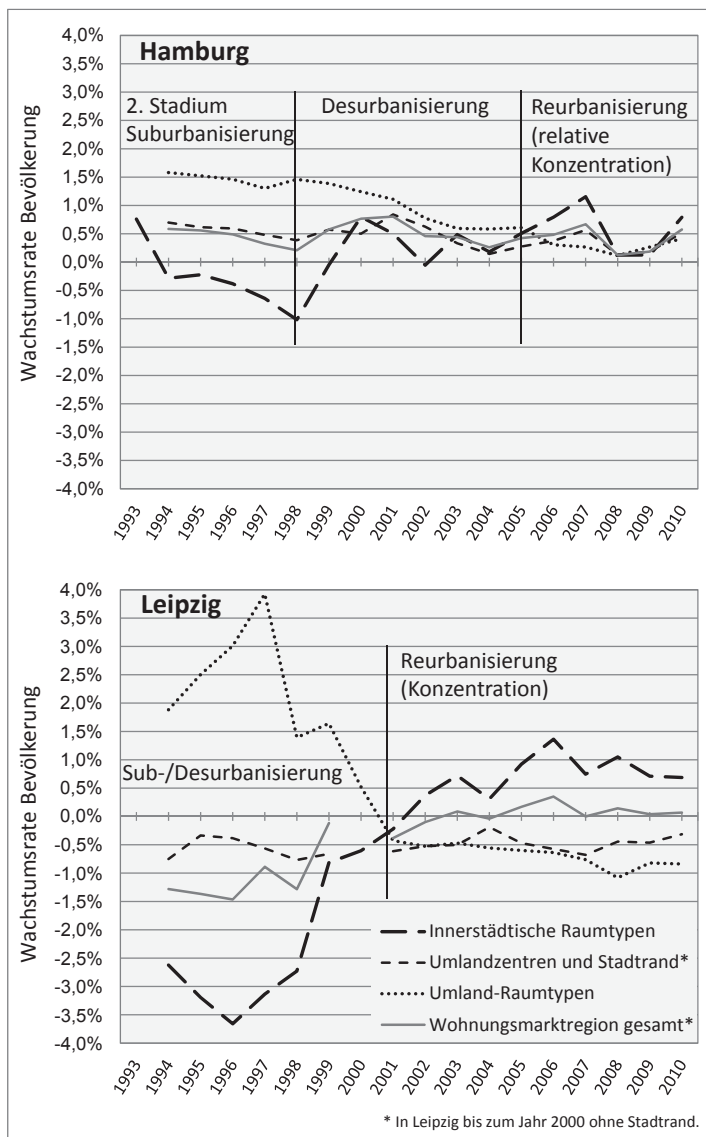
Nach dem Prozess einer *Bevölkerungskonzentration* (stärkere Bevölkerungszunahme im Umland als in der Stadt) bei von Jahr zu Jahr abnehmenden Wachstumsraten im Umland setzte in den Jahren 1996 (Leipzig) bzw. 1998 (Hamburg) eine mitunter schwankende, jedoch erkennbare Steigung der Bevölkerungswachstumsraten der innerstädtischen Raumtypen ein. Zunächst wurde der Bevölkerungsverlust dieser Raumtypen von Jahr zu Jahr geringer. Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt festgestellt, wuchs die Bevölkerung zwischen den Jahren 1999 und 2000 (Hamburg) bzw. 2001 und 2002 (Leipzig) zum ersten Mal im Untersuchungszeitraum, danach blieben die Wachstumsraten der innerstädtischen Raumtypen positiv und stiegen weiter. Die Verlaufsrichtungen der Wachstumsraten und ihr Verhältnis zueinander entsprachen damit der Phase *Desurbanisierung*. Der sich in dieser Phase verringende Abstand zwischen den Wachstumsraten der innerstädtischen Raumtypen und des Umlands bedeutet eine Abschwächung des Dekonzentrationsprozesses. Mit einer kurzfristigen Unterbrechung in den Jahren 2008 und 2009, die möglicherweise unmittelbare Folge

Abbildung 24: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Stadt“



Eigene Darstellung (= Abbildung 10).

Abbildung 25: Wachstumsraten der Bevölkerung, Zuordnung der Phasen stadtregeraler Entwicklung nach VAN DEN BERG ET AL. (1982)

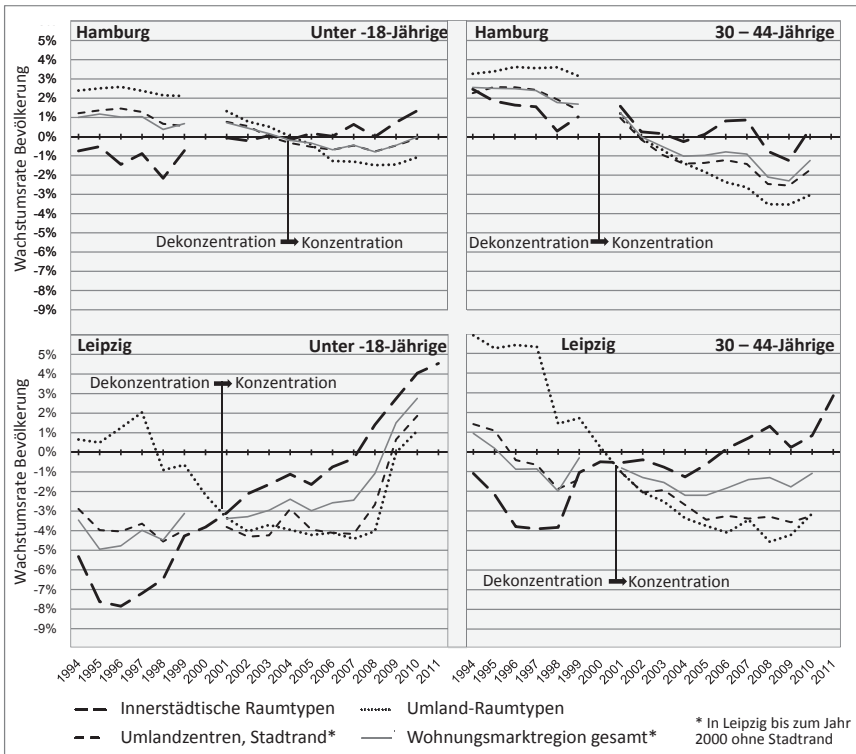


Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig. Unterbrechung der Ganglinien Leipzigs aufgrund von Lücken im Datensatz. Stadien urbaner Entwicklung nach van den Berg, Drewett et al. 1982: 36.

der Finanzmarktkrise war, sind die innerstädtischen Raumtypen Hamburgs seit 2005 stärker gewachsen als die weniger städtischen Raumtypen, eine *Bevölkerungskonzentration* (stärkere Bevölkerungszunahme in der Stadt als im Umland) hat eingesetzt. In Leipzig begann dieser Konzentrationsprozess bereits im Jahr 2001 und ist im Vergleich zu Hamburg deutlicher erkennbar. Die beschriebenen Entwicklungen sind auch für die Raumtypen Stadtrand und Umlandzentren ablesbar, insbesondere sind diese Raumtypen in Hamburg seit 2006 und in Leipzig seit 2003 ebenfalls stärker gewachsen als das Umland.

Die Differenzierung der Bevölkerungswachstumsraten nach Altersklassen zeigt erwartungsgemäß unterschiedliche Entwicklungsverläufe (Abbildung 26 ff.):

Abbildung 26: Bevölkerungswachstumsraten der Familienaltersklassen:
Unter-18- und 30 – 44-Jährige



Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig. Unterbrechung der Ganglinien Leipzigs aufgrund von Lücken im Datensatz, in Hamburg aufgrund des Wechsels von Melderegisterdaten zur Bevölkerungsfortschreibung.

Bei den Unter-18-Jährigen und den 30 – 44-Jährigen, also den Altersklassen, die für Familien in der Gründungs- und Konsolidierungsphase stehen, ist ab 2001 (Leipzig) bzw. 2004 (Hamburg) ein neu einsetzender Konzentrationsprozess zu erkennen (Abbildung 26): Die Bevölkerung dieser Altersklassen ist seit diesen Zeitpunkten in den innerstädtischen Raumtypen stärker gewachsen als im Umland, in Leipzig ist diese Entwicklung stärker ausgeprägt als in Hamburg.

Die beiden Familienaltersklassen galten bisher als die klassischen Träger der Suburbanisierung (vgl. 2.3.2.3). So ist auch in Abbildung 26 in den Bevölkerungswachstumsraten der 1990er Jahre noch eine deutliche Dekonzentration in beiden Untersuchungsräumen zu erkennen, die sich in der letzten Dekade des Untersuchungszeitraumes eindeutig nicht fortsetzte. Das bedeutet im Hinblick auf die Familienaltersklassen, die nach den handlungstheoretisch begründeten Hypothesen zu Ursachen der Reurbanisierung wichtige Träger sein müssten (vgl. 2.4.3), dass in der Mitte des Untersuchungszeitraumes ein Phasenwechsel in der Entwicklung feststellbar ist, der den Hypothesen entspricht.

Bei den als klassisch stadtaffin geltenden Altersklassen der 18 – 24- und 25 – 29-Jährigen (Bildungswanderer und Berufseinsteiger, vgl. 2.3.2.1) ist in beiden Regionen ein Bevölkerungskonzentrationsprozess zu beobachten (Abbildung 27).

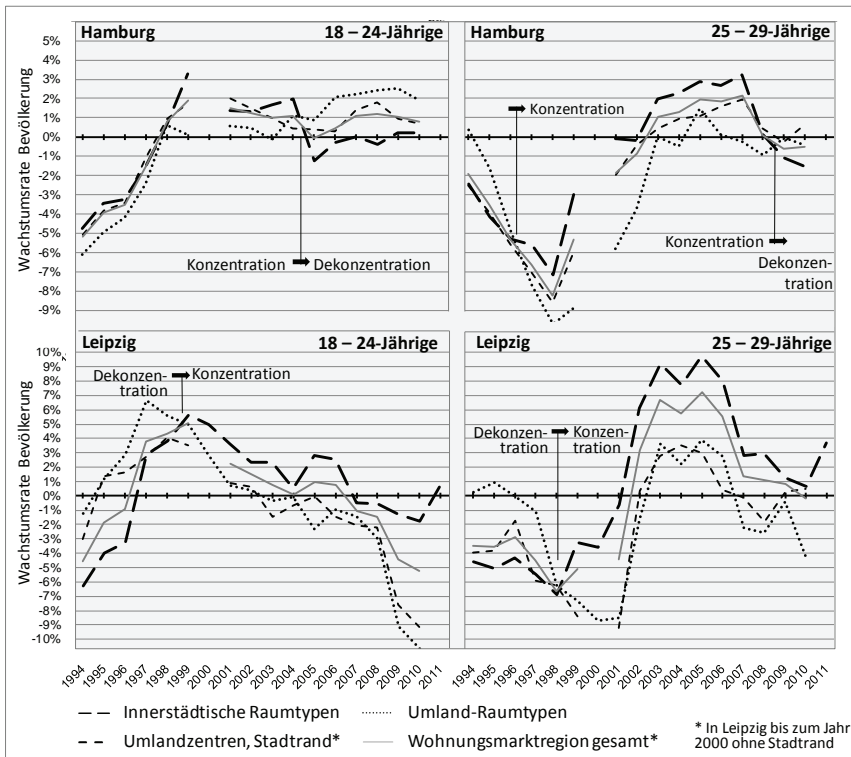
Im Falle der Berufseinsteiger hat dieser Prozess in beiden Regionen bereits in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre eingesetzt. Beachtlich ist die besonders große, in allen Raumtypen und in beiden Untersuchungsräumen zu erkennende Dynamik der Wachstumsraten dieser Altersklasse,⁴² deren Ursache den Daten nicht entnommen werden kann, aber möglicherweise in Kohorteneffekten oder aber in der regionalen Wirtschafts- bzw. Arbeitsmarktentwicklung zu suchen ist.

In Leipzig begann der Konzentrationsprozess der 18 – 24-Jährigen Ende der 1990er Jahre und war über fünf Jahre (2002 – 2007) sogar ein Prozess absoluter Konzentration (positive Wachstumsraten in den innerstädtischen Raumtypen, negative Wachstumsraten im Umland). Diese Phase wurde allerdings von einer relativen Konzentration bei negativen Wachstumsraten in Umland und Stadt abgelöst. Das heißt, die Zahl der 18 – 24-Jährigen ist in Leipzig seit 2007 rückläufig und trägt nicht mehr zu den insgesamt positiven Wachstumsraten der innerstädtischen Raumtypen bei. Dennoch ist in Leipzig im Hinblick auf die Bildungswanderer und Berufseinsteiger von einer am Ende der 1990er Jahre *neu* einsetzenden Reurbanisierungsphase zu sprechen, die noch immer andauert, sich im Zeitverlauf aber abgeschwächt hat.

42 Wachstumsraten zwischen -10 % und +10 % innerhalb von nur 5 Jahren.

Anders als in Leipzig bestand die Konzentrationsphase der 18 – 24-Jährigen in Hamburg bereits zu Beginn des Untersuchungszeitraumes (Abbildung 27), sie wurde jedoch im Jahr 2005 von einer Dekonzentrationsphase abgelöst – also gerade in dem Jahr, in dem in Hamburg über alle Altersklassen hinweg die Bevölkerungskonzentration einsetzte (vgl. Abbildung 25). Auch bei den Berufseinsteigern ist am Ende des Untersuchungszeitraumes eine beginnende Dekonzentration zu erkennen. In Hamburg ist somit auch von *neuen* Phasen räumlich differenzierter Bevölkerungsentwicklung zu sprechen, allerdings nicht von einer neu einsetzenden Reurbanisierung / Konzentration, sondern von einer am Ende des Untersuchungszeitraumes neu einsetzenden Dekonzentrationsphase, die Merkmale von VAN DEN BERGS Suburbanisierung und Desurbanisierung auf-

Abbildung 27: Bevölkerungswachstumsraten der Bildungswanderer und Berufseinsteiger: 18 – 24- und 25 – 29-Jährige

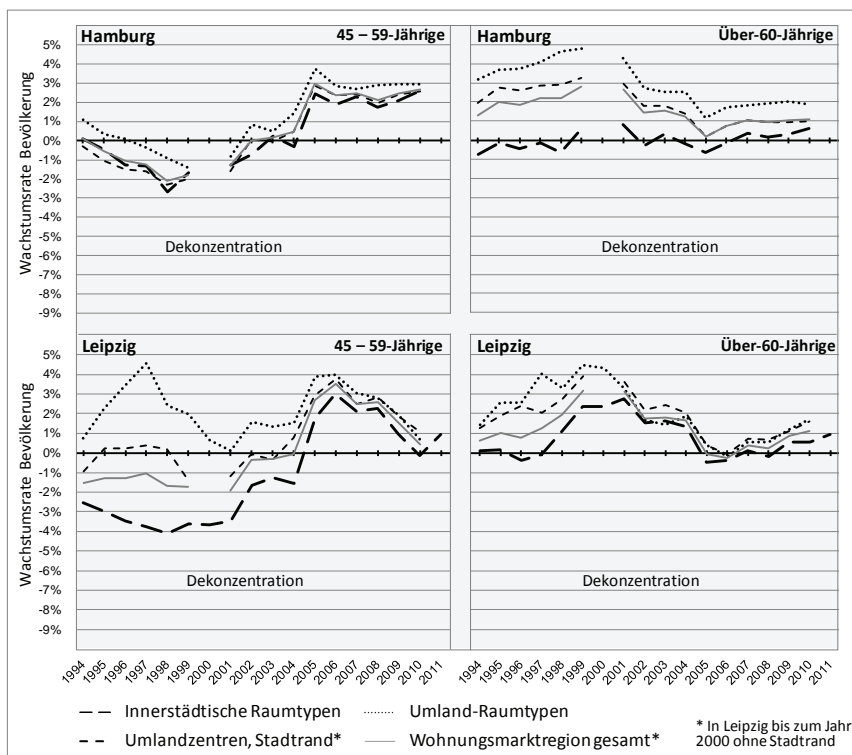


Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig. Unterbrechung der Ganglinien Leipzigs aufgrund von Lücken im Datensatz, in Hamburg aufgrund des Wechsels von Melderegisterdaten zur Bevölkerungsfortschreibung.

weist (vgl. 2.4.2). Dies ist besonders bemerkenswert, weil die Altersgruppen der Bildungswanderer und Berufseinsteiger häufig als wichtige Träger der Prozesse bezeichnet werden.

Bei den 45 – 59-Jährigen und den Über-60-Jährigen ist in beiden Regionen im gesamten Betrachtungszeitraum eine Dekonzentration erkennbar. Sie wurde im Zeitverlauf jedoch schwächer, denn der Abstand zwischen den Wachstumsraten der einzelnen Raumtypen ist abnehmend (Abbildung 28). Hierbei ist eine besondere Dynamik in ersten Jahren nach dem Jahr 2000 zu erkennen. Diese Veränderung mündete im Untersuchungszeitraum jedoch nicht in eine Konzentrationsphase:

Abbildung 28: Bevölkerungswachstumsraten:
45 – 59- und Über-60-Jährige

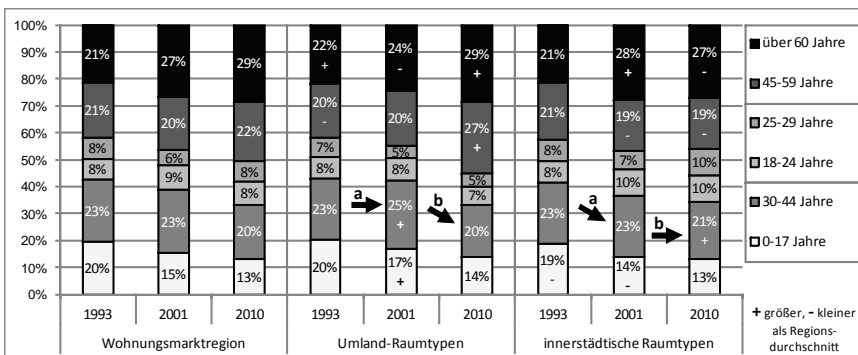


Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg und Leipzig. Unterbrechung der Ganglinien Leipzigs aufgrund von Lücken im Datensatz, in Hamburg aufgrund des Wechsels von Melderegisterdaten zur Bevölkerungsfortschreibung.

Die quantitativen Auswirkungen der Bevölkerungswachstumsraten auf die Altersstruktur der Bevölkerung in den Raumtypen sind bereits erkennbar und in den Abbildungen 29 und 30 dargestellt. Die Abbildungen zeigen die jeweilige Verteilung der Altersklassen zu drei Zeitpunkten für die innerstädtischen Raumtypen und Umland-Raumtypen. Weil sich die Bevölkerungszusammensetzung nach Altersklassen im Untersuchungszeitraum auch insgesamt verändert (demographischer Wandel), ist zur besseren Einschätzung als Vergleichsmaßstab die Bevölkerungsverteilung der Gesamtregion ebenfalls dargestellt. Bei der Untersuchung der Werte ist zunächst festzustellen, dass die Familienaltersklassen und die Über-45-Jährigen in beiden Untersuchungsräumen gut 80 % der Bevölkerung ausmachen – das unterstreicht die quantitative Bedeutung von Veränderungen der Bevölkerungswachstumsraten dieser Altersklassen für die Stadtregion.

In Leipzig (Abbildung 29) entsprach die Bevölkerungszusammensetzung nach Altersklassen zu Beginn des Untersuchungszeitraumes (1993) sowohl in den innerstädtischen Raumtypen als auch in den Umland-Raumtypen der Verteilung der Altersklassen der gesamten Wohnungsmarktregion Leipzig. Die Werte der innerstädtischen Raumtypen und des Umlands unterschieden sich um maximal 1,4 Prozentpunkte (0 – 17-Jährige). Die räumliche Verteilung der Altersklassen in den Raumtypen im Jahr 1993 ist somit als ausgeglichen zu bezeichnen, denn es gab keine Altersklasse, die in einem Raumtyp in besonderem Maß über- oder unterrepräsentiert war. Im Zeitverlauf differenzierte sich die räumliche Verteilung jedoch aus: Im Jahr 2010 sind die Bildungswanderer und Berufseinsteiger

Abbildung 29: Entwicklung der Bevölkerungsanteile der innerstädtischen Raumtypen und Umland-Raumtypen nach Altersklassen, Region Leipzig



Daten: Bevölkerungsdaten Leipzig. Wohnungsmarktregion einschließlich Umlandzentren, Zahlen zu 2001 und 2010 einschließlich Stadtrand.

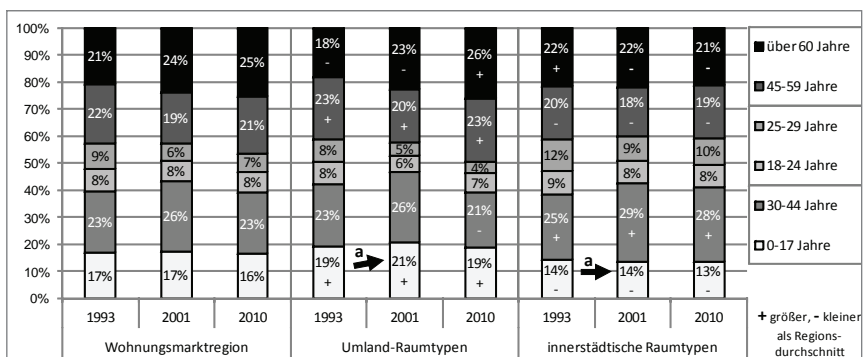
(18 – 29-Jährige) in den innerstädtischen Raumtypen im Vergleich zum Jahr 1993, aber auch im Vergleich zu den Werten des Umlands und der Gesamtreion im Jahr 2010 überrepräsentiert. Der Anteil der 45 – 59-Jährigen liegt in den innerstädtischen Raumtypen dagegen weit unterhalb des Umlandwertes (8 Prozentpunkte Differenz) und ist in Bezug auf den Wert der Wohnungsmarktregion unterrepräsentiert. Die Entwicklungen im Untersuchungszeitraum haben also dazu geführt, dass die Ausgewogenheit der räumlichen Verteilung dieser Altersklassen abgenommen hat, weil es am Ende des Untersuchungszeitraumes in den einzelnen Raumtypen Abweichungen vom Regionsdurchschnitt gibt.

Hinsichtlich der Familienaltersklassen und Über-65-Jährigen sind innerhalb des Untersuchungszeitraumes zwei verschiedene Entwicklungsrichtungen erkennbar. Zunächst kam es im Jahr 2001 zu einer Überrepräsentation der Familienaltersklassen (Unter-18 und 30 – 44-Jährige) im Umland, sie machten im Jahr 2001 zusammengenommen 42 % der Umlandbevölkerung und nur 37 % der innerstädtischen Bevölkerung aus (vgl. Pfeile a). Gleichzeitig stieg der Anteil der Über-60-Jährigen in den innerstädtischen Raumtypen zwischen 1993 und 2001 über den Regionsdurchschnitt auf 28 %. In der folgenden Dekade entwickelte sich diese Unausgewogenheit jedoch wieder zurück, der Anteil der Familienaltersklassen in den innerstädtischen Raumtypen blieb stabil, während er im Umland zurückging (vgl. Pfeile b). Im Ergebnis ist der Anteil der Familienaltersklassen in Umland und innerstädtischen Raumtypen mit jeweils 34 % am Ende des Untersuchungszeitraumes wieder ausgeglichen. Der Anteil der Über-60-Jährigen in den innerstädtischen Raumtypen liegt wie im Jahr 1993 wieder unterhalb des Umland-Wertes. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist die in den Jahren nach 2000 vergleichsweise hohe Stabilität der Anteile der Familienaltersklassen in den innerstädtischen Raumtypen besonders interessant. Der demographische Wandel in der Region Leipzig wurde somit von den räumlichen Bevölkerungsverschiebungen in der ersten Dekade des Untersuchungszeitraumes besonders in den Umland-Raumtypen teilweise kompensiert, in der zweiten Dekade eher in den innerstädtischen Raumtypen.

In der Wohnungsmarktregion Hamburg (Abbildung 30) ist bereits zum Beginn des Untersuchungszeitraumes eine deutlich ausgeprägte räumliche Unausgewogenheit der Bevölkerungsanteile verschiedener Altersklassen feststellbar. Die Werte der innerstädtischen Raumtypen und des Umlands unterschieden sich im Jahr 1993 um bis zu 5,2 Prozentpunkte (0 – 17-Jährige), während die maximale Differenz zwischen einzelnen Raumtypen in Leipzig im Jahr 1993 nur 1,4 Prozentpunkte betragen hat. Dabei lag der Anteil der Über-60-Jährigen und

der Bildungswanderer und Berufseinsteiger (18 – 29-Jährige) in den innerstädtischen Raumtypen Hamburgs über dem Durchschnitt der Region, während der Kinderanteil unterdurchschnittlich war. In Hamburg bestand somit bereits 1993 ein Zustand der Unausgewogenheit, der in der Region Leipzig in ähnlicher Form erst in der Mitte des Untersuchungszeitraumes erreicht wurde. Diese Unausgewogenheit blieb in der Region Hamburg bis zur Mitte des Untersuchungszeitraumes hin (2001) bestehen bzw. verstärkte sich in Bezug auf die Kinder (Unter-18-Jährige Pfeile a). In der zweiten Dekade des Untersuchungszeitraumes hat sich die räumlich differenzierte Altersstruktur in der Region Hamburg analog zu den Veränderungen in Leipzig gewandelt, d. h. die Ungleichverteilung hat sich verändert. Waren die Über-60-Jährigen im Jahr 1993 in der Stadt noch überrepräsentiert, sind sie dort im Jahr 2010 unterrepräsentiert. Genau umgekehrt verhält mit dem Anteil der Berufseinsteiger (25 – 29-Jährige). Er ist in der Stadt im Gegensatz zum Umland recht stabil geblieben, so dass diese Altersklasse im Jahr 2010 in der Stadt deutlich überrepräsentiert ist. Ähnlich verhält es sich mit der Altersklasse der potenziellen Eltern (30 – 44-Jährige): Bis zum Jahr 2010 ist ihr Anteil im Umland auf einen Wert gesunken, der kleiner ist als derjenige der Gesamtregion und auch wesentlich kleiner als derjenige der innerstädtischen Raumtypen (Differenz: 2 bzw. 7 Prozentpunkte), ihr Anteil in der Stadt ist dagegen über den gesamten Untersuchungszeitraum von 25 % auf 28 % gestiegen. Bei den Altersklassen der Kinder haben sich die räumlichen Unterscheide wieder so angeglichen, dass fast der Zustand von 1993 erreicht ist – dabei bleibt der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahre in den innerstädtischen Raumtypen im

Abbildung 30: Entwicklung der Bevölkerungsanteile der innerstädtischen Raumtypen und Umland-Raumtypen nach Altersklassen, Region Hamburg



Daten: Bevölkerungsdaten Hamburg. Wohnungsmarktregion einschließlich Umlandzentren und Stadtrand.

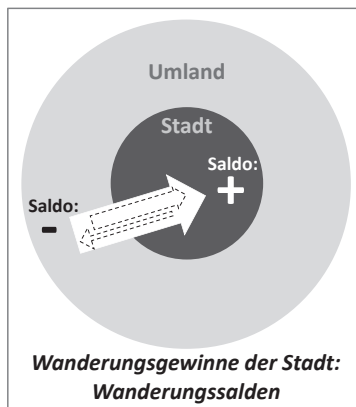
Jahr 2010 noch deutlich unterdurchschnittlich (3 Prozentpunkte weniger als Gesamtregion und 5 Prozentpunkte geringer als im Umland). Somit ist zwar auch in Hamburg die Entwicklung der jüngeren Bevölkerungsanteile vom allgemeinen demographischen Trend entkoppelt, nach wie vor sind jedoch Kinder in den innerstädtischen Raumtypen unterrepräsentiert, die Reurbanisierung hat noch nicht wie in Leipzig die Rückentwicklung der räumlichen Alterssegregation der Kinder bewirkt.

Die beschriebenen Dekonzentrations- und Konzentrationsprozesse der einzelnen Altersklassen sind so stark ausgeprägt, dass sie sich in den raumspezifischen Anteilen der Bevölkerung verschiedener Altersklassen niederschlagen. Sie bewirken, dass sich die Folgen der nach Alter segregierenden Prozesse der 1990er Jahre für die Stadt mit dem Einsetzen des Konzentrationsprozesses erkennbar rückentwickeln bzw. verändern. In Leipzig ist dieser Prozess schon weiter fortgeschritten als in Hamburg. Im Falle der Bildungswanderer und Berufseinsteiger haben die Prozesse in beiden Untersuchungsräumen eine neue Unausgewogenheit zugunsten der innerstädtischen Raumtypen bewirkt.

4.4 Reurbanisierung als „Wanderungsgewinn der Stadt“

Für die Analyse von Reurbanisierung in den Untersuchungsregionen nach dem Messkonzept *Wanderungsgewinne der Stadt* (Abbildung 31, vgl. auch 2.4.2) ist die Verteilung der Wanderungsgewinne und -verluste zwischen allen Raumtypen Hamburgs in Abbildung 32 dargestellt. Die Stadtregion aus Abbildung 19 (Kapitel 3) ist hier als konzentrisches Modell schematisiert. Die Pfeilrichtung zwischen zwei Raumtypen zeigt an, welcher der beiden Raumtypen im jährlichen Durchschnitt der letzten drei im Datenmaterial verfügbaren Jahre 2008–2010 Bevölkerung an den anderen Raumtyp verloren hat. Die Pfeilstärke gibt die Relation der Wanderungssalden verschiedener Wanderungsbeziehungen an. Dabei ist jeweils der Wanderungsgewinn (positiver Wanderungssaldo) des einen Raumtyps der Wanderungsverlust (ne-

Abbildung 31: Reurbanisierung nach dem Messkonzept „Wanderungsgewinne der Stadt“

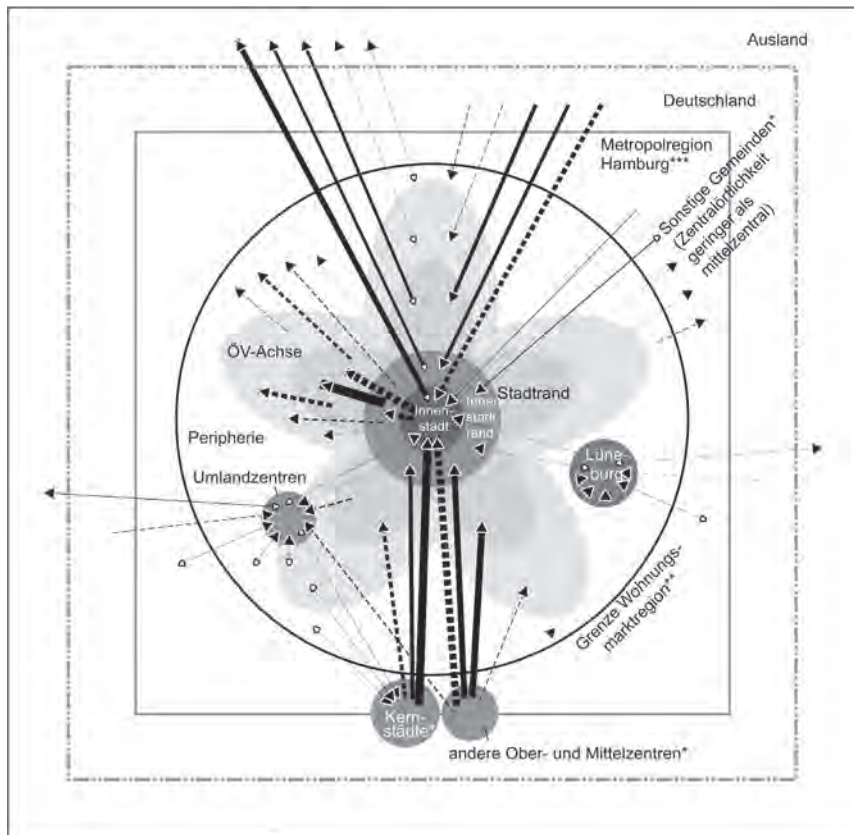


Eigene Darstellung (= Abbildung 11).

gativer Wanderungssaldo) des anderen Raumtyps einer Wanderungsbeziehung. Je stärker ein Pfeil, desto größer der Betrag des Wanderungssaldos. Weiterhin sind Veränderungen gegenüber dem Dreijahresmittelwert 2000 – 2002 kenntlich gemacht. Der Vergleichszeitraum 2000 – 2002 wurde so gewählt, dass er in etwa die Situation am Ende der Des- bzw. Suburbanisierungsphasen und der negativen Bevölkerungsentwicklung der innerstädtischen Raumtypen wiedergibt, die nach den anderen Messkonzepten identifiziert werden konnten (vgl. 4.2, 4.3). Somit können zwei möglichst weit auseinander liegende Zeitpunkte miteinander verglichen werden, zwischen denen eine im Allgemeinen einheitliche Entwicklungsrichtung der Salden besteht (s. u. Abbildung 34). Zwecks Vergleichbarkeit der beiden Untersuchungsregionen war der Vergleichszeitraum darüber hinaus einheitlich zu wählen, überdies mussten sie mit den vorliegenden Daten abzubilden sein (vgl. 4.1, Tabelle 5).

Für die Stadtregion Hamburg lässt sich aus Abbildung 32 entnehmen, dass die überregionalen Wanderungsgewinne der Innenstadt, aber auch des Innenstadtrandes, größtenteils Ergebnis asymmetrischer Wanderungsbeziehungen mit Kernstädten sowie Ober- und Mittelzentren außerhalb der Wohnungsmarktregion Hamburg sind. Die Innenstadt Hamburgs verzeichnet im Dreijahreszeitraum 2008 – 2010 einen Wanderungsgewinn von durchschnittlich 717 Personen/Jahr. Diese Zahl setzt sich zusammen aus Gewinnen aus überregionalen Wanderungsbeziehungen (+5.989 Pers./Jahr) und Wanderungsverlusten an Raumtypen innerhalb der Region (-3.647 Pers./Jahr) und an das Ausland (-1.625 Pers./Jahr). Nach dem Messkonzept *Wanderungsgewinne der Stadt* ist also festzustellen, dass die innerstädtischen Raumtypen zwar von überregionalen Wanderungsgewinnen profitieren, aber ihrerseits viele Einwohner an das eigene Umland verlieren. Dieser Prozess sieht im Wesentlichen so aus, dass ein Raumtyp Bewohner an den jeweils nächstäußeren, weniger städtischen Siedlungsring bzw. Raumtyp verliert (mit Ausnahme der Umlandzentren). Deutliche Asymmetrien bei Wanderungsbeziehungen zwischen entfernten Raumtypen innerhalb der Region sind dagegen seltener. Dieses Phänomen ist auch in anderen deutschen Großstädten zu beobachten (Jessen, Siedentop et al. 2012: 206) und wird als *Kaskade* der Wanderungsgewinne in weniger städtische Räume oder *Kaskade* entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie bezeichnet (vgl. 2.3.2). Lediglich bei den Umlandzentren und bei Lüneburg sind Wanderungsgewinne erkennbar, die sich sozusagen als rückwärts fließende Kaskade entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie zur Innenstadt fortsetzen. Die Verteilung der Wanderungsgewinne entspricht damit nicht einer Reurbanisierung in Form von Wanderungsgewinnen der städtischen Raumtypen aus jeweils weniger städtischen Raumtypen der Region. Dennoch verliert das

Abbildung 32: Räumliche Verteilung der Wanderungsgewinne 2008 – 2010 und ihre Veränderung im Vergleich zu 2000 – 2002, Region Hamburg



Legende

A \longrightarrow B Raum B gewinnt Einwohner aus Raum A, proportionale Symbole

Veränderung des Wanderungsgewinns, jeweils Mittelwert aus drei Jahren:

\longrightarrow Wanderungsgewinn ist 2008-2010 größer als 2000-2002

\dashrightarrow Wanderungsgewinn ist 2008-2010 kleiner als 2000-2002

A \longleftarrow B Wanderungsgewinn ging 2000-2002 an Raum A

* Siedlungsstrukturelle Gemeindetypen: BBSR 2009 (Stand 2008)

** Wohnungsmarktregion: BBSR 2008 (Stand 2006)

*** Metropolregion erweitert um ehemaligen Landkreis Parchim

Daten: Wanderungsdaten Hamburg.

in den 1990er Jahren vorherrschende Muster von Wanderungsverlusten stadtauswärts an Deutlichkeit. So verlief die erwähnte Kaskade 2000 – 2002 noch in entgegengesetzter Richtung und fast alle innerregionalen Wanderungsverluste stadtauswärts sind seit 2000 – 2002 geringer geworden (gestrichelte Pfeile in Abbildung 32).

Die Wanderungsbeziehungen zu den Räumen außerhalb der Wohnungsmarktregion sind aufschlussreich: Der Wanderungsgewinn der Innenstadt aus „sonstigen“ Gemeinden⁴³ (2.906 Pers./Jahr) ist fast dreimal so hoch wie der Wanderungsverlust an das eigene Umland (1.029 Pers./Jahr), das ebenfalls größtenteils „sonstige“ Gemeinden umfasst. Entsprechend gewinnen neuerdings Kernstädte außerhalb der Stadtregion Hamburg Einwohner aus dem Hamburger Umland (Abbildung 32, unten links). Diese Befunde weisen auf einen überregionalen Konzentrationsprozess hin, dessen Existenz jedoch mit einer deutschlandweit einheitlichen Raumeinteilung geprüft werden müsste. Im Verhältnis zu den Wanderungsgewinnen der Innenstadt aus städtischen Räumen außerhalb der Region (Kernstädte, Ober- und Mittelzentren) hat die überregionale Zuwanderung aus „sonstigen“ Gemeinden jedoch eine eher geringe Bedeutung. Lediglich ein gutes Viertel der überregionalen Wanderungsgewinne kommen 2008 – 2010 aus „sonstigen“ Gemeinden. Dabei sind die Wanderungsgewinne der Innenstadt aus anderen städtischen Räumen seit 2000 – 2002 gewachsen, während diejenigen aus „sonstigen“ Gemeinden im gleichen Zeitraum um fast 40 % geschrumpft sind.⁴⁴ Das Bevölkerungswachstum der Innenstadt ist in Hamburg also größtenteils und mit zunehmender Tendenz auf Zuwanderungen aus Städten, die außerhalb der Wohnungsmarktregion liegen, zurückzuführen.

Auffallend ist, dass das Muster überregionaler Zu- und innerregionaler Fortzüge sowie die Verteilung überregionaler Wanderungsgewinne aus „sonstigen“ Gemeinden und städtischen Räumen auch bei den an die Innenstadt angrenzenden, weniger städtischen Räumen Hamburgs erkennbar ist. So gewinnen der Innenstadtrand und Stadtrand in gleicher Weise wie die Innenstadt mehr Einwohner aus überregionalen Wanderungen als sie an das Umland verlieren. Insgesamt ist der überregionale Wanderungsgewinn des Stadtrands (+4.116 Pers./Jahr) fast so groß wie sein innerregionaler Gewinn aus der inneren Stadt (+4.995 Pers./Jahr). Der überregionale Wanderungsgewinn des Stadtrands ist also quantitativ

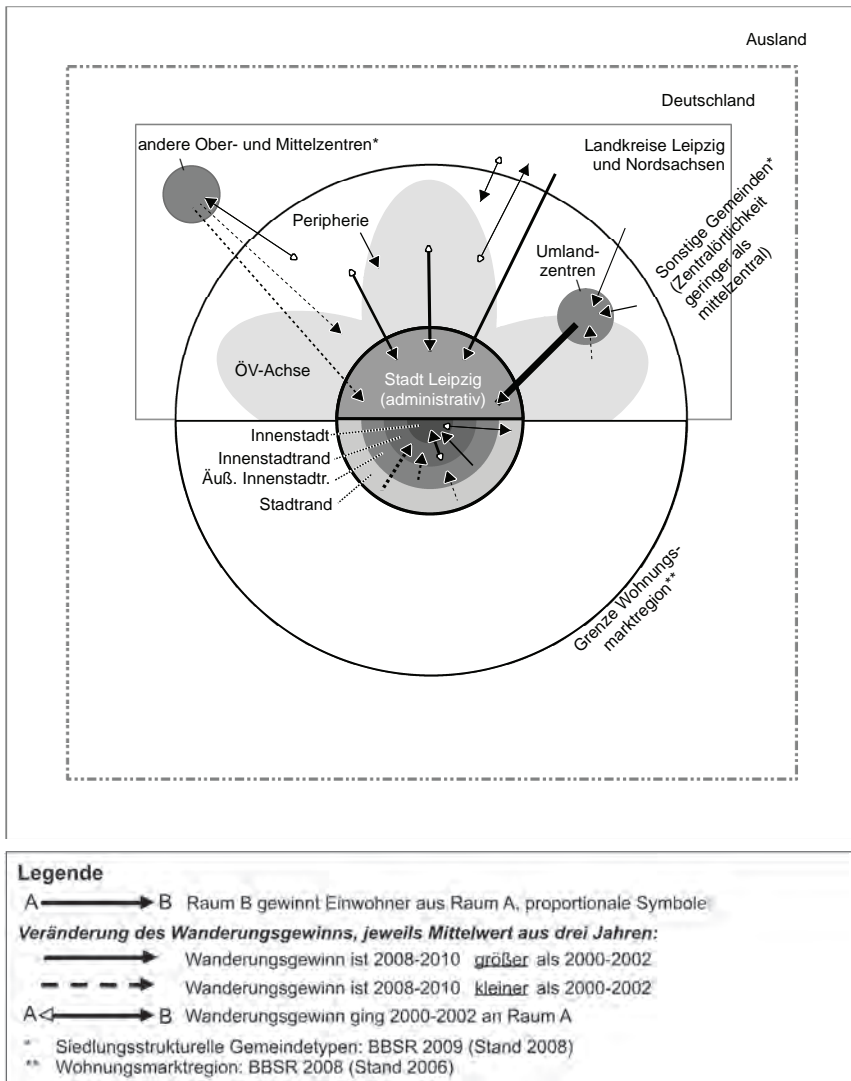
43 Bezeichnung des BBSR für Gemeinden mit geringerem Zentralitätsgrad als Mittelzentren (vgl. 3.3).

44 Dieser Rückgang wird auch nicht durch entsprechend wachsende Wanderungsgewinne des angrenzenden Innenstadtrands oder Stadtrands aus „sonstigen“ Gemeinden kompensiert.

bedeutsam, auch wenn er sich auf eine insgesamt größere Fläche verteilt. Das heißt, das städtische Bevölkerungswachstum aufgrund überregionaler Wanderungsgewinne beschränkt sich nicht nur auf die innerstädtischen, häufig gründerzeitlich geprägten Stadtteile (vgl. 3.2), wie mitunter vermutet wird, vielmehr ist ein gesamtstädtisches Phänomen zu beobachten, das in den äußeren Raumtypen der Stadt (Innenstadtrand und Stadtrand) ebenfalls vorhanden, wenn auch etwas schwächer ausgeprägt ist als in der Innenstadt. In den Raumtypen ÖV-Achse und Peripherie dieses Phänomen dagegen nicht erkennbar.

Für Leipzig ist es aufgrund der Datengrundlage nur eingeschränkt möglich, Salden zu bilden. Die verfügbaren Daten über Zu- und Fortzüge haben unterschiedliche Raumbezüge und sind nur bei starker räumlicher Aggregation kompatibel (vgl. 4.1). Daher können in Abbildung 33 nur wenige Wanderungssalden zu Räumen außerhalb der Wohnungsmarktregion dargestellt werden und auch die innerregionale Gliederung kann nicht so detailliert wie im Raum Hamburg erfolgen. Dennoch geben die dargestellten Wanderungsbeziehungen Aufschluss über wesentliche Unterschiede zur Stadtregion Hamburg. So gehen die innerregionalen Wanderungsgewinne überwiegend an den jeweils städtischeren Raumtyp der Wanderungsbeziehungen. Besonders hervorzuheben ist, dass die Wanderungsgewinne auch innerhalb Leipzigs überwiegend an die städtischeren Raumtypen gehen, dabei sind allerdings die Gewinne des Innenstadtrands gegenüber 2000 – 2002 rückläufig. Die Verteilung der innerregionalen Wanderungsgewinne hat sich in der Region Leipzig im Gegensatz zur Region Hamburg also von einer im Zeitraum 2000 – 2002 noch erkennbaren Suburbanisierung deutlich zu einer Reurbanisierung in Form von Wanderungsgewinnen der städtischen Raumtypen aus jeweils weniger städtischen Raumtypen der Region entwickelt.

Abbildung 33: Räumliche Verteilung der Wanderungsgewinne 2008 – 2010 und ihre Veränderung im Vergleich zu 2000 – 2002, Region Leipzig

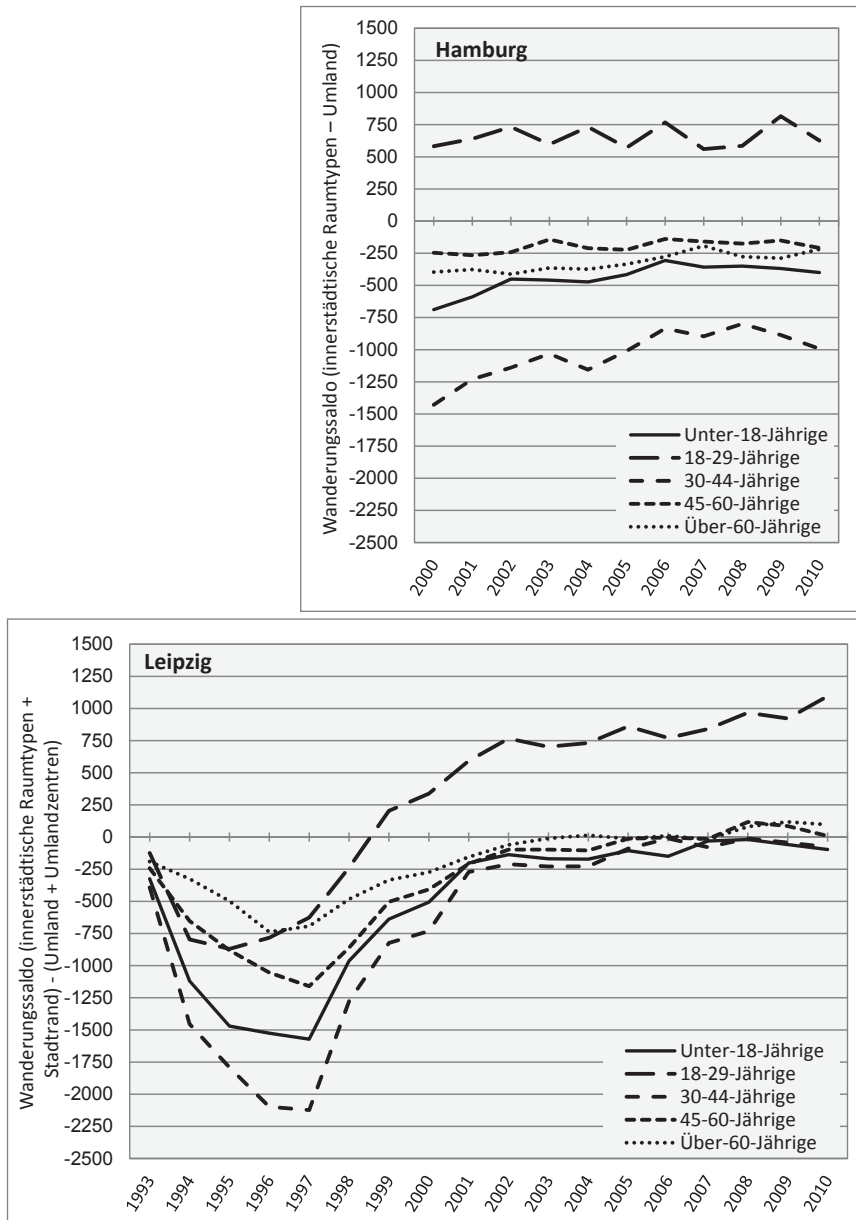


Daten: Wanderungsdaten Leipzig. „Stadt Leipzig (administrativ)“ umfasst die innerstädtischen Raumtypen und den Stadtrand. Um Vergleichbarkeit herzustellen, ist die dem Stadtrand zugeordnete, aber administrativ nicht zu Leipzig gehörende Gemeinde Markkleeberg ebenfalls in „Stadt Leipzig (administrativ)“ enthalten.

Eine räumliche Aufschlüsselung der Entwicklung aller Wanderungssalden nach Altersklassen ist kaum darstellbar. Die Abbildung 34 zeigt daher für Hamburg exemplarisch die Entwicklung der Salden für ausgewählte Wanderungsbeziehungen. In Leipzig ist die Differenzierungsmöglichkeit der Salden wegen der Datenlage ohnehin eingeschränkt.

Die Abbildung zeigt deutlich die aus anderen Analysen bekannte Verteilung der Wanderungsgewinne und -verluste der städtischen Raumtypen nach Altersklassen: Die innerstädtischen Raumtypen (in Leipzig einschl. Stadtrand) gewinnen in beiden Untersuchungsräumen spätestens seit dem Jahr 1999 Bevölkerung im Alter von 18 – 29 Jahren aus dem Umland (in Leipzig einschl. Umlandzentren). Dahingegen verlieren diese Raumtypen Bevölkerung der anderen Altersklassen in den meisten Jahren des Untersuchungszeitraumes an das Umland. Hervorzuheben sind die leichten Bevölkerungsgewinne unter den 45 – 60-Jährigen und Über-60-Jährigen der Stadt Leipzig in den letzten Jahren des Untersuchungszeitraumes, weil sie die Hypothese der neuen Stadtaffinität älterer Bevölkerung stützen (vgl. 2.4.3). Außerdem fällt auf, dass sich in Leipzig die innerregionalen Bevölkerungsverluste so stark verändert haben, dass auch ohne die Bevölkerungsgewinne der 18 – 29-Jährigen kaum mehr eine Suburbanisierung erkennbar wäre. Dies verdeutlicht die Bedeutung der Veränderungen in den anderen Altersklassen. Der Wechsel in Leipzig von innerregionalen Wanderungsverlusten zu innerregionalen Wanderungsgewinnen kann anhand der Abbildung 34 auf das Jahr 2002 datiert werden, denn in diesem Jahr übersteigen die Wanderungsgewinne der 18 – 29-Jährigen erstmalig die Summe der Wanderungsverluste der anderen Altersklassen.

Abbildung 34: Entwicklung innerregionaler Wanderungssalden der städtischen Raumtypen



Daten: Wanderungsdaten Hamburg und Leipzig.

Misst man die Stärke der Veränderungen von Wanderungsgewinnen einzelner Altersklassen als Betrag der Differenz zwischen dem Saldo im Jahr 2010 und dem Jahr 2000, sind die deutlichsten Veränderungen der Salden in Hamburg bei den Familienaltersklassen erkennbar, in Leipzig bei den 18 – 29-Jährigen, dicht gefolgt von den anderen Altersklassen (Tabelle 8).

Tabelle 8: Stärke der Veränderungen der Wanderungssalden zwischen den Jahren 2000 und 2010

	Betrag der Differenz zwischen den Wanderungssalden der Jahre 2000 und 2010 $ Wanderungssaldo_{2010} - Wanderungssaldo_{2000} $				
	Unter-18- Jährige	18 – 29- Jährige	30 – 44- Jährige	45 – 60- Jährige	Über-60- Jährige
Hamburg	288	43	436	37	177
Leipzig	409	757	653	416	370

Daten: Wanderungsdaten Hamburg und Leipzig.

4.5 Wanderungsgewinne als Resultat von Zu- und Fortzügen

Die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Salden sind das Resultat vieler Einzelentscheidungen für oder gegen eine Wanderung in einen anderen Raum, der sich raumstrukturell deutlich vom bisherigen Wohnort der jeweiligen Person unterscheidet. Während die Salden und auch die Verschiebungen der Bevölkerungsstruktur letztlich über die Wirkungen aller Einzelentscheidungen im Aggregat auf die jeweiligen Räume Auskunft geben, lenken andere Kennzahlen den Blick auf wandernde Personen als Träger der Prozesse (vgl. 2.4.2, 2.4.4) und lassen Rückschlüsse auf Ursachen der in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen bevölkerungsstrukturellen Veränderungen zu.

Abbildung 35 zeigt die Entwicklung der Wandererzahlen aus den innerstädtischen Raumtypen in die einzelnen Raumtypen des Umlands und in entgegengesetzter Richtung. In Bezug auf die dargestellten Wanderungen stadtauswärts scheint das Bild in beiden Regionen zunächst eindeutig: Ihre Zahl nimmt seit den Jahren 1997/1998 deutlich ab⁴⁵. Bei genauerem Hinsehen fällt jedoch auf, dass die Abnahme in Hamburg nur bis 2006 anhält, in den folgenden vier Jahren aber kein negativer Trend mehr zu erkennen ist. Auch in Leipzig wird die Abnahme zum Ende des Untersuchungszeitraumes hin immer schwächer.

Bei den Wanderungen stadteinwärts ist in Hamburg über den gesamten Zeitraum keine deutliche Entwicklungsrichtung ablesbar. In Leipzig ist dagegen eine zwar schwankende, auf den gesamten Untersuchungszeitraum bezogen jedoch deutlich zunehmende Wandererzahl stadteinwärts zu erkennen, wobei die Dynamik zwischen den Jahren 1997 und 2002/2003 am größten ist. In Abbildung 35 sind auch die Umlandzentren als weiteres städtisches Wanderungsziel für (Kaskaden-)Wanderungen aus dem Umland abgebildet. In beiden Regionen ist in Hinblick auf dieses Ziel jedoch keine zunehmende Zahl an Wanderungen feststellbar, vielmehr nimmt die Zahl an Wanderungen aus dem Umland in Umlandzentren in Leipzig seit 2003 sogar kontinuierlich ab.

Die Befunde belegen für Leipzig, dass die 2008 – 2010 erkennbaren neuen Wanderungsgewinne der städtischeren Raumtypen (vgl. 4.4, Abbildung 33) dadurch entstehen, dass sowohl weniger Personen stadtauswärts wandern, als auch mehr Personen stadteinwärts. Dabei trägt die Veränderung der Zahl stadteinwärts

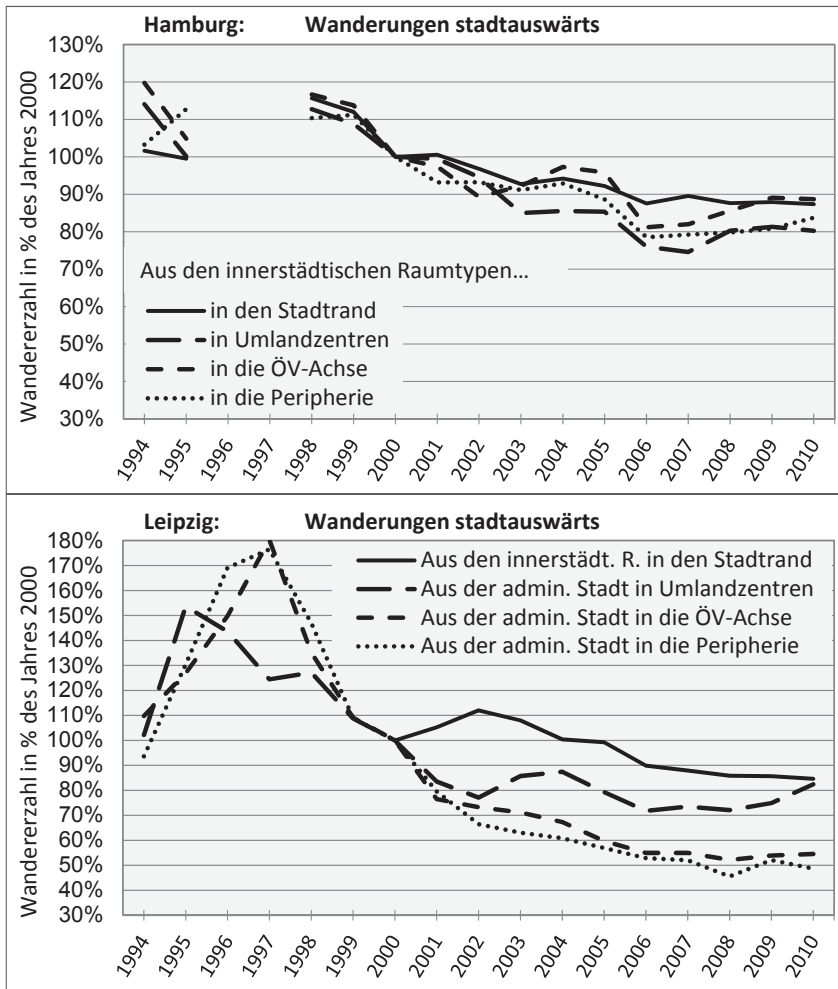
45 Die zwischen 2000 und 2002 steigende Zahl der Wanderer in den Stadtrand Leipzigs ist möglicherweise eine Folge der vorangegangenen Eingemeindungen, dennoch ist auch in dieser Wanderungsbeziehung auf den 10-Jahreszeitraum bezogen eindeutig ein negativer Trend der Ganglinie erkennbar.

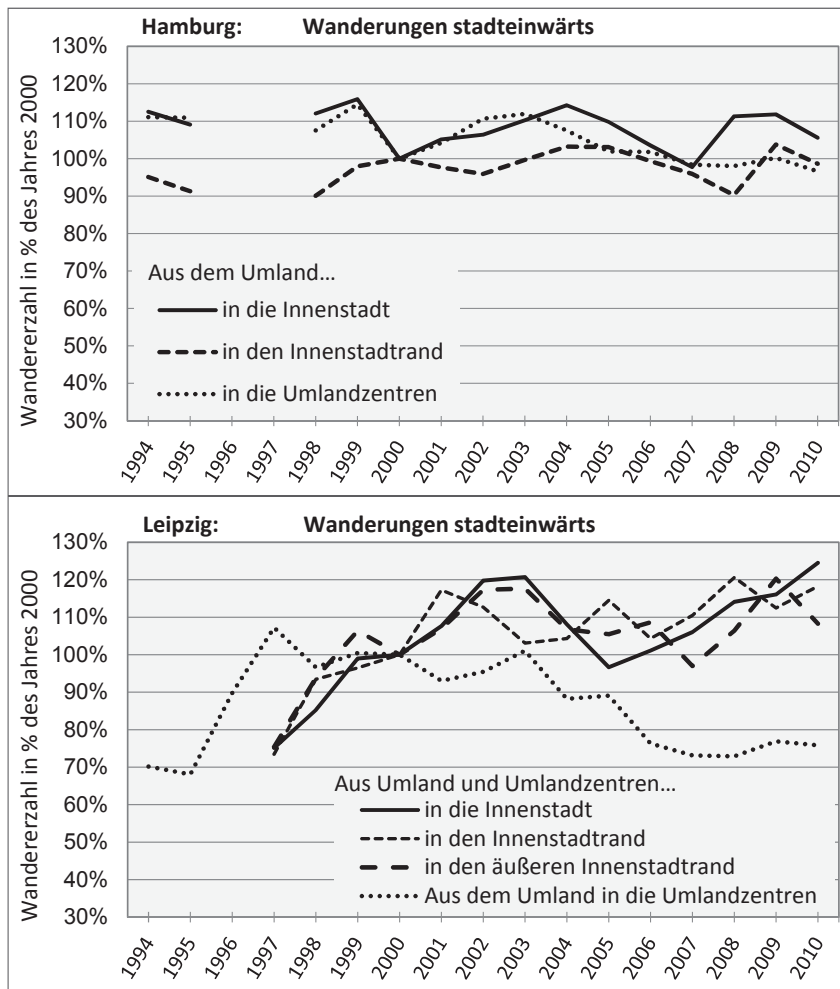
wandernder Personen weit weniger zu dem positiven innerstädtischen Saldo bei als die Entwicklung der Zahl nicht-stadtauswärts Wandernder. Während im Jahr 2010 nur 223 Personen mehr aus dem Umland und den Umlandzentren in die administrative Stadt⁴⁶ gewandert sind als im Jahr 2000, sind zwischen den gleichen Zeitpunkten 2.382 Personen weniger in entgegengesetzter Richtung aus der administrativen Stadt in das Umland und die Umlandzentren gewandert. In Hamburg ist dieses Bild noch deutlicher. Hier entstehen die in Abbildung 32 (4.4) dargestellten abnehmenden Wanderungsverluste stadtauswärts ausschließlich dadurch, dass weniger Personen stadtauswärts wandern. Gleiches gilt auch für die Umlandzentren. Die Bewohner der städtischen Raumtypen werden also in beiden Untersuchungsräumen sesshafter in dem Sinne, dass sie vermehrt innerhalb ihres Raumtyps bleiben.

Die ausgewerteten Diagramme der Abbildung 35 zeigen nur einige der Wanderungsbeziehungen und aggregieren jeweils den Quellort der Wanderungen. Um die Wandererzahlen aller Wanderungsbeziehungen in zwei Richtungen auswerten zu können, wurden die Informationen mithilfe von Trendmodellen verdichtet (vgl. 4.1). Abbildungen 36 und 37 zeigen diese Entwicklungstrends der Wanderungsbeziehungen. Jeder Wanderungsstrom von einem Raumtyp in einen anderen ist dabei mit einem Pfeil gekennzeichnet. Je stärker die Pfeile sind, desto größer ist die mittlere jährliche Veränderung der Wandererzahl im Zeitraum 2000 – 2010. Der Grauton der Pfeile zeigt, wie deutlich die Regressionsgerade die Entwicklung widerspiegelt, dafür wurde der Wert des Gütemaßes R^2 genutzt (vgl. 4.1). Wegen der Vielzahl der Pfeile werden die stadteinwärts und stadtauswärts gerichteten Wanderungsströme separat dargestellt. Die Auswahl der in der Region Leipzig dargestellten Wanderungsbeziehungen ist durch die Datenlage bestimmt, die Wanderungen stadteinwärts können differenzierter dargestellt werden als die Wanderungen stadtauswärts.

46 Erweitert um die dem Stadtrand zugeordnete Gemeinde Markkleeberg.

Abbildung 35: Entwicklung der Wandererzahl beispielhafter Wanderungsbeziehungen

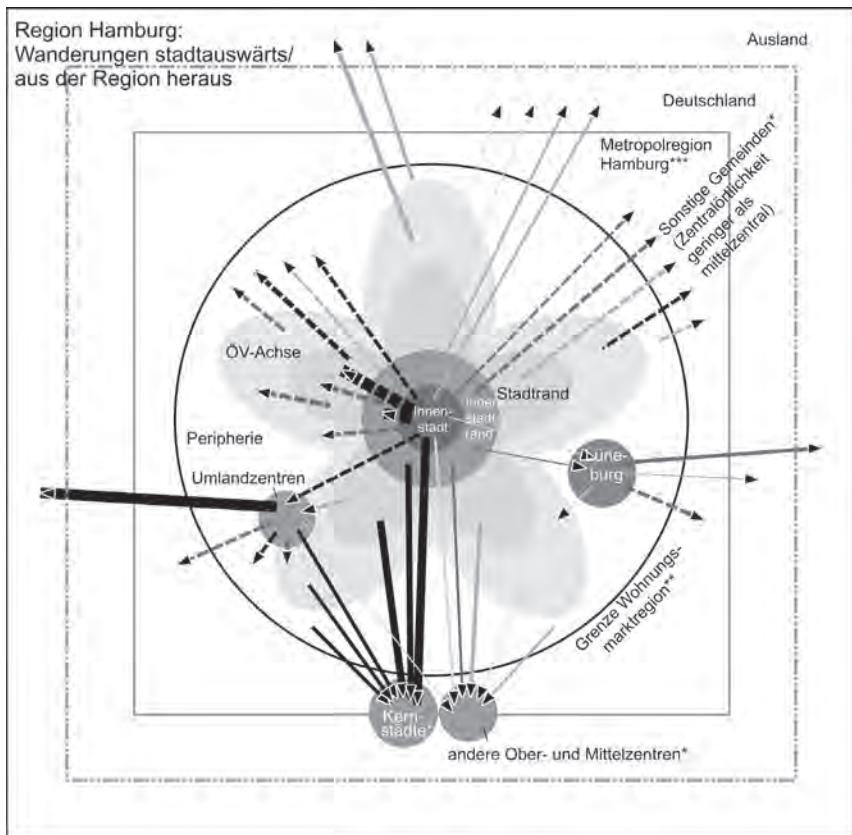




Daten: Wanderungsdaten Hamburg und Leipzig. Unterbrechung der Ganglinien Hamburgs aufgrund von Lücken im Datensatz, die uneinheitliche Unterscheidung von Quell- bzw. Zielraumtypen oder Aggregationen erfolgt aufgrund der Datenlage.

Es ist deutlich erkennbar, dass die in Abbildung 35 exemplarisch vorgestellten Entwicklungen der Wandererzahlen innerhalb der beiden Untersuchungsregionen auch erkennbar sind, wenn alle Wanderungsbeziehungen zwischen Raumtypen einzeln betrachtet werden. Soweit ein Trend in der Entwicklung der Wandererzahlen stadtauswärts erkennbar ist, ist er negativ, das heißt, die Wandererzahl dieser Richtung nimmt von Jahr zu Jahr ab (nach außen gerichtete, gestrichelte Pfeile, Abbildung 36). Während in den über mehrere Raumtypen aggregierten Ganglinien der Wandererzahlen stadteinwärts innerhalb der Region Hamburg

Abbildung 36: Trends der Wandererzahlen zwischen 2000 und 2010 in der Region Hamburg



Daten: Wanderungsdaten Hamburg.

überhaupt keine Entwicklung ablesbar war (vgl. Abbildung 35), sind bei der separaten Betrachtung der Wanderungsbeziehungen immerhin vereinzelte Trends stadteinwärts erkennbar – allerdings sind sie alle negativ (nach innen gerichtete, gestrichelte Pfeile, Abbildung 36). Das bedeutet, die Zuwanderung stadteinwärts nimmt in diesen Fällen ab. Hiervon betroffen sind besonders die Wanderungsbeziehungen Stadtrand / Innenstadt und Innenstadt / Innenstadt. Etwas weniger deutlich, aber in der Tendenz ebenfalls eher abnehmende Wandererzahlen stadtauswärts und ebenfalls abnehmende innerregionale Zuwanderungen sind in der Region Leipzig erkennbar (Abbildung 37).

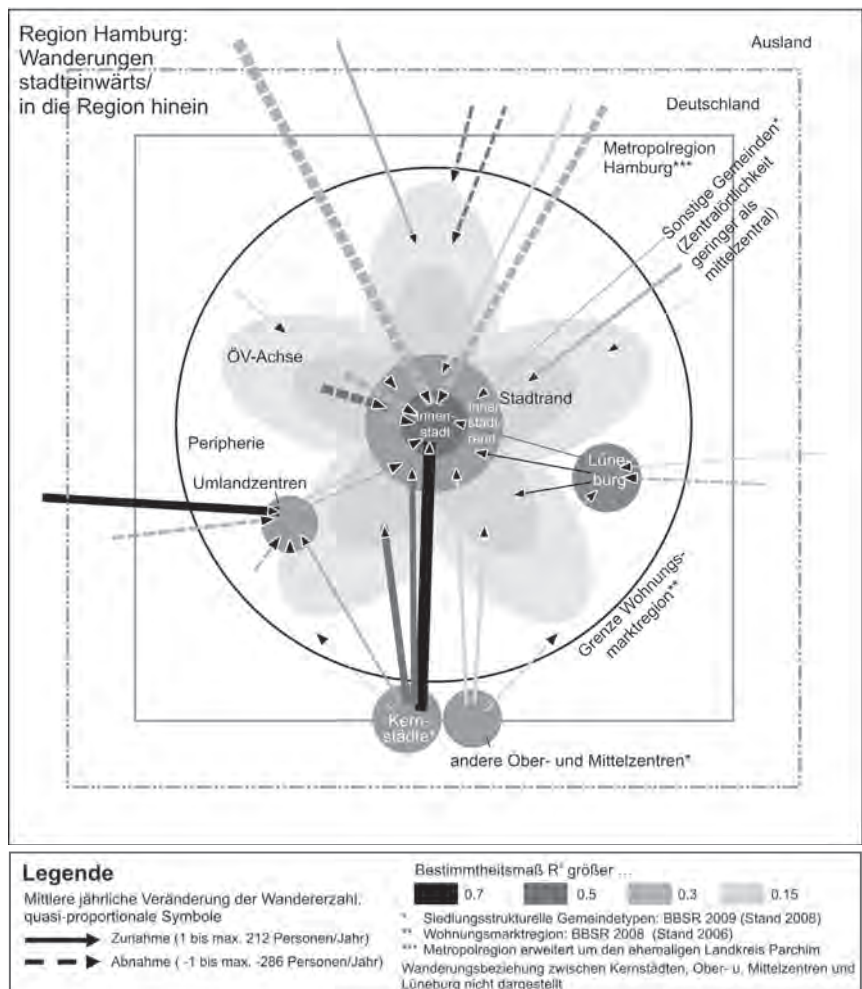
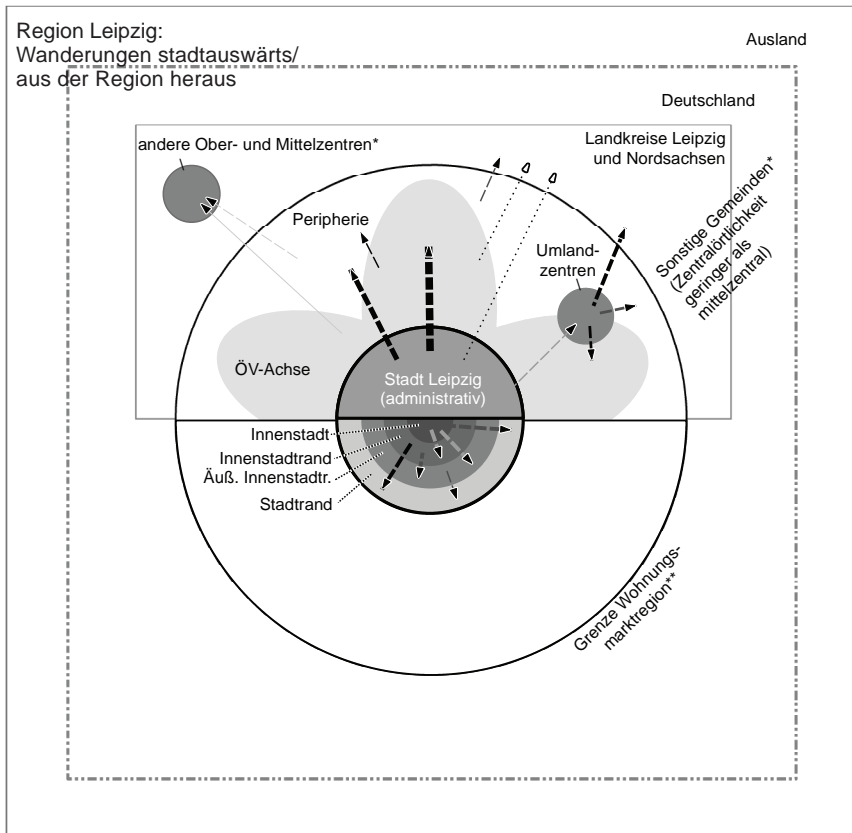
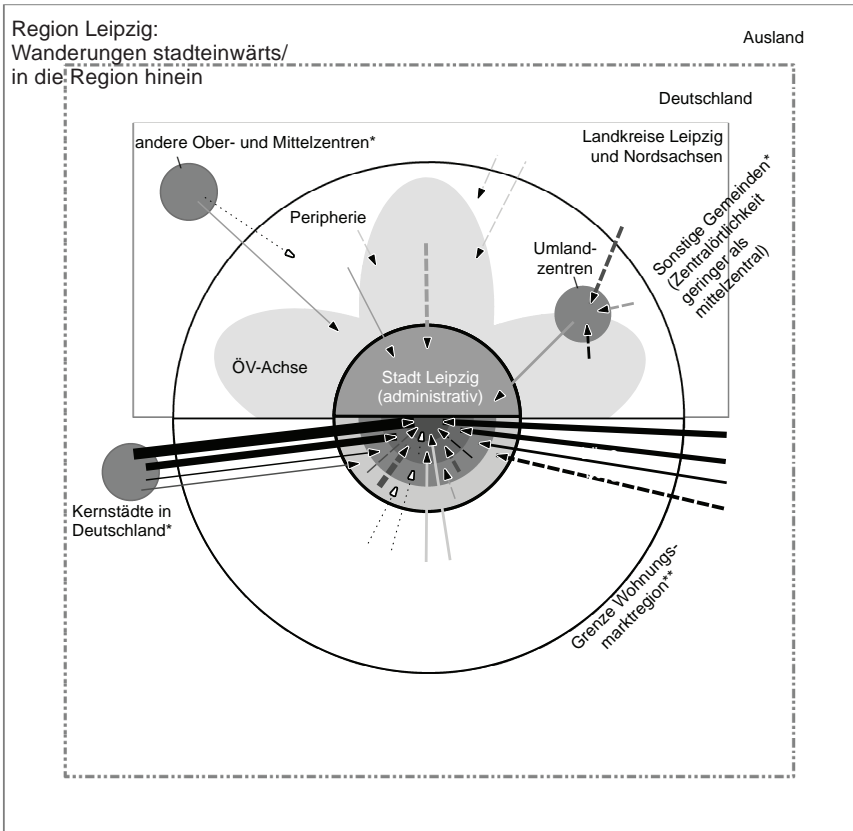


Abbildung 37: Trends der Wandererzahlen zwischen 2000 und 2010 in der Region Leipzig



Daten: Wanderungsdaten Leipzig.



Legende

Mittlere jährliche Veränderung der Wandererzahl, quasi-proportionale Symbole

- Zunahme (1 bis max. 181 Personen/Jahr)
- Abnahme (-1 bis max. -116 Personen/Jahr)
- Wanderungszahl untersucht, kein Trend erkennbar

Bestimmtheitsmaß R^2 größer ...

- 0.7
- 0.5
- 0.3
- 0.15

* Siedlungsstrukturelle Gemeindetypen: BBSR 2009 (Stand 2008)

** Wohnungsmarktregion: BBSR 2008 (Stand 2006)

Des Weiteren verdeutlicht und ergänzt die räumlich differenzierte Auswertung der Entwicklung der Wandererzahlen einige Erkenntnisse, die in der Analyse der Salden nicht oder nicht deutlich hervortreten:

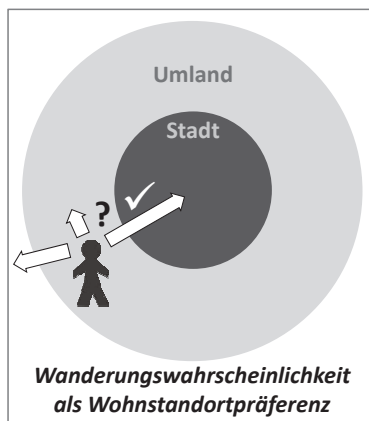
- Die überregionalen Wanderungsgewinne Hamburgs entstehen durch einen allgemein stark wachsenden überregionalen Bevölkerungsaustausch der Kernstädte, in den auch die Umlandzentren einbezogen sind. Zwischen diesen Zentren ist der Bevölkerungsaustausch weniger asymmetrisch als zwischen den Großstädten, so dass die Wanderungsgewinne und verluste sehr schwach ausfallen und die Salden sehr geringe Werte haben. Für Leipzig können die überregionalen Salden nicht dargestellt werden, dennoch deuten die stark positiven Trends überregionaler Zuwanderungen darauf hin, dass das für Hamburg beschriebene Muster auch für Leipzig zutrifft.
- Die größte Zunahme der Zahl überregionaler Zuwanderer ist in beiden Untersuchungsregionen in den Zielraumtypen Innenstadt und Innenstadtrand erkennbar.
- Die Umkehr der Wanderungskaskaden stadtauswärts entlang der Zentrale-Orte-Hierarchie und die abnehmenden Wanderungsverluste an „sonstige“ Gemeinden in der Metropolregion Hamburg entstehen eindeutig durch die abnehmenden Wandererzahlen nach außen. Auch in der Region Leipzig sind die abnehmenden innerregionalen Wanderungsverluste stadtauswärts deutlicher erkennbar und stärker ausgeprägt als die Wanderungstrends stadteinwärts.
- Die Hypothese eines deutschlandweiten Konzentrationsprozesses wird durch die kleinteilige Aufschlüsselung der Entwicklungstrends bestärkt. Die in Abschnitt 4.4 dargestellten Wanderungsgewinne von Kernstädten außerhalb des Untersuchungsraumes aus dem Hamburger Umland entstehen als einzige Umland-Stadt-Beziehung eindeutig durch zunehmende Zuwanderungen in die Städte und nicht durch abnehmende Abwanderungen aus diesen Kernstädten. In Leipzig sind die positiven Wanderungstrends aus nicht-zentralen Gemeinden Deutschlands in die Innere Stadt und auch beide Innenstadtrand-Raumtypen fast so stark ausgeprägt wie die Trends der Wandererzahlen aus anderen Kernstädten.

4.6 Wandererzahlen und Fortzugsraten nach Altersklassen

Bei der Auswertung der Entwicklungen von Wandererzahlen und Fortzugsraten nach Alter wird wie im vorangegangenen Abschnitt ebenfalls auf Trendmodelle zurückgegriffen. Die Abbildung 39 zeigt die Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten differenziert nach Altersklassen. Im oberen Teil der Abbildungen werden Wanderungen vom Umland stadteinwärts gezeigt, im unteren Teil Wanderungen von städtischen Raumtypen stadtauswärts. Um die Abbildung übersichtlich zu halten, sind dabei Raumtypen zusammengefasst.⁴⁷ Bei einer Reurbanisierung aufgrund von innerregionalen Wanderungen stadteinwärts müssten die entsprechenden Wandererzahlen der genannten Abbildungen positive Trends aufweisen. Bei einer

Reurbanisierung aufgrund abnehmender Wanderungen stadtauswärts, also aufgrund einer zunehmenden Sesshaftigkeit in der inneren Stadt, müssten bei den entsprechenden Wandererzahlen negative Trends zu beobachten sein (unterer Teil der Abbildung). Die ebenfalls in den Abbildung 39 dargestellten Fortzugsraten geben Auskunft über veränderte Handlungsmuster der Bevölkerung in dem Sinne, dass sich die Personen einer Altersklasse aus einem Quell-Raumtyp mit einer sich ändernden Wahrscheinlichkeit für eine bestimmte Wanderung entscheiden (Abbildung 38, vgl. auch 2.4.4). Im Vergleich mit der Richtung und Stärke der Trends der Wandererzahlen können Schlüsse auf Kohorteneffekte gezogen werden. Ein Kohorteneffekt liegt vor, wenn ein erkennbarer Wanderungstrend Folge einer sich verändernden Bevölkerungszahl einer Altersklasse im Ausgangsraum der Wanderung ist. Wenn beispielsweise die Zahl der 18 – 24-Jährigen in einem Raum um 10 % steigt, nimmt auch die Zahl der Wanderer dieser Altersgruppe um 10 % zu, ohne dass sich die Wanderungswahrscheinlichkeit verändert.

Abbildung 38: Reurbanisierung als zunehmende Wohnstandortpräferenz für die Stadt



Eigene Darstellung (= Abbildung 12).

⁴⁷ Dabei wurde optisch kontrolliert, dass zusammengefasste Entwicklungstrends die gleichen Vorzeichen und eine ähnliche Steigung haben. Ferner sind im innerstädtischen Bereich möglichst Wanderungsbeziehungen zum übernächsten Raumtyp nach der Hierarchie der Verkehrssparsamkeit abgebildet, also Wanderungen, die zweifelsfrei stadtein- bzw. stadtauswärts gerichtet sind.

Ein Kohorteneffekt ist in den Abbildungen unten daran erkennbar, dass die Wandererzahl einem Trend folgt, die Fortzugsrate als Kennzahl veränderter Wohnstandortpräferenzen hingegen einen deutlich schwächeren, keinen oder einen gegenläufigen Trend aufweist. Ein Kohorteneffekt liegt nicht vor, wenn die Veränderung der Wandererzahl nicht auf Veränderungen der Bevölkerungsstruktur im Ausgangsraum zurückgeführt werden kann, sondern Folge veränderter Handlungsmuster im Sinne veränderter Wohnstandortpräferenzen⁴⁸ einer Altersklasse ist. Eine Veränderung der Wohnstandortpräferenzen ist in den nachfolgenden Abbildun-

48 Der Begriff *Präferenz* wird hier nach sozio-ökonomischem Verständnis verwendet. Eine Präferenz drückt sich darin aus, dass eine Person eine Handlungsalternative mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit wählt. Veränderungen von Präferenzen lassen sich daran erkennen, dass sich die Wahlwahrscheinlichkeit für bestimmte Handlungsalternativen verändert (vgl. 2.2.1, 2.2.6, 2.4.4).

Abbildung 39: Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten innerregionaler Wanderungen zwischen 2000 und 2010 in den Wohnungsmarktregionen Hamburg und Leipzig

Hamburg	Wanderungsrichtung: Trend der ...	0-17 Jahre		18-29 Jahre		30-44 Jahre		45-59 Jahre		über 60 Jahre			
		Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl		
Vom Umland (ÖV-Achse und Peripherie) nach ...													
> Innenstadt		+							+	3,64	+	4,12	
> Innenstadtrand		-	-1,35	+	1,50	-	-0,76	-	-	-	-	-2,40	
> Stadtrand		-	-0,77	+	1,40	-	-1,02	+	2,18	+	5,00	+	2,74
> Umlandzentren		-	-2,16	-	-2,67	-	-1,36	+	+	+	4,18	+	
Innenstadt > Innenstadtrand													
		-	-4,02	-	-0,93	-	-2,19	-	-2,21	-	-1,27	-	-2,64
Innenstadt > Stadtrand													
		-	-3,98	-	-1,97	-	-2,32	-	-2,42	-	-1,39	-	-2,98
Innenstadt. Raumt. > ÖV-Achse													
		-	-2,42	+	1,09	-	-2,35	-	-	+	-	-	-2,94
Innenstadt. Raumt. > Peripherie													
		-	-3,24	+	0,67	-	-3,23	-	-	+	1,16	-	-2,80
Umlandzentren > ÖV-Achse													
		-	-2,21	-	-0,91	-	-2,09	-	-	-	2,71	-	1,58
Umlandzentren > Peripherie													
		-	-3,05	-	-0,74	-	-2,49	-	-	-	3,33	-	-2,40

+ R² ≥ 0,7 + 0,7 > R² ≥ 0,5 + 0,5 > R² ≥ 0,3 + 0,3 > R² ≥ 0,15
 "++" oder "-": Richtung der Trendgeraden, daneben ist die durchschnittliche Steigung je Jahr in Prozent des Bezugsjahres 2000 angegeben, wenn R² ≥ 0,3.
 Deutlichkeit des Trends:

Leipzig		0-17 Jahre	18-29 Jahre	30-44 Jahre	45-59 Jahre	über 60 Jahre
Wanderungsrichtung:	Trend der...	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate	Wandererzahl	Fortzugsrate
Wanderung stadtlerwärts	Vom Umland (ÖV-Achse, Peripherie + Umlandzentren) ...					
	> Innenstadt	+	5,30	+	2,90	
	> Innenstadtrand	+	5,38	+	2,89	+
	> äußerer Innenstadtrand	-	-2,61	+	3,35	+
	ÖV-Achse > Umlandzentren	-	-3,04	+	3,04	
	Peripherie > Umlandzentren	-	-4,01	-	-1,59	-
	Aus der Innenstadt ...		-0,95	-	-3,02	-
	> äußerer Innenstadtrand	-	-3,62	-	-3,38	-
	> Stadtrand	-	-4,13	-	-3,16	-
	> Umland & Umlandzentren	-	-3,74	-	-4,01	-
	Umlandzentren > ÖV-Achse	-	-6,22	-	-5,74	-
	Umlandzentren > Peripherie	-	-7,75	-	-4,64	-
		-	-5,98	-	-5,20	+
		-	-1,82	-	-4,70	+
		-	-4,68	-	-3,92	-
		-	-3,54	-	-3,29	-
		-	-4,41	-	-4,38	-
		-	-3,86	-	-3,35	-
		-	-4,73	-	-6,04	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-
		-	-4,41	-	-3,68	-
		-	-4,38	-	-4,36	-
		-	-3,86	-	-2,30	-
		-	-4,73	-	-4,76	-
		-	-5,73	-	-4,76	-
		-	-1,98	-	-5,22	-
		-	-3,54	-	-5,15	-

In den aggregierten Daten, die in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt wurden, sind für die Region Hamburg kaum positive Entwicklungen von Wandererzahlen aus den Umland-Raumtypen stadteinwärts erkennbar, in Leipzig sind die positiven Entwicklungen stadteinwärts insgesamt schwächer ausgeprägt als diejenigen der Gegenrichtung. Bei der nach Altersklassen differenzierten Darstellung der Abbildung 39 lassen sich positive Wanderungstrends stadteinwärts jedoch teilweise sehr deutlich erkennen. Dies ist der Fall bei den 18 – 29-Jährigen (Bildungswanderer und Berufseinsteiger), in Hamburg auch in den Altersklassen 45 – 59 Jahre und über 60 Jahre. Dabei ist die Zunahme bei den 45 – 59-Jährigen in Hamburg sogar deutlicher ausgeprägt als bei den Bildungswanderern und Berufseinsteigern. In den alle Altersklassen aggregierenden Darstellungen (z. B. Abbildung 36) verschwinden diese positiven Wanderungstrends in der Region Hamburg, sie reichen nicht aus, um die in Abbildung 39 auch erkennbaren negativen Trends der Familienaltersklassen auszugleichen. In Leipzig weisen neben den 18 – 29-Jährigen nur die 45 – 59-Jährigen mit dem Wanderungsziel Innenstadtrand einen positiven Wanderungstrend auf. So wird in Leipzig die im Aggregat zu beobachtende Zunahme an Wanderungen stadteinwärts (vgl. Abbildung 35) fast ausschließlich von den Bildungswanderern und Berufseinsteigern getragen.

In den Altersklassen mit den am stärksten steigenden Wandererzahlen stadteinwärts in Hamburg (45 – 59-Jährige, Über-60-Jährige mit dem Ziel Innenstadt oder Stadtrand) sind Trends der Fortzugsraten nicht erkennbar oder wesentlich schwächer ausgeprägt als die jeweiligen Trends der Wandererzahlen. Das heißt, der Trend dieser Altersgruppen zu mehr Wanderungen stadteinwärts ist nicht auf eine veränderte Wanderungswahrscheinlichkeit bzw. Wohnstandortpräferenz zurückzuführen. Bedeutender müssen demographische Veränderungen am Ausgangsort der Wanderungen sein: die Bevölkerungswachstumsraten der Personen in diesem Alter sind positiv (vgl. 4.3, Abbildung 28). So ist es plausibel, dass auch bei unveränderten Präferenzen mehr Wanderer in diesem Alter beobachtet werden.

Interessant ist, dass ein Kohorteneffekt bei den stadteinwärts wandernden 18 – 29-Jährigen in Hamburg für das Wanderungsziel Innenstadt nicht erkennbar ist. In den Daten fehlt der auf einen derartigen Effekt hindeutende, deutlich positive Trend der Wandererzahlen mit dem Wanderungsziel Innenstadt. Wie die positiven Wandererzahlen beim Ziel Innenstadtrand und Stadtrand anzeigen, gibt es offenbar mehr Wanderer dieser Altersklasse, diese wählen aber die weiter außen liegenden städtischen Raumtypen. In Leipzig tritt das Fehlen eines Kohorten-

effektes dieser Altersklasse noch deutlicher hervor. Hier ging die Bevölkerung des Umlands im Alter von 18 – 29 Jahren in vielen Jahren des Betrachtungszeitraumes zurück (vgl. 4.3, Abbildung 27). So ist es nicht verwunderlich, dass bei steigenden Zahlen der stadteinwärts wandernden Vertreter dieser Altersgruppe die Fortzugsraten noch deutlicher steigen. Diese Ergebnisse stehen im Widerspruch zu der Hypothese, dass Reurbanisierung Folge eines Kohorteneffektes von Bildungswanderern und Berufsanfängern sei, deren Eltern vor Jahren ins Umland abgewandert sind (vgl. 2.4.3). Anhand der ausgewerteten Daten ist der positive Trend zuwandernder Bildungswanderer und Berufseinsteiger besonders in der Region Leipzig nicht auf einen Kohorteneffekt, sondern auf veränderte Wohnstandortpräferenzen zurückzuführen.

Die Familienaltersklassen (Kinder und 30 – 44 Jährige) müssten nach den Hypothesen zu Ursachen von Reurbanisierung (vgl. 2.4.3) besonders starke und deutliche Trends der Wandererzahlen und Fortzugsraten stadteinwärts haben. Diese sind jedoch weder in der Region Hamburg, noch in der Region Leipzig ausgeprägt: Trends von Wandererzahlen stadteinwärts sind nicht erkennbar oder negativ, gleiches gilt für die Fortzugsraten, mit Ausnahme der 30 – 44-Jährigen in Leipzig. Dennoch sind schwache Hinweise auf eine Reurbanisierung im Sinne einer zunehmenden Wandererzahl stadteinwärts und zunehmenden Wohnstandortpräferenz für innerstädtische Raumtypen zu beobachten. So sind die negativen Wanderungstrends bei den Zielraumtypen Innenstadtrand, äußerer Innenstadtrand, Stadtrand und Umlandzentren recht deutlich, nicht aber bei den sehr städtischen Zielen Innenstadt und Kernstadt außerhalb der Region (letzte vgl. Abbildung 40). Hinzu kommen in Leipzig die deutlich positiven Fortzugsraten der 30 – 44-Jährigen. Diese Stabilität der Wandererzahlen und Fortzugsraten kann vor dem Hintergrund der noch stärkeren negativen Trends der Wanderungsbeziehungen stadtauswärts als *relative* Zunahme der Wandererzahl und Wanderungswahrscheinlichkeit der Familien in die sehr städtischen Raumtypen gewertet werden, die sich vom Hintergrund eines generellen Rückgangs der innerregionalen Wanderungen und Wanderungswahrscheinlichkeiten dieser Altersklassen abhebt.

Auffällig an den Wanderungstrends stadteinwärts ist die Sonderrolle des Wanderungsziels Innenstadt. Sie ist besonders in Hamburg gut erkennbar. Im Gegensatz zu den anderen innerstädtischen Wanderungszielen weist die Innenstadt bei den Familienaltersklassen und den 18 – 29-Jährigen keinen Trend auf, bei den Über-60-Jährigen mit dem Wanderungsziel Innenstadt ist ein besonders starker (positiver) Trend ausgeprägt, der in den anderen städtischen Raumtypen für diese

Altersklasse nicht in gleicher Stärke erkennbar ist. Dieses Muster könnte bedeuten, dass die jährlich hinzukommenden Wanderer aus dem Hamburger Umland zwischen 18 und 29 Jahren (vgl. Abbildung 27) zunehmend auf die noch städtischen, aber eben weiter außen liegenden (und hinsichtlich der Miete günstigeren) Raumtypen *ausweichen* – oder gleich eine weite Wanderung in eine andere Kernstadt wählen, während die älteren Personen in der Hamburger Innenstadt offenbar leichter eine Wohnung finden (die sie sich leisten können). In Leipzig bekommen dagegen auch die Jüngeren in der Innenstadt geeigneten Wohnraum.

Die Trends des Wanderungsziels *Umlandzentren* haben in der Region Leipzig negative Vorzeichen, sie weisen also im Vergleich zu den anderen städtischen Wanderungszielen dieser Region in die entgegengesetzte Richtung. In Hamburg haben dagegen die Wanderungen aus dem Umland in Umlandzentren ähnliche Entwicklungen wie die Wanderungen in andere städtische Raumtypen. Eine Ursache dafür lässt sich den Daten nicht entnehmen, liegt aber möglicherweise in der unterschiedlichen Struktur und Ausstattung der Räume dieses Raumtyps in den beiden Untersuchungsregionen.

Bei Wanderungen stadtauswärts sind – einschließlich der Wanderungen aus den Umlandzentren ins Umland – in beiden Regionen vorwiegend negative Trends der Wandererzahlen und / oder Fortzugsraten stadtauswärts in allen Altersklassen erkennbar. In beiden Untersuchungsräumen sind sie bei den Familienaltersklassen besonders deutlich und in Bezug auf alle dargestellten stadtauswärts liegenden Ziele ausgeprägt. Die negativen Trends der Fortzugsraten entsprechen in diesen Altersklassen den jeweiligen Trends der Wandererzahlen. In Hamburg gilt dies auch für die Über-60-Jährigen. Das bedeutet, die dargestellten abnehmenden Wandererzahlen stadtauswärts sind mit wenigen Ausnahmen Folge einer veränderten Wanderungswahrscheinlichkeit in diese Richtung und kein Kohorteneffekt. Die oben festgestellte zunehmende Sesshaftigkeit der Stadtbewohner entsteht also durch veränderte Wohnstandortpräferenzen, besonders der Familienaltersklassen und der Über-60-Jährigen.

Zur Erleichterung der Übersicht werden diese Auswertungsergebnisse in Tabelle 9 zusammengefasst und auf das Wichtigste reduziert.

Tabelle 9: Übersicht der Ergebnisse zur Auswertung der Wandererzahlen und Fortzugsraten in Hamburg und Leipzig

Wanderungs- richtung	Raum	Unter-18- Jährige	18-29- Jährige	30-44- Jährige	45-60- Jährige	Über-60- Jährige
	Umland → Stadt	Hamburg	Geringere negative Trends als bei Stadt-Umland-Wanderung	Geringe Zunahme Wanderung, teilweise wegen Kohorten-effekt	Geringere negative Trends als bei Stadt-Umland-Wanderung	Zunahme Wanderung, wegen Kohorten-effekt
Leipzig		Geringere negative Trends als bei Stadt-Umland-Wanderung	Zunahme Wanderung, wegen veränderter Präferenzen	Kein Wandere- rungstrend, jedoch zuguns- ten der Stadt veränderte Präferenzen	uneindeutig	uneindeutig
Stadt → Umland	Hamburg	Abnahme Wanderung wegen veränderter Präferenzen	Zunahme Wanderung wegen Kohorten-effekt	Abnahme Wanderung wegen veränderter Präferenzen	uneindeutig	Abnahme Wanderung wegen veränderter Präferenzen
	Leipzig	Abnahme Wanderung wegen veränderter Präferenzen	Kein Wandere- trend, jedoch zu- lasten des Stadtrands veränderte Präferenzen	Abnahme Wanderung wegen veränderter Präferenzen	uneindeutig	uneindeutig

Quelle: Abbildung 39, Wanderungen stadteinwärts und stadtauswärts ohne Umlandzentren, Wanderungen stadtauswärts in Hamburg ohne Wanderungen aus der Innenstadt in den angrenzenden Raumtyp Innenstadtrand und den Stadtrand.

In den Analysen zu Wanderungsgewinnen und Veränderungen der Wandererzahlen (vgl. 4.4, 4.5) stach die Bedeutung überregionaler Wanderungen für die Bevölkerungsentwicklung in den Untersuchungsregionen hervor. Einige dieser Wanderungsbeziehungen sind ein Bevölkerungsaustausch zwischen einem verkehrsaufwendigen und einem verkehrssparsameren Raumtyp. Für das Verkehrshandeln haben sie somit eine ähnliche Bedeutung wie Wanderungen zwischen den innerregional untersuchten Stadt- und Umland-Raumtypen. Andere überregionale Wanderungen sind eher ein Austausch zwischen vergleichbaren

Raumtypen – hierzu zählen insbesondere Wanderungen in die städtischen Raumtypen Hamburgs aus anderen Kernstädten Deutschlands. Abbildung 40 stellt die Trends der überregionalen Wanderungen für die Region Hamburg dar. Es ist deutlich erkennbar, dass eine Zunahme der überregionalen Wanderungen fast aller Richtungen bei den 18 – 29-Jährigen besonders ausgeprägt ist. Hier nehmen die Wandererzahlen in einer Stärke zu, wie sie innerregional in nur wenigen Wanderungsbeziehungen beobachtet werden kann, zugleich steigen die (verfügbaren) Fortzugsraten deutlich. Hier ändert sich also die Wanderungswahrscheinlichkeit, die jüngere Bevölkerung wird mobiler. Es überrascht, dass dies zumindest in einer Wanderungsrichtung auch für Kinder gilt: Bei ihnen wachsen die Wandererzahlen und Fortzugsraten bei Wanderungen aus Hamburg in andere Städte. Die andere Altersklasse mit stark ausgeprägten positiven Trends der überregionalen Wanderungen sind die 45 – 59-Jährigen, doch fehlen hier die zugehörigen positiven Fortzugsraten, so dass es sich hierbei nicht um veränderte Präferenzen handelt, sondern eine zunehmende Zahl potenzieller Wanderer. Für eine Einschätzung dieser Altersgruppe ist ferner zu beachten, dass die Wandererzahl dieser Altersklasse wesentlich kleiner als die der 18 – 29-Jährigen ist, so dass der positive Trend nur vergleichsweise wenigen Wanderern entspricht. In absoluten Zahlen ausgedrückt wanderten zwischen 2000 und 2010 nach der Trendberechnung jährlich 100 Personen im Alter zwischen 18 und 29 Jahre zusätzlich aus der Hamburger Innenstadt in eine andere Kernstadt. Zum Vergleich: in der Altersklasse der 45 – 59-Jährigen handelte es sich im gleichen Zeitraum um jeweils 10 zusätzliche Personen.

Bemerkenswert ist, dass die überregionalen Wandertrends aus „sonstigen“ Gemeinden in die Hamburger Innenstadt stark negativ oder – bei den Bildungswanderern und Berufseinsteigern – nicht erkennbar sind. Beim Wanderungsziel Innenstadtrand ist dieser Trend dagegen ähnlich stark wie die anderen überregionalen positiven Trends. Das heißt, die zusätzlichen überregionalen Zuwanderungen aus „sonstigen“ Gemeinden verlagern sich aus der Innenstadt in den Innenstadtrand. Ähnliches wurde oben bereits für die innerregionalen Zuwanderungen der Bildungswanderer und Berufseinsteiger festgestellt.

4.7 Zwischenfazit: Neue Wanderungsmuster zugunsten verkehrssparsamer Räume

Gegenstand der vorangegangenen Analyse war die Frage, inwieweit Reurbanisierung ein neuer Prozess langfristiger Bevölkerungskonzentration in städtischen Räumen ist, wenn Stadt und Umland nach der Verkehrssparsamkeit ihrer Raumstruktur definiert werden. Außerdem war zu klären, welche Merkmale die Träger der Prozesse haben.

Reurbanisierung als neuer Prozess und Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen

Um das Jahr 2001 ist eine deutliche Zäsur der räumlich differenzierten Bevölkerungsentwicklung zu erkennen. Zu diesem Zeitpunkt setzt ein räumlich auf die innerstädtischen Raumtypen konzentriertes Bevölkerungswachstum ein, außerdem lassen sich deutlich erkennbare Phasen urbaner Entwicklung nach VAN DEN BERG ET AL. (1982) abgrenzen (vgl. 4.2., 4.3) Zwar ist Reurbanisierung nach dem Messkonzept *Wachsende Stadt* im Untersuchungsraum Hamburg ein seit langem vorherrschender Trend, das Bevölkerungswachstum der innerstädtischen Raumtypen hat in beiden Untersuchungsräumen jedoch erst in den Jahren 1999 bzw. 2001 eingesetzt. Nach dem Messkonzept *Günstigere Entwicklung der Stadt* ist in beiden Untersuchungsregionen ein Phasenwechsel zu einer Reurbanisierung im Sinne einer relativen bzw. absoluten Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen zu identifizieren. Während diese Phase in der Region Leipzig im Jahr 2001 einsetzt, beginnt sie in Hamburg erst im Jahr 2005. Nach dem Messkonzept *Innerregionale Wanderungsgewinne der Stadt* hat es in der Region Leipzig im Jahr 2002 eine Wende von innerregionalen Wanderungsverlusten der städtischen Raumtypen zu Wanderungsgewinnen gegeben. In Hamburg ist eine Reurbanisierung nach diesem Messkonzept nicht erkennbar, wenn auch die innerregionalen Wanderungsverluste in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraumes geringer werden.

Überregionale Einbettung

Die beschriebenen Prozesse sind nicht auf die jeweilige Untersuchungsregion beschränkt, vielmehr sind sie in einen überregionalen Bevölkerungsaustausch eingebettet, der wegen der Datenlage allerdings nur anhand der Untersuchungsregion Hamburg ausführlich analysiert werden konnte (vgl. 4.4 – 4.6). Aufgrund der überregionalen Einbettung der Prozesse ist es möglich, dass in Hamburg trotz

einer eindeutigen Bevölkerungskonzentration keine Reurbanisierung nach dem Messkonzept *Innerregionale Wanderungsgewinne der Stadt* erkennbar ist. Vielmehr ergibt sich das anhaltende Bevölkerungswachstum der innerstädtischen Raumtypen und des Stadtrands aus wachsenden Bevölkerungsgewinnen aus anderen Städten und – zum kleineren Teil und mit abnehmender Tendenz – aus Gemeinden außerhalb des Untersuchungsraumes, die unterhalb der zentralörtlichen Stufe „Mittelzentrum“ eingeordnet sind. Auch in Leipzig ist die überregionale Zuwanderung stark ausgeprägt und nimmt im Untersuchungszeitraum deutlich zu.

Sehr deutlich ist den Daten zu entnehmen, dass der zunehmende überregionale Bevölkerungsaustausch mit anderen Städten maßgeblich von den 18 – 29-Jährigen getragen wird (vgl. 4.6). Sie kommen in zunehmender Zahl nach Hamburg und wandern in zunehmender Zahl, aber auch mit zunehmender Wahrscheinlichkeit in Kernstädte außerhalb der Untersuchungsregion Hamburg. Dies gilt in geringerem Maße auch für 45 – 59-Jährige und Kinder. Wegen ihrer insgesamt geringeren Wanderungswahrscheinlichkeit sind die Veränderungen dieser Altersklassen hinsichtlich ihrer quantitativen Auswirkungen zwar weit weniger bedeutend, dennoch ist festzustellen, dass die überregionale Wohnmobilität zwischen Städten in mehreren Altersklassen zunimmt.

Die überregionale Ausprägung der Veränderungsprozesse als Bevölkerungsaustausch zwischen Städten (vgl. 4.5) wirft die Frage auf, ob die Bezeichnung Reurbanisierung für diesen Prozess angemessen ist, denn ein Großteil der hinzugewonnenen Personen hat bereits vor der Wanderung städtisch gewohnt. Die Rahmenbedingungen für das tägliche Verkehrshandeln dieser Personen innerhalb ihrer Wohnregion werden sich mit der Wanderung nur unwesentlich verändert haben. So zeigt dieser Befund auch eine Schwäche der Messkonzepte *Wachsende Stadt* und auch *Günstigere Entwicklung der Stadt* unter den Bedingungen eines regionalen Bevölkerungswachstums auf. Diese Messkonzepte liefern Belege für eine Reurbanisierung im Sinne eines verkehrsrelevanten allgemeinen Konzentrationsprozesses oder quantitativ messbaren neuen Präferenz städtischen Wohnens nur dann, wenn in allen Städten Wachstum gemessen wird, so dass der reine Stadtbevölkerungsaustausch quantitativ zu vernachlässigen ist.

Aufgrund der Datenlage konnte dieser gesamtdeutsche Konzentrationsprozess in der vorliegenden Arbeit nicht vertieft werden. Somit ist Reurbanisierung zwar ein innerregionaler Konzentrationsprozess zugunsten verkehrssparsamer Räume. Nach den Indizien in den Daten ist es denkbar, dass die überregionalen Prozesse insbesondere auch auf Kosten kleinerer Städte, jedenfalls nicht nur auf Kosten besonders verkehrsaufwendiger Räume abliefen.

Neue innerregionale Wanderungsmuster als Folge veränderter Wohnstandortpräferenzen

Die innerregionale Verteilung der Wanderungsgewinne entsprach in Leipzig um das Jahr 2001 und in Hamburg noch immer um das Jahr 2009 dem Muster kaskadenhafter Bevölkerungsverluste stadtauswärts (vgl. 4.4). Es konnte jedoch gezeigt werden, dass sich dieses Muster im Betrachtungszeitraum umgekehrt (Leipzig) bzw. maßgeblich abgeschwächt hat (Hamburg). Die veränderten Wanderungssalden sind dabei in Hamburg eindeutig *nicht*, in Leipzig nur zu einem geringen Teil Folge zunehmender Wanderungen vom Umland in die Stadt. Vielmehr werden sie von einer abnehmenden Zahl an Wanderungen aus der Stadt ins Umland verursacht. Insbesondere diese abnehmende Zahl an Stadt-Umland-Wanderern ist nicht vorwiegend auf Kohorteneffekte zurückzuführen, beispielsweise auf eine geringere Zahl potenzieller Stadt-Umland-Wanderer in bestimmten Altersklassen in den Städten. Sie ist eindeutig Folge veränderter Wohnstandortpräferenzen der Städter, die in der Analyse als Wanderungswahrscheinlichkeit der Bevölkerung des Quellraumes gemessen wurden (vgl. 4.6). Eine (relativ) zunehmende Präferenz für städtisches Wohnen konnte ebenfalls für die Umland-Bevölkerung festgestellt werden – insbesondere in der Region Leipzig in den Altersklassen 18 – 29 und 30 – 44 Jahre. Insofern ist statistisch nachweisbar, dass die Präferenz für städtisches Wohnen in beiden Fallregionen zugenommen hat, auch wenn sich dies nicht für alle Wanderungsbeziehungen in positiven Wanderungssalden der städtischen Raumtypen oder stark zunehmenden Wandererzahlen stadteinwärts ausdrückt.

Beachtenswert dabei ist, dass die für die Entwicklung der Bevölkerungszahl der städtischen Raumtypen besonders relevanten Prozesse der zunehmenden Sesshaftigkeit und überregionalen Zuzüge nicht nur für die sehr städtischen bzw. sehr ländlichen Raumtypen gelten, sondern in Abstufungen auch für die anderen Raumtypen der Region (vgl. 4.4). Es ist also nicht gerechtfertigt, die Veränderungsprozesse allein ausgewählten gründerzeitlich geprägten Stadtteilen der Innenstadt zuzuschreiben. Vielmehr ist anzunehmen, dass die der Raumeinteilung zugrundeliegenden Charakteristika Dichte, Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit bei den Veränderungsprozessen eine Rolle spielen, denn sonst dürften die Prozesse nicht in Abstufungen, sondern nur im Raumtyp Innenstadt beobachtbar sein. Auf die Rolle dieser Eigenschaften bei den Wohnstandortentscheidungen verschiedener Wanderer stadteinwärts wird in Abschnitt 5.3 eingegangen. Erste Hinweise gibt aber bereits die räumlich differenzierte Analyse der Wanderungsströme (4.6). Die aus dem Umland zuwandernden Familien zeigen in beiden Un-

tersuchungsräumen eine relative Zunahme der Präferenz für das Wohnen besonders im Raumtyp Innenstadt, also dem besonders städtischen Raumtyp. Schon beim angrenzenden Raumtyp Innenstadtrand ist eine Zunahme nicht zu erkennen bzw. sehr viel weniger deutlich. Möglicherweise spiegeln die Daten wider, dass dieser Haushaltstyp ganz besonders hohe Ansprüche an die Ausstattung des neuen Wohnortes stellt, im Sinne „wenn schon nicht Umland, dann richtig Stadt“.

Träger der Prozesse

Im Hinblick auf die Frage nach den Trägern der beobachteten räumlich-bevölkerungsstrukturellen Veränderungsprozesse kann festgestellt werden, dass die Entwicklungen der Bevölkerungswachstumsraten aller Altersklassen zu einer Abmilderung der regionalen Dekonzentrationsprozesse der 1990er Jahre geführt haben (vgl. 4.3). Besonders in Hamburg ist jedoch auffällig, dass diese Entwicklungen erst im Jahr 2005 in einen Prozess allgemeiner regionaler Bevölkerungskonzentration mündeten, nachdem der Konzentrationsprozess der Familienaltersklassen bereits deutlich eingesetzt hatte. Das mag angesichts des Befundes deutlicher Wanderungsgewinne von Berufseinsteigern und Bildungswanderern verwundern (vgl. 4.4), ist jedoch plausibel, weil die Familienaltersklassen in den Untersuchungsräumen einen mehr als doppelt so großen Anteil der Gesamtbevölkerung ausmachen als die Bevölkerung zwischen 18 und 29 Jahren (vgl. 4.3). Damit haben Veränderungen von Wachstumsraten der Familienaltersklassen entsprechende Folgen für die Entwicklung der Gesamtregion. Es ist festzustellen, dass die 18 – 24-Jährigen besonders in den ersten Jahren der neu einsetzenden Reurbanisierung den Prozess stabilisierten. In den letzten fünf Jahren des Untersuchungszeitraumes sind es besonders in Hamburg vorwiegend die Bevölkerungswachstumsraten der Familienaltersklassen, die zur allgemeinen Konzentration führen.

Die Vermutung, dass die innerregionalen Veränderungsprozesse von Altersklassen getragen werden, die ohnehin stadtaffin sind (18 – 29-Jährige), trifft damit nur bedingt zu. Diese Altersklasse ist zwar die einzige, bei der die innerstädtischen Raumtypen der Region Hamburg positive Wanderungssalden mit dem Umland aufweisen (für Leipzig ist dies nur gemeinsam für die Raumtypen Umland und Umlandzentren auswertbar), zudem ist es die Altersklasse, die in Leipzig die quantitative Zunahme der Zuwanderungen trägt (vgl. 4.4, 4.6). Die innerregionalen Bevölkerungsgewinne dieser Altersklasse bleiben in Hamburg jedoch konstant, während die allgemeine Konzentration und das innerstädtische Bevölkerungswachstum zunehmen. Auch in Leipzig wird der Konzentrationsprozess

stärker von abnehmenden Wanderungen anderer Altersklassen stadtauswärts als von zunehmender Wanderung der stadteinwärts wandernden 18 – 29-Jährigen getragen.

Dennoch liefert die differenzierte Analyse in Leipzig auch für diese Altersklasse einen Beleg zunehmender Präferenz für das städtische Wohnen. Obwohl dort die Bevölkerungsentwicklung in den Altersklassen der 18 – 24- und 25 – 29-Jährigen rückläufig ist (negative Wachstumsraten gegen Ende des Untersuchungszeitraumes, vgl. 4.3), wächst die Zahl der stadteinwärts Wandernden (vgl. 4.6). Wegen des demographischen Wandels, also der rückläufigen Bevölkerung dieser Altersklassen im Umland sowie dem abnehmenden „Nachschub“ an Familien aus der Stadt, ist allerdings fraglich, wie lange sich dieser Prozess fortsetzen kann. Generell ist jedoch ein Prozess der Bevölkerungskonzentration auch unter Schrumpfungsbedingungen möglich (vgl. van den Berg, Drewett et al. 1982; Herfert, Osterhage 2012: 89).

In Leipzig haben die Veränderungen dieser Altersklasse zwar auch für die räumlich differenzierte Bevölkerungsentwicklung insgesamt Bedeutung, gravierender aber ist ihr Einfluss auf die Entwicklung der innerregionalen Bevölkerungsstruktur nach Alter. Im Gegensatz zu Leipzig generiert sich in Hamburg die leicht steigende Zahl der stadteinwärts wandernden Bevölkerung zwischen 18 und 29 Jahren (vgl. 4.6) aus der im Umland steigenden bzw. stabilen Bevölkerungszahl der entsprechenden Altersklassen (vgl. 4.3) und nicht aus Veränderungen ihrer Wohnstandortpräferenzen. Die räumlich selektiven innerregionalen Wanderungen der Bildungswanderer und Berufseinsteiger sind für die quantitativen Veränderungsprozesse besonders in Hamburg von nachgeordneter Bedeutung.

In Hamburg ist der vom demographischen Trend entkoppelte, stabile Anteil der 18 – 24- und 25 – 29-Jährigen in den innerstädtischen Raumtypen vorwiegend auf überregionale Zuwanderungen zurückzuführen. Zu bedenken ist, dass die Zuwanderer dieser Altersklassen eines Tages die nicht abwandernde Elterngeneration der Folgejahre darstellen kann. Doch auch hier gilt, dass ein Konzentrationsprozess auch ohne ein Wachsen der Gesamtregion aufgrund von überregionalen Zuwanderungen denkbar ist.

In den Daten finden sich Belege, die die Hypothesen zu gesellschaftlichen Ursachen von Reurbanisierung stützen. Veränderte Wohnstandortpräferenzen der Familienaltersklassen sind Ursache für die abnehmenden Wanderungen stadtauswärts, zudem ist in Leipzig eine zunehmende Wanderungswahrscheinlichkeit der „Eltern“ stadteinwärts (30 – 44-Jährige) feststellbar, in beiden Untersuchungs-

räumen ist der stabilste Konzentrationsprozess in den Familienaltersklassen zu erkennen. Die im fordistischen Standardmodell bei der Wahl des Wohnstandortes „vorgesehene“ Verlagerung der Familienphase ins Umland (vgl. 2.3.2.1, 2.4.3) verliert also an Bedeutung, ihre Raumwirksamkeit ist in den Daten beider Regionen im Zeitverlauf immer weniger nachzuweisen. Bei der Bevölkerung über 60 Jahre, bei der ebenfalls eine neue Stadtaffinität vermutet wird (vgl. 2.4.3), sind tatsächlich veränderte Wohnstandortpräferenzen messbar und Ursache für abnehmende Wanderungen stadtauswärts, auch wenn die absoluten Zahlen dieser Altersklasse aufgrund der allgemein geringeren Wanderungswahrscheinlichkeit nicht so groß sind wie diejenigen der Familienaltersklassen. In Bezug auf die Bevölkerung über 45 Jahre in der Region Hamburg nimmt zwar die Zahl der stadteinwärts wandernden Personen zu, allerdings infolge der wachsenden Bevölkerung dieser Altersklasse im Umland. Für diese Altersklasse ist somit keine zunehmende Präferenz für städtisches Wohnen nachzuweisen.

Die Frage nach den Trägern der Reurbanisierung ist somit differenziert zu beantworten. Rein quantitativ wird das innerstädtische Bevölkerungswachstum zum einen von einer zunehmenden Zahl an innerstädtisch sesshaft bleibenden Familien getragen, die Ursache dieser Zunahme ist in veränderten Präferenzen zu suchen. Zum anderen ist das innerstädtische Bevölkerungswachstum Resultat der Entwicklung überregional (Hamburg) und innerregional (Leipzig) zuwandernder Berufsanfänger und Bildungswanderer. Darüber hinaus sind jedoch eine Vielzahl von Veränderungen in jeder Altersklasse feststellbar, die ebenfalls zu den Prozessen beitragen, die unter der Bezeichnung Reurbanisierung zusammengefasst werden. Offenbar trifft es zu, wie BRÜHL bereits im Jahr 2005 formulierte: Die Stadt wird für breite Bevölkerungssegmente als Wohnort wieder interessant und unterscheidet sich gerade darin von der altersselektiven Suburbanisierung (vgl. Brühl 2005: 16).

Besonders die Feststellung, dass es sich bei den Veränderungsprozessen eher um eine abnehmende Abwanderung der Familienaltersklassen aus der Stadt als um eine zunehmende Wanderung stadteinwärts handelt, ist für die planerische Diskussion wichtig, denn sie zeigt, dass die bevölkerungsstrukturellen Veränderungen im Umland oder in Stadtrandlagen (sinkender Kinderanteil, steigender Anteil älterer Bevölkerung) *nicht* dadurch verursacht werden, dass die Stadt Familienhaushalte „abwirbt“, wie mitunter befürchtet wird (vgl. 2.4.1) und beispielsweise im Hinblick auf die Bildungswanderer und Berufseinsteiger in Leipzig auch zutrifft. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Familienaltersklassen gleichen die beschriebenen Prozesse die Alterssegregation zwischen

Stadt und Umland eher aus, als dass sie die Alterssegregation verstärken. Dabei sieht die Entwicklung so aus, dass die Umlandgemeinden weniger „Nachschub“ an Familienhaushalten aus der Stadt erhalten, mit dem sie in der Vergangenheit stark wachsen konnten. Die altersgruppenspezifische Pull-Wirkung des Umlandes und die Push-Wirkung der Stadt sind für Familien offenbar geringer geworden, jedoch ohne sich schon umzukehren – wie aufgrund theoretischer Erwägungen hätte angenommen werden können. So sind die Kinder im Verhältnis zum Regionsdurchschnitt in beiden Untersuchungsregionen in der Stadt nach wie vor unterrepräsentiert. Das bedeutet, noch immer wächst ein großer Teil der Kinder der Untersuchungsregionen suburban auf.

Reurbanisierung als langfristiger Prozess

Die vorgestellten Auswertungen stützen sich auf rein deskriptive Verfahren, so dass eine Prognose, wie sich die Prozesse fortentwickeln werden, schwierig ist. Dennoch lassen sich aus den Ergebnissen Hypothesen zur Entwicklung der Prozesse in naher Zukunft ableiten.

Die identifizierte Phase einer Bevölkerungskonzentration resultierte aus altersklassen-spezifischen Veränderungen der Bevölkerungswachstumsraten. Bei den quantitativ besonders bedeutsamen Familienaltersklassen verstärkte sich der Konzentrationsprozess kontinuierlich. Auch die Dekonzentration dieser (und anderer) Altersklassen in der ersten Hälfte des Untersuchungszeitraumes schwächte sich kontinuierlich ab (vgl. 4.3). Das bedeutet, hier hat es bereits vor der einsetzenden Reurbanisierungsphase eine zunehmende Zahl individueller Entscheidungen für das Wohnen in der Stadt gegeben. Diese werden auf individueller Ebene von der Routine „Bleiben in der Stadt“ verursacht – hier werden offenbar die Impulse schwächer oder seltener diese Routine mit einer Wanderung ins Umland zu unterbrechen.

Bei der Auswertung der Entwicklung der Wandererzahlen (vgl. 4.5) ist festzustellen, dass die Abnahme an Wanderungen aus den innerstädtischen Raumtypen stadtauswärts bereits Ende der 1990er Jahre, spätestens 1998 einsetzte, die Zunahme an Wanderungen stadteinwärts in Leipzig ebenfalls. Die Entwicklungen bestehen im Jahr 2010 also schon seit mehr als einer Dekade. Auch wenn sich die Entwicklungsdynamik zum Ende des Untersuchungszeitraums abschwächt, so verbleiben die Abwanderungszahlen doch stabil auf einem deutlich geringeren Niveau als in den 1990er Jahren. Die beobachteten Prozesse sind also offenbar mehr als nur eine kurzfristige Rückentwicklung eines temporären „Abwande-

rungsbooms“ in den 1990er Jahren, der für ostdeutsche Städte auch als „nachholende Suburbanisierung“ (ARL 2010–2016, vgl. auch 2.4.3) bezeichnet wird. Die kurzfristige Steigerung von Abwanderungen war in Leipzig bereits im Jahr 2000 abgeflaut, so dass die Abwanderungszahlen am Ende der nachfolgenden Dekade ein Niveau weit unter demjenigen von 1994 erreicht haben. In den Entwicklungen sind also keine Anzeichen dafür zu erkennen, dass sich die neue Verteilung der Wanderungen in naher Zukunft wieder zum Zustand einer starken Dekonzentration der 1990er Jahre rückentwickeln wird. Es kann also von einem nicht nur kurzfristig gültigen Wanderungsmuster ausgegangen werden, sofern sich die Bedingungen für das innerstädtische Wohnen nicht wesentlich verschlechtern.

Für diese Bedingungen spielen die Stadtplanung, der Wohnungsbau und der Wohnungsmarkt eine zunehmend wichtige Rolle, denn bei kontinuierlich wachsenden Regionen muss auch die wachsende Bevölkerung, die gerne innerstädtisch wohnen (bleiben) möchte, innerstädtisch untergebracht werden. Wie groß dabei die Kompromissbereitschaft von Wohnungssuchenden hinsichtlich Wohnkosten, Wohnungsgröße oder anderer Wohnqualitäten ist, wird in Abschnitt 5.4.3 behandelt. Gerade im Hinblick auf die in der Auswertung beobachtete geringe Attraktivität städtischer Raumtypen für die Bewohner des Umlandes kann aber bereits an dieser Stelle festgehalten werden, dass es eine planerische Aufgabe bleibt, die verkehrssparsamen, integrierten Räume der Stadt gegenüber dem Umland für breite Bevölkerungsschichten attraktiv und finanziell zugänglich zu gestalten. Dabei sollten auch die sich im Lebenslauf wandelnden Wohnbedürfnisse (gekoppelt mit lebensphasenspezifischen materiellen Möglichkeiten) genauer untersucht und die Wohnungspolitik entsprechend darauf abgestimmt werden.

5 Verkehrshandeln im Kontext von Reurbanisierung

In diesem Kapitel wird das individuelle lang- mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln vor dem Hintergrund der offenen Fragen an Reurbanisierungsprozesse betrachtet. Beim langfristigen Verkehrshandeln ist der Entscheidungsablauf einschließlich des Suchprozesses, der Gründe und Hintergründe für die Wahl eines städtischen Wohnortes zu untersuchen. Bezüglich des mittel- und kurzfristigen Verkehrshandeln steht dagegen die Frage nach dem Einfluss der Eigenschaften des städtischen Wohnortes auf das Verkehrshandeln der Träger von Reurbanisierung im Zentrum der Analysen. Beide Aspekte sind durch die Fragen nach der Wirkung und dem Mechanismus einer Selbstselektion nach Faktoren mit Mobilitätsbezug miteinander verknüpft.

5.1 Eingrenzung und Konkretisierung der Forschungsfragen

Als Träger der Reurbanisierung wurden im vorigen Kapitel insbesondere Personen aus Bevölkerungssegmenten identifiziert, die heute mit größerer Wahrscheinlichkeit einen städtischen Wohnort wählen als vergleichbare Personen in früheren Jahren. Viele von ihnen wandern überregional zu oder wohnen bereits in der Stadt, wandern aber nicht ins Umland ab, wie es für Personen vergleichbaren Alters in der vorangegangenen Suburbanisierungsphase typisch war. Das Verkehrshandeln von Städtern, zu denen auch die genannten Träger der Reurbanisierung zu zählen sind, wird regelmäßig von großen Querschnitterhebungen⁴⁹ erfasst. Auswertungen zeigen, dass sie in vielerlei Hinsicht verkehrssparsamer handeln als Umlandbewohner (vgl. 2.1, Tabelle 1). Ob bzw. inwieweit dies auf die raumstrukturellen Eigenschaften des Wohnstandortes zurückgeführt werden kann, ist Gegenstand der vertiefenden empirischen Literatur, insbesondere der in Abschnitt 2.3.1.3 vorgestellten Diskussion zur Selbstselektion. Das Ergebnis ist nicht eindeutig genug, um der Reurbanisierung als Prozess zunehmender Stadtaffinität von vornherein eine verkehrssparende Wirkung zuzuschreiben, auch wenn einiges darauf hindeutet. Ergebnis der Auswertung des Forschungsstands war, dass für die Bearbeitung der Frage des raumstrukturellen Einflusses auf das Verkehrshandeln ein qualitatives Vorgehen besonders geeignet und eine Primärerhebung notwendig ist (vgl. 2.5).

49 Vgl. MID 2002, 2008, 2016; SRV 1972 – 2015; MOP 1994 – 2014.

Bei der Konzeption der qualitativen Erhebung wurde aufgrund begrenzter Ressourcen und methodischer Erwägungen ein Segment der Reurbanisierungsträger für die Analyse ausgewählt und die Erhebung in nur einer der beiden Fallregionen – Hamburg – durchgeführt. So wurden Haushalte, die aus dem Umland in die Stadt gewandert sind, befragt. Sie machen quantitativ nicht das bedeutendste Segment der Reurbanisierungsträger aus, dennoch kann ein Wachstumstrend beobachtet werden, der je nach Altersklasse unterschiedlich stark ausgeprägt ist (vgl. 4.7). Das Untersuchen gewandelter Haushalte erlaubt eine Datenerhebung im Pseudo-Panel-Design. Der im Pseudo-Panel durchführbare intrapersonale Vergleich des Verkehrshandelns in zwei unterschiedlichen räumlichen Kontexten ermöglicht es, Selbstselektionseffekte bei der Messung des Einflusses der Raumstruktur auf das Verkehrshandeln weitgehend auszuschließen. So wäre bei einem räumlichen Querschnittsvergleich zu erwarten, dass Mobilitätsorientierungen und soziodemographische Merkmale die Wohnstandortwahl der Bewohner beeinflusst haben, so dass diese Faktoren die Messung des räumlichen Einflusses auf das Verkehrshandeln verzerren. Wird dagegen das Verkehrshandeln derselben Person an verschiedenen Wohnorten gemessen, ist eine große Stabilität der genannten Faktoren zu erwarten. Es ist also davon auszugehen, dass ein intrapersonaler Vergleich des Verkehrshandelns es zulässt, den raumstrukturellen Einfluss, d. h. den Einfluss der getroffenen Wohnstandortwahl auf das Verkehrshandeln, weitgehend unabhängig von grundlegenden Mobilitätsorientierungen und anderen personenbezogenen Merkmalen zu fassen.

Denkbar gewesen wäre auch die Befragung von sesshaften Städtern im Sinne „verhinderter“ Stadt-Umland-Wanderer als quantitativ bedeutsamstem Segment der Reurbanisierungsträger. Gegen eine Auswahl dieses Segments sprachen zwei Gründe: Zum einen hätte die Herausforderung, Selbstselektion in die Messung einzubeziehen, anhand dieser Stichprobe nur einen sehr geringen Erkenntnisgewinn gebracht, denn die Ergebnisse wären aus methodischen Gründen weit weniger valide gewesen als beim gewählten Segment und hätten dem aktuellen, zumeist auf Querschnitterhebungen basierenden Forschungsstand (vgl. 2.3.1.2) nur wenig hinzugefügt. Zum anderen wären die Gründe zur Wahl der besonderen raumstrukturellen Charakteristika des neuen Wohnorts sehr viel schwieriger zu erheben gewesen, denn es ist zu erwarten, dass die Wohnstandortwahl der Befragten einer solchen Stichprobe von der Routine „Verbleiben im bekannten Raum“ geprägt gewesen wäre. Für die Haushalte ist das Bleiben selbstverständlich und die Motive dafür folglich schwieriger zu explizieren. Die Vertreter des gewählten Segments *Umland-Stadt-Wanderer* haben dagegen eine folgenreiche Entscheidung getroffen. Es war zu erwarten, dass im Vergleich zu langjährigen

und daher routinierten Stadtbewohnern den Befragten die Handlungsgründe präsent sind, so dass es für sie leichter ist, darüber Auskunft zu geben. Wie in den Abschnitten 5.3.7 und 6.1 gezeigt wird, sind die Ergebnisse in wichtigen Teilen auch auf das Segment der sesshaften Städter und überregional Zugewanderten übertragbar.

Bereits mit der Auswahl des genannten Segmentes der Reurbanisierungsträger wurde eine gewisse Einengung hinsichtlich der Verallgemeinerbarkeit der Analyseergebnisse vorgenommen. Eine Einschränkung hinsichtlich soziodemographischer Merkmale der untersuchten Stichprobe hätte eine abermalige, deutliche Verkleinerung der Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse bedeutet. Erstens wurde gezeigt, dass die räumlichen Veränderungsprozesse von vielen verschiedenen Altersgruppen getragen werden. Zweitens erfordern Aussagen über die Ursachen von Verkehrshandeln, dass Personen mit verschiedenen soziodemographischen Merkmalen in der Stichprobe enthalten sind, von denen bekannt ist, dass sie das Verkehrshandeln stark beeinflussen. Und drittens verlangt das Erkenntnisziel, zwischen unterschiedlichen raumstrukturellen Charakteristika der Wanderungsquell- und Zielräume zu differenzieren (vgl. 5.2.1). Daher wurde der Weg einer Fokussierung auf eine der beiden Untersuchungsregionen (Hamburg) bei tiefergehender soziodemographischer Differenzierung der Stichprobe gewählt. Auf die Erweiterung der Erhebung auf die andere Untersuchungsregion Leipzig wurde verzichtet, denn diese hätte eine starke Reduzierung der soziodemographischen und / oder räumlichen Differenzierungsmerkmale erfordert.

Nach diesen Überlegungen zur Grundgesamtheit der Analyse, zur Erhebungsmethodik und zur Möglichkeit von Schlussfolgerungen auf Ursachen der Reurbanisierung (vgl. 2.5) können die zweite und dritte Forschungsfrage für die Analyse wie folgt untergliedert werden:

- 2) Welche Bedeutung hat der Stadt-Wohnort für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln der Träger der Reurbanisierung?
 - In welcher Weise verändert sich das Verkehrshandeln nach einer Umland-Stadt-Wanderung?
 - Inwieweit sind raumstrukturelle Eigenschaften des neuen Wohnorts die Ursache für die neue Ausprägung des Verkehrshandelns?
 - Inwieweit lassen sich die Ergebnisse auf andere Träger der Reurbanisierung übertragen?

- 3) Welche Rolle spielen mobilitätsbezogene Faktoren als Ursachen oder Hemmnisse von Reurbanisierung und welche Bedeutung haben Mechanismen der Selbstselektion dabei?
- Welche Rolle spielen Faktoren mit Mobilitätsbezug bei der Entscheidung für eine Wanderung aus dem Umland in die Stadt?
 - Welche Bedeutung haben Mechanismen der Selbstselektion nach Hintergrundfaktoren mit Mobilitätsbezug in der Wanderungsentscheidung?
 - Was lässt sich aus den Befunden über Ursachen oder Hemmnisse der identifizierten Reurbanisierungsprozesse schlussfolgern?

In Bezug auf das Erheben von Handlungsgründen und Ursachen galt für beide Fragen, dass das gesamte Spektrum zu erfragen war, denn nur so ließ sich die Bedeutung der raumstrukturellen Faktoren für das Verkehrshandeln (Frage 2) bzw. der mobilitätsbezogenen Faktoren für die Wohnstandortwahl (Frage 3) herausfiltern.

Im Hinblick auf Forschungsfrage 2 war die Erhebung von Kennzahlen zum Verkehrshandeln zu zwei Zeitpunkten notwendig, denn die Messung des Verkehrshandelns vor und nach der Wanderung musste möglichst vollständig, präzise und vergleichbar sein. Besonders wichtig im Hinblick auf die Verträglichkeit des Verkehrshandelns war dabei der Verkehrsaufwand nach Verkehrsmittel unter Einbeziehung von weiten Freizeitwegen wie Urlauben und Ausflügen (vgl. 2.3.1.2).

5.2 Untersuchungsdesign

Um verallgemeinerbare Aussagen zu den vorgestellten Forschungsfragen formulieren zu können, müssen bestimmte Gütekriterien des Untersuchungsdesigns eingehalten werden (vgl. Flick 2002: 336 ff.; Przyborski, Wohlrab-Sahr 2008: 45 f.).⁵⁰ Daraus ergeben sich Anforderungen an die Stichprobe, die Durchführung der Datenerhebung, die Konzeption der Erhebungsinstrumente sowie die Auswertungsmethode. Gerade weil sich qualitative Daten nur schwer anhand weniger Kennzahlen charakterisieren lassen, ist es umso wichtiger, besondere Sorgfalt auf die Nachvollziehbarkeit des Untersuchungsdesigns zu legen und es ausführlich zu dokumentieren. Im Folgenden werden daher die angesprochenen Teile des Untersuchungsdesigns ausführlich erläutert und begründet. Dabei wird grundsätzlich eine Verallgemeinerbarkeit für Umland-Stadt-Wanderer in monozentrisch strukturierten deutschen Großstadregionen angestrebt.

⁵⁰ Die methodologische Diskussion wird hier nicht vertieft, da es um die praktische Anwendung der Methoden geht.

5.2.1 Auswahl der Stichprobe

Die Stichprobe wurde im Vorfeld der Befragung nach einem qualitativen Stichprobenplan generiert (vgl. Kelle, Kluge 2010: 50; Merkens 2012: 292). Im Gegensatz zu einem sequentiellen Fallauswahlverfahren, das als *theoretical sampling* der vielfach angewendeten *Grounded Theory* zuzuordnen ist,⁵¹ ist es für die Erstellung von Stichprobenplänen notwendig, theoretisches Vorwissen über den Untersuchungsgegenstand heranzuziehen. Das Wissen um wichtige Kontextbedingungen des untersuchten Handlungsfeldes wird dazu genutzt, eine Stichprobe mit großer Heterogenität in Bezug auf diese Kontextbedingungen zu erhalten. Dabei ist die Einbeziehung von Extremfällen ausdrücklich erwünscht (Kelle, Kluge 2010: 51)⁵². Die Heterogenität der Stichprobe ermöglicht es, Zusammenhänge, die sich in den Auswertungen abzeichnen, systematisch mit stark oder schwach kontrastierenden Fällen abzugleichen und zu hinterfragen. So lassen sich Regelmäßigkeiten herausarbeiten, die von allgemeinerer Bedeutung sind (vgl. Kelle 2008: 165 ff.; Przyborski, Wohlrab-Sahr 2008: 320).⁵³ Im bearbeiteten Themenfeld *Verkehrshandeln* waren wesentliche Wirkungszusammenhänge bereits vor Analysebeginn bekannt (vgl. 2.3). Das Forschungsinteresse dieser Arbeit zielt nicht auf die Neuerschließung eines Themenfeldes, sondern darauf ab, die Besonderheiten einer bestimmten Gruppe von Wanderern zu erforschen und die Einzelentscheidungen des Verkehrshandelns miteinander in Beziehung zu setzen. Weil es über Wanderungen und das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln im Allgemeinen ausreichend wissenschaftliche Erkenntnisse gibt, war es gerechtfertigt und sinnvoll, die Stichprobe mit einem Stichprobenplan im Vorfeld der Erhebung festzulegen.

Die verwendete Untersuchungseinheit ist der gewanderte Haushalt, denn von einer Wanderungsentscheidung sind in der Regel alle Haushaltsmitglieder betroffen, die gemeinsam wohnen wollen. Auch das kurzfristige Verkehrshan-

51 Die *Grounded Theory* gehört zu den am weitesten verbreiteten qualitativen Verfahren (vgl. Strübing 2004: 7). Sie ist „gedacht als eine konzeptionell verdichtete, methodologisch begründete und in sich konsistente Sammlung von Vorschlägen, die sich für die Erzeugung gehaltvoller Theorien über sozialwissenschaftliche Gegenstandsbereiche als nützlich erwiesen haben“ (ebd.).

52 Die explizit gewünschte Einbeziehung von Extremfällen ist ein Grund dafür, dass sich Zufallsauswahlen, die wenige und wenn, dann unsystematisch erfasste Extremfälle enthalten, nur bedingt für die qualitative Forschung geeignet sind (vgl. Kelle, Kluge 2010: 55).

53 Auch im *theoretical Sampling* wird eine heterogene Stichprobe angestrebt, um durch Fallkontrastierung verallgemeinerbare Aussagen machen zu können. Die Auswahlverfahren unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, wie und wann relevante Merkmale der Fälle definiert und als Auswahlkriterium genutzt werden.

deln ist im Kontext von Wanderungen auf Haushaltsebene besser zu verstehen. Beispielsweise kann der neue Wohnort ein Kompromiss eines Zwei-Personen-Haushalts sein, bei dem sich ein Arbeitsweg verkürzt, ein anderer aber verlängert. Ein Vorher-Nachher-Vergleich des Verkehrshandelns auf Personenebene führte in diesem Fall zu gegensätzlichen Ergebnissen, je nachdem mit welcher Person das Interview geführt würde. Eine Untersuchung auf Haushaltsebene erkennt dagegen solche Kompromisse. Konkret umfasste der als Untersuchungseinheit definierte Haushalt jeweils die gemeinsam gewanderten Personen. Dies galt auch bei Haushaltsabspaltungen und Haushaltszusammenschlüssen⁵⁴. Aus pragmatischen Gründen wurde jedoch auf ein Interview mit allen Haushaltsmitgliedern verzichtet und nur eine Person befragt. Als Befragte/r hätte sich bei Mehrpersonenhaushalten insbesondere der Partner geeignet, der in höherem Maße für die Organisation des Alltags zuständig ist. Wer dies ist, konnte im Vorfeld der Interviews allerdings nicht ermittelt werden. So wurde aus pragmatischen Gründen die in einer Zufallsauswahl benannte Kontaktperson befragt. In einigen Fällen ergab sich spontan die Gelegenheit, ein Interview mit zwei gewanderten Haushaltsmitgliedern zu führen. Diese Unregelmäßigkeit wurde zugelassen. Rückblickend ist keine gegenseitige Beeinträchtigung der Gesprächspartner hinsichtlich der interessierenden Interviewthemen festzustellen, vielmehr ermöglichten diese Doppelinterviews fruchtbare Ergänzungen und Einblicke in die Entscheidungsstrukturen innerhalb der Haushalte. In den meisten Fällen blieb es jedoch bei einer befragten Person, die Auskunft über sich und die anderen Haushaltsmitglieder gab und in angemessener Ausführlichkeit über weitere Personen, die vor oder nach der Wanderung mit in der gemeinsamen Wohnung lebten, berichtete.

Als Feldzugang diente das zentrale Melderegister der Stadt Hamburg.⁵⁵ Daraus standen Adressen von 1.160 Haushalten zur Verfügung, die in den Jahren 2011 oder 2012 aus dem Hamburger Umland in die innerstädtischen Raumtypen

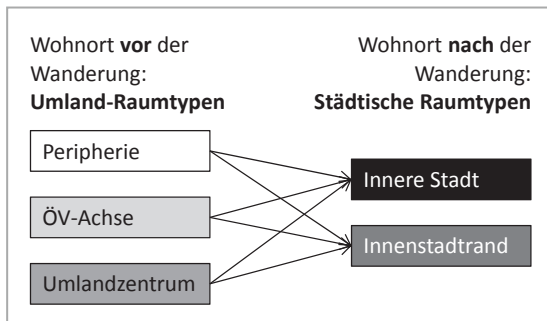
54 Eine Haushaltsabspaltung ist beispielsweise ein Fall, in dem ein Elternteil mit einem Kind aus der Wohnung des Partners auszieht. Ein Haushaltszusammenschluss erfolgt, wenn diese Person nach der Wanderung bei einem neuen Partner einzieht. Der Haushalt ist in diesem Fall die gewanderte Person mit dem Kind, der jeweilige Partner wird als weitere Person im Haushalt bezeichnet.

55 Mein Dank gilt dem Bezirksamt Harburg (Fachamt Einwohnerwesen) für die Bereitstellung der Daten.

gewandert waren.⁵⁶ Aus dieser Stichprobe wurde die für die Analyse zu verwendende qualitative Stichprobe zusammengestellt. Der vordefinierte Zeitraum, in dem die Wanderung stattgefunden haben musste, ergab sich aus der Überlegung, dass die Wanderung zum Zeitpunkt der Interviews (zweites Quartal 2013) noch nicht weit zurückliegen durfte, damit die Situation vor der Wanderung auch retrospektiv noch ausreichend zuverlässig erhoben werden konnte und in der Zwischenzeit möglichst wenig Veränderungen anderer Haushaltsmerkmale (z. B. Einkommen, Status der Beschäftigung) stattgefunden haben. Gleichzeitig durfte die Wanderung nicht kurz vor dem Interview stattgefunden haben, denn dann hätte die Gefahr bestanden, dass sich zum Interviewzeitpunkt noch keine neue routinierte Alltagsorganisation herausgebildet hat.

Anhand der Melderegisterdaten ließen sich Haushalte, die in einem vorgegebenen Zeitraum von einer bestimmten Quell- an bestimmte Zieladresse gewandert sind, identifizieren. Im Hinblick auf die Hypothese eines raumstrukturellen Einflusses auf das Verkehrshandeln war die erste Maßgabe bei der Stichprobenbestimmung, dass Haushalte enthalten sein sollten, die in verschiedenen Kombinationen aus den drei verschiedenen Umland-Raumtypen in die beiden städtischen Raumtypen gewandert sind (Abbildung 41).

Abbildung 41: Für die Stichprobe angestrebte Kombinationen von Wanderungsquell- und -zielort

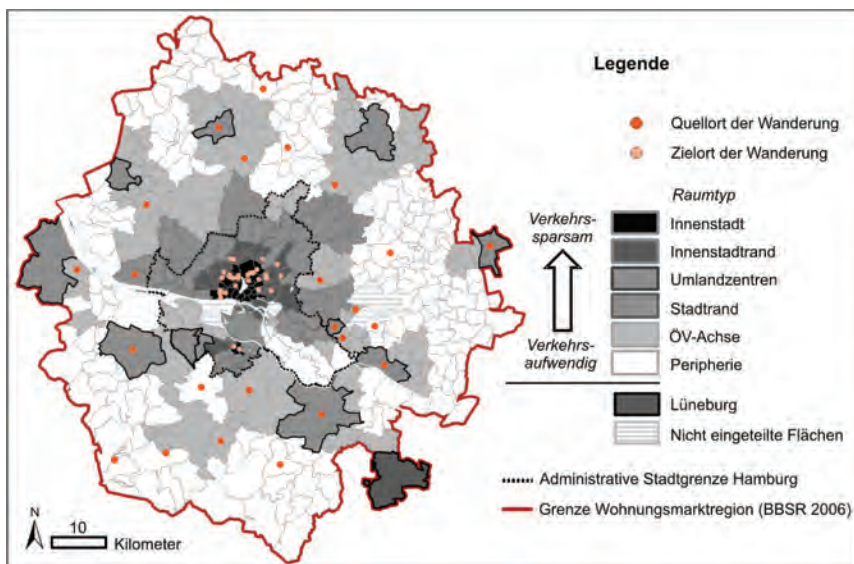


Eigene Darstellung.

⁵⁶ Die Adressen entstammen einer geschichteten Zufallsstichprobe. Grundgesamtheit sind alle in den Jahren 2011 und 2012 aus den an Hamburg angrenzenden Kreisen und Landkreisen in die Stadtteile der Raumtypen Innenstadt und Innenstadtrand (Raumtypen, vgl. 3.3) gewanderten Haushalte mit Personen unter 75 Jahren. Vorgabe der Schichtung war, je Stadtteil mindestens 10 Haushalte mit Kindern und 20 andere Haushalte zu erhalten.

Aus dieser Vorgabe leiten sich sechs Kombinationsmöglichkeiten von Quell- und Zielort ab. Sie stellen eine Stichprobenheterogenität in Bezug auf den Veränderungsgrad des raumstrukturellen Rahmens für das mittel- und kurzfristige Verkehrshandeln infolge der Wanderung sicher. Der größtmögliche raumstrukturelle Unterschied hinsichtlich der Verkehrssparsamkeit zwischen den Wohnorten vor und nach der Wanderung besteht bei Wanderungen von der Peripherie in die Innenstadt, der kleinstmögliche Unterschied bei Wanderungen von einem Umlandzentrum in den Innenstadtrand. Abbildung 42 zeigt anhand der innerregionalen Raumeinteilung der zu untersuchenden Regionen, dass sich die angestrebte Vielfalt raumstruktureller Unterschiede der alten und neuen Wohnorte in der verwendeten Stichprobe wiederfindet. Ergänzend zu den genannten Überlegungen wurde darauf geachtet, dass der städtische Wohnort nach der Wanderung gleichmäßig auf verschiedene innerstädtische Stadtteile verteilt lag, also auch in den weniger hochpreisigen Lagen Hamburgs (vgl. 3.2.1).

Abbildung 42: Quell- und Zielorte der befragten Wanderer im Untersuchungsraum



Quelle: Matthes 2015: 137. Je Umlandgemeinde ist ein Punkt dargestellt, auch wenn mehrere Haushalte dort gewohnt haben.

Das Melderegister bietet nur wenig soziodemographische Information, die bei weitem nicht an die Informationsdichte heranreicht, die beispielsweise bei vertiefenden Interviews im Nachgang einer quantitativen Befragung erreicht wer-

den kann. Dennoch beinhaltet es zwei sehr wichtige soziodemographische Merkmale mit Einfluss auf das kurz-, mittel und langfristige Verkehrshandeln: das Alter und die Haushaltsstruktur im Sinne von Information zum Vorhandensein von Kindern. Für den Stichprobenplan wurden aus diesen Eigenschaften zehn Haushaltstypen gebildet.⁵⁷ Die Abgrenzung zielte darauf, möglichst kontrastreiche Konstellationen in die Stichprobe einzubeziehen, so dass absichtlich nicht alle möglichen Kombinationen abgedeckt sind. Der Tabelle 10 kann entnommen werden, dass eine zufriedenstellende Heterogenität der Stichprobe erreicht werden konnte. Darüber hinaus ist es erfreulich, dass die Stichprobe ein breites Einkommensspektrum abbildet (Tabelle 11).

Tabelle 10: Realisierte Interviews nach Stichprobenplan

Haushaltstyp	Altersklasse						SUMME
	Nur kleine Kinder (< 7 Jahre)	Nur große Kinder (7-18 Jahre)	Älteste Person im Haushalt (in Jahren)				
			25 - 32	33 - 44	45 - 59	60 - 74	
Einpersonenhaushalt			4	1	5	3	13
Zweipersonenhaushalt			0	1	2	4	7
Haushalt mit Kindern	5	7					12
SUMME	5	7	4	2	7	7	32

Daten: Qualitative Erhebung. Die Altersklassen weichen von den in der quantitativen Analyse verwendeten Klassen ab. In der dargestellten Form sind sie konsistent mit den Lebensphasen und Rahmenbedingungen der jeweiligen Wanderung, die hinter den in der quantitativen Analyse verwendeten Altersklassen stehen.

⁵⁷ Die in Einteilung von Haushaltstypen basiert auf Erfahrungen mit verschiedenen Haushaltstypen aus eigenen quantitativen Auswertungen der MID 2008 zum Verkehrshandeln (vgl. Bohnet, Löwa, Matthes 2011, sowie Überlegungen in 2.3.2).

Weil die Melderegisterdaten keine Telefonnummern enthalten, musste anhand der Namen und Adressen versucht werden, die ausgewählten Haushalte wie folgt zu kontaktieren: Zunächst wurden nach den Kategorien des Stichprobenplanes Untergruppen der vom Melderegister zur Verfügung stehenden Fälle gebildet. In den Fällen, in denen eine Telefonnummer gefunden werden konnte, wurde ein Anschreiben mit der Ankündigung eines Telefonanrufs versandt. Daraufhin wurde versucht, die angeschriebenen Haushalte an mehreren Tagen und zu verschiedenen Tageszeiten telefonisch zu erreichen, um einen Interviewtermin zu vereinbaren. Auf diese Art wurden acht Interviews erfolgreich vereinbart und durchgeführt. Weil diese Stichprobe den Plan nicht erfüllte, wurden in zwei weiteren Anläufen jeweils etwa 100 weitere Haushalte angeschrieben, die orientiert an den jeweils noch nicht ausreichend besetzten Untergruppen anhand der Melderegisterdaten bestimmt wurden. Diese Haushalte wurden in einem Anschreiben gebeten, sich telefonisch oder per E-Mail zu melden, um einen Interviewtermin zu vereinbaren.⁵⁸ Die Anschreiben sind im Anhang V dokumentiert.

Tabelle 11: Einkommensverteilung in der Stichprobe

Haushaltstyp	Haushaltsnettoeinkommen in Euro							
	bis 900	bis 1500	bis 2600	bis 3600	bis 4600	bis 5600	bis 6600	mehr
Einpersonenhaushalt	1	2	4	2	2	0	0	2
Zweipersonenhaushalt	0	0	0	0	1	4	0	2
Haushalt mit Kindern	0	0	5	1	2	1	2	1

Daten: Qualitative Erhebung.

⁵⁸ Bei diesen Rückmeldungen wurde in drei Fällen kein Interview vereinbart, obwohl der Haushalt Interesse bekundete. Die Gründe hierfür waren in den drei Fällen unterschiedlich: Im ersten Fall war zwar eine Wanderung im Melderegister dokumentiert, weil die Interessentin einige Wochen in einem Frauenhaus außerhalb Hamburgs gewohnt hatte. Eigentlich war sie jedoch innerstädtisch umgezogen. Im zweiten Fall hatte die Interessentin als Ordensschwester keine eigene Entscheidung über ihren Wohnstandort getroffen. Im dritten Fall war die entsprechende Altersgruppe (60 bis 74 Jahre) bereits ausreichend besetzt.

5.2.2 Konzeption der Interviews

Aus den Forschungsfragen ergaben sich folgende drei Bereiche, die in den Interviews zu thematisieren waren:

- Rekonstruktion und Quantifizierung des mittel- und kurzfristigen Verkehrshandelns aller gewanderten Haushaltsmitglieder unmittelbar vor der Wanderung und zum Zeitpunkt des Interviews, einschließlich langer und unregelmäßiger Freizeitwege (Ausflüge, Urlaube)
- Gründe des mittel- und kurzfristigen Verkehrshandelns mit Fokus auf den Einfluss raumstruktureller Faktoren und Mobilitätsorientierungen sowie Einflüsse auf die Mobilitätsorientierungen
- Gründe und Hintergründe des langfristigen Verkehrshandelns mit Fokus auf wohnungs-, wohnumfeld- und lage-bezogene Gründe, weitere Aspekte mit Mobilitätsbezug einschließlich der Mobilitätskosten sowie der Ablauf und Trade-off der Fortzugs- und Zuzugsentscheidung

Der erste Bereich umfasst das Messen von Handlungen mithilfe quantitativer Kennzahlen. Dieses Vorgehen ist in qualitativer Forschung ungewöhnlich, dennoch steht es der qualitativen Forschungslogik nicht entgegen. Das gemessene Verkehrshandeln entspricht einer präzise beschriebenen Eigenschaft des Handelnden oder auch einem präzise beschriebenen Handlungsergebnis. Damit unterscheidet es sich nicht von anderen Eigenschaften der Befragten, die in typischen qualitativen Untersuchungen erfasst werden, wie beispielsweise die Zugehörigkeit zu einer Institution, eine besondere familiäre Problemlage oder ein besonderes soziales Handlungsmuster.

In den anderen beiden Bereichen geht es darum, Handlungsmotive und komplexe Wechselwirkungen in mehreren Dimensionen unvoreingenommen zu verstehen, ohne dem Interviewpartner durch gezielte Fragen das besondere Interesse für die Rolle der raumstrukturellen Gegebenheiten beim Verkehrshandeln zu suggerieren. Durch dieses Vorgehen konnte sichergestellt werden, dass die Deutung der Handlungen allein durch den Befragten erfolgte. Im Gegensatz zur Erhebung der Fakten verträgt dieser Themenbereich nur wenig Vorstrukturierung durch die Interviewerin.

Eine Herausforderung stellte die qualitative Erhebung der handlungsrelevanten Mobilitätsorientierung dar. Mobilitätsorientierungen werden üblicherweise mit Hilfe psychologischer Konstrukte – insbesondere Einstellungen – operationalisiert. Diese werden traditionell quantitativ erhoben (vgl. Meinefeld 1977: 46).

5.2.2.1 Besondere methodische Herausforderungen

In den Interviews sollte das Verkehrshandeln in Entfernungen je Zeiteinheit, differenziert nach Wegezweck und Verkehrsmittel vor und nach der Wanderung, erfasst werden. Aufgrund des Feldzugangs über das Melderegister und die Auswahl dort dokumentierter, bereits gewanderter Haushalte war eine zeitnahe Protokollierung der Wege nicht mehr möglich. Das heißt, ein Wegeprotokoll der Befragten wäre von der Erinnerung geprägt und daher im Vergleich zu den üblicherweise zur Erhebung von Verkehrshandeln verwendeten Wegetagebüchern weit weniger zuverlässig gewesen. Unter der Annahme, dass Aktivitäten und Gelegenheiten besser in Erinnerung bleiben als einzelne Wege, da die Wege für gewöhnlich den Aktivitäten dienen, wurde ein an Aktivitäten orientierter Ansatz zur Erhebung des Verkehrshandelns gewählt, der sich außerdem besser mit der offenen Interviewform verträgt als ein Wegeprotokoll.

Mit dem gewählten Ansatz konnte sich die Interviewerin ein Bild des Aktionsraumes machen, indem sie Fragen zur räumlichen Verortung von Aktivitäten der Befragten stellte. Es war davon auszugehen, dass der durch die Aktivitäten geprägte Aktionsraum an einem gegebenen Wohnort weitgehend konstant ist, da das Alltagshandeln größtenteils als Routine stattfindet (vgl. 2.2.3). So war es möglich, von den innerhalb einer angemessenen Zeiteinheit realisierten Aktivitäten auf den zum jeweiligen Wohnort gehörigen Aktionsraum der betrachteten Lebensphase vor- und nach der Wanderung zu schließen. Als ein für die Erhebung des kurzfristigen Verkehrshandelns geeigneter Bezugszeitraum wurde eine Woche festgelegt. Berichtet werden sollte vom Alltag im Jahr vor der Wanderung und am neuen Wohnort nach den temporären Besonderheiten, die in direktem Zusammenhang mit dem Wohnungswechsel standen. Um vom Aktionsraum zu den geforderten Kennzahlen des Verkehrshandelns zu kommen, mussten ergänzende Informationen zu Häufigkeiten von Aktivitäten und Wegen, Variationen der Verkehrsmittelwahl und Verknüpfungen von Aktivitäten mit entsprechenden Konsequenzen für Wegeketten erfragt werden. Informationen zu außergewöhnlichen bzw. seltenen Aktivitäten ließen sich entsprechend berücksichtigen. Mit Hilfe dieser Informationen wurde eine dem Untersuchungsgegenstand angemessene Genauigkeit der Schätzung des Verkehrsaufwandes erwartet, auf deren Grundlage ein Vergleich des Verkehrshandelns nach den genannten Kenngrößen vor und nach der Wanderung möglich wurde. Ein vergleichbarer Ansatz wurde auch in der Studie MOBIPLAN verfolgt, um das Verkehrsverhalten vor einem Umzug abzubilden, und als valide bewertet (Mobiplan-Projektconsortium 2002: 6, 21). In Vorbereitung dieser Arbeit wurde das beschriebene Vorgehen an einem kleinen Sample entwickelt und erfolgreich getestet (Matthes 2010: 57).

Im Hinblick auf die Mobilitätsorientierungen, die auf das Verkehrshandeln wirken können, wird in der Literatur eine große Vielfalt von Einstellungen zur Operationalisierung der Mobilitätsorientierung benannt (vgl. Bohte, Maat et al. 2009: 353). Nach einer eingehenden Diskussion des Forschungsstandes empfehlen BOHTE ET AL. (2009: 332, 353 f.), auf die Übereinstimmung zwischen der Spezifität der gemessenen Einstellung und den interessierenden Entscheidungen zu achten, d. h. sich auf unmittelbar verkehrsbezogene Einstellungen zu beschränken und allgemeine Einstellungen⁵⁹ zu vernachlässigen. Dies ist plausibel, denn Werte und allgemeine Einstellungen schlagen sich ohnehin in den spezifischen Einstellungen nieder (Hunecke 2015: 23). Wenn beispielsweise Stadtaffinität als eine Ursache von einer ÖV-Affinität und die ÖV-Affinität als Erklärung der Verkehrsmittelwahl angeführt werden, wird beim beschriebenen Vorgehen somit nur der letzte genannte Zusammenhang erfasst. Dieser ist dafür leicht als Ursache-Wirkungs-Beziehung zu verstehen. Die Stadtaffinität würde in diesem Fall zu den Hintergrundfaktoren zählen (vgl. 2.2.2, 2.2.6).

Für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln unmittelbar relevant sind Einstellungen in Bezug auf die Ausdehnung des Aktionsraums und die Verkehrsmittelwahl. Eine Typisierung nach Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl sollte sich an der gängigen Untergliederung von Einstellungen in affektive, kognitive und behaviorale Komponenten orientieren (vgl. 2.2.2), so wurden passende Fragen in das Interview aufgenommen, um Verkehrsmittelorientierungen der Befragten zu konstruieren. Beim Aktionsraum, also der Gelegenheitswahl und Aktivitätshäufigkeit, war von Aggregaten wie Lebensstilen der größte Erklärungswert zu erwarten, wobei sich dieser Erklärungswert besonders auf Bereiche des Verkehrshandelns bezieht, bei dem die Handelnden einen recht großen Entscheidungsspielraum haben (vgl. 2.2.2). Eine Typisierung nach Lebensstilen ist jedoch zu komplex, als dass sie in einem ohnehin umfangreichen Interview ausführlich hätte behandelt werden können. Stellvertretend wurde daher inhaltlich auf die nach dem Stand der Forschung für das Verkehrshandeln in Abhängigkeit von Lebensstilen besonders relevante Freizeitgestaltung eingegangen (vgl. 2.3.1.1). Informationen zu entsprechenden Aktivitäten bzw. Wünschen nach Aktivitäten wurden ohnehin im Zuge der Erhebung des Verkehrshandelns erfasst. So wurde für die Typisierung nach Freizeitaktivitäten im Sinne des Lebensstilansatzes die ausgeführte und gewünschte Freizeitgestaltung berücksichtigt, das heißt, die verhaltensbezogene Komponente der Einstellung (vgl. 2.2.2) sowie das sichtbare

59 Bei allgemeinen Einstellungen ist ohnehin darauf zu achten, dass sie nicht mit Werten, die objektunspezifisch sind, verwechselt werden (vgl. Hunecke 2015: 126, 23).

Handeln entsprechend des Lebensstilansatzes (vgl. 2.3.1.1). Aufgrund der eingeschränkten Datenlage wurde auf weitere Einstellungselemente verzichtet. Daher wird in der Auswertung auch nicht von Freizeitstilen oder Freizeitorientierungen, sondern von Freizeitvorlieben gesprochen.

5.2.2.2 Wahl der Interviewmethode

Unter Berücksichtigung der besonderen methodischen Anforderungen wurde aus der Vielfalt qualitativer Interviewformen das *problemzentrierte Interview* nach WITZEL (1982) als geeignet ausgewählt:

„Unter dem Begriff ‚problemzentriertes Interview‘, der von WITZEL (1982) geprägt wurde, sind verschiedene Elemente einer leitfadenorientierten und teilweise offenen Befragung zusammengefasst. [...] Die ‚Problemzentrierung‘ [bezieht] sich sowohl auf die zuvor vom Forschenden ermittelten Themenkomplexe [...], wie auch auf die Betonung der Sichtweise der Befragten, deren Relevanzkriterien es aufzudecken gilt. [...] Der Leitfaden dient nicht zur Vorstrukturierung eines Frage-Antwort-Schemas, sondern fungiert im Gegenteil lediglich als Orientierung und Gedächtnisstütze für den Interviewenden, indem er Hintergrundwissen thematisch organisiert. [...] er dient vor allem der Unterstützung und Ausdifferenzierung von Erzählsequenzen der Befragten.“ (Friebertshäuser, Prengel 2003: 379 f.)

Das problemzentrierte Interview ist als Erhebungsinstrument das Ergebnis einer systematischen Auseinandersetzung WITZELS mit qualitativen Interviewformen und versucht, Schwächen anderer Interviewformen zu begegnen. Die Konzeption ist wissenschaftstheoretisch ausführlich reflektiert (vgl. Witzel 1982: 66 ff.; Witzel 2012: 16 ff.) und wird als eine selbstständige Interviewform in aktuellen Lehrbüchern behandelt (vgl. Flick 2010: 161 ff.; Lamnek 2010: 350, 332 ff.; Helfferich 2011: 36).

Ausschlaggebend für die Wahl des problemzentrierten Interviews war, dass es stärker als das rein narrative Interview erlaubt, über (theoretisch fundierte) Nachfragen und eine insgesamt eher dialogisch ausgerichtete Interviewsituation verdeckte Motive bzw. die „originäre Problemsicht“ (Witzel 1982: 70) aufzudecken und mögliche Lücken in den Erzählungen der Befragten zu schließen. Dies geschieht, indem der Interviewer die Reflexion des Befragten nach einem narrativen Einstieg leitet und ihn bittet, bestimmte Äußerungen zu überdenken oder

Unklarheiten zu präzisieren (vgl. Helfferich 2011: 43). Diese Interviewform geht stark vom Befragten aus und überlässt ihm die Bedeutungsstrukturierung des Interviewgegenstands hinsichtlich Ursache-Wirkung-Beziehungen und Motivationen, indem die Interventionen sehr kontrolliert erfolgen (vgl. Lamnek 2010: 33; Witzel 2012: 31). Gleichzeitig ermöglichen die kontrollierten Nachfragen gerade bei der Rekonstruktion des Verkehrshandelns die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Äußerungen der Befragten zu erhöhen. Für die theoretische Fundierung der Nachfragen standen die in Abschnitt 2.2 vorgestellten handlungstheoretischen Erklärungsmodelle und empirischen Erkenntnisse zur Verfügung.

Weil die Interviewerin nach dem narrativen Teil des Interviews den Reflexionsprozess leiten sollte, musste sie bewerten können, wann die Äußerungen der Befragten die für die spätere Auswertung angemessene Informationsmenge und -tiefe erreichten. Um das beurteilen zu können, war zu definieren, was genau erhoben werden sollte. In der Methodenliteratur wird hier auch der Begriff *Wahrheit* verwendet (Helfferich 2011: 53). In den Begriffen der quantitativen wissenschaftlichen Gütekriterien würde sich hier die Frage nach der Validität stellen, also inwieweit das gemessen wird, was gemessen werden soll. Letztlich ging es darum, während des Interviews zu beurteilen, ob bzw. wann für das Erkenntnisinteresse valide Daten generiert waren. Bewertungsmaßstäbe mussten im Vorfeld festgelegt werden. Weil in der vorliegenden Untersuchung diese Kriterien bei den verschiedenen Interviewteilen unterschiedlich sind, war auch die Detaillierung der Nachfragen zu variieren. Tabelle 12 gibt einen Überblick über die verwendeten Maßstäbe und den daraus folgenden Regeln für das Interview.

Nach Maßgabe dieser Überlegungen wurde der (offene) Leitfaden für die Interviews entwickelt. Die Reihenfolge der Themen ergibt sich dabei aus dramaturgischen Überlegungen. So sind narrative Teile am Beginn des Interviews und unmittelbar nach Themenwechseln platziert. Beim Thema Verkehrshandeln wird eine umgekehrte Chronologie verwendet, um dem Befragten die Erinnerung zu erleichtern und dem Interviewer Ansatzpunkte für Nachfragen zu liefern (z. B. „Haben Sie damals auch schon ...“). Zusätzlich zu dem problemzentrierten Interview wurden mithilfe von Dokumentationsbögen die üblichen relevanten soziodemographischen und sozioökonomischen Daten zu den Haushaltsmitgliedern, zum Haushalt und zur Wohnung erfasst, die im Laufe des Interviews unerwähnt geblieben waren. Der Leitfaden und die Dokumentationsbögen wurden in vier Pretests im Kollegen- und Bekanntenkreis getestet und anschließend noch einmal modifiziert. Die verwendete Form findet sich im Anhang VI.

Tabelle 12: Maßstäbe und Regeln zur Generierung und Bewertung von Aussagen in den Interviews

Erhebungsgegenstand	Rolle Interviewerin / Befragter	Besondere Ansprüche an die Informationen
subjektive Gründe der Wanderungsentscheidung	vom Befragten zu strukturieren und zu gewichten	Trennung von nachträglicher Reflexion oder selektiver Erinnerung von der tatsächlichen Entscheidungssituation
unbewusste Aspekte der Wanderungsentscheidung	Nachfragen der Interviewerin anhand der ausgeführten Theorien, denn Selbstverständlichkeiten werden nicht unaufgefordert expliziert	
tatsächliche, messbare Ausprägung des Verkehrshandelns	Die Interviewerin hilft dem Befragten, sich an das ausgeübte Verkehrshandeln in der Vergangenheit möglichst genau zu erinnern.	Vorstrukturierung nötig: Grundlage für die Beurteilung der Vollständigkeit ist das empirische Wissen um verschiedene Wegezwecke und das Untersuchungsgebiet sowie eigenes Alltagswissen zu Zeiteinteilung, Arbeitszeiten, etc.
subjektive Gründe für das Verkehrshandeln	vom Befragten zu strukturieren und zu gewichten	Beurteilung der Vollständigkeit: möglich durch Vergleich mit dem vorher berichteten Verkehrshandeln
Einstellungen zu Verkehrsmittel und Aktionsraum	Die Erzählungen sind durch an der Theorie ausgerichtete Nachfragen der Interviewerin zu vervollständigen und zu präzisieren.	Für die Einstellungen zu Verkehrsmitteln wird eine Vollständigkeit der Einstellungskomponenten angestrebt.
unbewusste Aspekte des Verkehrshandelns, Hintergründe und Routinen	Nachfragen der Interviewerin orientiert an den an den Erzählungen der Befragten	

Eigene Darstellung.

5.2.3 Auswertungsmethodik

Die Auswertung hat das Ziel, allgemeine Aussagen im Sinne „empirisch begründeter Hypothesen“⁶⁰ (Kelle, Kluge 2010: 23) über Umland-Stadt-Wanderer zu treffen. Diese Hypothesen können über qualitative Induktionen (nach Reichertz 2012: 280) oder sogar Abduktionen⁶¹ generiert werden. Dabei bilden Theorien mit geringem empirischen Gehalt⁶² das Gerüst für die Auswertung und Theorie- bzw. Hypothesenbildung (vgl. Kelle 2005: 4.2), dennoch muss die Auswertung grundsätzlich offen gehalten werden: „Elemente bislang für sicher gehaltener Wissensbestände werden aufgegeben, modifiziert, voneinander getrennt und neu kombiniert“ (Kelle, Kluge 2010: 26), empirische Phänomene werden umgedeutet und neu bewertet (vgl. ebd.: 25).⁶³ Im Falle dieser Arbeit bildet die in Abschnitt 2.2 beschriebene Handlungstheorie das Grundgerüst, innerhalb dessen Zusammenhänge (Regeln, Regelmäßigkeiten) zwischen Verkehrshandeln und Raumstruktur für die Gruppe der Umland-Stadt-Wanderer konkretisiert und mit empirischem Gehalt gefüllt werden.

Die Auswertung orientiert sich an den Maßgaben der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010), ergänzt um Überlegungen zur Typenbildung von KELLE und KLUGE (2010). Dabei wurde das theoretische Vorwissen für die Entwicklung eines groben Kategorienschemas zur Strukturierung des Datenmaterials zum Beginn der Auswertung genutzt:

60 In der Literatur werden die gemeinten Ergebnisse der qualitativen Auswertung alternativ auch als *Theorie* bezeichnet (vgl. Bohnsack 1993: 11), wobei darauf hingewiesen wird, dass in der *Grounded Theory* bereits Ergebnisse mit sehr schwachem Abstraktionsgrad als Theorien bezeichnet werden, die im Forschungsprozess je nach den Anforderungen des Forschungsinteresses weiter abstrahiert werden (vgl. Bryant, Charmaz 2011: 586).

61 Auf die methodologische Diskussion um die feinen Unterschiede zwischen qualitativer Induktion und Abduktion, die offenbar ursprünglich unter der Bezeichnung *Hypothese* zusammengefasst waren (vgl. Reichertz 2012: 278), soll hier nicht weiter eingegangen werden. Für Details siehe z. B. Kelle 2005; Kelle, Kluge 2010; Strübing 2011; Reichertz 2012.

62 Nach POPPER sogenannte „große Theorien“ (vgl. Kelle 2005: 4.2).

63 Die Art des methodischen Umgangs mit theoretischem Vorwissen in der qualitativen Forschung insbesondere bei der Anwendung der *Grounded Theory* ist umstritten, wobei jüngere Veröffentlichungen darauf hinweisen, dass es auch schon bei den Autoren der in dieser Hinsicht strikten *Grounded Theory* von GLASER und STRAUSS nicht so sehr um das *Ob* der Einbeziehung dieses Wissens geht, sondern um das *Wie* (vgl. Kelle, Kluge 2010: 20; Strübing 2011: 587).

- Wohnstandortwahl jeweils mit und ohne Bezug zur Mobilität der Befragten
 - Fortzugsentscheidung
 - Gründe
 - Auslöser
 - Zuzugsentscheidung
 - Stadt
 - Stadtteil
 - Wohnung
 - Suche
 - Trade-off: Gewichtung verschiedener Kriterien
 - Vorgehen bei der Suche
 - Raumauswahl
 - Verkehrliche Motive der Wohnstandortwahl
- Kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln (vor und nach der Wanderung)
 - Verkehrshandeln (Beschreibung)
 - Aktivitäten
 - Besondere Aktivitäten: Urlaube, Ausflüge
 - Wahl von Gelegenheiten/Aktionsraum
 - Verkehrsmittelwahl/-besitz
 - Berichtete Veränderungen des Verkehrshandelns
 - Handlungsgründe
 - Verkehrshandeln
 - Veränderungen des Verkehrshandelns
 - Verkehrsmittelorientierungen

Mithilfe der Software MaxQDA⁶⁴ wurde der Text absatzweise diesen Kategorien zugeordnet, das Kategorienschema wurde anhand des Datenmaterials erweitert, Kategorien wurden modifiziert und mit Unterkategorien versehen (vgl. Kelle, Kluge 2010: 76 ff.). Gemäß den Anforderungen an eine systematische Vorgehensweise wurden dabei *alle* für ein Thema relevanten Textstellen einbezogen und nicht nur die Textstellen für ausgewählte Hypothesen. Jeder Absatz wurde so vielen Kategorien wie möglich zugeordnet. Lange Textpassagen erhielten eine

64 MaxQDA 5 1995–2016

kurze Zusammenfassung, um die nachfolgende synoptische Analyse zu erleichtern. Nach etwa zehn Interviews war das Kategorienschema einschließlich Subkategorien so ausgereift, dass kaum noch Änderungen erfolgten. Die ersten zehn Interviews wurden nach Abschluss der letzten Interviews nochmals durchgegangen und entsprechend angepasst.

Im zweiten Schritt erfolgte eine synoptische Analyse. Das heißt, Textpassagen oder deren Zusammenfassungen wurden vergleichend nebeneinandergestellt (vgl. ebd.: 57f.). Kategorien wurden auf ein abstrakteres Niveau gebracht, zusammengefasst und wenn möglich skaliert. Hinsichtlich einiger Aspekte bot es sich an, Typen zu bilden, auch dies erfolgte mithilfe einer alle Fälle vergleichenden Analyse.

In einem dritten Schritt wurden in einer gezielten Gegenüberstellung von den Befragten formulierte Sinnzusammenhänge mittels Fallkontrastierung untersucht, um auf intersubjektiv gültige Zusammenhänge zu schließen. Darüber hinaus wurde in der Fallkontrastierung Auffälligkeiten nachgegangen. Auffälligkeiten waren dabei deutliche Kontraste zwischen den Fällen, logische Brüche oder unerwartete Ergebnisse. Die Fallkontrastierung ermöglicht es auch in Bezug auf diese Auffälligkeiten, Zusammenhänge zu identifizieren, die nicht von den Befragten selbst als Sinnzusammenhang formuliert werden. Wurde ein Zusammenhang vermutet, wurden Fälle gesucht, die hinsichtlich der als relevant vermuteten Eigenschaften ähnlich sind, aber anders handelten, oder Fälle, die andere Eigenschaften haben und gleich handelten oder die ähnliche Eigenschaften haben und ähnlich handelten. In diesem Prozess der Fallkontrastierung wurden die Anfangshypothesen dieses dritten Schrittes verworfen oder präzisiert.

Parallel zu dieser Inhaltsanalyse wurden die Texte hinsichtlich der Informationen zum Verkehrshandeln vor und nach der Wanderung gesondert markiert. Die Regeln, nach denen ausgewertet wurde, sind in Anhang VII dokumentiert. In Zweifelsfällen wurde das Prinzip des konservativen Schätzens angewandt. Das bedeutet in der vorliegenden Auswertung Folgendes: Die Annahme einer positiven Wirkung von Reurbanisierung auf den Verkehr setzt voraus, dass sich der Verkehrsaufwand mit der Wanderung reduziert. In der Auswertung wird versucht, diese Wirkung zu widerlegen, so wird die Lösungsvariante einzelner Wegelängen und Aktivitätenhäufigkeiten gewählt, die am Umland-Wohnort am wenigsten, am städtischen Wohnort am meisten Verkehrsaufwand und aufkommen erzeugt. Dieses Prinzip wird zusätzlich systematisch verstärkt, da unterstellt werden kann, dass kurze, unwichtige Wege im retrospektiven Bericht über den Wohnort im Umland seltener erinnert werden, so dass dort tendenziell mehr Wege in den Berichten der Befragten fehlen.

5.2.4 Erläuterung der Darstellungsformen

Die Darstellung der qualitativen Analyse soll dem Leser den Bezug zum Datenmaterial möglichst weitgehend nachvollziehbar machen. Dabei wird im Wesentlichen auf zwei Darstellungsformen zurückgegriffen, die hier erläutert werden.

Zitate

Für Zitate wird die Identifikationsnummer des Interviews und ggf. eine Angabe zum Absatz des Transkripts als Quellenangabe genutzt. Die Angabe „344: 69“ verweist also auf das Interview Nummer 344, Absatz 69. Wörtliche Rede der Interviewerin wird mit „I:“ eingeleitet, wörtliche Rede der Befragten mit „B:“. Bei Interviews, in denen zwei Befragte vorkommen, wird zwischen ihnen als „B1“ und „B2“ unterschieden.

Um die Lesbarkeit der wörtlichen Zitate zu verbessern, sind leichte Bearbeitungen der zitierten Textabschnitte nicht explizit gekennzeichnet. „Leichte Bearbeitungen“ umfassen folgende Textveränderungen:

- Verändern der Position eines genannten Wortes im Satz oder Einfügen eines Artikels um die Grammatik zu korrigieren, wenn der Satz sonst schwer verständlich wäre
- Löschen von Wortwiederholungen („wir wir wir“ → „wir“)
- Löschen von Füllwörtern / -lauten („halt“, „dann“, „äh“, „so“, „weil dann ja genau“, „eben“, „jetzt“, „hier“, o. ä.) und Pausen („(...)“)
- Löschen unvollendeter Satzanfänge ohne Sinn („Dann haben wir/ dann sind wir ...“ → „Dann sind wir ...“)

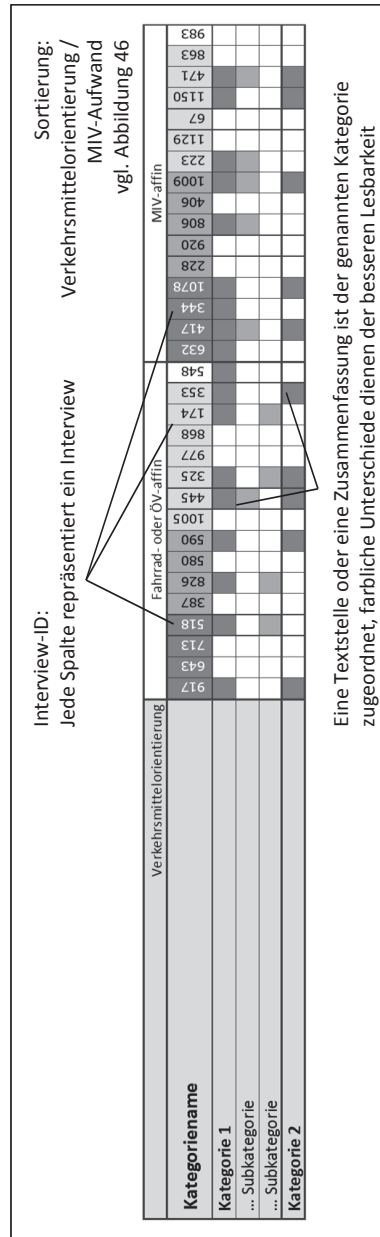
Alle anderen Bearbeitungen sind wie folgt gekennzeichnet:

- In eckigen Klammern [] sind Anmerkungen der Verfasserin untergebracht. Auf den Zusatz „Anm. d. Verf.“ wurde zugunsten des Leseflusses verzichtet.
- In eckigen Klammern mit Punkten [...] sind Auslassungen innerhalb eines Absatzes gekennzeichnet.
- In der Regel werden keine Wortwechsel („Befragte: ... Interviewerin: ... Befragte: ...“) ausgelassen, sondern nur Passagen innerhalb eines Absatzes. Eine Ausnahme bilden Reaktionen der Interviewerin zur Aufrechterhaltung des Gesprächsflusses wie: „Befragte: ... Interviewerin: Ach so? Befragte: ...“. Sie werden mit „[I: ...]“ gekennzeichnet.

Code-Matrix

Als weitere Darstellungsform wird die sogenannte Code-Matrix verwendet. Sie zeigt die Zuordnung eines Falls zu einer Kategorie und wird von der verwendeten Software Max-QDA standardmäßig ausgegeben. Die dort verfügbare, unmittelbar mit dem Datenmaterial verknüpfte Darstellungsform hat jedoch den Nachteil, dass sich ausschließlich den Kategorien zugeordnete Textstellen darstellen lassen, nicht aber Zuordnungen, die sich aus mehreren Textstellen, Zusammenfassungen oder Explikationen ergeben. Daher wird für die Darstellung eine Code-Matrix nachgebaut, die auf exportierten Excel-Tabellen beruht (Abbildung 43). Die Reihenfolge der Fälle ist in der Darstellung der Übersichtlichkeit halber immer gleich, wobei Abbildung 44 eine Ausnahme darstellt. Die Reihenfolge orientiert sich an der Veränderung des MIV-Aufwands vor und nach der Wanderung und ist nach der Verkehrsmittellorientierung der Interviewten sortiert.

Abbildung 43: Lesehilfe für die Code-Matrix



Eigene Darstellung.

5.2.5 Einschätzung der Verallgemeinerbarkeit

Wie anhand der Stichprobenauswahl dargestellt wurde, kann die verwendete Stichprobe die Vielfalt von Umland-Stadt-Wanderern nach jenen Kriterien gut widerspiegeln, die nach dem Stand der Forschung sowohl für das Verkehrshandeln als auch für die Wohnstandortwahl relevant sind. Es wurde gezeigt, dass eine Heterogenität im Hinblick auf die Variablen ‚raumstrukturelle Eigenschaften des Umland- bzw. Stadtwohnortes‘, ‚Alter‘, ‚Haushaltsstruktur‘ und ‚Einkommen‘ gewährleistet und damit wesentliche Faktoren mit Einfluss auf die Wanderungswahrscheinlichkeit abgedeckt sind (vgl. 2.3.2). Wie in den nachfolgenden Abschnitten gezeigt werden wird, ist darüber hinaus eine Heterogenität im Hinblick auf den Verkehrsmittelbesitz (sechs der 32 Haushalte verfügen nicht über einen Pkw) und Verkehrsmittellorientierungen gegeben. Damit sind auch wesentliche personenbezogene Determinanten des Verkehrshandelns (vgl. 2.3.1) abgedeckt.

Die Heterogenität der Stichprobe macht es wahrscheinlich, dass verschiedene Handlungsmuster berichtet werden. Wenn auch keine Aussagen über die relativen Häufigkeiten der Handlungsmuster gemacht werden können, so lassen sich doch Tendenzen verallgemeinern, wenn beispielsweise gemessene Veränderungen trotz verschiedener Voraussetzungen sämtlich in eine Richtung gehen (vgl. Kelle 2008: 180). Außerdem ist es dank der Stichprobenheterogenität wahrscheinlich, dass die in der Grundgesamtheit vorkommenden Handlungsgründe zu großen Teilen auch in der Stichprobe vorkommen, so dass diesbezüglich ein recht vollständiges Bild der „Es gibt“-Aussagen (Helfferich 2011: 29) zu erwarten ist. Somit ist anzunehmen, dass bei einer Wiederholung der Untersuchung die Ergebnisse in der Tendenz im Grundsatz gleich sein würden (in quantitativer Forschung spricht man in ähnlichem Zusammenhang von Reliabilität).

Die räumliche Übertragbarkeit auf andere monozentrisch strukturierte deutsche Großstadtreionen ist soweit gegeben, wie relevante raumstrukturelle Eigenschaften vergleichbar sind (vgl. Kapitel 3). Hierzu gehören für die innerstädtischen Raumtypen primär ein hochwertiger ÖV, Parkraumknappheit in der Innenstadt und eine hohe Auslastung der MIV-Infrastruktur.

Generell wurde darauf geachtet, die methodischen Anforderungen des Auswertungsverfahrens beim Erarbeiten der empirisch begründeten Hypothesen streng einzuhalten, um eine Reproduzierbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten und es zu ermöglichen, Zusammenhänge herauszuarbeiten, die von allgemeinerer Bedeutung sind. Das betrifft insbesondere auch den Anspruch, gezielt Textstel-

len zu suchen, die eine Anfangsvermutung zu Hypothesen widerlegen und – bei Handlungsgründen – darauf zu achten, dass der Sinnzusammenhang ausschließlich vom Befragten hergestellt wird. Dennoch gibt es einige Hypothesen, die eher aus der Vermutung eines Zusammenhangs entstehen, sich aber aus dem vorhandenen Datenmaterial nicht vollständig herleiten lassen, weil sie Randthemen der Interviews betreffen oder nur in einzelnen Fällen erwähnt werden. Für eine fundierte Analyse wären in diesen Fällen eine andere Stichprobe und ein anderer Interviewfokus nötig gewesen. Dennoch werden diese Hypothesen in gesonderten Abschnitten vorgestellt, weil sie interessante Ausgangspunkte für weitere Studien sein könnten. Die eingeschränkte Übertragbarkeit wird dabei ausdrücklich angekündigt.

Inwieweit die Ergebnisse für andere Bevölkerungssegmente als die Umland-Stadt-Wanderer gelten oder in andere Richtungen übertragen werden können, wird in den beiden Zwischenfazits erwogen (vgl. 5.3.7, 5.4.4).

5.3 Kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln am Stadt- und Umland-Wohnort

In diesem Abschnitt wird das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln der Umland-Stadt-Wanderer untersucht, um zu klären, inwieweit raumstrukturelle Eigenschaften des neuen, städtischen Wohnortes die Ursache für eine Veränderung des Verkehrshandelns sind. Um die Auswertung ergebnisoffen zu halten, wurden bei der Auswertung stets beide möglichen Wirkungsrichtungen vermutet (hat keinen Einfluss/hat Einfluss). Wenn raumstrukturelle Einflüsse identifiziert werden konnten, wird der Wirkungsmechanismus genau beschrieben.

Die Konzeption der Erhebung ermöglichte es, Effekte der Selbstselektion (vgl. 2.3.1.3) bei der Messung des kurz- und mittelfristigen Verkehrshandelns zu minimieren. Weil das Verkehrshandeln unter verschiedenen strukturellen Rahmenbedingungen intrapersonell verglichen wurde, konnten viele Einflüsse ausgeschlossen werden, die bei rein räumlichen Vergleichen die Ergebnisse verzerren würden. So blieb in der Stichprobe die soziodemographische Einflussgröße Alter vor und nach der Wanderung praktisch konstant. Ein Wechsel von Einkommen, Lebensphase oder Haushaltstyp mit starken Auswirkungen auf das Verkehrshandeln wurde durch die Stichprobenauswahl – soweit wie auf Grundlage der Informationen aus dem Melderegister möglich – ausgeschlossen, so dass in 24 der 32 untersuchten Fälle der soziodemographische und -ökonomische Handlungsrahmen vor und nach der Wanderung wie geplant nicht variiert; in acht

Fällen veränderten dagegen zeitgleich mit der Wanderung bestimmte Ereignisse diesen persönlichen Handlungsrahmen. In diesen Fällen muss ein unmittelbarer Einfluss auf das Verkehrshandeln angenommen und in der Auswertung beachtet werden:

- In drei Fällen wurde eine Arbeit bzw. ein Studium neu aufgenommen (vorher Hausfrau (643), Student (713), Azubi (983)). Hier änderten sich besonders die finanzielle Situation und die Freizeitverfügbarkeit, seit der Wanderung fällt ein Arbeitsweg an.
- In drei Fällen erfolgte die Wanderung zeitgleich mit dem Renteneintritt (353, 826, 1005), hier änderte sich die Freizeitverfügbarkeit, der Arbeitsweg entfiel, möglicherweise änderte sich auch die finanzielle Situation.
- In zwei Fällen haben sich Einpersonenhaushalte infolge einer Scheidung von einem Haushalt mit Kindern abgespalten (228, 344). Hier finden beispielsweise die auf Kinder abgestimmten Freizeitaktivitäten nach der Wanderung seltener statt, Hol- und Bringwege veränderten sich.

Trennungen von Lebensabschnittspartnern, bei denen kein eigenes Kind im verlassenen Haushalt wohnt, werden nicht als für die äußeren Rahmenbedingungen des Verkehrshandelns relevantes Ereignis gewertet. Weder der Rahmen für die Erwerbstätigkeit noch der Pkw-Besitz oder die Freizeitgestaltung werden von dem Ereignis grundsätzlich verändert.

Neben den äußeren personenbezogenen Einflüssen auf das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln waren die Verkehrsmittelorientierung und Freizeitvorlieben genauer zu untersuchen. Unabhängig von Operationalisierungen konnte die grundsätzliche Mobilitätsorientierung insoweit als konstant angenommen werden, als unwahrscheinlich ist, dass ein Mensch allgemeine, grundsätzliche Wertvorstellungen, subjektive Normen oder Einstellungen in kurzer Zeit vollständig ändert. Es hätte aber durchaus sein können, dass die Befragten nur einem nach Verkehrsmittelorientierungen oder Freizeitvorlieben bestimmten Typ zugehörten, wenn die untersuchte Stichprobe stark durch eine Selbstselektion nach mobilitätsbezogenen Einstellungen geprägt gewesen wäre. Das heißt, es wäre möglich gewesen, dass ausschließlich solche stadtaffinen Haushalte gewandert sind, die auf die Stadt ausgerichtete Orientierung auf Verkehrsmittel (also Umweltverbund) und Freizeitgestaltung haben. Daher ist es für die Beurteilung von Hypothesen zur Frage der Selbstselektion notwendig, entsprechende Ausprägungen der Haushaltsmitglieder im Vorfeld der Analyse in einem gesonderten Abschnitt (5.3.1) zu klären.

Neben der Selbstselektionshypothese gibt es noch einen weiteren Effekt, der explizit gegen die verkehrssparende Wirkung städtischer Raumstruktur spricht und als Kompensationshypothese beschrieben wird (vgl. 2.3.1.2). Der nach dieser Hypothese vermutete Effekt, dass städtische Raumstruktur zwar verkehrsparsames Handeln im Alltag ermöglicht, dafür aber umso weitere Freizeitwege verursacht, fällt in Untersuchungen häufig nicht auf, weil nur Wege an Werktagen oder Wege unter 50 km in die Analyse einbezogen werden. Die zentrale Annahme der Kompensationshypothese ist, dass die häufigeren Freizeitwege ohne Übernachtung (Ausflüge) von Städtern eine Reaktion der Städter auf fehlenden Naturkontakt oder negative städtische Umweltwirkungen sind. Zudem wird vermutet, dass raumstrukturelle Eigenschaften private Fernreisen (Urlaube) fördern. Hierbei werden der leichtere Zugang zu Fernverkehrsinfrastruktur in Großstädten als Ursache angeführt oder eine soziale Norm beschrieben, nach der Kurztrips in andere Städte oder Erholungsräume zum urbanen Lebensstil gehören (vgl. 2.3.1.2). Diesen Wegezwecken wird in der Auswertung besondere Aufmerksamkeit geschenkt, sie werden im Abschnitt 5.3.5 gesondert diskutiert.

5.3.1 Mobilitätsorientierungen

Um auszuschließen, dass die Befragten als Resultat eines starken Selbstselektionsprozesses hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelorientierungen oder verkehrsrelevanten Freizeitvorlieben homogen sind, wurden diese Aspekte genauer untersucht. Sie stehen für wesentliche, für das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit bedeutsame Ausschnitte der Mobilitätsorientierungen bzw. Mobilitätsstile, die nicht umfassend erhoben werden konnten (vgl. 5.2.2.1).

5.3.1.1 Freizeitvorlieben

Die Stichprobe bietet hinsichtlich der ausgeübten und gewünschten Freizeitaktivitäten eine große Vielfalt; eine Zuordnung zu Kategorien wie ‚regelmäßiger Sport‘, ‚kulturaffin‘, ‚naturverbunden‘ und ‚sozial außenorientiert‘ ist möglich. Auch unterscheiden sich die Haushalte und Haushaltsmitglieder hinsichtlich der Frequenzen der Freizeitaktivitäten stark, unter anderem, weil verschieden viel Freizeit und finanzieller Spielraum gegeben sind. Aus diesen Kategorien ließen sich jedoch keine sinnvollen Typen bilden, weil die Zahl der Ausprägungskombinationen zu groß ist. Auch der Versuch, mithilfe einer Gewichtung nach Frequenzen oder Aussagen zur subjektiven Bedeutung dieser Aktivitäten eine Reduktion der Ausprägungskombinationen zu erreichen, blieb erfolglos. Als Erkenntnis

kann damit festgehalten werden, dass die besonders den Städtern zugeschriebene Kategorie ‚kulturaffin‘ nur bei etwa der Hälfte der befragten Haushalte vertreten ist. Dagegen tritt die eher Umlandbewohnern zugeschriebene Kategorie ‚naturverbunden‘ in zwei Dritteln der Fälle auf (vgl. Abbildung 44). Am städtischen Wohnort sind also auch Haushalte ohne eindeutig stadt-spezifische Freizeitvorlieben und mit eher umland-spezifischen Freizeitvorlieben zu finden.

Von Interesse ist, ob diese Freizeitvorlieben in gleicher Form auch schon am Umland-Wohnort ausgeprägt waren. Daher wurde in den Daten gezielt nach Unterschieden zwischen den abgebildeten Kategorien gesucht. Wechsel von Ausprägungen innerhalb einer Kategorie wurden dabei nicht als Unterschied gewertet: beispielsweise findet ein Wechsel der Sportart von Schwimmen zu Turnen innerhalb der Kategorie ‚regelmäßiger Sport‘ statt, ‚naturverbundene‘ Aktivitäten können Spaziergänge auf Feldwegen, aber auch auf Wegen im Park sein. Die Veränderung der Häufigkeit ausgeführter Aktivitäten wird ebenfalls nicht als Wandel der Freizeitvorlieben gewertet, auch wenn Häufigkeiten Anhaltspunkte für die subjektive Wichtigkeit einer Vorliebe sein können. Nach diesen Maßgaben sind deutliche Unterschiede von Freizeitvorlieben in drei Haushalten zu beobachten (632, 868, 920). Hier überwinden Kinder kritische Altersgrenzen, so dass hier Freizeitvorlieben vom Kind erstmals ausgeprägt werden oder sich in Abhängigkeit des Kindesalters verändern (868, 920):

„B: [...] Und er hatte auch andere Spielverabredungen, glaube ich. Oder sie haben, wenn sie sich verabredet haben, was anderes unternommen als hier in Hamburg. [I: ...] B: Also sie haben wirklich miteinander gespielt, auch noch mit Lego, das geht hier gar nicht mehr. [...] Hier ist es eben so, dass sie Skateboard fahren gehen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Gegend fahren. Und zum Apple-Store ist auch eine beliebte Freizeitaktivität, im Apple-Store sich rumzutreiben. [...]“ (868: 139-141, vgl. auch 920: 177)

Es kommt auch vor, dass sich die Freizeitvorlieben der Erwachsenen zwischen den Betrachtungszeiträumen grundsätzlich ändern, wobei von den Befragten als Grund hierfür eindeutig der Wechsel des Lebenspartners genannt wird (632, 920):

„B: [...] Meine Wochenenden sahen früher so aus, dass ich mich um Haus, Wäsche, Garten, Kind, Schularbeiten, Kochen, Einkaufen, das war so meins. [...] Gemeinsame Unternehmungen sehr reduziert auf

5.3.1.2 Verkehrsmittelorientierungen

Die Typisierung nach Einstellungen zu Verkehrsmitteln basiert auf Textstellen, in denen der affektive und kognitive Bezug zu den Verkehrsmitteln Pkw, ÖV, Fahrrad und Fuß deutlich wird. Als handlungsbezogene (*behaviorale*) Komponente dienen skalierende Kodierungen der Berichte über Abwägungsvorgänge und Nutzungsschwellen bei der Verkehrsmittelwahl, nicht aber das realisierte Verkehrshandeln. Die einzelnen Kategorien wurden skalierend strukturiert, Orientierungen zwischen den Extremen *Ablehnung* und *Affinität* sind zu erkennen. Es ist möglich, die Fälle nach diesen Kriterien zu Typen zusammenzufassen. Das Ergebnis dieser Typisierung weist eine Reihe von Parallelen mit „einstellungsbasierten Mobilitätstypen“ auf, die in einer umfangreichen Studie unter der Leitung von HUNECKE gebildet wurden (BMBF 2008: 78 ff.).⁶⁵ Dies unterstreicht, dass die Grundzüge der hier erarbeiteten Typisierung eine über die vorliegende Stichprobe hinausgehende Bedeutung haben. In der vorliegenden Stichprobe können folgende Verkehrsmittelorientierungen unterschieden werden:

- *ÖV-affine Personen* heben manchmal Qualitäten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) positiv hervor, mögen den ÖV aber vorrangig deshalb, weil die Unannehmlichkeiten der Pkw-Nutzung entfallen (insbesondere Parkplatzsuche, Stadtverkehr).
- *Pragmatische ÖV-Nutzer* (im Folgenden auch *ÖV-Pragmatiker*) haben eigentlich nichts gegen den ÖV, ziehen jedoch ein anderes Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad) vor. Die Abwägung erfolgt nach den Rahmenbedingungen des Weges (z. B. Gelegenheit, Wegezweck, Transporterfordernis). Wenn diese deutlich gegen die Nutzung des eigentlich vorgezogenen Verkehrsmittels sprechen (insbes. Parkplatzsuche, Fahrzeit), ist der ÖV eine zumeist gerne in Kauf genommene Alternative. Bei der Untergruppe von Befragten, die sich bei der ÖV-Nutzung unwohl fühlen, ist der ÖV eher ein erträgliches Übel. Kostensensible ÖV-Pragmatiker finden die Fahrscheine in ihrer aktuellen persönlichen Situation zu teuer.
- *MIV-ablehnende Nutzer des motorisierten Individualverkehrs (MIV)* ziehen zwar ein anderes Verkehrsmittel vor (ÖV, Fahrrad), möchten jedoch nicht auf den Pkw verzichten, weil sie nicht alle ihre alltäglichen Wege mit dem Umweltverbund zurücklegen können. Bei der Abwägung zwischen

65 Die eigene Typisierung erfolgte ausschließlich induktiv aus dem empirischen Material der Stichprobe. Der Vergleich mit den genannten einstellungsbasierten Mobilitätstypen der BMBF-Studie von HUNECKE erfolgte anhand der Ergebnisse.

den Verkehrsmitteln beurteilen Befragte dieser Kategorie den MIV wesentlich strenger als *ÖV-Pragmatiker*. Hier wird der Pkw nur dann genutzt, wenn beispielsweise die MIV-Fahrzeit gegenüber dem präferierten Umweltverbund um ein Vielfaches kürzer ist. Einige dieser Personen unterscheiden deutlich zwischen innerstädtischen MIV-Wegen, die sie aktiv zu vermeiden versuchen, und Strecken zu entfernten Gelegenheiten über Landstraßen und Autobahnen. Letztere werden für bestimmte Zwecke gerne in Kauf genommen, einige der Befragten genießen solche Fahrten sogar, obwohl sie MIV-Fahrten innerhalb der Stadt ablehnen.

- *MIV-affine Personen* heben positive Aspekte der MIV-Nutzung hervor, fahren gerne Auto, bezeichnen sich mitunter als „leidenschaftliche Autofahrer“ (1150-B1: 210, 471: 198). In der Untergruppe der kostensensiblen MIV-Affinen wird der Verzicht auf gefahrene Kilometer als unmittelbarer finanzieller Nutzen gewertet. Obwohl diese Befragten grundsätzlich gerne Auto fahren, spielen sie mit dem Gedanken, auf den / einen Pkw wegen der Kosten zu verzichten (67, 228, 826-B1) oder haben es bereits getan und sind nun auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Diese MIV-affinen Personen ohne eigenen Pkw (hier: 863, 983) werden häufig als *ÖV-Captives* bezeichnet, weil man davon ausgeht, dass sie eigentlich gerne Auto fahren würden, es aufgrund äußerer Restriktionen (insbesondere finanziellen Gründen) aber nicht können. Umgekehrt ist zu vermuten, dass sie einen Pkw nutzen würden, wenn man ihnen einen gäbe oder die individuellen Restriktionen ausräumte. Dies unterscheidet sie von den Personen, die freiwillig auf einen Pkw verzichten (und daher, trotz ihrer ÖV-Abhängigkeit bei der kurzfristigen Verkehrsmittelwahl, nicht als *ÖV-Captives* bezeichnet werden sollten).
- *Fahrrad-affine Personen* fahren am liebsten Fahrrad, benötigen aber für weitere Wege oder bei schlechtem Wetter sicherheitshalber ein anderes Verkehrsmittel, zumeist den ÖV.

Allen Befragten ist gemein, dass sie ein Verkehrsmittel pragmatisch als Mittel zum Erreichen einer Gelegenheit betrachten und sich deshalb nicht ausschließlich auf eines festlegen – wenn die subjektiv beurteilten Rahmenbedingungen eines Weges gegen die Wahl ihres Lieblingsverkehrsmittels sprechen, wählen sie eine Alternative. Ein absoluter Verkehrsmittelausschluss wird nur in Bezug auf das Fahrrad aus gesundheitlichen Gründen (1009) und in Bezug auf den Pkw aus finanziellen Gründen (863) geäußert. Dennoch sind bei den Befragten deutliche Vorlieben erkennbar, die mitunter sogar innerhalb eines Haushalts differie-

ren (826) oder gegensätzlich sein können (1150). In dieser Stichprobe sind das Einzelfälle, jedoch dürfte es für das Verständnis der Zuordnung von Personen mit bestimmten Verkehrsmittellorientierungen zu raumstrukturellen Eigenarten des Wohnorts aufschlussreich sein, ausführlicher zu untersuchen, wie sich Paare in dieser Hinsicht gegenseitig beeinflussen und wer bei der Wohnstandortwahl dominiert. Aufgrund der geringen Fallzahl kann dieser Aspekt anhand der vorliegenden Daten jedoch nicht vertieft werden. Die jeweilige Verkehrsmittellorientierung der Personen bewirkt, dass bei der Verkehrsmittelwahl nach zweierlei Maß bewertet wird: Nachteile bestimmter Verbindungsqualitäten des vorgezogenen Verkehrsmittels werden eher hingenommen, während Nachteile der anderen Verkehrsmittel vergleichsweise stark gewichtet werden mit der entsprechenden Folge für die Wahl der Handlungsalternative. Teilweise wird diese Bewertung der Handlungsalternativen durch die Befragten, die im Sinne einer engen Auslegung der Rational-Choice-Theorie als „verzerrt“ zu bezeichnen wäre, genauer benannt:

„B: [...] Ja, das [Freizeitleben] ist dann, wenn ich mit der Bahn fahren würde, überhaupt nicht möglich. Und da würde ich immer ein bisschen mehr Geld ausgeben für die Individualität, als irgendwo fest in irgendwelche Schienen gepresst zu sein.“ (223: 228)

„B2: [...] Wir haben noch Kinder in Oldenburg, da fahre ich auch am liebsten mit der Bahn hin. Obwohl das mit dem Umsteigen in Bremen aufwendig ist, nicht. Und das dauert länger. Mit dem Auto ist es kürzer, aber fahre trotzdem lieber [Bahn]. Ich bin keine leidenschaftliche Autofahrerin. Ich bin früher viel Auto gefahren, aber – das gibt es [heute] nicht [mehr].“ (826: 167)

In Tabelle 13 ist die Verteilung der Verkehrsmittellorientierungen der Stichprobe dargestellt. Es ist eine deutliche Vielfalt erkennbar, insbesondere ist die recht große Zahl an MIV-Affinen ohne Kostensensibilität auffällig. Sie bedeutet, dass diese Haushalte in der Stadt einen Wohnort gewählt haben, der nicht unbedingt zu ihren Verkehrsmittellorientierungen passt, weil der Stadtverkehr und die Parkplatzknappheit die Nutzung ihres vorgezogenen Verkehrsmittels im Vergleich zu vorher und im Vergleich zu anderen potenziellen Wohnorten zumindest nicht fördert. Dennoch freuen sich auch diese Personen über generell kürzere Distanzen.

Tabelle 13: Verteilung der Verkehrsmittellorientierungen in der Stichprobe

	ÖV-affin	ÖV-neutral/pragmatisch		
			Kosten-sensibel	ÖV-unwohl
MIV- affin	406	344, 417, 632, 1009		223, 471, 806, 1150-B1
Kosten-sensibel	228	920, 1078, 1129	826-B1	67
Pkw-Verzicht			863	983
MIV- ablehnend/pragmatisch	174, 353, 518, 580, 643, 868	325, 387, 1150-B2		
Überzeugt	977	445		
Kosten-sensibel		713	917	
Freiwillig ohne Pkw	1005	548, 590, 826-B2		

Grau: Fahrrad-affin, Zahlen: Interview-ID

Daten: Qualitative Erhebung.

Nach den identifizierten Kategorien (Tabelle 13) sind die Einstellungen zu Verkehrsmitteln vor und nach der Wanderung konstant. Zwar sind die Aussagen zu Einstellungen vor der Wanderung lückenhafter als diejenigen zu aktuellen Einstellungen. Außerdem ist die Gefahr der durch die Befragten unbewusst stark gefilterten Aussagen gegeben. Dennoch lässt das vorhandene Material bei keinem Haushalt darauf schließen, dass er für die Zeit vor der Wanderung einer anderen Kategorie zugeordnet werden müsste. Erkennbare Einstellungsveränderungen sind subtiler, changieren beispielsweise zwischen den Aussagen ‚ÖV brauchte jemand wie ich dort im Umland doch nicht‘ (vgl. 1009: 104) und ‚In der Stadt ist das Busfahren manchmal schon praktisch‘ (vgl. 1009: 66-68). Nach wie vor ist dieser Befragte nicht ÖV-affin, obwohl er den ÖV vom neuen Wohnort aus häufiger nutzt. Auch vor der Wanderung war er es nicht – der ÖV war ihm gleichgültig, er brauchte ihn nicht.

5.3.1.3 Folgerungen für das weitere Vorgehen

Die Ausführungen haben gezeigt, dass die Stichprobe hinsichtlich der Verkehrsmittellorientierungen und Freizeitvorlieben als heterogen zu bezeichnen ist. Sie setzt sich nicht ausschließlich, noch nicht einmal überwiegend aus Fällen mit Ausprägungen zusammen, die als typisch stadtbezogenen bezeichnet werden könnten. Allenfalls hat eine Selbstselektion nach einer generellen Offenheit der Verkehrsmittellorientierung als Abgrenzung zu einer in der Stichprobe nicht zu beobachtenden absoluten Festlegung auf den MIV stattgefunden. Außerdem ist eine weitgehende Konstanz der Orientierung vor und nach der Wanderung festzustellen. Das bedeutet zum einen, die Ergebnisse der folgenden Auswertungen sind nicht nur für ein schmales, ohnehin stadtaffines Bevölkerungssegment mit zugehörigen Freizeit- oder Verkehrsmittellorientierungen verallgemeinerbar, sondern für ein breites Spektrum (potenzieller) Umland-Stadt-Wanderer. Zum anderen sind von den Auswertungen des Einflusses des städtischen Wohnortes auf das Verkehrshandeln valide Ergebnisse zu erwarten. In dem Maße, wie die persönlichen Einflüsse einschließlich der Mobilitätsorientierung auf das Verkehrshandeln nach der Wanderung unverändert sind, können sie Veränderungen des kurzfristigen Verkehrshandelns nicht erklären, bei festgestellten Veränderungen müssen also andere Einflüsse wirksam sein.

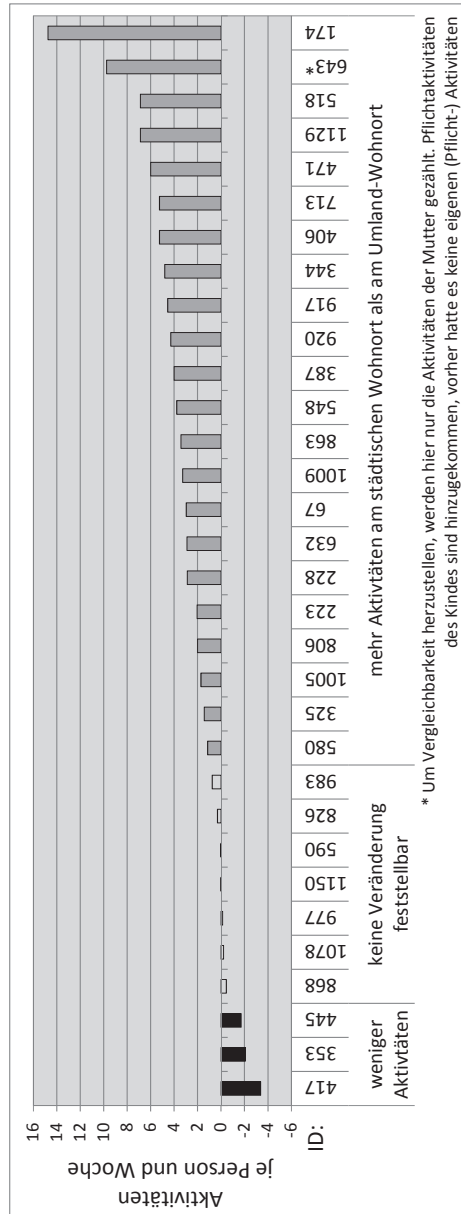
5.3.2 Alltägliches Verkehrshandeln

Die Rekonstruktion des Verkehrshandelns basiert auf einem aktionsräumlichen Erhebungsansatz (vgl. 5.2.2.1). Ausgehend von berichteten Aktivitäten aller Haushaltsmitglieder, deren Verortung, Verknüpfung und Häufigkeit, wurde das Verkehrshandeln einer durchschnittlichen Woche jedes Haushaltes ermittelt (vgl. 5.2.3).

Die Zahl der Aktivitäten ist bei sieben Haushalten etwa gleich geblieben und hat bei 22 Haushalten mit der Wanderung in die Stadt zugenommen (Abbildung 45). Für diesen Vergleich wurde eine Aktivität als eine Tätigkeit außerhalb der eigenen Wohnung definiert, so dass die dargestellten Aktivitäten *zu Hause sein* oder auch die Subkategorie *Gartenarbeit* bei der Auswertung der Aktivitätenhäufigkeit unberücksichtigt bleiben. Besonders ins Gewicht fallen Bring- und Holwege von Kindern, die jeweils als eigene Aktivität (*Bringen/Holen*) gezählt werden (vgl. 5.2.3). Das bedeutet, für die Pflichtaktivität *Kindergarten* eines Kindergartenkindes sind je Haushalt drei Aktivitäten notwendig: zweimal *Bringen/Holen* eines Elternteils, einmal *Pflichtaktivität Kind*. Diese Bring- und Holaktivitäten wurden

in den ausgewerteten Fällen mit zunehmendem Kindesalter im Laufe der Zeit eher weniger als mehr und sind somit nur in Ausnahmefällen als Ursache für die Zunahme der Aktivitäten zu identifizieren. In drei Fällen hat sich die Zahl der Aktivitäten um bis zu 3,5 Aktivitäten je Person und Woche verringert: Im Fall mit der stärksten Reduktion (417) ist mit der Wanderung eine deutliche Verlängerung des Arbeitswegs verbunden (+38 km/+ 28 min je Strecke), die entsprechend weniger Zeit für Freizeitaktivitäten ließ. In den beiden anderen Haushalten entfielen Pflichtaktivitäten, weil die Wanderung zeitgleich mit dem Renteneintritt stattfand (353) bzw. weil nach der Wanderung ein großer Teil der Arbeit zu Hause erledigt wird (445).

Abbildung 45: Veränderung der Aktivitätenhäufigkeit vor und nach der Umland-Stadt-Wanderung



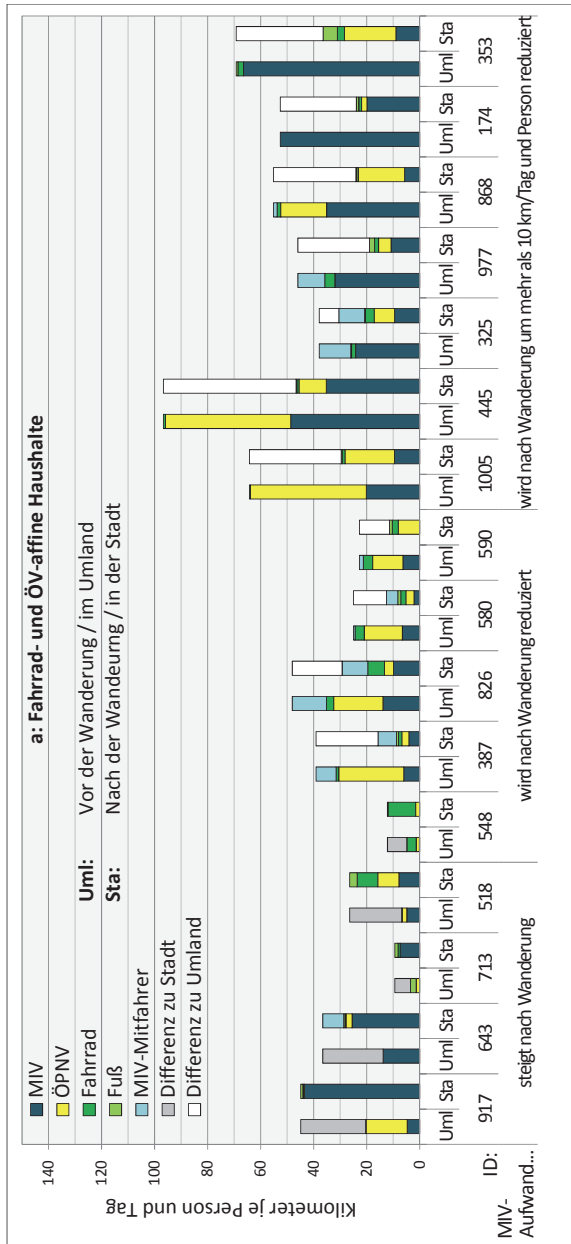
Daten: Qualitative Erhebung.

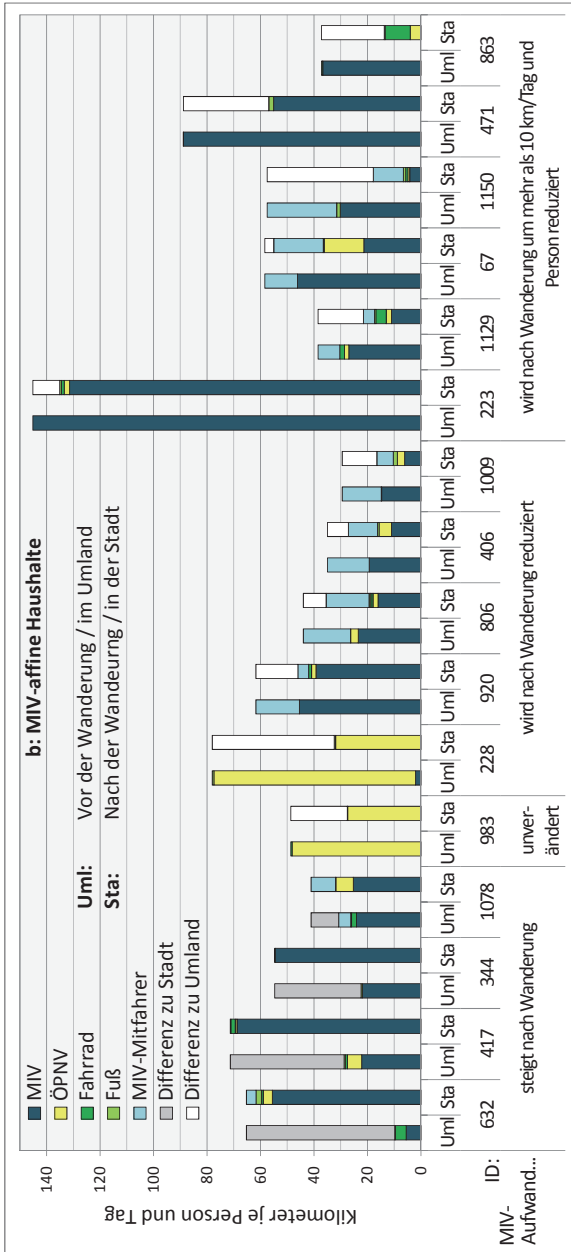
Die Abbildung 46 zeigt den mittleren täglichen Verkehrsaufwand eines durchschnittlichen Haushaltsmitglieds vor und nach der Wanderung. Der Bezug auf eine Person wurde gewählt, um die Haushalte verschiedener Größe besser vergleichen zu können. Berechnungsgrundlage ist je Fall die durchschnittliche Woche aller gewanderten Haushaltsmitglieder. Freizeitwege mit Übernachtung sind in die Darstellung einbezogen – soweit es sich um Besuche bei Freunden oder Verwandten handelt, die höchstens ein verlängertes Wochenende dauern, aufs Jahr bezogen regelmäßig und primär ein Besuch sind oder ein Wochenendhaus zum Ziel haben. Einzelwege, die seltener als einmal die Woche stattfinden, sind im dargestellten Verkehrsaufwand anteilig berücksichtigt. Weiß bzw. grau markiert ist jeweils die Differenz zum Verkehrsaufwand des anderen Wohnstandorts, so dass leicht erkennbar ist, ob ein Haushalt nach der Wanderung mehr (grau) oder weniger (weiß) Verkehrsaufwand erzeugt.

In Abbildung 46a sind die 16 ÖV- oder Fahrrad-affinen Haushalte dargestellt. Bei ihnen sind Reduktionen des MIV-Aufwandes zu beobachten, in vier Fällen um etwa ein Viertel, in sieben Fällen sogar um mehr als zwei Drittel des im Umland anfallenden MIV-Aufwands. Entgegen den Erwartungen ist bei vier dieser ÖV- und Fahrrad-affinen Haushalte der MIV-Aufwand nach der Wanderung größer als vorher. In zweien von diesen stieg der MIV-Aufwand vor allem dadurch, dass nach der Wanderung ein Arbeitsweg anfällt, den es vorher nicht gab (713, 917). Dabei resultiert dieser Arbeitsweg in einem Fall daraus, dass ein Selbstständiger eine vergleichsweise verkehrsaufwendige räumliche Verteilung von Wohn- und Arbeitsort gewählt hat, die möglicherweise auch der Verfügbarkeit günstiger Wohnungen und Arbeitsflächen – und somit raumstrukturellen Voraussetzungen – geschuldet ist (917). In einem weiteren Fall (518) resultiert die Zunahme des MIV-Aufwandes aus der Aufnahme einer sehr speziellen Freizeitbeschäftigung, die vor der Wanderung nicht erreichbar gewesen wäre. Insofern war ihr Handeln im Umland diesbezüglich zwar verträglicher, schränkte aber auch ihre Aktivitäten ein. Außerdem sind die täglich anfallenden Dienstwege, die im Umland ausschließlich mit dem Pkw, in der Stadt fast ausschließlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, nicht dargestellt.⁶⁶ Im Fall 643 entsteht zusätzlicher MIV-Aufwand zwar durch Fahrten ins Umland, dennoch ist der städtische Wohnort die verkehrssparsamere Alternative, weil im Zuge der Wanderung eine Arbeit aufgenommen wurde, die im Falle des Wohnenbleibens im Umland einen langen Arbeitsweg erfordert hätte.

66 Grund für die Nicht-Berücksichtigung der Dienstfahrten ist die Annahme, dass ihre Pkw-Fahrten erfordernde Arbeit im Umland heute von einer anderen Person unter Erzeugung einer vergleichbaren Zahl an Pkw-Kilometern ausgeübt wird – für den Gesamtverkehrsaufwand in der Region hat sich hier nichts geändert.

Abbildung 46: Durchschnittlicher Verkehrsaufwand eines Haushaltsmitglieds vor und nach der Wanderung aus dem Umland in die Stadt





Quelle: Matthes 2015: 142, bearbeitet. Daten: Qualitative Erhebung.

Abbildung 46b zeigt die 16 MIV-affinen Haushalte. Bei acht der 14 Haushalte mit Pkw-Verfügbarkeit reduzierte sich der MIV-Aufwand nach der Wanderung um etwa ein Drittel oder mehr, bei zwei Haushalten um weniger als ein Drittel. Auch unter den MIV-affinen Haushalten gibt es nur vier Fälle, in denen der MIV-Aufwand nach der Wanderung größer war, bei dreien davon jedoch um ein Vielfaches (344, 417, 632). Diese Haushalte hatten vor der Wanderung einen für einen Umland-Wohnort ungewöhnlich kurzen Arbeitsweg (< 5 km). Nach der Wanderung ist der Weg zum selben Arbeitsplatz besonders lang – könnte allerdings in zwei Fällen bequem mit dem ÖV bewältigt werden (417, 632). Bei den Befragten 344, 417 und 632 war die Wanderung mit einer neuen Partnerschaft verbunden, der Verkehrsaufwand des neuen Partners ist in Abbildung 46b nicht dargestellt. Eine Variantenprüfung unter Einbeziehung der Information zu Arbeits- und regelmäßigen Freizeitwegen beider Partner zeigt, dass die gewählte Lösung in zweien dieser Fälle (344, 632) verkehrssparsamer ist, als es das Beibehalten eines der vorigen Wohnorte gewesen wäre. Ähnliches ist im Übrigen auch bei anderen Haushalten mit weit auseinander liegenden Arbeitsplätzen zu beobachten (977, 920). Im dritten Fall hat der Haushalt seine Wohnstandortwahl nach kurzer Zeit zugunsten eines kürzeren Arbeitsweges verändert, zum Interviewzeitpunkt war er dabei, wieder an seinen ehemaligen Umland-Wohnort zurück zu wandern (417: 26 ff.)

In nur einem Fall zehren die Freizeitwege ins Umland die Einsparungen des MIV-Aufwands der Arbeitswege am städtischen Wohnort auf (1078), so dass am städtischen Wohnort 5 % mehr motorisierte Personenkilometer je Person und Tag erzeugt werden. Das entspricht in dem Fall 1,2 MIV-Kilometer je Person und Tag. Bedenkt man die Wahrscheinlichkeit von Ungenauigkeiten in der Messung, so hätte auch in Erwägung gezogen werden können, den MIV-Aufwand als „fast unverändert“ zu klassifizieren. Ungeachtet dieser Überlegungen ist dieser Haushalt hinsichtlich seiner Wahl von Gelegenheiten ein Extremfall: Alle Personen sind in verschiedenen Vereinen am alten Wohnort aktiv, koordinieren aber ihre Fahrten nicht. Sie fahren teilweise mit drei Pkw am selben Tag an den ehemaligen Umland-Wohnort (1078: 164-180). Eigentlich möchten alle Haushaltsmitglieder wieder zurück ins Umland, aufgrund der Arbeitsorte der Eltern und einer Dienstwohnung wird dies jedoch aktuell nicht als realistische Option betrachtet.

Die Diskussion der acht Fälle mit nach der Wanderung gestiegenem MIV-Aufwand hat gezeigt, dass nur in drei Fällen der Verbleib am alten Wohnort im Umland eindeutig verkehrssparsamer gewesen wäre. Das sind die Fälle, bei denen die Arbeitsorte aller Haushaltsmitglieder nahe des Umland-Wohnorts liegen (417, 917) und der Fall, in dem die Freizeitaktivitäten aller Familienmitglie-

der außergewöhnlich stark auf den ehemaligen Wohnort bezogen sind (1078). In den anderen Fällen, in denen der MIV-Aufwand nach der Wanderung gestiegen ist, kann der gewählte Wohnort trotz des gestiegenen MIV-Aufwands als die verkehrssparsamere Alternative gewertet werden, weil eindeutig personenbezogene Veränderungen die Ursache für den Anstieg des Verkehrsaufwands waren – hätten diese Veränderungen ohne Wohnortwechsel stattgefunden, wäre der Verkehrsaufwand noch stärker gestiegen. In 24 Fällen wird der Verkehrsaufwand, insbesondere der MIV-Aufwand, mit der Wanderung jedoch reduziert.

Ohne die Reduzierungen des MIV-Aufwands von drei Haushalten infolge des Renteneintritts mitzuzählen und ohne die beiden MIV-affinen Haushalte einzubeziehen, die aus Kostengründen auf den eigenen Pkw verzichten, entspricht die Reduktion in zehn Fällen mindestens 13 Pkw-Kilometern je Person und Tag, in sechs weiteren Fällen wird ein MIV-Aufwand von unter zehn Pkw-Kilometer je Person und Tag erreicht. Diese Werte sind hinsichtlich ihrer Größenordnung mit anderen Studien zum Einfluss des Wohnorts vergleichbar (vgl. 2.3.1.2)

5.3.3 Raumstrukturelle Ursachen für Veränderungen des Verkehrshandelns

Wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, ist die Reduktion des MIV-Aufwands nicht auf eine Reduzierung der Aktivitäten zurückzuführen – dies wäre auch im Falle einer unfreiwilligen Reduktion der Aktivitäten nach dem verkehrspolitischen Ziel der verträglichen Gestaltung des Verkehrs nicht erwünscht (vgl. Kapitel 1). Abbildung 47 gibt eine Übersicht darüber, welche raumstrukturellen Möglichkeiten die Haushalte der Stichprobe am Stadt-Wohnort zum verkehrssparsameren Handeln nutzen. Die skalierten Subkategorien geben dabei an, inwieweit sie ihre kurz- und mittelfristig variablen Gelegenheiten verkehrssparsam auswählen, d. h. so, dass sie bequem mit dem Umweltverbund (vgl. 2.1), also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV erreicht werden können und inwieweit der Umweltverbund im Alltag generell genutzt wird.

Die Übersicht zeigt, dass viele Haushalte sowohl ihre Zielwahl und damit ihren Aktionsraum als auch ihre Verkehrsmittelwahl den Möglichkeiten des Stadt-Wohnortes anpassen (Abbildung 47, weißes Rechteck). Nur wenige Haushalte suchen regelmäßig Gelegenheiten im Umland auf und verzichten auf die Nutzung des ÖV (dunkles Rechteck). Betrachtet man die einzelnen Kategorien im Zusammenhang mit dem in Abschnitt 5.3.2 gemessenen Verkehrshandeln und den von den Befragten abgegeben Handlungsgründen genauer, so lassen sich

drei Hypothesen über das Zusammenspiel raumstruktureller Rahmenbedingungen und Veränderung des Verkehrshandelns nach der Wanderung ableiten:

Abbildung 47: Kategorien zur Nutzung raumstruktureller Möglichkeiten

Nutzung raumstruktureller Möglichkeiten beider Wahl kurz- und mittelfristig variabler Ziele	Nutzung verkehrsparsamer Varianten bei der Verkehrsmittelwahl		
	Wege werden möglichst mit dem UVB zurückgelegt, trotz Fußwegen oder geringem Takt, allenfalls Wege ins Umland motorisiert	Wege werden mit dem UVB zurückgelegt, kleine Unannehmlichkeiten führen zur MIV-Nutzung, Wege ins Umland regelmäßig motorisiert	Nutzung des UVB eher Ausnahme, nur bei sehr kurzen Wegen, MIV-Nutzung überwiegt
Das mit dem Umweltverbund erreichbare Gelegenheitsangebot in Hamb. deckt den Bedarf des Haushaltes fast vollständig und macht weite Wege ins Umland selten.	*** 174, 228, 325, 353, 406, 548, 580, 590, 713, 863, 977, 1005	**	*
Es werden vorwiegend Gelegenheiten in Hamburg genutzt, die allerdings nicht immer gut mit dem UVB zu erreichen sind.	** 1150/B2	387, 518, 643, 868, 1129, 1150/B1	67, 1009
Es gibt regelmäßige Aktivitäten im Umland, aber auch viele genutzte Gelegenheiten in Hamburg.	** 445, 826/B2	806, 826/B1	632, 917, 920
Die Zielwahl ist geprägt von regelmäßigen Aktivitäten im Umland.	* 590; Sohn; 983		223, 344, 417, 471, 1078

Nummern: Interview-ID

* bis ***: Grad der Nutzung siedlungsstruktureller Gegebenheiten zugunsten verträglicher Handlungsformen

UVB: Umweltverbund

Daten: Qualitative Erhebung.

- *Diversifizierung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds:* Die Haushaltsmitglieder diversifizieren die genutzten Verkehrsmittel. Dabei führt die hohe Einzelhandelsdichte zur Wahl des NMV für Einkaufswege, die Qualität des ÖV-Angebotes sowie die Restriktionen der MIV-Erreichbarkeit zur vermehrten ÖV-Nutzung.
- *Anpassung des Aktionsraumes:* Die Haushaltsmitglieder passen kurz- und mittelfristig variable Gelegenheiten (z. B. Einkaufen, Sportverein) räumlich so an, dass die Wege im Vergleich zum Umland-Wohnort kürzer werden oder kurz bleiben. Sie nutzen also die hohe Gelegenheitsdichte des Stadt-Wohnortes.
- *Strategische Wahl des Wohnstandortes:* Der neue, städtische Wohnort der Haushalte liegt näher zu vielen ihrer im Alltag aufgesuchten, wenig variablen Gelegenheiten (Arbeit, Freunde, Kultur, Sportveranstaltung/Arenen), so dass diese Wege, insbesondere die Wege zu Pflichtaktivitäten, kürzer werden. Dies ist aufgrund der Gelegenheitsdichte und Funktionsmischung möglich.

Auf den dritten Punkt, die Wahl des Wohnstandortes in Abhängigkeit von Erreichbarkeiten wenig variabler Gelegenheiten, wird im Abschnitt 5.4.3 eingegangen. Die anderen beiden Hypothesen werden nachfolgend ausführlicher begründet. In einem weiteren Abschnitt wird darauf eingegangen, welchen Anteil raumstrukturelle Gegebenheiten daran haben, dass die Aktivitätenhäufigkeit mit der Wanderung zunimmt.

5.3.3.1 Diversifizierung der Verkehrsmittelnutzung zugunsten des Umweltverbunds

Für die Diversifizierung der Verkehrsmittelnutzung gibt es im Wesentlichen drei Ursachen:

- das im Vergleich zum Umland höherwertigere ÖV-Angebot
- die im Vergleich zum Umland schlechteren Bedingungen der MIV-Nutzung
- die aufgrund der höheren Gelegenheitsdichte kleineren Distanzen, die eine Nutzung des NMV ermöglichen

Dabei wird das Fahrrad eher trotz, als wegen der Verkehrsinfrastruktur gewählt (z. B. 977: 143, 1005: 303-305). Insbesondere ältere Zugewanderte, die im Umland gerne Fahrrad fahren, sind im Stadtverkehr eher ängstlich und schieben ihr Fahrrad mitunter weite Strecken (406: 57 ff.).

Das ÖV-Angebot in der Stadt wird im Vergleich zum Umland als „besser“ bewertet. Erwähnt werden diesbezüglich insbesondere die Netz- und Taktichte sowie die Betriebszeit (besonders die letzte Fahrt des Tages). In einem Fall werden auch geringeren Kosten für Einzelfahrkarten erwähnt (445: 87). Nach dem Stand der Forschung (vgl. 2.3.1.1) überrascht, dass auch MIV-affine Befragte ohne finanzielle Restriktionen den öffentlichen Verkehr regelmäßig nutzen (406, 632, 1009). Selbst Personen, die sich im ÖV unwohl fühlen, nutzen ihn manchmal (223, 806, 1150-B1) oder haben ihn regelmäßig genutzt (471). Die Gründe dieser Personen sind Abenteuerlust (223), Sparsamkeit (1150-B1) oder die Empfindung, dass Auto fahren in der Stadt zu bestimmten Zeiten noch schlimmer ist als den ÖV zu nutzen (806, 471). Ebenso unerwartet ist, dass sich die zugezogenen Rentner offen für Veränderungen der Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV zeigen (1009: 26, 406: 194-206).

Während der ÖV am Stadt-Wohnort positiv bewertet wird, nehmen die Befragten wesentlich schlechtere Bedingungen für die Pkw-Nutzung wahr. Der mit Abstand wichtigste Grund für die Wahl des ÖV nach der Wanderung ist bei den MIV-Affinen, dass die Parkplatzsuche am Zielort entfällt:

„B: Früher, als wir die Tiefgarage noch nicht gehabt haben, da haben wir uns drei Mal überlegt, ob wir mit dem Auto noch irgendwo hinfahren, einfach wegen der Parkplatzsuche nachher. Und dann haben wir teilweise auch gesagt, dass wir entweder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, auch wenn es ein bisschen umständlicher ist, aber wir haben dann das Auto einfach nicht genommen.“ (223: 101)

Im Gegensatz dazu berichtet eine Befragte, die eigentlich nicht gerne den MIV nutzt, davon, dass sie am Umland-Wohnort wegen der dort günstigeren Bedingungen trotz ihrer Einstellung regelmäßig mit dem Pkw gefahren ist:

„B2: [...] Also auf dem Land bin ich auch Auto gefahren. Also ich bin einfach ängstlich mit dem Autofahren. Und da geht das, weil da überall diese Riesenparkplätze sind und sowieso irgendwie kein Verkehr und so. Und hier ist es für mich schon gut eine U-Bahn in der Nähe zu haben.“ (1150: 75)

Interessant ist weiterhin, dass bei langen Anfahrtswegen aus dem Umland ein kostenpflichtiger Parkplatz in Kauf genommen wurde, bei mit dem Fahrrad oder ÖV bequem zu bewältigenden Anfahrtswegen sprechen dagegen eher die Umständlichkeit der Parkplatzsuche oder der Parkhausnutzung gegen die Wahl des Pkw als die Kosten:

„B: Also meine Frau trifft sich manchmal in der wirklichen City. Sprich da irgendwie Jungfernstieg oder wie auch immer. Und manchmal fahren wir auch gemeinsam und dafür nehmen wir dann nicht das Auto, weil das nicht lohnt, das mit dem Parkplatzsuchen. [...]“ (1009: 67, vgl. auch 325: 91-93, 417: 194-197)

Der Faktor Parkplatzverfügbarkeit wird von nahezu allen befragten Pkw-Besitzern erwähnt. Nur zwei der 26 Befragten, die über einen Pkw verfügen, erwähnen diesen Faktor nicht (471, 174).

Die Parkraumknappheit bewegt aber nicht nur MIV-affine Haushalte dazu, den ÖV für entsprechende Strecken zu wählen, sondern ist auch eine wichtige Ursache für die ÖV- und Fahrrad-Affinität der betreffenden Befragten. Diese Personen übertragen erlebte Parkraumknappheit auf einen Großteil ihrer aufgesuchten Ziele – auch wenn sie im Einzelfall vielleicht gar nicht gegeben ist – und gewöhnen sich oft auch deshalb die ÖV-Nutzung an (z. B. 445: 81, 1005: 157). Die Parkraumknappheit kann somit als der wichtigste Grund dafür, nicht den Pkw zu nehmen, bewertet werden.

Außerdem spielen „nervende“ Ampeln (806: 7, 1129: 257, 920: 184) oder der „stressige“ Stadtverkehr an sich eine Rolle für den Verzicht auf Pkw-Wege (580: 161, 228: 127, 353: 295, 406: 193, 1078: 129-137, 826: 157-165):

„B: [...] So schön es da ist. Aber ohne Auto ist man aufgeschmissen. Dafür ist das Autofahren ein Traum verglichen zur Stadt. Also hier fahre ich nur mit Fahrrad, dort bin ich nur Auto gefahren, aber eben gezielt, mit Parkplatz und mit allem, das mache ich hier alles nicht. Diese Ampeln machen mich hier ganz rappelig. [...]“ (806: 7)

Diese Beispiele zeigen, dass ein Teil der im vorigen Kapitel vorgestellten Reduktion des MIV-Aufwands durch einen diversifizierten Gebrauch der Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbunds erfolgt, zumal die Befragten diese Ursachen für die Veränderungen ihres Handelns selbst deuten, indem sie die oben erwähnten raumstrukturellen Unterschiede gegenüberstellen.

Nach den Worten der Rational-Choice-Theorie ist der Nutzenunterschied zwischen den Verkehrsmitteln in der Stadt anders als im Umland, so dass es schon nach den objektiven Kriterien Reisezeit und Zuverlässigkeit – bei MIV nicht gegeben, wenn es unsicher ist, einen Parkplatz zu finden oder im Stau zu stehen – wahrscheinlicher ist, dass bei einer zu überwindenden Distanz der MIV nicht die günstigste Alternative ist. Besonders für Wege in die Hamburger Innenstadt

fällt die Kosten-Nutzen-Bewertung bei fast allen Befragten zugunsten des ÖV aus. Nimmt man die Anforderungen an Reisezeit, Bequemlichkeit und Länge der Fußwege derjenigen erwerbstätigen Haushalte als Maßstab, die am städtischen Wohnort besonders verkehrssparsam handeln, besteht bei den anderen Haushalten weiteres Potenzial einer Reduktion des MIV-Aufwands. Das Potenzial ergibt sich aus alternativen Handlungsmöglichkeiten, die nach dem genannten Maßstab zumutbar wären. Generell könnten in diesem Sinne weitere MIV-Reduktionen erreicht werden, wenn intermodale Möglichkeiten eingeplant oder Taxis für Rückwege zu Schwachlastzeiten in Erwägung gezogen würden, wenn die Fahrradnutzung im Alltag anstelle der rein sportlichen Nutzung des Fahrrads etabliert würde und die eigene Bequemlichkeit hinsichtlich Fußwegen, Gepäck oder Einkäufen überwunden würde. Dies gilt besonders für die Verkehrsmittelwahl bei folgenden Wegetypen:

- Wege zu Freunden innerhalb Hamburgs
- Wege zu Freunden ins Umland
- Wege zu Freizeitgelegenheiten mit guten Parkmöglichkeiten (Schwimmbäder, Zoo, Multiplex-Kino, Einkaufszentren)
- Arbeitswege mit Parkmöglichkeit bei der Arbeit

5.3.3.2 Anpassung des Aktionsraumes

Es ist zu beobachten, dass kurz- bzw. mittelfristig variable Gelegenheiten angepasst werden, so dass die Wege kürzer werden, so kurz bleiben wie sie am Umland-Wohnort waren oder gezielt so gewählt werden, dass sie mit dem Umweltverbund erreichbar sind (vgl. 5.3.3, Abbildung 47). Bei der Wahl kurzfristig variabler Gelegenheiten spielt dabei das sichtbare Gelegenheitsangebot in der Stadt eine besondere Rolle, eine Befragte beschreibt, wie sich dieses Angebot ihr förmlich aufdrängt und über Jahre gepflegte Routinen verändert:

„B: [...] Am Land hatte man so drei Friseure in H. [Umland-Wohnort] was schon eine Menge war. Dann hatte man die ausgetestet, dann wusste man, zu welchen man geht. Wobei es sehr komisch ist, ich hatte die 35 Jahre zum Schneiden immer einen Friseur in der Stadt, dem ich 35 Jahre lang treu geblieben bin, nur jetzt nicht mehr. Weil der ist an der Großen Bleiche und Friseure gibt es hier so viele um die Ecke, die genauso gut sind und da radel ich fünf Minuten und nicht auf die Große Bleiche. Also er tut mir richtig leid. [...]“ (806: 69)

Ein anderer Befragter beschreibt, wie sich seine Einkaufsroutinen wöchentlicher Großeinkäufe mit dem Pkw verändert haben, weil die Geschäfte am neuen Wohnort fußläufig erreichbar sind:

„B: [...] Ich glaube, das [Wohnen im Umland] ist einfach nur eine andere Art Leben. [...] Man muss halt einfach wissen, wenn ich den Wocheneinkauf nicht sauber erledigt habe, dann kann es halt passieren, dass ich noch mal los muss am Samstag. Gut, da beide berufstätig gewesen sind damals, oder sind es ja immer noch, ist es einfach so, dass man das auf dem täglichen Weg mit erledigt hat. [...] Hier ist es jetzt so, ich komme nach Hause und dann gehen wir irgendwie beide zusammen einkaufen. REWE ist um die Ecke, Edeka ist um die Ecke. Das ist alles in fußläufiger Entfernung. Der Getränkemarkt ist hier um die Ecke. Also ich muss eigentlich nichts wirklich groß einkaufen.“ (223: 37)

Diese Veränderung gilt beim Einkauf (täglicher Bedarf) für fast alle Haushalte und lässt sich auch in der Stichprobenübersicht deutlich erkennen (Abbildung 48). Während die Haushalte am Umland-Wohnort ihre Einkäufe überwiegend als Großeinkäufe mit dem MIV erledigten (21 von 32 Haushalten) und zumindest die Hälfte der Befragten auch für die Besorgung von kleineren Mengen den MIV nutzte, hat sich bei vielen Haushalten die Organisation des Einkaufs nach der Wanderung verändert. Am Stadt-Wohnort erledigen die Haushalte ihren Einkauf bis auf wenige Ausnahmen mit dem Einkauf kleinerer Mengen, die nicht-motorisiert transportiert werden. In einer gegenüber dem Umland ausgedünnten Frequenz unternehmen nur noch 12 Haushalte Großeinkäufe mit dem MIV. Eindeutige Unterschiede nach Verkehrsmittelorientierungen sind nicht erkennbar.

Bei Freizeitaktivitäten gibt es ähnliche Veränderungen, jedoch nicht immer für alle Freizeitaktivitäten. So kommt es vor, dass zwar eine Gelegenheit in Hamburg gewählt wird, jedoch nicht immer die nächst gelegene oder gut mit dem Umweltverbund erreichbare Gelegenheit genutzt wird (z. B. bei der Wahl des Schwimmbads 387: 45, Ruderklub 868: 137, Kino 325: 86-89, 344: 74, 118). Hier spielen feine Qualitätsunterschiede der Gelegenheiten eine Rolle, bei Kinos z. B. der Unterschied zwischen Programm- und Multiplex-Kino (325) oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen (344, 387).

Aufgrund der Qualitätsunterschiede der Gelegenheiten ist dieses Potenzial jedoch begrenzt. Außerdem besteht beispielsweise bei der Auswahl einer Schule nur ein begrenzter Entscheidungsspielraum, u. a., weil die Behörde eine Zuteilung nach freien Kapazitäten vornimmt (1129: 48).

5.3.3.3 Steigerung der Aktivitätenhäufigkeit

Im Abschnitt 5.2.2 wurden persönliche Ursachen für die Steigerung der Aktivitätenhäufigkeit genannt, die beispielsweise mit dem Übergang von einer Lebensphase in eine andere zu tun hatten (Renteneintritt, Kindesalter). Darüber hinaus gibt es aber auch in Bezug auf die Aktivitätenhäufigkeit raumstrukturelle Ursachen für die gemessenen Veränderungen. Dabei sind in den Formulierungen der Befragten zwei Perspektiven zu erkennen, die inhaltlich jedoch in die gleiche Richtung gehen: Das Umland schränkt Aktivitäten ein und die Stadt eröffnet neue Möglichkeiten.

Als Grund für den Verzicht auf Aktivitäten am Umland-Wohnort nennen die Befragten folgende raumstrukturellen Aspekte:

- Das kulturelle Angebot vor Ort war nicht vorhanden oder weniger ansprechend (174: 18, 590: 155).
- Der Wegezweck und der Aufwand des Weges (einschließlich der Wegedauer) zu geeigneten Gelegenheiten passten nicht zusammen (67: 12-14, 228: 132-136, 445: 172-181, 518: 222, 580: 115, 590: 27, 826: 21, 920: 17-19, 1005: 187, 1150: 44).
- Der Wegezweck und die Wegekosten passten nicht zusammen (920: 21, 713: 118).
- Aktivitäten mussten geplant werden (387: 63, 406: 137, 518: 34, 643: 17).
- Für das Ausführen von Aktivitäten war ein Bringen/Holen durch die Eltern notwendig (580: 115).
- Die Gartenarbeit ließ wenig Zeit (406: 131-137, 580: 151, 1005: 187).

Als Grund dafür, dass am Stadt-Wohnort mehr Aktivitäten unternommen werden, nennen die Befragten folgende raumstrukturelle Aspekte:

- Die Wege sind kürzer, die Hemmschwelle für die Ausübung von Aktivitäten geringer, so dass auch „kleinere“ kürzere oder unwichtigere Aktivitäten unternommen werden (325: 154-155, 67: 14, 406: 83, 548: 119, 806: 78, 977: 105, 1005: 15, 1150: 118).

- Es ist möglich spontan etwas zu unternehmen (387: 63, 406: 137, 518: 34, 643: 17, 1150: 45).
- Man ist besser über Angebote informiert, muss sich nicht aktiv um Informationen kümmern (387: 109, 518: 216,222).
- Der Einkauf wird seltener als Großeinkauf organisiert, häufigere kleinere Einkäufe werden unternommen (vgl. Abbildung 48).

Als raumstrukturelle Ursachen für veränderte Aktivitätenhäufigkeiten können somit die Gelegenheitsdichte und die damit zusammenhängenden unterschiedlichen Raumwiderstände zwischen Wohnort und Freizeitgelegenheit identifiziert werden. Darüber hinaus spielt das Informationsangebot zu Freizeitaktivitäten in der Stadt eine Rolle. Ein Haus mit Garten bindet dagegen Zeit, die nicht für Aktivitäten aufgewendet wird. Ein starker, eindeutiger Zusammenhang mit Verkehrsmittelorientierungen ist in den Daten nicht zu erkennen.

5.3.4 Mobilitätskosten und das Verkehrshandeln am Stadt-Wohnort

In den Interviews fiel auf, dass nur wenige der Befragten Kosten als Entscheidungsfaktor beim kurzfristigen Verkehrshandeln nach der Wanderung von sich aus erwähnen, eher nannten sie Kosten im Rahmen der mittelfristigen Entscheidung über den Pkw-Besitz. Weil monetäre Kosten in der ökonomischen Handlungstheorie eine wichtige Rolle bei Entscheidungen spielen, wurde in den Interviews gezielt nach der Rolle von Kosten beim kurz- und mittelfristigen Verkehrshandeln gefragt. Dabei erscheinen den Befragten die städtischen Wege als günstig, weil sie jeden städtischen Weg mit ihrem von Umland-Routinen geprägten Maßstab bewerten und ihn so als relativ kurz und damit auch monetär günstig einstufen. Mobilitätskosten sind somit am städtischen Wohnort ein Faktor mit eher schwachem Gewicht in der kurzfristigen Verkehrsmittelwahl. Ein Befragter illustriert diesen Zusammenhang anschaulich:

„I: [...] Spielen heute bei der Entscheidung, welches Verkehrsmittel Sie nehmen, Kosten eine Rolle, dass Sie sich überlegen: Okay, wenn wir jetzt Auto fahren, haben wir Benzinkosten und Bahn ist ja bei Ihnen sowieso schon inklusive. (lange Pause) Oder denken Sie darüber nicht nach?

B: Nee. Das sind so kurze Strecken. Also wenn wir jetzt auf die Idee kommen würden, jeden Tag irgendeine Oma zu besuchen und jeden Tag dann 80, 100 Kilometer zu fahren hätten, würde ich auch sagen:

Hm, das müssen wir uns mal überlegen. Das haben wir ja so bislang nicht berücksichtigt in unseren Überlegungen. Aber ja, wir haben [etwa] zwei Tankfüllungen, [...] die wir im Monat verfahren. So. Und ob wir dann Freunde besuchen in Hamburg oder –. Und wenn meine Frau sagt: Ich fahre heute mal mit dem Auto. Ja mach. Das sind zehn, vielleicht 15 Kilometer. Das wollen wir, wollen wir uns das ausrechnen? Nein, das wollen wir nicht. [...]“ (387: 116-119)

5.3.5 Ursachen für weite Freizeitwege: Ausflüge, Besuche und Urlaube

Für die gesonderte Auswertung weiter Freizeitwege ist es sinnvoll, zwischen Ausflügen und Urlauben zu unterscheiden. Als Urlaube werden Freizeitaktivitäten außerhalb der Wohnung mit Übernachtung bezeichnet, dabei liegen die Urlaubsziele der befragten Haushalte außerhalb der Stadtregion Hamburg. Ausflüge sind Freizeitaktivitäten, die außerhalb der Stadt Hamburg ausgeübt werden. Es wird unterschieden zwischen Ausflügen mit dem Zweck *Erholung* und Ausflügen mit dem Zweck *Besuch*. Ausflüge mit dem Zweck *Besuch* umfassen:

- Besuche bei Freunden oder Verwandten ohne Übernachtung
- Besuche bei Freunden oder Verwandten, die aufs Jahr bezogen regelmäßig sind, primär Besuch sind und maximal ein verlängertes Wochenende dauern (hierzu gehören jedoch keine unregelmäßigen Familienfeste, Rundreisen von Freund zu Freund oder Besuche im Ausland)

Als Ausflüge zur *Erholung* werden alle Freizeitaktivitäten außerhalb der Stadt Hamburg definiert, die weder Besuch noch Urlaub sind. Sie schließen das Aufsuchen eines Wochenendhauses oder einer vergleichbaren Einrichtung (ausgebauter Bus, Segelboot, Wohnwagen) ein, auch wenn dort ein ganzes Wochenende verbracht wird, nicht aber, wenn dort eine Woche oder mehr verbracht wird.

Ausflüge werden differenziert betrachtet, weil beim Zweck *Besuch* ein weit geringerer Entscheidungsspielraum bei der Auswahl geeigneter Gelegenheiten besteht als bei Ausflügen mit dem Zweck *Erholung*. Wenn man entfernt wohnende Verwandte treffen möchte, muss man an deren Wohnort fahren, alternativ kommen die Verwandten zum eigenen Wohnort. Ein Treffen an einem dritten Ort hätte einen völlig anderen Charakter, abgesehen davon, dass es häufig mit Kosten verbunden wäre, wenn man sich beispielsweise in einem Restaurant oder Hotel trafe. Die Entscheidung über den Wohnort von Freunden und Verwandten liegt jedenfalls nicht bei den befragten Haushalten, allenfalls die Häufigkeit der Besuche ist von ihnen beeinflussbar.

5.3.5.1 Urlaube

Bis auf vier Haushalte (67: 128, 228: 112, 471: 131, 713: 74) machen alle Haushalte vor und nach ihrer Wanderung Urlaub. Der durch die Urlaube erzeugte Verkehrsaufwand ist nicht in die Kalkulation des Verkehrsaufwands der Abbildung 46 eingeflossen, denn der Verkehrsaufwand der Urlaube kann auf Grundlage der Daten nicht hinreichend zuverlässig ermittelt werden. Die Unsicherheit der Schätzung würde alle innerregionalen Unterschiede überdecken, wie beispielsweise im Fall 174:

„B: [...] Letztes Jahr war ich zum Beispiel fünfeinhalb Wochen in Griechenland unterwegs mit dem Bulli. [...]

I: Da sind Sie dann auch mit dem Auto bis runter nach Griechenland gefahren?

B: Ja, das bietet sich mittlerweile an, weil das Auto fertig ausgebaut ist. [...] Das hat sich so eingespielt, weil ich früher einen Hund hatte. [...] Und von daher bin ich sowieso immer mit dem Auto unterwegs gewesen, dann wegen des Hundes. [...] Insgesamt habe ich mit dem VW-Bus, [...] 40 Jahre auf dem Zettel, die ich immer unterwegs bin. Und eigentlich immer im Urlaub unterwegs gewesen damit, ne.“ (174: 54-56)

Dieses Beispiel zeigt auch einen Befund, der sich fast ohne Ausnahme über die gesamte Stichprobe erstreckt: Die Urlaubsmuster haben sich mit der Wanderung in die Stadt kaum verändert, die meisten Urlaube folgen langjährigen Routinen. Liegt eine Veränderung vor, wird sie von den jeweiligen Befragten als Folge einer persönlichen Veränderung gedeutet, neben dem oben angeführten Renteneintritt und Lebenspartnerwechsel werden das Entfallen der Ferienebundenheit (Flugpreise günstiger: 445: 119) oder die berufliche Konsolidierung genannt:

„B: Genau. Also jetzt habe ich so diesen normalen Urlaubsstand von 30 Tagen und früher habe ich viel weniger Urlaub gemacht. Ich musste ja erst mal mein Geschäft aufbauen. Da hat man andere Sorgen als Urlaub. Also da habe ich sehr viel weniger Urlaub gemacht.“ (917: 159, vgl. auch 713: 74)

Es ist also festzustellen, dass der Verzicht auf die Einbeziehung von Urlauben die Ergebnisse in Abschnitt 5.3.2 nicht verzerrt.

Eine gemäß den Hypothesen zum Zusammenhang von städtischen Wohnorten mit Urlauben zu erwartende Häufung von berichteten Kurztrips kann in der Stichprobe nicht gefunden werden. Stattdessen dient eine überraschend große Zahl der Urlaube der Pflege sozialer Kontakte in Deutschland, Europa und Übersee.⁶⁷ Unter den im Urlaub Besuchten sind Bekanntschaften aus Auslandsaufenthalten, ausländische Lebenspartner oder im Ausland lebende Kinder oder andere Verwandte. Eine jüngere Befragte, die zeitweise im Ausland gelebt hat, berichtet, dass sie aus ihrer Zeit im Ausland nun Bekannte in ganz Deutschland hat, die sie häufig besucht (643: 166). Hierin spiegelt sich die Vermutung einer überregionalen bzw. internationalen Orientierung der Bevölkerung in der Untersuchungsregion als Ursache für die Häufigkeit von Fernreisen in der Stichprobe wider. Auf einen Sinnzusammenhang zwischen verkehrsaufwendigen Urlaubsmustern oder auch nur starker Auslandsorientierung und den raumstrukturellen Eigenschaften des Stadtwohnorts lässt sich dabei dennoch nicht schließen, die von den Befragten berichteten Besuche wurden in allen Fällen bereits vom Umland aus unternommen. Die zur Zeit des Interviews im Ausland lebenden Kinder (als Grund für die Urlaubszielwahl der Eltern) sind im Umland aufgewachsen (417, 406, 977, 1009), so dass es unwahrscheinlich ist, dass Eigenschaften städtischer Raumstruktur Ursache für die Auslandsorientierung dieser (temporär) ausgewanderten Kinder sind.

In einem Fall wird ein Sinnzusammenhang zwischen der Bautypologie und der Urlaubshäufigkeit hergestellt:

„I: Sie erwähnten, dass Sie viele Urlaube gemacht haben, seit Sie hier eingezogen sind. Sind das Urlaube weiter weg oder hier in der Nähe?“

B: Ja. Auch ein kleines Argument noch, was den Umzug anbetrifft, wenn wir das Haus alleine ließen, dann musste man natürlich immer für viel Organisation sorgen, sprich: wer macht was und wer passt auf und so weiter und so fort. Eine Etagenwohnung schließt man ab und gibt maximal der Nachbarin den Schlüssel und sagt: Passt auf, was da reinkommt. Das Auslandsreisen, hauptsächlich auch dadurch bedingt, dass unsere Tochter in S. [Übersee] lebt, schon ganz viele Jahre. Und wenn man da hin fährt, dann bleibt man natürlich auch ein bisschen länger. [...]“ (1009: 46-47)

67 12 Befragte berichten mindestens einen Urlaub, zumeist regelmäßige Urlaube zu Freunden oder Verwandten: 353, 406, 548, 590, 643, 806, 920, 977, 1005, 1009, 1078, 1150.

Etagenwohnungen gibt es jedoch auch im Umland, so dass hier nur ein mittelbarer Zusammenhang zur explizit städtischen Raumstruktur in ihrer Gesamtheit hergestellt werden kann.

So muss konstatiert werden, dass in den Daten trotz eingehender Suche kein deutlicher Sinnzusammenhang zwischen raumstrukturellen Eigenschaften und Urlauben gefunden werden kann.

5.3.5.2 Ausflüge und Besuche

Aus der Stichprobe unternehmen 30 Haushalte nach der Wanderung in die Stadt Ausflüge mit den Zwecken *Erholung* oder *Besuch* im Sinne der oben genannten Definitionen (Abbildung 49). Sie sind im Vergleich des Verkehrsaufwands vor und nach der Wanderung berücksichtigt, der in Abschnitt 5.3.2 ausgeführt wurde (vgl. Abbildung 46). Bei dem Vergleich ist festzustellen, dass Freizeitwege in nur einem (Extrem-)Fall für den Anstieg des MIV-Aufwandes im Zuge der Wanderung verantwortlich sind (1078). Die in der Literatur formulierte Befürchtung, die Verkürzung alltäglicher Wege an städtischen Wohnstandorten würde in der Regel durch besonders lange (und häufige) Freizeitwege an arbeitsfreien Tagen überkompensiert werden, ist – auf die vorliegende Stichprobe bezogen – unbegründet.

Im Folgenden wird versucht, in den Daten die Grundannahme der Kompensationshypothese herauszuarbeiten, dass Ausflüge eine Reaktion auf das städtische Umfeld und damit raumstrukturell bedingt sind.

In 18 Fällen werden mehr oder weniger regelmäßige Ausflüge zum Zweck der Erholung unternommen, die nach ihrem Zweck möglicherweise eine Reaktion auf die negativen Umweltwirkungen der Stadtumgebung sein könnten (Abbildung 49, Kategorie 1). Als Gründe für ihre Ausflüge nennen die Haushalte neben dem Zweck Erholung die Absicht, Neues zu erfahren oder umlandspezifische Hobbies wie Golf (417, 223, 806), Jagd und Pferdepflege (471), Segeln (455, 1009) zu pflegen. Unter Ausflügen dieser Kategorie befinden sich Aufenthalte im Wochenendhaus oder Wohnwagen (325, 518, 174, 826).⁶⁸ Der nach der Kompensationshypothese dominierende Ausflugsgrund „Sehnsucht nach Natur“ wird allerdings nur von zwei Befragten explizit als Grund für Umlandfahrten genannt:

⁶⁸ Die Entscheidung, ob und wo ein Wochenendhaus unterhalten wird, ist zwar kurzfristig nicht variabel, liegt aber vollständig beim befragten Haushalt.

Abbildung 49: Von den Befragten unternommene Ausflüge

Verkehrsmittelorientierung	Fahrrad- oder ÖV-affin															MIV-affin														
	917	643	713	518	387	826	580	590	1005	445	325	977	868	174	353	548	1078	228	920	806	406	1009	223	1129	67	1150	471	863	983	
Ausflüge																														
1: Ausflüge mit dem Zweck Erholung (Stadt-Wohnort)																														
... nur im Umland angebotene Hobbies																														
... Wochenendhaus im Umland																														
... Grund: Natur erleben																														
... Grund: Neues erleben																														
... andere Gründe																														
2: Veränderung der Zielwahl																														
... am Umland-Wohnort vergleichbare oder zusätzliche Ziele																														
... am Stadt-Wohnort zusätzliche oder weiter entfernte Ziele																														
... nicht vergleichbar / Fehlende Information																														
3: Ausflüge mit dem Zweck Besuch (Stadt-Wohnort)																														
... bei Eltern im Umland																														
... bei Großeltern, Eltern, Kindern am ehem. Umland-Wohnort																														
... bei Freunden, Bekannten, Verwandten im Umland																														
... bei Freunden, Bekannten am ehem. Umland-Wohnort																														

↓ / Ausflüge mit dem Zweck Erholung werden unternommen

Daten: Qualitative Erhebung.

„B: [...] Also im Landkreis war es schön, ein schönes Naturangebot zu haben. Das habe ich intensiv genutzt. Das ist jetzt sehr viel weniger geworden. Das verlagert sich leider genau, da kann man nicht mehr vom Alltag sprechen, wenn man in der Stadt wohnt. Das muss man dann gezielt am Wochenende nachholen. [...]“ (917: 123, vgl. auch 417: 31, 249)

Allerdings berichtet nur einer dieser Befragten, dass nach der Wanderung andere Gelegenheiten als vor der Wanderung aufgesucht werden:

„B: Weil die Natur vor der Haustür war, war das Bedürfnis, nach Meck-Pomm reinzufahren, nicht so [da]. Heutzutage, wenn man aus Hamburg [...] immer sowieso ein ganz gutes Stück rausfahren [muss], damit man irgendwo ist, dann überlegt man sich schon: fahre ich heute mal vielleicht ganz woanders hin, was ich noch nicht kenne. Also das ist schon stark unterschiedlich gewesen. Weil da [am Umland-Wohnort] kennt man die schönen Ecken und ja, dann geht man eigentlich da hin.“ (917: 155)

14 Haushalte geben dagegen explizit an, dass sie dieselben, vergleichbare oder sogar zusätzliche Gelegenheiten bereits vom Umland-Wohnort aus aufgesucht haben (Abbildung 49, Kategorie 2). Diese Kontinuität spricht dafür, dass die Wahl der Ausflugsziele in diesen Haushalten keine Reaktion auf den neuen, städtischen Wohnort ist. Diese Feststellung ist umso plausibler, wenn berücksichtigt wird, dass die im Umland ausgeübten Freizeitaktivitäten nach der Wanderung tendenziell seltener geworden sind. Als Gründe für diese Reduzierung der Freizeitaktivitäten im Umland werden die nach der Wanderung längeren Wege zu Gelegenheiten genannt (Golfplatz 417: 163), eine andere Befragte nennt als Grund die vielen alternativen Gelegenheiten in der Stadt:

„B: Ich bleibe tatsächlich merkwürdigerweise in Hamburg. [I: ...] B: [...] Ich bin sonst [vom Umland-Wohnort aus] immer ins Alte Land zur Kirschblüte gefahren. Die müsste eigentlich schon vorbei sein. [I: ...] B: Ist mir gar nicht aufgefallen. [I: ...] Weil eben, es ist einfach zu viel in Hamburg. Das Angebot ist riesengroß. [...]“ (353: 115-121)

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass ein Großteil der Befragten das Bedürfnis nach Aufhalten im Freien innerhalb Hamburgs befriedigen kann. Die Befragten nutzen dafür die großen städtischen Naherholungsmöglich-

keiten oder auch wohnungsnah Freiräume. Diese Ziele machen weite Wege zu Naherholungsmöglichkeiten überflüssig:

„B: Ja, also wir sind viel mit dem Fahrrad auch unterwegs. Also auch hier in der Stadt. Also auf dem Land kommt man da von Wald zu Wald über Wiese zu Wald. Und hier in der Stadt kann man an [dem kleinen Fluss] lang, zur Alster oder zur Elbe fahren oder mit der U-Bahn halt schnell in die Innenstadt rein. [...]“ (920: 17)

„B1: [...] Es ist erstaunlich grün. [...] Eben erst wieder geworden. Wenn man hier rausgeht, kann man bis [Stadtteil im Stadtrand] an der Elbe langfahren immer durch Grün. Also das fehlt uns hier überhaupt nicht.“ (826: 7, vgl. auch 1150: 181, 580: 77)

Dagegen war es vor der Wanderung in einigen Fällen nicht möglich, im Umland passende Gelegenheiten für das Interesse an Kultur zu finden. Dies generierte daher vom Umland-Wohnort aus weite Freizeitwege zu kulturellen Gelegenheiten in die Stadt:

„B: Dazu kam auch außerdem, dass Hamburg fehlte und das Kultur und Musikangebot, Livemusik-Angebot, was ich in Hamburg immer gerne genutzt habe, was mir auch jetzt wieder gut gefällt. Da war das Angebot halt [am Umland-Wohnort] mit S. und B. [als nächstgelegene größere Orte] nicht so gegeben und nicht so umfangreich.“ (174: 18)

Als weiteren Grund für weite Freizeitwege ins Umland geben 22 Haushalte an, Verwandte oder Freunde zu besuchen. Sie sind in Abbildung 49 als Ausflug mit dem Zweck *Besuch* kodiert (Kategorie 3). Bei getrennten Eltern gehört dazu auch das Abliefern und Holen des Kindes. Der Wohnort der Besuchten liegt häufig am oder in der Nähe des alten Wohnorts. Bei diesen Wegen kann nicht unterstellt werden, dass sie eine Reaktion auf Eigenschaften des städtischen Wohnorts sind, vielmehr dienen sie primär der Aufrechterhaltung sozialer Kontakte. Aufgrund der Lage der Gelegenheiten waren diese Wege vor der Wanderung häufig wesentlich kürzer. Weil aber die besuchten Freunde und Verwandte zumeist im engeren Umland, häufig am oder in der Nähe des ehemaligen eigenen Wohnortes wohnen und der Fahrweg zu ihnen den vorherigen Arbeitsweg-Entfernungen entspricht (der vor der Wanderung mehrfach pro Woche zurückgelegt wurde), ist nachvollziehbar, warum die Freizeitfahrten aus der Stadt ins Umland die Ein-

sparungen des städtischen Wohnortes zumeist nicht überkompensieren, zumal vom Umland-Wohnort aus auch Freunde in der Stadt besucht wurden und auch Einkäufe des mittelfristigen Bedarfs in Hamburg erledigt wurden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Stichprobe nur zwei Fälle aufweist, bei denen der Sinnzusammenhang erkannt werden kann, von dem die Kompensationshypothese ausgeht. Für die anderen Haushalte gelten andere Zusammenhänge, bei denen nicht erkennbar ist, dass die raumstrukturellen Eigenschaften des städtischen Wohnortes Ursache für häufigere Ausflüge oder die Wahl neuer, weiter entfernt liegender Freizeitziele sind.

5.3.6 Ursachen für Unterschiede bei der Anpassung des Verkehrshandelns an den neuen Wohnort

In Abschnitt 5.3.2 wurden die Veränderungen des Verkehrsaufwands vor und nach der Wanderung zusammenfassend dargestellt, um grundsätzliche, verallgemeinerbare Aussagen zur Wirkungsrichtung raumstruktureller Eigenschaften treffen zu können. Die dabei beobachteten unterschiedlichen Werte der im Zuge der Wanderung eingesparten MIV-Kilometer sind teilweise auf Unterschiede der Verkehrssparsamkeit des Umland- und Stadt-Wohnortes zurückzuführen – dies war bereits in der Planung der Stichprobe vorgesehen (vgl. 5.2.1). Dennoch reichen die Unterschiede der raumstrukturellen Voraussetzungen des Wohnortes nicht aus, um die beträchtlichen Unterschiede im kurzfristigen Verkehrshandeln am städtischen Wohnort oder auch den unterschiedlich ausfallenden Grad der Reduzierungen des MIV-Aufwands im Zuge der Wanderung zu erklären. Die bekannten, in der Stichprobe wiederzufindenden sozioökonomischen Zusammenhänge, beispielsweise die Wirkung des Einkommens oder der Verkehrsmittelorientierung auf die Verkehrsmittelwahl, lassen ebenfalls Fragen offen. So gibt es beispielsweise Haushalte, für die Kosten keine Rolle spielen, sie können es sich leisten, den MIV zu nutzen und tun dies auch, obwohl eine ÖV-Nutzung möglich wäre (417: 95-97, 632: 58-59). Außerdem beabsichtigen beispielsweise die „leidenschaftlichen Autofahrer“ erwartungsgemäß eher, ihre alltäglichen Wege zu verkürzen, als den öffentlichen Verkehr zu nutzen (vgl. 1150-B1, 471). Doch es gibt auch Haushalte mit hohem Einkommen und MIV-affinen Mitgliedern, die ihren MIV-Aufwand nach der Wanderung erheblich reduzieren (z. B. 977, 1009, 1150). In diesem Abschnitt soll es darum gehen, die Hintergründe für diese offensichtlich unterschiedlich starke Nutzung der siedlungsstrukturellen Möglichkeiten für die verträgliche Ausgestaltung des eigenen Verkehrshandelns offen zu legen.

Bei der Auswertung dieser Handlungshintergründe wurde im Datenmaterial der Frage nachgegangen, warum im jeweils vorliegenden Fall nicht die verträglichste zumutbare Variante des Verkehrshandelns gewählt wurde. Dabei wird wie in Abschnitt 5.3.3 von den am verträglichsten handelnden Interviewteilnehmern ausgegangen. Eine *ungünstige Verkehrsmittelwahl* ist dabei die Wahl des MIV, obwohl andere zumutbare Möglichkeiten bestehen. Eine *ungünstige Gelegenheitswahl* ist dabei die Wahl von nur motorisiert bzw. sehr schlecht mit dem UVB erreichbaren Gelegenheiten, obwohl günstiger erreichbare Alternativen zur Verfügung stehen. Eine *ungünstige Wohnstandortwahl* ist dabei eine Wohnstandortwahl, die eine schlechte Erreichbarkeit zum Zeitpunkt der Wanderung feststehender und nicht variabler Gelegenheiten (besonders Pflichtaktivitäten) zur Folge hat.

Während die Ergebnisse des vorangegangenen Kapitels in ihren Tendenzen gemäß der Überlegungen in Abschnitt 5.2 verallgemeinerbar sind, fußen die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse teilweise auf wesentlich weniger Aussagen oder Fällen. Solange für die jeweilige Frage eine ausreichende Zahl kontrastierbarer Fälle und eine thematische Vertiefung in den Interviews gegeben ist, können dennoch Hypothesen abgeleitet werden. Bei einigen Aspekten sind aber für eine Fallkontrastierung nicht ausreichend Fälle vorhanden, häufiger fehlen explizite Informationen, um einen Fall sicher einordnen zu können. Die auf Grundlage dieses Materials formulierten Zusammenhänge sind damit eher eine Anfangsvermutung über Zusammenhänge, die *möglicherweise* von allgemeiner Bedeutung sind. Um diese weniger fundierte empirische Basis kenntlich zu machen, wird in diesen Fällen nicht von Hypothesen, sondern von möglichen, sich abzeichnenden Zusammenhängen, Anhaltspunkten oder Anfangsvermutungen gesprochen. Sie sind als Anregung für weitere (qualitative) Forschung zu sehen, die den Inhalten dann systematisch, mit einer entsprechend konfigurierten Stichprobe nachgehen müsste.

5.3.6.1 Verteilung von Freunden und Verwandten in der Region

Den Wohnort von seinen Freunden und Verwandten kann ein Haushalt nicht beeinflussen. Wenn die Freunde im Umland wohnen und der Kontakt aufrechterhalten werden soll, müssen Distanzen überwunden werden. Nach der Wanderung sind die Wege der Haushalte zu den hamburgischen Freunden kürzer, die Wege zu den Umlandfreunden länger. In der Stichprobe zeichnet sich ab, dass es eher der gewanderte Haushalt ist, der die Distanzen überwindet (vgl. 580: 115, 353: 267)

Abbildung 49 (5.3.5.2) zeigt, dass viele Aktivitäten im Umland mit dem Besuch von Freunden zu tun haben. Einige Befragte erwähnen, dass die im Umland zu besuchenden Freunde und Verwandten schlecht angebunden wohnen. Eine Befragte stellt sogar einen Zusammenhang mit ihrem Pkw-Besitz her – sie möchte ihren Eltern nicht zumuten, sie vom Bahnhof abholen zu müssen und besitzt einen eigenen Pkw, um den Weg zu ihren Eltern selbständig zurücklegen zu können (643: 43). Befragte, die vor der Wanderung intermodal (Park&Ride) in die Stadt gefahren sind, nehmen bei Besuchen im Umland von der Stadt aus für den gesamten Weg den Pkw (vgl. 580, 590, 809, 868). Ein intermodaler Weg ist keine Option, weil der Pkw nach der Nutzung des ÖV gebraucht wird. Wenn die Freunde dagegen in der Stadt wohnen und auch schon vor der Wanderung überwiegend in der Stadt gewohnt haben, sind die Distanzen zu ihnen nach der Wanderung kürzer und können daher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder wegen des besseren ÖV-Angebotes auch mit dem ÖV zurückgelegt werden. Auffällig ist, dass einige Haushalte ihren Wohnort so gewählt haben, dass die Freunde sogar in fußläufiger Entfernung wohnen (z. B. 868, 1009). Nah wohnende Freunde binden Zeit im Nahbereich, weil dort besonders häufig Verabredungen stattfinden. Die Befragten erwähnen, dass sich Freundeskreise oder Nachbarschaften gegenseitig auf Aktivitäten oder Gelegenheiten im Stadtteil oder wenigstens in Hamburg hinweisen (vgl. 5.3.3.3), es ergeben sich neue Bekanntschaften, so dass noch mehr Zeit in Hamburg gebunden wird, die nicht gleichzeitig für Ausflüge oder Besuche im Umland genutzt werden kann. Der Wohnort von Freunden und Verwandten eines Haushaltes prägt also dessen Aktionsraum und in gewissem Maß auch die Verkehrsmittelwahl bei Freizeitaktivitäten. Diese Hypothese führt zu der nächsten Frage, warum sich die Muster der räumlichen Verteilung von Freunden und Verwandten zwischen den Fällen der Stichprobe unterscheiden.

Im Datenmaterial gibt es Anhaltspunkte dafür, wie es zur haushaltsspezifischen räumlichen Verteilung des (aktiv gepflegten) Freundeskreises kommt. Die Befragten berichten von Lebensphasen, aus denen die auch über weite Strecken gepflegten Bekanntschaften kommen (vgl. 387: 65, 580: 141, 590: 249-250, 406: 84, 863: 36-317, 977: 159, 1078: 158). Dabei können drei Phasen identifiziert werden, in denen Freundschaften geschlossen werden, die auch über die Lebensphase hinaus und über größere Distanzen gepflegt werden:

- das eigene Aufwachsen
- die Ausbildung (insbesondere Studium)
- das Aufziehen von Kindern

Während die Freunde aus der Kindheit und dem eigenen Aufziehen von Kindern eher noch am alten Wohnort wohnen oder dorthin zurückgekehrt sind, verteilen sich Studienfreunde überregional und werden in anderen Städten besucht.

Die im Umland aufgewachsenen Befragten haben dort außer Freunden auch Verwandte, insbesondere Eltern. Bei den jüngeren Erstzuwanderern gibt es Haushalte, in denen die meisten Freunde im gleichen *Tortenstück*⁶⁹ Hamburgs wohnen (548: 13, 713: 9), so dass eine Überwindung großer Distanzen zur Kontaktpflege nicht notwendig ist – natürlich ist die Wahl des Wohnstandortes in diesen Fällen kein Zufall, die Nähe zu Freunden hat bei der Wohnstandortentscheidung eine wichtige Rolle gespielt (vgl. 5.4.3). Zu diesen Beobachtungen passt, dass Personen, die in anderen Lebensphasen (alleine) gewandert sind und keine der genannten prägenden Phasen am Zielort der Wanderung verbracht haben, am Wanderungszielort (noch) keine intensiven neuen Kontakte aufgebaut haben, die sie pflegen könnten. Es geht hierbei um Haushalte, die mit über 45 Jahren das erste Mal innerhalb der Region Hamburgs wandern. In drei Fällen konnte im Umland (vor der Rückwanderung in die Stadt) kein Kontakt gefunden werden (445, 1005, 174), in vier Fällen handelt es sich um den Erstzuzug aus dem Umland in die Stadt (344, 632, 417, 826). Schwierigkeiten sich einzuleben und Anschluss zu finden ergeben sich in diesen Fällen folgendermaßen:

- Die Befragten haben hohe Ansprüche an ein Sozialleben, weil sie aus einem funktionierenden sozialen Umfeld kommen:

„B: [...] Ich finde es angenehm, wenn ich zu meinem Dorf-Italiener gehe, dort mit Vornamen begrüßt werde und er genau weiß, was ich essen möchte. Und mir schon beim Reinkommen sagt: Ich habe es da. Ich finde es schön, wenn ich durch einen Stadtteil gehe im Umland und ich mindestens alle 50 oder 100 Meter begrüßt werde, weil man sich halt kennt. Hier in Hamburg kenne ich gar keinen. Und selbst da wo ich am Anfang hingezogen bin, was ja ein Mehrfamilienhaus war, da habe ich zwar Kontakt zu meinen direkten Nachbarn gehabt, aber das bedeutet auch nur, dass ich sie einmal im Vierteljahr gesehen habe. Das heißt nicht, dass ich sie irgendwie kannte. Es ist in Hamburg alles sehr anonym. [...]. Das gefällt mir definitiv im Umland wesentlich besser.“ (344: 276, vgl. auch 1005: 37-39)

69 Zu Tortenstückwanderungen vgl. 2.3.2, Abbildung 5.

- Der Wunsch fehlt, Kontakte zu den Menschen am Wohnort aufzubauen, weil deren Normen und Lebensweisen als fremd empfunden werden (445: 131-133).
- Die Zugewanderten haben wenig Zeit für das Finden neuer Kontakte, weil sie die neben der Arbeit verbleibende Zeit brauchen, um alte Kontakte, Hobbies oder ehrenamtliche Tätigkeiten zu pflegen (417: 161, 632: 10, 826: 80 ff.).

Dagegen lernen Haushalte mit (kleinen) Kindern recht schnell andere Haushalte kennen:

„B1: Hast du schon gesagt, dass wir festgestellt haben, dass speziell dieses Viertel hier oder diese zwei, drei Straßenzüge mehr Dorf ist, als das Dorf, wo wir hergekommen sind. B2: Ja. [I: ...] B1: Also so wie es hier ist, so haben wir es uns eigentlich vorgestellt auf dem Land, was diese Sozialkontakte, also dieses Miteinander, Untereinander, Nachbarschaftshilfe betrifft. Es hat keine zwei Wochen gedauert [und] wir kannten alle Familien auch von dieser Seite [...].

B2: Durch die Gärten. Und durch die Kinder ...

B1: Durch die Gärten, durch die Kindergärten. Und, wenn wir heute [...] das Haus verlassen, man erreicht das Auto kaum ohne irgendwie dreimal jemanden begrüßt oder mit jemanden gesprochen zu haben.“
(1150: 98-103, vgl. auch 387: 45)

Manchmal findet die eine Lebensphase an einen Ort statt, die andere an einem anderen, so dass sich der Freundeskreis auf mehrere Orte verteilt. Natürlich ziehen auch Freunde um, so dass die beschriebenen Zusammenhänge verwaschen werden, dennoch ist bei der Verortung des Freundeskreises der befragten Haushalte ein deutliches räumliches Muster in Bezug auf die genannten Phasen und die Räume *Tortenstück*, *Umland-Wohnort* oder *Wohnort der Eltern* feststellbar. Der Fall, dass Freunde vom Umland-Wohnort aus gesehen auf der gegenüberliegenden Seite Hamburgs oder mehrheitlich in der Region verstreut wohnen, wird dagegen selten berichtet – möglicherweise auch, weil diese Freundschaften aufgrund der Distanz zum aktuellen Wohnort weniger gepflegt werden. Dennoch kann die Hypothese formuliert werden, dass der Wohnort der genannten Lebensphasen die räumliche Verteilung des Freundeskreises über die jeweilige Lebensphase hinaus bestimmt. Somit prägt die Wohnbiographie eines Haushaltes über den Wohnort von Freunden und Verwandten den Aktionsraum des Haushalts.

5.3.6.2 Wohnbiographische Prägung

Ausflugsziele

In der Analyse fiel auf, dass es Unterschiede bei den unternommenen Ausflügen gibt, je nachdem, ob die Haushaltsmitglieder biographisch und emotional eher dem Umland oder der Stadt zugewandt sind. Haushalte, für die das Wohnen in der Stadt selbstverständlich ist und die das Wohnen im Umland als Zwischenspiel betrachteten, nehmen neben den potenziellen Ausflugszielen im Umland viele weitere Freizeitziele innerhalb Hamburgs wahr. Einige schwärmen für Hamburgs Erholungsqualitäten:

„B: Ja. Also wir sind [am Wochenende] viel im Viertel. Wir genießen besonders im Sommer das Viertel überhaupt um draußen zu sitzen. Wir leihen uns ganz oft ein Kanu und fahren dann die Alsterfleete ab, das finde ich ja traumhaft. Das ist wirklich das Schönste, was man sich vorstellen kann. Wir sind oft am Hafen und wir sind auch oft in Övelgönne, weil wir das Wasser einfach lieben. [...]“ (580: 77, vgl. auch 977: 159)

Die beiden einzigen Haushalte, die Ausflüge ins Umland im Sinne der Kompensationshypothese unternehmen, sind dagegen im Umland aufgewachsen (917) oder haben dort eine besonders lange und prägende Zeit verbracht (417). Zwei im Umland aufgewachsene bzw. geprägte Befragte fahren jedes Wochenende an den alten Wohnstandort, um dort Golf zu spielen (223, 417). Ein weiterer Haushalt ohne biographischen Bezug zu Hamburg schildert sein extrem verkehrsaufwendiges Verkehrshandeln am Wochenende:

„B: [...] Meistens mache ich irgendwelche Ausflüge oder was in der Richtung.“

I: Wohin ungefähr? B: Als Beispiel? I: Ja.

B: Gestern Morgen sind wir losgefahren, haben im Alten Land in Cranz zu Mittag gegessen, in Jork Kaffee getrunken, dann waren wir wieder in Hamburg in der Stadt, haben eine chinesische Massage genossen und abends waren wir im Blockhaus.

[I: ... B: ... I: Und ist das immer so im Großbereich Hamburg oder sind Sie auch mal weiter weg, bis zur Ostsee, Nordsee, Berlin oder... B: Ja, Timmendorf, Travemünde. Berlin sind wir am nächsten Wochenende.“ (344: 124-132).

„B: [...] Ich habe nicht gedacht, dass mir die Natur so fehlt. Also ich habe wirklich Heimweh nach Wald, Natur, Bäumen, Grün (lacht) bekommen. Das hat mir echt gefehlt. Und ein weiterer Punkt, der mir gefehlt hat, ist diese Möglichkeit, draußen zu grillen, draußen was zu machen, das hat mir schon gefehlt. [...]“ (417: 249)

Dies sind Anhaltspunkte dafür, dass ein besonders starkes Bedürfnis nach Natur, das nur im Umland in Form von Ausflügen oder umland-spezifischen Hobbies zu befriedigen ist, mit Vorlieben oder Einstellungen zusammenhängt, die dort in einer prägenden Lebensphase entwickelt wurden, so dass ein Bezug zur Wohnbiographie besteht. Dieser Vermutung weiter nachzugehen, hätte den Umfang der Interviews gesprengt.

Aktionsraumgröße

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung genutzter Gelegenheiten fiel in den Daten auf, dass einige Befragte eine besonders ungünstige Auswahl mittelfristig variabler Gelegenheiten treffen (632, 868). In einem dieser beiden Fälle bestand dabei gleichzeitig eine stark ausgeprägte Absicht, mit der Wanderung Wegelängen zu reduzieren und den ÖV zu nutzen (868). Bei dieser Befragten fand nach der Wanderung ein Lernprozess statt, in dem sie nach und nach erkannte, was die ungünstige räumliche Wahl der Gelegenheiten für ihr tägliches Verkehrshandeln bedeutet, im Interview berichtet sie von der Absicht, ihren Aktionsraum anzupassen (z. B. 868: 83).

Der günstige oder ungünstige Aktionsraum dieser und anderer Befragter entsteht unter anderem dadurch, dass diese Befragten unempfindlicher gegenüber Entfernungen sind als andere. Der Fallvergleich zeigt, dass dies vor allem im Umland aufgewachsene oder dort geprägte Befragte sind. Langjährige Städter empfinden bestimmte Wegelängen als weit. Im Umland werden vergleichbare Wege als normal oder unabänderlich wahrgenommen und insbesondere dann nicht hinterfragt, wenn kein anderer Zustand bekannt ist:

„I: Und hat Ihnen das, was Sie jetzt sagen, beispielsweise, der kurze Weg zum Bäcker [am Umland-Wohnort] irgendwann mal gefehlt in diesen 40 Jahren?“

B: Nein, weil man es einfach nicht anders kennengelernt hat. Da ist man dann vielleicht hingegangen und hat gesagt okay, wir wollen viel-

leicht frische Brötchen, dann ist man losgefahren und hat sich halt Aufbackbrötchen geholt oder Knack & Back und solche Sachen und hat das dann gemacht. [...] Man hat sich dann halt arrangiert und sagt: Heute bist du mit dem Fahren dran, nächstes Mal bin ich mit dem Fahren dran. Weil man halt irgendwie mal ein Glas Wein trinken wollte [...]" (223: 36-37)

„I: Haben Sie [mit ihrem Mann] darüber geredet, dass es Sie stört, immer die langen Wege [zur Arbeit, zu den Aktivitäten der Kinder], dass Sie da ...

B: Nee, weil man hat das so hingenommen, ne. Aber letztendlich sage ich mal auch beruflich, wenn man als Frau dann wieder einsteigen will und eben keine zwei Autos halten kann, das ist utopisch. Das ist wirklich utopisch. [...] Also ich würde es [Wanderung ins Umland] nicht wieder machen, nee (lacht).“ (863: 310-311)

Was der Maßstab einer Person für die Bewertung von Entfernungen ist, hängt offenbar stark von ihren Erfahrungen ab. Wird dieser Umland-Maßstab auf die Stadt übertragen, kann eine objektiv ungünstige Wahl einer Gelegenheit nicht als solche wahrgenommen werden, weil jede Entfernung als kurz wahrgenommen wird. Daher entsteht auch kein Handlungsbedarf bei einmal ungünstig gewählten Zielen.

In einem Fall gibt es Hinweise, dass nicht nur die Wahrnehmung der Entfernungen, sondern auch die generelle Einstellung zum ÖV entscheidend durch das ÖV-Angebot im Umland geprägt werden können:

„B: [...] So, und wenn ich jetzt [...] jeden Tag irgendwie mit der Bahn oder mit Bus und Bahn irgendwo hinfahren müsste, dann würden mich, glaube ich, hier abends keine zehn Pferde mehr in irgendeinen Bus oder eine S-Bahn bekommen. [...] dieses Tägliche, ich habe es früher mal gehabt also in der Lehre, als man noch kein Auto hatte. Musste ich zwischen [Umland-Wohnort] und Harburg pendeln und dann noch einmal weiter mit der S-Bahn fahren. Und das hat mich irgendwann in jungen Jahren selbst schon so dermaßen angenervt. Einfach dann: Mein Gott, ich muss jetzt den Zug erreichen. [...] Wenn ich jetzt die S-Bahn verpasse, dann kann ich erst in einer Dreiviertelstunde den nächsten Zug [zum Umland-Wohnort] nehmen. Und das war schon damals Stress für

mich. Und deswegen, glaube ich, ist es so, dass ich die tägliche Reise zur Arbeit, auch wenn ich irgendwie einen Bürojob hätte, auf anderen Wegen genießen würde.“ (223: 218)

Auf der anderen Seite haben Haushalte, denen der Stadtteil bekannt ist, Vorteile, weil sie nahe gelegene Gelegenheiten kennen und sofort in ihren Alltag integrieren können:

„B: [...] Und das Einleben war insofern überhaupt nicht schwierig, weil wir hier schon gewohnt hatten. Ich kannte den [Wochen]Markt [im Stadtteil]. Da bin ich früher hingegangen. [...]“ (806: 9)

Diese Beispiele deuten darauf hin, dass eine fehlende „Nutzungskompetenz“ der raumstrukturellen Gegebenheiten in der Stadt, gepaart mit einer Entfernungsempfindlichkeit zu einer ungünstigen räumlichen Auswahl variabler Gelegenheiten führt. Das heißt die Gelegenheiten sind unnötig weit entfernt und / oder schlecht mit dem ÖV erschlossen, so dass eine MIV-Nutzung naheliegt. Diese fehlende Nutzungskompetenz steht vermutlich im Zusammenhang mit dem Ort der Verkehrssozialisation also auch der Wohnbiographie des Befragten. Auch bei diesem Zusammenhang handelt es sich um eine Anfangsvermutung, die anhand von weiterem Datenmaterial vertieft werden müsste.

5.3.6.3 Impulse zur Sensibilisierung für Mobilitätsfragen

Arbeitsweg

Einige der Befragten haben am Umland-Wohnort besonders schlechte Erfahrungen mit dem langen Arbeitsweg gemacht (67, 387, 471, 548, 580, 590, 868, 977, 983, 1150, 1078, vgl. 5.4.2.1). Aufgrund dieser Fälle sind folgende Faktoren zu identifizieren, die den Arbeitsweg besonders anstrengend machen:

- Für den Arbeitsweg müssen überlastete Straßen genutzt werden.
- Der Arbeitsweg nimmt viel Zeit in Anspruch.
- Bei der Arbeit sind bei einer verspäteten Ankunft Konsequenzen zu erwarten.
- Man steht aufgrund anderer Verpflichtungen (z. B. zu betreuende Kinder) unter Zeitdruck.
- Der Arbeitsweg muss täglich ausgeführt werden.

Die konkrete Handlungsintention, weniger Auto zu fahren und mehr den Umweltverbund zu nutzen, steht in direktem Zusammenhang mit den Pendel-Erfahrungen:

„I: Machen Sie das dann auch zu Fuß oder mit dem Rad oder mit dem Auto eher? B: Auto nie. I: [...] Warum nicht?

B: Weil es nicht notwendig ist. [...] Und gerade wenn man wie ich 15 Jahre gependelt ist oder zehn. Und früher auch an den anderen Standorten [...]. Aber wir beide sind der Meinung, dass das Auto in der Stadt entbehrlich ist und versuchen von daher so wenig wie möglich das Auto zu nutzen. Und deswegen: hier in der Stadt brauchen wir das wirklich nicht.“ (977: 110-113, vgl. auch 471: 5, 868: 5)

Gegenbeispiel ist eine Befragte, die keine negativen Erfahrungen mit einem langen Arbeitsweg gemacht hat, weil sie im Umland mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren konnte und bei der Wohnstandortwahl sich auch kaum Gedanken über Mobilität gemacht hat. Sie reflektiert ihr Verkehrshandeln kaum, wählt routinemäßig im Normalfall den Pkw, an einem Tag in der Woche fährt sie wegen eines besonderen Tagesablaufs eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr und findet das eigentlich gut (632: 107):

„I: [...] Warum bevorzugen Sie das Auto?

B: (...) Also einmal habe ich es. [...] also ich bin superfaul, muss ich dazu sagen. Ich gehe aus der Wohnung raus, gehe zu meinem Auto und das steht da und ich setze mich rein. Wobei die Entfernung zur U-Bahn-Station, wenn ich mit U-Bahn fahre, da – also ich muss einmal umsteigen, das gefällt mir schon nicht so und die Anschlüsse sind nicht gewährt. Ich habe unterwegs eine Station, also ich muss Sternschanze umsteigen. Und zwei Stationen davor, da ist Kellinghusenstraße und da wartet meine S-Bahn auf die, die da auf dem Parallelgleis einfährt [...]. Aber wenn die warten muss, was die immer macht, kriege ich den Anschluss nicht und das nervt. Und ansonsten gibt es eigentlich keine plausible und logische und durch Vernunft begründete Erklärung, warum ich nicht öfter die U-Bahn nehme. Ich glaube, das ist auch ein Großteil Gewohnheit. Günstiger ist es ja mittlerweile nicht mehr mit Auto. Wenn ich eine Monatskarte nehmen würde, würde ich wahrscheinlich gegenüber dem Spritverbrauch vielleicht sogar noch ein Funken besser bei abschneiden. Aber dann habe ich auch mal meinen Einkauf hier,

so einen Beutel zu tragen. Wobei ich auch zum F. Platz [am Arbeitsort] laufen muss. Also das wäre, das ist alles Ausrede. Eigentlich gibt es keinen vernünftigen Grund, warum ich das [den ÖV für den Arbeitsweg nutzen] nicht öfter mache.“ (632: 58-59)

Diese Beispiele zeigen, dass Personen, die am Umland-Wohnort lange Arbeits- oder regelmäßige Dienstwege zurücklegen mussten und dies negativ erlebten, für Überlegungen hinsichtlich ihrer eigenen Mobilität und Fragen der Mobilität allgemein besonders sensibilisiert sind. Folglich ist ihr Verkehrshandeln am neuen Wohnstandort besonders reflektiert, mit der Folge, dass MIV-Nutzungsroutinen aufgegeben werden, wenn bessere Alternativen bestehen.

Renteneintritt

Im Falle der zugezogenen MIV-affinen Alten (406, 806, 1009) ist ein bzw. der wichtigste Grund für die Wahl einer Wohnung in der Stadt der antizipierte Zustand, dass man nicht mehr Auto fahren kann. Dieser Handlungsintention folgend, achten sie bei der Wohnstandortwahl darauf, Strukturen auszuwählen, die ein zukünftiges autofreies Leben bequem ermöglichen:

„B1: Wir sind beide über 70 und man konnte das vor zweieinhalb Jahren auch schon sich abzeichnen sehen. (lacht) Und haben einfach festgestellt, dass es auf unsere alten Tage sinnvoller wäre, mehr in die Infrastruktur reinzuziehen. Wir stellen uns die Frage, wie lange wir noch mit dem Auto fahren können. [...]“ (406: 7)

Dabei sind diese Haushalte offen dafür, Gewohnheiten zu verändern, sich auf neue Verkehrsmittel (vgl. 5.3.3.1) oder neue Gelegenheiten (vgl. 5.3.3.2) einzulassen und sie auszuprobieren:

„B: Wir haben hier im Umkreis von sagen wir mal von 800 Metern schon mal vier Freunde, die auch mal schnell anrufen und sagen: Komm, wir gehen mal spazieren oder man trifft sich. Aber die anderen sind dann eben halt per Auto auch neuerdings schon mal ein bisschen per Bus, weil es ist ja etwas völlig Neues für uns, weil es das für uns vorher gar nicht gab. Ober eben auch mit dem Taxi. Weil die Taxigebühren nach T. [ehemaliger Umland-Wohnort] zu uns raus, das waren mindestens immer 60, 70 Euro.“ (1009: 26)

Diese Haushalte konnten – aufgrund ihres hohen Budgets für Wohnkosten, vorhandener Beziehungen oder ausreichend Zeit zum Suchen – Wohnungen finden, die ihrem beabsichtigten Verkehrshandeln weitgehend entsprechen (vgl. 5.4.3.4). Dass bei diesen Voraussetzungen die Abwägung hinsichtlich der Verkehrsmittel beim alltäglichen Verkehrshandeln häufig zugunsten des Umweltverbunds ausfällt, verwundert nicht. Vielmehr ist es vor diesem Hintergrund dann eher wieder erstaunlich, dass diese Haushalte nach der Wanderung nur etwa die Hälfte des im Umland erzeugten MIV-Aufwands reduzieren⁷⁰. In den Daten können dafür drei Ursachen identifiziert werden. Erstens gilt auch für diese, vom Leben im Umland geprägten Haushalte, dass die Überwindung großer Entfernungen für sie kein Problem darstellt. Zweitens haben sie sich an Hobbies oder Aktivitäten gewöhnt, die sich in der Stadt schwer substituieren lassen, wie zum Beispiel Golf (806: 47), oder an besonders vertraute Dienstleister am alten Wohnort (1009: 35). Drittens wird der größte Teil des MIV-Aufwandes durch Besuche bei Enkelkindern oder Freunden im Umland erzeugt, mit denen ganz nebenbei auch Unannehmlichkeiten der Stadt kompensiert werden:

„B1: Also ich sage mal, ja, wir haben Kompromisse gemacht. Der eine Kompromiss ist, die Luft in Hamburg ist nach wie vor weit entfernt von dem, was man sich wünschen würde. Also wir stellen beide fest, dass wir mehr mit Erkältungen zu tun haben hier als [am Umland-Wohnort]. Das können wir immer wieder dadurch ausgleichen, dass eine unserer Jungfamilien [Familie eines Kindes] in Nordfriesland wohnt, einen riesen Garten hat. Und wir kommen jetzt auch gerade daher. Also wenn wir frische Luft wollen oder Löcher buddeln oder Bäume pflanzen, brauchen wir dann nur hochzufahren. [...]“ (406: 49)

Rentner antizipieren also die eigene Pkw-Immobilität und wählen bewusst verkehrssparsame Wohnorte, an denen sich die verträgliche Verkehrsmittel- und Gelegenheitswahl förmlich aufdrängt und vergleichsweise offen angenommen wird. Ein biographischer Bezug zum Stadt-Wohnort wirkt, gemäß der oben formulierten Hypothese, auf den Verkehrsaufwand zusätzlich reduzierend. Einige Gewohnheiten aus der am Umland-Wohnort verbrachten Zeit wirken in entgegengesetzter Richtung, jedoch mit geringerer Intensität.

⁷⁰ -7,4 bis -8,5 km/Person und Tag (806, 406, 1009), das entspricht einer Reduktion des für den Umland-Wohnort gemessenen MIV-Aufwands um 32 % bis 58 % (vgl. 5.3.2, Abbildung 46).

5.3.7 Zwischenfazit: Raumstruktureller Einfluss auf das Verkehrshandeln

Im Hinblick auf die Forschungsfrage 2, die auf Veränderungen des Verkehrshandelns am neuen Stadt-Wohnort zielt, kann festgestellt werden, dass der MIV-Aufwand nach einer Umland-Stadt-Wanderung in der Region Hamburg im Normalfall entweder auf einen Wert unter 10 MIV-km je Person und Tag sinkt oder – falls auch am Stadt-Wohnort mehr als 10 MIV-km je Person und Tag erzeugt werden – um mehr als 13 MIV-km je Person und Tag reduziert wird (vgl. 5.3.2). Damit liegen die in der vorliegenden Analyse ermittelten Werte des durch raumstrukturelle Faktoren eingesparten MIV-Aufwands in ihrer Größenordnung in etwa im Bereich der in räumlich differenzierten Querschnittsvergleichen ermittelten Werte (vgl. 2.3.1.2). Als Normalfälle gelten hier Haushalte, in denen mindestens einer der Arbeitsplätze der Haushaltsmitglieder ebenfalls in der Stadt Hamburg liegt oder in denen die Haushaltsmitglieder als Rentner keinen Erwerbsarbeitsplatz mehr haben (vgl. 5.3.2).

Die Reduktion des Verkehrsaufwands ergibt sich trotz einer nach der Wanderung höheren Zahl an außerhalb der Wohnung ausgeführten Aktivitäten (vgl. 5.3.2). Sie entsteht in der Regel dadurch, dass der Haushalt einen Wohnstandort wählt, von dem aus die Wege zu Pflichtaktivitäten aller Haushaltsmitglieder im Durchschnitt kürzer sind als am Umland-Wohnort, dadurch, dass kurz- und mittelfristig variable Gelegenheiten so ausgewählt werden, dass sie verkehrssparsam erreicht werden können und dadurch, dass der Umweltverbund häufiger für Wege genutzt wird als am Umland-Wohnort (vgl. 5.3.3). Die Analyse hat gezeigt, dass selbst in Ausnahmefällen, in denen der MIV-Aufwand mit der Wanderung z. B. aufgrund eines langen Weges zum Arbeitsplatz im Umland steigt, der Stadt-Wohnort häufig die verkehrssparsamere Alternative für die veränderte Lebenssituation ist. So wird ein Anwachsen des Haushaltsverkehrsaufwands im Falle eines neu hinzukommenden Arbeitswegs (Arbeitsaufnahme, Arbeit des Partners) durch die Wanderung geringer gehalten als es bei einem Verbleiben am alten Wohnort möglich gewesen wäre (vgl. 5.3.2). Dennoch werden die Möglichkeiten, die der neue Wohnort zur Einsparung von MIV-Aufwand bietet, nicht von allen Haushalten ausgeschöpft, so dass weiteres Einsparpotenzial besteht (vgl. 5.3.3.1, 5.3.3.2). Wesentliche planerisch einsetzbare Anreize dafür, diese Möglichkeiten auszuschöpfen, wären nach diesen Analyseergebnissen die Einschränkung der Stellplatzverfügbarkeit (besonders auch an Zielorten), Beschränkungen der Infrastruktur zu Lasten des MIV und ein fahrradfreundlicher Umbau der Infrastruktur. Auch wenn in den vorliegenden Auswertungen die fußgängerfreundliche

Gestaltung der Infrastruktur nicht explizit als Ursache oder Hemmnis identifiziert wurde, so ist doch darauf hinzuweisen, dass ein fahrradfreundlicher Umbau natürlich nicht zulasten des Fußverkehrs gehen sollte.

Die Annahme, dass ein städtisches Umfeld weite Freizeitwege ins Umland induziert, weil Städter die städtischen Umweltwirkungen fliehen und Naturkontakt suchen (vgl. 2.3.1.2), findet sich in den Daten nicht als dominierender Sinnzusammenhang wieder (vgl. 5.3.5.2). Ein sehr viel wichtigerer Grund für weite Freizeitwege ist der Besuch bei Freunden oder Verwandten (selbst bei einigen Hobbies könnte eine soziale Komponente unterstellt werden).

Ein Sinnzusammenhang zwischen Eigenschaften der Raumstruktur und der Häufigkeit oder Reiseweite von Urlauben ist bei keinem der untersuchten Fälle zu finden. Stattdessen zeigt sich der Besuch bei Freunden oder Verwandten als überraschend häufiges Motiv auch für sehr weite Wege ins Ausland oder nach Übersee, was aber gleichermaßen für Urlaube vom städtischen wie vom Umland-Wohnort aus gilt (vgl. 5.3.5.1). Die Frage ist also, woher die von HOLZ-RAU und SICKS (2013) gemessenen Unterschiede zwischen dem Urlaubsverkehrsaufwand der Bewohner großer Städte und kleiner Gemeinden stammen (vgl. 2.3.1.2). Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass der große Urlaubsverkehrsaufwand der Bewohner von Umlandgemeinden in großstädtischen Verflechtungsräumen vom viel kleineren Urlaubsverkehrsaufwand der Bewohner peripher gelegener kleinerer Gemeinden nivelliert wird, weil der Unterschied zwischen ländlichem Raum und großstädtischem Verflechtungsraum hinsichtlich der Urlaube weit größer ist als zwischen großen und kleinen Gemeinden innerhalb eines Verflechtungsraumes. Hierzu würde auch die eingangs zitierte Ursachenhypothese zur Erreichbarkeit der Fernverkehrsinfrastruktur gut passen. Eine andere Erklärung könnte sein, dass überregional vernetzte Personen im Umland eher dazu tendieren in die Stadt zu wandern und überregional zugewanderte oder orientierte Personen eher in Städten bleiben, um ihre verstreuten Kontakte leichter pflegen zu können. So ergibt sich möglicherweise eine Selbstselektion nach der räumlichen Ausdehnung des Netzwerks von Freunden und Verwandten, die im Vergleich zur Bevölkerung kleiner Gemeinden in Städten in der Summe zu mehr und weiteren Wegen führt. Auch in diesem Falle wäre die städtische Raumstruktur als Ursache für die weiten Wege von eher geringer Bedeutung.

Die Untersuchungen zu Handlungshintergründen ergeben hinsichtlich vieler Aspekte einen Bezug zur Wohnbiographie (vgl. 5.3.6). So wählen die Befragten als Ziele ihrer Besuchswege den Wohnort von Freunden, die sie in einer Zeit kennengelernt haben, in der die Befragten selbst an dem nun besuchten Ort wohnten.

Als prägende Phasen, in denen solche über Lebensphasen hinaus und über große Distanzen gepflegte Kontakte geknüpft werden, konnten das eigene Aufwachsen der Befragten und das Großziehen von Kindern identifiziert werden (vgl. 5.3.6.1). Aber auch andere Hintergründe für Ausprägungen des Verkehrshandelns der Befragten sind offenbar wohnbiographisch beeinflusst (vgl. 5.3.6.2). Hierzu gehören die Entfernungsempfindlichkeit, das Bedürfnis „Natur“ im Umland zu erleben und die Kompetenz, die raumstrukturellen Möglichkeiten der Stadt verkehrssparsam zu nutzen (die beispielsweise auch beinhaltet, Freizeitqualitäten innerhalb der Stadt zu kennen). Wohnbiographische Aspekte spielten in der Vergangenheit in Erhebungen und Analysen des kurz- und mittelfristigen Verkehrshandelns kaum eine Rolle (vgl. 2.3.1) auch wenn jüngst Analysen zu diesem Thema veröffentlicht wurden (Holz-Rau, Scheiner 2015). Die Befunde legen nahe, die Einbeziehung dieses Aspektes weiter zu vertiefen, zumindest bei Studien, die auch Mobilitätsorientierungen zur Erklärung des kurz- und mittelfristigen Verkehrshandelns verwenden.

In Anbetracht der Bedeutung der Wohnbiographie für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln ist die Erwägung, für die Lebensphase mit Kindern temporär ins Umland zu wandern (z. B. 580, 590), im Hinblick auf ein anzustrebendes verträgliches Verkehrshandeln ungünstig – nicht nur, weil während dieser Wohnphase im Umland vergleichsweise viele Personenkilometer erzeugt werden, sondern auch, weil die langen Wege im Umland auch nach einer Rückwanderung in die Stadt in Form eines höheren Verkehrsaufwands zum Besuch von Freunden nachwirken. Darüber hinaus gewöhnen sich die im Umland aufwachsenden Kinder an die dortigen Entfernungen – mit entsprechender Wirkung auf die Entfernungsempfindlichkeit.

Für eine Gesamteinschätzung der Wirkung von Reurbanisierung ist nicht nur zu klären, ob aus dem Umland in die Stadt wandernde Haushalte ihren MIV-Aufwand reduzieren, sondern auch, ob überregional zuwandernde Haushalte ihren Verkehrsaufwand reduzieren und ob die raumstrukturellen Eigenschaften des Wohnortes in der Stadt dazu beitragen, dass sesshafte Haushalte – also Haushalte, die trotz bestimmter Ereignisse nicht ins Umland wandern – verträglich handeln. Diesbezüglich lassen sich in den Daten keine Anhaltspunkte dafür finden, dass Haushalte, die schon lange in der Stadt ansässig sind, einen sehr viel größeren Aktionsraum haben und dadurch mehr MIV-Kilometer erzeugen sollten als zugezogene Haushalte. Eher ist aufgrund der zu vermutenden stärkeren sozialen Einbindung vor Ort und der fehlenden wohnbiographisch bedingten Wege zu Freunden oder Verwandten im Umland anzunehmen, dass ihr Verkehrsaufwand noch geringer ist als bei zugezogenen Haushalten – vorausgesetzt, ein Arbeitsort

liegt ebenfalls in der Stadt. Das heißt, die Ergebnisse sind in ihrer Grundaussage auf hamburgische Haushalte mit mindestens einem Arbeitsort in Hamburg übertragbar. Im Falle von Haushalten, die von weiter her zugewandert sind und daher möglicherweise umso mehr entfernte Kontakte pflegen, könnte der Verkehrsaufwand deutlich größer sein als derjenige, der in der vorliegenden Untersuchung ermittelt wurde. Je nach der Raumstruktur des Herkunftsortes oder seiner Entfernung ist es mehr oder weniger wahrscheinlich, dass entsprechende Wege mit der Bahn und nicht mit dem MIV oder Flugzeug zurückgelegt werden. Dagegen ist es möglich, dass Haushalte mit einem Aktionsraum, der überregional oder international verstreute Wohnorte von Verwandten oder Freunden einschließt, weniger Zeit für innerregionale Wege ins Umland aufwenden als die untersuchten Umland-Stadt-Wanderer. Die Ergebnisse für das Verkehrshandeln innerhalb der Region wären damit in der Tendenz auf überregional zugewanderte Haushalte ebenfalls übertragbar.

5.4 Mobilitätsbezüge der Wanderungsentscheidung

Dieses Kapitel behandelt die Gründe, Ursachen und Hintergrundfaktoren der Wanderungsentscheidung mit dem Ziel, Schlussfolgerungen über mobilitätsbezogene Ursachen von Reurbanisierung zu ziehen, Ansatzpunkte für die Gestaltung von Reurbanisierung zu finden und ihre Stabilität einzuschätzen. Die Gründe für die Wahl eines Wohnstandortes in der Stadt sind im Allgemeinen bereits bekannt (vgl. 2.3.2). So gewichten Haushalte, die einen Wohnort in der Stadt gefunden haben, städtische Qualitäten, insbesondere auch Erreichbarkeiten des Wohnstandortes besonders hoch (vgl. Bruns 2013: 104). Eine Forschungslücke besteht hier im Hinblick auf die Ausdifferenzierung von Handlungsgründen und -hintergründen, von denen auf mobilitätsbezogene Ursachen der Wanderung geschlossen werden kann. Auch die Bedeutung dieser Gründe und Hintergründe im Entscheidungs- bzw. Suchprozess muss geklärt werden, um die Relevanz mobilitätsbezogener Wanderungsursachen einschätzen zu können. Für die Gestaltung des Reurbanisierungsprozesses ist darüber hinaus entscheidend, was bestimmte Haushalte dazu veranlasst, die von ihnen geäußerten Wanderungsgründe zu entwickeln.

Die Auseinandersetzung mit Hintergrundfaktoren ist auch notwendig für die Einschätzung von Mechanismen der Selbstselektion, denn eine Selbstselektion des Wohnstandortes nach Hintergrundfaktoren mit Mobilitätsbezug ist dann relevant, wenn ein Einflussfaktor zugleich auf den Ausgang der Wanderungsentscheidung wirkt und das Verkehrshandeln beeinflusst (vgl. 2.3.1.3).

Weder bei der Einschätzung von Handlungsursachen noch bei der Beurteilung von Selbstselektion lässt es die gewählte Methodik zu, statistische Wahrscheinlichkeiten oder Varianzaufklärungen zu berechnen (vgl. 2.5.3). Dennoch ist es möglich, Hypothesen darüber zu formulieren, welche Faktoren in der Wanderungsentscheidung wirken, wovon sie beeinflusst werden und ob davon auszugehen ist, dass sie selektiv auf die interessierende Fortzugs- und Zuzugsentscheidung wirken. Doch auch dabei sind der Auswertung von vornherein Grenzen gesetzt, weil beispielsweise eine Vergleichsgruppe von Wanderern anderer Richtungen fehlt.

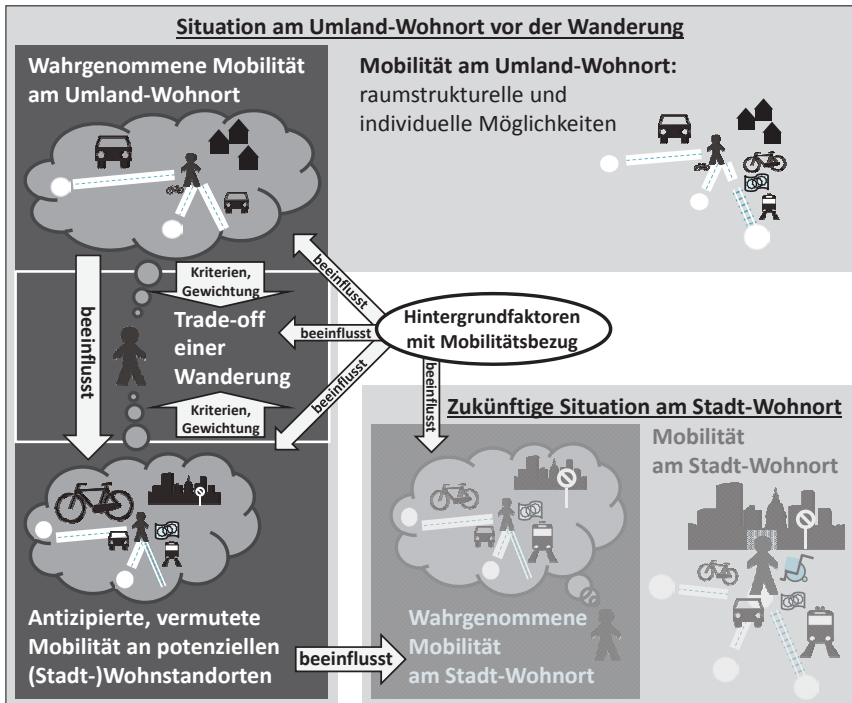
Um die Ursachen der Umland-Stadt-Wanderung und die Rolle der Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wanderungsentscheidung beurteilen zu können, wurde das qualitative Datenmaterial in vier Schritten ausgewertet:

1. Die Wohnstandortentscheidung in ihrer Gesamtheit wurde erfasst und beschrieben, ohne von vornherein auf Gründe mit Mobilitätsbezug zu fokussieren, denn nur so konnte die Bedeutung dieser Faktoren im Verhältnis zu anderen Faktoren bewertet werden.
2. Es wurde untersucht, in welchen Phasen der Entscheidung und in welcher Richtung die identifizierten Faktoren wirken und ob es bestimmte Bedingungen für diese Wirkung gibt.
3. Mithilfe einer Fallkontrastierung wurde nach Hintergrundfaktoren der Wanderungsentscheidung gesucht, die Einfluss auf die individuell unterschiedliche Wirkung von Handlungsursachen und das konkrete Entscheidungsergebnis einzelner Entscheidungsphasen haben. Dabei wurde der Verkehrsmittellorientierung als vermutetem Hintergrundfaktor besondere Aufmerksamkeit geschenkt.
4. Auf Grundlage der von den Befragten formulierten Handlungsgründe und den identifizierten Handlungshintergründen wurde auf Ursachen und Hemmnisse einer Umland-Stadt-Wanderung geschlossen.

Der Prozess der Wanderungsentscheidung wird in der Analyse entsprechend der gängigen Einteilung in die Phasen Fortzugentscheidung, Suchprozess und Wohnstandortwahl untergliedert (vgl. 2.2.4). Diese Einteilung dient als theoretisches Gerüst, das anhand des vorhandenen Datenmaterials für die spezifische Personenkategorie Umland-Stadt-Wanderer empirisch gefüllt wird. Außerdem stellen die Handlungstheorien Begriffe wie *Wohnnutzen*, *Trade-off* oder *Handlungssintention* zur Beschreibung des Vorgefundenen bereit.

Das Wirken der Faktoren mit Bezug zur Mobilität ist komplex, weil einerseits die wahrgenommene Mobilität am aktuellen Wohnstandort, andererseits die potenzielle, antizipierte Mobilität am neuen Wohnstandort auf die Entscheidung Einfluss nimmt. Deshalb wird hier die im Datenmaterial identifizierte allgemeine Struktur der Wirkung von Faktoren mit Mobilitätsbezug in einer schematischen Darstellung vorangestellt (Abbildung 50).

Abbildung 50: Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wanderungsentscheidung



Eigene Darstellung.

Die wahrgenommene Mobilität am Umland-Wohnort bestimmt im Trade-off der Wanderungsentscheidung die Auswahl, das Gewicht und die Wirkungsrichtung mobilitätsbezogener Faktoren. Eine besondere Rolle spielen hierbei mobilitätsbezogene Mängel, also räumliche Eigenschaften, die den Wohnnutzen am Umland-Wohnort mindern (Abbildung 50, oben links). Sie sollen durch eine Wanderung behoben werden. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn im Trade-off die positive Bewertung und hohe Gewichtung einer wohnungsnahen und bis spät

in den Abend hinein bedienten ÖV-Haltestelle daher rührt, dass das ÖV-Angebot im Umland als mangelhaft und einschränkend wahrgenommen wird, weil dort eben dieses Angebot fehlt.

In dem vor einer Wanderung stattfindenden Trade-off sind Kriterien und Gewichtungen enthalten, die sich aus der antizipierten Mobilität an Zielorten potentieller Wanderungen ergeben (Abbildung 50, unten links). Diese Mobilität ist zum Entscheidungszeitpunkt hypothetisch und basiert auf mehr oder weniger konkreten Vorstellungen und Kenntnissen der zukünftigen Situation. Die antizipierte Mobilität am potenziellen künftigen Wohnort wirkt beispielsweise dann auf die Wanderungsentscheidung, wenn im Trade-off die Verfügbarkeit eines privaten Stellplatzes am potenziellen Wohnort positiv bewertet und hoch gewichtet wird, weil der Pkw am neuen Wohnstandort komfortabel genutzt werden soll und gleichzeitig von einem hohen Parkdruck ausgegangen wird. Häufig hängen eine im Umland aufgefallene Mobilitätseigenschaft und eine am neuen Wohnstandort besonders deutlich wahrgenommene Eigenschaft unmittelbar miteinander zusammen (siehe Pfeil links).

Die antizipierte Mobilität kann auch die wahrgenommene Mobilität und damit das Verkehrshandeln am neuen Wohnort beeinflussen und zwar dadurch, dass die gedankliche Auseinandersetzung mit der künftigen Mobilität am Stadt-Wohnort die Wahrnehmung für die nach der Wanderung nutzbaren Möglichkeiten schärft (siehe Pfeil unten).

Hintergrundfaktoren mit Mobilitätsbezug beeinflussen die wahrgenommene und antizipierte Mobilität am Umland- und potenziellen Zielwohntort und bestimmen maßgeblich die Bewertung der jeweiligen Mobilitätseigenschaften. Gleichzeitig nehmen sie über die wahrgenommene Mobilität Einfluss auf das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln am Umland-Wohnort vor der Wanderung und am Stadt-Wohnort nach der Wanderung. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die hohe Gewichtung einer wohnungsnahen ÖV-Haltestelle ihre Ursache in einer generellen ÖV-Affinität hat und die ÖV-Affinität auch dazu beiträgt, am neuen Wohnort besonders auf die Verkehrsmittelalternative ÖV zu achten und diese häufig zu nutzen.

5.4.1 Biographische Vorerfahrung

Weil die antizipierte Mobilität an potenziellen neuen Wohnorten und die wahrgenommene Mobilität am aktuellen Umland-Wohnort eine Rolle in der Wanderungsentscheidung spielen, ist vor einem Einstieg in die Analyse der Wanderungsgründe von Interesse, wie genau die Befragten ihre Mobilität an den verschiedenen Standorten eigentlich kennen, d. h. welche Vorerfahrung sie an den Standorten haben.

In 19 von 32 Fällen war mindestens einem Partner das Wohnen in Hamburg aus eigener wohnbiographischer Erfahrung bekannt, die untersuchte Wanderung nach Hamburg ist für diese Haushaltsmitglieder somit eine Rückwanderung an ihren ehemaligen Wohnort (Abbildung 51). In 13 Haushalten wohnen dagegen alle gewanderten Haushaltsmitglieder das erste Mal in Hamburg (Kategorie 4, Markierung „E“). Dabei kennen einige von ihnen Hamburg gut über dort lebende Freunde oder Verwandte, anderen ist die Stadt bekannt, weil sie dort arbeiten, dort gearbeitet haben oder dort regelmäßig Freizeit dort verbringen (z. B. Shoppen, Besuch von Kulturveranstaltungen oder -einrichtungen, Großveranstaltungen). Vier Haushalte kennen Hamburg nur von vereinzelten Ausflügen in die Stadt (Kategorie 5).

Bei 13 Haushalten wird im Interview erwähnt, dass mindestens einer der Partner an einem Wohnort aufgewach-

Abbildung 51: Wohnbiographische Vorerfahrung der befragten Haushalte

Verkehrsmittelerorientierung	Fahrrad- oder ÖV-affin																MIV-affin																						
	917	643	713	518	387	826	580	590	1005	445	325	977	868	174	353	548	917	632	417	417	344	1078	228	920	806	406	1009	223	1129	67	1150	471	863	983					
Wohnbiographische Vorerfahrung																																							
1: Mind. ein Partner ist nicht-großstädtisch aufgewachsen																																							
2: Vor Wanderung ≈10 J. oder mehr im Hamb. Umland gelebt																																							
3: Vor Rückwanderung wenige Jahre im Umland gelebt																																							
4: Erstzug (E) nach Hamburg für den gesamt Haushalt																																							
5: Hamburg war vor der Wanderung ...																																							
... nach eigener Aussage kaum bekannt																																							
... bekannt über die im städtischen Hamburg liegende Arbeit																																							
... bekannt über regelm. Nutzung von Freizeitangeboten in Hmb.																																							
... bekannt über Besuche bei Freunden oder Verwandten																																							
... mind. einem Partner bekannt aus Wohnbiographie																																							

[E] = Erstzug, [*] = vor dem Probewohnen / Kennenlernen des neuen Lebenspartners, [?] = Ort des Aufwachsens nicht erwähnt

Daten: Qualitative Erhebung.

sen ist, der außerhalb einer Großstadt liegt, ein Umland-Wohnort oder ein Ort in einer ländlichen Region ist. Ihnen ist das Wohnen außerhalb einer Großstadt also gut bekannt. Auch die Haushalte, in denen kein Haushaltsmitglied an einem Umland-Wohnort aufgewachsen ist, kennen zum Zeitpunkt des Interviews größtenteils das Leben im Umland gut, denn sie haben vor der untersuchten Wanderung etwa 10 Jahre oder mehr im Hamburger Umland verbracht (Kategorien 1 + 2). Man kann davon ausgehen, dass das Umland-Wohnen in diesen Fällen zur Routine geworden ist. Umso interessanter ist die Frage, was diese Haushalte zu einer Wanderung in die Stadt bewegt hat. In nur fünf Fällen erfolgte nach wenigen im Umland verbrachten Jahren eine Rückwanderung nach Hamburg (Kategorie 3). Die Rückwanderung wird in diesen Fällen von den Befragten als Korrektur der unmittelbar vorangegangenen Wanderungsentscheidung in Richtung Umland dargestellt.

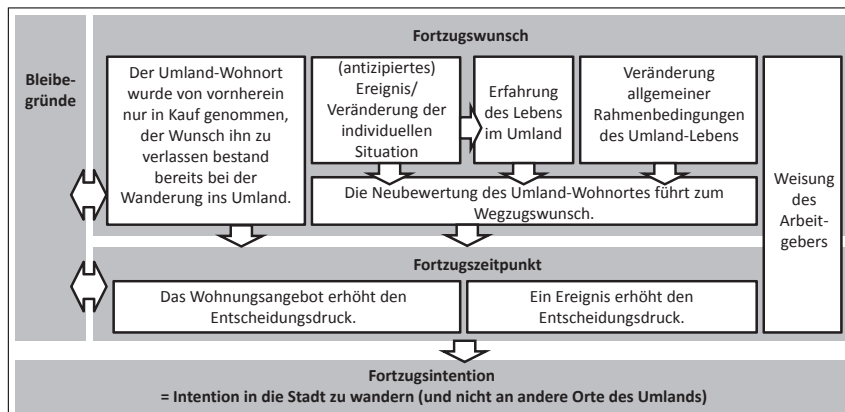
In Hinblick auf die Verallgemeinerbarkeit ist bezüglich der Vorerfahrung mit Wohnen in Umland oder Stadt hervorzuheben, dass die Stichprobe hinsichtlich der wohnbiographischen Vorerfahrungen und auch hinsichtlich des Bezugs zu Hamburg vor der Wanderung heterogen ist. Die Stichprobe wird weder von Erstzuzüglern noch von Rückwanderern dominiert, bei letzteren variiert zusätzlich die Verweildauer im Umland.

5.4.2 Fortzugsentscheidung

Die erste Phase der Wanderungsentscheidung ist die Fortzugsentscheidung, an deren Ende die Handlungsintention steht, das Umland zu verlassen. In den untersuchten Fällen implizierte diese Entscheidung zugleich die Entscheidung, in die Stadt zu wandern. Anhand der Daten lässt sich nachvollziehen, wie ein Haushalt den Fortzugswunsch entwickelt hat, was gegen einen Fortzug sprach und wie es dazu gekommen ist, dass der Fortzug gerade zu dem dokumentierten Zeitpunkt in die Tat umgesetzt wurde. Die in den Daten erkennbare Struktur der Fortzugsentscheidung ist in Abbildung 52 als Übersicht dargestellt, die einzelnen Bestandteile werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Die übergreifende Fortzugsentscheidungs-Kategorie „Weisung des Arbeitgebers“ ist eine Besonderheit und beinhaltet lediglich zwei Fälle (325, 518). Bei ihnen ist der Arbeitsplatz an eine Dienstwohnung gekoppelt und immer befristet. Somit richtet sich der Zeitpunkt eines Fortzugs nach den Regeln des Arbeitgebers, die Wohnung muss verlassen werden und der Wohnort (nicht die Wohnung) in der Gemeinde könnte nur bei Kündigung des Arbeitsverhältnisses beibehalten

Abbildung 52: Struktur der Fortzugsentscheidung – Übersicht



Eigene Darstellung.

werden. Somit war der dokumentierte Fortzug bei diesen Befragten nicht das Ergebnis einer Entscheidung des Haushaltes, sondern ist eher den sogenannten *forced moves* zuzuordnen (vgl. 2.3.2.1). In die folgende Auswertung der Fortzugsentscheidung werden sie daher nicht einbezogen, es werden nur die Aussagen der 30 anderen Haushalte zu Fortzugswünschen ausgewertet. Weil die beiden Haushalte im Hinblick auf die grobe Auswahl des neuen Arbeitsortes und des damit verknüpften Wohnortes dennoch Spielraum für Wünsche hatten, ist es sinnvoll, sie im Abschnitt zum Thema Wohnstandortwahl in die Analyse dennoch einzubeziehen.

5.4.2.1 Fortzugswunsch

Ein Teil der Befragten hatte den Umland-Wohnort bereits bei der Wanderung ins Umland aufgrund der individuellen Situation zum Zeitpunkt der Stadt-Umland-Wanderung eher in Kauf genommen als gewünscht (vgl. Abbildung 53, Kategorie 2). Hier bestand der Fortzugswunsch während der gesamten Umland-Wohndauer, wenn er auch nicht immer gleich dringlich empfunden wurde. Hierbei fällt auf, dass dies mit einer Ausnahme nur auf Fahrrad- oder ÖV-affine Haushalte zutrifft. In einigen dieser Haushalte entfiel der Grund für die Wahl des Umland-Wohnortes nach einiger Zeit, so dass für diese Personen sofort klar war, dass sie bald wieder in die Stadt zurückkehren wollten:

im Umland (z. B. 1150) oder aus der Kenntnis anderer Wohnorte und Lebensphasen in Umland-Strukturen (z. B. 920). Die Situation am Umland-Wohnort wurde dabei mit den eigenen Erfahrungen oder Vorstellungen vom Leben in der Stadt verglichen. Als weiterer Impuls für eine Neubewertung des Umland-Wohnortes ist zu erkennen, dass die Befragten eine Veränderung der Rahmenbedingungen des Umland-Lebens wahrnahmen, wobei diese Veränderungen durchweg negativ bewertet wurden.

Die Kategorie 4 ‚Fortzugswunsch im Umland entwickelt/verstärkt‘ umfasst die vielfältigen von den Befragten genannten Gründe für die Bildung oder Verstärkung des Fortzugswunsches. Diese können thematisch geordnet und nach weiteren Subkategorien strukturiert werden. Dabei lassen sich fünf Gruppen von Ursachen für den Fortzug unterscheiden (vgl. Abbildung 54):

- Kategorie 1: Mobilitätsbezogene Ursachen, die unabhängig von der Verbindungsqualität zu bestimmten Personen sind.
- Kategorie 2: In Bezug auf das Sozialleben können Kontakte im Umland entweder nicht neu aufgebaut werden oder sind nur mit hohem Aufwand zu pflegen. Hierzu zählt auch eine Unzufriedenheit mit der Gesamtsituation.
- Kategorie 3: Die Vorzüge des unmittelbaren Wohnumfelds am Umland-Wohnort heben sich im Zeitverlauf weniger stark von der Stadt ab, sind nur für bestimmte Lebensphasen wichtig oder es gibt Nachteile, die erst im Zeitverlauf erkannt werden.

Abbildung 54: Ursachen für den Fortzug

Ursachen für den Fortzug ...	Verkehrsmittlorientierung										Fahrad- oder ÖV-affin										MIV-affin												
	917	643	713	518+	387	826	580	590	1005	445	325*	977	868	174	353	548	632	477	344	1078	228	920	806	406	1009	223	1129	67	1150	471	863	983	
1: mit Mobilitätsbezug ohne Verbindungsqualität zu best. Pers.																																	
2: mit Bezug zum Sozialleben im Umland																																	
3: mit Bezug zum unmittelbaren Wohnumfeld																																	
4: mit Bezug zum Wohnobjekt																																	
5: persönliche Ursachen																																	

* Fortzug erfolgte aufgrund einer Weisung des Arbeitgebers

Daten: Qualitative Erhebung, die Tabelle, in der die von den Befragten genannten Gründe den abgeleiteten Ursachen zugeordnet sind, befindet sich in Anhang VIII.

- Kategorie 4: Das Wohnen im aktuellen Wohnobjekt ist (in absehbarer Zeit) nicht mehr möglich, weil eine Kündigung vorliegt, die Umland-Wohnung nicht altengerecht ausgestattet ist oder ungünstig liegt.
- Kategorie 5: Wanderungen mit persönlichen Ursachen umfassen ausschließlich die Trennung bzw. das Finden eines neuen Partners: Eine Trennung macht das Bleiben in der Umland-Wohnung emotional unmöglich und ist insofern auch Auslöser für den Fortzug, weil ein gemeinsames Wohnen mit einem Lebenspartner in Hamburg die ausgehandelte Lösung für die kommende Lebensphase ist.

Drei Viertel der Befragten – dazu gehören alle Fahrrad- oder ÖV-Affinen, aber auch die Hälfte der MIV-Affinen – nennen die Erfahrung mit der (schlechten) Erreichbarkeit des Umland-Wohnortes, besonders hinsichtlich der Verbindungsqualität zum Arbeitsplatz, aber auch zu Freizeit- oder Versorgungseinrichtungen als Fortzugsgrund (Abbildung 54, Kategorie 1). Das Zurücklegen der Strecke vom Umland-Wohnort aus in die Hamburger Innenstadt, in der diese Ziele liegen, wird von den Befragten als zeitaufwendig und mitunter belastend wahrgenommen, besonders wenn regelmäßige Aktivitäten in Hamburg notwendig sind oder wenn sich späte Rückwege nicht vermeiden lassen. Einige Pendlerinnen haben sowohl den ÖV als auch den MIV in verschiedenen Kombinationen ausprobiert (471, 868), ohne dass sich eine der Lösungen als sehr viel besser erwies. Ein Befragter berichtet, dass sich die Qualität der MIV-Verbindung zur Innenstadt für ihn im Laufe der Zeit verschlechtert hat:

„B: [...] Und wie gesagt, das, was später mühsam wurde, war in der allerersten Phase [des Wohnens am Umland-Wohnort] noch nicht [gegeben]. Schon mein Arbeitgeber war damals sehr gut zu erreichen durch die heutige Hafen City. Also damals durch den Freihafen konnte ich zügig anreisen, so dass ich damals in knapp oder gut 25 Minuten morgens reingefahren bin. Und das war dann zwölf Jahre später eine Dreiviertelstunde, wenn es gut lief.“ (977: 17)

Das Erreichen von Versorgungs- und Kultureinrichtungen in Hamburg wird notwendig, weil das Angebot vor Ort hinsichtlich Qualität und Vielfältigkeit nicht ausreichend ist (vgl. 5.3.3.3). Aus dem Wunsch, alltagsrelevante Gelegenheiten spontan und mit dem Umweltverbund erreichen zu können, erwächst die Notwendigkeit, einen Wohnstandort im innerstädtischen Hamburg zu wählen (z. B. 580). Offenbar hat es auch hier Veränderungen im Umland gegeben, die subjektiv als Mangel wahrgenommen werden:

„B: [...] Früher gab es mal einen Kulturverein, da waren wir auch Mitglied drin. Aber dadurch, dass sich immer weniger diesem Verein anschlossen, ja, dann musste man den auflösen. Also war [am Umland-Wohnort] nichts mehr. Kino war weg, war ja dann Edeka-Markt drin. Theater war irgendwann weg. Musikalische Veranstaltungen waren vielleicht dreimal im Jahr und dann nur ganz punktuell Weihnachten, Ostern und wir sind kirchlich nicht gebunden. Sind also dementsprechend auch nicht unbedingt zu diesen Zeiten dann zum Konzert. Also es war kulturell Niemandsland. [...]“ (353: 45, vgl. auch 174: 18, 590: 152-155)

In zwei Fällen (471, 826) wurde den Befragten die Bedeutung der Eigenschaften des Wohnortes für die eigene Mobilität erst nach einem Probewohnen in Hamburg deutlich. Sie haben sich erst durch das Erleben eines städtischen Wohnortes für die Erreichbarkeitsnachteile im Umland sensibilisiert (vgl. Abbildung 53, Kategorie 4: *Probewohnen*).

Die schlechten Erfahrungen mit der Erreichbarkeit im Umland werden durch persönliche (antizipierte) Veränderungen verstärkt (vgl. Abbildung 53, Kategorie 4: *Veränderung*), wenn die Schwelle des Ertragbaren überschritten wird (z. B. 868). In anderen Fällen gewinnt die Verbindungsqualität zu bestimmten Gelegenheiten an Bedeutung, sie wurde vorher anderen Aspekten der Wohnstandortwahl untergeordnet (z. B. 406). Eine besondere Bedeutung für die Neugewichtung einzelner Faktoren des Wohnstandortes infolge von Lebensphasenwechseln hat auch das Heranwachsen von Kindern. Hier öffnen und schließen sich Zeitfenster. Eine Wanderung ist nach Meinung der Befragten besonders dann günstig, wenn zumindest für ein Kind ohnehin ein Schulwechsel oder der Schulabschluss ansteht (z. B. 1078, vgl. auch 1150-B2: 522).

Nicht nur diese Aspekte mit offensichtlichem Mobilitätsbezug (Abbildung 54, Kategorie 1) haben eine unmittelbare Bedeutung für den Fortzug, auch einige der anderen Fortzugsursachen stehen in Zusammenhang mit der Mobilität der Befragten. Besonders deutlich ist dies bei den sozialen oder geschäftlichen Kontakten zu Stadt-Bewohnern, die nicht ohne Weiteres durch Kontakte am Umland-Wohnort ersetzt werden können. Zwar sind die relevanten Personen – objektiv betrachtet – in zumutbarer Zeit erreichbar, jedoch fehlt die Spontaneität und Zufälligkeit der Kontakte aufgrund der weiten Wege:

„B: Also man muss sich immer mal sehen lassen. So. Aber wenn man heute schon wieder 500 Kilometer Auto gefahren ist, noch mal nach Hamburg, noch mal durch den Elbtunnel, um einfach nur mal ‚Hallo‘ zu sagen.

I: Macht man nicht.

B: So dieses Beiläufige, dieses Nebenbei. Wenn man [vom Umland aus] einkaufen gehen will in Hamburg, dann muss man heute einkaufen gehen und dann brauche ich auch [...] drei Hemden, fünf Unterhosen und zwei Paar Socken, damit sich das gelohnt hat. Hier [in Hamburg] erledige ich das im Schlendern. Finde Dinge. Ich suche nicht, ich finde Dinge. Und so muss man sich das auch mit diesen Kontakten vorstellen. Man muss sich sehen lassen: Ach Mensch ja, da ist er wieder. Wir haben da noch eine Geschichte [einen Auftrag], die könnte der gut. Aber, das ist die eine Seite und die andere Seite ist: Na ja, wenn der jetzt auf dem Land wohnt, dann stellt der uns vielleicht die Anfahrt in Rechnung. Der hat längere Wege. Oder der, der ist einfach nicht mehr präsent in den Geschichten.“ (445: 153)

„B1: [...] Wir hatten uns anfangs dem Trugschluss hingegeben: [Umland-Wohnort], das sind mit der Bahn von Hamburg Hauptbahnhof 30 Minuten, da wird uns schon noch jeder von unseren Freunden besuchen und wir werden regelmäßigen Kontakt weiterhin pflegen und so weiter und so fort. Und dem war nicht so. Also das haben wir schon sehr gespürt, dass zum einen der Wille unserer Freunde, uns da draußen zu besuchen, mäßig war und auch unsere Ambitionen von dort in die Stadt zu fahren, um Freundschaften zu pflegen, eben auch nicht mehr so war. Und das [...] hat uns nicht gut getan.“ (1150: 15)

Es geht dabei sowohl um Kontakte zu Freunden (z. B. 1150), aber auch um die Wahrscheinlichkeit, irgendjemanden zu treffen (z. B. 643), also um die Gelegheitsdichte potenziell interessanter Kontakte. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Fall eines jungen Selbständigen (mit freier Wahl seines Arbeitsortes), der gerne im Umland wohnte, aber in die Stadt wanderte, um Leute in seinem Alter treffen und kennenlernen zu können (917) – möglicherweise gibt es in einigen Umlandbereichen bereits eine Unterschreitung einer kritischen Masse bestimmter Bevölkerungssegmente (hier Singles im Alter von 30 Jahren), die dann zur Abwanderung weiterer Bevölkerung dieses Segments führt.

Quantitativ nachprüfbar wäre diese Vermutung beispielsweise anhand von Variationen der Fortzugswahrscheinlichkeit eines Alterssegments in Abhängigkeit von der Bevölkerungszahl dieses Segments in einem bestimmten Radius von Umland-Wohnorten.

Im Hinblick auf den Fortzug aufgrund einer neuen Lebenspartnerschaft hat das Zusammenziehen mit einem neuen Lebenspartner letztlich auch die Überwindung von räumlichen Distanzen zur Folge. Wohnte der neue Partner nur wenige Straßen entfernt, wäre ein Zusammenziehen nicht so dringlich und somit kein Wanderungsgrund. Zwar ist das Zusammenziehen mit dem Lebenspartner für das Verkehrshandeln der betroffenen Personen sicherlich relevant, dennoch steht er – im Gegensatz zu den anderen genannten, für das Verkehrshandeln relevanten Faktoren – in keiner Verbindung zu den raumstrukturellen Gegebenheiten eines Wohnortes. Technisch betrachtet verändert sich der Aktionsraum durch eine hinzugekommene, häufig aufgesuchte Gelegenheit. Mit der Fortzugsentscheidung wird beschlossen, den innerhalb des Aktionsraumes zurückgelegten Verkehrsaufwand zu optimieren (vgl. 5.3.2). Beim Zusammenziehen ist jedoch gut zu beobachten, wie Arbeitswege in einem Haushalt optimiert werden:

„B: Also wir haben den Kompromiss von der Lage insofern gemacht, dass wir uns in der Mitte getroffen haben. Wenn Sie auf den Stadtplan gucken, [Umland-Wohnort von B] hier und [Umland-Wohnort vom Partner] da oben, da sind wir hier ziemlich mittig, dass jeder den ungefähr selben Arbeitsweg hat, dass keiner extrem belastet ist. [...]“ (632: 33)

Bei den Haushalten, die objekt- oder wohnumfeldbezogene Gründe für den Fortzug anführen, ist die Bedeutung der von allen ebenfalls genannten mobilitätsbezogenen Gründe daran erkennbar, dass nur einer dieser Haushalte (1129) in Erwägung gezogen hat, in der Nähe des bisherigen Umland-Wohnortes ein geeigneteres Objekt zu suchen. In allen anderen Fällen wird mit der Entwicklung des Wunsches, das Umland zu verlassen, zugleich das Wanderungsziel Großstadt, zumeist Hamburg, festgelegt. Daraus ist zu schließen, dass die Faktoren mit Mobilitätsbezug im Ergebnis eine höhere Bedeutung hatten als die Faktoren mit Objektbezug.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Bildung bzw. Stärkung des Fortzugswunsches des weit überwiegenden Teils der befragten Haushalte unmittelbar mit der Auseinandersetzung zwischen der eigenen Mobilität im Kontext der erfahrenen Erreichbarkeit des Umland-Wohnortes und der (vermuteten) Erreichbarkeit eines städtischen Wohnortes verknüpft ist. Es gibt nur sieben Haushalte, die Erreichbar-

keit höchstens als Nebenaspekt, nicht aber als wichtigen Fortzugsgrund angeben: 223, 228, 344, 417, 632, 1009, 1129 (vgl. Abbildung 54, Kategorie 1). Auffällig ist bei sechs dieser Haushalte, dass die Fortzugsentscheidung vergleichsweise spontan und Folge des gleichen (nicht antizipierten) Ereignisses war, das den Fortzug auch auslöste (223, 228, 344, 417, 632, 1009, vgl. Abbildung 55, Kategorie 4). In fünf dieser Fälle handelt es sich dabei um einen Lebenspartnerwechsel, im sechsten Fall (1009) um einen Unfall. Im siebten Fall (1129) ist der Umland-Wohnort von vornherein für einen Lebenspartner in Kauf genommen worden, die Trennung lag zum Wanderungszeitpunkt aber bereits länger zurück. In diesem Fall spielt ein diffuser biographischer Bezug zu Hamburg eine größere Rolle als fehlende Erreichbarkeiten im Umland, auch wenn diese bemängelt wurden. Im sechsten Fall (1009) ist die gewünschte nahräumliche Erreichbarkeit auch am Umland-Wohnort gegeben, so dass hier die objektbezogenen Gründe im Vordergrund standen.

5.4.2.2 Fortzugszeitpunkt

Im Gegensatz zum Fortzugswunsch, der auch als mehr oder weniger konkrete Handlungsintention bestehen kann, ohne in die Tat umgesetzt zu werden, sind für den Fortzugszeitpunkt Auslöser zu identifizieren. Sie geben den Impuls dafür, die gesetzten Ziele planerisch zu verfolgen und konkret erreichen zu wollen (Phase „Durchführung der Handlung“, vgl. 2.2.4). In der Stichprobe sind als Auslöser, die den Zeitpunkt des Fortzugs bestimmen, persönliche, berufliche oder die Umland-Wohnung betreffende Ereignisse dokumentiert. Sie entsprechen den aus anderen Wanderungsmotivbefragungen bekannten Ereignis-Kategorien. In Abbildung 55 sind die identifizierten Fortzugsauslöser aufgelistet und zugeordnet.

Manche der Ereignisse entfalten eine Pull-Wirkung nach Hamburg, wie zum Beispiel eine neu aufgenommene Arbeit, andere eine Push-Wirkung aus dem Umland-Wohnort, wie eine Trennung, die das Bleiben in der Nähe des ehemaligen Familienwohnsitzes emotional unmöglich macht. Bei einigen Ereignissen erlischt die Pull-Wirkung des Umlandes, wenn der letzte Faktor, der einen Haushalt noch dort gehalten hat, entfällt. Dies ist z. B. der Fall, wenn die Hoffnung, das Haus zu vererben, aufgegeben wird oder die Trennung von einem im Umland gebundenen Partner stattfindet.

In sieben der 32 Haushalte hat allein ein günstiges, nur kurzfristig verfügbares Wohnungsangebot den Fortzugszeitpunkt bestimmt (Kategorie 3 in Vergleich zu Kategorie 4). Hier ist von einem angebotsseitigen Ereignis zu sprechen. In quantitativen Befragungen zu Wohnstandortwahlmotiven findet man häufig den Fortzugsgrund „Wohnung gefunden“, der auf eine ähnliche Situation hindeutet. Im Extremfall bestimmte dieses plötzlich auf die Befragten zukommende Wohnungsangebot nicht nur den Zeitpunkt des Fortzugs, sondern war auch der Anlass dazu, den eigenen Fortzugswunsch zu konkretisieren. Drei der betroffenen Haushalte berichten, dass sie bis zu dem Angebotszeitpunkt einen eher diffusen Fortzugswunsch hatten, ihn jedoch lange nicht in die Tat umsetzten und ohne das Angebot auch noch lange damit gewartet hätten (580, 806, 1078). Entsprechend hat bei diesen Befragten auch keine Abwägung zwischen alternativen Wohnungsangeboten stattgefunden. Dagegen gibt es Haushalte, die bis zu dem die Wanderung auslösenden Ereignis nicht einmal in Erwägung gezogen hatten, das Umland zu verlassen. Hier machte ein Ereignis das Bleiben in der aktuellen Wohnung unmöglich und löste damit eine sofortige Suche aus, die auch fast sofort zum Fortzug führte (223, 228, 344, 417, 632, mit Einschränkungen: 1009). In diesen Fällen ist das den Fortzug auslösende Ereignis das gleiche Ereignis, das den Fortzugswunsch ausgelöst hat; es findet nur eine kurze Auseinandersetzung mit Fortzugswünschen oder Anforderungen an eine neue Wohnung statt. In den meisten Fällen ist das auslösende Ereignis allerdings ein „Tropfen“, der das mit Unzufriedenheit und Wünschen gefüllte „Fass“ zum „überlaufen“ gebracht hat, wie zum Beispiel die endgültige Kitaplatz-Absage bei einer bisher diffusen Unzufriedenheit mit dem Umland-Wohnort (387).

Bei den Auslösern besteht ein relativ großer Interpretationsspielraum, ob ein Mobilitätsbezug besteht oder nicht. Wie auch bei den Fortzugswünschen verbirgt sich ein Mobilitätsbezug hinter dem genannten Aspekt, wenn beispielsweise ein Wechsel der Lebensphase (z. B. Kinder sind aus dem Haus) mit einer Veränderung des Aktionsraumes des Haushaltes einhergeht, für den der aktuelle Wohnstandort nicht mehr gut geeignet ist. Im Falle von beruflichen Auslösern ist dieser Zusammenhang jedoch eindeutig, wenn der Auslöser im Zusammenhang mit dem Arbeitsweg steht.

Ein Arbeitsweg entstand in drei der untersuchten Fälle aufgrund einer Arbeitsaufnahme oder eines Arbeitsplatzwechsels neu, er sollte durch den Fortzug kurz gehalten werden. In zwei anderen Fällen hat die schlechte Verbindungsqualität zu einem bestehenden Arbeitsplatz den Fortzug unmittelbar zur Auslösung des Fortzugs beigetragen. Dabei berichten die beiden Befragten von einer extremen

Pendelbelastung. Sie entstand aufgrund des Zeitaufwandes für den Arbeitsweg in einer Richtung von 90 min (868: 5), bzw. 1 bis 2 Stunden (471: 5, 198), kombiniert mit anspruchsvollen Aufgaben zu Hause⁷¹. In beiden Fällen wurden vor der Wanderungsentscheidung mehrere Abfahrtszeiten (471: 147) und Verkehrsmittelkombinationen (471: 147; 868: 165-171) für den Arbeitsweg getestet, die aber keine Abhilfe schaffen konnten. Kosten spielten offenbar keine Rolle (868: 128-133; 471: 148-151), obwohl das Einkommen der beiden Befragten mit 1500 – 2500 €/Monat netto nicht sonderlich hoch war. Beide Befragte nannten als gesundheitlich belastenden Faktor die fehlende Zeit, eine der beiden sprach von einem „Pendel-Burn-Out“. Nach diesen Beispielen könnte angenommen werden, dass die Schwelle, die überschritten werden muss, um einen Fortzug als Problemlösung in Erwägung zu ziehen, sehr hoch liegt. Die beiden angeführten Beispiele stehen jedoch nur für ein besonderes Segment der Umland-Bewohner. Sie haben im Vergleich zu vielen anderen Befragten außergewöhnlich starke Gründe dafür, im Umland wohnen zu bleiben. Die eine Befragte ist im Umland aufgewachsen und berichtet von starken Vorbehalten ihres sozialen Umfeldes gegen das Wohnen in der Stadt (868: 77). Die andere Befragte hat eine sehr starke emotionale Bindung an das Landleben, das Hamburger Umland ist ihr zu wenig ländlich und sie verbringt zum Interviewzeitpunkt noch immer einige Tage der Woche dort (471: 53). Außerdem hatte sie vor der Wanderung einen starken emotionalen Vorbehalt gegen den Stadtteil ihres Arbeitsplatzes (471: 35-39).

Zieht man diese Rahmenbedingungen in Betracht, wird in beiden Fällen verständlich, dass die Schwelle des bis zum Fortzugszeitpunkt tolerierten Arbeitsweges sehr hoch liegt. Dennoch ist es gerade im Vergleich mit anderen Befragten, die einen Arbeitsweg von 45 Minuten durchaus als „mühsam“ (977: 7) bezeichnen, erstaunlich, dass einige Umland-Bewohner Arbeitsweg-Zeiten von etwa einer Stunde je Richtung hinnehmen, ohne dass dies als Negativ-Kriterium oder änderbarer Zustand in die Wohnstandortentscheidung einfließt (223, 228, 920, vgl. 5.4.2.1, Abbildung 54). Hier spielen offenbar die schon in Abschnitt 5.3.6.2 angesprochenen, unterschiedlichen Maßstäbe zur Bewertung von Entfernungen und Wegedauern eine wichtige Rolle. Welcher Maßstab für die Bewertung angelegt wird, hängt danach stark von den Erfahrungen einer Person ab. Wenn Personen die Erfahrung fehlt, dass der Alltag auch ohne weite Wege oder ohne Pkw organi-

71 Im einen Fall waren dies Aufgaben einer Hausfrau in klassischer Arbeitsteilung und ehrenamtliches Engagement (471). Im anderen Fall handelte es sich um die Aufgaben einer allein-erziehenden Mutter (868).

siert werden kann, oder wenn Wege von 20 km im sozialen Umfeld Routine sind, haben sie keinen besonderen Anlass, die Notwendigkeit langer Wege in Frage zu stellen – es sei denn, ihre Situation verändert sich deutlich und sie müssen etwa aus finanziellen Gründen auf einen Pkw verzichten (z. B. 863). Die Befragten, die vor ihrer Wanderung ins Umland in der Stadt gewohnt haben, setzen dagegen mit ihrem Erfahrungsvorsprung von vornherein andere Maßstäbe. In den Daten fällt auf, dass sie die langen Wege als besonders negativ beschreiben:

„B2: Dieses Reinpendeln. Morgens, wenn du [an B1] ins Büro gefahren bist, hast du die Pendelei morgens los ins Büro gehabt. Du bist natürlich auch den ganzen Tag geblieben, damit sich das lohnt.

B1: Oh, was hab ich geflucht [B2: ...] auf der Autobahn. In die Stadt reinfahren und dann erst mal eine Stunde im Stau stehen.“ (1150: 362-365)

„B: Ich [...] bin dann zum Arbeiten nach Hamburg rein gefahren. Und das Ganze war halt so zwei- bis dreimal die Woche und das ist dann doch auf Dauer, jedes Mal 100 Kilometer [50 km / 40min Fahrzeit je Richtung], schon ein ganz gewaltiger Treck [meint: lange Strecke], nicht nur kostenintensiv, auch dreckintensiv und zeitintensiv und das war auf Dauer dann nicht mehr so nett.“ (174: 12)

Dennoch haben diese Befragten ihren langen Arbeitsweg in Kauf genommen und nicht ausschließlich seinetwegen den Fortzug beschlossen; ein weiterer Auslöser war notwendig.

5.4.2.3 Bleibegründe

Nicht alle Befragten wollten unbedingt fortziehen. Einige formulieren konkret, was sie an ihrem Wohnort wertschätzten und zurückließen. Zwei der Befragten nahmen den Fortzug aus Vernunftgründen in Kauf, sehnten sich allerdings von vornherein nach ihrem alten Wohnort zurück:

„I: Dann würde ich Sie bitten einfach mir einmal zu erzählen, wie es dazu gekommen ist, dass Sie nach Hamburg gezogen sind.

B: Ich wollte es nicht (lacht) das muss ich als allererstes dazu sagen. Aber familiär und berufsbedingt war es einfach ein logischer Schritt. [...]

man muss natürlich in Kauf nehmen, wenn man da von einer ländlichen Gegend nach Hamburg zieht mit Kind, ist das nicht angenehm, finde ich, ja. Man muss natürlich auch in Kauf nehmen, dass man eine kleinere Wohnung bekommt, die mehr Geld kostet.“ (67: 5-6, vgl. auch 1078: 73 ff.)

Ähnlich wie die oben angeführten neun Befragten, die bereits bei ihrer Wanderung ins Umland beschlossen hatten, in die Stadt zurückzukehren, wählten diese beiden Befragten den städtischen Wohnort nach rein rationalen, vorwiegend finanziellen Kriterien, gegen ihr Bauchgefühl.

Bleibegründe sind in der Sprache sozioökonomischer Handlungstheorie Faktoren, die zum positiven Nutzen des Umland-Wohnortes beitragen, der in der Fortzugsentscheidung dem positiven Nutzen des Fortzugs gegenübersteht. In allen vorliegenden Fällen war der Nutzen des Fortzugs größer als der Nutzen des Bleibens, denn sonst wäre der Haushalt nicht gewandert. Es ist nicht davon auszugehen, dass die hier aufgeführten Bleibegründe einen vollständigen Katalog potenzieller Bleibegründe von Umland-Bewohnern oder potenziellen Wandern darstellen, denn Haushalte mit einem besonders hohen Nutzen des Bleibens wären nicht gewandert. Dennoch geben die berichteten Bleibegründe Einblicke in die vollzogenen Abwägungen und Denkanstöße im Hinblick auf Hemmnisse einer Umland-Stadt-Wanderung:

- *Soziale Beziehungen am Umland-Wohnort*
Eine besondere Bedeutung in den Erzählungen der Befragten hat das Zurücklassen von Verwandten oder Freunden im Umland (223: 21, 580: 21, 590: 68 ff. 643: 103, 920: 120, 1078: 168: ff.), das insbesondere Jugendlichen schwerfällt. Dabei ist jedoch auch festzustellen, dass nicht alle Befragten Freunde oder Verwandte im Umland haben (vgl. 5.3.6.1). Somit ist die Fortzugswahrscheinlichkeit auch vom Vorhandensein entsprechender Beziehungen am Umland-Wohnort abhängig. In quantitativer Forschung wird dieser Aspekt häufig mit dem Indikator Wohndauer operationalisiert. Wie im Abschnitt 5.3.6.1 gezeigt wurde, spielt möglicherweise auch die im Umland verbrachte Lebensphase eine Rolle.
- *Sozialleben am Umland-Wohnort*
Einige Befragte finden, der Zusammenhalt mit Nachbarn sei am Umland-Wohnort größer, weil man sich kenne und grüße (67: 8, 344: 276, 920: 8/9). Diese Bewertung hat genau die umgekehrten Vorzeichen des Fortzugsgrunds *soziale Kontakte*. In den Daten wird deutlich, dass einzelne

Gemeinden in dieser Hinsicht durchaus unterschiedlich sein können. Auch die Wanderer als Typ unterscheiden sich, so dass der soziale Anschluss im einen Fall passt, im anderen gerade nicht. Als allgemeiner Zusammenhang gilt, dass die eigene Wohnbiographie eine Rolle spielt, denn man hat am Umland-Wohnort besseren Anschluss, wenn man beispielsweise dort oder im Nachbarort aufgewachsen ist.

- *Dominierende Eigentumsform / Haustypen*

Es gibt nicht nur einen emotionalen Bezug zu Personen am Umland-Wohnort, sondern auch einen Bezug zum Einfamilienhaus, seinem Garten und Inventar (806: 9, 826: 246). Bei den älteren Befragten bestand zum Beispiel vor der Wanderung lange die Hoffnung, dass Kinder das Haus übernehmen würden (406: 8, 806: 15, 826: 246) – das Haus Fremden zu überlassen oder Inventar wegzuerwerfen, fällt offenbar besonders schwer (406: 9, 826: 7).

- *Bild vom Umland als ruhig, weit, natürlich*

Zwei Haushalte erwähnen, dass die Ruhe und die Weite im Umland es ihnen ermögliche, nach einem Arbeitstag in der Stadt abzuschalten (67: 8). Auch das Leben mit Hund sei dort wegen der Platzverhältnisse einfacher (67: 8, 325: 204).

- *Bild vom Umland als idealer Wohnort für Kinder*

Zwei Haushalte geben an, mit dem Fortzug eine Entscheidung gegen die Idealbedingungen für ihre Kinder getroffen zu haben:

„B2: [...] Das war eben auch ein Grund, dass wir gesagt haben für die Kinder wird es toll sein [...] auf dem Land groß zu werden, eben weil wir das selber so kannten. Aber im Nachhinein sind wir zu dem Schluss gekommen, dass wir als Familie da nicht weiter existieren können. Kinder hin oder her. So schön es auch für die Mädels gewesen wäre. Wir hätten es nicht länger gemacht.“ (1150: 31, vgl. auch 868: 149)

Die Vorstellung, der ideale Wohnort für die Lebensphase mit Kind sei das Umland, wird zwar nur von zwei Haushalten (868, 1150) als Teil der Abwägung und somit als Bleibegrund angeführt, dennoch liegt dieser Auffassung offenbar eine Vorstellung zugrunde, die weiter verbreitet ist: Der überwiegende Teil der Befragten, die sich zu diesem Thema äußern, benennt das Umland als idealen Wohnort für Familien (Abbildung 56). Dazu gehören sowohl Haushalte, die als (quasi-) Empty-Nester zurückgewandert sind, als auch junge Berufsanfänger, die das erste Mal in Hamburg wohnen. Sie stellen sich das Leben mit Kindern in einem Haus mit Garten vor, das schon aus finanziellen Gründen im Umland lie-

Abbildung 56: Auffassungen über den idealen Wohnort für Kinder

Verkehrsmittelorientierung	Fahrrad- oder ÖV-affin							MIV-affin											
	917	643	387	580	590	1005	977	868	548	632	344	1078	920	806	406	67	1150	863	
Kinder in der Stadt / auf dem Land*																			
1: Für die Familienphase war das Umland ideal																			
2: Für meine Kinder wäre ein Aufwachsen im Umland ideal																			
3: Wunsch nach Umland Wohnort für (evtl. kommende) Familienphase																			
4: Für die Familienphase braucht man ein Haus mit Garten																			
5: Schulen im Umland sind besser																			
6: Für Kinder auch in der Stadt toll																			
7: Gegen das Umland spricht die dortige Kita-Versorgung																			

Daten: Qualitative Erhebung.

* Nur Haushalte, die sich zu dem Thema geäußert haben

gen müsse. Einige Haushalte sind wegen dieser Vorstellung ins Umland gewandert und zum Zeitpunkt des Interviews wieder in die Stadt zurückgekehrt, weil sich das Umland-Leben in dieser Phase (doch) nicht bewährt hat.

Eine Befragte, die mit kleinen Kindern ins Umland gewandert ist und zum Interviewzeitpunkt mit großen Kindern zurückkehrte, beschreibt Veränderungen der Stadt und Veränderungen der Ansprüche der Eltern, die das Leben mit Kindern in der Stadt heute attraktiver machen als zum Zeitpunkt ihrer eigenen Stadt-Umland-Wanderung:

„B: [...] Also ich habe so den Eindruck gehabt, dass das hier noch sehr familienunfreundlich gestaltet war als wir rausgezogen sind, dass sich da ganz groß was verändert hat. Also dass die Leute, die Kinder kriegen, meistens auch in der Stadt bleiben. Das war damals sehr schwer irgendwie hinzukriegen. Ja, die Gründe, die uns so rausgetrieben haben, dass das vielleicht jetzt gar nicht mehr so der Fall ist. Nach meinem Eindruck. Also, weil hier jetzt ganz viele Leute auch mit kleinen Kindern wohnen.

I: Können Sie noch genauer beschreiben, die Gründe, die Sie rausgetrieben haben. Sie hatten da vorhin die Preise erwähnt.

B: Die Mietpreise sind jetzt natürlich auch nicht geringer, aber irgendwie denke ich mal, bleiben die Leute eher in ihren Wohnungen jetzt drin.

Auch wenn sie vielleicht nicht so perfekt sind und keinen Garten haben. Und ich habe aber auch den Eindruck, dass sich die Einrichtungen für Kinder verbessert haben. Also damals gab es eben noch überhaupt keine Krippen. Es gab also nicht so viele gepflegte Spielplätze. Es gab ganz wenig Unterbringungsmöglichkeiten für kleinere Kinder und das hat sich, denke ich, schon ganz stark geändert.“ (590: 260-262)

Damit wird eine der deduktiv hergeleiteten Ursachen für Reurbanisierung (vgl. 2.4.3) direkt benannt: Die Wohnqualität der Stadt für Familien hat sich in der Wahrnehmung dieser Befragten verbessert.

Es sind in den Daten weitere interessante individuelle Zusammenhänge zum Leben im Umland mit Kindern zu finden, denen in weiterer Forschung nachgegangen werden könnte. Das vorliegende Datenmaterial reicht hier für eine Vertiefung bzw. Verallgemeinerung nicht aus:

Eine der Befragten berichtet davon, wie ihr nach der Wanderung von ihrem sozialen Umfeld Nachteile des Wohnens in der Stadt vorgehalten werden:

„B: [...] Und die Sache ist einfach die, dass der Rest unserer Familie dagegen war, dass wir umziehen. Und ich das aber durchgezogen habe, weil ich ja diejenige bin, die den Stress [mit dem Pendeln zur Arbeit] hat und nicht alle anderen. Und dass, wenn so was auftaucht [Schwierigkeiten des Sohnes in der Schule], natürlich immer gerne der Spruch kommt: Du wolltest es ja. Das hätte dir doch klar sein müssen, so und (...) Aber gut.“ (868: 77)

Es wird auch deutlich, dass diese Vorbehalte bereits in der Planungsphase ihrer Wanderung eine Rolle gespielt haben („die Familie [war] dagegen“) und somit sicherlich auch als „negativer Nutzen“ einer Wanderung bei der Wanderungsentcheidung wirkten.

Ein bei der Umland-Bevölkerung weit verbreitetes negatives Bild vom Stadtleben mit Kindern könnte ein wichtiges Hemmnis für Fortzüge in Richtung Stadt sein. Im Sinne der Theorie des geplanten Verhaltens ginge es hier um eine im Umland bestehende soziale Norm gegen das Stadt-Wohnen mit Kindern, die die Wirkung der oben beschriebenen (Wunsch-) Vorstellungen zum Wohnen mit Kindern im Umland noch verstärken würde.

Einige andere Befragte begründen ihre Vorstellung vom Leben im Umland mit Kindern mit ihrem eigenen Aufwachsen im Umland, also biographisch:

„I: Sie sagten, - wie haben Sie es formuliert - dass Sie noch nicht so alt sind, dass Sie wieder aufs Land wollen. Also wollen Sie dann irgendwann wieder aufs Land ziehen?“

B: Also das ist eine Option. Also wenn es irgendwann mal so an Familienplanung gehen sollte, kann ich mir das vorstellen aufs Land zu gehen. Also das würde ich mir mit meinen Kindern wünschen, dass sie auch auf dem Land aufwachsen können, weil ich habe immer das Gefühl, ich kann nur das weitergeben, was ich selber in meiner Erziehung kennengelernt habe. Also da würde mir auf dem Land sehr viel einfallen, was die da machen können. In der Stadt bin ich völlig ratlos, was Kinder in der Stadt machen sollen. [...]“ (917: 12-13, vgl. auch 548: 151, 1150: 27)

Dies deutet an, dass der Ort der eigenen Sozialisation möglicherweise die Wahrscheinlichkeit erhöht, sich auch für die eigene, kommende Familienphase für einen Ort im Umland zu entscheiden.

5.4.2.4 Hintergrundfaktoren und Fortzugswahrscheinlichkeit

Die Haushalte formulieren, aus welchem Anlass sie begonnen haben, ihren Wohnort im Umland neu zu bewerten. Sie formulieren, welche Eigenschaften des Umland-Wohnortes zum Fortzugswunsch geführt haben und was es ihnen schwer gemacht hat, die Fortzugsentscheidung zu treffen (Bleibegründe). Es ist leicht nachzuvollziehen, dass eine Person, die unzufrieden mit der Erreichbarkeit ihres Umland-Wohnstandortes ist, sich dafür entscheidet, einen Wohnstandort mit besseren Erreichbarkeitsbedingungen zu suchen. Um die Wanderungswahrscheinlichkeit eines Haushaltes besser bestimmen zu können, sind mittels Fallkontrastierung Hypothesen über die Hintergründe des Fortzugs aufzustellen. Die zu klärende Frage ist beispielsweise, wie es dazu kommt, dass eine Person unzufrieden mit der Situation im Umland ist, eine andere aber nicht.

Einige der Aussagen sind bereits aus dem Abschnitt 2.3.2.1 bekannt, weil sie nicht ausschließlich für Umland-Stadt-Wanderungen, sondern für Wanderungen generell gelten. Sie werden hier mit aufgeführt, weil ein Weglassen ein verzerrtes Bild von der Fortzugsentscheidung aus dem Umland zeichnen würde. Nach der Auswertung der vorliegenden Daten wird die Wahrscheinlichkeit, aus dem Umland in Richtung Stadt fortzuziehen, von folgenden (messbaren) Faktoren beeinflusst:

- *Veränderung der individuellen Situation*

Wie bereits in Abschnitt 2.3.2.1 angeführt wurde, verändert sich die Wahrscheinlichkeit eines Ereignisses, das die individuelle Situation verändert und einen Umzug bewirkt, in Abhängigkeit von Lebensphasen. Dabei erhöhen insbesondere folgende Arten von Veränderungen die individuelle Fortzugswahrscheinlichkeit aus einem Umland-Wohnort:

- Die Veränderung bewirkt, dass das Besitzen oder Fahren eines (zweiten) Pkw zwar notwendig, aber nicht finanzierbar ist, es sei denn, es würde für den Pkw-Unterhalt merklich auf andere Dinge verzichtet. Hierdurch werden die Rahmenbedingungen für das Verkehrshandeln im Umland als beeinträchtigend wahrgenommen.
- Die Veränderung betrifft den Arbeitsort und macht einen Arbeitsweg erforderlich oder aufwendiger. Hierbei sind jedoch je nach Vorerfahrung unterschiedliche Schwellen eines ertragbaren Arbeitsweges anzusetzen.
- Der Wechsel zwischen den Lebensphasen „Kind – Ausbildung/Berufseinstieg“, „Familienphase – Empty-Nest“, der Renteneintritt und der vorauszusehende Wechsel vom „jungen Alten“ zum „gesundheitlich beeinträchtigten Alten“ verändern die Wünsche in Bezug auf die eigene Mobilität und damit die Bewertung der raumspezifischen Erreichbarkeit.

- *Vorhandensein von Kindern*

Das Vorhandensein von Kindern senkt die Fortzugswahrscheinlichkeit auch an einem Umland-Wohnort:

- Das Alter von Kindern bedingt Zeitfenster, in denen ein Fortzug besonders günstig bzw. am ehesten zumutbar ist. Hieraus ergeben sich u. a. terminliche Anforderungen an die Wohnungssuche. Wird in diesem Zeitfenster keine Wohnung gefunden, verzichtet der Haushalt möglicherweise trotz Fortzugswunsch auf die Wanderung.
- Generell fällt Kindern und Jugendlichen mit zunehmendem Alter aufgrund ihres an den Wohnort gebundenen sozialen Umfeldes ein Fortzug schwer.
- Es gibt eine verbreitete Auffassung, dass das Umland für Kinder der ideale Wohnort sei. Im Vergleich zu Haushalten ohne Kinder ist dies ein zusätzliches Gewicht in der Abwägung zugunsten des Umland-Wohnortes.

- *Veränderungen der Rahmenbedingungen des Wohnens im Umland*

Dieser Aspekt wird im Hinblick auf die Rahmenbedingungen des Wohnens in der Stadt als eine Ursache von Reurbanisierung angeführt (vgl. 2.4.3). Als Ergebnis der vorliegenden Analyse ist daher hervorzuheben, dass die Befragten Verschlechterungen der Rahmenbedingungen des Wohnens am Umland-Wohnort als relevant für ihren Fortzugswunsch benennen. Somit wird die Fortzugswahrscheinlichkeit auch von der allgemeinen Entwicklung der Umland-Wohnorte beeinflusst.
- *Erfahrung mit dem Leben in einer Stadt*

Fehlende Erfahrungen eines potenziellen Wanderers oder seines sozialen Umfeldes hinsichtlich des Lebens in einer Stadt senken die Wahrscheinlichkeit eines Fortzugs aus dem Umland.

 - Wenn kein Vergleichsmaßstab besteht, werden fehlende Erreichbarkeiten nicht als Nachteil des Wohnortes wahrgenommen. Das weite Fahren ist normal, man kennt es nicht anders. Ohne äußere Impulse bildet sich somit kein Fortzugswunsch. Haushalte mit Stadt-Erfahrung nehmen dagegen die Pkw-Abhängigkeit und die Notwendigkeit, häufig weite Strecken zurückzulegen, eher als Nachteil des Wohnortes wahr.
 - Ein soziales Umfeld ohne eigene Wohnerschaft in der Stadt hat größere Vorbehalte gegenüber dem Wohnen in der Stadt als ein soziales Umfeld mit Stadtwohnerfahrung, speziell, wenn ein Kind dort wohnen soll. Das erhöht den Abwägungsaufwand, weil sich ein Haushalt mit Vorurteilen auseinandersetzen muss, und erhöht den Rechtfertigungsdruck der Wanderungswilligen.
- *Im Umland verbrachte Lebensphase*

Eine in Bezug auf das eigene Lebensalter lange und prägende Wohndauer im Umland senkt die Fortzugswahrscheinlichkeit.

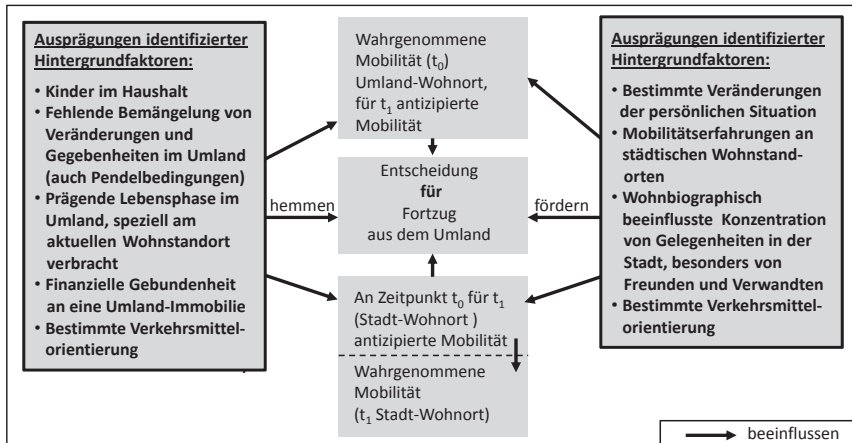
 - Ein auf das Umland bezogener Freundes- und Verwandtenkreis erhöht die emotionalen „Kosten“ für einen Fortzug und hemmt ihn somit. Die räumliche Verteilung des Verwandten- und Freundeskreises hängt dabei mit der im Umland verbrachten Lebensphase zusammen (vgl. 5.3.6.1).
 - Eine starke emotionale Verbundenheit zur Immobilie und ihrem Inventar erhöht die emotionalen „Kosten“ für einen Fortzug. Diese Verbundenheit stellt sich besonders durch eine lange und prägende Wohndauer ein und betrifft daher vorwiegend ältere Personen (vgl. besonders 806, 826).

- *Finanzielle Gebundenheit im Umland-Wohnort*
Eine finanzielle Gebundenheit an eine Immobilie, die trotz negativer Erfahrungen nicht zum Fortzug führt, ergibt sich durch eine Verschuldung beim Kauf (vgl. 353, 1150) oder durch im Vergleich zu einer Stadt-Wohnung günstigen Wohnraum bei den Eltern (917, 983).

Die Auswertungen haben gezeigt, dass Veränderungen der Arbeitswege oder Verbindungsqualitäten zu konkreten Personen einen Fortzug auslösen können. Häufig gibt es aber auch Fortzugsauslöser, die keinen unmittelbaren Mobilitätsbezug haben. Während die Auslöser jedoch nur den Impuls für das konkrete Planen des Fortzugs geben, hat die Abwägung einer Wanderung mit anschließender Bildung eines Fortzugswunsches in Richtung Stadt bereits vorher eingesetzt. In diesem Prozess haben Faktoren mit Mobilitätsbezug eine sehr große Bedeutung. Die Unzufriedenheit mit der allgemeinen, häufig nicht auf spezielle Gelegenheiten fokussierten, schlechten Erreichbarkeit im Umland ist ein entscheidender Aspekt. Die schlechte Erreichbarkeit erfordert lange MIV-Wege im Alltag, bedeutet die Verfügbarkeit unbequemer ÖV-Verbindungen und eine nur sehr eingeschränkte NMV-Erreichbarkeit von Gelegenheiten. In der Abwägung der Fortzugsentscheidung stehen insbesondere die sozialen Bezüge zu den Bewohnern des Umland-Wohnortes gegen diese Faktoren.

Die Unzufriedenheit mit der Erreichbarkeit ergibt sich besonders aus gewandelten Ansprüchen an die eigene Mobilität infolge von Veränderungen der persönlichen Situation. Hinsichtlich der Einschätzung der Mobilität bzw. der Bewertung der Erreichbarkeiten sind gleichzeitig Unterschiede je nach Erfahrungshintergrund der Befragten erkennbar, die sich nicht nur auf den Fortzugswunsch, sondern auch auf den Fortzugsauslöser auswirken. Wenn Alternativen nicht bekannt sind, ist es weniger wahrscheinlich, dass Erreichbarkeitsbedingungen des Umland-Wohnortes als Nachteil wahrgenommen werden. Wenn dagegen die Freunde weit entfernt wohnen, treten die Erreichbarkeitsdefizite im Umland umso deutlicher hervor. Hier spielt also die Wohnbiographie eine Rolle, denn sie ist mitverantwortlich für die Verteilung der Freunde im Raum (vgl. 5.3.6.1). Diese Hintergrundfaktoren beeinflussen die Wahrnehmung der Mobilität am Umland-Wohnort und haben selektiven Einfluss darauf, wer sich für einen Fortzug entscheidet (vgl. Abbildung 57).

Abbildung 57: Identifizierte Hintergrundfaktoren in der Fortzugsentscheidung



Daten: Qualitative Erhebung.

Im Datenmaterial gibt es außerdem Hinweise auf eine Selbstselektion nach Verkehrsmittelorientierungen in der Fortzugsentscheidung. So ist auffällig, dass gerade die sechs MIV-affinen Fälle, die besonders viele MIV-Kilometer erzeugen, vor allem deshalb gewandert sind, weil die Wohnung im Umland nicht mehr zur Verfügung stand oder ein exklusives Wohnungsangebot unterbreitet wurde (vgl. 5.4.2.2, Abbildung 55, Kategorie 3). Hier hat eine außerordentlich starke persönliche Veränderung stattgefunden, die die Wanderung erklärt und ohne die ein Fortzug wahrscheinlich eher nicht stattgefunden hätte – wobei dieser Auslöser das Wanderungsziel „Stadt“ strenggenommen nicht vorgeben kann. In den Fahrrad- und ÖV-affinen Haushalten sind persönliche Auslöser und persönlich begründete Fortzugswünsche dagegen deutlich seltener ausgeprägt. Hier wurde ausnahmslos eine Unzufriedenheit mit der Erreichbarkeitssituation im Umland wahrgenommen, die auch in Zusammenhang mit der Verkehrsmittelorientierung stand, weil diese im Alltag nicht wie gewünscht umgesetzt werden konnte. Die Selbstselektion ergibt sich in diesem Wirkungskomplex aus der Stärke des erforderlichen Auslösers eines Fortzugs.

5.4.3 Suchprozess und Wohnstandortentscheidung

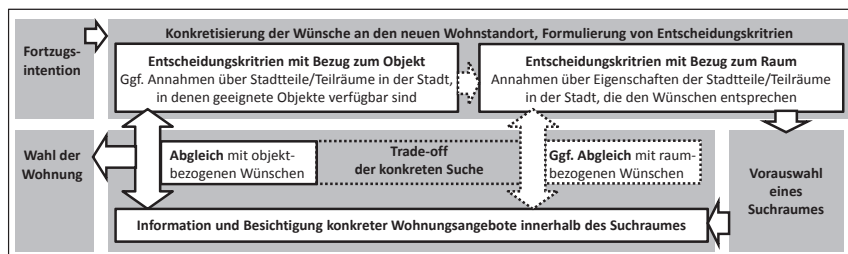
Der Suchprozess kann als Teil der Wohnstandortentscheidung betrachtet werden, weil in ihm letztlich konkrete Handlungsmöglichkeiten im Sinne von wählbaren Alternativen gegeneinander abgewogen werden (sog. *Trade-off* der Wohnstandortentscheidung, vgl. 2.2.4, 2.3.2.3). Wie nach dem Forschungsstand zu erwarten (vgl. 2.2.4), erfolgte in den untersuchten Fällen der Vergleich mehrerer Wohnungen selten gleichzeitig, sondern in der Regel sukzessive. So wurde ein Wohnungsangebot jeweils mit der Wohnung im Umland verglichen. Als Vergleichsmaßstab dienten ferner Wohnungen, die der Haushalt ablehnte, für die der Haushalt den Zuschlag nicht bekam oder die aus früherer Zeit oder über andere Haushalte bekannt waren. Nur in Ausnahmefällen mit besonders hohem Budget (344, 1009) oder in einem Fall, in dem die Ansprüche im Verhältnis zum Budget auffallend gering waren (518), konnten sich Befragte zwischen mehreren Wohnungen gleichzeitig entscheiden.

Es gibt einige Fälle, in denen ein sehr eingeschränkter Trade-off stattgefunden hat. Die betreffenden Haushalte sind in eine zugewiesene Wohnung eingezogen, in die Wohnung eines neuen Partners oder in eine andere Wohnung mit privilegiertem Zugang (223, 325, 580, 863, 920, 1078). In zwei Fällen ist der Haushalt über ein mehr oder weniger zufälliges Probewohnen zur Wohnung gekommen. Hier wurden nur die angebotene Wohnung und die Wohnung im Umland als Wahlalternativen gesehen (471, 826).

Die Befragten schildern in den Interviews, welche Ausschlusskriterien, Mindeststandards oder Wünsche am Anfang ihrer Suche standen. Diese in die Wohnstandortentscheidung eingestellten Faktoren lassen sich in objektbezogene und raumbezogene Faktoren einteilen (Abbildung 58). Zu Beginn der Suche haben die Haushalte einen Suchraum abgegrenzt, in dem die konkrete Suche nach Wohnungen stattfand. Über die dort gefundenen Wohnungen haben sich die Befragten genauer informiert und sie dabei mit ihren Ansprüchen an die Wohnung abgeglichen.

Im Folgenden werden zunächst die Entscheidungskriterien vorgestellt, dann wird beschrieben, wie die Vorauswahl und die konkrete Suche nach Wohnungen abliefen. Dabei wird auch darauf eingegangen, wie die Kriterien gegeneinander abgewogen wurden und welche weiteren Einflussfaktoren zur Entscheidung für eine Wohnung geführt haben.

Abbildung 58: Struktur der Wohnstandortentscheidung – Übersicht



Daten: Qualitative Erhebung.

5.4.3.1 Entscheidungskriterien mit Bezug zum Wohnobjekt und Raum

Die von den Befragten erwähnten Kriterien der Wohnstandortentscheidung, die das Objekt oder das unmittelbare Umfeld des Objektes betreffen, sind in Abbildung 59 dargestellt. Es handelt sich dabei nicht um die Eigenschaften, die die gewählte Wohnung hat oder die zur Wahl der letztlich gewählten Wohnung geführt haben, sondern um Anforderungen der Haushalte an eine potenzielle Wohnung zu Beginn ihrer Suche. Den Anforderungen an das Wohnobjekt wurde in den Interviews nicht vertieft nachgegangen. Ein weißes Feld in Abbildung 59 heißt also nicht, dass dieser Aspekt im jeweiligen Fall keine Rolle gespielt hätte, er wurde jedoch nicht von sich aus in der Erzählung des Befragten erwähnt. Es ist davon auszugehen, dass der Aspekt bei der Wohnstandortwahl im Vergleich zu den genannten Kriterien entweder eine untergeordnete Bedeutung hatte oder so selbstverständlich war, dass er nicht für erwähnenswert gehalten wurde. Explizit erfragt wurden dagegen Eigenschaften, die eigentlich gewünscht waren, aber von der gewählten Wohnung nicht eingelöst werden konnten.

Die von den Befragten benannten objektbezogenen Kriterien entsprechen im Wesentlichen der bekannten Vielfalt (vgl. 2.3.2.3). Besonders deutlich wird in den Interviews die unterschiedliche Bewertung einzelner Eigenschaften. Während z. B. einige Haushalte gerne in einen Altbau ziehen wollten (z. B. 1150), war eine Wohnung in einem Altbau für andere ein Ausschlusskriterium (1009). Nur im Hinblick auf Preis, Vorhandensein eines Balkons, Wunsch nach Ruhe und Wohnungszustand geht die Bewertung bei allen Befragten in die gleiche Richtung. Überraschend ist in Abbildung 59, dass die Haushalte nur wenig festgelegt erscheinen, ob sie eine Miet- oder Eigentumswohnung wünschen. Dies trifft auf zwei Haushalte zu, die einen stark ausgeprägten Eigentumswunsch hinter anderen Kriterien zurückgestellt und eine Mietwohnung bezogen haben (417, 1150). Bei den anderen Haushalten gehört die Festlegung auf Eigentum oder Miete jedoch wahrscheinlich eher zu den selbstverständlichen und daher nicht explizit erwähnten Eigenschaften – jedenfalls wird nicht berichtet, dass entweder nur nach Eigentumswohnungen oder nur nach Mietwohnungen gesucht worden wäre, es wurde aber ebenfalls nicht berichtet, wie sich der Haushalt zwischen Eigentum und Miete entschieden hat.

Von den Befragten werden vorwiegend Sinnzusammenhänge zwischen ihren soziodemographischen und -ökonomischen Eigenschaften und den objektbezogenen Wünschen formuliert, die ebenfalls aus anderen Forschungsarbeiten bekannt sind (vgl. 2.3.2.3). So hängt das Budget für Wohnkosten maßgeblich vom Haushaltseinkommen ab, die Zimmerzahl wird bestimmt von der Personenzahl des Haushaltes, wobei hier in einigen Fällen Zimmer für Heimarbeit oder Gästezimmer für bereits ausgezogene Kinder eingeplant wurden. Auffällig ist, dass die Zimmerzahl und der Schnitt der Wohnung für viele Befragte eine größere Bedeutung haben als die reine Quadratmeterzahl (Kategorien 8 – 10). Einigen Wanderern, die den neuen städtischen Wohnort als Alterswohnsitz betrachten (353, 406, 806, 826), war das Vorhandensein eines Aufzugs besonders wichtig. Für eine Befragte gleichen Alters mit geringerem Budget erfüllte dagegen eine Wohnung im Hochparterre den Anspruch an eine barrierearme Zugänglichkeit (1005).

Ein zur Wohnung gehöriger, privater Stellplatz ist das einzige objektbezogene Kriterium mit unmittelbarem Bezug zur Mobilität (Kategorie 5). In mindestens fünf der sechs Haushalte mit diesem Wunsch⁷² war das Fehlen eines privaten Stellplatzes ein Ausschlusskriterium (406, 417, 632, 806, 1009). Es hatte also

72 Im Fall 344 ist aufgrund einiger Äußerungen zu vermuten, dass der private Stellplatz Ausschlusskriterium war, der Befragte sagt es aber nicht explizit.

eine sehr hohe Relevanz in der Wohnstandortentscheidung. Dabei ist nicht verwunderlich, dass diese Befragten alle als MIV-affin klassifiziert wurden und höheren Einkommensklassen angehören. Für die Mehrzahl der Pkw-Besitzer (20 von 26 Pkw-Besitzern) war das Fehlen eines privaten Stellplatzes kein Ausschlusskriterium bei der Wohnstandortwahl, ein Stellplatz wurde noch nicht einmal als Wunsch formuliert. Daraus ist jedoch nicht zu schließen, dass Parkraum für diese Haushalte nicht wichtig wäre. Die Befragten nehmen lediglich in Kauf, einen Parkplatz im öffentlichen Raum suchen zu müssen. Bestünde nicht die Möglichkeit, im öffentlichen Raum zu parken, hätte das Vorhandensein eines privaten Stellplatzes vermutlich auch bei ihnen ein anderes Gewicht gehabt.

Abbildung 60 zeigt die raumbezogenen Entscheidungskriterien. Sie lassen sich in Kriterien mit und ohne Bezug zur antizipierten Mobilität der befragten Haushalte einteilen. 28 der 32 Haushalte nennen ein oder zwei Kriterien, die keinen unmittelbaren Bezug zur Mobilität haben (Kategorie 1). In acht Fällen ist dies der biographische Bezug zum Stadtteil. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Haushalte mit biographischem Bezug zum Stadtteil diesen auch als Entscheidungskriterium angaben. Die anderen Haushalte, die raumbezogene Faktoren ohne Bezug zur Mobilität nennen, stellen die „ruhige Lage“ als kleinräumigen Aspekt sowie die „Atmosphäre“ oder den „Ruf“ eines Stadtteils als Faktoren in die Wohnstandortentscheidung ein. In der Kategorie „Ruf eines Stadtteils“ sind Formulierungen wie „angesagter Stadtteil“, „kein berüchtigter Stadtteil“ oder „sozialer Brennpunkt“ zusammengefasst. Gemeint werden mit Ersterem besonders die gründerzeitlichen Stadtteile westlich der Alster, außerdem Winterhude und Wilhelmsburg, mit Letzterem Großwohnsiedlungen mit den von den Befragten angeführten Beispielen Steilshoop oder Mümmelmannsberg. Besonders der schlechte Ruf steht in engem Zusammenhang mit der (unterstellten) Sozialstruktur des Stadtteils. Unter „Atmosphäre“ sind strukturelle Eigenschaften ohne unmittelbaren funktionalen Bezug zusammengefasst, die auch die Sozialstruktur beinhalten:

„I: Können Sie noch genauer beschreiben, was Sie als Atmosphäre bezeichnen, was Sie damit meinen?“

B: Ja. Also wir wohnen ja jetzt quasi in [Stadtteil]. Was ich besonders schön finde, ist, dass alles vor der Tür ist. Ich kann einkaufen gehen. Ich habe natürlich dort den [Wochen]markt, was ja besonders schön ist. Ich habe aber auch viele kleinere Geschäfte. Ich kann mich auch ins Café setzen und muss nicht irgendwohin fahren, sondern ich kann das alles zu Fuß erreichen. Für mich waren immer auch wirklich die

Einkaufsmöglichkeiten ganz wichtig. [...] Und die Atmosphäre, das ist tatsächlich so: Mag ich mit den Leuten, die da in dem Stadtteil wohnen, tatsächlich zusammenkommen oder würde ich das eher ablehnen. [...] Passen die zu mir und zu meinen Kindern? Das finde ich auch wichtig. Wenn ich jetzt gesehen hätte, Mensch das ist eher grenzwertig oder das ist ein Niveau, was ich jetzt für meine Kinder auch nicht besonders gesund finde, dann hätte ich das natürlich nicht gemacht.“ (580: 44-45)

Auffällig ist in Bezug auf die Verkehrsmittellorientierung, dass MIV-affine Haushalte sich mit nur drei Ausnahmen eine ruhige Wohnung ohne Lärmbeeinträchtigung durch Verkehr oder andere Bewohner wünschten (Kategorie 1). Dieser Wunsch wird in anderen Wanderungsmotivuntersuchungen besonders hoch von Befragten gewichtet, die einen Wohnstandort im Umland oder am Stadtrand gefunden haben (vgl. Bruns 2013: 146).

Alle anderen raumbezogenen Entscheidungsfaktoren haben Mobilitätsbezug in dem Sinne, dass gezielt gewünschte Erreichbarkeiten oder unerwünschte Mobilitätseinschränkungen formuliert werden, die direkten Einfluss auf die Mobilität am zukünftigen Wohnstandort haben werden, weil mit ihnen Handlungsintentionen verbunden sind. Hervorzuheben ist besonders, dass sich fast alle erwerbstätigen Personen einen kurzen Arbeitsweg zu mindestens einem Arbeitsplatz der Haushaltsmitglieder wünschten.

Anders als bei den objektbezogenen Kriterien, deren Ausprägungen von den Haushalten sehr unterschiedlich bewertet werden, ist die Bewertungsrichtung der raumbezogenen Kriterien einheitlich. Insbesondere die Umweltverbund-Erreichbarkeit und verkehrsmittelunabhängige räumliche Nähe zu verschiedenen Gelegenheiten (nicht nur zu individuell wichtigen Gelegenheiten wie Freunden und Verwandten) wird bis auf wenige Ausnahmen auch von MIV-affinen Haushalten gewünscht und in den Erzählungen explizit erwähnt (Abbildung 60, Kategorien 2 – 4). Die Gegenfrage zeigt, dass Erreichbarkeiten des Umweltverbunds von Gelegenheiten, die nicht die Arbeitsstelle betreffen, in nur vier Fällen ausdrücklich keine Rolle für die Wohnstandortentscheidung gespielt haben (Kategorie 6). Erreichbarkeiten werden aber erwartungsgemäß auch von diesen Befragten nicht als Nachteil des Wohnstandortes gesehen. Parkraumknappheit im öffentlichen Raum und andere Restriktionen des MIV-Verkehrs (Ampeln, überlastete Straßen) werden besonders dann in Kauf genommen, wenn ein privater Stellplatz verfügbar ist. Für die Befragten gehören diese MIV-Restriktionen und die

gewünschten städtischen Qualitäten, insbesondere die nahräumliche Erreichbarkeit, zusammen. Sie wissen, dass die einen nicht ohne die anderen zu haben sind.

Somit generieren die raumstrukturellen Eigenschaften, die ein verträgliches Verkehrshandeln fördern, auch aus der Sicht von MIV-affinen Haushalten keinen negativen Wohnnutzen. Gleiches gilt auch für die Erreichbarkeit von spezifischen, individuell wichtigen Gelegenheiten (z. B. Arbeitsort, Wohnort von Freunden).⁷³ Dies wird von dem weiteren Befund unterstrichen, dass einige der MIV-Affinen, die Umweltverbund-Erreichbarkeit nicht als Wahlkriterium formuliert haben, diese Erreichbarkeit nachträglich sehr zu schätzen lernen und dies in ihren Erzählungen besonders hervorheben:

„B1: [...] So, und dann haben wir Hamburg von hier aus entdeckt und haben dann - und das war einfach ein Glücksfall - entdeckt, dass hier die Infrastruktur super ist. Wussten wir gar nicht, unten [im Stadtteilzentrum], [Einkaufszentrum] und überall gibt es sofort Einkaufsmöglichkeiten. Eigentlich idealer als [am Umland-Wohnort], wo man immer das Auto nehmen musste. Machen wir hier alles mit dem Fahrrad. Und wenn es mal weiter weg geht, ist da unten die S-Bahn-Haltestelle. Und das war eine, ja, nicht durchdachte, aber uns im Nachhinein geschenkte Erfahrung, ne. [...]“ (826: 7, vgl. auch 67: 148, 223: 33)

Hervorzuheben ist somit, dass MIV-Affinität eine gleichzeitige Innenstadt-Affinität oder zumindest eine Wertschätzung der städtischen Erreichbarkeitsqualitäten offensichtlich nicht ausschließt.

In Bezug auf die räumlichen Kriterien sei noch darauf hingewiesen, dass es offensichtlich Zielkonflikte zwischen den einzelnen räumlichen Anforderungen gibt. So können sich beispielsweise die Nähe zum Arbeitsplatz, zu Freunden oder einem Stadtteil mit wohnbiographischem Bezug gegenseitig ausschließen. Der im Hinblick auf ein verträgliches Verkehrshandeln günstigste Kompromiss in Bezug auf den Wohnstandort könnte dann gefunden werden, wenn die Haushalte die von ihnen gewünschten Erreichbarkeiten in der Wohnstandortwahl entsprechend ihrer jeweiligen Alltagsrelevanz gewichteten.

73 Als einzige Ausnahme könnte hier die von einem Haushalt gewünschte Autobahnanbindung für den Arbeitsweg (Kategorie 2, 417) angeführt werden – wobei eine städtische Struktur diese auch nicht unbedingt ausschließt.

5.4.3.2 Vorauswahl von Suchräumen

Wie nach dem Stand der Forschung zu erwarten war, erfolgt in vielen der untersuchten Fälle die Wahl des Wohnstandortes mehrstufig (vgl. 2.3.2.2). Dabei wurde der konkreten Suche in 26 der 32 Fälle eine räumliche Vorauswahl vorangestellt (vgl. 5.4.3.4, Abbildung 65). Bei der konkreten Suche werden Informationen über angebotene Wohnungen eingeholt, bei einigen von ihnen folgt eine Auseinandersetzung mit Exposés oder Besichtigungen vor Ort. Die Vorauswahl ist dagegen weitgehend unabhängig von konkreten Wohnungsangeboten. Hier werden Räume eingegrenzt, die grundsätzlich als Wohnstandorte in Frage kommen. Die räumliche Vorauswahl bewirkt, dass Wohnungen außerhalb des definierten Raumes erst dann in Betracht gezogen werden, wenn sich abzeichnet, dass es aussichtslos ist, im vorausgewählten Raum eine Wohnung zu finden, die wenigstens den wichtigsten Mindestanforderungen entspricht. Insofern handelt es sich um ein sehr starkes räumliches Ausschlusskriterium – in nur einem Fall (174) wurde eine Wohnung in einem Stadtteil gewählt, der vergleichsweise weit entfernt vom vorausgewählten Stadtteil liegt und sich auch strukturell von ihm unterscheidet.⁷⁴

13 Haushalte fassten ihren Suchraum besonders eng (Kategorien 1 – 3, Abbildung 61). Sie fixierten sich auf einen Stadtteil oder die unmittelbar angrenzenden, in ihrer Struktur dem gewünschten Stadtteil sehr ähnlichen Räume (Kategorie 1). Oder sie wählten eine Gruppe von Stadtteilen, die sich entweder aus den hamburgischen Prestige-Stadtteilen an der Alster oder an der Elbe⁷⁵ zusammensetzt oder die gründerzeitlichen Stadtteile mit mittlerem bis hohem Wohnkostenniveau⁷⁶ umfasst (Kategorien 2 + 3). Viele dieser Fälle nennen als Grund für die räumliche Beschränkung einen persönlichen Bezug zu den genannten Stadtteilen. Dieser Bezug bestand bereits vor der Wanderung. Bei einigen Haushalten hatte eines der Haushaltsmitglieder in dem betreffenden Stadtteil bereits früher gewohnt (174, 548, 590, 977, 1150), bei anderen wohnten bereits Freunde oder Verwandte in dem Stadtteil (174, 471, 548, 713, 806, 917, 920, 1009).⁷⁷

74 Nach den hier verwendeten Raumtypen liegt die gewählte Wohnung im Innenstadtrand, in diesem Fall war ein innerstädtischer Stadtteil vorausgewählt.

75 Genannt werden: Rotherbaum, Harvestehude, Uhlenhorst oder Blankenese.

76 Gründerzeitliche Stadtteile westlich der Alster, außerdem Winterhude und Wilhelmsburg.

77 Die Fälle sind in der Kategorie 2 und 3 von Abbildung 65 (5.4.3.4) dargestellt.

des Arbeitsortes (Kategorie 10: 387), in zwei Fällen vom Wunsch nach einer guten Erreichbarkeit des ehemaligen Umland-Wohnortes, an dem Personen wohnen, die man auch nach der Wanderung besuchen möchte (Kategorie 11: 868, 983). In einem weiteren Fall waren dies ebenfalls wichtige Gründe dafür, sich bei der Suche auf einen bestimmten Stadtteil zu fixieren (548). Nach den Erklärungen der empirisch zu beobachtenden *Tortenstückwanderungen* (vgl. 2.3.2, Abbildung 5) war eine so geringe Zahl an Haushalten, die die Lage zu ihrem ehemaligen Wohnort als Kriterium zur Definition des Suchraumes formulieren, nicht unbedingt zu erwarten. Wie noch gezeigt wird, finden sich Zusammenhänge mit dem Finden des Wohnortes im Tortenstück an anderer Stelle in den Daten wieder (vgl. 5.4.3.4).

Im Gegensatz zu den Kategorien 1 – 5 beschränkten sich drei Haushalte gezielt auf Räume, die „nicht großstädtisch“ sind (Kategorie 7), weil es ihnen in innerstädtischen Räumen zu eng, zu anonym, zu unsicher, zu laut, zu dreckig oder zu hektisch ist und weil es zu viel Verkehr gibt (vgl. 228, 920, 1129). Sie wollen aber nach Hamburg, weil sie sich eine gute UVB-Erreichbarkeit wünschen.

Alternativ oder ergänzend zu diesen formulierten Positiv-Suchräumen haben einige Haushalte bestimmte Stadtteile gezielt als Wohnorte ausgeschlossen (Kategorien 8 + 9). Beim Ausschluss nach angenommenem (zu hohem) Wohnkostenniveau wurde dabei jeweils eine individuelle Zuordnung zwischen „teuren“ und „weniger teuren“ Stadtteilen vorgenommen, je nachdem, welches Budget für Wohnkosten zur Verfügung stand. Bei einem Ausschluss wegen der angenommenen Sozialstruktur wollten die Haushalte Stadtteile vermeiden, in denen sie Bevölkerung mit einem geringeren sozialen Status als dem eigenen vermuteten. Konkret werden Migranten und Bewohner von Großwohnsiedlungen genannt (z. B. 868, 863). Aber auch die Dominanz von sozialen Schichten oberhalb des eigenen Niveaus kann zum Raumausschluss führen (174, 445).

Sieben Haushalte haben keinen Suchraum hinsichtlich bestimmter Stadtteile vorausgewählt.⁷⁸ In fünf dieser Haushalte gab es keine Suche (Probewohnen, Einziehen bei Freundin, oder in ehemalige Wohnung, Weisung des Dienstherrn, s. o.). In den anderen beiden Fällen (353, 518) äußert sich die Offenheit gegenüber potenziellen Wohnstandorten darin, dass Wohnungen im Osten und Westen der Stadt, in Stadtrandlage und innerstädtischer Lage in den konkreten Suchprozess einbezogen wurden.

78 Kategorie 12 und ein Haushalt, der den Raum nur nach dem Arbeitsweg nicht aber nach Stadtteilen beschränkt hat (518: 45).

Nach den berichteten Suchprozessen – und auch dem Stand anderer Forschungen (vgl. 2.3.2.2) – kann der Suchschritt *Vorauswahl* als weit verbreiteter, sehr wahrscheinlicher Suchschritt bei einer Umland-Stadt-Wanderung ohne Vorfestlegung auf eine konkrete Wohnung angenommen werden. Im Folgenden wird auf zwei Einflussfaktoren ausführlicher eingegangen, die die Abgrenzung der Vorauswahl bestimmen.

Vorauswahl nach der Entfernung zum Arbeitsplatz

Im Zusammenhang mit der räumlichen Vorauswahl fällt auf, dass insgesamt nur sieben Haushalte ausdrücklich erwähnen, eine Vorauswahl nach der Entfernung oder Fahrzeit (Verbindungsqualität) zum Arbeitsplatz getroffen zu haben (Kategorie 10, Abbildung 61). Besonders in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion wird gerne angeführt, dass Haushalte ihren Wohnort innerhalb eines bestimmten Radius vom Arbeitsplatz auswählen. Auch in der hier untersuchten Stichprobe haben immerhin 17 Haushalte mit Erwerbstätigen eine aktive räumliche Wahl getroffen⁷⁹ und dabei ausdrücklich den Wunsch nach einem kurzen Arbeitsweg formuliert (Abbildung 60, Kategorie 2). Dieser scheinbare Widerspruch zwischen dem Wunsch nach einem kurzen Arbeitsweg und der Nicht-Berücksichtigung des Arbeitsweges bei der räumlichen Vorauswahl liegt in fünf Fällen darin begründet, dass der Arbeitsort innerhalb eines bestimmten Radius wechselt, so dass die Ausrichtung des Wohnstandortes auf einen Ort wenig sinnvoll gewesen wäre; anstatt eines konkreten Arbeitsweges war hier eine gute allgemeine Erreichbarkeit erforderlich (67, 445, 863, 713, 983). Allenfalls Fahrrad-affine Haushalte wählen einen Radius um den Arbeitsplatz, der eine kleinere Fläche abgrenzt als die Abgrenzung nach den anderen genannten Kriterien (548: 13, 1150-B2: 517). In den anderen Haushalten dieser Kategorie liegen die aus anderen Gründen vorausgewählten Stadtteile für die Befragten ohnehin ausreichend nah zum Arbeitsplatz und sie meinen, er sei im innerstädtischen Bereich von überall her ausreichend gut angebunden (z. B. 228, 590, 643, 977, 1129, vgl. Abbildung 62):

„I: Sie erwähnten vorhin, dass Sie nicht zu weit weg von der Arbeit wohnen wollten. Also gab es da eine Kilometerentfernung oder eine

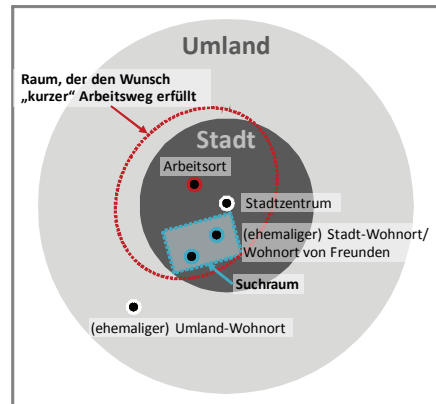
79 Hiermit sind die Haushalte gemeint, die nicht in die „vorgegebene“ Wohnung der Freundin oder des Dienstherrn eingezogen sind.

zeitliche Entfernung, wo Sie sagen, okay ich will nicht länger als sound-so lange fahren?

B: Eigentlich nicht. Ich war es vorher gewohnt, eine Stunde zu fahren. Je weniger umso besser. Und so wenig wie möglich Umsteigemöglichkeit [meint: Umsteigen] und so, das war mir dann doch schon recht wichtig. Und das ist hier gegeben. Eine gute halbe Stunde bis in die Stadt rein, das ist schon in Ordnung.“ (228: 43-44)

In der Tat haben alle Befragten, die den Wunsch formulierten, ihren Arbeitsweg zu verkürzen, diesen Wunsch umgesetzt. Verglichen mit der Strecke und Dauer des Arbeitsweges vom Umland-Wohnort aus, ist ihr neuer Arbeitsweg kürzer.⁸⁰ Die Auswertung des Verkehrshandelns zeigt jedoch, dass in vielen Fällen der ÖV oder der MIV – und nicht die für kurze Wege besonders geeigneten Verkehrsmittel Fuß oder Fahrrad – genutzt werden, um zu dem für die Wohnstandortwahl relevanten Arbeitsort zu gelangen (ÖV: 228, 983, 868, 580, 643, 977, MIV: 174, 1150-B1). Ein kurzer Arbeitsweg bedeutet für die Befragten also nicht unbedingt eine Entfernung, die mit dem NMV bequem zurückgelegt werden kann, das „kurz“ wird individuell definiert. Diejenigen, die das „kurz“ explizieren, geben an, eine Maximalentfernung, gemessen in Reisezeit mit dem gewünschten Verkehrsmittel, häufig dem ÖV, festgelegt zu haben (vgl. 548: 13, 868: 34-43, 1150: 517-519). Es spricht einiges dafür, dass es eine solche, verkehrsmittelspezifische Obergrenze auch bei den anderen Haushalten gab. Vermutlich liegen in diesen Fällen aber alle genannten Stadtteile innerhalb dieses Radius. Bemerkenswert ist, dass eine größere Nähe zur Arbeit innerhalb dieses

Abbildung 62: Vorauswahl des Suchraumes nach Arbeitsweg und persönlichem Bezug zu Stadtteilen – schematische Darstellung



Eigene Darstellung.

⁸⁰ In einem Fall, 920, hat allerdings der Arbeitsgeber kurz nach der Wanderung den Arbeitsort an den alten Wohnort verlagert. Die Befragte spielt mit dem Gedanken, deshalb die Arbeitsstelle zu wechseln (920: 63).

Radius offenbar nicht unbedingt zu einem deutlich höher bewerteten Nutzen eines potenziellen Wohnstandortes führt. Beim Kriterium Arbeitsweg geht es also eher darum, eine befriedigende Entfernung zur Arbeit nicht zu überschreiten. Der Nutzen eines kurzen Arbeitsweges in einer Umland-Stadt-Wanderung entspricht damit dem Prinzip des *Satisficing* (vgl. 2.2.1.).

Vorauswahl und subjektiver Raum

Die beschriebene Vorauswahl basiert fast ausschließlich auf vorab bestehenden, subjektiven Vorstellungen über die Stadtteile, nur in Ausnahmefällen haben Befragte mehrere Stadtteile unvoreingenommen besichtigt, um vor Ort und systematisch zu überlegen, ob sie als Wohnort denkbar wären. Das für die Vorauswahl relevante subjektive Bild von den Stadtteilen kann somit nicht nur das Flair des Stadtteils und seine Sozialstruktur, sondern auch das Wohnkostenniveau oder vergleichsweise leicht nachprüfbare Eigenschaften wie die ÖV-Erreichbarkeit beinhalten. Bei den meisten Stadtteilen, die nicht in der Vorauswahl enthalten waren, erfolgte der Ausschluss offenbar nicht nur aufgrund von Negativ-Bildern, sondern auch, wenn ein konkretes Bild fehlte – diese Stadtteile wurden einfach ignoriert. Die Auswahl beschränkte sich auf das bereits Bekannte und in einigen Fällen auch das Erlebte (174, 223, 228, 548, 590, 713, 826, 806, 917, 920, 977, 1009, 1150, s. u. 5.4.3.4, Abbildung 65, Kategorien 2 + 3).

Das Bild der in die Vorauswahl ein- oder ausgeschlossenen Teilräume ist bei den Haushalten verschieden realistisch. Realistisch bedeutet hier, dass das Bild der ausgeschlossenen oder bis kurz vor der Wanderung ausgeschlossenen Räumen offensichtlich nicht der tatsächlichen Wahrnehmung und Bewertung entspricht, die die Befragten am neuen Wohnort formulieren oder die sie mit großer Wahrscheinlichkeit hätten, wenn sie dort zur Probe gewohnt hätten. Besonders deutlich wird dies anhand von zwei Interviews:

- Eine Frau berichtet, dass sie trotz eines jahrelangen Arbeitsortes in dem Stadtteil und obwohl ihre Schwester jahrelang in dem Stadtteil wohnte und sie Gelegenheit gehabt hätte, sich den Stadtteil genauer anzusehen, erst bei einem (eher unfreiwilligen)⁸¹ Probewohnen in der Wohnung ihrer Schwester gemerkt hat, dass ihre Vorstellungen vom Wohnen in diesem Stadtteil nicht (mehr) stimmten:

81 Aufgrund einer Verletzung wurde die Befragte von ihrer Schwester gepflegt.

„B: [...] Und ich bin eigentlich ursprünglich in [Stadtteil] L. geboren. Und [Stadtteil] A. fand ich immer ganz furchtbar. Ich könnte mir nie vorstellen, in [Stadtteil] A. zu wohnen. Na ja, dann hatte ich dieses Zimmer [in Stadtteil A.] bei meiner Schwester. [...]

I: Und Sie sagten, [Stadtteil] A. wäre eigentlich für Sie nie infrage gekommen. B: Nee. I: Warum nicht? Also, was hat Sie so abgestoßen?

B: Ja, also [Stadtteil] L. ist ja nun ein ganz anderes Wohnviertel und meine Schwester die wohnt schon 20 Jahre hier in A. Und früher war A. ja auch wirklich eine Zeit lang nicht schön. Also jetzt fängt A. ja an, sehr zu modernisieren. Und es ziehen immer mehr Leute nach A. Ist ja ein ganz beliebter Ort geworden. [...]

I: Können Sie beschreiben, was früher nicht schön war in A. Also was meinen Sie damit genau?

B: Ja, das war so ein bisschen voreingenommen, so ein bisschen, wie soll ich sagen, sozialschwacher Ort, sehr ausländischerbeladen. Und ich arbeite ja nun schon fast 20 Jahre hier in A. Und da in der [...]straße sind sehr viele türkische Läden, was ich mittlerweile ausgesprochen angenehm finde. Sind alle fleißig, nett, freundlich. Man wird nicht über den Tisch gezogen, dass alles jetzt überteuert ist. Und, ja, man lebt halt sehr angenehm mit den Menschen.“ (471: 35-41).

- Eine andere Befragte schließt das städtische Hamburg als Wohnort aus, unter anderem, weil es ihr „zu voll“ (920: 15) ist. Dabei berichtet sie von keinem innerstädtischen Stadtteil, den sie genauer kennt. Die Innenstadt besucht sie vorwiegend zu Großveranstaltungen wie Hafengeburtstag oder Alstervergnügen oder geht auf den Kiez (Vergnügungsviertel Reeperbahn) – bei diesen Veranstaltungen und im Vergnügungsviertel ist es tatsächlich immer sehr voll, aber eben nur zum Zeitpunkt der Veranstaltungen und auch nicht unbedingt in den angrenzenden Wohnvierteln.

Bei einer Kontrastierung der Fälle sind Anhaltspunkte dafür zu finden, dass das Bild der Teilräume besonders realistisch ist, wenn einer der Partner bereits in dem Raum gewohnt hat und während der Zeit im Umland Kontakte dorthin pflegte. Die regelmäßige Nutzung von Freizeitgelegenheiten, ein Arbeitsort in der Stadt, touristisches Besichtigen oder der Besuch von Großveranstaltungen vermitteln für das Wohnen im Stadtteil offenbar ein weniger realistisches Bild.

Für diesen Zusammenhang gibt es in den Daten eine Reihe von Anhaltspunkten, aber auch einzelne Fälle, die ihm widersprechen. Die im Folgenden vorgestellte Thematik hätte vertiefte Nachfragen in den Interviews erfordert, um dem Qualitätsanspruch der anderen hier formulierten Hypothesen zu entsprechen.

Ausreichend deutlich und wenig überraschend ist jedenfalls, dass unterschiedliche Erfahrungen mit den Räumen auf das subjektive Bild einwirken. Manchmal handelt es sich recht offensichtlich um Bilder von städtischen Teilräumen, die von Dritten transportiert wurden und kaum auf eigener Besichtigung beruhen (vgl. 5.4.1, Abbildung 51, Kategorie 5) – an dieser Stelle wurde in den Interviews nicht vertieft nachgefragt. Häufiger berichten Befragte, dass sie Hamburg oder bestimmte Stadtteile über die Arbeit, über Freizeitaktivitäten, über Besuche bei Freunden oder Verwandten oder über eigene Wohnenerfahrungen kennen (vgl. ebd.). Besonders durch den Besuch von Freunden während der Umlandzeit wurde die eigene, häufig bereits bestehende, aber räumlich selektive Hamburg-Kenntnis aktualisiert. Man kannte die aktuellen Vor- und Nachteile des Stadtwohnens in diesen Räumen, war informiert über Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt, über die Qualität von Wohnungen im Umfeld von Haushalten mit einem ähnlichen sozialen Status und konnte sich die Auswahl leicht machen nach dem Motto: „Wenn die Freunde dort zufrieden wohnen, dann ist der Stadtteil auch für mich gut.“ Ähnliches gilt für Stadtteile, in denen eines der Haushaltsmitglieder früher selbst gewohnt hat. Die Vorauswahl von Räumen nach der eigenen biographischen Erfahrung und nach Wohnorten von Freunden und Verwandten ist somit nachvollziehbar. Das besondere Gewicht dieses Faktors wird deutlich, wenn man bedenkt, dass andere räumliche Kriterien mit größerer Bedeutung für das Verkehrshandeln im Alltag hinter diesen Faktor zurückgestellt wurden: Der Arbeitsort oder andere Pflichtaktivitäten, die aufgrund der Vorauswahl möglicherweise nicht im gleichen Stadtteil liegen, müssen schließlich täglich aufgesucht werden, während man die Freunde im gleichen Stadtteil nicht unbedingt täglich besucht.

Bei der Vorauswahl wird also einerseits darauf verzichtet, sich einen breiten Marktüberblick zu verschaffen. Andererseits wird der Erreichbarkeit einer Gelegenheit, die für das Verkehrshandeln im Alltag nicht die größte Bedeutung hat, bei der Vorauswahl ein besonders großes Gewicht beigemessen, weil dadurch der nur einmalig anfallende Abwägungs- und Entscheidungsaufwand der Wohnstandortwahl gering gehalten wird. Auf diese Weise werden bei der Wahl Stadträume ausgeschlossen, die möglicherweise besser auf die selbst formulierten räumlichen Entscheidungskriterien gepasst und auch bessere individuelle Vor-

aussetzungen für ein verträgliches Verkehrshandeln bereitgestellt hätten. Somit ist die Vorauswahl des Suchraumes mit den Worten der Rational-Choice-Theorie eher als „objektiv irrational“ zu bezeichnen (vgl. 2.2.1).

5.4.3.3 Trade-off der konkreten Wohnungssuche

Die konkrete Suche begann in der Regel mit einem Sichten der Wohnungsangebote im vorausgewählten Raum. Aus dem verfügbaren (meist überschaubaren) Wohnungsangebot wurden dann einige Angebote primär nach objektbezogenen Ausschlusskriterien (Zimmerzahl, Größe, Preis) zur genaueren Prüfung und schließlich zur Besichtigung ausgewählt. In diesem Prozess der genaueren Auseinandersetzung mit dem Wohnungsangebot haben die Haushalte ihre in Abschnitt 5.4.3.1 vorgestellten Ansprüche gegeneinander abgewogen, relativiert und angepasst.

Die Abweichung der gefundenen Wohnung von den anfangs formulierten Anforderungen ist mehr oder weniger groß. In den Daten finden sich Anhaltspunkte dafür, dass dieses „Delta“ in Abhängigkeit von Suchstrategie und Glück variiert, außerdem spielt eine Rolle, inwieweit sich die zu Beginn der Suche formulierten Ansprüche innerhalb der Angebotsbreite des Wohnungsmarktes befanden.⁸² Zu genaueren Aussagen über Wirkungszusammenhänge wurde dieser Aspekt in den Interviews nicht ausreichend vertieft. Sicher ist lediglich, dass Abweichungen erkennbar sind. Sie bestehen beispielsweise darin, dass für die formulierten Anforderungen mehr bezahlt wird als ursprünglich gewollt, aber ebenso wurden Abstriche bei nicht-monetären Anforderungen gemacht (ÖV-Anbindung: 174, 445, 548, 1129, unerwünschtes Stockwerk: 445, 1150, kein Balkon: 713, Nachtspeicherheizung: 67, 713, 1150, ein Zimmer weniger: 826, 1150, stark renovierungsbedürftig: 548, Verkehrslärm: 387, 417, 445, 518, doch über Makler bekommen: 590, kein Wasserblick: 632, keine Grünfläche in unmittelbarer Nähe: 1009, 417).

Für die genauere Prüfung von Wohnungen (Abbildung 63, Kategorie 1) wurden ausführlichere Informationen eingeholt als beim bloßen Sichten des Wohnungsmarktes. Dies erfolgte beispielsweise durch einen Anruf beim Vermieter oder

82 Beispielsweise ist das Angebot an gut mit dem SPNV erschlossenen freistehenden Einfamilienhäusern als Eigentumsobjekte in einer Preislage für niedrige Einkommen sehr gering (920, 1129). Wohnungen, die lediglich den Anspruch erfüllen müssen, zwei Zimmer zu haben und innerhalb eines mittleren Wohnkostenbudgets liegen, sind vermutlich sehr viel zahlreicher und daher leichter zu finden.

Makler, das eingehende Studieren des Grundrisses oder durch eine Besichtigung. Im Ergebnis waren die Befragten in der Lage, im Interview diese Wohnungen (beispielhaft) näher zu beschreiben. In überraschend vielen Fällen (18 von 32) wurde nur die sehr kleine Zahl von ein bis drei Wohnungen vor Ort besichtigt (Kategorie 2). Besonders zielgerichtet war dabei offensichtlich die Auswahl in vier Fällen (174, 632, 917, 983), denn die Befragten prüften zwar viele Wohnungen, besichtigten aber nur eine oder zwei, bevor sie einzogen. Einige Haushalte haben eine Wohnung abgelehnt, für die sie den Zuschlag hätten bekommen können (Kategorie 3). Der Kategorie 3 sind auch Fälle zugeordnet, in denen die Haushalte nach der Besichtigung die Bewerbung von sich aus zurückzogen, unabhängig davon, ob es eine realistische Chance gegeben hätten, den Zuschlag zu bekommen. Zusammengefasst hat knapp die Hälfte der Haushalte mindestens eine Wohnung abgelehnt.

Zu Beginn der Auswertung und nach der hohen Bedeutung von Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Fortzugsentscheidung (vgl. 5.4.2) war zu vermuten gewesen, dass in diesem Trade-off der Kriterien bei der Beschäftigung mit dem Wohnungsmarkt objektbezogene (Kosten, Zimmerzahl, Größe) wie auch nähräumliche Kriterien gegeneinander abgewogen wurden. Als nähräumliche relevante Aspekte wären beispielsweise die fußläufige Entfernung zu Gelegenheiten, die Sozialstruktur des Umfeldes oder die Entfernung der Bahnhaltestelle denkbar gewesen. Die Befragten hätten beispielsweise erzählen können, dass eine Wohnung aufgrund fehlender fußläufig erreichbarer Nahversorgung nicht genauer angesehen oder nach der Besichtigung verworfen wurde, wie bei drei Haushalten:

„B1: [...] Wir haben uns viele Sachen in vielen Teilen Hamburgs angeguckt und abgesehen davon, dass es auch welche gab, die einfach zu teuer waren, so wie Harvestehude. Aber selbst da hätten wir bestimmte Kriterien nicht erfüllt gesehen.

B2: Keine Einkaufsmöglichkeiten.

B1: Keine Einkaufsmöglichkeiten, keinen Bahnhof in der Nähe und so.“
(406: 20-22, vgl. auch 1129: 36, 1150: 495-500)

Diese Haushalte sind aber – neben einem anderen, der eine hypothetische Situation schildert (977: 39) – die einzigen, die eine räumliche Feinjustierung ihrer Vorauswahl anhand nicht erfüllter nähräumlicher Kriterien mit Mobilitätsbezug vornahmen. In einem weiteren Haushalt mit einem wenig eingegrenzten

Das würde aber auch bedeuten, dass bei einer kleinräumigen Wahl innerhalb von Stadtteilen mobilitätsbezogene Kriterien nur eine untergeordnete Rolle spielen können, weil für die Befragten innerhalb des von ihnen abgesteckten Rahmens kaum Wahlfreiheit besteht.

5.4.3.4 Hintergrundfaktoren der räumlichen Vorauswahl und der Wohnstandortwahl

Die räumliche Vorauswahl hat primär auf Grundlage von subjektiven Raumbildern stattgefunden. Das bedeutet auch, als Hintergrundfaktoren der Vorauswahl wirken alle identifizierten Faktoren, die das subjektive Bild der Stadt beeinflussen. Außerdem wirken Faktoren, die Einfluss darauf nehmen, zu welchen Gelegenheiten Nähe gewünscht ist. Sie alle machen die Vorauswahl eines Raumes, der für den Haushalt in der individuellen Situation optimal im Hinblick auf ein verträgliches Verkehrshandeln wäre, weniger wahrscheinlich. Dies liegt daran, dass durch das subjektive Raumbild die Nähe zu bestimmten Gelegenheiten besonders hoch gewichtet wird, obwohl dieses nach der objektiven Alltagsrelevanz dieser Gelegenheiten nicht unbedingt gerechtfertigt ist. Außerdem verringert sich durch die starke räumliche Eingrenzung die Zahl wählbarer Wohnungsangebote und die Möglichkeit der Berücksichtigung kleinräumiger Kriterien wird vergeben. Auf der anderen Seite sind die bekannten Räume der Stadt häufig diejenigen, die dennoch einen Teil des aktuell relevanten Aktionsraumes abdecken. Trotz der im Hinblick auf mobilitätsbezogene Kriterien in Teilen „irrationalen“ Abwägung des Suchraumes, ermöglicht der letztlich gewählte Wohnstandort ein deutlich verträglicheres Verkehrshandeln als der Umland-Wohnort (vgl. 5.3.7). Einzig die Verkehrsmittelorientierung auf das Fahrrad trägt offenbar direkt zu einer annähernd optimalen Vorauswahl des Suchraumes bei.

Die Analyse der Suche und der Abwägung im Abgleich mit der getroffenen Wohnstandortwahl zeigt, dass es einigen Haushalten besonders leicht gefallen ist, in der Stadt eine Wohnung zu finden, die den anfangs formulierten Wünschen in subjektiv zumutbarer Weise entspricht und letztlich zur Umsetzung der Wanderung führt. Mittels Fallkontrastierung konnten im Datenmaterial Hintergrundfaktoren für das Finden einer entsprechenden Wohnung identifiziert werden.

Die räumlichen Entscheidungskriterien mit Mobilitätsbezug gehen mit nur einer Ausnahme in die Richtung, dass sie – wenn sie erfüllt würden – ein verträgliches Verkehrshandeln im jeweiligen individuellen Kontext erleichterten (vgl. 5.4.3.1). Wegen der Zielkonflikte dieser Kriterien und der in einigen Haushalten hohen

Gewichtung der Nähe zu Freunden und Verwandten oder Stadtteilen mit biographischem Bezug (vgl. 5.4.3.2) bedeutet ein Erfüllen aller anfangs formulierten Ansprüche an den Raum jedoch nicht immer ein Annähern an einen Wohnstandort mit insgesamt optimalen Bedingungen für kurze Wege im Alltag, dafür aber um die beste Lösung innerhalb der formulierten Ansprüche und Gewichtungen. Je mehr eine Wohnung also den räumlichen Anforderungen mit Mobilitätsbezug entspricht, desto leichter ist auch die Umsetzung des intendierten Verkehrshandelns am neuen Wohnstandort. Somit haben die identifizierten Hintergrundfaktoren mit Einfluss auf das Finden einer den Ansprüchen entsprechenden Wohnung auch Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, einen Wohnstandort zu finden, der ein verträgliches Verkehrshandeln im individuellen Fall besonders erleichtert:

- Das Finden einer Wohnung, die den anfangs formulierten Kriterien möglichst weitgehend entspricht, wird erschwert durch:
 - ein für die Wohnkosten festgelegtes Budget, für das am Markt keine Angebote, die den formulierten Anforderungen entsprechen, verfügbar sind. Dabei ist das Budget entweder aufgrund des niedrigen Einkommens zu klein (445, 471) oder aufgrund einer unrealistischen Einschätzung (417, 920). In letztgenannten Fällen wurde für die Festlegung des Budgets ein Maßstab hinsichtlich der Quadratmeterpreise oder Ausstattung angelegt, der sich an Immobilienpreisen des Umlands orientiert.
 - hohe Ansprüche im Sinne von Ausschlusskriterien an das Objekt. Beispiele hierfür sind: Hunde erlaubt (67), Garten vorhanden (920, 1129), spezielles Stockwerk (406, 806), privater Stellplatz (406, 417, 632, 806, 1009). Dagegen machen diese Haushalte auffallend große Kompromisse entweder bei Erreichbarkeiten (ÖV-Anschluss, 1129) oder beim direkten Wohnumfeld (laute Nachbarn, kein Grün, zu viel Verkehr, 344, 417).
 - Zeitdruck. Dabei ist bei Trennungen oder bei einem durch Schuleintritt oder -wechsel (1150, 67, 868) begrenzten Zeitfenster der Handlungsdruck vergleichsweise hoch und die Zeit knapp. Hingegen ist beispielsweise bei Wanderungen zu einem Alterswohnsitz der Handlungsdruck eher niedrig; es ist möglich, längere Zeit auf ein passendes Angebot zu warten. Ob bei einer Wohnungssuche Zeitdruck herrscht, kann somit von soziodemographischen Faktoren oder vom Fortzugsauslöser abhängig sein.
 - strikte Festlegung auf wenige Stadtteile

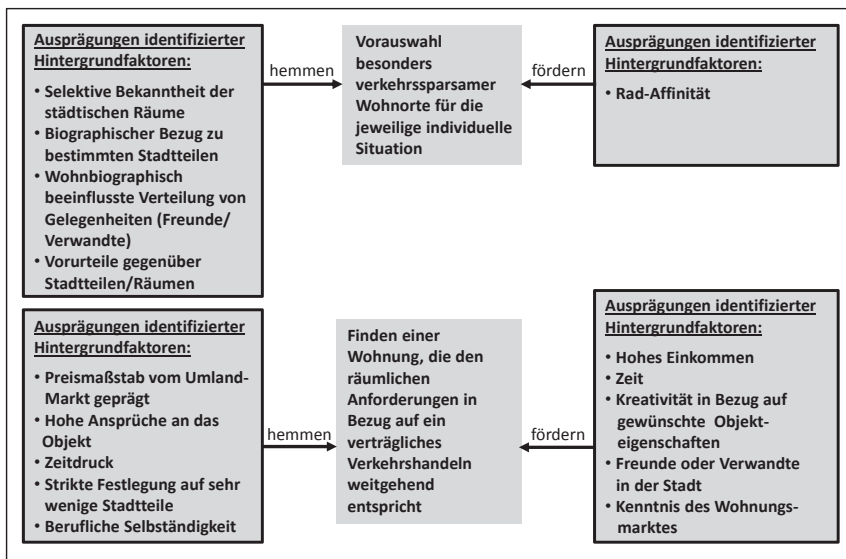
- berufliche Selbstständigkeit, wegen des nachzuweisenden Einkommens (67, 174, 445)
- Das Finden einer Wohnung, die den anfangs formulierten Kriterien möglichst weitgehend entspricht, wird erleichtert durch:
 - hohes Einkommen
 - fehlenden Zeitdruck (s. o.)
 - hohe Flexibilität bzw. Kreativität im Hinblick auf formulierte (Ausschluss-) Kriterien wie eine neu gebaute Etage auf einem alten Haus statt Neubau (406) oder Einrichten des Schlafzimmers im abgetrennten Teil des Wohnzimmers (1150)
 - gute Beziehungen zu Freunden oder Verwandten, die sich im Bekanntenkreis oder der Nachbarschaft nach Wohnungen umhören, die nicht über Makler oder Portale vermittelt werden
 - gute Kenntnis von Hamburg und verschiedenen Wohnungen in Hamburg. So können individuelle Ansprüche an die Wohnung, Umgebung und Lage bereits zu Beginn der Suche am möglichen Angebot orientiert, aussichtslose Ansprüche vermieden und ein gutes Angebot sofort als solches erkannt werden (z. B. 1009).

Die meisten dieser Zusammenhänge sind selbsterklärend, Abbildung 65 stellt sie zusammenfassend gemeinsam mit den Hintergrundfaktoren der Vorauswahl dar. Es wird deutlich, dass ein Freundes- oder Verwandtenkreis in Hamburg nicht nur die Vorauswahl des Suchraumes (nicht unbedingt im Sinne eines verträglichen Verkehrshandelns im Alltag, s. o.) beeinflusst. Auch bei der Auswahl der Wohnung kann das über die Freunde transportierte Wissen helfen. Ein Haushalt, der sich mit Bekannten in Hamburg über die Wohnstandortwahl austauscht, kann von vornherein seine Ansprüche an die Wohnung realistischer formulieren, wird seltener enttäuscht und spart sich den Prozess, den Markt umfänglich kennen zu lernen:

„B: Also mir war relativ klar, dass ich das was ich vorher gehabt habe, nicht mehr bekomme und zu dem Preis auch nicht mehr. Ich wollte natürlich nicht per Makler suchen und habe das einfach so gemacht, dass ich allen erdenklichen Menschen gesagt habe, dass ich suche. Habe das Netzwerk aufgemacht. Und die anderen Dinge auch Internet, Zeitung, wo es halt was gab [...]“ (445: 23)

Dieses Zitat zeigt auch, dass sich die Wahrscheinlichkeit erhöht, eine Wohnung in der Stadt zu finden, wenn man dort Freunde hat, weil einem möglicherweise eine Wohnung über Beziehungen vermittelt wird: So haben in der untersuchten Stichprobe neun der 32 Haushalte ihre Wohnung mit Hilfe privater Beziehungen vermittelt bekommen (387, 471, 643, 713, 806, 917, 920, 977, 1005). Die hohe Bedeutung der Vermittlung von Wohnungen über Beziehungen konnte in andern Studien auch quantitativ nachgewiesen werden (Mobiplan-Projektconsortium 2002: 119).

Abbildung 64: Hintergrundfaktoren der Wohnstandortentscheidung



Daten: Qualitative Erhebung.

Einiges im Material spricht dafür, dass persönliche Beziehungen in der Wohnstandortentscheidung noch auf einer anderen als der dargestellten Ebene wirken. Dies ist den Befragten selbst nicht in der Weise präsent, als dass sie von sich aus einen Ursache-Wirkungs-Zusammenhang hergestellt hätten. Die Gegenüberstellung der Vorauswahlkriterien mit Eigenschaften des gewählten Wohnortes zeigt, dass fast alle Haushalte, die eine Vorauswahl von Räumen nach persönlichem Bezug trafen, auch einen Wohnort im avisierten Raum gewählt haben (Abbildung 65, die Ausnahme 174 wurde oben erwähnt). Interessant ist dabei, dass einige der anderen Haushalte, die nicht von einer Vorauswahl nach diesen Kri-

nur sehr wenige Haushalte ihren Suchraum explizit nach der Erreichbarkeit ihres vorherigen Umland-Wohnortes aus, der das Tortenstück nach der Theorie definiert. Im Widerspruch dazu steht das Ergebnis in Abbildung 65 (Kategorie 6). Obwohl die Verbindungsqualität zum Umland-Wohnort nur selten ein räumliches Auswahlkriterium war, haben immerhin 13 Haushalte ihren Wohnort im entsprechenden Teil Hamburgs gewählt – dabei ist anzumerken, dass hier die Abgrenzung eines Tortenstückes sehr weit gefasst wurde (für Hamburg werden nur die drei von den Flüssen Elbe und Alster unterteilten Bereiche (vgl. 3.2.1) unterschieden). Es ist zu vermuten, dass die Ursachen für dieses Muster sowohl mit dem Bekanntheitsgrad des betreffenden Ausschnittes der Stadt zusammenhängen, als auch mit der Verteilung der Freunde und Verwandten auf diesen Bereich (vgl. 5.3.6.1). In einigen Fällen erfolgte bereits die Stadt-Umland-Wanderung innerhalb des Tortenstücks, so dass die Rückkehr an den ehemaligen Wohnort ohnehin wieder eine Tortenstückwanderung war (z. B. 174, 387, 590).

5.4.4 Zwischenfazit: Ursachen von Reurbanisierung und Mechanismen der Selbstselektion

Die dritte Forschungsfrage zielte auf die Bedeutung von Faktoren mit Mobilitätsbezug in der Wanderungsentscheidung, um auf Ursachen und Hemmnisse einer künftigen Reurbanisierung zu schließen, um Mechanismen der Selbstselektion genauer zu verstehen und um Ansatzpunkte für die Beeinflussung der Prozesse zu identifizieren. Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus der qualitativen Analyse zu den beiden erstgenannten Aspekten werden in diesem Abschnitt vorgestellt. Die Ausführungen zu planerischen Ansatzpunkten enthält das Schlusskapitel (6.2), weil zuvor die Wirkungsrichtung der Planung vor dem Hintergrund des Erkenntnisinteresses der gesamten Arbeit zu bestimmen ist.

Schlussfolgerungen in Bezug auf Ursachen und Hemmnisse von Reurbanisierung

In Bezug auf verkehrliche Faktoren als Ursache oder Hemmnis von Reurbanisierung können die bereits in der Literatur formulierten Hypothesen zu Ursachen (vgl. 2.4.3) anhand des ausgewerteten Datenmaterials aus methodischen Gründen nur eingeschränkt diskutiert werden (vgl. 2.5.2). Ursachen von Reurbanisierung als Prozess müssen in Veränderungen über Zeiträume gesucht werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass es hier um Ursachenkomplexe geht, in denen viele verschiedene Prozesse gleichzeitig wirken. Aussagen anhand einer

Erhebung von Wanderungsgründen, die für einen bestimmten Zeitpunkt gelten, sind daher nur begrenzt möglich und können von vornherein nur darauf angelegt sein, dem Wissensstand einzelne Aspekte hinzuzufügen oder in ihrer Bedeutung einzuschätzen. Ziel der durchgeführten Analysen war es daher zunächst, auf der Grundlage einer Auseinandersetzung mit individuellen Handlungsgründen in den einzelnen Phasen der Wanderungsentscheidung qualitative Hypothesen über Faktoren abzuleiten, die eine Umland-Stadt-Wanderung oder eine Wohnstandortwahl innerhalb der Stadt begünstigen oder hemmen (vgl. 5.2.3). Von den Hypothesen über begünstigende oder hemmende Faktoren einer Umland-Stadt-Wanderung und ihrer Übertragung auf die Entscheidung für einen Wohnstandort in der Stadt kann danach auf Ursachen oder Hemmnisse des Reurbanisierungsprozesse geschlossen werden. Hierzu wurde für die folgenden Ausführungen überlegt, welche allgemeinen Entwicklungen dazu beitragen können, dass die als relevant identifizierten Bedingungen, unter denen eine Wanderung unternommen oder die Stadt als Wohnstandort gewählt wird, häufiger oder seltener eintreten. Diese indirekt aus dem Datenmaterial abgeleiteten Aussagen über mögliche, denkbare Ursachen und Hemmnisse von Reurbanisierung haben daher den Charakter von Schlussfolgerungen, die zu weiterer Forschung anregen sollen (vgl. 2.5.2). Sie sind sicher nicht vollständig und als denkbare oder mögliche Wirkungszusammenhänge zu bezeichnen, die auf der Grundlage der Auswertung des empirischen Materials schlüssig erscheinen.

Hierzu werden zunächst die aus dem empirischen Material abgeleiteten Hypothesen zu Ursachen für eine Umland-Stadt-Wanderung zusammengefasst, um dann jeweils direkt Schlussfolgerungen zu Ursachen für eine Reurbanisierung im Sinne der in Kapitel 4 identifizierten Prozesse zu ziehen.

Erreichbarkeitsunterschiede als Wanderungsgrund und Reurbanisierungsursache

Zunächst ist zu konstatieren, dass der Erreichbarkeitsunterschied zwischen der inneren Stadt und dem Umland in der Auswertung des qualitativen Materials als die wichtigste raumstrukturelle Ursache für Umland-Stadt-Wanderungen identifiziert wurde (vgl. 5.4.2.1). Als weitere Ursachen wären Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätskosten, eine bestimmte Atmosphäre der Stadt, Unterschiede der Sozialstruktur oder des Wohnungsangebots denkbar gewesen, die in den Interviews von den Befragten als Wanderungsgrund hätten genannt werden können. Einzelne erwähnen diese Unterschiede auch tatsächlich als Wanderungsgrund, jedoch nennen fast alle Haushalte, die nicht aufgrund einer Trennung oder

Weisung ihres Dienstherrn wanderten, die als ungünstig empfundene Erreichbarkeit des Umland-Wohnortes als maßgeblichen Fortzugsgrund. Im Umkehrschluss kann angenommen werden, dass für Städter der Qualitätsabfall in der Erreichbarkeit ein wesentlicher Grund dafür ist, nicht ins Umland zu wandern.

Es ist somit davon auszugehen, dass Veränderungen der Erreichbarkeit der Räume bzw. der Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bewohner zwei wichtige Ursachen der in Kapitel 4 identifizierten Reurbanisierung als Prozess sind. In einigen Interviews wird direkt beschrieben, wie sich die subjektiv wahrgenommene (Nah)Versorgungsdichte und -qualität des Umland-Wohnortes im Zeitverlauf verschlechtert hat. Hierzu zählen sowohl das lokale Einzelhandelsangebot, aber auch Kulturangebote wie Kino, Konzerte oder Theater (vgl. 5.4.2.1), das entspricht den theoretischen Erwägungen einer Veränderung der räumlichen Gegebenheiten als Ursache von Reurbanisierung (vgl. 2.4.3). Die in der Literatur erwähnten Veränderungen beziehen sich allerdings auf eine Veränderung der städtischen Räume (vgl. 2.4.3) und nicht – wie die Berichte der Befragten – auf eine Veränderung des Umlands. Sie ist also als weitere Facette des Ursachenkomplexes von Reurbanisierung der Diskussion hinzuzufügen. Im Hinblick auf mögliche Veränderungen von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung lassen sich anhand der individuellen Daten keine Hypothesen generieren. Den bekannten, in Abschnitt 2.4.3 vorgestellten Zusammenhängen zwischen Mobilitätsbedürfnissen und Erwerbsmodellen oder Altersklassen fügen die Auswertungen keine weiteren Erkenntnisse hinzu und widersprechen ihnen auch nicht.

Bei der Untersuchung ist auch deutlich geworden, welche Erreichbarkeitsqualitäten den Befragten besonders wichtig sind und welche weiteren Kriterien erfüllt werden müssen, damit ein städtischer Wohnort in der „Berechnung“ des Wohnnutzens besser abschneidet als ein Umland-Wohnort (vgl. 5.4.3.1). Da ist zunächst die Verbindungsqualität zum individuellen Arbeitsplatz bzw. eine innerhalb des Haushaltes durchschnittliche Verbindungsqualität zu mehreren Arbeitsplätzen. Die Auswertungen haben jedoch gezeigt, dass es hier nicht um ein „Je-näher-desto-besser“ geht, sondern um das Erreichen einer zufriedenstellenden Verbindungsqualität. Dies führt dazu, dass dieses Kriterium der Arbeitsplatzerreichbarkeit jeweils in vergleichsweise weiten Teilen der Stadt erfüllt ist (vgl. 5.4.3.2), es sei denn, eine Fahrrad-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes wird intendiert. In Bezug auf weitere Erreichbarkeitsqualitäten handelt es sich sowohl um eine gute ÖV-Anbindung (in einem dichten Takt und auch zu Nebenverkehrszeiten), als auch um die nahräumliche, d. h. fußläufige oder bequem mit dem Fahrrad erreichbare Versorgung in Bezug auf Einkauf, Sportangebote, Res-

taurants, Cafés, Grünanlagen und Kinderbetreuung. Besonders die Freiraumqualität (Nähe zu Grünanlagen, Gemeinschaftsgrün vor der Haustür, kein Lärm), wurde in den Interviews als Entscheidungskriterium besonders hervorgehoben. MIV-Restriktionen wurden dagegen billigend in Kauf genommen und gerade in der Bewertung der MIV-Affinen bewusst von den nahräumlichen Erreichbarkeitsqualitäten aufgewogen, zumal die Verbindungsqualität zu wichtigen Zielen trotz Ampeln und Parkplatznot am Stadt-Wohnort im Vergleich zum Umland-Wohnort als besser wahrgenommen wird.

In der Stichprobe wurden Mobilitätskosten infolge schlechter Erreichbarkeit des Umland-Wohnortes als Fortzugsgrund nur am Rande genannt (vgl. 5.4.2.2). Dennoch ist es möglich, dass die verstärkte öffentliche Diskussion über steigende Energiepreise die Bevölkerung zunehmend für das Thema Erreichbarkeit oder Mobilitätsalternativen sensibilisiert.

Verbreitung individueller Rahmenbedingungen der Wohnstandortwahl

Es konnten Hypothesen über Hintergrundfaktoren herausgearbeitet werden, die zur Erklärung beitragen können, warum die verschiedenen Segmente der Umlandbewohner sich mit unterschiedlicher Wahrscheinlichkeit für eine Wanderung in die Stadt entscheiden (vgl. 2.3.2.3, 5.4.2.4, 5.4.3.4). Hier spielen die wohnbiographische Erfahrung der eigenen Mobilität in städtischen Strukturen, die ebenfalls wohnbiographisch beeinflusste Verteilung von Freunden und Verwandten im Raum sowie die Verkehrsmittellorientierung eine Rolle. Es geht also um individuelle Rahmenbedingungen, die neben der Verteilung individuell wichtiger Gelegenheiten im Raum auch die Wahrnehmung der Erreichbarkeitsunterschiede zwischen Stadt und Umland sowie die Wertschätzung der städtischen Erreichbarkeitsqualitäten beeinflussen.

Diese Zusammenhänge lassen ebenfalls Schlussfolgerungen für Ursachen von Reurbanisierung als Prozess zu, wenn man darüber nachdenkt, welche generellen Entwicklungen möglicherweise dazu beitragen, dass diese individuellen Rahmenbedingungen zugunsten einer Wanderung in Richtung Stadt, bzw. zugunsten eines Verbleibens in der Stadt, häufiger eintreten.

Geht man von einem besonders seit Mitte der 1990er Jahre steigenden Anteil an Studierenden in den jeweiligen Alterskohorten in Deutschland aus (vgl. DIPF-Autorengruppe 2014: 273, 295, 297), ist denkbar, dass ein zunehmender Teil der im Umland geborenen Bevölkerung Erfahrungen mit der Mobilität an einem Wohnort in einer (Universitäts-) Stadt sammelt (hierzu passen im Übrigen auch

die stark steigenden Fortzugsraten von Bildungswanderern aus dem Umland der Untersuchungsregion Hamburg in Kernstädte deutschlandweit, vgl. 4.6). Ohne auf die räumliche Verteilung von Arbeitsplätzen von Akademikern einzugehen, deren Wirkung hier nicht untersucht wurde, könnte sich hieraus ein entsprechend wachsendes Bevölkerungssegment mit einer aus dieser Mobilitätserfahrung am Studienort erwachsenen Sensibilität gegenüber Erreichbarkeitsdefiziten des Umlands ergeben, wie sie bei einigen der untersuchten Fälle beobachtet werden konnte (vgl. 5.4.2.4, 5.3.6.2). Falls die Universität der Kernstadt des eigenen Umland-Wohnortes besucht wird, gilt das auch für die Einflüsse auf die spätere Verteilung von Freunden im Raum (vgl. 5.3.6.1). Gleichzeitig erfahren diese jungen Umland-Stadt-Wanderer auch, dass die Eigenschaften der Städte, die möglicherweise die Elterngeneration zur Abwanderung ins Umland bewogen, sich geändert haben. Eine Ursache für Reurbanisierung wäre damit auch ein wachsender Anteil der im Umland aufgewachsenen Bevölkerung mit einer durch das Leben in einer Universitätsstadt sensibilisierten Wahrnehmung für die raumstrukturellen Unterschiede und möglicherweise daraus resultierenden subjektiven Bedürfnissen, die zusammengenommen Reurbanisierung fördern.

Es ist denkbar, dass hinsichtlich eines Verbleibens in der Stadt ein weiterer Trend begünstigend für auf Reurbanisierungsprozesse wirkt. So ist zu beobachten, dass die Familiengründung (erste Geburt) immer später erfolgt, dieser Trend ist besonders bei Akademikerinnen und besonders in Städten ausgeprägt (vgl. Statistisches Bundesamt 2013b: 19 ff., Klüsener 2013: Karte 1). Der in früherer Zeit besonders wirksame Impuls, im Zusammenhang mit der Geburt eines Kindes ins Umland zu wandern, erfolgt somit immer später. Das bedeutet, die Bildungswanderer und Berufseinsteiger, die zu Ausbildungszwecken in die Stadt gewandert sind, haben bzw. nehmen sich zunehmend mehr Zeit, um sich an die Stadt zu gewöhnen, bevor der potenzielle Auslöser einer Wanderung eintritt. In dieser Zeit wird ein soziales Netzwerk aufgebaut, das den negativen Nutzen einer Wanderung deutlich erhöht, in der untersuchten Stichprobe war dies beispielsweise bei den Haushalten 580, 590, 1150 der Fall. Denkbar sind hierbei auch sich selbst verstärkende Effekte, wenn man einen Haushalt kennt, der mit Kindern in der Stadt wohnen geblieben ist und davon positiv berichtet. In den Daten nicht erkennbar, aber nach den Ergebnissen (vgl. 5.4.2.4) durchaus plausibel wäre darüber hinaus ein Zusammenhang mit der Kindergartenbetreuungsquote – ein Kind in einem Kindergarten schränkt möglicherweise das Wanderungszeitfenster weiter ein und verstärkt die Netzworkebildung am aktuellen Stadtwohnot. Wohlgemerkt sind diese Aspekte vermutete Zusammenhänge, die nur ergänzend zum Aspekt der organisatorisch in vielen Situationen besseren Eignung eines

städtischen Wohnortes für Haushalte mit Kindern und zwei Erwerbstätigen wirken (vgl. 2.4.3).

Gewandeltes Bild der Stadt als denkbare Reurbanisierungsursache

In den Interviews wurde deutlich, dass die räumliche Auswahl (und teilweise auch die Fortzugsentscheidung) stark von mehr oder weniger der Realität entsprechenden subjektiven Bildern von der Stadt geprägt ist (vgl. 5.4.3.2). Dies ist nach der Aktionsraumtheorie, die von einem subjektiven Raum als handlungsrelevantem Raum ausgeht, zwar nicht grundsätzlich überraschend (vgl. 2.2.5), wegen der Deutlichkeit des Einflusses jedoch hervorzuheben. Somit könnte eine Ursache für Reurbanisierung ein sich wandelndes öffentliches Bild vom Leben in der Stadt sein. Dafür, dass hier tatsächlich ein Wandel stattgefunden hat, gibt es in den Daten aber nur vage Anhaltspunkte.

Hemmnisse von Reurbanisierung

Die Ergebnisse der qualitativen Befragung lassen es auch zu, auf mögliche Hemmnisse künftiger Reurbanisierungsprozesse zu schließen.

Die von den Befragten geschätzten und nachgefragten Erreichbarkeitsqualitäten zeigen: Wenn sich die Stadt – wie offensichtlich in Stadtrandlagen – nicht in ausreichendem Maße von den Erreichbarkeitsqualitäten im Umland unterscheidet, besteht kaum ein Anreiz, in die Stadt zu wandern oder dort zu bleiben. Dieser Zusammenhang lässt auf potenzielle künftige Hemmnisse von Reurbanisierung als Prozess schließen; durch die Beleuchtung von Entwicklungen in der Stadt, die dazu führen könnten, dass sich die nahräumliche Erreichbarkeit auch innerhalb der Stadt zunehmend verschlechtert. Einer der diesbezüglich relevanten Aspekte ist möglicherweise der auch in innerstädtischen Stadtteilen Hamburgs zu beobachtende steigende Wohnflächenkonsum (steigende Wohnfläche je Einwohner, vgl. Statistikamt Nord 1987–2011). Die Voraussetzung für den Erhalt der nachgefragten städtischen Gelegenheitsdichte und auch für die allgemeine ÖV-Erreichbarkeit ist eine gewisse Siedlungsdichte (Einwohner je Quadratmeter Siedlungsfläche vgl. 3.3). Ein stetig steigender Wohnflächenkonsum könnte jedoch langfristig dazu beitragen, dass bei konstanter Gesamtwohnfläche in einem Stadtteil die Einwohnerdichte des Stadtteils abnimmt – mit entsprechenden Folgen für die Gelegenheitsdichte und Erreichbarkeit. Eine andere Folge könnte sein, dass durch eine Erhöhung der Bebauungsdichte in nachgefragten

Stadtteilen zur Bereitstellung zusätzlicher Wohnfläche die ebenfalls nachgefragte Freiraumqualität gemindert wird. Natürlich sind die Wechselwirkungen, durch die eine nachgefragte Erreichbarkeitsqualität (einschließlich hoher Geleghenheitsdichte) generiert wird, zu komplex, als dass sie alleine auf die genannten Dichteindikatoren zurückgeführt werden könnte. Dennoch erscheint in Anbetracht der von einigen Befragten geäußerten Kritik an städtischen Räumen sinnvoll, diesen Aspekt der einerseits notwendigen Bevölkerungsdichte und andererseits zugunsten von Freiräumen maßvoll zu haltenden Bebauungsdichte nicht zu vernachlässigen.

Als weiteres, möglicherweise künftiges aber nach den Ergebnissen der qualitativen Analyse offensichtlich bereits heute wirksames Hemmnis von Reurbanisierung können die Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt interpretiert werden. Wie oben erwähnt wurde, haben die Befragten mitunter sehr große Zugeständnisse hinsichtlich der Objektqualität gemacht (vgl. 5.4.3.3). Es ist anzunehmen, dass es hier Schmerzgrenzen gibt, jenseits der Haushalte zu keinen weiteren Qualitätseinbußen mehr bereit wären. Bereits heute wird es viele Haushalte geben, die auch zu den in der Stichprobe berichteten Zugeständnissen nicht bereit sind und somit nicht in die Stadt wandern, obwohl sie bei besseren Objektqualitäten gerne in der Stadt wohnen würden. Wohlgermerkt geht es hier nicht um unrealistische Vorstellungen wie ein Einfamilienhaus mit Garten und innerstädtischen Erreichbarkeitsqualitäten, sondern um moderate Ansprüche, wie eine angemessene Zimmerzahl⁸⁴ oder ein alltagstauglicher Wohnungsschnitt. Eigentlich müsste sich hier der Wohnungsmarkt der Nachfrage anpassen. Allerdings kann nach den Berichten der Befragten derzeit nicht davon ausgegangen werden, dass der Angebot-Nachfrage-Mechanismus auf dem angespannten Wohnungsmarkt in Hamburg gut funktioniert. Es wurde gezeigt, dass die Haushalte der Stichprobe vergleichsweise klaglos nehmen, was angeboten wird (vgl. 5.4.3.3). Die Ansprüche der Nachfrager werden somit den Bereitstellern des Angebotes nicht kommuniziert. Wenn das Wohnungsangebot aber nicht den Bedürfnissen der Bewohner angepasst ist, bedarf es möglicherweise nur kleiner Verschiebungen bei anderen, Reurbanisierung derzeit fördernden Faktoren und die Haushalte wandern mit größerer Wahrscheinlichkeit ab, als wenn sie in einer weitgehend passenden Wohnung wohnten, die vielleicht sogar ihr Eigentum wäre.

84 In der ausgewerteten Stichprobe etwa ein Raum je Haushaltsmitglied bei Mehrpersonenhaushalten, bei Einpersonenhaushalten zwei Räume.

Mechanismen der Selbstselektion und Handlungshintergründe

Mechanismen der Selbstselektion in der Umland-Stadt-Wanderung wurden in der Analyse über Hintergrundfaktoren der Wanderungsentscheidung untersucht. Hintergrundfaktoren beeinflussen den Ausgang und die Ausprägung der Wanderungsentscheidung, ohne dass hier von den Befragten immer ein Sinnzusammenhang hergestellt werden kann. Sie geben auch Hinweise darauf, warum Haushalte ihre genannten Handlungsgründe entwickeln (vgl. 5.4). Es gibt Handlungshintergründe, die nicht nur auf den Ausgang der Wohnstandortentscheidung wirken, sondern auch auf die Ausprägung des Verkehrshandelns am neuen Wohnort. Dieses sind die Handlungshintergründe, um die sich die Diskussion um eine Selbstselektion nach Hintergrundfaktoren mit Mobilitätsbezug dreht (vgl. 2.3.1.3).

In der Auswertung konnte gezeigt werden, dass diese Hintergrundfaktoren in verschiedenen Phasen der Wohnstandortwahl in unterschiedlicher Weise wirken. Dabei sollen hier nicht die selektierenden soziodemographischen und -ökonomischen Faktoren sowie Ereigniswahrscheinlichkeiten wiederholt werden (vgl. 2.3.1.3, 5.4.2.4), deren Einfluss hinlänglich bekannt und natürlich auch in der untersuchten Stichprobe zu erkennen ist, aber nicht vertieft untersucht wurde. Die Analyse hat vielmehr Aufschluss über Selbstselektionsmechanismen in verschiedenen Entscheidungsphasen der Wanderungsentscheidung gegeben, die den Forschungsstand ergänzen.

Die wohl wirksamste Selbstselektion nach Hintergrundfaktoren ist bei der Fortzugsentscheidung zu erkennen, die in den untersuchten Fällen zugleich die Entscheidung, nach Hamburg zu ziehen, einschloss. Eine Fortzugsentscheidung wird in dem Maße wahrscheinlicher, wie objektive Erreichbarkeitsdefizite bestehen (etwa bei einem Arbeitsplatz und Freundeskreis in großer Entfernung zur Umland-Gemeinde) und auch als Defizite oder beeinflussbarer Zustand wahrgenommen werden. Erreichbarkeitsdefizite werden weniger oder überhaupt erst retrospektiv als Problem und folglich als Fortzugsgrund wahrgenommen oder im Vergleich zu anderen Wohnstandortwahlkriterien geringer gewichtet, wenn man:

- ohnehin MIV-affin ist
- über einen Pkw verfügt
- sich über Mobilitätskosten keine Gedanken machen muss
- keinen anstrengenden Arbeitsweg hat
- individuell keinen oder nur einen geringen Bedarf für Gelegenheiten hat, die nur in der Stadt verfügbar sind

- keine Erfahrung mit dem Leben in einer Stadt hat
- eine in Bezug auf das eigene Lebensalter lange oder prägende Phase im Umland verbracht hat

Es geht also um die Verkehrsmittellorientierung, den Verkehrsmittelbesitz, den finanziellen Handlungsrahmen, den arbeits- und freizeitbezogenen Aktionsraum und die Wohnbiographie. In den Worten der Theorie des geplanten Verhaltens (vgl. 2.2.2) können die genannten Faktoren nicht nur die Einstellung gegenüber dem aktuellen und einem potenziellen städtischen Wohnort beeinflussen, sondern auch die *wahrgenommene Kontrolle*, wenn es um die Einschätzung von Handlungsmöglichkeiten z. B. hinsichtlich der Verkürzung von Alltagswegen geht oder die *subjektive Norm*, wenn es beispielsweise um Vorurteile anderer Umland-Bewohner in Bezug auf potenzielle Standortalternativen geht. Wie in Abschnitt 5.3.6 dargestellt, haben einige der Hintergrundfaktoren auch Einfluss auf das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln am Stadt-Wohnort. Die Wahrscheinlichkeit, dass bestimmte Ausprägungen von Hintergrundfaktoren einen Fortzug hemmen (z. B. wenn individuell kein Bedarf für Gelegenheiten besteht, die nur in der Stadt verfügbar sind), ist nach den Auswertungen wiederum eher dann gegeben, wenn ein Haushalt eine prägende Phase im Umland, speziell am aktuellen Umland-Wohnort verbracht hat (vgl. 5.4.2.4). Ein wesentlicher, auch auf andere Hintergrundfaktoren wirkender Faktor ist damit die Wohnbiographie.

Bei der Vorauswahl des Suchraumes auf der Ebene von Stadtteilen, der entscheidend für die spätere Standortwahl ist, wirkt vor allem das subjektive Bild von Stadträumen selektiv. Ein Stadtteil ist entweder aus eigener Erfahrung durch eigenes Wohnen, über Verwandte oder Freunde vor Ort, Freizeitausübungen, einen Arbeitsplatz oder touristische Besichtigungen bekannt, entsprechend ausgeprägt oder realistisch ist das subjektive Bild dieses Stadtteils. Viele unbekannte Stadtteile tauchen auf der subjektiven Landkarte potenzieller Wohnräume nicht auf (auch nicht als Negativ-Bild), selbst wenn sie nach den von den Befragten formulierten Wohnstandortwahlkriterien von außen betrachtet als geeigneter Wohnort erscheinen (vgl. 5.4.3.2). Besonders großen Einfluss darauf, einen Stadtteil als potenziellen Wohnort in Betracht zu ziehen, haben emotionale persönliche Beziehungen, die entweder durch die eigene Wohnbiographie oder über soziale Kontakte zu anderen Haushalten entstehen (vgl. 5.4.3.2). Die Gewichtung der Wahl eines Stadtteils aufgrund dieser Bezüge wirkt stärker als das Kriterium eines möglichst kurzen Arbeitsweges – obwohl dieser eine wesentlich größere Alltagsrelevanz hätte. Die von den Haushalten tolerierte Entfernung zu Arbeitsplätzen schließt einen wesentlich größeren Raum ein als der von den Haushal-

ten als tatsächlicher Suchraum abgegrenzte Raum (vgl. 5.4.3.2, Abbildung 62). Somit besteht hinsichtlich des Suchraumes eine Selektion nach persönlichen Bezügen oder nach Bekanntheit, die dazu führt, dass nicht unbedingt der für ein verträgliches Verkehrshandeln optimale Stadtteil gewählt wird, auch wenn dieser eigentlich den vom Haushalt benannten Wohnstandortwahlkriterien entspricht (vgl. 5.4.3.4). Außerdem trägt dieser Wirkungszusammenhang von persönlichen Bezügen und dem subjektiven Bild von Stadträumen vermutlich auch zu dem Phänomen der Wanderungen innerhalb eines Korridors (Tortenstückes) einer Stadtregion bei. Der subjektive Raum ist nach der Aktionsraumtheorie gleichzeitig auch für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln relevant (vgl. 2.2.5). Freunde und Verwandte, die dazu beitragen, dass ein Raum in der subjektiven Wahrnehmung präsent ist, sind gleichzeitig Wegeziele im Alltag am neuen Wohnort. Somit ist davon auszugehen, dass der Hintergrundfaktor „Persönlicher Bezug zu Stadträumen“ auch Einfluss auf das Verkehrshandeln am neuen Wohnort – insbesondere auf die Zielwahl – ausübt. Auch dieser Hintergrundfaktor ist wiederum eng mit der Wohnbiographie verknüpft (vgl. 5.4.3.4).

Unterhalb der Ebene von Stadtteilen ist in der untersuchten Stichprobe nur in Ausnahmefällen eine Selektion erkennbar. Hier wäre durchaus eine Selbstselektion nach einer unterschiedlichen Gewichtung von Kriterien mit Mobilitätsbezug oder nach einer Verkehrsmittelorientierung denkbar. Zumeist sind aber im Suchraum im zur Verfügung stehenden Zeitfenster nur wenige Angebote auf dem Markt, so dass hier jenseits der Objekt-Ausschlusskriterien kaum Spielraum für Kriterien mit Mobilitätsbezug besteht. So machen beispielsweise ÖV-affine Haushalte recht große Kompromisse bei der ÖV-Erreichbarkeit (174, 445, 548, 1129, vgl. 5.4.3.3). MIV-affine Haushalte finden sich dagegen in der Nähe von SPNV-Haltestellen wieder (67, 406, 417, 920). Wenn sie es sich leisten können, selektieren sie sich allerdings in Wohnungen mit privatem Stellplatz hinein. Bei der konkreten kleinräumigen Suche innerhalb des vordefinierten Suchraumes konnten somit keine Hintergrundfaktoren identifiziert werden, die einen Wohnstandort mit bestimmten Erreichbarkeitscharakteristika wahrscheinlicher oder unwahrscheinlicher machen. In einem entspannten Wohnungsmarkt könnte das durchaus anders sein. Auch bei der Betrachtung innerstädtischer Wohnstandortwechsel, sind andere Ergebnisse zu erwarten, weil bei ihnen möglicherweise andere Maßstäbe hinsichtlich der Erreichbarkeit bestehen.

Die fehlende kleinräumige Erfüllung der von den Haushalten formulierten Anforderungen bedeutet auch, dass die Haushalte für ihre antizipierte Mobilität und ihren zukünftigen Aktionsraum in der Regel nicht den optimalen Wohnstandort

wählen können. Dies liegt teilweise an den Haushalten selbst, die mit ihrer Vorauswahl nicht die besten Voraussetzungen für ein verträgliches Verkehrshandeln am neuen Wohnort schaffen (vgl. 5.4.3.2, 5.4.3.4), aber eben auch am knappen Wohnungsangebot (vgl. 3.2.1).

Ein Erkenntnisinteresse bei Analysen von Selbstselektion ist auch, das Potenzial raumstruktureller Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrshandelns einzuschätzen (oder in Frage zu stellen). In der Diskussion suggerieren dabei Bezeichnungen wie *dissonante* oder falsch zugeordnete (*mismatched*) Bewohner, dass Personen an einem für ihre Orientierungen ungeeigneten Wohnstandort wohnen (vgl. 2.3.1.3). In den Auswertungen der Interviews mit Umland-Stadt-Wanderern zeigte sich deutlich, dass die Begrifflichkeit dieser Unterteilung irreführend ist. Zwar wurden auch in der untersuchten Stichprobe zwei Haushalte identifiziert, die den Wohnstandort ausdrücklich gegen ihr „Bauchgefühl“ wählten (67, 1078) – in diesem Sinne also „falsch“ zugeordnete Bewohner – das Bauchgefühl richtete sich aber nicht gegen die Erreichbarkeitsqualitäten des Stadt-Wohnortes. Andere (wenige) Haushalte wollten zwar unbedingt städtisch wohnen, die städtischen Erreichbarkeitsqualitäten des Umweltverbunds spielten in der Entscheidung jedoch keine Rolle (vgl. 5.4.3.1, Abbildung 60) und minderten in der Wohnstandortentscheidung somit nicht den subjektiv „berechneten“ Wohnnutzen des Stadt-Wohnortes. Auch diese Haushalte wären Vertreter der gemäß ihrer Erreichbarkeitsbewertung „falsch“ zugeordnete Bewohner. Die Erreichbarkeitsqualitäten der städtischen Raumstruktur werden auch von diesen Haushalten generell und spätestens im Nachhinein positiv bewertet, sie nehmen sie im Trade-off aber nicht so wichtig wie andere Eigenschaften einer Wohnung oder wie Bewohner mit anderen Verkehrsmittelorientierungen. Deshalb wäre es unangemessen, die Gewichtung so zu verstehen, als würden diese Haushalte an einem für sie unpassenden Wohnort wohnen oder gar städtisches Wohnen ablehnen. Somit stellen auch Haushalte, die Erreichbarkeitskriterien in der Wohnstandortentscheidung nachrangig gewichten, durchaus potenzielle Stadtbewohner und damit potenzielle Träger der Reurbanisierungsprozesse dar. Es ist aber davon auszugehen, dass sie gegenüber nicht-mobilitätsbezogenen Kriterien wählerischer sind als andere, und dass sie – unter anderem wegen der fehlenden Auseinandersetzung mit dem Thema Erreichbarkeit in der Wohnstandortwahl (vgl. 5.3.6) – die Möglichkeiten der Stadt, verkehrssparsam zu handeln, nach der Wanderung weniger nutzen als andere Haushalte. Dies hat Konsequenzen für die planerische Begleitung der Prozesse, die im folgenden Kapitel diskutiert werden.

6 Schluss

Auf die Ergebnisse zu den eingangs formulierten forschungsleitenden Fragen wurde im jeweiligen Zwischenfazit der einzelnen Kapitel ausführlich eingegangen. Auf den folgenden Seiten werden die Analyseergebnisse zusammengefasst und im Hinblick auf den Forschungsstand, methodische Besonderheiten und ihre Übertragbarkeit eingeschätzt. Sodann folgen Schlussfolgerungen für die Planung und Hinweise auf weiteren Forschungsbedarf.

6.1 Zusammenfassung und Einschätzung der Analyseergebnisse

Die Analysen wurden nach drei Forschungsfragen gegliedert, den einzelnen Teilen lagen jeweils unterschiedliche Daten und Methoden zugrunde. Weil das Erkenntnisinteresse teilweise eine übergreifende Betrachtung der Analyseergebnisse erfordert, werden diese jeweils unter der Überschrift behandelt, die auf das forschungsfragen-übergreifende Erkenntnisinteresse verweist.

6.1.1 Verkehrsplanerische Hoffnungen in Bezug auf Reurbanisierung

Das Erkenntnisinteresse der Arbeit ist, zu beurteilen, inwieweit Reurbanisierung zur Verbreitung umweltverträglicher, verkehrssparsamer Verkehrshandlungsweisen und damit zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele einer Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf verträgliche Verkehrsmittel beiträgt. Dazu sollte die eingangs beschriebene, überwiegend positive Bewertung möglicher Wirkungen der Reurbanisierung anhand empirischer Ergebnisse hinterfragt werden (vgl. Kapitel 1).

Damit der Reurbanisierung eine verkehrssparende Wirkung zugeschrieben werden kann, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

- Reurbanisierungsprozesse müssen langfristig anhaltende Konzentrationsprozesse der Bevölkerung in verkehrssparsamen Raumstrukturen sein. Diese Bedingung wurde in Kapitel 4 in der Analyse zu Forschungsfrage 1 untersucht.
- Die städtische Raumstruktur eines Wohnortes muss maßgeblich dazu beitragen, dass seine Bewohner ein verträgliches Verkehrshandeln zeigen, also möglichst wenig Personenkilometer mit dem MIV zurücklegen (vgl. 2.1). Diese Bedingung wurde in Abschnitt 5.3 in der Analyse zu Forschungsfrage 2 untersucht.

Die Analysen dienen im Wesentlichen dem Nachweis, dass diese beiden Bedingungen und damit die verkehrsplanerischen Hoffnungen in Bezug auf Reurbanisierung erfüllt werden. Nachfolgend werden die Antworten auf die Forschungsfragen zusammengefasst, beginnend mit Forschungsfrage 2.

6.1.1.1 Raumstruktureller Einfluss auf das Verkehrshandeln der Reurbanisierungsträger

Forschungsfrage 2:

Welche Bedeutung hat der Stadt-Wohnort für das kurz- und mittelfristige Verkehrshandeln der Träger der Reurbanisierung?

Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Hinblick auf die Bedingung der raumstrukturellen Einflüsse auf das Verkehrshandeln konnte anhand der qualitativen Stichprobe gezeigt werden, dass die Erreichbarkeitsqualität der inneren Stadt – also Eigenschaften dichter, funktionsgemischter und gut mit dem ÖV erschlossener Räume der Stadt – maßgeblich zum verträglichen Verkehrshandeln ausgewählter Reurbanisierungsträger – der Umland-Stadt-Wanderer – beiträgt (5.3.7). Ein innerstädtischer Wohnort ist als günstig zu bezeichnen, sobald mindestens ein Arbeitsort der Haushaltsmitglieder ebenfalls in der Stadt liegt. In dieses Ergebnis ist die Auswertung weiter Freizeitwege (Ausflüge, Besuche) und Urlaube eingeschlossen. Verzerrende Effekte einer Selbstselektion wurden methodisch minimiert.

Das im Vergleich zum Verkehrshandeln am Umland-Wohnort deutlich verträglichere Verkehrshandeln in der städtischen Raumstruktur ist unabhängig von der Haushaltsstruktur, den soziodemographischen Eigenschaften der Haushaltsmitglieder, ihrer Verkehrsmittelorientierung und auch ihrer Freizeitvorlieben. Nicht nur ohnehin auf den Umweltverbund orientierte Haushalte, sondern auch MIV-affine Haushalte erzeugen an einem Wohnort in der Stadt in der Regel weniger motorisierte Personenkilometer als an einem Umland-Wohnort. In der Analyse wurde deutlich, dass ein Umland-Wohnort nur unter sehr speziellen Bedingungen die verkehrssparsamere Alternative ist, nämlich wenn die Arbeitsorte aller Haushaltsmitglieder in der gleichen oder in einer benachbarten Gemeinde des Umland-Wohnortes liegen und der größere Teil der Freizeit ebenfalls in diesem Teil des Umlands verbracht wird. Die Auswertung der Wanderungsentscheidun-

gen hat dabei ergeben, dass es eher unwahrscheinlich ist, dass ein Haushalt einen städtischen Wohnort wählt, wenn die Verbindungsqualität zu allen Arbeitsplätzen des Haushaltes im Umland besser wäre. Der einzige Haushalt aus der Stichprobe, der einen in diesem Sinne ungünstigen Wohnstandort in der Stadt gewählt hat, korrigierte diese Entscheidung bereits nach kurzer Zeit und wanderte zurück. Somit ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Umland-Stadt-Wanderer die genannten Bedingungen hinsichtlich der Lage ihrer Arbeitsplätze erfüllt.

Bewertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse

Die verkehrssparende Wirkung der städtischen Raumstruktur für Haushalte, die aus dem Hamburger Umland in die innere Stadt gewandert sind, wurde anhand der Stichprobe somit eindeutig belegt. Die Analyse gibt darüber hinaus keinen Anlass zu bezweifeln, dass die Ergebnisse für sesshafte hamburgische Haushalte ebenfalls zutreffen. Es ist unwahrscheinlich, dass diese Haushalte mehr persönliche Bezüge zu Bewohnern des Umlands haben als die Haushalte der untersuchten Stichprobe. Es ist also auch nicht anzunehmen, dass sie für eine größere Zahl an Besuchen ins Umland fahren. Was Ausflüge betrifft, haben die Daten gezeigt, dass eine gute Hamburg-Kenntnis eher dazu beiträgt, die Freizeitziele innerhalb der Stadt zu nutzen, so ist auch von sesshaften Haushalten kein höherer Verkehrsaufwand zu erwarten. Die Bedingung hinsichtlich der Verteilung der Arbeitsorte in der Stadtregion gilt für sesshafte Haushalte ebenfalls. Neben den sesshaften Haushalten gibt es das Segment der überregional zugewanderten Haushalte. Auch bei ihnen ist nicht anzunehmen, dass sie sich im Hinblick auf ihren innerregional erzeugten Verkehrsaufwand von den vorgenannten wesentlich unterscheiden. Bei diesen Haushalten ist jedoch davon auszugehen, dass sie eine größere Zahl überregionaler Freizeitwege zu Freunden oder Verwandten unternehmen, also eine größere Zahl langer Strecken zurücklegen als die Haushalte der untersuchten Stichprobe – obwohl auch einige der untersuchten Haushalte überregionale Kontakte hatten.

Der Raumtyp Stadtrand wurde in der qualitativen Analyse weder als Herkunftsnach als Zielort einer Wanderung berücksichtigt. Inwieweit sich die Ergebnisse auf den Stadtrand übertragen lassen, kann daher nicht beurteilt werden. Zwar liegen die raumstrukturellen Charakteristika des Stadtrands hinsichtlich ihrer Erreichbarkeitsqualität zwischen dem Umland und der inneren Stadt, allerdings fehlen dort die in der Analyse als für ein verträgliches Verkehrshandeln besonders wichtig identifizierten MIV-Restriktionen (vgl. 3.3). Außerdem ist es möglich, dass für die Veränderung des Verkehrshandelns nach einer Wanderung besonders

deutliche Unterschiede der Erreichbarkeit zwischen Wanderungsquell- und Zielort notwendig sind und dass eine gewisse Distanz zu Gelegenheiten überschritten werden muss, um die Routinenutzung dieser Gelegenheiten zu unterbrechen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse auf andere monozentrische Großstadregionen, die in ihrer Struktur und Größe der Wohnungsmarktregion der untersuchten Stadt Hamburg ähneln, im Grundsatz übertragbar sind. Denn die Ergebnisse hinsichtlich des Einflusses der städtischen Raumstruktur auf das Verkehrshandeln sind sehr deutlich und nicht in ersichtlicher Weise abhängig von Besonderheiten oder Alleinstellungsmerkmalen der Untersuchungsregion Hamburg.

Die Analyseergebnisse sind auch vor dem Hintergrund der Befunde anderer Studien zum Thema Raumstruktur und Verkehrshandeln bzw. Selbstselektion plausibel. Wie nach den bestehenden Kenntnissen zum Thema Selbstselektion, speziell dem Segmentierungsansatz in konsonante und dissonante Bewohner, zu erwarten ist (vgl. 2.3.1.3, Bruns 2013: 180) konnte beobachtet werden, dass verschiedene Haushalte die raumstrukturellen Möglichkeiten, verträglich zu handeln, unterschiedlich konsequent nutzen – ohne dass hier die klassischen personen- oder raumbezogenen Einflussfaktoren des kurz- und mittelfristigen Verkehrshandelns (vgl. 2.3.1) dies hätten erklären können (vgl. 5.3.6). Die Folge davon ist, dass der Verkehrsaufwand der Umland-Stadt-Wanderer am Stadt-Wohnort erheblich variiert (vgl. 5.3.2). Dennoch bleibt ihr Verkehrsaufwand insgesamt geringer, als der MIV-Aufwand am Umland-Wohnort gewesen ist (vgl. 5.3.7) – auch hier kommen andere Studien zu vergleichbaren Ergebnissen (Schwanen, Mokhtarian 2003: 14; Schwanen, Mokhtarian 2005: 149).

Neben den bekannten Zusammenhängen dieser Variation des Verkehrsaufwands mit soziodemographischen und -ökonomischen Eigenschaften wie Alter, Haushaltsstruktur, Einkommen oder Pkw-Besitz sowie der Verkehrsmittellorientierung, konnte in den Auswertungen ein Hintergrundfaktor identifiziert werden (vgl. 5.3.6), der auch die Wanderungsentscheidung beeinflusst (vgl. 5.4.4), aber in der Literatur zum Thema Selbstselektion bislang eine eher untergeordnete Rolle spielt (vgl. 2.3.1.3, 5.3.7): Die Wohnbiographie bzw. die aus der Wohnbiographie resultierende Verteilung individuell wichtiger Gelegenheiten und Stadtwohnerfahrungen sowie die daraus resultierenden Routinen, Wahrnehmungen und möglicherweise auch Orientierungen.

Insgesamt kann die eine der beiden Bedingungen dafür, dass Reurbanisierung Potenzial für die Verbreitung umweltverträglicher, verkehrssparsamer Verkehrs-

handlungsweisen hat (vgl. 6.1.1), als erfüllt bezeichnet werden. Nach den Analyseergebnissen begünstigen die Strukturen des innerstädtischen Wohnortes das verträgliche Verkehrshandeln der Umland-Stadt-Wanderer in der Weise, dass der innerstädtische Wohnstandort in der individuellen Situation der verkehrssparsamere Standort ist. Dieses Ergebnis ist vor dem Hintergrund des bisherigen Forschungsstands plausibel und kann in der Grundtendenz – mit den genannten Einschränkungen im Hinblick auf überregionale Zuwanderer – auf andere Segmente der Stadtbewohner übertragen werden.

6.1.1.2 Reurbanisierung als Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen

Forschungsfrage 1:

Inwieweit führt Reurbanisierung zu einer neuen langfristigen Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen und wer sind die Träger der Reurbanisierung?

Zusammenfassung der Ergebnisse

In der Analyse wurde gezeigt, dass in den beiden Untersuchungsregionen Hamburg und Leipzig in den Jahren 2001 bzw. 2005 eine zunehmende innerregionale Bevölkerungskonzentration in den dichten, funktionsgemischten und gut mit dem ÖV erschlossenen Räumen einsetzt, auch wenn es nach wie vor eine große Zahl an Wanderungen aus der Stadt ins Umland gibt. Der innerregionale Konzentrationsprozess grenzt sich von der vorher ausgeprägten Dekonzentration ab und ist somit als *neu* zu bezeichnen (vgl. 4.7).

Der innerregionale Konzentrationsprozess wurde von allen Altersklassen überwiegend durch abnehmende Wandererzahlen stadtauswärts, vereinzelt auch durch steigende Wandererzahlen stadteinwärts getragen. Eine besondere Bedeutung hatten die Familien-Altersklassen (30 – 44-Jährige und Unter-18-Jährige). Bei ihnen sind nicht nur stark abnehmende Abwanderungszahlen zu beobachten, sondern auch eine deutlich steigende Präferenz für städtisches Wohnen, die sich in abnehmenden Fortzugsraten stadtauswärts erkennen lässt. Weil dieses Bevölkerungssegment einen im Verhältnis zu den 18 – 30-Jährigen großen Anteil der Bevölkerung der Gesamtregion ausmacht, haben seine Veränderungen entsprechend merkbare Folgen für die räumlich differenzierte Gesamtbevölkerungsentwicklung innerhalb der Region.

Die Analyse hat auch gezeigt, dass dieser innerregional zu beobachtende Konzentrationsprozess in beiden Regionen überregional eingebettet ist. Aufgrund der Datenlage konnte diese überregionale Einbettung nur für die Region Hamburg ausführlich untersucht werden. Dort speist sich das identifizierte Bevölkerungswachstum aus einem positiven überregionalen Wanderungssaldo vorwiegend auf Kosten anderer Städte, es handelt sich also um Stadt-Stadt-Wanderungen. Die überregionale Zuwanderung wird primär von der jüngeren Bevölkerung, den 18 – 29-Jährigen getragen – hier zeigt die Auswertung die größten Veränderungen und die höchste Zahl überregionaler Wanderer. Die Analysen haben gezeigt, dass ein Großteil der hinzugewonnenen Personen bereits vor der Wanderung in die innerstädtischen Raumtypen der Untersuchungsregionen städtisch gewohnt hat. Auf Grundlage der verwendeten Daten konnte in der vorliegenden Arbeit nicht untersucht werden, ob der überregionale Restrukturierungsprozess letztlich dazu führt, dass deutschlandweit eine zunehmende Zahl an Personen in verkehrsspar-samen Räumen wohnt. Nach Indizien in den Daten ist zu vermuten, dass die überregionalen Prozesse auch auf Kosten kleinerer Städte, jedenfalls nicht nur auf Kosten besonders verkehrsaufwendiger Räume abliefen. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf.

In der Arbeit wurden keine Szenarien oder Prognosen zur künftigen Entwicklung der Prozesse entwickelt. Dennoch ließen sich auf Grundlage der differenzier-ten deskriptiven Analyse Hypothesen über die Entwicklung der innerregionalen Konzentrationsprozesse ableiten. Diese lassen nicht erwarten, dass die Wand-erungsmuster der Untersuchungsregionen in naher Zukunft wieder in eine Dekon- zentrationsphase münden werden, sofern sich die Rahmenbedingungen für das innerstädtische Wohnen nicht wesentlich verschlechtern (vgl. 5.4.4). Das Fort- bestehen eines innerregionalen Konzentrationsprozesses ist dabei auch denkbar, wenn die überregionale Zuwanderung in die Region abnehmen sollte (vgl. 2.4.2, Herfert, Osterhage 2012: 89).

Zur künftigen Entwicklung der überregionalen Einbettung konnten auf Grund- lage der untersuchten Daten keine Aussagen gemacht werden, weil dafür eine differenziertere Analyse der Entwicklungen in Deutschland erforderlich gewe- sen wäre. Allerdings deutet die zu beobachtende steigende Wanderungswahr- scheinlichkeit der 18 – 29-Jährigen aus allen Raumtypen der Untersuchungsre- gion Hamburg in andere Kernstädte Deutschlands darauf hin, dass es auch hier Veränderungen der Präferenzen gegeben hat, die für ein langfristig beständiges Wanderungsmuster sprechen.⁸⁵

85 Zur Einschätzung von Kurz- und Langfristigkeit vgl. 2.5.1.

Bewertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse

Reurbanisierung als innerregionaler Konzentrationsprozess wird auch in anderen deutschen Stadtregionen festgestellt (vgl. Herfert, Osterhage 2012). Die Untersuchungsregionen der vorliegenden Analyse wurden so ausgewählt, dass sie für möglichst gegensätzliche Facetten von Rahmenbedingungen der Reurbanisierung in wachsenden, monozentrisch strukturierten Großstadtregionen stehen, Unterscheidungskriterien waren dabei die Lage in Ost- oder Westdeutschland sowie die Situation auf dem Wohnungsmarkt (vgl. 3.1). Außerdem unterscheiden sich die innerstädtischen Räume der Fallbeispiele im Hinblick auf ihre Einwohnerzahl (innerstädtische Raumtypen in Leipzig: ca. 450.000 Einwohner, innerstädtische Raumtypen in Hamburg: ca. 900.000 Einwohner). In beiden Untersuchungsregionen wurden trotz dieser Unterschiede analoge Entwicklungen festgestellt. Somit gibt es keinen Anlass anzunehmen, dass die beschriebenen, nach Alter, Raum und Wanderungswahrscheinlichkeit differenzierten Entwicklungen in nach den genannten Kriterien vergleichbaren Großstadtregionen grundsätzlich anders sein sollten.

In Anbetracht der Analyseergebnisse, dass sich die überregionalen Bevölkerungsgewinne vornehmlich aus anderen Städten speisen, ist fraglich, ob die Bezeichnung Reurbanisierung für diesen überregionalen Prozess verstärkter Stadt-Stadt-Wanderungen angemessen ist. Darüber hinaus ist nach dem Stand der Forschung zu vermuten, dass hinter diesem überregionalen Prozess andere Fortzugsmotive stehen als beim innerregionalen Prozess, weil es um andere Distanzen zwischen Wohnorten geht (vgl. 2.3.2). Daraus folgt, dass hier vermutlich auch andere gesellschaftliche Entwicklungen als Ursache der Veränderungen des überregionalen Bevölkerungsaustausches wirken. Somit wäre es für die Diskussion hilfreich, für diese verschiedenen Prozesse nicht dieselbe Bezeichnung zu verwenden.

Die andere der beiden Bedingungen für eine verkehrssparende Wirkung von Reurbanisierung (vgl. 6.1.1) ist nach den Analyseergebnissen nur bedingt erfüllt. Die *innerregionalen Prozesse* der untersuchten Regionen entsprechen zwar der erforderlichen Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen, im Hinblick auf die *überregionalen Veränderungsprozesse* können anhand der vorliegenden Daten jedoch keine für eine Einschätzung ausreichenden Aussagen getroffen werden, denn es fehlen Informationen darüber, inwieweit der überregionale Prozess einer gesamtdeutschen Bevölkerungskonzentration in verkehrssparsamen Räumen entspricht. Außerdem muss festgestellt werden, dass es trotz des Prozesses der Bevölkerungskonzentration in der Stadt für das Wohnen

nach wie vor Stadt-Umland-Wanderungen in bedeutender Zahl gibt, die ehemals Ursache für die stadregionale Dekonzentration waren. Bei einer Veränderung der Rahmenbedingungen, beispielsweise einer Verschlechterung der Bedingungen für innerstädtisches Wohnen, ist die Rückkehr zu einem Dekonzentrationsprozess also nicht auszuschließen.

6.1.1.3 Einschätzung der verkehrlichen Wirkungen von Reurbanisierung

Die Analyse hat gezeigt, dass die städtische Raumstruktur eines Wohnortes maßgeblich dazu beiträgt, dass seine Bewohner ein verträgliches Verkehrshandeln zeigen – untersucht wurde dies anhand von Umland-Stadt-Wanderern in der Region Hamburg. Es ist zu erwarten, dass die Ergebnisse im Grundsatz auch für langjährige Städter und im Hinblick auf das innerregionale Verkehrshandeln auch für überregionale Zuwanderer gelten (vgl. 6.1.1.1). Dass Reurbanisierungsprozesse langfristig anhaltende Konzentrationsprozesse der Bevölkerung in verkehrssparsamen Raumstrukturen sind, konnte nur für innerregionale Veränderungsprozesse, nicht aber für überregionale Veränderungsprozesse belegt werden (vgl. 6.1.1.2). Die Frage ist nun, was diese Ergebnisse im Hinblick darauf bedeuten, die Wirkung von Reurbanisierung bei der Verbreitung umweltverträglicher, verkehrssparsamer Verkehrshandlungsweisen einzuschätzen. Die Antwort fällt unterschiedlich aus, je nachdem, welcher in den Untersuchungsregionen festgestellte raumstrukturierende Prozess mit „Reurbanisierung“ gemeint ist:

Die in der Analyse gezeigte, zunehmende *innerregionale Bevölkerungskonzentration* in den dichten, funktionsgemischten und gut mit dem ÖV erschlossenen Räumen ist aus verkehrsplanerischer Sicht sehr *günstig*, weil der individuell erzeugte MIV-Aufwand an städtischen Wohnorten bei Haushalten, die städtisches Wohnen nachfragen, in der Regel geringer ist, als er an Wohnorten im Umland wäre. Das bedeutet, eine planerische Einflussnahme zur Förderung dieses Prozesses trägt nach den Ergebnissen dieser Arbeit zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung bei (vgl. Kapitel 1). Mit dieser Einschätzung geht diese Arbeit ein Stück über die Schlussfolgerungen von BRUNS hinaus (vgl. 2.5.4). BRUNS attestiert in seiner Untersuchung für Hamburg und Leipzig mit einem anderen methodischen Zugang Reurbanisierung ein „Potenzial zu einer nachhaltigen Entwicklung urbaner Mobilität“ (2013: 182), das bei einer entsprechenden planerischen Begleitung umgesetzt werden kann. Ergebnis dieser Arbeit ist, dass sich die Wirkung dieses Potenzials zumindest beim Prozess der innerregionalen Bevölkerungskonzentration bereits heute zeigt und durch planerische Maßnahmen (vgl. 6.2) verstärkt werden kann.

Die in beiden Untersuchungsregionen festzustellende Reurbanisierung als *überregional eingebetteter Prozess* führt dazu, dass die Stadtregionen insgesamt wachsen. Aufgrund der wachsenden Bevölkerung sind ein steigendes Verkehrsaufkommen (Anzahl von Wegen) und ein in der Summe steigender Verkehrsaufwand (Gesamtlänge der von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer) in der betroffenen Stadtregion eine hier nicht untersuchte, aber kaum zu bezweifelnde Folge. Da ein großer Teil der überregional Zuwandernden aus anderen Städten kommt und nicht aus ländlichen Gemeinden (vgl. 5.3.7), ist anzunehmen, dass diese Zuwanderer vor ihrer Wanderung unter ähnlichen Rahmenbedingungen für ihr Verkehrshandeln lebten wie nach ihrer Wanderung. Nach den Ergebnissen der qualitativen Auswertungen ist allerdings auch zu vermuten, dass bei diesem Bevölkerungssegment besonders viele unregelmäßige, aber weite Wege für Besuche am Herkunftsort anfallen (vgl. 5.3.5, 5.3.6.1), also auch mehr Wege dieser Art als bei den in der vorliegenden Stichprobe untersuchten Umland-Stadt-Wanderern (vgl. 5.3.7). Es ist also davon auszugehen, dass ein überregional zugewandeter Stadt-Stadt-Wanderer einen größeren Verkehrsaufwand hat als nicht überregional zugewanderte Städter. Ein Wachsen der Städte aufgrund von überregionalen Zuwanderungen verursacht nach diesen Überlegungen also mehr Verkehrsaufwand, der insgesamt von der in der Stadt wohnenden Bevölkerung erzeugt wird, als ein innerstädtisches Bevölkerungswachstum aufgrund von innerregionalen Zuwanderungen.

Weil ein Bevölkerungsaustausch zwischen Großstädten oder auch eine Zuwanderung in Großstädte aus kleineren Städten nach diesen Überlegungen in der Konsequenz zu einem Steigen des Gesamtverkehrsaufwands beiträgt, ist relevant, wie innerregionale Reurbanisierung und ihre regionale Verkehrswirkung auf der Ebene kleinerer Städte und Mittelzentren ausgeprägt ist. Sind auch hier Konzentrations- und Verkehrseinsparungsprozesse zu beobachten, dann könnte diese vermutete, durch überregionale Wanderungen verursachte Zunahme des Verkehrsaufwands, vielleicht kompensiert werden. Diese Überlegungen konnten anhand der vorliegenden Daten jedoch nicht überprüft werden, sie sind als Anregung für weitere Forschung zu verstehen (vgl. 6.3). Als Erkenntnis aus den vorliegenden Ergebnissen kann diesbezüglich lediglich formuliert werden: Nur wenn es deutschlandweit eine stufenweise Bevölkerungskonzentration zur jeweils nächst höheren Zentralitätsstufe gibt, hat Reurbanisierung als überregionaler Konzentrationsprozess ebenfalls das Potenzial, verkehrssparend zu wirken.

6.1.2 Ursachen von Reurbanisierung mit Mobilitätsbezug

Aussagen zu Ursachen von Reurbanisierung wurden anhand der qualitativen Befragung in der Auseinandersetzung mit dem ersten Teil von Forschungsfrage 3 (hier 3-I genannt) erarbeitet. Es können jedoch auch einzelne Ergebnisse aus der quantitativen Wanderungsanalyse herangezogen werden, die hier den qualitativen Ergebnissen vorangestellt werden.

In der quantitativen Auswertung wurde anhand von Kennzahlen, die als Indikatoren der Wohnstandortpräferenz interpretiert werden können, belegt, dass sich im Untersuchungszeitraum Wohnstandortpräferenzen in beiden Untersuchungsräumen zugunsten eines innerstädtischen Wohnortes verändert haben. Das bedeutet, die Ursachen von Reurbanisierung als innerstädtischer Konzentrationsprozess können hier – entgegen mitunter in der fachlichen Diskussion angeführten Thesen (vgl. 2.4.3, 2.5.1) – nicht ausschließlich in Mengen- bzw. Kohorteneffekten gesucht werden, insbesondere nicht in Kohorteneffekten der jüngeren, ohnehin als stadtaffin geltenden Bevölkerung. Kohorteneffekte sind eher Ursache für die steigende Zahl älterer Zuwanderer in die Stadt als Folge starker Kohorten dieser Altersklassen im Umland (vgl. 4.6). Die Kennzahlen zeigen deutlich, dass die Ursache für die zu beobachtenden Prozesse Veränderungen im Entscheidungsverhalten der Umland-Bevölkerung und viel mehr noch der in der Stadt sesshaften Bevölkerung sind (vgl. 4.7). Somit stützen die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit zu Reurbanisierungsursachen die in der wissenschaftlichen Diskussion vorgebrachte These von Mengeneffekten als dominante Ursache von Reurbanisierung nicht.

Forschungsfrage 3-I:

Welche Rolle spielen mobilitätsbezogene Faktoren als Ursache oder Hemmnisse von Reurbanisierung?

Zusammenfassung der Ergebnisse

Weitere Schlussfolgerungen über Ursachen für Reurbanisierung wurden auf der Grundlage von Hypothesen zu Ursachen von Umland-Stadt-Wanderungen aus der qualitativen Analyse erarbeitet bzw. ausdifferenziert. Aus methodischen Gründen haben die aus diesen Hypothesen abgeleiteten Aussagen über Ursachen und Hemmnisse von Reurbanisierung als innerregionaler Konzentrationsprozess den Charakter von Schlussfolgerungen, die zu weiterer Forschung anregen sol-

len (vgl. 2.5.2, 5.4.4). Sie ergänzen die vorwiegend deduktiv abgeleiteten Hypothesen zu Reurbanisierungsursachen des aktuellen Forschungsstands (vgl. 2.4.3) mit folgenden empirisch fundierten Hypothesen und Schlussfolgerungen:

Die qualitative Analyse ergab eine hohe Bedeutung der Erreichbarkeitsunterschiede von Stadt und Umland in der Wanderungsentscheidung und bei der Wahl eines städtischen Wohnstandortes. Zu einer ähnlichen Einschätzung kommen auch andere Analysen (für Hamburg vgl. Bruns 2013: 128). Aufgrund dieser hohen Bedeutung von Erreichbarkeit als Raumeigenschaft kann darauf geschlossen werden, dass Veränderungen der Erreichbarkeit in Stadt und Umland oder eine Veränderung der Erreichbarkeitsbedürfnisse der Bewohner der Stadtregion eine der Ursachen im Ursachenkomplex der in Kapitel 4 beobachteten Reurbanisierungsprozesse sind. Diesbezüglich kann auch angenommen werden, dass für Städter der Qualitätsabfall in der Erreichbarkeit ein wesentlicher Grund dafür ist, nicht ins Umland zu wandern. Ergänzend zu den in der Literatur zu findenden Vermutungen über veränderte Rahmenbedingungen als Reurbanisierungsursache (vgl. 2.4.3) wurde in einzelnen Interviews deutlich, dass sich in der Wahrnehmung einzelner Haushalte nicht nur die Stadt zum Positiven verändert hat, sondern auch das Umland zum Negativen, weil dort Gelegenheiten wegfallen (vgl. 5.4.4). Letzteres ist ein Aspekt, der in der Literatur bislang wenig Beachtung gefunden hat. Die Auswertung der Stichprobe von Umland-Stadt-Wanderern ergab eine besondere Bedeutung sowohl einer allgemein alltagstauglichen ÖV-Erreichbarkeit, als auch – und besonders aus der Perspektive MIV-affiner Haushalte – einer nahräumlichen Erreichbarkeit. Hier geht es also um das Gelegenheitsangebot in fußläufiger oder in einer bequem mit dem Fahrrad zu bewältigenden Entfernung. Die im Umland vermissten und in der Stadt geschätzten Gelegenheiten umfassen neben Versorgungseinrichtungen vor allem auch kulturelle Angebote. Insofern stützen die Analyseergebnisse die eingangs zitierte These, dass Reurbanisierung auch Folge einer Renaissance nahräumlicher Erreichbarkeit sei (vgl. BMVBS 2012: 135), in dem Sinne, dass die nahräumliche Erreichbarkeit als entscheidende raumstrukturelle Ursache für die Wahl eines Wohnstandortes in der Stadt identifiziert wurde. Die besondere Bedeutung nahräumlicher Erreichbarkeit für die Wahl eines innerstädtischen Wohnstandortes hat BRUNS in seiner Untersuchung für Hamburg und Leipzig auch anhand quantitativer Daten nachgewiesen (Bruns 2013: 180).

In der qualitativen Auswertung wurde herausgearbeitet, dass bestimmte individuelle Rahmenbedingungen die Wahl eines Wohnstandortes in der Stadt in unterschiedlicher Weise begünstigen. Diese Rahmenbedingungen beeinflussen neben

der Verteilung individuell wichtiger Gelegenheiten im Raum auch die Wahrnehmung der Erreichbarkeitsunterschiede zwischen Stadt und Umland sowie die Wertschätzung der städtischen Erreichbarkeitsqualitäten. Ein von der Stadt geprägter Bewertungsmaßstab für Erreichbarkeiten und ein soziales Netzwerk in der Stadt fördern beispielsweise die Wahrnehmung, eine realistische Einschätzung und einen subjektiv empfundenen Nutzungsbedarf der städtischen Erreichbarkeitsqualitäten (vgl. 5.4.2.4, 5.4.3.4). Es gibt generelle Entwicklungen, die möglicherweise dazu beitragen, dass diese individuellen Rahmenbedingungen zugunsten einer erhöhten Wahrnehmung der städtischen Erreichbarkeitsqualitäten bei einem wachsenden Anteil bestimmter Bevölkerungssegmente eintreten. Denkbar ist hier beispielsweise die in den letzten Jahren stark gestiegene Studierendenquote in Deutschland, aber auch die sich besonders bei den Bewohnern von Städten in höhere Altersklassen verschiebende Familiengründung (vgl. 5.4.4).

In den Interviews wurde deutlich, dass die räumliche Wahl eines Wohnstandortes (und teilweise auch die Fortzugsentscheidung) stark von mehr oder weniger der Realität entsprechenden subjektiven Bildern von der Stadt geprägt ist (vgl. 5.4.3.2, 6.1.3.). Weil innerregionale Wanderungsentscheidungen also stark von Raumbildern geprägt werden, könnte das von HESSE festgestellte, gewandelte öffentliche Bild der Stadt (vgl. Hesse 2008: 432) und die zunehmende öffentliche Diskussion um eine Renaissance der Stadt (vgl. ebd. 2012: 77 f.) auch zu den Ursachen von Reurbanisierung gezählt werden. Im Hinblick auf eine ausführlichere Untersuchung der Entstehung relevanter Bilder und im Hinblick auf den Zusammenhang zwischen Stadt- oder Wohnbildern, Wohnorientierungen und Wohnstandortentscheidungen besteht weiterer Forschungsbedarf.

Bewertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse

Die qualitativen Analyseergebnisse passen zu weiteren in der Fachdiskussion bereits formulierten Hypothesen über Ursachen von Reurbanisierung (vgl. 2.4.3). So benennen einige Befragte explizit die Notwendigkeit spontaner beruflicher Kontakte für ihre Arbeit – Aussagen, die der Hypothese über den ökonomischen Strukturwandel als Reurbanisierungsursache entsprechen. Die Argumente der Haushalte mit Kindern und die Bedeutung der Verbindungsqualität zu mehreren Arbeitsplätzen stimmen mit den Annahmen überein, das Umland sei ungeeignet für Haushalte mit erwerbsbezogenen Lebensmodellen, die nicht der fordistischen Kleinfamilie entsprechen. Die Argumente der Älteren für das Leben in der Stadt entsprechen ebenfalls den Hypothesen über deren Bedarf an

einem leichteren Zugang zur Infrastruktur, besonders in Bezug auf die Bereiche Gesundheit und Kultur. In den Formulierungen der Interviewpartner meint man bisweilen, Argumente herauszuhören, die direkt von den Medien übernommen worden sind. Ohne dass diesem Phänomen in der Analyse systematisch nachgegangen worden wäre, spricht es für den festgestellten Einfluss von Bildern in der Wohnstandortentscheidung. Die Wahrnehmungen der Befragten im Hinblick auf Veränderungen der räumlichen Rahmenbedingungen wurden bereits erwähnt.

Inwieweit die Hypothesen über Ursachen einer Wohnstandortwahl und Schlussfolgerungen hinsichtlich Reurbanisierungsursachen und -hemmnissen auch für städtische Bevölkerung ohne Umland-Erfahrung gelten können, ist fraglich aber relevant, weil dieses Segment vermutlich einen großen Teil der in Kapitel 4 identifizierten Sesshaften bzw. Nicht-Wanderer in der Stadt ausmacht (vgl. 4.7). So muss angenommen werden, dass langjährige Stadtbewohner eine größere Zahl an Stadtteilen gut kennen als langjährige Umland-Bewohner. Auch wird bei ihnen die Ursache für den Wohnungswechsel eine andere sein als bei den Umland-Stadt-Wanderern, so dass hier auch von einer anderen Gewichtung der räumlichen, wohnumfeld- und objektbezogenen Kriterien ausgegangen werden muss (vgl. Mobiplan-Projektconsortium 2002: 113 ff.). Zur Frage, welche Faktoren bei Wohnungswechseln innerhalb der Stadt eine Rolle spielen und wie daraus auf die Ursachen für die zunehmende Sesshaftigkeit geschlossen werden kann, besteht somit weiterer Forschungsbedarf.

6.1.3 Reurbanisierung und Selbstselektion nach Faktoren mit Mobilitätsbezug

Für die Auswertung quantitativer Daten zum Verkehrshandeln ist die Einbeziehung von Effekten der Selbstselektion deshalb wichtig, weil sie verzerrend auf das räumlich differenziert gemessene Verkehrshandeln wirken. In der vorliegenden Analyse zum Verkehrshandeln (vgl. 5.3, 6.1.1.1) spielte eine Selbstselektion als verzerrender Effekt dagegen keine wesentliche Rolle, weil die Methodik von vornherein so gewählt war, dass sie Selbstselektionseffekte weitgehend ausschloss. Das Erkenntnisinteresse im Hinblick auf die Selbstselektion im zweiten Teil der Forschungsfrage 3 (hier 3-II genannt) richtete sich auf die Frage, wie Selbstselektion im Zusammenhang mit Reurbanisierung – hier einer Umland-Stadt-Wanderung – wirkt und welche Hintergrundfaktoren neben der aus der Literatur bekannten Verkehrsmittel- und Wohnstandortorientierung eine Rolle spielen.

Neben den aus der Literatur bekannten Hintergrundfaktoren (vgl. 2.3.1.3) hat die Auswertung eine offenbar recht große Bedeutung der Wohnbiographie ergeben. Sie beeinflusst viele weitere relevante Faktoren, so beispielsweise persönliche Bezüge zur Stadt oder zu dort lebenden Freunden und Verwandten (vgl. 5.4.4).

Forschungsfrage 3-II:

Welche Bedeutung haben Mechanismen der Selbstselektion im Reurbanisierungsprozess?

Zusammenfassung der Ergebnisse

Über die Wirkung von Hintergrundfaktoren wurden in der Auswertung Hypothesen für die verschiedenen Entscheidungsphasen einer Umland-Stadt-Wanderung entwickelt. So konnte festgestellt werden, dass besonders die Entscheidung, aus dem Umland fortzuziehen, bei gleichzeitiger Festlegung des nicht weiter differenzierten Wanderungsziels „Stadt“ nach Hintergrundfaktoren, die auch das Verkehrshandeln beeinflussen, selektiv ist. Die Faktoren wirken in der Fortzugsentscheidung selektiv, weil sie erstens die Gewichtung der einzelnen in den Trade-off einer Wanderung eingestellten Faktoren beeinflussen, weil sie zweitens auf die Wahrnehmung und Bewertung des Raumes, also den subjektiven Raum, wirken und drittens, weil sie zu einem gewissen Grad die Verteilung von Gelegenheiten im Raum, die für einen Haushalt wichtig sind, also den Aktionsraum, mitbestimmen (vgl. 5.4.4). So haben wohnbiographische Erfahrungen oder Verkehrsmittellorientierungen Einfluss darauf, ob und wie Erreichbarkeitsunterschiede zwischen Stadt- und Umland-Wohnorten wahrgenommen werden. Darüber hinaus resultieren aus der Wohnbiographie auch persönliche Bezüge zu Stadträumen oder dort lebenden Freunden und Verwandten, diese beeinflussen als besuchte Gelegenheit auch den Zielort bei Freizeitwegen (kurz- und mittelfristiges Verkehrshandeln).

Beim Zuschnitt des Suchraumes der Wohnstandortwahl konnte das subjektive Bild des Raumes als wichtigster selektierender Hintergrundfaktor identifiziert werden. Dieses Bild ist wiederum stark von wohnbiographischer Erfahrung und persönlichen Bezügen zum Raum oder dort wohnenden Personen geprägt. Die Auswertungen haben ergeben, dass diese Selektion so stark ist, dass selbst bei formulierter Handlungsintention in Bezug auf ein verträgliches Verkehrshandeln nicht die Räume gewählt werden, die das Umsetzen dieser Handlungsintention besonders erleichtern würden. Das gilt auch, wenn die hinsichtlich einer Verkür-

zung der Wege und Nutzung verträglicher Verkehrsmittel optimalen Stadtteilen von den Haushalten formulierten Wohnstandortwahl-Kriterien von außen betrachtet als passend erscheinen (vgl. 5.4.3.4). Einzig eine Verkehrsmittellorientierung auf das Fahrrad trägt zu einer annähernd „optimalen“ Vorauswahl des Suchraumes bei.

Von wesentlich geringerer Bedeutung ist dagegen die Selektivität nach Hintergrundfaktoren bei der kleinräumigen Wahl unterhalb der Ebene von Stadtteilen, obwohl auch hier – objektiv betrachtet – teilweise beträchtliche Unterschiede der Erreichbarkeit bestehen, insbesondere im Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit eines Stadtteilzentrums oder eines SPNV-Anschlusses. Noch kleinräumiger – auf der Ebene von Gebäuden – wirkt dahingegen wieder eine MIV-Affinität, indem sie bei ausreichendem Einkommen die Wahl einer Wohnung mit privatem Stellplatz fördert (vgl. 5.4.3.4, 5.4.4).

Bewertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse

Die für die Gestaltung von Reurbanisierungsprozessen im Sinne verkehrspolitischer Zielsetzungen relevante Frage zum Thema Selbstselektion ist, inwieweit raumstrukturelle Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrshandelns dazu beitragen, dass die Bewohner unabhängig von ihren soziodemographischen Eigenschaften und Orientierungen ein verträgliches Verkehrshandeln praktizieren und inwieweit Personen mit nicht ausgeprägt städtischen Verkehrsmittellorientierungen für das Wohnen in verkehrssparsamen Räumen gewonnen werden können. Wenn der Einfluss der raumstrukturellen Rahmenbedingungen auf das Verkehrshandeln so klein wäre, dass MIV-affine Haushalte unabhängig von den raumstrukturellen Möglichkeiten eines verträglichen Verkehrshandelns viele MIV-Kilometer erzeugen, wäre es sinnlos, diese Haushalte für ein Wohnen in der Stadt zu motivieren. Angenommen, diese Haushalte würden von vornherein städtische Strukturen meiden, hinge die zukünftige Entwicklung der Reurbanisierungsprozesse maßgeblich von der Verteilung und Veränderung von Verkehrsmittellorientierungen ab und eine planerische Einflussmöglichkeit wäre nur eingeschränkt gegeben.

Hinsichtlich der Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines Förderns städtischen Wohnens liefert die qualitative Analyse klare Antworten. So ist – wie bereits mehrfach erwähnt wurde – der MIV-Aufwand von Haushalten in der Regel am städtischen Wohnort geringer als er unter den individuellen Rahmenbedingungen an einem Umland-Wohnort wäre (vgl. 6.1.1.1). Das gilt unabhängig von der Ver-

kehrsmittelorientierung, dem wohnbiographischen Bezug und der Gewichtung von Erreichbarkeitskriterien in der Wohnstandortentscheidung. Somit ist es aus verkehrsplanerischer Sicht in jedem Fall sinnvoll, dass diese Haushalte in städtischen Strukturen angesiedelt sind.

Die Analysen haben diesbezüglich auch gezeigt, dass die von einem MIV-affinen Haushalt freiwillig getroffene Wahl eines städtischen Wohnstandortes eine gegebene Handlungsmöglichkeit und unter bestimmten Rahmenbedingungen sogar ein wahrscheinliches Handlungsergebnis ist. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass ein MIV-affiner Haushalt nähräumliche Erreichbarkeitsqualitäten oder ein ÖV-Angebot negativ bewertet und aus diesem Grund ein Wohnen in der Stadt ausschließt oder geringschätzt. Die Erreichbarkeitsqualitäten sind einem MIV-affinen Haushalt entweder gleichgültig oder er bewertet sie sogar positiv. Dies gilt auch, wenn der Haushalt andere Qualitäten als wichtiger einschätzt oder wenn es andere Haushalte gibt, denen Erreichbarkeitsqualitäten wichtiger sind (vgl. 5.4.4). In der Literatur werden die innerstädtisch wohnenden Haushalte mit einer MIV-Orientierung und entsprechender Gewichtung der innerstädtischen Erreichbarkeit allerdings als *dissonant* oder *mismatched Urbanites* (Schwanen, Mokhtarian 2003: 3) bezeichnet, die in einer „falschen Nachbarschaft“ (*wrong neighborhood*; Schwanen, Mokhtarian 2005: 127) leben. Auch wenn diese Bezeichnungen in den betreffenden Aufsätzen pragmatische Namen für Untersuchungssegmente sind, suggerieren sie doch, dass diese Haushalte die „unpassenden“ Erreichbarkeitseigenschaften ablehnen. Dies könnte zu – sicher auch im Sinne der genannten Autoren – falschen planerischen Schlussfolgerungen führen, wenn beispielsweise Maßnahmen ergriffen würden, die diese Haushalte dabei unterstützen, ihre Wohnstandortentscheidung zu „korrigieren“ oder von vornherein anders zu treffen, um zu erreichen, dass alle Bewohner in Bezug auf die Raumstruktur *konsonant* sind und vermeintlich besser an ihren Wohnstandort passen (*matched urbanites*). Die hier ausgeführten Analysen haben deutlich gezeigt, dass dies aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll wäre. Vielmehr ist planerisch darauf einzugehen, dass „dissonante“ oder MIV-affine Haushalte hinsichtlich Wohnqualitäten ohne Mobilitätsbezug anspruchsvoller sind als beispielsweise ÖV-affine Haushalte (vgl. 6.2.1).

Im Hinblick auf die Nutzung des Potenzials von Reurbanisierung, den stadtreionalen MIV-Aufwand zu reduzieren, liegt das Problem der Selbstselektion nach Verkehrsmittelorientierungen oder biographischer Wohnerfahrung also nicht so sehr darin, dass ein Wohnen in der Stadt für bestimmte Bevölkerungssegmente ungeeignet oder generell unattraktiv wäre. Vielmehr liegt das Problem darin,

dass Personen aus dem Umland nur selektiv und insgesamt selten in die Stadt wandern. Im Umkehrschluss ist zu vermuten, dass auch die Entscheidung, die Stadt (wieder) zu verlassen, je nach Verkehrsmittellorientierung und Vorerfahrung unterschiedlich wahrscheinlich ist. Für die Planung ist es somit eine besondere Herausforderung, in der Stadt Wohnqualitäten zu schaffen, die dazu führen, dass auch MIV-affine oder nach ihren Entscheidungskriterien vermeintlich „dissonante“ Haushalte ein für sie zufriedenstellendes Wohnungsangebot in der inneren Stadt vorfinden.

Die Hypothesen über Mechanismen der Selbstselektion und Handlungshintergründe können für Umland-Stadt-Wanderer in Großstadregionen gelten, die in ihren Eigenschaften Hamburg ähneln (vgl. 5.2.5). Die Übertragung der für die ausgewertete Stichprobe identifizierten selektiven Wirkungen in den verschiedenen Phasen der Wohnstandortentscheidungen auf andere Segmente von Wanderern erscheint dagegen nicht plausibel. Beispielsweise ist bei Stadt-Stadt-Wanderern im Gegensatz zu den Beobachtungen bei der kleinräumigen Wohnstandortwahl unterhalb der Ebene von Stadtteilen eine stärkere Selektivität nach der Verkehrsmittellorientierung zu erwarten, weil im Maßstab der aktuellen Stadtwohnung die Erreichbarkeitsunterschiede innerhalb eines Stadtteils deutlicher wahrgenommen werden müssten. Bei der Fortzugsentscheidung sind die identifizierten Zusammenhänge eng verknüpft mit der innerregionalen Wanderung, die z. B. eine Beibehaltung wichtiger Gelegenheiten kennzeichnet, so dass hier eine direkte Übertragung auf überregionale Wanderer nicht plausibel ist. Die besondere Bedeutung von persönlichen Beziehungen oder Bezügen zu potenziellen Wanderungszielräumen, die als wichtige Voraussetzung für die subjektive Wahrnehmung und Ausprägung von Bildern als Hintergrundfaktoren herausgearbeitet wurde, wird dagegen auch in Wanderungsuntersuchungen völlig anderer Zusammenhänge hervorgehoben, so beispielsweise bei internationaler Migration (vgl. Borchers 2008: 14) oder bei Wanderungen in ländliche Räume (vgl. Vogt, Biernatzki et al. 2015: 25 ff.). Auch die Beschränkung der Wohnungssuche auf bestimmte Räume wurde auch in anderen Untersuchungen beschrieben (vgl. 2.3.2.2). Somit gilt dieser Hintergrundfaktor in verschiedener Ausprägung offenbar für mehrere Segmente von Wanderern, wenn nicht für Wohnstandortentscheidungen allgemein. Auch passt die identifizierte hohe Relevanz persönlicher Bezüge zum Raum gut zu den allgemeinen Beobachtungen, dass Wohnungswechsel häufig über kurze Distanzen und innerhalb von Tortenstücken stattfinden (vgl. 2.3.2).

6.2 Schlussfolgerungen für die Planung

Aus den Ergebnissen lassen sich Schlussfolgerungen für die Planung ziehen und zwar in zwei Richtungen: Einerseits haben die Antworten auf die Forschungsfragen ergeben, dass es aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll ist, Reurbanisierung als innerregionalen Konzentrationsprozess zu fördern (vgl. 6.1.1.3). Andererseits konnte gezeigt werden, dass Potenzial besteht, das Verkehrshandeln von Umland-Stadt-Wanderern (und anderen Bewohnern städtischer Wohnorte) durch planerische Einflussnahme noch verträglicher zu machen (vgl. 5.3.7).

6.2.1 Förderung von Reurbanisierung

Ein Fördern von Reurbanisierung bedeutet, die verkehrssparsamen, integrierten Räume der Stadt zu erhalten, auszubauen und für breite Bevölkerungsschichten attraktiv und finanziell zugänglich zu entwickeln. Dabei ist besondere Sorgfalt auf die Wohnraumversorgung von Familien zu verwenden, denn in den Auswertungen wurde deutlich, dass auch eine temporäre Familienphase im Umland aufgrund der durch die Kinder entstehenden sozialen Verknüpfungen dauerhaft zu einem höheren MIV-Aufwand führt (vgl. 5.3.6). Außerdem ist eine Rückwanderung in einer späteren Lebensphase eher unwahrscheinlich, auch weil im Vergleich zur Wanderungswahrscheinlichkeit zu Beginn der Familienphase Impulse seltener vorkommen, die einen Wohnstandortwechsel auslösen können (vgl. 2.3.2). Besonders bei diesem Segment gilt es, die sich abzeichnenden Prozesse zunehmender Sesshaftigkeit in der Stadt (vgl. 4.7) als Chance zu nutzen und dauerhaft zu erhalten.

Vor dem Hintergrund der Analyseergebnisse kann die geringe Verfügbarkeit von Wohnungen als wichtigstes Hemmnis für die Entscheidung, städtisch zu wohnen, benannt werden (vgl. 5.4.4). Gesucht wurden Wohnungen mit zufriedenstellender Wohnqualität in Räumen mit hoher Erreichbarkeitsqualität zu subjektiv angemessenen Preisen. Für die Befragten bestand eine Wahlmöglichkeit nach räumlichen Kriterien unterhalb der Ebene vorausgewählter Stadtteile nur sehr eingeschränkt. Sie haben mitunter große Zugeständnisse hinsichtlich ihrer zu Beginn der Suche formulierten Anforderungen gemacht, besonders hinsichtlich der Objektqualität und des Wohnumfeldes. Wohl gemerkt ging es dabei nicht etwa um unrealistische Vorstellungen wie z. B. von einem freistehenden Einfamilienhaus mit Garten, SPNV-Anschluss einschließlich eines Bezirkszentrums in fußläufiger Entfernung, und es ging auch nicht unbedingt um Wohnräume allein in den nachgefragtesten und bekanntesten Stadtvierteln. Die formulierten

Ansprüche umfassten eher ein nicht von Lärm beeinträchtigtes Wohnumfeld, eine für die Zahl der Haushaltsmitglieder angemessene Wohnungsgröße, einen praktischen Schnitt der Wohnung und erreich- und nutzbare Grün- oder Freiflächen. Die Befragten würdigten die Anordnung der Gebäude auf dem Grundstück sowie gemeinschaftlich nutzbare Funktionsräume. Ein privater Stellplatz war insbesondere für Haushalte, die auf einen Pkw verzichten wollten, ein unerwünschter Kostenpunkt, für andere dagegen Ausschlusskriterium. Von der Planung wird also Kreativität gefordert, wie eine auf die Ansprüche verschiedener Lebensphasen angepasste Wohnqualität bei zumutbaren Wohnkosten und geringem Flächenkonsum umgesetzt werden kann. Insbesondere in Anbetracht der Eigenschaften von Neubauwohnungen, von denen die Befragten berichteten, besteht hier durchaus Diskussions- und Forschungsbedarf, denn offenbar funktioniert der Austausch von Informationen über subjektive Anforderungen mit denjenigen, die das Wohnungsangebot gestalten und bereitstellen können, nicht ausreichend gut.

Die daran anschließende Frage ist, wie in Anbetracht des begrenzten Raumes der inneren Stadt Wohnungen in dieser Wohnqualität für mehr Menschen bereitgestellt werden können. Hierfür lassen sich nach den Auswertungen vier Ansatzpunkte erkennen:

- *Den durchschnittlichen individuellen Wohnflächenkonsum reduzieren*
Hier sind baulich-gestalterische Konzepte gefragt, wie mit geschickten Wohnungsschnitten auch auf kleinerem Raum gewohnt werden kann. Interessant ist diesbezüglich auch der Befund, dass vielen Befragten die Anzahl der Räume wichtiger ist als die absolute Wohnfläche (vgl. 5.4.3.1). Es sind aber auch organisatorische Konzepte gefragt, mit denen beispielsweise kleiner gewordene Haushalte über einen Wohnungstausch Wohnungen für größere Haushalte frei machen können. Aufgrund der in der Untersuchung immer wieder herausgestellten Bedeutung des sozialen Umfelds ist dies sicher nur sehr kleinräumig, etwa als Wohnungstausch im selben Haus oder im selben Block, aussichtsreich.
- *Neue Wohnqualitäten im Bestand entwickeln*
Wie gezeigt werden konnte, ist die Stadt auch attraktiv, wenn sie keine idealen Bedingungen für die Nutzung des MIV bereitstellt (vgl. 6.1.3). Gleichzeitig werden viele Räume in der Stadt als unattraktiv wahrgenommen, weil sie mit Lärm oder Abgasen belastet werden (vgl. 5.4.3.1). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte die Qualität von Wohnraum im Bestand erhöhen, denn auf diese Weise könnten Lärm und Abgasprodukti-

on reduziert werden. Eine Reduktion der für den ruhenden und fließenden Verkehr vorgesehenen Flächen könnte an der einen oder anderen Stelle Potenzial für Nachverdichtung eröffnen, ohne Grünflächen zu reduzieren. Gleichzeitig könnten bestehende Freiflächen (Grünflächen und Plätze) aufgewertet und besser zugänglich gemacht werden. So würden mehr Räume der Stadt den von den Befragten formulierten Ansprüchen an die Wohnqualität gerecht werden.

- *Wenig bekannte Stadtteile bekannt und attraktiv machen*
Es gibt in Hamburg Stadtteile, die den Anforderungen der Befragten durchaus gerecht geworden wären, ihnen aber nicht bekannt waren. So wurden diese Stadtteile erst gar nicht in die Vorauswahl der Wohnungssuche einbezogen (vgl. 5.4.3.2). Hier könnte Wohnraumpotenzial erschlossen oder der Nachfragedruck in den bekanntesten Stadtteilen gesenkt werden, indem wenig bekannte Stadtteile bekannter gemacht werden, um sie auf der subjektiven Landkarte der Bevölkerung sichtbar zu machen. Ein solches Vorgehen findet beispielsweise als Begleitung der Entwicklung der Hamburger Hafencity statt und hat im Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg parallel zu einem Aufwertungsprozess im Zuge der IBA (2006–2013) stattgefunden.
- *Räume mit innerstädtischen Erreichbarkeitsqualitäten ausbauen*
Es ist bekanntlich schwierig, die Erreichbarkeitsqualitäten der zumeist in der Gründerzeit gebauten funktionsgemischten Stadt heute neu zu entwickeln. Als ein Weg erscheint vor dem Hintergrund der Auswertungen vielversprechend, integrierte Stadtteile an ihren äußeren Rändern weiter zu entwickeln. Die Befragten waren mitunter zwar auf bestimmte Stadtteile fixiert, aber teilweise durchaus bereit, auch an den Rändern dieser Stadtteile nach Wohnungen zu suchen (vgl. 5.4.3.2). Hierfür müssten die passende Dichte, eine geeignete Baustruktur und ein guter ÖV-Anschluss geschaffen werden.

Aus den Analysen können weiterhin drei Aspekte herausgestellt werden, die in der Planung zu beachten sind, um die Attraktivität der Stadt zu erhalten und das Fortbestehen einer Reurbanisierung langfristig zu sichern:

- *Diversität von Gelegenheiten in städtischen Räumen erhalten*
Als relevante Gelegenheiten werden von den Befragten nicht nur das kleinteilige Einzelhandelsangebot, die Dichte von Cafés, Restaurants, Wochenmärkten angeführt. Auch das Angebot an Sportvereinen, attraktiven Freiräumen und Kultur (von Oper und Theater über Programmkinos bis zum Straßenfest und Off-Theater) werden als wichtige und im Umland vermiss-

te Qualitäten gesehen. Diese Angebote sind somit wichtige Standortfaktoren, die das Wohnen in der Stadt attraktiv machen. Die Diversität dieser häufig wohnungsnahen Angebote gilt es also zu fördern und auszubauen.

- *Verträgliche Dichte erhalten und planen*

Bei den oben genannten Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich weiteren Wohnraumes in der Stadt ist darauf zu achten, dass die für eine kleinteilige Funktionsmischung, ÖV-Erschließung und Grünflächenversorgung erforderliche Siedlungsdichte beibehalten wird. Ein stetig steigender Wohnflächenkonsum je Einwohner reduziert in der Konsequenz langfristig die nachgefragten Qualitäten der Stadträume, die von einer hohen Einwohnerdichte abhängen. Aufgrund der Begrenztheit des Raumes führt ein steigender Wohnflächenkonsum entweder zu einer geringeren Einwohnerdichte oder zu einer Minderung der nähräumlichen Freiraumverfügbarkeit. Die unter anderem wegen ihrer Erreichbarkeitsqualität nachgefragten Raumtypen Hamburgs haben eine durchschnittliche Dichte von etwa 200 Einwohner / ha Siedlungsfläche (vgl. 5.4.4). Dies kann als grober Orientierungswert dafür dienen, welche Siedlungsdichte in einer Stadt wie Hamburg erreicht werden muss, damit der sich aus Erreichbarkeitsqualitäten ergebende Wohnnutzen in der Stadt den Wohnnutzen des Umlands übertrifft. Diese Feststellung soll nicht als Plädoyer für eine Rückkehr zur maximalen Grundstücksausnutzung wie in den Mietskasernen der Gründerzeit, die mit ihrer extrem dichten Bebauung und Belegung gesundheitliche und soziale Probleme verursachten, missverstanden werden. Auch kann eine bestimmte Siedlungsdichte nicht alleine die nachgefragten städtischen Qualitäten garantieren, wie die Stadtentwicklung der 1960er und 1970er Jahre⁸⁶ gezeigt hat. Dennoch geht es darum, heutige innerstädtische Wohnstandards und Entwicklungstrends zu reflektieren. Bei Konversionsprojekten, bei der Nachverdichtung und im Bestandsumbau gilt es, auch diese möglichen, eher langfristig wirksamen Konsequenzen mitzudenken und in eine fachliche Diskussion um angemessene Siedlungsdichten in Städten, die Reurbanisierung fördern wollen, einzubringen. Es besteht Forschungsbedarf hinsichtlich Wechselwirkungen und planerischer Steuerungsmaßnahmen. Anregungen bietet diesbezüglich die Auseinandersetzung mit angemessenen Dichtewerten von WESTPHAL (2008: 119 ff.) aus der Sicht verschiedener stadtplanerischer Handlungsfelder in Bezug auf schrumpfende Städte.

86 Stadtentwicklung nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“.

- *Realistische Stadtbilder kommunizieren*

In der Stichprobe konnte eine verbreitete Vorstellung, für Kinder sei das Wohnen im Umland besser als in der Stadt, identifiziert werden. Sicher gibt es raumspezifische Vor- und Nachteile für das Wohnen mit Kindern, die Vorstellung basiert aber offenbar nicht auf einer systematischen Auseinandersetzung mit diesen Aspekten, sondern auf unreflektierten Vorstellungen oder Vorurteilen. Diese können dazu führen, dass Haushalte mit einer Stadt-Umland-Wanderung eine Entscheidung treffen, die sie später bereuen, aber unter Umständen nur schwer rückgängig machen können. Hier ist insbesondere bei Personen, die selbst im Umland aufgewachsen sind, eine vergleichsweise niedrige Schwelle für die Stadt-Umland-Wanderung zu erwarten. Diese Vorstellung kann auch dazu führen, dass Haushalte im Umland die Entscheidung für ein Wohnen in der Stadt gar nicht erst in Erwägung ziehen, obwohl es für sie gut wäre. Neben dem Erhalt und Ausbau einer räumlichen Planung, die auf die speziellen Bedarfe an Wohnumfeldern auch von Kindern eingeht, könnte hier die Kommunikation realistischer Bilder ein planerischer Ansatzpunkt sein. In den Daten gab es Hinweise, dass sich das Bild vom Umland-Wohnen im Alter durch öffentliche Diskussion bereits gewandelt hat.

6.2.2 Förderung verträglichen Verkehrshandelns in der Stadt

Zwar handeln die befragten Haushalte am Stadt-Wohnort verträglicher als am Umland-Wohnort. Dennoch besteht weiteres Potenzial, das Verkehrshandeln noch verträglicher zu gestalten. Hierfür lassen sich nach den Auswertungen folgende Ansatzpunkte erkennen:

Zum einen könnte in vielen Fällen der Wohnstandort im Hinblick auf die alltagsrelevanten Gelegenheiten noch günstiger gewählt werden. Dabei wäre die Wohnstandortwahl günstiger ausgefallen, wenn die Befragten auch bei der kleinräumigen Wahl einen Standort gefunden hätten, der ihren Entscheidungskriterien besser entspricht. Hier bewirkt also der Angebotsmangel eine suboptimale Lösung (für Maßnahmen zur Entspannung des Wohnungsmarktes vgl. 6.2.1). Hinzu kommt, dass die Befragten eine Vorauswahl treffen, in der die Nähe zu nicht-alltagsrelevanten Orten (Wohnort von Freunden und Verwandten, aus Wohnbiographie bekannter Stadtteil) sehr stark gewichtet werden (vgl. 5.4.3.4). Eine Entscheidung, die diesbezüglich rationaler wäre, würde zu einem im Hinblick auf die Organisation des Alltags günstigeren Wohnstandort führen. Hier könnte ein Beratungsangebot hilfreich sein.

Zum anderen zeigen die Ergebnisse verkehrsplanerische Ansatzpunkte zur Reduzierung des MIV-Aufwands auf (vgl. 5.3.3). So fördern gute Parkmöglichkeiten bei der Arbeit oder bei Freizeitgelegenheiten die Nutzung des MIV für diese Wege, eine Parkraumbewirtschaftung, die das Parken zumindest kostenpflichtig macht, wäre hier ein vielversprechender (und bereits seit langem bekannter) Ansatzpunkt, um verträglicheres Verkehrshandeln zu fördern. Interessant ist hier, dass eine Parkraumbewirtschaftung nicht nur über die monetären Kosten wirkt. In den Interviews wurde deutlich, dass alleine der Umstand einer Parkhaus-Nutzung oder des Lösens eines Parkscheins die MIV-Nutzung besonders bei kurzen Wegen deutlich weniger attraktiv macht (vgl. 5.3.3.1). Besonders bei den MIV-affinen Haushalten tragen solche Restriktionen gegenüber dem MIV zu verträglichem Verkehrshandeln bei. Generell halten die Befragten bei Wegen innerhalb der Stadt häufig das Fahrrad für das am besten geeignete Verkehrsmittel. Die Infrastrukturausstattung sowie die Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen beim eigenen Wohnobjekt sind jedoch häufig seiner subjektiven Bedeutung im Alltag nicht angemessen (vgl. 5.3.3.1). Auch hier gibt es für die Verkehrsplanung Handlungsbedarf und -spielraum.

6.3 Forschungsbedarf

Die Ergebnisse zeigen, dass Reurbanisierung als überregionaler Konzentrationsprozess nur dann das Potenzial hat, großräumig verkehrssparend zu wirken, wenn es deutschlandweit eine stufenweise Bevölkerungskonzentration zur jeweils mindestens nächst höheren Zentralitätsstufe gibt. Zu klären sind diesbezüglich das Ausmaß und die Wirkung von Konzentrationsprozessen oder auch von Umland-Stadt-Wanderungen auf der Ebene von Orten geringerer Zentralitätsstufe (kleinere Oberzentren, Mittelzentren). Hinsichtlich der kleineren Städte stellt sich neben dem Forschungsbedarf über Ursachen und Wirkungen der dort zu beobachtenden Prozesse die Frage, ob es aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll ist, planerische Strategien zu entwickeln, um die innerstädtischen Räume der Großstädte entlasten.

Das in der qualitativen Analyse generierte Wissen zu Wanderungsentscheidung und Verkehrshandeln bietet Ansatzpunkte für eine vertiefende Forschung. So besteht insbesondere Forschungsbedarf im Hinblick auf die identifizierten Hintergrundfaktoren des Verkehrshandeln und der Wohnstandortwahl: Wie stark beeinflusst die Wohnbiographie die Wohnwünsche, die Verkehrsmittelorientierung und die Verteilung individuell wichtiger Gelegenheiten im Raum und welche Rolle spielt diesbezüglich die eigene Mobilitätssozialisation? Interessant wäre

im Hinblick auf die planerischen Schlussfolgerungen eine quantitative Überprüfung der in der Arbeit aufgestellten Hypothesen, hilfreich wäre dabei eine engere Verbindung quantitativer und qualitativer Ansätze zur Auseinandersetzung mit Mobilitätsorientierungen. Im Hinblick auf die Wanderungsentscheidung würde die Frage nach einem Wandel von Bildern über das Leben in der Stadt und im Umland die entsprechende Vermutung, Ursache von Reurbanisierung zu sein, konkretisieren, Wechselwirkungen mit Wohnstandortorientierungen und Entscheidungen und Wohnbiographie sind zu prüfen. Eine quantitative Vertiefung zur Rolle von subjektiven Landkarten bei der Wohnstandortwahl könnte entsprechend konkretere Handlungsempfehlungen geben.

Die Möglichkeit des Einflusses einer subjektiven Wahrnehmung und wohnbiographischen Aspekten in Selbstselektionsprozessen wird in der wissenschaftlichen Diskussion zwar genannt (vgl. Bohte, Maat et al. 2009: 353), ihre Berücksichtigung in empirischen Forschungsdesigns entspricht jedoch nicht der in der vorliegenden Analyse herausgearbeiteten Bedeutung. Ihre Einbeziehung in quantitative Forschungsdesigns wäre wünschenswert. In Bezug auf die Selbstselektion in der Untersuchungsregion konnten differenzierte Aussagen zu Umland-Stadt-Wanderern getroffen werden. Das hierbei festgestellte Fehlen einer Selektion bei der kleinräumigen Wohnstandortwahl könnte bei anderen Wanderungssegmenten anders sein. Für ein vollständiges Bild fehlen Erkenntnisse zu innerstädtischen Wohnungswechseln und überregionalen Zuwanderungen. Sie sind hinsichtlich des Suchprozesses und ihrer Wohnstandortwahl, einschließlich der dabei relevanten Kriterien, zu untersuchen. Eng verknüpft mit diesem Thema der Wohnstandortwahlkriterien ist auch die Frage danach, wie städtische Wohnqualität hergestellt werden kann, die auf die Bedürfnisse und Anforderungen der verschiedenen Bevölkerungssegmente zugeschnitten ist und gleichzeitig eine Dichte generiert, die zur Herstellung nachgefragter Erreichbarkeitsqualitäten erforderlich ist.

Die vorliegende Arbeit hat sich den Fragestellungen zu Wohnstandortwahl und Verkehrshandeln mithilfe eines mikrotheoretischen Ansatzes genähert und die Erkenntnisse um die Ergebnisse einer vorwiegend deskriptiven Analyse des Wanderungsgeschehens ergänzt. Eine wesentliche, noch ausstehende Aufgabe ist es nun, diese Erkenntnisse miteinander in integrierten Wohnstandortwahl- und Verkehrsmodellen zu verknüpfen, um mithilfe von Szenarien die Veränderungen des Verkehrsaufwands unter Einbeziehung verschiedener planerischer Maßnahmen genauer bestimmen zu können. Hierfür ist erstens ein maßnahme-sensitives Wohnstandortwahlmodell erforderlich, das nach den Erkenntnissen der vorlie-

genden Arbeit nicht nur Erreichbarkeitsqualitäten berücksichtigen sollte, sondern auch wohnbiographische Aspekte. Insbesondere die derzeitige Bedeutung und Wirkung von Arbeitsorten bei der Modellierung von Wohnstandortwahlen sollten kritisch hinterfragt und die neuen Erkenntnisse über Wanderungsentscheidungen zur Konzeption der Modellierung verwendet werden. Dafür sind allerdings quantitative Kennzahlen für die Modellierung notwendig. Die Ergebnisse von quantitativen Befragungen zur Wohnstandortwahl bieten hierfür derzeit nur wenige verwendbare Ergebnisse, der oben genannte Forschungsbedarf hinsichtlich einer Quantifizierung der in der vorliegenden Arbeit identifizierten Faktoren ist hier ebenfalls von Bedeutung. Zweitens ist für eine integrierte Modellierung ein kleinräumiges Verkehrsmodell erforderlich, das nicht nur in der Stadt, sondern auch im Umland raumstrukturelle Gegebenheiten im Verkehrszellenschnitt berücksichtigt und Aspekte wie die eingeschränkte Parkraumverfügbarkeit als Restriktionen des MIV einbezieht. Unterschiede des Verkehrshandelns in Abhängigkeit von Eigenschaften des Wohnortes sollten im Hinblick auf die Organisation von Aktivitäten evtl. auch im Hinblick auf Zeitbudgets und Wegeketten untersucht und in die Modellierung des Verkehrshandelns einbezogen werden. Auch hier ist eine quantitative Vertiefung bzw. Ergänzung der qualitativen Ergebnisse des Projektes vonnöten.

Ein wichtiges Ergebnis dieser Arbeit ist, dass ein innerstädtischer Wohnstandort eines Haushaltes, der über einen Pkw verfügt und ihn gerne nutzt, aus verkehrsplanerischer Sicht als günstig einzuschätzen ist. Da aber der Pkw-Besitz ein bestimmtes Mindesteinkommen voraussetzt, das auch dafür aufgewendet werden kann, an verkehrssparsamen Wohnstandorten hohe Wohnkosten zu tragen, stellt sich die Frage nach Verdrängungseffekten. Betroffen können diejenigen sein, die aus finanziellen Gründen auf einen Pkw verzichten müssen und deren Mobilitätsbudget insgesamt klein ist. Werden diese Haushalte aufgrund der wachsenden innerstädtischen Wohnungsnachfrage in Lagen gedrängt, die mit dem Umweltverbund, speziell auch mit dem Fahrrad nur schlecht erreichbar sind, erschwert man ihnen die Teilhabe am städtischen Arbeits-, Kultur- und Sozialleben. Auch hier besteht Forschungs- und Diskussionsbedarf.

7 Literaturverzeichnis

- Abraham, Martin; Schönholzer, Thess (2009): *Pendeln oder Umziehen? Entscheidungen über unterschiedliche Mobilitätsformen in Paarhaushalten*. In: Peter Kriwy und Christiane Gross (Hg.): *Klein aber fein! Quantitative empirische Sozialforschung mit kleinen Fallzahlen*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 247–268.
- Achtziger, Anja; Gollwitzer, Peter M. (2010): *Motivation und Volition im Handlungsverlauf*. In: Heinz Heckhausen und Jutta Heckhausen (Hg.): *Motivation und Handeln*. 4., überarb. und erw. Aufl. Berlin: Springer, S. 309–336.
- Adam, Brigitte; Driessen, Kathrin (2008): *Wie Städte dem Umland Paroli bieten können*. Forschungsergebnisse zu Wanderungsmotiven, Standortentscheidungen und Mobilitätsverhalten. In: *Raumforschung und Raumordnung* 66 (5), S. 398–414.
- Adam, Brigitte; Sturm, Gabriele (2012): *Deutsche Großstädte mit Bevölkerungsgewinnen*. Eine Übersicht. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.): *Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell*. Ergebnisse eines Ressortforschungsprojekts des BBR. Bonn, S. 5–12.
- Adjei, Eric; Behrens, Roger (2012): *Travel behaviour change theories and experiments*. A review and synthesis. In: *Proceedings of the 31st South African Transport Conference (SATC)*. 9.–12. July 2012, S. 55–69.
- Ahrend, Christine; Daubitz, Stephan; Schwedes, Oliver et al. (2013): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. Berlin (IVP-Discussion Paper, 1/2013).
- Ajzen, Icek (2005): *Attitudes, personality, and behavior*. 2nd ed. Maidenhead: Open University Press.
- Albrecht, Martin; Fink, Bernhard; Gutsche, Jens-Martin (2012): *Wohn- und Mobilitätsrechner für die Region München*. In: *RaumPlanung* 160, S. 35–39.
- Albrecht, Martin; Kaiser, Andreas; Marggraf, Ulrike (2008): *Wohnstandortwahl, Mobilitätskosten und Klimawandel*. Empirische Ergebnisse aus dem REFINA-Forschungsprojekt „Kostentransparenz“. In: *RaumPlanung* 137, S. 93–98.

- Altrock, Uwe (2012): *Reurbanisierung und Stadtentwicklungspolitik*. Städtebauliche Programme und Instrumente. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 180–197.
- Aring, Jürgen (1999): *Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Arbeitsmaterial, 262).
- Aring, Jürgen; Herfert, Günter (2001): *Neue Muster der Wohnsuburbanisierung*. In: Klaus Brake, Jens Dangschat und Günter Herfert (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland*. Opladen: Leske u. Budrich, S. 43–56.
- ARL (Hg.) (2010–2016): *Suburbanisierung*. Online-Lexikon. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL). Online verfügbar unter www.arl-net.de/lexica/de/suburbanisierung?lang=en, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Plinke, Wulff et al. (2008): *Multivariate Analysemethoden*. 12. Aufl. Berlin: Springer.
- Bamberg, Sebastian (2001): *Alltagsmobilität zwischen objektiven Zwängen und subjektiven Wünschen*. Entwicklung und Test eines Erklärungsmodells aktionsräumlichen Verhaltens. In: Antje Flade und Sebastian Bamberg (Hg.): *Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. Darmstadt: Institut für Wohnen und Umwelt (IWU), S. 117–159.
- Bamberg, Sebastian (2007): *Is a stage model a useful approach to explain car drivers' willingness to use public transportation?* In: *Journal of Applied Social Psychology* 37 (8), S. 1757–1783.
- Bamberg, Sebastian; Davidov, Eldad; Schmidt, Peter (2008): *Wie gut erklären „enge“ oder „weite“ Rational-Choice-Versionen Verhaltensveränderungen?* Ergebnisse einer experimentellen Interventionsstudie. In: Andreas Diekmann, Klaus Eichner, Peter Schmidt und Thomas Voss (Hg.): *Rational Choice: Theoretische Analysen und empirische Resultate*. Festschrift für Karl-Dieter Opp zum 70. Geburtstag. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 143–169.
- Bamberg, Sebastian; Schmidt, Peter (1999): *Regulating transport: behavioural changes in the field*. In: *Journal of Consumer Policy* 22 (4), S. 479–509.
- Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2005): *Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten*. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. In: *Raumforschung und Raumordnung* 63 (4), S. 266–278.

- BBR (Hg.) (2005): *Raumordnungsbericht 2005*. Berlin: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- BBR (Hg.) (2006): *Herausforderungen deutscher Städte und Stadtregionen*. Ergebnisse aus der laufenden Raum- und Stadtbeobachtung des BBR zur Entwicklung der Städte und Stadtregionen in Deutschland. Bearbeitung: Gatzweiler, Hans et. al. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR-Online-Publikation, 8/2006).
- BBSR (Hg.) (2008): *BBR-Wohnungsmarktregionen: Karte (Stand 2006)*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Online verfügbar unter www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/WohnenImmobilien/Immobilienmarktbeobachtung/MethodenMaterialien/Womaregionen/Download_Karte_Wohnungsmarktregion.jpg?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 07.01.2016.
- BBSR (Hg.) (2009): *Siedlungsstruktureller Gemeindetyp (Stand 2008)*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Online verfügbar unter www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Gemeindetypen/Downloadangebot.html, zuletzt geprüft am 30.10.2014.
- BBSR (Hg.) (2011): *Renaissance der Großstädte*. Eine Zwischenbilanz. Bearbeitung: Göddecke-Stellmann, Jürgen. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR-Berichte KOMPAKT, 9/2011).
- BBSR (Hg.) (2012): *Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2011*. Kurzfassung. Bearbeitung: Schürt, Alexander. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR-Analysen KOMPAKT, 01/2012).
- BBSR (Hg.) (2015): *Der IRB-Lagetyp*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Online verfügbar unter www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/UeberRaumb Beobachtung/Komponenten/VergleichendeStadtbeobachtung/IRB_Lagetyp.html?nn=444776, zuletzt geprüft am 30.10.2015.
- Beck, Lewis (1975): *Bewußte und unbewußte Motive*. Nachdruck und Übersetzung (Original 1966). In: Jürgen Ritsert (Hg.): *Gründe und Ursachen gesellschaftlichen Handelns*. Frankfurt/Main: Campus.
- Beckmann, Klaus; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian et al. (Hg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

- Beckord, Claas (2009): *Renaissance der (Innen-) Stadt. Mediales Phänomen oder realistische Zukunftsperspektive für die Kernstädte im Ruhrgebiet?* In: RaumPlanung 144/145, S. 159–163.
- Bhat, Chandra; Gossen, Rachel (2004): *A mixed multinomial logit model analysis of weekend recreational episode type choice.* In: Transportation Research Part B 38 (9), S. 767–787.
- BIB (Hg.) (2013): *Bevölkerungsentwicklung.* Daten, Fakten, Trends zum demographischen Wandel. Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BIB).
- Bleck, Markus; Wagner, Michael (2006): *Stadt-Umland-Wanderung in Nordrhein-Westfalen.* Eine Meta-Analyse. In: Raumforschung und Raumordnung 64 (2), S. 104–115.
- Blotevogel, Hans; Münter, Angelika (2008): *Demographischer Wandel im Ruhrgebiet – das Revier zwischen Schrumpfung und Reurbanisierung.* In: Landschaftsverband Rheinland (Hg.): *Demographie und Kulturlandschaft.* Dokumentation der 18. Fachtagung des LVR-Fachbereichs Umwelt. Köln: Selbstverl. des Landschaftsverbandes Rheinland (Beiträge zur Landesentwicklung, 61), S. 44–61.
- BMBF (Hg.) (2008): *MOBILANZ – Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauches und der Stoffströme unterschiedlicher Mobilitätsstile durch zielgruppenspezifische Mobilitätsdienstleistungen.* Endbericht. Bearbeitung: Hunecke, Marcel et. al. Bochum: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).
- BMUB (Hg.) (2013): *Probewohnen Görlitz.* Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Online verfügbar unter www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Projekte/NSPProjekte/Baukultur/Probewohnen_Zurueck_in_die_Gruenderstadt.html?nn=1049728, zuletzt aktualisiert 2013, zuletzt geprüft am 15.01.2015.
- BMVBS (Hg.) (2004): *Mobilität in Deutschland 2002.* Ergebnisbericht. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas); Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).
- BMVBS (Hg.) (2010): *Mobilität in Deutschland 2008.* Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Trends. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas); Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW).

- BMVBS (Hg.) (2011): *Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit*. Bearbeitung: Bauer, Uta et al.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS-Online-Publikation, 08/2011).
- BMVBS (Hg.) (2012): *Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte*. Bearbeitung: Vallée, Dirk et al.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS-Online-Publikation, 1/2012).
- BMVBS/BBR (Hg.) (2007): *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung*. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. Bearbeitung: Beckmann, Klaus et. al.: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR-Online-Publikation, 21/2007).
- Bohnet, Max; Löwa, Sonja; Matthes, Gesa (2011): *Sonderauswertung der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ für den Regionalverband Frankfurt RheinMain*. Unveröffentlicht. Hamburg: Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik.
- Bohnsack, Ralf (1993): *Rekonstruktive Sozialforschung*. Einführung in Methodologie und Praxis qualitativer Forschung. 2. überarb. Aufl. Opladen: Leske u. Budrich.
- Bohte, Wendy (2010): *Residential self-selection and travel*. The relationship between travel-related attitudes, built environment characteristics and travel behaviour. PhD-Thesis (Delft 2010). Amsterdam: Delft University Press (Sustainable urban areas, 35).
- Bohte, Wendy; Maat, Kees; van Wee, Bert (2009): *Measuring attitudes in research on residential self-selection and travel behaviour*. A review of theories and empirical research. In: *Transport Reviews* 29 (3), S. 325–357.
- Bonß, Wolfgang; Dimbath, Oliver; Maurer, Andrea et al. (2013): *Handlungstheorie*. Eine Einführung. Bielefeld: transcript.
- Bootsma, Hans (1999): *The myth of reurbanization*. Location dynamics of households in the Netherlands. PhD-Thesis (Amsterdam, 1998). Amsterdam: Thela Thesis (PDOD publication series A).
- Borchers, Kevin (2008): *Die Datenlage im Bereich der internationalen Migration: Europa und seine Nachbarregionen*. Nürnberg: Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) (Working Paper der Forschungsgruppe des Bundesamtes, 18).

- Brachat-Schwarz (2008): *Das regionale Wanderungsgeschehen in Baden-Württemberg: Welche Kreise haben am stärksten profitiert?* Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, 3/2008).
- Brake, Klaus; Urbanczyk, Rafael (2012): *Reurbanisierung – Strukturierung einer begrifflichen Vielfalt*. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 34–51.
- Breckner, Ingrid; Gonzales, Toralf; Menzl, Markus (1999): *Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt*. Dokumentation des Workshops vom 6./7. Juli 1998 und Abschlußbericht. Hamburg: Technische Universität Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich Stadt- und Regionalsoziologie.
- Brown, Lawrence; Moore, Eric G. (1970): *The intra-urban migration process. A perspective*. In: Geografiska Annaler Series B 52 (1), S. 1–13.
- Brühl, Hasso (2005): *Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?* Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 41).
- Brühl, Rolf (2010): *Handlungserklärungen in einer erkenntnispluralistischen Methodologie*. Betriebswirtschaftliche Handlungstheorien und Methodenkombinationen. In: Thomas Wrona (Hg.): *Mixed methods – Konzeptionelle Überlegungen*. Wiesbaden: Gabler (ZfB Special issue, 4/2010), S. 43–76.
- Bruns, André (2013): *Reurbanisierung und residenzielle Selbstselektion – Determinanten der Standort- und Verkehrsmittelwahl Bewusster Innenstadtbewohner*. Dissertation (Aachen 2013, veröffentlicht 2015). RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr.
- Bryant, Antony; Charmaz, Kathy (Hg.) (2011): *The SAGE handbook of grounded theory*. Los Angeles, London: SAGE.
- Bucher, Hansjörg; Schlömer, Claus (2012): *Eine demographische Einordnung der Re-Urbanisierung*. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.): *Die Attraktivität großer Städte: ökonomisch, demografisch, kulturell*. Ergebnisse eines Ressortforschungsprojekts des BBR. Bonn, S. 66–72.
- Builing, Ron; Kanaroglu, Pavlos (2006): *Urban form and household activity-travel behavior*. In: Growth and Change 37 (2), S. 172–199.
- Bundesagentur für Arbeit (2011): *Arbeitsmarkt in Zahlen: Gemeindedaten*. Nürnberg.

- Burkschat, Marco; Cramer, Erhard; Kamps, Udo (2012): *Beschreibende Statistik*. Grundlegende Methoden der Datenanalyse. 2. Aufl. Berlin, Heidelberg: Springer.
- Büschges, Günter; Abraham, Martin; Funk, Walter et al. (1998): *Grundzüge der Soziologie*. 3., völlig überarb. Aufl. München: Oldenbourg.
- Cadwallader, Martin (1992): *Migration and residential mobility*. Macro and micro approaches. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin Press.
- Cao, Xinyu; Mokhtarian, Patricia; Handy, Susan (2007): *Do changes in neighborhood characteristics lead to changes in travel behavior? A structural equations modeling approach*. In: *Transportation* 34 (5), S. 535–556.
- Cao, Xinyu; Mokhtarian, Patricia; Handy, Susan (2009): *Examining the impacts of residential self-selection on travel behaviour: A focus on empirical findings*. In: *Transportation Reviews* 29 (3), S. 359–395.
- Chapin, Francis Stuart (1974): *Human activity patterns in the city: Things people do in time and in space*. New York: Wiley.
- Chen, Cynthia; Gong, Hongmian; Paaswell, Robert (2008): *Role of built environment in mode choice decisions*. Additional evidence on the impact of density. In: *Transportation* 35 (3), S. 285–299.
- Conrad, Kerstin; Welsch, Janina (2013): *Die Alltagsmobilität von Menschen mit Migrationshintergrund – eine unbekannte Größe?* In: Hans Blotevogel, Joachim Scheiner, Susanne Frank, Christian Holz-Rau und Nina Schuster (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital*. Essen, Ruhr: Klartext (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 142), S. 153–164.
- Cullen, Ian; Godson, Vida (1975): *Urban networks*. The structure of activity patterns. Oxford: Pergamon.
- Dangschat, Jens (2007): *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen – Einführung*. In: Jens Dangschat und Alexander Hamedinger (Hg.): *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*. Hannover: ARL (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, 230), S. 2–20.
- Dangschat, Jens (2010): *Reurbanisierung: Eine Renaissance der (Innen-) Städte?* In: Siegfried Frech und Richard Reschl (Hg.): *Urbanität neu planen: Stadtplanung, Stadtbau, Stadtentwicklung*. Schwalbach: Wochenschau-Verlag, S. 190–210.

- Dangschat, Jens; Droth, Wolfram; Friedrichs, Jürgen; Kiehl, Klaus (1982): *Action spaces of urban residents*. An empirical study in the region of Hamburg. In: Jürgen Friedrichs und Martin Schütz (Hg.): *Spatial disparities and social behaviour*. Hamburg: Christians (Beiträge zur Stadtforschung, 8), S. 142–160.
- Dangschat, Jens; Segert, Astrid (2011): *Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus*. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie 36 (2), S. 55–73.
- Danielczyk, Rainer; Lenz, Sebastian; Wiegandt, Claus-Christian (2009-2012): *Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen*. Gefördertes Projekt der DFG. Online verfügbar unter gepris.dfg.de/gepris/projekt/135863653, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Dieleman, Frans; Dijst, Martin; Burghouwt, Guillaume (2002): *Urban form and travel behaviour*. Micro-level household attributes and residential context. In: *Urban Studies* 39 (3), S. 507–527.
- DIPF-Autorengruppe (2014): *Bildung in Deutschland 2014: Der 5. Bildungsbericht, Tabellenband*. Deutsches Institut für Internationale Pädagogische Forschung (DIPF). Bielefeld: Bertelsmann.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Osterhage, Frank (2014): *Wohnstandortentscheidungen in polyzentrischen Stadtregionen*: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS-Trends, 3/2014).
- Dorsch, Monique (2009): *Werthaltungen und umweltorientiertes Handeln bei der Verkehrsmittelwahl*. Dissertation (Zittau 2009). Lohmar, Köln: Eul.
- Downs, Roger; Stea, David; Geipel, Robert (1982): *Kognitive Karten – Die Welt in unseren Köpfen*. Übers. aus dem Amerikan. D. u. E. Geipel. New York: Harper u. Row (UTB, 1126).
- Duden.de (2014): *Erreichbarkeit / erreichen*. Online-Lexikon. Berlin: Bibliographisches Institut. Online verfügbar unter www.duden.de/rechtschreibung/Erreichbarkeit; <http://www.duden.de/rechtschreibung/erreichen>, zuletzt geprüft am 01.05.2014.
- EEA (Hg.) (2011): *Datasets / Urban Atlas*. Kopenhagen: European Environment Agency (EEA). Online verfügbar unter www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas, zuletzt geprüft am 08.09.2014.
- Ettema, Dick; Schwanen, Tim; Timmermans, Harry (2007): *The effect of location, mobility and socio-demographic factors on task and time allocation of households*. In: *Transportation* 34 (1), S. 89–105.

- Ewing, Reid (2008): *Growing cooler – Evidence on urban development and climate change*. Washington, DC: Urban Land Institute (ULI).
- Ewing, Reid; Cervero, Robert (2001): *Travel and the built environment*. A synthesis. In: Transportation Research Record 1780 (01-3515), S. 87–114.
- Ewing, Reid; Handy, Susan (2009): *Measuring the unmeasurable – urban design qualities related to walkability*. In: Journal of Urban Design 14 (1), S. 65–84.
- FGSV (Hg.) (1995): *Verkehrsvermeidung – Verkehrsverlagerung – Verkehrslenkung*. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV). Bonn: Kirschbaum (FGSV, 002/50).
- FGSV (Hg.) (2009): *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung: RIN*. Köln: FGSV (R 1, 121).
- FHH (Hg.) (1997): *Flächennutzungsplan: Erläuterungsbericht*. Neubekanntmachung vom Oktober 1997. Freie und Hansestadt Hamburg (FHH).
- FHH (Hg.) (2007): *Räumliches Leitbild. Entwurf*. Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU).
- FHH (Hg.) (2014): *Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg*. Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU).
- FHH (Hg.) (2016): *Sprung über die Elbe*. Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Online verfügbar unter www.hamburg.de/sprung-ueber-die-elbe/, zuletzt geprüft am 12.01.2016.
- Flade, Antje (2013): *Der rastlose Mensch*. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden: Springer VS.
- Flade, Antje; Bamberg, Sebastian (Hg.) (2001): *Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. Darmstadt: Institut für Wohnen und Umwelt (IWU).
- Flick, Uwe (2002): *Qualitative Sozialforschung*. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Flick, Uwe (2010): *An introduction to qualitative research*. 4. Aufl. Los Angeles: SAGE.
- Föbker, Stefanie (2008): *Wanderungsdynamik in einer schrumpfenden Stadt: Eine Analyse innerstädtischer Umzüge*. Dissertation (Bonn 2008). Wien: LIT-Verlag.

- Föbker, Stefanie; Leister, Nina; Temme, Daniela; Wiegandt, Claus-Christian (2007): *Zuzug, Fortzug, Umzug – die Stadtregion Bonn in Bewegung*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 65 (3), S. 195–212.
- Frank, Susanne (2011): *Je näher man hinschaut, desto fremder schaut es zurück*. Aktuelle Diskussionen um Suburbanisierung und Gentrifizierung. In: Heike Herrmann (Hg.): *Die Besonderheit des Städtischen*. Entwicklungslinien der Stadt(soziologie). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 285–300.
- Frank, Susanne (2012): *Reurbanisierung als innere Suburbanisierung*. In: Alexandra Hill und Achim Prosek (Hg.): *Metropolis und Region*. Aktuelle Herausforderungen für Stadtforschung und Raumplanung. Detmold: Rohn (Metropolis und Region, 8), S. 69–80.
- Friebertshäuser, Barbara; Prengel, Annedore (Hg.) (2003): *Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim, München: Juventa.
- Gans, Herbert (1974): *Urbanität und Suburbanität als Lebensformen*. Eine Neubewertung von Definitionen. In: Ulfert Herlyn (Hg.): *Stadt- und Sozialstruktur*. Arbeiten zur sozialen Segregation, Ghettobildung und Stadtplanung. Dreizehn Aufsätze. München: Nymphenburger (Texte zur Wissenschaft, 19), S. 67–90.
- Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas; Lanzendorf, Martin (2008): *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Berlin: Borntraeger.
- Geier, Stefan; Holz-Rau, Christian; Krafft-Neuhäuser, Heinz (2001): *Randwanderung und Verkehr*. In: *Internationales Verkehrswesen* 53 (1/2), S. 22–26.
- Geppert, Kurt (1996): *Ballungsräume in den USA – anhaltende Reurbanisation?* In: *Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung* 65 (2), S. 156–171.
- Gertz, Carsten (2013): *Energiepreise: Herausforderungen für die Verkehrs- und Stadtplanung*. In: Klaus Beckmann und Tilman Bracher (Hg.): *Urbane Räume in Bewegung*. Für Klaus Beckmann zum 65. Geburtstag. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 347–360.
- Gertz, Carsten; Maaß, Jacqueline; Guimarães, Thiago (2015): *Auswirkungen von steigenden Energiepreisen auf die Mobilität und Landnutzung in der Metropolregion Hamburg*. Ergebnisse des Projekts €LAN – Energiepreisentwicklung und Landnutzung. Münster: Technische Informationsbibliothek u. Universitätsbibliothek (Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik, 13).

- Geurs, Karst; van Wee, Bert (2004): *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies*. Review and research directions. In: *Journal of Transport Geography* 12 (2), S. 127–140.
- Giddens, Anthony (1997): *Die Konstitution der Gesellschaft*. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. 3. Aufl. Frankfurt/Main: Campus.
- Glasze, Georg; Graze, Philip (2010): *Raus aus Suburbia, rein in die Stadt?* Studie zur zukünftigen Wohnmobilität von Suburbaniten der Generation 50+. In: *Raumforschung und Raumordnung* 65 (5), S. 467–473.
- Glatter, Jan; Siedhoff, Mathias (2008): *Reurbanisation: inflationary use of an insufficiently defined term?* Comments on the definition of a key concept of urban geography, with selected findings for the city of Dresden. In: *Die Erde: Journal of the Geographical Society of Berlin* 139 (4), S. 289–308.
- Götz, Konrad (2007): *Mobilitätsstile*. In: Oliver Schöller (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 759–780.
- Grove, Anna; Münter, Angelika (2010): *Die Renaissance der großen Städte*. In: *Geographische Rundschau* (11/2010), S. 54–59.
- Grundmann, Martin; Hölscher, Ulrike (1989): *Zeitgeographie*. Ein systematischer Überblick gegenwärtiger Ansätze. München: IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik (IMU-Informationsdienst, 7/1).
- Guth, Dennis; Holz-Rau, Christian; Maciolek, Markus; Scheiner, Joachim (2010): *Beschäftigungssuburbanisierung, Siedlungsstruktur und Berufspendelverkehr*. Ergebnisse für deutsche Agglomerationsräume 1999–2007. In: *Raumforschung und Raumordnung* 68 (4), S. 283–295.
- Gutsche, Jens-Martin (2003): *Verkehrserzeugung potenzieller Standorte für neue Wohngebiete im Grossraum Hamburg*. Technische Universität Hamburg-Harburg: Institut für Verkehrsplanung und Logistik (ECTL Working Paper, 23).
- Haase, Annegret (2008): *Reurbanisation – an analysis of the interaction between urban and demographic change*. A comparison between European cities. In: *Die Erde: Journal of the Geographical Society of Berlin* 139 (4), S. 309–332.
- Haase, Annegret; Kabisch, Sigrun; Steinführer, Annett (2006): *Aufschwung der inneren Stadt in Europa? Reurbanisierung unter den Bedingungen des demographischen Wandels im internationalen Vergleich*. In: *Europa regional: Zeitschrift des Leibniz-Instituts für Länderkunde* (14, 4), S. 167–180.

- HafenCity (Hg.) (2016): *HafenCity Hamburg*. HafenCity Hamburg GmbH. Online verfügbar unter www.hafencity.com/de/ueberblick.html, zuletzt geprüft am 12.01.2016.
- Hägerstrand, Torsten (1970): *What about people in regional science?* In: *Papers of the Regional Science Association* 24, S. 7–21.
- Haller, Christian (2012): *Menschenbild und Wirtschaft*. Eine philosophische Kritik und Erweiterung des Homo oeconomicus. Marburg: Tectum-Verl.
- Hamburger Abendblatt (Hg.) (24.3.2012): *Geforderte Mieten bei Neuvermietung*. Infografik.
- Hammer, Antje; Scheiner, Joachim (2006): *Lebensstile, Wohnmilieus, Raum und Mobilität. Der Untersuchungsansatz von Stadtleben*. In: Klaus Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau und Marcel Hunecke (Hg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 15–30.
- Handy, Susan (1996): *Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior*. In: *Transportation Research Part D* 1 (2), S. 151–165.
- Harms, Sylvia; Lanzendorf, Martin; Prillwitz, Jan (2007): *Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive*. In: Oliver Schöller (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 736–752.
- Häußermann, Hartmut (2009): *Der Suburbanisierung geht das Personal aus*. Eine stadtsoziologische Zwischenbilanz. In: *StadtBauwelt - Vierteljahreshefte der Bauwelt* (181), S. 52–57.
- Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter (2008): *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Haustein, Sonja; Hunecke, Marcel (2007): *Reduced use of environmentally friendly modes of transportation caused by perceived mobility necessities*. An extension of the theory of planned behavior. In: *Journal of Applied Social Psychology* 37 (8), S. 1856–1883.
- Heinig, Stefan; Herfert, Günter (2012): *Leipzig – intraregionale und innerstädtische Reurbanisierungspfade*. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 323–342.
- Helfferrich, Cornelia (2011): *Die Qualität qualitativer Daten*. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 4. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

- Herfert, Günter (2002): *Disurbanisierung und Reurbanisierung: Polarisierete Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpfungslandschaft*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 60 (5/6), S. 334–344.
- Herfert, Günter (2004): *Die ostdeutsche Schrumpfungslandschaft*. Schrumpfende und stabile Regionen, Städte und Wohnquartiere. In: *Geographische Rundschau* 56 (02/2004), S. 57–62.
- Herfert, Günter; Osterhage, Frank (2012): *Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz*. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 86–111.
- Herfert, Günter; Röhl, Dietmar (2001): *Leipzig – Region zwischen Boom und Leerstand*. In: Klaus Brake, Jens Dangschat und Günter Herfert (Hg.): *Suburbanisierung in Deutschland*. Opladen: Leske u. Budrich, S. 151–162.
- Hesse, Markus (2008): *Reurbanisierung? Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptuelle Konfusion*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 66 (5), S. 415–428.
- Hesse, Markus (2012): *Sprachspiel Reurbanisierung – Formationen, Kritik und Potenziale eines urbanen Diskurses*. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 69–84.
- Hirschle, Michaela; Schürt, Alexander (2008): *Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht? Intraregionale Wanderungen und Wohnungsmärkte*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* (3/4 2008), S. 211–227.
- Holm, Andrej (2012): *Paradoxien und Begleiterscheinungen der Reurbanisierung*. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 239–256.
- Holz-Rau, Christian (1997): *Siedlungsstrukturen und Verkehr*. Bonn: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Materialien zur Raumentwicklung, 84).
- Holz-Rau, Christian (2001): *Verkehr und Siedlungsstruktur: Eine dynamische Gestaltungsaufgabe*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 59 (4), S. 264–275.
- Holz-Rau, Christian (2009): *Raum, Mobilität und Erreichbarkeit: (Infra-)Strukturen umgestalten?* In: *Informationen zur Raumentwicklung* (12/2009), S. 797–804.

- Holz-Rau, Christian; Kutter, Eckhard (1995): *Verkehrsvermeidung*. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bonn: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Materialien zur Raumentwicklung, 73).
- Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (Hg.) (2015): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
- Holz-Rau, Christian; Sicks, Kathrin (2013): *Stadt der kurzen Wege und der weiten Reisen*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 71 (1), S. 15–31.
- Horn, Christoph; Löhner, Guido (2010): *Die Wiederentdeckung teleologischer Handlungserklärungen*. In: Christoph Horn und Guido Löhner (Hg.): *Gründe und Zwecke*. Texte zur aktuellen Handlungstheorie. Berlin: Suhrkamp, S. 7–45.
- Horton, Frank; Reynolds, David (1971): *Effects of urban spatial structure on individual behavior*. In: *Economic geography* 47 (1), S. 36–48.
- Hülser, Hanss-Walter (2002): *Wanderung und Segregation in Großstädten. Planung und Steuerung in einem Raum, der 1 Stunde groß ist*. In: *Stadtforschung und Statistik* (2/2002), S. 38–41.
- Hunecke, Marcel (2000): *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten*. Dissertation (Bochum, 2000). Heidelberg: Asanger.
- Hunecke, Marcel (2015): *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern*. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. Wiesbaden: Springer VS.
- Hunecke, Marcel; Haustein, Sonja; Böhler, Susanne; Grischkat, Sylvie (2010): *Attitude-based target groups to reduce the ecological impact of daily mobility behavior*. In: *Environment and behavior* 42 (1), S. 3–43.
- Hunecke, Marcel; Schubert, Steffi; Zinn, Frank (2005): *Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr*. Ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz. In: *Internationales Verkehrswesen* 57 (1/2), S. 26–33.
- HVV (Hg.) (2016): *Fahrplanauskunft des HVV*. Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV). Online verfügbar unter geofox.hvv.de/jsf/home.seam?clear=true&language=de, zuletzt geprüft am 15.01.2016.
- HWWI (2011): *Haspa Hamburg-Studie. L(i)ebenswertes Hamburg*. Die Lebensqualität in der Hansestadt im deutschen Metropolenvergleich. Bearbeitung: Hamburgisches WeltWirtschafts Institut (HWWI). Hamburger Sparkasse AG (Hg.).

- IBA Hamburg (Hg.) (2016): *IBA Hamburg*. IBA Hamburg GmbH. Online verfügbar unter www.iba-hamburg.de/, zuletzt geprüft am 12.01.2016.
- IOER (Hg.) (2008/2009): *Modellvorhaben: Probewohnen – Zurück in die Gründerstadt*. Interdisziplinäres Zentrum für ökologischen und revitalisierenden Städtebau (IOER). Online verfügbar unter izs-goerlitz.ioer.de/projekte/forschung/archiv/, zuletzt geprüft am 09.01.2016.
- Jaufmann, Dieter (1996): *Mobilität und Verkehr*. Einstellungen der Bürger im Spiegel von Umfrageergebnissen in vergleichender sekundäranalytischer Perspektive. Stadtbergen: Internationales Institut für Empirische Sozialökonomie (INIFES).
- Jessen, Johann; Mayer, Heike (2010): *Reurbanisierung und Flächenrecycling – Portland und Stuttgart*. In: Informationen zur Raumentwicklung (1/2010), S. 27–41.
- Jessen, Johann; Siedentop, Stefan; Zakrzewski, Philipp (2012): *Rezentralisierung der Stadtentwicklung?* Kleinräumige Analyse des Wanderungsgeschehens in deutschen Großstädten. In: Klaus Brake und Günter Herfert (Hg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer VS, S. 198–215.
- Jürgens, Ulrich (2008): *The “Concept” of reurbanisation? Discussion of a many-faced term and its variations*. In: Die Erde: Journal of the Geographical Society of Berlin 139 (4), S. 281–288.
- Kagermeier, Andreas (1997): *Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität*. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur (Verkehr spezial, 3).
- Kalter, Frank (1997): *Wohnortwechsel in Deutschland*. Ein Beitrag zur Migrationstheorie und zur empirischen Anwendung von Rational-Choice-Modellen. Dissertation (Mannheim, 1995). Opladen: Leske u. Budrich.
- Kasper, Birgit; Reutter, Ulrike Dr.; Schubert, Steffi (2007): *Verkehrsverhalten von Migrantinnen und Migranten – eine Gleichung mit vielen Unbekannten*. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (2), S. 62–77.
- Keil, Geert (2000): *Handeln und Verursachen*. Frankfurt/Main: Klostermann (Philosophische Abhandlungen, 79).
- Kelle, Udo (2005): *“Emergence” vs. “forcing” of empirical data? a crucial problem of “grounded theory” reconsidered*. In: Forum Qualitative Sozialforschung 6 (2), S. Art. 27.

- Kelle, Udo (2008): *Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung*. Theoretische Grundlagen und methodologische Konzepte. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kelle, Udo; Kluge, Susann (2010): *Vom Einzelfall zum Typus*. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. 2., überarbeitete Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kenworthy, Jeffrey; Laube, Felix (1996): *Automobile dependence in cities*. An international comparison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability. In: *Environmental impact assessment review* 16 (4), S. 279–308.
- Kitamura, Ryuichi; Mokhtarian, Patricia; Daidet, Laura (1997): *A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area*. In: *Transportation* 24 (2), S. 125–158.
- Klaassen, Leo; Bourdrez, Jan; Volmuller, Jacques (1981): *Transport and reurbanisation*. Aldershot: Gower.
- Klee, Andreas (2001): *Der Raumbezug von Lebensstilen in der Stadt*. Ein Diskurs über eine schwierige Beziehung mit empirischen Befunden aus der Stadt Nürnberg. Passau: L.I.S.-Verlag (Münchener Geographische Hefte, 83).
- Kley, Stefanie (2009): *Migration im Lebensverlauf*. Der Einfluss von Lebensbedingungen und Lebenslaufereignissen auf den Wohnortwechsel. Dissertation (Bremen, 2008). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Klüsener, Sebastian (2013): *Geburtenraten und Geburtsalter der Mütter im regionalen Vergleich*. Leibnitz-Institut für Länderkunde (IfL). Leipzig (Nationalatlas aktuell, 04/2013). Online verfügbar unter aktuell.nationalatlas.de/2013/, zuletzt geprüft am 23.10.2015.
- Kohler, Sandra (2002): *Analyse des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Eltern als Basis einer institutionalisierten Mobilitätserziehung*. Dissertation (München 2002). Technische Universität München.
- Korzer, Tanja; Müller, Marit; Neider, Sebastian et al. (2013): *Großprojekte und innerstädtischer Einzelhandel*. Zwischenbericht, Entwurf 09. Juli 2013: Universität Leipzig, Institut für Stadtentwicklung und Bauwirtschaft (ISB), 2013.
- Krizek, Kevin (2003): *Residential relocation and changes in urban travel*. Does neighborhood-scale urban form matter? In: *Journal of the American Planning Association* 69 (3), S. 265–281.

- Kutter, Eckhard (1972): *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs*. Dissertation (Braunschweig 1972). Universität Braunschweig (Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen).
- Lamnek, Siegfried (2010): *Qualitative Sozialforschung*. Lehrbuch. 5., überarb. Aufl. Weinheim: Beltz.
- Lanzendorf, Martin (2001): *Freizeitmobilität*. Unterwegs in Sachen sozial-ökonomischer Mobilitätsforschung. Dissertation (Trier 2000). Trier: Geographische Gesellschaft (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56).
- Lanzendorf, Martin; Scheiner, Joachim (2004): *Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität*. Stand und Perspektiven der Forschung. In: Holger Dalkmann, Martin Lanzendorf und Joachim Scheiner (Hg.): *Verkehrsgenese*. Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Mannheim: Verlag Meta-GIS-Infosysteme (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 5), S. 11–38.
- Läpple, Dieter (2004): *Thesen zu einer Renaissance der Städte in der Wissensgesellschaft*. In: Norbert Gestring, Herbert Glasauer, Christine Hannemann, Werner Petrowsky und Jörg Pohlan (Hg.): *Jahrbuch StadtRegion 2003*. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen: Leske u. Budrich; VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 61–77.
- LBS (Hg.) (2012): *LBS-Immobilienmarktatlas 2012. Hamburg und Umland*. Kiel und Hamburg: Bausparkasse Schleswig-Holstein-Hamburg AG (LBS). Online verfügbar unter www.lbs.de/unternehmen/schleswig_holstein_hamburg_6/regionales_thema_68/regionales_thema_63.jsp, zuletzt geprüft am 07.01.2016.
- Lee, Everett (1966): *A theory of migration*. In: *Demography* 3 (1), S. 47–57.
- Leopold, Thomas; Geißler, Ferdinand; Pink, Sebastian (2011): *How far do children move? Spatial distances after leaving the parental home*. Berlin: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (SOEP papers on multidisciplinary panel data research 368).
- Lerch, Hans-Jürgen; Rausch, Adly (2001): *Forschungsfocus: Handlung*. Regensburg: Roderer (Theorie und Forschung/Psychologie, 222).
- Lloyd, Robert (1976): *Cognition, preference, and behavior in space*. An examination of the structural linkages. In: *Economic geography* 52 (3), S. 241–253.

- Lumer, Christoph (1999): *Handlung / Handlungstheorie*. In: Hans Jörg Sandkühler und Detlev Pätzold (Hg.): *Enzyklopädie Philosophie, Bd. 1*. Hamburg: Meiner, S. 534–547.
- Lynch, Kevin (1968): *Das Bild der Stadt*. Gütersloh: Bertelsmann (Bauwelt Fundamente, 16).
- Matthes, Gesa (2010): *Reurbanisierung in Hamburg und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung*. Technische Universität Hamburg-Harburg: Institut für Verkehrsplanung und Logistik (ECTL Working Paper, 43).
- Matthes, Gesa (2013): *Umziehen oder nicht? Eine Untersuchung der Umzugswahrscheinlichkeit von Haushalten anhand des Sozio-Ökonomischen Panels (SOEP)*. In: Hans Blotevogel, Joachim Scheiner, Susanne Frank, Christian Holz-Rau und Nina Schuster (Hg.): *Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital*. Essen, Ruhr: Klartext (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 142), S. 235–247.
- Matthes, Gesa (2015): *Veränderungen des Verkehrshandelns nach einer Wanderung in Richtung Stadt*. Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: Joachim Scheiner und Christian Holz-Rau (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer VS, S. 133–150.
- Matthes, Gesa; Gertz, Carsten (2014): *Raumtypen für Fragestellungen der handlungstheoretisch orientierten Personenverkehrsforschung*. Technische Universität Hamburg-Harburg: Institut für Verkehrsplanung und Logistik (ECTL Working Paper, 45).
- MaxQDA 5 (1995–2016). Berlin. Online verfügbar unter www.maxqda.de/, zuletzt geprüft am 14.01.2016.
- Mayring, Philipp (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse*. Grundlagen und Techniken. 11., aktual., überarb. Aufl. Weinheim: Beltz.
- McFadden, Daniel; Domencich, Thomas (1975): *Urban travel demand*. A behavioral analysis. Amsterdam: North-Holland; American Elsevier (Contributions to economic analysis, 93).
- Meinefeld, Werner (1977): *Einstellung und soziales Handeln*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Menzl, Marcus (2010): *Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindungen der neuen Innenstadtbewohner*. Das Beispiel der HafenCity Hamburg. In: Andrea Dittrich-Wesbuer, Wolfgang Knapp und Frank Osterhage (Hg.): *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)städte“*. Neue Entwicklungen in der Stadregion. Detmold: Rohn (Metropolis und Region, 6), S. 123–140.

- Merkens, Hans (2012): *Auswahlverfahren, Sampling, Fallkonstruktion*. In: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Steinke Ines (Hg.): *Qualitative Forschung*. Ein Handbuch. 9. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 286–299.
- Metropolregion Hamburg (Hg.) (2013): *Karte der Metropolregion Hamburg*. Online verfügbar unter metropolregion.hamburg.de/karte/, letzter Zugriff am 18.10.2013.
- Michelson, William (1977): *Environmental choice, human behavior and residential satisfaction*. New York: Oxford University Press.
- MID 2002, 2008, 2016: *Mobilität in Deutschland*. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Online verfügbar unter mobilitaet-in-deutschland.de/index.htm, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Miebach, Bernhard (2010): *Soziologische Handlungstheorie*. Eine Einführung. 3. aktual. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Mikl-Horke, Gertraude (2008): *Sozialwissenschaftliche Perspektiven der Wirtschaft*. München: Oldenbourg.
- Miller, Eric; Ibrahim, Amal (1998): *Urban form and vehicular travel*. Some empirical findings. In: *Transportation Research Record* 1617, S. 18–27.
- Mitterer, Brigitte (2013): *Raumbezogene Lebensstile und Konsummuster eine Annäherung an die Dorfbewohner des 21. Jahrhunderts*. Dissertation (Würzburg, 2013). Universität Würzburg, Philosophische Fakultät.
- Mobiplan-Projektconsortium (Hg.) (2002): *Mobiplan. Eigene Mobilität verstehen und planen: Langfristige Entscheidungen und ihre Wirkung auf die Alltagsmobilität*. Projektpartner: RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen (ISB); ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau (IVT); PTV AG Karlsruhe (PTV); Universität Karlsruhe, Institut für Soziologie (IfS).
- Mokhtarian, Patricia; Cao, Xinyu (2008): *Examining the impacts of residential self-selection on travel behavior*. A focus on methodologies. In: *Transportation Research Part B* 42 (3), S. 204–228.
- Mokhtarian, Patricia; van Herick, David (2014): *How much does the method influence the answer? A ceteris Paribus Empirical Comparison of Approaches for assessing the impact of self-selection on travel behavior*. Key-note, World Symposium on Transport and Land Use Research, June 24–27. Delft, 2014. Online verfügbar unter wstlur.org/symposium/2014/documents/mokhtarian.pdf, zuletzt geprüft am 19.11.2014.

- Mokhtarian, Patricia; van Herick, David (2016): *Quantifying residential self-selection effects*. A review of methods and findings from applications of propensity score and sample selection approaches. Erscheint 2016 in: Journal of Transportation and Land Use.
- MOP 1994–2014: *Deutsches Mobilitätspanel*. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Online verfügbar unter mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Motzkus, Arnd (2002): *Dezentrale Konzentration – Leitbild für eine Region der kurzen Wege?* Auf der Suche nach einer verkehrssparsamen Siedlungsstruktur als Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung des Mobilitätsgeschehens in der Metropolregion Rhein-Main. Dissertation (Bonn, 2001). St. Augustin: Asgard-Verlag (Bonner geographische Abhandlungen, 107).
- Mummendey, Hans Dieter (1995): *Die Fragebogen-Methode*. Grundlagen und Anwendung in Persönlichkeits-, Einstellungs- und Selbstkonzeptforschung. 2., korrigierte Aufl. Göttingen: Hogrefe.
- Münter, Angelika (2011): *Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern in vier Stadtregionen*. Dissertation (Dortmund, 2011). Technische Universität Dortmund: Fakultät Raumplanung.
- Næss, Petter (2006): *Urban structure matters*. Residential location, car dependence and travel behaviour. London, New York: Routledge.
- Næss, Petter (2009): *Residential self-selection and appropriate control variables in land use*. In: Transport Reviews 29 (3), S. 293–324.
- Næss, Petter (2012): *Urban form and travel behavior*. Experience from a Nordic context. In: Journal of Transport and Land Use 5 (2), S. 21–45.
- Oeltze, Sven; Bracher, Tilman; Dreger, Christian et al. (2007): *Mobilität 2050*. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Berlin: Edition Difu (Stadt, Forschung, Praxis, 1).
- Oostendorp, Rebekka (2014): *Wohnstandortentscheidungen von Doppelverdienerhaushalten*. Zum Zusammenwirken von Wohnen und Arbeiten in der polyzentrischen Stadtregion Köln/Bonn. Dissertation (Bonn, 2014). Universität Bonn, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Fakultät.

- Osterhage, Frank (2011): *Von der Stadtfucht zur Renaissance der Städte?* Empirische Ergebnisse und methodische Anmerkungen zur Untersuchung der Reurbanisierungshypothese. In: Marco Helbich, Hannah Deierling und Alexander Zipf (Hg.): *Theorie und quantitative Methoden in der Geographie*. Kolloquiumsbeiträge. Heidelberg (Heidelberger geographische Bausteine, 19), S. 23–31.
- Pfeil, Elisabeth (1972): *Großstadtforschung*. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. 2., Neubearb. Aufl. Hannover: Jänecke (Veröffentlichungen der Hochschule für Wirtschaft und Politik, Hamburg, 65).
- Piekenbrock, Dirk (2008): *Präferenz*. Online-Lexikon. Hg. v. Springer Gabler Verlag (Gabler Wirtschaftslexikon). Online verfügbar unter wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/55419/praeferenz-v5.html, zuletzt geprüft am 10.01.2016.
- Pohl, Thomas (2010a): *Reurbanisierung als Trend? Folgen des Wandels der raumzeitlichen Alltagsorganisation in Familienhaushalten*. In: Dieter Läßle, Ulrich Mückenberger und Jürgen Oßenbrügge (Hg.): *Zeiten und Räume der Stadt*. Theorie und Praxis. Opladen: Budrich, S. 45–64.
- Pohl, Thomas (2010b): *Folgen des demographischen Wandels in einer ‚Gewinnerregion‘*. Kleinräumig differenzierte Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in der ‚Wachsenden Stadt‘ Hamburg. In: *Raumforschung und Raumordnung* 68 (3), S. 195–206.
- Przyborski, Aglaja; Wohlrab-Sahr, Monika (2008): *Qualitative Sozialforschung*. Ein Arbeitsbuch. München: Oldenbourg.
- Rabe, Anne; Hohn, Uta (2015): *Die Innere Stadt als Wohnstandort der jungen Alten?* In: *Raumforschung und Raumordnung* 73 (4), S. 243–256.
- Reichertz, Jo (2012): *Abduktion, Deduktion und Induktion in der qualitativen Forschung*. In: Uwe Flick, Ernst von Kardorff und Steinke Ines (Hg.): *Qualitative Forschung*. Ein Handbuch. 9. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 276–286.
- Ritsert, Jürgen (1975): *Handlungsgründe und Verhaltensursachen (Reasons and Causes)*. In: Jürgen Ritsert (Hg.): *Gründe und Ursachen gesellschaftlichen Handelns*. Frankfurt/Main: Campus, S. 1–51.
- Rogers, Andrei (1990): *Requiem for the netmigrant*. In: *Geographical Analysis* 22(4), S. 283–300.
- Rossi, Peter (1980): *Why families move*. 2d ed. Beverly Hills, London: SAGE.

- Sander, Nicola (2014): *Internal migration in germany, 1995–2010*. New insights into east-west migration an re-urbanisation. In: *Comparative Population Studies* 39 (2), S. 217–246.
- S-Bahn Mitteldeutschland (Hg.) (2016): *Liniennetz und Streckenfahrpläne*. Deutsche Bahn AG. Online verfügbar unter www.bahn.de/s_mitteldeutschland/view/fahrplan/liniennetz.shtml, zuletzt geprüft am 15.01.2016.
- Schäfer, Martina; Jaeger-Erben, Melanie; Bamberg, Sebastian (2012): *Life events as windows of opportunity for changing towards sustainable consumption patterns?* In: *Journal of Consumer Policy* 35 (1), S. 65–84.
- Scheiner, Joachim (2000): *Eine Stadt, zwei Alltagswelten?* Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin. Dissertation (Berlin, 2000). Berlin: Reimer (Abhandlungen Anthropogeographie, 62).
- Scheiner, Joachim (2005): *Lebensstile, Standortbewertungen und Wohnmobilität*. Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. Universität Dortmund (Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, 13).
- Scheiner, Joachim (2008a): *Methodische Grundlagen des DFG-Projekts „Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage“*. Datenerhebung, Datenaufbereitung, Datenanalyse. Technische Universität Dortmund (Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, 16).
- Scheiner, Joachim (2008b): *Verkehrskosten der Randwanderung privater Haushalte*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 66 (1), S. 52–62.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.) (2015): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*. Wiesbaden: Springer VS.
- Schendera, Christian (2010): *Clusteranalyse mit SPSS*. Mit Faktorenanalyse. München: Oldenbourg.
- Schimank, Uwe (2010): *Handeln und Strukturen*. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie. 4., völlig überarb. Aufl. Weinheim: Juventa.
- Schlittgen, Rainer; Streitberg, Bernd (1994): *Zeitreihenanalyse*. 5., völlig überarb. und erw. Aufl. München: Oldenbourg.
- Schlömer, Claus (2009): *Binnenwanderungen in Deutschland zwischen Konsolidierung und neuen Paradigmen*. Makroanalytische Untersuchungen zur Systematik von Wanderungsverflechtungen. Bonn (Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 31).

- Schmitz, Bernhard (1989): *Einführung in die Zeitreihenanalyse*. Modelle, Softwarebeschreibung, Anwendungen. Bern: Huber.
- Schüleln, Johann August; Mikl-Horke, Gertraude; Simsa, Ruth (2006): *Soziologie für Wirtschaftswissenschaftler*. 4. Aufl. Wien: WUV.
- Schürt, Alexander; Sigismund, Markus (2007): *Bundesweite Abgrenzung von Wohnungsmarkregionen*. Bonn (BBR-Arbeitspapier).
- Schwanen, Tim; Mokhtarian, Patricia (2003): *Does dissonance between desired and current residential neighbourhood type affect individual travel behaviour? An empirical assessment from the San Francisco Bay Area*. In: *Proceedings of the European Transport Conference (ETC), 8–10 October 2003*, Strasbourg, France. London: PTRC.
- Schwanen, Tim; Mokhtarian, Patricia (2005): *What if you live in the wrong neighbourhood? The impact of residential neighborhood type dissonance on distance traveled*. In: *Transportation Research Part D* 10 (2), S. 127–151.
- Shaw, Kate; Porter, Libby (Hg.) (2009): *Whose urban renaissance?* London, New York: Routledge (Routledge Studies in Human Geography, 27).
- Short, John R. (1978): *Residential mobility*. In: *Progress in Human Geography* (3), S. 419–447.
- Siebel, Walter (2000): *Urbanität*. In: Hartmut Häußermann (Hg.): *Großstadt*. Soziologische Stichworte. 2. Aufl. Opladen: Leske u. Budrich, S. 264–272.
- Siedentop, Stefan (2008): *Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* (3/4/2008), S. 193–210.
- Siedentop, Stefan; Roos, Sebastian; Fina, Stefan (2013): *Ist die „Autoabhängigkeit“ von Bewohnern städtischer und ländlicher Siedlungsgebiete messbar?* In: *Raumforschung und Raumordnung* 71 (4), S. 329–341.
- SOEP 1984–2016: *Sozio-oekonomisches Panel*. Berlin: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW).
- Speare, Alden (1974): *Residential satisfaction as an intervening variable in residential mobility*. In: *Demography* 11 (2), S. 173–188.
- Spellerberg, Annette (2014): *Was unterscheidet städtische und ländliche Lebensstile?* In: Peter Berger, Carsten Keller, Andreas Klärner und Rainer Neef (Hg.): *Urbane Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie*. Wiesbaden: Springer VS, S. 199–232.

- SRV 1972–2015: *Mobilität in Städten – SrV*. Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr. Online verfügbar unter tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Stadt Köln (Hg.) (2003): *Das Wanderungsgeschehen in Köln*. Auswertung der Wanderungsmotivuntersuchung 2002 und aktueller Wanderungsstatistiken im Rahmen des Wohnungsgesamtplans 2003: Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Kölner Statistische Nachrichten, 9).
- Stadt Leipzig (Hg.) (2002–2005): *Reurbanisierung innenstadtmaher Wohnquartiere unter den Bedingungen des demographischen Wandels*. Online verfügbar unter www.re-urban.com/project.htm;%20https://www.ufz.de/index.php?de=14586, zuletzt geprüft am 08.01.2016.
- Stadt Leipzig (Hg.) (2008): *Der Stadtentwicklungsplan Zentren (STEP Zentren)*. Fortschreibung 2008. Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau.
- Stadt Leipzig (Hg.) (2012a): *Monitoringbericht Wohnen 2011*. Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau.
- Stadt Leipzig (Hg.) (2012b): *Statistisches Jahrbuch 2012*. Stadt Leipzig (Statistisches Jahrbuch, 43).
- Statistikamt Nord (Hg.) (1987–2011): *Historische Stadteildatenbank 1987–2011*. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. Online verfügbar unter www.statistik-nord.de/fileadmin/regional/regional.php, zuletzt geprüft am 16.01.2016.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2013a): *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage der Volkszählung 1987 (Westen) bzw. 1990 (Osten): 2011*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2013b): *Geburtentrends und Familiensituation in Deutschland 2012*. Wiesbaden.
- Stead, Dominic; Marshall, Stephen (2001): *The Relationships between Urban Form and Travel Patterns*. An International Review and Evaluation. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* (2), S. 113–141.
- Steding, Dirk; Kraemer, Klaus; Bittlingmayer, Uwe (2003): *Sozio-kulturelle Dimension der Mobilitätsforschung*. Münster: Zentrum für Umweltforschung (Zufo-Berichte, 1).
- Steinführer, Annett; Haase, Annegret; Kabisch, Sigrun (2009): *Leipzig – Reurbanisierungsprozesse zwischen Planung und Realität*. In: Manfred Kühn und Heike Liebmann (Hg.): *Regenerierung der Städte*. Strategien der Politik und Planung im Schrumpfungskontext. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 176–194.

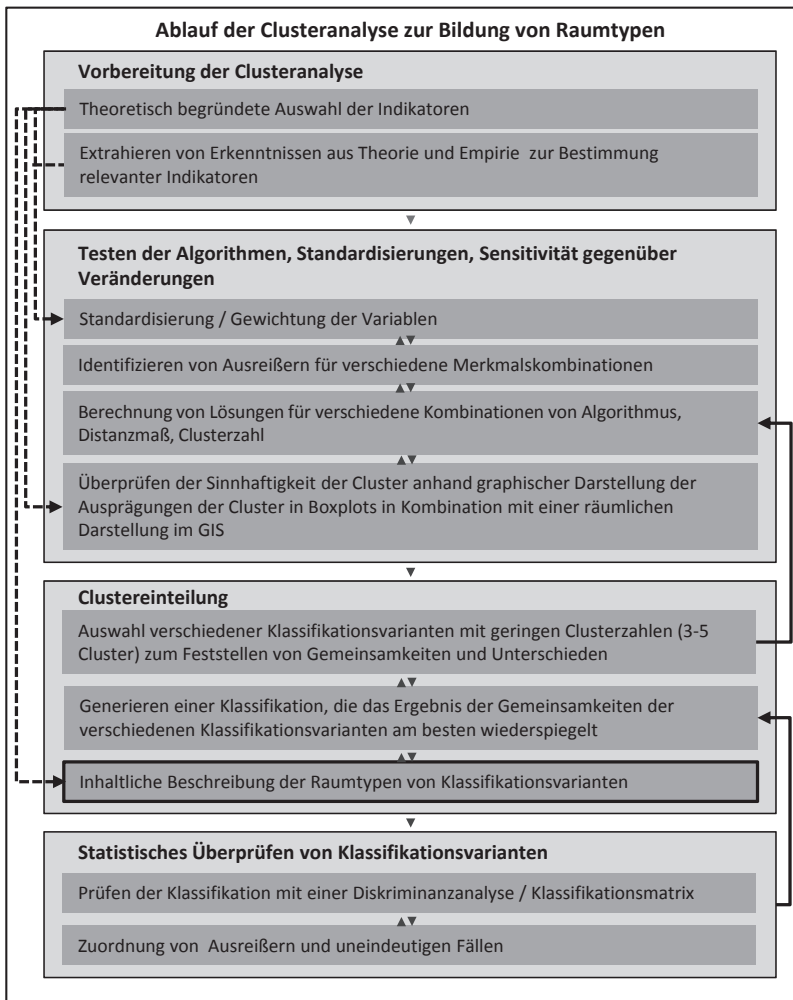
- Storper, Michael; Manville, Michael (2006): *Behaviour, preferences and cities: urban theory and urban resurgence*. In: *Urban Studies* 43 (8), S. 1247–1274.
- Strübing, Jörg (2004): *Grounded Theory*. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung des Verfahrens der empirisch begründeten Theoriebildung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Qualitative Sozialforschung, 15).
- Strübing, Jörg (2011): *Research as pragmatic problemsolving*. The pragmatist roots of empirically-grounded theorizing. In: Antony Bryant und Kathy Charmaz (Hg.): *The SAGE handbook of grounded theory*. Los Angeles, London: SAGE, S. 580–601.
- Sturm, Gabriele; Meyer, Katrin (2008): „Hin und Her“ oder „hin und weg“ – zur Ausdifferenzierung großstädtischer Wohnsuburbanisierung. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 4 (3/4/2008), S. 229–243.
- Szëll, György (1972): *E. G. Ravenstein: Die Gesetze der Wanderung I*. In: György Szëll (Hg.): *Regionale Mobilität*. Elf Aufsätze. München: Nymphenburger (Texte zur Wissenschaft, 10), S. 41–64.
- Urbanczyk, Rafael (2006): *Zur Frage der Reurbanisierung – das Comeback der Stadt in Nordrhein-Westfalen?* Eine sekundärstatistische Analyse der demografischen Entwicklung in NRW und ihre Rahmenbedingungen. Diplomarbeit (Dortmund, 2006). Universität Dortmund: Fakultät Raumplanung.
- van Acker, Veronique; van Wee, Bert; Witlox, Frank (2010): *When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour*. In: *Transport Reviews* 30 (2), S. 219–240.
- van den Berg, Leo; Drewett, Roy; Klaassen, Leo et al. (1982): *Urban Europe*. A study of growth and decline. Oxford: Pergamon (Urban Europe, 1).
- Vogt, Luisa; Biernatzki, Ralf; Kriszan, Michael et al. (2015): *Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel 1952, 1972, 1993, 2012*. Vol. 1, Dörfer als Wohnstandorte. Braunschweig: Johann Heinrich von Thünen-Institut (Thünen Report, 32).
- Wänke, Michaela; Reutner, Leonie; Böhner, Gerd (2011): *Einstellung und Verhalten*. In: Hans-Werner Bierhoff und Dieter Frey (Hg.): *Sozialpsychologie – Individuum und soziale Welt*. Göttingen: Hogrefe, S. 212–232.
- Weber, Max; Winkelmann, Johannes (1972): *Wirtschaft und Gesellschaft*. Grundriß der verstehenden Soziologie. 5., rev. Aufl. Studienausg. Tübingen: Mohr.

- Wegener, Michael; Fürst, Franz (1999): *Land-Use Transport Interaction*. State of the Art. Universität Dortmund (Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 46).
- Weichhart, Peter (1987): *Wohnsitzpräferenzen im Raum Salzburg*. Subjektive Dimensionen der Wohnqualität und die Topographie der Standortbewertung: Ein mikroanalytischer Beitrag zur Propädeutik der Wanderungstheorie. Habilitationsschrift. Universität Salzburg (Salzburger Geographische Arbeiten, 15).
- Weichhart, Peter (2008): *Entwicklungslinien der Sozialgeographie*. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. Stuttgart: Steiner (Geographie, 1).
- Werlen, Benno (2012): *Anthony Giddens*. In: Frank Eckardt (Hg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: Springer VS, S. 145–166.
- Westphal, Christiane (2008): *Dichte und Schrumpfung*. Kriterien zur Bestimmung angemessener Dichten in Wohnquartieren schrumpfender Städte aus Sicht der stadttechnischen Infrastruktur. Dissertation (Dortmund 2007). Dresden: Leibniz-Insitut für Ökologische Raumentwicklung (IÖR-Schriften, 49).
- Winkler, Matthias (2007): *Flächensparsame Siedlungsentwicklung – ein „nachhaltig“ verfolgtes Ziel?* Eine Zwischenbilanz am Beispiel der Metropolregionen Hamburg und Wien. In: *RaumPlanung* 132/133, S. 119–124.
- Witzel, Andreas (1982): *Verfahren der qualitativen Sozialforschung*. Überblick und Alternativen. Frankfurt/Main, New York: Campus (Campus Forschung, 322).
- Witzel, Andreas (2012): *The problem-centred interview*. Principles and practice. Los Angeles: SAGE.
- Wolpert, Julian (1965): *Behavioral aspects of the decision to migrate*. In: *Papers in Regional Science* 15 (1), S. 159–169.
- Wolpert, Julian (1968): *The decision process in an spatial context*. (Original 1964). In: Robert Smith und Edward Taaffe (Hg.): *Readings in economic geography: The location of economic activity*. Chicago: McNally, S. 314–331.
- Zängler, Thomas; Karg, Georg (2002): *Zielorte in der Freizeit*. In: Klaus Beckmann (Hg.): *Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“*. Aachen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) (Stadt, Region, Land, 73), S. 155–161.
- Zemlin, Benjamin (2005): *Das Entscheidungsverhalten bei der Verkehrsmittelwahl*. Dissertation (Wuppertal, 2004). Köln: Eul.

Anhang

Anhang I: Ablauf der Clusteranalyse zur Bildung von Raumtypen innerhalb der Untersuchungsräume Hamburg und Leipzig

Ergänzung zu 3.3: Bildung von Raumtypen innerhalb der Untersuchungsräume



Quelle: Matthes, Gertz 2014: 5, leicht bearbeitet.

Anhang II: Informationen zu den in der Clusteranalyse verwendeten Indikatoren

Ergänzung zu 3.3: Bildung von Raumtypen innerhalb der Untersuchungsräume

Grundbausteine der verwendeten Indikatoren			
Name	Beschreibung	Quelle Hamburg	Quelle Leipzig
Gemeindegrenzen		Geo-Basis-DE/BIKG: 2009	
Stadtteil- / Ortsteilgrenzen		Statistikamt Nord, Stand 2007	Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen, Stand 2012
ÖV-Reisezeit	$\begin{aligned} & \text{empfundene Reisezeit} \\ & = \text{Fahrzeit (incl. Umsteigezeit)} [\text{min}] \\ & + \alpha \text{ Umsteigehäufigkeit} \\ & + 0.5 \text{ Takt}^\beta \\ & \alpha = 10 \text{ min (Komfortverlust Umstieg)} \\ & \beta = 0.8 \text{ (Regulation Startwartezeit)} \\ & \text{vgl. (FGSV 2009): 46 ff.} \end{aligned}$	TUHH / Institut für Verkehrsplanung und Logistik(vpl): Verkehrsmodell, Stand 2012	Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt, Abteilung Generelle Planung, Sachgebiet Analyse und Prognose: Verkehrsmodell Stadt Leipzig, Stand 03/2013
Siedlungsfläche	Siedlungsfläche („Urban Fabric“) aller Dichteklassen und städtische Grünflächen („Green Urban Areas“) ohne sehr große Parks wie Stadt- oder Volksparks. Nicht enthalten sind beispielsweise Verkehrsflächen, Wasserflächen, Sportflächen, Gewerbegebiete und Flughäfen.		
Siedlungs- / Gewerbefläche	Siedlungsfläche und Gewerbefläche („Industrial, commercial, public, military and private units“)		EEA 2011: Datasets / Urban-Atlas Leipzig, Hamburg

Arbeitsplätze am Arbeitsort	<p>Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Mittelwert der Jahre 2003-2010</p> <p>Die Arbeitsplätze auf Stadt- und Ortsteilebene sind auf Grundlage verschiedener Quellen in den angegebenen Institutionen erarbeitet worden.</p>	<p>Bundesagentur für Arbeit 2011: Arbeitsmarkt in Zahlen: Gemeindedaten</p> <p>TUHH / Institut für Verkehrsplanung und Logistik(vpl), Forschungsprojekt €LAN: Arbeitsplatzzahlen auf Stadtteilebene, Stand 2012, vgl. Gertz, Maaß et al. 2015: 71 f.</p>	<p>Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt, Abteilung Generelle Planung, Sachgebiet Analyse und Prognose: Arbeitsplatzzahlen aus dem Leipziger Verkehrsmodell (s. o.) auf Ortsteilebene, Stand 2010</p>
Zentren	<p>Eigene Abgrenzung in den Untersuchungsräumen auf Grundlage der Klassifizierungen aus den nebenstehenden Quellen</p>	<p>Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan (FHH 1997) und Räumliches Leitbild (FHH 2007)</p>	<p>Stadt Leipzig 2008: Stadtentwicklungsplan Zentren (Stadt Leipzig 2008) und Korzer, Müller et al. 2013</p>
Nahversorgung	<p>Außerhalb der Untersuchungsräume</p> <p>Einzelhandelseinrichtungen des täglichen Bedarfs in den Untersuchungsräumen</p>	<p>BBSR 2009: Siedlungsstruktureller Gemeindetyp (Stand 2008)</p>	<p>Internet-Recherchen des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik zu Einzelhandelseinrichtungen, Hamburg (Stand 2011), Leipzig (Stand 2013)</p>
Bevölkerungsdaten	<p>Jahr 2000</p>	<p>Statistikamt Nord und Landesamt für Statistik Niedersachsen</p>	<p>Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen und Statistisches Landesamt Sachsen</p>

Verwendete Indikatoren	
Die Indikatoren haben jeweils einen Wert je Gemeinde / Stadt- oder Ortsteil, der einem Durchschnittswert für diese Raumeinheit entspricht.	
Name	Beschreibung
ÖV-Erreichbarkeit Stadtzentrum	Durchschnittliche Verbindungsqualität zum nächsten Oberzentrum, gemessen in ÖV-Reisezeit zur Nebenverkehrszeit, ermittelt auf Grundlage von Verkehrszellen, verwendete Obergrenze: 85 Minuten.
ÖV-Erreichbarkeit des lokalen Zentrums	Durchschnittliche Verbindungsqualität zum nächsten Ober- oder Mittelzentrum bzw. zu einem innerstädtischen Zentrum mit Funktionen, die einem Mittelzentrum entsprechen, gemessen in ÖV-Reisezeit zur Nebenverkehrszeit, ermittelt auf Grundlage von Verkehrszellen, verwendete Obergrenze: 45 Minuten.
Fahrrad-Erreichbarkeit des lokalen Zentrums	Durchschnittliche Verbindungsqualität zum nächsten Ober- oder Mittelzentrum bzw. zu einem innerstädtischen Zentrum mit Funktionen, die einem Mittelzentrum entsprechen, gemessen in Straßenkilometern, verwendete Obergrenze: 10 km.
Arbeitsplatz-Erreichbarkeit	Anzahl der mit dem Umweltverbund erreichbaren Arbeitsplätze in einem definierten, nach Entfernung gestaffelten Reisezeitbudget zur Hauptverkehrszeit, ermittelt auf Grundlage von Verkehrszellen.
Arbeitsplatzdichte (räumlich)	Anzahl Arbeitsplätze je ha Siedlungs- und Gewerbefläche, verwendete Obergrenze: 50 Arbeitsplätze / ha Siedlungs- und Gewerbefläche.
Nahräumliche Versorgung	Anteil nahräumlich gut versorgter Siedlungsfläche an der Gesamtsiedlungsfläche einer Raumeinheit. Anteil gut versorgter Siedlungsfläche = Siedlungsfläche in fußläufiger Entfernung zum Einzelhandel / Siedlungsfläche
Siedlungsdichte	Einwohner / ha Siedlungsfläche, verwendete Obergrenze: 274 (Hamburg) bzw. 234 (Leipzig) Einwohner / ha Siedlungsfläche.

Für weitere Informationen vgl. Matthes, Gertz 2014: 40 ff.

Anhang III: Verwendete Bevölkerungs- und Wanderungsdaten

Ergänzung zu Kapitel 4: Reurbanisierung in den Untersuchungsräumen

Verwendete Daten						
Datensatz	Bezugs-jahre	Gebiets-stand	Räumlicher Bezug	Räumliche Differenzierung	Altersdifferenzierung	Bezogen von...
Hamburg	Wanderungsdaten (Melderegister)	jeweiliges Berichtsjahr	Jeweils Quelle und / oder Ziel der Wanderung ist Hamburg oder ein angrenzender Landkreis Schleswig-Holsteins	Ortsteile (HH), Gemeinden (SH) und Deutschland	Ausgewählte Altersklassen	Statistikamt Nord
				Gemeinden	ZZZZZZZZZZZZ	Statistisches Landesamt Niedersachsen (LSKN)
	Bevölkerungsdaten (Melderegister)	2004	Quelle und Ziel der Wanderung liegt in der Stadt Hamburg oder den angrenzenden Kreisen und Landkreisen, keine überregionalen Wanderungen	Stadtteile/Hamburg, Gemeinden/Umland	nicht nach Alter differenziert	Statistikamt Nord
				Ortsteile	Ausgewählte Altersklassen	
				Gemeinden	Ausgewählte Altersklassen für Gemeinden über 200 EW, sonst Gesamtzahl	
Leipzig	Wanderungsdaten (Melderegister)	jeweiliges Berichtsjahr	Quelle und Ziel der Wanderung: Landkreise Leipzig, Nordsachsen, kreisfreie Städte	Gemeinden	Vorgegebene Altersklassen, daher nur als "0-18-jährige" mit eigener Einteilung kompatibel	Statistisches Landesamt Niedersachsen (LSKN)
				Gemeinden	Ausgewählte Altersklassen	Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
	Zuwanderungen nach Leipzig (Melderegister)	1993-2010	Ziel der Wanderung ist Leipzig, Zuwanderungen aus Deutschland	Quelle und Ziel der Wanderung: Landkreise Leipzig, Nordsachsen, kreisfreie Städte	Quelle: PLZ des Bezugsjahres, Ziel: Ortsteil	Amt für Statistik und Wahlen, Stadt Leipzig
				Quelle und Ziel der Wanderung: Stadt Leipzig	Ab 1998: Ausgewählte Altersklassen	
	Abwanderungen (Melderegister)	1993-2010	2012	Quelle und Ziel der Wanderung: Stadt Leipzig	Ortsteile	
Bevölkerungsdaten (Fortbeschreibung)	1993-2010		Landkreise Leipzig, Nordsachsen, kreisfreie Städte. Aufgrund des Gebietsstandes fehlen die Bevölkerungsdaten der nach Leipzig eingemeindeten Räume vor deren Eingemeindung.	Gemeinden	ZZZZZZZZZZZZ	Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
Bevölkerungsdaten (Fortbeschreibung)	1993-2010		Stadt Leipzig	Ortsteile	ZZZZZZZZZZZZ	Amt für Statistik und Wahlen, Stadt Leipzig

Anhang IV: In der Datenaufbereitung berücksichtigte Eingemeindungen der Stadt Leipzig

Ergänzung zu Kapitel 4: Reurbanisierung in den Untersuchungsräumen

Eingemeindungen Stadt Leipzig						
Datum Eingemeindung	Nach Leipzig eingemeindete Orte	vorherige Gemeindekennziffer	Bestand zum Zeitpunkt der Eingemeindung aus folgenden Teilen	verwendetes Jahr	Hinweise	
01.01.1993	Hartmannsdorf	14037200		1993		
01.01.1995	Lausen Plaußig	14079390 14379590		1995		
01.07.1997	Seehausen	14379690	Göbschelwitz und Hohenheida (mit Gottscheina seit den 1970ern) seit 01.01.1992	1997		
01.07.1998	Podelwitz-Süd Böhligtz-Ehrenberg	14379600 14379090	Gundorf seit 1934,	1998	Teilausgliederung	
	Engelsdorf	14379160	Althen seit 01.01.1994, Baalsdorf seit 01.01.1995, Kleinpöсна (seit 1975 mit Hirschfeld) seit 01.01.1994, Sommerfeld seit 1923			
	Holzhausen	14379330	Zuckelhausen seit 01.04. 1934			
	Liebertwolkwitz	14379400				
	Lützschna-Stahmeln	14379440				
	Miltitz	14379470		1999		
01.01.1999	Lindenthal	14379410	Breitenfeld seit 24.04.1923			
	Mölkau	14379490	Zweinaundorf seit 01.04.1934			
	Wiederitzsch	14379730				
	Kulkwitz (Ortsteil Knautnaundorf)	14379380				
	Kulkwitz (Ortsteil Rehbach)	14379380				
	Radefeld-Süd	14374300				
	Bienitz, Ortsteil Burghausen	14379070			Teilausgliederung	
01.01.2000	Bienitz, Ortsteil Rückmarsdorf	14379070		2000	Teilausgliederung	

Quelle: Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen Auskunft per Email und Telefon am 12.06.2012 / 13.06.2012.

Anhang V: Anschreiben für die qualitative Erhebung

Ergänzung zu 5.2.1: Auswahl der Stichprobe

Anschreiben für Haushalte mit bekannter Telefonnummer



TUHH
Technische Universität Hamburg



Institut für
Verkehrsplanung und Logistik

TUHH - W8 Verkehrsplanung und Logistik - D-21071 Hamburg

An
Meike Musterfrau
Hauptstraße 38
20255 Hamburg

**Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Dipl.-Ing. Gesa Matthes**

Telefon +49 (0)40 42878 - 4432
+49 (0)40 42878 - 3619
Fax +49 (0)40 42878 - 2728

matthes@sunh.de
<http://www.vsl.tu-hamburg.de>

Besucheranschrift:
Schwarzenbergstraße 95
Gebäude E, 21073 Hamburg

Hamburg, 04.04.2013

Wohnen in Hamburg
Ankündigung einer wissenschaftlichen Erhebung

Frau Musterfrau,

im Rahmen eines Forschungsprojektes der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) führen wir eine Erhebung unter Haushalten durch, die in den letzten Jahren nach Hamburg gezogen sind. In diesem Projekt geht es um die Gründe für die Wahl einer Wohnung in der Stadt und um die Alltagsgestaltung vor und nach dem Umzug. In den nächsten Wochen sollen zu diesem Zweck persönliche Gespräche geführt werden.

Die Stadt Hamburg (Amt für zentrale Meldeangelegenheiten) hat uns nach einer Zufallsauswahl unter anderem Ihre Adresse übermittelt. Sie würden wesentlich zum Erfolg des Projektes beitragen, wenn Sie zu einem Gespräch bereit wären. In dem Interview, das wir mit Ihnen führen möchten, geht es zum Beispiel um die Fragen, wie Sie Ihre Wohnung gefunden haben, welche Angebote Sie in Ihrem Stadtteil nutzen und was sich für Sie nach dem Umzug verändert hat. Der Inhalt des Gesprächs wird selbstverständlich streng vertraulich behandelt und anonym ausgewertet.

In den nächsten Tagen werden wir uns telefonisch bei Ihnen melden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
(Institutsleiter)

Dipl.-Ing. Gesa Matthes
(Wissenschaftliche Mitarbeiterin)

Anschreiben für Haushalte ohne bekannte Telefonnummer



TUHH - WS Verkehrsplanung und Logistik - D-21071 Hamburg

Frau
Meike Musterfrau
Hauptstraße 38
20255 Hamburg

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
Dipl.-Ing. Gesa Matthes

Telefon +49 (0)40 42878 - 4432
+49 (0)40 42878 - 3519
Fax +49 (0)40 42878 - 2728

matthes@tuhh.de
<http://www.vsl.tu-harburg.de>

Besucherschrift:
Schwarzenbergstraße 95
Gebäude E, 21073 Hamburg

Hamburg, 19.04.2013

Wohnen in Hamburg Ankündigung einer wissenschaftlichen Erhebung

Sehr geehrte Frau Musterfrau,

im Rahmen eines Forschungsprojektes der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) führen wir eine Erhebung unter Haushalten durch, die in den letzten Jahren nach Hamburg gezogen sind. Es geht um die Gründe für die Wahl einer städtischen Wohnung und die Alltagsgestaltung vor und nach dem Umzug. Ein Ziel des Projektes ist es, Politik und Verwaltung für den Alltag und die Bedürfnisse der Stadtbewohner zu sensibilisieren.

Die Stadt Hamburg (Amt für Zentrale Meldeangelegenheiten) hat uns nach einer Zufallsauswahl unter anderem Ihre Adresse übermittelt. Sie sind einer der wenigen Haushalte, die aus dem näheren Umland nach Hamburg gezogen sind und würden daher wesentlich zum Erfolg des Projektes beitragen, wenn Sie zu einem persönlichen Gespräch bereit wären. In dem Interview, das wir mit Ihnen führen möchten, geht es darum, wie Sie Ihre Wohnung gefunden haben, welche Angebote Sie in Ihrem Stadtteil nutzen oder vermissen und was gegenüber dem alten Wohnort anders ist. Der Inhalt des Gesprächs wird selbstverständlich streng vertraulich behandelt und anonym ausgewertet.

Da uns keine Telefonnummer von Ihnen vorliegt, bitten wir Sie herzlich, mit uns Kontakt aufzunehmen. Wir möchten eventuelle Fragen Ihrerseits klären und Sie darum bitten, einen Gesprächstermin zu vereinbaren. Zeitlich richten wir uns dabei ganz nach Ihnen. Sie erreichen uns persönlich unter 040/42878-4432 (Gesa Matthes). Wir rufen gerne zurück, wenn Sie uns Ihre Telefonnummer hinterlassen:

- per Email: matthes@tuhh.de
- über die Projekthomepage
<http://www.vsl.tu-harburg.de/de/wohnen-in-hamburg>
mit dem Code 2ST-490.

Mit freundlichen Grüßen und bestem Dank im Voraus

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz
(Institutsleiter)

Dipl.-Ing. Gesa Matthes
(Wissenschaftliche Mitarbeiterin)

Anhang VI: Erhebungsunterlagen der qualitativen Erhebung

Ergänzung zu 5.2.2: Konzeption der Interviews

Interviewleitfaden

- Info zum Ablauf:

- > Tonaufnahme,
- > Schweigepflicht, Umgang mit Daten gemäß Datenschutzgesetz: Anonymisierung: Weder Personen, oder Personennamen, noch Ihre Wohnung oder Orte von denen Sie mir berichten, werden in den Unterlagen für die Auswertung erkennbar sein.
- > Sie können jederzeit verlangen, dass ich die Daten, die Aufnahme wieder lösche
- > Kein Richtig oder Falsch. Sie haben das Wort, ich werde Sie bitten zu einigen Themen zu erzählen und dann ggf. nachfragen
- > Ich werde mir ab und zu Notizen machen, die zeige ich Ihnen nach dem Interview gerne, sie dienen mir als Gedächtnisstütze für ein paar Fragen.

Alleine Umgezogen?

Anzahl Personen, die Umgezogen sind?

Datum Umzug?

Hauptthemen	Nachfragen, falls nicht erwähnt...	Was wurde Erwähnt....	Aufrechterhaltung, Steuerung
<p>I. Wohnungssuche Als erstes würde ich gerne etwas über ihren Umzug erfahren. Erzählen Sie doch bitte, wie es dazu kam, dass Sie hierher gezogen sind.</p>		<p>- Zeitpunkt des Umzugs (Auslöser) > Beschreibung alte Wohnung</p>	<p>Erzählen Sie ruhig alles, was Ihnen einfällt.</p>
<p>- Fortzugsgründe</p>	<p>- Wie sind Sie auf den Gedanken gekommen umzuziehen? - ... Was hat Sie dazu veranlasst, nicht in Ihrer alten Gemeinde zu suchen/ zu bleiben?</p>	<p>> Wohnung > Wohnumfeld > Gemeinde > Kosten</p>	<p>Können Sie das noch genauer beschreiben?</p>
<p>- Zugzugsgründe</p>	<p>- ... Was genau hat Sie zur Wahl dieser Wohnung/ dieses Stadtteils bewegt?</p>	<p>> Wohnung, Kosten > Stadtteil > Stadtteil bekannt?</p>	
<p>- Idealvorstellung zu Beginn</p>	<p>- Können Sie sich daran erinnern, was Sie zu Beginn der Suche für eine Idealvorstellung hatten; wonach haben Sie zu Beginn gesucht? ... wie Sie nach einer Wohnung gesucht haben, könnten Sie mir genauer erzählen wie Sie bei der Suche vorgegangen sind.</p>	<p>- Warum ... doch nicht genommen? - Erzählen Sie ruhig ganz genau. - existierte eine Auswahl? - Suchstrategie</p>	<p>Warum keine anderen angesehen?</p>
<p>- Suche</p>	<p>- ... Können Sie sich an eine Situation erinnern, als Sie mit Ihrem Partner oder anderen über mögliche neue Wohnungen unterhalten haben?</p>	<p>- Dauer - Schwierigkeit > Lage Wohnort > Wohnumfeld, -ort > Wohnungseigenschaften ---> Kosten</p>	<p>Worum ging es dabei?</p>
<p>- Anforderungen</p>	<p>- Können Sie beschreiben, welche Wohnungen Sie sich genauer angesehen haben /jüngere Auswahl?</p>	<p>> Eigenschaften: Aufzug, Stellplatz, Erreichbarkeit, Nahversorgung</p>	
<p>- Ausschlusskriterien</p>	<p>- Können Sie sich an Wohnungen erinnern, die überhaupt nicht in Frage gekommen sind?</p>	<p>> Lage, Wohnung > Können Sie das genauer beschreiben</p>	
<p>- Trade off</p>	<p>- ... Gibt es (weitere, wirklich keine) Aspekte, bei denen Sie einen Kompromiss gemacht haben? Haben Sie bei der Wahl dieser Wohnung etwas in Kauf genommen?</p>	<p>> Lage > Nähe zur HH Innenstadt > Einkaufsmöglichkeiten > Verkehrsanbindung > Wohnkosten, Mobilitätskosten....</p>	
<p>Vollständigkeit</p>	<p>- Sie haben die Bedeutung von ... erwähnt, was meinen Sie damit im Zusammenhang mit Ihrer Wohnungssuche genau? - Haben... eine Rolle gespielt?</p>		

<p>Ila. Alltagsgestaltung nach dem Umzug</p>	<p>Wir haben jetzt viel über Ihre Wohnungssuche gesprochen, jetzt würde ich gerne etwas über Ihren Alltag und Ihre Alltagswege erfahren. Bitte erzählen Sie mir, wie so ein Wochentag bei Ihnen abläuft, was Sie und ... so nacheinander machen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Häufigkeiten - Können Sie die verschiedenen Nachmittage genauer beschreiben? - Können Sie genauer beschreiben, was Sie an den anderen Tagen machen? ... was Sie in Ihrer Freizeit machen? - Aktivitäten gemeinsam? ... Wie ist das so mit dem Einkäufen und anderen alltäglichen Erledigungen? Wann erledigen Sie die?... ...wenn Sie nicht-alltägliches einkaufen, wie Klammotten, Schuhe, Bücher oder CDs, wo gehen Sie da hin? Und wie läuft so ein Wochenende bei Ihnen ab? 	<p>Arbeit Ausbildung Freizeit (Sport, Kultur, Verein, Spazieren, Freunde, Restaurants, Cafés) Einkauf > täglich > mitelfristig > langfristig Lebenspartner/in, Frau, Kind(er)</p>	<p>Erzählen Sie ruhig ganz genau... ... z.B. was Sie gestern gemacht haben ..</p>
<p>Unregelmäßige Aktivitäten</p>	<p>- Gibt es weitere Orte, die Sie oder Ihr Partner, Ihre Kinder Familie ab und zu aufsuchen, Veranstaltungen, an denen Sie teilnehmen?</p>	<p>-Veranstaltungen -Termine</p>	
<p>Fernreisen</p>	<p>... Wenn Sie ans letzte Jahr denken, was für weitere Fahrten haben sie gemacht? - Waren Sie im letzten Jahr im Urlaub? ... Wo waren Sie da?</p>	<p>... Ausflüge, Besuche bei entfernt wohnenden Freunden oder Verwandten ... lange Wochenenden, Sommer, Weihnachtsen....</p>	
<p>Verkehrsmittel Fernreisen Verkehrsmittel Alltag</p>	<p>Mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie da unterwegs? ... Sie haben beschrieben, dass Sie mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Können Sie mir erklären, wonach Sie genau entscheiden, welches Sie gerade nehmen? - Spielen dabei auch die verschiedenen Kosten der Verkehrsmittel eine Rolle? ... Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht oder ausprobiert mit einem anderen Verkehrsmittel zur Arbeit zu fahren?</p>	<p>- ÖV-karte - Pkw ... Warum ist das keine Option für den Alltag?</p>	
<p>Präferenzen Verkehrsmittel</p>	<p>... Fahren Sie hier gerne Auto? ... Wie ist hier die ÖV- Anbindung? ... Wie sind Sie am liebsten unterwegs? ... Was schätzen Sie daran? ... War das schon immer so?</p>		

<p>lib. -Alltagsgestaltung vor dem Umzug</p> <p>Können Sie sich noch an die Zeit vor Ihrem Umzug erinnern?</p> <p>Bitte erzählen Sie mir, was sich im Hinblick auf Ihren Alltag damals anders war.</p> <p>- Bitte beschreiben Sie mir genauer, wie ein Wochentag vor dem Umzug ablief.</p> <p>- Haben Sie die damals auch schon gemacht</p> <p>- Erinnern Sie sich, ob Sie genauso häufig...?</p> <p>... Wie ist das so mit dem Einkaufen und anderen alltäglichen Eriedigungen? Wann haben Sie die erledigt?</p> <p>... wenn Sie nicht-alltägliches einkaufen, wie Klammotten, Schuhe, Bücher oder CDs, wo gehen Sie da hin?</p> <p>... Und wie lief so ein Wochenende bei Ihnen ab?</p>	<p>- Vergleich. Was hat sich verändert?</p> <p>Arbeit</p> <p>Ausbildung</p> <p>Freizeit (Sport, Kultur, Verein, Spazieren, Freunde, Restaurants, Cafés)</p> <p>Einkauf</p> <p>> täglich</p> <p>> mittelfristig</p> <p>> langfristig</p> <p>Lebenspartner/in, Frau, Kind(er)</p>	<p>- Veranstaltungen</p> <p>- Termine</p>
<p>Unregelmäßige Aktivitäten</p>	<p>Gab es weitere Orte, die Sie oder Ihr Partner, Ihre Kinder Familie ab und zu aufsuchten, Veranstaltungen, an denen Sie teilnahmen?</p> <p>... Wenn Sie die weiteren Fahrten denken, was war vor dem Umzug anders? Ziele, Häufigkeiten</p> <p>... Haben sich die Urlaubsziele oder die Zahl der Urlaube verändert?</p>	<p>... zum Beispiel Ausflüge, Besuche bei entfernt wohnenden Freunden oder Verwandten</p> <p>... lange Wochenenden, Sommer, Weihnachtsen...</p>
<p>Aktivitäten alterer Wohnort</p>	<p>Änderung ... Art, Ort, Häufigkeit von Aktivitäten</p>	<p>Wie kommt es, dass nun...</p>
<p>Verkehrsmittelnutzung alterer Wohnort</p>	<p>... Gibt es / Sie erwähnten Aktivitäten, die Sie damals mit einem anderen Verkehrsmittel erreichten als vor dem Umzug?</p>	<p>Können mir sagen, warum das so ist, was ist jetzt anders als damals?</p>
<p>Verkehrsmittel Alltag</p>	<p>Wonach haben Sie damals entschieden, welches Verkehrsmittel Sie nehmen ...</p> <p>... Bei welchen Wegen ...</p> <p>- Haben dabei damals die Kosten der Verkehrsmittel eine Rolle gespielt?</p> <p>... Haben Sie damals mal darüber nachgedacht oder ausprobiert mit einem anderen Verkehrsmittel zur Arbeit zu fahren?</p>	<p>- Was war am alten Wohnort anders, so dass Sie nun.../ damals...</p>
<p>Präferenzen Verkehrsmittel</p>	<p>Sind Sie am alten Wohnort gerne Auto gefahren?</p> <p>Sind Sie am alten Wohnort gerne ÖV gefahren?</p> <p>Sind Sie am alten Wohnort gerne Rad gefahren?</p>	<p>- ÖV-Karte</p> <p>- Pkw</p> <p>- Und wenn Sie weite/kurze Strecken zurücklegten?</p>
<p>- Ich brauche für die Auswertung relativ genaue Informationen zu den Aktivitäten und Wegen, ihren Häufigkeiten und den Orten oder Entfernungen. Können Sie noch einmal schätzen, wie häufig..., wie weit...</p>		

<p>III. Bewertung und Ausblick</p> <p>... Und wenn Sie so insgesamt über Ihren neuen Alltag, Ihre neue Wohnumgebung nachdenken, welche Erwartungen an den neuen Wohnort, haben sich erfüllt?</p>		
<p>Ausblick</p>		
<p>Gibt es sonst noch etwas, was Sie zum Thema Umzug oder Alltagsgestaltung oder Alltagsmobilität ergänzen oder erzählen möchten?</p>		
<p>IV. Ende</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fragebogen - Aufzeichnungsgerät ausschalten - Darf ich mich nochmal melden, wenn Fragen aufkommen sollten? - Einwilligungserklärung - Visitenkarte 		

Fragebogen

(Bearbeitung nach dem Interview, Antworten von der Interviewerin eingetragen)

DFG Reurbanisierung Hamburg																					
Haushaltsfragebogen Code:																					
Interview Nr.:	Datum:																				
Ihre Wohnung vor dem letzten Umzug war in einem...	<input type="checkbox"/> Einfamilienhaus <input type="checkbox"/> Reihenhaus <input type="checkbox"/> kl. MFH (< 10 Whng) <input type="checkbox"/> gr. MFH (> 10 Whng) <input type="checkbox"/> Stockwerk <input type="checkbox"/> Stockwerk																				
Wie groß war/ist Ihre Wohnung?	<table border="1"> <thead> <tr> <th>..vor dem letzten Umzug?</th> <th>...heute?</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>___ m²</td> <td>___ m²</td> </tr> <tr> <td>Wie viele Zimmer (ohne Küche, Bad, Abstellkammer o.ä.) hatte/hat Ihre Wohnung? ___</td> <td>___</td> </tr> <tr> <td>Wohnten/Wohnen Sie zur Miete oder im Eigentum? <input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum</td> <td><input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum</td> </tr> <tr> <td>Hatten/Haben Sie einen eigenen Garten oder eine gemeinschaftlich genutzte Grünfläche oder Balkon? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nein</td> </tr> <tr> <td>Wieviele Pkw gibt/gab es im Haushalt? _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Wieviele private Pkw-Stellplätze haben Sie zur Verfügung? _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Wieviele fahrtüchtige Fahrräder gibt es im HH? _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Wer in Ihrer Familie hat welche ÖV-Zeitkarte _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Ihre monatlichen Wohnkosten betragen/betragen... (ca. in €): _____</td> <td>(ca. in €): _____</td> </tr> </tbody> </table>	..vor dem letzten Umzug?	...heute?	___ m ²	___ m ²	Wie viele Zimmer (ohne Küche, Bad, Abstellkammer o.ä.) hatte/hat Ihre Wohnung? ___	___	Wohnten/Wohnen Sie zur Miete oder im Eigentum? <input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum	<input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum	Hatten/Haben Sie einen eigenen Garten oder eine gemeinschaftlich genutzte Grünfläche oder Balkon? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nein	Wieviele Pkw gibt/gab es im Haushalt? _____	_____	Wieviele private Pkw-Stellplätze haben Sie zur Verfügung? _____	_____	Wieviele fahrtüchtige Fahrräder gibt es im HH? _____	_____	Wer in Ihrer Familie hat welche ÖV-Zeitkarte _____	_____	Ihre monatlichen Wohnkosten betragen/betragen... (ca. in €): _____	(ca. in €): _____
..vor dem letzten Umzug?	...heute?																				
___ m ²	___ m ²																				
Wie viele Zimmer (ohne Küche, Bad, Abstellkammer o.ä.) hatte/hat Ihre Wohnung? ___	___																				
Wohnten/Wohnen Sie zur Miete oder im Eigentum? <input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum	<input type="checkbox"/> zur Miete <input type="checkbox"/> im Eigentum																				
Hatten/Haben Sie einen eigenen Garten oder eine gemeinschaftlich genutzte Grünfläche oder Balkon? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> Nein																				
Wieviele Pkw gibt/gab es im Haushalt? _____	_____																				
Wieviele private Pkw-Stellplätze haben Sie zur Verfügung? _____	_____																				
Wieviele fahrtüchtige Fahrräder gibt es im HH? _____	_____																				
Wer in Ihrer Familie hat welche ÖV-Zeitkarte _____	_____																				
Ihre monatlichen Wohnkosten betragen/betragen... (ca. in €): _____	(ca. in €): _____																				
Haben Sie schon einmal in einer größeren Stadt	Interviewpartner: P2:																				
Welchen Beruf üben Sie aus?	Vater, Partner: _____ VZ, TZ, R, Arb.los Mutter, Partnerin: _____ VZ, TZ, R, Arb.los																				
Wie hoch ist Ihr monatliches Nettoeinkommen ungefähr?	<input type="checkbox"/> unter 900 € <input type="checkbox"/> 3.600 bis unter 4.600 € <input type="checkbox"/> 900 bis unter 1.500 € <input type="checkbox"/> 4.600 bis unter 5.600 € <input type="checkbox"/> 1.500 bis unter 2.600 € <input type="checkbox"/> 5.600 bis unter 6.600 € <input type="checkbox"/> 2.600 bis unter 3.600 € <input type="checkbox"/> über 6.600 €																				
Hat sich das Nettoeinkommen im Vergleich zu vor dem Umzug verändert?																					

DFG Reurbanisierung Hamburg Protokollbogen Code:					
	Interviewte/r	Person 2		Kind 1	Kind 2
Alter					
m/w					
Wohnort alt:		Wohnort neu:		Zuzugstyp	
Haushaltstyp		Tortenstückwand.		Umzugsdatum	20..
Entfernung zwischen altem und neuem Wohnort		Straßenkilometer nach google maps :			
Wohnung	Alt	Neu			
Beschreibung Unmittelbares Wohnumfeld: - Atmosphäre - Aussicht - Erholungsfk. - Kinderspiekf. - Lärm - Verkehr					
Haustyp, <u>Baualter</u>					
Stockwerk					
Erreichbarkeit					
Nächste ÖV-Haltestelle (nach hvv.de + google maps zu Fuß, nach Entfernung)	Bus	SPNV	Bus	SPNV	
Qualität Haltestelle: X Linien, direkte Verbindung nach..... (nach hvv.de – Haltestellenausgang)					
Stadtzentrum (Hamburg Hbf)	ÖV: min Reisezeit mit nach HVV.de (incl. Fußweg) , Anzahl Umstiege, Takt HVV .		ÖV: min Reisezeit mit nach HVV.de (incl. Fußweg) , Anzahl Umstiege, Takt HVV .		
	Auto: Straßenkilometer nach google maps .		Auto: Straßenkilometer nach google maps .		
Bezirkszentrum / Ortszentrum (Min)					
Stadtteilzentrum (Min)	Fuß:	Fuß:			

Ergänzung zu 5.2.3: Auswertungsmethodik

1. Auswertung der Aktivitäten von gewanderten Haushaltsmitgliedern
 - a. Klassifizierung der berichteten Aktivitäten in Pflicht, Einkauf, Freizeitaktivitäten
 - b. Zuordnen der Aktivitäten zu den Haushaltsmitgliedern. Kinder unter sieben Jahren werden nur bei ihren eigenen Aktivitäten und bei Familienausflügen dem Verkehrsaufwand zugeordnet. Werden Kinder bei Erwachsenen-Aktivitäten wie beispielsweise Einkäufen mitgenommen, wird ihnen die Aktivität nicht zugeordnet. Die Annahme hierfür ist, dass kleinere Kinder nur deshalb mitkommen, weil sie nicht alleine zu Hause bleiben können. Begleitungen durch Erwachsene werden als eigene Aktivität erfasst. So ist beispielsweise das Bringen eines Kindes zur Kita eine eigene Aktivität. Wird die Begleitung nicht von gewanderten Haushaltsmitgliedern ausgeführt, geht sie nicht in die Auswertung ein.
 - c. Ermitteln der Aktivitätshäufigkeit in Bezug auf eine Woche. Aktivitäten, die seltener als einmal wöchentlich stattfinden, werden anteilig berücksichtigt. Alle Aktivitäten werden berücksichtigt, auch seltene Ausflüge. Urlaube werden gesondert behandelt (für die Definition vgl. 5.3.5).
2. Ermittlung von Wegelängen und -dauern
 - a. Wegequellen und Ziele: Aus den Angaben der Befragten werden die Verkehrsmittel, die Adressen der genutzten Gelegenheiten und die zurückgelegten Wegeketten möglichst genau extrahiert, um so die Wegelänge nach Verkehrsmittel bestimmen zu können. Für Wege mit der Zielangabe „Hamburger City“ werden die Haltepunkte Jungfernstieg oder Hauptbahnhof festgelegt, je nachdem welche der näher gelegene Haltepunkt zum Wohnort ist. Für nicht näher spezifizierte Ziele in Ortsteilen oder Gemeinden wurde der Bahnhof als Annäherung gesetzt.
 - b. Die Ermittlung der Entfernung erfolgt für alle Wege mit Google Maps. Das heißt, auch für ÖV-Wege wird die Straßenentfernung zur Bestimmung der Wegelänge verwendet. Dies hat den praktischen Grund einer wesentlich leichteren Erfassung, aber auch einen wichtigen inhaltlichen Grund. Die in der Analyse enthaltenen ÖV-Wege sind sozusagen gesparte, d. h. nicht mit dem MIV zurückgelegte Straßenkilometer. Würde man die tatsächlichen, häufig im Vergleich zum MIV-Weg längeren

ÖV-Strecken messen, überschätzte man, wie viele MIV-Kilometer durch die ÖV-Nutzung gespart werden.

3. Berechnen des Verkehrsaufwands

- a. Aus den Aktivitäten und ihrer Verknüpfung sowie den Wegeangaben wird der Verkehrsaufwand nach Wegezweck und Verkehrsmittel für den gesamten Haushalt für eine Woche generiert.
- b. Bei Begleitwegen, die für die Begleitung eines Haushaltsmitglieds anfallen, aber nicht von einem Haushaltsmitglied ausgeführt werden, wird nur der Weg des Haushaltsmitglieds berücksichtigt.
- c. Wege, die seltener als einmal wöchentlich stattfinden, werden anteilig berücksichtigt.
- d. Der Vergleich der Kennzahlen erfolgt auf Personenebene um Vergleichbarkeit herzustellen. In Mehrpersonenhaushalten wird der Verkehrsaufwand daher durch die Anzahl der Haushaltsmitglieder geteilt, um einen durchschnittlichen Verkehrsaufwand zu ermitteln, der dann mit anderen Haushalten verglichen werden kann.

Zum Umgang mit Zweifelsfällen vgl. Abschnitt 5.2.3.

Anhang VIII: Aus den genannten Fortzugsgründen abgeleitete Fortzugsursachen

Ergänzung zu 5.4.2.1: Fortzugswunsch

Von den Befragten formulierte Gründe für den Fortzugswunsch			Ursache für die Bildung des Fortzugswunsches	
Veränderung der individuellen Situation	Erfahrung des Umland-Lebens/Probewohnens	Veränderung allg. Bedingungen		
Wechsel des Arbeitsortes (590, 868, 1078), Arbeitsaufnahme (548, 643, 713), gesundheitliche Gründe (471)	Das Pendeln belastet stärker als erwartet (387,471, 580, 868, 983, 1150), Autos sind „unzuverlässige Verkehrsmittel“ (67, 548)	Die Pendeldauer wegen des Verkehrs erhöht (977), Arbeitsplatzangebot wird schlechter (590)	Pendeln ist erforderlich und aufwendig	1: Mobilitätsbezogene Ursachen, unabhängig von der Verbindungsqualität zu bestimmten Personen
Freizeit- und Versorgungsangebot wird wichtiger durch mehr Freizeit infolge des Renten-Eintritts (353, 1005), neue Bedürfnisse des wachsenden Kindes (920)	Schlechte Erreichbarkeit und Versorgungsangebot mit unpassenden Öffnungszeiten schränkt ein, verhindert Spontaneität (174, 406, 590, 826, 863, 917, 920, 977, 1005, 1150)	Freizeit- und Versorgungsangebot wird wegen Schließungen schlechter (353, 406, 868, 1150)	Angebot/ Erreichbarkeit von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen ist schlecht	
Pkw-Immobilität bei anderen beobachtet, für sich selbst antizipiert (406, 806, 826), zweiter Pkw nicht mehr bezahlbar (67), Kinder müssen gefahren werden (1150)	Pkw-Immobilität erlebt, Finanzierung und Nutzung eines Pkw ist teuer (920) und daher unmöglich (863, 983), mindestens in der NVZ ist man eingeschränkt (353, 445, 863, 590, 643)		Wohnen ohne Pkw ist nicht möglich	
	Gesprächsthemen fehlen (920, 1150), man wird beobachtet (445), wenig Anschluss (1129), gesellschaftl. Akzeptanz berufstätiger Mutter fehlt (1150)		Umlandbewohner sind anders als Städter	2: Ursachen mit Bezug zum Sozialleben
Geschäftliche Kontakte werden für den Aufbau der eigenen Firma wichtig (713), Bedürfnis nach gleichaltrigen Personen (ca. 30 Jahre) die man kennenlernen könnte (917)	Die Hemmschwelle, die Strecke in die Stadt für kurze, spontane Kontakte zu überwinden, ist groß (445, 917, 580, 1150), man wohnt isoliert (1005), eine Partnerin oder neue Leute kennen zu lernen ist schwierig (643, 917)		Soziale oder geschäftliche Kontakte sind schwerer zu erzeugen und zu pflegen	
Umland-spezifische Wohnumfeldqualitäten werden nicht mehr gebraucht: Kinder sind nun groß (406, 580, 590, 977, 1078)	Im Umland ist es laut (Motorradfahrer, Hauptverkehrsstraße, Landwirtschaft) (1129)	Land(schaft) verliert an Freizeitqualität (353, 826, 471), es wird enger (826)	Wohnumfeldqualitäten im Umland entsprechen nicht dem aktuellen Bedarf	3: Ursachen mit Bezug zum unmittelbaren Wohnumfeld
Gesundheitliche Einschränkung und Tod eines Partners werden kommen (406, 806, 826, 1009), Besitzverhältnisse sind ungeklärt (471), Kündigung, Zwangsverkauf (863, 1005)	Pflege des großen Hauses und Gartens wird im Alter zur Last (406, 806, 1005, 1009)		Wohnung am Umland-Wohnort ist für das Alter nicht geeignet	
Expartner(in) bleibt wohnen, so dass Wohnen in aktueller Wohnung unmöglich (228, 344, 417, 632, 920), Distanz zur neuen Partnerin zu weit (223)	Reflexion zur Lebensplanung ohne Expartner (643, 868, 1129)		Veränderung der Lebenspartnerschaft	5: Persönliche Ursachen