

Brigitte Adam, Kathrin Driessen, Angelika Münter

Wie Städte dem Umland Paroli bieten können

Forschungsergebnisse zu Wanderungsmotiven, Standortentscheidungen und Mobilitätsverhalten

How cities may defy their surrounding area

Research results on the reasons for migration, location decisions and mobility patterns

Keywords: Stadt-Umland-Wanderung, Mobilitätsverhalten, Befragung, Haushaltstypen, Wohnstandortpräferenzen, Stadtentwicklungsstrategien

Keywords: suburbanization, residential preferences, mobility patterns, survey, household structures, urban development strategies

Kurzfassung

Die zunehmende Attraktivität städtischer Wohnstandorte gegenüber peripheren Lagen ist stark diskutiert. Dennoch sind sowohl in wachsenden als auch in schrumpfenden Städten weiterhin Stadt-Umland-Wanderungen zu beobachten. Auf der Grundlage einer Befragung der Stadt-Umland-Wanderer in jeweils zwei west- und ostdeutschen Regionen werden regional vergleichende Ergebnisse zu den Haushaltsstrukturen, dem Mobilitätsverhalten, dem Prozess der Wanderungsentscheidung, aber auch zur Reflexion dieser Entscheidung im nachhinein dargestellt. Eingeschlossen ist die Analyse der finanziellen Kalkulation der Haushalte. Der Beitrag geht darüber hinaus auf zukünftige Rahmenbedingungen der Wohnstandortwahl ein und zeigt Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung auf, die die Kernstädte als Wohnstandorte stärken und gleichzeitig zu einem Rückgang der Verkehrsbelastungen in Großstadregionen beitragen.

Abstract

The growing attractiveness of residential locations in urban areas compared with peripheral areas is strongly discussed. Nevertheless, migrations from cities to surrounding areas continue both in growing and shrinking cities. Interviews executed among migrants in two West and two East German regions moving from cities to the surrounding area have provided comparative regional results on household structures, mobility patterns, the process of deciding to migrate but also on later reflections upon this decision. The results also include the analysis of the financial calculation of private households. The article furthermore deals with the future framework conditions for the choice of the residence and shows strategies how to limit urban-rural migrations which might strengthen central cities as residential locations and at the same time help to reduce the traffic in metropolitan regions.

1 Renaissance des Wohnens in der Stadt? Aktuelle und zukünftige Rahmenbedingungen

In der Tagespresse, aber auch in der Fachliteratur häufen sich die Behauptungen einer Renaissance des städtischen Wohnens. Städte oder gar deren Cities seien wieder attraktive Wohnstandorte. Verstärkt werden entsprechende Prophezeiungen durch Berichte über entsprechende Trendverschiebungen im anglosächsischen Raum (ODPM 2006) oder auch in anderen europäischen Stadtregionen (Buzar u. a. 2007). Ist das das Ende der Suburbanisierung? In der Tat spricht einiges für eine gestiegene Attraktivität der Städte bzw. urbaner Standorte bei gleichzeitiger Abschwächung der Suburbanisierungsprozesse, die in den letzten Jahrzehnten die Siedlungsentwicklung innerhalb der Stadtregionen geprägt haben.

Die entscheidenden Rahmenbedingungen lassen sich wie folgt skizzieren: Wesentlicher Einflussfaktor für eine weitere Abschwächung der Suburbanisierung ist, dass die Zahl der potenziellen Stadt-Umland-Wanderer (der 30- bis unter 50-jährigen Kernstadtbevölkerung) abnehmen wird – zwischen 2002 und 2020 um ca. 1,2 Mio. (BBR 2006a). Gleichzeitig werden ältere Altersgruppen in der Gesellschaft sowohl relativ als auch absolut an Bedeutung gewinnen. Auch Älteren im Stadtumland wird eine Affinität zu urbanen Wohnstandorten unterstellt (BBR 2006b). Zwar weist die entsprechende Altersgruppe bisher nur eine recht geringe räumliche Mobilität auf¹, allein die erhebliche Zunahme der Zahl älterer Menschen bedingt aber, dass diese mehr und mehr auch zu einer relevanten Nachfragergruppe am Wohnungsmarkt werden können. Neben demographischen Struktureffekten, die einen Rückgang der Suburbanisierungstendenzen begünstigen und weiterhin begünstigen werden, lassen sich auch eine Reihe an Gründen für ein sich änderndes Wohnstandortverhalten der Bevölkerung nennen. So lassen sich z. B. die Lebensbereiche (insbesondere Wohnen und Arbeiten) nicht mehr so leicht trennen wie in der Nachkriegsphase. Vielmehr geht die Tendenz zu zeitlichen und räumlichen Unregelmäßigkeiten, was der Statik einer Trennung zwischen dem Wohnen im Umland und dem Arbeiten in der Stadt widerspricht. Auch löst sich die klassische Arbeitsteilung zwischen Frauen und Männern auf. Es ist längst nicht mehr selbstverständlich und akzeptiert, dass die Frau die tägliche Fahrzeit des Mannes durch häusliche Tätigkeiten kompensiert (Läpple 2005 und Siebel 2007). Darüber hinaus schüren steigende Mobilitätskosten im motorisierten Individualverkehr (MIV), drohende Vermarktungsschwie-

rigkeiten von Einfamilienhäusern in Folge des Rückgangs von Familienhaushalten oder auch die bereits genannten neuen Flexibilitätserfordernisse auf dem Arbeitsmarkt Ängste bei Besitzern von Immobilien im Umland. Auch wenn heute niemand sagen kann, in welchem Umfang diese Ängste begründet oder nicht begründet sind, so gibt es bereits Beispiele dafür, dass Einfamilienhäuser insbesondere an schlecht ausgestatteten oder schlecht angebundenen Standorten im Umland an Wert verlieren, während der Wert für Eigentumswohnungen in städtischen Gebieten steigt (BBR 2007).²

Aktuell fördert der ruckartige Anstieg der Benzinpreise eine wachsende Nachfrage nach städtischem Wohnraum.³ Dabei sind Städte auch aus anderen Gründen attraktiver geworden. Der Umzug ins Umland mit dem Ziel, die sich in den Städten kumulierenden Umweltbelastungen hinter sich zu lassen, gehört in vieler Hinsicht der Vergangenheit an (Davoudi/Stead 2002 und Brühl u. a. 2006). Industrielle Belastungen in städtischen Bereichen, insbesondere in Regionen mit vormals schwerindustrieller Dominanz, sind inzwischen eine Seltenheit. Viele innerstädtische Flächen sind aufgewertet worden, auf Industrie- und Gewerbebrachen sind neue Stadtquartiere, Wohngebiete oder auch Freiräume entstanden (Breuer/Schmell 2007). Städte sind bemüht, ihre Innenstädte zu vitalisieren, setzen auf Kultur und Stadtgestalt. In dieser Hinsicht hat sich in den letzten Jahrzehnten einiges verändert und verbessert. Die im Jahr 2007 ins Leben gerufene „Nationale Stadtentwicklungspolitik des Bundes“ unterstützt gerade diese Entwicklung der Städte hin zu attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten.

Jahrzehnte der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen haben außerdem eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen in innerstädtischen Bereichen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen bewirkt. Urbane Strukturen erlauben vielfach den Verzicht auf das eigene Auto. Ältere Menschen oder Jugendliche ohne Führerschein bzw. PKW können – entweder durch die räumliche Nähe oder ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz – am öffentlichen Leben teilhaben und ihren Alltag alleine bewältigen. Darin liegt ein weiteres Plus der Städte, insbesondere zentraler städtischer Lagen. Das Leben im Umland ohne PKW ist dagegen oft nicht möglich. Haushalte mit mehr als einer erwachsenen Person benötigen häufig auch mehr als einen PKW (Hesse 2001, Holz-Rau/Scheiner 2005). In der Folge ist der Motorisierungsgrad im Umland weit höher als in den Kernstädten (vgl. Abb. 1).

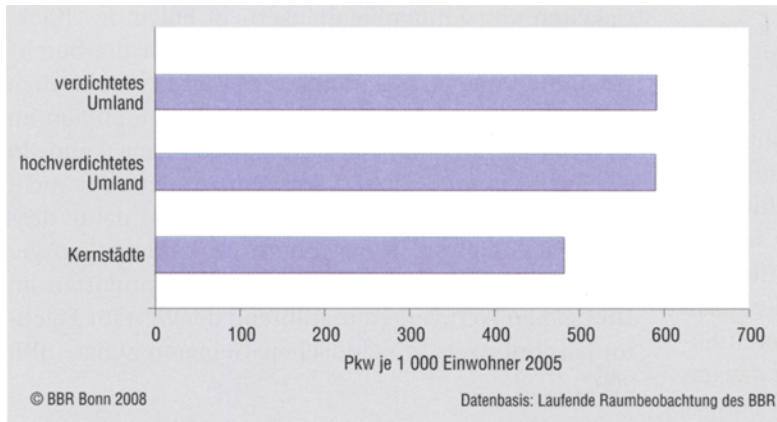


Abbildung 1
Motorisierungsgrad in Kernstädten
und Umland im Vergleich

Renaissance städtischen Wohnens – wenn, dann kein Selbstläufer

Eine Reihe von Rahmenbedingungen spricht also für eine wachsende Bedeutung der Städte als Wohnstandort. Eine Renaissance der Städte lässt sich heute zahlenmäßig dennoch nicht abbilden und wird auch zukünftig kein Selbstläufer sein (BBR 2006b), weder in wachsenden noch in schrumpfenden Regionen. Jede Stadtregion muss sich nach wie vor mit Stadt-Umland-Wanderungen als selektivem Abwanderungsprozess auseinandersetzen, unabhängig davon, ob die Bevölkerungszahlen in den Regionen steigen oder sinken. Für bestimmte Haushalte kommt auch weiterhin ein Umzug von der Stadt in das Umland in Betracht (Siebel 2007: 14). Die Entwicklung von Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung bleibt daher aktuell.

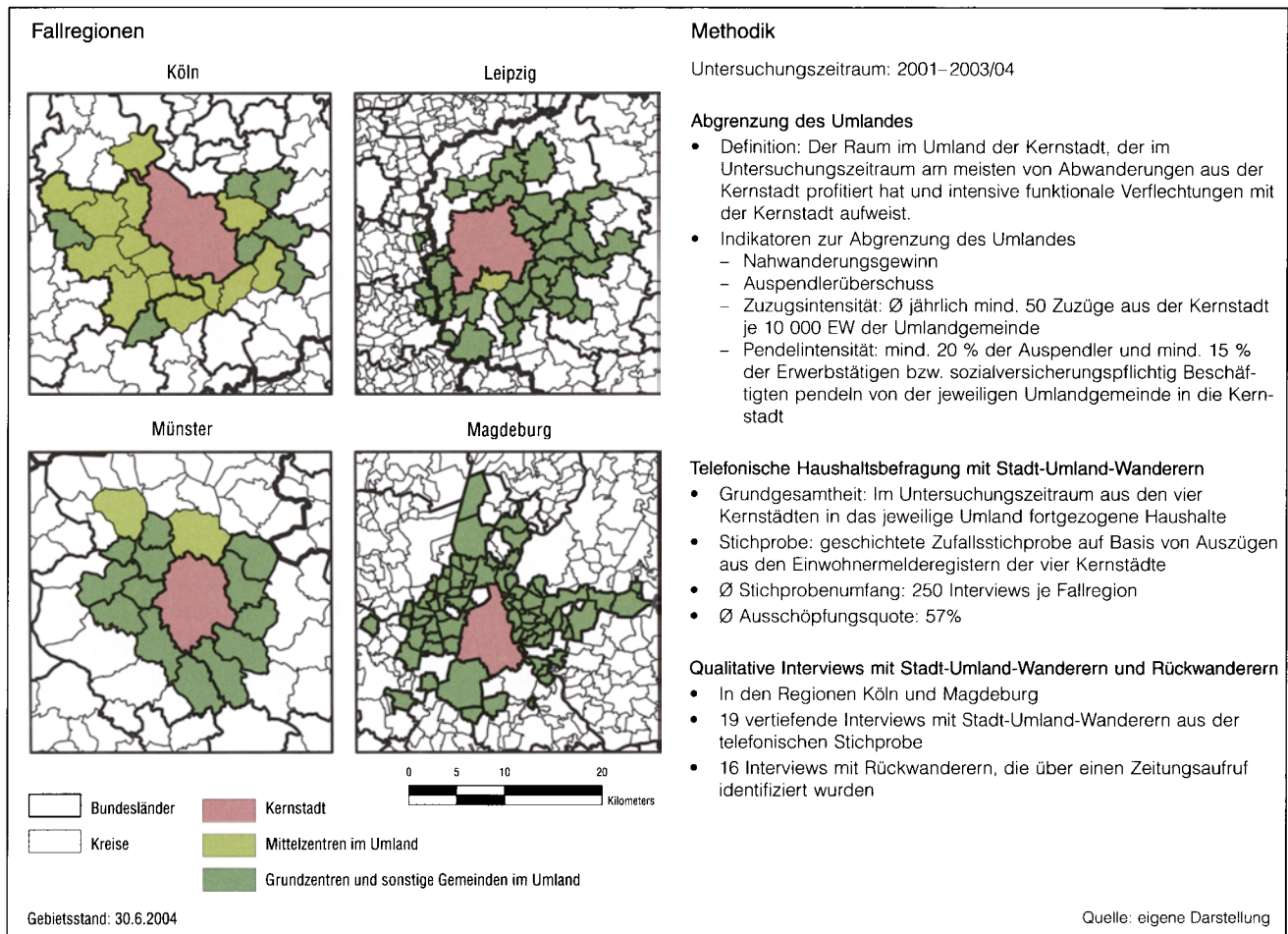
2 Ein Forschungsprojekt zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort

Strategien zu einer gezielten Stärkung der Städte als Wohnstandorte neu zu fundieren war Ziel des Forschungsprojektes „Akteure, Triebkräfte und Beweggründe der Suburbanisierung“ im „Forschungsprogramm Stadtverkehr“ (FoPS), das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert wurde. Die Forschungsergebnisse sollten einen Beitrag zu einer Ressourcen sparenden und umweltschonenden Siedlungsentwicklung leisten⁴. In einer standardisierten Haushaltsbefragung wurden die Triebkräfte und Beweggründe der Wohnstandortwahl von Stadt-Umland-Wanderern vergleichend für vier Regionen untersucht (zum Untersuchungsdesign vgl. Abb. 2). Die Ableitung regionaler Unterschiede und Gemeinsamkeiten erfordert eine einheitliche Untersuchungsbasis,

an der es den bisher durchgeführten Wanderungsmotivstudien mangelt (keine identischen Kriterien zur Abgrenzung des Untersuchungsraums, kein einheitlicher Fragenkatalog – vgl. u.a. Ismaier 2002). In ergänzenden qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern sowie mit so genannten „Rückwanderern“ (Haushalten, die zunächst aus der Stadt in das Umland und dann wieder zurück in die Stadt gewandert sind) wurde überprüft, auf welcher Grundlage die Haushalte ihre Umzugsentscheidungen treffen. Zugrunde lag die Hypothese, dass wichtige Informationen für eine sachgerechte Abwägung „Stadt oder Umland“ fehlen. Aus den so gewonnenen Untersuchungsergebnissen wurden Handlungsstrategien zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort und zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung abgeleitet.

Das skizzierte Vorgehen kann – ausgehend von vorliegenden aggregatstatistischen Auswertungen zum höheren Verkehrsaufkommen im Stadtumland (vgl. u.a. Scheiner 2005) – bereits ohne gezielte Berücksichtigung des Mobilitätsverhaltens einen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen liefern. Es ist zu erwarten, dass funktionierende Strategien zur Bindung potenzieller Umlandwanderer an die Kernstädte dazu führen werden. Bei einem Forschungsprojekt im Programm „Stadtverkehr“ wird der Mobilität jedoch ein weitergehender Stellenwert beigemessen; vor allem auch unter der Annahme, dass der Mobilitätsaufwand, der mit dem Wohnen im Umland verbunden ist (Zeit, Kosten), bei der Wanderungsentscheidung unterschätzt wird. Außerdem kann der regionale Vergleich Aufschluss darüber geben, wo es jeweils mehr oder weniger gute Mobilitätsangebote oder Konzepte gibt, die auch unter schwierigen Bedingungen im Umland den Öffentlichen Verkehr stärken.⁵

Abbildung 2
Untersuchungsdesign



3 Stadt oder Umland?

Wie können Kernstädte ihre Attraktivität als Wohnstandort erhöhen und potenzielle Umlandwanderer an sich binden? Antworten auf diese zentrale Frage setzen ein differenziertes Bild der Triebkräfte und Beweggründe der Haushalte voraus, die abwandern. Ein weiterer Ansatzpunkt städtischer Strategien liegt beim Mobilitätsaufwand.

Stadt-Umland-Wanderer verändern ihre Wohnsituation

Im Mittel der vier Fallregionen bilden die (Ehe-)Paare mit Kind(ern) mit fast der Hälfte (47 %) der abgewanderten Haushalte bzw. zwei Dritteln der abgewanderten Personen (64 %) die stärkste Gruppe unter den Stadt-Umland-Wanderern. Innerhalb der Gruppe der Familienhaushalte dominieren Familien in der Expansionsphase, in denen mindestens ein Kind jünger als sieben Jahre ist. In den Fallregionen der neuen Bundesländer sind diese beiden Phänomene weniger stark ausgeprägt als in den Fallregionen der alten Bundes-

länder (vgl. Tab. 1). Dies legt den Schluss nahe, dass die Stadt-Umland-Wanderung in den neuen Bundesländern zum Teil immer noch einen Nachholbedarf bedient. Außerdem zeigt sich im Vergleich zu anderen Wanderungsmotivstudien (z. B. Stadt Münster 2000), dass der Anteil der Familienhaushalte unter den Stadt-Umland-Wanderern Anfang dieses Jahrzehnts deutlich höher war als in der letzten Hochphase der Suburbanisierung Mitte der 1990er Jahre. Ursache ist die relative Entspannung der kernstädtischen Wohnungsmärkte gegenüber den 1990er Jahren (BBR 2007).

Städtische Mieterhaushalte tragen überproportional zur Stadt-Umland-Wanderung bei. Vor dem Umzug haben weniger als 10 % der Haushalte Wohneigentum bewohnt (zum Vergleich: Eigentümerquote der ortsansässigen Bevölkerung in Städten über 500 000 Einwohnern: 22 %; Stand: 2003; LBS research 2004). Für die Mehrheit (56 %) geht der Umzug in das Umland mit dem Bezug von Wohneigentum einher. Bezogen auf die Haushaltstypen ist der Eigentümeranteil nach dem Umzug unter den Familienhaushalten mit 70 %

Tabelle 1
Strukturmerkmale der Stadt-Umland-Wanderung

Haushaltstypen	Köln	Leipzig	Münster	Magdeburg	Gesamt
• Einpersonenhaushalte	12,5 %	9,8 %	12,9 %	8,2 %	10,8 %
• (Ehe-)Paare ohne Kinder	27,0 %	38,7 %	30,4 %	35,5 %	32,9 %
• (Ehe-)Paare mit Kindern	52,0 %	40,3 %	50,1 %	46,5 %	47,3 %
• davon:					
... in der Expansionsphase	41,8 %	18,0 %	35,4 %	21,5 %	29,2 %
... Konsolidierungsphase	8,2 %	13,3 %	12,8 %	14,8 %	12,3 %
... Schrumpfungsphase	2,0 %	9,0 %	1,9 %	10,2 %	5,8 %
Wechsel von einer Wohnung in ein Haus	51,2 %	56,8 %	59,5 %	67,6 %	58,8 %
Veränderung der Wohnfläche je Haushaltsmitglied*	12,4 m ²	9,0 m ²	12,6 m ²	15,4 m ²	12,3 m ²
Eigentümeranteil vor und nach dem Umzug	9,3 % 58,6 %	4,3 % 53,7 %	14,1 % 54,3 %	8,9 % 58,9 %	9,2 % 56,4 %

Fallzahlen: Köln: n=299, Leipzig: n=252, Münster: n=249, Magdeburg: n=227

* nur Haushalte, die ihre Größe im Zuge des Umzugs nicht verändert haben (n=663)

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

am höchsten. Die regionalen Unterschiede beim Eigentümeranteil im Umland sind marginal. Dies überrascht insofern, als dass die Eigentumsquote aller privaten Haushalte in den neuen Bundesländern (32 %) immer noch fast ein Drittel unterhalb der Eigentumsquote in den alten Bundesländern liegt (46 %, Stand: 2003; Statistisches Bundesamt 2003: 35). Es besteht damit zwar ein struktureller Unterschied im Niveau der Eigentumsquote zwischen den alten und den neuen Bundesländern, in ihrem Verhalten, im Zuge einer Stadt-Umland-Wanderung Eigentum zu bilden, unterscheiden sich die Haushalte aber nicht.

Die Stadt-Umland-Wanderer verbessern mit dem Umzug in das Umland ihre Wohnsituation erheblich. Im Mittel leben die befragten Haushalte nach dem Um-

zug in einer Wohnung, die fast um die Hälfte größer (46 %) ist als die zuvor bewohnte Wohnung in der Kernstadt. Generell wählen sie im Umland außerdem Gebäudetypen in einem gering verdichteten Umfeld. Ob es sich um ein freistehendes Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhauses handelt, hängt vom Verdichtungsgrad des Umlandes und dem dortigen Preisniveau ab. Die Tendenzen zur Vergrößerung der Wohnfläche und zu siedlungsstrukturell weniger verdichteten Bauformen sind bei Eigentümer- und Familienhaushalten sehr viel ausgeprägter als bei Mieterhaushalten und kleineren Haushalten. Wenn im Umland Eigentum erworben wird, dann mehrheitlich auch ein freistehendes Einfamilienhaus (vgl. Abb. 3).

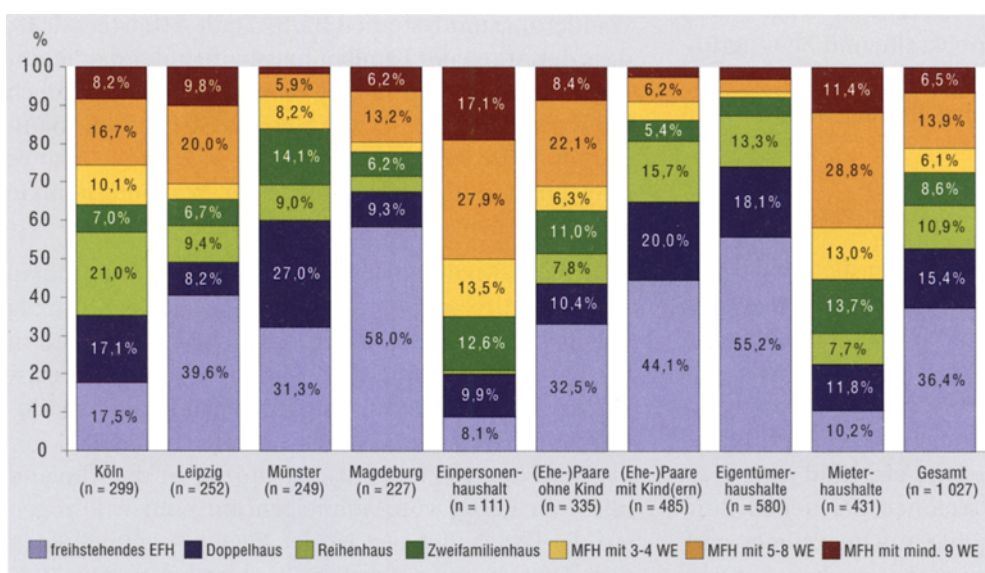


Abbildung 3
Gebaudetyp nach dem Umzug nach Eigentümer und Mieterhaushalten, Haushaltstypen und Regionen

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Mobilitätsverhalten der Stadt-Umland-Wanderer

Typisch für den suburbanen Raum ist die hohe Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte. Haushalte, die von der Kernstadt ins Umland ziehen haben entweder bereits vor dem Umzug eine hohe Pkw-Ausstattung oder passen sich nach dem Umzug an „sesshafte Umlandbewohner“ an, die i. d. R. mindestens ein bis zwei Pkw besitzen (vgl. z. B. Scheiner 2005: 9 und Beckmann 2006). Von Interesse ist daher nicht die Frage, ob die befragten Haushalte im suburbanen Raum einen Pkw besitzen oder nicht, sondern wie hoch die Zweit- bzw. Drittmotorisierung der Haushalte ist und inwiefern die Anschaffung eines zusätzlichen Pkws nach dem Umzug folgt.

Die Ergebnisse des Forschungsprojektes zeigen, dass der Pkw-Besitz pro Haushalt nach dem Umzug ins Umland bei 82,8 % der Haushalte gleich bleibt. Allerdings schaffen sie – bei einer Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit – mehr Pkw an (13,9 %) als ab (5,1 %). Der Anteil der Haushalte, die weder vor noch nach dem Umzug einen Pkw besessen haben, ist vernachlässigbar gering (2 %). Die qualitativen Interviews zeigen, dass manche Stadt-Umland-Wanderer erst einige Zeit nach ihrem Umzug in den suburbanen Raum einen weiteren Pkw anschaffen. Allerdings ist der jeweilige Anteil der Pkw-affinen Haushalte stark abhängig von der Qualität des öffentlichen Nahverkehrsnetzes (Adam/Driessen/Münter 2007: 123 ff.).

Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung der Stadt-Umland-Wanderer vor und nach dem Umzug zeigt erwartungsgemäß, dass die Nutzung des Pkw im suburbanen Raum bei den meisten Haushalten deutlich zugenommen hat – hauptsächlich durch den Wechsel vom ÖPNV zum eigenen Auto. Insbesondere die Nutzung der Straßenbahn/U-Bahn hat nach dem Umzug ins Umland mit 26,7 % stark abgenommen. Freilich liegt die präferierte Lösung in einer Eindämmung der Stadt-Umland-Wanderung. Lösungen zur Stärkung des ÖPNVs im Umland durch raumspezifische Konzepte tragen aber bereits zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen bei. In der Region Münster findet sich ein gutes Beispiel. Hier wurde im Umland ein Schnellbussystem eingeführt. Dieses System ist insbesondere für Berufspendler eine attraktive Alternative zur Pkw-Nutzung. Daher ist die Zunahme der Schnellbusnutzung in der Region Münster um 22,2 % mit dem Umzug ins Umland leicht zu erklären. Ein gut auf die Situation im Umland einer Kernstadt angepasstes öffentliches Nahverkehrsnetz (Taktung, Qualität, etc.) kann also bereits kurzfristig wirksam werden. Außer Frage steht jedoch, dass die Kernstädte ein wesentlich attraktiveres Angebot im ÖV, aber auch im Nicht Motorisierten Individualverkehr (NMIV)

– durch eine dichteres Versorgungs- und Infrastrukturangebot – bieten können.

Triebkräfte und Beweggründe der Stadt-Umland-Wanderung

Im Bestreben, das Preis-Leistungsverhältnis beim Wohnen zu optimieren, treffen die Umzugswilligen auf das niedrigere Boden- und Mietpreisniveau im Umland. Hierin liegen nach wie vor die entscheidenden Beweggründe und Triebkräfte der Stadt-Umland-Wanderung und nicht etwa in dem Wunsch, der Kernstadt den Rücken zu kehren. Denn häufig steht zum Zeitpunkt des Entschlusses umzuziehen noch nicht fest, wo der neue Wohnstandort des Haushaltes liegen wird. Eine Abwanderung ins Umland ist vom Haushalt nicht unbedingt von vornherein beabsichtigt, vielleicht steht sie zunächst nicht einmal zur Debatte.

Der Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl ist mehrstufig. Erfolgreiche Strategien der Städte, potenzielle Umlandwanderer zu binden, müssen deswegen auf einer differenzierten Betrachtung der Wanderungsentscheidung fußen. Der Entscheidungsprozess wurde im FoPS-Projekt in mehrere Phasen untergliedert:

- Auslöser der Umzugs- bzw. Wanderungsentscheidung,
- Entwickeln von Anforderungen an den neuen Wohnstandort,
- Suche möglicher Wohnstandorte in Stadt und Umland,
- Motive, aus der Kernstadt ins Umland zu wandern.

Als Auslöser einer Wanderungsentscheidung sind der Eigentumserwerb sowie persönliche (z.B. Haushaltsveränderungen wie die Geburt eines Kindes) und wohnungsbezogene Gründe (vor allem eine zu kleine Wohnfläche) mit je etwa 30 % – bei Mehrfachnennungen – gleichbedeutend. An vierter Stelle rangieren wohnumfeldbezogene Auslöser (25 %), die sich aus einer Vielzahl an Einzelmotiven wie „Lärm oder andere Umweltbeeinträchtigungen“ oder „fehlende Grünflächen“ zusammensetzen. Finanzielle Aspekte spielen zu diesem Zeitpunkt zunächst eine untergeordnete Rolle (weniger als 10 % der Nennungen).

Steht der Entschluss eines Haushaltes umzuziehen erst einmal fest, überlegt dieser in einem nächsten Schritt, welche Anforderungen er bezüglich der neuen Wohnung, ihrer Umgebung und Lage hat. Dieser Anforderungskatalog ist häufig sehr komplex und wurde von den Befragten anhand 18 möglicher Standortkriterien bewertet. In dieser Phase des Entscheidungsprozesses kommt den finanziellen Aspekten bereits eine

Schlüsselrolle zu: Der Haushalt versucht seinen neuen Wohnstandort unter der Restriktion seines verfügbaren Wohnkostenbudgets zu optimieren. Er sucht also einen neuen Wohnstandort, an dem er für sein Budget möglichst viele seiner übrigen Anforderungen an die Wohnung, das Wohnumfeld und die Lage erfüllt sieht. Erst danach werden Aspekte des weiteren Wohnumfelds und der Infrastrukturausstattung genannt. Bezogen auf die verkehrliche Infrastrukturausstattung wird die Anbindung an das Autobahnnetz von den meisten Stadt-Umland-Wanderern wichtiger eingestuft als die Anbindung an ein ÖV-Netz (vgl. Abb. 4).

Die meisten späteren Stadt-Umland-Wanderer beziehen in ihre Suche sowohl das Wohnungsangebot der Kernstadt als auch des Umlandes mit ein. Nur für 16 % der Haushalte stand bereits mit der Entscheidung umzuziehen auch die neue Wohnung sofort fest. Diese Haushalte sind dem „Grundrauschen“ (Aring 2002) des Wanderungsgeschehens zwischen Stadt und Umland zuzuordnen und umfassen z.B. Zuzüge zum Partner im Umland, von denen die Kernstädte aber bei gegenläufigen Wanderungsströmen – vom Umland in die Stadt – ebenso häufig profitieren. Für mehr als die Hälfte der Haushalte wäre prinzipiell auch ein Verbleib innerhalb der Stadt in Frage gekommen, da sie entweder auch dort nach einer neuen Wohnung gesucht haben (42 %) oder sogar lieber dort wohnen geblieben wären (14 %). Diese Haushalte reagieren während des Suchprozesses auf die Angebote am regionalen Woh-

nungsmarkt bzw. sehen ihre Präferenzen und Anforderungen für ihr verfügbares Wohnkostenbudget im Umland besser verwirklicht. Insbesondere spätere Eigentümerhaushalte suchen überproportional häufig sowohl in der Kernstadt als auch im Umland nach einer neuen Wohnung. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Eigentümerhaushalte ein höheres Anspruchsniveau aufweisen (am neuen Wohnstandort soll alles passen), da sie sich häufig langfristig an ihren neuen Wohnstandort binden wollen.

Dass für mehr als die Hälfte der Stadt-Umland-Wanderer prinzipiell auch ein neuer Wohnstandort in der Kernstadt in Frage gekommen wäre, legt die Frage nahe, warum sich die Haushalte im konkreten Fall gegen die Kernstadt bzw. für das Umland entschieden haben. Dies wurde bisher in nur sehr wenigen Wanderungsmotivstudien explizit erhoben, obwohl gerade diese Abwanderungsmotive direkte Rückschlüsse auf mögliche Gegenstrategien und -maßnahmen seitens der Kernstädte erlauben (Bleck 2005: 67).⁶ Als vorrangiges Motiv der Haushalte, die Kernstadt zu verlassen, dominieren eindeutig finanzielle Gründe. Zwischen den vier Fallregionen bestehen aber erhebliche Unterschiede in der Bedeutung dieses Motivs (vgl. Abb. 5). Es ist in den westdeutschen Regionen als Hochpreisregionen sehr viel bedeutender als in den ostdeutschen Fallregionen, die zum einen absolut ein geringeres Preisniveau als die westdeutschen Fallregionen aufweisen und wo zum anderen im Mietwohnungssektor kein

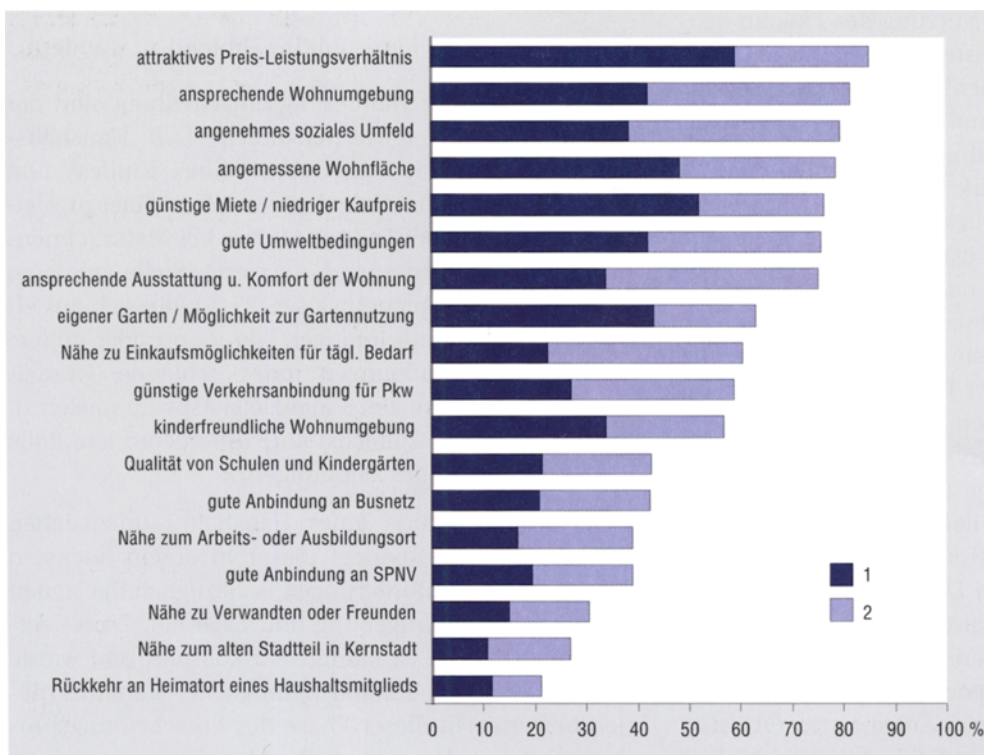
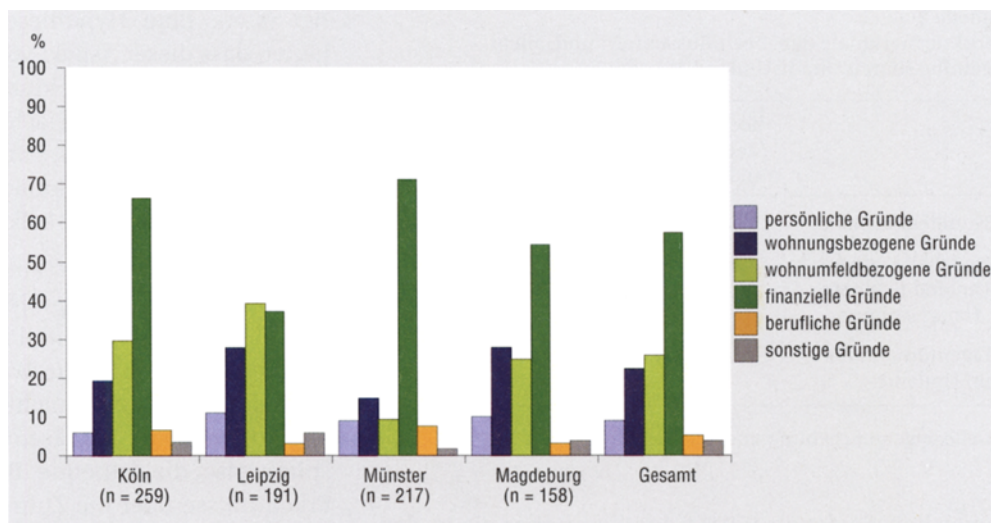


Abbildung 4
Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort

Anteil der Haushalte, die ein Zielstandortkriterium auf einer Skala von 1 bis 6 mit 1 oder 2 bewerten; n = 1 007
Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 5
Abwanderungsmotive
nach Regionen (Kategorien)
Mehrfachnennungen
möglich



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

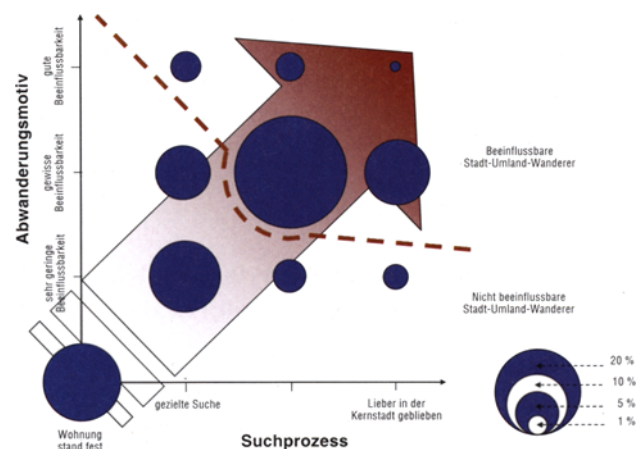
für Stadtregionen typisches Kernstadt-Umland-Gefälle hinsichtlich der Preise besteht. Dies bestätigt, dass ein Preisgefälle zwischen Kernstadt und Umland, wenn es denn vorhanden ist, Stadt-Umland-Wanderungen erheblich begünstigt. Auch nahezu alle Stadt-Umland-Wanderer, die in den qualitativen Interviews vertiefend befragt wurden, gaben an, dass ihr neuer Wohnstandort im Umland gegenüber kernstädtischen Wohnstandorten ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis aufweise und sie sich in der Kernstadt nicht denselben Wohnstandard wie im Umland leisten könnten. Sie hätten sich vorrangig aus diesen Gründen für einen Wohnstandort im Umland entschieden. An zweiter und dritter Stelle werden wohnumfeld- und wohnungsbezogene Abwanderungsmotive genannt. Diese reichen aber auch zusammengenommen nicht an die Bedeutung finanzieller Abwanderungsmotive heran. Es zeigen sich aber wiederum erhebliche regionale Unterschiede (vgl. Abb. 5). Diese verdeutlichen, dass zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung allgemeingültige „Patentrezepte“ nicht greifen werden, sondern an die jeweiligen regionalen Ausgangs- und Rahmenbedingungen angepasste Strategien entwickelt werden müssen.

Identifizierung beeinflussbarer Stadt-Umland-Wanderer

Um Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung und zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort zu formulieren, ist es zunächst notwendig, jene Stadt-Umland-Wanderer herauszufiltern, die unter bestimmten Umständen in der Stadt wohnen geblieben wären. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage „Wer lässt sich in seiner Wohnstandortentscheidung überhaupt ‚von außen‘ beeinflussen? Zwar wurde bereits eine Reihe an Ansätzen zur Typisierung von Stadt-Umland-Wanderern entwickelt (z. B. Bauer-Wolf u. a.

2003, Breckner u. a. 1999, empirica 2000), bisher fehlt aber eine Vorgehensweise, die auf genau diese Fragestellung zugeschnitten ist und auf dessen Grundlage die entsprechende Gruppe an Stadt-Umland-Wanderern quantifiziert werden kann. Hierzu wurde eine Matrix entwickelt, die den Grad der Beeinflussbarkeit bei der Wohnstandortwahl über zwei Dimensionen beschreibt: die Suche nach möglichen Standorten durch die Haushalte sowie deren Abwanderungsmotive. Die so gebildeten zehn Wandertypen (vgl. in Abb. 6) werden zu zwei Gruppen zusammengefasst, in die seitens der Kommunen „beeinflussbaren“ sowie die „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer.⁷

Im Durchschnitt der vier Fallregionen ist die Hälfte der abgewanderten Haushalte seitens der Kernstädte beeinflussbar. Ihr Anteil ist in den wachsenden west-



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 2
Strukturmerkmale der „beeinflussbaren“ und „nicht beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer

	beeinflussbare Stadt-Umland- Wanderer (n = 510)	nicht beeinfluss- bare Stadt-Umland- Wanderer (n = 429)
Familienhaushalte	55,1%	39,2 %
Haushalte, die im Umland in einem „Haus“ wohnen	72,3 %	61,5 %
Eigentümeranteil im Umland	65,0 %	48,5 %

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

deutschen Regionen (58 %) deutlich höher als in den schrumpfenden ostdeutschen Regionen (43 %). Wanderungsentscheidungen in schrumpfenden Regionen stellen damit häufiger eine bewusste Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland dar (Wahlfreiheit in Nachfragermärkten),⁸ während sie in wachsenden Regionen mehr durch ein „Überlaufen“ der Kernstädte geprägt sind. Die Befunde, dass die Stadt-Umland-Wanderung ein selektiver Abwanderungsprozess von Familienhaushalten ist, der in der Regel mit einer deutlichen Steigerung des Wohnstandards und häufig mit der Bildung von Wohneigentum einhergeht, treten besonders deutlich bei der Betrachtung der eher „beeinflussbaren“ Stadt-Umland-Wanderer hervor (vgl. Tab. 2). Die als „neue“ Stadt-Umland-Wanderer bezeichneten Ein- und Zweipersonen- sowie Mieterhaushalte sind hingegen in der Tendenz durch kommunale Strategien weniger gut zu beeinflussen. Im Moment sollten kommunale Maßnahmen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung daher vor allem auf Familien- und Eigentümerhaushalte zielen, zwischen denen eine erhebliche Schnittmenge besteht. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in den nächsten Jahren der Anteil der Familienhaushalte im Zuge der Alterung der Gesellschaft weiter abnehmen wird. Zur Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort ist es daher darüber hinaus notwendig, vorausschauend Angebote für weitere am städtischen Wohnungsmarkt relevante Nachfragergruppen, wie die zunehmende Zahl älterer Haushalte, zu schaffen.

4 Entscheidungsgrundlagen der Stadt-Umland-Wanderer bei der Wohnstandortwahl

Das Forschungsprojekt zielte auf eine Stärkung der Stadt als Wohnstandort. Tatsache ist, dass die reinen Wohnkosten im Umland bei gleichem Standard in der Regel günstiger sind als im Umland und dies die Stadt-Umland-Wanderung offensichtlich erheblich begünstigt (s.o.). Eine Hypothese im Forschungsvorhaben lautet, dass dieser Aspekt von den Stadt-Umland-Wanderern in ihrer Entscheidung aber überbewertet wird, da ihnen die Vor- und Nachteile des Wohnens in Stadt und Umland nicht in der Breite bekannt sind und z. B. wohlhmöglich höhere Mobilitätskosten im Umland bei der Entscheidung nicht kalkuliert werden.

Diese Hypothese stellt einen wichtigen innovativen Ansatz des Forschungsprojektes dar, denn bisher wurden Entscheidungsgrundlagen von Stadt-Umland-Wanderern, die sie zur Wahl ihres Wohnstandortes herangezogen haben, nicht systematisch und vertiefend untersucht. Repräsentative Umfragen, wie beispielsweise die laufende BBR-Umfrage, liefern zwar Erkenntnisse über die Zufriedenheit am Wohnort und über den „Wunschwohnot“ (aktuell BBR 2008). Es fehlen aber Aussagen dazu, ob sich im Falle eines Umzugs an den vermeintlichen Wunschwohnot die Erwartungen erfüllt haben und ob im Vorfeld der Umzugsentscheidung – retrospectiv – die neue Wohnsituation richtig und umfassend eingeschätzt werden konnte. Wie genau informieren sich Stadt-Umland-Wanderer über ihren neuen Wohnstandort und die zu erwartende Wohn- und Lebenssituation? Kalkulieren Stadt-Umland-Wanderer ein, wie sehr sie im Umland auf den Pkw angewiesen sein werden und welcher zusätzlicher Aufwand (Anschaffung eines weiteren Pkw, höhere Spritkosten, gestiegener Zeitaufwand etc.) langfristig auf sie zukommen kann?

Diese Fragen waren Gegenstand der qualitativen Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern und Rückwanderern. Es ging bei der Beantwortung nicht darum, das Wohnen im Umland einseitig schlecht zu reden. Dennoch wurde angenommen, dass etwaige Nachteile des Wohnens im Umland im Schatten der erwarteten Vorteile stehen und die Rationalität der Umzugsentscheidung einschränken.⁹

Die qualitativen Interviews zeigen, dass Rückwanderer im Allgemeinen besser über ihren neuen Wohnstandort (Umfeld, Infrastrukturausstattung, Berücksichtigung der weiteren Lebenssituation etc.) informiert sind und sie dadurch die Konsequenzen ihrer Wohnstandortwahl auf ihren Alltag wesentlich besser einschätzen können als Stadt-Umland-Wanderer. Für Stadt-Umland-Wanderer steht in erster Linie die Verbesserung ihrer Wohnqualität im Vordergrund ihrer Wohnstandortwahl. Diese soll sich durch ein besseres Preis-Leistungsverhältnis ergeben, d. h. mehr Wohnfläche zu einem niedrigeren Quadratmeterpreis als in der Kernstadt. In der Regel besteht bei den Stadt-Umland-Wanderern ein Informationsdefizit hinsichtlich der Veränderung der Mobilitätskosten (Steigerung) sowie der Wohnnebenkosten, die durch den Umzug ins Um-

land entstehen. Die meisten der befragten Haushalte haben eine Steigerung der Mobilitätskosten durch längere Wege, Anschaffung eines weiteren Pkws etc. nicht kalkuliert bzw. einfach hingenommen, da zunächst der Anreiz eines Eigenheims bei der Wohnungssuche im Vordergrund stand. Rückblickend stellten mehrere Haushalte jedoch fest, dass ihre Mobilitätskosten deutlich gestiegen sind. Für einzelne Rückwanderer war die Zunahme der Mobilitätskosten ein wichtiges Motiv für ihre Rückkehr in die Stadt. Nahezu alle Rückwanderer stört darüber hinaus die starke Angewiesenheit auf den Pkw im Umland, die bereits zum Problem geworden ist oder zu werden droht.

Im Rahmen der Analyse zeigte sich eindeutig, dass die ins Umland abgewanderten Haushalte deutlich höhere Wohnnebenkosten haben als zuvor in der Kernstadt, da – bezogen auf die gleiche Wohnfläche – gerade im Bereich der Energie- und Heizkosten ein deutlich höherer Aufwand im Umland als in der Kernstadt entsteht. Dieser Effekt kann durch die meist unterschiedliche Siedlungsstruktur erklärt werden (mehr freistehende Einfamilienhäuser im Umland vs. Mehrfamilienhäuser in der Kernstadt). Auch dies berücksichtigten die Haushalte i. d. R. bei der Wohnstandortwahl im suburbanen Raum nicht. Diese Kosten machten sich erst nach längerem Wohnen im Umland bemerkbar. Unerwartet hohe Mobilitätskosten treffen häufig Familien in der Expansionsphase, da sie bei ihrer Umzugsentscheidung die späteren Bedürfnisse ihrer Kinder (Schulbesuch, Freizeitaktivitäten, Freunde) meist nicht reflektieren. Zudem informieren sich Stadt-Umland-Wanderer in der Regel erst nach ihrem Umzug über die vorhandenen Versorgungsinfrastrukturen der jeweiligen Umlandgemeinde. Im Allgemeinen berücksichtigen viele Stadt-Umland-Wanderer bei ihrer Wohnstandortwahl mögliche Veränderungen der Lebenssituation nicht, die sich aus der jeweiligen Stellung im Lebenszyklus ergeben. Beispielsweise üben Jugendliche andere Freizeitaktivitäten aus als kleine Kinder, so dass sie weitere Wege zurücklegen müssen oder gar das entsprechende Angebot im Umland nicht vorfinden. Auch die Bedürfnisse und Ansprüche, die sich im Alter ändern, werden von nur sehr wenigen Stadt-Umland-Wanderern berücksichtigt. Letztendlich suchen die abwandernden Haushalte einen Wohnstandort, der zu ihrer aktuellen Lebenssituation passt.

Mit dem Ziel, diejenigen in der Stadt zu halten, deren Präferenz nicht eindeutig auf das Umland gerichtet ist, ergeben sich Ansatzpunkte. Denn eine umfassende Informationsbasis über Vor- und Nachteile des Wohnstandorts im suburbanen Raum fehlt und damit die Vergleichgrundlage für eine rationale Abwägung zwi-

schen Stadt und Umland. Ein idealisierendes Bild des Ländlichen in den Köpfen der Menschen kann Suburbanisierungsneigungen verstärken (BBR 2008). Städte können hier Paroli bieten, wenn sie die Bereitstellung von ansprechendem und bezahlbarem Wohnraum mit einer Beratung verknüpfen, die die nur scheinbar selbstverständlichen Qualitäten der Städte hervorhebt und den weit höheren Mobilitätsaufwand (Zeit und Kosten) im Umland den höheren Wohnkosten in der Stadt gegenüberstellt.

5 Strategien der Kernstädte zur Stärkung des Wohnstandortes „Stadt“

Abgeleitet aus den empirischen Erkenntnissen werden Handlungsstrategien zur Stärkung der Bindungskräfte der Stadt und zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung für die Kernstädte vorgestellt. Sie können zu jeweils situationsgerechten „Strategiepaketen“ verknüpft werden. Zunächst werden bereits seitens der Kommunen verfolgte Strategien im Bereich der Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt systematisiert. Im Anschluss erfolgt eine detaillierte Ausarbeitung von Beratungs- und Informationsstrategien als zusätzlichen Erfolg versprechenden Ansatz, denn Haushalte können ihre Umzugsentscheidung nur anhand der ihnen zur Verfügung gestellten Informationen treffen (vgl. Kap. 4).

Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt

Die Stärke des Umlands gegenüber der Stadt besteht am größeren Angebot an individuellen, preisgünstigeren Wohnformen (Pullfaktor). Bisher reagieren die Kernstädte hierauf in der Regel vor allem mit der Ausweisung von Bauland für den individuellen Wohnungsbau. Diese Angebote können aber nicht 1:1 mit denen im Umland konkurrieren, da sie i. d. R. teurer sind. Dem Umland „Paroli bieten“ heißt, über eine Verbesserung der Wohnungsangebote hinaus neue Lösungen zu entwickeln, städtische Qualitäten in die Waagschale zu werfen und zu sichern (Stichwort: Lebensqualität durch „kurze Wege“ und Erreichbarkeiten). Zugleich muss den finanziellen Restriktionen potenzieller Stadt-Umland-Migranten Rechnung getragen werden (z. B. Förderung des Erwerbs oder der energetischen Modernisierung von Wohneigentum im Bestand anstelle der Subventionierung des individuellen Wohnungsneubaus). Weiterhin gilt es, Pushfaktoren (z. B. Lärmbelastungen und Grünflächendefizite) zu begegnen, die die Abwanderung begünstigen (vgl. zusammenfassend Abb. 7).

Abbildung 7

Handlungsansätze zur Angebotsgestaltung am städtischen Wohnungsmarkt und zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität

Baulandausweisungen, Wohnungsneubau und Baulandmanagement • Baulandstrategie – weitere Abkehr von einer reinen Angebotsplanung – kommunale Bodenvorratspolitik und kommunaler Zwischenerwerb • Innen- vor Außenentwicklung • Kosteneffizienz bei der Bereitstellung von Bauland • Lage- und Qualitätskriterien – kleinteilige Neubaugebiete in allen Stadtteilen – Anbindung von Neubaugebieten an bestehende Strukturen – differenziertes Neubauangebot	Aufwertung des Wohnungsbestandes • Stadtbau- und Stadterneuerungsmaßnahmen • Anpassung des Geschosswohnungsbestands an die nachgefragten Qualitäten • Initiierung einer Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft: Kombinierte Maßnahmen zur Aufwertung von Wohnungsbestand und -umfeld • Energetische Sanierung des Wohnungsbestandes • Modernisierung älterer Einfamilienhausgebiete am Stadtrand
Schaffung der Voraussetzungen für den Eigentumserwerb in der Stadt • Angebotsausdehnung durch Baulandausweisungen • Bereitstellung kostengünstigen Baulandes und Maßnahmen zur Preisdämpfung am städtischen Wohnungsmarkt durch – aktive kommunale Bodenvorratspolitik – subventionierte Abgabe, Vergabe von Erbbaurechten und Bevorzugung bestimmter Bevölkerungsgruppen bei der Vergabe städtischer Grundstücke – kommunale Darlehens- und Zuschussprogramme für den Wohneigentumserwerb • kommunale Beratungsangebote und Förderung von Wettbewerben und Modellprojekten für qualitätsvollen und kostengünstigen Wohnungsbau	Familienfreundliches Wohnen in der Stadt • Schaffung bezahlbarer familienfreundlicher Wohnungsangebote (sowohl im EFH- als auch MFH-Segment) • kinderfreundliche Wohnumfeldgestaltung in innerstädtischen Geschosswohnungsbeständen • Vermittlung der Vorteile urbaner Wohnstandorte für Kinder und Eltern • Förderung von Wettbewerben und Modellprojekten für familienfreundlichen Wohnungsbau • Einbindung des Themas „Familienfreundliches Wohnen“ in eine städtische Gesamtstrategie zur „Kinder- und familienfreundlichen Stadt“ • flankierend: Schaffung altengerechten Wohnraums und Angebote zum Umzugsmanagement für ältere Haushalte
Qualifizierung des unmittelbaren Wohnumfeldes • Sicherung, Aufwertung und Schaffung überschaubarer, ruhiger und grüner Wohnlagen durch: – Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms – Gestaltung öffentlicher, halböffentlicher und privater Freiräume – kinderfreundliche Wohnumgebung • ausreichendes wohnungsnahes Stellplatzangebot • flankierende Maßnahmen – Stabilisierung benachteiligter Stadtteile – Sicherheit und Sauberkeit in der Stadt	Sicherung und Vermarktung urbaner Qualitäten • Lebensqualität durch „kurze Wege“ und Erreichbarkeiten – Stärkung der Innenstadt und der Nebenzentren – Sicherung und Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeiten sowie des Rad- und Fußwegenetzes innerhalb der Stadt – Berücksichtigung der Erschließungsqualität im ÖV bei der Ausweisung neuer Wohngebiete bzw. Anbindung neuer Wohngebiete an den ÖV • Förderung von Image und Identität der Stadt bzw. einzelner Stadtteile als Wohnstandort • hohe architektonische und städtebauliche Qualität im Wohnungsneubau
Strategische Ausrichtung der kommunalen Wohnungspolitik • „Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung“ als ein Zielbaustein innerhalb eines integrierten städtischen Gesamtkonzeptes zur Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik • Berücksichtigung der langfristigen Entwicklungen am Wohnungsmarkt • Kombination aus gesamtstädtischen Strategien und quartiersbezogenen Konzepten und Maßnahmen • Initiierung eines Informations- und Meinungsaustausches und von Kooperationen zwischen den städtischen und regionalen Wohnungsmarktakeuren	Wohnungsmarktbeobachtung • kontinuierliches Monitoring von Angebot und Nachfrage am Wohnungsmarkt unter besonderer Berücksichtigung – der kleinräumigen Entwicklung innerhalb des Stadtgebietes – der regionalen Entwicklung – der ortsspezifischen Wohnungsbestandsqualitäten und -potenziale – der langfristigen Entwicklungen am Wohnungsmarkt • Wirkungs- und Erfolgskontrolle

Quelle: eigene Darstellung

Marketing-, Beratungs- und Informationsstrategien

Marketing-, Beratungs- und Informationsstrategien sind als Instrument zur Stärkung der Städte bei weitem noch nicht ausgereift oder ausgereizt. Ihr Potenzial leitet sich unmittelbar aus den Forschungsergebnissen ab.

Die Abwanderung aus der Kernstadt ins Umland einer Stadtregion erfolgt nicht immer nach rationalen Motiven. Auf der einen Seite schöpfen viele Städte, Bausparkassen, Kreditfinanzierer und Bauträger die Qualitäten des innerstädtischen Wohnens als Element ihrer Kommunikationsstrategien genauso wenig aus, wie die Vermarktungsmöglichkeiten konkreter Angebote. Auf der anderen Seite gibt es zu wenig objektive Informationen über Folgekosten eines Wohnstandortes innerhalb der Stadtregion. Teilweise werben Bausparkassen sogar gezielt für das „Haus im Grünen“. Darüber hinaus führt die zunehmende Freiheit (höhere Motorisierung, Telearbeit etc.) der Haushalte bezüglich ihrer Wohnstandortwahl zu dispersen Siedlungsstrukturen im Umland. Ziel muss daher eine koordinierte zielgruppenspezifische Aufbereitung von Informationen über Wohnangebote, Infrastrukturausstattung, Fördermittel etc. sein. Dies kann über entsprechende Marketing-, Beratungs- und /oder Informationsstrategien der Kommunen erfolgen.

Als erfolgreich gilt ein Beratungs- und Informationsangebot dann, wenn sowohl der Anbieter als auch der Nutzer des Angebots einen Vorteil haben („win-win-Situation“) und zusätzlich positive Effekte für die Allgemeinheit entstehen (z. B. weniger Flächenverbrauch, weniger Emissionen – Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2006: 130). Gleichzeitig können sich Städte durch eigene Marketingstrategien profilieren und gegenüber potenziellen Konkurrenten absetzen.

Die Bereitstellung von Informationen über Standortqualitäten oder das Aufzeigen von finanziellen Konsequenzen eines erhöhten Mobilitätsaufwands im Vorfeld eines Wohnstandortwechsels sind derzeit in der kommunalen Praxis noch wenig verbreitet. Dennoch gewinnen Marketing, Beratung und Information als Handlungskonzepte im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrssystemgestaltung an Bedeutung. Entscheidungen von Haushalten über Standortwechsel werden meist ohne ausreichende Vorstellungen zu den Auswirkungen auf die Alltagsmobilität getroffen (Beckmann/Witte 2003). Bestehende Beratungsangebote erreichen Umzugswillige häufig nicht rechtzeitig, also nicht zum „richtigen“ Zeitpunkt ihres Entscheidungsprozesses (vgl. die Phasen des Entscheidungsprozesses in Kap. 3).

Generelles Ziel einer Wohnstandortberatung ist es, die Vor- und Nachteile unterschiedlicher regionaler Wohnstandorte transparent und objektiv gegenüberzustellen. Dabei sollten private Haushalte, die einen neuen Wohnstandort suchen, informiert und beraten werden über:

- das Bauland- und Immobilienangebot innerhalb einer Stadtregion (inkl. Preise)
- die jeweilige Infrastrukturausstattung potenzieller Wohnstandorte
- die Erreichbarkeit von Einrichtungen (Kita, Schule, Einkaufsmöglichkeiten etc.)
- das vorhandene verkehrliche Infrastrukturangebot (ÖV-Angebot, Car-Sharing-Angebote, Mieterticket etc.)
- die Mobilitätsbedingungen in Stadt und Umland (in Achsen- und in Achsenzwischenräumen)
- innovative Wohnformen (Stadthäuser, „Generationenwohnen“, altengerechtes Wohnen)
- den Kostenvergleich mehrerer Wohnstandorte (Umland vs. Kernstadt)
- Fördermöglichkeiten der Altbausanierung (KfW)
- städtische Fördermöglichkeiten (z.B. vergünstigte Abgabe städtischer Grundstücke)
- langfristige Wirkungen der Wohnstandortwahl („Lebenszyklusaspekte“)
- die Wertentwicklung der Immobilien (Umland vs. Kernstadt)
- die Wohnumfeldqualitäten.

Es existieren bereits Ansätze zur Entwicklung von Marketing-, Informations- oder Beratungsstrategien. Einige dieser Strategien werden hier diskutiert:

Im BMBF-Projekt „Mobiplan“ wurde ein internetbasiertes Beratungsinstrument – der MOBIPLANER – entwickelt, das die möglichen Auswirkungen der Wohnstandortentscheidungen von Haushalten auf der Grundlage allgemeiner Verkehrsverhaltensmerkmale abschätzt. Zusätzlich stellt dieses Instrument Informationen über Ausstattungen von Standortumgebungen bereit (BMBF 2001). Eine Umsetzung ist bisher jedoch noch nicht erfolgt, da u. a. hohe Anforderungen an die Vielzahl und Aktualität von Eingangsgrößen vorliegen.

In einer Studie der LBS zur Veränderung der Mobilitätskosten bei einer Eigentumbildung im Umland von Hamburg werden die Kosten für die Fahrten mit dem Pkw – differenziert nach städtischen Wohnstandorten und Standorten im Umland – den Kosten für die gleiche Fahrt mit dem ÖPNV gegenübergestellt. Daneben werden entsprechend die jeweils benötigten Zeitauf-

wände dargestellt. Als Wegezweck wird hier der Weg zur Arbeit in der Hamburger Innenstadt zu Grunde gelegt. Bei dieser recht simplen Gegenüberstellung werden folgende Tatsachen ersichtlich:

- Die hohen Mobilitätskosten (ganz besonders beim PKW) relativieren mögliche Kostenvorteile im Umland erheblich.
- An städtischen Standorten wird bei einer ähnlichen Gesamtkostenbelastung ein vergleichsweise höherer Immobilienwert geschaffen als im Umland.
- Der Zeitaufwand für die Pendelwege ist im Umland deutlich höher als in der Stadt (Klupp/Schweiger 2006: 9).

Seit 2007 stellt die LBS Hamburg auf ihren Internetseiten einen Wohnkostenrechner zur Verfügung, der auch die Kosten für das Berufspendeln einbezieht (LBS Hamburg 2007). Allerdings muss der Wohnstandortsuchende bereits genau wissen in welchem Ortsteil er seine neue Wohnung sucht. Sucht er beispielsweise im Umland von Hamburg einen neuen Wohnstandort, wird ihm mit Hilfe des Kostenrechners nicht automatisch ein alternativer städtischer Standort aufgezeigt, der den angegebenen Wohnkriterien genauso gut entspricht.

Im Rahmen einer internetbasierten Wohnstandortberatung sind solche exemplarischen Gegenüberstellungen von Kostenkalkulationen und Zeitaufwänden ein wichtiger Bestandteil. Unter der Voraussetzung, dass Umzugswillige bereits in ihrer Such- und Entscheidungsphase angesprochen werden, haben diese Informationen vermutlich einen großen Einfluss auf die Wohnstandortwahl. Um eine noch plakativere Darstellungsart zu wählen, könnten einfache zielgruppenspezifische Beispielrechnungen zur Kostenkalkulation und zu Zeitaufwänden beigefügt werden. Nach den Erkenntnissen des Projekts „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung“ lassen sich zwei Hauptzielgruppen identifizieren, die sich jedoch nicht eindeutig abgrenzen lassen. Auf der einen Seite sind es Familienhaushalte mit und ohne dem Wunsch nach Wohneigentum. Auf der anderen Seite handelt es sich generell um Haushalte, die Eigentum erwerben wollen. Insbesondere die Schnittmenge beider Zielgruppen, die Familienhaushalte mit Eigentumswunsch, agiert am Wohnungsmarkt sehr preissensibel. Vorstellbar wären also Beispielrechnungen für die verschiedenen Zielgruppen mit Wohnkosten, Mobilitätskosten und Zeitaufwand für einen städtischen Wohnstandort, der dann dieselbe Rechnung für einen „vergleichbaren“ Wohnstandort im Umland der Stadtregion gegenübergestellt wird.

Die Schwierigkeit in der Umsetzung von Beratungs- und Informationsstrategien besteht darin, einen möglichst neutralen Anbieter zu finden, der eine Transparenz der Beratungs- und Informationsangebote ermöglichen kann. Der Anbieter sollte die Rolle eines Mittlers einnehmen. Ein erfolgreicher Mittler zeichnet sich dadurch aus, dass sich sein Eigeninteresse an der sachgerechten Vermittlung für die Initiierung und kontinuierliche Vermittlung des Informations- und Beratungsangebotes nutzen lässt. Bei einigen Angeboten werden auch mehrere Mittler benötigt (Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2006: 130). Gute Beispiele zeigen sich meist dann, wenn eine Wohnungsmarktregion über mögliche Wohnstandorte informiert, wie beispielsweise die Wohnregion Bonn (RAK o.J.).

Ein Hindernis in der Umsetzung solcher Strategien stellt auch die geringe Erfahrung mit Kommunikationsstrategien dar. Momentan gibt es noch nicht viele Städte bzw. Regionen, die entsprechende Informations- und Beratungsangebote bereitstellen. Daher sind langfristige Erfahrungen und Wirkungen solcher Strategien nur schwer abzuschätzen.

Weiterhin ist bei der Umsetzung von Kommunikationsstrategien der Komplexitätsgrad der jeweiligen Maßnahme zu beachten. Je mehr Informationen vermittelt werden sollen, desto komplexer wird die Strategie. Gerade bei der Vermittlung aktueller Informationen entsteht ein hoher Pflegeaufwand, da sie einer ständigen Aktualisierung bedürfen. Aus Sicht der Städte ist eine auf Plakatwerbung (Beispiel Hannover) oder Öffentlichkeitsarbeit (Beispiel: Selbstnutzerprojekt der Stadt Leipzig)¹⁰ aufbauende Marketingstrategie relativ leicht umzusetzen. Dabei sollen aktuelle Projekte der Stadt bzw. der städtischen Wohnungsunternehmen (Beispiel Mobilitätsdienstleistungen) vorgestellt werden. Ein anderes Beispiel liefert die Wanderausstellung im Rahmen des Bündnisses zum Flächensparen mit dem Thema „Wie wohnen? Wo leben? – Flächen sparen – Qualität gewinnen“ initiiert vom Bayrischen Landesamt für Umwelt. Im Rahmen dieser Ausstellung wird unter anderem über Generationenwohnen, Mobilitätskosten je nach Wohnstandort und Sanierung von Altbau statt Neubau informiert (STMUGV o.J.).

Regional differenzierte Strategien notwendig

Da die Ausgangs- und Rahmenbedingungen, unter denen Wanderungsprozesse in unterschiedlichen Regionen ablaufen, sehr heterogen sind, werden nicht alle Handlungsstrategien in allen Regionen gleichermaßen greifen. Eine stadtgenaue Analyse der Ausgangsbedingungen ist Voraussetzung für eine effektive Kombination der skizzierten Ansätze zur Ausgestaltung der

Wohnungsangebote und zur Verbesserung des Wohnumfeldes, genauso wie zur Fundierung der Beratungs- und Informationsstrategien. Die vorgestellten Ansätze sollen die Palette auffächern und den Akteuren vor Ort als „Werkzeugkoffer“ dienen. Generell ist eine differenzierte Herangehensweise in wachsenden und schrumpfenden Regionen notwendig: So besteht in wachsenden Regionen immer noch ein quantitatives Versorgungsproblem in bestimmten Teilsegmenten (insbesondere Wohnraum für Familien), das nur über eine Ausweitung des Wohnungsangebots gedeckt werden kann. Hierzu sind neben der Nutzung von Potenzialen im Innenbereich auch weiterhin ergänzende Baulandausweisungen im Außenbereich notwendig. In den schrumpfenden Regionen besteht mittlerweile auch innerhalb der Kernstädte in nahezu allen Wohnungsmarktsegmenten ein ausreichendes quantitatives Angebot. Dies wird aber im Vergleich zum Umland häufig als zu teuer und weniger attraktiv angesehen. In diesen Regionen sollten die Städte daher eher auf eine Qualifizierung des Wohnungsbestandes und eine Kostentransparenz über entsprechende Beratungs- und Informationsangebote zielen. Alle Städte sind hingegen gut darin beraten zunächst eine Informationsgrundlage zu erarbeiten („Wohnungsmarktbeobachtung“), auf der Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung aufbauen können. Strategien sollten nicht isoliert entwickelt und angewendet werden, sondern in ein städtisches Gesamtkonzept zur Wohnungs- bzw. Stadtentwicklungspolitik eingebettet werden, in dem auch verwandte stadtentwicklungspolitische Themen wie das „Wohnen im Alter“¹¹, der „Stadtumbau“ oder die Zentrenentwicklung Beachtung finden.

Der Einfluss zukünftiger Wohnpräferenzen

Erstens begünstigen sich verändernde Rahmenbedingungen eine Verschiebung der Wohnstandortpräferenzen zu Gunsten der Städte, zweitens haben die Städte eine Fülle an Handlungsoptionen diesen Prozess zu unterstützen. Aufschlussreich wäre eine Gegenüberstellung etwaiger Projekte der Städte zur Förderung ihrer Attraktivität als Wohnstandort und zur Verbesserung des Wohnungsangebotes auf der einen Seite und ihrer Bevölkerungsentwicklung auf der anderen Seite.¹² Notwendig ist also die Evaluierung der einzelnen Maßnahmen zur Steuerung bzw. Eindämmung der Stadt-Umland-Wanderung, damit die Kernstädte abschätzen können, mit welcher Maßnahme sie Einwohner halten bzw. vielleicht sogar aus dem Umland zurückgewinnen können.

Darüber hinaus ist zu klären, welche Bedeutung die aufgezeigten Rahmenbedingungen (Kap. 1) für Haushalte haben, die vor einer Wohnstandortentscheidung stehen. Eine wesentliche Erkenntnis aus dem FoPS-Projekt ist, dass Familien sehr preissensibel am Wohnungsmarkt agieren. Für diese kommt finanziell häufig kein Wohnstandort in der Kernstadt in Frage, der sowohl die Anforderungen an Wohnfläche wie Wohnumfeld deckt. Diese Haushalte weichen in das Umland aus und legen sich in der Regel durch eine Eigentumsbildung langfristig fest. Ein möglicher Umzug zurück in die Stadt durch eine veränderte Lebenssituation wird nicht in die Entscheidung einbezogen. Hinzu kommt, dass der Wert einer Immobilie im Umland unsicherer wird. Die Verteuerung der Automobilität verschlechtert die Kostenbilanz zwischen Stadt und Umland zu Lasten des Umlandes gerade in der Lebensphase, in der es bislang für viele Menschen als optimal erschien, im suburbanen Raum zu leben. Im Hinblick auf die Tatsache, dass Familien besonders preissensibel reagieren, wird die Investition in das Wohnen im Umland und ihre Verknüpfung mit einer häufig langfristig finanziellen Bindung immer fragwürdiger. Werden sich aufgrund dieser Faktoren die Einstellungen hinsichtlich des Wohnens in Stadt und Umland ändern? Werden also z.B. einige Haushalte bewusst nur für einen bestimmten Lebensabschnitt ins Umland ziehen? Werden andere Haushalte von vorne herein einen städtischen Standort wählen, der den langfristigen Anforderungen an den Lebenszyklus gerecht wird?

Etwaige Präferenzverschiebungen bei der Wohnstandortwahl, die sich aus den geänderten Rahmenbedingungen und gezielten Strategien der Kernstädte ergeben, sollten weder alleine dem Markt noch einzelnen Städten innerhalb der Stadtregionen überlassen werden. Wenn Kernstädte dem Umland Paroli bieten, dann müssen auch stadtreionale Konsequenzen in den Blick genommen werden. Maßgeblich sollte die Erhaltung und Förderung eines polyzentrischen stadtreionalen Modells sein, das auf die Qualifizierung des Bestands, die Vermeidung einer weiteren Flächeninanspruchnahme und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzt.

Anmerkungen

(1)

Nach Zahlen der laufenden Raumbbeobachtung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

(2)

Beispielsweise werden die Vermarktungschancen vergleichbarer Reihenhäuser im Umland als schlechter eingeschätzt als die in zentralen Lagen (Aehnelt/Winkler-Kühlken 2008).

(3)

Steigende Benzinpreise als Erklärung für das aktuell gestiegene Mietniveau in ausgewählten westdeutschen Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern nennt der Eigentümerverband Haus & Grund (Haus & Grund Rheinland 2008: 12). Zudem macht im Sommer 2008 eine Umfrage Schlagzeilen, nach deren Ergebnissen hohe Benzinpreise und Heizkosten Amerikaner an suburbanen Wohnstandorten zweifeln lassen (vgl. Thomson Reuters Online 2008 und Telegraph 2008).

(4)

Entsprechenden Bedarf belegen Siedentop u.a., die im Rahmen einer größeren Forschungsarbeit zu dem Schluss kommen „die Ressourcenintensität der Siedlungsstruktur hat sich weiter erhöht“ (Siedentop u.a. 2003: 3).

(5)

Die detaillierten Ergebnisse sind im Abschlussbericht des Forschungsvorhabens dargelegt (Beckmann u.a. 2007).

(6)

In der Auswertung wurden die Abwanderungsmotive der Haushalte, deren neuer Wohnstandort von vornherein feststand (s.o.), nicht berücksichtigt. Die folgenden Auswertungen beziehen sich daher nicht auf alle Befragten, sondern nur auf jene Haushalte, die überhaupt einen Entscheidungsprozess bei der Wohnstandortwahl durchlaufen haben.

(7)

Die Einstufung der Abwanderungsmotive nach dem Grad der Beeinflussbarkeit erfolgte u.a. auf Basis der Ergebnisse der qualitativen Haushaltsinterviews und von Expertengesprächen. Folgende Motive wurden zusammengefasst:

- sehr geringe Beeinflussbarkeit: persönliche und berufliche Gründe sowie ein Teil der wohnumfeldbezogene Gründe
- gewisse Beeinflussbarkeit: finanzielle Gründe sowie ein Teil der wohnungs- und wohnumfeldbezogenen Gründe
- gute Beeinflussbarkeit: ein Teil der wohnungs- und wohnumfeldbezogenen Gründe

Eine detaillierte Begründung der Einstufung der einzelnen Abwanderungsmotive findet sich in Beckmann u.a. 2007: 164 ff.

(8)

Gleichzeitig ist in diesen Regionen auch das Niveau der Suburbanisierungsprozesse deutlich geringer als in den wachsenden Regionen.

(9)

Gestützt wird diese Annahme durch die Interpretation aktueller Ergebnisse der BBR-Umfrage „Leben in deutschen Städten“ (BBR 2008).

(10)

Das Selbstnutzer-Modell der Stadt Leipzig setzt schwerpunktmäßig auf den Kauf und die Sanierung von Gründerzeithäusern sowie den Neubau von Stadthäusern durch Selbstnutzer. Wesentliche Merkmale sind u. a. die Auswahl geeigneter Grundstücke, die Aufbereitung der Objekte, kostenfreie Beratung und Moderation, Käufergruppenbildung durch Planungsgesellschaften sowie die Beauftragung von Architekten. Das Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung koordiniert die Aktivitäten und stellt Fördermittel für die Beratungsleistung bereit (Stadt Leipzig o. J.).

(11)

In einem laufenden Modellprojekt des Bundes im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere) geht es gerade um die Kombination dieser beiden zentralen Nachfragergruppen.

(12)

Ähnlich intendiert war eine Evaluierung der Effekte von „Thirty Years of Compact Urban Development in the Netherlands“ (Geurs/van Wee 2006).

Literatur

Adam, B.; Driessen, K.; Münter A. (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung – ein Projekt im „Forschungsprogramm Stadtverkehr“. In: Raumforschung und Raumordnung 65, H. 2, S. 122–127.

Aehnelt, R.; Winkler-Kühlken, B. (2008): Einschätzung der Marktchancen von Reihenhäusern, Einfamilienhäusern und kleinen Mehrfamilienhäusern aus den 1950er- und 1960er Jahren. urn:nbn:de:0093-ON 13ß8RG3X. = BBR-Online-Publikation 13/2008.

Aring, J. (2002): Ausmaß und Folgen der Suburbanisierung – Stadt-Umland-Wanderung in Nordrhein-Westfalen. Studie im Auftrag des Landtag Nordrhein-Westfalen Enquetekommission „Zukunft der Städte in NRW“. Auftragnehmer: empirica – Qualitative Marktforschung, Stadt- und Strukturforshung GmbH, Bonn.

Bauer, U.; Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (2006): Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. In: Gutsche, J.-M.; Kutter, E. (Hrsg.): Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume. Berlin.

Bauer-Wolf, S. u. a. (2003): Stadt-Umland Migration Wien – Erforschung zielgruppenspezifischer Interventionspotentiale. Endbericht. ÖAR Regionalberatung GmbH, L&R Sozialforschung OEG Stadt Wien. Wien.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2006a): Raumordnungsprognose 2020/2050. Bonn. = Berichte, Bd. 23.

BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2006b): Herausforderungen deutscher Städte und Stadtregionen – Ergebnisse aus der Laufenden Raum- und Stadtbeobachtung des BBR zur Entwicklung der Städte und Stadtregionen in Deutschland. urn:nbn:de:0093-ON0806RL18. = BBR-Online-Publikation, Nr. 8/2006.

- BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2007): Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006. Bonn. = Berichte, Bd. 27.
- BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2008): Leben in deutschen Städten. Bonn.
- Beckmann K.J. u. a. (2006): StadtLeben – Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumlieus und Raum-Zeit-Strukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt. Wiesbaden.
- Beckmann, K.J.; Blotevogel, H.-H.; Driessen, K.; Münter, A.; Witte, A. (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs - Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. urn:nbn:de:0093-ON2107R126. = BBR-Online-Publikationen, Nr. 21/2007.
- Beckmann, K.J.; Witte, A. (2003): Mobilitätsmanagement und Verkehrsmanagement – Anforderungen, Chancen und Grenzen. In: Tagungsband AMUS 2003. Aachen, S. 5–27. = Stadt Region Land, H. 74.
- Bleck, M. (2005): Stadt-Umland-Wanderungen in Nordrhein-Westfalen. Eine Meta-Analyse. Masterarbeit. Universität Köln. Seminar für Soziologie. Stand: 20.4.2006. www.demografie-und-raum.nrw.de/download/magisterarbeit-bleck.pdf
- BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) (Hrsg.) (2001): Mobiplan – Eigene Mobilität verstehen und planen – Langfristige Entscheidungen und ihre Wirkungen auf die Alltagsmobilität. Abschlussbericht. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen; Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau, ETH Zürich; PTV AG Karlsruhe; Institut für Soziologie, Universität Kassel (Bearb.), Berlin.
- Breckner, I.; González, T.; Menzl, M. (1999): Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt. Dokumentation des Workshops vom 6./7. Juli 1998 und Abschlussbericht. Gutachten im Auftrag der Baubehörde Hamburg. Auftragnehmer: TU Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich Stadt- und Regionalsoziologie, Hamburg.
- Breuer, B.; Schmell, R. (2007): Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten. Vorgehen und Ergebnisse der laufenden Bestandserhebung des BBR zu neuen Stadtquartieren. urn:nbn:de:0093-ON0107E125. = BBR-Online-Publikation, Nr. 01/2007.
- Brühl, H. u. a. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance. Berlin. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 41.
- Buzar, S.; Ogden, Ph.; Hall, R.; Haase, A.; Kabisch, S.; Steinführer, A. (2007): Splintering Urban Populations: Emergent Landscapes of Reurbanisation in Four European Cities. In: Urban Studies 44, Nr. 4, S. 651–677.
- Davoudi, S.; Stead, D. (2002): Urban-Rural Relationships: An Introduction and Brief History. In: Built Environment 28, Nr. 4, S. 269–277.
- empirica – Qualitative Marktforschung, Stadt- und Struktur-forschung GmbH (Hrsg.) (2000): Stadtentwicklungspolitik und Demographie in Hamburg. Möglichkeiten der Strukturbeeinflussung durch Städtebau und Wohnungsbau. Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg und Bausparkasse Schwäbisch Hall AG. Bonn.
- Geurs, K.T.; van Wee, B. (2006): Ex-post Evaluation of Thirty Years of Compact Urban Development in the Netherlands. In: Urban Studies 43, Nr. 1, S. 139–160.
- Haus & Grund Rheinland (Hrsg.) (2008): Mietpreise in den Ballungsgebieten steigen. In: Das Magazin für Immobilieneigentümer, Juni 2008, S. 12.
- Hesse, M. (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. In: Brake, K.; Dangschat, J.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland, Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 97–108.
- Holz-Rau, Ch.; Scheiner, J. (2005): Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung? In: RaumPlanung 119, S. 67–70.
- Ismaier, F. (2002): Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderung. In: Schröter, F. (Hrsg.): Städte im Spagat zwischen Wohnungseerstand und Baulandmangel. Dortmund. = RaumPlanung spezial 4, S. 19–29.
- Klupp, M.; Schweiger, F. (2006): Mobilitätskosten beim Eigenheimwerb im Hamburger Umland. Grundeigentümer-Verband Hamburg von 1832 e.V. (Hrsg.), Hamburg.
- Läpple, D. (2005): Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt. In: Berking, H.; Löw, M. (Hrsg.): Die Wirklichkeit der Städte. Baden-Baden, S. 397–413.
- LBS Hamburg (2007): LBS Wohnkostenrechner. Stand 28.2.2008. www.wohnkostenrechner-hamburg.de
- LBS research (2004): Größte Fortschritte für Wohneigentum in den Städten. Stand: 24.05.2004. www.lbs.de/microsite-presse/lbs-research/fortschritte
- ODPM (Office of the Deputy Prime Minister) (Hrsg.) (2006): State of the English cities. A research study. Vol. 1. London.
- RAK (Regionaler Arbeitskreis der Region Bonn) (Hrsg.) (o.J.): Region Bonn. Stand: 12.6.2007. www.wohnregion-bonn.de
- Scheiner, J. (2005): Auswirkungen der Stadt- und Umlandwanderung auf Motorisierung und Verkehrsmittelnutzung – Ein dynamisches Modell des Verkehrsverhaltens. In: Verkehrsforschung online, Nr. 1, 17 Seiten.
- Stadt Leipzig (Hrsg.) (o.J.): Selbstnutzer – Wohnen im Eigentum. Stand: 20.3.2007. www.selbstnutzer.de
- Siebel, W. (2007): Neue Lebensbedingungen in der Stadt. In: BMVBS, BBR (Hrsg.): Stadtquartiere für Jung und Alt. Das ExWoSt-Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“. Berlin/Bonn, S. 12–21.
- Siedentop, St. u. a. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.). Bonn. = Forschungen, H. 114.
- Stadt Münster (2000): Wanderungsumfrage. Münster. = Beiträge zur Statistik Nr. 101.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2003): Ausstattung und Wohnsituation privater Haushalte – Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2003. Presseexemplar. Wiesbaden.

STMUGV (Bayrisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) (o. J): Leih-Ausstellungen zum Thema Umweltschutz: Wie wohnen – wo leben? Flächen sparen – Qualität gewinnen. Stand 20.3.2007. www.stmugv.bayern.de/aktuell/veranstaltungen/leihhaus/wohnen.htm

Telegraph (Hrsg.) (2008): Americans migrate back to the cities. Stand: 20.6.2008. www.telegraph.co.uk/news/worldnews/north-america/usa/2152526/Americans-migrate-back-to-the-cities.html

Thomson Reuters Online (Hrsg.) (2008): Fuel spike curbs vacations, dining out: poll Stand: 18.6.2008. www.reuters.com/article/politicsNews/idUSN1744550120080618

Dr. Brigitte Adam
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
E-Mail: brigitte.adam@bbr.bund.de

Kathrin Driessen
M.A. Wirtschaftsgeographie
RWTH Aachen
Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr
52074 Aachen
E-Mail: Driessen@isb.rwth-aachen.de

Dipl.-Ing. Angelika Münter
TU Dortmund
Fakultät Raumplanung
FG Raumordnung und Landesplanung
44221 Dortmund
E-Mail: angelika.muenter@tu-dortmund.de